

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep,  
0030 Oslo

Hole, 27.09.19

## HØRINGSSVAR

### **Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet (Juni 2019) Rapport fra Ekspertutvalget - teknologi og fremtidens transportinfrastruktur**

#### **TANKER OM BÆREKRAFTIG FREMTID**

Bærekraftig fremtid betyr effektiv bruk av alle typer ressurser. Redusert bruk er viktig i utnyttelsen av begrensede energiressurser og begrensede innsatsmidler (trevirke, mineraler, ferskvann .....). Vi må heller ikke omdisponere biologisk høyproduktive arealer som matjord og våtmark. Ressurser som matjord og våtmark er grunnkapitalen hvis renter vi skal leve av.

For å oppnå effektive og bærekraftige transportløsninger kan det bli viktig å redusere transportbehovet. Tanker om «vekst» må erstattes med tanker om «balanse». Dette er essensen i et sirkulært, bærekraftig og fremtidsrettet samfunn.

En annen samfunnsorden må skapes der små regionale samfunn er mest mulig selvhjulpne. Arbeidsplass og bosted må knyttes tettere sammen enn i dag slik at transportbehovet reduseres, og vi får bedre utnyttelse av våre basale ressurser.

#### **OPPSUMMERING**

Rapport for teknologi og mobilitet foreslår å se på alle prosjekter på nytt og er skeptiske til felles prosjekter der bane og vei bygges i samme korridor.

Ulike transportformer i parallelle traséer der alle har høy kapasitet nuller ut ekstranytten av hver enkelt trasé. Vi oppnår kun en overinvestering og et negativt areal- og økonomiregnskap.

Toget bør bli skjelettet i en fremtidig bærekraftig samferdselsstruktur der det er høyt passasjergrunnlag og godt grunnlag for lønnsom drift. De andre transportformene skal være muskler, nerver og blodårer i vår samferdsel.

Teknologirapporten inviterer til en tankegang om effektiv bruk av samfunnets ressurser. Da må samfunnet også innse at areal- og energiressursene er begrensede faktorer for vår bevegelsesfrihet. Det er en svakhet at vi tar de enorme energimengdene i fossile kilder som en selvfølge for drift av et overambisiøst samfunn.

# MiljøRett §112

Org. nr. 917 228 108

Norge må etablere et felles myndighetsorgan for samordning av investeringer innen samferdsel. Vi anbefaler at investeringene gjennom Statens Vegvesen, Bane NOR og Kystverket samles i et koordinerende felles overordnet organ. Myndighetsorganet må gis et tydelig mandat som objektivt rådgivende før detaljerte politiske føringer og vedtak blir gjort.

## RAPPORTENS FORMÅL

Hensikten med rapporten er blant annet å belyse hvordan CO<sub>2</sub>-utslipp i transportsektoren kan reduseres, hvordan miljøavtrykket i naturen kan minimeres samt å kutte kostnader i transportsektoren fordi det økonomiske handlingsrommet blir smalere i tiden fremover.

Mange av prosjektene i kommende og inneværende NTP er svære prosjekter som er planlagt å stå i 100 år. En stor andel av dem har negativ samfunnsnytte. Rapporten kommer med konkrete anbefalinger som er helt klart fornuftige og gir noen navngitte eksempler på prosjekter som man bør se på nytt med nye øyne. Rapporten kommer også med noen anbefalinger som kan virke "høytsvevende" i 2019, men kanskje ikke om 50 år. Hvis hensikten til regjeringen er å følge rådene, ikke bare for å minske CO<sub>2</sub>-utslipp og fotavtrykk i naturen, er det noen punkter vi vil støtte rapporten i og fremheve i denne høringen.

Vi vil kommentere noen av kapitlene og trekke frem ett eksempel som ikke under noen omstendighet følger utvalgets anbefaling. Konsekvensen ved ikke å utrede etter anbefalt metode vil resultere i økt klimagassutslipp, økt arealbeslag og mye bruk av statsfinanser, uten at prosjektet blir samfunnsnyttig.

### **Kapittel 3:**

Utvalgets anbefaling: «Norske myndigheters ambisiøse arbeid med å utvikle og tilrettelegge for nullutslippsmobilitet, herunder også for tungtransporten, må videreføres»

Produksjonen av Ringeriksbanen vil aldri bli klimanøytral. Hvis vi tar høyde for at det meste av fremtidens bil/buss/lastebil energibruk er ikke-fossilt, ender Ringeriksbanen opp som et giga netto CO<sub>2</sub> utslippsprosjekt stikk i strid med regjerings ambisjoner. I tillegg ødelegges våtmarksområder som binder CO<sub>2</sub> og regulerer flom. Klimagass regnestykket blir kraftig negativt.

### **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».

Vi peker på at Ringeriksbanen ikke svarer positivt for noen av spørsmålene som stilles i kapittel 4. Det er ingen bred analyse av konsepter av transportformer eller kombinasjon av disse. I stedet er det gjort en hypotetisk «overføring» av biltrafikken på 18% til Ringeriksbanen. Bussen er spådd ikke å få et økt antall passasjerer. Vi savner en analyse som beregner et godt busstilbud med økte avganger og fleksible stopp for å se om et økt busstilbud vil kunne tilfredsstillende transportbehovet selv med økt antall innbyggere i Hole og Ringerike. Dette kan være veldig mange penger spart for samfunnet. En slik løsning vil også spare svært mye høyproduktiv matjord, skåne vassdrag og våtmark med internasjonal anerkjennelse.

# MiljøRett §112

Org. nr. 917 228 108

Prosjektet E16 og Ringeriksbanen er basert på en tenkt befolkningsvekst i Hole og Ringerike. Utbygging av parallell vei og bane i samme trasé er sterkt samfunnsøkonomisk negativt. Den svakt negative E16 er blandet sammen med den sterkt negative Ringeriksbanen. På denne måten blir prosjektets store negative nytte tilslørt. Resultatet blir det motsatte av teknologiutvalgets egentlige ambisjoner og vi får et på alle måter negativt ressursregnskap.

## **Kapittel 5:**

«Konsekvenser for NTP-prosess, KVVU, data og organisering».

«For den lange horisont bør man i stedet bli enig om hvilke problemer vi skal løse innenfor hvilke økonomiske rammer, med rom for fleksibel gjennomføring dersom det kommer nye alternativer» og «Statens prosjektmodell for store investeringer (KVVU/KS-systemet), og spesielt den praktiske bruken av den i transportsektoren, må forbedres gjennom: .....».

- Det finnes ingen godkjent fullverdig KVVU etter Finansdepartementets retningslinjer og KS1 for Ringeriksbanen
- Det finnes ingen reell problembeskrivelse, ingen behovsanalyse eller alternativanalyse for Ringeriksbanen

Rapporten peker på at arbeidet med NTP bør legge stor vekt på konseptvalgutredninger (KVVU) og samfunnsnyten i de innledende fasene av arbeidet med et prosjekt. Det må gjøres for å kunne sammenlikne prosjekter på objektivt likt grunnlag, og for å bestemme hvilke prosjekter det bør arbeides videre med og hvilke som bør skrinlegges.

Skal staten kunne «hoppe over» KVVU for eget godt befinnende? I så fall vil prosjekter som unntas KVVU-instruksen avvike sterkt fra utvalgets anbefaling og de egentlige målene (reduert CO<sub>2</sub>-utslipp, redusert arealbeslag, reduserte kostnader).

Bane NOR anslår at Ringeriksbanen og utbedringen Arna-Voss kan redusere antall flyreiser Bergen-Oslo med 2%. Det kan neppe ses som bærekraftig å investere minst 60 milliarder kroner for å redusere antall flyreiser med 2%. Ringeriksbanen vil ha tilnærmet ingen effekt for reduksjon i mellomdistanse flyvninger med tilhørende reduksjon i utslipp av klimagasser. Tvert imot vil klimagassutslippene øke med omfattende bruk av betong (tunneler, kulverter og broer) i traseen for banen.

Vi støtter utvalgets uttalelser om at prosjekter som viser seg å bli for dyre når mer informasjon om prosjektene blir kartlagt også kan tas ut av NTP, istedenfor at NTP er en kompromissliste av enkeltstående prosjekter.

## **Ringvirkninger:**

I dag er nyttevurderingen iblandet såkalte «ringvirkningsrapporter» basert på innspill fra grupperinger med særinteresser i et prosjekt. Disse rapportene er sjelden uhildet, og alle resultatene går ut på stor lønnsomhet for «sitt prosjekt». Vi mener at det bør stilles sterkere krav til utformingen av rapporter som omhandler «ringvirkninger» hvis de skal tas med i nyttevurderingen av prosjekter. Hvis ikke, vil det fremdeles bli store usikkerheter i prosjekters “samfunnsnytte” som myndighetene skal ta stilling til for å måle prosjekter opp mot

# MiljøRett §112

Org. nr. 917 228 108

hverandre. Vi forventer at store samferdselsprosjekter gis best mulig standardiserte objektive forhåndsvurderinger før detaljert politisk behandling. Et objektivt kunnskapsgrunnlag er særs viktig for gode beslutninger.

## **REDUKSJON AREALBRUK, KLIMAGASSUTSLIPP OG KOSTNADER**

De egentlige målene for transportsektoren er å redusere CO<sub>2</sub>-utslipp redusere arealbeslag og redusere kostnader. Da ser vi at Ringeriksbanen har mål som ikke er i nærheten av de egentlige målene.

Ringeriksbanens overordnede mål beskrives som:

1. «Utvide pendlerområdet rundt Oslo ved å knytte Ringerike nærmere Oslo.»  
Et slikt grep øker kostnadene, transportbehovet, arealbeslaget og klimagassutslippene og står dermed direkte i strid med målene for transportsektoren i sin helhet.

2. «Direkte baneforbindelse Ringerike–Oslo skal bidra til å gjøre toget mer attraktivt enn bilbruk.»

Hvorfor og hvordan skal toget blir mer attraktivt enn bilen på denne relativt korte strekningen når bil og buss i fremtiden skal bli utslippsfrie? Toget blir ikke mer attraktivt med motorvei parallelt der bil og buss konkurrerer meget godt fra dør-til-dør i Inter City-området. Direkte togforbindelse mellom Oslo-Hønefoss er mulig med oppgradert togtrasé Ringeriksbanen Nord via Nittedal til samme reisetid som Ringeriksbanen Syd via Sandvika. Ringeriksbanen Syd via Sandvika vil bli en tredje toglinje Oslo-Hønefoss og dermed en grov overinvestering med store negative effekter (jfr. punkt 1).

3. «Avkortning av Bergensbanen skal gjøre tog til en mer attraktiv reiseform for de lange strekninger mellom Østlandet og Vestlandet.»

Avkortningen av Bergensbanen med Ringeriksbanen er ikke egnet til å gjøre toget til en mer attraktiv reiseform mellom øst og vest. Bane NOR antyder 2% reduksjon i flytrafikken som direkte overført gir 3% vekst i togtrafikken. Dette er mildt sagt beskjedne resultater av en investering på flere titalls milliarder kroner. Omregnet gir denne veksten beskjedne 10 passasjerer/avgang i totimers grunnrute. Reisetiden vil ikke kuttes i slikt monn at markedet kan reagere vesentlig samfunnsøkonomisk positivt. Internasjonale undersøkelser og erfaringer viser at togets reisetid må ned mot 2,5 timer på for å kapre hovedandelen av de reisende. Derved kan vi gjøre jernbanen til en robust positiv økonomisk samfunnsaktør.

Vi har vist hvor grelle resultatene kan bli når vei og bane blandes sammen. Bane NOR (Kommunedelplan Sundvollen 2019) viser til at det vil kunne være et pendlergrunnlag på 1400 personer fra Sundvollen i 2024 og 1650 personer i 2044. Noen av disse må bruke bil.

Dette tilsvarer om lag 25 ordinære busser. Hvis strekningen trafikkeres av dobbeltdekkere eller leddbusser med større kapasitet, vil behovet være færre antall busser. Ringeriksbanen blir slik sett en svært kostnads- og CO<sub>2</sub>-drivende «T-bane» til Hønefoss.

# MiljøRett §112

Org. nr. 917 228 108

## AVSLUTNING

I fjerntogstrategien 2019 påstår Jernbanedirektoratet at Bergensbanen i dag med 4 avganger er samfunnsøkonomisk lønnsom. Banen blir bedriftsøkonomisk lønnsom med Ringeriksbanen og 6 avganger. Vi tviler sterkt på de økonomiske beregningene på grunn av svakt passasjergrunnlag og høye driftskostnader.

Hvis dette stemmer, må alle jernbaneprosjektene i NTP være både samfunns- og bedriftsøkonomisk lønnsomme. Vi har meget vanskelig for å se at det er riktig.

Det er bred enighet om at Ringeriksbanen er robust negativ mellom 11 og 20 milliarder kroner som det minst lønnsomme jernbaneprosjektet i inneværende NTP.

Ringeriksbanen Syd via Sandvika vil ikke imøtekomme teknologirapportens anbefalinger for en bærekraftig fremtidig bevegelsesfrihet og mobilitet.

Vi støtter derfor teknologiutvalgets hovedkonklusjon om at kommende samferdselsprosjekter må være innrettet mot reduserte utslipp klimagasser, redusert arealbruk, lavest mulige kostnader og fravær av parallelle transportløsninger som står i konkurranse med hverandre.