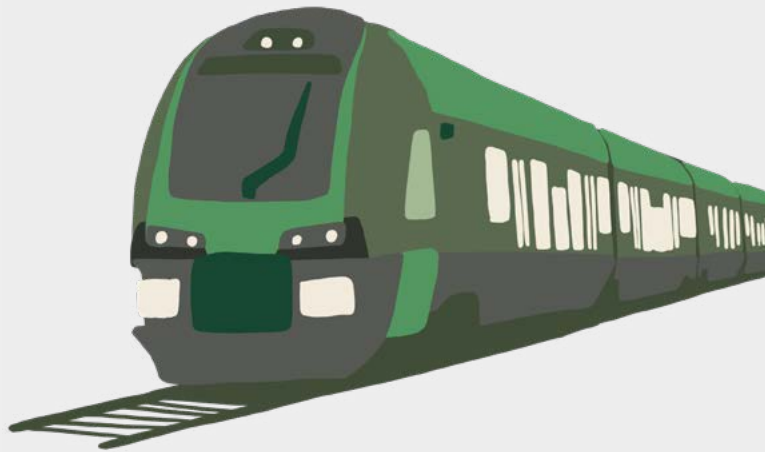


SVs transportplan

2025–2036



Denne transportplanen viser viktige transportsaker for Sosialistisk Venstreparti i årene fremover. Planen er basert på et øyeblikksbilde våren 2024 og er utarbeidet i forbindelse med behandlingen av Nasjonal Transportplan 2025-2036. Prioriteringene kan dermed endre seg i perioden. Viktigheten av miljøvennlig transport og ivaretagelsen av eksisterende infrastruktur vil likevel stå fast.



Intro

Nasjonal transportplan må planlegge for et godt transporttilbud, samtidig som vi reduserer klimagassutslipp og begrenser naturinngrep. SV vil planlegge for å redusere transportbehovet der det er mulig, flytte transporten over på miljøvennlige og kollektive transportformer, og redusere bruken av klimafiendtlig transport. For å få dette til er en omprioritering nødvendig. Pengene fra de store motorveiprojektene må flyttes til gang- og sykkelveier, kollektive transportformer og tog, samt til å ta vare på de veiene vi har i stedet for å bygge nytt. Det er avgjørende å gi prioritet til miljøvennlig transport, innføre økte miljøavgifter og redusere investeringer i miljøfiendtlige motorveiprojekter. Tiden er overmoden for å intensivere innsatsen for å fase ut fossilt drivstoff på vei, sjø og skinnegang. Gjennom lovgivning, avgiftspolitik og støttetiltak vil Sosialistisk Venstreparti akselerere omstillingen av hele transportsektoren mot nullutslipp.

SVs transportpolitikk er sosialt rettferdig. Å ta vare på eksisterende infrastruktur istedenfor å bare bygge nytt gir mulighet til å favne bredere geografisk og investere i flere prosjekter over hele landet. Dette er både mer klimavennlig, og geografisk utjevne. Infrastruktur som veier og jernbane bør driftes av det offentlige for å sikre både lokal og nasjonal styring og påvirkning på prosesser. Norsk infrastruktur bør driftes fra Norge. SV vil jobbe for å minske sosial dumping i transportsektoren og eskalere den universelle utformingen. Transportsektoren skal være gode arbeidsplasser og alle skal ha mulighet til å bruke transportsystemet.

Rammer

	Regjeringens forslag i mill. kr.	SVs justering i mill. kr.	Sum
Riksvei 2025-2030	322200	-29732	292468
Riksvei 2031-2036	352800	-33050	319750
Periodegjennomsnitt riksvei 2025-2036	337500	-31391	306109
Fylkesvei 2025-2030	30600	+4000	34600
Fylkesvei 2031-2036	34200	+4000	38200
Periodegjennomsnitt fylkesvei 2025-2036	32400	+4000	36400
Byområder 2025-2030	43800	+7700	51500
Byområder 2031-2036	44400	+10300	54700
Periodegjennomsnitt byområder 2025-2036	44100	+9000	53100
Jernbane 2025-2030	202200	+17330	219530
Jernbane 2031-2036	233400	+17330	250730
Periodegjennomsnitt jernbane 2025-2036	217800	+17330	235130
Kyst 2025-2030	18000	+600	18600
Kyst 2031-2036	16200	+2400	18600
Periodegjennomsnitt kyst 2025-2036	17100	+1500	18600
Sum 2025-2030	622200	-102	622098
Sum 2031-2036	686400	+980	687380
Sum 2025-2036	1308600	+878	1309478

Mål for transportsektoren

SV har seks delmål for transportsektoren. Disse er utbroderte i kommende delkapitler.

1. En klimavennlig transportpolitikk
2. En transportpolitikk som tar vare på naturen
3. God organisering av transportsektoren
4. Nei til sosial dumping i transportsektoren
5. Et universelt utformet transportsystem
6. Nullvisjon for drepte og hardt skadde i trafikken

Klima

I henhold til Parisavtalen skal den globale oppvarmingen holdes godt under to grader, helst under 1,5. Transportsektoren står for omlag en tredel av alle klimagassutslipp i Norge, og disse skal minst halveres innen 2030. For å få til dette haster det å kutte utslippene fra transportsektoren, og det vil SV prioritere. I Klimautvalgets rapport, «Omstilling til lavutslipp, veivalg for klimapolitikken mot 2050», står det at for å omstille transportsystemet til et lavutslippssamfunn må vi minske behovet for transport, overføre transport til mer miljøvennlige transportmidler, og forbedre de teknologiske løsningene. Alle tre typene tiltak trengs for å kutte utslipp. Det er helt nødvendig å prioritere miljøvennlig transport som sykkel, gange, kollektivtransport og jernbane, og å kutte i miljøfiendtlige motorveiprosjekter for å føre en klimaansvarlig politikk. Det er også nødvendig å benytte midler til å ruste opp transporten i møte med mer ekstremvær. Dette krever tilstrekkelig vedlikehold av veier og jernbane for å gjøre infrastrukturen mer motstandsdyktig. Vi må sikre trygg ferdsel for myke trafikanter og sørge for en pålitelig og tilgjengelig kollektivtransport.

Natur

I Naturavtalen har Norge forpliktet seg til å verne 30 prosent av all natur. Hvert år bygges det likevel ned store naturområder. De siste 100 årene har vi mistet store områder som før var frie for større tekniske inngrep. Det bygges ned på grunn av hyttebygging, veiutbygging, kraftverk, nærings- og boligareal. Vi har i dag liten kontroll over hva som bygges ned i Norge. Dette truer leveområdene til planter og dyr, som utrykkes i et urovekkende tempo. SV vil ha en ny politikk som sikrer naturen. Tapet av naturmangfold truer hele vårt livsgrunnlag. Vi vil ta vare på naturen, både gjennom vern, fornuftig bruk og restaurering av ødelagt natur. Vi vil prioritere å ta vare på allerede eksisterende infrastruktur i stedet for å bygge nye prosjekter over urørte områder. En god og forsvarlig klima- og naturpolitikk i tråd med overordnede mål er grunnmuren i SVs transportpolitikk.

Organisering av transportsektoren

Transportsektoren har de siste årene gjennomgått flere reformer. Solberg-regjeringen opprettet i 2015 selskapet Nye Veier som skulle gi «mer vei for pengene». Nye Veier bygger ofte firefelts motorveier med fartsgrense på 110 km/t. Dette har ført til arealnedbygging og fragmentering av arters leveområder og folks friluftsområder. Lokalpolitikere har svært begrensede muligheter til å påvirke utformingen av selskapers prosjekter. Det blir ofte et valg mellom å støtte ødeleggende prosjekter, eller si nei til ny vei. SV ønsker derfor å legge ned selskapet Nye Veier og overføre påbegynte prosjekter til Statens Vegvesen. For å synliggjøre dette i denne transportplanen kutter vi 2/3 av Nye Veiers midler for å frigjøre midler til kollektivtransport, jernbanen og å ta vare på eksisterende infrastruktur.

Solberg-regjeringen innførte en jernbanereform som har delt opp sektoren i mange ulike selskaper. Før hadde statseide NSB ansvaret for togene, billettsystemet, verksteder og noen eiendommer. I dag har Norske tog ansvar for togene, Entur for billettsystemet, Mantena for verkstedene og Bane NOR for eiendommene. Solberg-regjeringen

ønsket økt konkurranse og å tilpasse sektoren til markedet. Reformen har gjort det vanskeligere å plassere ansvar og drive politisk kontroll. Jernbanereformen la også til rette for EUs jernbanepakke 4, som inneholder obligatorisk konkurranse på persontogtransport og overføring av råderett over sikkerhetsregler til EUs jernbanebyrå. Reformen legger kontroll av den norske jernbanen under EU. I Hurdalsplattformen står det at «regjeringen vil så raskt som mulig gå i dialog med EU med mål om å sikre unntak fra deler av bestemmelsene i EUs fjerde jernbanepakke». SV mener det er svært viktig at vedtaket følges opp for å sikre norsk kontroll over jernbanen. SV mener viktig infrastruktur slik som jernbanen skal eies og driftes av det offentlige og at kontrollen forblir i Norge.



Sosial dumping

Sosial dumping betyr at folk jobber for langt dårligere lønns- og arbeidsvilkår enn det som er normalt i den aktuelle bransjen. Transportnæringen er en av bransjene med mest sosial dumping i Norge, og dette vil SV bekjempe. I 2022 la regjeringen fram en handlingsplan mot sosial dumping i transportsektoren. SV har tatt til orde for å styrke arbeidet mot sosial dumping, spesielt i varebilbransjen, som ikke i like stor grad er belyst i handlingsplanen. SV har også tatt til orde for regulering av drosjemarkedet som skal forhindre skyhøye priser, sikre at det blir mulig å leve av å kjøre drosje, samt forhindre skatteunndragelse og sosial dumping i næringen. Det er vesentlig å hindre sosial dumping i alle ledd av transportproduksjonen og -driften. Dette utgjør en grunnstein i SVs transportpolitikk.

Universell utforming

I transportetatens innspill til Nasjonal transportplan står det at «det mangler en felles forståelse av hva universell utforming bidrar til og formålet med å inkludere universell utforming i alt vi gjør». For SV er formålet med universell utforming av transportsektoren at alle skal ha mulighet til å benytte seg av kollektive og miljøvennlige transportløsninger. Et inkluderende samfunn må inkludere alle, også alle reisende. SV vil prioritere å universelt utforme transportsektoren for å sikre at alle får tilgang til miljøvennlig transport.

Nullvisjon for drepte og hardt skadde i trafikken

2023 var et rekordår for ulykker på norske veier. 118 mennesker ble drept i trafikken og mange ble hardt skadet. Det er bred politisk enighet om nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken og god føreropplæring. Dette støtter SV. Samtidig skyldes rundt 30 dødsulykker i året dårlige veier, og flesteparten av disse ulykkene skjer på fylkesveier med stort vedlikeholdsetterslep. SV vil ta grep for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene og prioritere rassikring for å sikre trygg ferdsel.



Veiformål

SV ønsker trygge og gode hverdagsveier. Utbedringsstrekninger må prioriteres over nye veiprojekter. Dette er viktig over hele landet, men spesielt viktig på strekninger som har enkle innfartsårer og uten andre transportalternativer. I forslaget til Nasjonal transportplan har regjeringen forpliktet seg til feilinvesteringer i prestisjeprojekter på riksvei som E39 på Sørlandet, E39 Sør for Ålgård, E6 nord for Trondheim, E18 gjennom Ås, E16 gjennom Nes, og motorvei over Lågendeltaet. Store motorveier i sårbare naturområder spiser enorme deler av pengesekken som kunne gått til miljøvennlig transport. Vi har også sett eksempler på at veiene blir så dyre å kjøre på at folk heller kjører utenom. SV sier klart nei til disse prestisjeprojektene. SV vil legge ned Nye Veier og overføre utbedringsprosjekter til Statens Vegvesen.

Flere av regjeringens foreslåtte prosjekter er betydelig overdimensjonerte i forhold til behovet. SV kjemper for å få 2/3-feltsveier med midtdeler på veistrekninger med høyere trafikk. Dette er en svært sikker type vei som bygger ned mindre arealer enn motorveier. SV vil heller bygge langt og trygt, enn bredt og dyrt.

Regjeringen legger flere veiprojekter i milliardklassen i sin såkalte utviklingsportefølje. Dette gjelder blant annet Møreaksen, Hordfast og deler av E18 Vestkorridoren. SV mener disse miljøfiendtlige veiprojektene ikke må tas opp til vurdering senere, men heller skrotes for godt.

Regjeringen vil utbedre flere riksveier som SV støtter. Dette gjelder blant annet E134 Dagslett-E18, Riksvei 94, E45 Kløfta, utbedring av riksvei 4 Gjøvik-Mjøsbrua, slutføring av trafikksikkerhetstiltak på Rv 3 Innlandet, Riksvei 25 Hamar-Løten (utbedring uten firefeltsvei), riksvei 15 Strynefjellet, E39 Volda-Furene, Ny E6 mellom Mørsvikbotn og Megården, E10 Nappstraumen-Å (også til Fiskebøl), Riksvei 13 tunnel Lovareidet-Rødsliane, utbedring med gul midtstripe på E134 Røldalstunellen, Eigerøy bru, utbedring og 2/3-feltsvei E134

Saggrenda-Elgsjø, Flyplassveien Tromsø, E39 Storehaugen-Førde, Riksvei 5 Erdal-Nausdal, E16 Nærøydalen, riksvei 52 utbedring for tungtransport, sikring av E39 Våtedalen, trafikksikkerhetstiltak på E136 Dombås-Åndalsnes, og ny Nordhordalandstunell. Blant andre viktige utbedringsstrekninger på riksvei er utbedring av E134 Bakka-Solheim, E39 Bogstunnelen – Sunnfjord, tunelloppgradering E39 Eikefet-Romarheim, rassikring E6 Rosten, E 39 Byrkjelo-Sandane, de skredutsatte partiene på E39 Skjersura, E134 arm til Bergen, rassikring av søre delen av riksvei 13 Skare (Håre)-Solbakk, og E39 Vegsund-Breivika. Utbedringsprosjekter skal alltid prioriteres over store veiprojekter.

Det er et stort vedlikeholdsetterslep på fylkesveiene. I regjeringens forslag til Nasjonal transportplan legges det opp til en økt satsning på vedlikehold i veisektoren. SV støtter regjeringens intensjon, men mener det må tas større grep spesielt på rassikring og fylkesvei. Mange fylkesveier over hele Norge trenger oppgradering, slik som fv. 882 i Loppa. Regjeringens forslag legger opp til flere prosjekter som også innebærer rassikring på riksvei, blant annet fellesprosjektet Arna-Stanghelle som også sikrer kortere reisetid på Bergensbanen. Rassikring på fylkesvei henger etter. Det arbeidet må styrkes, blant annet ved å legge til rette for teknologiske innovasjoner innenfor skredsikring. Dette vil kunne sikre flere av veiene våre.

Det er svært viktig å sikre gode og trygge skoleveier for barn og unge. SV mener arbeidet med å legge til rette for flere "hjertesoner", altså mindre biltrafikk og tryggere stopp- og hentesoner, rundt skoler bør styrkes. Det samme gjelder arbeidet med trygge skoleveier og utbygging og styrking av gang- og sykkelveinettet over hele landet. Det må også legges til rette for gang og sykkelvei langs nasjonale turistveier.

Større veier med tungtrafikk, støy og støv må legges utenom sentrumsområder, slik som E16 Fagernes-Hande. Arbeidet med riksvei 19 i Moss må sikres fremgang og innlemmes i en bypakke. Bypakke Moss utgjør et av de viktigste mindre byprosjektene i NTP 2025-2036. Planene om E6 øst i Oslo må skrotes. Nye planer må legges for hvordan bomiljøene på bl.a. Manglerud kan forbedres uten å øke veikapasiteten. Trondheimsveien i Oslo må gjøres om til en mer menneskevennlig bygata og arbeidet må sikres fortgang.

Ferger er også en del av veinettet langs kysten, og må ha hyppige avganger til en overkommelig pris. Fylkeskommunene som har gått foran og innført nullutslippsteknologi på sine ferge- og hurtigbåtrekninger må kompenseres tilstrekkelig. Dette er viktig for å sikre forutsigbarhet i overgangen til nullutslippssamfunnet.

I budsjettforhandlingene for statsbudsjettet 2023 fikk SV gjennomslag for å videreføre E16 og Ringeriksbanen som et fellesprosjekt. I regjeringens forslag til NTP bryter de avtalen, og splitter prosjektet. Regjeringen vil bygge firefeltsvei, og ikke jernbane, mellom Skaret og Hønefoss. Det er ikke vurdert tekniske, økonomiske, eller miljømessige konsekvenser av regjeringens forslag. SV mener regjeringen må rydde opp i avtalebruddet og videreføre prosjektet som et fellesprosjekt. Pengene satt av i regjeringens forslag til NTP må benyttes til oppstart av prosjektet på både vei og bane.



Jernbaneformål

Sosialistisk Venstreparti ønsker at jernbanen skal knytte sammen byer og landsdeler som et alternativ til utbyggingen av firefelts motorveier og fly. Derfor vil vi bygge ut nye strekninger raskt, ta vare på eksisterende infrastruktur, og sørge for at det er rimelig å reise miljøvennlig. Sosialistisk Venstreparti vil på sikt erstatte flytrafikk mellom de store byene i Norge med høyhastighetstog, inkludert Haukelibanen. SV ønsker flere avganger på strekninger med mange passasjerer. SV vil også sikre et bedre togtilbud til utlandet og vil begynne med nattog til København i første seksårsperiode i NTP 2025-2036.

SV støtter regjeringens planer om utbyggingen av indre Intercity, men holder også fast ved ambisjonen om utbygging av ytre Intercity til Lillehammer, Skien og Halden og mener dette må sikres fortgang. Intercity-strekningene må inngå som en del av en fremtidig høyhastighetsbane. SV ønsker en oppdatert og kvalitetssikret utredning av høyhastighetsbane i flerbrukskonsept og en nordisk jernbanestrategi der alle grensekryssende jernbaner inngår.

Blant de viktigste sakene på jernbane i kommende NTP-periode er tilbudsforbedring på Vestfoldbanen. Strekningen har langt flere passasjerer enn de andre Intercity-strekningene, og utgjør en svært viktig rute for dagpendlere. SV vil sikre fortgang i utbyggingen av Vestfoldbanen, og vil begynne med dobbeltspor Stokke-Sandefjord i første seksårsperiode i NTP 2025-2036. På sikt må koblingen mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen etableres, også kalt "Genistreken". En tilsvarende kobling må også etableres mellom Gjøvik- og Dovrebanen. Blant andre svært viktige prioriteringer for SV i perioden er planlegging og prosjektering av to tog i timen til Kongsberg i 1. seksårsperiode i NTP 2025-2036.

Blant andre svært viktige saker i perioden er elektrifisering av de gjenstående dieselstrekningene på jernbanen. Regjeringen har i sitt forslag til NTP signalisert at dette vil skje sent i perioden. SV vil begynne dette viktige arbeidet i første seksårsperiode i NTP 2025-

2036, for å sikre fortgang i omstillingen. Behovet for oppgradering og elektrifisering av Rørosbanen er helt avgjørende for å sikre togforbindelsene mellom Nord-Norge og Trøndelag på den ene siden og Østlandet på den andre. Mer ekstremvær som uværet «Hans» vil fortsette å skape problemer for togtrafikken mellom nord og sør i landet. Da er det viktig at vi sikrer to moderniserte togstrekninger mellom Trøndelag og Østlandet. Elektrifisering er et viktig grep for å redusere klimagassutslippene fra jernbanen, også på Raumabanen og Nordlandsbanen. Elektrifisering må gå hånd i hånd med oppgradering av banestrekningene.

Ofofbanen spiller en svært viktig rolle i frakt av gods, og i beredskapssammenheng. Regjeringen har ambisjoner om etablering flere krysningsspor på strekningen, men tydeliggjør ikke når prosjektet kan ventes å starte opp. Blant SVs viktigste prioriteringer i perioden er at dette arbeidet skal starte i første seksårsperiode i NTP 2025-2036. På sikt må det etableres dobbeltspor på strekningen.

På Sørlandet og i Rogaland har store motorveier lenge blitt prioritert over vedlikehold og utbygging av jernbanen. Dette må gjøres noe med. Blant de viktigste prioriteringene for SV i perioden er planlegging og prosjektering av Jærbanen mellom Skeiane og Nærbø i første seksårsperiode i NTP 2025-2036. Dette må inkludere mulighet for å senere gjenåpne Ålgårdbanen. Et godt jernbanetilbud er vesentlig for at folk skal velge bane over bil.

Vi må legge til rette for at alle skal ha mulighet til å benytte seg av kollektivtransporten. Blant SVs viktigste prioriteringer i Nasjonal Transportplan 2025-2036 er derfor at universell utforming må stilles som et absolutt krav i alle anbudsprosesser i transportsektoren. Regjeringen må intensivere arbeidet med en helhetlig universell utforming av transportsektoren, inkludert plattformer og av- og påstigning på transportmidlet, for å sikre at alle kan benytte seg av offentlig transport, inkludert jernbanestrekninger, uavhengig av

funksjonsevne innen 2035, i tråd med målet om universell utforming av samferdselssektoren. Dette målet må ikke skrotes. SV ønsker at det skal bli billigere å benytte seg av miljøvennlig transport, og vil derfor innføre billigere billetter på tog for barn og for studenter fra første seksårsperiode av Nasjonal Transportplan 2025-2036.

Høsten 2023 kom regjeringens konseptvalgutredning for Nord-Norgebanen. SV vil at utredningen følges opp med KS1 og KS2 i perioden. Jernbanen skal binde landet sammen, men Norge mangler en transportpolitisk ryggrad gjennom landet – fra nord til sør – både på gods og persontransport. Nord-Norgebanen vil spille en slik rolle. Arbeidet med etableringen av banestrekningen må sikres fortgang.

I sitt forslag til Nasjonal transportplan planlegger regjeringen utbygging av vei og bane Arna-Stanghelle. Prosjektet er vesentlig for Vestland og rassikrer strekningen. Prosjektet korter ned reisetiden mellom Bergen og Voss. Statlige midler for vei og bane må bevilges samlet til prosjektet, dette vil kutte byggetiden og sikre bygging av de rasutsatt delene først. Dette prosjektet vil SV sikre flertall for, og på sikt må prosjektet utvides til Voss.

Det må settes av tilstrekkelige midler til vedlikehold og nyinvesteringer for å forhindre forsinkelser og innstillinger. SV støtter regjeringens økning i midlene til vedlikehold på jernbanen, men mener det må tas flere grep for å fjerne etterslepet. I tillegg til etableringen av nye tilbud og dobbeltspor, må jernbanen rustes opp over hele landet. SV støtter regjeringens plan om flere tog i Oslo-navet, og flere kapasitetstiltak for en mer effektiv rutemodell, men mener det må tas større grep for å hindre forsinkelser. Det nye signalsystemet må rulles ut så fort som mulig.

Det må utredes om togstrekninger på Østlandet, som i dag er stengt for persontrafikk, kan gjenåpnes for dette formålet, slik som Roa-Hønefoss og Dal-Eidsvoll. Flere stasjoner trenger oppgradering slik som Grorud stasjon og Hauketo stasjon i Oslo. Breivoll stasjon på

Hovedbanen må opprettes. Regjeringen har varslet oppgraderinger for gods på Kongsvingerbanen, men persontrafikktilbudet på Kongsvingerbanen må styrkes. Sørlandsbanen må utbedres, spesielt mellom Sirevåg og Moi og i Drangsdalen, og Ålgårdbanen gjenåpnes. Østfoldbanens østre linje fra Rakkestad til Sarpsborg må gjenåpnes. Arbeidet med ny rikstunell er vesentlig for økt kapasitet på jernbanen og må sikres fortgang. I forbindelse med dette bør det utredes hvorvidt sporene øst for Oslo S kan legges i tunell for å hindre støy.

SV er positive til at regjeringen vil fortsette arbeidene med hyppigere avganger på Trønderbanen, men mener at det må jobbes for to tog i timen til Steinkjer fortere enn det regjeringen legger opp til. På sikt må Trønderbanen utbedres fra Støren med pendel til Grong. Det må etableres flere krysningsspor på strekningen Melhus-Stjørdal, som er en forutsetning for et flytogtilbud mellom Oppdal og Værnes. På sikt må også Dovrebanen oppgraderes for å sikre totimersfrekvens Oslo-Trondheim.

SV vil samle jernbanen igjen, og stiller seg positive til sammenslåingen av VY og Flytoget. Vi vil gjøre jernbanen til det beste valget både for feriereisende, pendlere og godstransport. SV vil at Mantena skal fortsette å vedlikeholde togene på Østlandet og sikre at kompetanse på vedlikehold av tungt togmateriell forblir i Norge. Målet om godsoverføring fra vei til bane må videreføres. Satsingen på gods på bane må styrkes, inkludert godsterminaler.

Byområder

Norske byer og tettsteder må bli mindre bilbaserte og mer framkommelige. Byer må planlegges slik at færre trenger bilen til jobb, barnehage og skole. Satsingen på kollektivtrafikk, sykkel og gange må trappes opp.

SV vil ha et godt kollektivtrafikktilbud, slik at alle kan komme seg dit de skal på en enkel og miljøvennlig måte. Kollektivtransport bidrar til kutt i klimagassutslipp og renere luft. Kollektivsatsing gir også bedre trafiksikkerhet, mer attraktive bo- og oppvekstmiljø og bedre framkommelighet for næringsliv, folk og nyttetransport. Kollektivtrafikk er viktigst for dem som av ulike grunner ikke har mulighet til å kjøre bil. For å gjøre det lettere for kollektivtrafikken å ta seg frem i byområder, ønsker SV at kommunene selv kan fastsette bøtenivået for parkeringsovertredelser. Dette muliggjør høyere bøter for parkerte biler som blokkerer for kollektivtransporten.

Blant de viktigste prioriteringene i byområdene i NTP 2025-2036 er videreføring av midlene til Majorstua stasjon som var satt av i NTP 2022-2033. Ombyggingen vil bidra til flere avganger på T-banenettet i hovedstaden, og midlene er svært viktige for å sikre fremgang i prosjektet. Utbyggingen er en forutsetning for videreutvikling av T-banenettet, og er vesentlig for å sikre nok avganger øst i byen der kapasiteten er sprengt. SV vil også at statlig støtte til bybane over Bryggen til Åsane i Bergen bevilges i første seksårsperiode i NTP 2025-2036 for å sikre fortgang i prosjektet. Det må sikres kontinuerlig og rask utbygging. Videreføringen av ordningen med midler til mindre byområder må videreføres og bør styrkes. Flere områder bør innlemmes i ordningen.

SV mener staten må ta et stort ansvar for kollektivtransporten for å finansiere utvidelse av bybane, trikk, T-bane og buss i byene, mot at kommuner og fylker følger opp med miljøvennlig arealplanlegging og effektive og restriktive tiltak som reduserer biltrafikken. SV står ved målet om 80 prosent statlig støtte til kollektivprosjekter i byer

med byvekstavtale. Oslos T-banenett må utvides til Rykkinn og Ahus. Arbeidet med ny T-banetunell må sikres fortgang. Reelle utslippskutt må være en forutsetning for bypakker og byvekstavtaler. Det må sikres at bypakke Tønsberg ikke legger til rette for mer biltrafikk i sentrum.

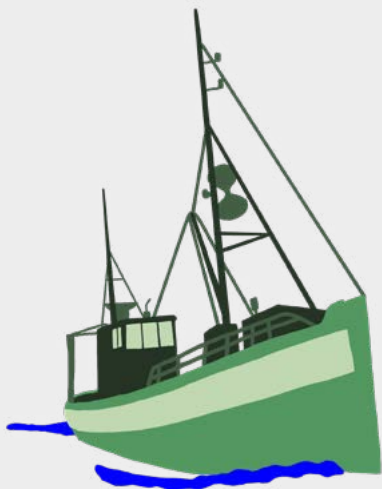
SV støtter regjeringens forslag om reforhandling av byvekstavtalene i perioden, og støtter innlemmingen av Kristiansand og Nedre Glomma i ordningen. Flere byområder må på sikt innlemmes i ordningen med byvekstavtaler for å sikre gode byområder og mindre klimagassutslipp, støv og støy. SV mener det er positivt at regjeringen legger opp til å forhandle om byvekstavtale for Buskerudbyen og Grenland i perioden. Å innlemme flere byer i ordningen med byvekstavtaler er vesentlig for å legge til rette for bedre kollektivtrafikk og gode byområder å ferdes i.



Kyst

Økt utnyttelse av sjøtransport kan begrense utslipp fra transportsektoren. Norge, med sin lange kystlinje og spredte bosetting, kan dra nytte av å benytte sjøen som en transportrute, både for persontransport og godstransport. Realiseringen av dette krever økte investeringer i havner, farleder og tilhørende infrastruktur på land. Derfor er en av SVs viktigste prioriteringer i NTP 2025-2036 å oppjustere midlene til kyst i NTP tilsvarende NTP 2022-2033. Støtteordningene for godsoverføring fra vei til sjø, støtten til miljøvennlige havner, samt utbedringen av havner og farleder må videreføres. Dette er også vesentlig for godsoverføring fra vei til sjø. Fiskerihavner er viktig og må satses på. De skaper sysselsetning og bosetning langs hele kysten.

Hurtigbåter som settes inn for å dekke veiløse samfunn i Finnmark har tillatelser og kapasitet til å frakte både passasjerer og drivstoff, varer, kjøretøy som er nødvendig for å bo og drive næringsvirksomhet der. SV mener Kystruten må gå på nullutslipp innen 2030, og at virkemidler som støtter opp om dette må iverksettes.



Luftfart

Luftfarten står for betydelige utslipp, både i Norge og i verden, og disse utslippene må vi kutte hvis vi skal nå klimamålene. SV vil kutte utslippene fra flytrafikken, både ved å satse på nullutslippsfly, og ved å redusere flyreisene på strekninger som har gode alternativer til fly. Det er ikke flyreiser i Nord-Norge som står for de største utslippene. Det må sikres fornuftige priser på kortbanenettet og flere avganger. De mest trafikkerte rutene våre er fra Oslo til Bergen, Trondheim og Stavanger. Her har vi potensiale til å kutte antall flyreiser og heller satse på raskere og rimeligere bane.

SV har foreslått å endre avgiftene slik at det blir billigere for de som flyr sjeldent, og for de som ikke har noen gode alternativer til fly, særlig i nord. Derfor vil SV også satse på nullutslippsfly, og elektrifisere kortbanenettet. SV mener planene om nye rullebaner på Flesland og Gardermoen må skrotes.

Elektrisk transport

Selv med en storstilt kollektivsatsing vil mange fremdeles trenge bil. Elektriske biler har etter hvert lang rekkevidde, og kommer i så mange varianter at de er reelle alternativer både som person- og varebil. For at elbiler skal kunne være et aktuelt alternativ, må ladeinfrastrukturen være godt utbygd. Dette gjelder langs veinettet over hele landet, men også i byene, i borettslag og sameier. SV vil beholde regelen om at el-biltaksten ved bompassering maksimalt kan settes til 70 prosent av fossilbil-taksten til minst 2030.

Det må legges bedre til rette for elektrisk varetransport. SV ønsker å slå sammen utslippsmålene for tunge og lette varebiler og sikre at alle nye varebiler i Norge er utslippsfrie i 2027. El-lastebiler må sikres 100 prosent miljørabatt i bomringen og i bompengeprosjekter. SV vil at utredningen som er igangsatt om veipricing, prioriterer forslag til hvordan man kan innføre et moderne GPS-basert system for veipricing for tunge kjøretøy. Premisset er at dette skal brukes aktivt som et virkemiddel for å nå målet om at alle nye lastebiler skal være nullutslipp eller gå på biogass i 2030.

En fremtidsrettet transportsektor

Store samferdselsprosjekter er arealkrevende. Mange steder bygger store veiprojekter ned store naturområder. Dette må begrenses. SV mener det må innføres et krav om prosjektvask, en revidering av samferdselsprosjekter som ikke er gjennomført, slik at naturnedbygging og nedbygging av karbonrike områder, som for eksempel myrområder, begrenses.

Nasjonal transportplan og planlagte samferdselsprosjekter er i stor grad basert på historiske trender, og planlegger i mindre grad for det samfunnet vi ønsker oss i fremtiden. SV mener NTPs vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet må revideres, slik at vi planlegger samferdselsprosjekter som tar mindre arealer og kutter utslipp i tråd med klimamålene.



For de
mange, ikke
for de få

