Meeting Book: Porsgrunn kontrollutvalg (24.09.2019)

Porsgrunn kontrollutvalg

Date: 2019-09-24T09:00:00

Location: Formannskapssalen

Note:

Dato: 24.09.2019 kl. 9:00 – 13:00
Møtested: Formannskapssalen
Arkivsak: 19/00011
Arkivkode: 033

Lunsj Merci restaurant kl 11:30

Forfall meldes til marianne.lundeberg@temark.no eller
pr.tlf 90 11 45 43

Saksliste

Møteinnkalling

6/19 Godkjenning av møteinnkalling 24.09.2019 3

Møteprotokoll

6/19 Godkjenning av protokoll 27.08.2019 4

Saker til behandling

41/19 Informasjon om behandling av Forvaltningsrevisjonsrapport - Fylkesveg 32 Gimlevegen - Augestadvegen i Telemark kontrollutvalg 17

42/19 Overordnet revisjonsstrategi for regnskapsrevisjon- Porsgrunn kommune 81

43/19 Budsjett for kontroll, tilsyn og revisjon 2020 - Porsgrunn kommune 94

44/19 Referatsaker 24.09 2019 - Porsgrunn kontrollutvalg 100

45/19 Eventuelt 24.09.2019 - Porsgrunn kontrollutvalg 101

Temark

Agder og Telemark kontrollutvalgssekretariat IKS

Arkivsak-dok. 19/00011-46
Saksbehandler Marianne Lundeberg

Saksgang	Møtedato
Porsgrunn kontrollutvalg	24.09.2019

Godkjenning av møteinnkalling 24.09.2019

Forslag fra sekretariatet:
Møteinnkalling 24.09.2019 godkjennes.

Saksopplysninger:
Møteinnkalling 24.09.2019 legges frem for godkjenning.

Vedlegg:
- Møteinnkalling 24.09.2019

Temark

Agder og Telemark kontrollutvalgssekretariat IKS

Arkivsak-dok. 19/00011-47
Saksbehandler Marianne Lundeberg

Saksgang	Møtedato
Porsgrunn kontrollutvalg	24.09.2019

Godkjenning av protokoll 27.08.2019

Forslag fra sekretariatet:
Protokoll 27.08.2019 godkjennes.

Saksopplysninger:
Protokoll 27.08.2019 legges frem for godkjenning.

Vedlegg:
- Protokoll 27.08.2019

Temark

Agder og Telemark kontrollutvalgssekretariat IKS

Møteprotokoll

Porsgrunn kontrollutvalg

Dato:	27.08.2019 kl. 9:30 – 12:30
Sted:	Formannskapssalen
Arkivsak:	19/00011
Til stede:	Leder Erik Bystrøm, nestleder Karl Erik Høegh, medlem Bente Tangen, medlem Ingrid Brubakken, medlem Henning Yven, sekretær Marianne Lundeberg, oppdragsansvarligrevisor Kjell Ekman
Møtende varamedlemmer:	
Forfall:	
Andre:	Rådmann Per Wold, TKR IKS v/ Geir Kastet Dale,
Protokollfører:	Marianne Lundeberg

Sakskart			Side
		Møteinnkalling	
5/19	19/00011-37	Godkjenning av møteinnkalling 27.08.2019	3
		Møteprotokoll	
5/19	19/00011-38	Godkjenning av protokoll 11.06.2019	4
		Saker til behandling	
33/19	19/00021-6	Orientering fra revisor 27.08.2019 - Porsgrunn kontrollutvalg	5
34/19	19/00029-10	Referatsaker 27.08.2019 - Porsgrunn kontrollutvalg	6
35/19	19/11686-1	Bestilling av risiko- og vesentlighetsvurdering som grunnlag for plan	7

		for eierskapskontroll 2020-2023 - Porsgrunn kommune	
36/19	19/11692-1	Bestilling av risiko- og vesentlighetsvurdering som grunnlag for plan for forvaltningsrevisjon 2020-2023 - Porsgrunn kommune	8
37/19	19/11683-1	Prosjektplan - Barnevern - Porsgrunn kommune	9
38/19	19/13190-1	Orientering om arbeidsforhold ved virksomheten Byutvikling i Porsgrunn kommune	10
39/19	19/13240-1	Orientering om parkeringskort for handikappede i Porsgrunn kommune	11
40/19	19/00037-9	Eventuelt 27.08.2019 - Porsgrunn kontrollutvalg	12

Porsgrunn, 27.08.2019

Kontrollutvalgsleder
Erik Bystrøm

Sekretær
Marianne Lundeberg

Møteinnkalling

5/19 Godkjenning av møteinnkalling 27.08.2019

Handsama av	Møtedato	Saknr
1 Porsgrunn kontrollutvalg	27.08.2019	5/19

Forslag fra sekretariatet:

Møteprotokoll 27.08.2019 godkjennes.

Møtehandsaming
Møteprotokoll 27.08.2019 ble lagt frem for godkjenning.

Votering
Enstemmig.

Vedtak
Møteprotokoll 27.08.2019 godkjennes.

[Lagre] [Lagre endelig vedtak]

Møteprotokoll

5/19 Godkjenning av protokoll 11.06.2019

Handsama av	Møtedato	Saknr
1 Porsgrunn kontrollutvalg	27.08.2019	5/19

Forslag fra sekretariatet:

Protokoll 11.06.2019 godkjennes med endring i sakstittel på sak 26/19
Gjennomføring av vedtak og saksbehandling forbindelse med kommunal vei - Porsgrunn kommune
Endres til Gjennomføring av vedtak og saksbehandling forbindelse med privat vei - Porsgrunn kommune.

Møtehandsaming
Protokoll 11.06.2019 ble lagt frem for godkjenning, med forslag til endring.
Protokoll 11.06.2019 godkjennes med endring i sakstittel på sak 26/19
Gjennomføring av vedtak og saksbehandling forbindelse med kommunal vei - Porsgrunn kommune
Endres til Gjennomføring av vedtak og saksbehandling forbindelse med privat vei - Porsgrunn kommune.

Votering
Enstemmig.

Vedtak
Protokoll 11.06.2019 godkjennes med endring i sakstittel på sak 26/19
Gjennomføring av vedtak og saksbehandling forbindelse med kommunal vei - Porsgrunn kommune
Endres til Gjennomføring av vedtak og saksbehandling forbindelse med privat vei - Porsgrunn kommune.

[Lagre] [Lagre endelig vedtak]

Saker til behandling

33/19 Orientering fra revisor 27.08.2019 - Porsgrunn kontrollutvalg

Handsama av	Møtedato	Saknr
1 Porsgrunn kontrollutvalg	27.08.2019	33/19

Forslag fra sekretariatet:

Saken tas til orientering.

Møtehandsaming
Telemark kommunerevisjon IKS ved oppdragsansvarlig revisor Kjell Ekman møtte og orientere om revisjonen sitt arbeid i Porsgrunn kommune.

Votering
Enstemmig.

Vedtak
Saken tas til orientering.

[Lagre] [Lagre endelig vedtak]

34/19 Referatsaker 27.08.2019 - Porsgrunn kontrollutvalg

Handsama av	Møtedato	Saknr
1 Porsgrunn kontrollutvalg	27.08.2019	34/19

Forslag fra sekretariatet:

Sakene tas til orientering.

Møtehandsaming

- Saker til neste møte.
- Møtedatoer høsten 2019 avtales med leder for det nye utvalget. Møtet 29. oktober utgår.
    - opplæringsmøte 20.11.2019 på Bø hotell, for nytt kontrollutvalg. De kan også velge å møte i Arendal 19.11.2019 eller i Vestfold 11.11.2019. Innkalling og informasjon vil bli gitt det nye utvalget, etter konstituering.

Votering

Enstemmig.

Vedtak

Sakene tas til orientering.
Møtet 29.10 utgår.

[Lagre] [Lagre endelig vedtak]

35/19 Bestilling av risiko- og vesentlighetsvurdering som grunnlag for plan for eierskapskontroll 2020-2023 - Porsgrunn kommune

Handsama av	Møtedato	Saknr
1 Porsgrunn kontrollutvalg	27.08.2019	35/19

Forslag fra sekretariatet:

Porsgrunn kontrollutvalg bestiller risiko- og vesentlighetsanalyse av kommunens eierskap i tråd med ny kommunelov § 23-4 fra Telemark kommunerevisjon IKS/ Vestfold og Telemark Revisjon IKS. Analyse forventes levert i løpet av våren 2020. Det forventes at både avtroppende og nytt kontrollutvalg blir involvert i analyseprosessen.

Innspill fra sittende kontrollutvalg:

-

Møtehandsaming
Saken er ment som et startpunkt for arbeidet med risiko- og vesentlighetsvurdering av kommunens eierskap. Loven fastsetter at det er revisjonen som skal gjennomføre eierskapskontroller, men den sier ikke noe om hvem som skal gjennomføre den bakenforliggende risiko- og vesentlighetsvurderingen. Denne bestillingen vil dermed være avklarende i forhold til revisjonen når det gjelder dette.

Saken ble lagt frem som i saksframlegget.
Det kom forslag om å se på Grep AS i risiko- og vesentlighetsanalyse av kommunens eierskap.

Medlem Karl Erik Høeg meldte seg inhabil for å fremme forslag om Grep AS.
Kontrollutvalget godkjente dette.

Votering
Enstemmig.

Vedtak
Porsgrunn kontrollutvalg bestiller risiko- og vesentlighetsanalyse av kommunens eierskap i tråd med ny kommunelov § 23-4 fra Telemark kommunerevisjon IKS/ Vestfold og Telemark Revisjon IKS. Analyse forventes levert i løpet av våren 2020. Det forventes at både avtroppende og nytt kontrollutvalg blir involvert i analyseprosessen.

Innspill fra sittende kontrollutvalg:

- Grep AS

[Lagre] [Lagre endelig vedtak]

36/19 Bestilling av risiko- og vesentlighetsvurdering som grunnlag for plan for forvaltningsrevisjon 2020-2023 - Porsgrunn kommune

Handsama av	Møtedato	Saknr
1 Porsgrunn kontrollutvalg	27.08.2019	36/19

Forslag fra sekretariatet:

Porsgrunn kontrollutvalg bestiller risiko- og vesentlighetsanalyse av kommunens virksomhet og virksomheten i kommunens selskaper i tråd med ny kommunelov § 23-3 fra Telemark kommunerevisjon IKS/Vestfold og Telemark revisjon IKS. Analysen forventes levert i løpet av våren 2020. Det forventes at både avtroppende og nytt kontrollutvalg blir sterkt involvert i analyseprosessen.

Innspill fra sittende kontrollutvalg:

1.

Møtehandsaming

Saken er ment som et startpunkt for arbeidet med risiko- og vesentlighetsvurderingen. Forvaltningsrevisjon skal gjennomføres av revisjonen, men loven sier ikke noe om hvem som skal gjennomføre analysen. Denne bestillingen vil dermed være avklarende i forhold til revisjonen i forhold til dette.

Saken ble lagt frem som i saksframlegget.

Votering

Enstemmig.

Vedtak

Porsgrunn kontrollutvalg bestiller risiko- og vesentlighetsanalyse av kommunens virksomhet og virksomheten i kommunens selskaper i tråd med ny kommunelov § 23-3 fra Telemark kommunerevisjon IKS/Vestfold og Telemark revisjon IKS. Analysen forventes levert i løpet av våren 2020. Det forventes at både avtroppende og nytt kontrollutvalg blir sterkt involvert i analyseprosessen.

Innspill fra sittende kontrollutvalg:

- Ingen forslag

[Lagre] [Lagre endelig vedtak]

37/19 Prosjektplan - Barnevern - Porsgrunn kommune

Handsama av	Møtedato	Saknr
1 Porsgrunn kontrollutvalg	27.08.2019	37/19

Forslag fra sekretariatet:

Prosjektplan Barnevern fra Telemark kommunerevisjon IKS godkjennes som den foreligger.

Møtehandsaming

TKR IKS ved Geir Kastet Dale legger frem prosjektplan på Barnevern for kontrollutvalget.
Rådmann var ikke tilstede i saken, som skrevet i saksframlegget.
Innspill ble gitt forvaltningsrevisor, som blir tatt med i vedtaket.

Votering

Enstemmig.

Vedtak

Prosjektplan Barnevern fra Telemark kommunerevisjon IKS godkjennes som den foreligger med tillegg at stikkprøvekontrollen innebefatter sjekk av politiattest på fosterhjem, 6 ukers frist om omsorgsovertakelse, og tilbakeføring til foreldre. Revisjonen gis rom for å vurdere omfanget og muligheten til undersøkelse av tilleggspunktene.

[Lagre] [Lagre endelig vedtak]

38/19 Orientering om arbeidsforhold ved virksomheten Byutvikling i Porsgrunn kommune

Handsama av	Møtedato	Saknr
1 Porsgrunn kontrollutvalg	27.08.2019	38/19

Forslag fra sekretariatet:

Ingen forslag til vedtak.

Møtehandsaming
Rådmann Per Wold møtte for orientering om forholdene rundt oppsigelser, avganger og innblanding i saksbehandling ved virksomheten Byutvikling. Deler av «Intro lærlinger 28 08 2019» ble gjennomgått i møtet arkivert i saken. Rådmann tok innspill og svarte på spørsmål fra utvalget.

Votering
Enstemmig.

Vedtak
Saken tas til orientering.

[Lagre] [Lagre endelig vedtak]

39/19 Orientering om parkeringskort for handikappede i Porsgrunn kommune

Handsama av	Møtedato	Saknr
1 Porsgrunn kontrollutvalg	27.08.2019	39/19

Forslag fra sekretariatet:

Saken tas til orientering.

Møtehandsaming
Rådmann Per Wold møtte for å orientere om ordningen og saksbehandlingen vedrørende tildeling av parkeringskort for handikappede i Porsgrunn kommune. Rådmann henviste til en sak som hadde vært i TA for en tid tilbake, for å illustrere søkeprosessen.

Votering
Enstemmig.

Vedtak
Saken tas til orientering.

[Lagre] [Lagre endelig vedtak]

40/19 Eventuelt 27.08.2019 - Porsgrunn kontrollutvalg

Handsama av	Møtedato	Saknr
1 Porsgrunn kontrollutvalg	27.08.2019	40/19

Forslag fra sekretariatet:

Møtehandsaming

1. Leder og nestleder har gjennomført møte med rådmann ang. sak i forrige møte
   Gjennomføring av vedtak og saksbehandling forbindelse med privat vei - Porsgrunn kommune
   Vedtak
   Kontrollutvalget ber administrasjonen om tilbakemelding til neste møte, i saken knyttet til kioskveien, leder av KU er i dialog med administrasjonen for videre behandling av saken.
   Leder og nestleder orienterte muntlig om samtalen.

2. Spørsmål ang. overtakelse av IPAD etter endt periode.

3. Kontrollutvalget fikk orientering fra TKR IKS v/ Kjell Ekman og sekretær Marianne Lundeberg om forvaltningsrapport TKR-rapport 700040 om fv 32 Gimlevegen-Augestadvegen - delrapport 1og behandlingen, av den i Fylkeskommunen. Etter spørsmål fra kontrollutvalget.

Votering
Enstemmig.

Vedtak

1. Punktet tas til orientering. Saken Gjennomføring av vedtak og saksbehandling forbindelse med privat vei - Porsgrunn kommune. Avsluttes slik den står pr. dato

2. punktet tas til orientering.

2. Kontrollutvalget ønsker å få lagt fram forvaltningsrapport TKR-rapport 700040 om fv 32 Gimlevegen-Augestadvegen - delrapport 1 til orientering i neste møte. Sekretariatet legger frem saken i neste møte.

[Lagre] [Lagre endelig vedtak]

Temark

Agder og Telemark kontrollutvalgssekretariat IKS

Arkivsak-dok. 19/14937-1
Saksbehandler Marianne Lundeberg

Saksgang	Møtedato
Porsgrunn kontrollutvalg	24.09.2019

Informasjon om behandling av Forvaltningsrevisjonsrapport - Fylkesveg 32 Gimlevegen -Augestadvegen i Telemark kontrollutvalg

Forslag fra sekretariatet:
Informasjonen tas til orientering.

Bakgrunn for saken:
Kontrollutvalget ønsket i møtet 27.08.2019 å få tilsendt Forvaltningsrevisjonsrapport – Fylkesveg 32 Gimlevegen –Augestadvegen, samt å få informasjon om behandlingen av saken i Telemark kontrollutvalg.

Saksopplysninger:
Telemark kontrollutval har behandlet Forvaltningsrevisjonsrapport – Fylkesveg 32 Gimlevegen – Augestadvegen i møte 29.08.2019 sak 29/19.

Vedtak i Telemark kontrollutvalg ble som følger:

Kontrollutvalet tek forvaltningsrevisjonsrapport «Fylkesveg 32 Gimlevegen – Augestadvegen» til etterretning.
Kontrollutvalet ser alvorleg på den store overskridelsen i Lilleelvprosjektet med kroner 127 millionar. KU konstaterer at forvaltningsrevisjonen slår fast at det foreligg ei uforsvarleg utgreiing av kostnadsramma ovanfor fylkestinget, og at det ikkje tilfredsstiller kommunelovas krav om forsvarleg utgreiing.
Prosjektet har vore styrt av ei politisk styringsgruppe og ein administrativ koordineringsgruppe. Skal ein ta lærdom av saka bør ein i framtida vurdere ein annan organisasjonsmodell med større skille mellom det politiske og administrative.
Forvaltningsrevisjonsrapporten oversendast fylkestinget i sin heilhet.
Innstilling til fylkestinget:
Fylkestinget tek forvaltningsrevisjonsrapport «Fylkesveg 32 Gimlevegen – Augestadvegen» til etterretning med følgande merknader.
Kontrollutvalet ser alvorleg på den store overskridelsen i Lilleelvprosjektet med kroner 127 millionar. KU konstaterer at forvaltningsrevisjonen slår fast at det foreligg ei uforsvarleg utgreiing av kostnadsramma ovanfor fylkestinget, og at det ikkje tilfredsstiller kommunelovas krav om forsvarleg utgreiing.

Prosjektet har vore styrt av ei politisk styringsgruppe og ein administrativ koordineringsgruppe. Skal ein ta lærdom av saka bør ein i framtida vurdere ein annan organisasjonsmodell med større skille mellom det politiske og administrative.

saksutskrift i sin helhet i sak 29/19 i møtet 29.08.2019 Telemark kontrollutvalg er vedlagt saken.

Vurdering fra sekretariatet:

Kontrollutvalget får i denne saken tilsendt Forvaltningsrevisjonsrapport – Fylkesveg 32 Gimlevegen – Augestadvegen, samt informasjon om behandlingen av saken i Telemark kontrollutvalg.
Det foreslås å ta saken til orientering, da Porsgrunn kontrollutvalg bare skal informeres i denne saken.
Rapporten var en bestilling fra Telemark kontrollutvalg.

Vedlegg:
-saksutskrift sak 29/19 i møtet 29.08.2019 Telemark kontrollutvalg
- TKR-rapport 700040 om fv 32 Gimlevegen-Augestadvegen - delrapport 1
-Saksutskrift - Forvaltningsrevisjonsrapport - Fylkesveg 32 Gimlevegen -Augestadv

TELEMARK KOMMUNEREVISJON IKS

Fylkesveg 32 Gimlevegen - Augestadvegen

Forvaltningsrevisjon – Telemark fylkeskommune

2019 :: 700 040

Klikk her for tips til å lese rapporten elektronisk

vegen i Telemark kontrollutvalg - 19/14937-1 Informasjon om behandling av Forvaltningsrevisjonsrapport - Fylkesveg 32 Gimlevegen -Augestadvegen i Telemark kontrollutvalg : TKR-rapport 700040 om fv 32 Gimlevegen-Augestadvegen - delrapport 1

Innhold

1 Innledning 6
1.1 Kontrollutvalgets bestilling 6
1.2 Problemstillinger 6
1.3 Revisjonskriterier 7
1.4 Avgrensning 7
1.5 Metode og kvalitetssikring 7
1.6 Høring 8
2 Generell informasjon 9
2.1 Omlegging av fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen 9
2.2 Sams vegadministrasjon 9
2.3 Lilleelv-prosjektet 10
2.4 Finansiering av Bypakke Grenland 12
2.5 Tidsakse for Lilleelv-prosjektet 13
3 Utredning av kostnadsrammen 14
3.1 Kostnadsanslag 14
3.2 Budsjettbehandling 22
3.3 Revisors vurdering av utredning av kostnadsrammen 26
4 Fylkeskommunens oppfølging 29
4.1 Revisjonskriterier 29
4.2 Vegvesenets rapportering 31
4.3 Fylkeskommunens oppfølging 38
4.4 Revisors vurdering av fylkeskommunens oppfølging 39
5 Konklusjon 41
5.1 Konklusjon 41
Litteratur og kildereferanser 43
Tabelloversikt 45
Figuroversikt 45
Vedlegg 1: Høringsuttalelser 46
Vedlegg 2: Metode og kvalitetssikring 51
Vedlegg 3: Statens vegvesen Region Sør 55
Vedlegg 4: Bystrategi Grenland 56
Leser du dokumentet elektronisk? 58

Sammendrag

Bakgrunn

Forvaltningsrevisjonen er bestilt av kontrollutvalget i Telemark fylkeskommune i sak 28/18. Bakgrunnen for bestillingen er en oppmoding fra fylkestinget i sak 91/18 om å undersøke ansvar og årsaker for kostnadsoverskridelser i bypakkeprosjektet fv 32 Gimlevegen-Augestadvegen (Lilleelv-prosjektet).

For å svare på kontrollutvalgets bestilling om *hvem* og *hva* som har forårsaket kostnadsoverskridelser i Lilleelv-prosjektet, vil vi undersøke følgende problemstillinger:

- **Er kostnadsrammen forsvarlig utredet og basert på realistiske kostnadsanslag?**
- **Har Statens vegvesen sikret forsvarlig gjennomføring og oppfølging av prosjektet?**
- **Har fylkesrådmannen sikret at prosjektet er gjenstand for «betryggende kontroll»?**

Fordi det fortsatt er uavklarte forhold knyttet til gjennomføringen av vegprosjektet, er ferdigstillelse av undersøkelsen av den andre problemstillingen utsatt, jf. KU-sak 21/19. Denne rapporten omhandler dermed den første og siste problemstillingen.

Om Lilleelvprosjektet

Ny trafikkløsning for Lilleelvområdet inngår som et eget prosjekt i Bypakke Grenland. Bypakke Grenland fase 1, består av rundt 50 samferdselstiltak av ulik størrelse som skal gjennomføres i perioden 2015-2025. Lilleelv-prosjektet er et av de største prosjektene i bypakka.

Reguleringsplan for Lilleelv-prosjektet ble vedtatt i 2013. Planlegging og bygging av prosjektet har pågått i perioden fra 2014 til 2019. Den nye veien åpnet i desember 2018.

Statens vegvesen utfører oppgaver på fylkesvei for fylkeskommunen. Denne ordningen omtales gjerne som Sams vegadministrasjon. Samarbeidet med vegvesenet er regulert av rammeavtale og årlige leveranseavtaler. Fylkeskommunen har styringsrett over vegvesenet når det gjelder deres arbeid på fylkesveg.

Er kostnadsrammen forsvarlig utredet og basert på realistiske kostnadsanslag?

Beregningene som ligger til grunn for fylkestingets vedtak om kostnadsramme for prosjektet på 583 mill. kr er gjort av vegvesenet. Vegvesenet beregnet kostnaden for prosjektet etter sin egen anslagsmetodikk. Slike kostnadsoverslag kalles Anslag. Vegvesenet har mål for hvor sikre man skal være på at den kostnaden man beregner er riktig. Vegvesenet beregnet to Anslag for dette prosjektet. Ett i 2013 og ett i 2014. Ingen av Anslagene hadde så høy sikkerhet som anbefalt i vegvesenets egne rutiner. Anslaget som ble utarbeidet i 2014 lå til grunn for *Prop. 134 U Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 1*, som Stortinget behandlet 18. juni 2015. Kostnaden for prosjektet blir der sagt å være «om lag 570 mill. 2015-kr». I Anslaget fra 2014 ble det beregnet at det var 50 % sannsynlighet for at prosjektet ikke vil koste mer enn dette.

Fylkeskommunens budsjetter skal være realistiske og vise forventet kostnad. Sakene som legges frem for politisk behandlet være forsvarlig utredet. Det innebærer at utredningene må gi den informasjon som en politiker trenger for å kunne treffe et vedtak i samsvar med egne politiske verdier.

Kostnadsrammen for Lilleelv-prosjektet fremgår av fylkeskommunens budsjett og av Handlingsprogrammet for Bypakke Grenland. Kostnaden for prosjektet ble i 2016 vedtatt til 583 mill. kr. Dette er en prisjustering av den kostnaden som vegvesenet beregnet i 2014 at det var 50 % sjanse for ikke å bli overskredet. Vi mener at kostnadsrammer med så stor usikkerhet ikke tilfredsstiller kommunelovens krav om forsvarlig budsjettering. Særlig for et så stort prosjekt som dette burde man budsjettere med en kostnadsramme som det var større sannsynlighet for å holde.

Det fremgår ikke klart av budsjett, handlingsprogram eller saksutredninger hvor usikker kostnadsrammen er. Vi mener at politikerne ikke har fått god nok informasjon om hvor usikre kostnadsberegningene for Lilleelv-prosjektet egentlig var. Vi mener derfor at saksutredningene om kostnadsrammen til Lilleelv-prosjektet ikke tilfredsstiller kommunelovens krav om forsvarlig utredning.

Har fylkesrådmannen sikret at prosjektet er gjenstand for «betryggende kontroll»?

Sams vegadministrasjon innebærer at vegvesenet har ansvaret for å sikre forsvarlig organisering og levere arbeid av den kvalitet som er bestemt. Fylkesrådmannen har likevel ansvar for følge med på at fylkeskommunen får det som fylkeskommunen skal ha. Kravet om «betryggende kontroll» innebærer at fylkesrådmannen må iverksette oppfølgings- og kontrolltiltak tilpasset risikoen i prosjektet. Fylkeskommunen har fulgt opp prosjektet på en annen måte enn vanlige vegprosjekt. Dette er gjort fordi

fylkeskommunen mener at dette prosjektet har høyere risiko, og fordi det er behov for koordinere med de andre bypakkekommunene. Rent konkret innebærer det at prosjektet er gjennomført av en avdeling i vegvesenet med erfaring med store/kompliserte vegprosjekt. Videre har prosjektet blitt fulgt opp av fylkeskommunen i administrativ koordineringsgruppe, i stedet for gjennom den ordinære styringsdialogen som fylkeskommunen har med vegvesenet gjennom Sams.

Vi mener at administrativ koordineringsgruppe ikke har vært godt egnet som arena for å ivareta vegeiers ansvar for oppfølging. Administrativ koordineringsgruppe skal primært sikre nødvendig samarbeid mellom bypakkekommunene om bypakkeprosjektene. Gruppen som sådan har ingen formell myndighet. Slike fora med eksterne deltakere vil normalt ikke legge til rette for god styringsdialog. Å følge opp arbeidet gjennom møtene i administrativ koordineringsgruppe, kan ha tilslørt vegeiers rolle, og åpner for pulverisering av ansvar.

Vegvesenet har rapportert om prosjektet til fylkeskommunen slik som avtalt, stort sett hvert tertial.

Vurderingen av om fylkeskommunens oppfølgingstiltak har vært gode nok, henger nært sammen med informasjon om vegvesenets gjennomføring av prosjektet (problemstilling 2 i forvaltningsrevisjonen). Disse forholdene er ikke avklart ennå, og spørsmålet lar seg derfor ikke besvare på nåværende tidspunkt.

Skien, 22. august 2019
Telemark kommunerevisjon IKS

Vil du vite mer om Telemark kommunerevisjon IKS og forvaltningsrevisjon, se vårt nettsted www.tekomrev.no. Der kan du også se alle våre rapporter.

1 Innledning

1.1 Kontrollutvalgets bestilling

Forvaltningsrevisjonen er bestilt av kontrollutvalget i Telemark fylkeskommune i sak 28/18. Bakgrunnen for bestillingen er en oppmoding fra fylkestinget i sak 91/18 om å undersøke årsaker til og ansvar for kostnadsoverskridelsene i bypakkeprosjektet fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen (Lilleelvprosjektet).

Hjemmel for forvaltningsrevisjon er gitt i kommuneloven § 77 nr. 4, jf. forskrift om kontrollutvalg kapittel 5 og forskrift om revisjon kapittel 3.

1.2 Problemstillinger

For å svare på kontrollutvalgets bestilling om *hva* og *hvem* som har forårsaket kostnadsoverskridelser i Lilleelv-prosjektet, har vi undersøkt følgende problemstillinger:

- **Er kostnadsrammen forsvarlig utredet og basert på realistiske kostnadsanslag?**
- **Har Statens vegvesen sikret forsvarlig gjennomføring og oppfølging av prosjektet?**
- **Har fylkesrådmannen sikret at prosjektet er gjenstand for «betryggende kontroll»?**

Denne delrapporten omhandler den første og siste problemstillingen. I og med at det fortsatt er uavklarte forhold knyttet til gjennomføringen av vegprosjektet, har vi i samråd med kontrollutvalget utsatt ferdigstillelse av den delen av oppdraget, jf. KU-sak 21/19.

1.3 Revisjonskriterier

Revisjonskriteriene[1] i denne delrapporten er hentet fra kommuneloven og fra vegvesenets rutiner for beregning av kostnadsanslag. Disse rutinene gjelder for prosjekter på fylkesveg, med mindre fylkeskommunen har bestemt noe annet.

I tillegg har vi brukt studier om kostnadsoverskridelser i byggeprosjekter for å gi retning og innhold til revisjonskriteriene. Vi har primært basert oss på rapporter utarbeidet av forskningsprogrammet Concept. Concept-programmet er organisatorisk forankret ved NTNU, og har forskere fra SINTEF- og NTNU-miljøet. Programmet skal utvikle kunnskap for å sikre bedre konseptvalg, ressursutnytting og effekt av store statlige investeringer.

Revisjonskriteriene framgår under hver kapittel.

1.4 Avgrensning

Forvaltningsrevisjonen er rettet mot å identifisere forhold som kan resultere i kostnadsoverskridelser. Det innebærer at vi undersøker og omtaler forhold som er av betydning for kostnadene i prosjektet. Andre forhold er ikke undersøkt.

1.5 Metode og kvalitetssikring

Denne forvaltningsrevisjonen er gjennomført av forvaltningsrevisor Anne Hagen Stridsklev med Kirsti Torbjørnson som oppdragsansvarlig.

I denne forvaltningsrevisjonen har vi intervjuet ansatte i vegvesenet og fylkeskommunen, i tillegg har vi har gjennomgått dokumentasjon som omhandler prosjektet.

Det står mer om metode og tiltak for kvalitetssikring i vedlegg 2 til rapporten.

[1] Det skal alltid etableres revisjonskriterier i forvaltningsrevisjon, jf. revisjonsforskriften § 7. Revisjonskriterier er de regler og normer som gjelder innenfor det området vi skal undersøke. Revisjonskriteriene er grunnlaget for revisors analyser, vurderinger og konklusjoner.

1.6 Høring

Rapporten er sendt på høring til Telemark fylkeskommune og Statens vegvesen Region sør. Vi har etterkommet vegvesenets ønske om å sladde firmanavn under punkt 4.2.1. Ellers har ikke høringsuttalelsene ført til endringer i rapporten. Høringsuttalelsene ligger i vedlegg 1.

2 Generell informasjon

2.1 Omlegging av fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen

Kommunene Porsgrunn, Siljan og Skien, og Telemark fylkeskommune, samt Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet samarbeider om gjennomføringen av Bypakke Grenland fase 1. Formålet med bypakka er å bidra til at veksten i persontransport i Grenland kommer innen kollektiv, gange og sykkel, og at området blir et attraktivt sted å bo og arbeide. For å nå målene er det vedtatt ca. 50 samferdselstiltak av ulik størrelse som skal gjennomføres i perioden 2015 til 2025. Ett av de største prosjektene i bypakka er omleggingen av fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen (Lilleelv-prosjektet).

Det er opprettet en egen samarbeidsorganisasjon, Bystrategi Grenland, som administrerer Bypakke Grenland. Det er redegjort for Bystrategi Grenland i vedlegg 4.

2.2 Sams vegadministrasjon

Fylkeskommunen er veimyndighet for fylkesveiene, jf. veglova § 9. Det innebærer at fylkeskommunen har ansvar for planlegging, bygging, vedlikehold og drift av fylkesveiene. Fylkeskommunen kan delegere myndighet til regionvegkontoret.

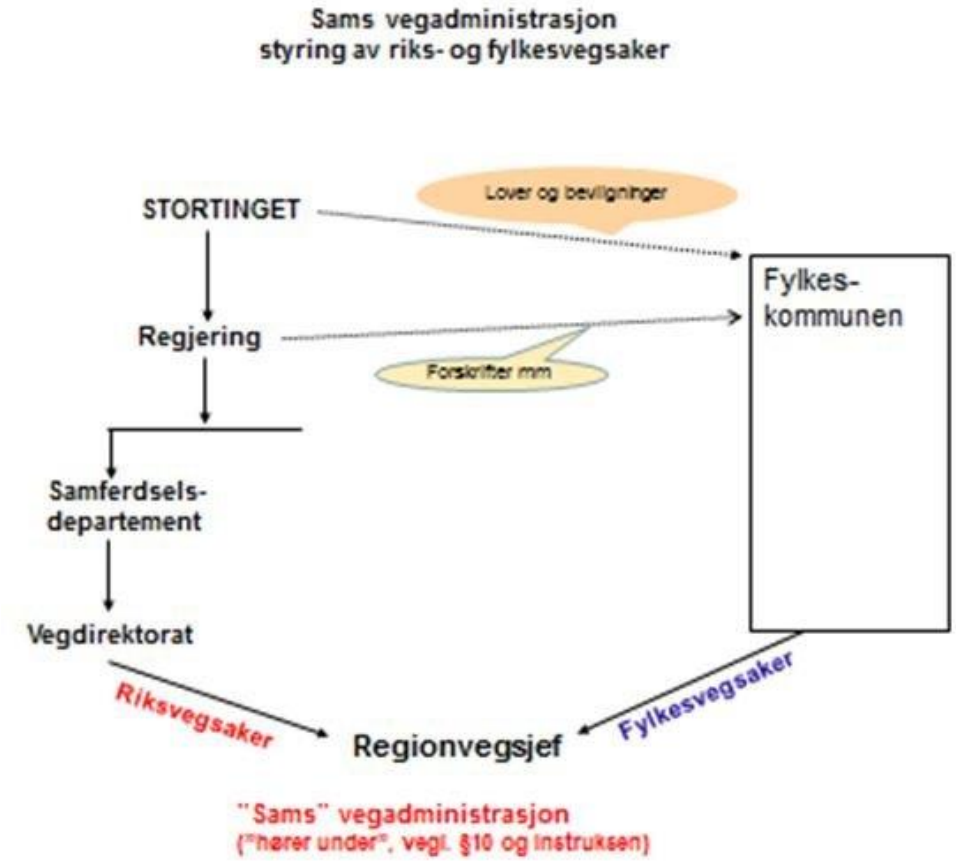
Etter veglova § 10 skal landet være delt i regioner og hver region skal ha et regionvegkontor med en regionvegsjef. I saker om riksveier hører regionveisjefen inn under Vegdirektoratet, men i saker om fylkesveier hører regionveisjefen under fylkeskommunen. Dette blir gjerne omtalt som Sams vegadministrasjon[2].

Fra nettsidene[3] til vegvesenet har vi hentet følgende informasjon om Sams vegadministrasjon: Ordningen med sams vegadministrasjon innebærer at staten og fylkeskommunene bruker samme vegadministrasjon på regionalt nivå til å utføre henholdsvis riks- og fylkesvegoppgaver. Staten og fylkeskommunene bestemmer hvilke oppgaver som skal gjøres, knyttet til henholdsvis riks- og fylkesveg. I Samferdselsdepartementets instruks av 15.3.2011 heter det blant annet: «Statens vegvesen har ansvar for en kompetent og effektiv felles vegadministrasjon i samsvar

[2] Reglene om Sams vegadministrasjon er foreslått opphevet, og ansvaret for fylkesveier foreslås overført til fylkeskommunen, jf. Prop. 79 L (2018-2019) Endringer i veglova mv. (overføring av fylkesvegadministrasjon). Forventet stortingsbehandling 5.6.2019.

[3] www.vegvesen.no, 18.06.19.

med vegloven § 10.» Vegdirektøren som leder av Statens vegvesen og regionvegsjefen har ansvar for at sams vegadministrasjon er organisert og har kompetanse og systemer/ verktøyer, som effektivt kan løse de oppgaver (utredninger, tiltak, mm) som staten og fylkeskommunene har behov for/beslutter. Arbeidet skal være av den kvalitet som er bestemt, og i tråd med gjeldende lover, forskrifter og andre nasjonale bestemmelser.



Figur 1 Sams vegadministrasjon

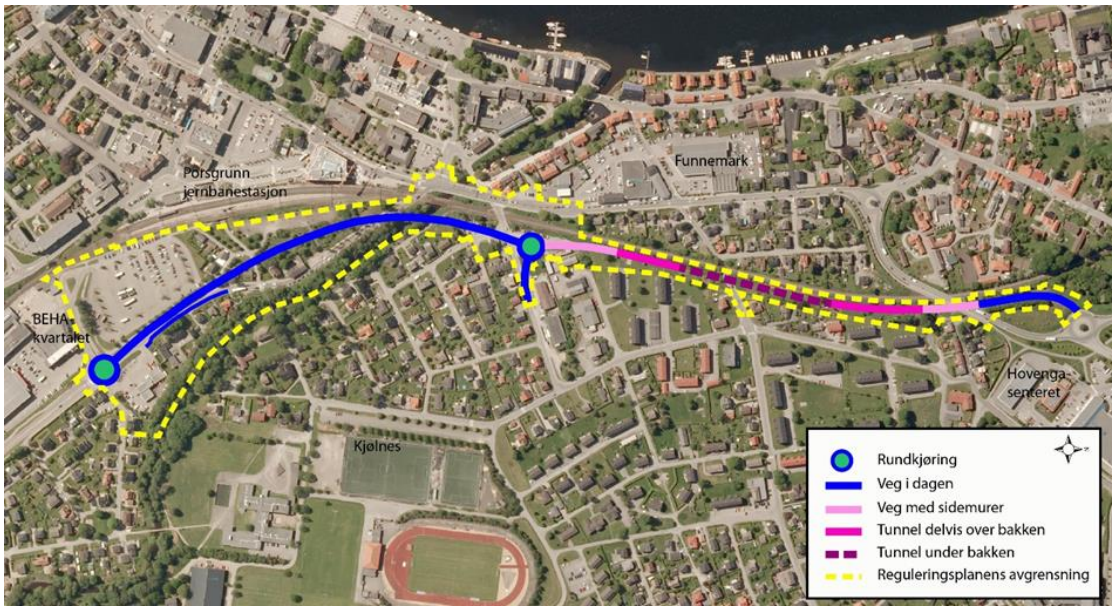
Organisering av Statens vegvesen Region Sør er vist i vedlegg 3.

2.3 Lilleelv-prosjektet

Lilleelvkrysset har blitt sett på som et problemkryss lenge, og ny løsning for Lilleelvområdet har hele tiden vært en del av utredningene og beslutningene som leder fram til de nasjonale og regionale vedtakene om å gjennomføre Bypakke Grenland i juni 2015.

Statens vegvesen Vegavdeling Telemark hadde ansvaret for å utarbeide reguleringsplan for prosjektet. De ble utredet og utarbeidet reguleringsplaner for tre alternative traseer. Alternativene blir omtalt som 1, 3A og 3B. Hovedutvalget for samferdsel i Telemark Fylkeskommune behandlet reguleringsplanene i sak 36/12, og anbefalte Porsgrunn kommune å gå videre med alternativ 3A og 3B.

Porsgrunn kommune er reguleringsplanmyndighet. Utvalg for plan og miljøteknikk vedtok i sak 49/12 at alternativ 3B og nye alternativ 3B2 skulle legges ut for offentlig ettersyn. Det nye i alternativ 3B2 er at det tas inn rundkjøring ved Dr. Munks veg. Reguleringsplanforslagene var på høring i perioden 7. desember 2012 til 27. januar 2013. 4. april 2013 vedtok Porsgrunn bystyre i sak 32/13 reguleringsplanen for fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen alternativ 3B2.



Figur 2 Omlegging av fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen Alt. 3B2

Etter at reguleringsplanen var vedtatt, overtok Prosjektavdelingen i Statens vegvesen Region Sør ansvaret for å gjennomføre byggingen.

Prosjektet er gjennomført i to hovedentrepriser:

- Tunnelen (rosa del)
- Veg i dagen (blå del)

I tillegg skal det være en egen entreprise for lokal støyskjerming. Konkurransen for denne ble kunngjort i mars 2019.

I 2016 ble det besluttet å inkludere rundkjøringene på Hovenga i prosjektet. Hovenga-rundkjøringene fikk ble kostnadsberegnet til 20 mill. kr. Rundkjøringene er ikke avmerket i tegningen over, men ligger helt til høyre i tegningen.

En snarvei for å bedre forholdene for gående og syklende mellom Porsgrunn sentrum og Kjølnes er vedtatt som et rekkefølgekrav i reguleringsplanen. Kostnader til en enkel tursti inngår i kostnadsrammen til Lilleelv-prosjektet. Under planleggingen ble det besluttet å bygge en mer omfattende snarvei som bla. var universelt utformet. Snarveien fikk en egen kostnadsramme i handlingsprogrammet for Bypakke Grenland på 15 mill. kr. Under videre planlegging av snarveien ble det klart at kostnadsrammen ikke var tilstrekkelig til å bygge den veien man ønsket. I tillegg er grunnforholdene der snarveien skal bygges vanskelige. Porsgrunn kommune har gitt dispensasjon fra reguleringsplanen i to år. Porsgrunn kommune opplyser at de i februar 2019 overtok mandat (BP17) fra vegvesenet til å bygge en enklere snarveg. Rammen for dette er 7,6 mill. kr.

2.4 Finansiering av Bypakke Grenland

Stortinget vedtok i juni 2015 en ytre økonomisk ramme på 2,67 mrd. 2015-kroner for Bypakke Grenland.[4] Omfanget av prosjekter som skal gjennomføres, må tilpasses til den økonomiske rammen. Dersom kostnaden for ett prosjekt øker, må kostnadsrammen til andre prosjekter reduseres, ev. må andre prosjekter kuttes ut. Det motsatte gjelder også, slik at eventuell mindreforbruk i noen prosjekter, gir rom for å gjennomføre flere prosjekter enn planlagt.

Bypakkeprosjektet på rv. 36 Skyggestein-Skjelbredstrand er fullfinansiert av staten. De andre tiltakene som inngår i bypakka finansieres av bypakkekommunene og av bompenger. Bompengeandelen utgjør om lag halvparten av finansieringen.

Telemark fylkeskommune har forpliktet seg til en egenandel på 53 mill. kr årlig fram til 2025.

[4] Prop 134 S (2014-2015) Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland Fase 1 i Telemark

2.5 Tidsakse for Lilleelv-prosjektet

2013
- Anslag 21. mars - kostnadsoverslag 514 mill. kr
- Reguleringsplan vedtatt i Porsgrunn bystyre 4. april
- Kontrakt med Multiconsult om prosjektering inngått 18. desember

2014
- Nytt Anslag 28. mars - kostnadsoverslag 546 mill. kr
- Konkurransepreget dialog om tunnelen (totalentreprisen) pågår i annet halvår

2015
- Stortinget behandler *Prop. 134 S Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 1 i Telemark* 18. juni - kostnadsramme "om lag 570 mill. kr"
- Kontrakt med AF-Gruppen om bygging av tunnel inngås 3. desember

2016
- Anleggsarbeid på tunnelen starter februar 2016
- Kontakt med HAB Construction inngås 30. november (utførelsesentreprisen)
- Kostnadsramme justert for prisstigning i 2016 - ny kostnadsramme 583 mill. kr

2017
- Anleggsarbeid med søndre del (vei i dagen) starter i januar
- Vegvesenet varslet om anstrengt økonomi i april.
- Ny kostnadsprognose i september er 645 mill.kr.

2018
- Vegvesenet varsler ny kostnadsprognose 20. april. Ny prognose er 710 mill.kr.
- Juni 2018 første del av strekningen overlevert
- Novemberr 2018 andre del av strekning overlevert
- Offisiell åpning 17. desember 2018

2019
- Mars 2019 - støyentreprise lyses ut

3 Utredning av kostnadsrammen

Er kostnadsrammen forsvarlig utredet og basert på realistiske kostnadsanslag?

3.1 Kostnadsanslag

3.1.1 Revisjonskriterier

Statens vegvesen – roller og ansvar
Fylkeskommunen og vegvesenet inngikk en rammeavtale[5] i 2009. Avtalen regulerer samarbeidet mellom partene i forbindelse med planlegging, gjennomføring av investerings-prosjekter, forvaltning, vedlikehold og drift av fylkesveier. Ifølge rammeavtalen har vegvesenet ansvar å utarbeide underlagsdata og andre faglige bidrag og innspill til budsjett- og økonomiplanarbeidet i fylkeskommunen. I tillegg til rammeavtalen, blir det årlig inngått leveranseavtaler som spesifiserer partenes forpliktelser omkring leveranser (drift og investering) og økonomiske forhold for det enkelte år. I leveranseavtalen forplikter vegvesenet seg til bl.a. å levere investeringsprosjekter i tråd med fylkeskommunale planleggings- og investeringsprogram. Det er nærmere redegjort for prosjektene i leveranseavtalene.

Retningslinjer for styring av vegprosjekter (Håndbok R760)
Sams vegadministrasjon innebærer at vegvesenet følger retningslinjer som gjelder for riksveg også for prosjekter på fylkesveg. Fylkeskommunen kan fravike bestemmelser som ikke er nasjonale føringer. Bortsett fra det som fremkommer i rammeavtalen og leveranseavtalen, har ikke Telemark fylkeskommune bestemt noe annet. Vegvesenets retningslinjer for styring av vegprosjekter gjelder dermed for prosjekter på fylkesveg.

Alle kostnadsoverslag over 5 mill. kr skal ifølge vegvesenets retningslinjer utarbeides etter Anslagsmetoden. Vegvesenet har fastsatt egne retningslinjer for Anslagsmetoden i håndbok R764.

Alle kostnadsoverslag skal godkjennes av regionvegsjefen. Alle kostnadsoverslag over 100 mill.kr skal kvalitetssikres av en regional anslagsgruppe. Alle bompengeprosjekter skal kvalitetssikres av Vegdirektoratet, uavhengig av størrelse.

[5] Avtale inngått mellom Telemark fylkeskommune og Statens vegvesen Region Sør 22.12.2009

Kostnadsoverslag er «ferskvare» og bør være så oppdatert som mulig når et prosjekt fremmes for bevilgning, slik at alle endringer fanges opp. Kostnadsoverslag skal ifølge vegvesenets retningslinjer aldri være eldre enn ett år ved vedtak om bevilgning.

Hva forårsaker kostnadsoverskridelser?
Studier[6] av store utbyggingsprosjekter bla. innenfor veg og jernbane, viser at underestimering av risiko kan være årsak til kostnadsoverskridelser. Studiene viser at usikkerheten ved vegprosjekter i byer ofte blir undervurdert.

Andre forhold som studiene viser til som årsaker til kostnadsoverskridelser er:

- undervurdering av prosjektets kompleksitet
- bristende forutsetninger
- generell underestimering av kostnader

Dette gir følgende revisjonskriterier:

- Vegvesenet må utarbeide kostnadsoverslag for utbyggingen i samsvar med sine retningslinjer.
- Kostnadsoverslaget skal være oppdatert og ikke mer enn ett år gammelt når vedtak om bevilgning fattes.

[6] Concept-rapport nr. 51 og Rapport om kostnadsestimering av veg- og jernbaneprosjekter

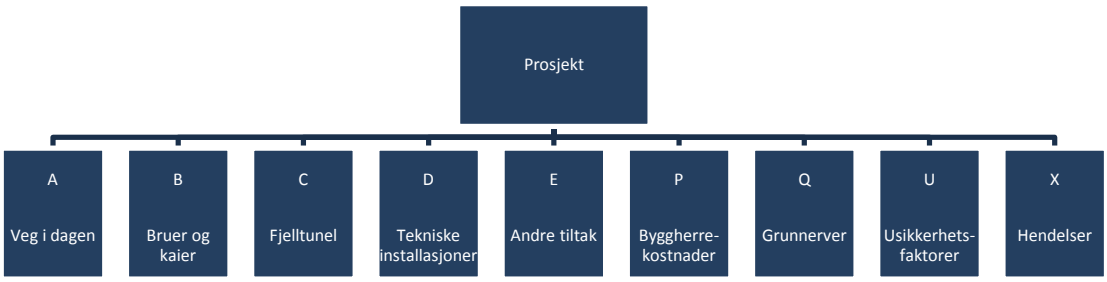
3.1.2 Om Anslagsmetoden

Kostnadsoverslag for vegprosjekter beregnes etter Anslagsmetoden. Anslag er også navnet på et dataverktøy som brukes til beregningene. Ifølge retningslinjene skal riktig bruk av Anslagsmetoden gi et kvalitetssikret kostnadsoverslag som kan forelegges beslutningstakere og legges til grunn for videre finansiering, prosjektstyring og usikkerhetshåndtering i prosjektet.

Anslagsmetoden innebærer at man bryter opp prosjektet i mindre elementer som prissettes på bakgrunn av erfaringstall (ovenfra og ned). Hvert element prissettes med tredoble anslag, dvs. at man anslår høy, lav og forventet pris på hvert element. Desto større avvik det er mellom høy og lav pris, desto større er usikkerheten i anslaget.

Det er den enkelte prosjektleder som er ansvarlig for at kostnadsoverslag blir utarbeidet. Anslagsprosessen skal ledes av en sertifisert prosessleder som har ansvar for analysen. Det skal settes sammen en anslagsgruppe for hvert anslag. Anslags-gruppen skal være bredt sammensatt med hensyn til bakgrunn, spesialkompetanse og med deltakere både fra og utenfra prosjektet. Det er ikke noe krav om at deltakerne må være ansatt i vegvesenet. Selve anslaget, dvs. kostnadskalkylen, utarbeides av anslagsgruppen på en anslagssamling. Deltakerne i anslagsgruppen får tilsendt plannotat og grunnlagsmateriale i forkant av anslagssamlingen.

Kalkylens oppbygning og detaljnivå er avhengig av hvilket plannivå som ligger til grunn for kostnadsberegningen, og vil være forskjellig fra prosjekt til prosjekt. Det er imidlertid krav om følgende inndeling av kalkylen på overordnet nivå:



Figur 3 Overordnet inndeling av et kostnadsoverslag etter Anslagsmetoden

Vegvesenet har definert mål for hvor nøyaktige kalkylene skal være. Det er et mål om at kostnadsoverslaget som utarbeides sammen med reguleringsplanen skal ha en *nøyaktighet* på +/- 10 %. Eller mer nøyaktig, man skal være 70 % *sikre* på at kostnadsoverslaget har denne nøyaktigheten. Kravet til nøyaktighet kan fravikes hvis det ikke er mulig eller hvis det krever urimelig ressursbruk å skaffe nok informasjon til å estimere mer nøyaktige kostnadsoverslag. I slike tilfeller skal kostnadsoverslag oppgis med den usikkerhetsgraden som er oppnådd.

SENTRALE BEGREP

P 85 – Dette er en angivelse av den kostnaden som det er 85 % sannsynlighet for ikke å bli overskredet.

P 50 – Dette er en angivelse av den kostnaden som det er 50 % sannsynlighet for ikke å bli overskredet.

Kostnaden for prosjektet blir kalt P50. I vegvesenet kalles denne rammen for styringsramme, og skal ha en nøyaktighet på +/- 10 %.

En kuttliste er en oversikt over tiltak med tilhørende besparelse som kan iverksettes for å hindre kostnadssprekk. I kuttlista skal det også angis når kuttet senest kan iverksettes. Kuttliste skal utarbeides i vegprosjekter der reguleringsplan er plangrunnlaget.

Vegvesenets definisjon av kostnadsramme er P85 – kuttlista.

3.1.3 Anslag 2013

Som nevnt i punkt 2.3 ble det utarbeidet tre alternative reguleringsplaner for Lilleelv-prosjektet. Det ble gjennomført Anslag for alle alternativene. Vi omtaler bare anslaget for alternativ 3B2 som var det alternativet som bystyret i Porsgrunn vedtok 4. april 2013. Anslaget er datert 21. mars 2013.

Anslagsgruppa bestod av prosjektleder, prosessleder, prosjekteringsleder, datastøtte og prisgivere[7], ni personer i alt. Tre av deltakerne kom fra vegvesenet, de øvrige kom

[7] Prisgivers oppgave er å anslå kostnaden på de ulike elementene som inngår i prosjektet. Prisgiver er ofte en byggeleder med erfaring fra tilsvarende prosjekt.

fra ulike konsulentfirma. Det ble gjennomført en anslagssamling over to dager. Daværende prosjektleder mener at anslagsdeltakerne hadde god og relevant kompetanse.

Anslaget beregnet at P50 var 514 mill. kr. Det var 60 % sikkerhet for at kostnadsanslaget hadde en nøyaktighet på pluss/minus 10 %, dvs. vil si at man var 60 % sikker på at kostnaden for prosjektet skulle ende mellom 463 mill. kr. og 566 mill. kr. Ifølge Anslagsmetoden skal man helst være 70 % sikker på denne nøyaktigheten på dette stadiet.

Anslagsgruppa mente at det var nødvendig å gjennomføre mer detaljert planlegging og optimalisering for å oppnå kostnadsoverslag med så stor sikkerhet som 70 %. Gruppa mente at behovet for mer planlegging og optimalisering særlig gjaldt kulverten.

Region Sør hadde i 2013 og 2014 en regional kostnadsgruppe som gjennomførte kvalitetssikring av anslag på vegne av regionvegsjefen. Den regionale kostnadsgruppa godkjente ikke anslaget fra anslagsgruppa. De mente at anslaget hadde for stor usikkerhet, og anbefalte å optimalisere miljøtunnelen og deretter å gjennomføre et nytt anslag.

Prosjektleder/prosjekteringsleder orienterte fylkeskommunen om usikkerheten i anslaget og om hvordan vegvesenet fastsatte sine kostnadsrammer i mars 2013.

3.1.4 Anslag 2014

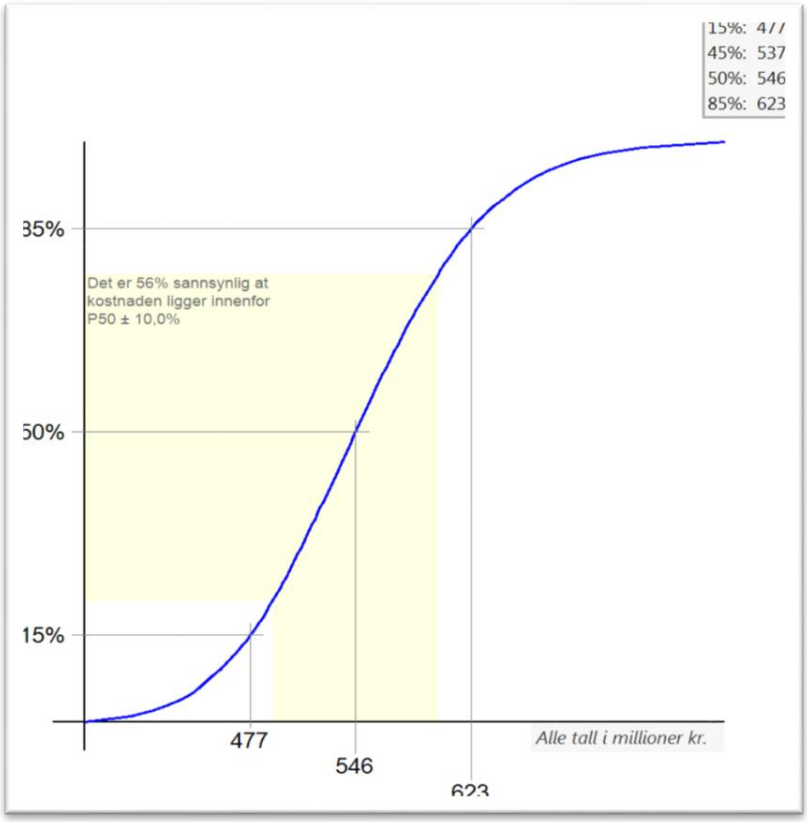
Det ble ikke gjennomført noen optimalisering av miljøtunnelen slik som regional kostnadsgruppe hadde anbefalt. På grunn av grunnforholdene der tunnelen skulle bygges, var man usikre på hvilken teknisk løsning som var best. Man ønsket derfor å bruke konkurransepreget dialog som anskaffelsesmetode. Konkurransepreget dialog er en konkurranseform som kan brukes ved tildeling av særlig komplekse kontrakter der oppdragsgiveren trenger hjelp av markedet til å finne den beste løsningen. Konkurransen gjennomføres ved at oppdragsgiver beskriver hvilket behov som løses. Prekvalifiserte entreprenører lager forslag på løsninger. På denne måten kunne vegvesenet bruke entreprenørens kompetanse til å finne ut hvordan tunnelen burde bygges.

Det ble på denne bakgrunn gjennomført nytt anslag vinteren 2014, uten forutgående optimalisering av tunnelen. Det ble satt ned en ny anslagsgruppe og gjennomført en ny anslagssamling. Anslagsgruppen bestod av prosjektleder, prosessleder, prosjekteringsleder, datastøtte, prisgivere og i tillegg to observatører. I alt tretten

personer. Deltakerne kom både fra vegvesenet og fra ulike konsulentfirma. Tre av deltakerne hadde deltatt i anslaget fra 2013. Prosjektleder mener at de hadde riktig kompetanse i anslagsgruppa, men at det kanskje ikke var så mange av anslagsdeltakerne som hadde erfaring fra tilsvarende prosjekter i by.

Anslaget er datert 28. mars 2014.

I anslaget ble P 50 kalkulert til 546 mill. kr. Forventet verdi var litt høyere med en kalkulert kostnad på 549 mill. kr. Sikkerheten for at kostnaden vil ligge mellom 491 mill. kr og 600 mill. kr, dvs. innenfor +/- 10 % av P 50, var 56 %. Kalkylen oppfylte ikke målet om 70 % sikkerhet.



Figur 4 S-kurve fra Anslag 2014

S-kurven forklarer sammenhengen mellom de ulike kostnadsrammene. I en kalkyle med 70 % sikkerhet for at kostnaden i intervallet pluss/minus 10 % fra P50, vil P85 være P50 pluss 10 %. Det vil si at P85 i dette tilfellet skulle ha vært 600 mill. kr. Det gule feltet i figuren viser P50 pluss/minus 10 %. Fordi sikkerheten i dette anslaget er lavere enn 70 %, ligger P85 på 623 mill. kr, dvs. at avstanden mellom P50 og P85 er 14 % ikke 10 %.

Anslaget ble kvalitetssikret og godkjent av regional kostnadsgruppe. I kvalitetssikringen ble byggherrekostnaden og kostnader til usikkerhetsfaktorer økt. Det ble også fastsatt kuttliste til 5 mill. kr. Ifølge kuttlista var det en mulighet til innsparing ved å kutte ut rundkjøringen ved Gimlevegen, dersom det skulle bli behov for å spare penger. Anslaget ble godkjent med en nøyaktighet på +/- 14 %.

Vi har ikke funnet dokumentasjon som viser at anslaget er kvalitetssikret av Vegdirektoratet.

Stortingsbehandlingen av Bypakke Grenland ble utsatt flere ganger, og ble ikke behandlet før i juni 2015. Det førte til at anslaget var mer enn ett år gammelt ved Stortingets behandling.

3.1.5 Vurdering av usikkerhet

Riktig vurdering av usikkerhet er sentralt for å få et presist anslag. I Anslaget fra 2014 vurderte vegvesenet at de største bidragsyterne til prosjektets usikkerhet var fundamentering og konstruksjonsarbeider.

Den største usikkerheten i prosjektet var knyttet til fundamentering av tunnelen. Jernbanelinjen gikk på den ene siden av tunnelen, og på den andre siden lå det boligblokker. Grunnforholdene var vanskelige, og setninger ville få store konsekvenser både for jernbane og bolighus. Vegvesenet valgte kontraheringsformen konkurransepreget dialog, for å redusere risikoen ved tunnelen.

Ansatte i vegvesenets prosjektorganisasjon forteller at fokuset i dette prosjektet lå på byggingen av tunnelen. Det var den som ble ansett som vanskelig og risikofylt. Resten at prosjektet skulle bygges som «veg i dagen», noe som ble regnet som enkelt i forhold. Flere at de vi har snakket med mener at risikoen knyttet til resten av prosjektet ble undervurdert. Noen mener også at man undervurderte risikoen ved å bygge i by.

3.1.6 KS2 og stortingsbehandling

Stortingsproposisjonen om bompengefinansieringen var forutsatt behandlet og godkjent i Stortinget våren 2014. Grunnlag for KS2 og stortingsbehandling av Bypakke Grenland ble sendt inn i mars 2014.

Alle statlige prosjekter med en antatt kostnadsramme på over 750 mill. kr må gjennomgå en ekstern kvalitetssikring. Det er innført to slike kontrollpunkter, omtalt som KS1 og KS2. KS1 er kvalitetssikring av konseptvalg før beslutning i regjeringen om å starte forprosjekt. KS2 er kvalitetssikring av styringsunderlag samt kostnadsoverslag før eventuell investeringsbeslutning i Stortinget. Lilleelv-prosjektet er ikke stort nok til alene å utløse krav om ekstern kvalitetssikring. Men Bypakke Grenland samlet, der Lilleelv-prosjektet inngår, har en kostnadsramme på 2,7 milliard kroner, og måtte derfor gjennomgå kvalitetssikring. Kvalitetssikring av konseptvalg mm. (KS1) av Bypakke Grenland ble gjennomført i 2011. Kvalitetssikring av styringsgrunnlag og kostnadsoverslag (KS2) måtte gjennomføres før Stortinget kunne behandle proposisjonen om bompengefinansiering.

Kvalitetssikringen av Bypakke Grenland pågikk i perioden mars 2014 til januar 2015, og ble gjennomført av Dovre Group og Transportøkonomisk institutt i felleskap. Fordi ingen av prosjektene som inngår i bypakka hadde en beregnet kostnad som overstiger 750 mill. kr, ble det ikke gjennomført noen vurdering av kostnads- og styringsrammer av enkelttiltakene. Det ble gjennomført en overordnet vurdering av kostnader og usikkerhet for pakken. Det fremgår at rapporten fra kvalitetssikringen at kostnadsestimatet for vegprosjektet på fv. 32 ikke er gjennomgått, men at prosjektet vurderes til å inneha stor kostnadsusikkerhet, slik at ytterligere kostnadsvekst ikke kan utelukkes.

Stortinget behandlet *Prop. 134 S Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 1 i Telemark* 18. juni 2015. Stortinget godkjente at Bypakke Grenland kunne finansieres med bompenger. Samlet kostnadsramme for bypakka ble satt til 2,7 mrd. kr, og det ble vedtatt at bypakka skal finansieres med bompenger (1,38 mrd. kr), kommunale, fylkeskommunale og statlige midler.

Kostnaden for Fv. 32 Gimleveien-Augestadveien blir i proposisjonen oppgitt til å være «om lag 570 mill. kr 2015-kr». Kostnadsrammen på om lag 570 mill. kr. er P50 fra 2014-anslaget som er prisjustert fra 2014-kr til 2015-kr.

3.2 Budsjettbehandling

3.2.1 Revisjonskriterier

Krav til realistisk budsjettering
Fylkestinget skal årlig vedta økonomiplan og årsbudsjett, jf. kommuneloven § § 44 og 45. Økonomiplanen skal omfatte minst de fire neste årene og gi en realistisk oversikt over sannsynlige inntekter og forventede utgifter planperioden. Årsbudsjettet utgjør første år i økonomiplanperioden. Kravet til realisme i anslaget for forventede inntekter og utgifter er strengere for årsbudsjettet enn for de andre årene i økonomiplan-perioden. Fylkestinget må endre årsbudsjettet dersom de får melding om forhold som medfører at budsjettet ikke lenger er realistisk, jf. kommuneloven § 47.

Det følger av vegloven § 9 og rammeavtalen mellom vegvesenet og fylkeskommunen, at vegvesenet må rette seg etter fylkeskommunens budsjettvedtak.

Forsvarlig saksutredning
Fylkesrådmannen har ansvar for at saker som skal legges fram for folkevalgte organ er forsvarlig utredet, jf. kommuneloven § 23 nr. 2. Det er ikke nærmere definert i kommuneloven § 23 hva som ligger i kravet om forsvarlig saksutredning. I forvaltningsavgjørelser kan man legge til grunn at utredningen skal fremskaffe opplysningene som er nødvendig for å få en riktig avgjørelse. Saksutredningen i saker til politisk behandling skal derfor gi den informasjonen som en politiker trenger for å kunne treffe et vedtak i samsvar med egne politiske verdier, og innenfor det rettslige og økonomiske handlingsrommet som foreligger. Ny kommunelov § 13-1 sier utredningen skal gi faktisk og rettslig grunnlag for å treffe vedtak.

Porteføljestyring
Bypakke Grenland porteføljestyres med årlig rullering av fireårige handlings-programmer. Beslutningsprosessen skjer på følgende måte:

1. Et årlig forslag til handlingsprogram for bypakka som blir lokalpolitisk behandlet i Telemark fylkeskommune, og i Skien, Porsgrunn og Siljan kommuner.
2. Regjeringen presenterer rammer og prioriteringer av statlige midler og bompenger til Bypakke Grenland i statsbudsjettet i oktober.
3. Telemark fylkeskommune og kommunene i Skien, Porsgrunn og Siljan fatter endelige vedtak om prioritering av fylkeskommunale midler i forbindelse med behandling av budsjettet.

Dersom det er behov for å endre prosjektrammene i handlingsprogrammet, skal det legges fram for kommunestyrene i bypakkekommunene og for fylkestinget. Politisk styringsgruppe har fått mandat til å foreta enkelte justeringer i prosjektene innenfor de rammene som er gitt i handlingsprogrammet.

Dette gir følgende revisjonskriterier

- Fylkestinget har ansvar for at årsbudsjettet er realistisk, og at økonomiplanen viser forventede utgifter.
- Fylkesrådmannen har ansvaret for at saksutredninger til fylkestinget er forsvarlige.
- Vegvesenet må følge fylkeskommunens vedtak og beslutninger.

3.2.2 Handlingsprogram for Bypakke Grenland

Kostnadsrammer for bypakkeprosjektene blir fastsatt av fylkeskommunen og bypakkekommunene og i handlingsprogrammet hvert år. Sammen med fylkeskommunens og bypakkekommunens budsjettvedtak, er dette programmet det sentrale styringsdokumentet for bypakka. Prosjektkontoret til Bystrategi Grenland utarbeider forslag til handlingsprogram. Forslaget til handlingsprogram behandles i administrativ koordineringsgruppe, og legges deretter fram for politisk styringsgruppe. Det er tett dialog mellom partene i bypakka om både tall og tekst.

Tabellen under viser hvilke kostnadsrammer for Lilleelv-prosjektet som er vedtatt i handlingsprogrammet.

Tabell 1 Handlingsprogram 2015-2018

Total kostnadsramme	Lilleelv-prosjektet	Snarveien	Hovenga-rundkjøring
Handlingsprogram 2015-2018 (FTS 33/15)	566	1,4*	
Handlingsprogram revisjon 2016 (FTS 123/16)	583	14,3	
Handlingsprogram revisjon 2017 (FTS 136/17)	583	15	20
Handlingsprogram 2019-2022 (FTS 114/18)	710	15	20

*) Handlingsprogrammet viser ikke total kostnadsramme for Snarveien, bare antatt kostnad i 2016.

I handlingsprogrammet som ble vedtatt av fylkestinget i 2015, er det presisert at de detaljerte kostnadene i prosjektet først vil bli kjent når anbudsprosessene er gjennomført.

I handlingsprogrammene som ble vedtatt i 2016 og 2017 blir oppgitt at kostnadsrammen for Lilleelv-prosjektet har en usikkerhet på +/- 10 %. Kostnadsrammen for Hovenga-rundkjøringene blir i samme handlingsprogram oppgitt å ha en usikkerhet på +/- 40 %. Kostnadsrammen for Snarveien blir omtalt som et «grovt anslag», dvs. at kostnadsrammen har betydelig usikkerhet. Kostnadsrammene og usikkerheten i kostnadsrammene blir ikke omtalt i saksutredningene til fylkestingsbehandlingen av handlingsprogrammet til.

I handlingsprogrammet vedtatt i 2015 er kostnadsrammen satt til 566 mill.kr. Dette er det beløpet som lå til grunn for stortingsbehandlingen (om lag 570 mill.kr, dvs. P50 fra 2014-anslaget, prisjustert til 2015-kr). I revisjonen av handlingsprogrammet i 2016 ble kostnadsrammen økt til 583 mill. kr. Det er en økning på 6 % fra kostnadsrammen fra 2014 på 550 mill. kr (rundet opp). Fylkeskommunen mener at denne kostnadsrammen skulle inkludere prisstigning frem til prosjektet var ferdig.

Vi har fått opplyst at reell prisstigning fra 2014 til 2018 er på 11,4 %.[8]

Det er 583 mill. kr som i ettertid har blitt stående som vedtatt kostnadsramme for Lilleelv-prosjektet i handlingsprogrammet.

Vegvesenet orienterte om at det var behov for «økt usikkerhetsavsetning» i rapporteringen for første tertial 2017. Dette blir konkretisert i brev til fylkeskommunen datert 17. oktober 2017, der det fremkommer at prosjektet kan bli 62 mill. kr dyrere, dvs. ende med en kostnad på 645 mill. kr. Dette innebar en økning på 11 % i forhold til kostnadsrammen på 583 mill. kr. Ifølge brevet fra vegvesenet er det betydelig usikkerhet i prosjektet. Brevet ligger som vedlegg til fylkestingsak 136/17 Handlingsprogram 2015-2018. Det er redegjort for de nye kostnadsprognosene i handlingsprogrammet, men prognosene er ikke lagt inn som ny kostnadsramme. Fylkestinget vedtok at nødvendige justeringer i økonomiske rammer skulle innarbeides i handlingsprogrammet ved hovedrevisjonen i 2018.

Til møte i styringsgruppa 20. april 2018 varsler vegvesenet om at en ny prognose viser en sluttkostnad på 710 mill. kr. I handlingsprogrammet vedtatt av fylkestinget i juni 2018 er Lilleelv-prosjektet lagt inn med en kostnadsramme på 710 mill. kr.

[8] Tall oppgitt av vegvesenet.

3.2.3 Budsjett for Telemark fylkeskommune

Telemark fylkeskommune fastsetter årlig rammer for investeringer på fylkesveiene sitt årsbudsjett. I budsjettet blir det skilt mellom investeringer på fylkesveier utenom bypakka og investeringer i bypakka. Årsbudsjettet viser antatt forbruk på bypakke-prosjektene i budsjettåret. Det vises til handlingsprogrammet for nærmere beskrivelse av prosjektene. Bortsett fra i 2015, blir handlingsprogram for bypakka og budsjett- og økonomiplan for fylkeskommunen behandlet i samme fylkestingsmøte.

Telemark fylkeskommune har forpliktet seg til å investere 53 mill. kr årlig fram til 2025.

Usikkerhet i kostnadsrammene til bypakkeprosjektene er ikke omtalt i budsjettdokumentene.

3.2.4 Vegvesenets rammer

Vegvesenet har egne rutiner for hvordan kostnadsrammer for prosjekt skal omtales og fastsettes. Her bruker man begrepene kostnadsramme og styringsramme. For KS2-prosjekter er kostnadsrammen definert som P85 minus kuttliste, og styringsrammen er P50.

Ifølge vegvesenets retningslinjer[9] skal det etableres styrende dokumenter for alle prosjekter. Ett av disse dokumentene er Prosjektstyringsplanen (PSP), også kalt sentralt styringsdokument. Planen skal utarbeides ved oppstarten av prosjektperioden og skal redegjøre for hvordan oppgaven skal gjennomføres for å nå bestillers målsetninger i forhold til kvalitet, fremdrift og økonomi. Prosjektstyringsplanen skal oppjusteres når det skjer vesentlige endringer.

Det er utarbeidet Prosjektstyringsplan for dette vegprosjektet. Kostnadsoverslag, budsjett og investeringsplan inngår i Prosjektstyringsplanen. Planen er oppjustert flere ganger.

Prosjektstyringsplanen for byggefasen oppgir følgende rammer for prosjektet:

Tabell 2 Kostnadsrammer i prosjektstyringsplanen

Beskrivelse	Mål i PSP 2015-2017	Hvem disponerer
Kostnadsramme	651 mill. 2016-kr (P85-kuttliste)	Telemark fylkeskommune
Styringsramme	575 mill. 2016-kr (P50)	Prosjekteier
Prosjektleders styringsmål	566 mill. 2016-kr (P45)	Prosjektleder

[9] Håndbok R760 Styring av vegprosjekter

Prosjektleder sier at det kommer klart fram i prosjektsstyringsplanen at det er Telemark fylkeskommune som disponerer kostnadsrammen (P85). Prosjekteier[10] disponerer opp til P50, og prosjektleder disponerer opp til P45. P45 er den kostnadsrammen som det er 45 % sannsynlighet for ikke blir overskredet.

Revidert ramme på 710 mill. kr ble innarbeidet i prosjektstyringsplanen i 2018.

3.3 Revisors vurdering av utredning av kostnadsrammen

Vegvesenets kostnadsanslag
Vegvesenet har utarbeidet kostnadsoverslag i samsvar med egen Anslagsmetodikk. Vi har ikke sett dokumentert at Vegdirektoratet har godkjent anslaget. Det skulle de ha gjort ifølge vegvesenets egne retningslinjer. Anslaget er kvalitetssikret og godkjent at regionen. Anslaget er imidlertid godkjent med mindre nøyaktighet enn hva retningslinjene sier. I retningslinjene er det rom for å godkjenne anslag med mindre nøyaktighet, dersom det ikke er mulig eller vil kreve urimelig ressursbruk å beregne mer nøyaktige tall.

Det er vanskelig å vurdere om usikkerheten i prosjektet er riktig vurdert og priset. Tunnelen hadde høy risiko, og det ble iverksatt tiltak for å redusere risikoen. Veien ble vurdert å ha liten risiko.

Stortingsbehandlingen ble utsatt, og anslaget var derfor mer enn ett år gammelt sommeren 2015 da Stortinget behandlet stortingsproposisjonen om bompengefinansieringen. Utsettelsen av stortingsbehandlingen medførte også utsatt start for arbeidet med prosjektering og bygging. Det er grunn til å tro at et ferskere anslag, slik kravet er i vegvesenets interne rutiner, kunne ha gitt et mer oppdatert grunnlag for videre bruk i fylkeskommunens og de andre bypakkekommunenes budsjettarbeid.

Realistisk budsjettering
For å vurdere om fylkeskommunens budsjettbehandling har vært forsvarlig og realistisk, har vi vurdert informasjonen i handlingsprogram og budsjett under ett.

[10] Avdelingsdirektør for Prosjektavdelingen i vegvesenet.

Kostnadsrammen som er lagt til grunn i handlingsprogram/budsjett vedtatt i 2015 og 2016, er P50 fra anslaget fra 2014 justert for prisstigning. Som redegjort under punkt 3.1.2 er P50 en kostnadsramme som vegvesenet har beregnet at det 50 % sjanse for at ikke blir overskredet. Fylkeskommunens budsjetter skal være realistiske. Vi mener at det ikke er realistisk å vedta en investeringsramme som man har beregnet at det bare er 50 % sannsynlighet for at vil holde. Særlig for et så stort prosjekt som dette burde man budsjettere med en kostnadsramme som det var større sannsynlighet for å holde.

Vi vil i tillegg kommentere at prisstigningen fra 2014 til 2019 har vært høyere enn hva det ble tatt høyde for i handlingsprogrammet i 2016 og 2017, der kostnadsrammen ble justert til 583 mill. kr. Det innebærer at prisstigning kan forklare noe av kostnadsoverskridelsen.

Forsvarlig saksutredning

Ifølge handlingsprogrammet har kostnadsrammen på 583 mill. kr en usikkerhet på pluss/minus 10 %. Kostnadsrammen på 583 mill. kr er basert på P50 fra Anslaget. Det innebærer at det er 50 % sannsynlighet for at denne rammen blir overskredet. Vi mener at handlingsprogrammet framstiller usikkerheten i kostnadsrammen som mindre enn den er, og at det ikke fremkommer i handlingsprogram eller budsjettdokumenter hvor usikker kostnadsrammen for dette prosjektet egentlig var. En korrekt redegjørelse om usikkerheten burde inngått i handlingsprogram /budsjettdokumenter, slik at beslutningstakerne hadde hatt bedre grunnlag for å vurdere prosjektet.

Vi mener at saksutredningene om kostnadsrammen til Lilleelv-prosjektet har vært mangelfulle ved at usikkerheten ved kostnadsrammen blir fremstilt som mindre enn den var. Vi mener saksutredningene ikke har vært forsvarlige.

Vegvesenets kostnadsrammer – fylkeskommunens vedtak

I fylkeskommunen er kostnadsrammen den økonomiske rammen som fylkestinget har vedtatt. Fylkeskommunen vedtok P50 som kostnadsramme for Lilleelv-prosjektet. I vegvesenet omtales P50 som styringsrammen, dvs. den rammen vegvesenet disponerer, mens kostnadsrammen oppgis til P85, og disponeres av fylkeskommunen. I fylkeskommunen skilles det ikke mellom kostnadsramme og styringsramme i investeringsprosjekter. Begrepet P85 og en tallfesting av en slik sum er verken vurdert eller vedtatt av fylkestinget i Lilleelv-prosjektet. At vegvesenet oppgir P85 som kostnadsramme i sitt sentrale styringsdokument for dette prosjektet er etter vårt syn misvisende, og kan gi inntrykk av fylkeskommunen har avsatt en reserve, dersom vegvesenet ikke greier å holde styringsrammen.

For øvrig er det ikke kostnadstallene som vegvesenet bruker i sine styringsdokumenter gjenfinnbare i fylkestingets vedtak om kostnadsrammer, da de er omregnet på ulike måter, se tabellene 1 og 2.

4 Fylkeskommunens oppfølging

Har fylkesrådmannen sikret at prosjektet er gjenstand for «betryggende kontroll»?

4.1 Revisjonskriterier

Betryggende kontroll
Det følger av kommuneloven § 23 nr. 2 at fylkesrådmannen skal sørge for at administrasjonen drives i samsvar med lover og regler og at den er gjenstand for *betryggende kontroll*. Kravet til betryggende kontroll innebærer krav til internkontroll.[11]

Internkontroll kan defineres som et formalisert kontrollsystem der kontrollaktiviteter utformes, gjennomføres og følges opp med basis i vurderinger av risiko for styringssvikt, feil og mangler i virksomhetens arbeidsprosesser.[12]

Tre vilkår bør være tilstede for å ha betryggende kontroll:

- Risikovurdering
  - Grunnlag for innretning av internkontrollen
- Formalisering
  - Organisering, ansvar og roller
  - Dokumentasjon, rutiner og roller
  - Rapportering
- Kontrollaktiviteter
  - Gjennom daglig og faglig virksomhet
  - Planlagte kontroller
  - Avvikshåndtering

Kravet om internkontroll gjelder også for fylkeskommunens arbeid med fylkesvegene.

[11] Ifølge Prop. 46 L Lov om kommuner og fylkeskommuner.

[12] Orden i eget hus. Rådmannens internkontroll.

Fylkeskommunens oppfølging av vegvesenet

De tiltakene som fylkeskommunen har iverksatt for å følge opp vegvesenets arbeid med fylkesveiene er avtaler, styringsdialog og rapporteringskrav. Styringsdialog og rapporteringskrav er regulert i rammeavtalen som ble inngått mellom fylkeskommunen og vegvesenet og den årlige leveranseavtalen.

Ifølge rammeavtalen skal vegvesenet rapportere hver måned og hvert tertial i forhold til:

- Grunnlag (rammer)
- Status (ressursforbruk og resultatoppnåelse)
- Prognose på forbruk for året (for investeringsprosjekter også samlet prognose for hvert prosjekt)
- Avvik fra plan, forklaring, forslag til tiltak, konsekvensbeskrivelse
- Vurderinger
- Anbefalte prioriteringer og tiltak for videre framdrift og/eller neste periode, konsekvens av disse.

Tertialrapporteringen skal følges opp med en tilbakemelding fra fylkeskommunen, med nødvendige avklaringer om oppfølging.

Det skal holdes løpende oppfølgingsmøter mellom fylkeskommunen og vegvesenet. Vegvesenet skal varsle umiddelbart dersom:

- avtalte leveranser ikke kan leveres,
- det er forhold ved avtalte leveranser som gir uønskede effekter mhp. optimal ressursbruk, eller
- det oppstår avvik i forhold til framdrift, kostnad eller kvalitet.

I de årlige leveranseavtalene blir det avtalt en styringsdialogkalender som er tilpasset styrings- og beslutningsrytmen i fylkeskommunen og vegvesenet.

I vedlegg[13] til rammeavtalen som omhandler regulering av fullmaktsforhold mellom fylkeskommunen og vegvesenet, blir det fastsatt at vegvesenet skal orientere fylkeskommunen om alle forhold av prinsipiell karakter, samt saker av stor økonomisk betydning.

[13] Vedlegg 2 til rammeavtale. Regulering av fullmaktsforhold mellom Telemark fylkeskommune og Statens vegvesen Region Sør iht. rammeavtalen pkt. 7.2.2. Versjon 8,9 og 10.

Regionvegkontoret plikter også omgående å varsle fylkeskommunen om alle tvistesaker av større betydning som har oppstått i tilknytning til det fylkeskommunale vegnettet, uaktet om disse gjelder spørsmål i eller utenfor kontraktsforhold og uaktet om saken er brakt inn for domstolsapparatet eller ikke. Varslingsplikten gjelder således bl.a. men ikke avgrenset til, både entreprisetvister, erstatningssaker, tvister i anledning anskaffelser og tvister som gjelder enkeltvedtak og andre avgjørelser etter vegloven.

Kravet om betryggende kontroll ift. vegvesenet
Det følger av kravet om betryggende kontroll at fylkeskommunens kontrolltiltak overfor vegvesenet bør være basert på en vurdering av risiko. Dersom risikoen øker, bør også kontrolltiltakene økes.

Dette gir følgende revisjonskriterier:

- Vegvesenet må rapportere til fylkeskommunen i samsvar med krav i rammeavtale/leveranseavtale.
- Fylkeskommunen må følge opp vegvesenets arbeid med Lilleelv-prosjektet.

4.2 Vegvesenets rapportering

Det er to rapporteringsløp for informasjon fra vegvesenet til fylkeskommunen. Det ene går gjennom Vegavdeling Telemark og den ordinære styringsdialogen og det andre går gjennom bystrategiorganisasjonen.

Vegavdeling Telemark rapporterer skriftlig på økonomi til fylkeskommunen hvert tertial. Vegavdelingen rapporterer på forbruk av budsjettet for drift og investering på fylkesvegnettet. Dette gjelder også Lilleelv-prosjektet. Budsjettavvik forklares eller kommenteres særskilt. Når det gjelder Lilleelv-prosjektet blir det ofte vist til egen rapport fra prosjektavdelingen i vegvesenet om dette prosjektet. Rapportene fra prosjektavdelingen har gått direkte til samferdselssjefen i fylkeskommunen, som opplyser at rapportene videresendes til kommunene. I tillegg har det til en viss grad vært skriftlig månedsrapportering på økonomi fra vegavdelingen fra oktober 2017. Før 2017 ble månedsrapporteringen gitt muntlig.

Prosjektavdelingen rapporterte skriftlig første gang i august 2014. Deretter hvert tertial fra andre tertial 2015.

4.2.1 Prosjektavdelingens rapportering

Første skriftlige rapportering fra prosjektleder som vi har mottatt er rapportering per august 2014. I denne rapporten gis det orientering bl.a. om kostnadsramme i nytt anslag, status i arbeidet med den konkurransepregede dialogen og om kontrakten med Multiconsult. Planlagt byggestart er høsten 2015, og antatt byggetid er to år. Prosjektleder poengterer at prosjektet er avhengig av at Stortinget behandler proposisjonen om Bypakke Grenland for å komme videre.

Stortingsproposisjonen ble, som nevnt i punkt 3.1.6, først i behandlet i Stortinget i juni 2015. Prosjektleder begynner å rapportere tertialvis fra høsten 2015. I tertial-rapportene rapporterer prosjektleder på framdrift og økonomi. I tillegg er det redegjort for status for entreprisene. Det er rapportert om utfordringer knyttet til prosjektering og gjennomføring av utførelsesentreprisen. Det er ikke rapportert om problemer knyttet gjennomføringen av totalentreprisen (tunnelen). Forhold knyttet til bemanning eller prosjektorganisasjon er ikke omtalt i tertialrapportene.

Under viser vi et utdrag fra rapportene. Vi har konsentrert oss om hva som er sagt om kostnadsprognoser, framdrift og utfordringer i prosjektet. I perioden 2015 til 2018 har prosjektavdelingen rapportert følgende:

2. tertial 2015

Byggestart forutsettes januar 2016. Konkurransegrunnlaget for den delen av prosjektet som skal lyses ut som en utførelsesentreprise bearbeides fortsatt.

Frist for ferdigstillelse av prosjektet er 1. juni 2018.

1. tertial 2016

Fysisk arbeid i «marka» startet i mars. Arbeidene med byggeplan og anbuds-dokumenter for utførelsesentreprisen pågår. Entreprisen er forutsatt utlyst ca. 1. juni.

Frist for ferdigstillelse er 1. juni 2018.

2. tertial 2016

Multiconsult leverte byggeplan og anbudsdokumenter for utførelsesentreprisen 15. desember 2015. Supplering, kvalitetssikring og oppretting har pågått fram til august. Entreprisen vil bli lyst ut 31. august 2016.

Vegåpning er forutsatt i juni 2018.

1. tertial 2017

Kontrakt om utførelsesentreprisen ble inngått flere måneder senere enn det som var planlagt. Prosjektet sliter fortsatt med mangelfullt og forsinket prosjekteringsgrunnlag fra [redacted]. I tillegg har det oppstått komplikasjoner med å ta bruk regulert område innenfor Lilleelv Parkerings område. Dette har gitt entreprenøren grunnlag for å komme med økonomiske krav.

Basert på en gjennomgang av totaløkonomien av prosjektet er det behov for en økt usikkerhetsavsetning. Dette ble det orientert om i politisk styringsgruppe 28. april. Mer detaljert redegjørelse vil bli gitt i politisk styringsgruppe 16. juni.

2. tertial 2017

Arbeidene med utførelsesentreprisen startet opp i januar 2017. Det var plunder og heft i oppstartsfasen. Arbeidene med ledningsnettet er godt i gang, det samme er byggingen av Kammerherrebrua. Klargjøring for pelefundamentering av Lilleelvbrua går stort sett greit. Så langt synes entreprenøren å ligge an til en ferdigstillelse noen uker etter kontraktsmessig ferdigstillelse 1. juni 2018, men i tide til å kunne opprettholde tidspunktet for vegåpning som nå er satt til juli 2018.

Nytt kostnadsoverslag i rapporteringen 2. tertial 2017 er satt til 651 mill. 2017-kr.

Særskilt rapportering - 28.9.2017

Oppdatert kostnadsprognose i den særskilte rapporteringen er 645 mill. kr i løpende kr. Økningen skyldes betydelig vanskeligere grunnforhold, feil og mangler i kontraktgrunnlag, samt ikke registrerte kabler og ledninger i grunnen.

1. tertial 2018

Prosjektets totaløkonomi er svært anstrengt. Ny øvre kostnadsramme for prosjektet er 710 mill. kr.

Vegen forventes åpnet i løpet av oktober 2018.

2. tertial 2018

Totalprognosen for prosjektet på 710 mill. kr opprettholdes.

Vegen forventes åpnet i november, eller senest tidlig i desember.

[14] Sladdet etter ønske fra vegvesenet, jf. høringsbrev.

I juni 2018 stilte politisk styringsgruppe krav om at vegvesenet skulle rapportere på prosjektet hver 14. dag. Vi gjengir ikke innholdet i disse rapportene.

4.2.2 Styringsdialog

Det er faste samarbeidsmøter mellom fylkeskommunen og Vegavdeling Telemark, anslagsvis hver 14. dag. Fra fylkeskommunen deltar samferdselssjef eller plansjef og rådgivere fra økonomi- og samferdselsavdelingene. Fra Vegavdeling Telemark deltar avdelingsdirektør, controller og ev. andre rådgivere og ledere fra vegavdelingen.

Bypakkeprosjektene følges som hovedregel ikke opp i samarbeidsmøtene. Ifølge samferdselssjef er bypakkesaker av og til tema på samarbeidsmøtene. Dette gjelder saker om faglige spørsmål og organisering og lignende.

I perioden fra 2015 til 2019 har det vært mellom 16 og 20 samarbeidsmøter i året. Det skrives referater fra samarbeidsmøtene. Det er orientert om pågående tvister relatert til Lilleelv-prosjektet i samarbeidsmøter i 2017 og 2018.

Vegavdeling Telemark tok opp forholdet til bypakkeprosjektene i to saker i 2017 og 2018. Følgende fremkommer av møtereferatene:

> **Sak 67/17 – TFK sin rolle som vegeier inn i bypakka**
> *SVV utfordret TFK på bedre bevisstgjøring rundt vegeiers rolle ifht beslutninger, rolleavklaringer, prioriteringer. TFK har en mye tydeligere rolle som vegeier utenfor Grenland. Det ble fra TFK foreslått egne møter mellom TFK som vegeier og SVV som prosjekteier. I tillegg ble det reist spørsmål om bypakkesaker også bør tas inn i samarbeidsmøtene våre. TFK/SVV må vise klar felles holdning for felles interesser, samtidig som man må være forsiktig for ikke å ødelegge initiativ og framdrift i kommunene. Tema på samhandlingsmøte i Bypakke Grenland 23. ds.*
>
> ***Sak 157/18 Fylkeskommunens deltakelse i bypakkeprosjektene***
> *SVV ønsket en oppklaring av TFK sin rolle og ansvarslinje i bypakkeprosjektene. Hverken bypakkekontoret, AK eller politisk styringsgruppe har noen form for fullmakt. Som ansvarlig for alle fagområdene skal økonomiske avvik rettes til Hildegunn. Konkrete saker kan tas opp i samarbeidsmøtene. Ønske fra Tore om å «drille» myndighetsdelen.*

Ifølge avdelingsdirektør for Vegavdeling Telemark ble disse sakene tatt opp fordi vegavdelingen mener at bypakkeprosjektene som gjelder fylkesvei burde ha blitt fulgt opp i samarbeidsmøtene sammen med de andre fylkesvegprosjektene. Det hadde vært mer effektivt, og samtidig som det hadde klargjort fylkeskommunens vegeierrolle. Det har vært utydelig for vegavdelingen hvordan vegeierrollen ivaretas i bypakkeprosjektene: Blir vegeierrollen ivaretatt gjennom prosjektkontoret for bystrategi Grenland/administrativ koordineringsgruppe, eller blir den ivaretatt via den ordinære linjeorganisasjonen ved samferdselssjef/fylkesrådmann. Samferdselssjef er uenig i disse synspunktene. Samferdselssjefen mener at vegeierrollen er ivaretatt av fylkeskommunen, selv om rapportering og oppfølging har skjedd i møtene i administrativ koordineringsgruppe og politisk styringsgruppe. Hun mener at bypakkeprosjektene bør styres i forbindelse med møter i bypakkeorganisasjonen, slik at eventuelle konsekvenser og behov for porteføljestyring blir ivaretatt.

4.2.3 Administrativ koordineringsgruppe

Administrativ koordineringsgruppe har det operative ansvaret for koordinering og oppfølging av Bypakke Grenland fase 1.[15] Samferdselssjefen i fylkeskommunen leder møtene på vegne av fylkesrådmannen. Rådmennene, eller representanter for rådmennene, fra bypakkekommunene deltar i gruppa. Hver representant i gruppa representerer sin rådmann. I tillegg til representantene for rådmennene i fylkeskommunen og de kommunene som finansierer bypakka, deltar representanter fra Vegavdeling Telemark, Jernbanedirektoratet og Fylkesmannen. Representanter fra Prosjektavdelingen i vegvesenet deltar ikke i gruppa, men prosjektleder er innkalt for å orientere i enkelte møter.

I perioden 2015 til 2019 har administrativ koordineringsgruppe hatt fra ni til tolv møter i året. Det skrives referat fra møtene. Lilleelv-prosjektet er behandlet i følgende saker:

<u>20.8.15</u>
Status store vegprosjekt vegprosjekt i bypakka, herunder orientering om Lilleelv-prosjektet.

<u>17.9.15</u>
Status store vegprosjekt vegprosjekt i bypakka, herunder orientering om Lilleelv-prosjektet. Det rapporteres om at alt er i rute.

[15] Jf. økonomiske rutiner for Bypakke Grenland fase 1 – samarbeidsavtale mellom SVV, TFK, Skien, Porsgrunn og Siljan kommune. Behandlet i administrativ koordineringsgruppe 7. mai 2015.

29.4.16
Prosjektleder orienterer om Lilleelvprosjektet og Snarveien

1.12.16
Status store vegprosjekter. Prosjektleder orienterer om Lilleelvprosjektet. Det rapporteres om at det ikke er noen økonomiske reserver i prosjektet.

9.6.17
Status store vegprosjekt i Bypakke Grenland. Det orienteres om at det jobbes med et notat om status i Lilleelv-prosjektet.

17.8.17
Status Lilleelv-prosjektet skal orienteres nærmere om i politisk styringsgruppe.

14.9.17
Det orienteres om status i Lilleelvprosjektet, og om kutt som er gjennomført og kutt som er mulige.

9.5.18
Hvordan skal presseoppslag om nye kostnadsoverskridelser Lilleelvprosjektet behandles?

16.8.18
Ny prosjektleder orienterte status og prognose for utførelsesentreprisen i Lilleelv-prosjektet. Det fremgår av orienteringen at økonomi prioriteres fremfor fremdrift, og at det vil bli forskyvning på åpning av vegen.

18.10.18
Prosjektleder og prosjekteier orienterer om status. Kostnader prioriteres foran tid innen rimelighetens grenser. Det er ingen endring når det gjelder prognosen for fremdrift, det blir offisiell åpning i desember.

7.12.18
Vegen er åpen for trafikk.

4.2.4 Politisk styringsgruppe

Ifølge økonomirutinene for Bypakke Grenland[16] har politisk styringsgruppe det øverste ansvaret for å koordinere og følge opp porteføljen av prosjekter i Bypakke Grenland i tråd med vedtatte mål og økonomiske rammer. Styringsgruppen skal sikre ansvarlig utførende nødvendige fullmakter og rammevilkår for å kunne gjennomføre prosjektene. I rutinene blir det poengtert at ansvaret for måloppnåelse og økonomi ligger på den vegeier som har ansvaret for gjennomføring av prosjektet.

Politisk styringsgruppe består av representanter for fylkeskommunen og de kommunene som finansierer bypakka: fylkeordfører, ordførerene i bypakkekommunene, opposisjonsledere i bypakkekommunene. I tillegg deltar regionvegsjef og direktør fra Jernbaneverket.

Politisk styringsgruppe hadde tre møter i 2015. Fra 2016 økte møte hyppigheten og det var ni –ti møter i året. Det skrives referat fra møtene. Lilleelv-prosjektet er omhandlet i følgende saker:

28.4.17
Det blir orientert om at fremdriften av de to store vegprosjektene er rute. Prosjekt fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen kan få kostnadsoverskridelser, men vegvesenet jobber med dette.

16.6.17
Det blir orientert om at prosjekt fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen er i rute og at prosjektet skal være ferdig i juli 2018. Oppdatert prognose for kostnad.

25.8.17
Det blir orientert om fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen. Styringsgruppa ber om å få fremlagt mer konkret info, forslag til løsninger og reelle kuttmuligheter i prosjektet til neste møte.

20.9.17
Ny prognose for prosjekt fv. 32 Gimlevegen-Augestad på 645 mill.kr. Styringsgruppa konkluderte med at vegvesenet skulle utarbeide en redegjørelse med status, utfordringer og forslag til ulike løsninger og konsekvenser av disse.

[16] Økonomiske rutiner for Bypakke Grenland fase 1 – samarbeidsavtale mellom SVV, TFK, Skien, Porsgrunn og Siljan kommune. Behandlet i administrativ koordineringsgruppe 7.5.15. Rutinene ble revidert i 2017 og i 2019.

20.10.17
Styringsgruppa tok notat om status for prosjektet fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen til orientering. Justert kostnadsramme behandles i hovedrevisjonen av handlingsprogrammet i 2018.

20.4.18
Styringsgruppa blir orientert om ny kostnadsprognose på 710 mill. kr.

16.5.18
Vegvesenet orienterer om tiltak for styrke prosjektorganisasjonen. Tiltak som blir innført er bla.:

- prosjektleder for utførelsesentreprisen
- økte ressurser til geomatikk, VA og Veg
- ny fullmaktstruktur.

24.8.18
Ny prosjektleder orienterer om status.

4.3 Fylkeskommunens oppfølging

Fylkeskommunen har ikke gjort noen generell vurdering av risiko knyttet til om vegvesenet gjennomfører og rapporterer vegprosjekter i samsvar med leveranse- og rammeavtale. Samferdselssjef opplyser at fylkeskommunen styrer vegvesenets arbeid ved hjelp av rammeavtalen, leveranseavtaler og mandater. Fylkeskommunen følger opp den årlige leveranseavtalen ved systematiske møter og rapportering. Vegvesenets tertialrapportering er grunnlag for fylkeskommunens egen tertialrapportering til politisk nivå. Vegvesenet skal rapportere avvik knyttet til framdrift, kostnad og kvalitet, og vegvesenet skal rapportere umiddelbart dersom det oppstår avvik mellom faste rapporteringstidspunkt.

Samferdselssjef mener at risikoen i Lilleelv-prosjektet ble hensyntatt ved at gjennomføring av prosjektet ble lagt til Prosjektavdelingen i vegvesenet, og ikke til Vegavdeling Telemark som vanligvis gjennomfører vegprosjektene til fylkeskommunen. Prosjektavdelingen er den avdelingen som vanligvis har ansvaret for å gjennomføre store og kompliserte vegprosjekt i Region sør. Samferdselssjef opplyser at grunnen til at prosjektet rapporteres i administrativ koordineringsgruppe og politisk styringsgruppe, er at dette prosjektet krever enn annen oppfølging enn de vanlige fylkesvegprosjektene.

Fylkeskommunen ber ikke om mer opplysninger om prosjektet så lenge det blir rapportert at alt går etter planen, men mindre man ønsker å få en orientering om prosjektet. I Lilleelv-prosjektet ble man ikke orientert om at det kunne komme overskridelser før i møte i politisk styringsgruppe 28. april 2017. Samferdselssjef forteller at prosjektet ble fulgt tett både i politisk styringsgruppe og i administrativ koordineringsgruppe etter at det ble rapportert om overskridelser. Prosjekteier (avdelingsdirektør for Prosjektavdelingen i vegvesenet) møtte i flere møter, og fra juni 2018 rapporterte vegvesenet hver 14. dag etter krav fra politisk styringsgruppe, jf. referat fra styringsgruppemøte 16. mai 2018. Samferdselssjef sier at disse rapportene ble fulgt opp både i administrativ koordineringsgruppe og politisk styringsgruppe, og at det har vært et nært samarbeid med vegvesenet v/prosjekteier fra sommeren 2018.

Fylkeskommunen er orientert om at det er uenighet mellom vegvesenet og to leverandører. Fylkesadvokaten følger saken om Lilleelv Parkering tett og holder samferdselssjefen orientert.

4.4 Revisors vurdering av fylkeskommunens oppfølging

Vegvesenets rapportering
Vegvesenet har rapportert hvert tertial slik som rammeavtalen fastsetter. Rapportering om Lilleelv-prosjektet er gitt gjennom egne rapporter og gjennom de faste tertialrapportene fra Vegavdeling Telemark. Rapportene omtaler framdrift og kostnadsprognoser for prosjektet og avvik knyttet til kostnadsprognoser og framdrift.

Vegvesenet har rapportert om avvik utenom de faste rapporteringstidspunktene. Etter hva vi kan se er slik rapportering gitt i møte i politisk styringsgruppe i april 2017 og 2018. I begge tilfellene gjaldt avviket økte kostnadsprognoser. Ifølge ramme- og leveranseavtalen skal det rapporteres til fylkeskommunen. Rapportering i politisk styringsgruppe er ikke omtalt som alternativ.

Fylkeskommunen har blitt informert om tvister/uenigheter relatert til Lilleelv-prosjektet.

Fylkeskommunens oppfølging
Risikovurdering og tiltak
Fylkeskommunen har ikke gjort generelle risikovurderinger knyttet til vegvesenets oppfyllelse av leveranseavtalen/gjennomføring av vegprosjekter. Sams innebærer at vegvesenet har ansvaret for sikre forsvarlig organisering og levere arbeid av den

kvalitet som er bestemt, men fylkesrådmannen har likevel ansvar for å følge med på at fylkeskommunen får levert det som fylkeskommunen skal ha.

Fylkeskommunen har vurdert at risikoen var høyere ved dette prosjektet, og at det var behov for koordinering med de andre bypakkekommunene. Prosjektet er derfor organisert og fulgt opp på en annen måte enn vanlige fylkeskommunale vegprosjekter. Prosjektet er også gjennomført av en avdeling i vegvesenet med større erfaring med store og kompliserte vegprosjekt, enn den som vanligvis gjennomfører fylkeskommunens vegprosjekter. Uvante samarbeidsparter og rapporteringslinjer kan imidlertid bidra til nye risikoelementer f.eks. knyttet til samhandlingen mellom vegvesenet og vegeier.

Kontrolltiltakene ble økt etter at det ble varslet økte kostnadsprognoser i 2017 og 2018. Vi har merket oss at det var politisk styringsgruppe som stilte krav om hyppigere rapportering, og ikke fylkeskommunen selv.

Vurderingen av om fylkeskommunens oppfølgingstiltak har vært gode nok, henger nært sammen med informasjon om vegvesenets gjennomføring av prosjektet (problemstilling 2 i forvaltningsrevisjonen). Disse forholdene er ikke avklart ennå, og spørsmålet lar seg derfor ikke besvare på nåværende tidspunkt.

<u>Ansvar og roller</u>

Bypakkemøtene er en nødvendig arena for å koordinere porteføljestyringen av bypakkeprosjektene bl.a. for å håndtere konsekvenser av eventuelle overskridelser i enkeltprosjekter. Deltakerkommunene i bypakka må derfor få informasjon om framdrift og økonomi i de ulike vegprosjektene. Det kan derfor framstå som effektivt om all rapportering og oppfølging av vegprosjektene skjer i møtene i politisk og administrativ koordineringsgruppe. Etter vår vurdering er ikke bypakkeorganene egnede arenaer for å ivareta vegeiers ansvar for oppfølging av prosjekter. Administrativ koordineringsgruppe og politisk styringsgruppe skal sikre nødvendig samarbeid mellom bypakkekommunene om bypakkeprosjektene. Disse gruppene har ingen formell myndighet. Ansvaret for gjennomføring og oppfølging av det enkelte vegprosjekt ligger på vegeier. Å legge oppfølgingen av vegprosjekter i et organ som administrativ koordineringsgruppe, åpner for sammenblanding av roller og ansvar.
Vi mener at rapporteringslinjene mellom vegvesenet og fylkeskommunen og fylkeskommunens vegeierrolle ville vært klarere, dersom rapporteringen om vegvesenets gjennomføring av fylkeskommunens vegprosjekt hadde fulgt vanlige rapporteringslinjer.

5 Konklusjon

5.1 Konklusjon

Denne forvaltningsrevisjonen skal avklare hva som er årsakene til kostnads-overskridelsen i Lilleelv-prosjektet. Prosjektet ble vedtatt med en kostnadsramme på 583 mill. kr og har nå en sluttprognose på 710 mill. kr. Det innebærer at det er et avvik mellom opprinnelig kostnadsramme og sluttprognose på 127 mill. kr.

Er kostnadsrammen forsvarlig utredet og basert på realistiske kostnadsanslag?
Anslaget som ligger til grunn for fylkestingets vedtak om kostnadsramme var usikkert. Ifølge beregningene var det bare 50 % sannsynlighet for at prosjektet ville holde seg innenfor den kostnadsrammen som ble vedtatt. Dette er en stor usikkerhet, og fylkeskommunens budsjetter skal være realistiske og vise forventet kostnad. Vi mener at kostnadsrammer med så stor usikkerhet ikke oppfyller kommunelovens krav om realistisk budsjettering.

Ifølge kommuneloven skal at de saker som legges fram for folkevalgte organer være forsvarlig utredet. Saksutredninger må gi den informasjonen som en politiker trenger for å fatte riktige vedtak ut fra tilgjengelig handlingsrom og politisk ståsted. I denne saken mener vi at saksutredningene burde inneholdt tydelig og korrekt informasjon om usikkerheten i kostnadsrammen. Fylkeskommunens budsjettdokumenter omtaler ikke denne usikkerheten. Usikkerheten er omtalt i handlingsprogrammet for Bypakke Grenland, men usikkerheten blir der fremstilt som mindre enn hva den var beregnet til. Vi mener derfor at politikerne ikke har fått god nok informasjon om hvor usikre kostnadskalkylene for Lilleelv-prosjektet egentlig var. Vi mener derfor at fylkeskommunens saksutredninger for fylkestinget om kostnaden for Lilleelv-prosjektet ikke tilfredsstiller kommunelovens krav om forsvarlig utredning.

Har fylkesrådmannen sikret at prosjektet er gjenstand for «betryggende kontroll»?
Sams vegadministrasjon innebærer at vegvesenet har ansvaret for å sikre forsvarlig organisering og levere arbeid av den kvalitet som er bestemt. Fylkesrådmannen har likevel ansvar for følge med på at fylkeskommunen får det som fylkeskommunen skal ha. Kravet om «betryggende kontroll» innebærer at fylkesrådmannen må iverksette oppfølgings- og kontrolltiltak tilpasset risikoen i prosjektet. Fylkeskommunen har fulgt opp prosjektet på en annen måte enn vanlige vegprosjekt. Dette er gjort fordi

fylkeskommunen mener at dette prosjektet har høyere risiko, og fordi det er behov for koordinere med de andre bypakkekommunene. Rent konkret innebærer det at prosjektet er gjennomført av en avdeling i vegvesenet med erfaring med store/kompliserte vegprosjekt og at prosjektet har blitt fulgt opp av fylkeskommunen i administrativ koordineringsgruppe, i stedet for gjennom den ordinære styringsdialogen som fylkeskommunen har med vegvesenet gjennom Sams.

Vi mener at administrativ koordineringsgruppe ikke har vært godt egnet som arena for å ivareta vegeiers ansvar for oppfølging. Administrativ koordineringsgruppe skal primært sikre nødvendig samarbeid mellom bypakkekommunene om bypakkeprosjektene. Gruppen som sådan har ingen formell myndighet. Slike fora med eksterne deltakere vil normalt ikke legge til rette for god styringsdialog. Å følge opp arbeidet gjennom møtene i administrativ koordineringsgruppe, kan ha tilslørt vegeiers rolle, og åpner for pulverisering av ansvar.

Vurderingen av om fylkeskommunens oppfølgingstiltak har vært gode nok, henger nært sammen med informasjon om vegvesenets gjennomføring av prosjektet (problemstilling 2 i forvaltningsrevisjonen). Disse forholdene er ikke avklart ennå, og spørsmålet lar seg derfor ikke besvare på nåværende tidspunkt.

Litteratur og kildereferanser

Lover og forskrifter

- Lov 21. juni 1963 nr. 23 om vegar
- Lov 25. september 1992 nr. 107 om kommuner og fylkeskommuner (kommuneloven).
- Forskrift 15. desember 2000 nr. 1423 om årsbudsjett for kommuner og fylkeskommuner.
- Forskrift 15. juni 2004 nr. 905 om revisjon i kommuner og fylkeskommuner mv. (revisjonsforskriften)

Offentlige dokument

- Prop. 79 L (2018-2019): Endringer i veglova mv. (overføring av vegadministrasjon)
- Prop. 134 S (2014-2015): Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 1 i Telemark
- Ot.prp. nr. 68 (2008-2009): Om lov om overføring av rettigheter og forpliktelser ved omklassifisering av veg etter veglov § 62 tredje ledd i forbindelse med forvaltningsreformen.
- Rammeavtale mellom Telemark fylkeskommune og Statens vegvesen Region Sør

Retningslinjer og rutiner fra Statens vegvesen

- Håndbok 217 Anslagsmetoden – retningslinjer. 2011
- Håndbok R765 Anslagsmetoden- retningslinjer. 2014

Rapporter

- Dovre Group/Transportøkonomisk institutt: Bypakke Grenland, fase 1. Kvalitetssikring av styringsunderlag og kostnadsoverslag for valgt prosjektalternativ (KS2), 2015
- TKR-rapport nr. 750 017: Bypakke Grenland fase 1. 2018
- Concept-rapport nr. 51: Kostnadsstyring i store statlige investeringer underlagt ordningen med ekstern kvalitetssikring. 2017
- Concept-rapport nr. 55: Kostnadsstyring i entreprisekontrakter. 2018

- Concept-rapport nr. 45: Kommunale investeringsprosjekter. Prosjektmodeller og krav til beslutningsunderlag. 2015
- Samferdselsdepartementet: Kostnadsestimering av veg- og jernbaneprosjekter. 11/16
- KS: Rådmannens internkontroll. Hvordan få orden i eget hus?

Tabelloversikt

Tabell 1 Handlingsprogram 2015-2018 23
Tabell 2 Kostnadsrammer i prosjektstyringsplanen 25

Figuroversikt

Figur 1 Sams vegadministrasjon 10
Figur 2 Omlegging av fv. 32 Gimlevegen-Augestadvegen Alt. 3B2 11
Figur 3 Overordnet inndeling av et kostnadsoverslag etter Anslagsmetoden 16
Figur 4 S-kurve fra Anslag 2014 19
Figur 5 Region Sør per januar 2019 55
Figur 6 Bystrategi Grenland 56

Vedlegg 1: Høringsuttalelser

TELEMARK
fylkeskommune

Telemark kommunerevisjon IKS
Postboks 2805
3702 SKIEN

/Avdeling for samferdsel og regional utvikling

Vår dato	21.08.2019
Deres dato	
Vår referanse	19/14244-1
Deres referanse	
Vår saksbehandler	Hildegunn Sørbø

Unntatt offentlighet iht Offl § 5

Høringssvar til forvaltningsrevisjon av prosjekt fylkesveg 32 Gimlevegen - Augestadvegen

Det vises til høringsbrev fra Telemark kommunerevisjon IKS datert 16.08.19

Fylkesrådmannen har følgende innspill og kommentarer til revisjonsrapport om prosjektet fylkesveg 32 Gimlevegen – Augestadvegen:

Innledningsvis vil fylkesrådmannen hevde at prosjektene som inngår i Bypakke Grenland har stort administrativt- og politisk fokus. Fv 32 Gimlevegen – Augestadvegen er ett av de største prosjektene i bypakka som har blitt fulgt særlig tett opp. Som vegeiere er det viktig å inkludere alle parter, enten det er et riksveg-, fylkesveg- eller kommunalt prosjekt.

Både administrativ koordineringsgruppe og politisk styringsgruppe er koordinerende grupper, der partene representerer henholdsvis rådmennene, bystyrene og fylkestinget. For å utarbeide handlingsprogram er det vesentlig å ha felles saksframlegg og felles vedtak. Det er imidlertid rådmennene hos hver av partene som fremmer saker og som rapporterer til fylkesting og bystyrer.

Ordningen med sams vegadministrasjon innebærer at staten og fylkeskommunene bruker samme vegadministrasjon på regionalt nivå til å utføre henholdsvis riks- og fylkesvegoppgaver.

Statens vegvesen har ansvar for at sams vegadministrasjon er organisert og har kompetanse og systemer/ verktøyer, som effektivt kan løse de oppgaver (utredninger, tiltak, mm) som staten og fylkeskommunene har behov for/beslutter. Arbeidet skal være av den kvalitet som er bestemt, og i tråd med gjeldende lover, forskrifter og andre nasjonale bestemmelser.

Postadresse:	Besøksadresse:	Sentralbord	Foretaksregisteret: 940 192 226
Postboks 2844	Fylkesbakken 10	35 91 70 00	E-post: post@t-fk.no
3702 Skien	3715 SKIEN		www.telemark.no

TELEMARK
fylkeskommune

Fylkesrådmannen har følgende kommentarer til konkrete kapitler i rapporten:

Kapittel 3.3 Revisors vurdering av utredning av kostnadsrammen

Realistisk budsjettering

Det framgår av fylkeskommunes «Budsjett og økonomiplan» at fylkeskommunen gjennom stortingsproposisjonen til Bypakke Grenland er forpliktet til en årlig egenandel på 53 mill. i 10 år. Kostnadene for fv 32 Gimlevegen – Augestadvegen blir i stortingsproposisjonen oppgitt til å være «om lag 570 mill. kr 2015 kr.»

Handlingsprogrammet for bypakka er 4-årig, men revideres hvert år som en del av porteføljestyringen av prosjektene. Eventuelle endringer av prosjektsammensetningen kan blant annet oppstå som følge at nye prosjekter tas inn eller noen prosjekter blir dyrere/rimeligere enn opprinnelig budsjettert.

Bypakkas finansieringsplan synliggjør hvilke prosjekter i bypakka som finansieres av egenandel og hvilke som bompengefinaniseres. Ofte er finansieringen en kombinasjon av bompenger og egenfinansiering.

Ifølge rammeavtalen mellom Statens vegvesen og Telemark fylkeskommune har vegvesenet ansvar for å utarbeide underlagsdata og andre faglige bidrag og innspill til budsjett- og økonomiplanarbeidet i fylkeskommunen. I tillegg til rammeavtalen, blir det årlig inngått leveranseavtaler som spesifiserer partenes forpliktelser omkring leveranser og økonomiske forhold for det enkelte år. I leveranseavtalen forplikter vegvesenet seg til bl.a. å levere investeringsprosjekter i tråd med fylkeskommunale planleggings- og investeringsprogram.

I følge Statens vegvesen er den beregnede usikkerheten på fv32 Gimlevegen - Augestadvegen omtrent den samme som for andre prosjekter enten de er fylkeskommunale eller statlige.

Ifølge vegvesenets retningslinjer (R760) skal det etableres styrende dokumenter for alle prosjekter. Ett av disse dokumentene er prosjektstyringsplanen (PSP), også kalt sentralt styringsdokument. Planen skal utarbeides ved oppstarten av prosjektperioden og skal redegjøre for hvordan oppgaven skal gjennomføres for å nå bestillers målsetninger i forhold til kvalitet, fremdrift og økonomi. Prosjektstyringsplanen skal oppjusteres når det skjer vesentlige endringer. Når det gjelder Lilleelvprosjektet er det utarbeidet prosjektstyringsplan som inneholder kostnadsoverslag, budsjett og investeringsplan. Planen er oppjustert når det har skjedd vesentlige endringer.

På bakgrunn av dette ser vi ikke at det er grunnlag for revisjonens konklusjon om at fylkeskommunens saksutredninger for fylkestinget om kostnaden for Lilleelvprosjektet ikke tilfredsstiller kommunelovens krav om forsvarlig utredning.

Vi ser heller ikke grunnlag for revisjonens konklusjon om at fylkeskommunen ikke oppfyller kommunelovens krav om realistisk budsjettering.

Postadresse:	Besøksadresse:	Sentralbord	Foretaksregisteret: 940 192 226
Postboks 2844	Fylkesbakken 10	35 91 70 00	E-post: post@t-fk.no
3702 Skien	3715 SKIEN		www.telemark.no

TELEMARK
fylkeskommune

Kapittel 4.4 Revisors vurdering av fylkeskommunens oppfølging

Vegvesenets rapportering
De tiltakene som fylkeskommunen har iverksatt for å følge opp vegvesenets arbeid med fylkesveiene er avtaler, styringsdialog og rapporteringskrav. Dette er regulert i rammeavtalen som ble inngått mellom fylkeskommunen og vegvesenet og den årlige leveranseavtalen.

Vegvesenet har rapportert hvert tertial slik som rammeavtalen fastsetter. Rapportering om Lilleelv-prosjektet er gitt gjennom egne rapporter og gjennom de faste tertialrapportene fra Vegavdeling Telemark. Tertialrapportene behandles i fylkestinget. Rapportene omtaler framdrift og kostnadsprognoser for prosjektet og avvik knyttet til kostnadsprognoser og framdrift.

Siden dette er et bypakke prosjekt har det i tillegg blitt orientert fortløpende i administrativ koordineringsgruppe og politisk styringsgruppe. Det er særlig de store prosjektene som har hatt fokus, da eventuelle kostnadsøkninger får innvirkning på de andre prosjektene i handlingsprogrammet. Sammensetningen av prosjektene styres av alle partene i bypakka. Det betyr at merforbruk på kommunale- og fylkeskommunale veger medfører justeringer som gjøres i fellesskap. Forslaget til justeringer av prosjektporteføljen behandles i fylkestinget og kommunestyrene.

Kontrolltiltakene og rapporteringen ble økt etter at det ble varslet økte kostnadsprognoser i «Lilleelvaprosjektet» i 2017 og 2018.

Ansvar og roller
Vegeier (her fylkeskommunen) bestiller prosjekter fra Statens vegvesen gjennom leveranseavtalen og gjennom egne mandater. Statens vegvesen sørger for å etablere en prosjektorganisasjon med prosjekteier, prosjektleder mv. I planleggings- og prosjekteringsfasen i bypakkeprosjekter deltar partene som hovedregel i prosjektgruppene. Administrativkoordineringsgruppe har primært en koordinerende rolle og er en arena for diskusjon. (se for øvrig vedlegg 4). Den formelle rapporteringen skjer som beskrevet over i de formelle styringslinjene mellom Statens vegvesen og fylkeskommunen.

Dersom det oppstår avvik i bypakkeprosjekter, som kan få følger for de andre prosjektene i bypakkas handlingsprogram, må dette håndteres politisk gjennom egne politiske saker, minst en gang pr år i forbindelse med rullering av handlingsprogrammet.

På bakgrunn av dette ser vi ikke at det er grunnlag for revisjonens konklusjon om at prosjektet ikke har blitt fulgt opp av fylkeskommunens rapporteringssystem.

Med vennlig hilsen

Hildegunn Sørbø
Samferdselssjef
hildegunn.sorbo@vtfk.no

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Postadresse: Postboks 2844 3702 Skien	Besøksadresse: Fylkesbakken 10 3715 SKIEN	Sentralbord 35 91 70 00	Foretaksregisteret: 940 192 226 E-post: post@t-fk.no www.telemark.no

Statens vegvesen

Telemark Kommunerevisjon IKS
Postboks 2805
3702 SKIEN

Behandlende enhet:	Saksbehandler/telefon:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Region sør	Anne Eiklid Gran / 95241590	16/41535-612		21.08.2019

IKKE OFFENTLIG, offentleglova § 5, 2. ledd

Høring forvaltningsrevisjon fv 32 Gimlevegen–Augestadvegen

Det vises til høringsbrev fra Telemark kommunerevisjon IKS datert 16.08.2019.

Statens vegvesen har følgende innspill/kommentarer til revisjonsrapport om prosjektet fylkesveg 32 Gimlevegen–Augestadvegen.

Fra rapporten side 4: *«Vi mener at politikerne ikke har fått god nok informasjon om hvor usikre kostnadsberegningene for Lilleelv–prosjektet egentlig var.»* Statens vegvesen bruker anslag–metoden til å kostnadsberegne alle sine prosjekter, og har en egen retningslinje som beskriver metoden og utarbeidelse av kostnadsoverslag (Håndbok R764 Anslagmetoden). Kalkylemetoden brukes også i forbindelse med ekstern kvalitetssikring (KS2–prosess) og danner grunnlaget for bevilgning av midler til riksveger. Statens vegvesen som sams vegadministrasjon for Telemark fylkeskommune har brukt/og bruker også her anslag for å kostnadsberegne små og store fylkesvegprosjekter. Metoden anses derfor som kjent for vegeier. Statens vegvesen har også muntlig redegjort for usikkerheten rundt anslagstallene samt at dette også er omtalt i forbindelse med ekstern kvalitetssikring av Bypakke Grenland (se side 21). Til tross for dette, så erkjenner vi at metoden og kalkyleresultatet – ut over det forventede kostnadsresultatet – kan være krevende å forstå, og at dette kunne vært beskrevet tydeligere i saksutredninger. Statens vegvesen er likevel uenig i konklusjonen om at kostnadsrammen ikke er forsvarlig utredet.

Det står på side 5 at «Vegvesenet har rapportert om prosjektet til fylkeskommunen slik som avtalt, *stort sett* hvert tertial.» Statens vegvesen opplever at Telemark fylkeskommune har gode rutiner og at rapportering følges nøye opp av fylkeskommunen. Vi har undersøkt, og Statens vegvesen har levert rapporter til alle tertialer siden 1. tertial 2014 som avtalt.

I rapporten side 5 stiller Revisjonen spørsmål om prosjektet har vært gjenstand for «betryggende kontroll» fra fylkesrådmannen. Statens vegvesen sin opplevelse er at det har

Postadresse
Statens vegvesen
Region sør
Postboks 723 Stoa
4808 ARENDAL

Telefon: 22 07 30 00
firmapost-sor@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
C E Berg-Hanssens gate 11
3916 PORSGRUNN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

vært svært tett oppfølging i etterkant av de ulike rapporteringene i form av møter, epost og telefoner.

I rapporten side 15 under avsnittet *«Hva forårsaker kostnadsoverskridelser?»* vises det i fotnote 6 til to rapporter. Statens vegvesen ønsker å presisere at det er flere faktorer, bla grunnforhold, som nevnes i rapporten.

Fra rapporten s 33: «Prosjektet sliter fortsatt med mangelfullt og forsinket prosjekterings-grunnlag fra *<firmanavn>*». Statens vegvesen er kjent med at vi skrev dette i en statusrapport som var tiltenkt en mindre gruppe, og ber om at firmanavnet i denne sammenheng «sladdes» slik at nevnte leverandør i denne sammenheng ikke omtales med negativt fortegn.

Med hilsen

Ingunn Foss
Prosjektdirektør

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Vedlegg 2: Metode og kvalitetssikring

Den praktiske gjennomføringen
Forvaltningsrevisjonen startet opp ved oppstartbrev til Telemark fylkeskommune og Statens vegvesen 20. november 2018. Vi hadde oppstarts- og orienteringsmøte med vegvesenet 11. desember 2018.

Datainnsamling og rapportskriving har foregått i perioden fra januar til juni 2019.

Innsamling av data
Denne forvaltningsrevisjonen er utarbeidet på bakgrunn av informasjon gitt i møter og intervjuer med ansatte i vegvesenet og Telemarks fylkeskommune. I tillegg har vi hentet informasjon fra dokumenter om prosjektet. Mesteparten av informasjonen som er brukt i forvaltningsrevisjonen er hentet fra vegvesenet.

Vi har gjennomgått følgende dokumentasjon:

<u>Dokumenter fra Telemark fylkeskommune</u>

Fylkestingsaker:

- FTS 99/14 Mål- og budsjettdokument 2015-2018
- FTS 47/15 Budsjett- og økonomiplan 2016-2019
- FTS 121/16 Budsjett- og økonomiplan 2017-2020
- FTS 120/17 Budsjett- og økonomiplan 2018-2021
- FTS 33/15 Handlingsprogram Bypakke Grenland 2015-2018
- FTS 123/16 Handlingsprogram Bypakke Grenland 2015-2016, revisjon 2016
- FTS 136/17 Handlingsprogram Bypakke Grenland 2015-2018, revisjon 2017
- FTS 114/18 Handlingsprogram Bypakke Grenland 2018-2022

Rapporter:

- Tertialrapporter fra Vegavdeling Telemark fra 2015 til 2019
- Rapporter/tertialrapporter fra Prosjektavdelingen i Statens vegvesen fra 2014 til 2019

Møtereferater:

- Referater fra samarbeidsmøter mellom fylkeskommunen og Vegavdeling Telemark fra 2013 til 2019
- Referater fra møter i administrativ koordineringsgruppe fra 2015 til 2019
- Referater fra møter i politisk styringsgruppe fra 2014 til 2019

Dokumenter fra Statens vegvesen

Kostnadsoverslag:

- Kostnadsoverslag etter Anslagsmetoden 21. mars 2013
- Kostnadsoverslag etter Anslagsmetoden 28. mars 2014
- Kvalitetssikring av oppdatert kostnadsoverslag i regional kostnadsgruppe 23. september 2013
- Kvalitetssikring av oppdatert kostnadsoverslag i regional kostnadsgruppe 2. april 2014

Intervjuer og møter

Vi har intervjuet og hatt møter med nåværende og tidligere ansatte i vegvesenet som har jobbet med prosjektet. Dette er:

- Prosjektleder
- Controller
- Tidligere medlem i Regional kostnadsgruppe
- Avdelingsdirektør Prosjektavdelingen
- Regionvegsjef Statens vegvesen Region Sør

Det er også innhentet noe informasjon på epost, og i noen tilfeller på telefon.

I tillegg har vi innhentet informasjon fra avdelingsdirektør for Vegavdeling Telemark.

I Telemark fylkeskommune har vi hatt møte med samferdselssjefen og økonomirådgiver. Det er innhentet informasjon fra leder av prosjektkontoret til Bystrategi Grenland på epost.

Det er skrevet referat fra alle intervjuer som er godkjent av intervjuobjektene. I de fleste tilfellene er det brukt lydopptak under intervjuene.

Ekstern bistand

I denne forvaltningsrevisjonen har vi hatt ingeniørfaglig bistand fra Dr. ing. Berthe Dongmo-Engeland. Hun har avgitt erklæring om at hun er uavhengig, og at hun ikke har eller har hatt noen posisjoner som kan føre til interessekonflikt eller svekket tillit til det oppdraget.

Pålitelighet og relevans
Forvaltningsrevisjoner skal gjennomføres på en måte som sikrer at informasjonen i rapporten er relevant (gyldig) og pålitelig. Dataene som er samlet inn skal være relevante for problemstillingene, det vil si at vi skal undersøke de forholdene problemstillingene handler om. Datainnsamlingen skal også gjennomføres så nøyaktig som mulig, slik at innholdet er til å stole på (pålitelighet). Både relevans og pålitelighet vurderes i forbindelse med kvalitetssikringen av forvaltningsrevisjonen.

Vi har gjennomført flere tiltak for å sikre at dataene er relevante og pålitelige. Det er utarbeidet intervjuguider, som både bidrar til at vi får spurt om det som er relevant for revisjonen og styrker påliteligheten ved at vi sikrer at det er de samme temaene som blir belyst av flere av dem vi snakker med. De som er intervjuet, har deltatt eller deltar i gjennomføringen av vegprosjektet.

Vi har benyttet datatriangulering, dvs. at data er hentet fra flere kilder. Vi har fått informasjon fra flere ansatte og brukt ulike skriftlige kilder. Når det er samsvar mellom beskrivelser og data fra flere kilder, er dette et tegn på at dataene gir en riktig beskrivelse av det som undersøkes. Vi har også benyttet metodetriangulering, en kombinasjon av ulike metoder; intervju og dokumentgjennomgang. Når bildene vi finner ved bruk av de ulike metodene ligner hverandre, styrker det funnene vi har gjort.

Vi har tatt hensyn til de muligheter og begrensninger som ligger i datagrunnlaget, både dokumentgjennomgangen, intervjuene. Vi mener derfor at de innsamlede dataene er i tilstrekkelig grad relevante og pålitelige som grunnlag for våre vurderinger og konklusjoner.

Personopplysninger
I forbindelse med denne forvaltningsrevisjonen har vi behandlet personopplysninger som navn og epostadresse til ansatte i fylkeskommunen og Statens vegvesen.

Vårt rettslige grunnlag for å behandle personopplysninger er kommuneloven § 78, nr. 6.

Vi behandler personopplysninger slik det er beskrevet i vår personvernerklæring. Personvernerklæringen er tilgjengelig på vår nettside www.tekomrev.no.

God kommunal revisjonsskikk - kvalitetssikring

Forvaltningsrevisjon skal gjennomføres og rapporteres i samsvar med god kommunal revisjonsskikk og etablerte og anerkjente standarder på området, jf. forskrift om revisjon § 7. Denne forvaltningsrevisjonen er gjennomført i samsvar med RSK 001 Standard for forvaltningsrevisjon[17].

RSK 001 krever at forvaltningsrevisjon skal kvalitetssikres. Kvalitetssikring skal sikre at undersøkelsen og rapporten har nødvendig faglig og metodisk kvalitet. Videre skal det sikres at det er konsistens mellom bestilling, problemstillinger, revisjonskriterier, data, vurderinger og konklusjoner.

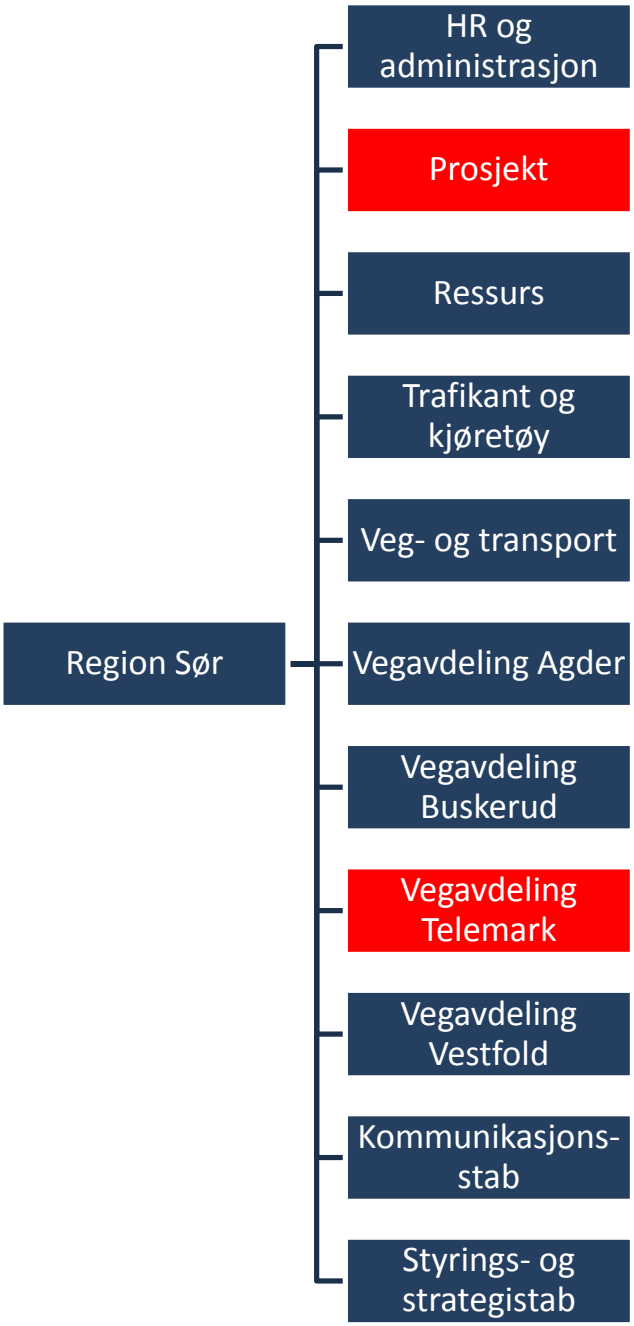
Telemark kommunerevisjon IKS har utarbeidet et system for kvalitetskontroll som er i samsvar med den internasjonale standarden for kvalitetskontroll – *ISQC 1 Kvalitetskontroll for revisjonsfirmaer som utfører revisjon og begrenset revisjon av regnskaper samt andre attestasjonsoppdrag og beslektede tjenester*.

Denne forvaltningsrevisjonen er kvalitetssikret i samsvar med vårt kvalitetskontrollsystem og i samsvar med kravene i RSK 001.

17 Gjeldende RSK 001 er fastsatt av Norges Kommunerevisorforbunds styre med virkning fra 1 februar 2011, og er gjeldende som god kommunal revisjonsskikk. Standarden bygger på norsk regelverk og internasjonale prinsipper og standarder, fastsett av International Organization of Supreme Audit Institutions (INTOSAI) og Institute of Internal Auditors (IIA).

Vedlegg 3: Statens vegvesen Region Sør

Figuren under viser organiseringen av Region Sør i Statens vegvesen.
Prosjektavdelingen og Vegavdeling Telemark har begge vært prosjekteiere for Lilleelv-prosjektet, begge her merket med rødt.

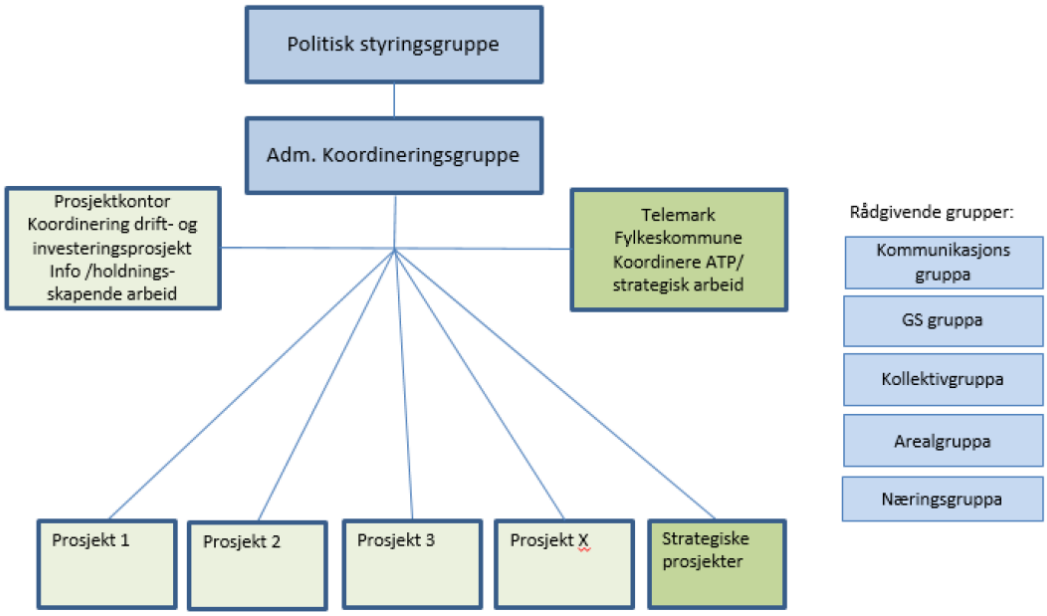


Figur 5 Region Sør per januar 2019

Vedlegg 4: Bystrategi Grenland

Bakgrunn for og organisering er det redegjort for i detalj i *TKR-rapport nr. 750 017 Bypakke Grenland fase 1*. Vi gjentar bare hovedtrekkene her.

Bystrategi Grenland består i dag av politisk styringsgruppe og administrativ koordineringsgruppe samt et eget prosjektkontor ansvar for gjennomføring av *Bypakke Grenland*).



Figur 6 Bystrategi Grenland

De to øverste blå boksene viser den politiske og administrative styringen av både Bystrategi Grenland og Bypakke Grenland. De lysegrønne boksene gjelder driften av bypakka, mens de mørkegrønne boksene gjelder driften av strategien.

Politisk styringsgruppe
Politisk styringsgruppe består av ordførere og opposisjonsledere, samt regionale ledere fra Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Fylkesmannen har deltatt siden 2017. Fylkesordføreren leder gruppas arbeid.

Når det gjelder bypakkesaker har styringsgruppa det øverste ansvaret for å koordinere og følge opp den samlede porteføljen av prosjekter innenfor vedtatte mål og økonomiske rammer. Den har også ansvar for å drøfte aktuelle saker før fremleggelse i kommunens/fylkeskommunens politiske organer, og samordne politiske beslutningsprosesser med sikte på størst mulig enighet. Endelig beslutning ligger i kommunestyrer og fylkesting.

Arbeidsgruppe/Administrativ koordineringsgruppe
For å drifte arbeidet i Bystrategi Grenland, ble det opprettet en arbeidsgruppe. Gruppa endret navn til administrativ koordineringsgruppe etter vedtaket om å gjennomføre Bypakke Grenland i 2015. Gruppa består av regional- og samferdselssjef fra fylkeskommunen, kommunalsjefer fra Porsgrunn og Siljan og byutviklingssjefen fra Skien, samt Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Gruppa ledes av regional- og samferdselssjefen fra fylkeskommunen.

Den administrative koordineringsgruppa har blant annet det operative ansvaret for koordinering og oppfølging av bypakkesakene. Gruppa har ansvar for å legge fram saker for styringsgruppa med forslag til vedtak/løsning, og ansvar for det faglige innholdet disse sakene.

Sekretariat og prosjektkontor
Avtalepartene i Bystrategi Grenland har opprettet et felles sekretariat. En person ansatt i Telemark fylkeskommune koordinerer sekretariatets oppgaver. Kontoret ledes av en prosjektleder og består av deltakere fra de tre kommunene, fylkeskommunen og Statens vegvesen.

Kontoret har det daglige ansvaret for å koordinere og følge opp prosjektene som gjennomføres i regi av bypakka og belønningsordningen. Prosjektkontoret skal også sørge for felles rapporter om økonomi og måloppnåelse.

Leser du dokumentet elektronisk?

For PC, android nettbrett eller Mac
Dette er et PDF-dokument, som er lagt til rette for Adobe Acrobat Reader. Adobe Acrobat Reader gir pålitelig visning av PDF, og kan lastes ned gratis.

Skal du finne noe raskt?
Du kan se innholdsfortegnelsen til venstre på skjermen hvis du velger dette ikonet, som du kan klikke på til venstre i skjermen.
Klikk på ønsket kapittel for å komme direkte dit i dokumentet.

Du kan også søke etter ord i teksten. Tast Ctrl+F på PC, eller Cmd+F på Mac, og skriv inn ønsket ord i søkefeltet som dukker opp.

Lese på iPad?
På iPad kan du lese dokumentet i iBooks.
Last ned rapporten fra e-posten, og åpne den i iBooks.

Importer med iBooks
- Klikk på ikonet
- Dokumentet legges i biblioteket

Her kan du bla gjennom rapporten side for side, eller du kan hoppe til ønsket side ved å bruke sidevisning. Sidevisning velger du fra toppen av skjermen (feltet til venstre i ikonet). Det er også mulig å navigere fra innholdsfortegnelsen – det velger du også fra toppen av skjermen (feltet i midten av ikonet).

Klikk her for å gå tilbake til forsiden.

Temark

Agder og Telemark kontrollutvalgssekretariat IKS

Saksutskrift

Arkivsak-dok. 17/15264-36
Arkivkode 217
Sakshandsamar Ingebjørg Liland

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Telemark kontrollutval	29.08.2019	29/19

Forvaltningsrevisjonsrapport - Fylkesveg 32 Gimlevegen -Augestadvegen

Forslag frå sekretariatet:

Kontrollutvalet tek forvaltningsrevisjonsrapport «Fylkesveg 32 Gimlevegen – Augestadvegen» til orientering, og sender den vidare til Fylkestinget for endeleg handsaming.

Kontrollutvalet oppmodar fylkestinget til å invitere forvaltningsrevisor til å leggje fram rapporten.

Innstilling til fylkestinget:
Fylkestinget tek forvaltningsrevisjonsrapport «Fylkesveg 32 Gimlevegen – Augestadvegen» til orientering.

Bakgrunn for saka:

Kontrollutvalet bestilte forvaltningsrevisjonen i sak 28/18 etter ei oppmoding frå fylkestinget i sak 91/18. Oppmodinga frå fylkestinget gjekk ut på å undersøke ansvar og årsaker for kostnadsoverskridingane i bypakkeprosjektet fylkesveg 32 Gimlevegen-Augestadvegen. Prosjektet ble vedtatt med en kostnadsramme på 583 mill. kr og har nå en sluttprognose på 710 mill. kr. Det inneber at det er eit avvik mellom opphavleg kostnadsramme og sluttprognose på 127 mill. kr.

Saksopplysningar:

For å svare på bestillinga frå kontrollutvalet har Telemark kommunerevisjon undersøkt følgande problemstillingar:

- Er kostnadsramma forsvarleg utreda og basert på realistiske kostnadsanslag?
- Har Statens vegvesen sikra forsvarleg gjennomføring og oppfølging av prosjektet?
- Har fylkesrådmannen sikra at prosjektet er gjenstand for «tryggande kontroll»?

Då det fortsatt er uavklarte forhold knyta til gjennomføringa av vegprosjektet, er ferdigstillelsen av undersøkinga av den andre problemstillinga utsett. Denne rapporten omhandlar dermed den fyrste og siste problemstillinga i bestilling frå kontrollutvalet.

<u>Revisjonskriterier og avgrensing</u>

Revisjonskriteria i denne delrapporten er henta frå kommunelova og frå vegvesenets rutinar for berekning av kostnadsanslag. I tillegg har revisjonen brukt studiar om kostnadsoverskridingar i byggeprosjekt for å gje retning og innhald til revisjonskriteria.

Forvaltningsrevisjonen er retta mot å identifisere forhold som kan resultere i kostnadsoverskridingar. Det inneber at revisjonen har undersøka og omtalar forhold som er av betyding for kostnadane i prosjektet. Andre forhold er ikkje undersøkt.

Konklusjonar
Er kostnadsramma forsvarlig utreda og basert på realistiske kostnadsanslag?
Anslaget som låg til grunn for fylkestingets vedtak om kostnadsramme var usikkert. Ifølgje berekningane var det bare 50 % sannsynlegheit for at prosjektet ville halde seg innanfor den kostnadsramma som blei vedteke. Detta er ein stor usikkerheit, og fylkeskommunen sitt budsjett skal vere realistiske og vise forventa kostnad. Revisjonen meiner at kostnadsrammer med så stor usikkerheit ikkje oppfyller kommunelova sitt krav om realistisk budsjettering.

Fylkeskommunen sine budsjettdokument omtalar ikkje denne usikkerheita. Usikkerheita er omtala i handlingsprogrammet for Bypakke Grenland, men usikkerheita blir der framstilt som mindre enn kva den var berekna til. Vi meiner difor at politikarane ikkje har fått god nok informasjon om kor usikre kostnadskalkylane for Lilleelv-prosjektet eigentleg var. Revisjonen meiner difor at fylkeskommunens saksutgreiingar for fylkestinget om kostnaden for Lilleelv-prosjektet ikkje tilfredsstiller kommunelova sitt krav om forsvarleg utgreiing.

Har fylkesrådmannen sikra at prosjektet er gjenstand for «tryggande kontroll»?
Fylkeskommunen har følgt opp prosjektet på ein annan måte enn vanlege vegprosjekt. Dette er gjort fordi fylkeskommunen meiner at dette prosjektet har høgare risiko, og fordi det er behov for å koordinere med dei andre bypakkekommunane. Reint konkret inneber det at prosjektet har blitt følgt opp av fylkeskommunen i administrativ koordineringsgruppe.

Revisjonen meiner at administrativ koordineringsgruppe ikkje har vert godt egna som arena for å ivareta vegeigars ansvar for oppfølging. Administrativ koordineringsgruppe skal primært sikre nødvendig samarbeid mellom bypakkekommunane om bypakkeprosjekta. Gruppa som såleis har ingen formell mynde. Slike fora med eksterne deltakarar vil normalt ikkje leggje til rette for god styringsdialog. Å følgje opp arbeidet gjennom møta i administrativ koordineringsgruppe, kan ha tilslørt vegeigars rolle, og opnar for pulverisering av ansvar.

Høyring
Rapporten er sendt på høyring til Telemark fylkeskommune og Statens vegvesen Region sør. Revisjonen har etterkomme vegvesenet sitt ynskje om å sladde firmanamn under punkt 4.2.1. Elles har ikkje høyringsuttalene ført til endringar i rapporten.

Forvaltningsrevisorane Anne Hagen Stridsklev og Kirsti Torbjørnson vil være til stade under handsaminga av saka for å svare på spørsmål.

Vurdering frå sekretariatet:

Revisjonen har i denne rapporten ikkje gitt anbefalingar til fylkeskommunen, men kjem med konklusjonar på dei problemstillingane rapporten omhandlar. Kontrollutvalet har innstillingsrett til fylkestinget i slike saker, og sekretariatet anbefaler at rapporten sendes til kommunestyret med innstilling om at den tas til orientering.

Vedlegg:

- Forvaltningsrevisjonsrapport – Fylkesveg 32 Gimlevegen – Augestadvegen

Telemark kontrollutval har handsama saken i møte 29.08.2019 sak 29/19

Møtehandsaming

Forvaltningsrevisor Anne Hagen Stridsklev ga utvalet ein kort gjennomgang av rapportens konklusjonar. Kontrollutvalet fekk svar på spørsmål frå forvaltningsrevisor. Forvaltningsrevisor Kirsti Torbjørnson kommentera og i saka.

Fylkesrådmann Evy-Anni Evensen, Regional- og samferdselssjef Hildegunn Sørbø og Statens vegvesen v/Ingunn Foss hadde ordet i saka.

Leiar sette fram følgande forslag til vedtak:
Kontrollutvalet tek forvaltningsrevisjonsrapport «Fylkesveg 32 Gimlevegen – Augestadvegen» til etterretning.

Kontrollutvalet ser alvorleg på den store overskridelsen i Lilleelvprosjektet med kroner 127 millionar. KU konstaterer at forvaltningsrevisjonen slår fast at det foreligg ei uforsvarleg utgreiing av kostnadsramma ovanfor fylkestinget og at det ikkje tilfredsstiller kommunelovas krav om forsvarleg utgreiing.

Prosjektet har vore styrt av ei politisk styringsgruppe og ein administrativ koordineringsgruppe. Skal ein ta lærdom av saka bør ein i framtida vurdere ein annan organisasjonsmodell med større skille mellom det politiske og administrative.

Forvaltningsrevisjonsrapporten oversendast fylkestinget i sin heilhet.

Innstilling til fylkestinget:
Fylkestinget tek forvaltningsrevisjonsrapport «Fylkesveg 32 Gimlevegen – Augestadvegen» til etterretning med følgande merknader.

Kontrollutvalet ser alvorleg på den store overskridelsen i Lilleelvprosjektet med kroner 127 millionar. KU konstaterer at forvaltningsrevisjonen slår fast at det foreligg ei uforsvarleg utgreiing av kostnadsramma ovanfor fylkestinget og at det ikkje tilfredsstiller kommunelovas krav om forsvarleg utgreiing.

Prosjektet har vore styrt av ei politisk styringsgruppe og ein administrativ koordineringsgruppe. Skal ein ta lærdom av saka bør ein i framtida vurdere ein annan organisasjonsmodell med større skille mellom det politiske og administrative.

Votering

Samrøystes for leiars forslag til vedtak.

Vedtak

Kontrollutvalet tek forvaltningsrevisjonsrapport «Fylkesveg 32 Gimlevegen – Augestadvegen» til etterretning.

Kontrollutvalet ser alvorleg på den store overskridelsen i Lilleelvprosjektet med kroner 127 millionar. KU konstaterer at forvaltningsrevisjonen slår fast at det foreligg ei uforsvarleg utgreiing av kostnadsramma ovanfor fylkestinget, og at det ikkje tilfredsstiller kommunelovas krav om forsvarleg utgreiing.

Prosjektet har vore styrt av ei politisk styringsgruppe og ein administrativ koordineringsgruppe. Skal ein ta lærdom av saka bør ein i framtida vurdere ein annan organisasjonsmodell med større skille mellom det politiske og administrative.

Forvaltningsrevisjonsrapporten oversendast fylkestinget i sin heilhet.

Innstilling til fylkestinget:
Fylkestinget tek forvaltningsrevisjonsrapport «Fylkesveg 32 Gimlevegen – Augestadvegen» til etterretning med følgande merknader.

Kontrollutvalet ser alvorleg på den store overskridelsen i Lilleelvprosjektet med kroner 127 millionar. KU konstaterer at forvaltningsrevisjonen slår fast at det foreligg ei uforsvarleg utgreiing av kostnadsramma ovanfor fylkestinget, og at det ikkje tilfredsstiller kommunelovas krav om forsvarleg utgreiing.

Prosjektet har vore styrt av ei politisk styringsgruppe og ein administrativ koordineringsgruppe. Skal ein ta lærdom av saka bør ein i framtida vurdere ein annan organisasjonsmodell med større skille mellom det politiske og administrative.

RETT UTSKRIFT
DATO 2.september.2019

Temark

Agder og Telemark kontrollutvalgssekretariat IKS

Arkivsak-dok. 19/14935-1
Saksbehandler Marianne Lundeberg

Saksgang	Møtedato
Porsgrunn kontrollutvalg	24.09.2019

Overordnet revisjonsstrategi for regnskapsrevisjon - Porsgrunn kommune

Forslag fra sekretariatet:
Saken tas til orientering.

Bakgrunn for saken:
Kommunerevisor skal følge lov, forskrift og god kommunal revisjonsskikk i revisjonsarbeidet. De bestemmelser revisor skal følge er i hovedsak:
- Kommuneloven av 25.09.92 med forskrifter
- Forskrift om revisjon i kommuner og fylkeskommuner m.v. av 15.06.04
- Internasjonale revisjonsstandarder (International Standards on Auditing – ISA)

Revisjon av kommunen utgjør i henhold til forskrift om revisjon to hovedoppgaver; regnskapsrevisjon og forvaltningsrevisjon. Telemark kommunerevisjon IKS er valgt som revisor og har avtale om å levere disse tjenestene for kommunen.
Overordnet revisjonsstrategi er det overordnede planleggingsdokumentet for gjennomføring av regnskapsrevisjon. Formålet med overordnet revisjonsstrategi er å dokumentere tilstrekkelige og effektive revisjonshandlinger for regnskapsrevisjon. Revisjonsstandarden ISA 300 "Planlegging av revisjon av et regnskap" ligger til grunn for vedlagt dokument.
Revisjonen mener denne overordnede revisjonsstrategien, sammen med deres øvrige muntlige og skriftlige rapporteringer, dekker kravene som stilles til dokumentasjon av deres prioriteringer innen regnskapsrevisjon. Dette dokumentet er også en hjelp til å oppfylle kontrollutvalgets tilsyns- og påseansvar.

Saksopplysninger:
Oppdragsrevisor Ingebjørg Nordby Vibeto legger frem overordnet revisjonsstrategi for regnskapsrevisjon – Porsgrunn kommune.

Vedlegg:
- overordnet revisjonsstrategi for regnskapsrevisjon 2019 – Porsgrunn kommune.

TELEMARK
KOMMUNEREVISJON IKS

Overordnet revisjonsstrategi for regnskapsrevisjon 2019

Porsgrunn kommune

Om Telemark kommunerevisjon IKS og overordnet revisjonsstrategi

Telemark kommunerevisjon IKS (TKR) er et av landets største interkommunale revisjonsselskaper. Alle de 18 kommunene i Telemark, Larvik kommune i Vestfold og Telemark fylkeskommune er eiere av selskapet. Vi utfører revisjon og andre tjenester for våre eiere og andre kommunale/fylkeskommunale aktører.

I tillegg til regnskapsrevisjon og forvaltningsrevisjon for kommunen og kommunale foretak avgir TKR mange ulike uttalelser og attestasjoner for ulike enheter i kommunen. Dette er uttalelser og attestasjoner som tilskuddsgivere krever for tildeling og utbetaling av ulike former for tilskudd. Vi utfører også rådgiving av ulik art og revisor møter i politiske utvalg, slik som KU og kommunestyret/bystyret.
Etter særskilt bestilling påtar TKR seg også å utarbeide plan for selskapskontroll og utføre selskapskontroll knyttet til selskap der kommunen har eierinteresser.

Fra 2015 har vi inngått en avtale om faglig og administrativt samarbeid med de interkommunale revisjonsordningene Buskerud kommunerevisjon IKS og Vestfold kommunerevisjon. Det er vedtatt at Telemark kommunerevisjon IKS og Vestfold kommunerevisjon blir slått sammen til Vestfold og Telemark Revisjon IKS fra 1.1.2020.

Du kan finne alle våre forvaltningsrapporter og annen informasjon på vårt nettsted www.tekomrev.no.

Innhold

1 Innledning 3

2 Regnskapsrevisjon 4

3 Risikovurdering 5

3.1 Kommunens økonomi 5

3.2 Kommunens økonomiske internkontroll 8

3.3 Keops kurs- og arbeidssenter KF 9

4 Vurdering av vesentlighet 9

5 Revisjonsplan 10

5.1 Generelt 10

5.2 Drift 10

5.3 Investering 10

5.4 Keops 11

6 Avslutning 11

1 Innledning

Kommunens revisor skal følge lov, forskrift og god kommunal revisjonsskikk i revisjonsarbeidet.[1]

Revisjon av kommunen består av to hovedoppgaver; regnskapsrevisjon og forvaltningsrevisjon. Telemark kommunerevisjon IKS (TKR) er valgt som revisor og har avtale om å levere disse tjenestene for kommunen.
Vi omtaler ikke forvaltningsrevisjon i dette dokumentet, med mindre de utførte rapportene har direkte betydning for arbeidet med regnskapsrevisjon.

Overordnet revisjonsstrategi er det overordnede planleggingsdokumentet for gjennomføring av regnskapsrevisjon. Formålet med overordnet revisjonsstrategi er å gi kontrollutvalget informasjon om de overordnede vurderingene og hensynene som revisor har lagt vekt på i planleggingen av revisjonsarbeidet. Revisjonsstandarden "Planlegging av revisjon av et regnskap" ligger til grunn for dette dokumentet som sammen med rapportering gjennom året, være et grunnlag for å oppfylle kontrollutvalgets tilsyns- og påseansvar av revisor.

Ved planlegging av revisjonsoppdraget skal revisor vurdere kontrollmiljøet i kommunen. Det omfatter bl.a. vurdering av den administrative oppbygningen, kompetansen, eventuelle skifte av nøkkelpersonell, omorganisering, sentral/desentral regnskapsføring og endringer av økonomisystem mv. Vurdering av risiko og vesentlighet er også en del av planleggingen. Alt dette totalt har betydning for de ressursene vi planlegger å bruke på revisjon av oppdraget.

Regnskapsrevisjon og attestasjoner gjennomføres løpende. Årsoppgjørsrevisjonen starter når regnskapet er avlagt (frist 15. februar) og varer fram til vi avgir revisjonsberetningen. Denne skal avgis så snart revisor er ferdig med revisjon av årsregnskapet, senest 15. april.

I tillegg til oppgavene nevnt over, reviderer TKR også andre regnskaper med nær tilknytning til kommunen. Dette er for eksempel regnskaper for interkommunale selskaper, legater/stiftelser, kirkelig fellesråd og menighetsråd. For revisjon av disse regnskapene utarbeides det egne revisjonsstrategier og –planer. For disse enhetene gjelder særskilte lover, forskrifter og instrukser. Kontrollutvalget har ingen rolle i revisjon av disse enhetene.

[1] Kommuneloven av 25.9.92, Forskrift om revisjon i kommuner og fylkeskommuner av 15.6.04, Internasjonale revisjonsstandarder (International standards on auditing – ISA)

2 Regnskapsrevisjon

Formålet med regnskapsrevisjonen er å bekrefte at årsregnskapet er avgitt i samsvar med lov, forskrift og god kommunal regnskapsskikk. Vår revisjon er utført i samsvar med god kommunal revisjonsskikk, som bygger på internasjonale revisjonsstandarder. Disse krever at vi etterlever etiske krav og utfører arbeidet på en måte som skal gi betryggende sikkerhet for at årsregnskapet ikke inneholder vesentlig feilinformasjon.

Revisors konklusjoner om årsregnskapet kommer fram i revisors beretning, hvor vi uttaler oss om følgende fire temaer:

- årsregnskapet er avgitt i samsvar med lov og forskrifter og god kommunal regnskapsskikk i Norge
- regnskapet i det alt vesentlige er i samsvar med budsjettvedtak, og at budsjettbeløpene i årsregnskapet stemmer med regulert budsjett
- opplysningene i årsberetningen om årsregnskapet er konsistente med årsregnskapet og er i samsvar med lov og forskrifter
- registrering og dokumentasjon av kommunens regnskapsopplysninger er i samsvar med lov og god bokføringsskikk i Norge.

Ved eventuelle vesentlige mangler ved ett eller flere av disse punktene vil det komme fram som merknader i revisjonsberetningen. Kontrollutvalget vil da få brev med nærmere bakgrunn for merknaden, såkalt nummerert brev fra revisor.

I tillegg til revisors beretning, utarbeider revisor en årlig rapport til kontrollutvalget. Denne er en oppsummering av revisjonsarbeidet for regnskapsåret. Revisor tar her opp ulike forhold vi anser som viktige, men ikke er så alvorlige og vesentlige at de må tas med i revisjonsberetningen. Eventuelle merknader gitt i revisjonsberetningen utdypes også, da revisjonsberetningen er forholdsvis standardisert.

Revisor rapporterer også til KU om revisjonsarbeidet gjennom hele året. Dette gjøres muntlig i hvert kontrollutvalgsmøte. Hvis det er saker av mer alvorlig karakter vil rapporteringen til kontrollutvalget være skriftlig.

Revisor må vurdere om informasjon og opplysninger vi har fått kan tyde på at det foreligger misligheter. Gjennom sitt arbeid skal revisor bidra til å forebygge og til å avdekke misligheter. Begrepet misligheter brukes oftest om tilsiktede handlinger. Det er særlig to typer tilsiktede handlinger som er relevante for revisor; uredelig regnskapsrapportering og underslag av eiendeler. Dersom revisor konstaterer misligheter, skal det straks sendes en skriftlig foreløpig innberetning til kontrollutvalget. Når forholdet er avklart, får kontrollutvalget endelig innberetning. Administrasjonssjefen/rådmann skal ha kopi av innberetningene.

3 Risikovurdering

Risiko handler om:

- hva som kan gå galt,
- hvor sannsynlig er det at noe går galt og
- hva er konsekvensen hvis det skulle gå galt.

Revisor utfører risikoanalyser av kommunen for å kartlegge eventuelle områder hvor det kan foreligge risiko som kan medføre vesentlige feil i regnskapet. Gjennom risikoanalysene vurderes risiko på ulike områder, og resultatet av analysene avgjør omfanget og valget av aktuelle revisjonshandlinger.

Kommunene er ganske stabile virksomheter, med faste oppgaver som skal løses innenfor budsjettets rammer. Rammene for kommunens drift er i hovedsak avhengig av statlige overføringer og skatteinntekter. Den kommunale virksomheten må forholde seg til mange lover, forskrifter og rundskriv. Regelverket er omfattende og det vil alltid være en viss risiko for at ikke alle regler etterleves.

3.1 Kommunens økonomi

Prioriteringene som kommunen vedtar i det årlige budsjettet er forankret i kommunens handlingsplan og økonomiplan, som vedtas for en fireårsperiode. Kommunen har i kommuneplanens samfunnsdel for perioden 2013-2025 vedtatt fire utviklingsmål:

- En god kommune å bo i
- En fremtidsrettet byutvikling
- Et nyskapende og variert næringsliv
- En organisasjon med evne til endring og forbedring

Innenfor rammene av de fire utviklingsmålene er det to hovedutfordringer som samfunnsdelen vektlegger som særlig viktige:

- Befolkningsvekst
- Barn og unge

Kommunen har over flere år hatt et for høyt driftsnivå, men de har allikevel levert regnskap med mindreforbruk. Dette skyldes positive resultat av finansforvaltningen. Dette snudde i 2018, og kommunen måtte bruke av bufferfondet for å kompensere for negativ avkastning på finansielle plasseringer. Det er derfor viktig nå å budsjettere med og oppnå positive driftsresultat, da merforbruk i tjenesteytingen ikke lenger kan forventes å dekkes av avkastning på finansielle plasseringer. Dette innebærer at driftsutgiftene må holdes lavere enn driftsinntektene. Investeringstakten har vært stor de siste årene, og dette fører også til økt rente- og avdragsbelastning.

Bystyret vedtok i juni 2016 følgende mål og retningslinjer for å håndtere denne utfordringen:

- Brutto driftsresultat skal gradvis forbedres
- Netto driftsresultat på 1,8 % av brutto driftsinntekt i løpet av perioden
- Investeringsnivået begrenses til det som lar seg realisere uten økt netto lånegjeld per innbygger og uten økt bruk av fond.

Tabellen under viser at kommunen så langt ikke ser ut til å ha oppnådd forbedring på noen av disse målene. (tall i hele 1000)

Måltall	2016	2017	2018	Endring
Brutto driftsresultat - regnskap	18 163	- 11 633	- 23 335	- 41 498
Netto driftsresultat i % (1,8 %)	3,1	2,1	0,6	- 2,4 %-poeng
Netto lånegjeld per innb. per 31.12.	84 000	91 000	92 000	8 000

Drift:

Også i 2018 har både driftsutgifter og driftsinntekter steget i forhold til regulert budsjett. Inntektene har steget mer enn utgiftene, og dette er disponert til økt avsetning til disposisjonsfond samtidig som regnskapet ble avsluttet med regnskaps-messig mindreforbruk (overskudd i forhold til regulert budsjett). De økte drifts-inntektene kommer hovedsakelig av økte skatteinntekter og økning i andre generelle statstilskudd.

I flere år har det vært god avkastning på de finansielle plasseringene, og dette har bl.a. blitt avsatt til et bufferfond, til bruk i år med dårlig/negativ avkastning. I 2018 snudde trenden, og netto finanskostnader økte med ca. kr 23 mill. fra regulert budsjett til endelig regnskap. Dette ble dekket opp ved bruk av dette bufferfond. Mindreforbruket fra 2017 på ca. kr 28 mill. ble nesten i sin helhet avsatt til disposisjonsfond. Regnskapet for 2018 ble avsluttet med et udisponert beløp på ca. kr 10 mill.

Kommunen er fortsatt sårbar for uforutsette hendelser og endringer i budsjett-forutsetningene. Det er budsjettert med negativt brutto driftsresultat også for 2019, mens netto driftsresultat er budsjettert til kr 26 mill., eller 0,9 %. En kommunes netto resultatgrad[2] bør ligge på 1,75 % over tid. Denne anbefalingen om sunt kommune-regnskap kommer fra Teknisk beregningsutvalg for kommunal og fylkeskommunal økonomi (TBU), som er nedsatt av Kommunal og moderniseringsdepartementet. Anbefalingen gjelder for kommunesektoren samlet, men gir likevel en indikasjon på hva som også er fornuftig i den enkelte kommune.

[2] Netto resultatgrad: netto driftsresultat/sum driftsinntekter i prosent

Investeringer:

Kommunen har budsjettert med kr 494 mill. til investeringer i 2019, hvorav kr 465 mill. skal finansieres med låneopptak. Det er det nye svømme- og idrettsanlegget ved Kjølnes som utgjør den største enkeltinvesteringen også i 2019. I tillegg til det som er opprinnelig budsjettert i 2019, kommer en del investeringer som var planlagt og budsjettert i 2018, men der fremdriften ble dårligere enn planlagt og dermed blitt forskjøvet til 2019. Låneopptaket til disse investeringene ble foretatt i 2018. Porsgrunn kommune hadde ca. kr 74 mill. i ubrukte lånemidler per 31.12.2018.

Gjeld og likviditet:

Lånegjelda vil etter budsjettert låneopptak i 2019 være på 130 % av netto driftsinntekter. I tabellen under ser vi at gjeldsandelen var synkende frem til 2017, men steg en god del i 2018. Veksten gjelder også ellers i Telemark og i Kostragruppa, og den ser ut til å fortsette i 2019.

Langsiktig gjeld ex pensjon i % av brutto driftsinntekter	2015	2016	2017	2018
Porsgrunn	107,9	105,1	103,2	111,5
Telemark	94,5	92,5	93,0	98,1
KOSTRA-gruppe 13	106,0	105,5	105,3	109,3

Renteeksponert gjeld er et uttrykk for den delen av lånegjelda der endringer i rentebetingelsene må håndteres av kommunens egne, frie inntekter. Det betyr altså at gjeld som gjelder finansieringer på selvkostområdene, samt formidlingslån er holdt utenfor. I tabellen under ser vi at den delen av gjelda er i relativt sterk vekst.

Renteeksponert gjeld i % av brutto driftsinntekter	2015	2016	2017	2018
Porsgrunn	56,9	64,4	62,8	68,8
Telemark	45,5	51,1	50,4	54,8
KOSTRA-gruppe 13	53,3	57,4	59,3	61,8

Porsgrunn har kr 74 mill. i ubrukte lånemidler per 31.12.2018. Ubrukte lånemidler er differansen mellom låneopptak og lånefinansierte investeringer. Disse midlene har vært plassert slik at de har gitt bedre avkastning enn lånerenten. Kommunen har ikke foretatt fullt låneopptak de siste årene, og det har ført til at ubrukte lånemidler er kraftig redusert fra en topp på ca. kr 200 mill. i 2015.

Tabellen under viser at en stor andel av investeringene de siste årene er lånefinansiert, og en større andel i Porsgrunn enn ellers i Telemark og i Kostragruppa. Dette fører til en høy langsiktig gjeld, som igjen øker låneavdragene i mange år fremover.

Andel EK-finansierte investeringer	2015	2016	2017	2018
Porsgrunn	9,6	25,7	54,3	7,9
Telemark	19,9	25,2	31,2	12,3
KOSTRA-gruppe 13	22,4	21,3	20,5	23,6

Likviditeten anses som god. Dette skyldes også bl.a. at kommunen har mye ubrukte lånemidler.

Disposisjonsfondet har økt de siste årene. Avsetningen har vært større enn bruken, blant annet som følge av de gode resultatene i perioden 2014-2017.

3.2 Kommunens økonomiske internkontroll

Revisor skal opparbeide seg en forståelse av den økonomiske internkontrollen i kommunen. Ansvaret for internkontrollen er definert i kommuneloven og omtales der som "betryggende kontroll". Det innebærer at kommunen skal ha dokumentert økonomisk internkontroll i form av formaliseringer, dokumenter og rutiner som utarbeides, vedlikeholdes, kontrolleres og følges opp. Formålet er å sikre at kommunen har den ønskede utvikling, at lover og regler overholdes, at det er kvalitet og effektivitet i tjenestene og at kommunens omdømme og legitimitet ikke svekkes (KS).

Den interne kontrollen kan deles i følgende komponenter:

- Kontrollmiljøet
- Kommunens risikovurderingsprosess
- Informasjonssystemet
- Kontrollaktiviteter
- Overvåking av kontroller

Porsgrunn kommune har etablert interne kontrollrutiner på en rekke områder. Revisor gjennomgår disse løpende gjennom året i revisjonsarbeidet. Vesentlige rutiner for vårt arbeid er kommunens interne regelverk, regnskaps- og budsjettoppfølging og rutiner rundt attestasjon og anvisning. Rådmannen omtaler den interne kontrollen i eget avsnitt i årsmeldingen.

Det rapporteres til bystyret i to tertialrapporter i tillegg til årsregnskapet. Denne rapporteringen bygger på tilbakemeldinger fra virksomhetene.

Regnskapssjefen har igangsatt et større arbeid med en revisjon av internkontrollen på økonomiområdet. Det er etter revisors syn en viktig oppgave som bør utføres med noen års mellomrom, siden vårt arbeid bygger på internkontrollen i den grad det er hensiktsmessig.

Kommunen kjører lønn, regnskap og fakturering i programmet Agresso. Dette er en av de to store systemløsningene som hovedsakelig benyttes i kommune-Norge. De har hatt systemene i mange år, og de fungerer godt.

3.3 Keops kurs- og arbeidssenter KF

Porsgrunn kommune har et kommunalt foretak – Keops kurs- og arbeidssenter KF. Keops har sitt eget styre, men bystyret er øverste organ. Keops rapporterer til bystyret per tertial slik som kommunens virksomheter. Keops er en arbeidsmarkedsbedrift som får det meste av sine inntekter fra NAV. NAV er dermed også premissleverandør for hva slags oppgaver Keops skal løse, og hvordan. Keops har derfor utviklet seg til å bli en organisasjon som raskt tilpasser seg nye rammer og forutsetninger.

Bystyret har vedtatt at Keops skal utføre skjenkekontroll i kommunen, og de har ansatt egne kontrollører, og iverksatt opplæring. Dette er et helt nytt felt for foretaket, men de har god kompetanse på å løse nye utfordringer.

Kommunen fører lønn og regnskap for Keops, slik at kommunens egne rutiner blir fulgt på disse områdene. Den interne kontrollen fungerer bra i Keops, men de er en liten organisasjon som er sårbar for endringer i personalsituasjonen.

4 Vurdering av vesentlighet

Revisor skal utføre arbeidet med sikte på å avdekke eventuelle vesentlige feil eller mangler. Det følger av revisjonsstandardene at revisor ved utarbeidelse av den overordnede revisjonsstrategien skal fastsette en vesentlighetsgrense for regnskapet totalt sett.

Vesentlighetsbegrepet brukes av revisor både ved planlegging og utførelse av revisjon. Begrepet er også sentralt når revisor skal ta stilling til hvordan vi skal håndtere identifisert feilinformasjon. Vesentlighetsgrensen brukes når revisor skal konkludere på de ulike avsnittene i revisjonsberetningen. I tilfeller hvor vi finner vesentlige feil får det konsekvenser i form av ulike typer kommentarer i selve revisjonsberetningen, jf. avsnitt 2.

> I en *normal* (ren) revisjonsberetning rapporterer revisor at: *årsregnskapet avgitt i samsvar med lov og forskrifter og gir en dekkende fremstilling av den finansielle stillingen til ABC kommune per 31. desember 20XX, og av resultatet for regnskapsåret som ble avsluttet per denne datoen i samsvar med lov, forskrift og god kommunal regnskapsskikk i Norge.*

Vesentlighetsgrensen for regnskapet totalt sett fastsettes med bakgrunn i risikoanalysen, revisors profesjonelle skjønn og den generelle kunnskapen revisor har om kommunen. Vi vurderer blant annet følgende momenter:

- Kommunens investeringsaktivitet
- Bemanningssituasjonen og kompetansen innenfor økonomiavdelingen
- Økonomistyringen i kommunen

- Kommunens regnskaps- og budsjettoppfølging og økonomirapportering
- Størrelsen på de kommunale virksomhetene
- Politikernes og medias oppmerksomhet om kommunens økonomiske disposisjoner
- Kommunens økonomi- og lønnssystem
- Oppfølging innenfor delegasjon og desentraliserte økonomiløsninger
- Skifte av nøkkelpersonell
- Kommunens interne regelverk

5 Revisjonsplan

Med basis i risiko- og vesentlighetsvurderingene utarbeider revisor planer for hvert enkelt revisjonsoppdrag. Revisjonsplanene angir de enkelte revisjonshandlinger som revisor skal utføre. Revisjonsplanene er revisjonens interne arbeidspapirer og skal ikke behandles politisk. Vi gjengir likevel hovedområdene av det vi har bestemt å se på i 2018 med bakgrunn i risikovurderingen.

5.1 Generelt

- Merverdiavgift og momskompensasjon er områder som medfører høy risiko. Revisor bruker mye tid til å følge opp dette, blant annet ved pålegg om attestasjon av terminoppgaver for momskompensasjon. Revisor deltar også i møter og bidrar med forskjellige vurderinger om momsspørsmål, særlig innenfor investeringer, hvor det er et komplisert regelverk.
- Noe av kommunens drift kan være i konkurranse med andre aktører i et marked. I så fall kan kommunen miste fradraget for momskompensasjon. Kommunen bør derfor ha rutiner som fanger opp når kommunen eventuelt kommer i en konkurransesituasjon.
- Rapportering og budsjettoppfølging
- Offentlige anskaffelser
- Løpende vurdering av mislighetsrisiko
- Kartlegging av IT-miljøet

5.2 Drift

- Oppfølging av rutiner på lønnsområdet
- Rutiner for attestasjon og anvisning
- Beregning av VAR-gebyr
- Avstemminger mellom fagsystemer og regnskapssystemet

5.3 Investering

- Kontroll av at skillet drift/investering blir korrekt håndtert
- Følge opp at det blir rapportert til bystyret som vedtatt også på investeringsregnskapet

- Følge opp at budsjettet blir regulert i tråd med regelverket når framdriften ikke er som planlagt/budsjettert. Inneværende budsjett skal reduseres tilsvarende økningen i neste års budsjett.

5.4 Keops

- Følge opp at interne kontrollrutiner blir fulgt, spesielt vedr. lønn og salgsinntekter/kontanthåndtering
- Kontroll av at inntekter, spesielt fra NAV blir korrekt behandlet

6 Avslutning

Den overordnede revisjonsstrategiens risiko- og vesentlighetsvurderinger bygger på en foreløpig vurdering av bl.a. erfaring, historisk regnskapsmateriell og den interne kontroll som foreligger i kommunen.

Det videre arbeidet med regnskapsrevisjon kan avdekke forhold som kan medføre endringer i revisjonsstrategien. Vesentlige endringer skal dokumenteres og kontrollutvalget skal informeres om disse.

Skien, 13. september 2019
Telemark kommunerevisjon IKS

Kjell Ekman
oppdragsansvarlig/
statsautorisert revisor

Ingebjørg Vibeto
oppdragsrevisor

Temark

Agder og Telemark kontrollutvalgssekretariat IKS

Arkivsak-dok. 19/10806-1
Saksbehandler Marianne Lundeberg

Saksgang	Møtedato
Porsgrunn kontrollutvalg	27.08.2019

Budsjett for kontroll, tilsyn og revisjon 2020 - Porsgrunn kommune

Forslag fra sekretariatet:

Kontrollutvalget innstiller følgende til bystyret:
Bystyret vedtar forslag til budsjett for 2020 for kontroll, tilsyn og revisjon i Porsgrunn kommune med en ramme på kr 2 536 000,-

Kontrollutvalget sitt budsjettforslag skal følge budsjettsaken til bystyret via formannskapet.

Bakgrunn for saken:

Forskrift om kontrollutvalg § 18 sier følgende om budsjettbehandlingen:
«*Kontrollutvalget utarbeider forslag til budsjett for kontroll- og tilsynsarbeidet i kommunen eller fylkeskommunen. Kontrollutvalgets forslag til budsjettramme for kontroll- og revisjonsarbeidet skal følge formannskapets/kommunerådets eller fylkesutvalgets/fylkesrådets innstilling til kommunestyret eller fylkestinget.*»
Kontrollutvalget fremmer med dette en sak til bystyret (via formannskapet) om budsjett for kontrollutvalget sin virksomhet og kjøp av revisjons- og sekretariattjenester for 2020 i Porsgrunn kommune

Saksopplysninger:

Sekretariatet har utarbeidet et forslag til budsjett for kontroll, tilsyn og revisjon i Porsgrunn kommune, kostnadene til sekretariattjenester for kontrollutvalget og kjøp av revisjonstjenester. Budsjettet er basert på tidligere budsjett- og regnskapstall og noe på anslag.
Det å sørge for god kontroll og nødvendig tilsyn med driften av den kommunale virksomheten er høyaktuelt. Kontrollutvalget er kommunestyrets eget verktøy for gjennomføring av egenkontroll i virksomheten. Bystyret har ansvar for å sørge for at det blir bevilget tilstrekkelige ressurser til dette.

Sekretariatet vil knytte noen kommentarer til enkelte av postene:

1. Opplæring av kontrollutvalget

Det er viktig med tilstrekkelig ressurser til at medlemmene får delta på ulike kurs og seminar for å holde seg oppdatert og få påfyll faglig sett. Det er viktig med god kontakt og erfaringsutveksling mellom kontrollutvalgsmedlemmer. Deltakelse på nasjonale, fylkesvise og regionale samlinger er viktig i denne sammenhengen. Det må være rom for dette på kontrollutvalgets budsjett.
Temark arrangerer to årlige konferanser i egenregi. I tillegg har spesielt NKRFs årlige konferanse i februar blitt en «institusjon» for de som driver med kontroll og tilsyn. Denne er noe kostbar å delta på, men er en svært viktig faglig arena og nettverksskaper. I tillegg arrangerer også Forum for kontroll og tilsyn gode og nyttige fagkonferanser.

2. Kjøp av tjenester

Porsgrunn kommune har valgt å delta i to interkommunale selskap for å utføre kontroll- og tilsynsoppgavene. Dette er Telemark Kommunerevisjon IKS (TKR)/ Vestfold og Telemark revisjon IKS for revisjonsoppgaver og Agder og Telemark Kontrollutvalgssekretariat IKS (Temark) for sekretariatsoppgaver.

2.1. Sekretariatstjenester

Porsgrunn kommune er medeier i Agder og Telemark Kontrollutvalgssekretariat IKS (Temark). Kostnader i selskapet blir fordelt etter eierbrøk/ kommunestørrelse.. For Porsgrunn er nivået omtrent som før. Budsjettet for Temark fastlegges endelig av representantskapet i Temark i november, og budsjettallene er derfor anslag.

2.2 Revisjonstjenester

Porsgrunn kommune er medeier i Telemark Kommunerevisjon IKS (TKR)/ Vestfold og Telemark revisjon IKS. Kostnader i selskapet fordeles etter eierbrøk/kommunestørrelse, og budsjett for virksomheten fastlegges av representantskapet. Det faste driftstilskuddet omfatter ordinær regnskapsrevisjon og en gitt mengde med forvaltningsrevisjon, selskapskontroll skal trolig inn i driftstilskuddet i 2020. Skulle det oppstå behov for mer forvaltningsrevisjon i løpet av 4-års perioden enn det som er avtalt må kommunen enten omprioritere prosjekter, eller kjøpe flere timer i tillegg.

3 Selskapskontroll og andre tjenester

Kjøp av tjenester omfatter også kostnader knyttet til gjennomføring av selskapskontroll og evt. andre tjenester det skulle bli behov for. Selskapskontroll har hittil blitt bestilt fra TKR, og fakturert i tillegg til det faste driftstilskuddet., det skal trolig inn i driftstilskuddet i 2020. Kostnadene for selskapskontroll vil variere med kompleksitet, tema som er valgt osb. Med andre tjenester menes f.eks. kjøp av tjenester fra andre revisjonsselskap, advokattjenester, andre eksterne. Budsjett for TKR IKS/VTR IKS blir fastlagt høsten 2020.

4. 4. Tapt arbeidsfortjeneste/godtgjøring

Denne posten påvirkes blant annet av aktiviteten i utvalget, hvilke godtgjørelser kommunen har, og om medlemmene har krav på/trenger å få dekt tapt arbeidsfortjeneste for å delta i det politiske arbeidet. Det er tatt høyde for 8 kontrollutvalgsmøter i året og deltakelse på andre kurs/møter.

Regnskap 2018 etterfulgt av regnskap første halvår 2019 og Budsjett 2020

	Regnskap 2018 pr. 4.1.2019	Regnskap 2019 tom. juli	Sum budsjett 2019	Forslag til budsjett 2020
Kommunerevisjonen				
kontigenter		2125,00		
Opplæring, kurs	2 400,00			
Kjøp fra IKS der kommunen er deltager TKR IKS	1 859 144,00	953 750,00	1 907 500,00	1 728 000
	1 861 544,00	476 875,00	0,00	
		1 432 750,00	**1 907 500,00**	
Kontrollutvalget				
Annen lønn	2 400,60	513,04	0,00	
Godtgjørelse folkevalgte	157 377,00	79 828,00	160 000,00	165 000
Tapt arbeidsfortjeneste		13 272,00	0,00	30 000
Arbeidsgiveravgift	22 528,62	13 199,44	23 000,00	26 000
Abonnementer aviser/tidsskrifter	2 125,00	0,00	5 000,00	5 000
Bevertning	8 920,00	2 707,50	9 000,00	9 000
Telefontjenester	112,50			
Annen forbruksmateriell		0,00	10 300,00	
Internett	1 237,50	775,00	2000,00	2 000
Gaver ved representasjon	454,50			1 000
Opplæring, kurs	33 988,95	39 212,50	40 000,00	50 000
Opplæring, kurs		5 000,00		
Skyss- og kostgodtgjørelse (NB kun via lønnsystem!!)	5 657,20	5 000,00	0,00	6 000
Transportutgifter - kun lønn	2 227,68	4 218,00		5 000
Bompenger/parkering - kun lønn	1 344,20	779,00	10 000,00	2 000
Kontingenter	10 000,00	10 000,00	10 000,00	10 000
IT-utstyr	0,00	613,00	4 000,00	20 000
Kontrolloppgaver/ selksapskontroll	60 000,00	0,00	70 000,00	
Kjøp fra IKS der kommunen er deltager Temark IKS	406 000,00	210 575,00	421 200,00	476 400
MVA-kompensasjon på vederlag	2 946,12	1 069,49	4 000,00	
MVA-ref.krav fra drift	-2 946,12	-1 069,49	-4 000,00	
	714 373,75	**380 692,48**	**764 500,00**	
Sum Kommunerevisjonen og Kontrollutvalget	**2 575 917,75**	**1 813 442,48**	**2 672 000,00**	**2 521 000**

Avrundet 2 536 000

Vurdering fra sekretariatet:

Sekretariatet foreslår en budsjettramme på kr 2 536 000,- for kontrollutvalget i 2020, inkl. kjøp av revisjons- og sekretariattjenester. Vi mener dette gir et realistisk bilde av forventede utgifter for kontrollutvalgets virksomhet i det kommende året. Skulle det oppstå situasjoner som nevnt over der det blir behov for ekstraordinære granskinger/rapporter, og det er nødvendig å hente inn ekstern kompetanse/kjøpe ekstra tid fra Telemark kommunerevisjon IKS, kan behovet for tilleggsbevilgninger til kontroll- og tilsynsvirksomheten oppstå. Dette er i så tilfelle en sak for bystyret. Det er satt av litt ekstra til godgjørelse og tapt arbeidfortjeneste, da en pr dato ikke vet hvilke medlemmer som blir valgt inn , og deres arbeidssituasjon. Det er ikke satt av til kontrolloppgaver/selskapskontroll da dette er foreslått inn i driftstilskuddt til TKR IKS/ VTR IKS. Det er satt av litt ekstra til kurs og opplæring, da det er nytt utvalg for 2020.

Inntreden av nye kommuner i Temark ble enstemmig vedtatt av repskapet i november 2018. Det har tatt litt tid å behandle saken i de nye kommunene, derfor er vi forsinket med noen måneder. I budsjettet som vi skal legge frem tar vi noen forutsetninger om at inntreden går som planlagt. Dette vil påvirke alle til en viss grad. Når det gjelder kommunene som slår seg sammen, vil det også påvirke de andre i modellen. Vi har derfor tatt grep og lagt inn antall møter for den nye kommunen likt antall møter dersom man slår sammen møtene i de gamle kommunene for å øke kostnadsbelastningene på de sammenslåtte kommunene.
Budsjettet for sekretariatet 2020 skal behandler i styret 6 september og i representantskapet i november/desember 2019. Vi lager budsjett for 2020 med forutsetning av at inntreden av nye kommuner går i orden. Vi rekker ikke noe annet. Dersom det ikke går i orden, vil jo det komme et revidert budsjett, men kostnadene vil da trolig ligge på det samme.
Men generelt på ramma er det lønnsøkning på 3,5 % eller er det ikke særlig endring på drift. Om styret tar andre grep, ser vi an, men dette er altså det taller vi gar foreløpig.

Etter avtale er det oversendt oversikt over budsjettert driftstilskudd til nye Vestfold og Telemark revisjon IKS. TKR gjør oppmerksom på at budsjettet ennå ikke er behandlet i det nye selskapets representantskap. For tidligere TKR kommuner er nå kirkelige fellesråd og kommunale foretak ikke lenger en del av tilskuddet. Disse vil heretter bli fakturert direkte. Det vil derfor fremkomme en reduksjon for disse kommunene sammenlignet med 2019.

Vedlegg:
-2018 Regnskap og vedtatt budsjett PK revisjon og Kontrollutvalget
-2019 Regnskap tom. juli 2019 Kontrollutvalget

1246783_1_0

		Regnskap 2018 pr. 4.1.2019	Sum budsjett 2018
1701	**Kommunerevisjonen**		
11501	Opplæring, kurs	2 400,00	0,00
13750	Kjøp fra IKS der kommunen er deltager	1 859 144,00	1 859 100,00
		1 861 544,00	**1 859 100,00**
1705	**Kontrollutvalget**		
10500	Annen lønn	2 400,60	0,00
10801	Godtgjørelse folkevalgte	157 377,00	153 000,00
10990	Arbeidsgiveravgift	22 528,62	23 000,00
11004	Abonnementer aviser/tidsskrifter	2 125,00	6 000,00
11152	Bevertning	8 920,00	8 000,00
11302	Telefontjenester	112,50	0,00
11304	Internett	1 237,50	0,00
11403	Gaver ved representasjon	454,50	0,00
11501	Opplæring, kurs	33 988,95	90 000,00
11601	Skyss- og kostgodtgjørelse (NB kun via lønnsystem!!)	5 657,20	20 000,00
11708	Transportutgifter - kun lønn	2 227,68	0,00
11709	Bompenger/parkering - kun lønn	1 344,20	0,00
11952	Kontingenter	10 000,00	7 000,00
12004	IT-utstyr	0,00	4 000,00
12702	Kontrolloppgaver	60 000,00	0,00
13750	Kjøp fra IKS der kommunen er deltager	406 000,00	486 900,00
14291	MVA-kompensasjon på vederlag	2 946,12	3 000,00
17291	MVA-ref.krav fra drift	-2 946,12	-3 000,00
		714 373,75	**797 900,00**
	Sum Kommunerevisjonen og Kontrollutvalget	**2 575 917,75**	**2 657 000,00**

1246784_1_0

		Regnskap 2019 tom. juli	Sum budsjett 2019
1701	**Kommunerevisjonen**		
11952	Kontingenter	2 125,00	0,00
13750	Kjøp fra IKS der kommunen er deltager	953 750,00	1 907 500,00
14701	Generelle driftstilskudd/støtteannonser	476 875,00	0,00
		1 432 750,00	**1 907 500,00**

		Regnskap 2019 tom. juli	Sum budsjett 2019
1705	**Kontrollutvalget**		
10500	Annen lønn	513,04	0,00
10801	Godtgjørelse folkevalgte	79 828,00	160 000,00
10802	Tapt arbeidsfortjeneste m.m. folkevalgte	13 272,00	0,00
10990	Arbeidsgiveravgift	13 199,44	23 000,00
11004	Abonnementer aviser/tidsskrifter	0,00	5 000,00
11152	Bevertning	2 707,50	9 000,00
11201	Annet forbruksmateriell/råvarer og tjenester	0,00	10 300,00
11304	Internett	775,00	2 000,00
11501	Opplæring, kurs	39 212,50	40 000,00
11503	Opplæring, kurs	5 000,00	0,00
11601	Skyss- og kostgodtgjørelse (NB kun via lønnsystem!!)	4 218,00	10 000,00
11709	Bompenger/parkering - kun lønn	779,00	0,00
11952	Kontingenter	10 000,00	10 000,00
12004	IT-utstyr	613,00	4 000,00
12702	Kontrolloppgaver	0,00	70 000,00
13750	Kjøp fra IKS der kommunen er deltager	210 575,00	421 200,00
14291	MVA-kompensasjon på vederlag	1 069,49	4 000,00
17291	MVA-ref.krav fra drift	-1 069,49	-4 000,00
		380 692,48	**764 500,00**

	Sum Kommunerevisjonen og Kontrollutvalget	**1 813 442,48**	**2 672 000,00**

19.08.2019

Temark

Agder og Telemark kontrollutvalgssekretariat IKS

Arkivsak-dok. 19/00029-12
Saksbehandler Marianne Lundeberg

Saksgang	Møtedato
Porsgrunn kontrollutvalg	24.09.2019

Referatsaker 24.09 2019 - Porsgrunn kontrollutvalg

Forslag fra sekretariatet:

Saken tas til orientering.

Saksopplysninger:

- Henvendelse til sekretariatet ang. barnevernsrapport fra medlem Henning Yven.

Temark

Agder og Telemark kontrollutvalgssekretariat IKS

Arkivsak-dok. 19/00037-11
Saksbehandler Marianne Lundeberg

Saksgang	Møtedato
Porsgrunn kontrollutvalg	24.09.2019

Eventuelt 24.09.2019 - Porsgrunn kontrollutvalg

Forslag fra sekretariatet:

Saksopplysninger: