

Ekstern kvalitetssikring viser økte kostnader og forsinkelser for Fornebubanen

En ny ekstern kvalitetssikring av prosjektet Fornebubanen bekrefter at det vil koste mer og ta lengre tid enn forventet å bygge banen.

I januar 2022 ble det varslet at kostnadene for Fornebubanen lå an til å bli høyere enn planlagt. Som oppfølging av dette ble det bestilt en ekstern kvalitetssikring, som nå er ferdigstilt.

Kvalitetssikringen viser at forventet kostnad (P50) nå er beregnet til 20,5 milliarder 2018-kroner (eks. mva.), noe som er 4,3 milliarder kroner mer enn prosjektets vedtatte styringsramme (P50) på 16,2 milliarder kroner.

Kostnadsrammen (P85), som er forventet kostnad med usikkerhetstillegg, er beregnet til 23,2 milliarder 2018-kroner. Dette er 4,7 milliarder kroner mer enn vedtatt kostnadsramme (P85) på 18,5 milliarder kroner fra 2019.

I 2021-kroner utgjør forventet kostnad (P50) 23,3 milliarder. I 2021-kroner blir foreslått kostnadsramme (P85) 26,4 milliarder kroner.

Disse tallene inkluderer lønns- og prisstigning til og med 2021, men ikke fremtidig lønns- og prisstigning.

Byggeperioden forventes i tillegg å bli to år lengre enn forutsatt i 2019. Den forventede økningen i kostnader gjør at prosjektet trenger mer penger enn vedtatt. Det er opp til Oslo bystyre og Viken fylkesting å ta stilling til om kostnadsrammen skal økes.

Kostnadsøkningen er knyttet til:

- Forskjøvet byggetid for flere arbeider
- Økte kostnader for Fornebu stasjon og base
- Økte kostnader for bygging av Flytårnet og Fornebuporten stasjoner
- Lengre byggetid for Skøyen stasjon
- Økte kostnader til prosjektering
- Kompliserte grunnforhold
- Markedsusikkerhet, og usikkerhet knyttet til reguleringsprosesser og grunnnerv

Prosjektet er stort, går over mange år og er komplekst. Kvalitetssikrer mener derfor at usikkerhetsavsetningen må være større enn tidligere beregnet.

Ekstern kvalitetssikrer anbefaler at ny, forventet sluttdato settes til juni 2029. Hovedårsaken til forsinkelsen er at det er mer komplisert å bygge Skøyen stasjon enn tidligere antatt. Dette gir lengre byggetid og økte kostnader. Ekstern kvalitetssikrer mener arbeidene med Skøyen stasjon

er svært tidkrevende på grunn av kompleks utførelse og spesielle byggtekniske krav til rekkefølgen på arbeidene. Fornebubanen bygger i sentrumsnære områder med mange naboer og mye infrastruktur både under og over bakken. Dette har vist seg å være mer komplisert og medfører lengre byggetid. Det er ansett å være stor risiko knyttet til fremdrift, og kvalitetssikrer mener at byggetiden kan bli både ett år kortere og ett år lengre enn til 2029.

- Fornebubanen jobber kontinuerlig for å holde kostnadene nede. Nå ser vi at selv om vi har kuttet flere steder, har den uvanlig kraftige prisveksten og andre uforutsette forhold gått ut over det vi har spart inn. At prosjektet trekkes ut i tid, er også årsak til høyere kostnader, men vi vil se på tiltak for å ta ned byggetiden så mye som mulig, sier direktør i Fornebubanen, Irene Måsøval.

Fakta om Fornebubanen

Fornebubanen har så langt inngått kontrakter for ca. 2,9 milliarder kroner, og er klare til å signere kontrakt med entreprenør for prosjektets andre, store tunnelentreprise, tunnelen mellom Vækerø og Lysaker. Med Fornebubanen får Oslo og Bærum en ny T-banestrekning i et sammenhengende tunnelsystem fra Majorstuen i Oslo til Fornebu i Bærum. Banen vil bli ca. 8 km lang og skal ha seks stasjoner; Fornebu, Flytårnet, Fornebuporten, Lysaker, Vækerø og Skøyen. Fornebubanen knyttes opp mot det eksisterende T-banenettet, og stipulert reisetid fra Majorstuen til Fornebu blir 12 minutter. Byggingen av banen startet i 2020. Fornebubanen er et samarbeid mellom Oslo kommune og Viken fylkeskommune.

Den nye eksterne kvalitetssikringen er utført av Dovre Group Consulting.

Finansiering av Fornebubanen

Fornebubanen bygges i samarbeid mellom Oslo kommune og Viken fylke, og finansieres med midler fra Oslopakke 3 og med bidrag fra staten. Fornebubanen har to budsjettammer: En såkalt styringsramme, som er forventet kostnad (forkortet P50). Dette betyr at det er 50 prosent sannsynlighet for at prosjektet koster mer, og 50 prosent sannsynlighet for at prosjektet koster mindre enn dette. Fornebubanen har fullmakt til å bruke midler inntil styringsrammen (P50). Fornebubanen har også en kostnadsramme (forkortet P85). Det 85 prosent sannsynlighet for at prosjektet vil koste mindre, og 15 prosent sannsynlighet for at prosjektet vil koste mer enn denne rammen. Hvis prosjektet vil koste mer enn den vedtatte kostnadsrammen (P85), må bystyret og fylkestinget ta stilling til om det skal bevilges ytterligere midler.

Tabellen nedenfor oversikt over utvikling i kostnadsramme (P85) og styringsramme (P50):

	<u>Styringsramme (P50)</u> (I mill. kroner eks. mva. og uten fremtidig lønns- og prisvekst)	<u>Kostnadsramme (P85)</u> (I mill. kroner eks. mva. og uten fremtidig lønns- og prisvekst)
Vedtatt kostnadsramme (P85) jfr. bystyresak 259, datert 04.09.2019 (2018-kroner)*	16 200	18 500
Forslag tillegg rammer etter KS2 Dovre (2018-kroner)	4 300	4 700
Nye rammer etter KS2 Dovre i 2018- kroner	20 500	23 200
Tillegg omregning fra 2018 – 2021 priser	2 800	3 200
Nye rammer etter KS2 Dovre i 2021 kroner	23 300	26 400

Kontaktperson:

Fornebubanen:

Line Fredriksen, kommunikasjonssjef, tlf: 913 62 254, line.fredriksen@fob.oslo.kommune.no