

Kåre Bech

Holeveien 1396

3531 Krokkleiva

E-post: [kirstiqbech@gmail.com](mailto:kirstiqbech@gmail.com)

Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep.

0030 Oslo

Hole, 30. 09. 19

## **HØRINGSSVAR**

### **Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet (Juni 2019)**

#### **Rapport fra Ekspertutvalget – teknologi og fremtidens transportinfrastruktur**

Rapportens vidtfavnende register av emner bringer inn mye nytt og nyttig som jeg håper kan vinne innpass i praktisk samferdselspolitikk. Etter min mening burde omfanget minskes for å gjøre det lettere tilgjengelig for et bredere publikum. En svakhet ved rapporten er mangel på analyse av ødelagte områder/miljøer som følge av nybygging, økende klimaendringer og økende befolkning.

Etter å ha lest rapporten fra Ekspertutvalget kan man sitte igjen med inntrykk av et Norge som sliter med elendige kjøreveier, enten det gjelder for tog eller bil, og at dette hemmer vekst, konkurranseevne og velstandsutvikling. Derfor satses det kolossalt på det som må oppfattes som mobilitet innen transportsektoren.

Sannheten om dagens tilstand er at aldri har landet hatt et bedre transporttilbud, både i kvalitet og utstrekning. På 1950 – 60 – 70 og til langt inn på 1980 – tallet brukte jeg 5 timer til å bile frem til utgangspunktet for min årlige fisketur. I dag bruker jeg omtrent samme tid, tross stadige innkortningsarbeider og kvalitetsforbedringer. Som de fleste av oss erfarer når vi kommer utenfor motorveiene, har økningen i trafikkmengden for en betydelig del spist opp innsatsen.

Hva om man tok et hvileskjær og fulgte de råd som Ekspertutvalget trekker opp for NTP i perioden 2022/2033, ved å utøve et mer kritisk skjønn overfor innholdet i konkrete prosjektplaner, slik at samfunnsøkonomiske og ulønnsomme prosjekter ikke blandes sammen. (Jfr. «Hovedbudskap»).

#### **Kapittel 4 • «I arbeidet med kommende NTP 2022/2033 må prosjektene i gjeldende NTP stresstestes for å identifisere samfunnsøkonomisk nytte som er sårbar for teknologisk endring».**

Her vil jeg trekke frem Ringeriksbanen som ikke svarer positivt for noen av spørsmålene i kapittel 4. I tidligere samferdselsminister Solvik-Olsens kongstanke om innføring av høyhastighetstog, ble Ringeriksbanen juvelen i denne porteføljen. Samtidig måtte også ny E16 (Bjørnum i Bærum/Hønefoss) kjøres frem som en forutsetning for banen, og begrepet «Fellesprosjektet» oppsto som et samarbeidsorgan under den offisielle betegnelsen «FRE 16». Bane NOR ble av Samferdselsdepartementet tildelt den overordnede rolle og utpekt til hovedansvarlig for arbeidsbeskrivelsen av prosjektet, kalt «Silingsrapporten». Den utkom i 2015 etter flere års forarbeide.

I rapporten står å lese «Det skal planlegges etter Plan- og bygningsloven basert på miljøkonsekvenser, kostnader og egenskaper ved infrastruktur». I den 151 siders rapporten nevnes ikke et ord om hvilke, hvor eller hvordan miljøkonsekvensene skal hensyntas. Til Silingsrapporten hører heftet «Forslag til planprogram», sist datert 2017. Der argumenteres for hvorfor Naturmangfoldloven ikke gjelder nettopp Ringeriksbanen, Norges største landbaserte anlegg og samtidig det mest miljøskadelige prosjekt. Det ligger ikke innenfor Bane NORs myndighet å kunne omdefinere Grunnloven!

Fellesprosjektet griper på en avgjørende måte inn i et av landets største vassdrag, det være seg i Kroksund eller over Mælingen. I den grad man kan si at disse forhold behandles i Silingsrapporten og Planprogrammet, er det sterkt å si at det er med harelabb. NVE er satt på sidelinjen sammen med Miljødepartementet og Fylkesmannen.

Jeg kan av rapporten fra Ekspertutvalget ikke se at det er foreslått noen styringslinjer eller kontrollrutiner fra myndighetenes side for å vurdere kvaliteten i innmeldte prosjekter. Videre har jeg merket meg at miljøhensyn ikke er viet særlig oppmerksomhet.

Spesielt angår det tilfeller hvor tiltakshaveren er den største, og kanskje den eneste økonomiske interessent og som står eneansvarlig for alle premisser. Rapporten er inne på det i pkt. 9 på side 5, under avsnittet «Hovedbudskap».

#### **Kapittel 5. Konsekvenser for NTP-prosess, KVVU, data og organisering**

*«Det må lønne seg for alle involverte å få ned kostnadene ved et prosjekt og å unngå fordyrende løsninger, også etter at et prosjekt er kommet inn i NTP. Det kan bety at prosjekter faktisk ikke bygges dersom kostnadene øker for mye,» sitat slutt.*

Grovt sett har det første anslaget for Ringeriksbanen på 20 mrd. kr. økt til minst 80 mrd. kr. for banen alene. Jeg støtter derfor utvalgets uttalelse om at prosjekter kan tas ut av NTP.

Det normale er at en KVVU slik Finansdepartementet krever, legges til grunn for større prosjekter. For Ringeriksbanen går Bane NOR utenom. Det foreligger heller ingen kost/nytteberegning, idet det ikke finnes offisielle tall for trafikkgrunnlag og anleggskostnader.

Traséen Jong/Hønefoss oppsøker alle de vanskeligheter man kan be om, men som kunne vært unngått ved å velge kjøreveien over Jevnaker for tilknytning til Gjøvikbanen.

Gjeldende for Bane NORs foreslåtte løsning:

- Ny Oslotunnel (teoretisk ikke ferdigstilt før slutten av 2030-tallet).
- Anleggsteknisk meget vanskelig og kostbar etappe Jong/Sandvika er derfor tatt ut av Ringeriksbanen.
- Først 3 år etter at Silingsrapporten ble planlagt og priset, utkom den ingeniørgeologiske rapporten om berggrunnen mellom Jong og Tyrifjorden (Krokskogtunnelen). Denne rapporten avdekket et vesensforskjellig mer komplisert tunnelarbeid.
- Gjenstruping av Kroksund.
- Kryssing av Mælingen (peledybder fra 70 til 140 meter gjennom bevegelige løsmasser). Per dags dato er det ikke avgjort om det i det hele tatt er mulig å komme over det ca. 2 km. lange sumpområde.
- Ingen løsning på strekningen Mælingen/Hønefoss p.g.a. leirutsatt byggegrunn og ingen endelig plan for Hønefoss stasjon.

I Silingsrapportens pkt.5.3.2 oppgis nåverdien (2015) av Ringeriksbanen til en negativ samfunnsnytte på 22 mrd. kr.

Sundvollen 30. september 2019

Kåre Bech