

Skriftlig spørsmål fra Magne Rommetveit (A) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:840 (2016-2017)

Innlevert: 15.03.2017

Sendt: 15.03.2017

Besvart: 27.03.2017 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



Spørsmål

Magne Rommetveit (A): Kva for oppfølging har statsråden hatt av prosjektet Arna-Stanghelle-Voss etter at oppdragsbrev blei sendt transportetatane 8.12.2015, og kor robuste meiner statsråden at kostnadsoverslaga frå konseptvalsutgreiinga er for dei andre delane av prosjektet Arna-Voss, jf. at prisen for vegstrekninga Arna-Stanghelle er om lag dobla sidan 2014?

Begrunnelse

Statens vegvesen og Jernbaneverket la i 2014 fram KVVU for veg og bane mellom Arna og Voss. Vegdelen av prosjektet K5 frå Arna til Vaksdal på 19 km hadde då ein kostnad på 3,8 mrd. kr (ca. 200 mill. kr per kilometer i snitt), medan Vaksdal-Voss på 49 km blei vurdert til 7,7 mrd kr (Ca. 150 mill. kr per kilometer i snitt). Vaksdal-Stanghelle er om lag 10 km. KVVU-en tilseier at vegen mellom Arna og Stanghelle då hadde ein kostnad på om lag 5,7-6,2 mrd. kr (2017 kr).

I Samferdselsdepartementet sitt oppdragsbrev til Statens vegvesen og Jernbaneverket 8.12.2015 kan ein mellom anna lese:

«En realisering av prosjektene innebærer svært store statlige investeringer. Det forventes at Vegvesenet og Jernbaneverket aktivt søker løsninger som kan holde kostnadsnivået nede.»

I Bergens Tidende 9. mars d.å. går det fram at kostnadane for vegstrekninga Arna-Stanghelle nå er kome opp i ca. 11 mrd kr, om lag ei dobling frå nivået som låg til grunn for KVVU-en.



Svar

Ketil Solvik-Olsen: I transportetatane sitt grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018-2029 var det lagt til grunn eit samla kostnadsoverslag for E16-prosjekt Voss – Stanghelle og Stanghelle – Arna på om lag 14,8 mrd. kr, rekna om til 2017-prisnivå. Som grunnlag for arbeidet med stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan 2018-2029, vart transportetatane bedt om å kvalitetssikre kostnadsoverslaga for prosjekt som inngår i dei ulike rangeringane i grunnlagsdokumentet. Vegdirektoratet har etter denne gjennomgangen orientert Samferdselsdepartementet om ein auke i kostnadsoverslaget for dei to vegprosjektene E16-prosjekta Voss – Stanghelle og Stanghelle – Arna på til saman om lag 3,7 mrd. 2017-kr. Auken fordeler seg med om lag 3,5 mrd. kr på prosjektet Stanghelle – Arna og om lag 0,2 mrd. kr på prosjektet Voss – Stanghelle.

Kostnadsoverslaga for E16-prosjekta E16 Voss – Stanghelle og Stanghelle – Arna var i transportetatane sitt grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018-2029 basert på grove kostnadsvurderingar i KVUen for Voss – Arna frå april 2014. KVUar blir utarbeidde som grunnlag for val av konsept for vidare planlegging av framtidige transportløyningar i eit område. Konseptane er derfor ikkje ferdig utvikla løyningar, noko som inneber at det framleis er knytt stor uvisse til løyningar innafor dei ulike konseptane og til kostnader. Som i dei fleste store plansaker, vil det vedtekne konseptet vere gjenstand for alternativvurderingar på kommunedelnivå. For E16 Stanghelle – Arna er denne fasen erstatta av ein silingsfase. På grunnlag av denne skal den valde løyninga vidareutviklast/detaljerast ytterlegare gjennom utarbeiding av ein statleg reguleringsplan for samarbeidsprosjektet E16 og Vossebanen mellom Stanghelle og Arna. For E16 mellom Voss og Stanghelle er ikkje planlegging etter plan- og bygningslova starta opp enno.

Begge strekningane (veg og bane) er framleis i ein tidleg planfase, og det står følgjeleg att mykje planarbeid på begge strekningane. Dette inneber at det enno er knytt stor uvisse til både løyningar og kostnadsoverslag for begge strekningane. På grunn av den store kostnadsauken på strekninga Stanghelle – Arna har Samferdselsdepartementet bedt Statens vegvesen gå gjennom prosjektet på nytt med sikte på kostnadsreduksjonar. Konseptvalet vil liggje fast.

Det er ikkje uvanleg med stor kostnadsauke i tidlege plan- og utgreiingsfasar. Sidan det tidleg oppstår ei forventning om at prosjekt skal kunne realiserast innafor oppgitte kostnadsoverslag, er dette sjølvstund lite ønskjeleg. Samstundes må ein rekne med at meir detaljert planlegging avdekkjer endringar i føresetnadene og dermed kostnadsauke. Formålet med overordna utgreiingar som KVU/KS1 er som alt omtalt, å avklare overordna løyningar som grunnlag for vidare planlegging, slik at ein unngår unødvendig stor ressursbruk knytt til detaljering av for mange variantar på eit tidleg stadium. På KVU-nivå skal det derfor ikkje liggje føre eit tilstrekkeleg definert prosjekt til at kostnader kan vurderast på detaljnivå. Kostnadsoverslag på dette nivået vil derfor ofte vere basert på generaliserte kostnader frå samanliknbare prosjekt som er gjennomførte.

Som ei oppfølging av Børmerutvalet (NOU 2015:14) og Produktivitetskommisjonen (NOU 2016:3), vedtok regjeringa i mai 2016 å setje i gang eit interdepartementalt prosjekt for å vurdere tiltak mot kostnadsauke i store statlege investeringsprosjekt. Prosjektet tilrår mellom anna at transportetatane skal opprette og føre endringsloggar for alle prosjekt med kostnadsoverslag over 750 mill. kr frå KVU/KS1 og fram til KS2. Her skal større endringar forklarast, og konsekvensar skal omtalast. I samband med revisjon av Nasjonal transportplan skal større endringar leggjast fram for regjeringa og Stortinget. Når det ligg føre vedtatt kommunedelplan, vil regjeringa dessutan fastsetje styringsmål for prosjekt med kostnadsoverslag over 750 mill. kr. Større kostnadsendringar i forhold til fastsett styringsmål skal leggjast fram for Samferdselsdepartementet.

Det skal utarbeidast meir detaljerte rutinar for oppfølging av dei ulike tiltaka. Eg har stor tru på at desse endringane vil føre til at kostnadsendringar blir fanga opp så tidleg at reelle vurderingar av kostnadsreducerande tiltak blir mogeleg, slik det no er lagt opp til for prosjektet E16 Stanghelle – Arna og etterkvart også for strekninga Voss – Stanghelle.

For nærare omtale av årsakene til den store kostnadsauken på prosjektet E16 Stanghelle – Arna viser eg til mitt svar på spørsmål nr. 800 til skriftleg svar frå representanten Kjersti Toppe. I tillegg har feil i det føresette bompengedraget i transportetatane sitt grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018-2029 ført til auka behov for statlege midlar til E16 Voss – Stanghelle – Arna. Dette er også nærare omtalt i mitt svar på spørsmålet frå representanten Kjersti Toppe.