

Meld.St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029

Spørsmål 51

Veg/jernbane - E16/Vossebane: I meldingen ligger det til grunn en kostnadsvekst på disse prosjektene frem til Stanghelle, og en redusert bompengandel. Det ønskes informasjon for hele strekningen Arna-Voss, jf. KVU.

- a) Hvordan har kostnadene på prosjektet utviklet seg siden KVU/KSI og frem til grunnlagsdokumentet fra etatene, og deretter frem til i dag?
- b) Hva er endringen i bompengegrunnelaget?
- c) Hva er driverne bak endringene?

Svar:

Vi har valgt å svare samlet på punktene a-c, og heller dele inn etter veg- og jernbane.

Kostnadsendringer

I KVUen for Voss – Arna fra april 2014 ble kostnadene for konsept K5 mellom Voss og Arna anslått til 33,4 mrd. 2013-kr. KS1-konsulentene vurderte totalkostnaden til 33,5 mrd. 2013-kr, dvs. på samme nivå som i KVUen. Fordelingen mellom veg og bane var 11,5 mrd. kr til veg og 21,9 mrd. kr til bane. Omregnet til 2017-prisnivå utgjør dette 36,3 mrd. kr., med henholdsvis en kostnad for vegdelen på 12,5 mrd. kr og 23,8 mrd. kr for bandedelen. KVU-kostnader er grove og har stor usikkerhet.

Vegdelen:

I transportetatens grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018-2029 ble det lagt til grunn et samlet kostnadsoverslag for E16-prosjektene på 14,8 mrd. kr omregnet til 2017-prisnivå. Dette innebærer en økning på om lag 2,2 mrd. kr fra KVU/KS1.

Som grunnlag for arbeidet med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018-2029, ble transportetatene bedt om å kvalitetssikre kostnadsoverslag og forutsatt bompengebidrag for prosjekter som inngikk i de ulike rangeringene i grunnlagsdokumentet. Etter denne gjennomgangen legges det til grunn et samlet kostnadsoverslag for E16-prosjektene på om lag 18,5 mrd. 2017-kr. Dette innebærer en økning på om lag 3,7 mrd. kr fra transportetatens grunnlagsdokument og omlag 5,9 mrd. kr fra KVU/KS1.

Kostnadsoverslagene for vegprosjektene Voss – Stanghelle og Stanghelle – Arna var i transportetatens grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018-2029 i hovedsak basert på de grove kostnadsvurderingene i KVUen for Voss – Arna. KVUer utarbeides som grunnlag for valg av konsepter for videre planlegging av framtidige transportløsninger i et område. Konseptene er derfor ikke ferdig utviklede løsninger, noe som innebærer at det fortsatt er knyttet stor usikkerhet til løsninger innenfor de ulike konseptene og til kostnader. Som i de fleste store plansaker, vil det vedtatte konseptet være gjenstand for alternativvurderinger på kommunedelplannivå. For E16

Stanghelle – Arna er denne fasen erstattet av en silingsfase. På grunnlag av denne skal den valgte løsningen videreutvikles/detaljeres ytterligere gjennom utarbeidelse av en statlig reguleringsplan for samarbeidsprosjektet E16 og Vossebanen mellom Stanghelle og Arna. For E16 mellom Voss og Stanghelle er ikke planlegging etter plan- og bygningsloven startet opp ennå.

Kostnadsøkningen er i all hovedsak knyttet til strekningen Stanghelle – Arna der planarbeidet er kommet lengst. Økningen skyldes en kombinasjon av endrede rammevilkår og økt kunnskap. Kort oppsummert er de viktigste årsakene:

- En utredning om Ringveg øst og E39 nord i Åsane som forelå høsten 2016, viser at det blir svært vanskelig med tilknytning mellom E16 og Ringveg øst i nytt kryss i Arna sentrum der krysset ligger i dag. Det er derfor lagt opp til å flytte krysset om lag 2 km sørover.
- Flytting av krysset i Arna fører til at Arnanipatunnelen ikke lenger kan benyttes som det ene løpet i en toløpsløsning. Dette sammen med økt kunnskap om konfliktnivå og geologi fører til at det også må bygges mer tunnel østover mot Takvam/Romslo/Trengereid.
- Kryssløsningen i Vaksdal blir dyrere fordi kryss i dagen ikke er mulig innenfor dagens regelverk.
- Kostnadene ved deponering av overskuddsmasser blir høyere enn tidligere lagt til grunn.

Det må understrekes at prosjektet fortsatt er i en tidlig planfase. Følgelig er det fortsatt knyttet stor usikkerhet til både løsninger og kostnadsoverslag. På grunn av den store kostnadsøkningen har Samferdselsdepartementet bedt Statens vegvesen gå gjennom prosjektet Stanghelle – Arna på nytt med sikte på kostnadsreduksjoner. Konseptvalget vil imidlertid ligge fast.

Endringer i bompengepotensial

I KVUen er det anslått et bompengepotensial på inntil 3,3 mrd. 2013-kr til finansiering av en antatt første etappe av E16-utbyggingen fra Vaksdal til Arna. Det ble ikke regnet på bompengepotensialet knyttet til resten av strekningen.

I transportetatens grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018-2029 ble det lagt til grunn et bompengepotensial på til sammen 9,2 mrd. 2016-kr. Etter kvalitetssikringen som grunnlag for arbeidet med stortingsmeldingen, legges det til grunn et bompengepotensial på til sammen 6,4 mrd. 2017-kr. Dette innebærer en reduksjon på om lag 3 mrd. kr fra transportetatens grunnlagsdokument.

I forbindelse med den omtalte kvalitetssikringen gjorde Region vest er vesentlig grundigere vurdering av bompengepotensialet. Bl.a. ble det tatt hensyn til finansieringskostnader som følge av låneopptak, noe som ikke var gjort i de tidligere vurderingene. Dette førte til vesentlig redusert bompengepotensial sammenlignet med grunnlagsdokumentet for mange av prosjektene i regionen, inkl. E16 Voss – Stanghelle – Arna. Ved kvalitetssikring av bompengepotensialet ble det dessuten lagt til grunn

noen endringer i trafikkprognosene. Som for andre prosjekter i en tidlig planfase, er også det reviderte overslaget basert på grove vurderinger. Mer detaljerte vurderinger av bompengipotensialet vil bli gjennomført når det nye vegsystemet er nærmere detaljert.

Jernbane:

I 2015 utarbeidet Jernbaneverket en supplerende utredning til KVUen. På bakgrunn av denne ble første byggetrinn endret fra å gå fra Arna til Vaksdal til å gå fra Arna til Stanghelle. Kostnaden for strekningen mellom Arna og Stanghelle ble beregnet med det samme tallgrunnlaget som ble bruk i KVU-en: 9,3 mrd.kr for bane med 2014-prisnivå. Omregnet til 2017-prisnivå tilsvarer dette en kostnad på 10,0 mrd.

Som grunnlag for arbeidet med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018-2029, ble transportetatene bedt om å kvalitetssikre kostnadsoverslaget for fellesprosjektet mellom Stanghelle og Arna. Her økte kostnadene til 10,25 mrd. kr. Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak økte kostnader til massedeponering og noen mindre justeringer av løpemeterpriser for tunnel og i dagsoner.

I tråd med bestillingen fra SD er det arbeidet videre med å detaljere løsningene for strekningen mellom Stanghelle og Arna, det er ikke gjort tilsvarende arbeid for strekningen mellom Voss og Stanghelle.

Kostnadene for tunnel utgjør 2/3 av de totale kostnadene. Det vil si at mindre endringer av tunnelkonsept som f. eks valg av løsning for vann og frostsikring vil ha store konsekvenser for totalkostnadene. Tilsvarende har prosjektet et svært stort masseoverskudd. God håndtering og massedisponering vil være avgjørende for det totale kostnadsbildet.