

Moderne Transport

Togforbindelser mellom øst og vest og på Vestlandet: nye muligheter for en ny tid

Forslag:

Arbeiderpartiet skal jobbe for å redusere reisetiden med tog mellom Bergen og Oslo med hjelp av hurtigtog. AP skal herunder prioritere å støtte en rettidig utbedring av forbindelsen mellom Bergen og Voss og om mulig fremskynde utbedringen. Det er allerede er lagt ned betydelig innsats i prosjektet og dagens strekning er forbundet med fare. AP bør videre støtte gjennomføring av Ringeriksbanen. AP skal også jobbe for at det utredes for nye intercity forbindelser mellom de andre storbyene på Vestlandet, herunder Stavanger og Haugesund. AP skal i det videre jobbe for at det gjennomføres en ny utredning for etablering av hurtigtog som forbinder vestlandsbyene sammen med Oslo via Haukeli. Forutsetningen som lå til grunn for forrige utredning på denne strekningen kan ha endret seg som følge av ny tunnelteknologi, økt fokus på klima og sentralisering og ved at forslagene som omhandler sambandet nå også inkluderer godstog.

Begrunnelse:

NTP for 2018-2019 legger til grunn at alle nye jernbanestrekninger skal planlegges slik at de vil inngå i et høyhastighetsnett. EU peker også på behovet for tredobling av EUs lyntog i perioden 2011 til 2030. Transport med fly, bil og vogntog står for en tredjedel av klimagassutslippene i Norge. Norge har Europas desidert høyeste reiseaktivitet på lange avstander i Europa. Innenriks flyr vi fire ganger mer per innbygger enn neste land på listen. Passasjerantallet ved Oslo Lufthavn alene kan komme til å øke med drøyt ti millioner de neste 15 årene, ifølge Avinors (egne) prognoser. Da vil flyplassen nærme seg førti millioner reisende i året og være blant Europas fem største. Det syntes den kommende generasjon er uakseptabelt.

Vestlendinger bruker i dag fly i mangel av reelle, rettidige og klimavennlige transporttilbud. Høyhastighetstog vil bli et raskere sentrum til sentrum transportmiddel til Oslo enn fly. Ved å legge til rette for utstrakt bruk av tog vil man redusere det totale energiforbruket og miljøpåvirkningen fra transport betydelig. Klimautfordringene knyttet til lufttrafikk vektlegges sterkere i dag. Vestlandsforbindelsene er i dag også forbundet med utfrakt bruk av trailere og biltrafikk. Hver dag går det 1500 trailere mellom Bergen og Oslo. Gode godstogsforbindelser mellom Vestlandet og Oslo vil kunne redusert trailertrafikken mellom byene betydelig.

I ordskiftet om ulike alternativer til hurtigtogforbindelser kan det ha vært stort fokus på misforståelsen om at andre konsepter for ulike togforbindelser på Vestlandet er en trussel mot Bergensbanen. Det har vært steile fronter mellom to leire hvor begge sider bringer frem gode løsninger, men for ulike strekninger og konsepter. Disse prosjektene bør ses i sammenheng ettersom de potensielt kan komplementere hverandre og foretar en tidsmessig prioritering av rekkefølgen for ulike aktiviteter.

Det har tidligere gjennomført en hurtigtogutredning som innbefattet etablering av inter-city på Vestlandet og en ytterligere en høyhastighetsforbindelse fra dette sambandet til Oslo. Forutsetningene som lå til grunn den gang har endret seg. Konseptet inkluderer nå også godstrafikk på disse linjene, hvilket også vil redusere behovet for trailertrafikk betydelig. Godstog vil få en reisetid på kun 5-6 timer. Klimautfordringene har blitt en mer fremtredende problemstilling i dag. Ny

tunnellboreteknologi reduserer kostnadene og tidsbruk ved utbygging. Det samlede konseptet for begge baner vil potensielt redusere antall trailere hver dag på Dovresambandet/Vestlandssambandet med 3900 traileravganger og redusere bruk av bil. Begge effektene vil bidra positivt på klimaet ved reduksjon av CO₂-utslipp, svevestøv og mikroplastforurensing fra dekk.

På kort sikt vil det være naturlig å jobbe for å redusere reisetiden i begge ender av Bergensbanen ned mot 4 timer. Dette kan fra AIBs side gjøre ved å sørge for reduksjon av reisetiden mellom Bergen-Voss og støtte opp under initiativet på Østlandet om betydelig kortere reisetid på Oslo Hønefoss (Ringeriksbanen). Samlet vil dette forkorte reisetiden mellom Bergen og Oslo med 1 time og 38 minutter. Beskjedne investeringer i flere skiftespor for møtende tog på strekningen Voss Hønefoss vil kunne redusere reisetiden med ytterligere en time. Samtidig bør AP jobbe for å bevare Bergensbanestrekningen over fjellpassasjene som et yndet turistmål. Denne strekningen er verdens flotteste for reisende som vil se naturen fra togvinduet. Vi må ikke glemme at rette hurtigtoglinjer over denne passasjen, med færre stopp, rette strekninger og nye broer og tunneller vil kunne true funksjonen Bergensbanen tjener i dag – som er en annen enn da den ble bygget i 1909. I dag har strekningen godt belegg med togtrafikk innen turisme og som transport for hyttefolk.

Samtidig må reisetiden på øst-vestforbindelser på lengre sikt reduseres ytterligere. Vi bør se bredt på togforbindelsene øst og vest og togforbindelsesmuligheter på Vestlandet i en sammenheng. Det jobbes i dag også i Haugesund og Stavanger med samme problemstilling. Der ligger det et forslag om inter-city mellom byene på Vestlandet og en toglink med reisetid på 2,5 timer til Oslo, inklusive godstogtransport. Et konsept som tar sikte på å ikke skal skade skjærgården vår, den går via innlandet og under havet, ikke gjennom fjordene våre. Her kan det være synergier både med tanke på å knytte Vestlandet tettere sammen og øke hastigheten til Vestlandet og med å bevare et godt alternativ for dem som ønsker å beholde den gamle bergensbanen og spise denne for formålet den tjener i dag.

I dag gjøres 90% av de bindende første 6 år av jernbaneinvesteringer (NTP) på Østlandet. Dette oppfattes negativt i de andre landsdelene. I dag går alle toglinjer til Oslo. Et konsept som også knytter Vestlandet sammen vil være et positivt innslag til debatten rundt sentralisering, som har tjent SP vel. Vi må altså bygge tog for hele landet.

Nullutslippsfrie løsninger innen transport på sjø og land:

Forslag:

Arbeiderpartiet mener at Norge må være i front når det gjelder utslippsfrie løsninger mht klimagasser. Vi ønsker å jobbe for at flere kjører el-biler og i den forbindelse vil vi få flere ladestasjoner. Batteri løser derimot ikke hele klimakrisen vår. Vi må derfor se på andre alternativ enn batteri som f.eks. hydrogen.

Begrunnelse:

Vi har som mål at alle private biler som selges fra 2025 skal være nullutslipps biler. Norge er godt egnet til hydrogenproduksjon og prisen på strøm er nå lav. Det er derfor gunstig for miljøet dersom vi får transporten på land og sjø over på hydrogen. Den tar mindre plass enn tunge batterier og det tar kortere tid å fylle hydrogen. I tillegg nyter hydrogenbilene samme fordeler som el-biler som ingen engangsavgift, ingen moms og lav årsavgift samt kjøring i kollektivfelt.

Det er knyttet store kostnader til det å bygge hydrogenanlegg, og infrastrukturen for dette må nøye planlegges. I dag er bilene relativt dyre og det er få merker å velge mellom. Skal man kjøre på lengre kjøreturer er en hydrogenbil å foretrekke, men utfordringen i dag er fyllemuligheter. Det er manglende infrastruktur da det er få hydrogenpumper på bensinstasjoner (kun i Bærum og Bergen). I tillegg er prisen pr kilo i dag relativt stor. Mao Infrastruktur, pris og usikkert marked hindrer hydrogenbiler fra å ta av i Norge. Men økt satsing på hydrogen vil bety, i stor skala, at dette kan bli svært mye billigere enn i dag. Teknologien i bilen kan raskt gå ned i pris så snart volumet går opp. Bilforhandlerne tror at hydrogen vil snart bli billigere å produsere enn fossilbiler. Jo større kjøretøy, jo mer nyttig er hydrogen. Dersom store lastebiler skal kjøre hundrevis av kilometer er hydrogen veldig relevant og fossilfritt. Rekkevidden for kjøretøy med hydrogen er lengre enn både el – biler og fossile kjøretøy. Dette vil kunne være svært gunstig for lastebiler som vil kunne nå en rekkevidde på 500 – 800 km. I tillegg vil fylletiden være kun på 4 – 6 minutter. I tillegg vil fordelene være at hydrogene kjøretøy bringer oss til et samfunn med lavere utslipp av klimagasser og lokale forurensninger.

Arbeiderpartiet må gå inn for en bedre infrastruktur mht. til bruk av hydrogen til ferger, hurtigbåter, cruisetrafikk og oppdrettsbåter. Vi må herunder bygge flere fyllestasjoner for hydrogen slik at den blir lett anvendelig. Arbeiderpartiet må jobbe for å få på plass et statlig hydrogenselskap. Grunnlaget for dette er at dersom infrastrukturen blir bedre for hydrogen, vil flere kjøpe hydrogendrevne biler også. Hydrogen er også godt egnet til eksport og her kan Norge bli et foregangsland i så henseende.

Arbeiderpartiet mener det er viktig at myndighetene i dag legger til rette slik at alle kan velge gode nullslippsalternativ for dagens og fremtidens biler.

Blå bybane - bybåt

Forslag:

Arbeiderpartiet vil støtte prosjekter som får mer av persontransporten i byene over på båt.

Begrunnelse:

Mange av de største byutviklingsprosjektene i Norge ligger langs sjøen, tidligere industriområder transformeres i stor grad til bolig.

I Bergen står utviklingen av Laksevåg, Dokken og store områder i Sandviken for tur. Dette er områder som er nært knyttet til sjø, men ligger et stykke fra dagens kollektivtraseer. For at utviklingen av disse områdene skal støtte oppunder nullvekstmålet for personbiltrafikk kreves at vi på nytt tar i bruk sjøen. Vi må knytte sammen sjø, gange og sykkel på en effektiv måte. Dagens vegnett og kollektivtransporten er sårbar og mangler kapasitet i rushtiden. Det vil være en stor fordel å få mer av persontransporten over på båt både for miljø og for samfunnet generelt.

Bergen kommune har fått utarbeidet en rapport for Bybåten, kundegrunnlag og konsept for ny båtrute sentralt i Bergen. Arbeiderpartiet vil følge opp konklusjonene i rapporten og arbeide for etablering av bybåt, gjerne i samarbeid med utbyggere og med andre byer der byutviklingen skjer langs vannet.

Vi har bybanen til lands, nå vil vi ha den til vanns.

Større satsing på autonome busser i Bergen

Forslag:

Å tenke nytt innenfor kollektivsektoren, og satse mer og større på autonomi i Bergen med miljø og utvikling av teknologi som hovedargument.

Begrunnelse:

Autonome kjøretøy er elektrisk drevne, førerløse, utslippsfrie kjøretøy som styres gjennom digitale system. Ved hjelp av riktige tiltak og politiske avgjørelser kan autonome kjøretøy bidra til å løfte byer til et mer grønnere, miljøvennlig område i samsvar med den teknologiske utviklingen som kommer i årene fremover. Bergen er en av Norges største byer og Arbeiderpartiet ønsker at byen settes som eksempel på gode, fremoverlente kollektivløsninger.

Tall fra statistisk sentralbyrå viser at Bergen, siden 2010, har mer enn doblet antall kollektivreiser. Buss er det mest brukte fremkomstmiddelet, med hele 75% av andelen (tall fra 2018). Mellom 2010 og 2018 har antall kollektivreiser per innbygger mer enn doblet seg. Samtidig i samme årsperiode har årlig kjørelengde per innbygger gått ned. Sentralisering og høy andel bosatte med tilgang til holdeplass, kan ses på som noen av hovedårsakene. Men tall viser samtidig at økning i antall innbyggere er mindre, og kan ikke ses i sammenheng med økningen i antall kollektivreiser.

Både Ruter på østlandet og Kolumbus i Rogaland har allerede startet utprøvinger med autonome busser på enkelte traseer. Ruter har operert, og planlegger i år, tilsammen fire ruter på forholdsvis små, ikke – trafikkerte strekninger. De mener at selvkjørende kjøretøy satt i system er en viktig del for fremtidens mobilitetsløsninger. Hensikten med utprøvingene er i startfasen for bl.a. for å introdusere teknologi for kunder og omgivelser, utforske dets rolle som en del av kollektivtilbudet og utvikle kompetanse. Bergen har hatt to korte prøveprosjekter i 2016 og 2019 rundt lille Lungårdsvann, i samarbeid med bl.a. Bergen Næringsråd.

Det diskuteres i dag flere store aspekter rundt førerløse kjøretøy. En del av dette vil være den nåværende mangelen på driftsmodenhet som knyttes opp mot sikkerhet i trafikken. I 2018 kom det ny lovgivning i Norge om utprøvelser av førerløse kjøretøy, men som kun til nå har gitt tillatelser fra Samferdselsdepartementet for kjøring opp mot 18 km/t, samt at en ansvarlig fører er ombord i bussen under kjøring. Ifølge aktører i markedet er teknologien rundt de førerløse bussene kommet så langt at det er mulig å sette de ut i trafikken i dag. Vi mener Bergen bør være en bidragsyter for dette, da det er en av Norges største byer og har tette befolkningsområder med gode muligheter for utprøving, og å være i forkant for andre byer i Norge.