



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets Presidentskap
Ekspedisjonskontoret
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

15/2741-

08.06.2015

Svar på spørsmål nr. 1044 til skriftlig besvarelse fra stortingsrepresentant Kjersti Toppe til samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen

Spørsmål:

"Jeg tillater meg å stille følgende spørsmål til skriftlig besvarelse til samferdselsministeren:

Når vil regjeringen fremlegge en løsning for strekningen Bergen-Voss, med bakgrunn i konseptvalgutredning som Statens vegvesen og Jernbaneverket har gjort?"

Svar:

Som kjent har Statens vegvesen og Jernbaneverket i samarbeid utarbeidet en konseptvalgutredning (KVU) for strekningen E16 Arna-Voss. I denne er det skissert ulike strategier for utvikling av både veg og jernbane. KVUen har vært til ekstern kvalitetssikring, gjennom konsulentsammenslutningen Terramar AS og Oslo Economics AS. Deres rapport ble lagt frem for departementet i desember 2014. Det er også gjennomført lokal høring av KVUen.

Det er stort sprik i anbefalingene mellom transportetatene og ekstern kvalitetssikrer. Transportetatene anbefaler betydelige investeringer i korridoren Arna-Voss. Foreløpige kostnadsanslag for de aktuelle tiltakene er godt over 30 mrd. kr. Ekstern kvalitetssikrer anbefaler på sin side det såkalte 0-alternativet, dvs. minimalt med tiltak.

Når de faglige anbefalingene spriker så mye som de gjør, tilsier dette at vi må gjøre noen ytterligere grep for å sikre at saken er så godt opplyst som mulig. Dette gjør vi for å få best mulig grunnlag for å fatte en riktig beslutning om fremtidig utvikling av denne viktige transportkorridoren. Det dreier seg om betydelige investeringer i infrastruktur, og løsningene som velges nå skal sørge for at trafikantene i mange tiår fremover kan ferdes trygt og effektivt på strekningen. På denne bakgrunnen har Samferdselsdepartementet bedt Jernbaneverket om å gjøre noen tilleggsanalyser til utredningsmaterialet som allerede foreligger. Staten skal bl.a. se noe nærmere på alternative fremtidige løsninger for jernbanen på strekningen. Dette

arbeidet vil sannsynligvis være ferdig litt ut på høsten. Departementet trenger derfor fortsatt noe mer tid på saken. Som hendelsene de siste ukene har vist med flere omfattende skred og dertil store konsekvenser både for veg og jernbane, er det utvilsomt behov for å gjøre noe på strekningen. Jeg kan derfor forsikre om at saken har svært høy prioritet i departementet, og vi tar sikte på en rask avklaring så snart det foreligger et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag.

KVUen er først og fremst en strategisk utredning som ser på den langsiktige utviklingen av korridoren. Derfor er det også viktig å se på tiltak som kan gjennomføres på kort sikt.

Tall Samferdselsdepartementet har hentet inn fra Vegdirektoratet viser midler til E16 Arna – Voss i perioden 2010-2015:

År	Tiltak	Kostnad	Finansiering
2010-2015	Asfaltering/sinusfresing	56	post 23
2010	Skredsikring	3	post 30
2011	Skredsikring	1	post 30
2012	Straktiltak/tiltaks pakke	25	post 23 og 30
2013	Belysning tunneler	23	Post 23
2013	Skredsikring	2	Post 23
2014	Oppgradering tunnel	88	post 23
2014	Ny portal tunnel etter ras	13	post 23
2015	Oppgradering tunnel	2	post 30
2013-2015	Oppgradering tunnel	16	post 30
2015	Reperasjon etter flom	26	post 23
2013 - 2015	Nytt kryss på Stanhelle	60	post 30 og bompengar

Tallene viser at det i årene 2010 til 2013 ble brukt totalt 6 mill. kroner i rassikring på strekningen, og ellers tiltak for om lag 60 mill. kroner i tillegg til noe asfaltering. I 2014 og 2015 er det brukt om lag 130 mill. kroner i tiltak på strekningen, i tillegg til noe asfaltering. Krysset ved Stanghelle ble påbegynt høsten 2013 med ferdigstillelse på nyåret 2015, og kostet om lag 60 mill. kroner finansiert av bompenger fra Vossapakke og statlige midler.

Det er i Statens vegvesens handlingsprogram 2014-2017 (2023) lagt til grunn et behov på 100 mill. kr til mindre omfattende rassikringstiltak på E16 mellom Voss og Arna, hvorav 26 mill. kr er prioritert i 2016 og 2017. Det er derfor utarbeidet konkurransegrunnlag for gjennomføring av skredsikringstiltak innenfor en økonomisk ramme på 25-30 mill. kr. For Bogelia, hvor det gikk ras 12. og 21. mai, har Statens vegvesen montert utstyr for kontinuerlig kartlegging av bevegelser i berget ved hjelp av radarovervåking. I tillegg er det kjøpt inn et system som skal henges under helikopter for å løse ut snøskred; «Daisy Bell». Systemet blir levert høsten 2015 og kan følgelig prøves ut vinteren 2015-2016 uten ytterligere kostnader. Daisy Bell-systemet krever flyvær for helikopter og god sikt, og er derfor mer begrenset i bruk enn et fastmontert system for forebyggende snøraskkontroll. Det blir derfor sett nærmere på muligheten for å etablere et permanent anlegg for automatisk rasvarsling, basert på radar

eller geofoner for å detektere ras og kobling til lyssignaler og automatiske bomber for å stenge vegen. Et slikt skredvarslingsanlegg kan etableres i løpet av 2015 eller 2016.

Tall Samferdselsdepartementet har hentet inn fra Jernbaneverket viser midler til tiltak på Vossebanen i perioden 2011-2017:

År	Rassikring post 30	Fornyelser post 23	Forebyggende vedlikehold post 23
2011	16	37	34
2012	18	34	34
2013	20	40	30
2014	23	46	34
2015	35	72	35
2016*	30	75	35
2017*	30	75	35

* estimat

Til rassikring på Vossebanen er det i 2015 satt av 35 mill. kr, et nivå som er planlagt videreført i 2016 og 2017. Arbeidet de seneste årene og ut handlingsplanperioden (2017) dreier seg om tiltak som bolting og sikring av skjæringer, sikring/bolting av tunneler, oppsetting av steinsprangnett og gjerder, fanggjerd, nedsprenkning av steinblokker mm. Dette har til formål å hindre stein/blokknedfall, steinsprang, jord og sørpeskred. Det er videre dialog mellom Jernbaneverket og Statens vegvesen om snarlig bygging av en ny mur mellom E16 og jernbanen slik at den bedre beskytter jernbanen mot eventuelle rasmasser fra vegen. Dette for å forhindre at begge transportformene blir slått ut samtidig.

Med hilsen

Ketil Solvik-Olsen