

Alternativ nasjonal transportplan

Sosialistisk Venstreparti



Alternativ nasjonal transportplan 2022 - 2033

En veiviser for:

- et kraftig grep for klima og natur
- trygge bruksveier i distriktene
- satsing på jernbane i stedet for motorveier
- nye finansieringsmåter for jernbane
- fra nullvekstmål til reduksjon i bytrafikken
- et klart nei til høyrepolitikk og privatisering

Generelt

Nasjonal transportplan skal selvsagt først og fremst dekke landets transport gjennom gode og gjennomtenkte løsninger. Men transportsektoren har også et viktig ansvar for å svare ut de to eksistensielle truslene som FN advarer menneskeheten mot, nemlig klimaendringene og tap av naturmangfold og verdifulle arealer.

Regjeringas utkast til Nasjonal transportplan tar nok et steg i feil retning for klimaet og for naturen i Norge. I alle avgjørelser vi nå tar, må hensyn til klima, ressursbruk og arealnedbygging tillegges avgjørende vekt. Det speiler ikke dette forslaget.

God infrastruktur er viktig for næringsliv, bosetting og folks daglige liv, men planen velger feil løsninger. Regjeringas plan viderefører satsingen på gigantiske motorveiprojekt og nedprioriterer jernbane, viktige bruksveier i distriktene, vedlikeholdsetterslep på fylkesveiene, rassikring, sykkelveier og kollektivtransport.

Klima

Transportsektoren står for om lag en tredel av alle klimagassutslipp i Norge, og disse skal halveres innen 2030. For å få til dette mener Sosialistisk Venstreparti at det er behov for en radikal endring av transportsektoren framover. Det er nødvendig å prioritere miljøvennlig transport, sette høyere miljøavgifter og kutte i miljøfiendtlige motorveiprojekter. Tiden er inne for å intensivere arbeidet med å fase ut fossilt drivstoff både på vei, sjø og skinner. Gjennom regler, avgiftspolitik og støttetiltak vil Sosialistisk Venstreparti fremskynde omstillingen av hele transportsektoren til nullutslipp.

Veier

Det er nødvendig å vri de store summene fra klimafiendtlige motorveier og prestisjepregete riksveiprojekter til jernbane og andre kollektivløsninger, og til gang- og sykkelveier. Etterslepet på vedlikehold av fylkesveier et svært stort og utkastet til NTP viser alt for dårlig satsing på dette. Det er kartlagt at behovet er på rundt 70 mrd. kroner for å dekke etterslepet – da hjelper økningen på 15.9 mrd. kroner dessverre for lite. Nye motorveier skaper mer privatbilisme og økte klimagassutslipp og er arealkrevende og dyre. Nedskalering av unødvendige motorveiprojekt og utbedring av eksisterende vei og trafiksikring av riks- og

fylkesveier i distriktene, samt prioritering av kollektivtransport i hele landet er sentralt for Sosialistisk Venstreparti.

Prosjekt som fører til mer trafikk og økte klimagassutslipp, som fergefri E39 – med Hordfast, må straks stoppes. Både med hensyn til miljø, sikkerhet, turistnæring og norsk, maritim industri, må vi satse på hyppige nullutslippsferger i stedet. De enorme midlene som bindes opp i disse prestisjeprosjektene, som flere forskningsmiljøer setter store spørsmålstegn ved, burde dirigeres til utbedring av smale riks- og fylkesveier, rassikring og vedlikehold.

Vi har nå fått noen års erfaring med virksomheten til det statseide selskapet Nye Veier AS. Regjeringspartiene har hyllet selskapets arbeidsmåter, at de har fått kostnadene ved bygging av motorveier ned, at utbyggingstida har blitt kortet ned med mer. Imidlertid har også skyggesidene ved selskapets arbeidsmetoder kommet tydelig fram. For å få til nettopp billigere veier og kortere behandlingstid, har dette gått på bekostning av verdifulle arealer og lokaldemokrati.

Utarbeidelsen av konseptene for utbyggingene, dvs. valg av veistandard og trasé, blir ofte fastsatt av en mindre gruppe politikere (typisk ordførere fra flere kommuner) og representanter for Nye Veier. Når kommunestyrene får sakene, så vil valgmulighetene rundt rammene være svært begrenset, og det blir ofte et valg mellom å støtte den nye veien eller å forkaste den. Dette blir selvsagt forsterket gjennom Nye Veiers egen prioritering av porteføljen. Det betyr at selskapet lett kan sette kommuner opp mot hverandre ved at de kan «true» med å prioritere andre strekninger for ny vei om ikke kommunen er samarbeidsvillig.

De siste årenes erfaringer viser at Nye Veier har blitt et utmerket redskap for dem som ønsker nye firefelts motorveier, enten trafikkgrunnlaget krever det eller ikke. Selskapet velger i stor grad arealkrevende løsninger i jomfruelig terreng, for det blir oftest billigst og gir høyest samfunnsnytte ifølge modellene som benyttes. Men også mest nedbygging av natur og dyrka mark.

Dette er noen av grunnene til at Sosialistisk Venstreparti mener at Nye Veier AS bør avvikles.

Jernbane til persontransport og gods

Sosialistisk Venstreparti vil at jernbanen skal binde byer og landsdeler sammen, som erstatning for firefelts motorveier og fly. Ut fra klimahensyn må bruk av fly reduseres radikalt, samtidig som kortbanenettet i Nord-Norge må skjermes, der det er store avstander og manglende alternativer til fly.

Denne NTP-en legger igjen opp til at det er motorveier som skal bygges før moderne, tospora jernbane i viktige korridorer. I beste fall skal de bygges samtidig. Det er et sikkert grep for å slå vekk mye av grunnlaget for jernbanen.

Sosialistisk Venstreparti vil på sikt erstatte flytrafikk mellom de store byene i Norge med høyhastighetstog. En ny høyhastighetsutredning må på plass. Men foreløpig vil dette medlem peke på Stortingets vedtak om at Intercity-strekningene på jernbanen må bygges slik at de kan inngå som del av en framtidig høyhastighetsbane. Intercity-triangelen må fullføres og dobbeltspor bygges til Lillehammer, Skien og Halden.

Stortingets mål om mer gods over på bane og kjøll blir stadig mer fjernt, og denne NTP-en underbygger dette. Mer og mer gods vil havne på veiene våre, med alt det betyr av miljøproblemer og utrygghet på veiene. Miljøstøtteordningen for gods fra vei til bane må bli permanent og utvides.

Sjø

Økt bruk av sjøtransport kan bidra til å begrense utslipp fra transportsektoren samtidig som tilbudet til befolkning og næringsliv blir bedre. Norge med sin lange kystlinje og spredte bosetting vil kunne tjene på å bruke sjøen som transportåre, både for persontransport og gods. For å hente ut potensialet er det behov for økte investeringer både i havner, farleder og tilknyttet infrastruktur på land. Støtteordningene for gods fra vei til sjø må økes betydelig i årene som kommer.

Øvrig kollektivtransport, sykkel og gange

Norske byer og tettsteder må bli mindre bilbaserte og mer framkommelige og trivelige. Færre skal trenge bilen til jobb, barnehage og skole. Da må satsingen på kollektivtrafikk, sykkel og gange trappes kraftig opp.

Derfor er det skuffende at ikke framlagte NTP har en skikkelig, nasjonal sykkelstrategi med seg. Vi registrerer at statsråden går ut i mediene og kaller innholdet i NTP-en for tidenes sykkelsatsing. Han henviser til det langsiktige målet om en sykkelandel på 20 pst. i byområdene og 8 pst. på landsbasis. Mål er bra, men virkemidler for å nå målet er langt viktigere. Det er vanskelig å se noen kraftfulle grep og noen helhetlig plan for en slik satsing.

Det henvises til byvekstavtalene for å få opp andelen sykkel og gange. Det er bra, men Sosialistisk Venstreparti vil utvide statens tilbud om byvekstavtaler og kollektivstøtte til flere byer. Staten må ta et større ansvar i byene og ta hensyn til lokale mål om nullvekst ved transportprosjekt i byene. Dessuten må det selvsagt også satses på sykkelveier mellom byene.

Sammenhengene sykkelveier både på riks- og fylkesveier må bygges slik at dette kan være reelle transportalternativ, i tillegg til å dekke fritidsbruk. Med el-sykkelenes inntreden er sykkel virkelig blitt et transportmiddel å regne med.

Elektrisk transport

Selv med en storstilt kollektivsatsing vil mange fremdeles trenge bil. Elektriske biler har etter hvert stor rekkevidde og kommer i så mange varianter at de er reelle alternativer både som privat- og varebil. For at elbiler skal kunne være et aktuelt alternativ, må ladestrukturen være godt utbygd. Dette gjelder langs veinettet over hele landet, men også i byene, i borettslag og sameier.

Elektrisk drevne ferger er på full fart inn i trafikk i Norge, og det samme gjelder nullutslipps lastebiler og anleggsmaskiner. Gjennom regler, avgiftspolitik og støttetiltak kan omstillingen av hele transportsektoren mot nullutslipp fremskyndes. Fylkeskommunene bør kompenseres for de økte utgiftene en overgang til nullutslippsferger innebærer.

Norge har gode forutsetninger til å sitte ved spakene og være i front for elektrifisering av luftfarten. Vi har ideelle avstander mellom de største byene våre for bruk av elfly når teknologien er ferdig utviklet. Det er de mindre flystørrelsene som først kan innfase elektrisk drift. Da er kortbanenettet vårt ideelt. Dermed kan Norge få et nytt utstillingsvindu for elektrifisering av transporten. Fra før har vi bilparken og fergene. Forutsetningen for dette er at vi tar grep allerede nå som gir næringen klare og forutsigbare rammebetingelser for dette, både gjennom fysiske tilrettelegginger på flyplassene, stimulering av forskningsmiljøene og gjennom økonomiske insentiver for en overgang.

Hydrogen innenfor transportsektoren

Det er lite å spore av offensiv hydrogensatsing i planen. Flere land i Europa har en betydelig satsing på dette området, mens Norge sakker akterut. Dette er beklagelig, ikke minst fordi mye ligger til rette for en norsk satsing på ren hydrogenproduksjon. Vi har mye elektrisk kraft, produsert på fornybart vis, vi har store behov for transport av varer over lange avstander, både til vanns og til lands, og vi har sterke hydrogenmiljøer i Norge – der hele produksjonskjeden er representert. Vi må snarest vedta pilotprosjekt for hydrogendrevne tog på minst en togstrekning. Fyllestasjoner bør også sees i sammenheng med mulighetene for hydrogen som energibærer til skipstrafikken og tungtransport på vei.

Privatisering, anbudsutsettelse og sosial dumping innenfor transportsektoren

Samtidig som denne planen legges fram, er regjeringa i ferd med å gjennomføre en jernbanereform som betyr en fullstendig rasering av jernbanen slik vi kjenner den. Sosialistisk Venstreparti har vært en konstant motstander av jernbanereformen og av regjeringas planer om å gjøre anbudssystemet obligatorisk gjennom EUs fjerde jernbanepakke.

Sosialistisk Venstreparti mener at viktig infrastruktur skal eies og driftes av det offentlige. Tanken bak dette er naturligvis at den som har skoen på, vet best hvor den trykker. Allerede da ansvaret for togene og skinnene skilte lag, merket man skyggesidene ved dette. Når signalanlegget var årsak til forsinkelser, var det naturligvis daværende NSB som fikk skylda, selv om de overhodet ikke hadde noe ansvar for vedlikeholdet lenger. Nå er ansvaret for forvaltningen av jernbanen splittet opp i en rekke nye selskaper, som skal kjøpe og selge tjenester til hverandre i god New public management ånd. Fagmiljøet forvitrer når det fordeles på utallige etater og private selskaper. På toppen av det hele blir også passasjermarkedet på togstrekninger nå satt ut på anbud.

Når selskapene skal bruke samme skinner, samme tog, samme billettsystem med mer, er det hovedsakelig ett område selskapene kan påvirke for å vinne konkurranser og tjene penger: dårligere lønns- og arbeidsforhold for de ansatte. Vi har sett dette skje i luftfarten. Nå står jernbanen for tur.

SV vil gjøre følgende prioriteringer i planperioden:

	Budsjett 2021 mrd.	Årlig gj. snitt, gammel NTP, mrd.	Årlig gj. snitt, ny NTP mrd.	SVs forslag mrd. pr. år	SV, påplussing 12 år	SV inndekning
Riksveier	36,4	43,2	42,4	33,15 (-9.25)		109,2
Tilskudd fylkesvei	2,9	2,7	4,3	5,3 (+1)	12	
Rassikring rv. og fv.			2,3	3,3 (+1)	12	

Byområder	6,4	6,0	6,6	8,2 (+1,6)	19,2	
Jernbane med godssatsing	27,1	29,6	28,9	36,9 (+ 8)	96	
Kyst	1,6	2,7	2,7	3,7 (+1,0)	12	
Lufthavner	-	0,4	0,4	(-0,5)		6
Bompenger til jernbane, og mulige godsavgifter på vei				3		36
Total					151,2	151,2

Klima- og naturhensyn

Klimatiltak

Regjeringas forslag til Nasjonal transportplan vil ikke bidra til å oppfylle Norges klima- og miljømål. Alle prosjekt i denne planen bør ha et klimabudsjett som setter et tak på hvor store utslipp prosjektet kan ha.

Høringsinnspillet fra Naturvernforbundet pekte på at regjeringas mål om å halvere sektorens klimagassutslipp innen 2030, sett i forhold til 2005, tilsvarer en reduksjon på bare 35 pst. når det sees i forhold til 1990-nivået. Det er langt unna behovet for reduksjon, som er på 53 pst. I tillegg bør NTP ha tilsvarende ambisjoner for å kutte utslipp fra internasjonal luft- og sjøtransport til og fra Norge. Videre må også utslipp fra infrastrukturbygging adresseres, og NTP må prioritere prosjekter som bidrar til utslippskutt og ikke det motsatte.

I dag undervurderer regjeringa klimaeffekten av veiutbygging. Regjeringa har for eksempel ikke lagt inn klimaeffekten av nedbygging av myr i tilstrekkelig grad, og legger ikke inn nok utslipp fra den totale anleggsfasen.

Regjeringa har i tillegg valgt å sette karbonprisen ved utslipp fra anleggsvirksomhet svært lavt. Det er brukt en karbonpris på kun 1 500 kroner per tonn CO₂. Det fører til at klimagassutslipp får liten betydning i valg av samferdselsprosjekter. Til sammenlikning er regjeringas eget forslag til CO₂-avgift i 2030 på 2 000 kroner per tonn CO₂ og det er rart de ikke en gang bruker en verdsetting på liknende nivå også i NTP. I Sverige brukes en karbonpris på 7 000 svenske kroner per tonn CO₂. Det gjør at klimavennlige samferdselsprosjekter favoriseres framfor klimabombene.

Transportvirksomhetenes og Miljødirektoratets rapport om klimakonsekvenser av nye prosjekter, datert 1. desember, viser at bare fra bygging og arealendringer vil det gi utslipp tilsvarende godt over 4 mill. tonn CO₂. I tillegg kommer utslipp fra prosjekter som anses som bundet gjennom tidligere transportplaner, men som ennå ikke er igangsatt.

Dessuten står det eksplisitt:

«Det er derfor ikke mulig å angi det totale utslippet av klimagasser fra anleggsfasen for prosjektene i Nasjonal transportplan 2022–2033».

SV mener det er både avslørende og skuffende at det ikke foreligger noen plan om en total og mer nøyaktig beregning av klimagassutslippene fra utbyggingsprosjektene i Norges største transportplan, som skal være en rettesnor for flere år framover. Arealbeslaget totalt sett for påtenkte prosjekter er enda dårligere oppsummert og vurdert.

Det er på den bakgrunnen at SV nå foreslår dette i innstillingen:

«Stortinget ber regjeringa komme tilbake til stortinget med fullstendige klima- og arealbudsjet for alle utbyggingsprosjekter som foreslås i NTP, samt vedtatte, men ikke fullførte prosjekter, seinest ved framleggelse av statsbudsjettet for 2022.»

«Stortinget ber regjeringa innføre tiltak for å øke lønnsomhet for bruk av nullutslippsdrivstoff, særlig rettet mot tungtransport og skip.»

«Stortinget ber regjeringa om å utrede, med tanke på å innføre, forbud mot salg og import av fossilbiler etter 2025.»

Miljørabatt ved bompassering er viktig for å sikre grønn omstilling i vegtransporten. Det er en klar sammenheng mellom andel av nullutslippskjøretøy og bruk av miljørabatt for elbil i bom.

SV mener at det nå er elvarebilenes tur til å ta større markedsandeler av varetransporten. Men elvarebil konkurrerer dårligere i nybilsalget enn elbil i personbilmarkedet, og dette kan bli et alvorlig hinder for å nå målet om at 100 pst. av nybilsalget av personbiler og lette varebiler skal være nullutslipp i 2025.

SV mener derfor det bør innføres en nasjonal regel om nullsats i bom for elvarebiler fram til de utgjør 25 prosent av varebilpasseringene i det aktuelle bomsnitt. En skjerpet miljøprofil for engangsavgiften for varebiler samt støtteordninger også kan bidra. Dessverre reduserer ENOVA fra 19. mai 2021 støttesatsen på 40 pst. av merkostnadene sammenliknet med en fossildrevet varebil, til kun 30 pst. Det er vanskelig å se at dette er i tråd med 2025-målet.

Derfor fremmer SV nå dette forslaget:

«Stortinget ber regjeringa etablere en nasjonalt bindende regel om at elvarebil får 100 pst. miljørabatt fram til de utgjør 25 pst. av varebilpasseringene i det aktuelle bompengeprojekt.»

SV mener at det nå må utarbeides en nasjonal ladestrategi. Denne strategien må kartlegge hvor mye utbygging av infrastruktur som trengs og peke på hvordan vi skal løse de kjente utfordringene rundt nettтарiffer, anleggsbidrag, mangel på tilgjengelig areal og lang saksbehandlingstid. Ladestrategien må sikre bedre koordinering mellom offentlige myndigheter. Dette gjelder spesielt veg- og energimyndighetene. Arbeidet må omfatte alle transportsegmenter som skal elektrifiseres, slik at utbyggingen kan skje til lavest mulig kostnad.

Det er i dag er svært uoversiktlig, vanskelig og lite brukervennlig for elbilister å finne og betale for hurtigladetjenester.

Lading må gjøres enklere gjennom at det blir mulig å betale med kort direkte ved hurtigladeren og med et system som gjør prismodellene forståelige for forbrukerne.

Derfor trengs det utvikling av en forbrukerpolitikk som regulerer den nye bransjen.

Derfor fremmer SV nå dette forslaget:

«Stortinget ber regjeringa om å utarbeide en nasjonal ladestrategi i løpet av 2022 for å sikre koordinering mellom offentlige myndigheter og sikre at nok infrastruktur kommer på plass til lavest mulig kostnad. Ladestrategien må sikre god forbrukerpolitikk for at det skal være enkelt å lade.»

Nedbygging av natur og dyrka mark, arealtiltak

Norge, ved statsministeren, erklærte høsten 2020, sammen med en rekke land, *naturkrise* der behovet for «øyeblikkelig handling» ble understreket. Naturkrisa er i all hovedsak forårsaket av vårt enorme arealforbruk, og derfor må vi ta grep for redusert nedbygging av arealer. På samme måte som klimanøytralitet, må vi også ha mål om arealnøytralitet som et fundament for Nasjonal transportplan.

Alle samferdselsutbygginger må fremlegge et arealbudsjettt før beslutning om utbygging tas, slik at vi får et nøkternt kunnskapsgrunnlag om hvilke naturverdier som kan gå tapt ved utbygging. Dersom utbygging besluttes, må det stilles krav om restaurering av tilsvarende naturområder.

SV fremmer nå disse forslagene:

«Stortinget ber regjeringa sørge for at det igangsettes et arbeid med arealregnskap for naturtyper i de enkelte samferdselsutbygginger, inkludert utbyggingenes effekt på naturlige karbonlagre.»

«Stortinget ber regjeringa gjennomføre flere pilotprosjekter med arealnøytral samferdselsutbygging, hvor utbygger pålegges å i minst mulig grad beslaglegge nye naturområder, og restaurere tilsvarende naturområder, i de utbygginger hvor ny natur beslaglegges.»

«Stortinget ber regjeringa sørge for at det stilles krav i alle kommende samferdselsutbygginger, som har vesentlige konsekvenser for naturen, om å restaurere større naturområder, enn den verdifulle naturen som går tapt, i utbyggingens nærområder.»

Nye vurderinger av samfunnsøkonomisk nytte

Modellene for beregning av samfunnsøkonomisk nytte i alt for liten grad har vært gjenstand for kritisk vurdering, både av fagfolk og politikere.

I modellene inngår f.eks. viktige parametere som tidsbesparelse og karbonpris for utslipp. Norge vektlegger tid spart langt mer enn våre naboland, og karbonprisen langt mindre enn f.eks. Sverige. Prosjekter med redusert reisetid kan komme bra ut selv med dårlig klimabudsjett. Tre forskere ved Transportøkonomisk institutt skrev dette i nettstedet Samferdsel nylig:

«De norske nasjonale transportplanene bidrar til et netto samfunnsøkonomisk tap samtidig som de har bidratt til netto økning av CO₂-utslipp.»

Dessuten må det påpekes at arealnedsbygging av natur og dyrka/dyrkbar mark ikke overhodet er med i disse, modellene. De inngår i de ikke prissatte konsekvensene, som det heter. Tatt i betraktning de alarmerende rapportene som har kommet fra Det internasjonale naturpanelet (IPBES) som sier at de største truslene mot et sterkt synkende naturmangfold skyldes nedbygging av arealer, er det skremmende å se hvor lite dette tillegges vekt i regjeringas

samferdselspolitikk. Dette reflekteres spesielt i overdreven firefelts motorveitbygging der det i stor grad bygges i jomfruelig terreng, og i liten grad gjennom utbedring i eksisterende traseer og i to- og trefelts konsept med fartsgrense som tillater noen svinger i terrenget.

SV mener modellene for beregning av samfunnsøkonomisk nytte for lengst er modne for full gjennomgang.

Derfor fremmer SV følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringa nedsette et bredt sammensatt, offentlig utvalg der fagfolk innen bl.a. transport, klimaendringer, økologi og jordbruk er godt representert, for å utrede nye, mer bærekraftige modeller for samfunnsøkonomisk nytte i samferdselsprosjekter. Med denne som grunnlag bes regjeringa komme til Stortinget med en melding innen utgangen av 2022.»

SV mener at energibruken ved høy fart tillegges alt for liten vekt i modellene. Energibruken øker slett ikke lineært ved økende fart, men heller eksponentielt når farten kommer opp i 100 km/t og over. En skal være klar over at det blir kamp om energien også dersom alle biler har nullutslipp. Den nylig framlagte og mye siterte rapporten fra IEA (Net Zero by 2050) er dette poenget tydelig understreket (side 87):

«Regulations and mandates could enable roughly 70% of the emissions saved by behavioural changes in the NZE (Nearly Zero Energy). Examples include:

Upper speed limits, which are reduced over time in the NZE from their current levels to 100 km/h, cutting emissions from road vehicles by 3% in 2050”. På side 88 skrives det eksplisitt at farten helst bør være under 100 km/t.

En miljøfiendtlig og pengesløsende motorveiplan

I forslaget til NTP har regjeringa låst seg i gårsdagens svar gjennom kolossale feilinvesteringer i prestisjeprosjekter som Fergefri E39 og regjeringas motorveiplan. Mange fagfolk på veisektoren og i forskningsmiljøene, for ikke å snakke om i miljøbevegelsen, har reagert på at regjeringa har fremmet prosjekt etter prosjekt, der veien synes fullstendig overdimensjonert etter behovet. Det siste og mest grelle eksempelet er strekningen E18 Dørdal–Tvedestrand, men også deler av E39 mellom Kristiansand og Stavanger og E6 nord for Trondheim, for å nevne noen. Dette er virkelig å prioritere feil ut fra framtidens behov for bærekraft og for prioritering av midler og ut fra framtidens teknologi. Dette siste åpner utvilsomt for økt tetthet på veiene og lettere trafikkavvikling når bilene kommuniserer med hverandre. Dette er bare ett eksempel.

SV mener at valg av veikonsept og fartsgrenser slett ikke er tekniske spørsmål som bare ingeniører skal befatte seg med. Både vegnormaler, hastigheter og håndbøker er viktig politikk, styrt av sittende regjeringens politiske føringer. Gale valg her vil slå ut kolossalt på kostnader og enda mer alvorlig, på miljøsidene av prosjektene.

Mange stiller seg spørsmålet om hvorfor kravet/behovet for firefelts motorvei slår inn ved så lav ÅDT som 12 000, mens en studie fra NTNU (Arvid Aakre, 2014) viser at to- og trefeltsvei brukes for trafikkmengder opp til ÅDT 14 000 i Finland, ÅDT 20 000 i Sverige og ÅDT 25 000 i Tyskland.

Statsråden svarer på spørsmål fra Sosialistisk Venstreparti i komiteen følgende om valg av konsepter:

«Statens vegvesen har nylig, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, sett på hvilken standard som bør bygges på veier med ÅDT mellom 6 000 og 20 000. Utredningen viste at for veier med ÅDT under 12 000 var to-/trefeltsveier generelt sett mer samfunnsøkonomisk lønnsomt enn smal firefelts motorvei. Utredningen viste at for veier med ÅDT under 12 000 var to-/trefeltsveier generelt sett mer samfunnsøkonomisk lønnsomt enn smal firefelts motorvei. Årsak til dette er i hovedsak at investeringskostnadene er lavere for to-/trefeltsvei enn motorvei, på grunn av mindre krav til bredde og linjeføring».

Statsråden oppgir også gjennomsnittskostnader for to- og trefelts vei på 175 000 kr/km, mens smal firefelts motorvei har en gjennomsnittskostnad på 300 000 kr/km.

Ut fra dette er det nærmest uforståelig at regjeringa har valgt å bygge ut firefelts motorveier i den grad vi har vært vitne til.

SV har til stadighet gjentatt at milliardene skulle vært brukt på et riksveinett med gul midtstripe, ta igjen det enorme etterslepet på vedlikehold og trygge veiene mot ras.

SV vil bygge langt og trygt – ikke bredt og dyrt!

Derfor foreslår SV i innstillingen:

«Stortinget ber regjeringa endre føringene for veibygging slik at det ikke bygges firefelts motorveier med 110 km/t på strekninger der det i gjennomsnitt er under 15 000 ÅDT, men heller velger løsninger med to- og trefelts vei med midtdeler og fartsgrense på 90 km/t på de mest trafikkerte strekningene under 15 000 ÅDT.»

I stedet for de store motorveiene, ønsker SV i mye større grad å dreie pengebruken på norske riksveier i retning av trygge bruksveier i distriktene. Derfor har Sosialistisk Venstreparti i alle alternative budsjetter de siste åtte årene, så vel som i denne innstillingen, flyttet store beløp fra enorme motorveiprosjekter til utbedring, rassikring og vedlikehold på riksveinettet og fylkesveinettet i distriktene.

Det er nok å minne om at vi har et stort behov for å øke bevilgningene til ras- og skredsikring av riksveier for å dekke inn de senere års underfinansiering av dette viktige feltet.

SV vil spesielt trekke fram det enormt store riksveiprojektet Fergefri E39 som trolig blir den største feilinvesteringen i norsk samferdsel noen sinne. Dette gjelder så vel pengebruk som overkjøring av klima og naturhensyn. Fergefri E39 ble i 2016 anslått til en prislapp på 340 mrd. kroner, hvorav fjordkryssingene utgjorde hele 190 mrd. kroner. Ifølge Teknisk Ukeblad 13. juli 2019 kan kostnadene komme opp i nærmere 500 mrd. kroner om alle delprosjekter gjennomføres slik det opprinnelig er tenkt. Prisstigning og historiske erfaringer tilsier at de nylig beregnede kostnadsreduksjoner på Møreaksen og Hordfast mer enn oppveies av overskridelser ved bygging.

Dette prestisjeprosjektet vil gi store kostnader for staten i tillegg til store belastninger for bilistene i form av bompenger. I tillegg vil vedlikeholdsutgiftene, spesielt til undersjøiske tunneler, være tyngende for årlige budsjetter. For Rogfasts og Møreaksens del kan dette utfra opplysninger på kostnader pr. km tunnel, fort bli 200 mill. kroner pr. år i gjennomsnitt!

SV har gjennom gjentatte forslag i Stortinget, forsøkt å stoppe videre planlegging av dette miljøfiendtlige og pengesløsende prosjektet. Her skal det bare vises til Dokument 8:42 S (2019–2020).

De skrikende behovene, hva Fergefri E39 burde gått til:

- Etterslep på vedlikehold av våre 40.000 km med fylkesveier: 60- 80 mrd.
- Avdekket behov for rassikring av riks- og fylkesveier: ca. 70 mrd.
- 1200 km. riksveier mangler gul midtstripe, dvs. at større kjøretøyer ikke plass for å passere hverandre.
- Kun en brøkdel av veisystemet har trygge sykkelmuligheter

Nye Veier – en stat i staten?

SV var klart imot at Nye Veier AS skulle opprettes i sin tid. Nå er vi enda sikrere på at opprettelsen var et feilgrep etter å ha fått erfaringer med en del utbygginger i regi av selskapet. Det er ikke først og fremst selskapet i seg selv som er problemet, men premissene for det og mandatet det jobber etter. Til slutt har vi også erfart praksis på hvordan mandatet er tolket og brukt.

De to premissene for selskapet høres besnærende og positive ut, nemlig at det skal bygges billigere, og det skal bygges raskere. Det er vanskelig å se at ikke Nye Veier har vært gode til å følge opp disse premissene. Det store spørsmålet er om hva dette går på bekostning av.

Vi sett mange eksempler på hvordan de konseptene som velges, det vil gjerne si fire felts motorvei og 110 km/t, har ført til alvorlige arealnedbygginger og fragmenteringer av både arters leveområder og folks friluftsområder. Det er svært vanskelig for lokalpolitikere å si nei til en ny vei, som de absolutt har behov for, men som de i liten grad kan påvirke utformingen av. Det blir ofte et valg mellom å svelge det voldsomt store prosjektet, med alt det innebærer, eller si nei til ny vei. Ingen lokalpolitiker kan stå ved et nei i et sånt valg.

SV betviler sannheten i regjeringas fortelling om at Nye Veier bygger 10 pst. eller 20 pst. billigere enn Statens Vegvesen. Ofte sammenliknes epler og pærer. Det er ulike konsept eller andre, ikke sammenliknbare prosjekter, som settes opp mot hverandre. Ofte er det også snakk om gamle og nye beregninger som sammenliknes.

Det er en annen alvorlig side ved de reformene som har skjedd under høyreregjeringa: fagmiljøene på veibygging, kontroller og kontraktsinngåelser har blitt splitta opp. Dette har også skapt et stort behov for mer bruk av konsulentselskaper. Det har splittet opp fagmiljøet ytterligere, og gitt potensial for økte kostnader.

SV foreslår å avvikle Nye Veier AS:

«Stortinget ber regjeringa om å avvikle Nye Veier AS så snart det er praktisk og juridisk mulig.»

Bompenger – til hva?

SV er positiv til bruk av bompenger der det medvirker til å redusere biltrafikk og forurensing i byer og tettsteder gjennom trafikkreduksjon og utslippskutt. En forutsetning er at det finnes godt og billig kollektivtilbud. Midlene fra bompengene skal brukes til å bygge og drifte et bedre kollektivtilbud, og prosjekter som medvirker til å realisere mål om trafikkreduksjon og utslippskutt. SV mener at det ikke skal åpnes for nye bomprosjekt som bidrar til kapasitetsøkning på vei.

SV ønsker også å benytte bompenger på vei til å finansiere utbygginger av jernbane, der det er stort behov og der trafikkerte veier går i samme korridor. Dette vil være en stor fordel både for bilister og reisende med tog, siden mange bilister da heller vil bruke tog, og det blir mer plass på veiene.

Vi vil innføre et billig bompengetillegg ved bomstasjoner ved alle innfartsveier til de større byene. Disse midlene skal øremerkes til jernbaneutbygging i disse pressområdene, eller på strekninger der byene er endestasjon. «Tog for en tier» vil kunne gi et verdifullt bidrag til nødvendig utbygging av jernbanen nær disse byene.

Derfor fremmer SV følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringa utrede, med tanke på innføring, av bompenger på trafikkerte veier inn mot de største byene øremerket for utbygging og kapasitetsforbedringer på jernbanen i samme korridor.»

SV vil understreke det nesten alle samferdselspolitikere og fagfolk har erfart, men ikke helt tør å uttale: Finansieringen av de store ambisjonene for jernbaneutbygging er svært krevende, for ikke å si umulig, innenfor ordinære budsjettposter. Bompenger til jernbane kan altså være en løsning.

Men vi vil også peke på en annen løsning, nemlig alternative statlige finansieringsformer, som lån, for store jernbaneutbygginger i Norge. Dette vil være utbygginger som kommer fremtidige generasjoner til gode i flere hundre års perspektiv.

Derfor fremmer vi følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringa utrede om staten bør dekke en større andel av sine utgifter gjennom lån i norske kroner, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte. Utredningen skal inneholde vurderinger av finansiell stabilitet, handlingsrom i pengepolitikken, effekt på kronekursen samt hvilke utgiftsformål det kan være hensiktsmessig å dekke inn på denne måten, ut over de som gjelder i dag.»

Reform på reform – oppsplitting av fagmiljøer og ansvar

Både innen vei- og jernbanesektoren har regjeringa på få år klart å få mellompartiene på en endringer som gjør at både eierskap, drift og ansvarsoppdeling gjør at begge sektorer er alvorlig svekket.

De aller fleste grep som regjeringa har gjennomført peker i en klar høyreretning: oppdeling av statens engasjement i mange selskaper som kjøper og selger tjenester til hverandre (New public management) og så framstøt for å privatisere stadig flere av dem.

SV peker på ett poeng som har blitt en følge av oppsplittingen av fagmiljøet innen veisektoren, nemlig kampen om de dyktige fagfolkene, kampen om hodene. De må nå deles

mellom fylkeskommunene, Statens Vegvesen, Nye Veier AS og de voksende konsultantselskapene.

Ca. 1 500 årsverk ble overført fra Statens Vegvesen til fylkeskommunene pr. 1. januar 2020. Deretter var det ca. 1 600 ansatte i SVV som valgte å slutte, dels grunna uro, dels ødelagte fagmiljø og selvsagt at konsulentbransjen lokka med høye lønninger.

Mye av den opparbeida etatskompetansen som Statens Vegvesen har hatt, går nå tapt når egne ansatte blir bytta ut med innleide. Innleide representerer en flyktig kompetanse som forsvinner ut av etaten den dagen konsulentfirmaet har fått oppgjøret sitt. En ansatt tar kompetansen med seg fra prosjekt til prosjekt og overfører kompetanse til kollegaer og ikke minst til nyansatte i etaten.

Statens Vegvesen brukte ca. 4 mrd. kroner på lønn og ca. 3,7 mrd. kroner på konsulenter i 2019. En innleid koster ofte tre ganger mer enn det en egen ansatt koster.

Det blir flere og flere eksempler på at SVV og fylkeskommuner overbyr hverandre i lønn for å sikre seg kompetente medarbeidere. Slike konkurranser om ettertraktet arbeidskraft tapper både SVV og fylkeskommunene for store midler.

Et annet poeng som SV trekker fram, er at konkurranseutsetting av samfunnskritiske oppgaver og viktig infrastruktur truer både kvalitet og sikkerhet. Samfunnssikkerhet og beredskap må være offentlig ansvar. Ved akutte situasjoner, ved ras, flom og lignende. Det var en gang lett å ta en telefon til rette instans. Statens Vegvesen kunne ordne opp. Nå må vi spørre oss: Hvem skal vi ringe til i dag?

Det har også LO blitt alvorlig bekymret for. I sin uttalelse fra representantskapsmøtet 6. mai 2021 siteres dette utdraget:

«ABE-kutt, sentralisering, privatisering og konkurranseutsetting har svekket staten og virksomheter med offentlig tilknytning sin evne til å beskytte innbyggerne ved alvorlige hendelser.

Samfunnssikkerhet og beredskap må være det offentlige sitt ansvar. Dette ansvaret må styrkes, samt samordningen og samarbeidet mellom offentlige etater og andre virksomheter.

Et sterkt offentlig eierskap med politisk styring og kontroll over naturressurser, infrastruktur og viktige selskaper må opprettholdes».

Derfor fremmer SV nå dette forslaget:

«Stortinget ber regjeringa umiddelbart ta initiativ til en uavhengig gjennomgang og evaluering de ulike reformene og omorganiseringenes innvirkning på de faglige miljøene innenfor veisektoren».

Fra vei til jernbane

Norge har en lav andel av transportarbeidet på jernbane (4,8 pst. av persontransporten og 9,3 pst. av godstransporten sammenliknet med vei (SSB sine tabeller). Ut fra målsettinger om sikkerhet, ressursbruk og miljøbelastning mener SV at det må settes klare mål for å øke all transport på jernbane i forhold til veitransport. EUs gjennomsnittstall er hhv. 7.8 pst. og 17.6 pst. (i forhold til vei, elv og kanal).

Det er nå på tide å omprioritere samferdselssektoren og bruke mer midler på jernbane enn på vei.

Jernbanens fordeler mot biltransport:

- Ingen annen transportmåte kan klare så effektiv transport av passasjerer og gods som en moderne, dobbeltspora jernbane
- Ikke utslipp av klimagasser, svevestøv eller mikroplast fra dekker
- Mange ganger mer energieffektiv enn biltransport
- En dobbeltspora jernbane krever bare en brøkdel av arealene av en firefelts motorvei
- En utrolig sikker reisemåte sammenliknet med veitransport

SV vil at det er jernbanen skal binde landet sammen og overta større del av både person- og godstransporten i landet. Regjeringa har ikke maktet å oppfylle tidligere NTP-mål om full utbygging av Intercity-triangelet med dobbeltspor til Halden, Skien og Lillehammer innen planlagt tid. Målene for Ytre Intercity er fullstendig oppgitt i herværende melding.

SV ønsker bygging av strekningen Haug-Seut i første seksårsperiode, og at den videre utbyggingen til Sarpsborg og Halden planlegges i neste seksårsperiode.

Østfoldbanens østre linje bør gjenåpnes for både persontransport og godstransport fra Rakkestad til Sarpsborg.

SV ønsker sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen (Genistreken) som var prioritert i inneværende NTP. Prosjektet vil kunne bidra til å binde sammen deler av de mest befolkningsrike områdene i landet, og målsettingen om sammenkobling bør videreføres og planmidler settes av slik at utbygging kan startes i første del av planperioden.

Vi viser til uttalelse fra Jernbaneforum Sør der det omtales at reisetiden ved dette grepet kan kortes med én time på strekningen Kristiansand–Oslo.

Jernbanen har enorme miljøfordeler fordeler sammenliknet med firefelts motorveitbygging i samme korridor.

Ingen teknologi vi nå kjenner, kan frakte like mye gods over lange avstander og like mange passasjerer like fort som tog. I tillegg er jernbane mindre arealkrevende å bygge enn firefelts motorveier, og elektriske tog har null utslipp, de er energi-vinnere og det er en behagelig reisemåte

Derfor foreslår SV:

«Stortinget ber regjeringa innarbeide i alle relevante sammenhenger en målsetting om minst å nå EU-gjennomsnittet for andel togtransport sammenliknet med veitransport i løpet av planperioden.»

«Stortinget ber regjeringa om å fastsette mål om at Ytre Intercity ferdigstilles i NTP-perioden, og komme tilbake til Stortinget med dette i kommende statsbudsjett.»

«Stortinget ber regjeringa ha som mål i de årlige budsjetter å fullføre utbygging av dobbeltspor på hele strekningen Oslo–Tønsberg og videre til Skien i planperioden.»

«Stortinget ber regjeringa ha som mål i de årlige budsjetter å fullføre utbygging av dobbeltspor på hele strekningen Oslo–Lillehammer i planperioden.»

«Stortinget ber regjeringa igangsette utbygging av dobbeltspor på hele strekningen Oslo–Halden og videre til svenskegrensa, med mål om ferdigstilling i planperioden.»

«Stortinget ber regjeringa om å starte planlegging av gjenåpning av Østfoldbanens østre linje for både persontrafikk og godstransport i første periode av Nasjonal transportplan.»

«Stortinget ber regjeringa fortsette planleggingen av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen (Genistreken) med tanke på byggestart midtveis i planperioden.»

«Stortinget ber regjeringa om å igangsette et pilotprosjekt for bruk av tog med brenslceller med utslippsfri hydrogen på minst én av de ikke-elektrifiserte jernbanestrekningene.»

Bergensbanen

Bergen – Oslo er Nord-Europas mest trafikkerte flyreise, samtidig som at Bergensbanen i det store og hele fortsatt går de samme skinnene som for 100 år siden. Derfor er det avgjørende at man får startet bygging av Bergensbanen i begge ender så fort som mulig.

SV mener at K5-prosjektet, Arna–Stanghelle må ha samtidig oppstart for jernbane og vei, senest i 2024, og det må sikres nok midler til denne oppstarten i statsbudsjettene for 2022 og 2023. Hvis veibyggingen begynner uten oppstart for jernbanen er det stor fare for at det aldri vil bli noen moderne toglinje fra Arna til Voss.

SV mener en må starte prosjektarbeid med tanke på videre utbygging vei og bane Stanghelle–Voss uten opphold. Der det er mulig, må dagsoner legges utenom sentrum av Vaksdal.

SV fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringa sørge for at K5- prosjektet, Arna–Stanghelle må ha samtidig oppstart for jernbane og vei, senest i 2024, og det sikres nok midler til denne oppstarten i statsbudsjettene for 2022 og 2023.»

På andre siden av fjellet har Regjeringa har bestemt at Nye Veier skal stå for utbyggingen av Ringeriksbanen og E16 Høggastet–Hønefoss. SV mener det er viktig at prosjektet følger oppsatt fremdriftsplan, og det må være en klar forutsetning for overføring fra Bane NOR og Statens vegvesen til Nye Veier at prosjektet ikke forsinkes.

Om Nye Veier nå blankpusser motorveien og kutter ned på jernbanen, eller forsinker oppstart, vil SV ta opp til ny vurdering sin holdning til fellesprosjektet. SV har alltid ønsket en annen trasé for Ringeriksbanen og ikke ønsket noen motorvei ved siden av banen. Vi har ønsket oss opprusting av eksisterende vei i stedet.

Gods på jernbane

Vi konstaterer at målet Stortinget har satt for godstransport, og som regjeringa gjentar i Meld. St. 20 (2020–2021), blir mer og mer fjernt. Det blir overhodet ikke tatt grep som tilsier at vi kan nå 30 pst. overføring av gods fra vei til bane og sjø på distanser over 300 km innen 2030. Vi registrerer at «Godspakke Innlandet» som var viktig for regjeringa i forrige NTP, nå har

forduftet. Den inneholdt blant annet elektrifisering av strekningen Hamar–Elverum med tilsving til Solørbanen og elektrifisering av denne.

Det er selvsagt konkurranseforskjellene (les: kostnadene og pris) mellom gods på vei og på jernbane som bestemmer hvilken vei godset vil gå og hvilken transportform næringslivet vil velge.

Begrunnelsen for den midlertidige miljøstøtteordningen da den ble etablert, var at mange av de planlagte godstiltakene som skulle styrke sektoren ikke var på plass. Mange av tiltakene er fortsatt ikke på plass. For at ikke godstransport på bane skal tape betydelig konkurransekraft, må ordningen videreføres ut over 2021, og de årlige budsjettoverføringene må økes betydelig.

Den midlertidige kompensasjonsordningen for ikke-planlagte innstillinger pga. banearbeider utløp 1. mars 2021. Ny ordning er ikke på plass. Den nye ordningen bør også omfatte planlagte innstillinger. Persontogoperatørene kompenseres for både planlagte og ikke-planlagte hel- og delinnstillinger.

SV mener vi ikke lenger kommer utenom en form for avgift på langtransport av gods på vei. Dette, sammen med økt støtte til god på bane og sjø, er det som kan dreie godstransporten i riktig, miljømessig retning.

Regjeringa presenterer ingen utredninger eller tanker rundt avgifter på godstransport på veg.

Et siste poeng for å lykkes med godsoverføring til bane og sjø, er bedre samordning av samferdselsetatene. For virkelig å se på løsninger rundt knutepunkt/terminaler/støtteordninger og evaluering av samme – og for å opprettholde kunnskap om forskning og utvikling på dette felt, bør det vurderes oppretting av en egen avdeling i Samferdselsdepartementet med godsoverføring som spesielt fokus.

SV er overrasket og skuffet over at regjeringa med denne NTP-en ikke følger opp KVVU-en for Kongsvingerbanen ved ikke å ta inn noen av de større, kapasitetsøkende tiltakene som ble anbefalt i KVVU-en i planen.

SV vil dessuten peke på at kapasiteten på Alnabruterminalen er sprengt. Her må utbygging med tanke på utvidelse av kapasiteten skje i første seksårsperiode. Driften og utvidelsen, må skje på en miljømessig forsvarlig måte som i større grad skjermer mot støy og miljøbelastning i lokalmiljøet. Det er dessuten viktig å peke på at mye av godset som kommer fra andre kanter av landet, spesielt nordfra, aldri burde gått innom Alnabru, dersom godset skal til utlandet.

SV vil også understreke behovet for nye godsterminaler. Lokaliseringen av disse skaper mye debatt, men her er det viktig å tenke bærekraft og framtid. Vi vil spesielt understreke at utbygginger av terminaler der sjø og bane møtes, er avgjørende viktig for å få mer gods fra vei over til både bane og sjø. Gode eksempler er Holmen i Drammen og Narvik havn.

Vi er kjent med at Narvik Havn er i gang med prosjektet «Eurasian Rail Express» for å utvide togtransportene mellom Kina og Norge, til strekningene Hefei–Helsinki–Narvik og Chongqing–Helsinki–Narvik. Transporttiden mellom Kina og Norge er antatt 15–17 dager, og hele strekningen er elektrifisert. Vi ser positivt på prosjektet som vil bidra til kortere framføringstid i en miljøvennlig transportform.

SV vil understreke det store behovet for nye terminaler i Innlandet, spesielt for tømmer. Det er overraskende og nærmest sjokkerende at forslaget til NTP ikke en gang nevner behovet for tømmerterminaler i Kongsvingerområdet/Brandval, Hauer seter, og Rudshøgda som lå inne i

dagens NTP. Vi vil spesielt peke på at situasjonen ved Norsenga, tømmerterminalen i Kongsvinger, er prekær. Her må det snarlig igangsettes arbeid for utvidelse og flytting etter foreliggende planer.

I forbindelse med utbyggingen av dobbeltspor fra Oslo til Hamar er det viktig å legge til rette for tømmerføringen ved en flerbruksterminal på Sørli og få på plass en sporpåkobling fra terminalen på Sørli til Inter City dobbeltsporet for å effektivisere driften på tømmerterminalen.

For å øke godskapasiteten på jernbanen mellom Oslo og Trondheim, mener SV at det må bygges en ny og effektiv godsterminal i Trondheimsområdet. En må skape en helhetlig løsning som bygger på de faktiske godsstrømmene internt i regionen og inn til regionen, i et langt tidsperspektiv. Det må være en effektiv gjennomkjøringsterminal med utvidelsesmuligheter slik at terminalen kan bygges i et 100-årsperspektiv.

SV viser til vedtak i Trondheim bystyre 4.2.21 der de ønsker godsterminal for Trondheimsregionen lokalisert til Torgård. En løsning på Heggstadmoen vil innebære store ulemper for beboere i området, fremtidig sentrumsutvikling på Heimdal, og vil ikke være en framtidsrettet løsning pga. manglende utvidelsesmuligheter. Dagens veisystemer i området er også uegnet for de volumene en godsterminal vil utløse.

Ut fra disse begrunnelsene fremmer SV disse forslagene i innstillingen:

«Stortinget ber regjeringa utarbeide en nasjonal plan for gods på jernbane som legges fram sammen med statsbudsjettet for 2022.»

«Stortinget ber regjeringa videreføre miljøstøtteordningen utover 2021 og vurdere den etablert som permanent ordning.»

«Stortinget ber regjeringa snarest, og seinest innen framleggelsen av statsbudsjettet for 2022, forlenge ordningen med kompensasjon for innstillinger pga. banearbeider. Denne ordningen bør vurderes som en permanent ordning og gjelde både planlagte og ikke-planlagte innstillinger.»

«Stortinget ber regjeringa utrede en avgift på godstransport på vei over lengre avstander, der det er jernbane i samme korridor. Utredningen skal vurdere mekanismer og handlingsrom innen EØS-avtalen for dette, samt på hvilke strekninger denne ordningen kan egne seg.»

«Stortinget ber regjeringa om at det utarbeides en plan for tiltak som reduserer støy og luftforurensning fra trafikk knyttet til Alnabruterminalen, og at regjeringa kommer tilbake til stortinget på egnet måte.»

Elektrifisering av jernbanen

For å øke godskapasiteten på jernbanen mellom Oslo og Trondheim, vil SV at Røros og Solørbanen skal elektrifiseres og være ryggraden i godstransporten på bane fra nord til sør, og ut og inn av landet.

Det er et stort behov for to tog i timen mellom Trondheim og Steinkjer og for elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen. Elektrifisering er et viktig grep for å redusere klimagassutslippene fra jernbanen. SV forutsetter at to tog i timen realiseres mellom Melhus og Steinkjer SV innen 2024,

Derfor foreslår SV:

«Stortinget ber regjeringa komme tilbake i statsbudsjettet for 2022 med tilstrekkelige midler for full-elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen, til Steinkjer og Storlien.»

«Stortinget ber regjeringa sikre igangsetting av planlegging, prosjektering og oppstart av elektrifisering av Rørosbanen og Solørbanen med tanke på full elektrifisering i første seksårsperiode.»

«Stortinget ber regjeringa komme tilbake i forbindelse med statsbudsjettet for 2022 med en plan for elektrifisering av Trønderbanen til Grong stasjon.»

«Stortinget ber regjeringa sørge for at hele strekningen på Nordlandsbanen blir elektrifisert i innen 2030.»

Grensekryssende jernbaner

Ofofbanen spiller en svært viktig rolle for godstransport på jernbane. I tillegg til malmtransporten fra Nord-Sverige er banen svært viktig for godstransport mellom Sør-Norge og Nord-Norge.

Kapasitetsutfordringene på Ofofbanen er allerede høyaktuelle ved at flere tog i dag må avvises på grunn av manglende kapasitet ved Narvikterminalen. Samtidig er overføringspotensialet til banen er betydelig, men avhenger også av utbygging av Narvikterminalen og Narvik stasjon. Regjeringas foreløpige bevilgninger til dette er ikke tilstrekkelig.

Vi er kjent med at Narvik Havn KF samarbeid med både svenske, finske og russiske transportaktører for transport til/fra bl.a. Xi'an og Chongqing i Kina. Prosjektet kalles «Eurasian Rail Express» og er ment som et miljøriktig alternativ for transport mellom Kina og Norge.

Transporttiden med tog mellom Kina og Norge er antatt 15–17 dager, og hele strekningen er elektrifisert. SV ser positivt på prosjektet som vil bidra til kortere framføringstid og mer miljøvennlig transport.

Ofofbanen også har et stort potensiale for økt turisttrafikk med opplevelsesreise med tog. Den bevisste europeer vil i større og større grad lete etter grønne korridorer for sine reisvalg. Med utbyggingen av den nye Femern Bælt-tunnelen mellom Danmark og Tyskland – vil passasjergrunnlaget kunne øke betydelig.

Selv om eneste varige løsning for kapasiteten på Ofofbanen, er bygging av dobbeltspor, er det avgjørende viktig å få på plass et krysningsspor ved Fagerlia, Søsterbekk, som også bør inngå som en del av effektpakken.

Derfor fremmer SV følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringa sikre gjennomføring av det planlagte krysningssporet i Fagerlia/Søsterbekk mot Bjørnfjell/Riksgrensen gjennomføres i første planperiode.»

Det står dårlig til med jernbaneforbindelsene fra Oslo gjennom Østfold og til Gøteborg og kontinentet. Kvaliteten på denne internasjonale jernbanen gjør den til et dårlig valg både for persontransport og godstransport. Mennesker velger bil eller fly, mens godset i stor grad kanaliseres på hjul over Svinesund. Bare noen få prosent av godset fra den store importhavna i Gøteborg bringes til Oslo-området via jernbane. Samtidig utvikles det ulike

private jernbaneinitiativ som Skagerakbanen, der også privat utbygging og finansieringsmodeller vurderes.

SV viser til Representantforslag i Stortinget, 99 S (2020–2021) om å utarbeide en KVVU for ny jernbane Oslo-Stockholm og utrede nye statlige finansieringsmodeller for jernbaneutbygginger i Norge. Med nye traséer og opprusting av de gamle vil reisetiden fra Oslo til Stockholm kunne reduseres til under tre timer, og toget vil være et reelt alternativ til fly. Befolkningen har økt oppmerksomhet på behov for miljø- og klimavennlige løsninger, flere ønsker å reise mer miljøvennlig, og strekningen egner seg godt for å bytte ut fly med tog. Det må umiddelbart settes i gang arbeid med den norske delen av strekningen Oslo- Stockholm med mål om å reisetid på rundt 3 timer.

Norge må bli en langt mer aktiv deltaker i de internasjonale korridorene og gjøre sitt til at jernbanen på norsk side kan matche initiativene på svensk side. Vi har registrert en dialog mellom den svenske og norske samferdselsministeren om Oslo–Stockholm-strekningen. En tilsvarende dialog må komme omkring utvikling av jernbanen mellom Oslo og Gøteborg.

Derfor fremmer SV dette forslaget:

«Stortinget ber regjeringa utarbeide en konseptvalgutredning, alternativt en mulighetsstudie, for en ny, moderne dobbeltspora jernbane mellom Oslo og Gøteborg i samarbeid med svenske myndigheter.»

Svenske myndigheter jobber med å etablere flere nattogslinjer fra Stockholm til kontinentet. Norge bør utnytte mulighetene dette gir reisende fra Norge og etablere tilslutningstog Oslo-Malmø når de svenske nattogene kommer på plass, med god korrespondanse. På sikt bør en arbeide for å få en egen togdel Oslo-Gøteborg-Malmø med ligge- og sovevogner, som kobles sammen med toget Stockholm-Hamburg i Malmø.

Norge bør bli del av Deutsche Bahns billettsamarbeid «Sparpreis Europa». Dette vil gjøre billettkjøp for utenlandsreiser mye enklere.

Det er bakgrunnen for at SV fremmer dette forslaget:

«Stortinget ber regjeringa gjøre Norge til del av Deutsche Bahns billettsamarbeid «Sparpreis Europa»

Nord-Norge-banen og nord-områdene

SV er av den oppfatning at ikke noe samferdselstiltak vil ha større betydning for utviklingen av den nordnorske landsdelen enn å få jernbane videre nordover fra Fauske. Norge mangler en transportpolitisk ryggrad gjennom landet – fra nord til sør – både på gods og persontransport. Nord-Norgebanen vil spille en slik rolle.

Derfor vil SV fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringa igangsette en uavhengig konseptvalgutredning av Nord-Norgebanen, hvor målet om realisering legges til grunn.»

Men SV vil samtidig vektlegge de spesielle hensyn vi må ta ved alle utbygginger i samiske områder, der reindriftskulturen er spesielt sårbar for oppdelinger av beiteområder og hindringer i reinens trekkveier.

Vi vil også understreke naturens sårbarhet i nord, og spesielt i arktiske strøk. Dette krever gode miljøfaglige vurderinger ved alle inngrep i naturen og ved næringsutvikling som cruiseturisme og annet i arktiske farvann. SV har vært en aktiv pådriver i mange år for å få reduserte utslipp og reguleringer av cruiseturismen.

Denne gang to konkrete forslag fra SV:

«Stortinget ber regjeringa om å arbeide for at Emission Control Areas-sonen (ECA) utvides til også å gjelde nord for 62. nordlige breddegrad.»

«Stortinget ber regjeringa utrede og innføre tiltak for å redusere utslippene fra cruisetrafikk i Norge med 65 prosent.»

Høyhastighetstog

SV ønsker å skape et attraktivt og landsdekkende togtilbud for passasjerer og gods gjennom moderne høyhastighetsbaner. Tall fra Eurostat viser at nordmenn før pandemien fløy nærmere ti ganger så mye innenriks som andre europeere. I tillegg reiser vi nest mest med bil per innbygger i Europa. Tall fra Den internasjonale jernbaneunionen viser at 80 pst. vil velge tog framfor fly når en har reisetider med tog på to og en halv time eller raskere. Derfor er høyhastighetstog, eller lyntog, et viktig middel for å få ned klimagassutslipp.

I motsetning til fly har tog flere stopp og stasjoner underveis og kan slik styrke samfunns- og næringsutvikling i større deler av landet. Lyntog vil slik også styrke distriktene og gi større bo- og arbeidsmarkedsregioner. De mange trailerne som frakter gods på norske veier er en fare for trafikksikkerheten, fører til stor veislitasje og økte klimautslipp. Med høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept vil man legge til rette for en konkurransekraftig godstrafikk på bane, som da kan tilbys en helt ny kapasitet, kvalitet og regularitet og settes i stand til å nå målene om overført godstrafikk fra vei til bane.

Høyhastighetsutredningene fra både Jernbaneverket og fra Norsk Bane i samarbeid med Deutsche Bahn International kom til at inntektene fra lyntog ville dekke både drift og vedlikehold av banene.

SV vil kritisere høyhastighetsutredningen fra Jernbaneverket for at den bl.a. ikke fulgte opp Stortingets premisser om å utrede et flerbrukskonsept som inkluderte godstrafikk og mange stasjoner, og at den la til grunn at under 45 pst. ville velge lyntog framfor fly. Med bl.a. inkludering av godstrafikk, flere stasjoner med variert stoppmønster og mer overført flytrafikk fant Deutsche Bahn at inntektene også ville dekke nedbetaling av investeringer.

Høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept blir også svært viktige for å kunne få NTP mer i samsvar med EU-kommisjonens transportdirektiv «Sustainable and Smart Mobility Strategy» av 9. desember 2020, som regjeringa fastslår vil legge rammer for norsk transportpolitikk framover». Her går EU-kommisjonen inn for å tredoble persontrafikken med høyhastighetstog og doble godstrafikken på bane innen 2050. Mens veiavgifter skal økes kraftig, etter prinsippet «forurensere betaler». Ikke bare for utslipp av klimagasser, men også for andre utslipp til luft, land og vann, støy, veislitasje og ulykker. Disse utgiftene oppgis til hele 388 mrd. EUR årlig (ca. 4 000 mrd. NOK). Veiavgiftene kan altså bli svært store i hele EU/EØS-området. En manglende satsing på moderne, høyhastighets jernbaner kan slik få store negative konsekvenser for norsk nærings- og samfunnsniv.

Forslaget til NTP vil heller ikke bidra til å nå klimamålene, jf. etatenes rapport av 1. desember 2020 om «Klimaeffekt av virksomhetenes prioriterte prosjekter i NTP 2022–2033». Med store mengder overført trailer-, fly- og langdistanse biltrafikk vil høyhastighetsbaner i

flerbrukskonsept her være et viktig virkemiddel. Jernbane bare rundt de større byene vil dessverre bare gi en brøkdel av klimaeffektene, med mindre de bygges som del av høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept.

Jo mer som skal over på elektrisk drift, jo viktigere blir også energieffektiviteten. Jernbane er det klart mest energieffektive transportmiddelet. Ifølge innspillet til NTP fra lyntogfora kan høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept redusere energibehovet med flere TWh årlig gjennom overført trafikk fra fly, trailere og biler til bane.

Derfor vil SV fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringa få på plass en ny høyhastighetsutredning, utarbeidet av eksternt fagmiljø, som vurderer høyhastighetsbaner i et flerbrukskonsept for gods- og persontransport, med mange stasjoner i et variert stoppmønster. For å bidra til rask framdrift bør det vurderes om en kan bruke utredningene fra Norsk Bane og Deutsche Bahn International som grunnlag for en slik utredning, og om disse også kan brukes som utgangspunkt for en KVVU eller KS1.»

Sidebanene

Det er et stort behov for utbygging av dobbeltspor fra Sandnes videre sørover til Nærbø og Eigersund. Kommunene Sandnes, Klepp, Time, Hå og Eigersund har forskuttet planlegging av dobbeltspor sørover ettersom dette tidligere lå inne i NTP.

Vi er forundret over at **Ålgårdbanen** overhodet ikke er nevnt i forslaget til NTP. Oppgradering og istandsetting av denne banen ville vært et svært godt tilbud til den økende befolkningen i området.

Bussturen Ålgård-Sandnes tar en snau halvtime. Et lokaltog på strekningen Ålgård-Sandnes være dobbelt så raskt som bussen.

Ålgård og Figgjo med over 10 000 innbyggere til sammen er sterkt sentrert rundt jernbanen. De fleste vil bo i gangavstand fra en stasjon. Gjesdal kommune har i snitt Norges yngste befolkning og stor prosentvis årlig vekst. 60–70 pst. av innbyggerne pendler i retning Sandnes og Stavanger for å gå på skole eller jobb. Kongeparken er Rogalands største kommersielle turistattraksjon, ligger like ved banen og har flere hundre tusen besøkende i året. Ledelsen i parken har mange ganger stått fortvilt fram i mediene pga. et for dårlig kollektivtilbud til Ålgård.

Arbeidet med Ålgårdbanen kan startes nå uten at det påvirker trafikk på Jærbanen eller veinettet.

Ålgårdbanens opprusting skulle vært sett i sammenheng med E39-utbyggingen på strekningen Ålgård–Hove. Denne veien burde vært nedskalert til en to- og trefelts vei som en del av den totale løsningen.

Derfor fremmer SV følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringa oppruste Ålgårdbanen for persontrafikk med tanke på gjenåpning og sørge for oppstartsbevilgning til utbygging seinest i statsbudsjettet for 2024.»

Tinnosbanen står på UNESCOs verdensarvliste, en av 4 hovedpilarer i Verdensarven Rjukan/Notodden, og er et bærende element i transportåren. Det er klare forpliktelser for

Staten til å følge opp med både aktiv forvaltning og midler til å opprettholde standarden ifølge Riksantikvaren 20. oktober 2019. Tinnosbanen ble fredet 22. desember 2011 og har ikke vært vedlikeholdt siden 1999.

Den statlig eide Tinnosbanen utgjør en vesentlig del av det samlede verdensarvobjektet. For å få det samlede verdensarvobjektet opp på et tilfredsstillende nivå, må Staten foreta de nødvendige oppgraderinger av Tinnosbanen (Jernbanedirektoratet 31. oktober 2010)

SV vil minne om at Unesco utfører inspeksjoner hvert 5. år etter utnevnelsen. 2021 blir derfor første gang en inspeksjon finner sted. Verdensarvstatusen kan absolutt stå i fare hvis ikke nødvendige vedlikeholdsarbeider blir utført omgående.

Jernbanedirektoratet har anslått at etterslepet på vedlikeholds- og fornyelseskostnader utgjør ca. 280 mill. kroner. Railsupport (17. oktober 2019) og Railconsult (20. februar 2014) har ved sine beregninger begge kommet frem til en driftsklar Tinnosbane for de samme midlene som er unndratt banevedlikeholdet i denne perioden.

Tinnosbanen vil skape aktivitet på mange områder. Blant annet har Norsk Jernbanemuseum antydnet at de vil plassere materiell og teknisk ekspertise i tilknytning til banen (7–8 arbeidsplasser). Norsk jernbaneskole vil bruke banen til øvelseskjøring og vil samtidig ha behov for 600 til 800 overnatningsdøgn. I tillegg forventes det en raskt økende turisttrafikk generert av hovedpulsåren i Verdensarven Rjukan/Notodden. Her er det snakk om helårstrafikk.

Derfor fremmer SV dette forslaget:

«Stortinget ber Regjeringa ta ansvar for at Tinnosbanen får den helt nødvendige opprusting og at en første delbevilgning får plass på statsbudsjettet for 2022.»

Universell utforming

Universell utforming er en helt nødvendig del av planleggingen i samferdselssektoren. Gjennom norsk ratifisering av CRPD er Norge forpliktet til å utforme samfunnet slik at det fremmer likestilling.

Det kreves bred og tverrfaglig innsats for å oppnå universell utforming av sammenhengende reisekjeder. For å oppnå dette er det avgjørende at de ulike samferdselssektorene finner frem til helhetlige og riktige løsninger.

Selv om universell utforming er et lovfestet prinsipp for at flest mulig skal kunne oppleve god mobilitet og tilgjengelighet, og leve selvstendige liv, tas dette ikke til følge hverken i lokal, regional eller nasjonal transportplanlegging. Det er fremdeles langt igjen før vi har en universelt utformet samferdselsløsning i Norge, med sammenhengende reisekjeder der alle innbyggere har likeverdig tilgang til transport.

Vi vil vise til undersøkelsen «Transportordninger og arbeidsdeltagelse. Transport og arbeid blant personer med nedsatt funksjonsevne» (SINTEF, 2015), som viser at 46 pst. av mennesker med funksjonsnedsettelse mener transport er en utfordring i hverdagen, og 50 pst. har vansker med å reise med buss uten ledsager. SV mener det er nødvendig at universell utforming igjen blir et overordnet mål i Nasjonal transportplan, slik at samferdselssektorene må finne forpliktende og gode løsninger også på tvers av alle samferdselssektorer. Det er behov for økte bevilgninger og økt kompetanse i samferdselssektoren på dette feltet.

Derfor fremmer vi disse forslagene:

«Stortinget ber regjeringa gjøre nødvendige endringer for å sikre at universell utforming av samferdselssektoren innarbeides som et overordnet prinsipp i all transportplanlegging for å oppnå at Norge blir universelt utformet innen 2035.»

«Stortinget ber regjeringa sikre at det stilles krav om universell utforming av alle samferdselsprosjekt og at midler til finansiering avsettes til planlegging i alle enkeltprosjekt fra oppstart.»

Byutvikling, nullvekstmål ikke nok

SV mener at vekst i persontrafikk i byområdene skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange, og at privatbilisme skal reduseres med 40 pst. i de store byene innen 2030.

SV vil styrke finansieringen til kollektivtransporten og utvide ordningen med byvekstavtaler som finansierer kollektivtrafikk til flere byer. I byvekstavtalene må staten støtte 80 pst. av store kollektivsatsinger, slik som utvidelse av bybane, trikk, T-bane og superbuss i byene. I tillegg må støtten til drift av kollektivtransport økes, mot at kommuner og fylker følger opp med miljøvennlig arealplanlegging og effektive og restriktive tiltak som reduserer biltrafikken.

SV fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringa legge opp til 80 pst. statlig finansiering av store kollektivprosjekter i nye forhandlinger og reforhandlinger om byvekstavtaler/miljøpakker i de store byene.»

«Stortinget ber regjeringa fremme forslag om å gi kommunene hjemmel til å regulere parkering på privat grunn og innføre en belønningsordning for kommuner som reduserer gateparkeringsplasser og tilrettelegger for flere bilfrie gater og plasser.»

Osloområdet

Det har vært avgjørende for SV å gå imot prosjekter som øker trafikken inn mot Oslo, slik som E18 vestkorridoren og E6 og E18 øst og oppskalering av Rv 4 nordfra.

SV prioriterer at ny jernbanetunnel under Oslo og foreslår:

«Stortinget ber regjeringa umiddelbart ta initiativ til at planlegging av ny jernbanetunnel under Oslo startes opp igjen, og at midler til dette stilles til rådighet i statsbudsjettet for 2022.»

Ny T-banetunnel gjennom Oslo er et så viktig prosjekt for hele kollektivsystemet i Oslo-regionen at det i sin helhet må løftes ut av Oslopakke 3 og fullfinansieres av staten. Det statlige bidraget i 50/50-prosjektene i Oslopakke 3 må økes, og må omfatte flere prosjekter, som nytt signal- og sikringsanlegg for T-banen, ny Majorstua stasjon, baneløsning Nedre Romerike og trikk langs Ring 2, til Hovinbyen, Tonsenhagen og Linderud/Veitvet.

På riksveiene må nedbygging/ nedgradering av Riksveg 4 mellom Sinsen og Grorud prioriteres. SV går imot dagens planer for E6 Oslo Øst og E18 Vestkorridoren - disse må stanses og det må prioriteres bedre skjerming av støy og luftforurensning og bedret fremkommelighet for kollektivtrafikk på strekningen.

SV vil starte arbeidet med ombygging av Riksveg 4 mellom Sinsen og Grorud til lokalvei, redusere fartsgrense til 50 km/t, gjennomsnittsfartsmåling, kollektivfelt og forbedret støyskjerming. SV jobber for en opprusting av Gjøvikbanen, slik at denne kan ta mer av transporten i denne korridoren.

SV vil prioritere finansiering og bygging av forlengelsen av t-banens linje 2 fra Ellingsrudåsen i Oslo til Lørenskog/Ahus (Baneløsning Nedre Romerike).

SV foreslår derfor:

«Stortinget ber regjeringa i sine forhandlinger om byvekstavtale for Oslo-området betrakte ny T-banetunnel gjennom Oslo som et så viktig prosjekt for hele kollektivsystemet i Oslo-regionen at det i sin helhet løftes ut av byvekstavtalen og fullfinansieres av staten.»

«Stortinget ber regjeringa i sine forhandlinger om byvekstavtalen for Oslo-området ta initiativ til videre planlegging av en baneløsning for Nedre Romerike, der det tas utgangspunkt i forlengelse av T-banen til Ellingsrudåsen til Lørenskog. Målet skal være en oppstartsbevilgning i siste del av planperioden.»

«Stortinget ber regjeringa igangsette en konseptvalgutredning for videre forlengelse fra Lørenskog sentrum til Lillestrøm/Kjeller.»

Bergensområdet

Bybanen i Bergen har vært en suksess fra den ble åpnet i 2010, og det er avgjørende for den videre utviklingen av Bergen at bybanen bygges videre til Åsane.

Som i de andre store byene, vil SV at Statens del av finansieringen av større kollektivprosjekt økes til 80 % i Bergen. Dette gjelder selvsagt bybanens videreutbygging til Åsane. SV vil gå inn for at videre bygging av bybanen til Laksevåg/forbi Dokken og ny bussvei vestover blir gjort i andre seksårsperiode.

Trondheimsområdet

Transportløsningene som nå er valgt av regjeringa på korridoren i Trøndelag nord for Trondheim er fullstendig feil. Det prioriteres nå firefelts motorveitbygging, mens det burde vært satset på utbygging av jernbanen, med dobbeltspor til Steinkjer.

Motorveiløsningen bygger ned enorme arealer av verdifull natur og dyrka mark. Nye Veier beskriver selv hva som står på spill på strekningen Åsen–Steinkjer:

«Tiltaket forventes også å berøre 83 kulturlokaliteter med 114 kulturminner av nasjonal betydning, én km² med viktige/særlig viktige naturtyper, 1 494 habitater til arter av stor/særlig stor nasjonal forvaltningsinteresse, 33 km² med beite og/eller dyrket mark.»

Motorveien gir samtidig økt biltrafikk inn mot Trondheim, skaper store klimagassutslipp og gjør nullvekstmålet svært vanskelig å holde.

SV foreslår derfor:

«Stortinget ber regjeringa umiddelbart stanse alle planer og påbegynte utbygginger av firefelts motorveier på E6 i Trøndelag nord for Trondheim.»

Byvekstavtalen for Trondheims-området må inkludere skinnegående transport. Det må legges til rette for å sikre at togene kan kjøre med 15 minutters frekvens i avtaleområdet. Videre må

jernbanen på strekningen Stavne–Leangen rustes opp, slik at den kan åpnes for persontrafikk. Det må også settes av midler til å utrede og starte bygging av en bybane Trondheim.

Sluppenkrysset må oppgraderes med etablering av kulvert er viktig for å sikre en bedre trafikkflyt hvor gjennomgangstrafikk i større grad ledes utenom bysentrum, økt framkommelighet for kollektivtrafikken og en framtidsrettet utvikling av området i tråd med nullvekstmålet.

SV foreslår derfor:

«Stortinget ber regjeringa sette av penger i statsbudsjettet for 2022, til opprusting av jernbanen på strekningen Stavne–Leangen, slik at den kan åpnes opp for persontrafikk med 15 minuttss frekvens.»

«Stortinget ber regjeringa komme med forslag til oppstarts bevilgning for bybane i Trondheim i statsbudsjettet for 2022.»

Nord-Jæren

Det er viktig at innretningen på byvekstavtalen er slik at den bidrar til redusert trafikk og ikke økt trafikk.

Derfor burde Ålgårdbanens opprusting vært sett i sammenheng med E39-utbyggingen på strekningen Ålgård–Hove. Denne veien burde vært nedskalert til en to- og trefelts vei som en del av den totale løsningen.

Det er viktig at planlegging av forlengelse av dobbeltsporet på Jærbanen forsetter, i første omgang til Nærbø, og med en senere forlengelse til Egersund, og det er behov for økt frekvens og økt kapasitet. Det er og behov for utbygging av dobbeltspor fra Sandnes videre sørover til Nærbø og Eigersund.

Det er viktig at det bygges vendespor på Ganddal slik at kvartersavganger nordover til Stavanger kan strekkes dit.

Nye kandidater for byvekstavgifter

SV har registrert den store lokale interessen og det store behovet for en byvekstavgift for både Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø. I tillegg er Vestfoldbyen en sterk kandidat til videre utvidelse av ordningen.

I **Nedre-Glommaområdet** er det viktig at byvekstavgiften tilpasses reviderte planer for InterCity-utbyggingen.

Fv. 118 Ny Sarpsbru er et viktig prosjekt i regionen. Sarpsbru har begrenset gjenværende brukstid. Prosjektet er en fylkesvei og inngår i prosjektporteføljen til Bypakke Nedre Glomma.

Det er avgjørende for trafikk og miljø i **Grenland** at byvekstavgiften kommer på plass så snart som mulig. En bybane bør også være en del av diskusjonen i Grenland litt fram i tid.

SV vil dessuten peke på et stort lokalt behov i Skien, å få en jernbanestasjon i fjellet ved Landmandstorget. Her har kommunen selv bevilget 15 mill. kroner til utredning.

SV også minne om behovet for en god sammenkobling mellom rv. 36 og E18, slik også regjeringa legger opp til. Rv.36 Skyggestein–Skjelsvik er den viktige kopligen fra Skien og øvre Telemark til E18, og vil ta tungtransport i ring rundt Skien sentrum på vei ut til E18. I dag

står f.eks. lastebiler med tømmer fra øvre fylket i stampe midt i Skien sentrum på veien ut til verden. Dette er svært uheldig både for bymiljø, samferdsel og næringsvirksomhet.

Det er et stort behov for en byvekstavtale for nedre Buskerud, kalt **Buskerudbyen**.

SV har beklaget at mange års forberedende arbeid til Buskerudbypakka ble lagt på is ved at det ikke ble flertall i Drammen for bompenger.

Likevel er viljen i de aktuelle kommunene til stede for å finne gode løsninger mellom alle tre forvaltningsnivåer.

SV har lenge jobbet for at jernbanen kan spille en nøkkelrolle i korridorene Drammen–Kongsberg (kan kalles Kongsbergbanen) og Drammen–Hønefoss (Randsfjordbanen).

Teknologibyen Kongsberg i en årrekke har etterspurt å få to tog i timen, på under en times reisetid, fra Oslo til Kongsberg. Det er ikke noe som tyder på at Kongsberg teknologipark, med sine over 5 000 ansatte, vil få innfridd sitt viktige ønske i denne planperioden.

SV viser til en utredning gjort av Trafikkonsept for Sosialistisk Venstreparti i 2018 der det absolutt er mulig å få to tog i timen til Kongsberg ved mer beskjedne tiltak til en brøkdel av prisen av det Bane Nor har lagt til grunn, nemlig dobbeltspor hele veien. Alternativt konsept forutsetter kun dobbeltspor fram til Mjøndalen og en ny, enkel stasjon på Gomsrud før Kongsberg. Et slikt konsept ville gjort det mulig med ferdigstillelse i løpet av planperioden.

SV synes det er svært beklagelig at Bane NOR nå legger opp til at Gulskogen stasjon ikke skal utbygges slik det var forutsatt i avtalen med Drammen kommune. SV avviser en slik løsning som både er et brudd med avtalen med Drammen kommune og et brudd med planene for dobbeltspor videre mot Mjøndalen.

SV foreslår derfor:

«Stortinget ber regjeringa sørge for at Gulskogen stasjon blir utbygd i tråd med tidligere planer og avtaler med Drammen kommune.»

Det er av stor betydning at Randsfjordbanen mellom Hokksund og Hønefoss tas i bruk til persontransport igjen. Alt ligger til rette for en stor overføring av pendlere og andre reisende fra bil til tog dersom det opprettes lokaltogtilbud og at lokale stasjoner som Åmot, Geithus osv. opprustes. Både Modum kommune og Viken fylkeskommune har gått inn for dette. Det har blitt støttet av NHO-Buskerud og LO-Buskerud og næringsforeningene i Midt-Buskerud, Ringerike og Øvre Eiker.

I utviklingen av bypakke Tromsø og videre i byvekstavtalen må det forutsettes at de to statlige prosjektene E8 Flyplasstunnelen og E8 ny hovedveg til flyplassen i Tromsø prioriteres som ett prosjekt med en betydelig høyere statlig finansieringsandel.

Kommunestyret i Tromsø har gjentatte ganger vedtatt et ønske om vegprising som et alternativ til bompenger, og SV er glad for at Tromsø ønsker å være pilot for nye teknologier som alternativ til bompenger. SV er positiv til et pilotprosjekt med vegprising i Tromsø.

Småbypakker

SV vil peke på de initiativene som flere kommuner har vist for at også mindre byer kan få liknende avtaler som bypakkene/byvekstavtalene, bare skalert ned. Egersund har vist slik interesse og ønsker seg et pilotprosjekt på dette. Egersund har et rikt handels og næringsliv til å være en by på den størrelsen.

Det at Egersund ikke passer inn i en bestemt kategori (storby/distrikt), gjør at de framover ønsker å tenke mobilitetsløsninger som for store byer, men skalert ned til en mindre by.

SV mener dette bør følges opp av regjeringa og at et pilotprosjekt som kan gi gode erfaringer til andre småbyer blir satt i gang.

SV foreslår derfor:

«Stortinget ber regjeringa åpne for forhandlinger om “småbypakker” etter mønster av bymiljøpakker/byvekstavtaler, men nedskalert til mindre byer, og la Egersund bli en pilot for dette.»

Barn i trafikken

I dag er byene i stor grad er planlagt for dem mellom 20 og 60 år hvor prioriteringer av biler kan komme i konflikt med barns trivsel og livskvalitet. SV mener det er nødvendig å regulere biltrafikken i byområder strengere, slik at bilisters behov ikke blir dekket på bekostning av barns.

Derfor fremmer SV følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringa fremme forslag om å redusere den generelle fartsgrensen i byene fra 50 km/t til 30 km/t og til 20 km/t rundt skoler og barnehager.»

«Stortinget ber regjeringa etablere en nasjonal norm for bilfrie hjertesoner rundt alle barneskoler og barnehager innen 2023. Det innebærer at barn som blir kjørt, slippes av på markerte stoppe- og hentesteder utenfor sonen, slik at skolens og barnehagens umiddelbare nærområde blir tryggere for barnehagebarna og elevene som går eller sykler.»

Ny offensiv satsing på sykkel

Om målet på 20 prosent av personreiser i byområdene, og 8 prosent generelt på landsbasis som sykkelandel skal nås, må utbygging av sammenhengende sykkelveier skje i mye større grad. Det er skuffende og kritikkverdig at ikke forslaget til NTP inneholdt en klar sykkelstrategi for hele landet. Regjeringa har ikke engang klart å sammenfatte hva NTP innebærer av totale tiltak for sykkel.

Ved framtidig behandling av byvekst-/bymiljøpakker bør det settes en minimumsandel av totalbevilgningene som skal gå til tiltak for sykkel og gange, med definerte milepæler. Utbygging av sammenhengende, separat sykkelveinett bør være prioritert prosjekt i byvekstavtalene, og fremgå tydelig av fremdrifts- og investeringsplanen.

SV mener det er viktig at byvekstavtalene er transparente ved at konkrete fordelingsnøkler mellom ulike transportformer fremgår tydelig i hver enkelt avtale, og at denne informasjonen alltid er offentlig tilgjengelig.

Luffart

Vi har vært vitne til en utvikling av internasjonal luftfartsnæring som har vært langt unna bærekraftbegrepet, både mht. klimabelastning og arbeidstakerrettigheter. Gjennom et svært liberalt internasjonalt lovverk er det nærmest fritt fram for etablering over landegrensene, spesielt i Europa. Det er tilsynelatende bare sikkerhetsforskrifter som må overholdes.

Utenlandske lavprisselskaper nå ser store muligheter får å bruke pandemiens alvorlige følger for lokale flyselskaper, til å etablere seg i det lukrative, norske innenlandsmarkedet. Dette er selskaper som opererer langt unna den nordiske modellen for arbeidstakerrettigheter, lønns- og arbeidsforhold.

SV på Stortinget har i flere sammenhenger foreslått å sette betingelser for slike etableringer, betingelser som setter krav om å følge norsk arbeidsrettslig regelverk og praksis, blant annet under behandlingen av flere representantforslag i Innst. 194 S (2020–2021).

Regjeringa har vist handlingslammelse i møte med denne virkeligheten. Det har blitt vist verbal forståelse for opposisjonens krav, men har samtidig blitt vist til internasjonale avtaler som har bundet oss opp. Vi vil nok en gang minne om at Solberg-regjeringa aldri viser vilje til å prøve ut handlingsrommet i EØS-avtaleverket innen transportsektoren. Vi har sett dette på felt etter felt, slik som innen kabotasje og turbusser, frislippet på drosjer og nå luftfarten.

Regjeringa har hatt lang tid på å møte utfordringene fra utenlandske flyselskaper i det norske markedet. Men først nå sies det i NTP-en at regjeringa er «i ferd med å innhente en utredning» av forhold som er avgjørende for Norges muligheter til å sette rammer og krav til utenlandske, lavprisselskapers inntogsmarsj i Norge.

Det kommer lovlig seint når regjeringa først nå varsler at denne utredningen vil:

«(...) omfatte reglene om utsendte arbeidstakere, om det er tillatt å la personellet være selvstendig næringsdrivende, allmenngjøring av tariffavtaler, hva som skal til for at norsk rett skal komme til anvendelse på ansettelsesforhold, og om norske og internasjonale arbeidstilsynsmyndigheter bør samarbeide tettere for å sikre konkurranselighet og etterlevelse av eksisterende regler.» Det nærmest høres patetisk ut når det skrives at: «Regjeringa vil følge nøye med på utviklingen i luftfarten framover.»

SV vil peke på en annen selvfølgelighet i NTP-forslaget. Det skrives:

«Koronapandemien innebærer også en mulighet til å styrke arbeidet med å utvikle luftfarten i utslippsvennlig retning».

Men dette har dessverre ikke vært en selvfølgelighet for regjeringa. Det er vanskelig å spore noen som helst miljøkrav for de ulike støtteordningene og lånetilbudene til norske flyselskaper. Dette har derimot flere europeiske land gjort.

SV mener som tidligere nevnt at norsk transportpolitikk nå må ta høyde for store endringer i jobb- og reisevaner etter pandemien. Ikke minst innenfor luftfarten er det svært sannsynlig at reisevolumet vil gå ned innenlands. Dette bør få følger også for volumet og innretningen på Avinor sin aktivitet. Vi kan ikke se at regjeringa tar noen grep for å møte en slik nødvendig endring. Gjennom krisepakken og støtten til Avinor legges det i stor grad opp til en «overlevelsesstrategi» der alt vil fortsette som før etter pandemien, og at det kun gjelder å holde Avinor «stand by» og fullt operasjonell for en like stor flyaktivitet som før.

SV mener regjeringa, både av hensyn til miljø og endrede reisevaner etter pandemien, må senke prognosene for flytrafikk innenlands og påvirke Avinors innretning mot dette. Videre må Avinor ikke legge opp til kapasitetsøkning av tradisjonelle, fossildrevne fly på etablerte, store flyplasser, men heller nedskalere og ta utbyggingsgrep som møter krav om nullutslipp i luftfarten.

SV vil trekke fram de store mulighetene Norge har for å ta en lederrolle innen elektrifisering av luftfarten. Dette på grunn av egnede avstander, et omfattende kortbanenett og god

erfaring på elbilsektoren. I de internasjonale utredningene som er gjort om klimanøytral luftfart, er en av de viktigste konklusjonene at innfasingen bør starte på regionale flyplasser med et passende trafikkmønster (korte og mellomlange distanser).

Kortbanenettet i Norge, som i hovedsak i dag opereres av Widerøe, er spesielt godt egnet for utprøving av flyruter operert med for eksempel elektriske fly.

Bodø er spesielt godt egnet for å bli et sentrum for utprøving og innfasing av nullutslippsteknologi, med de sterke luftfartsfaglige aktivitetene og aktørene som allerede er etablert her. Dette vil være helt i tråd med Qualeutvalgets (NOU 2019: 22) anbefaling om et slikt testsenter i Nord-Norge og Luftfartstilsynets og Avinors mål om å etablere en innovasjonsarena for null- og lavutslippsluftfart.

Offentlige anskaffelser er av stor betydning for å få til et grønt skifte. Innen luftfarten må Statens reiseavtaler ikke bare kreve at tjenestereiser skal foretas på den for staten hurtigste og rimeligste måte. Miljøhensyn bør også tillegges stor vekt.

God informasjon til de reisende har stor betydning for å ta gode, miljøriktige valg. Mange reisende ønsker å være miljøbevisste, men blir ikke opplyst om reisens klimaavtrykk. Dette må vi gjøre noe med.

På denne bakgrunn, fremmer SV nå følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringa foreta en ny, grundig utredning omkring endrede reisevaner generelt og med fly spesielt, etter pandemien og komme tilbake til Stortinget på egnet måte. I utredningen skal det pekes på transportpolitiske følger og anbefalte tiltak som følge av påviste endringer.»

«Stortinget ber regjeringa stanse kapasitetsøkende utbygginger ved de etablerte, største flyplassene i Norge, og heller dreie investeringene mot klargjøring for nullutslippsteknologi.»

«Stortinget ber regjeringa utvikle rammer for et større langvarig prosjekt innenfor klimanøytral luftfart, der etableringen av et testsenter i Bodø vil være sentral, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte, også med forslag til oppstartsbevilgning til dette.»

«Stortinget ber regjeringa utrede og komme tilbake til Stortinget med forslag om en flyavløsningsavgift i Sør-Norge, der det finnes gode alternativer til fly.»

«Stortinget ber regjeringa innarbeide nye retningslinjer for Statens reiseavtaler for tjenestereiser der miljøhensyn vektet i tillegg til krav om hurtigste og rimeligste tilbud.»

«Stortinget ber regjeringa innføre en form for tydelig CO2-merking av flyreiser ved bruk av gjennomsnittstall for den aktuelle flygning, slik at kunden får denne informasjonen tydelig opp ved den elektroniske bestillingen før man avslutter kjøpsprosessen.»

Hav og kyst

Det er viktig at havner og farleder utbedres og tilrettelegges for mer transport generelt og for mer miljøvennlig transport spesielt. Dette er også første bud for å få mer gods fra bil til sjø.

Det er i hovedsak størrelsen på budsjettpostene til havner og farleder som er avgjørende i den forbindelse. Kystkapitlets budsjettposter i statsbudsjettet må opp. Sosialistisk Venstreparti har vist prioriteringer for dette i sitt alternative bevilgningsoppsett innledningsvis. Enovas budsjett for støtte til landstrøm og andre miljøtiltak er også viktig.

SV mener at kystrutens samfunnsoppdrag langs kysten fra Bergen til Kirkenes og de 34 anløpshavnene er viktig og det er nødvendig at opphold i havn og inn- og utseiling av havn foregår utslippsfritt.

Østlandet

Nedre Glomma-regionen vokser i takt med en stadig grunnere innseiling til Borg havn. Borg havn er en av de mest trafikkerte havnene i Norge, og trenger utbedring

SV foreslår derfor:

«Stortinget ber regjeringa i statsbudsjettet for 2022 gi en startbevilgning for finansiering av mudringsprosjektet ved Borg havn med tanke på gjennomført prosjekt etter kostnadskalkyle 725 mill. kroner i løpet av tre årsbudsjetter.»

Det er også viktig å få slipet ned Svinesundstersklene sånn at farleden inn til Halden fungerer optimalt for næringslivet.

Drammen havn, Holmen: se *Gods på jernbane*

Nord-Norge

I Mo i Rana er det viktig å få realisert en dypvannskai og få utdypet Toraneskaia for å få større dybde i havna. Det er viktig at det settes av midler i årene fremover til å anlegge jernbanespor fra Nordlandsbanen og ny avkjøring fra E6. Terminalen vil kunne håndtere både veg, bane og sjø på samme terminal.

Farledsutbedringer i Brønnøyleiden må prioriteres.

Fiskerihavner er en viktig forutsetning for å utvikle fiskeri- og havbruksnæringen. Utdypning av Sørvær havn og Hasvik havn i Hasvik kommune må prioriteres. Bygging av ny skjermingsmolo i farleden utenfor Vardø havn er viktig å få gjennomført så raskt som mulig fordi Vardø havn ligger svært utsatt til.

Vardø havn er hjemmehavn for den nest største fiskeflåten i Finnmark (100 båter i 2018) Tallene viser at over 200 båter leverer fangst i Vardø, ifølge Vardø Fiskarlag. Bygging av ny skjermingsmolo i farleden utenfor Vardø havn er viktig å få gjennomført så raskt som mulig fordi Vardø havn ligger svært utsatt til værmessig. De dårlige forholdene medfører mange skader på fiskeflåten, stor slitasje på båter og økte driftsutgifter. Det er krevende for fiskerne å ikke vite at fartøyene ligger trygt i havna.

Det er viktig at det er prioritert midler til utbedring av Værøy, Røst, Andenes og Ballstad fiskerihavner i første del av planperioden. Det haster med å igangsette nødvendige tiltak med forbedret innseiling til disse havnene.

Ballstad havn er Vestvågøy kommunes servicehavn for fiskeflåten, og en viktig havn for både landing av fangst og service i hele regionen. Men havna har ikke helt fulgt med i utviklingen i retning av større båter, og den må utdypes til åtte meter.

Farvannstiltaket «Innseiling Leirpollen» er et allerede finansiert kompensasjonstiltak for infrastruktur som ble gitt som følge av endringer av regelverket for regional støtte, og oppheving av differensiert arbeidsgiveravgift. Det bør snarlig startes mudring og etablering av nye sjømerker i innseilingen til Leirpollen innerst i Tanafjorden.

Narvik havn: se *Gods på jernbane*

Veier i distriktene

I pakt med vårt slagord om at «vi skal bygge langt og trygt – ikke bredt og dyrt», har SV pekt på mange enkeltprosjekter i distriktene som ville betydd store forbedringer for folk og næringsliv. Men vi har også klare standpunkter til veier som *ikke* burde realiseres.

Østlandet

Ja-prosjekter:

Rv. 350 og kryss med avkjøring til fv. 287 i Modum kommune

Rv. 350 må utbedres i stedet for å bygge ny firefelts vei mellom Hokksund og Åmot. En gradvis utbygging av eksisterende vei til en to- og trefelts løsning, vil og gi en miljømessig bedre og en trygg framkommelighet mye tidligere enn en ny, firefelts vei ville bety.

Kryss på rv. 350 med avkjøring til fv. 287 i Modum kommune (mellom Hokksund og Hønefoss) er nødvendig for gjennomføringen av fylkesveiprojektet fv. 287 Åmot–Haugfoss. Dette er veien som blant annet fører til Blaafarveværket i Modum og videre til Sigdal.

SV mener fv. 460 til Lindesnes bør vurderes omklassifisert til riksvei, eller som på annen måte burde hatt større statlig støtte.

E16 Fagernes sør–Hande

E16 er en viktig Øst-Vest-korridor og E16 Filefjell har best vinterregularitet. Strekningen E16 Fagernes Sør–Hande er siste store flaskehals i Valdres, og avgjør videreutvikling av byen og regionsenteret i Valdres. En omlegging av E16 utenom Fagernes sentrum vil være viktig for næringstrafikk og annen gjennomgangstrafikk, for lokaltrafikken og for trafikksikkerheten.

Rv. 3 Østerdalen

Gang- og sykkelveg må være en viktig del av den strekningsvise utbedringen på rv. 3 gjennom Østerdalen. Riksveg 3 og rv. 3 om Lonåsen og Tunna bru må prioriteres.

Rv. 9 Setesdal

Det er positivt at det er avsatt midler til strekningsvise utbedringer av rv. 9 i Setesdal som vil gi sammenhengende gul midtlinje fra Kristiansand til Bykle og bidra til en betydelig økt framkommelighet langs denne viktige transportåren.

E16 Nymoen–Eggemoen

Den gamle veien er svingete og trafikkfarlig, men SV har hele tida pekt på en to- og trefelts vei med midtdeler som den beste løsningen. Det ville blitt mye mindre nedbygging av verdifulle arealer, og 90 km/t gir mye mindre energiforbruk enn farten som en firefelts vei tillater.

Rv. 22 Glommakryssing

Det bør bygges ny bru over Glomma på rv. 22 på Fetsund i Lillestrøm kommune.

Rv. 19 Moss

Det er viktig at Moss får en avklaring av trasevalg, slik at utfordringene på veinettet kan bli løst. Både plassering av fergeleiet Moss–Horten, landskapsvernområdet Verne Kloster og utfordringene med kvikkleire blir viktige med hensyn til valg av ny vei gjennom Moss.

E134 Dagslett–E18

E134 Dagslett–E18 er ulykkesbelastet og har svært lav veistandard. Prosjektet E134 Dagslett–E18, hovedsakelig i Lier, må igangsettes så snart som mulig. Det kan ikke fortsette lenger med minst 18.000 biler i døgnet gjennom et boligområde! Det er også avgjørende at Viker-alternativet velges, slik at høykvalitets matjord blir bevart i størst mulig grad. Oslofjordforbindelsen og E134 Dagslett–E18 må sees i sammenheng. Full effekt av nytt tunnellop er derfor avhengig av at forbindelsen mellom Oslofjordtunnelen og E18 Asker/Drammen ferdigstilles.

Nei-prosjekter:*E18 - vestkorridoren*

SV sier nei til dette gigantprosjektet som vil øke trafikken inn mot Oslo. Vi er likevel positive til byutviklingstiltak for Sandvika og Asker for å åpne byene mot sjøen.

E18 Retvet–Vinterbro

SV vil nedskalere den planlagte firefelts motorveien på strekningen E18 Retvet–Vinterbro til en to- og trefelts vei med fartsgrense 90 km/t. Slik det nå er planlagt vil det gå med store, verdifulle arealer, og det vil øke klimagassutslippene.

E6 Moelv - Øyer

Nye Veiers prosjekter nord for Lillehammer er et overdimensjonert, miljøfiendtlig veiprojekt. En firefelts motorvei skal attpå til krysse et svært verdifullt våtmarksområde, nemlig Laagendeltaet.

Derfor fremmer SV følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringa stanse utbyggingen av E6 over Laagendeltaet nord for Lillehammer, og instruere Nye Veier AS til å nedskalere veien på strekningen Moelv–Øyer fra firefelts motorvei til et utbedringsalternativ i to- og trefelts konsept.»

E16 Kongsvinger–Kløfta samt Kongsvingerbanen

I prosjektet E16 Kongsvinger–Kløfta legges det opp til enorme nedbygginger av natur, kulturlandskap og dyrka mark. Løsningene for den nye strekningen må ta utgangspunkt i et null pluss- alternativ på E16, og mer midler må kanaliseres til Kongsvingerbanen.

Sørlandet og Sørvestlandet

Ja-prosjekter:

Ny tilknytning E39–Lindesnes

Staten må finne løsninger sammen med Agder fylkeskommune og Lindesnes kommune for å realisere ny veg.

Ny veg til Arendal havn Eydehavn

Det er behov for utbedringer av fylkesveg 415 og etablering av ny veg fra E18 og frem til Arendal havn Eydehavn.

Rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane

Strekningen rv.13 Lovraeidet–Rødsliane ligger inne med midler til oppstart av rassikring. På denne strekningen er det nesten daglige ras, og Rogaland fylkeskommune har sagt seg villig til å forskuttere utbyggingen, under forutsetning av at staten forplikter seg til å stille opp med midler i andre planperiode. Det er viktig å få bygget ut strekningen, og regjeringa må finne løsninger sammen med lokale myndigheter slik at prosjektet kan realiseres.

E134 Haukeli

E134 har stor betydning som øst-vest-forbindelse og vegen bør utvikles til en trygg, miljøvennlig og vintersikker veg. Det er viktig å komme i gang med utbyggingen av strekningen E134 Røldal–Seljestad, og videre er det ønskelig med en sammenhengende utbygging med strekningen Vågsli–Røldal. Midlene må styres i retning av tunneler og sikker, vinteråpen vei i stedet for firefelts motorvei slik det er planlagt fra Saggrenda til Elgsjø. Tunnelene må ha en så god lengde at det sikrer villreinsens historiske trekkruiter.

E134 Bakka–Solheim

E134 har dårlig standard på strekningen Bakka–Solheim i Etne og Vindafjord kommuner. Kommunedelplan for strekningen ble vedtatt i 2015 og at trase dermed er avklart.

Nei-prosjekter:

E18 i Agder

På E18 Dørdal–Tvestrand vil SV bruke det lange, gode midtstykket på veien som den var, men utbedre begge endestykkene til to- og trefelts løsning med midtrekkverk, i stedet for ny, firefelts motorvei på hele strekningen. Se kapittelet om motorveier innledningsvis.

E39

SV er klar motstander av de store fjordkryssingsprosjektene i Fergefri E39. Alternativet burde vært hyppige nullutslippsferger i stedet. Vi har tidligere foreslått å stanse all videre planlegging og utbygging av de aktuelle fjordkryssingene med tunnel eller broløsninger.

De svimlende summene som brukes til Rogfast burde vært brukt på veien mellom fergene og på utbedring og rassikring av de smale fjordveiene innover på Vestlandet, som for eksempel E134 Bakka–Solheim, lange strekninger av rv.13, som Melkeråna–Årdal rassikring, tunnel, Kinsarvik–Bu osv. Spesielt er rv. 13 så utrygg og så rasutsatt at utbedring og rassikring MÅ prioriteres her.

Den kolossale utbyggingen som nå skjer på E39 på strekningen Kristiansand – Stavanger fører til enorm nedbygging av natur og øker klimagassutslippene. SV ønsker at eksisterende vei utbedres og at det ved nødvendig utbygging av nye strekninger velges en to- og trefelts løsning med midtrekkverk.

Se for øvrig kapitlene om motorveier og jernbane.

Vestlandet

Rv. 13 Vikafjellet

Det er viktig å få på plass vintersikker veg i tunnel gjennom Vikafjellet, da dagens veg over fjellet har for dårlig standard og ofte må stenges grunnet værforhold. Rv. 13 Vikafjellet for å være en viktig forbindelse internt i det nye Vestland fylke, ved at den knytter Bergen/Voss sammen med Sogn. Det er derfor nødvendig med ny og vintersikker veg. SV ønsker at Vikafjellstunnelen realiseres, og at Statens vegvesen skal stå for utbyggingen.

E39 Vågsbotn–Klauvaneset

SV mener det er uheldig for den trafikale situasjonen i Bergen nord og regionen for øvrig å utsette byggingen av E39 Vågsbotn–Klauvaneset

Rv. 13 i Ullensvang

Rv. 13 er en av de mest skredutsatte veiene i Norge. Regjeringa vil overføre rv. 13 på strekningen Skare-Sogndal fra Statens vegvesen til Nye Veier. Det er en klar forutsetning at de skredsikringsprosjektene som Statens vegvesen hittil har arbeidet med og som har ligget an til oppstart ikke forsinkes som en følge av overføringen til Nye Veier.

E39 Strekningsvise utbedringer Byrkjelo–Sandane

Det er behov for å gjøre mer enkeltstående tiltak på de delene av riksveinettet som ikke inngår i porteføljen på planarbeidet med utbedringer på E39 Sandane–Byrkjelo. SV støtter dette.

Rv. 5 Florø

Evja - Fugleskjærskai, rv. 5 i Florø er en strekning som er sterkt trafikkert, og med store ulykkestall. Den er i veldig dårlig forfatning, og ei oppgradering av veien er helt nødvendig for å gjøre trafikksikkerheten akseptabel, ikke minst for myke trafikanter.

Rv. 15 Strynefjellet

Rv. 15 Strynefjellet, bør utbedres. En ny forbindelse over Strynefjellet må planlegges sammen med ny vegforbindelse til Geiranger.

Rv. 15 Otta-Måløy som en av flere «særlig ulykkesutsatte» strekninger, med flere drepte og hardt skadde. Rv.15, spesielt fra Vågå og vestover, ikke er dimensjonert for dagens trafikk og for dagens kjøretøy.

Nordvestlandet

SV har et klart ja-prosjekt og et like klart nei-prosjekt å peke på i Møre og Romsdal:

Ja-prosjekt:

E136 Dombås–Vestnes

Dette er en svært viktig vei for næringstransport gjennom Romsdalen, fra kysten og sørover.

Kvaliteten og trafikksikkerheten på denne veien står ikke i noe forhold til den trafikken den skal betjene. Den store trafikken på veien, med et høyt innslag av tungtransport, gjør sykling og gåing langs veien svært farefull. Prosjektet blir en del av Nye Veiers portefølje og det må være en klar forutsetning for en slik overføring at det ikke medfører forsinkelser i prosjektet.

For SV er det også viktig at Raumabanen rustes opp. Banen hadde egnet seg godt for et pilotprosjekt med hydrogendrevne tog.

Nei-prosjekt:

Møreaksen

SV er en klar motstander av det undersjøiske fjordkryssingsprosjektet Møreaksen. Førstevalget er hyppige nullutslippsløsninger. Men SV er med på å utrede den såkalte Romsdalsaksen for å få alle fakta på bordet. Se for øvrig kapittelet om motorveier og Fergefri E39-prosjektet.

Midt Norge, Trøndelag

Også i Trøndelag er det klare ja- og nei-prosjekter for SV:

Ja-prosjekt:

E14 Stjørdal–Storlien

Strekningen Stjørdal–Meråker på E14 har hatt stor trafikkvekst i senere tid, men har lav veistandard. Strekningen forbinder Trondheimsområdet til Sverige, med vei mot Östersund og Åre og er den mest trafikkerte grenseovergangen nord for Kongsvinger. SV støtter en klar forbedring av denne veien.

Nei-prosjekt:

E6 Steinkjer–Åsen

På strekningen i Trøndelag nord for Trondheim er det valgt fullstendig feil løsning. Det prioriteres firefelts motorveitbygging, mens det burde vært satsset på utbygging av jernbanen, med dobbeltspor til Steinkjer. Motorveien bygger ned enorme arealer av verdifull natur og dyrka mark, gir økt biltrafikk inn mot Trondheim, skaper store klimagassutslipp og gjør nullvekstmålet svært vanskelig å holde.

Derfor foreslår SV:

«Stortinget ber regjeringa umiddelbart stanse alle planer og påbegynte utbygginger av firefelts motorveier på E6 i Trøndelag nord for Trondheim.»

Nord-Norge

For å bygge ut Nord-Norge, og sikre folk og gods gode transportårer, er SV positiv til mange av samferdselsutbyggingene i nord.

KVU Rana

SV mener at med bakgrunn i etablering av ny flyplass og dypvannskai, kombinert med planlagte store næringsetableringer, er det behov for en KVU for vegforbindelsene til og gjennom Rana.

Rv. 80 Fauske-Bodø

Prosjektet «Fra bru til bru» vil løse utfordringene på rv. 80 og E6 mellom Fauske og Bodø dersom det realiseres. Dette prosjektet innebærer omlegging av E6 utenfor Fauske sentrum der det i dag er betydelige utfordringer med fremkommelighet.

E10 Fiskebøl–Nappstraumen

Det er behov for utbedring og innkorting av hovedferdselsåren E10 på strekningen Fiskebøl-Nappstraumen.

E6 Ulvsvågskaret

E6 må ha en gjennomgående god standard gjennom Nordland. E6 over Ulvsvågskaret har alltid vært problematisk for fremkommelighet vinterstid, særlig for tunge kjøretøy.

E6 Narviktunnelen

Det er utfordringer med stor trafikk og tungtransport gjennom Narviksentrum og det er viktig at Narviktunnelen ferdigstilles innen 2027.

SV foreslår derfor:

«Stortinget ber regjeringa sikre utbygging av E6 Narviktunnelen med ferdigstillelse innen 2027.»

E10 Flyplasskrysset i Evenes

Gjennomføring av E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt i Nordland og Troms og Finnmark (Hålogalandsveien) er vedtatt, men da Hålogalandsveien ble skalert ned til dagens prosjekt falt parsellen forbi Harstad/Narvik lufthavn Evenes ut. Det er svært viktig at «E10 flyplasskrysset» realiseres snarest.

Sortlandsbrua

Gang- og sykkelveien langs den kilometerlange Sortlandsbrua er for lengst ferdig detaljprosjektet. Prosjektet kan utlyses raskt. Statens Vegvesen bør prioritere dette prosjektet som et viktig programområdetiltak.

E45 Kløfta

Kløfta bør utbedres i første periode. Hele korridoren bør prioriteres fra rv. 94 Hammerfest, forbedre vinterregulariteten på E6 Sennalandet og rassikre E45 Kløfta slik at korridoren helt fram til finskegrensen forbedres.

Vinteråpent Sennalandet/Saltfjellet/Bjørnfjell

Flere fjelloverganger i region nord har dårlig regularitet om vinteren på grunn av snøfokk. E6 Saltfjellet, E6 over Sennalandet og E10 over Bjørnfjell er blant strekninger med dårligst regularitet. I Statens vegvesen sitt innspill til oppdrag 1 fra Samferdselsdepartementet ble det skissert en løsning som vil høyne oppetiden på fjellovergangene og samtidig er regnet med positiv samfunnsøkonomisk nytte. Det bør prioriteres nye løsninger og mindre fysiske tiltak som vil øke oppetiden på E6 Saltfjellet, E6 Sennalandet og E10 Bjørnfjell.