

30.09.2019

Til Samferdselsdepartementet

Høringsuttalelse

Nedenfor følger høringsuttalelse til rapporten «Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet». Uttalelsen er på vegne av Hordfast AS, Hareid Fastlandssamband AS og Møreaksen AS.

Øyvind Halleraker
Daglig leder
Hordfast AS

Kjell Sandli
Daglig leder
Hareid Fastlandssamband AS

Harald Espeland
Daglig leder
Møreaksen AS

Høringsuttalelse til rapporten

«Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet»

Denne uttalelsen kommer fra tre selskaper som på vegne av våre aksjonærer i næringsliv og kommuner/fylkeskommune jobber for fergefrie fjordkryssinger på E39; Hordfast, Hafast og Møreaksen. Vi vil i vår felles uttalelse fokusere på forhold i rapporten som særlig angår drøftinger av fergefri E39.

Hovedbudskapet i rapporten kan oppsummeres i en setning: «Bevegelsesfrihet, det vil si opplevelsen av høy mobilitet for folk og for næringsliv i alle deler av landet og ut i verden, er grunnleggende positivt og verdiskapende for vårt moderne samfunn» (side 4)

Sett i lys av dette hovedbudskapet fremstår rapportens drøftinger av Fergefri E39 som lite konsistente (kap 4.4.3.2, side 60-61):

- I rapporten fremstilles det som om «Fergefri» er en målformulering som inneholder et valg av virkemiddel/teknologisk løsning. Men slik er det ikke. At E39 skal bli fergefri har aldri vært et mål i seg selv, kun et virkemiddel for å oppnå viktige mål for samfunnet. Samfunnsmålet for Fergefri E39 er definert både på overordnet nivå og på KVVU-nivå for de ulike delstrekningene. Hva som er samfunnsmålet varierer derfor også fra strekning til strekning og fjordkryssing til fjordkryssing, men svært sentralt i de prioriterte kryssingene står målsettingen om å bygge sterke bo- og arbeidsmarkedsregioner.
- Videre står følgende om Fergefri E39 i rapporten: «Denne typen pakker av prosjekter kan ha svært stor variasjon i lønnsomhet mellom enkeltprosjekter. Utvalget mener derfor det vil være behov for en mer differensiert tilnærming til fergefri E39». Dette er allerede ivare tatt gjennom den tilnærming som regjeringen og Stortinget har lagt opp til gjennom Nasjonal Transportplan (NTP). I NTP 2018-2029 står blant annet følgende: «E39 Rogfast, E39 Ådland – Svegatjørn (Hordfast) og E39 Ålesund – Molde (Møreaksen) er prioritert i planperioden av hensyn til planklarhet, samfunnsøkonomi og potensielle regionale effekter av å knytte bo- og arbeidsmarked nærmere sammen.» I tillegg er Hafast (kryssing av Sulafjorden) nevnt i NTP som det neste prosjektet i Møre og Romsdal. NTP inneholder med andre ord en svært tydelig differensiering mellom enkeltprosjektene som inngår i Fergefri E39, og det fremkommer tydelig hvilke kriterier som er lagt til grunn.
- Rapporten sår tvil om hvorvidt et «*stort fokus på fjordkryssingene er det som gir best tilbud for midlene som investeres. Her kan det både være aktuelt med alternative konsepter der man isteden prioriterer de mest samfunnsøkonomisk lønnsomme veistrekningene mellom fergeleiene, og bedring av fjordkryssingstilbudet gjennom autonome ferger (på sikt droner) for persontransport.*» (side 61) Denne påstanden er høyst problematisk av mange årsaker:
 - Det er en kjent sak at metodikken for å beregne samfunnsøkonomisk lønnsomhet av fergeavløsningsprosjekter er mangelfull og upresis. Det har vist seg gang på gang at det å erstatte ferge med fast samband har utløst et latent mobilitetsbehov som samfunnsøkonomiske nytteberegninger aldri har greid å avdekke på forhånd. Engangsveksten i trafikken estimeres aldri til mer enn 40 %. Men når fergeavløsningsprosjektene står ferdig viser det seg i mange tilfeller at ny ÅDT er grovt underestimert. F.eks. hadde Eiksundsambandet en engangsvekst på 90 % og Atlanterhavstunnelen mer enn 100 %. Når beregningsmetodene på bl.a. ÅDT er så upresis, betyr det at faren er svært stor for at samfunnsøkonomisk nytte av

fergeavløsningsprosjekter undervurderes kraftig, mens landstrekningene hvor metodene fungerer bedre, overvurderes relativt sett. Rapportens anbefaling medfører med andre ord høy risiko for at det gjennomføres store feilinvesteringer fordi metodikken man vil legge til grunn ikke er god nok.

- Sett i lys av at metodikken er upresis og mangelfull, må det samtidig være lov å ta i bruk sunn fornuft. Rapportens hovedbudskap om økt mobilitet er meget bra. Men da er det selvmotsigende at rapporten tar til orde for å beholde det absolutt dårligste mobilitetstilbudet i hele transportsystemet: Fergene. I realiteten er en fergestrekning det samme som en veistrekning hvor det mangler vei. I stedet har man satt inn et svært saktegående fartøy med plassbegrensning som medfører at veien kun åpen noen få minutter per time – når ferga går, hvis man da får plass på ferga. På toppen av dette er det tradisjon for at noen av de høyeste «bompengene» i hele veisystemet tas inn i form av fergebillett. Det er en stor svakhet at rapporten ikke greier å identifisere det helt åpenbare i at ferge aldri kan tilby samme mobilitet som et fast samband. Og dette gjelder uansett om ferga går på strøm eller om den er førerløs/autonom. Fergesløsninger er ikke løsningen hvis døgnåpne regioner er nødvendig for å nå de overordnede samfunnsmålene.
- Når rapporten også foreslår at fjordene på sikt kan krysses av droner, er dette med på å underbygge en mistanke om at rapporten er basert på en manglende forståelse av bo- og arbeidsmarkedsregionene på Vestlandet, og målet med fergefri E39, for ikke å snakke om hvilke værforhold som preger denne landsdelen. Droner kan sikkert fungere utmerket på plasser med stabilt vær hvor det med stor grad av forutsigbarhet er et stort antall mennesker som skal forflytte seg fra ett bestemt punkt til et annet. Men målsettingen med delprosjektene i Fergefri E39 er å knytte sammen bo- og arbeidsmarkedsregioner. Dette er gjerne regioner som består av en mellomstor by med noen titusener innbyggere, samt en rekke tettsteder med noen tusen innbyggere. E39 går som en hovedpulsåre gjennom disse områdene, men avstanden fra befolkningspopulasjonene frem til E39 er for lange til at man kan spasere bort til nærmeste drone-stopp. Trafikkbildet er også en miks, av både persontrafikk og godstransport. Et dronetilbud vil aldri kunne betjene denne differensierte etterspørselen. Det vil imidlertid en veiforbindelse kunne gjøre. Fergekaiene kan muligens med første øyekast fremstå som punkt for transport mellom A og B, men i realiteten er de kun oppsamlingspunkt av trafikk som skal andre steder enn A og B. At trafikken tilfeldigvis samles på fergekaia skyldes det ovennevnte problemet med at det mangler vei der hvor ferga går.
- Rapporten har en anbefaling om å stressteste f.eks. Fergefri E39 i lys av den teknologiske utviklingen. Imidlertid greier ikke rapporten å overbevise godt nok om at dette er en god idé. Det bør derfor legges opp til en helt omvendt stresstesting: Før forskere, konsulenter, teknologileverandører o.l. får slippe til med avgjørende bidrag i NTP-prosessen bør deres forslag til teknologiske løsninger stresstestes i lys av samfunnsmålet for det enkelte prosjekt. Vil den nye teknologien løse det reelle behovet? Har forskerne og andre forstått dynamikken i et bo- og arbeidsmarked? Tåler teknologien kraftig og uforutsigbart uvær? Har de greid å fange opp alle utfordrende aspekter ved teknologien? Realismen og innfasingsstidspunkt for ny teknologi må også kunne dokumenteres.
- Dersom rapporten hadde blitt utsatt for en slik stresstest, kunne den muligens ha utnyttet potensialet i ny teknologi på en langt bedre måte. Platooning blir f.eks. ikke omtalt i rapporten. I bo- og arbeidsmarkedene på Vestlandet kunne platooning av små elbusser gitt et revolusjonerende kollektivtilbud. De kunne fungert som små tog

i områder som aldri vil kunne få skinnegående togtilbud. De ulike elbussene kunne koblet seg av og på «hovedtoget» langs E39 og ført passasjerene helt frem til tettstedene rundt E39. Men dersom slik ny teknologi skal bli tatt i bruk og gi økt mobilitet trengs det et moderne og effektivt veinett. Ferger er til hinder for effektiv bruk av slik ny teknologi. Gjennom utelukkende å fokusere på ny fergeteknologi, ender rapporten derfor opp med å begrense teknologiens mulige bidrag til å oppnå samfunns målet – stikk i strid med rapportens egentlige intensjon. Dette viser også hvor kritisk man bør være til å la ny teknologi være det bærende elementet i en stresstest. Det skal veldig små endringer til før den teknologien man legger til grunn er avleggs eller et blindspor.

- Sett i lys av hvilke nye kollektivløsninger fergefri E39 kan legge til rette for, burde rapporten også ha problematisert at dagens trafikantnyttmodeller ikke verdsetter bedre og mer miljøvennlige transportløsninger godt nok. Dersom deler av persontransporten langs E39 kunne ha blitt overført fra personbil til kollektiv, ville dette slå negativt ut på den beregnede trafikantnytt (færre kjøretøy), mens det i realiteten ville gitt en svært positiv effekt for folks opplevde mobilitet og for miljøet.
- Overordnet sett bærer rapportens tilnærming i altfor stor grad preg av at samferdselsinvesteringer skal handle om å løse eksisterende behov på en ny måte. Det tas ikke høyde for at samferdselsinvesteringer i seg selv kan skape nye behov, vekst og utvikling. Det er selvsagt viktig med en reaktiv samferdselspolitikk for å få fjernet flaskehals som oppstår i transportsystemet. Men det aller viktigste bør være å bruke samferdselspolitikken proaktivt til å skape det samfunnet og den utviklingen vi vil ha.