

Fredrikstad, 1. oktober 2019

Hørings svar om forslag i rapport fra ekspertutvalget som har vurdert teknologi og fremtidens transportinfrastruktur

Aksjon Rett Linje (ARL) er en politisk uavhengig interesseorganisasjon som arbeider for en fremtidsrettet, kostnadseffektiv og miljøvennlig jernbaneutbygging gjennom Østfold og storregionen Oslo-Göteborg-København. Hovedmålet er å få iverksatt utredning av flere utbyggingsalternativer og vurdere disse som del av transportkorridoren gjennom storregionen, slik at det etableres et bedre beslutningsgrunnlag for lokale og sentrale myndigheter i Norge og våre nære naboland.

Synspunkter og konklusjoner fra vårt arbeidet sammenfaller i svært stor grad med forslagene fra ekspertutvalget. Vi ønsker i avsnittene nedenfor å kommentere noen av ekspertutvalgets anbefalinger spesielt.

Ekspertutvalgets rapport kapittel 3: De teknologiske rammene for fremtidens transportsektor

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

Kommentar: Dette støttes. By- og tettstedsutvikling bør legges til rette for korte reiseavstander, slik at flest mulig kan gå, sykle eller benytte kollektive transportmidler til sine reisemål. Samtidig vil teknologisk utvikling og smart utnyttelse av veikapasitet kunne bidra til reduksjon eller eliminering av utslipp fra motoriserte veitransportmidler.

Lavutslipps-/nullutslippsløsninger i form av skinnegående tilbud for lokal persontransport, regional persontransport og godstransport bør vurderes der transportbehovet er stort og en helhetlig analyse viser netto gevinster når det gjelder utslippsreduksjon, forbedring og fordeling av transportkapasitet, samt konkurranseevne overfor konkurrerende mindre utslippsgunstige transportformer.

Ekspertutvalgets rapport kapittel 4: Teknologiutviklingens konsekvenser for den planlagte ressursbruken i Nasjonal transportplan

Ekspertutvalget: «Er det [i prosjektene som inngår i NTP] gjort en tilstrekkelig bred analyse av ulike alternative konsepter, eller kombinasjoner av slike på tvers av transportformer, som kan oppnå de samme funksjonelle mål for prosjektet – og er denne analysen oppdatert med tanke på helt nye teknologiske løsninger?»

Kommentar: En rekke prosjekter som inngår i NTP er basert på utredninger der forventet teknologisk utvikling i liten grad er en faktor i de analysene som er gjort. I stedet kan det se ut til at prosjektenes

viktigste føringer har vært nåtidsbehovene ved utredningstidspunktet, samt prognoser for befolkningsvekst og fremtidig transportbehov.

Et aktuelt eksempel er Jernbaneverkets KVVU fra 2012 for InterCity-prosjektet i Østfold, der JBVs anbefalinger ser ut til å være basert på lokale ønsker fra kommunene og deres behov for å løse sine allerede eksisterende lokale transportutfordringer. I dette tilfellet kan det også dokumenteres at konseptvalgene i praksis ble gjort så tidlig som på 1990-tallet, dvs. mer enn ti år før selve konseptvalgutredningen, på et tidspunkt der smarttelefon var et ukjent begrep, klimautfordringene var for spesielt interesserte, elbileksplosjonen var en fjern fremtidsvisjon, og Parisavtalen ikke engang var påtenkt. InterCity-triangelprosjektet, i likhet med flere andre større prosjekter i NTP, kan se ut til å ha et skrikende behov for en teknologioppdatering og aller helst en full revisjon.

Ekspertutvalget: *«Prosjekter med høy nytte som realiseres raskt, er mindre sårbare.» / «Er det lang tid fra igangsettelse av utredning/oppstart av prosjekt til prosjektet har vesentlig samfunnsøkonomisk nytte? Prosjekter med lang gjennomførings- og levetid med begrensede endringsmuligheter underveis, og prosjekter som er avhengig av at også andre prosjekter må realiseres for å kunne være nyttige, vil være mer sårbare for teknologisk endring enn prosjekter der den samfunnsøkonomiske nytten utløses raskt.»*

Kommentar: I lys av den teknologiske utviklingen og målet om klimareduserende tiltak, vil helhetlig og samtidig rask utbygging være nødvendig for å oppnå ønskede gevinster. Transportkorridoren gjennom Østfold er en av landets mest belastede trafikkåre, og en moderne jernbaneløsning gjennom regionen har et meget stort potensial for reduksjon av CO₂-utslipp. Samtidig er realisering av gevinstene i svært stor grad avhengig av full utbygging på hele strekningen Oslo-Göteborg.

I dag er situasjonen at utbyggingen strekkes ut over mange tiår, at planene for enkeltstrekninger gjøres unødvendig omfattende og dermed kostbare, og at det heller ikke eksisterer en samlet utbyggingsplan i samarbeid med Sverige. Konsekvensen er at forventet klimagassreducerende effekt kan utebli i sin helhet, siden den teknologiske utviklingen reduserer utslippene fra konkurrerende transportformer for hvert år som går.

Ekspertutvalgets rapport kapittel 5: Konsekvenser for NTP-prosess, KVVU, data og organisering

Ekspertutvalget: *«For den lange horisont bør man [i stedet for å beslutte hvilke konkrete løsninger som skal bygges langt fremover i tid] bli enig om hvilke problemer vi skal løse innenfor hvilke økonomiske rammer, med rom for fleksibel gjennomføring dersom det kommer nye alternativer.»*

Kommentar: Når tidshorisonten for et utbyggingsprosjekt kan forventes å være 10-20-30 år, er det uunngåelig at kostnadsbildet, teknologisk utvikling, endringer i det opprinnelige behovet eller samfunnsmessige endringer fører til at deler av prosjektplanen må (eller bør) revurderes.

Planene bør derfor fra starten utformes slik at endringer blir enklere og slik at den politiske og planleggingsmessige endringsprosessen går raskere. Samtidig bør flere alternative løsninger/konsepter utredes parallelt og etter samme retningslinjer slik at man til enhver tid har en «plan B» og unngår fordyrende og tidkrevende forsinkelser på grunn av behovet for nye utredninger. I store investeringsprosjekter med lang tidshorison vil en slik tilnærming åpenbart være et både risikoreduserende og kostnadsreduserende tiltak.

Ekspertutvalget: *«Delmål som egentlig er et virkemiddel, må unngås. Å flytte gods vekk fra vei er ikke et mål i seg selv, men et virkemiddel for å redusere klimagassutslipp og ulykker – og når teknologien kan gi oss tryggere veitransport med lave utslipp, er det i ferd med å bli et utdatert mål.»*

Kommentar: Vi er enige i at vi bør unngå å fremstille virkemidler som delmål. Men vi deler ikke oppfatningen av at å flytte gods vekk fra vei ikke er et mål i seg selv, siden dette ikke primært handler om å redusere veitrafikken og dermed klimagassutslipp, men å øke den samlede transportkapasiteten i tråd med forventet vekst i transportbehovet.

Veitransport med lave utslipp eller nullutslipp er en ønsket utvikling, men likevel ingen løsning på kapasitetsutfordringen. Det er derimot en riktig vurdering at når vi nærmer oss veinettets kapasitetsgrense, også med tanke på teknologisk utvikling som forventes å gi bedre utnyttelse av veilkapasiteten, så må det skje en vurdering av om utbygging av vei, bane eller annet vil være det gunstigste tiltaket.

Ekspertutvalget: *«Statens prosjektmodell for store investeringer (KVU/KS-systemet), og spesielt den praktiske bruken av den i transportsektoren, må forbedres gjennom:» / «At teknologiutvikling blir en eksplisitt del av vurderingen av ulike konseptalternativer. I den sammenheng bør det også vurderes å innføre et datostempel på KVU-er, der et minstekrav til fornying av KVU etter utløpsdato er en oppdatering av teknologirisikovurderingen.» / «At oppdragsgiver må sikre at KVUer gjennomføres i et samarbeid mellom alle relevante aktører, og ikke i samme omfang som tidligere legges til en enkeltetat alene.»*

Kommentar: Som vi også har vært inne på i en tidligere kommentar, bør forventet teknologiutvikling være en del av konseptutredningene og analysene. Den teknologiske utviklingen går raskt, og den akselererer. Forslaget om «datostempel» på KVU-er er derfor meget godt, slik at alle prosjekter som planlegges gjennomført, til enhver tid er oppdatert i forhold til dagens teknologi, forventet utvikling og framtidige krav, eksempelvis miljøkrav.

Dette kan imidlertid være en ressurskrevende prosess som også i mange tilfeller vil medføre dobbeltarbeid, selv om det etter all sannsynlighet vil være enklere og mindre ressurskrevende å gjøre små jevnlig oppdateringer enn én stor oppdatering rett i forkant av utbyggingsstart. Periodiske oppdateringer reduserer også risikoen for at uventede utfordringer blir avdekket på et for sent tidspunkt. En annen gevinst vil være at impliserte aktører i større grad får anledning til å bli holdt oppdatert om konsept og plan.

Ekspertutvalgets rapport kapittel 6: Kompetanse, kunnskap, FoU og næringsutvikling

Ekspertutvalget: «FoU-innsatsen på transportområdet, særlig innen teknologi (IKT) og nye mobilitetsløsninger, må styrkes slik at innsatsen står i forhold til den raske teknologiske utviklingen, behovet for å redusere usikkerhet og transportsektorens store betydning for samfunnet.»

Kommentar: Dette må ses i sammenheng med eventuell periodisk oppdatering av KVVU-ene, dersom dette innføres. Optimal nytte av oppdateringsarbeidet vil forutsette god og relevant informasjon fra pågående teknologiprojekter, utviklingstrender og ny kunnskap.

Ekspertutvalget: «Hensyn til norsk næringsutvikling og verdiskaping må ikke være førende i valg av enkeltprosjekter eller konsepter i store investeringsprosjekter, og ordinære samfunnsøkonomiske analyser må legges til grunn.»

Kommentar: Dersom næringsutvikling og verdiskaping legges til grunn for konseptvalgene, øker risikoen for at lokale hensyn og særinteresser vil kunne overskygge helheten og dermed redusere samfunnsnyttene av investeringsprosjektet. I stedet bør man tenke motsatt, der godt gjennomførte investeringsprosjekter bør anses som katalysator for både lokal, nasjonal og også internasjonal utvikling.

InterCity-utbyggingen i Østfold - Situasjonen i dag i lys av ekspertutvalgets anbefalinger

Jernbaneløsningskonseptanbefalinger fra 2012 ligger i dag til grunn for InterCity-utbyggingsplanene for Østfoldbanen. Til tross for en påstått lokalpolitisk enighet rundt de valgene som er gjort, så er realiteten at uenigheten er stor, og at motstanden blant befolkningen og i det politiske miljøet er økende.

21. mai i år samlet Aksjon Rett Linje representanter fra samtlige partier som stilte liste ved lokalvalget i Sarpsborg. Resultatet av møtet ble at ti av tretten partier signerte det som senere er blitt kalt *Greåkercharteret*. Partiene var Senterpartiet, Kristelig Folkeparti, Venstre, Sammen For Sarpsborg, Miljøpartiet De Grønne, Fremskrittspartiet, Pensjonistpartiet, Rødt, Det Rette Parti og Partiet De Kristne. De tre partiene som takket nei å slutte seg til charteret var Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Høyre.

Greåkercharteret lyder som følger:

«Alt videre arbeid med InterCity i Sarpsborg kommune må avvende en utredning av alternativer og en samlet plan for godstrafikk, utenlandstrafikk og lokaltrafikk.»

Bak initiativet til charteret ligger mange av de samme vurderingene og konklusjonene som vi nå ser at ekspertpanelet deler. Konseptvalget for Sarpsborg og de andre østfoldbyene ser ut til å være basert på utdaterte vurderinger og lokale hensyn, og det ser ikke ut til å være tatt høyde for forventet teknologisk utvikling og fremtidige regionale og nasjonale behov for større kapasitet for person- og godstransport i og gjennom regionen.

I stedet for å prioritere en samferdselsløsning med størst mulig samfunnsnytte og konkurransedyktighet overfor konkurrerende transportmidler, kan det se ut som om lokale effekter som eksempelvis storstilt byfornyelse og økt næringsattraktivitet har vært styrende.

Tidlig i mai i år opplyste Bane NOR at de opprinnelige kostnadsestimatene på 8,5 milliarder for banestrekningen gjennom Fredrikstad og Sarpsborg, nå var økt til hele 30 milliarder, en økning på mer enn 250 %. I fravær av en plan B diskuterer nå lokalpolitikere i Fredrikstad hvordan de likevel kan få gjennomført de opprinnelige planene, eksempelvis gjennom å akseptere mindre forenklinger av konseptet eller kort og godt sørge for at InterCity-utbyggingen i Østfold stanser i Fredrikstad.

Samtidig er nå situasjonen i Sarpsborg at de partiene som signerte Greåkercharteret, oppnådde flertall i lokalvalget 9. september. I Sarpsborg ønsker dermed det politiske flertallet en bredere utredning og en samlet plan for godstrafikk, utenlandstrafikk og lokaltrafikk, der alle relevante elementer vurderes samlet, slik at det etableres et bedre beslutningsgrunnlag lokalt og sentralt.

Valgresultatet i Sarpsborg, og også signaler fra andre kommuner i Østfold, viser at flere og flere ser at de gjeldende InterCity-planene er utdatert på miljømål, konkrete samfunns mål og kostnader. Dette bekrefter i stor utstrekning mange av ekspertutvalgets slutninger.

Med kjennskap til den politiske prosessen med KVV i Nedre Glomma, kan ARL bekrefte det skrikende behovet for at *KVV-er må gjennomføres i et samarbeid mellom alle relevante aktører, og ikke i samme omfang som tidligere legges til en enkeltetat alene.*

Aksjon Rett Linje v. styret:

Asgeir Nesøen, Fredrikstad

Per Gunnar Øen Jensen, Fredrikstad

Per Ludvig Spydevold, Sarpsborg

Ståle Solberg, Sarpsborg

Tor Birger Strøm, Sarpsborg

Øivind Sund, Fredrikstad