



Miljøpartiet De Grønne

Nettside: [www.mdg.no/](http://www.mdg.no/)

Telefon: (+47) 23 69 94 11

E-post: [mdg@mdg.no](mailto:mdg@mdg.no)

Adresse: Hausmannsgate 19, 0182 Oslo

# DE GRØNNES NASJONALE TRANSPORTPLAN 2018-2029

*- Transport for framtida, uten å ødelegge den.*

Versjon pr 8. juni 2017

## **Innholdsfortegnelse**

1. Sammendrag og økonomiske rammer
2. Klimapolitiske rammer
3. Veiformål
4. Bymiljøavtaler / byvekstvtaler
5. Jernbaneprosjekter
6. Luftfart
7. Kyst

## Forord og forbehold

*Miljøpartiet De Grønnes alternative transportplan er ferdigstilt på en drøy måned med våre begrensede ressurser. Det bygger på våre alternative budsjetter for de fire foregående årene og forholder seg til regjeringens nasjonale transportplan for 2018 til 2029.*

*De Grønne har kun en stortingsrepresentant, men vi lager et helhetlig alternativt opplegg til regjeringens forslag som viser at det grønne skiftet er mulig, og som eneste parti viser vi hvordan Norge kan nå sine egne vedtatte klimamål, med en ansvarlig og framtidsrettet transportpolitikk.*

*De Grønne har svært begrenset utredningskapasitet sammenliknet med regjeringen. Vi har derfor vært nødt til å basere kostnadsberegninger på anslag fra tilgjengelig offentlig informasjon. Det har dessverre vært tilnærmet umulig å få kartlagt hva som ligger inne i forslaget fra regjeringen i forhold til Norges to store miljøforpliktelser: Parisavtalen og målet om å stoppe tapet av naturmangfoldet. Det burde være politisk utenkelig å legge frem en transportplan i 2017 uten et skikkelig klimaregnskap, men det har altså regjeringen gjort.*

*Med så store mangler i regjeringens og støttepartienes opplegg, blir også forskjellene store mellom regjeringens grå transportplan og vår grønne transportplan. Da er det naturlig at enkelte av de tiltak vi foreslår må utredes nøyere, sendes på høring og justeres. Det er heller ikke realistisk at alle tiltak kan igangsettes allerede 1. januar 2018. Alle tiltakene her må også sees i sammenheng med satsningene foreslått i vårt alternative statsbudsjettet for 2017.<sup>1</sup>*

*Enkelte feil og mangler kan forekomme i dette dokumentet. I den grad slike vil bli funnet eller påpekt, vil dette bli forsøkt rettet opp før Stortingets behandling av NTP. For å gjøre prosessen håndterbar med våre begrensede ressurser, har vi sett hele 12-årsperioden under ett, uten å dele opp prosjektperioden slik som Regjeringen har gjort.*

## Kapittel 1. Sammendrag og hovedtrekk

Vi står på terskelen av en samferdselsrevolusjon. Allerede gjør el- og transportsyklar sine inntog i byene, el-ferger langs kysten. Om få år kan vi få selvkjørende biler, elfly, høyhastighetstog og kanskje til og med hyperloop mellom storbyene i Norge og i Norden.

I dette perspektivet var regjeringens transportplan gammeldags allerede før den gikk i trykken. Regjeringen er stuck i 50-tallstenking om at man kan asfaltere seg ut av køproblemene og at forurenset byluft som tar liv er et nødvendig onde. Regjeringens transportplan er Norges største eksos- og asfaltplan.

Regjeringen har ved hjelp av Venstre og KrF akseptert å utsette viktige togprosjekter som Norge og verdens klima trenger. Veisatsingen blir asfalt og betong nå. Togsatsingen er luftige drømmer langt frem i tid, og derfor høyst usikre.

---

<sup>1</sup> <https://www.mdg.no/alternativt-statsbudsjett-2017>

De Grønnes forslag til Nasjonal transportplan tar utgangspunkt i at vi skal omstille Norge til et ekte lavutslippssamfunn, redusere ødeleggelsen av natur og matjord, og redusere den farlige luftforurensningen i byene våre.

De Grønne vil ha en massiv omstilling til moderne utslippsfri mobilitet og frakt av varer. Det betyr mer penger til tilrettelegging for kollektivtransport, sykkel og gange i de store byene. Vi vil satse på fremtidens transportløsninger, som høyhastighetstog, elbil, elferger, elfly og elsykkel.

Det eneste ansvarlige er å bruke store beløp på å gjøre framtidsrettede investeringer i miljøvennlige transportløsninger. Derfor beholder vi den økonomisk rammen på samme nivå som regjeringens forslag. Men om vi skal bruke bortimot 1000 milliarder av skattebetalernes penger, kan vi ikke bruke mesteparten på storstilte veiutbygginger som gjør det vanskeligere å kutte klimautslippene og som medfører store naturinngrep. Bare ferjefri E39 alene koster 300-400 milliarder kroner, og vil binde opp enorme summer til utbygginger og vedlikehold langt inn i fremtiden.

De Grønne går til valg på å ta vare på framtida. Vi har nå bare 13 år på å kutte 50 prosent av utslippene fra transportsektoren i Norge for å oppnå våre forpliktelser. Skal vi unngå farlige klimaendringer og at folk dør eller får helseproblemer av giftig byluft har vi ingen tid å miste. Derfor er vår transportplan en plan for hvordan Norge kommer seg frem i fremtiden, uten å ødelegge den.

### **Våre hovedsatsninger er:**

- 1. Et historisk jernbaneløft, med redusert reisetid og bedre vilkår for gods.**  
De Grønne ønsker å øke bevilgningene til jernbane med ca 128 milliarder kroner. Totalt bruker vi nær en halv billion kroner til tog, som fremskynder prosjekter som vil kutte reisetiden til under fem timer på Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim, og under seks timer på Oslo-Stavanger. Dette gjør vi i stor grad ved å flytte penger fra veibudsjettet, og ved å ta ut noe av overskuddet til Avinor. Totalt øker vi rammen for jernbane (fra 34 prosent i regjeringens forslag til 48 prosent). Vi overfører også planleggings- og utbyggingskapasitet fra veiformål til tog, kollektiv og sykkel, med mål om å effektivisere prosessene for å bygge tog i Norge. Vi vil fremskynde flere jernbaneprosjekter som er utsatt til andre periode, og sørge for at viktige poster som for eksempel tilskudd til sykkel og gange økes allerede fra neste år (2018).
- 2. Bedre og billigere kollektivtransport.** De Grønne øker satsingen på bymiljøavtaler, belønningsordninger og byvekstavtaler med ca 46 milliarder, slik at vi setter av mer enn 112 milliarder til store kollektivprosjekter, sykkel og gange, bussløsninger og andre samferdselsprosjekter og fremkommelighetstiltak i de byene som er omfattet av bymiljøavtaler. Vi vil ha to nye byområder inn i ordningen, i første rekke Bodø og Vestfoldbyene. Under bymiljøavtalen øker vi statens andel på store prosjekter fra 50 til 80 prosent. Dette reduserer behovet for høye bompenger, noe som kan dempe lokal motstand mot slike nødvendige og framtidsrettede prosjekter. Vi øker andelen til særskilte transporttiltak (fra 4 prosent til 9 prosent), noe som gir rom for et løft for kollektivtrafikken i byene. Dette kommer tillegg til at vi vil fjerne moms på kollektivreiser og etablere en klimabelønningsordning, som kompenserer

for økte drivstoffavgifter og belønner klimavennlig reise (se vårt alternative statsbudsjett for mer om dette).

3. **Mindre veier, med økt sikkerhet og bedre ladenett i distriktene.** De Grønne vil ikke ha noen nye dyre, kapasitetsøkende (trafikkøkende) veier inn til storbyene med lav samfunnsnytte, som E18 og ferjefri E39. Totalt reduserer vi andelen til veiformål (fra 57% til 41%), men fremdeles er dette en historisk stor satsing på veier. Dette gir oss muligheten til å styrke rassikring, trafikksikkerheten og et forbedret vedlikehold, m.m. Dette gir også innsparinger utover i NTP-perioden, ved å skrinlegge en rekke nye firefelts motorveiprosjekter før 2029, som vil legge sterke føringer for videre transportsatsing i Norge, for eksempel en rekke prosjekter langs E39. Netto kutter vi posten vegformål med 155 milliarder, men vi endrer også prioriteringene kraftig. For eksempel øker vi satsingen på sykkel- og gange, skredsikring, ladepunkter for elbil i hele landet i form av en egen bilpakke for bygdene. Det grønne skiftet må bli et løft for distriktene.
4. **Utslippsfri kyst.** De Grønne vil sjøsette Norges elbilsuksess. Vi øker satsingene til kystforvaltning med 4,5 milliarder, hvorav 2,5 milliarder settes av til nullutslippsløsninger og 2 milliarder til tiltak som flytter gods fra vei til sjø. Dessuten setter vi av 3,5 milliarder til elektrifisering av ferjestrekninger i hele landet, og 2 milliarder til en pott som skal elektrifisere hurtigbåter langs kysten. I sum gir dette 8 milliarder til å sjøsette den norske elbilsatsingen og skape nye muligheter for næringsutvikling langs kysten.
5. **Et storstilt sykkelloft.** De Grønne vil gjøre syklistene til vinnere i fremtidens transportsystem i byer og tettsteder. Eksplosjonen i elsykkelmarkedet viser at sykkel vil bli en viktigere del av transportsystemet, også på lengre avstander. Vi øker sykkelsatsingen nasjonalt på programområdetiltak fra 4 til 10 milliarder, vi øker potten som kommuner og fylker kan søke til sykkeltiltak fra 2,7 til 6,7 milliarder, vi setter av 500 millioner ekstra til turistsykkelveier, og vi øker satsingen med ca 3 milliarder til sykkel og gange under bymiljøavtalene. Totalt gir dette en ekstrasatsing på 13,5 milliarder til sykkel i vårt forslag sammenlignet med regjeringens opplegg.

**Tabell 1. Totalforbruk i NTP perioden 2018-2029, begge perioder**

Speiler tabell 1.1.	Regjeringens forslag	MDG sitt forslag	Differansen	Merknader
Vegformål	536 028	380 988	-155 040	Kutter kraftig i kapasitetsøkende veiprosjekter, og omprioriterer midler, som gir mer til skredsikring, sykkelveier, etc.
Jernbaneformål	318 936	447 058	128 122	Fullføring av alle påbegynte prosjekter som genistreken, Arna-Voss, Jærbanen m,m, samt til planlegging av nye lyntog, Nord-Norgebanen.
Kystforvaltning	31 728	36 228	4 500	Øker til elektrifisering og for å få mer gods fra vei til sjø.
Særskilte trsp tiltak	41 340	80 196	38 856	Belønningsordninger, kollektiv, bymiljøavtl, byvekstavtl, øke tilskuddandel fra 50 til 80 på store kollektivprosjekter i byene.
Nye NTP tiltak	4 944	8 500	3 556	Kutter til flyplass på Helgeland til 1,5 mrd, men setter av 3 milliarder ekstra til el-flysatsing og 2 milliarder til en pott for el-drift av hurtigbåter

Frigjorte midler fra Avinor	0	-20 000	-20 000	Overskuddet fra tax free kanaliseres til transporttiltak for å få ned utslipp.
<b>Sum total for NTP perioden</b>	<b>932 976</b>	<b>932 970</b>	<b>-6</b>	

## Kapittel 2. Klima- og miljømålsetninger for denne planen

De Grønne har en annen prioritering av målene for transportplanen enn regjeringens. Vi skal naturligvis sikre god mobilitet i hele landet, prioritere trafikksikkerhet og fremkommelighet, men Nasjonal transportplan er først og fremst et virkemiddel for å planmessig omstille hele Norges samferdselssektor slik at vi kan bli et lavutslippssamfunn.

Utslippene fra samferdselssektoren har økt siden 1990, og de har særlig vokst i flytrafikken og i veitrafikken. Vårt mål er å snu denne trenden, og sørge for 50 prosent kutt i klimautslippene fra samferdsel innen 2030 ut fra dagens nivå (2017) .

Regjeringens eneste forsøk på sannsynliggjøre de svært ambisiøse klimamålene de har satt seg i ikke-kvotepiktig sektor gjennom Nasjonal Transportplan, er et hypotetisk regnestykket kalt det “disruptive scenariet”. Dette scenariet fremstår mest som en tankelek, og forutsetter både en radikal innfasing av nullutslippskjøretøy og en dramatisk nedgang i antall kjørte kilometer. Det framkommer ikke hverken hvordan et slikt scenario kan realiseres, eller hvilke konsekvenser det ville få for de samferdselspolitiske prioriteringene dersom det skulle slå til.

De Grønne legger til grunn at satsing på nullutslippskjøretøy må gå hånd i hånd med en omprioritering fra biler og luftfart til skinnegående transport, gange, sykkel og gods på sjø. Da må vi prioritere tiltak som bygger opp under nullutslippssamfunnet. Dette betyr i hovedtrekk to ting.

1. Alle tiltak som øker trafikken med fossile transportmidler som, biler, fly, hurtigbåter må begrenses, og flyttes over til alternativer som har null eller veldig lave utslipp.
2. Vi må sette inn tiltak i alle sektorer for å elektrifisere transporten, enten gjennom batteridrevne kjøretøy eller med hydrogen.

Andre viktige faktorer som ligger til grunn for våre prioriteringer er kostnadseffektivitet, sikkerhet, folkehelse, mobilitet og fremkommelighet.

De Grønne legger til grunn at infrastrukturen i byene ser annerledes ut enn på landet, men at det er mulig å få en rask overgang til trafikk basert på nullutslipp er mulig i hele landet. Norges bosettingsmønster og geografi er en utfordring, ikke et hinder for at vi skal få et utslippsfritt transportsystem.

I regjeringens nasjonale transportplan er ikke utslipp fra anleggsfasen tatt med i vurderingen. Det er et paradoks, fordi utslippene fra anleggsfasen har blitt brukt til å kritisere klimaeffekten av jernbaneprosjekter (se f.eks. Lyntogutredningen fra 2012). Å regne på livsløpskostnader for klimaet av transportprosjekter er riktig, men det må gjøres på en systematisk måte.

De Grønne legger til grunn at vi bør prioritere prosjekter som kan vise til en positiv klimanytte når man regner med anleggsperioden, og at “nedbetalingstiden” i form av CO<sub>2</sub>-kutt ikke er for lang. Uansett har prosjekter som kan redusere utslippene og energiforbruket på en permanent måte forrang.

Infrastrukturen vi bygger, må legge maksimalt til rette for nullutslippssamfunnet, og bygges ut på en måte som gir lavest mulig utslipp, gjennom klimavennlig materialvalg, utslippsfri drift av anleggsmaskiner, og andre tiltak. Når Staten gjennomfører samferdselsprosjekter med en årlig ramme på 80 milliarder, har vi en betydelig innkjøpsmakt. Det gir oss makt til å stille krav til alle entreprenører og tiltakshavere, og drive fram grønne løsninger som kan brukes i privat sektor. Dette må gjøres for alle anbud.

Vi forutsetter at de økonomiske rammene som er satt opp er tilstrekkelige for å sikre at dette gjøres. På kort sikt vil noen anbud kunne bli noe dyrere, men etterhvert vil standarder endres, og driftskostnader ved å velge nullutslippsløsninger blir lavere.

De Grønne sier i denne planen i hovedsak nei til utvidelser av kapasitet på veinettet og i lufthavnene. Disse prosjektene vil svært sjelden kunne vise til positiv klimanytte, med mindre en svært høy andel av trafikken er utslippsfri. Det betyr at kapasitetsutvidelser for vei og fly kan vurderes når vi har fått til overgangen til nullutslippsteknologi for bilparken, både personbiler og lastebiler, samt for flyparken. Likevel er det andre gode grunner til å begrense veksten i biltrafikken, særlig forbruket av arealer tilsier at kapasiteten bør begrenses, særlig i og rundt byene.

### **De viktigste grunnene for våre omprioriteringer er dermed:**

- 1. Klimahensyn.** All kapasitetsøkning som bygges frem til bilparken er utslippsfri, vil gi økte utslipp. Til tross for at De Grønne vil ha en rask elektrifisering av bilparken, kommer mange biler i 2030 fortsatt til å gå på forbrenningsmotorer. Hvis myndighetene fortsatt viser at de satser på bilbasert transport, betyr det at flere velger personbiler, at næringslivet fortsetter å satse på gods på vei fremfor tog eller sjø. Bilbasert transport er både mindre energi- og arealeffektivt, både når man transporterer mennesker og gods.
- 2. Minimale inngrep i natur og tap av matjord.** Veier er lite arealeffektive for å frakte folk og gods. Avkjøringer, rundkjøringer, osv krever mye areal, og dagens utnyttelse av bilparken er mildt sagt lite effektiv. Gjennomsnittlig er det 1,3 personer i hvert kjøretøy, og dette viser at vi har et enormt potensiale til å utnytte biler og bilparken bedre. Mer veier betyr også at større press på å bygge ned verdifull matjord. De Grønne vil ta vare på matjorda. Dette er også viktige hensyn i utbyggingen av tognettet.
- 3. Hensyn til luftkvalitet, støy og folkehelse.** De samfunnsøkonomiske gevinstene av å redusere trafikken er godt dokumentert. Luftforurensing er i dag blant de største folkehelseutfordringene i storbyene våre. Oslo hadde senest vinteren 2017 den

farligste lufta i Europa, og har innført drastiske akuttiltak for å kunne skåne innbyggernes helse<sup>2</sup>.

En beregning som Bellona har utført viser at bare helsefordelen ved elektrifisering av hele bilflåten utgjør 47 milliarder kroner hvert år<sup>3</sup>. Helsegevinsten er også en sentral grunn til at kollektiv- og sykkelprosjekter blir definert som svært samfunnsøkonomisk lønnsomme i byområdene I dag dør det flere mennesker for tidlig bare av svevestøv i Oslo årlig enn alle dødsfall i trafikken<sup>4</sup>. Ifølge Norsk institutt for luftforskning er en reduksjon i trafikken et av de beste grepene vi kan ta for å redusere disse problemene. Det viser at vi ikke bare bør ha et nullvekstmål for trafikk i byene, men et mål om redusert biltrafikk.

- 4. Langsiktig utvikling av miljøvennlig biltransport.** Ny teknologi og nye måter å samhandle på kan åpne for en revolusjon i bruken av biler, både personbilparken og lastebiler og gods på vei. Selvkjørende biler har mange fordeler: bedre sikkerhet, som også kan ta bort behovet for midtdelere på to-felts veier, samt bedre flyt i trafikken i rushtiden. Det er også verdt å merke at dersom det disruptive scenariet som omtales i regjeringens forslag til NTP slår til, og vi lykkes med å elektrifisere trafikken på grunn av selvkjørende biler, så vil behovet for kapasitet på veiene bli redusert. En fersk studie fra USA spår radikale endringer i bilhold og trafikkutvikling i fremtiden<sup>5</sup>

## Kapittel 3. Veiformål: Færre, men tryggere veier med flere ladestasjoner

Mobilitet er en forutsetning for livskvalitet, men skal vi lykkes med å innfri forpliktelsene vi har påtatt oss gjennom Paris-avtalen, må vi investere i en kraftig omlegging av transportsektoren i årene som kommer. Norge er et langstrakt land med store forskjeller mellom storbyområder og distriktskommuner. Over hele landet skal folk ha mulighet til å velge praktiske og klimavennlige måter å forflytte seg på, både kollektivt med buss og bane, og individuelt, med utslippsfrie biler, sykkel og gange.

De Grønne vil ha en storsatsing på både kollektivtransport og en utbygging av fornybare energistasjoner over hele landet som dekker behovet for elbil-ladere, hydrogen og andre fremtidsrettede teknologier. Med den raske utviklingen vi ser i batteriteknologi, så vil morgendagens elbil kunne dekke de fleste daglige behovene til de fleste familier rundt om i landet.

I byene hvor arealene er under størst press må biltrafikken begrenses for å sikre en mer effektiv arealutnyttelse, renere luft og effektiv reduksjon klimagassutslipp. Effektivsøkningen fra bildeling, bedre kollektivtilbud og etterhvert også selvkjørende transport med intelligente

---

<sup>2</sup> <http://www.luftkvalitet.info/Theme.aspx?ThemeID=13dc725e-fd54-4e78-ad48-64735a844e3>

<sup>3</sup> <http://www.vg.no/nyheter/innenriks/elbil/helsefordel-ved-elbiler-47-milliarder-kroner/a/23980391/>

<sup>4</sup> <https://www.fhi.no/nyheter/2016/luftforurensning-bidrar-til-at-oslo-folk-dor-for-tidlig2/>

<sup>5</sup> <http://theamericanenergynews.com/markham-on-energy/electric-vehicles-will-kill-global-oil-industry-by-2030-says-stanford-economist-tony-seba>

styringssystemer vil kunne redusere behovet for vegkapasitet drastisk. I distriktene, der bilen mange steder er det eneste alternativ, vil De Grønne prioritere godt veivedlikehold og trafikksikring og prioritere utprøving av ny transportteknologi.

Framtida trenger veier, men ikke kapasitetsøkninger på veinettet som øker klimagassutslipp, arealforbruket, naturinngrepene og gir farlig luftforurensing byene. Det vi trenger er trygge veier, med en infrastruktur tilpasset fremtidens transport.

Totalt kutter vi vegformål med 155 milliarder kroner sammenlignet med regjeringens NTP. Likevel settes det av mye midler til veibyggning, med 381 milliarder kroner, eller 31,75 milliarder kroner pr år (2017 kroner). Saldert budsjett for 2017 var 35,1 milliarder. I forrige NTP fra 2013 var beløpet pr år 31,16 milliarder kr pr år (2013 kroner). Vår reduksjon til vegformål er tydelig, men betyr likevel at vi fortsatt vil gjennomføre flere nye prosjekter, og sammenlignet med regjeringens forslag vil det gi et løft for skredsikring, samtidig som vedlikehold og trafikksikkerhet gis svært høy prioritet.

## Tabell 2. Vegformål.

Våre tiltak under vegformål fordeler seg slik:

Vegformål, spesifisert: Speiler tabell 5.4.	Regjeringens forslag	MDG sitt forslag	Differanse	Merknader
Post 23, drift og vedlikehold	162 324	154 208	-8 116	kutte med 5%. I praksis er dette en økning, fordi , vi kutter kapasitet på veiene og nybygging. Mer til å gjøre veiene mer klimarobuste og dekke vedlikeholdsetterslep
Post 29 Vederlag OPS tiltak	22 848	7 300	-15 548	tre prosjekter som er ferdige og som skal refunderes, de andre er nye prosjekter som kan stoppes
Post 30 Riksveginvesteringer	218 532	139 648	-78 884	se tabellen under, som viser hvor vi sparer eller bruker mer penger
Post 31 - 37 Skredsikring riksveier, m.m.	12 996	13 700	704	øker noe for å fullføre alle prosjekt
Post 61 rentekomp fylkene	2 832	2 832	0	uendret
Post 62 Skredsikring fylkesveier	12 000	17 000	5 000	øker kraftig siden behovet her er stort, og dette er en pott som kan utløse mer penger fra fylkene selv.
Post 63 tilskudd gang og sykkelveier	2 724	6 700	3 976	Øker posten kraftig for å utløse mer midler fra kommunene også, ulike potter til nye formål
Post 72 Riksveifergjetjenester	18 504	20 000	1 496	Omprioriterer for å gi mulighet til å plusse på 3,5 milliarder til satsing på elferjer
Sum statens vegvesen	<b>452 760</b>	<b>361 388</b>	<b>-91 372</b>	
Kap 1321 Nye veier AS	61 680	2 000	-59 680	legge ned, betale ut eksisterende prosjekter



<b>Kap 1330, post 75 tilskudd reduserte bompenger</b>	6 000	0	-6 000	Fjerner denne ordningen
<b>Tilskudd til fylkesveier</b>	15 600	17 600	2 000	Øker for å prioritere sikkerhetstiltak, og redusere vedlikeholdsetterslepet
<b>Sum vegtiltak</b>	<b>536 040</b>	<b>380 988</b>	<b>-155 052</b>	

### **Post 23: Drift og vedlikehold**

Regjeringen har satt av 162,3 milliarder til vedlikehold og drift av veier. I deres forslag øker beløpet med ca 24 milliarder fra nivået i 2017, og aller mest i siste seksårsperiode. En stor del av denne økningen skyldes regjeringens historiske satsing på bygging av veitunneler, broer og motorveier. Vi legger opp til en mer beskjedne økning, dvs med ca 16 milliarder i perioden. Årsaken er at vi bygger færre nye veier og at vi med vår plan vil få ned veitrafikken. Dette gir rom for bedre vedlikehold enn det som ligger til grunn i regjeringens forslag.

**Post 29: Vederlag til OPS-prosjekter.** Her er det satt av nesten 23 milliarder i regjeringens opplegg. Av disse er det tre prosjekter som allerede er igangsatt. Disse koster ca 7,3 milliarder. De andre prosjektene er ikke igangsatt, bør stoppes. Det gir en innsparing i vårt forslag på ca 15,6 milliarder.

### **Post 30: Riksveiinvesteringer**

Denne posten består av en rekke underposter, se tabell 3 med tilhørende redegjørelse under.

### **Post 31-37 Skredsikring riksveier**

Vi øker regjeringens nivå fra ca 13 milliarder til 13,7 som gir mulighet til å fullføre alle prosjektene som er planlagt i perioden. Det gjelder prosjektet på Riksvei 93 på Kløfta hvor det mangler 700 millioner for å fullfinansiere prosjektet i perioden.

### **Post 61: Rentekompensasjon kommunene**

Ingen endringer sammenlignet med regjeringens opplegg.

### **Post 62: Skredsikring fylkesveier**

Vi øker beløpet fra ca 12 til 17 milliarder kroner. Dette er en tilskuddsordning hvor fylkene kan søke om midler. 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 denne potten vesentlig.

### **Post 63: Tilskudd til gang og sykkelveier**

Regjeringen har satt av kr 2,7 milliarder for hele perioden. Dette er en tilskuddsordning som skal benyttes til kommunale og fylkeskommunale veier. Egenandelen er i dag 50%, men vi vil vurdere å øke andelen for prioriterte satsinger der vi ser at det kan være formålstjenlig.

En del av den økte potten vil settes av til tiltak for å sikre god skilting av sammenhengende sykkelveinett slik at man kan følge dem uten å trenge kart. Målet må være at ingen sykkelruter skal forsvinne i løse luften i et kryss, for så å dukke opp igjen en km senere. Totalt økes potten til 6,7 milliarder, det gir et ekstraforbruk på 4 milliarder.

## **Post 72: Riksveiferjetjenester**

Regjeringen setter av 18.5 milliarder kroner. Beløpet er økt fra forrige periode med ca 37%, noe som skyldes økt kostnadsnivå, regjeringens ønskede kapasitetsutvidelse på veiene, og satsing på nullutslippsløsninger. De Grønne ønsker å begrense trafikkøkningen, noe som gir oss rom til å omprioritere anslagsvis 2 milliarder innenfor denne rammen. I tillegg øker vi potten med ytterligere 1,5 milliard. fra 18,5 til 20 milliarder. Det gir rom for 3,5 milliarder til en økt satsing på ferjer og ladeinfrastruktur til ferjer langs riksveiene og en pott for å elektrifisere alle andre ferjestrekninger i landet. Disse midlene kommer i tillegg til støtte som kan søkes fra Enova eller NOx-fondet til slike prosjekter.

## **Kap 1321: Nye Veier AS**

Vi vil legge ned Nye Veier AS, hovedsakelig fordi prosjektporteføljen deres strider mot vårt mål om å unngå kapasitetsøkninger på veiene. "Nye Veier har i oppdrag å planlegge, bygge ut, drifte og vedlikeholde en portefølje med 530 km riksvei, primært bestående av firefelts motorvei langs Norges stamveinett."<sup>6</sup> De Grønne mener at firefelts motorveier langs hele stamveinettet ikke bør være noe mål. I stedet bør en rask jernbane være ryggraden i transportsystemet.

Regjeringen har satt av 61,7 milliarder til Nye Veier i perioden, kapittel 1321. Vi vil kutte dette så raskt som mulig, allerede fra 2018, og reduserer summen på kapittel 1321 til 2 milliarder. Det innebærer at vi ikke vil inngå nye avtaler, og terminere alle prosjekter som selskapet har forpliktet seg til utover dette. I sitt forslag går regjeringen inn for å kreve inn ca 26,4 milliarder i bompenger knyttet til Nye Veier AS. Disse bompengene vil reduseres til nær null i vårt opplegg.

Nedleggelsen av Nye Veier AS gir en innsparing på 60 milliarder i vårt opplegg. Dette betyr at de planlagte nye veiene i de fire planlagte utbyggingsregionene, E6 Trøndelag, E6 Mjøsregionen, E18 Sør-Østlandet og E39 Vestlandet ikke vil bli bygget.

En modell a la Nye Veier AS kan være hensiktsmessig på større sammenhengende prosjekter. Men i denne NTP-perioden er vårt mål for veisektoren være å prioritere trafiksikkerhet, vedlikehold og skredsikring, slik at vi ikke sprenger våre vedtatte klimamål gjennom å legge til rette for økt biltrafikk. Da er Nye Veier AS ikke riktig middel. Både kuttene i store prosjekter og i Nye Veier AS er altså at vi går i mot prosjekter som øker veikapasiteten i hele landet, se også kapittel 2.

## **Kap 1330, post 75 tilskudd reduserte bompenger**

Vi sparer dessuten 6 milliarder på å fjerne tilskuddet til reduserte bompenger. Dette er en følge av at vi vil kutte drastisk i antall nye bompengefinansierte prosjekter, og legge opp til trafikanbetaling i tråd med lokale avtaler uten slike kompensasjonsordninger. Vi øker også potten til fylkesveier med 2 milliarder. Dette er viktige veier for folk i distriktene.

## **Tilskudd til fylkesveier**

Vi øker potten tilskudd til fylkesveier med to milliarder. Dette er nødvendig for å redusere vedlikeholdsetterslepet. Dette er et rammetilskudd som fordeles ut fra en kartlegging fra Statens Vegvesen, og inkluderer også tiltak for bedre tunnelsikkerhet.

---

<sup>6</sup> <http://www.nyeveier.no/nye-veier-sine-prioriterte-veistrekninger/>

**Tabell 3: Riksveginvesteringer, Andre poster på post 30: Riksveginvesteringer**

Post 30, detaljert jfr, hentet fra tabell 5.5	Regjeringens forslag	MDG sitt forslag	Differanse	Merknader
Store prosjekter	120 084	38 000	-82 084	ca 23 milliarder er båndlagt til prosjekter som ikke kan stoppes, og ytterligere 15 til prosjekter som bør gjøres (Oslofjordtunnelen, nedskalert Arna-Voss, bypakker, m.m.)
Bymiljøavtaler	24 024	31 500	7 476	Tiltak langs riksveier i miljøbyene, dvs mindre kollektivtiltak, gange, sykkel, 3 milliarder til sykkel
Programområdetiltak	36 900	46 000	9 100	Øker med mer enn 6 milliarder til sykkelsatsing og plusser på 3 milliarder til en bilpakke for bygda med vekt på flere ladepunkter, m.m.
Nasjonale turistveier	1 512	2 012	500	Setter av minst 500 mill ekstra til turistsykkelveier
Fornylse av riksvei	11 736	11 736	0	tunnelutbedring i hovedsak
Planlegging av grunnerverv, etc	18 864	5 000	-13 864	reduseres kraftig pga færre nye veier; i mange av satsingene vi prioriterer er grunnerverv inkludert i tiltakskostnaden.
Ikke rutefordelte midler	5 400	5 400	0	etatsutgifter, m.m. Flytter midler fra vegvesenet til Bane Nor og Jernbanedirektoratet
<b>Sum</b>	<b>218 520</b>	<b>139 648</b>	<b>-78 872</b>	

Nærmere om de enkelte postene på post 30, jfr tabell 2:

### Store prosjekter

Prosjekter som gir økt personbiltrafikk inn til byene er i strid med nullvekstmålet som alle partier har sluttet seg til. De Grønne har dessuten et mer ambisiøst mål: Vi vil redusere biltrafikken i storbyene med 20 prosent. Vi mener også at det er en svært uklok investering å bygge økt kapasitet på veier som man ikke ønsker økt trafikk på. Vi sier derfor nei til alle veiprojekter som øker kapasiteten.

Vi vil derfor redusere denne posten med 82 milliarder, og setter av totalt 38 milliarder til store prosjekter.

Alle igangsatte og planlagte ønskede prosjekter modifiseres slik at vi prioriterer kollektivtransport i form av buss og bane, og ekspressykkelveier. Det kan gjøres ved at nye firefeltsveier setter av et felt i hver retning til buss, og eventuelt skinnegående transport.

Et eksempel på et prosjekt som bør endres på denne måten kan være E39 fra Rådal til Sveгатjørn sør for Bergen. Her er det avsatt 3,4 milliarder i statlige midler til bygging. Selv om prosjektet åpenbart vil gi økt personbiltrafikk inn til Bergen, er det altså vedtatt og i ferd med å bli igangsatt.

Andre prosjekter som ikke er startet opp, men som bør gjennomføres, er opprustning av veier som preges av dårlig sikkerhet, eller prosjekter hvor det bygges nye tunneler hvor de gamle ikke holder mål eller fjerner skredrisiko. Vi har ikke gjort en prioritering eller fordeling mellom prosjekter, slik at totalsummen er et anslag for hvor mye vi ser for oss er nødvendig.

En del av ønskede prosjektene bør finansieres med bompenger. Vi vil gå gjennom hvert enkelt av disse prosjektene med mål om å redusere kapasiteten, kostnader og bompenger.

Eksempler på slike prosjekter er en noe nedskalert E16, østover fra Bergen mellom Arna og Voss, som er planlagt som et fellesprosjekt med dobbeltsporet jernbane, Oslofjordtunnelen, bypakkene i Ålesund og Haugesund, start av en bypakke for Narvik som ikke er med i regjeringens forslag, og noen prosjekter som E6 Ulsvågskaret, og andre nedskalerte prosjekter på ulykkesutsatte strekninger i Nordland og Troms.

Totalt sett vil det bli langt færre veiprojekter, og langt færre bompengefinansierte veiprojekter hvor midlene skal øremerkes nye veier. Regjeringen legger i sin NTP opp til å ta inn ca 130 milliarder i bompenger, mens De Grønne, i vårt opplegg, anslår den totale bompengefinansieringen til nye veiprojekter å være ca 25 milliarder, litt avhengig av hvilke prosjekter som vil prioriteres.

De viktigste kriteriene for å vurdere prosjekter er klima- og miljøhensyn, trafiksikkerhet, skredsikring og mobilitet.

Eksempler på prosjekter som vi vil si nei til er en rekke prosjekter langs E39 som Hordfast og Møreaksen, E16 Skaret - Hønefoss, Rv 555 Sotrasambandet, E10 Fiskebøl - Nappstraumen, Rv 862 Tverrforbindelsen, E6 Olderdalen-Langslett, E6 Åsen - Steinkjer, E14 Meråker - Stjørdal.

### **Bymiljøprosjekter**

I regjeringens opplegg er det satt av 24 milliarder til Bymiljøprosjekter knyttet til riksveiene (kap 1330, post 60). I vårt opplegg økes beløpet med 7,5 milliarder. Dette skal dekke en avtale med minst to nye byer, fra dagens 9 byer til 11.

Bodø og Vestfoldbyene bør være fremst på listen over byer som kvalifiserer til miljøbyer. Midlene vil gå til gange- og sykkeltiltak langs riksveier og kollektiv. Vi vil at ca 3 milliarder av ekstratsatsingen skal gå til sykkeltiltak. Vi vil se etter mulighetene for å få til større signalprosjekter som både har god funksjonalitet for syklister, og viser hvordan man kan lage gode løsninger for syklister i byen. Se forøvrig kapittel 4 om bysatsingene i denne planen. Ekstraforbruk: 7,5 milliarder.

### **Programområdetiltak**

Her har regjeringen satt av kr 37 milliarder. Vi vil øke potten med 9 milliarder til 46 milliarder. Økningen er øremerket til en satsing på 3 milliarder til en bilpakke for bygda. Samtidig har vi også en sykkelsatsing som øker med 6 milliarder kroner

### **De Grønnes bilpakke for bygda inkluderer:**

1. **Et ladestasjonsløft.** De Grønne vil ha 2000 ladestasjoner fordelt over hele landet, med to ladepunkter for hver femte mil langs riks- og fylkesveiene. Allerede til neste år

vil partiet fullfinansiere 500 hurtigladedepunkter i distrikts-Norge. Vi vil tette hullene i Enovas ladenett.<sup>7</sup>

2. **Leasing-støtte for elbil.** De Grønne vil innføre en ordning der folk som har dårlig råd kan lease elbil, med støtte fra Husbanken. Kommunen saksbehandler, søkere kan få rentefritt lån til å betale egenandel på opp til 50.000 kroner for leasing og støtte til månedlige leasingkostnader. Denne ordningen skal forvaltes av Husbanken, og vil kunne gi 10 000 nye elbiler på norske veier i 2017.
3. **Distriktsvennlig penderfradrag.** Skattefradrag for dem som ikke er i nærheten av ladestasjon eller kollektivtilbud, gjennom bla. penderfradraget som partiet legger om i distriktsvennlig retning: Opp til 50.000 kilometer: Fra 24 øre opp til 1,80 kroner. Fra 50.000 til 75.000 kilometer: 1 krone. Denne reduseres for jobbreiser hvor reiseveien kan gjøres kollektivt eller på veinett med minst en hurtiglader per femte mil. De Grønne vil gi Enova ansvaret for å lage kartbasert reisekalkulator med oppdatert info om ladepunkter for å beregne den enkeltes skattefradrag.

Samtidig vil De Grønne innføre en klimabelønning, som kompenserer for økte drivstoffavgifter og belønner klimavennlig reise, og i snitt vil innebære en utbetaling på 1500 kr per år per person.<sup>8</sup>

### **De Grønnes sykkelsatsing under programområdetiltak inkluderer:**

Her setter vi også av 10 milliarder til sykkeltiltak i hele landet, en økning med 6 milliarder fra Regjeringens forslag.<sup>9</sup> Disse midlene skal blant annet brukes til:

- **Bedre sykkeltraseer.** At alle eksisterende sykkeltraseer som eies av staten gjennomgås med sikte på å gjør dem mer sykkelvennlige og trafikksikre. Kryss og farlige strekninger utbedres.
- **Sykkelprioriterte veier.** Etablering av veier med sykkelprioritering for sykkelturnisme og sykkelport, i og rundt byområder. Dette kan gjøres på sekundærveier der det finnes motorveier for bilkjørende. Eksempel: langs E18/E6 fra Oslo mot Son og Moss. Det fins i dag mange mindre veier med fine sykkeltraseer som er mye i bruk. Disse er i dag skiltet som vanlig vei, gjerne med fartsgrense 80 km/t. Det skal etableres et nett av sykkelprioriterte veier på slike strekninger, med redusert fart (maks 50), enkle fartsdempende tiltak i kryss og andre steder med behov, og skilting med sykkelprioritert rute. Veiene skal være åpen for ordinær trafikk, men på sykkelens premisser.
- **Sammenhengende sykkelruter.** God skilting av sammenhengene nasjonale sykkelruter slik at man kan følge dem uten å trenge kart.
- **Sykelvennlige regler.** En gjennomgang av skiltregler og trafikkregler med sikte på å gjøre dem mer sykkelvennlige. Herunder vil vi endre vikepliktsregler, endre standard fartsgrenser, med videre. Sykkel skal prioriteres sammen med gange.

I tillegg vil vi gi momsfristak på el-sykler og utvide Oslos støtteordning for elsykler til hele landet<sup>10</sup>. Eلسykler, og spesielt el-lastesykler, er et reelt alternativ til bilen for mange, og da bør de få minst like gode fordeler som elbiler. Se forøvrig tabell 5 for en oversikt over den totale satsingen på sykkel i vår plan

<sup>7</sup> <http://www.tv2.no/a/8486464/>.

<sup>8</sup> <http://www.siste.no/politikk/innenriks/nyheter/vil-gi-1-500-kr-til-alle/s/5-47-75292>

<sup>9</sup> <http://www.dagsavisen.no/innenriks/4-milliarder-kr-til-sykelveier-1.974423>

<sup>10</sup> <http://www.nettavisen.no/politikk/mdg-gar-for-nasjonalt-momsfristak-for-elsykler/3423342486.html>

### **Nasjonale turistveier**

Denne posten øker vi med 500 millioner. Disse midlene skal i sin helhet gå til sykkelveier. Vi vil løfte Norge som destinasjon for sykkelsturisme. 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.

### **Fornyelse av riksvei**

Denne posten holder vi uendret på ca 12 milliarder. Dette er hovedsakelig viktige tunnelsikringstiltak.

### **Planlegging av grunnerverv**

Denne posten er satt til 18,8 milliarder. Mye av midlene er satt av til ferjefri E39 og andre større veiprojekter. Disse midlene vil vi ikke ha behov for ettersom vi går i mot slike prosjekter. Det er likevel nødvendig å sette av noe midler til kompliserte utbygginger i sentrumsområder. Vi anslår behovet til ca 5 milliarder til dette. Innsparing: 13,8 milliarder

### **Ikke rutefordelte midler**

Regjeringen har satt av 5,4 milliarder til dette. Vi beholder beløpet. Vi vil prioritere kraftig om på midlene, mindre til etatene som planlegger veier og mer til planlegging på tog og skinnegående kollektivtransport. Dette vil innebære tøffe omprioriteringer, men er helt nødvendig om vi skal snu transportsatsingen i Norge fra sterkt fokus på veier, til en nysatsing på tog, bane, kollektiv og sykkel. For å lykkes med å nå våre ambisiøse mål for utbygging av tog og sykkel vil vi vurdere om det er hensiktsmessig å etablere organisatoriske løsninger som sikrer rask og effektiv fremdrift på planer og prosjekter.

### **Andre forhold knyttet til veiformål:**

#### **Selvkjørende biler:**

Miljøpartiet De Grønne vil gjennomføre en grundig undersøkelse av hvordan selvkjørende elektriske biler vil endre behovet for:

- fire-feltsveier. Teknologien åpner for bedre flyt på veiene når kapasiteten nærmer seg grensen
- midtdele og andre sikkerhetstiltak.
- fjordkryssinger med bru/tunnel vs ferje.

Det vil være aktuelt å se på hvordan ulike scenarier påvirker disse forholdene. For eksempel kan det være aktuelt å se på hvordan en bilpark hvor henholdsvis 50, 70 og 100 prosent av personbilparken er selvkjørende elektriske biler. Vi vil gjøre en tilsvarende framskrivinger for varebiler, lettere lastebiler og godstransport på vei.

Vi vil særlig se på hvilke reguleringer som kan innføres fra myndighetene for å stimulere til:

- bedre utnyttelse av bilene, altså flere passasjerer i hver bil
- 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 (se for eksempel denne artikkelen <sup>11</sup>)

## Kapittel 4. Bysatsinger: En offensiv satsing på kollektiv, sykkel og gange i byene

Miljøpartiet De Grønne mener vi trenger en langt sterkere satsing på kollektiv, sykkel og gange i byområdene. 33 prosent av Norges befolkning bor i de fem største byene. Det er også i og rundt byene trafikk skaper flest problemer i tillegg til klimautslipp - i form av lokalforurensing, plassmangel og kødannelse.

Målet er ikke bare å stoppe veksten i trafikk, men å reversere den. De fleste større byer har allerede i lang tid omdisponert plass i bykjernen fra biltrafikk til andre formål. Denne prosessen bidrar De Grønne allerede til å akselerere i flere byer, og i Oslo er målet i dag en reduksjon i biltrafikken på en tredel innen 2030.

Redusert biltrafikk er det viktigste tiltaket for trygg luft, bedre fremkommelighet for kollektiv, sykkel og gange, og trygge skoleveier for barna. De Grønnes nasjonale transportplan bygger opp under dette formålet.

### Tabell 4. Bysatsinger.

*En oversikt over hva vi bruker på bymiljøavtaler m.m. er vist i denne tabellen. Dette er en sammenstilling av ulike poster som fordeler seg under tre ulike hovedgrupper, jfr tabell 1*

Rammefordeling sttalige midler byområder	Hvilken hovedpost inngår de i?	Ramm e NTP 2018-2029	Vårt forslag	Differa nse	Merknader
Bymiljøavtl og byvekstavtaler, kollktiv-sykkel og gangetiltak langs riksveg, inkl sykkelekspressveger	Kap 1320 post 30, Riksveiinvesterin ger	24 024	31 500	7 476	Dette gir rom til mer midler til tiltak langs riksveier, kollektiv, sykkel, gange. Nye byer inn i avtalene, se også punktet under.
Post 1330 post 63, særskilt til store kollektiv, Statlig delfinansiering av lokale kollektivløsninger.	særskilte trsp tiltak, se tabell	24 144	63 000	38 856	14 milliarder, for å øke tilskuddandel fra 50 til 80 på fem vedtatte prosjekter i fire byer. Ytterligere 25 milliarder til flere prosjekter. .Minst to nye byer inn i ordningen: Bodø og Vestfoldbyene
Post 1330 post 64 Belønningsmidler til bymiljø og byveksttiltak, Lokale tiltak og drift av kollektivtransport	særskilte trsp tiltak, se tabell	11 952	11 952	0	Denne belønningsordningen skal fases ut og overføres til Bymiljøavtaler. Beholdes derfor uendret ift statens opplegg

<sup>11</sup> <https://www.fastcompany.com/40424452/it-could-be-10-times-cheaper-to-take-electric-robotaxis-than-to-own-a-car-by-2030>

Kap 1352. kjøp av infrastruktur tjenester - investeringer, stasjons- og knutepunktsutvikling langs jernbanen	se tabell 5.6, jernbaneinvesteringer,	996	996	0	
<b>Sum byvekstavtaler og byvekstavtaler</b>		<b>61 116</b>	<b>107 448</b>	<b>46 332</b>	
Kap 1330 post 61 Belønningsordn for bedre kollektivtrasp. Lokale tiltak og drift av kollektivtransport.	særskilte trsp tiltak, se tabell 1	5 244	5 244	0	Se punktet over , 1330, post 64
<b>Sum alle statlige midler til byområder</b>		<b>66 360</b>	<b>112 692</b>	<b>46 332</b>	

Totalt øker vi midlene til bysatsinger fra 66 milliarder til 112 milliarder<sup>12</sup>. Vi gjør dette først og fremst ved å sette av mer til store kollektivprosjekter, dvs 38,9 milliarder. Av dette brukes 14 milliarder brukes til å øke tilskuddsandelen fra 50 prosent til 80 prosent på alle store prosjekter.

### **Bymiljøavtaler med Bodø og Vestfoldbyene**

Nye byområder som det bør inngås avtaler med: Bodø og Vestfoldbyene bør være først på listen. Vi vil altså øke antall byer som kvalifiserer til byvekstavtaler, og vi vil øke tilskuddsandelen fra 50 prosent til 80 prosent . Dette gjør det mulig å framskynde prosjekter som ytterligere byggetrinn på bybanen i Bergen, bybane i Trondheim, signalanlegg og Romeriksbane i Oslo, og for eksempel skytran i Vestfold. Det gjør også at behovet for bompengeneinnkreving for å finansiere kollektivtrafikk vil bli mindre i de aktuelle byområdene. Dermed kan rushtidsavgifter i og rundt byene brukes mer målrettet for å hindre kø og sikre god flyt i trafikken, særlig for næringsdrivende, og det kan gjøre det rimeligere for næringsdrivende å drive sine nødvendige transporttjenester.

### **Byvekstavtaler og andre belønningsordninger**

Vi bruker også 7,5 milliarder ekstra til byvekstavtaler og belønningsordninger til flere byer som vil gi flere tiltak som drift av kollektiv, bygging av sykkelveier. Av denne ekstrapotten setter vi av tre milliarder til sykkel (dette er også omtalt under kapittel 3).

### **Utdyping om sykkelseatsingen i denne planen**

Tabell 5. Sykkelsatsinger fordelt på ulike poster

Sykketiltak	Rgjeringens forslag	Vårt forslag	Differanse	Merknad
Vegformål, tilskudd til sykkel og gange, post 63	2 700	6 700	4 000	Pott som gis til kommuner/fylker, vil utløse mer midler

<sup>12</sup> I tillegg kommer noen midler til bypakker som er rubrisert under riksveginvesteringer, her har regjeringen satt av 160 mill til hhv Ålesund og Haugesund, og vi vil også prioritere en lignende bypakke i Narvik for å få trafikken ut av sentrum.



Bymiljøpakker, under post 30, riksveginvesteringer	0	3 000	3 000	Vi øker potten med total 7,5 milliarder, hvorav 3 milliarder øremerkes sykkel
Programrådetiltak, tiltak i hele landet, post 30	4 000	10 000	6 000	Fordeles på ulike pottes for å fremme bedre sykkelveier, etc
Nasjonale turistveier, inkluderer både sykkel og bilveier, post 30	1 572	2 072	500	øremerket 500 mill ekstra til sykkel turistveier
<b>Ekstramidler avsatt til sykkel</b>			<b>13 500</b>	

Fordelingen til de ulike tiltakene for å fremme sykling er omtalt under de aktuelle postene i kapittel 3. Totalt sett vil dette være en helt ny og dramatisk økning i satsing på sykkel i Norge. Dette løftet er helt nødvendig for å gjøre det tryggere å sykle, for å fremme folkehelse, for å kutte utslipp og bedre luftkvaliteten. El-sykkel andelen øker nå kraftig, men regjeringen gjør svært lite. For eksempel settes det av mindre i første periode av NTP på posten «tilskudd til gang- og sykkelveger» enn i saldert budsjett for 2017. Det vil vi snu. Vi vil også prioritere sammenhengende sykkelnett, særlig i byene, slik at det er praktisk og enkelt å velge sykkel i stedet for bil. Vi vil også ha flere ekspress-sykkelveier inn til storbyene. Sist men ikke minst vil vi også ha trygge skoleveier der gående og syklende har prioritet, slik at flere barn kan gå og sykle til skolen.

### **Andre tiltak**

I tillegg settes av ca 25 milliarder til andre tiltak. Disse er foreløpig ikke prioritert i vårt opplegg, men vi vil prioritere de prosjektene som gir høyest miljøeffekt, dvs kutt i klimagasser, nedgang i arealforbruk og forurensning. Prosjekter som kan erstatte biltrafikk vil bli prioritert. Vi vil også etablere en ordning hvor kommuner kan få støtte til å bygge grønne lokk over veier for å skape miljøfremmende parker, fellesarealer, osv.

## **Kapittel 5: Jernbane for framtida**

Satsingen på jernbane i Norge har økt de siste årene, men det er mange planer som ligger på vent og mangler finansiering. De Grønne vil ta jernbanesatsingen til et historisk nivå, og mener vi nå er i startgropen for å bygge jernbanen i Norge på nytt. Vi vil gjennomføre alle prosjektene som er inne i regjeringens forslag til NTP, sikre finansiering til å fullføre alle andre prosjekter som er med i NTP, men som ikke fullfinansieres i perioden frem til 2029, og vi vil sette i gang flere nye utredninger og planprosesser i perioden.

Totalt legger vi opp til å øke forbruket til jernbane med ca 128 milliarder kroner. Vi legger også opp til å forsere prosjektene, særlig gjelder dette indre IC hvor flere av strekningene utsettes, strekningen Arna-Stanghelle på Bergensbanen, og Ringeriksbanen. Det er et

generelt problem i regjeringens NTP at mange av de mest miljø- og klimavennlige prosjektene er satt til å gjennomføres i periode 2.

I tillegg er altså en rekke jernbanetiltak inne i NTP, men uten nok finansiering til å bygges ferdig. Vi ønsker å forsere disse slik at de er ferdige i 2029.

**Tabell 6. Jernbaneprosjekter som ikke fullfinansieres i regjeringens NTP men som vi vil fullføre i perioden**

Prosjekter som ikke fullføres i regjeringens NTP	total kostnad	1. periode	2. periode	rest, mangler for å fullføres	Merknad
KVU Oslovet	40 100	643	15 887	23 570	Oslo-tunnel, m m , mikses med Oslopakke 3, sjekk Oslovet selv , eget dok. anbefalt konsept, 74 mrd..
Hensetting togsett	6 980	1 753	3 228	1 999	
Ytre IC Østfold	7 900		363	7 537	
Grenlandsbanen	26 000		1 500	24 500	genistreken
Sandnes - Nærbo	8 200	30	120	8 050	
Ytre IC Vestfoldbanen	20 300	120	9 545	10 635	
Stanghelle Arna	10 250		7 250	3 000	Voss-Arna, egen kvu, en del av K5 er hele veien. total kostnad er 21,9 mrd hele strekket, jfr denne
Ytre IC Dovrebanen	24 500		14 977	9 523	
<b>Sum</b>	<b>144 230</b>	<b>2 546</b>	<b>52 870</b>	<b>88 814</b>	

De Grønne ønsker å fullføre alle jernbaneprosjekter som er med i regjeringens NTP med oppstart i perioden. Det betyr blant annet at vi vil fullføre ytre InterCity innen 2029, Jærbanen, Arna - Stanghelle og KVU Oslovet. Sistnevnte er et stort prosjekt hvor også blant annet midler fra Oslopakke 3 inngår. Ekstra kostnader knyttet til å fullføre alle disse prosjektene er 88,8 milliarder. Vi vil søke gjennomføre prosjektene så effektivt som mulig, med tanke på kostnadsbesparelser og kortere anleggsfaser enn det som til nå er planlagt.

**Tabell 7. Jernbaneformål, nye prosjekter og styrking av enkelte satsinger**

Nye prosjekter som vi også vil gjennomføre, driftskostnader og ny planlegging som vi ønsker å gjennomføre som vist her:

Nye prosjekter	Regjeringens forslag	De Grønnes forslag	Differanse	
Godstiltak, alle korridorer	18 007	21 000	2 993	trsp etatens grunnlag viste et anslag på 20,2 milliarder.
Stanghelle-Voss K5	0	11 650	11 650	Ikke omtalt i regjeringens NTP

vedlikeholdsetterslep	6 000	9 000	3 000	øker denne for å minske etterslepet og fordi vi ferdigstiller toglinjer raskere
elektrifisering lange strekk	3 585	4 000	415	Meråker/Trønderbanen er med i regi. NTP.. Vil også sette av midler til å utrede og starte elektrifisering av Raumabanen.
Uttesting hydrogen / biogass Nordlandsbanen	0	5000	500	usikkert anslag, men vi setter av dette til et pilotprosjekt
Ytterligere tiltak på Dovrebanen for å forkorte reistiden	0	17 500	17 500	Pririoritere de mest kostnadseffektive tiltak slik de er angitt i Alternativ 2, "Mulighetsstudie Dovre- og Raumabanen" Anslår innsparing på inntil en time
Dobbeltspor Trønderbanen	0	2 000	2 000	start, dette bør sees i sammenheng med elektrifisering
Utrede Høyhastighetstog	0	200	200	
Utrede Hyperloop	0	50	50	
Nord-Norge banen	100	1 100	1 000	KVU av Nord-Norgebanen og oppstart Narvik - Tromsø
<b>Ekstraforbruk</b>			<b>-39 308</b>	
Sum alle ekstra jernbanetiltak i GrønNTP			128 122	

### Tiltak for godstrafikken

Regjeringen har satt av vel 18 milliarder til godstiltak i alle korridorer. Vi mener dette beløpet er for knapt, og at flere prosjekter bør prioriteres. Kriteriet for hvilke prosjekter er nokså teknisk satt, og vi mener uansett at det ikke bare er en utregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet som skal bestemme hvordan tiltakene prioriteres. 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. I bakgrunnsdokumentet fra etatene ble behovet anslått til vel 20 milliarder.

Vi ønsker også å koble sammen norske jernbane bedre med utenlandsforbindelser til Sverige, og legge anslåtte kostnader til dette inn her. Særlig er det viktig å få dobbeltspor over Svinesund, i første omgang strekningen Halden - Øxnered. Det går i dag 2700 vogntog over Svinesund hver dag, og dette tallet bør reduseres kraftig. Vi trenger her å få til et samarbeid med Sverige, og i første omgang lage en KVU og en samarbeidsavtale.

De grønne vil legge stor vekt på å utvikle organisatoriske nyvinninger over landegrensen og få til samarbeid om infrastruktur på gods og godstransport med Sverige. Vi bør også se på mulighetene til mer samarbeid i Nord-Norge, og vurdere samarbeid også med Finland om godsløsninger. Vi setter av 21 milliarder totalt på posten godstiltak i perioden. Det gir ekstra kostnader på 3 milliarder.

### Ny strekning: Stanghelle-Voss

Det er en prosjektert strekning som ikke er med i NTP: Stanghelle-Voss. Vi vil ha dette prosjektet inn i NTP. Kostnaden for jernbanedelen som ikke er inne i regjeringens forslag er anslått med en kostnad på ca 11,5 milliarder mellom Stanghelle og Voss iht K5 alternativet. Å få på plass dette prosjektet er avgjørende for å oppnå kortere reisetid mellom Bergen og Voss.

### **Vedlikeholdsetterslep på jernbane**

Regjeringen har satt av ca 6 milliarder kroner. Dette skal reduseres etterslepet på vedlikehold med ca en tredel. De Grønne vil sette av ytterligere 3 milliarder, både for minske etterslepet ytterligere og dekke inn for at vi forserer jernbaneplanene raskere enn regjeringen.

### **Elektrifisering og annen nullutslippsteknologi**

- **Meråker- og Trønderbanen.** Med henhold til elektrifisering er Meråker- og Trønderbanen inne i regjeringens NTP. Det er ca 200 km som skal elektrifiseres til en pris på vel 3,5 milliarder.
- **Utrede Dombås-Åndalsnes.** Elektrifisering av strekningen Dombås-Åndalsnes bør imidlertid utredes. Strekningen er 114 km, og vi setter av midler til å starte dette prosjektet. Vi antar at dette tiltaket kan øke kapasiteten for gods og har god klimaeffekt.
- **Sette i gang en pilot på Nordlandsbanen med utslippsfri teknologi.** Hydrogen eller biogass virker mest aktuelt per i dag. Basert på hva denne vurderingen og evt iverksetting vil dette være mulig teknologi for Rørosbanen senere. Det å elektrifisere Røros-banen og Nordlandsbanen i perioden vil være kostnadskrevenende. Det vil trolig være mer hensiktsmessig å elektrifisere dersom det gjøres andre investeringer på strekningene senere. Det er store kostnader som neppe gir tilstrekkelig stor klimagevinst til at det bør prioriteres på disse strekningene.

### **Andre jernbaneprosjekter.**

- **Dovrebanen:** Det settes av 17,5 milliarder til kortere reisetid på Dovrebanen og det skal umiddelbart gjøres en KVVU som gir et faglig grunnlag for å kutte reisetiden med inntil en time i første omgang. Dette bør baseres på ett av de to skissert alternativene i "Mulighetsstudien for Dovre- og Raumabanen". Beløpet muliggjør realisering av de fleste av de opplistede tiltakene og bør kunne gi reisetid på under fem timer.
- **Utrede Nord-Norgebanen.** Vi vil sette i gang en KVVU for Nord-Norgebanen i perioden, og på sikt også vurdere Nord-Norge banen gjennom Finnmark. Vi vil sette i gang med dette prosjektet i NTP- periode, mest sannsynlig mellom Narvik og Tromsø, og setter av en milliard til dette.
- For å få reisetiden ytterligere ned mot fire timer på Dovrebanen og Bergensbanen vil vi umiddelbart sette i gang KVVUer som på en kostnadseffektiv måte kan kutte reisetiden. På Bergensbanen vil særlig strekningen mellom Voss og Hallingskeid/Finse være interessant, men tiltakene på Dovrebanen må sees i lys av den ovenfor nevnte mulighetsstudien. Basert på resultatene fra disse KVVUene vil vi søke skaffe finansiering til å prioritere disse tiltakene opp i forbindelse med neste NTP i 2021.
- **Utrede høyhastighetstog mellom de største byene.**

- **Utrede Hyperloop** som et samarbeidsprosjekt på europeisk nivå. Strekningen Oslo-København skal utredes først. Sweco har visualisert en mulig Hyperloop i norske forhold.<sup>13</sup>

### **Kortere reisetid med tog.**

Reisetiden mellom Oslo og Bergen vil være under 4:50 når våre finansierte prosjekter står ferdig. Med aktuelle tiltak på Dovrebanen vil reisetiden være på ca 4:55, og den vil være under 6 timer på sørlandsbanen mellom Oslo og Stavanger. De to førstnevnte strekningene vil vi jobbe videre med for å få reisetiden redusert ytterligere.

## **Kapittel 6. En grønnere luftfart**

De Grønnes mål er å kutte utslippene fra innenlands og utenriks luftfart med 30 prosent innen 2030. Dette betyr at andre sektorer innen samferdsel må kutte mer enn 50%. Her vil særlig tiltak i byene kunne bidra. På sikt mener vi Norge bør ta mål av seg til å bli det første landet i verden der luftfarten er helelektrisk.

I dag øker utslippene fra luftfarten voldsomt. Resultatet av ekstremt lave priser og flere direkteruter er at nordmenn flyr mest av alle i Europa. En helgetur til London for 199 kroner forurenser like mye som et halvt års bilkjøring. Luftfartens tiltak for å redusere utslipp klarer ikke å veie opp for økningen i antall reiser. "Utslippene fra norsk flytrafikk har vokst kraftig siden 1990 og øker fortsatt. Innenriks har utslippene økt med 84 prosent siden 1990, mens utslippene fra utenriks luftfart har økt med 146 prosent i samme periode." <sup>14</sup> Flyreiser utgjør i følge Cicero over halvparten av klimaeffekten av nordmenns reisevaner, selv om de bare utgjør en liten brøkdel av reisene.<sup>15</sup> Vi flyr i snitt ti ganger mer enn snittet i Europa innenlands.

Mens det er bred politisk enighet om å kutte klimautslippene fra andre deler av transportsektoren, har vi svært få virkemidler som er satt inn for å begrense økningen i utslipp fra flytrafikk slik det er i dag. De Grønne vil derfor si nei til planleggingen av utvidelser av lufthavner i denne perioden. Når teknologiutviklingen gjør fly uten utslipp dominerende så vil vi revurdere denne innretningen. Vi ønsker vi å overføre pengene fra taxfree-salget til Samferdselsdepartementet og ikke til Avinor.

Selv om De Grønne vil ha en høyere flyavgift, vi vil ha en lav eller ingen avgift i distrikts-Norge, hvor gode alternativer mangler. Våre NTP-tiltak vil gjøre flyreiser marginalt dyrere utover dette. Hvordan dette totalt sett vil påvirke utslippene avhenger av prisfølsomheten på flyreiser, og i hvilken grad næringen legger om til mer bruk av bærekraftig biodrivstoff, økt kabinfaktor og nyere fly med lave utslipp.

Tabell 8. Luftfart, alle tiltak målt i millioner kroner

<b>Luftfart, tiltak</b>	<b>Rgjeringen</b>	<b>Vårt</b>	<b>Differanse</b>
-------------------------	-------------------	-------------	-------------------

<sup>13</sup> <http://www.sweco.no/nyheter/nyhetsartikler/2017/hyperloop--fremtidens-fremkomstmiddel-ogsa-i-norge/>

<sup>14</sup> <https://www.framtiden.no/aktuelle-rapporter/811-norge-pa-flytoppen-2/file.htm>

<sup>15</sup> <http://www.cicero.uio.no/no/posts/nyheter/nordmenns-lange-reiser-er-klimaverstinger>

	s forslag	forslag	
Flytting av flyplass i Bodø	2 400	2 400	0
Ny storflyplass i Helgeland	1 470	0	-1 470
Avinor overskudd overføres til andre formål	0	-20 000	-20 000
El-fly, uttesting og innkjøp	0	3 000	3 000
<b>Total innspart for luftfarten</b>			<b>-18 470</b>

### Nye flyplasser, med statlige tilskudd

Investeringer i Avinor inngår ikke i de økonomiske rammene for NTP. I denne planen legger likevel regjeringen opp til å gi statlige tilskudd til to prosjekter (se hovedposten NTP-tiltak, jamfør tabell 1 i dette dokumenter):

1. **Bodø.** Flytting av flyplassen i Bodø, 2,4 milliarder. De Grønne støtter å flytte flyplassen i Bodø, og mener samtidig at byen kvalifiserer til og bør inngå en avtale om byvekstavtale. Det nevnte prosjektet i Bodø bør tas med statlig finansiering.
2. **Helgeland.** Bygging av ny storflyplass på Helgeland, 1,47 milliarder. De Grønne sier nei til en storflyplass på Helgeland, som gir kraftig økt kapasitet og vil gi vekst i utslippene. Inntil flysektoren er utslippsfri er det ikke forsvarlig å utvide kapasiteten på noen lufthavner i Norge. Dette prinsippet vil være styrende for hele NTP perioden, noe som innebærer at alle planer for utvidelse av flyplasser i Norge må legges bort. Klimahensyn må ha styringskraft over behov for å øke trafikken av næringshensyn, eller annet. Vi sparer dermed kr. 1,5 milliarder som er anslått kostnad for storflyplass på Helgeland.

### Luftfarten inn i NTP

Avinor selv ruller en plan for langsiktige investeringer. Den nåværende planen dekker 2017-2031, og legger opp til investeringer for til sammen 64,3 milliarder. De Grønne mener at Stortinget må vedta rammene for disse planene som en del av NTP.

Slik vil vi endre innretningen NTP, og vil at alle prosjekter knyttet til luftfart skal inn i NTP. Vi vil at lufthavner også skal inn i NTP og behandles på lik linje med investeringer i veistrekninger eller tog.

Bakgrunnen for å flytte luftfarten i sin helhet inn i NTP-prosessen er at vi vil ha helhetlige planer for alle samferdselstiltak på statlig nivå. Når Avinor legger planer for utvidelser og endringer av sine eksisterende flyplasser, er ikke dette en del av NTP. Det betyr at Avinor kan planlegge flere rullebaner og store kapasitetsøkninger uten at dette ses i sammenheng med øvrig infrastruktur

Slike kapasitetsendringer har store konsekvenser for det samlede trafikkbildet og hva som skjer med persontransporten. Det har ikke minst store konsekvenser for den samlede

klimabelastningen 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.

### **Avinor og taxfree**

Avinor og flysektoren bør altså ikke legge egne planer uavhengig av andre sektorer, og med å sette egne svake mål for utslippskutt, mens alle andre sektorer underlegges klare og tydelige mål for utslippskutt.

Det betyr også at den økonomiske handlefriheten som Avinor har må endres. Overskuddet fra Avinors kommersielle virksomhet, går i dag tilbake til Avinor, som selv legger føringene for hvordan disse midlene skal brukes.

Kostnadene ved lufthavndrift finansieres i økende grad av taxfree. Denne ordningen favoriserer flyreisende og luftfarten, på bekostning av mer miljøvennlige alternativer, dvs å reise mindre eller å reise med tog, elbil eller andre transportformer.

De Grønne ønsker å fjerne taxfree-ordningen så raskt som mulig, sannsynligvis er det nødvendig med en nedtrapping frem til 2023, på grunn av avtalene som er inngått.

Vi ønsker vi å overføre pengene fra taxfree-salget til Samferdselsdepartementet og ikke til Avinor, slik som nå. Etter at denne ordningen er avviklet, er det ikke utelukket at det fortsatt vil være et overskudd fra Avinors kommersielle drift, og dette bør også overføres til Samferdselsdepartementet for å sikre en mest mulig helhetlig bruk av ressursene.

Dette åpner for at vi kan flytte overskuddet fra Avinors virksomhet over til investeringer i miljøtiltak som satsing på elfly, elferger, kollektivtrafikk og rassikring.

Vi anslår at det vil være mulig å frigjøre ca 3,5 milliarder pr år som er beregnet overskudd fra taxfree salget. I 2023 går kontrakten med Travel Retail Norway. Fratrasket noen redusert salg pga lavere trafikk anslår vi at beløpet blir ca 20 milliarder fra nå til 2023.<sup>16</sup> Dette gjør vi vet at midlene flyttes inn i NTP diskusjonen, og fordeles ut fra et politisk prioritert dokument slik det gjøre for alle andre samferdelsprosjekter.

Avinor må kompensere dette inntektsbortfallet ved å øke øke avgiftene for flyselskapene som da må betale de reelle kostnadene for å drive infrastrukturen. Dette vil møte motstand fra flyselskapene, men det er uholdbart å ha et lufthavnnett som er avhengig av at nordmenn kjøper store mengder billig sprit, vin og tobakk for å gå rundt. Forurensere bør betale for utslipp, ikke premieres slik det gjøres i dag.

### **Flyplasser i distriktene**

Vi vil gjøre disse endringene uten å ramme flyplasser i distriktene urimelig. Likevel kan det være grunn til å vurdere om alle dagens flyplasser bør beholdes. Et eksempel er flyplassen på

---

<sup>16</sup> For perioden 2016 til 2023 ble det beregnet at det vil bli overført 28 mrd til Avinor, <http://www.tax-free.no/informasjon/om-oss/>

Overskuddet på tax free ble i 2014 på ca 2,5 milliarder.

<http://www.aftenposten.no/okonomi/Flyplasser-ma-legges-ned-hvis-taxfree-forsvinner-44188b.html>

Stord, som i hovedsak betjener Leirvik. Stedet befinner seg ca 1 time unna flyplassen i Haugesund som er blitt landfast med Stord.

Vi vil skjerme viktig flyplasstruktur i utkant-Norge ved å pålegge Avinor å drive de mest trafikkerte flyplassene med et overskudd som kan kanaliseres til lufthavner i distriktene. Dette betyr også at totalt sett vil vi få riktige priser på landingsavgifter, m.m. fra lufthavnene. Overskuddet fra de store flyplassene skal altså 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 økonomisk sett.

### **Elektrifisering av luftfarten**

Norge bør ta mål av seg til å bli det første landet i verden der luftfarten er helelektrisk, ved bl.a. å gi innfasingsstøtte, stille krav til anbydere og gjennomføre pilotprosjekter i Nord-Norge.

Flyprodusentene diskuterer ikke *om* vi skal over på elektriske rutefly, de snakker om hvor lenge det er til. Fossildrevne fly kan være historie allerede om tjue år<sup>17</sup>. FN-organisasjonen for sivil luftfart (ICAO) har besluttet karbonnøytral vekst fra 2020 som sektormål for internasjonal luftfart.

Derfor vil De Grønne vil ha en mulighetsstudie av utslippsfri lufttransport, spesielt med henblikk på regioner hvor annen transport ikke er tilgjengelig i dag. Vi vil sette av 3 milliarder kroner til el-fly, til innkjøp og uttesting på flyruter i distriktene, fortrinnsvis i Finnmark. Avinor har stilt seg positive til dette. Når rutefly tåler nordnorske forhold, tåler de det meste. Da har vi fått på plass en viktig byggestein i det grønne skiftet. Kortbanenettet i Nord-Norge passer særlig godt for elektriske fly, som ikke trenger like lange rullebaner og som stiger raskere enn fossildrevne fly. En annen fin ting med elektriske fly er at de er stillegående, og altså mindre til plage for dem som bor i nærheten av en flyplass.

Flyselskapene må få incentiver til å legge om til elektrisk passasjertransport så snart det er teknisk mulig; først småfly, så de større flyene. De Grønne vil derfor gi innfasingsstøtte og andre incentiver der det er mest hensiktsmessig, til utvikling, uttesting 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 anbydere: utvikling, uttesting og på sikt andel av 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 må legges opp slik at framtidens flyvere og flymekanikere vet hvordan de skal håndtere elektriske fly.

---

<sup>17</sup>

<http://www.independent.co.uk/travel/news-and-advice/electric-planes-easyjet-wright-electric-battery-powered-a7646701.html>



## Kapittel 7. Kystformål: Sjøsetting av elbil suksessen.

Norge har hatt stor suksess med elbilsatsingen. Nå må vi gjøre det samme også til havs. De Grønne mener det må finnes landstrøm i de største havnene i Norge innen 2023.

**Tabell 9 Satsing på elektrifisering av kysttrafikken og flytting av gods fra vei til sjø**

Kystiltak, endringer	Rgjeringens forslag	Vårt forslag	Differanse	Merknader
Kystverkets budsjett, post 72	1 700	3 700	2 000	Øremerkes flytting av gods fra vei til sjø
Tilskudd til havner, miljø og klimatiltak	2 000	4 500	2 500	Øremerkes landstrøm og ladestrøm
Nye NTP-titak, øremerket hurtigbåter	0	2 000	2 000	Nytt forn for elektrifisering av hurtigbåter
Post 32, riksveier: Kjøp av riskveifergetjenester,	18 504	20 000	1 496	til elektrifisering av alle ferjestrekinger
Omprioreringer under foregående post	0	2 004	2 004	til elektrifisering av alle ferjestrekinger
<b>Totalt miljøvennlig kyst</b>			<b>10 000</b>	

En storstilt satsing på elferger – istedenfor å bygge veibroer – vil bidra til ny aktivitet i en verftssektor som lider pga redusert oljeaktivitet. Det vil også kunne bidra til å løfte Norge opp i forkant i dette markedet. Vindkraftindustrien har «sluppet» fra oss på grunn av manglende nasjonal satsing, til tross for at vi har store vindressurser. Den industrielle gevinsten av at vi er det største elbil-landet per hode, har vi heller ikke fått, fordi vi tradisjonelt ikke har hatt en bilindustri. Men verftsindustri har vi lange tradisjoner for. Her kan vi slå to fluer i ett smekk – bidra til omlegging mot lavutslippssamfunnet og samtidig sikre industriell utvikling i Norge, ved å bygge en utslippsfri E39 – i stedet for en fergefri E39.

I regjeringens forslag er det lagt opp til å bruke 1,7 milliarder på en insentivordning med formål å flytte gods fra vei til sjø, post 72, på Kystverkets budsjett. De Grønne vil øke denne potten med inntil 2 milliarder, dvs til 3,7 milliarder for perioden. Denne potten er også tenkt anvendt til å få i gang tiltak som kan få mer gods fra vei til sjø i Nord-Norge, se note om den såkalte Nord-Norge-linjen under.<sup>18</sup>

<sup>18</sup> Nord-Norge-linjen, Bodø via Lødingen til Tromsø, eventuelt til Alta: I perioden 1984-2013 ble ca. 40 % av alt gods på bane til Nord-Norge videreført sjøveien fra Bodø havn til havner i Nordland, Troms og Finnmark. Dette tilsvarer ca. 21.000 TEUs (20 fots containerenheter) årlig. Et begrensende forhold var at containerfrakt på kjøll bare var tilgjengelig for én samlastere og tilpasset dennes behov og kundegrunnlag. Det arbeides nå med en containerlinje som skal kunne benyttes av alle samlastere og transportører. Oppdaterte anslag viser et potensial på 50.000 containere fra vei til sjø hvert år.

En gjenopprettelse av Nord-Norge-linjen for videreføring av gods sjøveien fra Bodø og nordover vil være en viktig brikke av rammebetingelsene for å sikre et velfungerende marked for godstransport til Nord Norge på jernbane gjennom Norge. En slik løsning vil kunne være et bidrag i EUs målsetning om å overføre 30 prosent av gods som transporteres lengre enn 300 km på veg og vil i tillegg ha betydelige miljøgevinster. Flere studier konkluderer med at Nord-Norge-linjen vil være både samfunns- og bedriftsøkonomisk lønnsom.

Regjeringen har dessuten satt av 2 milliarder til tilskudd til havner, og her er det satt av noe tilskudd til miljø- og klimaformål. Her kan tiltak som ladestrøm og landstrøm inngå, hvor ordningen kan supplere støtte som gis fra Enova til liknende tiltak. De Grønne vil øke denne potten med 2,5 milliarder. Disse midlene kan brukes til nye prosjekter for å elektrifiseres godstrafikken til sjøs og til å bygge ut landstrøm i de 20 havnene i Norge med størst utslipp og flere av havnene der cruiseskip kommer inn. Vi vil særlig støtte nye prosjekter for selvkjørende elektriske godsbåter som mater inn i større fartøy til sjøs.<sup>19</sup>

På potten “nye NTP-tiltak” vil vi sette av et nytt fond på to milliarder kroner for å elektrifisere hurtigbåter. Dette vil være et tiltak som gjør passasjertrafikken langs kysten utslippsfri. Disse midlene må supplere andre ordninger, og ikke minst gjennom bruk av offentlig innkjøpsmakt i form av endrede anbud. Etersom dette er forholdsvis ny teknologi er det likevel nødvendig med en ny pott for dette.

Under riksveifergetjenester har vi også satt av 3,5 milliarder til elektrifisering av ferjer. Her vil vi ta initiativ til et nordisk samarbeid om el- og hybrid-ferger. I tillegg kommer alle tiltakene i vårt alternative statsbudsjett. Totalt sett vil disse satsingene gjøre at Norge vil innta førerretten i utslippsfri kysttransport, og det kan gi grunnlag for svært mange nye teknologibaserte arbeidsplasser i verftsindustrien og i annen infrastruktur for å sikre en utslippsfri kyst.

---

En vellykket etablering av Nord-Norge linjen forutsetter en effektivisering av de havneterminalene som berøres. Dette gjelder spesielt mer effektiv overgang fra land- til sjøtransport. Dette forholdet påpekes også i transportetatens godsanalyse: «For å sikre jernbanetransportens framtid må det satses på mer effektive og velfungerende terminaler, og på pålitelige og kapasitetssterke banestrekninger». I den forbindelse er det helt nødvendig med en bedre sammenkopling av jernbane og sjø ved Bodø havn. RV80 er i dag en barriere som hindrer en ny Nord-Norge-linje med økt godsmengde. Veien er foreslått lagt i kulvert.

<sup>19</sup> <http://www.aftenposten.no/viten/-Forerlose-skip-kan-erstatte-mange-vognvog-620111b.html>