



DE GRØNNES NASJONALE TRANSPORTPLAN 2022-2033

Transport for mennesker og miljø

miljøpartiet
de grønne

FORORD

Miljøpartiet De Grønnes alternative transportplan viser hvordan norsk samferdsel kan se ut om vi setter mennesker og miljø først. Vi har tatt utgangspunkt i regjeringens nasjonale transportplan for 2022 til 2033, men prioriterer jernbane til alle deler av landet, barnevennlige byer og tettsteder, og raskere omstilling til utslippsfri transport på land, i vann og i lufta.

Pengene vi bruker på grønn transport henter vi i hovedsak fra de store motorveiplanene. Da tar vi vare på naturen samtidig som vi kutter utslippene av klimagasser og frigjør penger til kollektive løsninger som kommer alle til gode - uavhengig av klimaengasjement og økonomisk situasjon.

De Grønne har kun én stortingsrepresentant, men vi lager et helhetlig alternativ til regjeringens forslag som viser at det grønne skiftet er mulig. Som eneste parti viser vi hvordan Norge kan nå klimamålene, med hjelp av en ansvarlig og framtidsrettet transportpolitikk.

God lesning!

03. juni 2021

INNHold

KAPITTEL 1. FRA ORD TIL HANDLING	6
Våre mål for grønn, nasjonal transportplan	7
Hovedsatsinger	7
Økonomiske prioriteringer	9
Klima og natur	10
Teknologi for bærekraftig transport	13
Metode og forbehold	15
<hr/>	
KAPITTEL 2: JERNBANEN TIL ALLE DELER AV LANDET	16
Ti grep for bedre togtilbud NÅ	18
Tog til Europa - en nordisk jernbaneplan	18
Nasjonal lyntog-plan	18
Halve NTP til jernbanen	19
Bom-for-tog	19
Jernbanen skal bli ryggraden i det norske transportsystemet	20
Korridor 0, 1 og 2: Oslo - Gøteborg/Stockholm	21
Korridor 3: Oslo - Stavanger	23
Korridor 4: Oslo - Bergen	24
Korridor 5: Oslo - Trondheim	24
Korridor 6: Trondheim - Tromsø	25
Andre satsinger på jernbane	26
<hr/>	
KAPITTEL 3. BARNEVENNLIGE BYER OG TETTSTEDER	29
Byer for mennesker, ikke biler	30
Hovedprioriteringer byer og tettsteder	30
Store kollektivprosjekter i byene	31
Byveksttaler til storbyene	31
Satsing på mellomstore byer	32
Grønne bygdemiljøpakker	32
Bybåter i byer og tettsteder	32
De Grønnes sykkeløft	33
Enklere og tryggere å bruke beina i hverdagen	34
Mikromobilitet i byene	35
Fra motorveier for biler til gater for mennesker	35
Uten bomringer når vi ikke klima- og miljømålene	36
Nullutslippssoner og andre tiltak med god miljøeffekt	37
Selvkjørende biler - en trussel eller mulighet for byene	37
<hr/>	
KAPITTEL 4: TA BEDRE VARE PÅ VEIENE VI HAR	38
Tryggere veier, ikke flere motorveier	40
Satsing på trafiksikkerhet, skredsikring, drift og vedlikehold	41
Store veiprojekter stoppes og nedskaleres	42
Grønnere transport og økt mobilitet	43

Flere gang- og sykkelveier langs fylkesveier og riksveier	44
Kollektivtiltak og universell utforming	44
Nasjonale sykkel-turistveier	44
Miljø, klima og natur	45
Elbiler og utslippsfri næringstransport	45
Busspakke - et kollektivtilbud tilpasset distriktene	48
Tilskudd riksvei - ferjer og bompenger	49
Nye Veier AS	49

KAPITTEL 5. UTSLIPPSFRI KYSTTRANSPORT	50
Drift, vedlikehold og større utstyrsanskaffelser	51
Farvannstiltak	52
Mer gods på sjø og bedre ladeinfrastruktur	52

KAPITTEL 6. KLIMAVENNLIG LUFTFART	56
Avgiftene på flyreiser må opp, men ikke like mye overalt	58
Nei til nye flyplasser	58
Avinor og taxfree	59
Kortbanenettet er bussen i distriktene	59
Elektrifisering av luftfarten	60
Luftfarten inn i NTP	60

VEDLEGG 1	62
------------------	-----------





1

FRA ORD TIL HANDLING

Da regjeringen la fram forslag til Nasjonal transportplan våren 2021 var forventningene høye. I forkant slo Klimameldingen fast at utslippene fra transportsektoren skal halveres innen 2030. Nasjonal Transportplan ble den første testen på om regjeringen ville følge opp sine egne målsetninger i praksis gjennom en nødvendig omlegging av norsk samferdselspolitikk. Slik ble det ikke.

Klima- og naturkrisen er her nå. Det holder ikke å sette mbitisøse mål uten å følge opp med konkret handling. De Grønne vil ta norsk samferdsel i en ny retning, bortfra regjeringens utdaterte motorveiplan og over til en grønn framtid hvor klima, natur og mennesker settes først.

VÅRE MÅL FOR GRØNN, NASJONAL TRANSPORTPLAN

De Grønne vil gjøre Norge til en ledestjerne i den internasjonale klimadugnaden med mål om 95 prosent utslippskutt innen 2035. Vi vil også stanse utryddelsen av arter og bidra til vekst i natur og biomangfold. Dersom vi skal nå disse målene, samtidig som vi sikrer god mobilitet til alle, krever det en radikal endring i måten vi tenker og utvikler samferdsel på.

Nasjonalt transportplan er et av våre viktigste virkemiddel for å løse både klima- og naturkrisen, samtidig som planen gir en unik mulighet til å løfte fram ny miljøvennlig teknologi og bygge mer barnevennlige byer og tettsteder. Vi vil at det skal bli lettere og billigere å ta miljøvennlige valg, også når man er på reise.

Våre mål for grønn, nasjonal transport er derfor:

1. Hensynet til klima, natur og matjord skal være førende for all samferdselsutbygging
2. Byer og tettsteder skal utvikles for mennesker framfor biler
3. Trygge og grønne hverdagsreiser skal prioriteres i distriktene
4. Utslippsfri næringstransport på land og i vann
5. Teknologit utviklingen skal gi økt mobilitet, bærekraftig og rettferdig samferdsel

HOVEDSATSINGER

Vi snur regjeringens prioriteringer på hodet, som innebærer at hovedvekten av investeringene flyttes fra økt veikapasitet til mer kollektiv, sykkel og gange. Vi har basert våre prioriteringer på samme kostnadsramme som regjeringen. Det innebærer at vi opprettholder et realistisk kostnadsnivå, samtidig som vi gjør radikale omprioriteringer for å nå målene.

7

Våre viktigste satsinger er	
Billigere og bedre kollektivtransport	<ul style="list-style-type: none">• Vi kutter prisen på kollektivtransport med 20 %• Dobling i tilskuddet til byvekstavtaler• 80 % statlig finansiering av store kollektivprosjekter
Raskere jernbane til hele landet og til utlandet	<ul style="list-style-type: none">• Raskere tog Oslo- Bergen/Trondheim/Stavanger• Satsing på InterCity, "Genistreken" og ny Oslostunnel• Vi bygger Nord Norgebanen og elektrifiserer Nordlandsbanen• Høyhastighetsbaner mellom Oslo-Stockholm og Oslo-Gøteborg
Sykkelsatsing i byer og tettsteder	<ul style="list-style-type: none">• Stortilt satsing på elsykler, 1 milliarder i elsykkelpakke• Vi bygger supersykkelveier inn til byene• Over 23 milliarder til å bygge mer sykkelvei
Et løft for tryggere veier, økt vedlikehold og bedre ladenett	<ul style="list-style-type: none">• 10 000 hurtigladere langs veiene i hele landet innen 2025 og stortilt satsing på utslippsfri næringstransport• 11 milliarder ekstra til fylkesveiene, mer penger til ras- og skredsikring• Kraftig satsing på trygge og barnevennlige byer og tettsteder• Naturnøytral og fossilfri utbygging av nye veier
Utslippsfri transport på vannveiene	<ul style="list-style-type: none">• 4 milliarder til satsing på utslippsfrie ferjer og hurtigbåter• Økt tilskudd til miljøvennlige havner• Mye mer gods fra vei til sjø

Klima, natur og matjord

De Grønne vil ha raskere elektrifisering av bil, buss, fly, båt og næringstransport, og mer gods over fra vei til bane og sjø. Vi sier nei til nye motorveier og ja til å ta bedre vare på de veiene vi har. Våre transportløsninger skal være naturnøytrale og utslippsfrie, og bygge på areal- og energieffektive løsninger. Sykkel og gange, jernbanen og kollektivtrafikken er grunnlaget for en sosialt rettferdig samferdselspolitikk, som gir økt mobilitet og samtidig tar vare på natur og klima.

Byer og tettsteder for mennesker framfor biler

De Grønne vil la barna komme først i utviklingen av byene og tettstedene våre. Det betyr mindre plass til bilen og mer plass til lek, opphold, trygge skoleveier og grøntområder. Sykkel, buss og bane skal være det enkleste og rimeligste alternativet for de fleste reiser, og mens biltrafikken reduseres øker livskvaliteten med mindre støy og luftforurensing, og tryggere og triveligere byrom.

Trygge og grønne hverdagsreiser i distriktene

By og distrikt kan ikke behandles helt likt. Der befolkningsgrunnlaget er tynt må det finnes gode alternativer med fleksible kollektivtilbud, og et godt utbygd ladenett - for det skal være lett å velge elbil også i distriktene. Oppgradering av fylkesveier, flere gang- og sykkelveier og ras- og skredsikring er blant våre viktigste tiltak for tryggere hverdagsreiser i distriktene.

Utslippsfri næringstransport på land og vann

En forflytning av gods fra vei til sjø og bane gir stor klimagevinst jo tidligere det gjennomføres. Det bidrar også til reduksjon i støy og luftforurensning, mindre utslipp av mikroplast, færre trafikkulykker samt effektiv arealbruk. Teknologien for utslippsfri transport har kommet langt, men tempoet i omstillingen må opp, med utbygging av ladeinfrastruktur og støtte til aktører som går foran i å ta i bruk ny teknologi.

Teknologi for større bevegelsesfrihet, bærekraftig og rettferdig samferdsel

Ny teknologi og nye måter å samhandle på vil føre til den største samferdselsrevolusjonen i moderne tid. Digital trafikkregulering, selvkjørende biler og autonome skip, mikromobilitet og kjøp av transporttjenester er noen av stikkordene. Likevel ser vi at det kan ta lang tid før førerløse biler og elektriske fly kan erstatte dagens forurensende løsninger. Fremtidsteknologi må derfor ikke bli en hvilepute, men et mål vi styrer etter og planlegger for, mens vi også gjennomfører andre nødvendige løsninger som sparer natur og utslipp.

ØKONOMISKE PRIORITERINGER

De Grønne bruker totalt ca 1158 milliarder kr på samferdsel i perioden 2022–2033, mot regjeringens forslag på 1200 milliarder kr. Av dette har vi et merforbruk på omtrent 20 milliarder statlige kroner utover regjeringens forslag, men totalt 42 milliarder mindre enn regjeringen når bompenger er inkludert. Fordelingen mellom riksveier, fylkesveier, jernbane, byer og tettsteder, kyst og luftfart er som følger:

Samletabell alle formål*	Regjeringens forslag (tusen mill)	De Grønnes forslag (tusen mill)	Differanse (tusen mill)
Riksveier	509 952	317 722	–192 230
Fylkesveier	52 440	63 440	11 000
Byer og tettsteder	80 064	120 822	40 758
Jernbane	393 000	566 880	173 880
Kystforvaltning	32 880	40 973	8093
Lufthavner	4656	3006	–1650
Satsinger på tvers av transportsektorene	3024	3224	200
Sum statlige midler NTP	1 076 016	1 096 086	20 070
Annen finansiering (bompenger)	123 600	41 509	–82 091
Bompenger til jernbane	0	19 980	19 980
Sum stat og bompenger NTP	1 199 616	1 157 575	–42 041

*Jf tabell 10.1 i regjeringens NTP

Som følge av at vi kutter og nedskalere store motorveiprosjekter så reduseres den fremtidige bompengebelastningen betydelig, og vi flytter til sammen 192 milliarder kroner fra riksveier til andre formål. Bompengereduksjonen er hovedårsaken til at vi samlet sett bruker mindre penger enn regjeringen. Regjeringen vil kreve inn over 123,6 milliarder kroner i bompenger, mens vi henter inn 61,5 milliarder - altså sparer bilistene over 60 milliarder i framtidige bompenger med vårt opplegg. Men vi foreslår også to grep for å hente inn bompenger til finansiering av jernbane og vei:

1. Bompengandelen øker fra rundt 30 til 50 prosent i veiprosjektene som skal bygges
2. Vi henter inn bompenger på eksisterende veistrekninger mellom de store byene, total 20 milliarder, for å bygge ut jernbanen i disse korridorene (nærmere omtale i jernbanekapitlet).

Det statlige merforbruket skyldes i hovedsak store kostnadsøkninger på jernbanen, men også økt satsing på kollektiv, sykkel og gange i byer og tettsteder. Satsingene er helt nødvendig for å ta norsk samferdsel inn i en grønn framtid. Det gir god byutvikling, forutsigbarhet for næringsliv og folk, et mer sosialt rettferdig transporttilbud, og en rekke positive ringvirkninger

folkehelse, natur og klima. Det gjør at vi aksepterer noe høyere statlige bidrag til jernbanen og til de store kollektivprosjektene.

Samtidig omprioriterer vi kraftig innenfor veisatsingen, med mer penger til ras- og skred-sikring, trygge skoleveier, opprustning av fylkesveiene og utrulling av ladeinfrastruktur, for å nevne noe. Samlet vil det norske veinettet få et betydelig løft med vårt opplegg, ved å ta bedre vare på de veiene vi har, framfor å bygge nye motorveier.

KLIMA OG NATUR

De Grønne vil kutte 95 prosent av klimagassutslippene innen 2035. Det krever finansiell oppfølging og tøffe prioriteringer, men også vitenskapelig fundert kunnskap om hvilke tiltak som gir reelle kutt og hvilke tiltak som kan gi økte utslipp. Dessverre har regjeringen sviktet i å levere nødvendig informasjon om hvordan Nasjonal Transportplan (NTP) skal bidra til å løse klima- og naturkrisen.

Regjeringen vet ikke klimaeffekten av NTP

Regjeringen la våren 2021 fram to av de viktigste stortingsmeldingene dette tiåret: Klimameldingen og Nasjonal transportplan. Her slås det fast at utslippene av klimagasser fra transportsektoren skal halveres innen 2030¹. I 2019 var utslippene fra transport på over 14 mill. tonn CO₂. Utslipp fra veitrafikk utgjør over halvparten av dette. Klimameldingen legger derfor opp til at store deler av klimakuttene skal skje i veitransporten.

10

Regjeringens hovedvirkemiddel for å kutte i utslippene er økt CO₂-avgift, i tillegg til mer biodrivstoff, flere elbiler og sterk tro på at markedet løser etterspørselen etter klimavennlig transport. Men samtidig styrer de etter en politisk plattform som sier at de skal kompensere for økt CO₂-avgift ved å sette ned veibruksavgiften. Regjeringens aller viktigste virkemiddel for å kutte klimagassutslippene, blir med det betydelig svekket. Da skulle man tro at Nasjonal transportplan ville inneholde et troverdig og konkret klimabudsjett som forteller oss hvordan regjeringen har tenkt å kutte utslippene på andre måter.

De Grønne mener at klima og natur må være et grunnleggende premiss i en ny nasjonal transportplan, både for hvilke prosjekter som prioriteres og hvordan prosjekter gjennomføres. Det skulle ikke være mulig å legge fram en transportplan i 2021 til 1200 milliarder kroner uten et troverdig klimabudsjett. Likevel er det nettopp det regjeringen har gjort.

Regjeringen skriver i NTP at utslippseffekten som følge av endret transportomfang², drift og vedlikehold av prosjekter med oppstart i første seksårsperiode er beregnet til -37 400 tonn CO₂ i åpningsåret (satt til 2026). Men i beregningene for årene 2026, 2030 og 2050 er verken alle prosjektene, eller beregninger for hele livsløpet ved bygging drift og vedlikehold av ny infrastruktur, inkludert. Herunder:

- Utslipp fra Nye Veier sine motorveiprojekter vises kun for 2026, ikke for 2030 og 2050, og er ikke lagt til den hevdede utslippsreduksjonen på 37 400 tonn CO₂. Dette på tross av at Nye Veier står for de største veiutbyggingene i Norge
- Utslipp fra anleggsfasen, materialbruk og nedbygging av myr, skog og dyrka mark er holdt utenfor oversikten
- Utslipp fra Avinor og Kystverket sine investeringer, og utslipp fra prosjekter med oppstart i andre halvdel av NTP-perioden, er heller ikke inkludert

1. Naturvernforbundet påpeker at regjeringens mål om å halvere sektorens klimagassutslipp innen 2030, sett i forhold til 2005, tilsvarer en reduksjon på bare 35 prosent når vi ser det i forhold til 1990-nivået. Det er langt unna behovet på 53 prosent.

2. Det er prosjektene som har større endringer i transportomfang som gir de største endringene i CO₂- utslipp, noe som tilsier at økt trafikk gir økte utslipp, tross elektrifisering av bilparken

I tillegg til dette er ikke de samfunnsøkonomiske analysene i forarbeidene til NTP oppdatert med en CO₂-pris som er i tråd med regjeringens eget 2030-mål om 2000 kr per tonn CO₂. De store manglene i utslippsberegningene og nyttevurderingen av prosjektene, gjør at vi ikke vet den reelle klimaeffekten av Nasjonal Transportplan, og gjør også at sammenligninger mellom prosjekter og alternativer til veiutbyggingen, blir umulig.

NTP gir store tap av natur med økte utslipp

Som grunnlag for NTP har transportetatene og Miljødirektoratet vurdert natur- og klimakonsekvenser av nye prosjekter i transportplanen³. Rapporten viser at utslippene fra nedbygging av flere titalls tusen dekar myr, jordbruks- og skogarealer til nye store veiprosjekter vil slippe ut 2-4 millioner tonn CO₂. Dette kommer i tillegg til alle de andre utslippene forbundet med å bygge og drifte de nye veiene. I tillegg kommer også utslipp fra prosjekter som anses som bundet gjennom tidligere transportplaner, men som ennå ikke er igangsatt. Det gjelder blant annet store utbygginger på E18 og E39 gjennom Telemark, Agder og Rogaland.

Forarbeidene til NTP er også nøkterne i vurderingene av utslipp fra myr. Mange steder, særlig på Vestlandet hvor det planlegges ny ferjefri E39, er myrene mye dypere enn det som ligger til grunn for beregningene⁴. Siden myrer er særlig karbonholdige, betyr dette at utslippene fra nedbygging av myr trolig vil bli langt større enn det som fremgår av regjeringens tall.

Heller ikke det totale omfanget av naturinngrep er gjort rede for av regjeringen i NTP. Dette er alvorlig med tanke på naturkrisen som verden står i. Selv skriver de at "Samferdselsprosjekter skal ikke planlegges gjennom verneområder (..)”. Likevel er det nettopp det de gjør. De mest alvorlige eksemplene på dette er planlegging av ny motorvei gjennom Lågendeltaet naturreservat ved Lillehammer og ny E16 og Ringeriksbane gjennom vernede våtmarksområder i Ringerike og Hole. I tillegg skal ny E39 bygges gjennom kystregnskogen på Tysnes i Vestland fylke - et område som ikke er vernet, men som Naturvernforbundet har foreslått opprettet som ny nasjonalpark⁵, nettopp på grunn av de unike naturverdiene.

11

De Grønnes sju grep for å kutte klimagassutslippene og stoppe tapet av natur

Vår grønne transportplan er en plan for hvordan vi kommer oss frem i fremtiden uten å ødelegge den. De viktigste grepene vi gjør for å kutte utslippene er:

1. Stopp i byggingen av nye motorveier og flyplasser ⁶ , og stopp i nedbygging av natur	Vi stopper eller nedskalere 36 store veiprosjekter, i hovedsak store motorveier, som vil gi enorme inngrep i verdifull natur og matjord, økning i biltrafikken og mer gods på veiene. Vi sier også nei til nye flyplasser i Mo i Rana og Bodø og nei til tredje rullebane på Gardermoen. De Grønne innfører krav om naturnøytral utbygging for alle transportprosjekter.
2. Storstilt satsing på jernbanen i alle deler av landet	De Grønnes satsing på raskere tog mellom de store byene i Sør-Norge og til Sverige, flere avganger og redusert reisetid i pendlingsområdet til byene gir mulighet for betydelig overføring av persontrafikk og gods fra vei og fly til jernbane. Utbygging av jernbane er mye mer arealeffektivt enn utbygging av motorvei: en dobbeltsporet jernbane vil ha under halvparten av arealbeslaget til en 4-felts motorvei per løpemeter, mens transportkapasiteten er vesentlig større ⁷ .

3. <https://www.regjeringen.no/contentassets/5a0bb3ce451a491f9648322a33f19bfff/klimaeffekt-av-virksomhetenes-prioriterte-prosjekter-i-ntp-2022-2033-web.pdf>

4. <https://www.nrk.no/norge/xl/klimabombene-ingen-tenkte-pa-1.15217036>

5. <https://naturvernforbundet.no/getfile.php/13165683-1616500772/Fylkeslag%20-%20Hordaland/Brosjyurer/Nasjonalpark%20-%20ikke%20motorvei%2C%202020.pdf>

6. Samferdselsdepartementet (2021) opplyser at årlig endring i klimagassutslipp fra økningen i flytrafikken som følge av den nye lufthavnen ved Mo i Rana er av Avinor beregnet til om lag 500 tonn per år. Flyttingen av Bodø lufthavn er ikke forventet å gi økning i flytrafikken. Det er ikke beregnet klimagassutslipp fra anleggsfasen, materialbruk og arealbeslag.

7. <https://www.regjeringen.no/contentassets/37fd1f521f444b7e8edc23044f9899de/jernbanedirektorats-svar-oppdrag-1-komplett.pdf>

3. Redusert biltrafikk og mer kollektiv, sykkel og gange	Mindre veibygging, redusert biltrafikk i byene og betydelig satsing på kollektiv, sykkel og gange gjennom økte tilskudd til byvekstavtaler, tilskudd til mellomstore byer og bygdemiljøpakker fremmer mer klimavennlig transport for flertallet av befolkningen.
4. Overføring av gods fra vei til energieffektive transportmidler på sjø og bane	De Grønne satser stort på godsoverføring fra vei til jernbane og sjø ⁸ . Elektrisk jernbane, T-bane og trikk er de mest areal- og energieffektive framkomstmidlene vi har. Med samme energimengde transporterer disse dobbelt så mange personer som bensindrevne personbiler og fire ganger så mange som fly ⁹
5. Billigere å velge miljøvennlig, dyrere å velge forurensende transport	De Grønne vil sikre at det alltid er billigere å reise med regiontog enn med fly og bil, og legge til grunn at forurenser betaler, som innebærer at klimafiendtlig flytrafikk og veitransport prises høyere enn klimavennlig transport med tog, buss og elbiler. Reduserte kollektivpriser, høyere bompenger og innføring av flyseteavgift mellom storbyene er sentrale virkemidler.
6. Raskere overgang til utslippsfri ¹⁰ transport på vei, bane, sjø og luft, og utslippsfrie byggeplasser	De Grønne vil fase ut salg av nye fossile personbiler og motorsykler innen 2023, nye fossile varebiler innen 2025 og halvparten av nye fossile lastebiler innen 2027. Vi satser også på elektrifisering av alle jernbanestrekninger innen 2030, betydelig satsing på elfly i Nord-Norge og på Vestlandet, økt takt i utbyggingen av ladenettet for elbiler og tungtransport, og krav om utslippsfrie ferjer og hurtigbåter ¹¹ . Alle byggeplasser skal være fossilfrie innen 2025 og utslippsfrie innen 2030.
7. Bruk av natur- og klimabudsjetter og vekting av klimagassreduksjon i samfunnsøkonomiske analyser og offentlige anbud	De Grønne vil bruke det offentliges innkjøpsmakt til å stille miljø- og klimakrav i alle deler av transportsektoren, både knyttet til direkte og indirekte utslipp fra bygge- og anleggsfasen, materialbruk, driftsfase og vedlikehold. I tillegg skal klimabudsjetter fremgå av alle transportprosjekter, og de reelle konsekvensene for klima- og natur vektlegges sterkere i de samfunnsøkonomiske nyttevurderingene. Arealkonsum bør også være en del av prioriteringskriteriet for nye transportprosjekter sammen med klimagassutslipp

8. Samferdselsdepartementet (2021) opplyser at dersom målet om å overføre 30 prosent av gods over 300 km fra veg til sjø og bane innen 2033 nås, vil dette innebære en utslippsreduksjon på ca. 0,48 mill. tonn CO₂.

9. <https://www.ssb.no/energi-og-industri/artikler-og-publikasjoner/fly-bruker-4-ganger-saa-mye-energi-som-tog>

10. Biodrivstoff regnes i Norges klimaregnskap som utslippsfritt. Men biodrivstoff kan ha store indirekte og negative natur- og klimakonsekvenser. De Grønne ønsker derfor ikke bruk av biodrivstoff som er dyrket på matjord, eller som bidrar til å ødelegge regnskog og andre viktige og verdifulle økosystemer.

11. Klimakur 2030 viser at reduserte CO₂-utslipp som følge av overgang til nullutslipp for fylkesferjene er beregnet til 1,4 mill. tonn akkumulert over perioden 2021-2030. For hurtigbåtene ble det beregnet et teoretisk utslippsreduksjonspotensial på 0,5 mill. tonn CO₂-ekvivalenter akkumulert over perioden 2021-2030. Utslippskutt fra riksveiferjene kommer i tillegg. I 2016 var utslippene på 264 000 tonn CO₂-ekvivalenter. Men siden den gang har betydelige deler av ferjedriften gått over til null- og lavutslippsløsninger.

TEKNOLOGI FOR BÆREKRAFTIG TRANSPORT

Norske forbrukere har omfavnet elsykkelen og transportselskaper har investert i større el-lastesykler. Det kommer også stadig bedre elektriske ståhjulinger, sparkesykler, mopeder, rulleskøyter med mer. Norge mangler imidlertid en helhetlig politikk og visjon for mikromobilitet. En slik politikk må utvikles sammen med politikken for den raske utviklingen av førerløse kjøretøy, taxidroner og kunstig intelligens innen transportfeltet. Samlet sett betyr det at elektrifisering, mikromobilitet, samhandling og autonomi er fire viktige teknologitrender som forventes å radikalt endre transportsektoren.

Disse trendene er beskrevet i regjeringens forslag til NTP, men har i likhet med klima og naturmål, i alt for liten grad fått en konsekvens for prioriteringene. En annen svakhet ved regjeringens forslag til NTP er at den mangler et overordnet mål for mindre arealbruk og et strategisk mål for bruk av ny teknologi for å redusere transportbehov og arealbruk, og øke attraktiviteten til gange, sykkel, kollektiv og mikromobilitet.

De Grønne mener at Norge må innføre bærekraftig bevegelsesfrihet som et overordnet prinsipp i en revidering av Nasjonal Transportplan, for å prioritere kollektivtrafikk, gåing, sykling og mikromobilitet framfor biltrafikk i storbyene. For å oppnå dette skal all samferdsplanlegging, -forskning og -teknologiutvikling målrettes mot økt elektrifisering, mikromobilitet, konnektivitet og autonomi.

Elektrifisering, som har kommet langt for sykkel- og bilparken og ferjene i Norge, vil spre seg til busser, varebiler, lastebiler, skip og fly, som et svar på landets internasjonale klimaforpliktelser. Konnektivitet beskriver et transportsystem der transportmidlene alltid er på nett og kommuniserer med hverandre og med infrastrukturen. Autonomi handler om at transportmidlene blir selvkjørende, både til lands, til vanns og i luften. De grønne mener at Norge må utnytte disse mulighetene for å få et transportsystem med lavere utslipp, lavere kostnader, mindre arealbruk, bedre tilgjengelighet og økt sikkerhet.

Overordnet skal NTP legge om transportsektoren for framtida. Teknologi som reduserer behovet for transport, og dermed reduserer behovet for investeringer i ressurskrevende infrastruktur, skal alltid vurderes, prioriteres og aktivt utvikles. Spesielt skal Norge prioritere utvikling av ny transportteknologi som kan muliggjøre bedre og billigere kollektivløsninger i og utenfor byene.

Vi står midt i en samferdselsrevolusjon. Allerede gjør el- og transportsyklar sine inntog i byene, og el-ferger likeså langs hele kysten. Om få år kan vi få selvkjørende biler, elfly, høyhastighetstog og kanskje til og med hyperloop mellom storbyene i Norge og i Norden. Smart trafikkstyring, varelevering med droner og bimodal elektrisk togdrift er eksempler på teknologi som skal få oss over i en grønnere transportvirkelighet. Det må derfor forskes mer på nullutslippsteknologi vi trenger på havet og i lufta. Vi vil akselerere en lovende revolusjon innen fornybar båtteknologi gjennom sterke insentiver tilsvarende elbilpolitikken i Norge.

Det er derfor essensielt at Norge ikke investerer tungt i natur- og klimaødeleggende samferdselsinfrastruktur som motorveier og flyplasser, som vi i enda mindre grad enn i dag kommer til å trenge på grunn av ny og smartere samferdselsteknologi og et redusert reisebehov på grunn av en pågående digital revolusjon i arbeidsliv og personlige relasjoner. Vi vil derfor legge om samferdselspolitikken slik at Norge ligger i front i å ta i bruk nye teknologier som effektiviserer transport, gir mindre naturtap og beslaglegger mindre areal, som ny tunnelboretteknologi, maglev-tog, hyperloop o.l. Ved nye transportplaner må nye, banebrytende teknologier vurderes i langt større grad enn det gjøres i dag.

De grønne setter av 200 mill. kroner utover regjeringens forslag til utvikling av smartere transport, og vil i tillegg bruke det offentliges innkjøpspolitikk mye mer aktivt som en driver for bærekraftig samferdselsteknologi, blant annet ved å:

- kreve utslippsfrie kjøretøy i alle offentlige kontrakter og anbud
- innlemme autonome kjøretøy som del av kollektivtilbudet der dette kan føre til mer miljøvennlig og effektiv transport og totalt færre kjøretøy på veiene
- stille klimakrav til materialer i samferdselsprosjekter og blant annet kreve bruk av “grønn asfalt” ved offentlige anbud
- kreve utslippsfrie fartøy i alle anbud for ferge- og hurtigbåtdrift, og etablere en raus kompensasjonsordning til de fylkene som går foran
- kreve utslippsfri flytransport på kortbanenettet i Nord-Norge og på Vestlandet med mål om rask elektrifisering av alle ruter
- kreve ordninger med hent-meg-busser med utslippsfri transport for å møte passasjerers reelle dør-til-dør transportbehov til rett tid, og sy sammen optimale kjøreruter kontinuerlig

Den elektriske bilen er mer klimavennlig enn fossilbilen og bidrar mindre til forurensing av luften i byer og tettsteder. Men selv om elbilen er en avgjørende komponent i det grønne skiftet, er den for stor, for ressurskrevende og for arealkrevende til at den kan dekke en viktig del av transportbehovet i byer. Fremtidens urbane transport kan bare bli bærekraftig gjennom en kombinasjon av oppgradert kollektivtrafikk, godt helsebringende fotarbeid av befolkningen og ulike former for langt mer energieffektiv, elektrifisert, areal- og ressurseffektiv personlig transport og godstransport.

14

Visjonene om en mer energieffektiv, elektrifisert, areal- og ressurseffektiv transport for folk og gods kan kalles for mikromobilitet – med elektriske og pedaldrevne transportløsninger med egenvekt på opptil noen hundre kilo. Det utelukker vanlige biler, men ikke mindre elektriske firehjulinger, store vare sykler og andre hybrider av ny og gammel transportteknologi. Det er videre spennende visjoner og muligheter gjennom delingstjenester for mikromobilitet og databehandling som kan bidra til utformingen av fremtidens byer, bygder og transportløsninger. Telefoner og innebygde mikroprosessorer og kommunikasjonsenheter sammenkoblet i nettverk kan brukes til planlegging, effektivisering, deling og tjenester for brukerne.

De Grønne vil sørge for raskere utskifting til nullutslippskjøretøy ved å fase ut salg av nye fossile personbiler og motorsykler innen 2023, nye fossile varebiler innen 2025 og halvparten av nye fossile lastebiler innen 2027.

METODE OG FORBEHOLD

De Grønne har svært begrenset utredningskapasitet sammenliknet med regjeringen. Vi har derfor vært nødt til å basere kostnadsberegninger på anslag fra tilgjengelig offentlig informasjon, forarbeider og regjeringens NTP. Forarbeidene til NTP er omfattende, men uoversiktlig og mangelfulle. De gir ingen komplett oversikt over kostnader, klimagassutslipp eller naturinngrep. Det gjør at usikkerheten øker og at vi har vært nødt til å legge til grunn en del forutsetninger i satsingene våre. De aller fleste satsingene og prosjektene er imidlertid basert på siste, tilgjengelige opplysninger om omfang og kostnader, og oppjustert til 2021-kroneverdi.

Alle utregninger foreligger i egne regneark, det er dermed kun hovedtall som presenteres i denne rapporten. Enkelte av de tiltakene vi foreslår krever grundigere utredninger og justeringer. Alle tiltakene her må også sees i sammenheng med satsningene foreslått i vårt alternative statsbudsjettet for 2021. For å gjøre prosessen håndterbar har vi sett hele 12-årsperioden under ett, uten å dele opp prosjektperioden i første og andre seksårsperiode. Enkelte satsinger er imidlertid særlig viktig å komme i gang med tidlig i perioden, og dette er da spesifisert.

JERNBANEN TIL ALLE DELER AV LANDET

Norge er det landet i Europa der folk flyr aller mest innenriks. Lave avgifter på flyreiser og dyre togbilletter bidrar til at flytrafikken utkonkurrerer toget på lengre reiser. Flyrutene mellom de store byene i Sør-Norge er faktisk blant de mest trafikkerte rutene i Europa. Samtidig har vi Vest-Europas tregeste langdistansetog¹². De Grønne vil snu opp ned på dette, og gjøre toget til det foretrukne reisemiddelet mellom de store byene i Norge og Skandinavia.

Det må bli raskere og enklere å reise med toget. De Grønne vil at det alltid skal lønne seg å reise med tog fremfor fly eller bil. Derfor bruker vi omtrent halvparten av pengene i Nasjonal Transportplan til å bygge raskere og bedre jernbane over hele landet.

12. <https://naturvernforbundet.no/samferdsel/norge-landet-med-trege-tog-og-mange-fly-arti-cle37242-139.html>

Våre viktigste satsinger	Hvorfor er toget så viktig for MDG?
Flere dag- og nattog mellom de store byene, og sette opp nattog til København og videre til kontinentet	Jernbanen er bra for mennesker og miljø, og bør være ryggraden i det norske transportsystemet.
Billigere togbilletter og enklere å reise med barn og sykkel	Jernbanen kan frakte veldig mange mennesker og mye gods på et relativt lite areal. En dobbeltsporet jernbane har like stor kapasitet som en ti-felts motorvei! ¹³
Ny jernbanetunnel under Oslo og dobbeltspor til Fredrikstad, Hamar og Porsgrunn	Ett godstog erstatter inntil 32 lastebiler på veiene. På strekningen Oslo-Kristiansand tilsvarer det et kutt på 11 tonn CO2 og 6,5 kg mikroplast. ¹⁴
Nye dobbeltspor Bergen - Voss, Stavanger - Jæren og Trondheim - Stjørdal	Jernbanen er utslippsfri og energieffektiv, og den kan konkurrere med fly på mellomlange strekninger.
Storstilt satsing på Nord Norge-banen	Selv om biler og etter hvert busser og lastebiler vil bli utslippsfri, så vil det kreve enorme inngrep i naturen og i byene våre dersom vi velger å løse all transport på veiene. Toget er derfor helt nødvendig for å sikre god byutvikling, og redusert bilbruk i og rundt de store byene.
Kortere reisetid og flere avganger på toget mellom Oslo-Bergen, Oslo-Trondheim og Oslo-Kristiansand/ Stavanger	
Høyhastighetsbane til Stockholm og Gøteborg	
Erstatte alle fossildrevne togstrekninger med nullutslippsløsninger	

13. <https://www.framtiden.no/aktuelt/transport/fem-ganger-sa-mye-motorvei-som-jernbane.html>
14. BaneNOR. Presentasjon i møte med MDG 14.04.2021

TI GREP FOR BEDRE TOGTILBUD NÅ

Det haster med å snu utviklingen fra forurensende bilbruk og luftfart til miljøvennlige togreiser både for pendlere inn til de store byene og for lengre reiser mellom landsdeler og til utlandet. Men det er tidkrevende å bygge ut jernbanen, tid vi ikke har om vi skal nå De Grønnes mål om 80 % kutt i klimagassutslippene innen 2030. Toget må derfor bli et reelt alternativ til fly og bil allerede nå.

De Grønne vil ha 10 strakstiltak som raskt kan løfte jernbanens konkurranseevne uten å være avhengig av større utbygginger:

1. Kutte prisen på all kollektivtransport, inkludert tog, med 20 %
2. Gjøre det billigere for barn, ungdom og familier å reise med tog ved at flere barn får reise gratis og ved at rabatten for ungdom opp til 16 år økes
3. Gratis å ta med sykkel på toget, og innkjøp av vogner tilpasset sykkel
4. Innføre nattog og korresponderende dagtog til København og videre til Europa, samt en betydelig forenkling av ruteinformasjon og billett kjøp på tvers av landegrensene.
5. Flere nattog og flere avganger på dagtid mellom de store byene i Sør-Norge
6. Opprette en innenlands interrail-billett for rimelige togferier i Norge
7. Avvikle taxfree-ordningen på flyplassene og innføre taxfreesalg på grensekryssende tog
8. Innføre klimaavgift på flyreiser som reflekterer den faktiske skaden på klima og natur
9. Delfinansiere utbygging av jernbanen ved å innføre bompenger på hovedveiene mellom de store byene i Sør-Norge og på grensen til Sverige
10. Integrere Flytoget i det ordinære jernbanetilbudet i Oslo-området, slik at kapasiteten kan utnyttes bedre

18

TOG TIL EUROPA - EN NORDISK JERNBANEPLAN

Norge er avhengig av et tett samarbeid med våre naboland for å sikre et godt togtilbud til utlandet. Grensekryssende tog i Nord-Norge, Trøndelag og på Østlandet lider i dag under manglende politisk vilje til å løfte blikket utover landegrensene. De Grønne vil ha et tettere og mer forpliktende samarbeid med våre naboland for å sikre bedre togforbindelser mellom Norge og Europa. De Grønne vil derfor ta initiativ til en felles nordisk jernbaneplan for et bedre togtilbud, mer gods på bane mellom landene og utvikling av et nettverk av høyhastighetsbaner mellom de nordiske storbyene og til Europa. Planen må vurdere ulike finansieringsmodeller og ny teknologi, for eksempel Hyperloop, Skytran og Maglev-baner, som kan bidra til reduserte klimagassutslipp og naturinngrep, og konkurransedyktige reisetider mot fly.

NASJONAL LYNTOG-PLAN

De Grønne vil ha en nasjonal plan for et framtidig lyntognett. Planen må utrede lyntog Oslo-Stockholm og Oslo-Gøteborg (i sammenheng med en nordisk jernbaneplan), og Oslo-Bergen¹⁵/Trondheim/Stavanger med aktuelle grenbaner¹⁶. De første strekningene kan bli gjort klare for prinsippvedtak om bygging i kommende stortingsperiode. Vi har satt av statlige midler til å starte bygging av de første høyhastighetslinjene mot Sverige i NTP-perioden og er åpne for at private kan finansiere, prosjektere og bygge slike konsepter. I tillegg til helt nye baner bør utredningen inkludere konsepter som bygger videre på eksisterende baner og planene for å kutte reisetiden på disse strekningene.

15. Høyhastighetsutregningen fra 2012 viser at en høyhastighetsbane Oslo-Bergen er beregnet å koste mellom 210 og 350 milliarder 2021-kroner, avhengig av hvilke linje man velger. Kostnaden ligger på mellom 200-250 milliarder Oslo-Trondheim.

16. Utredning må blant annet inkludere Haukelibanen Oslo-Bergen med avgreining til Haugesund og Stavanger, og en vurdering av denne opp mot opprustning av Bergensbanen og Sorlandsbanen. Høyhastighetsbaner for gods og person kan vise seg å være selvfinansierende gjennom statlige lånegarantier dersom reisetiden kuttes nok til at hovedvekten av flypassasjerene mellom byene i Sør-Norge flyttes over på tog. Men en slik satsing må vurderes opp mot naturinngrepene, klimagassutslippene i byggefasen og hvor raskt utviklingen av elfly vil kunne skje.

HALVE NTP TIL JERNBANEN

Satsingen på jernbane har blitt redusert kraftig i regjeringens forslag til NTP. Det skyldes delvis at mange jernbaneprosjekter har blitt vesentlig dyrere de siste årene. Men den viktigste årsaken er manglende vilje til å satse på miljøvennlig jernbane framfor nye, forurensende motorveier.

De Grønne vil ta jernbanesatsingen til et historisk nivå. Med til sammen 567 milliarder kroner til jernbane bruker vi omtrent 174 milliarder mer enn regjeringen på å bygge en moderne jernbane. Det utgjør omtrent halve NTP-budsjettet fram til 2033.

Vi vil gjennomføre alle prosjektene som er inne i regjeringens forslag til NTP, sikre finansiering til å fullføre flere prosjekter, og sette i gang både planlegging og bygging av en rekke nye prosjekter i den neste 12-årsperioden.

Jernbaneformål	Regjeringens forslag (tusen mill)	De Grønnes forslag (tusen mill)	Differanse (tusen mill)
Forvaltning av jernbanesektoren	7476	8224	750
Kjøp av persontransport med tog	46 800	48 800	2000
Drift, vedlikehold og fornying av jernbanelinjenettet	131 820	139 820	8000
Investeringer i jernbanelinjenettet	206 892	370 036	161 944
Sum jernbanen	392 988	566 880	173 892

19

BOM-FOR-TOG

De Grønne vil innføre bompenger på veistrekninger mellom storbyene i Norge der det går tog, for å finansiere deler av togsatsingen. Dette vil være en stabil inntektskilde som forplikter staten til å utbedre jernbanen på de aktuelle strekningene. Det vil i tillegg bidra til at det blir billigere å reise med tog framfor bil, og dermed styrke konkurransekraften for persontransport og gods på bane. Samme prinsipp gjelder allerede i dag i byene, hvor store deler av inntektene fra bomringen benyttes til drift og investeringer i kollektivtransporten.

De Grønne foreslår å hente inn ca 1,6 mrd. kroner i året, eller 20 milliarder kroner totalt de neste 12 årene fordelt på seks ulike jernbane-korridorer i Sør-Norge. Bompengebelastningen vil bli fordelt ut fra hvor mye trafikk og hvor store investeringer vi skal gjøre på jernbanen i den aktuelle korridoren. Aktuell fordeling kan være:

Oslo-riksgrænse (Gøteborg): 415 mill/året	Oslo-Kristiansand: 410 mill/året	Oslo-Trondheim: 310 mill/året
Oslo-riksgrænse (Stockholm): 210 mill/året	Oslo-Bergen: 210 mill/året	Kristiansand-Stavanger: 110 mill/året

Foruten å bidra til togsatsingen vil bompengene på strekninger som krysser riksgrensen bidra til å senke høye utslipp fra grensehandelen, samtidig som mer av forbruk på blir igjen hos norske bedrifter uten å fjerne avgifter som fremmer folkehelse¹⁷.

JERNBANEN SKAL BLI RYGGGRADEN I DET NORSKE TRANSPORTSYSTEMET

De Grønne mener at jernbanen må utvikles på en kostnadseffektiv måte hvor store investeringer ses i sammenheng over lengre strekninger. Intercity mellom Oslo og Halden, Skien, Lillehammer og Ringerike har bundet opp store midler til jernbanen de siste årene¹⁸. Det er på tide å løfte blikket og se Intercity-satsingen i en større sammenheng med bedre togtilbud mellom de store byene og til utlandet.

Vi har delt jernbanen inn i seks korridorer, og prioritert tiltak som vil gi vesentlig bedre togtilbud rundt de store byene, men også raskere og bedre togtilbud mellom landsdelene. Dette er tiltak som kommer i tillegg til jernbaneprosjekter som regjeringen har lagt inn i NTP.

20

Korridor 0: Oslo		
Ny togtunnel Oslo S - Lysaker	20 000 (tusen mill)	De Grønne vil bruke 20 milliarder på å sikre planlegging og bygging med mål om ferdigstillelse i 2037
Korridor 1: Oslo - Gøteborg		
Intercity Østfoldbanen	15 000 (tusen mill)	De Grønne setter av 15 milliarder for å sikre dobbeltspor fra Moss til Fredrikstad og tiltak som gir økt frekvens til Sarpsborg og Halden
Høyhastighetsbane Oslo-Gøteborg	5000 (tusen mill)	Statlig bidrag til en ny høyhastighetsbane mellom Oslo og Gøteborg
Korridor 2: Oslo - Stockholm		
Høyhastighetsbane Oslo-Stockholm	2000 (tusen mill)	Statlig bidrag til en ny høyhastighetsbane mellom Oslo og Stockholm
Korridor 3: Oslo - Stavanger		
Intercity Vestfoldbanen og dobbeltspor til Gulskogen	23 200 (tusen mill)	Regjeringen setter av 10 milliarder til mindre tiltak på Vestfoldbanen. Vi setter av 23,2 milliarder ekstra for å sikre sammenhengende dobbeltspor Oslo-Grenland og dobbeltspor Drammen-Gulskogen (inkl. ny stasjon)
Grenlandsbanen ("Genistreken")	18 300 (tusen mill)	Regjeringen har tatt prosjektet ut av NTP. Vi vil fullfinansiere prosjektet og bruker 18,3 milliarder på å realisere Genistreken

17. <https://www.dagsavisen.no/nyheter/innenriks/2021/05/05/grensehandel-med-store-co2-utslipp-pa-kjopet/>

18. Samferdselsdepartementet opplyser at full utbygging av dobbeltspor til Halden vil koste 63 milliarder kroner, 32,6 milliarder til Skien og 46,8 milliarder til Lillehammer, totalt 142,4 milliarder 2020-kroner. Ringeriksbanen kommer i tillegg.

Jærbanen	16 000 (tusen mill)	De Grønne plusser på 16 milliarder for å bygge nytt dobbeltspor Sandnes-Nærbø, utrede videre dobbeltspor til Egersund og bygge tunnel forbi Drangsdalen
Ålgårdbanen	900 (tusen mill)	De Grønne vil gjenåpne Ålgårdbanen og bruker 900 millioner på å sette i stand banen
Korridor 4: Oslo - Bergen		
Intercity Ringeriksbanen	0	Regjeringen har satt av 25 milliarder til Ringeriksbanen. Vi beholder beløpet, men vil bygge banen via Nittedal
Vossebanen	14 700 (tusen mill)	Regjeringen har satt av midler til ny jernbane Arna-Stanghelle. Vi utvider satsingen til Stanghelle-Voss sånn at det blir ny bane helt fra Bergen til Voss
Korridor 5: Oslo - Trondheim		
Intercity Dovrebanen	15 200 (tusen mill)	De Grønne sikrer midler til dobbeltspor til Hamar samt setter av midler til tiltak som gir to tog i timen til Lillehammer
Tiltak Lillehammer -Trondheim	27 000 (tusen mill)	Reisetiden med tog Oslo-Trondheim må ned. De Grønne vil bruk 27 milliarder på å kutte reisetiden nord for Lillehammer med én time
Korridor 6: Trondheim - Tromsø		
Trønderbanen	10 000 (tusen mill)	De Grønne vil sette av midler til å bygge dobbeltspor mellom Trondheim og Stjørdal
Nord-Norgebanen og utredning av Ishavsbanen	3300 (tusen mill)	De Grønne vil sette av midler til å elektrifisere Nordlandsbanen
Nord-Norgebanen og utredning av Ishavsbanen	30 000 (tusen mill)	De Grønne vil ha fortgang i realiseringen av Nord-Norgebanen og setter av et betydelig beløp til å starte byggingen i denne NTP-perioden

21

KORRIDOR 0, 1 OG 2: OSLO - GÖTEBORG/STOCKHOLM

Korridorene omfatter både Østfoldbanen, Østre linje og Kongsvingerbanen. Oslo er navet i jernbanesystemet i Norge. Tiltak som forbedrer kapasiteten og stabiliteten på jernbanen i Oslo-området, får derfor positive ringvirkninger for jernbanen også andre steder i landet. Det viktigste tiltaket for å tilrettelegge for flere avganger og mer gods på bane er ny tog-tunnel under Oslo sentrum.

Ny tog tunnel Oslo S-Lysaker

Ny tog tunnel under Oslo sentrum skulle opprinnelig stå klar i 2034¹⁹. I regjeringens forslag til NTP er tunnelen skjøvet ut i det blå. De Grønne mener dette er uholdbart. I dag passerer over 1000 tog i døgnet på to enkeltspor gjennom tunnelen²⁰. Det gjør systemet sårbart for hendelser, og kapasiteten er sprengt både for person- og godstransport. Gevinsten av de store investeringene på jernbanen på Østlandet utløses først når kapasiteten økes gjennom Oslo. De Grønne vil derfor prioritere ny tunnel som gir flere avganger, bedre punktlighet og mer gods på bane. Estimert kostnad for prosjektet er 43,9 milliarder kroner²¹ inkludert andre tiltak som gir økt frekvens. Vi setter av 20 milliarder til planlegging og byggestart med mål om åpne ny tog tunnel i 2037.

Intercity Østfoldbanen

Østfold er porten til Europa for landbasert transport av folk og gods. De Grønne vil ha en offensiv satsing både på høyhastighetstog til Europa og et bedre togtilbud til Østfoldbyene. Mens E6 har blitt bygget ut til firefelts motorvei de siste årene, ligger jernbanen gjennom Østfoldbyene omtrent der den lå da banen åpnet i 1879. Samtidig har regjeringen ingen konkrete planer for videre utbygging av intercity sør for Moss²².

Nedre Glomma er en av Norges største byregioner og i pendleravstand til Oslo. De Grønne vil derfor prioritere nytt dobbeltspor til Fredrikstad og utbedring av jernbanen videre mot Halden. Vi setter av 15 milliarder kroner til prosjektet²³ og mener at utbyggingen må starte opp i første seksårsperiode for å sikre flere avganger og bedre punktlighet på Østfoldbanen. Satsingen på intercity må også ses i sammenheng med ny høyhastighetsbane mellom Oslo og Gøteborg, herunder plassering av stasjoner, traseer og påkobling mellom nye og eksisterende baner.

Høyhastighetsbaner til Stockholm og Gøteborg

Det haster med å prioritere løsninger som gjør at det norske jernbanenettet blir koblet på det europeiske togtilbudet også for høye hastigheter. Dette vil kunne gi stor overføring av reisende fra fly til tog²⁴, bedre tilbud for pendlere og mer gods på jernbane. Interesseorganisasjonen Oslo-Stockholm 2.55 jobber for å etablere høyhastighetsbane mellom de to hovedstedene. Organisasjonen mener dette er det største enkelttiltaket klimamessig innen transportsektoren i Skandinavia, ved å flytte fly og vegtrafikk – både gods og person – over til jernbanen²⁵. Regjeringen har i NTP varslet at de vil sette i gang en mulighetsstudie som skal se nærmere på blant annet finansieringsmodeller.

Det er også stort engasjement for en ny høyhastighetsbane gjennom Østfold. Medlemsorganisasjonen STRING, støttet av blant andre Oslo og Viken, jobber for å knytte sammen megaregionen Oslo-Gøteborg-København-Hamburg med en moderne jernbane. I tillegg har et svensk kommune-konsortium tatt initiativ til utvikling av Skagerakbanen, og har invitert norske grensekommuner til å delta. Skagerakbanen er tenkt å gå gjennom Indre Østfold og skal kunne korte ned reisetiden Oslo-Gøteborg til én time. De Grønne vil ha fortgang i planene for nye høyhastighetsbaner og setter av til sammen 7 milliarder kroner for å sikre midler til planlegging, oppstart og statlig medfinansiering av Oslo-Stockholm og Oslo-Gøteborg. Strekningene kan være godt egnet for å ta i bruk ny teknologi og nye finansieringsmodeller basert på for eksempel konsesjon. Det krever tett samarbeid mellom Norge og Sverige om en felles modell for finansiering, mulig statlig regulering og valg av teknologisk løsning.

19. <https://www.banenor.no/Prosjekter/prosjekter/togtunnel-oslo/> Tunnelen er ventet å koste over 44 milliarder kroner til sammen.

20. <https://www.stortinget.no/no/Hva-skjer-pa-Stortinget/Horing/horingsinnspill/?dntid=15657&h=10004291>

21. <https://www.regjeringen.no/contentassets/176aa98dac584fab9a6112a58e4aeaa/vedlegg-5-kostnads-og-estimattutvikling-og-optimalisering-store-jernbaneprosjekter-bane-nor-15.11.20.pdf>

22. <https://www.jernbanedirektoratet.no/no/aktualiteter/2021/ntp-2022-2033-nesten-400-milliarder-til-jernbane/>

23. Bane NORs prognoser fra august 2020 viser at kostnaden for dobbeltspor mellom Haug (sør for Moss) til Seut er på 13,2 mrd. 2021-kr. Dobbelspor mellom Såstad og Haug ble ferdigstilt i 2000.

24. Jernbanedirektoratets fjernogstrategi viser at kortere reisetid har stor innvirkning på togets markedsandel opp mot fly, særlig når reisetiden kommer ned mot og under 3 timer.

25. <https://oslo-sthlm.no/wp-content/uploads/2020/05/10-Innspill-til-forarbiaedet-med-nasjonal-transportplan-2022-34-1.pdf>

KORRIDOR 3: OSLO - STAVANGER

Sørlandsbanen binder sammen noen av de mest folkerike områdene i Norge, fra Oslo via Vestfoldbyene, Kristiansand og til Stavanger. Sørlandsbanen har blitt nedprioritert i mange tiår. I stedet fortsetter regjeringen å satse på en massiv motorveitbygging på E18 og E39. Motorveiene er i direkte konkurranse med toget om å frakte mennesker og gods mellom de sørlige landsdelen. De Grønne vil ha en storstilt satsing på Sørlandsbanen fremfor flere motorveier, og bruker over 56,5 milliarder kroner på prosjekter som gir bedre togtilbud.

Reisetiden Oslo-Stavanger kan kuttes med omtrent 1 time og 40 minutter med de foreslåtte tiltakene. I tillegg vil mindre tiltak (lengre krysningsspor og samtidig innkjør), kombinert med tog som ikke stopper på alle stasjonene underveis, kutte reisetiden ytterligere. Det betyr under 3 timer Oslo-Kristiansand og godt under 6 timer Oslo-Stavanger med allerede finansierte tiltak. Vi vil jobbe for å utrede og planlegge ytterligere tiltak som raskt kan kutte reisetiden.

Intercity Vestfoldbanen

Regjeringen dropper sammenhengende dobbeltspor mellom Oslo og Grenland, og vil kun bygge en mindre delstrekning med dobbeltspor mellom Stokke og Sandefjord. For byene i Vestfold betyr det mange år med usikkerhet - store arealer er båndlagt i sentrum av byene i påvente av ny jernbane. De Grønne setter av midler til å bygge sammenhengende dobbeltspor helt til Porsgrunn innen 2033 for å legge til rette for byutvikling og sikre framkommelighet, redusert reisetid og god kapasitet til nye Grenlandsbanen og flere avganger til Skien. Som del av IC-satsingen inkluderer vi ny stasjon på Gulskogen og dobbeltspor Drammen-Gulskogen, som en første etappe for videre opprusting av jernbanen og flere avganger til Mjøndalen, Hokksund og Kongsberg. Til dette setter vi av 1,2 milliarder kroner.

Grenlandsbanen ("Genistreken")

Genistreken skal bygges med De Grønne! Regjeringen har tatt Genistreken helt ut av NTP. Vi setter av 18,3 milliarder kroner til ny bane mellom Porsgrunn og Skorstøl. Det gir mulighet for å bygge enkeltspor med krysningsspor, og en dimensjonerende hastighet på 160 km/t. Genistreken reduserer reisetiden med tog Oslo-Kristiansand med 1 time og er avgjørende for å styrke jernbanens konkurransefortrinn i landsdelen. Den gamle Sørlandsbanen vil kunne benyttes som avlastningsbane for blant annet godstrafikken.

Jærbanen og tunnel Drangsdalen

De grønne vil prioritere 15 milliarder til bygging av 23 kilometer nytt dobbeltspor mellom Sandnes og Nærbø og planlegging av videre utbygging mot Egersund. Prosjektet vil gi en betydelig styrking av jernbanen på Jæren, med flere avganger og større kapasitet. Dette vil også legge til rette for mer gods på bane. I tillegg setter vi av 1 milliard kroner til ny tunnel forbi Drangsdalen. Dette er en svært rasutsatt strekning hvor toget i dag må helt ned i 20 km/t på enkelte strekninger.

Ålgårdbanen

De Grønne vil gjenåpne den 12 kilometer lange banen mellom Ganddal og Ålgård. Dette er en eksisterende jernbane som med relativt lave kostnader vil gi et miljøvennlig og godt alternativ til ny motorvei. Vi setter av 900 millioner kroner til prosjektet - det gir en kilometerpris på ca. 77,5 mill. kr. Til sammenlikning koster ny motorvei E39 Ålgård-Hove 243 mill. kr. per km²⁶.

23

26. <https://aalgaardbanens-venner.com/gjenapning-av-algardbanen/>

KORRIDOR 4: OSLO - BERGEN

Bergensbanen står overfor den største fornyingen siden banen åpnet i 1909. Potensialet for mer gods på bane og overføring av reisende fra fly til tog er stort. De Grønne vil sikre en raskere, hyppigere og grønnere jernbane mellom landets to største byer.

Reisetiden Oslo-Bergen kuttes med 1 time og 35 minutter med bygging av Ringeriksbanen og ny Vossebane²⁷. Det raskeste toget tar i dag 6 timer og 30 minutter, dermed blir reisetiden under fem timer. De Grønne vil utrede og planlegge ytterligere tiltak som raskt kan kutte reisetiden på kort og mellomlang sikt. Særlig strekningen mellom Voss og Hallingskeid/Finse vil være aktuell. Basert på resultatene vil vi prioritere finansiering av tiltakene ved neste rullering av NTP.

Intercity Ringeriksbanen

Ringeriksbanen er en del av intercity-utbyggingen på Østlandet, men vil også korte ned reisetiden mellom Bergen og Oslo med over en time. Ringeriksbanen planlegges parallelt med ny motorvei for E16, og vil dermed allerede fra start få et svekket konkurransefortrinn mot bil og gods på vei, og unødvendig store klimagassutslipp som følge av økt biltrafikk på den nye veien²⁸. Prosjektet vil gi store inngrep i verdifull natur og De Grønne vil derfor stanse planene om ny E16 og legge om jernbanetraseen regjeringen har valgt over Kroksund og de vernede våtmarkene i Nordre Tyrifjorden. De Grønne vil raskest mulig bygge ny Ringeriks-bane via Nittedal for å skåne naturen og kombinere utbyggingen med oppgradering av Gjøvikbanen gjennom Nittedal. Men en omlegging av traseen inne-bærer nye planer som betyr at prosjektet blir utsatt ift. opprinnelig framdrift.

Vossebanen

Arna-Stanghelle er inne i regjeringens NTP, og baserer seg på alternativet K5 slik det er utredet mellom Arna og Voss. Men i regjeringens forslag til NTP, sies det ingenting om resten av strekningen, dvs Stanghelle - Voss. Kostnaden for jernbanedelen som ikke er inne i regjeringens forslag er anslått til ca 14,7 milliarder. Vi setter av midler til dette prosjektet, siden det er avgjørende for å sikre toglinjen mot ras, og for å korte reisetiden og bedre hyppigheten mellom Bergen og Voss.

KORRIDOR 5: OSLO - TRONDHEIM

Korridoren omfatter en rekke jernbanestrekninger²⁹, hvor Dovrebanen er hovedforbindelsen mellom Østlandet og Trøndelag. Det er store behov for modernisering av strekningene. Mellom Oslo og Lillehammer er det i dag ca 3 millioner passasjerer i året, og mellom Oslo og Trondheim har gods på bane ca 50 prosent markedsandel³⁰. Kapasiteten på Hovedbanen mellom Oslo og Eidsvoll er sprengt, reisetiden til Trondheim er lang og fortsatt drives flere av banene med dieseltog.

I tillegg til allerede finansierte satsinger i NTP vil De Grønne bruke i overkant av 42 milliarder kroner på jernbanen mellom Oslo og Trondheim for å sikre kortere reisetid og flere avganger. Midler til elektrifisering og godstiltak kommer i tillegg.

Raskeste tog Oslo-Trondheim tar i dag 6 timer og 32 minutter. De Grønnes intercity-satsing vil kutte reisetiden med minst 30 minutter mellom Oslo og Lillehammer. I tillegg setter vi av

27. Ringeriksbanen kutter 65 min og Vossebanen 31 min.

28. Samferdselsdepartementet (2021) opplyser at Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16) er beregnet å gi en reduksjon i CO2-utslipp i 2030 på ca. 4 200 tonn årlig. Av dette var det en økning i utslipp fra bil på ca. 4150 tonn som følge av ny motorvei, og en reduksjon i buss og fly på hhv 3 000 tonn og 5 300 tonn som følge av overførte reiser til tog.

29. Disse er: Hovedbanen, Gardermobanen, Gjøvikbanen, Solørbanen, Raumabanen, Dovrebanen via Gudbrandsdalen og Rørosbanen via Østerdalen

30. <https://www.banenor.no/Jernbanen/Banene/Dovrebanen/>

27 milliarder til tiltak mellom Lillehammer og Trondheim som gir ytterligere 1 time redusert reisetid³¹. Samlet reisetid er da under 5 timer. Tiltakene muliggjør to-timers frekvens Oslo-Trondheim og på Raumabanen. Kapasiteten for gods vil også kunne økes betydelig.

Regjeringen har i NTP varslet at de vil gjennomføre en høyhastighetsutredning for Oslo-Trondheim. De Grønne støtter dette, og mener det er naturlig at midlene vi har satt av til tiltak Lillehammer-Trondheim ses i sammenheng med anbefalingene fra utredningen. Høyhastighetsutredning vil også danne grunnlag for at vi i neste NTP kan følge opp med ytterligere bevilgninger.

Intercity Dovrebanen

Regjeringen fullfører dobbeltsporet til Åkersvika ved Hamar, men dropper videre utbygging av dobbeltspor til Lillehammer. Samtidig har de heller ingen løfter om å investere i andre tiltak som kan gi flere avganger til Lillehammer. De Grønne mener det som et minimum må sikres midler til nye tiltak som gir 2 tog i timen til Lillehammer. Vi setter derfor av 15 milliarder kroner til strekningen Hamar-Lillehammer, som gir mulighet for nytt dobbeltspor Åkersvika-Hamar stasjon nord, nye parseller Tjernli-Moelv og Brøttum-Dallerud, tiltak på Hamar og Lillehammer stasjon og midler til togparkering.

De Grønne mener at videre planlegging av intercity mellom Hamar og Lillehammer må ses i sammenheng med en større satsing på jernbanen mellom Oslo og Trondheim. Den varslede høyhastighetsutredningen er en anledning til dette. Utredningen må inkludere Hovedbanen, Rørosbanen og Raumabanen for å kunne gi et samlet bilde på behovet for framtidige investeringer i korridoren Oslo-Trondheim.

KORRIDOR 6: TRONDHEIM - TROMSØ

25

Regjeringen fortsetter utbyggingen av E6 til firefelts motorvei gjennom Trøndelag, på tross av store tap av matjord og jernbanens unike potensiale for å frakte flere mennesker og mer gods på bane. De Grønne vil stoppe ny E6, starte elektrifiseringen av Nordlandsbanen og bygge dobbeltspor i Trondheims-området. Sist, men ikke minst vil vi endelig sette spaden i jorda for den største satsingen i Nord-Norge på 100 år: Nord-Norgebanen.

Dobbeltspor Trondheim-Stjørdal

Det er i dag mye lokaltrafikk mellom Trondheim og Steinkjer og stort behov for økt frekvens. Regjeringen vil gjøre mindre tiltak som på sikt gir to tog i timen Trondheim - Steinkjer. De Grønne vil ha en betydelig større satsing på jern-banen og setter av 10 milliarder til nytt dobbeltspor mellom Trondheim og Stjørdal. Det reduserer reisetiden fra 35 minutter til 16-17 minutter på strekningen og gir mulighet for avganger hvert kvarter³². Dobbeltspor gir en kraftig økning i togtrafikken og et miljøvennlig alternativ til ny E6. Prosjektet ses i sammenheng med elektrifisering av Nordlandsbanen og utvikling av lokaltogtilbudet fra Melhus til Trondheim (se også omtale Oslo-Trondheim).

Elektrifisering av Nordlandsbanen, Trønderbanen og Meråkerbanen

Nordlandsbanen er 726 kilometer lang fra Trondheim til Bodø. Strekningen Trondheim-Steinkjer er en del av Nordlandsbanen, men omtales som Trønderbanen. Elektrifisering av Meråker- og Trønderbanen er inne i regjeringens NTP. De Grønne utvider prosjektet til å gjelde hele Nordlandsbanen og setter av 3,3 milliarder kroner ekstra til elektrifisering med delvis batteridrift. Batteridrift gir en langt rimeligere løsning enn tradisjonell elektrifisering, og sikrer nullutslipp på Nordlandsbanen og den fremtidige Nord-Norgebanen.

31. <http://93.89.112.77/eInnsyn/registryentry/ShowDocument?registryEntryId=146033&documentId=213725>

32. https://www.trondelagfylke.no/contentassets/32d20ff92ba4499ca88b6a87c3d1513d/_k2_18052744_5.pdf

I snitt blir fire rein påkjørt daglig langs Nordlandsbanen – godt over 1000 i året, i tillegg til andre påkjørsler av dyr langs banen. Dette er en helt uakseptabel dyretragedie. Vi mener derfor at det samtidig med elektrifisering av Nordlandsbanen må planlegges for og sikres midler til å bygge flere viltkorridorer for å hindre påkjørsel av rein og vilt.

Nord-Norgebanen

Etter over 100 år med planlegging skal Nord-Norgebanen bli en realitet! Banens største fortrinn er klimavennlig, forutsigbar og effektiv transport av gods. Jernbanedirektoratets utredninger viser at banen kan flytte halvparten av godset på E6 mellom Fauske, Narvik og Tromsø over fra vei til bane. Så mens andre partier fortsetter å bygge veier og skyve Nord-Norgebanen foran seg, er De Grønne klar til å bygge.

Vi vil stille strenge krav til å ivareta samisk kultur, reindrift, klima og natur i valg av trase og byggemetoder. Moderne byggemetoder gir muligheter for langt mindre arealinngrep og bedre viltkorridorer enn tradisjonelle utbygginger. Vi vil kombinere utstrakt bruk av brubaner med tunneler for å hindre tap av natur og beiteområder, samt utslippsfri anleggsfase og bruk av karbonnøytral "grønn" betong. De Grønne er også opptatt av å beskytte og styrke samenes kultur og næringer. Å sørge for at reindriftnæringen i berørte distrikter blir tatt med i prosessen både i planleggingen og byggingen av banen, skal være en selvfølge.

Vi setter av 30 milliarder kroner til prosjektet. Det er ikke nok til å bygge hele strekningen mellom Fauske og Tromsø, men sikrer at første etappe kommer godt i gang i kommende NTP-periode. Vi vil følge opp med ytterligere bevilgninger i neste NTP som sikrer videre framdrift. De Grønne ønsker full utbygging inkludert arm til Harstad, men har ikke tatt stilling til hvilken etappe som bør bygges først.

Ishavsbanen

Som del av satsingen på mer gods på bane i nord vil De Grønne sette i gang utredning av Ishavsbanen mellom Finland og Tromsøregionen. Ishavsbanen vil kunne kobles på Nord-Norgebanen, og med koblinger til Helsinki kan banen gi store muligheter sjømatnæringen gjennom en ny baltisk korridor og kobling til markeder i Russland og Kina.

ANDRE SATSINGER PÅ JERNBANE

Forvaltning av jernbanesektoren

Vi øker bevilgningene med 10 prosent for å tilrettelegge for økt utbyggingstakt. De Grønne vil reversere oppsplittingen av planlegging, bygging, materiell og vedlikehold for norsk jernbane. Vi vil også evaluere konkurranseutsettingen av togdriften, og vurdere å reversere denne etter hvert som kontraktene går ut med mål om å samle togtilbudet i ett statlig selskap³³. Dette vil kunne gi et mer oversiktlig og helhetlig togtilbud for de reisende, i tillegg til stor-driftsfordeler og mer effektiv drift av jernbanen.

Enklere og billigere å reise med tog

Det må bli både enklere og billigere å ta toget. De Grønne vil starte med å kutte prisen på all kollektivtransport, inkludert tog, med 20 prosent³⁴. Vi vil også så snart som mulig inngå samarbeid med våre naboland for å styre utenlandsforbindelsene, blant annet med et godt nattogtilbud. Det er også behov for et kraftig løft for nattogtilbudet mellom de store byene i Norge, med flere sovevogner, reduserte priser og mulighet for flere reisende per kupé. På Østlandet vil vi integrere Flytoget i det ordinære jernbanetilbudet i Oslo-området, for å øke kapasiteten og redusere trengsel i rushtiden.

33. https://www.mdg.no/resolusjon_mdg_gar_imot_eus_fjerde_jernbanepakke

34. Satsingen følges opp i våre alternative statsbudsjett og utgjorde i 2021 et kutt på 2,4 milliarder kroner

De Grønne har satt av 2 milliarder kroner utover regjeringens forslag til flere avganger etter hvert som nye jernbaneprosjekter ferdigstilles, samt offentlig kjøp av togtransport over landegrensene, innkjøp av nytt togmateriell og tog som er tilpasset nattavganger og utenlandsk infrastruktur. Vi ønsker også en betydelig forenkling av ruteinformasjon om tog til utlandet og mulighet for å kjøpe billetter på tvers av landegrensene. Finansieringsbehovet knyttet til flere avganger og nytt togmateriell er usikkert. Vi vil derfor følge opp dette gjennom de årlige bevilgningene i vårt alternative statsbudsjett.

Elektrifisering og annen nullutslippsteknologi

På ikke-elektrifiserte jernbanestrekninger fører bruk av fossil diesel til store klimagassutslipp. Men omlegging til elektrisk drift med tradisjonelle kontaktledninger har høye kostnader og Jernbanedirektoratet har derfor vurdert nye teknologiske løsninger, blant annet basert på batteridrift og hydrogen³⁵.

De grønne vil ha utslippsfri drift på alle ikke-elektrifiserte strekninger innen 2030. Foruten øremerkede midler til Nordlandsbanen (inkludert Trønderbanen og Meråkerbanen), setter vi av 3 milliarder kroner til Rørosbanen, Solørbanen, Raumabanen³⁶ og andre mindre bane-strekninger. Røros- og Solørbanen er særlig høyt prioritert, og vil i praksis gi utslippsfritt "dobbeltspor" gjennom de to dalførene mellom Oslo og Trondheim, og med det legges til rette for en effektiv og fleksibel løsning for gods- persontransport på bane. Det finnes ingen samlet oversikt over kostnadene for disse strekningene³⁷. Estimaten er derfor usikre og vurderes i sammenheng med andre godstiltak på strekningene. De Grønne vil følge opp satsingen etter hvert som det kommer ny kunnskap om kostnader og teknologiske løsninger.

Drift og vedlikehold

Regjeringen legger opp til å redusere vedlikeholdsetterslepet på jernbanen fra 2024/2025. Dette er ikke godt nok. Ved å utsette helt nødvendig vedlikehold og fornying får vi ytterligere økt vedlikeholdsetterslep og redusert punktlighet. Vi vil satse på fornying av jernbanen nå og øker bevilgningene med 8 milliarder kroner utover regjeringens forslag de første seks årene for at etterslepet kan tas igjen umiddelbart, iht. BaneNORs anbefalinger³⁸.

Ansvaret for skinner, drift og togmateriell er i dag splittet opp og konkurranseutsatt. Dette gjør det svært uoversiktlig og vanskelig å få til en helhetlig utvikling av togtilbudet. De Grønne vil reversere oppsplittingen av planlegging, bygging, materiell og vedlikehold for norsk jernbane.

Bedre nettdekning

God nettdekning er viktig for at det skal være attraktivt å reise med tog, og for at de reisende skal ha mulighet til å kunne jobbe på toget. Det er også god samfunnsøkonomisk nytte i å investere i bedre nettdekning. Dekningen er i dag dårlig på mange strekninger, særlig i tunnelene. Jernbanedirektoratet har utredet hvordan dekingen kan forbedres, men regjeringen følger ikke opp med tilstrekkelig midler. De Grønne vil bruke 1,4 milliarder mer enn regjeringen, totalt 4 milliarder kroner, for sikre god mobildekning langs alle jernbanestrekninger.

35. <https://www.jernbanedirektoratet.no/no/strategier-og-utredninger/utredninger/vurderer-flere-nullutslippslosninger/gi-innspill-til-nullutslippslosninger-for-ikke-elektrifiserte-baner-nullfib/>

36. Raumabana - hydrogen peker seg ut som det mest lovende teknologiene for nullutslipp på strekningen.

37. Samferdselsdepartementet opplyser at kostnaden for elektrifisering Solør- og Rørosbanen på strekningen Kongsvinger – Hamar – Elverum opprinnelig var 1 mrd. 2016-kroner.

38. <https://www.regjeringen.no/contentassets/13a80858d58a47e1a23e944b7144e9b/j-jernbanedirektoratet-og-bane-nor---prioriteringer-i-jernbanesektoren.pdf>

Mer gods på bane

Stadig bedre veistandard har de siste årene gjort gods på tog mindre konkurransedyktig. Derfor haster det med å fremskynde godstiltak som kan gi mer forutsigbarhet og kortere reisetider for gods i hele landet. Regjeringen har ambisjon å overføre 30 prosent av gods over

300 km fra vei til sjø og bane innen 2030. De er uklar på hvor mye de samlet sett vil bruke på godstiltak i NTP, men setter av 5,5 milliarder kroner til effektpakker for godstransporten Oslo–Bergen³⁹, Oslo–Narvik, Oslo–Trondheim og Trondheim–Bodø. De Grønne mener det må en betydelig sterkere satsing til for å nå målet om godsoverføring. Vi plusser derfor på over 6,5 milliarder, totalt 12 milliarder til godstiltak, i tråd med Jernbane-direktoratets godsstrategi og innspill til NTP.

Miljødirektoratet har anslått at godsoverføringsmålet vil kutte totalt nesten en halv million tonn CO2 mellom 2021 og 2030⁴⁰. Nullutslipp fra lastebiler ligger langt fram i tid, derfor er bane og sjø de reelle alternativene for større utslippskutt i årene framover. I tillegg krever dette betydelig mindre inngrep i naturen enn å bygge ut nye motorveier. Klimagevinsten av godsoverføring er store, selv når man tar med utslipp fra investeringer og kjøretøy. Desto tidligere vi får flyttet gods over på bane og sjø, desto større er klimagevinsten.

Godstransportørene sliter med lønnsomheten og forutsigbarheten. Mens svenske myndigheter øker miljøstøtteordningen til gods på bane kraftig, har ikke den norske regjeringen lovet noe støtte til transportørene fra 2022. De Grønne vil videreføre Miljøstøtteordningen og bygge nye krysningsspor som gir mulighet for å kjøre lengre godstog. Vi vil også gjennomføre “Godspakke Innlandet” og utvikling av ny terminalstruktur i Oslo og Trondheim som gir økt kapasitet og frigir arealer til byutvikling. Det inkluderer oppstart av kapasitetsutvidelse på Alnabruterminalen⁴¹ som er et nasjonalt viktig tiltak for godstransporten.

Ofofbanen er en av Europas vakreste jernbanestrekninger, men også den strekningen i Norge som transporterer mest gods på bane, målt i tonnasje⁴². Økende sjømatproduksjon og transport av malm fra Sverige gjør at banen har kapasitetsutfordringer. Ofofbanen er også del av et større, internasjonalt jernbanenett. Narvik Havn samarbeider i dag både med svenske, finske og russiske transportaktører om «Eurasian Rail Express» for miljøvennlig godstransport mellom Kina og Norge. De Grønne vil ha et tettere samarbeid om utvikling av grensekryssende godstransport med våre naboland i nord, og snarlige tiltak for å øke kapasiteten på Ofofbanen. Foruten tiltak på Narvik stasjon og Narvik terminal⁴³ vil vi derfor prioritere nytt krysningsspor ved Fagerlia/Søsterbekk, og på sikt utbygging av dobbeltspor i samarbeid med svenske myndigheter.

Om lag 50 prosent av gods transportert på vei til og fra Norge går på E6 over Svinesund - det utgjør 2400 lastebiler hver eneste dag⁴⁴. De Grønne mener at tungtransporten på E6 må reduseres kraftig og vil ta initiativ til et samarbeid med Sverige om en egen godspakke for på strekningen Oslo-Gøteborg som kan gi mindre tungtransport på E6 og mer gods på bane.

39. Asplan Viak (2021) har analysert strekningen Oslo–Bergen fram til 2050, og kommet fram til at overføring av gods fra vei til bane vil gi betydelige klimagevinster, til tross for innfasing av mer klimavennlige teknologi i veitransporten

40. <https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/m1625/m1625.pdf#004291>

41. Samferdselsdepartementet opplyser (2021) at kostnadene for Fase II, en videreutvikling av terminalen og ytterligere økning av kapasiteten, er 8 mrd kr. Jernbanedirektoratet anbefaler trinnsvis oppstart av Fase II i andre seksårsperiode.

42. <https://www.banenor.no/Jernbanen/Banene/Ofofbanen/>

43. Må ses i sammenheng med den nye miljøtunnelen for gjennomgangstrafikken i Narvik. De Grønne støtter bygging av tunnelen for å lede tungtrafikken bort fra sentrum av byen.

44. <https://lastebil.no/Aktuelt/Nyhetsarkiv/2020/Nedgang-i-grensekryssende-trafikk-med-stoerre-lastebiler-over-Svinesund>



3

BARNEVENNLIGE BYER OG TETTSTEDER

De Grønne vil ha en kraftig satsing på barnevennlige byer og tettsteder. Alt for lenge har byene blitt planlagt for dem mellom 20-60 år, på bilens premisser. Vi vil heller prioritere trygge skoleveier, ren luft, bilfrie lekeområder og et sammenhengende nettverk av gang- og sykkelveier som gir trygge og gode oppvekstmiljø for barna. Fordi en by som er bra for barn, er en god by for alle.

Våre viktigste satsinger	Hvorfor er byer og tettsteder så viktig for MDG?
20 prosent billigere kollektivtransport i byene	En trygg framtid og gode oppvekstmiljø for barn og unge er De Grønnes hovedprioritet i utviklingen av byene og tettstedene våre
Doble satsingen i byvekstavgiftene og tilskuddet til mellomstore byer til mer kollektiv, sykkel og gange	En av tre nordmenn bor i de fem største byene, og 80 prosent av befolkningen bor i en by eller et tettsted. Derfor er samferdselstiltak i byene svært viktig for mange nordmenn.
Øke den statlige andelen fra 50 til 80 prosent i store kollektivprosjekter	Det er i og rundt byene trafikken skaper flest problemer i form av lokal luftforurensning, støy, utrygghet, plassmangel og kødannelse.
Et nasjonalt sykkelløft til over 20 milliarder kroner	
Egne bygdemiljøavtaler til distriktene	

BYER FOR MENNESKER, IKKE BILER

30

De fleste større byer jobber i dag med å omdisponere plass og arealer i byene fra biler til mennesker. Denne prosessen bidrar De Grønne til å akselerere i de kommunene hvor vi er med å styre. Bilfrie, grønne byrom øker bruken av gater, torg, lekeplasser og parker, som igjen gir bedre grunnlag for lek, opphold, handel, kultur og servering. Sammen med en storstilt satsing på kollektiv, sykkel og gange skaper vi byer for mennesker, ikke biler.

Vi mener at retten på ren luft bør være like selvsagt som retten på rent vann. Bedre luftkvalitet er en viktig årsak til at De Grønne vil redusere trafikken i og rundt de større byene med minst 20 prosent innen 2025 og en tredjedel innen 2030. I norske byer er luftforurensningen i perioder så høy at det utgjør en helseisiko for befolkningen. Utslipp fra veitrafikken er hovedårsaken til problemene⁴⁵, og særlig små barn er en utsatte gruppe. Opptil 20 prosent av norske barn har eller har hatt astma før de er 10 år⁴⁶. Det viser hvor viktig det er at vi ikke bare har et nullvekstmål for trafikk i byene, men et mål om redusert biltrafikk. For å klare målet vil vi blant annet senke prisen på kollektivtransport med 20 prosent, øke bompengene, etablere flere bilfrie områder og stille krav om betaling for privat parkering.

HOVEDPRIORITERINGER BYER OG TETTSTEDER

Regjeringen legger opp til økt byspredning med stadig større bo- og arbeidsmarkeder, heller enn å satse på fortetting i byer og bygdesentre. Vi vil snu opp ned på hvordan vi utvikler byene og tettstedene, ved å sette mennesker, klima og natur først. Vi utvider derfor satsingen med over 40 milliarder kroner sammenlignet med regjeringens forslag. Til sammen vil vi bruke nesten 121 milliarder kroner på å grønne, levende byer og tettsteder de neste 12 årene.

45. https://www.naaf.no/globalassets/x-gamle-bilder/documents/allergi-i-praksis/luftforurensning_web.pdf

46. <https://www.fhi.no/nettpub/hin/grupper/barn-fysisk-helse/>

Tilskudd til byområder og tettsteder	Regjeringens forslag (tusen mill)	De Grønnes forslag (tusen mill)	Differanse (tusen mill)
Mindre investeringstiltak	24 132	24 132	0
Tilskudd til store kollektivprosjekter	26 800	41 390	14 590
Byvekstavtaler storbyene	28 500	48 320	19 820
Tilskudd mellomstore byer	600	1680	1080
Bygdemiljøpakker	0	4800	4800
Tilskudd elsykler	0	500*	500
Sum byer og tettsteder	80 032	120 822	40 790

*i tillegg stiller kommuner/fylker med 500 mill. kr, til sammen 1 mrd. kr

STORE KOLLEKTIVPROSJEKTER I BYENE

De Grønne øker statens andel til store kollektivprosjekter fra dagens 58 prosent⁴⁷ til 80 prosent. Det frigir bompenger i byene til hyppigere og billigere kollektivtransport, og flere gang- og sykkeltiltak. Vi inkluderer også flere prosjekter i ordningen, sånn at byene er rustet til å møte befolkningsveksten og overgangen fra bil til kollektiv. Prosjekter som sikres 80 prosent statlig finansiering med de De Grønnes satsing er:

- Oslo og Viken: Fornebubanen og ny sentrumstunnel for T-banen
- Bergen: Bybanen til Fyllingsdalen og til Åsane
- Trondheim: utvidelsen av Metrobussen
- Stavanger/Nord-Jæren: utvidelse av Bussveien

I tillegg til disse prosjektene utvider vi 80/20-satsingen til å gjelde nye Majorstua stasjon i Oslo og setter av 4,2 milliarder til prosjektet - det er økning på 3,7 milliarder i forhold til regjeringens forslag. Bybanen i Bergen sikres også 80 prosent statlig finansiering til å fullføre delstrekningen Oasen - Spelhaugen.

Vi vil også sikre flere avganger på T-banen ved å medfinansiere nytt signalsystem i Oslo og Viken med 50 prosent statlig andel, tilsvarende 2,7 milliarder kroner. Og vi setter av 500 millioner kroner til oppstart av T-bane til Lørenskog og tverrforbindelse Groruddalen, og 500 millioner kroner til oppstart av kollektivprosjekter i Hovinbyen og Ring 2 i Oslo.

BYVEKSTAVTALER TIL STORBYENE

De Grønne er partiet som er opptatt av hverdagsreisen – gode bymiljøpakker er derfor en av våre viktigste satsinger. Byvekstavtalene omfatter storbyområdene Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim, Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø. Regjeringen har satt av 28,5 milliarder kroner til storbyene. De Grønne øker satsingen kraftig til 48,3 milliarder for å skru opp tempoet på utbyggingen av kollektiv, sykkel og gange og for å sikre midler til bilfrie bysentrum, trygge skoleveier, hjertesoner og andre større og mindre tiltak som trygger barns oppvekstmiljø.

47. I bompengeforliket i 2019 tilbydde regjeringen kommunene med byvekstavtaler å øke det statlige bidraget til 66 % i 50/50-prosjektene. For kommunene som takket ja, ville halvparten av det økte tilskuddet øremerkes reduserte bompenger og halvparten øremerkes kollektiv - altså var den reelle økning til store kollektivprosjekter på 8 %.

De Grønne vil stille tydelig miljøkrav til byene gjennom byvekstavtalene og samtidig gi lokalpolitikkerne bedre muligheter til å innføre lokale ordninger og restriksjoner på trafikken, for eksempel nullutslippssoner og krav om betaling for private parkeringsplasser. Gjennom avtalene vil vi også premiere kommuner som reduserer biltrafikken med økte drifts- og investeringsmidler til kollektivtransport.

SATSING PÅ MELLOMSTORE BYER

Regjeringen har satt av 600 mill. kroner til et nytt tilskudd til kollektivtransport, sykling og gange i mindre byområder. Tilskuddet gjelder byene Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/ Grimstad og Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik).

Dette er relativt store regionbyer som har mange av de samme utfordringene med biltrafikken som byer med byvekstavgifter. De Grønne vil derfor doble satsingen til 1,2 milliarder kroner for å sette byene bedre i stand til å redusere biltrafikken og skape mer barnevennlige byer. Samtidig vil vi stille tydeligere krav til at nullvekstmålet skal legges til grunn for alle parter gjennom en samordnet arealpolitikk for kommune, fylke og stat. Vi mener også at ordningen må kunne benyttes til drift av kollektivtransport, inkludert reduserte billettpriser, og eventuelt andre virkemidler kommunene etterspør.

Det er en svakhet ved ordningen at den ikke inkluderer noen av byene i Innlandet fylke, eller Moss i Viken fylke som har store utfordringer knyttet til trafikken på Rv 19. De Grønne utvider derfor tilskuddet med ytterligere 480 mill. kroner til å omfatte Moss og Mjøsregionen. I tillegg mener vi at ordningen må gjelde for mer enn fire år for å gi forutsigbarhet for byene, og vil derfor følge dette opp i våre alternative budsjetter og ved rullering av neste NTP.

GRØNNE BYGDEMILJØPAKKER

De Grønne vil ta suksessen med bymiljøavtaler og byvekstavgifter til bygda. Vi lanserer derfor bygdemiljøpakker og setter av 4,8 milliarder kroner til mindre lokalsamfunn som ønsker å utvikle bærekraftige og levende bygder. Bygdemiljøpakker vil ha en annen innretning enn bypakken, og som regel ikke ha finansiering gjennom bompenger. Målet er å gjøre det enklere og tryggere å ta seg fram med sykkel, gange og kollektivt, for eksempel ved å etablere hjertesoner rundt skoler og barnehager, sykkelstier og el-ladestasjoner. Pakken kommer i tillegg til en egen satsing på kollektivtransport i distriktene på 1 milliard kroner, omtalt i veikapittelet.

De Grønne vil også innføre en klimabelønning som innebærer at den økte avgiften på bensin og diesel deles ut igjen med et gitt beløp til alle innbyggere i Norge. Utbetalingen er differensiert avhengig av hvor i landet man er bosatt, som innebærer høyere refusjon til bosatte i distriktene.

BYBÅTER I BYER OG TETTSTEDER

Norge er verdensledende på utviklingen av miljøvennlig sjøfartsteknologi. De Grønne vil ha økt satsing på kortreist, maritim teknologi gjennom å sjøsette kollektivsatsingen i byer og tettsteder. Vannveiene representerer et uutnyttet potensiale for "blå kollektivtransport" i mange byer langs kysten⁴⁸, og kan være et godt alternativ til enda flere kostbare bruer og

48. <https://e24.no/det-groenne-skiftet/i/nA6VMJ/norske-byer-som-testarena-for-ny-teknologi-naa-har-bergen-en-stor-mulighet?refer=https%3A%2F%2Fwww.bt.no>

undersjøiske tunneler. I tillegg befinner mange av landets største byutviklingsområder seg langs sjøen i Oslo, Bergen, Trondheim, Kristiansand og Fredrikstad - områder som kan ha stor nytte av båtruter som gir raske, direkte forbindelser til andre deler av byen og omlandet.

Fredrikstad er blant byene som har hatt stor suksess med egne byferjer. Mindre, utslippsfrie (og etter hvert selvkjørende) båter kan bli et viktig supplement til kollektivtilbudet i byer og tettsteder over hele landet. De Grønne setter av 400 mill. kr til en tilskuddsordning til kommuner og fylkeskommuner som vil teste ny teknologi, utrede "blå kollektivtransport" og etablere nødvendig infrastruktur for å starte opp nye ruter.

DE GRØNNES SYKKELLØFT

De Grønne vil ha en nasjonal sykkelstrategi med sikte på å doble andelen som sykler innen 2025, og legger derfor opp til en dramatisk økning i satsing på sykkel. Løftet er helt nødvendig for å gjøre det tryggere å sykle, for å fremme folkehelse og gi folk et reelt alternativ til bilen.

Elsykkelen er den nye Volvoen! Ni av ti sykler mer enn før når de kjøper elsykkel. Og særlig byttes bil- og bussreiser ut med elsykkeltransport⁴⁹. Andelen elsykler øker kraftig under pandemien, men regjeringen gjør lite for å styrke den positive trenden. Elsykkelen har revolusjonert mulighet til å velge sykkel i hverdagen, og har gjort at sykkelturet eksempelvis til og fra jobb på opptil 15-20 km nå er innenfor rekkevidde også for helt vanlige folk. Det gjør at elsykkelen er et godt alternativ også mange steder på bygda.

For å få fart i elsykkelrevolusjonen over hele landet, foreslår vi en omfattende elsykkelpakke. Vi fjerner momsen på elsykler i vårt alternative budsjett og setter her av 500 mill. kr i statlig tilskudd til kommuner og fylkeskommuner som etablerer utlansordninger for elsykler og gir tilskudd til privatpersoner og bedrifter for kjøp av elsykler og el-lastesykler. Lastesykler er kostbare, og utlån av elektriske lastesykler er derfor et viktig tiltak for å gjøre det lettere å frakte varer når man har behov for ekstra lastekapasitet - for eksempel om man har handlet en vase på Glassmagasinet... Det statlige bidrag utløser tilsvarende sum fra kommunene, til sammen 1 milliard kroner fordelt over de neste seks årene⁵⁰. Støtteordningen alene vil gi minst 180 000 nye elsykler på veiene de neste årene, i tillegg til at momskutt og andre støtteordninger gir ytterligere insentiv for å bytte fossilbilen med elsykkel.

33

Nasjonalt sykkelløft	Vårt forslag	Kommentar
Nasjonal støtteordning til elsykkel	1000	Fordeles over første seksårsperiode med 500 mill. kr stat, resten kommune/fylke
Byvekstavtaler og tilskudd til byene	10 000	Vi doubler potten til byvekstavtaler og tilskudd til mindre byområder, og øremerker ca halvparten av økningen til sykkeltiltak
Riksveier	8000	Vi setter av 8 milliarder ekstra til gang- og sykkeltiltak og øremerker halvparten til sykkелеkspresveier
Fylkeskommunale veier	4000	Vi øremerker 4 milliarder i økt tilskudd til gang- og sykkelveier langs fylkeskommunale veier
Nasjonale turistveger	500	Vi øremerket 500 millioner kroner til sykkel-turistveier
Økte midler til sykkel	23 500	

49. <https://elbil.no/bytter-bil-og-bussreiser-med-elsykkel/>

50. Kostnaden på 1 milliard kroner er bare en brøkdel av de samlede skattefordelen for elbiler, som av Finansdepartementet i statsbudsjettet for 2021 ble beregnet til 19,2 mrd. kr i 2020.

De Grønne vil prioritere å bygge ut og fullføre utviklingen av et sammenhengende sykkelnett i byer og tettsteder, og øke bevilgningene til drift og vedlikehold av sykkelveier sånn at det er trygt og enkelt å sykle hele året. Vi vil derfor gjennom belønningsordninger øremerke rundt halvparten av økningen i byvekstavgiftene (ca 10 milliarder) til sykkeltiltak.

Vi har som hovedregel å bygge fysisk adskilte gangveier og sykkelveier. Byvekstavgiftene sikrer midler til sykkeltiltak langs kommunale veier, men behovet er stort også langs fylkeskommunale og statlige hovedveier. Vi øker derfor bevilgningene til sykkeltiltak med 4 milliarder til fylkesveiene og 8 milliarder til riksveiene. Halvparten av økningen til riksveiene øremerkes bygging av sykkelspressveier inn mot byene som tåler hastigheter på 40 km/t. Det gir mulighet for trygg, effektiv og miljøvennlig sykkelpendling over lange avstander.

De Grønne vil videre styrke sykkelsetningen med:

- Sykkelprioriterte veier for sykkelturisme og sykkel sport på mindre hovedveier, særlig rundt byene, med redusert fart for bilistene, enkle fartsdempende tiltak i kryss og andre steder med behov, og skilting med sykkelprioritert rute. Veiene skal være åpen for ordinær trafikk, men på de syklendes premisser.
- Skilting av nasjonale sykkelruter slik at man kan følge dem uten å trenge kart.
- Endret regelverk slik at myke trafikanter får prioritet på bekostning av biler, og gi syklistene "grønn bølge" i byene og bilister vikeplikt der veier krysser sykkelveier.
- Satse 500 mill. kr på Nasjonale sykkel-turistveier for å løfte Norge som destinasjon for sykkelturisme. Norge har spektakulære veier å sykle på, men de er farlige på grunn av manglende tilrettelegging, blant annet gjennom tunneler.
- Innføre en belønningsordning gjennom byvekstavgiftene for kommuner og fylker som bygger ut trygge gang- og sykkelveier og stimulere til etablering av deleordninger for lastesykler, for eksempel i sameier og borettslag.
- Sykkelhotell ved alle store jernbanestasjoner og kollektivknutepunkt. Vi setter av 2 milliarder ekstra til kollektivtiltak i veikapittelet, blant annet til dette formålet.
- Gratis ferjer for fotgjengere og syklistene, og gjøre det gratis å ta med sykkel på kollektivtransport utenom rushtid.
- Øke kvaliteten på sykkelopplæringen i skolen ved å tilgjengeliggjøre kompetanse fra frivilligheten, verne om gratisprinsippet i sykkelopplæringen og vurdere et timetallskrav til sykkelopplæring i kroppsøvingsfaget.
- Etablere et nasjonalt tilskudd til bedrifter som tilrettelegger på arbeidsplasser med sykkelparkering, garderober og dusj, etter modell fra Oslo.

ENKLERE OG TRYGGERE Å BRUKE BEINA I HVERDAGEN

Mange foreldre opplever nærmiljøet som utrygt å ferdes i, og barn og unge blir i langt større grad kjørt dit de skal nå enn tidligere. Det er en utvikling vi i De Grønne vil snu. Å bruke beina er den beste måten å forflytte seg på, både for helsen, miljøet og avgjørende for barns mulighet til å utforske og ta i bruk sitt eget nabolag. Det er også i nærmiljøet der folk bor at flest går i hverdagen og det største potensialet for økt gåing ligger⁵¹.

De Grønne vil styrke koblingen mellom hverdagsreiser og byplanlegging med utvikling av "10-minuttersbyer". Dette er byer hvor daglige gjøremål som skoler og barnehager, nærbutikk, kollektivtransport, parker, lekeplasser og fritidstilbud i all hovedsak finnes innenfor 10 minutter gangavstand fra boligen. Det er Byvekstavgiftene og tilskuddet til mellomstore byer som er de viktigste bidragene for å utvikle 10-minuttersbyer.

51. <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/miljovennlig-transport/gaende>

De Grønne har derfor mer enn doblet satsingen på tilskuddene, i tillegg til å utvide ordningen til flere byer og etablere en egen bygdeutviklingsavtale for distriktene.

De Grønne vil også gjøre det enklere og tryggere å bruke beina i mer etablerte byområder, særlig for de minste. Det gjør vi ved å prioritere plassen til barna, framfor bilen. Vi vil bygge flere gang- og sykkelveier, ruste opp snarveier⁵², fjerne gateparkering, etablere bilfrie bomiljø og redusere fartsgrensen i byene fra 50 km/t til 30 km/t, og til 20 km/t rundt skoler og barnehager, for å nevne noe. Dette er ofte relativt små, men effektive tiltak for å gjøre det mer attraktivt å gå i hverdagen.

Med 12 milliarder ekstra til gang- og sykkeltiltak kan vi få hele 400 km med nye gang- og sykkelveier langs riksveier og fylkesveiene i tettstedene - det tilsvarer strekningen Bergen-Stavanger tur/retur! Vi øker også satsingen på trafiksikkerhet langs riksveier, universell utforming og enklere tilgang til kollektivtransport, med 4 milliarder kroner i veikapittelet.

Det er positivt at det følger med penger fra regjeringen til barnas transportplan. Men 500 mill. kroner er ikke på langt nær nok. De Grønne doubler satsingen til 1 milliard kroner til flere hjertesoner og trafiksikkerhetstiltak langs skoleveier og barnehager. Satsingen må bygge på kunnskap, og vi vil derfor innføre krav om systematisk kartlegging barnas skolevei, for eksempel gjennom årlige, digitale Barnetråkk.

MIKROMOBILITET I BYENE

Elsparkesykler og andre mindre, elektrisk drevne kjøretøy har inntatt byene i hopetall de siste årene. Utviklingen har gitt økt mobilitet for mange, men har også skapt frustrasjon og misnøye, særlig knyttet til parkering og kjøring på steder med mange fotgjengere.

De Grønne vil alltid sette fotgjengere og syklistene i første rekke i byene våre, men mikromobilitet vil være en del av et helhetlige transporttilbud i byene og i en del situasjoner et godt alternativ til bilen. Det forutsetter at teknologien tas i bruk på en trygg og kontrollert måte. De Grønne vil derfor gi kommunene handlingsrom for å regulere mikromobilitet ut fra lokale forhold, herunder muligheten til å stille miljøkrav, regulere antall aktører og innføre regler for betaling, bruk og parkering.

35

FRA MOTORVEIER FOR BILER TIL GATER FOR MENNESKER

Motorveier er kilde til noen av de største miljøproblemene vi har i norske byer. Veiene gjør det vanskelig for gående og syklende å ta seg fram, og de gir økt biltrafikk, støyplager og luftforurensing. Motorveiene er utelukkende bygget for biltrafikk, og ofte er det de delene av byene med størst levekårsutfordringer som sliter mest med miljøbelastning fra veiene. De Grønne vil rydde opp i gamle miljøsynder og omdanne utdaterte motorveier for biler, til bygater for mennesker.

I byene blir trafikkproblemene ofte forsøkt løst med lansere nye veitunneler som skal lede trafikken bort fra bysentre og boligområder. Eksempler på slike prosjekter er E6 Oslo øst (Manglerudtunnelen) og E39 Ytre Ringvei i Kristiansand. Problemet med tunnelene er at kapasitet for biltrafikken øker kraftig, heller enn å løse det underliggende problemet med for mye trafikk. I stedet for å bygge flere tunneler vil De Grønne redusere biltrafikken med

52. <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/miljoennlig-transport/gaende>

å bygge ned vegkapasitet og bygge opp kapasiteten og attraktiviteten for kollektivtransport, sykkel og gange. Det vil redusere behovet for store tunneler, men ikke nok til å fjerne alle miljøutfordringene som biltrafikken medfører. Byboulevarder er derfor et viktig supplerende grep for å tilpasse trafikken til byen, heller enn at byen må tilpasse seg bilen.

I veikapittelet har vi satt av 4 milliarder kroner til ombygging av statlige og fylkeskommunale motorveier i de fire største byene til byboulevarder⁵³. Det finnes det gode eksempler på fra andre byer, blant annet jobber Helsinki med å omdanne sine motorveier til boulevarder. I Norge er Trondheimsveien, Ring 3 og Nylandsveien i Oslo eller Fjøsangerveien i Bergen aktuelle prosjekter. Dette er veier med mye trafikk i tett befolkede områder. Ved å redusere hastigheten og gi mindre plass til bilene, får vi mer plass til trær, gående, syklist og busser. En byboulevard har kapasitet til å transportere mange mennesker, men uten å favorisere bilen foran andre transportformer. I tillegg gir lavere hastighet, brede fortau, gatetrær og mange fotgjengeroverganger mindre støy og luftforurensing, bedre bomiljø og mulighet for økt byliv.

UTEN BOMRINGER NÅR VI IKKE KLIMA- OG MILJØMÅLENE

I byene er bompenger det viktigste virkemiddelet vi har for å dempe biltrafikken og sikre finansiering av store kollektivtiltak. De grønne vil øke bompengene i storbyene og vurdere å ta i bruk dynamisk veiprising. Vi har ikke regnet på hvor store inntekter økte bompenger vil gi til byene, dels fordi dette bør avgjøres lokalt. Men større inntekter betyr mer penger til raske tog, og flere avganger på trikk og buss. Det reduserer i tillegg biltrafikken og omfordeler fra eksklusiv privatbilismen til inkluderende kollektivtransport for alle de som ikke har råd til eller mulighet for å kjøre bil.

De Grønne finansierer 80 % av store kollektivprosjekter gjennom byvekstavtalene med de store byene. Ved at vi i tillegg dropper nye motorveiprojekter betyr det at byene får mer penger til sykkel og gange, billigere billetter og flere avganger på kollektivtransporten. Det er viktig å påpeke at selv om vi hadde fullfinansiert alle infrastrukturinvesteringer uten bompenger, er det fortsatt helt nødvendig å bruke bompenger for å begrense bilbruken. Innsamlende bompenger bør også brukes til vedlikehold og drift av kollektivtrafikken, til opprustning og vedlikehold av fortau, veier og sykkelveier, investeringer i sykkelveier og snarveier for gående, til støyskjerming og trivselstiltak langs veistrekninger, m.m.,

Veitrafikken står for ca 17 % av de norske klimagassutslippene, hvorav over halvparten stammer fra privatbilisme⁵⁴. To hovedutfordringer er at det er krevende å få lastebiltransporten over fra fossil til nullutslipp, og at en økning av antall elbiler vil øke biltrafikken fordi kostnadene per kilometer for elbil er lavere enn for fossil⁵⁵.

De Grønne vil beholde elbilfordelene nasjonalt, men etterhvert som elbiltrafikken øker, trengs det sterkere lokale virkemidler for å få folk over på kollektive transportmidler og sykkel der det er mulig. Vi mener at prisene for elbiler i bomringen må holdes nede fram mot 2025, for å nå målene overgang fra fossilbil. På sikt vil vi kunne øke satsen for elbil for å dempe bilbruken, men ikke uten en betydelig forskjell i takstene på fossilbiler og elbiler.

53. https://www.eurometrex.org/wp-content/uploads/2020/01/Helsinki_study_final_draft_V3_complet28_01.pdf

54. <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/tema/klima/norske-utslipp-av-klimagasser/klimagassutslipp-fra-veitrafikk/>

55. <https://www.klimaoslo.no/wp-content/uploads/sites/88/2020/01/Klimavennlig-trafikkantbetaling.pdf>

NULLUTSLIPPSSONER OG ANDRE TILTAK MED GOD MILJØEFFEKT

De Grønne viderefører satsingen på 24 milliarder til mindre investeringstiltak i byer og tettsteder, men vil målrette midlene til prosjekter som gir høy miljøeffekt; kutt i klimagasser, nedgang i arealforbruk og bilbruk, og redusert luftforurensning. Omprioritering av gategrunn fra privat parkering til for eksempel bildelingsordninger, sykkelveier og oppholdsarealer, og etablering av null- og lavutslippssoner, er eksempel på tiltak som vil bli prioritert.

SELVKJØRENDE BILER - EN TRUSSEL ELLER MULIGHET FOR BYENE

Utvikling går raskt mot automatisering av transportmidlene. Selvkjørende, utslippsfrie biler vil føre til en transportrevolusjon som gjør at vi må tenke nytt om investeringer i fremtidig infrastruktur. Utviklingen vil påvirke både etterspørselen, kapasitetsbehovet, trafikksikkerhet og driftskostnader. Kollektivselskapet Ruter har gjennomført et studie for hvordan selvkjørende biler, levert som en transporttjeneste, vil kunne påvirke bilholdet og biltrafikken i Oslo og Akershus⁵⁶. Autonome kjøretøy som man bestiller på nett eller mobil kan om få år hente og bringe mennesker trygt, billig og mye raskere enn dagens kollektivtilbud. Det er både en mulighet og trussel for byene våre.

Trusselen er at individuelle tilbringertjenester utkonkurrerer tradisjonell kollektivtransport på pris, fleksibilitet og reisetid. Dersom dette ikke løses som kollektivbaserte tjenester, hvor flere reiser i samme bil, vil trafikken øke kraftig. Ruters analyser viser at en løsning basert på samkjøring i beste fall kan føre til en trafikkreduksjon (kjørte km) på opp til 31 prosent i Oslo, og i verste fall en dobling av trafikken med resulterende sammenbrudd i veinettet. Samkjøring er altså avgjørende for å få til trafikkreduksjon.

Samtidig gir den autonome teknologien og mikromobilitet store mulighet for å skape et mer inkluderende transportsystem som sikrer større bevegelsesfrihet for de mange framfor de få. Fordi bildelingstjenestene blir billige og enkle å ta i bruk, reduseres behovet for å eie egen bil vesentlig. Ruters analyser viser at den totale mengden kjøretøy som behøves varierer fra 4 prosent til 9 prosent av dagens privatbiler i Osloregionen - altså en nedgang i bilparken på over 90 prosent. For byene betyr det at hver bil brukes mye, mye mer enn i dag og enorme arealer som i dag benyttes til parkeringsplasser kan tas i bruk til andre formål.

Ekspertutvalg for teknologi og fremtidens transportinfrastruktur anbefalte i 2019 regjeringen å tenke gjennom transportpolitikken og planene på nytt – altså en stresstest av Nasjonal transportplan. Det er lite som tyder på at regjeringen har tatt oppfordringen. De Grønne vil gjennomføre en grundig undersøkelse av hvordan selvkjørende, utslippsfrie biler og bildelingstjenester vil endre transportbehovet i årene framover. Vi vil inkludere autonom person og næringstransport på vei, bane og sjø, og særlig vurdere:

- behovet for investeringer i nye, kapasitetsøkende veier, broer og tunneler
- mulighetene for vesentlig økt trafikksikkerhet
- mindre biltrafikk i byer og tettsteder og behovet for endringer i kollektivtilbudet
- større bevegelsesfrihet for folk som i dag dårlig tilgang på bil eller kollektivtransport
- bedre utnyttelse av bilene og mest mulig deling av biler, fremfor at bilene eies privat
- en dramatisk nedgang i antall biler, slik at vi kan frigjøre arealer som i dag er båndlagt til parkering, i sentrumskjerner, rundt kjøpesentre, i boligområder, m.m

4

TA BEDRE VARE PÅ DE VEIENE VI HAR

Et godt utbygd veinett har gjort det mulig å bo i de fleste deler av landet. Uten bilen er det vanskelig, om ikke umulig, for familier i distriktene å få hverdagen til å gå opp, eller for næringslivet å frakte varer og tjenester ut til kundene. De Grønne vil ha distriktene med på det grønne skiftet, men på de premissene som distriktene setter. Det betyr at det må bli enklere å reise klimavennlig selv om man ikke bor i en by. Enten kollektivt med buss, bane, båt og el-fly, eller individuelt med elbiler, sykkel og gange.

Våre viktigste satsinger

Økt vedlikehold og trafiksikkerhet langs fylkesveier og riksveier

Legg ned Nye Veier og kutte 36 store veiprojekter for å finansiere mer kollektiv, sykkel og gange

Ladestasjoner i alle deler av landet, og bil- og busspakke til distriktene

Hvorfor er MDG motstander av motorveier?

Motorveier gir store naturinngrep, økte klimagassutslipp og er en lite energieffektiv måte å frakte mennesker og gods på.

Motorveier gir økt kapasitet for biltrafikken og mer tungtransport på veiene fordi det kutter reisetid og kostnader for transportørene. Det fører til mer støy og luftforurensing, i tillegg til at biltrafikk står for over 40 % av utslippene av mikroplast⁵⁷.

Motorveier er en svært kostbar måte å bygge trygge veier på, sammenliknet med rimeligere, målrettede trafiksikkerhetstiltak.

57. <https://www.miljodirektoratet.no/publikasjoner/2021/april-2021/norske-landbaserte-kilder-til-mikroplast/>



TRYGGERE VEIER, IKKE FLERE MOTORVEIER

Trygge veier er en forutsetning for å sikre folk og næringsliv i alle deler av landet. Mellom 2013 og 2020 har den blågrå regjeringen bygget over 280 km med motorvei⁵⁸. De Grønne vil ta bedre vare på de veiene har framfor å bygge nye, kostbare motorveier.

Vi trenger trygge og effektive veier også i framtiden, men tiden for store motorveitbygginger er forbi. Om få år vil selvkjørende biler med intelligente styringssystemer kunne frakte mennesker og gods både tryggere og mer effektivt på vanlige tofelts veier enn i dag. Regjeringen risikerer derfor å bruke titalls milliarder på motorveier som snart viser seg å være overflødig. Da er det bedre å forberede samfunnet på den nye teknologien, heller enn å ødelegge naturen, bygge ned matjorda og øke klimagassutslippene med utdatert motorveibygging.

Teknologien løper allerede fra regjeringens planer. Ferjefri E39 er et eksempel på at utslippsfrie ferjer erstattes med klima- og naturfiendtlige motorveier med kostbare fjordkryssinger. Den samlede regningen for prosjektet er nå på 382 milliarder kroner. Dette er en enorm sløsing med fellesskapets ressurser og De Grønne mener det er uansvarlig å legge opp til sterk økning i biltrafikken i en tid hvor vi må kutte utslipp raskt og mye.

Transportøkonomisk institutt har beregnet at en sammenhengende motorvei langs kysten fra Oslo til Trondheim og mellom Oslo-Bergen og Oslo-Kirkenes vil koste i størrelsesorden 1100 milliarder kroner⁵⁹, altså hele potten i NTP. Dersom man i stedet ruster opp det samme veinettet med en mer differensiert standard tilpasset trafikkbelastningen, vil prisen nesten halveres.

Totalt kutter vi over 192 milliarder kroner til riksveiformål sammenlignet med regjeringens NTP. Det er i all hovedsak store motorveiprojekter som kuttes eller nedskaleres. Likevel har vi mye midler til vei: totalt 423 milliarder kroner skal brukes på å ta bedre vare på riks- og fylkesveiene med vårt opplegg fram mot 2033. Det inkluderer bompenger som ikke går til jernbane.

Veiformål riksveier	Regjeringens forslag (tusen mill)	De Grønnes forslag (tusen mill)	Differanse (tusen mill)
Forvaltning av riksveier ⁶⁰	75 048	75 048	0
Drift, vedlikehold og fornying av riksveier	96 624	98 063	1439
Investeringer riksvei	245 580	126 241	-119 339
Tilskudd riksvei	23 304	18 370	-4934
Sum Statens vegvesen	440 556	317 722	-122 834
Nye Veier AS	69 420	0	-69 420
Sum veiformål, riksveier	509 976	317 722	-192 254
Bompenger	123 600	61 489	-62 111
Tilskudd til fylkesveier	52 440	63 440	11 000

58. <https://www.regjeringen.no/contentassets/891678bea8e64859a443434dd9135d53/svar-til-stortinget/svar-pa-sporsmal-16-17-18-22-23-25-26-27-28-29-30-31-33-34-og-352042711.pdf>

59. <https://www.toi.no/forskning/transportmodeller/motorveiplan-vil-koste-1100-milliarder-kroner-article33675-1212.html>

60. Midler til forvaltning av riksveier opprettholdes. De Grønne forutsetter betydelig redusert utbyggingsaktivitet som gir mindre forvaltningsbehov, men fordi veistrekn timer overføres fra Nye Veier til Statens vegvesen beholder vi beløpet.

SATSING PÅ TRAFIKKSikkerhet, SKREDSIKRING, DRIFT OG VEDLIKEHOLD

De Grønne foreslår å øke bevilgningene til vedlikehold av veiene, ras- og skredsikring og trafikksikkerhetstiltak. Både riksveiene og fylkesveiene har behov for et stort løft. Med mindre motorveibyging får vi mer midler til å ta bedre vare på de veiene vi allerede har.

Tryggere veier	Vårt forslag	Kommentar
Drift, vedlikehold og fornying riksveier	1400	Vi reduserer framtidige utgifter til drift og vedlikehold som følge av at vi kutter nye motorveier. Vi øker bevilgningene til fornying av eksisterende veier med 50 % første seks år
Ras- og skredsikring riksveier	1200	Vi øker midlene til ras- og skredsikring med 1,2 milliarder for riksveinettet
Trafikksikkerhetstiltak riksvei	2000	Vi øremerker 2 milliarder til målrettede tiltak for økt trafikksikkerhet på riksveinettet, for eksempel midtdelelere
Ras- og skredsikring fylkesveier	5000	Det er stor behov for mer ras- og skredsikring langs fylkesveien. Vi øker potten med 5 milliarder kroner
Trafikksikkerhet og vedlikehold fylkesveier	2000	Vi øker potten til fylkesveiene med 2 milliarder til fornying og målrettede tiltak for økt trafikksikkerhet
Sum tryggere veier	11 600	Totalt 11,6 milliarder mer til tryggere riks- og fylkesveier

41

Drift, vedlikehold og fornying av riksveier

Statens vegvesen vil igjen få det overordnede ansvaret for drift og vedlikehold av riksveiene med De Grønne, med unntaket av OPS-strekninger. Totalt 11 veistrekninger blir overført fra Nye Veier til Statens vegvesen. Dette er en kombinasjon av veier som er allerede bygget og nye veiprojekter som De Grønne ønsker å videreføre⁶¹.

De Grønne foreslår å bruke i overkant av 98 milliarder kroner til drift, vedlikehold og fornying av riksveinettet. Det er 1,4 milliarder mer enn regjeringen. Vi forutsetter med dette 5 % reduserte utgifter til drift og vedlikehold som kan omprioriteres til fornying av veiene. Men det betyr ikke at det blir mindre penger til å vedlikeholde eksisterende veier. Gigantiske bruer og lange tunneler koster nemlig enormt mye å drifte og vedlikeholde. Fordi vi kutter mange nye og store veiprojekter, blir det mer penger til å ta bedre vare på de veiene vi har. I tillegg legger vi opp til en kraftig trafikkreduksjon i storbyene og mer gods på bane og sjø, som samlet sett reduserer slitasjen på veiene.

Med unntak av tunnelene har vedlikeholdsetterslepet på riksveinettet økt de siste årene, ifølge regjeringen selv. Statens vegvesen estimerer at kostnadene til utbedring av forfallet på riksvei vil være på om lag 30 milliarder kroner. De Grønne vil ha raskere fornying av bruer, tunneler, underlag og andre tiltak som gjør veiene tryggere, og øker derfor bevilgningene fra 11,4 milliarder til totalt 17,1 milliarder i første seksårsperiode. Det er en økning på 50 prosent sammenliknet med regjeringens forslag.

61. Ferdigstilte veier og nye veistrekninger i Nye Veiers portefølje som De Grønne vil bygge, overføres til SVV. Det inkluderer 81 km ferdig bygget motorvei. Riksvegnettet er på over 10 000 km, så strekningene fra Nye Veiers utgjør en svært liten andel av det totale veinettet.

Ras- og skredsikring av riksveier og fylkesveier

De Grønne mener det er behov for en kraftig opptrapping i arbeid med å ras- og skred-sikre riksveier og fylkesveier, særlig på Vestlandet og i Nord-Norge. Vi har derfor satt av 1,2 milliarder ekstra til skredsikring langs riksveier og 5 milliarder ekstra til fylkesveiene i kommende NTP-periode. Fylkesveier finansieres i hovedsak over fylkeskommunenes frie midler. Men fylkesveiene er svært viktig for mange lokalsamfunn, og vi vet at klimaendringene kommer til å gjøre flere veier utrygge i årene fremover. Derfor er det svært viktig å øke og øremerke midler til denne potten.

Foruten satsingene våre i NTP styrker vi NVEs arbeid med flom og skredforebygging betydelig i vårt alternative statsbudsjett, som også har stor betydning for veinettet. For 2021 var økningen på 500 mill. kr utover regjeringens budsjett.

Tilskudd til fylkesveier

Vi øker potten tilskudd til fylkesveier med to milliarder utover de øremerkede ekstra midlene til gang- og sykkelveier og skredsikring. Dette er nødvendig for å redusere vedlikeholdsetter-slepet. Dette er et rammetilskudd som fordeles ut fra en kartlegging fra Statens Vegvesen, og inkluderer også tiltak for bedre tunnelsikkerhet.

Koordinert utbygging av infrastruktur

Behovet for bedre ladeinfrastruktur, mobildekning og bredbånd i distriktene er fortsatt stort, og manglende mobildekning kan utgjøre en sikkerhetsrisiko, særlig på natt- og vinterstid. I tillegg er det behov for å tilrettelegge for fremtidens digitale og utslippsfrie transportsystem. NTP sier lite om utbygging av vei og jernbane i sammenheng med ladeinfrastruktur, mobil- og bredbåndsutbygging. De Grønne vil ha et tydeligere koordineringsansvar hos staten og fylkeskommunene for å sikre raskere og mer kostnadseffektiv utbygging av ladeinfrastruktur og elektronisk kommunikasjon i forbindelse med oppgradering, planlegging og utbygging av vei og jernbane.

STORE VEIPROSJEKTER STOPPES OG NEDSKALERES

De Grønne vil kutte eller nedskalere til sammen 36 store veiprosjekter under Nye Veier og Statens vegvesen over hele landet. En oversikt over hvilke prosjekter dette gjelder er listet opp i vedlegg 1. Til sammen gir det mulighet for å flytte ca 170 milliarder kroner⁶² fra investeringer i klimafiendtlige motorveier til miljøvennlig transport. Fordi vi reduserer utbyggingens behovet reduserer vi også bevilgningene til planlegging og grunnverv med totalt 14 milliarder kroner.

Ferjefri E39

Prosjektet er et skrekkeeksempel på regjeringens vei-gigantomani og manglende respekt for natur og dyreliv. Motorveiene og gigantbruene langs vestlandkysten mellom Kristiansand og Trondheim er ventet å koste 382 milliarder kroner. Planen er en varslet naturkatastrofe. Mellom Kristiansand og Stavanger legges i disse dager enorm naturområder under asfalt. Lengre nord, i delprosjektet Hordfast, skal motorveien dure videre gjennom skjærgården i Os og den unike kystregnskogen på Tysnes. Statsforvalteren har uttalt at Hordfast "blir trolig det største naturinngrepet i Hordaland i moderne tid"⁶³.

De Grønne vil stoppe planene for ferjefri E39 og prioritere tryggere veier og utslippsfrie, hyppige ferjer. Prosjektet vil ikke bare gi byspredning, økt biltrafikk og enorme tap av natur, men også store klimagassutslipp. Strekningene Molde-Ålesund og Stord-Os vil alene kunne føre til utslipp av mer enn 600 000 tonn CO₂ som følge av at 6700 daa myr-, jordbruks- og

62. <https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/y3knrE/382-milliarder-kroner-det-er-den-nye-prislappen-paa-ferjefri-e3>

63. <https://www.nrk.no/vestland/her-er-regnskogen-som-kan-bli-odelagt-av-norges-storste-veiprosjekt-1.113347541>

skogareal⁶⁴ blir bygd ned. Og trolig er utslippene enda større, ettersom de karbonrike myrene har vist seg å være mye dypere enn det beregningene har lagt til grunn⁶⁵. Store utslipp i forbindelse med bygging og bruk av veiene kommer i tillegg.

Motorveier rundt byene

Store motorveitbygginger i og rundt byene er blant de viktigste prosjektene for De Grønne å stoppe. Dette er veiprojekter som bygger ned natur og matjord, og øker biltrafikken og klimagassutslippene. Prosjektene er dermed i strid med regjeringens egne klimamål og nullvekstmål for biltrafikken i byene, og bidrar til å undergrave den store innsatsen mange kommuner legger ned for å øke andelen som reiser kollektivt.

Særlig prosjekter som E18 vestkorridoren mot Oslo og E6 Oslo øst (dersom prosjektet kommer inn i NTP), E39 inn mot Stavanger/Sandnes, E39 mot Bergen, E18 i Agder, E6 i Trøndelag og E16 i Viken er prosjekter som De Grønne vil strekke seg langt for å få stoppet, selv der hvor kontrakter er inngått. Derfor har vi satt av til sammen 1,6 milliarder kroner til å reversere inngåtte kontrakter for prosjekter under Nye Veier og Statens Vegvesen.

Nedskalerte prosjekter

Enkelte store veiprojekter kan det være riktig å gjennomføre, men i en betydelig nedskalert og rimeligere versjon. Særlig der hvor eksisterende vei er ulykkesbelastet eller gir store, lokale miljøproblemer. Eksempler på dette er Rv 555 Sotrasambandet ved Bergen hvor behovet for ny bro er stort, men hvor De Grønne vil prioritere gående, syklende og kollektiv uten å øke kapasiteten for bil inn mot Bergen. Andre eksempler er Rv 22 Glommakryssing i Viken, E39 Lønset - Hjelset ved Molde og E18/E39 Gartnerløkka i Kristiansand. Også Rv 19 i Moss kan være aktuell dersom man kommer fram til en god løsning for ferjetrafikken.

Vi har satt av 10 milliarder til nedskalerte prosjekter, til sammen 20 milliarder om man forutsetter 50 % bompengandelen. I tillegg har vi satt av 4 milliarder til ombygging av statlige og fylkeskommunale veier i storbyene til byboulevarder, som omtalt i kapittelet om byer og tettsteder.

43

GRØNNERE TRANSPORT OG ØKT MOBILITET

De Grønne vil ha en kraftig satsing på såkalte programområdetiltak i NTP. Dette er mindre tiltak som ligger under riksveginvesteringer, men som er viktig for å sikre flere gang- og sykkelveier, bedre kollektivtilbud og økt trafikksikkerhet mm. Foruten å styrke eksisterende programområder, så utvider vi ordningen med flere tiltak, blant annet støtte til ladeinfrastruktur og klima- og naturtiltak. Den samlede oversikten under viser at vi øker potten kraftig til satsingene, fra 28 milliarder kroner⁶⁶ i regjeringens forslag til 48 milliarder kroner. Utdypning av satsingene er omtalt i egne delkapitler.

Programområdetiltak	Vårt forslag	Kommentar
Sykkel og gange langs riksvei	8000	Øker potten med 8 milliarder kroner. Se utdypning under og omtale av sykkelsatsingen under byer og tettsteder
Trafikksikkerhetstiltak riksvei	2000	Ny satsing fra De Grønne, se omtale under trafikksikkerhet, drift og vedlikehold
Kollektivtiltak og universell utforming	2000	Vi øker potten til bedre tilgjengelighet for gående, snarveiprojekter og universell utforming ved holdeplasser og stasjoner med 2 milliarder kroner

64. https://www.menon.no/wp-content/uploads/2020-138-Potensielle-klimagassutslipp-fra-arealbeslag-tio-NTP-2022-2033_Beregninger-for-Statens-vegvesens-strekninger.pdf

65. <https://www.nrk.no/norge/xl/klimabombene-ingen-tenkte-pa-1.15217036>

66. Pengene til økt satsing på programområdetiltak henter vi fra de ufordelte midlene til Statens Vegvesens portefølje i andre seksårsperiode. Disse midlene utgjør 24,7 milliarder kroner - vi omfordeler midlene og legger dem inn for hele NTP-perioden.

Klima og naturtiltak	2000	Ny satsing fra De Grønne, se omtale under
Miljøtiltak	2000	Vi øker potten til flere støytiltak og andre miljøtiltak langs riksvei med 2 milliarder kroner
NeTP: ladeinfrastruktur og næringstransport	2000	Ny satsing fra De Grønne, se omtale lengre ned
Busspakke distriktene	1000	Ny satsing fra De Grønne, se omtale lengre ned
Barnas transportplan	500	Vi dobler potten fra 500 mill. kr til 1 milliard kroner. Se omtale under byer og tettsteder
Nasjonale turistveier	500	Vi øker potten med 500 mill. kr øremerket nasjonale sykkel-turistveier
Sum programområder	20 000	Totalt 20 milliarder mer til grønnere transport og økt mobilitet

FLERE GANG- OG SYKKELVEIER LANGS FYLKESVEIER OG RIKSVEIER

44

Regjeringens egne framskrivninger i NTP viser at sykkelandelen i Norge vil gå ned fra dagens 8 prosent til 6 prosent i 2050. Samtidig øker bilandelen kraftig både på korte og lange reiser. Dette mener De Grønne er en fallitterklæring som tydelig viser resultatet av å prioritere motorveier foran sykkelveier. Vi legger opp til en storstilt sykkelsatsing, som omtalt i kapittelet om byer og tettsteder. Inkludert i satsingen er en økning i bevilgningene til gang- og sykkelveier langs riksveiene med 8 milliarder kroner (programområdetiltak) og langs fylkesveiene med 4 milliarder kroner (tilskudd fylkesveier). Dette er en tilskuddsordning hvor egenandelen må være minst like stor som den statlige andelen. Vi vil vurdere å øke den statlige andelen for prioriterte satsinger der vi ser at det kan være formålstjenlig.

KOLLEKTIVTILTAK OG UNIVERSELL UTFORMING

De Grønne vil ha økt satsing på tilgjengelighet for personer med funksjonsnedsettelse med flere universelt utformede holdeplasser og stasjoner, samt enklere tilgang på kollektivtransport for gående og syklende gjennom snarveiprojekter, sykkelparkering og sykkelhotell ved knutepunktene. Vi øker potten med 2 milliarder kroner utover regjeringens forslag.

NASJONALE SYKKEL-TURISTVEIER

Vi øker satsingen på Nasjonale turistveier under programområdetiltak med 500 millioner. Disse midlene skal i sin helhet gå til sykkelveier for å løfte Norge som destinasjon for sykkel-turisme. Norge har fantastisk natur og spektakulære veier og sykle på, men de er farlige på grunn av biltrafikk og manglende tilrettelegging. For å få til et slikt løft må det også tilrettelegges for syklistene forbi tunneler og lignende tilgjengelighetstiltak.

MILJØ, KLIMA OG NATUR

Støy og luftforurensing

Med tiltak som lavere hastighet, flere bilfrie bomiljø, færre biler og stopp i utbyggingen av nye motorveier, vil vi redusere støyplagene og luftforurensing for mange som bor i byer og tettsteder. Men mye av utfordringene med støy og forurensing er knyttet til de statlige riksveiene, som kommunene har liten eller ingen påvirkning på. Vi øremerker derfor 2 milliarder kroner utover regjeringens forslag til å redusere støy og forurensing langs riksveiene, med bedre skjerming, bruk av støydempende underlag, lavere hastighet mm.

Naturnøytral utbygging

Regjeringens motorveiutbygging har gitt store tap av natur de siste årene, og med det også store utslipp av klimagasser. Arealbeslaget for 100 km firefelts motorvei er om lag 5 kvadratkilometer, og tilsvarer 10 prosent av den gjennomsnittlige årlige nedbyggingen av norsk natur⁶⁷. Sammenliknet med en dobbeltsporet jernbane er arealbeslaget mer enn dobbelt så høyt for en firefelts vei, og med en betydelig lavere kapasitet. Foruten å stanse de mest naturødeleggende veiprojektene vil De Grønne at alle transportprosjekter skal være naturnøytrale og at arealbeslaget dermed blir en sentral del av vurderingene av alle transportløsninger. Det innebærer at ethvert inngrep som ikke kan unngås for å bygge veier, jernbane og lignende må kompenseres ved at det restaureres eller reetableres natur et annet sted. Det satt av 2 milliarder kroner til å innføre naturnøytral utbygging i alle transportprosjekter, inkludert klimatiltak omtalt under.

Klima- og naturvennlig utbygging

I dag kommer en fjerdedel av de globale klimagassutslippene fra bygg- og anleggsvirksomhet⁶⁸. Ved bygging av vei og jernbane brukes også materialer med store utslipp, som betong, stål og asfalt. Det bør stille mer helhetlige miljøkrav i offentlige anskaffelser, for eksempel knyttet til bruk av lavutslippsbetong og til innhold, produksjon og legging av "grønn asfalt". I Oslo har De Grønne gått foran i utviklingen av utslippsfrie anleggsplasser. Nå vil vi ha raskere kutt i utslippene, og øremerker 2 milliarder kroner til at alle bygge- og anleggsprosjekter blir fossilfrie innen 2025 og utslippsfrie innen 2030, samt til grønne, innovative anskaffelser og til at naturnøytral utbygging kan legges til grunn for alle transportprosjekter.

Mikroplast

Nye beregninger fra Miljødirektoratet⁶⁹ viser at utslippene av mikroplast i Norge er betydelig større enn tidligere antatt, og ligger på om lag 19 000 tonn i året. Veitrafikken er den desidert største kilden - hele 41,6 prosent av utslippene stammer herfra. Hverken mennesker, dyr eller økosystemer er tilpasset en verden der plastforurensing og mikroplast fyller havene. De Grønne vil redusere spredningen av mikroplast fra bildekk i havene og på land, blant annet ved redusert bilbruk og tungtransport på veiene, mer rensing av overvann fra veiene og utvikling av nye miljøvennlige alternativer med nedbrytbare dekk.

45

ELBILER OG UTSLIPPSFRI NÆRINGSTRANSPORT

Elbilen har blitt et reelt alternativ for de aller fleste, og i dag består ca 12 prosent av bilparken i Norge av elbiler⁷⁰, til sammen 340 000 kjøretøy. I 2025 er det ventet at vi har over 1 millioner elbiler på veiene. Men i dag er forskjellene mellom kommunene store - hele 67 kommuner har en elbilandel på under 2 prosent, og det gjenstår å bytte ut 2,5 millioner biler for at hele bilparken skal bli elektrifisert.

67. https://www.ssb.no/natur-og-miljo/artikler-og-publikasjoner/_attachment/415893?_ts=170f85e8160

68. <https://www.oslo.kommune.no/politikk/byradet/pressemeldinger/oslo-kommune-signerer-historisk-avtale-for-klimaet>

69. <https://www.miljodirektoratet.no/publikasjoner/2021/april-2021/norske-landbaserte-kilder-til-mikroplast/>

70. <https://www.tu.no/artikler/er-elbil-norge-en-illusjon-i-halve-landet-oker-andelen-knapt-sjekk-din-kommune-her/507917>

Det trenges et skikkelig løft for å sikre ladestasjoner i alle deler av landet for både privatbiler og næringstransport, med utrulling av hydrogen på vei og sjø, og annen utslippsfri teknologi. Næringslivet er klar for grønn omstilling, men nødvendig infrastruktur må på plass først⁷¹. Investeringer i utslippsfri teknologi, som hydrogen, innebærer enorm markedsrisiko for næringslivet. Regjeringen mangler imidlertid en helhetlig nasjonal ladestrategi som ser ulike energibærere innen transportsektoren, overgang til utslippsfri næringstransport, raskere utrulling av elbiler og kapasitet i strømmettet i sammenheng.

De Grønne vil ha fortgang i utskiftingen fra fossilbiler til elbiler, og vil derfor videreføre elbilfordelene og øke tempoet i utrulling av ladenettet til alle deler av landet. For de som er avhengig av bil må også tilgang på elbil være et reelt alternativ uavhengig av økonomi og hvor i landet man bor.

Nasjonal Elektrisk Transportplan

De Grønne vil ha på en plass en Nasjonal Elektrisk Transportplan (NeTP) som identifiserer hvilken infrastruktur som må på plass for en raskere overgang til utslippsfri sjø- og landtransport for personbiler og næringstransport, og som identifiserer behovet for ny infrastruktur, hull i ladenettet og områder hvor dagens ladestasjoner må får økt effekt og flere ladepunkt. NeTP må utvikles på tvers av transport- og energimyndighetene, sånn at elektrifisering av kjøretøy se opp mot kapasitet og behov i strømmettet.

Næringstransport med vare- og lastebiler og kollektivtransporten har andre kapasitets⁷²- og sikkerhetsbehov enn ordinære elbiler, og utviklingen går mye saktere enn for elbiler. NeTP må vise hvordan det raskt kan etableres et sammenhengende nettverk av fyllestasjoner langs hovedveinettet med hurtigladere, hydrogen og biogass, for eksempel langs E6 og E10 fra nord til sør, og E39/E18 langs kysten av Vestlandet via Sørlandet til Oslo for næringstransporten.

De Grønne støtter regjeringens satsing på lading ved rasteplasser, men ser også et stort potensiale i å utvikle ferjekaier, bussterminaler, togstasjoner og andre viktige trafikknutepunkt langs veiene som energi-huber for hydrogen til lastebiler, busser, ferjer og tog (for eksempel ved hydrogendrift på Raumabanen) og hurtiglading for elbiler. Dette krever imidlertid tilgang på nok effekt i strømmettet, store arealer om flere lastebiler skal kunne lade samtidig, og koordinering med transportørene ift. lading under hviletid, kjøreruter og valg av teknologi i kjøretøyene. De Grønne mener at staten må ta en aktiv rolle i å få på plass den nødvendige infrastrukturen for nyttekjøretøy og setter derfor av 2 milliarder kroner til å starte utrulling av nødvendig infrastruktur for utslippsfri næringstransport, raskest mulig.

Flere hurtigladere og enklere løsninger for elbilistene

Behov for hurtigladere er stort, særlig i Nordland, Troms og Finnmark, og Elbilforeningen anbefaler at det etableres hurtigladere omtrent hver femte mil langs riks- og fylkesveiene for å ha et godt, grunnleggende ladenettverk. Totalt langs norske veier er det i dag ca 3500 hurtigladere, mens Elbilforeningen anslår at Norge må bygge ut 1250 hurtigladere hvert eneste år for å holde tritt med behovet⁷³. Det siste året er det bygget omtrent 950 hurtigladere, dermed er vi fortsatt ikke i mål om vi skal holde tritt med utviklingen i antall elbiler. De Grønne vil ha fullt trøkk på utbyggingen og mål om totalt 10 000 hurtigladere og lynladere langs riks- og fylkesveiene innen 2025.

Høye investeringsutgifter fører noen steder til at det ikke blir etablert et ladetilbud selv om etterspørselen er stor og økende i området. Ved behov for oppgradering av trafo, kan det bli store summer i anleggsbidrag. I tillegg kan driftskostnadene bli høy om ladestasjonen ikke

71. De Grønne tar ikke stilling til hvilke energibærere (batterier, hydrogen, biogass) som er best egnet til å svare på næringslivets behov i denne transportplanen.

72. For de tunge kjøretøyene kreves større kapasiteter enn for personbilene, man kommer langt med en 150 kW hurtiglader i dag, men det vil bli behov for kraftigere ladere på inntil 350 kW framover, iflg. Bilimportørenes Landsforening (2019)

73. <https://elbil.no/nasjonal-transportplan-mangler-plan-for-lading/>

har stor trafikk. Effekttariffen fører til at en ladestasjon må ha relativt stor trafikk for at den skal være lønnsom. Det betyr at det i mindre sentrale områder kan ta flere år før en nærmer seg et kommersielt marked⁷⁴. De Grønne mener at dagens tariffsystem må endres for å sikre lønnsom drift av ladestasjoner.

Dagens operatørløsninger er rotete og unødvendig komplisert for elbilistene som skal bruke hurtigladere langs norske veier. Det finnes 10-11 ulike operatører med ulike lade- og betalingsløsninger. I Sverige har man tatt grep og stilt krav til ladebransjen. De Grønne mener at tilsvarende grep må tas i Norge for å sikre enkel og enhetlige løsninger for lading.

De Grønnes satsinger for et sammenhengende ladenett innen 2025

Det er bred politisk enighet om at 100 % av nybilsalget skal være fossilfritt innen 2025. De Grønne vil ha på plass et sammenhengende og kapasitetssterkt ladenett i hele landet før 2025, og mener at regjeringens markedsbaserte utvikling av ladenettet ikke er tilstrekkelig til å nå dette målet. Staten må ta større ansvar for å planlegge og bygge ut ladeinfrastrukturen i alle deler av landet, og med det legge til rette for overgangen til utslippsfri tungtransport og ekspressbusser og kurere lade(kø)angsten til bilistene en gang for alle. De Grønnes satsing på ladeinfrastruktur innebærer:

- En helhetlig Nasjonal Elektrisk Transportplan for ladeinfrastruktur for sjø- og landtransport både for elbiler, busser og vare- og lastebiler
- Øremerket satsing på 2 milliarder kroner til å følge opp NeTP med utrulling av ny infrastruktur for utslippsfri næringstransport langs hovedveiene
- 10 000 hurtigladere og lynladere (over en dobling fra i dag) langs riks- og fylkesveiene innen 2025 med to ladepunkter for hver femte mil langs riks- og fylkesveiene. Vi gir støtte til etablering av hurtigladestasjoner gjennom ENOVA for å gjøre hurtiglading kommersielt lønnsomt i hele landet og brukte 300 mill. kr ekstra i 2021 i vårt alternative statsbudsjett, noe som ville gitt anslagsvis 640 flere hurtigladere⁷⁵ i 2021 enn det regjeringen la opp til.
- Vi oppretter et klimafond for næringstransport. Økte dieselpriiser brukes til å utvikle miljøvennlig teknologi for varebiler og tungtransport, slik næringslivet selv har etterspurt. Dette utgjorde 1,5 milliarder kr i vårt alternative statsbudsjett for 2021.
- Endre regelverket for effekttariffer i nettleien for å sikre lønnsom drift i mindre sentrale områder
- Støtte til å bygge ut elbillading i borettslag og sameier, noe regjeringen har lovet, men ikke fulgt opp. Dette utgjorde 250 mill. kr i vårt alternative statsbudsjett for 2021
- Etablere felles lade- og betalingsløsninger for ladebransjen som gjør det enkelt og raskt for folk å lade langs veiene

Reparasjon av elbiler

Det ligger et stort potensiale for rimelige elbiler gjennom brukt- og leiemarked. Men det krever politiske grep for å hindre at elbilene blir vraket for tidlig og for å sørge for at leie av elbil gir de samme fordelene som ved kjøp. I dag blir fullt brukbare elbiler skrotet fordi det er for dyrt å reparere dem i forhold til å kjøpe en ny elbil med alle skattefordelene det innebærer⁷⁶.

De Grønne vil sikre at det lønner seg med reparasjon og gjenbruk. Dersom andelen gjenbruk skal opp, krever det endringer i regelverket og ny praksis for forsikringsselskapene⁷⁷. Når ut

74. <https://elbil.no/wp-content/uploads/2019/03/Ladekart-Norge-2025.pdf>

75. I perioden 2015-2020 gav ENOVA støtte til 289 hurtigladestasjoner. Gjennomsnittlig støtte var på ca 470 000 kr per hurtigladestasjon. En hurtigladestasjon koster ca 1 mill. kr mens en lynlader koster ca 1,4 mill. kr iflg. Samferdselsdepartementet.

76. https://www.nrk.no/dokumentar/xl/hvorfor-lønner-det-seg-a-kaste-bilen_-1.15232892

77. Som for fossilbiler, er det høyere terskel for å få tak i de "lavfrekvente" bildelene, men teknologien i seg selv er ingen barriere for å erstatte gamle deler med nye. Per i dag er det ikke dyrere å forsikre en elbil, selv om det er noen elbilmodeller som utløser forsikring oftere enn snittet og gir elbil en skadefrekvens 30% høyere enn fossilbiler <https://www.nbf.no/artikler/2020/skadelakk/elbiler-og-skadereparasjoner/>

giftene til reparasjon blir høyere enn 60 prosent av bilens verdi, vil forsikringsselskapet si at det ikke lønner seg å reparere. I tillegg mister man garantier når det settes inn et brukt batteri eller annen bildel. Vi vil derfor endre regelverket sånn at det er tryggere og enklere å bytte ut deler og batterier. Med brukte deler som en del av reparasjonen kan kostnadene enklere bli dekket av forsikringen. Det gjør at det også blir enklere å forbedre rekkevidden til de eldre modellene.

Rimeligere leasing av elbil

De Grønne vil at flere personer med dårlig råd skal være i stand til å kjøpe eller lease en elbil. Vi foreslår derfor en ordning med elmobilitetsstøtte, med et rentefritt lån til å betale egenandelen på opp til 50 000 for å lease en elbil og støtte til månedlige leasingkostnader. Ordningen finansieres gjennom vårt alternative statsbudsjett og ville gitt opp til 10 000 nye elbiler på norske veier i 2021.

Nei til modulvogntog

Modulvogntog er opptil 25,25 meter lange og 60 tonn tunge vogntog som regjeringen vil tillate på stadig flere veistrekninger. De Grønne sier nei til innføring av modulvogntog fordi det styrker vegtransportens attraktivitet i forhold til sjø og bane – samtidig som det krever store midler og inngrep til bredere, sterkere og rettere veier. Større og tyngre vogntog gir også store ekstrakostnader til vedlikehold, større slitasje på veiene, mer støy og svevestøv.

48 BUSSPAKKE - ET KOLLEKTIVTILBUD TILPASSET DISTRIKTENE

Å reise uten bil i distriktene er enkelte steder på grensen til det umulige. De Grønne vil ha større frihet for personer som av ulike årsaker ikke kan eller vil kjøre bil, med et skreddersydd kollektivtilbud, uavhengig av hvor i landet man bor. Vi setter derfor av 1 milliard kroner til en busspakke for distriktene, i overkant av 80 mill. kr i året, for å sikre et godt rutetilbud og konkurransedyktige billettpriser. Tilskuddet går til fylkeskommunene og kan blant annet benyttes til opprettelse av nye ekspressbussruter og økt tilbud på eksisterende ruter, rabattordninger for barn, studenter og eldre, og opprettelse av skreddersydde kollektivløsninger på bygda.

Støtte til flere og billigere ekspressbusser

I mange deler av landet hvor det ikke finnes et togtilbud er ekspressbuser det eneste kollektivtilbudet på tvers av fylkesgrensene. Særlig gjelder det kommuner i innlandet og langs vestlandskysten. Men ekspressbussene har også potensial til å avlaste veinettet rundt byene i den grad de bidrar til å overføre trafikk fra bilen. I følge NHO Transport mistet Ekspressbussene 40 prosent av passasjerene i perioden 2007 til 2017⁷⁸ etter at selskapene fikk økt konkurranse fra billige flybilletter og svakere rammevilkår. Taperne er først og fremst folk som bor i distrikter uten et utbygd togtilbud. De Grønne mener at utviklingen må snus og vil ha en satsing på utslippsfrie ekspressbuser som erstatter flytrafikk og knytter landet sammen. I tillegg til 1 milliard kroner i busspakken fjerner vi momsen på kollektivtransport i vårt alternative budsjett og innfører et klimafond for næringstransport og langdistansebuser. Økte dieselpriiser brukes til å utvikle nullutslippsteknologi med mål om å raskest mulig fase ut alle dieseldrevne busser. I 2021-budsjettet vårt utgjorde innskuddet til fondet over 1,5 milliarder kroner.

Kollektivtransport i distriktene - bli hentet når du vil

Mange steder i distriktene er det ikke grunnlag for hyppige avganger med buss. Da kan fleksible kollektivløsninger være et godt alternativ til å sette inn flere dieslbuser.

78. <https://www.nationen.no/kronikk/distriktene-taper-kollektivt/>

Det innebærer at passasjerene kan bestille en bil eller minibuss på nett eller telefon, til en avtalt tid og prisen av en bussbillett⁷⁹. Erfaringer fra et prøveprosjekt i Sauda viste at en slik ordning kan gi både lavere driftskostnader for busselskapene og flere passasjerer. Ungdom og andre uten førerkort fortjener friheten vi andre har til å gjøre avtaler og dra på aktiviteter uten å være avhengig av bil. De Grønne ønsker derfor å utvide og videreutvikle tilsvarende ordninger til bygger hvor det tradisjonelle busstilbudet ikke er tilstrekkelig.

TILSKUDD RIKSVEI - FERJER OG BOMPENGER

Ferjer

Regjeringen har kuttet budsjettet til kjøp av riksveiferjetjenester med 10 prosent og setter av 16,7 milliarder kroner. Reduksjonen er begrunnet med at E39 Mortavika-Arsvågen tas ut av drift ved åpning av Rogfast og effektiviseringsgevinster på andre strekninger. De Grønne vil stille krav om utslippsfrie fartøy i alle ferjeandbud og satse på "fossilfri E39" med moderne, utslippsfrie ferger, i stedet for nye veiprojekt. Vi reverserer derfor regjeringens kutt på 1,7 milliarder kroner for å opprettholde tilbudet på Arsvågen-Mortavika, sikre bedre ferjetilbud i Nord-Norge og innføre gratis ferge for fotgjengere og syklistene på strekninger som i dag ikke omfattes av autopass⁸⁰. Mer om satsingen på utslippsfrie ferjer under kystkapittelet.

Bompenger

Regjeringen vil kreve inn 123 milliarder i bompenger fram mot 2033 som følge av store investeringer i nye motorveier, bru og tunneler. De Grønne sier nei til nye kapasitetsøkende motorveier og fjordkryssinger, og sparer dermed bilistene for godt over 60 milliarder kroner i bompenger. Det viktigste for oss er imidlertid ikke å kutte bompenger, men å sikre en sosialt rettferdig og bærekraftig samferdselsutvikling, både for kloden og økonomien. Vi fjerner derfor tilskuddet til reduserte bompenger utenfor byene på 6,6 milliarder kroner, og øker bompengene på nye veiprojekter fra et snitt på rundt 30 prosent til 50 prosent. Det gir ytterligere 14,7 milliarder statlige kroner til å ta bedre vare på de veiene vi allerede har. I tillegg kommer ordningen med bom-for-tog som sikrer omtrent 20 milliarder øremerkede midler til jernbanesatsingen. Til tross for disse grepene har vi likevel halvert bompengebelastningen, sammenliknet med regjeringens forslag.

49

NYE VEIER AS

De Grønne vil legge ned Nye Veier, hovedsakelig fordi selskapet har et ensidig oppdrag basert på å bygge billige, natur- og klimafiendtlige motorveier, selv på steder der trafikkgrunlaget er svakt. Regjeringen har satt av 69,4 milliarder til Nye Veier i perioden 2022-2033 og vil at selskapet skal bygge 670 km med ny motorvei i årene framover⁸¹. Vi vil stoppe disse prosjektene - hvilke strekninger dette gjelder fremgår av Vedlegg 1.

Utover motorveier som stoppes overfører vi ferdige veiprojekter og nye veiprojekter som skal gjennomføres til Statens vegvesen. Sju av de nye veiprojektene som regjeringen har gitt i oppdrag til Nye Veier å bygge er oppgradering av eksisterende veier. Disse vil vi ikke stanse, men overfører dem til Statens vegvesen sammen med en pott på 8 milliarder kroner - til sammen 16 milliarder kroner når man inkluderer 50 prosent bompengandel. Inkludert i dette er også 1,5 milliarder kroner til å fullføre tre motorveistrekninger som er kommet så langt i byggingen at de ikke lar seg stoppe. Resterende midler, ca 62 milliarder kroner, omfordes til andre formål, primært jernbanen.

79. <https://www.bt.no/btmeninger/debatt/i/mBLEMp/flere-bussruter-er-ikke-noedvendigvis-loesningen-i-distriktene>

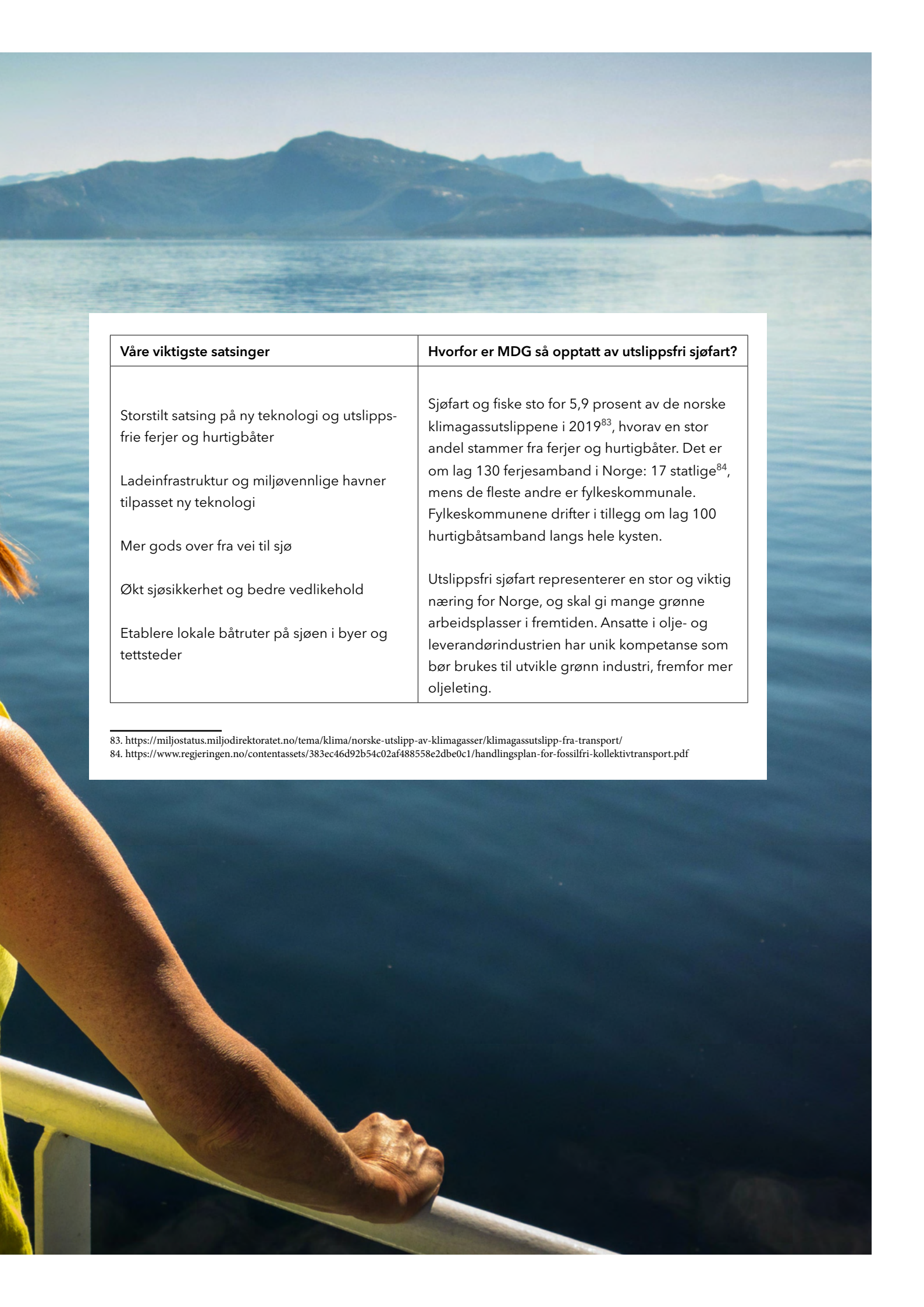
80. Ferjestrekninger på riks- og fylkesveinettet som har innført autopass er i dag gratis for passasjerer, gående og syklende.

81. <https://www.regjeringen.no/contentassets/891678bea8e64859a443434dd9135d53/svar-til-stortinget/svar-pa-sporsmal-16-17-18-22-23-25-26-27-28-29-30-31-33-34-og-352042711.pdf>

UTSLIPPSFRI KYSTTRANSPORT

Norge er ledende på miljøvennlig og høyteknologisk sjøfart. Men Norges nærskipsflåte har en gjennomsnittsalder på 30 år og står foran et stort fornyelsesbehov⁸². Dette er en mulighet til å bygge om eksisterende skip og utvikle nye hybride og utslippsfrie fartøyer, og som gir grunnlag for ny, eksportrettet industri med grønne arbeidsplasser langs kysten. Det vil ta tid før all sjøtransport er basert på nullutslippsteknologi, men De Grønne vil legge til rette for at utviklingen skyter fart og at vi bruker vår unike kompetanse og posisjon til å gjøre Norge til verdens første utslippsfrie sjøfartsnasjon.

82. <https://www.regjeringen.no/contentassets/84a01b96cf88453ea542886250cb64fe/tempo-pa-gronn-omstilling-i-norsk-naringliv-ey-2019.pdf>



Våre viktigste satsinger	Hvorfor er MDG så opptatt av utslippsfri sjøfart?
Storstilt satsing på ny teknologi og utslippsfrie ferjer og hurtigbåter	Sjøfart og fiske sto for 5,9 prosent av de norske klimagassutslippene i 2019 ⁸³ , hvorav en stor andel stammer fra ferjer og hurtigbåter. Det er om lag 130 ferjesamband i Norge: 17 statlige ⁸⁴ , mens de fleste andre er fylkeskommunale. Fylkeskommunene drifter i tillegg om lag 100 hurtigbåtsamband langs hele kysten.
Ladeinfrastruktur og miljøvennlige havner tilpasset ny teknologi	
Mer gods over fra vei til sjø	Utslippsfri sjøfart representerer en stor og viktig næring for Norge, og skal gi mange grønne arbeidsplasser i fremtiden. Ansatte i olje- og leverandørindustrien har unik kompetanse som bør brukes til utvikle grønn industri, fremfor mer oljeleting.
Økt sjøsikkerhet og bedre vedlikehold	
Etablere lokale båttruter på sjøen i byer og tettsteder	

83. <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/tema/klima/norske-utslipp-av-klimagasser/klimagassutslipp-fra-transport/>

84. <https://www.regjeringen.no/contentassets/383ec46d92b54c02af488558e2dbe0c1/handlingsplan-for-fossilfri-kollektivtransport.pdf>

Vi bruker nesten 8,1 milliarder mer enn regjeringen på å styrke infrastrukturen langs kysten, raskere utvikling av utslippsfri sjøfart, overføring av gods over fra vei til kjøll, og miljøvennlige havner, økt sjøsikkerhet og bedre vedlikehold.

Kystiltak	Regjeringens forslag (tusen mill)	De Grønnes forslag (tusen mill)	Differanse (tusen mill)
Drift, vedlikehold og større utstyrsanskaffelser	17 796	23 796	6000
Farvannstiltak	12 612	10 105	-2507
Tilskuddsordninger for sjøtransport	2472	7072	4600
Sum Kystverket	32 880	40 973	8093

DRIFT, VEDLIKEHOLD OG STØRRE UTSTYRSANSKAFFELSER

Kystverket har ansvar for den statlige beredskapen mot all akutt forurensning. I tillegg er drift og vedlikehold en sentral del av kystforvaltningen og beredskapen langs kysten. Dette omfatter både fysisk infrastruktur og drift av digitale tjenester som skal gi trygg og effektiv sjøtransport. De Grønne vil legge til rette for mer gods på sjø, utslippsfri teknologi og økt fokus på sjøsikkerhet, beredskap og klimatilpasning, og bruker totalt 6 milliarder utover regjeringens forslag på å styrke sjøtransporten.

52

Storstilt satsing på utslippsfrie ferjer og hurtigbåter

Vi vil satse på autonom, utslippsfri skipsfart, og stille krav om utslippsfrie fartøy i alle anbud for ferjer og hurtigbåter⁸⁵. Det krever utbygging og ombygging av havner og kaier, bruk av offentlig innkjøpsmakt, et grønt avgiftssystem, støtteordninger til næringslivet og kompensasjon til fylker som får økte utgifter som følge av omstillingen. Vi setter derfor av 4 milliarder kroner til å etablere nødvendig infrastruktur for omlegging til utslippsfrie ferjer og hurtigbåter. Hurtigbåtforbindelser er en avgjørende livline for lokalsamfunn, men er kostbar og har høye utslipp per passasjerkilometer. Vi øremerker derfor to av fire milliarder til et nytt fond for å utvikle utslippsfrie hurtigbåter. Satsingen støttes opp av andre ordninger og innretninger på avgiftssystemet som fremgår av vårt alternative budsjett.

Bedre vedlikehold, økt sjøsikkerhet og tiltak mot marin forsøpling

Kritisk infrastruktur langs kysten har i dag et betydelig vedlikeholdsetterslep. Samtidig skjer det en rask teknologisk utvikling innen sjøtransporten som gir behov for moderne infrastruktur, og effektene av klimaendringene blir stadig mer merkbare, særlig i nord. Vi øker midlene til drift, vedlikehold, beredskap og akutt forurensning med 2 milliarder kroner utover regjeringens forslag. Av dette er det satt av 600 mill. kroner til å ta igjen vedlikeholdsetterslepet knyttet til blant annet navigasjonsinfrastruktur som godstransport på sjø er avhengig av, mens 800 millioner kroner går til å styrke Kystverkets arbeid innen sjøsikkerhet og akutt forurensning. I tillegg er 600 mill. kr øremerket til marin forsøpling inkludert plastforurensning og utslipp av mikroplast, og bedre oljevernberedskap.

85. Regjeringen har varslet at de tar sikte på å innføre nasjonale lav- og nullutslippskrav i nye anbud for ferjer og hurtigbåter, henholdsvis fra 2023 og 2025. I følge regjeringens NTP er det i 2022 om lag 70 lav- og nullutslippsferjer på norske samband. Elektriske hurtigbåter er også på vei, og den første hydrogendrevne hurtigbåten er i ferd med å bli utviklet.

FARVANNSTILTAK

Farvannstiltak er delt mellom store tiltak, som Borg havn og innseiling Andenes, og mindre tiltak. Regjeringen legger opp til å øke bevilgningene til store farvannstiltak, særlig i nord. De Grønne er positiv til tiltak som styrker sjøsikkerheten og godsoverføring fra vei, og som legger til rette for fiskerinæringen og andre maritime næringer langs kysten. Vi sier imidlertid nei til tiltak begrunnet ut fra hensynet til cruise-næringen og mener at naturmangfold og vannmiljø må gis større vektlegging i utviklingen av farleder og havner.

Natur og vannmiljø

Farledsutbedringer (utdypning og mudring) påvirker naturen og medfører arealinngrep i marine miljø. De Grønne vil ha en full gjennomgang av farvannstiltakene i NTP med sikte på å identifisere mulige konflikter mellom naturmangfold, vannmiljø og utbyggingstiltak. Hensynet til marine økosystem og vannmiljø må være førende for utviklingen av farvannene, herunder nytte- og verdivurderingen av tiltakene, valg av løsninger, utbyggingsmetode og sjøentreprenør⁸⁶. Vi øremerker derfor 200 mil. kr til bedre kartlegging og metodeutvikling, marin naturrestaurering og avbøtende tiltak ved utbygging i sjø og havner.

Stad skipstunnel

Stad skipstunnel er planlagt mellom Moldefjorden og Kjødepollen og har til hensikt å gi bedre framkommelighet og sikkerhet for sjøtransport som skal passere Stadlandet. Tunnelen blir 1700 meter lang og er dimensjonert for skip på størrelse med hurtigruteskipet MS Midnatsol. Prosjektet er omdiskutert, særlig på grunn av den høye kostnaden målt opp mot nytten⁸⁷. Blant annet er det ventet tunnelen ikke vil bidra til like stor reduksjon i ulykker som tidligere antatt⁸⁸ og mange fartøy vil trolig ikke ta i bruk tunnelen, deriblant Hurtigruten⁸⁹. Over 20 prosent av budsjettet til farvannstiltak (2,7 milliarder kroner) er øremerket skipstunnelen i regjeringens NTP. De Grønne prioriterer ikke utbygging av Stad skipstunnel, men har valgt å omprioritere midlene til mindre og mer målrettede tiltak for å løfte sjøsikkerheten og godsoverføring til sjø langs alle deler av kysten.

Nei til større cruiseskip

De Grønne vil ha kvalitet framfor kvantitet i cruise-næringen, og la hensynet til lokalbefolkning, klima og natur komme først. Hurtigruten er et godt eksempel på en reiselivsaktør som balanserer forholdet mellom internasjonal turisme og kystsamfunnenes behov for lokalt reiseliv og frakt av gods og mennesker mellom nord og sør. I motsatt ende av skalaen er den store, internasjonale cruisetrafikken som i økende grad har fylt opp fjordene og sjøfronten i byene våre. Skipene står for store utslipp og en masseturisme som sliter både på natur, kulturminner og lokalbefolkning. De Grønne sier derfor nei til inngripende farvannstiltak som er begrunnet ut fra hensynet til større og flere cruiseskip, slik tilfellet er i Stavanger⁹⁰.

MER GODS PÅ SJØ OG BEDRE LADEINFRASTRUKTUR

Mer gods fra vei til sjø

Gods på sjø står i dag for om lag tre firedeler av all godstransport i Norge. Men regjeringens NTP-framskrivninger viser at sjøtransporten taper andeler av godstransporten - stikk i strid

53

86. Kystverket skriver i underlaget til NTP (januar 2020) at "metoder for å måle og verdsette naturmangfold og nytten av avbøtende tiltak i form av indikatorer og i samfunnsøkonomiske analyser er fortsatt mangelfulle".

87. Ifølge KS2-rapporten, vil hvert skip gjennom tunnelen koste samfunnet 26.000 kroner de neste 40 årene.

88. https://www.regjeringen.no/contentassets/3c03bde7f16c4246adcc9b57ca451172/ks2_stad_skipstunnel.pdf

89. <https://www.tu.no/artikler/hurtigruten-vil-ikke-ha-skipstunnel-men-her-snudde-de-ved-stad/450239>

90. <https://www.menon.no/wp-content/uploads/2016-44-Innseiling-til-Stavanger-havn.pdf>

med målet om mer gods på sjø og bane. Den massive utbyggingen av nye motorveier bidrar til at andelen gods på sjø (målt som mill. tonnkilometer) faller fra 77 prosent i 2018 til 71 prosent i 2050, mens gods på vei øker fra 19 prosent til 25 prosent⁹¹. Regjeringen vil ytterligere forsterke konkurransekraften for gods på vei ved å kompensere for økt CO2-avgift gjennom redusert veibruksavgift.

De Grønne mener det er behov for en kraftig gjennomgang av hvorfor sjøveien svekkes som transportåre, og hvilke tiltak som skal til for å etablere flere transportruter langs kysten. Vi foreslår 1,2 milliarder kroner ekstra til tilskuddsordningen for overføring av gods fra vei til sjø, i tillegg til at vi sier nei til flere motorveier, modulvogntog og redusert veibruksavgift som motvirker godsoverføringsmålet.

Effektive og miljøvennlige havner

Havnene vil spille en viktig rolle for bærekraftig utvikling av sjøtransporten fremover. Etablering av landstrøm, ladestrøm og tilrettelegging for ulike energibærere er viktige tiltak, men krever store investeringer i infrastruktur som hver enkelt havn ikke kan bære alene. I følge organisasjonen Norske Havner har 9 av 10 havner prosjekter som stimulerer mer grønn transport. De Grønne vil styrke havnenes posisjon og sikre utrulling av landstrøm, ladestrøm og hydrogenstasjoner fra fornybar energi til skipsfarten, inkludert å legge til rette for utslippsfri fiskeflåte og elektrifisering av fritidsbåter.

Vi vil også gjøre havnene bedre rustet til å ta i bruk ny teknologi, blant annet autonome skip, for å øke konkurransekraften mot veitransporten. Med regjeringens bevilgninger kommer vi ikke i mål, vi utvider derfor tilskuddsordningen til effektive og miljøvennlige havner med 250 mill. kr i året, totalt 3 milliarder kroner utover regjeringens forslag.

54

Båtruter i byer og tettsteder

De Grønne setter av 400 mill. kr til en tilskuddsordning til kommuner og fylkeskommuner som vil teste ny teknologi, utrede "blå kollektivtransport" og etablere nødvendig infrastruktur for å starte opp nye ruter (nærmere omtalt i kapittelet om byer og tettsteder). Satsingen bør ses i sammenheng med utbygging av ladeinfrastruktur til fritidsbåter, der hvor dette er hensiktsmessig.

91. <https://www.regjeringen.no/contentassets/fab417af0b8e4b5694591450f7dc6969/no/pdfs/stm202020210020000dddpdfs.pdf>



KLIMAVENNLIG LUFTFART

Nordmenn flyr mest av alle i Europa⁹². De Grønne vil gjøre flytrafikken utslippsfri raskest mulig og gi flere og bedre alternativer til fly. På sikt mener vi Norge bør ta mål av seg til å bli det første landet i verden der luftfarten er helelektrisk.

Europeiske lufthavner mistet 932 millioner passasjerer mellom 1. januar og 26. juli 2020, ifølge Avinor. Flytrafikken har falt kraftig under hele pandemien, og trolig vil en del reisevaner endre seg permanent. Økt bruk av hjemmekontor og digitale møter gjør at særlig andelen forretningsreisende er ventet å bli varig redusert. Det er positivt for klima og kan være kostnadseffektivt for næringslivet.

Mangel på gode alternativer og en utviklingen med ekstremt lave priser og flere direkteruter, gjør at mange trolig vil velge å fly også etter pandemien. Samtidig er ikke teknologien moden nok til å kutte de store utslippene fra flytrafikken på mange år enda, særlig ikke på langdistansefly. Det betyr at vi må fortsette å jobbe for å redusere flytrafikken og gjøre tog til et konkurransedyktig alternativ der det er mulig, samt vri etterspørselen i miljøvennlig retning ved hjelp av avgifter, kvoteordninger og reguleringer.

92. <https://www.faktisk.no/faktasjekker/0nW/i-norge-flys-det-omtrent-fire-ganger-mer-innenriks-enn-i-sverige>

Våre viktigste satsinger for å kutte utslippene fra luftfarten	Hvorfor er redusert flytrafikk så viktig for MDG?
<p>Si nei til nye storflyplasser i Bodø og Mo i Rana, og tredje rullebane på Gardermoen</p> <p>Elfly-satsing i nord og utvikle utslippsfri flytransport på kortbanenettet i Nord-Norge og på Vestlandet</p> <p>Øke klimaavgiften på forurensende flyreiser, og sikre at toget er et rimelig og effektivt alternativ mellom de store byene</p> <p>Avvikle taxfree på flyplasser og innføre tax-free-ordning på grensekryssende tog</p>	<p>Flytrafikken står for store utslipp av klimagasser. Innenriks luftfart slapp ut 1,2 millioner tonn CO₂ i 2019⁹³. Utslipp fra utenrikstrafikken, det vil si fra norske lufthavner til første destinasjon i utlandet, var i 2017 på 1,7 millioner tonn CO₂⁹⁴</p> <p>I tillegg kommer effekten av at mye av utslippene skjer i høye luftlag, noe som betyr at klimaeffekten blir enda høyere</p> <p>Fra 2004 til 2019 økte antall flypassasjerer i Norge med 82 prosent⁹⁵. Nordmenn flyr i snitt 3 turer innenriks per år, og økningen er særlig stor mellom de største byene hvor toget er et alternativ</p>

93. <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/mindre-utslipp-fra-veitrafikk-fly-og-tog>

94. <https://avinor.no/en/corporate/klima/klimagassutslipp/>

95. https://avinor.no/globalassets/_konsern/om-oss/samfunnsoppdraget/avinors-10-plan-2020-2021.pdf

AVGIFTENE PÅ FLYREISER MÅ OPP, MEN IKKE LIKE MYE OVERALT

Flyavgifter er ett av de viktigste virkemidlene vi har for å begrense utslippene og vri flere reiser over på miljøvennlige alternativer. Utenlandsreiser med fly er i dag fritatt for klimaavgifter, og de lave prisene reflekterer ikke hvor skadelig flytrafikken er for klimaet. På innenlandsreiser har regjeringen innført en flypassasjeravgift på alle flyvninger, men vi har i tillegg foreslått en flyseteavgift for flyreiser mellom Oslo, Trondheim, Bergen, Stavanger og Kristiansand. Avgiften er i vårt alternative budsjett for 2021 satt til 500 kroner per sete. Samme avgift vil gjelde for reiser til landene i EU, mens det for reiser utenfor EU vil være en avgift på 800 kroner.

Flyseteavgiften er et viktig grep for å sikre at tog blir et rimeligere og mer konkurransedyktig alternativ til fly, der hvor det er mulig. I deler av landet med store reiseavstander er fly et viktig transportmiddel - det vil det også være i fremtiden. Vi har derfor ikke foreslått flyseteavgift på strekninger på kortbanenettet eller mellom byer hvor det ikke er jernbane. Samtidig kutter vi prisen på togbilletter og øker vi bevilgningene kraftig til utbygging av jernbanen, samt til bredbåndutbygging for å stimulere til bruk av digitale møter.

Fly er den mest forurensende måten å reise på, og i all hovedsak forbeholdt den rike delen av verdens befolkning. Foruten endringer i avgiftene vil vi derfor utrede et system med omsettelige personlige kvoter for flyreiser, med mål om en mer rettferdig reduksjon i flytrafikken som tar hensyn til geografiske og sosioøkonomiske forskjeller.

58

NEI TIL NYE FLYPLASSER

De Grønne sier nei til nye lufthavner og utvidelse av eksisterende lufthavner. Investeringer i Avinor inngår ikke i de økonomiske rammene for NTP, men i denne planen legger likevel regjeringen opp til å gi statlige tilskudd til flytting av Bodø lufthavn og ny flyplass i Mo i Rana. Vi mener det blir feil å prioritere statlige tilskudd til lufthavner når vi står midt i en klima- og naturkrise, samtidig som vi har stort behov for investeringer i miljøvennlige samferdsel.

Flytting av flyplassen i Bodø

Regjeringen har satt av 2,8 milliarder kroner til prosjektet. Flytting av flyplassen er i første rekke begrunnet i muligheten for byutvikling. Den nye bydelen er planlagt som et forbildeprosjekt for smartby-teknologi, og kan dermed bidra til å tiltrekke folk og kompetanse til landsdelen. Bydelen vil også dekke byens arealbehov for mange tiår framover, og flytting vil gi bedre støyforhold for mange boligområder.

Tross flere positive sider ved prosjektet, er De Grønne mot å prioritere midler til flytting av lufthavnen. Det er stort behov for bedre infrastruktur i nord og vi vil derfor prioritere at midlene brukes på prosjekter som Nord Norge-banen, økt tilskudd til bymiljø og elfly-satsing. Luftbransjen selv er imot prosjektet fordi det vil bety økte kostnader, men det er først og fremst hensynet til klima og miljø som gjør at de Grønne sier nei. Ny rullebane innebærer utfylling i sjøen og tap av strandsoner. Bodø lufthavns nærområde rommer i dag om lag ni kjente lokaliteter med verdifullt naturmangfold⁹⁶, hvorav seks av lokalitetene har nasjonal verdi.

96. <https://fido.nrk.no/c24f1e444df4ccefa15351159b9e60310ab3f0a4144995cb1f0b98d9a3065979/bodo.pdf>

Helgeland, Mo i Rana

Regjeringen har satt av 1,8 milliarder kroner til bygging av ny storflyplass på Helgeland. De Grønne vil opprettholde dagens kortbanenett i regionen og sier nei til ny storflyplass på Helgeland, som gir kraftig økt kapasitet og vekst i utslippene. Inntil flysektoren er utslippsfri er det ikke forsvarlig å utvide kapasiteten på lufthavner i Norge. Dette prinsippet vil derfor være styrende for hele NTP-perioden, noe som innebærer at alle vi vil legge bort alle planer for utvidelse av flyplasser i Norge.

Tredje rullebane på Gardermoen

Avinor har lenge planlagt en utbygging av en tredje rullebane på Oslo lufthavn. Det vil gi betydelig økt kapasitet til mange flere flyvninger enn Norge trenger og føre til store tap av matjord, natur og boliger. En tredje rullebane er ikke prioritert av regjeringen i Nasjonal transportplan, og De Grønne vil fortsette å kjempe for at prosjektet skrinlegges for godt, også i kommende planer.

AVINOR OG TAXFREE

Avinor og flysektoren legger i dag egne planer for flytrafikken, uavhengig av andre sektorer, mens andre sektorer underlegges klare og tydelige mål for utslippskutt. De Grønne vil endre mandatet til Avinor ved å stille tydeligere klimakrav, fjerne målet om vekst i trafikken og sette mål om betydelig trafikkreduksjon.

Kostnadene ved lufthavndrift finansieres i dag i betydelig grad av taxfree. Denne ordningen favoriserer flyreisende og luftfarten, på bekostninger av mer miljøvennlige alternativer. Avinor utlyste anbud på taxfree-butikkene i januar 2021, til en verdi av 30 milliarder kroner⁹⁷. De Grønne vil stanse anbudet og taxfree-ordningen så raskt som mulig, og mener de reelle kostnadene for flytrafikken heller må synliggjøres og dekkes gjennom billettprisene og flyplassavgiftene.

Overskuddet fra Avinors kommersielle virksomhet, går i dag tilbake til Avinor, som selv legger føringene for hvordan midlene skal brukes. Etter at taxfree-ordningen er avviklet, er det ikke utelukket at det fortsatt vil være et overskudd fra driften. Avinor har store inntekter fra avgifter, salg og utleie. Dette bør i så tilfelle overføres til Samferdselsdepartementet for å sikre en helhetlig bruk av ressursene - for eksempel investeringer i utvikling av elfly og andre miljøvennlige alternativer til fly mellom byene.

59

KORTBANENETTET ER BUSSEN I DISTRIKTENE

For distriktene i nord og vest er kortbanenettet ofte det eneste reelle kollektivtilbudet mellom bygd og by. De Grønne vil opprettholde dagens kortbanenett og gjøre Norge verdensledende innen utslippfri luftfart. Kortbanenettet i Norge er det ideelle stedet å starte med elektrifisering av luftfarten (se utdypning under).

Vi vil skjerme viktig flyplasstruktur i distrikts-Norge ved å kanalisere overskudd fra de store flyplassene til lufthavner i distriktene. Overskuddet fra de store flyplassene kanaliseres til mindre og ulønnsomme flyplasser i distriktene slik at de får om lag like mye overføringer som i dag. Totalt sett skal driften av lufthavnene gå i null.

Selv om vi opprettholder flyplasstrukturen kan det være grunn til å vurdere om alle dagens flyplasser bør beholdes. Et eksempel er flyplassen på Stord, som i hovedsak betjener Leirvik. Flyplassen betjener i hovedsak lokalt næringsliv, flyplassen i Haugesund er kun en times kjøring unna og er landfast med Stord.

97. <https://e24.no/naeringsliv/i/6zB2yo/avinor-mener-nordmenn-boer-spare-minst-50-prosent-paa-taxfree-sprit>

ELEKTRIFISERING AV LUFTFARTEN

Satsing på elfly vil være avgjørende for å sikre klimavennlig transport i distriktene. De Grønne mener at Norge bør ta mål av seg til å bli det første landet i verden der luftfarten er helelektrisk, ved blant annet å gi utviklingsstøtte, stille krav til tilbydere og gjennomføre pilotprosjekter. Flyprodusentene diskuterer ikke om vi skal over på elektriske rutefly, men når. De første forsøkene med elektriske fly er allerede i gang og Avinor og Luftfartstilsynet har satt mål om at all sivil innenriks luftfart i Norge skal være elektrifisert innen 2040 og at innen 2030 skal de første ordinære innenriks ruteflygninger være elektrifiserte⁹⁸. Videre har FN-organisasjonen for sivil luftfart (ICAO) har besluttet karbonnøytral vekst fra 2020 som sektormål for internasjonal luftfart.

De Grønne vil at Norge tar ledertrøya i elfly-satsingen og at Nord-Norge skal bli verdensledende på grønn innovasjon i luftfarten. Vi vil derfor til sammen 3 milliarder kroner på å etablere et servicesenter for elfly på Andøya, nødvendig ladeinfrastruktur (beregnet til 700-1000 mill. kr⁹⁹) videreutvikling av utdanningstilbudet for elfly-piloter og -teknikere ved nordnorske utdanningsinstitusjoner, ulike insentivordninger og innkjøp og uttesting av elfly i Nord-Norge og Vestlandet¹⁰⁰.

Når rutefly tåler norske forhold, tåler de det meste. Da har vi fått på plass en viktig byggestein i det grønne skiftet. Kortbanenettet passer særlig godt for elektriske fly, som ikke trenger like lange rullebaner og som stiger raskere enn fossildrevne fly. Elektriske fly er stillegående, og altså mindre til plage for dem som bor i nærheten av en flyplass - noe som er særlig viktig dersom flyplassen i Bodø bli værende der den er.

Flyselskapene må ha flere insentiver til å legge om til elektrisk drift, først for småfly, så de større flyene. De Grønne vil derfor gi innfasingsstøtte og andre insentiver til utvikling, testing og opplæring, for å tilrettelegge for at overgangen til elektrisk luftfart skjer så raskt som mulig. Staten kjøper flyruter på kortbanenettet på anbud, og De Grønne vil stille krav til tilbyderne om utvikling, uttesting og på sikt en andel elfly. Norge må også være en pådriver for felleseuropeisk regelverk for sertifisering av elektriske fly, slik at ikke manglende regelverk hindrer utvikling. Samtidig må flyver- og flyteknikerundervisning utvikles til å håndtere elektriske fly.

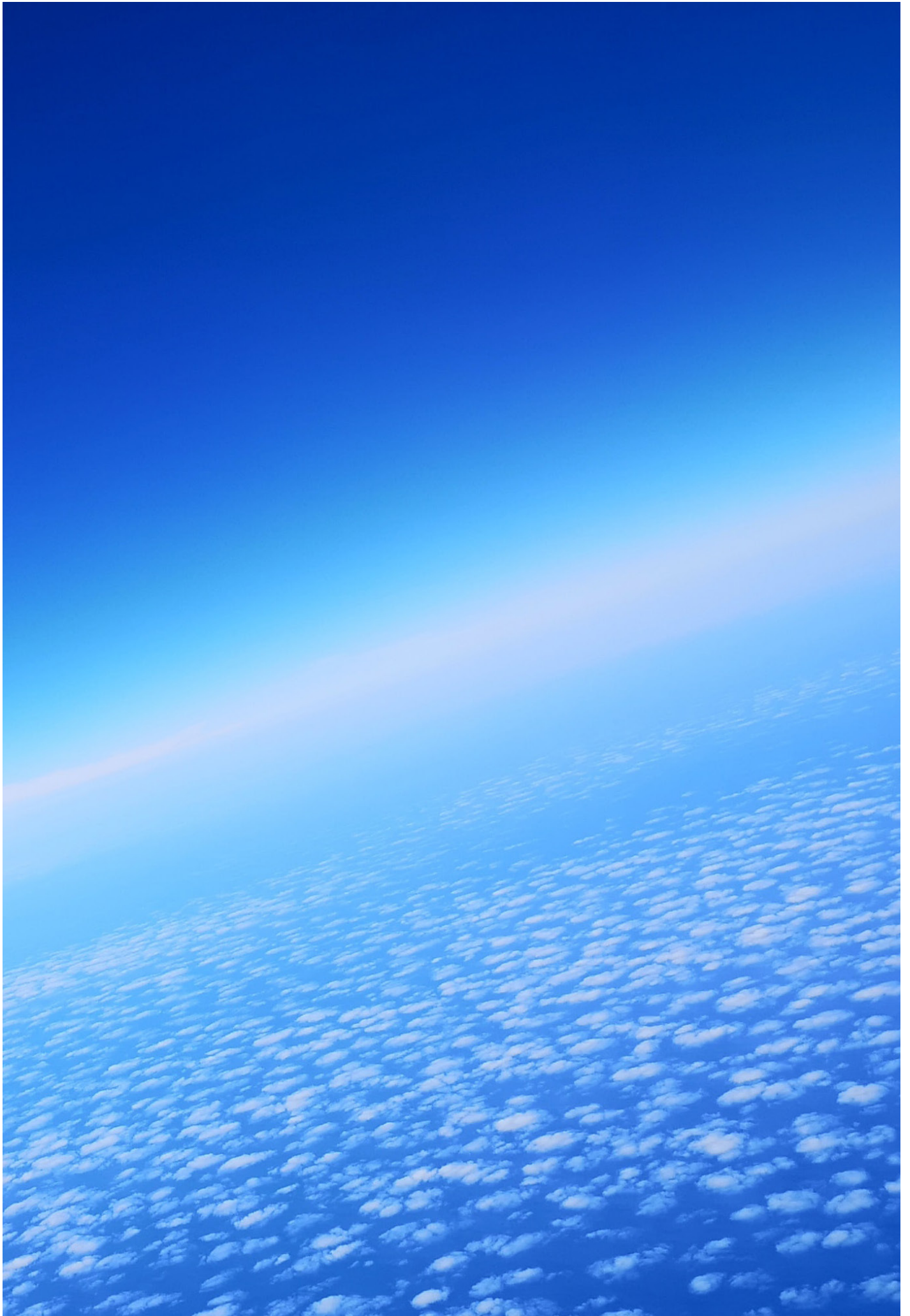
LUFTFARTEN INN I NTP

Avinor ruller selv en årlig plan for langsiktige investeringer. Pandemien har gjort at det legges opp til et lavere investeringsnivå enn opprinnelig planlagt. Men flytrafikken og investeringene vil kunne ta seg opp igjen relativt raskt når samfunnet går tilbake til normalen. De Grønne mener derfor at det må være Stortinget som vedtar rammene for luftfarten som en del av Nasjonal Transportplan, på lik linje med vei og jernbane. Bakgrunnen for å flytte luftfarten inn i NTP-prosessen er at vi vil gi en helhetlig plan for alle statlig samferdselstiltak. Når Avinor legger planer for utvidelser og endringer av sine flyplasser, er ikke dette en del av NTP i dag. Det betyr at de kan planlegge flere rullebaner og store kapasitetsøkninger uten at det ses i sammenheng med øvrig infrastruktur. Slike kapasitetsendringer har store konsekvenser for det samlede transporttilbudet, konkurransesituasjonen mellom transportformene og utvikling av flytrafikken. Dermed har det store konsekvenser for de samlede klimagassutslippene fra norsk samferdsel. Ved å se luftfarten i sammenheng med annen samferdsel, må politikerne ta hensyn til behovet for å bygge en mer miljøvennlig infrastruktur for fremtiden.

98. <https://avinor.no/en/corporate/klima/electric-aviation/electric-aviation>

99. <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/nasjonal-transportplan/sporsmal-fra-stortinget-om-ntp-2022-2033/sporsmal-fra-stortinget-om-nasjonal-transportplan-20222033/id2845664/>

100. Strekingen Bergen-Haugesund-Stavanger peker seg ut som særlig aktuell for elfly på Vestlandet.



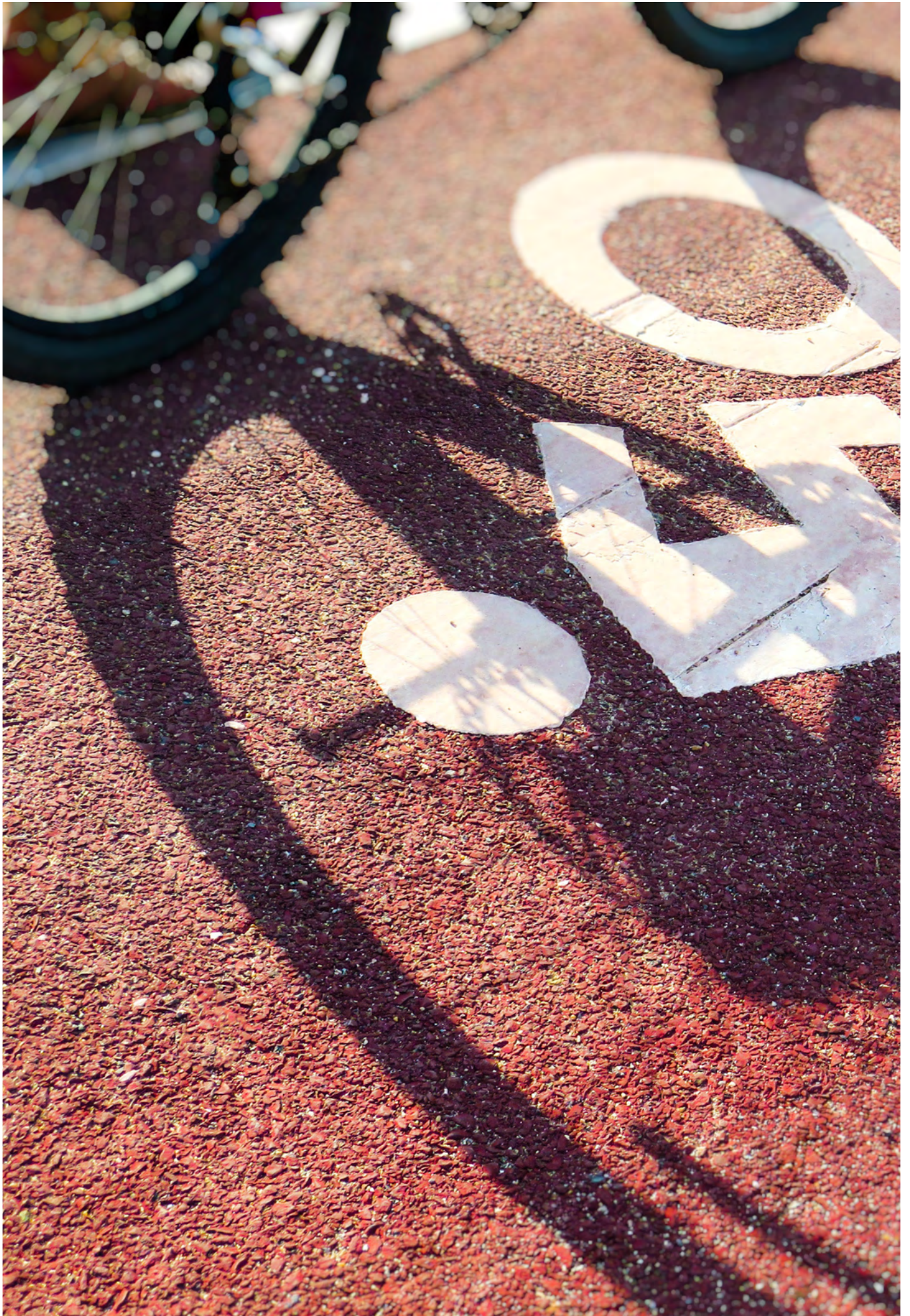
VEDLEGG 1

Veiprosjekter De Grønne vil stoppe eller nedskalere:

Statens vegvesen	MDGs forslag
E18 Lysaker - Ramstadsletta	Forberedende arbeider startet opp i november 2020. Byggestart sommeren 2021. Staten går ut av kontraktene og prosjektet skrinlegges. Satsing på kollektiv, sykkel og gange i stedet.
E39 Rogfast	Adkomsttunneler bygget tidligere. Første store kontrakt lyst ut januar 2021. Prosjektet skrinlegges.
Rv 555 Sotrasambandet	Kontrakten blir signert sommeren 2021, byggestart høsten 2021. Ny bro, ellers nedskaleres til et prosjekt som ikke øker trafikkapasiteten, men som øker sikkerhet og framkommelighet for kollektiv, sykkel og gange.
E39 Lønset - Hjelset	Nedskaleres til et prosjekt som ikke øker trafikkapasiteten, men som øker sikkerhet og framkommelighet for kollektiv, sykkel og gange
E16 Bjørum - Skaret	Byggestart 2021. Store naturinngrep. Staten går ut av kontraktene og prosjektet skrinlegges
Rv 22 Glommakryssing	Nedskaleres til et prosjekt som ikke øker trafikkapasiteten, men som øker sikkerhet og framkommelighet for kollektiv, sykkel og gange
E18 Retvet - Vinterbro	Prosjektet skrinlegges
Rv 19 Moss	Prosjektet nedskaleres og rettes mot ferjetrafikken.
E39 Ålgård - Hove	Prosjektet skrinlegges
E134 Dagslett - E18	Nedskaleres til et prosjekt som ikke øker trafikkapasiteten, men som øker sikkerhet og framkommelighet for kollektiv, sykkel og gange
E18/E39 Gartnerløkka - Kolsdalen	Nedskaleres til et prosjekt som ikke øker trafikkapasiteten, men som øker sikkerhet og framkommelighet for kollektiv, sykkel og gange
E134 Oslofjord- forbindelsen, byggetrinn 2	MDG er mot store veiprosjekter på tvers av Oslofjorden, men vil ha oppgradering av Oslofjordtunnelen pga sikkerhetshensyn - kun med bompenger
E39 Ådland - Svegatjørn (Hordfast)	Ferjefri E39 skrinlegges - satsing på nullutslippsferger i steden
E39 Ålesund - Molde	Ferjefri E39 skrinlegges - satsing på nullutslippsferger i steden
Rv 36 Skjelsvik - Skyggestein	Nedskaleres til et prosjekt som ikke øker trafikkapasiteten, men som øker sikkerhet og framkommelighet for kollektiv, sykkel og gange
E134 Saggrenda - Elgsjø (hovedvei øst-vest)	Prosjektet skrinlegges.
E16 Høgstet - Hønefoss (del av FRE16)	FRE16 består av fellesprosjektet ny E16 og Ringeriksbanen. Motorveien til Hønefoss skrinlegges. Mens Ringeriksbanen vil MDG bygge via Nittedal.

E16 Arna - Stanghelle	Delstrekningen med motorvei Arna-Trengereid skrinlegges, mens resten av den rasutsatte veistrekningen mot Stanghelle vil MDG bygge.
E6 Megården - Mørsvikbotn (E6 Sørfold)	Prosjektet skrinlegges. MDG vil satse på bedre trafiksikkerhet og bygging av Nord-Norgebanen
Hålogalandsveien	Består av strekningene E10/rv. 85 Tjeldsund - Gullesfjordbotn - Langvassbukt. Prosjektet skrinlegges. MDG vil satse på bedre trafiksikkerhet, opprustning av fylkesveiene og bygging av Nord-Norgebanen

Nye Veier	MDGs forslag
E6 Åsen - Steinkjer	Prosjektet skrinlegges. MDG vil modernisere Trønderbanen og Nordlandsbanen i stedet
Rv 25 Hamar - Løten	Prosjektet skrinlegges, veien er planlagt som firefelts motorvei for 110 km/t gjennom et område med matjord og natur, og vil i tillegg gi mer biltrafikk inn mot Hamar.
Rv 4 Hunndalen - Mjøsbrua	Prosjektet skrinlegges
E16 Høgkastet - Skaret	Prosjektet skrinlegges. MDG vil ikke bygge kapasitetsøkende motorveier parallelt med ny jernbane
E39 Kristiansand - Sandnes	Prosjektet skrinlegges. MDG vil satse på Sørlandsbanen og bedre lokaltogtrafikk på Jæren
E18 Langangen-Rugtvedt	Kontrakten inngått, byggestart 2021. Staten går ut av kontraktene og prosjektet skrinlegges
E18 Tvedestrand-Bamble	Prosjektet skrinlegges
E18 Arendal-Grimstad	Prosjektet skrinlegges
E6 Moelv - Øyer	Prosjektet skrinlegges, uakseptabelt med ny motorvei gjennom Lågendeltaet naturreservat ved Lillehammer. MDG vil satse på intercity i stedet.
E6 Øyer - Otta	Prosjektet skrinlegges, MDG vil ruste opp Dovrebanen i stedet
E16 Kongsvinger - E6	Prosjektet skrinlegges
E6 Ulsberg - Vindåsliene	Kontrakten inngått, byggestart 2021. Staten går ut av kontraktene og prosjektet skrinlegges
E6 Korporalsbrua - Gyllan	Prosjektet skrinlegges. MDG vil modernisere Trønderbanen og Nordlandsbanen i stedet
E6 Gyllan - Kvål	Prosjektet skrinlegges. MDG vil modernisere Trønderbanen og Nordlandsbanen i stedet
E6 Ranheim-Værnes	Kontrakten inngått. Staten går ut av kontraktene og prosjektet skrinlegges. MDG vil heller bygge dobbeltspor på jernbanen Trondheim - Stjørdal
E6 Kvithammar - Åsen	Kontrakten inngått, byggestart 2021. Staten går ut av kontraktene og prosjektet skrinlegges



mdg.no