

1 **U7: En ny og alternativ visjon for transport på Vestlandet.**

2 **Forslagsstiller:** Jens Revold, leder Miljøpolitisk utvalg, Vestland SV

3 **Innstilling fra styret:** avvist

4 SV vil med dette lansere eller snarere presisere noen hovedgrep rundt gods og  
5 persontransporten på Vestlandet, men dette vil selvsagt har en relevans også for det  
6 øvrige Norge. Vestlandet tenkt som hele Rogaland, Vestland og Møre og Romsdal fylker  
7 er en viktig del av landet som står for hovedparten av kraftproduksjonen og en svært stor  
8 andel industri. Miljøvennlig samferdsel er dermed helt avgjørende.

9 Vi må tenke både nord-sør og øst-vest, men først må vi innom det velkjente og umulige  
10 fergefri E39-prosjektet.

11 Fergefri E39 fra Kristiansand til Trondheim i form av firefelts veier, broer og tunneller ble  
12 lansert i 2010 av daværende samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa selv om det  
13 var ideer rundt dette helt tilbake til Opseths dager. Prislappene for dette gigantprosjektet  
14 har beveget seg slik: 150 milliarder kroner (2013), 340 (2017) og pr 2019 et sted mellom  
15 400-500 milliarder kroner. Bare for Hordfast (Bjørnafjorden inklusive Stord) er økningen i  
16 kostnadberegningene betydelige – fra 19 milliarder kr i 2011 til i dag der anslagene ligger  
17 på rundt 90 milliarder kr.

18 Utslippene er formidable for selve byggefasen – 900 000 tonn CO2-ekvivalenter  
19 tilsvarende 573000 flyreiser mellom Bergen og Stavanger. Areal som nedbygges er  
20 voldsomt, 500 fotballbaner med natur går med, hvorav 133 fotballbaner med spesielt  
21 verneverdig natur (Kilde: Naturvernforbundet)

22 Faren er at hvis Hordfast gjennomføres så vil det gi vann på mølla for å fortsette  
23 galskapen. Synes SV skal står for en mye mer nøktern og miljømessig riktig strategi, som  
24 sparer penger, natur og utslipp og som samtidig sørger for et skikkelig innovasjons og  
25 teknologiløft som kan gi gjenklang over hele verden.

26 Hva er så alternativene? Disse er så absolutt til stede og kan listes opp gjennom  
27 følgende hovedgrep:

28 a) *Et bedre regionalt veinett.* Ordinær fortsettelse med forbedringer av E39;  
29 utretning kurver, tunneler samt sikring av vei med midt-delere. Tre-felts vei for  
30 forbikjøringer. Effektivere og utslippsfrie fjordkryssinger med moderne el. ferger.  
31 Forbedring av den lokale veistandarden i Vestlands mange kommuner. SV har  
32 aldri vært mot bilen, den er et effektivt og smidig transporttilbud i distriktene.  
33 Med den pågående takten for utskifting av bilparken over mot elektrisk drevne  
34 biler vil vi i løpet av kommende 5-10-årsperiode ha redusert utslippene fra denne  
35 sektoren betydelig. Med Hordfast og liknende. kan vi i stor grad glemme

36 satsingene på lokale og regionale veier, vi vet fra tidligere at store prosjekt  
37 ødelegger for mer lokal satsing.

38

39 b) En langs sterkere innsats på *utslippsfri sjøtransport* – både gods og persontrafikk.  
40 *En masterplan for sjøtransporten*, Norges gamle ferdselsvei – ny teknologi her kan  
41 gi gode og raske forbindelser.

42 Vi har nå rundt 100 ferger som går utslippsfrie. I Nord-Norge (Bodø-Tromsø)  
43 planlegges det nå batteridrevet maritim godstransport. Dette må være like aktuelt  
44 for Vestlandets lange kyst. Ammoniakk/hydrogenløsninger vil også være aktuelle,  
45 men der det er mulig vil ren batteridrift absolutt være mest energivennlig. I en  
46 overgangsfase må vi godta hybridløsninger, men rimelig raskt bør dieselmotoren  
47 være helt borte. Flere steder i Norge gjennomføres det prosjekter med  
48 hurtigbåttrafikk der raske batteribytte løsninger etableres, for eksempel i Oslo-  
49 fjorden. SV ønsker en storsatsing på denne typen maritim transport, og rundt  
50 Bergen og omegnskommunene er det foreslått et hurtigbåtnettverk som kan ligne  
51 på undergrunnsnettverkene i flere europeiske byer. Det er viktig at et slikt  
52 båtnettverk samkjøres med kollektivtransporten på land. Også strekningen  
53 Bergen – Stavanger er aktuell. Et dieselbasert prosjektkonsept fra 2015 (Kløyv)  
54 indikerte en mulig reisetid mellom Stavanger og Trondheim på 11 timer (2 timer  
55 Stavanger – Bergen osv.) Den gang var dette uaktuelt, men med etableringen av  
56 den smarte Stadtunellen (faktisk en utrolig bra sak) så kan det meste av denne  
57 turen gå innenskjærs. En slikt utslippsfritt (iallfall nesten) alternativ er mulig, men  
58 da må det satses. De maritime fagmiljøene på Vestlandet, i Bergen, Stavanger,  
59 Stord og sikkert flere har sett dette lenge, men føler seg sviktet av både Erna og  
60 Jonas som gikk ut sterkt, men i realiteten avvirket satsingene.

61

62 c) Øst- vest vil også etablerte veier måtte gjennomgå fortsatt utbedring, jmf  
63 ovenfor. Men det store grepet er *jernbanene*. Nå er K5 på plass som gir en raskere  
64 bane i retning Voss, men veldig mye gjenstår. Jernbanen har vært sulteforet over  
65 flere 10-år og det må satses framover. Bergensbanen, Sørlandsbanen (Stavanger)  
66 og de mange mindre strekningene (for eks Flåmsbanen) må få fornyet og  
67 oppgradert liv. Kanskje bør det vurderes nybygging, men før det er det snakk om å  
68 ruste opp hele linjenettet, krysningsspor, sporvekslere, alt av kjøreledninger,  
69 elektrifisering der det trengs, og opprustete signalsystem. Det må etableres  
70 strategier for å møte vinter og andre klimamessige situasjoner. Norge må bli best  
71 på vintertog. Vi må også oppgradere togsettene, vognene må tilby nattog. For  
72 rask passering/møter må doble møtespor anlegges i langt større utstrekning enn i  
73 dag. På Bergensbanen må også Ringeriksbanen etableres – Hønefoss-Sandvika.  
74 Dette vil kunne bringe reisetida Bergen – Oslo ned til rundt 4 timer, og da  
75 konkurrerer banen med fly. Dersom en over en periode på 10-15 år kan se for seg

76 mye av denne satsingen iverksatt vil vi sikre betydelig sparing av natur og store  
77 utslippskutt sammenlignet med dagens transportformer. På lengre sikt kan vi se  
78 for oss nye strekninger etablert som hurtigtog. Vi foreslår videre å forenkle  
79 organiseringen ved å etablere et nasjonalt jernbaneselskap som kontinuerlig  
80 måler sin effektivitet opp mot internasjonale, europeiske standarder. Vekk med  
81 anbudsprosessene med andre ord. Salderingen for jernbanesatsingen ligger i å  
82 avvikle mang store firefeltsprosjekt og å fjerne selskapet Nye Veier.

83

84 d) Fly. Elektrisk drevne fly på kortbanenettet og i form av el- sjøfly vil ha et  
85 potensiale. Vi må følge denne utviklingen nøye, men alt tyder pr i dag på at det er  
86 de korte turene som vil være mest aktuelle med denne teknologien.

87 --

88 Oppsummert – dagens transportløsning for gods og personer i Norge peker i all  
89 hovedsak på vei. Ja det gjøres selvsagt mye både innen bane og båttrafikk, men vi synes  
90 det går for sakte. Hele satsingen rundt prosjektet «Fremtidens hurtigbåter» er stilt i bero.  
91 Vi vil jobbe knallhardt for at dette kommer tilbake, men vi ønsker også å løfte blikket.

92 Da snakker vi særlig om de store veiprojektene som i dag etableres kanskje særlig på  
93 Østlandet. Det å tenke seg at alt gods skal gå på trailer i Norge betinger egentlig en svært  
94 stor grad av firefelts veier av framkommelighets og sikkerhetsmessige grunner. En slik  
95 løsning er ekstremt dyr, og vi ser det spesielt i det famøse Hordfastprosjektet. Den  
96 innebærer også store utslipp både i bygge- og driftsfasen, og voldsomme naturinngrep.  
97 Veiløsningen som de store partiene går inn for er med andre ord kanskje den dyreste og  
98 mest miljøfiendtlige av alle samferdselsløsninger vi kan se for oss. Noe godstransport vil  
99 fortsatt gå pr trailer/vei, men gode skiftemuligheter mellom bil og bane (kontainerskift) er  
100 helt avgjørende. Mest mulig gods bør gå på bane og båt.

101 Ved siden av den sivile trafikken, vil en elektrifisering av transporten også bety mye i  
102 forsvarspolitisk sammenheng. Stillestående fartøyer på havet er avgjørende, effektiv  
103 togtransport likeså. Det nye nordiske forsvarssamarbeidet blir en viktig forutsetning også  
104 i sammenheng.

105

106 Vi lanserer her en helt alternativ strategi, egentlig i stor grad i overenstemmelse med SVs  
107 tidligere, nåværende og foreslåtte program – men det er viktig å få dette perspektivet  
108 fram. Dette gjøres nå fordi ny teknologi gir muligheter, skipstunnelen på Stad kommer og  
109 klima- og naturødeleggelses-trusselen er overhengende.