

# Skriftlig spørsmål fra Eirik Sivertsen (A) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:226 (2016-2017)

Innlevert: 11.11.2016

Sendt: 14.11.2016

Besvart: 25.11.2016 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



## Spørsmål

Eirik Sivertsen (A): Hva er oppdaterte kostnadsanslag for jernbaneprojektet Arna-Fløen og Bergen stasjon-Fløen, når fikk statsråden første gang kjennskap til kostnadssprekken, hvorfor informeres ikke Stortinget om de nye tallene fra Jernbaneverket (som er vesentlig informasjon i budsjettssammenheng), og hvorfor gikk det 8-9 måneder fra statsråden i statsbudsjettet for 2016 varslet ny KS2 til denne ble satt i gang i mai/juni 2016?

## Begrunnelse

Arbeiderpartiet har i budsjettspørsmål nr. 39 d.å. bedt om å få opplyst de nye kostnadsanslagene for nevnte jernbaneprojekter på strekningen Arna-Bergen. I mitt skriftlig spørsmål av 28. oktober d.å. har jeg spurt om opplysningene Bergens Tidene har kommet med, dvs. en kostnadsøkning på 1,5 mrd. kr er korrekt. Statsråden har ved begge anledninger unnlatt å svare på disse konkrete spørsmålene stilt fra Stortinget. På samme måte har statsråden både i statsbudsjettet for 2016 og 2017 kun informert om at de to delprosjektene ligger an til å bli mer kostbare, og at Stortinget vil bli informert om de faktiske kostnadene på et senere tidspunkt. Samtidig som det hersker svært stor usikkerhet om hva de nye sluttkostnadene for prosjektene vil være, spesielt for Bergen-Fløen, ber regjeringen om at Stortinget bevilger 749 mill. kr totalt, hvorav 323 mill. kr til Bergen-Fløen.

Jeg tør minne statsråden om at Stortinget skal fatte sine bevilgningsvedtak på et godt opplyst grunnlag. Å bevilge så store summer som vi her snakker om, samtidig som statsråden i budsjettproposisjonen og skriftlige svar understreker at kostnadene ved prosjektet har blitt vesentlig høyere, men uten å konkretisere nærmere, er ikke holdbart. Det er problematisk at statsråden ikke svarer på helt grunnleggende spørsmål for Stortingets arbeid med statsbudsjettet. Jeg må derfor, for tredje gang på kort tid, gjenta spørsmålene ovenfor og be om konkret svar på hvert enkelt av disse, herunder når statsråden ble kjent med kostnadsøkningen og hvorfor ikke Stortinget er gitt mer presise og konkrete opplysninger om kostnadsveksten i de to nevnte budsjettene.

Jeg finner også grunn til å stille spørsmålstegn ved tidsbruken i denne saken. Bergens Tidene skrev i august 2015, ut fra kjennskap til dokumenter fra Jernbaneverket, skrev at prosjektet Bergen-Fløen lå an til å bli flere ganger så kostbart som tidligere angitt. Statsråden varslet i budsjettproposisjonen for 2016 at det ville bli satt i gang en fornyet ekstern kostnadsgjennomgang (KS2). I revidert nasjonalbudsjett som ble lagt fram mai 2016 kom det fram at KS2 ville bli startet opp innen kort tid. Det er bemerkelsesverdig at det altså tok 8-9 måneder fra statsråden varslet ny KS2, til denne faktisk ble startet opp.



## Svar

Ketil Solvik-Olsen: Jeg viser til svar på budsjettspørsmål nr. 39 fra Arbeiderpartiet og til skriftlig spørsmål nr. 144 fra stortingsrepresentant Erik Sivertsen.

Det er nå gjennomført en ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet Arna-Bergen som omfatter de to delprosjektene Arna-Fløen og Bergen stasjon-Fløen som nå er til behandling internt. Kvalitetssikringen omfatter en prosjektrevisjon for delprosjektet Arna-Fløen (Ulriken tunnel) med en egen tilrådning av kostnadsramme og styringsramme og en rekke anbefalinger om prosjektstyringen og potensielle forenklinger av delprosjektet Bergen stasjon-Fløen. Jeg vil komme tilbake til Stortinget med en nærmere orientering om saken.

Regjeringen sitt budsjettframlegg 2017 i Prop. 1 S (2016-2017) legger opp til at prosjektene Bergen stasjon-Fløen og Arna-Fløen (Ulriken tunnel) kan gjennomføres rasjonelt i 2017, under forutsetning av at regjeringen legger fram forslag til nye kostnadsrammer for delprosjektene evt. ny felles kostnadsramme for hele Arna-Bergen, som Stortinget slutter seg til. Fram til regjeringen har tatt stilling til saken, lagt fram nytt forslag til kostnadsrammer og Stortinget har behandlet disse, kan prosjektet ikke inngå nye forpliktelser.

I Jernbaneverket sin tertialrapport nr. 2/2014 (27. oktober 2014) rapporterte etaten om at den ville gjennomføre en ny usikkerhetsanalyse for delprosjektene Ulriken tunnel (Arna-Fløen) og Bergen stasjon-Fløen. For Bergen Stasjon - Fløen ble det varslet at det var sannsynlig med kostnadsoverskridelser ift. det Samferdselsdepartementet tidligere har opplyst til Stortinget, jf. Samferdselsdepartementets Prop. 1 S (2014-2015) der det er opplyst om at Bergen stasjon-Fløen på det tidspunktet prosjektet ble stanset i 2010 hadde en kostnadsramme tilsvarende 516 mill. 2015-kr. I Jernbaneverket sin årsrapport 2014 (20. april 2015) rapporterer etaten om at prognosen for (sluttkostnad på) Ulriken tunnel sannsynligvis vil bli økt ift. gjeldende kostnads- og styringsrammer i løpet av 2015, og at det for delprosjektet Bergen stasjon-Fløen er stort risiko for at kostnadene i revidert plan vil overstige terskelverdien for KS2 (750 mill. kr). I Jernbaneverkets tertialrapport nr. 1/2015 framkommer det at etatens prognose for slutt-kostnad på Ulriken overstiger gjeldende kostnadsramme, at etatens foreløpige vurdering er at omfanget av Bergen stasjon-Fløen har overskredet terskelen for ekstern kvalitetssikring (KS2), og at etaten ville orientere SD i eget brev om dette. Jernbaneverket sendte sin orientering til Samferdselsdepartementet i brev av 3. juli 2015. Jernbaneverket varslet

samtidig at det særlig for Bergen stasjon-Fløyen var behov for ytterligere planlegging før prosjektet er modent for ekstern kvalitetssikring (KS2). Dette gjaldt særlig at det var behov for ytterligere gjennomgang av prosjektets avgrensning, behov og omfang, særlig med hensyn til fornyelsesbehovet på Bergen stasjon og løsning for ombygging/nytt signal og sikringsanlegg.

På grunnlag av denne orienteringen varslet Samferdselsdepartementet i Prop. 1 S (2015-2016) om at det var behov for å gjennomføre en ny ekstern kvalitetssikring (KS2) for begge delprosjektene for å kunne foreslå nye kostnadsrammer og for å vurdere å slå sammen delprosjektene til ett prosjekt. Vinteren 2016 meldte Jernbaneverket at prosjektet var klart til ekstern kvalitetssikring (KS2), og fram til april 2016 gjorde Jernbaneverket ytterligere vurderinger og avgrensinger i forhold til det såkalte moderniseringsalternativet for godsterminalen på Nygårdstangen som var en del av den da pågående KV/KS1 for ny godsterminal i bergens-området (Logistikknutepunkt i Bergensregionen). Kvalitetssikringen (KS2) av Arna-Bergen startet opp i mai 2016.