

Skriftlig spørsmål fra Kjersti Toppe (Sp) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:311 (2016-2017)

Innlevert: 28.11.2016

Sendt: 28.11.2016

Besvart: 06.12.2016 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



Spørsmål

Kjersti Toppe (Sp): Vil statsråden gripe inn overfor Jernbaneverket og syte før at Bergen stasjon ikkje vert stengt i 6 - 8 månader for å kutte kostnader på opprustninga av jernbanelinja, og vil statsråden informere stortinget om Jernbaneverket sin varsla budsjettsprekk på prosjektet dobbeltspor , frå stasjonen i Bergen til Fløen, ny Ulriken- tunnel og ny Arna stasjon, og forklare kvifor desse opplysningane er heldt hemmeleg for Stortinget?

Begrunnelse

Viser til oppslag i BT søndag 27.november. Der står omtalt Jernbaneverket sitt innspel til statsbudsjett for 2016, der regjeringa fekk ein detaljert gjennomgang av prosjektet og informasjon om ein samla budsjettsprekk på inntil to milliardar kroner. Jernbanedirektøren meldte inn behov på 600 millionar kroner for tunnelen og Arna stasjon. Desse opplysningane er ikkje gjort kjent for Stortinget. Dermed har heller ikkje Stortinget kunne gjere dei rette budsjettprioriteringane, og heller ikkje kunne tatt stilling til kva kostnadssprekken er forklart med. Jernbaneverket planlegg no å stenge Bergen stasjon i 6-8 månader og stenge persontrafikken, fordi dette vil gi ein økonomisk gevinst i prosjektet.

Dette er etter spørsmålsstillar sitt syn, uakseptabelt. Jobbreisene må fram! Bergen stasjon kan ikkje stengast av for persontrafikk i over eit halvt år. Det ein eventuelt kunne ha akseptert, var buss for tog i sommarmånadane mellom Bergen stasjon og Arna, men av omsyn til alle pendlarane i regionen må det andre forslaget stoppast av statsråden.



Svar

Ketil Solvik-Olsen: Eg har varsla og halde Stortinget oppdatert om moglege kostnadssprekk i prosjektet Vossebanen Arna-Bergen saka i Prop. 1 S (2014-2015), Prop. 1 S (2015-2016), og no i Prop. 1 S (2016-2017). Eg viser også til svar på skriftlege spørsmål nr. 144 og nr. 226, begge frå stortingsrepresentant Eirik Sivertsen.

Etter å ha gjort omfattande arbeid med avgrensing, prosjektgjennomgangar og analysar om uvissa i delprosjekta, melde Jernbaneverket i brev av 3. juli 2015 om at kostnadsauka i begge delprosjekta, Arna-Fløen (Ulriken tunnel) og Bergen stasjon-Fløen, var så store at det var naudsynt med ei ny ekstern kvalitetssikring, jf. omtala av prosjektet i Samferdselsdepartementet sin Prop. 1 S (2015-2016) side 156 og 157.

Fyrst no, etter den eksterne kvalitets-sik-ringa er avslutta, har eg eit godt nok grunnlag til å ori- en- tere Stortinget om omfanget av kostnads- sprekk, jf. Prop. 31 S (2016-2017), der Stortinget vert orientert om at kvalitetssikringa tilrår ei ny kostnadsramme for heile prosjektet Arna-Bergen på om lag 7 mrd. kr og ei styringsramme på om lag 6,1 mrd. kr. Vidare at kvalitets- sik- rin- ga har gjort ein sjølvstendig prosjektrevisjon av Arna-Bergen (Ulriken tunnel) som tilrår ei kostnadsramme på om lag 4,4 mrd. kr og ei styringsramme på om lag 4,0 mrd. kr.

Eg vil presisere at korkje eg eller regjeringa har teke stilling til kostnadsauka eller den vidare framdrifta for delprosjekta, og eg vil kome tilbake til Stortinget med ei nærmare orientering og konkrete forslag etter at det er gjort.

Jernbaneverket har opplyst om at det ikkje er moglege å byggje prosjektet Arna-Bergen utan stor og negativ verknad for togtrafikken i anleggsperioden. Jernbaneverket har planlagt fleire «korte» periodar med stenging av togtrafikken i 1-5 veker, og ein «lengre» periode i 2020 med eit forenkla signal- og sikringsanlegg, som vil gje redusert kapasitet for togtrafikken i om lag 6 månader.

Framlegget om å stanse togtrafikken til Bergen stasjon i 6-8 månader er ei av fleire tilrådingar frå kvalitetssikringa som eg og Jernbaneverket må vur- dere nærare. I utgangspunktet ynskjer eg at de togreisande kan ferdas mest moglege som normalt. Samstundes er det ein stor fare for at avviklinga av togtrafikken kan verta særleg lite føreseieleg og regel- messig i anleggsperioden, og at anleggperioden kan verta lengre enn naud- synt dersom det ikkje vert tog- frie periodar. I ein slik situasjon kan det vere betre for passasjerane å få et meir føreseieleg alternativt tran- sport- tilbod framfor eit særleg lite føreseieleg og regelmessig tog- til- bod. Eg viser til at det har vore gode erfar- ingar med til- svarande stans i togtrafikken i samband med ut- bygg- inga av dobbelt- sporet Sandnes-Stavanger og i gjennom- føringa av Oslo-prosjektet.

Det er ein føresetnad for å stanse persontrafikken at det vert laga eit godt opplegg for alternativt transporttilbod. Eg er merksam på at tilhøva for buss- transport mellom Arna og Bergen kanskje gjer det vanskeleg å laga eit godt opplegg for alternativ transport, men det må Jernbaneverket sjå nærare på i samråd med dei lokale aktørane. Så må vi gjera ei samla vurdering om for- delane og innsparingane for prosjektgjennomføringa er sett opp mot ulempene for passasjerane og kostnadane med alternativtransport.

Når kostnadsauka har vorte så alvorleg som den er i dette tilfellet vil eg sjølvsagt vurdere korleis det kan sparast inn noko av auken.