

Skriftlig spørsmål fra Audun Lysbakken (SV) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:942 (2016-2017)

Innlevert: 04.04.2017

Sendt: 05.04.2017

Besvart: 20.04.2017 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



Spørsmål

Audun Lysbakken (SV): Hva har endret seg i kostnadsberegningene for Ringeriksbanen siden april 2016, og finnes det et skriftlig innspill eller en ny kostnadsberegning fra fagetatene som underbygger statsrådens påstand om at utsettelse av Ringeriksbanen er fornuftig?

Begrunnelse

Statsråden har i svar til meg 31.mars bekreftet at hans påstand i media, om at utsettelse av Ringeriksbanen var noe fagetatenene mente var nødvendig, var uriktig. I Bergens Tidende 30.mars viser statsråden til "muntlige samtaler" når han skal begrunne sin nye begrunnelse, nemlig at utsettelse vil være en fordel for planleggingen. Det vises ikke til nye kostnadsberegninger eller nye skriftlige innspill fra etatene.

Jeg viser til at statsråden i Stortinget 13.april 2016 uttalte seg på følgende måte:

"Poenget med reformene vi gjennomfører, er nettopp å få ned planleggingstiden. Det er bare å se på Ringeriksbanen, som har vært planlagt siden 1850-tallet, uten at en har satt spaden i jorda. Nå har vi gjort mange vedtak og organisert det annerledes. I 2019 går spaden i jorda, i 2024 skal den stå ferdig, rett og slett fordi vi har endret planleggingsmetodene. Det koster litt mer penger nå, men totalt sparer en penger ved operasjonen."

Han var altså allerede den gang kjent med at rask oppstart kunne bli dyrere på kort sikt, men holdt likevel fast ved løftet om oppstart i 2019.



Svar

Ketil Solvik-Olsen: Regjeringen er opptatt av å styrke norsk jernbane. Gjennom kraftig vekst i bevilgninger og bedre organisering skal jernbanen gi et bedre tilbud til de reisende og øke sin markedsandel. For første gang på lenge reduseres nå vedlikeholdsetterslepet på jernbanen, slik at infrastrukturen blir både bedre og mer pålitelig. Investeringsnivået er svært høyt, og det planlegges ytterligere nye prosjekt som aldri før har ligget inne med finansiering i en Nasjonal Transportplan. Det er viktig for å sikre bedre mobilitet, lavere utslipp og mindre kø i reisehverdagen til næringsliv og folk flest.

Ringeriksbanen er et viktig prosjekt for regjeringen. Etter mange tiår med diskusjoner og endeløse utredninger, har vi foreslått at prosjektet legges inn fullfinansiert i Nasjonal Transportplan. Jeg er opptatt av at vi realiserer prosjektet på en best mulig måte. Regjeringen har vært opptatt av at vi holder et høyt tempo og at vi har god kostnadskontroll. Prosjektorganisasjonen har gjort en veldig god jobb.

Regjeringens vurderinger rundt tidsbruk for å forberede oppstart av Ringeriksbanen omhandler ikke noen kostnadssprekk fra 2016 til 2017, men en vurdering av hvilken risiko man legger i prosjektet ved å holde fast ved opprinnelig ønsket timeplan. Jeg er opptatt av å gjennomføre prosjekter på en effektiv måte, men jeg er også opptatt av å håndtere risiko slik at man best mulig unngår kostnadssprekker og problemer underveis.

Kostnadsanslagene har ikke endret seg fra 2016 til 2017 utover normal prisomregning. Derimot er det en rekke andre momenter som jeg har tillagt vekt. La meg derfor gjøre oppmerksom på pressemeldingen fra Bane NOR SF 14.03.17, hvor det blant annet står at prosjektet jobber etter en hurtigplan, der flere prosesser går samtidig, og at det er en viss risiko forbundet med å kjøre overlappende prosesser. Det står videre at noe mer tid til forberedelser vil gi prosjektet bedre tid til å modne og optimalisere de ulike løsningene og finne tiltak som reduserer kostnadene. Og det står at risikoen reduseres når det gjelder grunnforholdene, og det blir tid til å sørge for et enda bedre gjennomarbeidet kontraktunderlag. Videre står det at med en hurtigplan om 2019 er det ikke tatt tilstrekkelig hensyn til prosesser som ekstern kvalitetssikring, bompengeproblematikk og Stortingets egen budsjettprosess, samt at det nye regelverket for offentlige anskaffelser ville ha gitt behov for mer tid til kontraktarbeidet.

Selv om jeg ønsket 2019 som oppstart, så er min vurdering at momentene nevnt ovenfor er såpass vesentlige at det er mer forsvarlig å starte i 2021. Det er selvsagt en vurdering man kan konkludere annerledes i, avhengig av hvor sterkt man de ulike hensynene kostnad, kvalitet og ferdigstillestid, og risiko forbundet med disse.

Bane NOR SF vil på vegne av Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 Høgkastet – Hønefoss om kort tid sende forslag til planprogram for reguleringsplanleggingen til fastsettelse. Bruk av overlappende planfaser er en forutsetning for den skisserte fremdriften i nevnte planprogram.

Bane NOR SF har i forbindelse med fremleggelsen av Nasjonal transportplan uttalt at en oppstart i 2021 er hensiktsmessig. Som nevnt ovenfor vil oppstart i 2021 gi noe mer tid til planlegging og gjør det mulig å legge en normal planprosess til grunn. Dette reduserer ifølge Bane NOR SF risikoen som følger av en planprosess med bruk av overlappende planfaser.