

Skriftlig spørsmål fra Eirik Sivertsen (A) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:144 (2016-2017)

Innlevert: 27.10.2016

Sendt: 28.10.2016

Besvart: 07.11.2016 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



Spørsmål

Eirik Sivertsen (A): Ifølge omtale i Bergens Tidende er kostnadene ved bygging av jernbane på strekningen Bergen - Arna nå kommet opp i mer enn 1,5 milliarder mer enn Stortinget har forutsatt.

Er dette riktig, når fikk departementet kunnskap om at dette eventuelt var tilfelle, og hva er bakgrunnen for at Stortinget ikke er informert om de nye kostnadsestimatene fra Jernbaneverket?



Svar

Ketil Solvik-Olsen: Bergen-Arna består av delprosjektene Ulriken tunnel (Arna-Fløen) og Bergen stasjon-Fløen. Disse prosjektene har en lang forhistorie som strekker seg tilbake til 1990-tallet. Opprinnelig var det planlagt tre delprosjekter 1) Bergen Fløen, 2) Ulriken tunnel og 3) Arna stasjon. Arna stasjon ble senere tatt inn i Ulriken tunnel.

Delprosjektet Bergen stasjon-Fløen ble startet opp i 2007, jf. St. prp. 1 S (2006-2007) og stanset i 2010, jf. Samferdselsdepartementets St. prp. 125 S (2009-2010). Stansen i 2010 var bl.a. begrunnet med at prosjektet ikke kunne gjennomføres i henhold til opprinnelig plan, og at Jernbaneverket hadde en svært anstrengt ressursituasjon innen signalfaget. Plangrunnlaget var foreldet og delprosjektet måtte planlegges på nytt bl.a. mht. kapasitet, signal og sporplan. Dessuten har det bygd seg opp et vesentlig større behov for utskifting av eksisterende infrastrukturkomponenter enn opprinnelig antatt.

Delprosjektet Ulriken tunnel ble kvalitetssikret (KS2) i 2012-13, og i Prop. 1 S (2013-2014) la Samferdselsdepartementet fram forslag om kostnadsramme på 3 157 mill. kr som grunnlag for oppstart av prosjektet.

Samferdselsdepartementet har ikke lagt fram forslag om felles kostnadsramme for prosjektet Bergen-Arna, som omfatter både Bergen stasjon Fløen og Ulriken tunnel.

Stortinget har blitt jevnlig orientert om utfordringene i prosjektene Bergen stasjon-Fløen og Ulriken tunnel i de årlige prosjektomtalene i Samferdselsdepartementets budsjettproposisjoner, sist i Prop. 1 S (2016-2017), se omtalen av Vossebanen - Arna-Bergen på sidene 179 og 180. I årets proposisjon framkommer det at Jernbaneverket har gjennomført en usikkerhetsanalyse og gjennomgått kostnadene og omfanget i prosjektet Arna-Bergen (dvs delprosjektene Bergen stasjon-Fløen og Ulriken tunnel), med henvisning til tilsvarende omtale i Prop. 1 S (2015-2016). Videre framkommer det at Jernbaneverket, basert på oppdaterte erfaringstall, mener at plangrunnlaget som ble kvalitetssikret [for Ulriken tunnel] har undervurdert omfang og risiko i prosjektet. Stortinget opplyses om at Samferdselsdepartementet har satt i gang en ny ekstern kvalitetssikring (KS2) av begge delprosjektene, der det også blir vurdert å fastsette felles kostnads- og styringsrammer, og at Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget etter at kvalitetssikringen (KS2) er gjennomført.

Den eksterne kvalitetssikringen (KS2) av Arna-Bergen er nå nylig gjennomført og Samferdselsdepartementet har fått resultatene etter at budsjettproposisjonen ble lagt frem for Stortinget. Resultatene angir et betydelig høyere kostnadsnivå for Arna-Bergen enn det Samferdselsdepartementet tidligere har lagt fram for Stortinget. Samferdselsdepartementet vil vurdere resultatene og tilråningene fra kvalitetssikringen sammen med Jernbaneverket, bl.a. om delprosjektet Bergen stasjon-Fløen kan forenkles i omfang og/eller gjennomføring. Etter at regjeringen har tatt stilling til saken, vil Samferdselsdepartementet gi Stortinget en nærmere orienter om Arna-Bergen, herunder resultater og tilråninger fra kvalitetssikringen, og anbefalinger om videre framdrift.