



mdg



Grønn nasjonal transportplan 2025–2036

Publisert 22. mai, 2024

mdg.no/gtp

Grønn transport, for alle, for alltid

Denne planen viser veien mot et utslippsfritt transportsystem der vi tar vare på naturen, legger til rette for bedre helse, fordeler samferdselsmilliardene bedre, og sikrer god mobilitet for alle, for alltid. Vi tar vare på veiene, skinnene, tunnelene, broene, signalanleggene og alt det andre vi allerede har bygget, samtidig som vi må ruste oss til et farligere klima. MDG investerer mer i **tog, kollektivreiser, sykkel og gange**. Vi slutter å bygge ut nye svære veier. Det politiske flertallet har for lenge valgt å legge til rette for miljøskadelig transport på bilens premisser, på bekostning av andre trafikantgrupper som har lavere kjøpekraft og færre lobbyressurser. Det har medført nedbygging av natur og matjord, svære utslipp av klimagasser, svevestøv, partikler og mikroplast. MDG vil legge om kursen, og skape et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem.

Valgene vi tar i dag er avgjørende for de kommende generasjoners muligheter til å oppleve frihet, trygghet og miljøvennlig transport. Samtidig er det mye vi kan gjøre på kort sikt. Et tiltak som vil virke sosialt omfordelende er å gjøre **kollektivreiser bedre og billigere** og satse på tiltak som kutter støy og lokal forurensning. Færre biler i byene kan gi plass til flere sosiale og gratis møteplasser, mer gange, sykkel og kollektivreiser. Dette er ikke bare bra for miljøet, men kan også bidra til mindre utenforskap i et samfunn hvor stadig flere opplever ensomhet. MDG vil sørge for at alle investeringer i samferdselssektoren bygger opp under klimamålene våre, og at sektoren blir arealnøytral.

Vi flytter rundt 100 milliarder kroner, i hovedsak fra unødvendige motorveiprosjekter til satsing på jernbane, kollektiv, sykkel, gange og vedlikehold. Vi beholder veiprosjekter som gir økt trafiksikkerhet, økt trygghet mot ras og flom, og setter av store midler til å ruste opp fylkesveiene. MDG beholder målet om å flytte gods fra vei til bane og sjø, og vil nå dette ved å ruste opp havner og jernbanekorridorer for gods. Vi investerer i nullutslippsløsninger for gods på jernbane, til sjøs og på veiene. Bilen er fortsatt viktig for folk, særlig i distriktene, men kollektivtilbudet skal bli bedre i hele landet. Vi satser på langdistansebusser og på tilpasset kollektivtrafikk på bygda. **Vi prioriterer veiene der folk bor**, og stanser den uvettede satsingen på motorveier i og rundt byområdene våre. Slik bygger og trygger vi norske lokalsamfunn for fremtiden.



Arild Hermstad
partileder i MDG

Grønn transport, for alle, for alltid.....	2
Våre viktigste transportsatsninger.....	5
Økonomisk oversikt. Kostnader fordelt på sektor, milliarder kr.....	6
Bærekraftsoversikt.....	7
En punktlig og fremtidsrettet jernbane.....	8
Våre viktigste satsinger.....	8
Tiltak for bedre togtilbud nå.....	9
Jernbaneprosjektene i GrønNTP.....	10
Våre nye satsinger på korridorer frem til 2036.....	12
Fremtidige korridorer.....	13
Gjenopplivning av nedlagte jernbanelinjer.....	15
Fremtidsrettede tog på jernbanen.....	15
Slik utnytter vi jernbaneinfrastrukturen bedre.....	17
Bedre utenlandsforbindelser med tog.....	18
Mer gods på bane er bra for klimaet og næringslivet.....	20
En oversiktlig jernbanestruktur.....	24
Et jernbanesystem som sikrer beredskap.....	24
Andre togsatsinger.....	26
Et trygt veinett som binder landet sammen.....	27
Våre viktigste satsinger.....	27
Tryggere veier, ikke flere motorveier.....	28
Veiprosjektene i GrønNTP.....	29
Nedskalerte prosjekter.....	32
Satsing på trafiksikkerhet, skredsikring, drift og vedlikehold.....	33
En klokere vei til nullvisjonsmålet.....	34
Miljø-, klima- og naturvennlige veier.....	36
Elbiler og utslippsfri næringstransport.....	37
Billigere og lettere tilgjengelig bildeling.....	40
Barnas transportplan.....	40
En bedre organisering av veisektoren.....	41
En bedre hverdag for kollektivreisende og myke trafikanter.....	42
Våre viktigste satsinger.....	42
Byer for mennesker, ikke biler.....	43
Styrking av byvekstavtalene.....	43
Fra nullvekstmål til reduksjonsmål i byene.....	45
Større kollektivprosjekter i byene.....	45
Satsing på mellomstore byer.....	46
Grønne bygdevekstavtaler.....	46
Fra motorveier for biler til gater for mennesker.....	47
Uten bompenger når vi ikke klima- og miljømålene.....	48
Gode kollektivtilbud og robuste kollektivselskaper i hele landet.....	49
Nasjonalt månedskort gjør det enkelt og rimelig å reise i hele landet.....	50

Busspakke – et kollektivtilbud tilpasset distriktene.....	51
Universell utforming av kollektivtransporten.....	52
En app for Norge og naboland.....	53
Et lovverk som spiller på lag med lokale myndigheter.....	53
Mikromobilitet i kollektivtilbudet.....	55
Slik sikrer vi mer utbygging av gang- og sykkelinfrastruktur.....	56
Våre tiltak for tryggere skoleveier.....	58
Byer og tettsteder som gjør det trygt å være myk trafikant.....	59
Løft for syklistene i hele landet.....	60
Grønn sjøfart som binder kysten sammen.....	63
Våre viktigste tiltak.....	64
Utslippsfri skipsfart langs hele kysten.....	64
Slik sikrer vi mer gods på sjø.....	67
Båt- og cruiseturisme.....	68
Bedre vedlikehold og økt sikkerhet på sjøen.....	70
Havner og farleder rustet for fremtiden.....	71
Vi setter en stopp for Stad skipstunnel.....	72
Mer miljøvennlige utenlandsruter.....	73
En mer miljø- og distriktsvennlig luftfart.....	74
Våre viktigste satsinger.....	75
Avgiftene på flyreiser må opp, men ikke like mye overalt.....	75
Nei til nye flyplasser.....	76
Avinor og taxfree.....	77
Kortbanenettet er for mange bussen i distriktene.....	77
Veien mot utslippsfri luftfart.....	77
Luftfarten inn i NTP.....	78
Fremtidsrettet lovverk og bruk av droner.....	79
Ny organisering av transportsektoren.....	80
Våre metoder.....	80

NB! Denne versjonen er oppdatert 27.5 med noe ny tekst og nye summer på noen poster. Det skyldes regnefeil i den originale versjonen fra 22.5. I sum utgjør dette rundt 15 milliarder som MDG ikke hadde regnet med i forrige versjon, og vi har dermed fordelt de ubrukte 15 milliardene i denne oppdaterte utgaven til følgende satsinger:

- 5 milliarder til forbedring og vedlikehold av riksveiprosjekter
- 2 milliarder mer til kryssingsspor og beredskap på Ofotbanen
- 1 milliard mer til kryssingsspor på Dovrebanen
- 7 milliarder mer til vedlikehold og fornying av jernbane i hele landet

Våre viktigste transportsatsninger



Flytter ca. 90 milliarder fra naturskadelige motorveier.



Raskere togreise mellom de største byene og til utlandet.



Milliarder til utslippsfrie ferger og hurtigbåter.



Tryggere veier med mer vedlikehold og rassikring.



Elektrifisering av flere togruter.



Satsing på elfly og færre forurensende flyreiser.

Illustrasjon: Elfly Gruppen



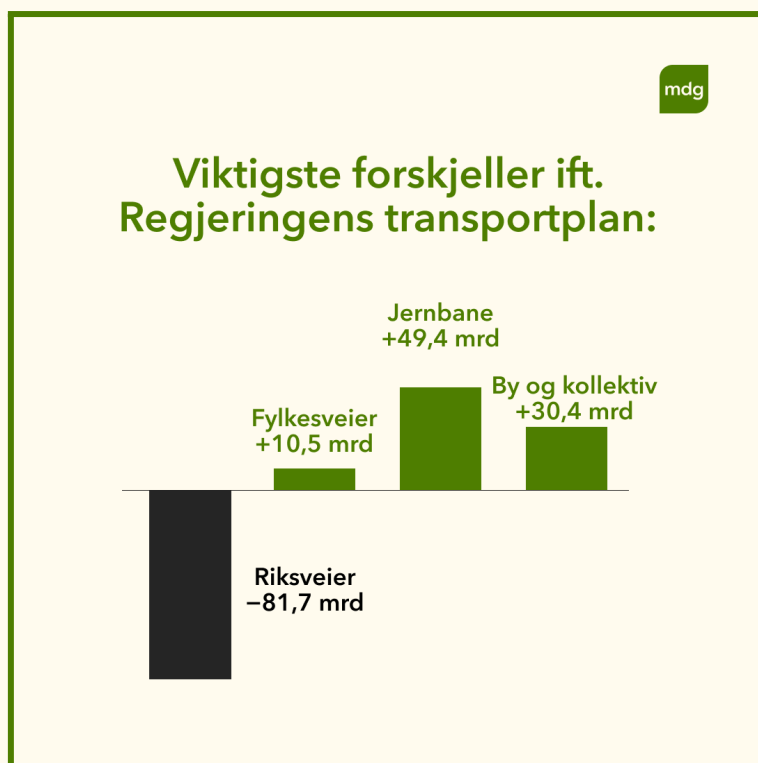
Lettene og tryggere å sykle og gå.



Sparer store mengder klimautslipp og natur.



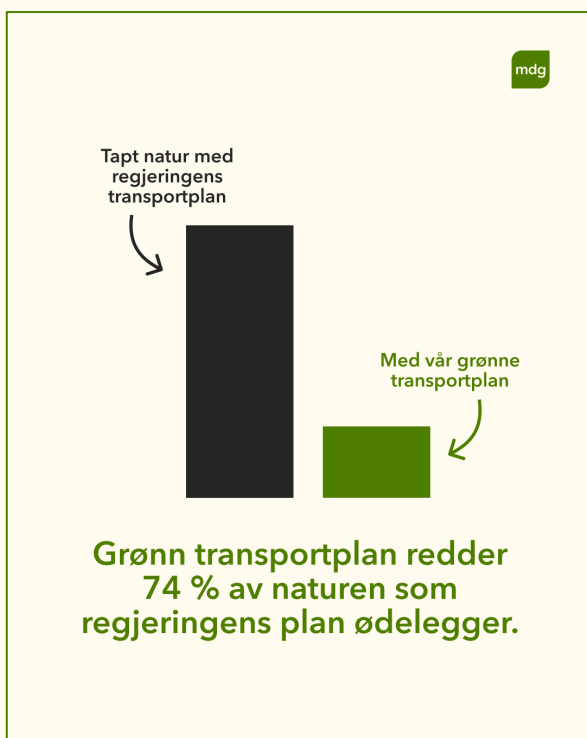
Flytter gods fra vei til bane og sjø.



Økonomisk oversikt. Kostnader fordelt på sektor, milliarder kr

Temaområde	Regjeringens forslag	MDGs forslag	Differanse (netto)
Riksveier	574,3	492,6	-81,7
Fylkesveier	65	75,5	10,5
Jernbane	436	485,4	49,4
Sjø og kyst	34,2	38	3,8
Byområdene og kollektiv	88	118,4	30,4
Luftfart	5,5	3	-2,5
Øvrige satsinger	5	5	0
Samlet	1208	1217,9	9,9*

*MDGs plan koster staten det samme som regjeringens totale utgifter, fordi vi sparer 3 milliarder ved å avvike veiprojektet Hammersborgtunnelen som ikke er i regjeringens NTP og vi henter inn 6,8 milliarder i nye avgifter fra "bom for miljø" og nasjonal cruiseavgift.



Bærekraftsoversikt

	Spart eller redusert	Innsparing i %
Naturtap (daa)	22 508*	73,8
Klimautslipp fra prosjekter (tonn co2)	2 178 958	62,1

* Regjeringen legger opp til 30 492 daa tap av ulik natur og matjord.



En punktlig og fremtidsrettet jernbane

MDG vil bygge en punktlig jernbane som reisende kan stole på, som tilbyr kortere reisetider til flere regioner og binder sammen byer og lokalsamfunn. Vi vil ruste jernbanen til å møte et farligere klima og andre beredskapsutfordringer som Norge står overfor.

Norge er et av landene i Europa der folk flyr aller mest innenriks per hode, og toget er mange steder ikke attraktivt med tanke på reisetid og pris. Jernbanen har lenge blitt nedprioritert til fordel for andre transportmetoder, vedlikeholdsetterslepet har økt og ekstremvær de siste årene har vist jernbanens store sårbarheter.

Det er på tide å snu denne utviklingen slik at vi kan sikre at person- og godstransporten fungerer godt i hele landet. Jernbanen må bli mer robust samtidig som togreisene blir raskere og rimeligere. Med vår politikk vil jernbanen bli et fundament for en bærekraftig samfunnsutvikling i norske byer og regioner samtidig som vi også sørger for bedre utenlandsforbindelser.

Våre viktigste satsinger

Satsing – utover Regjeringens forslag	Kostnad og virkning
Mer penger til kryssingsspor i hele landet(se oversikt over korridorer)	10 milliarder
Kutter reisetiden Oslo-Stavanger ved å bygge Grenlandsbanen	17 milliarder
Starter planlegging og bygging av	11,4 milliarder

dobbeltspor Stanghelle-Voss og Stokke-Sandefjord	
Full elektrifisering av Rørosbanen og Trønderbanen til Steinkjer. Vi delelektrifiserer også Nordlandsbanen.	9 milliarder
Bedre vilkår for godstransport gjennom langsiktige avtaler og generell effektpakke som øker andelen gods	2,5 milliarder
Vedlikeholdsløft i hele landet - ekstra milliard for vedlikehold og beredskap	1 milliard
Vi legger ned Flytoget fra 1.1.2025 fremfor 2028 og innlemmer tilbudet under VY	Rundt 120 000 nye avganger for alle reisende i Oslo-regionen fra 2025-2028
Bedre forbindelser til utlandet gjennom Nattog til København, flere kryssingsspor og planlegging av høyhastighetsbane til Gøteborg	360 millioner(utgifter for kryssingsspor ivaretatt i eget punkt)
Toetasjes tog på Østlandet innen 2030	5 milliarder
Vi innfører taxfree på tog	Vil føre til flere inntekter som vi øremerker togtilbudet, men tallgrunnlaget er usikkert
Bedre beredskap og strengere krav til leverandører innenfor jernbane	-

Tiltak for bedre togtilbud nå

Å forbedre jernbanetilbudet er verken vanskelig eller noe som trenger å ta lang tid. Vi går inn for en rekke langsiktige tiltak som vil forbedre norsk jernbane i hele landet, men vi ønsker også å styrke jernbanen på kort sikt. Mange virkemidler krever ikke nye utbyggingsprosjekter eller lange utredninger, men kan tas i bruk i morgen. Vi tar derfor til orde for følgende tiltak for å bedre jernbanetilbudet:

1. Kutte prisen på all kollektivtransport, inkludert tog, ved å innføre et nasjonalt månedskort til 499.
2. Gjøre det billigere for barn, ungdom og familier å reise med tog ved at flere barn får reise gratis og ved at rabatten for ungdom opp til 16 år økes.
3. Gratis å ta med sykkel på toget, og flere lagringsmuligheter i hele landet for sykkel på tog.
4. Innføre nattog og korresponderende dagtog til København og videre til Europa, samt en betydelig forenkling av ruteinformasjon og billett kjøp på tvers av landegrensene.
5. Avvikle taxfree-ordningen på flyplassene og innføre taxfreesalg på grensekryssende tog.
6. Integrere Flytoget i det ordinære jernbanetilbudet i Oslo-området fra og med 2025, slik at kapasiteten kan utnyttes bedre raskt for alle reisende.

Jernbaneprosjektene i GrønNTP

Navn	Kostnad	Første eller andre seksårsperiode	Vår vurdering
Innføring av ERTMS på samtlige banestrekninger		I gang	Videreføres
Flere og raskere tog på Østfoldbanen (Oslo-Moss). Dobbeltspor Sandbukta-Moss-Såstad. Togparkering		I gang	Videreføres
Flere og raskere tog på Dovrebanen: To regiontog i timen Oslo-Hamar. Dobbeltspor til Åkersvika		I gang	Videreføres
Flere og raskere tog på Vestfoldbanen: Fire regiontog i timen Oslo-Tønsberg. Dobbeltspor til Tønsberg		I gang	Videreføres
Nullutslipp i byområdet og innføring av nye tog på Trønder- og Meråkerbanen. Elektrifisering og infrastruktur for nye tog		I gang	Videreføres
Innføring av nye tog: Regiontog på Østfoldbanen, lokaltog Oslo S-Lillestrøm og Oslo S-Asker		I gang	Videreføres
Oftobanen - flere kryssingspor + Økt kapasitet for kombigods Oslo-Narvik via Sverige inkl Innlandet og Akershus	4	Første	Videreføres
Arna-Stanghelle(bane)	15,8	Første	Videreføres
Kapasitetsøkning og vedlikehold i Oslo-navet	14,1	Første	Videreføres
Flere og raskere tog på Østfoldbanen. To tog i timen til Fredrikstad. Dobbeltspor Haug-Seut, kapasitets- og stasjonstiltak.	15,9	Første	Skrinlegges
Økt kapasitet for kombigods Oslo-Trondheim. Dobbeltspor Åkersvika-Hamar og kryssingsspor.	10,2	Første	Videreføres
Flere tog på Trønderbanen. Kapasitets- og stasjonstiltak	4,2	Første	Videreføres
Videre planlegging og oppstart av ny rikstunnel gjennom Oslo	6,8	Første	Videreføres
Økt kapasitet regiontog (KVU Regiontog). Tilpassing av infrastruktur og nye tog på Østlandet	5,9	Første	Videreføres
KVU Green. Mulighet for elektrifisering av Røros- og Solørbanen, Stjørdal-Steinkjer, Nordlandsbanen og Raumabanen	6	Første	Videreføres

Økt kapasitet for kombigods Oslo–Bergen. Flere og lengre kryssingsspor	2,1	Andre	Videreføres
Flere tog på Vossebanen (Myrdal–Bergen). Kapasitets- og stasjonstiltak	1,7	Andre	Videreføres
Hovedbanen Nord	3,5	Andre	Videreføres
Kongsvingerbanen	2	Andre	Videreføres
Oppfølging av planer for terminalløsninger i Trondheimsområdet og på Alnabru	2,8	Andre	Videreføres
Flere tog på Jærbanen, Skeiane–Stavanger. Kapasitets- og stasjonstiltak	0,4	Andre	Videreføres
Økt kapasitet for kombigods Trondheim–Bodø. Flere kryssingsspor på Nordlandsbanen	0,3	Andre	Videreføres
Oppstart bygging Grenlandsbanen/"Genistreken"	17	Andre	Tas inn i GrønNTP
Flere kryssingsspor på Dovrebanen fra Lillehammer-Trondheim	2	Første	Tas inn i GrønNTP
Sandefjord-Stokke dobbeltspor	6,4	Andre	Tas inn i GrønNTP
Gjenåpning av Ålgårdbanen	2	Første	Tas inn i GrønNTP
Flere kryssingspor Moss-Fredrikstad	2	Første	Tas inn i GrønNTP
Flere kryssingspor Fredrikstad-Kornsjø	2	Første	Tas inn i GrønNTP
Flere kryssingspor Ofotbanen	4	Første	Tas inn i GrønNTP
Full elektrifisering av Røros- og Solørbanen, delelektrifisering av Nordlandsbanen + batteritog, og fullelektrifisering av Trønderbanen til Steinkjer	9	Første	Tas inn i GrønNTP
Nattog københavn fra 1.1.2025	0,3	Første	Tas inn i GrønNTP
Effektpakke for gods i hele landet	2,5	Første	Tas inn i GrønNTP
Stanghelle-Voss dobbeltspor	5	Andre	Tas inn i GrønNTP
Ekstramilliarder for ytterligere fornying og vedlikehold av jernbaneinfrastruktur	8	Første	Tas inn i GrønNTP
Toetasjes tog på Østlandet	5	Første	Tas inn i GrønNTP

Våre nye satsinger på korridorer frem til 2036

Korridor 1: Intercity / Osloregionen		
Intercity triangellet, Skien-Halden-Lillehammer.	5 milliarder	Vi setter av 5 milliarder for å få på plass toetasjes tog innen 2030 på flere linjer på Østlandet.
Korridor 2 Oslo - Gøteborg		
Intercity Østfoldbanen	4 milliarder	Vi setter av 4 milliarder for å sikre flere kryssingsspor fra Moss til Kornsjø ved svenskegrensen i første seksårsperiode. Dette kan potensielt øke godsandelen fra Gøteborg-Oslo fra 3% til 9% og åpne for mer persontrafikk på tog.
Høyhastighetsbane til Gøteborg	Ukjent	Vi ønsker å utrede starten for bygging av høyhastighetsbane til Gøteborg og bestiller en KVVU fra Jernbanedirektoratet med leveranse 1.1.2026.
Haug-Seut	- 15,9 milliarder	Vi setter Haug-Seut med dobbeltspor til Fredrikstad på vent fordi overskridelsene og problemene på traseen gjennom Moss er enorme og det er bedre å utrede dobbeltspor til Gøteborg med andre traseer.
Korridor 3: Oslo - Stavanger		
Intercity Vestfoldbanen	6,4 milliarder	Vi bevilger 6,4 milliarder for å påbegynne planlegging og bygging for dobbeltspor Stokke-Sandefjord i andre seksårsperiode.
Grenlandsbanen ("Genistreken")	17 milliarder	Vi begynner bygging av Genistreken i andre seksårsperiode som vil kutte reisetiden Oslo-Stavanger med rundt 1 time.
Ålgårdbanen	2 milliarder	Vi vil gjenåpne Ålgårdbanen i første seksårsperiode og bruker 2 milliarder på å gjenopprette den nedlagte banen.
Korridor 4: Oslo - Bergen		
Stanghelle-Voss	5 milliarder	Vi starter planlegging og mulig utbygging i andre seksårsperiode av dobbeltspor mellom Stanghelle og Voss.
Korridor 5: Oslo-Trondheim		
Dovrebanen	2 milliard	Regjeringen bevilger ikke penger til tiltak mellom Lillehammer og Trondheim. Vi legger 1 milliard på bordet for flere kryssingsspor Lillehammer-Trondheim og andre tiltak som kan kutte reisetiden

		Oslo-Trondheim i første seksårsperiode.
Rørosbanen- og Solørbanen	7,5 milliarder	Vi fullelektrifiserer Rørosbanen i første seksårsperiode og utreder elektrifisering av Solørbanen for å bedre beredskapen mellom Oslo-Trondheim og muligheten for å frakte mer gods og persontrafikk på Rørosbanen.
Korridor 6: Oslo - København		
Nattog til København	360 millioner	De Grønne setter av penger til å få på plass nattog til København fra Oslo fra og med 2025 og ut hele NTP-perioden til 2036.
Korridor 7: Trondheim - Tromsø		
Trønderbanen	1 milliard	Vi setter av midler til å elektrifisere resten av Trønderbanen til Steinkjer.
Nordlandsbanen	6,5 milliarder	Vi bevilger 6,5 milliarder for å få på plass batteritog mellom Steinkjer-Bodø og for å delelektrifisere Nordlandsbanen.
Nord-Norge banen	35 millioner	Vi setter av ekstra midler for å få på plass en ny utredning fra Jernbanedirektoratet av Nord-Norgebanen som tar større hensyn til natur, urfolk og økonomisk bærekraft.
Korridor 8: Narvik - Luleå		
Ofofbanen	4 milliarder	De Grønne setter av 2 milliarder mer enn regjeringen for flere og bedre kryssingsspor for å øke godsmengden til og fra Narvik og for å sikre bedre beredskap på linjen, med et langsiktig mål om dobbeltspor på hele linjen.

Fremtidige korridorer

NORD-NORGEBANEN

MDG har over flere år vært en pådriver for å bygge jernbane til Tromsø og vedtok dette i vårt stortingsprogram for 2021-2025. Jernbane til vårt nest nordligste fylke vil være viktig for beredskap, samfunn- og næringsutvikling og for å sikre bosetting flere steder i nord. Likevel er de potensielle kostnadene ved prosjektet massive, og naturkostnadene kan også bli høye.

Regjeringen bestilte januar 2022 en KVVU fra Jernbanedirektoratet, som ble levert i 2023. Jernbanedirektoratets KVVU har fått kritikk fra flere hold, da de planlagte byggingsområdene vil føre til store tap av beiteområder for reindriftsnæringen og samenes kulturutøvelse, på toppen av store økonomiske utgifter ved prosjektet. På bakgrunn av den mangelfulle utredningen trenger vi derfor et bedre kunnskapsgrunnlag, som kan forene hensynene for

økonomi, urfolks rettigheter og Nord-Norges langsiktige utvikling. Vi bevilger derfor 35 millioner ekstra for å få en ny og bedre utredning på plass. Prosjektet er svært viktig å få realisert for å binde landet vårt sammen, og for å ta høyde for en endret sikkerhetssituasjon. Det ligger likevel noe frem i tid før det må bevilges penger til å starte selve byggingen av Nord-Norge banen.

ISHAVSBANEN

MDG vil gjennomføre en KVV for en fremtidig toglinje mellom Rovaniemi i Finland og Kirkenes som både kan finansieres av private eller offentlige kilder. Flere aktører i det finske næringslivet har vist interesse for en jernbanestrekning til Kirkenes tidligere, da dette også vil kunne åpne opp for enklere adgang til havet fra Nord-Finland. I 2025 opprettes det også en flyrute fra Helsingfors til Kirkenes, som er et tegn på den økte interessen for reise til Kirkenes og Øst-Finnmark. En fremtidig toglinje vil kreve tettere samarbeid mellom norske og finske transportetater. MDG ønsker derfor en tettere dialog mellom begge lands myndigheter for å kunne få mer kunnskap om mulighetene for å potensielt bygge en fremtidig Ishavsbane.

I et sikkerhetsperspektiv er Ishavsbanen blitt mer aktuell i takt med Russlands aggresjon mot Europa, og Sverige og Finlands påfølgende inntreden som nye medlemmer av NATO. Evnen til å flytte tunge og større mengder militært materiell raskt på jernbane er viktig, og Øst-Finnmark er den norske regionen som er nærmest Russland. Samtidig er regionen sårbar med fraflytting og lite utviklet infrastruktur. Bedre infrastruktur mellom Øst-Finnmark og Finland vil derfor bli viktig i årene som kommer. Jernbane til Kirkenes vil kunne bidra til å sikre trygghet, forutsigbarhet, økonomisk aktivitet og bosetting i en region som trenger et løft i møte med fraflytting og russisk påvirkning.

HØYHASTIGHETSBANER MELLOM DE STØRSTE BYENE

MDG vil utrede høyhastighetsbaner mellom de største norske byene: Oslo-Stavanger, Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim.

De siste årene har det økonomiske handlingsrommet i samferdselssektoren blitt mindre. samtidig som behovet for investeringer i vedlikehold har økt betraktelig. For å sikre et grunnleggende transportsystem som kan fungere for flest mulig reisende, vil det derfor være viktigst å prioritere beredskap, vedlikehold, og forbedringer av eksisterende traseer fremfor igangsetting av høyhastighetstraseer frem mot 2036.

MDG vil likevel være en pådriver for å kunne få realisert nye raske jernbanetraseer på lengre sikt mellom de største norske byene. Norge har teknologiske og økonomiske forutsetninger til en slik satsing som både kan flytte persontransport fra fly til tog, og øke kapasiteten til å sende gods med jernbane. Det økonomiske handlingsrommet er likevel begrenset og det vil være svært utfordrende å få til høyhastighetsbaner på disse strekningene gjennom en offentlig fullfinansiering frem mot 2036.

Gjenopplivning av nedlagte jernbanelinjer

Norge har en rekke gamle jernbanelinjer som med årene har blitt lagt ned som følge av økt fokus på veitrafikk og mindre satsing på tog. Noen er helt lagt ned både for person- og godstrafikk, andre er blitt erstattet med veiinfrastruktur og noen fungerer i dag som [museumsbaner](#) for spesielt interesserte.

Mange nedlagte jernbanelinjer vil fortsatt ikke ha et stort nok markeds- og reisegrunnlag til å kunne driftes på en bærekraftig måte, mens revitalisering av andre strekninger kan ha positive ringvirkninger for lokalt næringsliv, bosetting, beredskap og miljøet. Ved å gjenbruke infrastruktur kan vi ta vare på utbygde strekninger og erstatte tungtransport og persontransport på vei med økt jernbanetrafikk. Samtidig kan flere linjer åpne nye muligheter for bærekraftig togturisme.

Flere baner har også blitt faset ut i en tid hvor miljøfaktorer ikke har blitt prissatt i økonomiske beregninger av myndighetene. Fordelene ved mindre klimautslipp, lavere utslipp av mikroplast, mindre luftforurensning og den store ressursbruken ved bruk av privatbiler er ikke blitt medregnet i et økonomisk- og bærekraftsregnskap hvor tog ofte kommer best ut, som gjør at de økonomiske resultatene kan se annerledes ut i dag om dette regnes inn.

Vi bevilger 2 milliarder til å gjenopprette Ålgårdbanen i transportplanen frem mot 2036, i stedet for å bygge ny tunnel fra Ålgård - Figgjo. Det vil bidra til å avlaste trafikksituasjonen i Ålgård og få flere over fra bil til tog.

Vi ønsker videre å utrede mulighetene for å gjenopplive flere andre linjer i årene som kommer og ber Jernbanedirektoratet utrede dette. Utredningene må ta for seg det økonomiske grunnlaget for å medfinansiere strekninger i samarbeid med lokalt næringsliv og turistaktører som kan ønske å kjøre egne turisttog på strekninger som i dag er nedlagt. Følgende strekninger under ønsker vi i denne perioden å utrede mulighetene for å gjenopplive, enten for både person- og godstransport eller kun for persontransport, der banen allerede er i gang med godstransport.

Strekning	Lengde	År nedlagt
Krøderbanen	26 km	1985
Valdresbanen	47 km	1988
Numedalsbanen	93 km	1989
Solørbanen	91 km	1994 (for persontrafikk)

Fremtidsrettede tog på jernbanen

TOG SOM ER TILGJENGELIGE OG UNIVERSELT UTFORMEDE

Vi oppnår ikke et rettferdig grønt skifte hvis mennesker med ulike funksjonshemninger ikke får tilgang til togtransport som vil bli stadig viktigere og mer utbredt i årene fremover.

Togene som pendlere bruker skal være tilgjengelige for alle, uavhengig av fysiske forutsetninger. Dette må være et førende prinsipp på alle fjerntog, regiontog og lokaltog. Det er derfor uheldig at tidligere anbudsrunder ikke har vektlagt universell utforming av togsett og for ombordstigning fra plattform til tog slik at alle kan komme seg direkte inn på tog uten bistand.

Mangel på tilrettelegging og medvirkning skaper stor frustrasjon hos berørte, og bidrar til å opprettholde uheldige skiller i samfunnet. Vi må derfor sikre at alle anbud og innkjøp av fremtidige tog stiller tydelige krav om tilgjengelige tog som sikrer rullestolbrukere, eldre og mennesker med andre fysiske utfordringer tilgang til å bruke tog og togstasjoner i Norge. Det vil også være viktig å involvere organisasjonene på feltet som Norges Handicapforbund og Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon for å sikre god medvirkning og prosesser som ivaretar ulike menneskers behov for tilrettelegging når de reiser med tog.

TOETASJES TOG PÅ NORSKE SPOR

Tog med to etasjer er vanlige i Europa i dag, og medfører økt kapasitet på tognett med høy trafikk og konkurranse om bruk av skinnene. [Jernbanedirektoratet har utredet](#) at det vil koste 8,5 milliarder å innføre toetasjes regiontog på Østlandet, og at disse kan være i drift i 2030.

MDG bevilger 5 milliarder til oppstart av toetasjes tog i Norge, men vil utrede hvilke linjer på Østlandet som gir størst effekt og dermed bør prioriteres raskest. Vi ønsker å komme i gang på de første linjene før 2030. Vi vil også åpne for økte bevilgninger i fremtiden for å kjøpe inn slike tog. Med dagens økonomiske ramme for prioritering av midler til samferdsel kan vi likevel ikke prioritere innkjøp av disse togene for hele Østlandet i inneværende NTP-periode.

Toetasjes tog må også være en del av anbudsrundene for fremtidige innkjøp og nye anbudsrunder av togmateriell for persontransport for de statlige jernbaneselskapene.

SOVEKUPEER GJØR REISER DØGNET RUNDT MER ATTRAKTIVT

Sovekupeer gir reisende økt fleksibilitet og komfort ved reise. Ved å tilrettelegge for sovemuligheter kan togtilbudet i praksis bli langt mer attraktivt på lange strekninger da det tilbyr mulighet for å legge seg om kvelden i en by og våkne opp i en annen. Sammenlignet med en rekke andre europeiske land er tilbudet dessverre mangelfullt.

Vi vil øke satsingen på sovekupeer og soveseter. Ved å sikre at fremtidige toginnkjøp tar større hensyn til fleksibilitet i utforming av togsett, kan vi også utnytte togsettene vi har enda bedre. Det vil også være viktig å sørge for at sittekupeer også kan brukes som sovekupeer, slik at samme tog kan brukes på dag- og nattstrekninger. Med dette vil utnyttelsen av hvert enkelt togsett også øke. Flere sovekupeer mellom byer som Oslo-Bergen, Oslo-Stavanger, Oslo-Trondheim og Oslo-Stockholm vil kunne erstatte mange tusen flyreiser hvert eneste år.

Utnyttelsen av selve sovekupeene kan også forbedres. I dag tilbyr de fleste kupeer to senger, som kan medføre at kapasitet blir ubrukt om kun en person opptar en kupe. Enkeltreisende bruker i dag ofte grupper på sosiale medier eller andre uformelle kanaler for å

finne en å reise med for å spare penger og for å utnytte kapasiteten bedre. Vi vil tilby reisende økt fleksibilitet og rimeligere billetter ved booking av sovekupe slik at enkeltreisende kan booke kupe med andre reisende dersom de ønsker det og gir samtykke til det.

Vi gir også 360 millioner i GrønNTP for å opprette et nytt tilbud for nattog til København fra og med 2025 hvor det vil opprettes sovekupeer på alle tog. Tilbudet vil gjøre det mulig å legge seg i Oslo om kvelden og våkne opp i København om morgenen.

TILGANG TIL Å TA MED SEG SYKKEL PÅ TOGET

Muligheten til å ta med seg sykkel på toget er for dårlig i dag. Å ta med seg sykkel på tog må være en mulighet på alle fjerntog. I dag er det kun mulig å reservere 52 sykler på 4 linjer av alle Vys tilbud i hele Norge. Dette er langt fra godt nok, og vi ønsker derfor at fremtidige anbud og innkjøp togsett skal vektlegge muligheten til frakt av sykkel.

Ved å kjøpe inn nye togsett med slike egenskaper betyr det at flere kan ta med sykkel på toget. Da blir landet mer tilgjengelig for flere som ikke har bil, og turister som ønsker å oppleve Norge gjennom en kombinasjon av sykkel og tog kan ha anledning til dette. Vi vil også se på mulighetene for begrenset ombygging av eksisterende togmateriell for å gi plass til sykler.

Slik utnytter vi jernbaneinfrastrukturen bedre

VI GJENNOMFØRER ET LØFT FOR KRYSSINGSSPOR

På lang sikt er det et mål at de aller fleste linjene i Norge skal være dobbeltspor, men med begrenset økonomisk handlingsrom er flere kryssingsspor en god løsning som gir stor effekt for person- og godstrafikken. Vi gir samlet i GrønNTP 2025-2036 ti milliarder mer enn regjeringen til kryssingsspor som vil sørge for at eksisterende jernbanenett kan utnyttes bedre uten store investeringer. Kryssingssporene kan også legge rammen for enklere utbygging av dobbeltspor på flere linjer senere. På toppen av dette gir vi også 2,5 milliarder til en effektpakke for gods hvor midler til utbygging av flere kryssingsspor kan være aktuelt.

Vi ønsker også å øke lengden på nye og eksisterende kryssingsspor der det er mulig og hensiktsmessig slik at togene kan kjøre med flere vogner på samme strekning. Dette vil øke lønnsomheten og ressursbruken for hver eneste avgang og gi bedre rammevilkår for gods- og persontransportselskapene.

MER TIL VEDLIKEHOLD OG UTBEDRING AV SNARVEIER

Regjeringen legger opp til å redusere vedlikeholdsetterslepet på jernbanen og øke fornyelsen gjennom å øke bevilgningene til drift, vedlikehold og fornyelse fra dagens nivå på 8,9 milliarder til 13,25 milliarder i første seksårsperiode og 16,35 milliarder i andre seksårsperiode. Dette er en solid forbedring fra tidligere nivåer, men vi ønsker å styrke dette ytterligere. Vedlikehold og fornyelse på jernbanen har blitt nedprioritert over mange år, og resultatet er feil, forsinkelser og utfordringer på jernbanelinjene våre og i ytterste tilfelle kollaps av infrastruktur, slik som ved kollapsen av Randklev bru på Dovrebanen i 2023, og en uventet tredobling i antall forsinkelser og innstillinger i Oslo-området våre 2024.

Klimaendringer med mer ekstremvær og økt bruk av jernbaneinfrastruktur vil gjøre det helt nødvendig med et høyere tempo for vedlikehold og fornying i årene som kommer. Ved å ta igjen vedlikeholdsetterslepet raskere vil hele jernbanen få en bedre beredskap som vil gi økt forutsigbarhet for reisende og jernbaneselskapene. Det vil gi økt punktlighet og mindre sårbarhet som gir nye muligheter for jernbanen til å vokse videre. Vi bevilger en ytterligere milliard oppe på regjeringens foreslåtte økning, slik at vedlikeholdsetterslepet kan tas igjen raskere.

Effektpakken for gods på 2,5 milliarder vil gi midler til større og mindre inngrep som sikrer mer effektiv transport av gods. Pengene kan blant annet gå til utnyttelse av snarveier som korter ned reisetid der dette kan gjøres uten betydelige naturinngrep eller til utbedring av strekninger hvor tog må kjøre særlig sakte som følge av dårlige kjøreforhold. Slike forbedringer kan også ha gode effekter for persontransport på samme linjer.

VI INNLEMMER FLYTOGETS TILBUD I DET ORDINÆRE TOGTILBUDET

Regjeringen har signalisert at de vil legge ned Flytoget i 2028, når eksisterende kontrakt for Flytogets linjer utløper i 2028. MDG går inn for å legge ned Flytoget allerede i 2025. Vi vil også åpne opp Flytogets tog for andre reisende umiddelbart for å øke kapasiteten på tognettet ut 2024.

Når Flytoget legges ned vil vi sikre flere avganger for alle mellom Drammen og Gardermoen. Vi kan utnytte Oslos togtunnel med langt flere avganger som vil være tilgjengelig for alle reisende, og som tillater av- og påstigning på alle regionale stasjoner. I dag er bruksandelen på Flytogets materiell ofte lav, og dette vil øke når togene åpner for alle reisende. Vi vil gjøre rundt 120 000 flere avganger tilgjengelige for vanlige pendlere fra 2025 til 2028. Flyreisende som skal til og fra Gardermoen vil fortsatt kunne ta toget til flyplassen og til Drammen med lik reisetid og like mange avganger som tidligere gjennom Vys tog.

	Regjeringens forslag	MDGs forslag
Frigjorte avganger for alle reisende mellom Drammen-Gardermoen i perioden 2025-2028	0	rundt 120 000

Bedre utenlandsforbindelser med tog

Økt togtrafikk mellom Norge og andre land vil være viktig for å gjøre det mer sømløst å reise til Sverige og Danmark med tog, men også videre til det europeiske kontinentet uten bruk av fly. Utviklingen i Europa går i retning av å styrke jernbaneforbindelser på tvers av land. Danmarks Femern Bælt kan korte ned reisetiden for tog mellom København og Hamburg med flere timer og bli viktig for Norge om det legges opp til direktetog til Tyskland fra Norge, slik MDG ønsker.

På 1980-tallet gikk det direktetog til byer som Hamburg og København fra Oslo. [Siden 1990 har antallet utenlandsruter fra Oslo blitt halvert](#). Flere av rutene var nattog som ga økt komfort og fleksibilitet for lengre reiser. Rutene har blitt gradvis bygget ned og faset ut de

siste tiårene til fordel for flytrafikk. MDG vil gjennomføre et solid løft for å utbedre dagens strekninger og sikre at tilbudet blir billigere. Vi vil også arbeide for å gjøre billettsystemene mellom Norge og andre land enklere.

Vi ser svært positivt på det planlagte tilbudet om dag- og nattog fra og med 2025 mellom Trondheim-Stockholm og vil arbeide for å få ned reisetiden ved å se på mulighetene for forbedringer på Meråkerbanen.

Samtidig styrker vi de grensekryssende linjene mellom Oslo-Gøteborg med 4 milliarder ved økt satsing på kryssingsspor. Dette vil øke kapasiteten og åpne for flere togavganger mellom store byer i Norge og Sverige.

Jernbanedirektoratet utredet potensialet for direktetog til København i 2021, men regjeringen vil ikke jobbe for å få dette på plass i deres forslag til NTP. Vi tror nattog til København vil være et attraktivt tilbud som kan skape positive ringvirkninger og interesse for tog til utlandet. Vi bevilger 360 millioner for å få et slikt tilbud på plass i hele NTP-perioden. Sverige har de siste årene fått på plass et etterspurt nattog-tilbud til Berlin fra Stockholm som er en suksess. Vi ønsker også å utrede egen nattog-forbindelse til Berlin fra Oslo, og gir Jernbanedirektoratet oppdrag i å levere en slik utredning innen 1. juli 2025.

Gøteborg er en viktig destinasjon for utenlandsreiser med tog, som overgangssted videre til andre svenske byer, Danmark og til kontinentet. Derfor vil vi sørge for at dagens avganger til Gøteborg samsvarer med videre tog til København, noe de ikke gjør i dag. Dagens manglende samsvar medfører unødvendige ventetider i Gøteborg for reisende og at togreisen videre til Europa blir unødvendig komplisert.

Høyhastighetsbaner til Stockholm og Gøteborg kan også bli reelle alternativer de neste tiårene. Dette vil kreve tett samarbeid med Sverige for å sikre like rammer og utvikling på begge sider av grensen. Flere private aktører, kommuner og andre interesseorganisasjoner har allerede tatt til orde for offentlig-privat eller privat utbygging av høyhastighetslinjer til Sverige for å gjøre toget enda mer konkurransedyktig sammenlignet med fly.

Regjeringen har sagt at de vil legge fram en fjerntogstudie som vil se på blant annet forbindelsen mellom Oslo og Göteborg. Vi mener dette bør tas et skritt lenger. Vi vil be Jernbanedirektoratet om å lage en KVV for høyhastighetsbane som både skal foreslå mulige traseer og mulige måter å gjennomføre prosjektet på i samråd med private aktører og kommuner mellom Oslo og Göteborg som kan tjene på en slik bane. Prosjektet kan enten gjennomføres i offentlig regi, eller privat, eller i en kombinasjon.

Vi er også villige til å stille statlige lån til rådighet for et slikt prosjekt utenfor NTP, om det ender opp med at f.eks et privat konsortium kan ta ansvar for utbygging og drift av banen. MDG ønsker samtidig å knytte seg tettere til EUs Trans-European Network([TEN-T](#)) ved å gå inn i "Connecting Europe Facilities"(CEF) så raskt som mulig. CEF åpner for søknader om midler til utbygging av jernbaneprosjekter. Neste forhandlingsperiode til fremtidige EU-midler fra denne potten vil bli i 2028, og bygging av høyhastighetsbane vil være det første prosjektet vi ønsker å prioritere midler til her.

Tydelig dialog og utvikling av møteplasser med Sverige og Danmark vil være viktig for å sikre økt koordinering av tilbud og utbedringer, og bedre bruk av jernbanelinjene på begge sider av grensene. Involvering av berørte grensekommuner, næringsliv og aktører som Norsk-Svensk Handelskammer og Foreningen Norden vil også være viktig når større beslutninger rundt overnasjonale samferdselsprosjekter skal tas. Det er allerede opprettet et forum for statlige myndigheter, som vi ønsker å styrke og videreutvikle slik at satsingen på tog mellom Norge og Sverige kan øke i fremtiden.

Mer gods på bane er bra for klimaet og næringslivet

UTVIKLE, IKKE AVVIKLE GODSOVERFØRINGSMÅLET

Lave kostnader for å frakte gods på vei, lite forutsigbare støtteordninger for gods på tog og manglende kapasitet på tognettet har de siste tiårene gjort frakt av gods på jernbanenettet mindre konkurransedyktig og lite brukt. Selv om mengdene gods på bane har økt noe de siste årene er de siste tiårs utvikling uheldig i en tid hvor økt gods på bane vil være viktig for å avlaste veinettet, sikre lavere utslipp per tonn gods fraktet og sørge for mindre forurensning fra tungtransport på vei, særlig i tett befolkede områder.

Miljødirektoratet har tidligere anslått at godsoverføringsmålet vil kutte totalt nesten en halv million tonn CO2 mellom 2021 og 2030. I 2024 er mulighetene for dette lavere, men å overføre gods vil fortsatt ha betydelige klimaeffekter frem til 2030 og ikke minst sikre lavere utslipp fra transport i alle år etterpå.

Derfor haster det med å fremskynde godstiltak som kan gi mer forutsigbarhet, økt lønnsomhet og kortere reisetider for gods på bane i hele landet. "Godsoverføringsmålet" har vært et samlet mål på Stortinget som skulle sette rammene for en slik overgang, men målet har ikke blitt fulgt opp med konkrete tiltak. Tidligere NTP har lagt overføringsmålet om 30 prosent av gods fra vei over på bane og sjø innen 2030 til grunn. I forrige periode ble dette nedjustert til en "ambisjon" om å overføre 30% av gods fra strekninger på vei over 300 km. I regjeringens forslag til ny NTP avvikles godsoverføringsmålet helt.

Vi mener det vil være viktig å holde fast på et godsoverføringsmål i årene fremover og sikre at tiltak kommer på plass for å få gjennomført målet. Vi setter derfor mål om 30% godsoverføring fra vei til bane og sjø innen 2035. For å få til dette vil vi gjennomføre flere tiltak for å blant annet utbedre jernbanenettet, øke kapasiteten, fjerne flaskehalser og forbedre rammevilkårene for selskapene som frakter gods på det norske jernbanenettet.

EFFEKTPAKKE FOR GODS OG MER KAPASITET PÅ LINJENE

Effektpakker på jernbanenettet som skal bidra til en rekke mindre tiltak og utbedringer vil være viktig for å sikre bedre kapasitet og sømløs transport i hele landet. Vi etablerer en egen effektpakke på 2,5 milliarder for å gjennomføre enda flere større og små tiltak for å sikre bedre effekt av jernbanen i hele landet. Tiltak som kan inngå som del av en slik effektpakke kan innebære alt fra flere kryssingsspor, utbedring av svinger og tiltak for å forbedre effektivitet og kapasitet på godsterminaler.

Bedre bruk av nettet og flere funksjonelle linjer vil være viktig for å øke godsandelen i Norge. Vi går derfor inn for å elektrifisere større deler av jernbanenettet i Norge innen 2030 og med det sikre bedre rammevilkår for godsselskapene. Vi bevilger 9 milliarder mer enn regjeringen til å elektrifisere flere strekninger. Vi fullelektrifiserer Rørosbanen, Trønderbanen fra Trondheim og Steinkjer og delelektrifiserer Nordlandsbanen. Vi utreder også kostnadene for elektrifisering av Solørbanen alene om det er midler igjen etter disse prosjektene. Det er langt billigere å frakte gods på elektrisitet fremfor fossilt drivstoff. Elektrifisering vil dermed åpne opp en rekke nye muligheter for godstransport på nye linjer. Vårt langsiktige mål er fullelektrifisering av alle gjenstående linjer. Når disse blir elektrifiserte vil dette også skape økt mulighet for bruk av linjene som i dag har liten utnyttelsesgrad som følge av at elektriske tog ikke kan kjøre der. Det vil videre kunne bidra til å flytte mer gods og persontrafikk av veiene på disse strekningene.

Flere kryssingsspor til Fredrikstad vil sikre økt kapasitet i jernbanenettet på en viktig strekning mot Sverige og Gøteborg. Vi ønsker også å bygge flere kryssingsspor helt til svenskegrensen med en langsiktig ambisjon om dobbeltspor og bevilger 4 milliarder til flere kryssingsspor til dette i GrønNTP. I samarbeid med svenske myndigheter vil vi også arbeide for at kapasiteten samtidig bedres på svensk side til Gøteborg for å sikre en samlet strekning med økt kapasitet. Flere kryssingsspor til grensen vil kunne tredoble godskapasiteten på bane fra Gøteborg-Oslo og gjøre at dagens nivå på 3% økes til 9%. Om lag 50 prosent av gods transportert på vei til og fra Norge går på E6 over Svinesund - det utgjør 2400 lastebiler hver eneste dag. Tungtransporten på E6 må reduseres og vi vil ta initiativ til et langsiktig samarbeid med Sverige om en egen bærekraftig godspakke for strekningen Oslo-Gøteborg som kan fremme ytterligere tiltak for å få gods på denne strekningen over til sjø og bane.

Mer gods på bane mellom Oslo-Kristiansand-Stavanger er også en viktig ambisjon for oss. Vi gir 20 milliarder for å begynne å bygge "Genistreken" som kutter reisetiden Oslo-Kristiansand med 1 time, og som både gjør det mulig å frakte gods raskere samtidig som mer godstransport kan frigjøres på den gamle traseen av Sørlandsbanen som i dag brukes for tog fra Oslo til Stavanger.

Vår løsning for Grenlandsbanen - på folkemunne kalt "Genistreken" - gir mulighet for å bygge enkeltspor med kryssingsspor, og en dimensjonerende hastighet på 160 km/t. Ved en fremtidig potensiell opprettelse av "Jyllandskorridoren" hvor gods kan fraktes fra Norge til Hirtshals i Danmark og videre til Europa med tog kan denne økte kapasiteten for gods til Agder og Telemark gjøre det mulig med flere potensielle toglinjer som eksporterer gods til Østlandet og Vestlandet via havner på Sørlandet som har godsruiter til Hirtshals eller andre europeiske byer. I et beredskapsperspektiv kan en slik alternativ godsroute fra og til Europa også gi oss flere ben å stå på i en potensiell krisesituasjon hvor godstransport fra Sverige potensielt kan vanskeliggjøres.

Vi går også inn for flere kryssingsspor mellom Oslo og Trondheim ved å bevilge 1 milliard til dette. Kryssingssporene kan senke reisetiden mellom to av Norges største byer og øke mengden gods som kan fraktes og antall tog på banen. Ved å øke lengden på kryssingsspor fra 480 til 650 meter kan det også fraktes 37% mer gods på denne strekningen, og sammen

med dobbeltspor Åkersvika-Hamar oppnås det større mulighet for frakt av gods mellom disse to byene.

Vi vil bygge ut lengre kryssingsspor over hele landet som gjør det mulig for godstogene å frakte mer gods for hvert tog, og vil videre arbeide for å øke standardlengdene for kryssingsspor på våre viktigste strekninger slik at det ikke bygges ut for korte kryssingsspor i fremtiden. Gjennom effektpakken for gods på 2.5 milliarder vil det også kunne være mulig å forlenge en rekke kryssingsspor der dette er hensiktsmessig.

Oftotbanen er viktig for å sikre godstrafikk fra Sverige til sjøveien ved Narvik, men også for å avlaste godstrafikk på vei i Norge. Økt frakt av sjømat og transport av malm fra Sverige gjør at banen har kapasitetsutfordringer. Banen erstatter om lag 20 000 trailere mellom Oslo og Narvik i året. Vi bevilger 4 milliarder ekstra for å bygge flere kryssingsspor fra Narvik til svenskegrensen og for å få på plass tiltak for bedre beredskap. Vi har et langsiktig mål om å bygge dobbeltspor helt til grensen. Dobbeltspor mellom Oftotbanen er særlig aktuelt med tanke på den sikkerhetspolitiske situasjonen og viktigheten av å kunne flytte militært materiell i Nord-Norge til Sverige og Finland. Denne traseen kan samtidig være særlig eksponert for potensiell sabotasje slik vi har sett flere mulige eksempler på ved den svenske delen av banen. Å få en slik satsing til å fungere best mulig over tid er likevel avhengig av et samarbeid med Sverige som gjør at like store utbedringer av linjene mellom Narvik og Stockholm foregår på begge sider av grensen.

BEDRE RAMMEVILKÅR FOR GODSTRANSPORT

Rammevilkårene for å frakte gods på tog må også forbedres for å sikre langsiktighet og trygghet for bedriftene på jernbanen. De siste årene har aktører som Green Cargo trukket seg ut av Norge på grunn av manglende evne til å drive lønnsomt. Vi vil videreføre og forbedre den viktige Miljøstøtteordningen som øker konkurranseevnen til togselskapene. I dag er det kun årlige tildelinger for støtte som selskapene får klarhet i kun kort tid før oppstart av ny periode for hvert år. Dette skaper kortsiktighet og lite stabile rammer for drift, som gjør at færre selskaper vil drive i Norge. I Sverige gis det støtteordninger for femårsperioder, som gir langt bedre rammer for å drifte på en forutsigbar måte. Vi mener Norge har noe å lære av forutsigbarheten den svenske ordningen tilbyr og vil innføre lignende femårsperioder for Miljøstøtteordningen.

Støtten for hva gods-selskapene mottar for 1000 tonn per fraktete kilometer er også lavere enn i naboland som Sverige. Der mottar selskaper 86 kr som utgjør 26% av de samlede kostnadene for frakt av gods. Dette nivået er lavere i Norge, hvor selskapene mottar 44 kr, som utgjør 9% av kostnadene for frakt. Vi vil utrede effektene av å bevilge en høyere andel som i større grad likestiller konkurransevilkårene for Norge og Sverige.

Økte midler til vedlikehold vil sikre forutsigbarhet for de som frakter gods på bane, og forhindre farlig slitasje og i verste fall kollaps på strekninger, slik vi så ved Randklev bru. Slike hendelser bidrar til å svekke tilliten til jernbanen som fraktmetode for gods, og fører til at næringsaktører heller velger andre transportformer som godsfrakt på vei og sjø når viktige toglinjer ikke blir operasjonelle. Vi gir derfor en milliard mer enn regjeringens økning til vedlikehold, samtidig som vi styrker kravene til tilsyn og vedlikehold på norske jernbane.

Tettere samarbeid om utvikling av grensekryssende godstransport med våre naboland vil være viktig for å sikre godsoverføringsmålet og gode vilkår for godsselskapene. Mer gods som kan fraktes mellom Norden og Europa på bane vil ha en rekke positive virkninger både i Norge og andre land. Vi vil ha tettere dialog med samferdselsmyndighetene i andre land for å sikre stabile rammevilkår, koordinering av utbyggingsprosjekter på begge sider og god nok kapasitet på toglinjer som krysser nasjonale grenser.

Nord-Norge vil også få en større aktualitet i tiårene fremover, særlig knyttet opp til beredskap og forsvarsevne hvor rask og sikker godstransport er en nøkkelfaktor. Vi vil derfor etablere et forpliktende nordisk samarbeid om jernbaneutvikling nord for polarsirkelen med tanke på bærekraftig turisme, gods og beredskap.

TERMINALER

Effektive, tilgjengelige og godt plasserte terminaler trengs for å sikre god flyt i godstrafikken og nok kapasitet for lagring og omlasting av gods fra og til inn- og utland. Vi vil sørge for bedre effektivitet på Alnabruterminalen som vil være et nasjonalt viktig tiltak for godstransporten når terminalen håndterer store mengder gods som skal videre til andre steder i landet. Vi sier samtidig nei til ny terminal på Vestby da dette vil føre til nedbygging av natur og matjord samtidig som området terminalen vil ligge på et lite hensiktsmessig område som er mindre koblet på kollektivnettet og som vil føre til økt geografisk spredning og tap av natur. Ved å videreutvikle en allerede etablert terminal på Alnabru i Oslo mener vi at balansen mellom godshåndtering og natur ivaretas på en bedre måte. En terminal i Vestby vil føre til unødvendig spredning og skape to terminaler på Østlandet med relativt kort avstand.

Vi vil også bruke Alnabru som en hub for testing av ny teknologi som kan sikre bedre utnyttelse av arealene som er der, og til mer effektiv bruk. Ved bedre bruk av nye kraner har effektiviteten allerede økt med flere prosent, og vi vil fortsette å investere i en fremtidsrettet terminal gjennom vår effektpakke for gods på 2,5 milliarder.

For oss er det viktig å bruke og effektivisere godsterminalene vi har så langt det lar seg gjøre, utover i særskilte tilfeller hvor godsterminaler har gammeldagse og utdaterte plasseringer, og hvor plassering vil være til stor hinder for videre byutvikling i sentrale byområder. Derfor går vi inn for å flytte godsterminalen ut av Trondheim sentrum og til Heggstadmoen. Ringvirkningene for hele byen vil bli store med frigjøring av arealer langs sjøen til næring, bolig og rekreasjon, uten at det vil føre til store naturtap ved flytting av terminal.

I de fleste tilfeller vil flytting av terminaler kunne medføre unødvendig spredning, mindre effektiv påkobling til gods på vei og til sjøveien gjennom havner. I de tilfeller hvor nye terminaler bygges må arealnøytralitet som prinsipp legges til grunn ved eventuell tap av natur. Førsteprioritet må alltid være å bygge terminaler på allerede nedbygde områder som kan utnyttes til dette - slik som dårlig utnyttede eller nedlagte industriområder.

En oversiktlig jernbanestruktur

Vi vil reversere oppsplittingen av planlegging, bygging, materiell og vedlikehold for norsk jernbane. Solberg-regjeringens jernbanereform har ført til uklarhet i rolle- og ansvarsfordeling i jernbanen, og til at fagmiljøer har blitt brutt opp og svekket. Ikke minst har samkjøringen av strategier og planer for en rekke ulike selskaper ikke vært til stede i stor nok grad, som har ført til manglende koordinering på viktige områder. I 2022 hadde staten 25 ulike foretak, etater og selskaper, uten at dette på noen måte har ført til en mer effektiv jernbanesektor.

Det er på tide å gå tilbake til en mer oversiktlig struktur og ansvarsfordeling ved å redusere antallet selskaper og samle fagmiljøer. Støre-regjeringen har de siste årene gitt positive signaler for å reversere den feilslåtte jernbanereformen. [Likevel har dagens regjering siden 2021 kun innlemmet Spordrift inn i Bane NOR](#), og lite har skjedd siden samferdselsminister Nygård [mottok en rapport om organisatoriske utfordringer med dagens struktur i august 2023](#).

Konkurransetsettingen av togdriften som Solberg-regjeringen gjennomførte har heller ikke ført til et nevneverdig bedre tilbud for reisende. Vi vil evaluere denne etter hvert som kontraktene går ut med de forskjellige selskapene med mulig mål om å samle togtilbudet i et statlig selskap. Ett selskap kan gi økt forutsigbarhet til reisende, og til utvikling av nye ruter når planleggingen kan sees under ett, fremfor fra ståstedet til flere selskaper som ikke er sikre på hvilke ruter de vil drifte i fremtiden. Færre selskaper vil også kunne gi et mer oversiktlig og helhetlig togtilbud for de reisende, i tillegg til stordriftsfordeler og mer effektiv drift av jernbanen. Samme billettsystemer og rutetabeller er andre fordeler ved en slik løsning. Likevel er det viktig at få selskaper ikke fører til mangel på innovasjon og et monopol som ikke kommer kundene til gode.

Et jernbanesystem som sikrer beredskap

Jernbanen er en nøkkelbrikke for å sikre samfunnet beredskap i møte med alt fra konflikter til naturkatastrofer. Evnen til å sikre trygg transport mellom ulike landsdeler og forflytting av tyngre materiell er viktig både i fredstid og i konfliktsituasjoner. Men jernbanen må selvsagt rustes for bedre beredskap om den skal kunne tilby samfunnet sikkerhet og forutsigbarhet i årene som kommer.

Flere hendelser de siste årene har vist at beredskapen i jernbanesektoren skorter på flere punkter. Kollapsen av Randklev bru på Dovrebanen, [togstansen i Romeriksporten](#) uten tilstrekkelig evakueringsmuligheter i flere timer for reisende, risiko for [sabotasje rettet mot jernbanenettet](#) og flere avsporinger på viktige strekninger som Bergensbanen gjør det tydelig at det er behov en sterkere satsing på beredskap.

MDG vil arbeide for bedre beredskap i jernbanesektoren, og vil styrke Jernbanetilsynets ressurser i årene fremover. I alternativt statsbudsjett for 2024 bevilget vi 10 millioner til Jernbanetilsynet for å styrke beredskapen og kontrollen av jernbanebruer og øvrig infrastruktur. Vi vil også utrede behovet for strengere krav for tilsyn og vedlikehold av jernbaneinfrastruktur. Ved kollapsen av Randklev bru var det kun en anbefaling å

undervannssjekk broen noen år før broen kollapset under ekstremværet sommeren 2023, men ikke et krav. Dette viser viktigheten av å se på et strengere regelverk for vedlikehold og inspeksjoner av jernbanelinjer.

Beredskap handler om mer enn kun økning i overføring av penger. Det handler om riktige veivalg som bruk av teknologi, valg av riktige materialer og å vektlegge beredskap ved anskaffelser og innkjøp. MDG vil derfor stille krav til beredskap og vektlegge dette ved alle innkjøp og anskaffelser hvor beredskap er relevant.

Den økende digitalisering av jernbanen kan sikre bedre effektivitet og beredskap, men også åpne for nye sårbarheter. Angrep eller sabotasje mot digital infrastruktur kan få store negative konsekvenser om vi ikke har forberedt oss med god forebygging og tilstrekkelige sikkerhetsmekanismer. Derfor vil MDG blant annet sikre at regelverket for offentlige innkjøp og anskaffelser i jernbanesektoren innfører et forbud mot å bruke entreprenører og minimere bruk av deler og teknologi fra stater som Kina, og andre stater med tydelige sikkerhetspolitiske motsetninger til norske interesser. Vi mener det på sikt vil være klokere å heller investere mer penger i de tilfeller hvor dette kreves for å velge løsninger fra leverandører som vil gi oss trygghet på sikt og ikke sette oss i økt risiko ved en konfliktsituasjon. Det er også viktig at samme digitale systemer på jernbanen evner å [fungere desentralisert](#) selv om det skulle skje feil noen steder, slik at ikke hele banen slås ut som følge av feil ett eller flere steder.

En sterkere og mer effektiv kobling til naboland som Sverige vil også bidra til bedre beredskap når det gjelder flytting av tropper og militært materiell. Inntreden av Sverige og Finland i NATO gir nye sikkerhetspolitiske muligheter og vil kunne gi oss bedre beredskap, men infrastrukturen ligger til rette for dette. Økt satsing på traseer som Ofotbanen og på strekningene mellom de største byene lenge sør i landet er viktig for å kunne bidra til en bedre jernbaneberedskap i samråd med Sverige.

I årene som kommer vil det være viktig å sikre at Norge kan reparere og vedlikeholde eget jernbane- og togmateriell. Konflikter kan gjøre import av varer og arbeidskraft vanskeligere, og dermed gjøre det vanskeligere å drifte jernbanen. Derfor vil vi beholde kompetansen og arbeidskraften for vedlikehold og reparasjon av jernbane- og togmateriell her i Norge gjennom å sikre at statseide Mantena får kontraktene innenfor vedlikehold og reparasjon av norsk togmateriell. Regjeringen har nylig tillatt Vy å inngå kontrakt med sveitsiske Stadler, som kan føre til oppsplitting av fagmiljøene og at ansvaret for beredskap legges i hendene på utenlandske selskaper. En risiko er også at reparasjon av materiell flyttes ut av Norge. Denne avgjørelsen har flere fagmiljøer og Forsvaret ropt varsko om da det kan svekke Norges evne til å ta vare på vår egen jernbane i kritiske sikkerhetssituasjoner. MDG vil arbeide for å reversere avgjørelsen ved å kjøpe seg ut av denne kontrakten, og overføre ansvaret for vedlikehold av Vys materiell og annet jernbanemateriell til Mantena.

Tunneller kan gi kortere reisetid, og flere steder mindre naturinngrep. Likevel kan eldre og lengre tunneler utgjøre en stor sikkerhetsrisiko om rømningsmulighetene ikke er gode nok i et nødstilfelle. Vi vil be Jernbanetilsynet gjennomgå eldre lengre tunneler for å sikre at evakueringsmuligheter i nødstilfeller er tilstrekkelig opp mot dagens krav for ny

infrastruktur. Der det er behov for midler til å sikre livsviktige rømningsmuligheter vil vi prioritere dette gjennom våre økte bevilgninger til vedlikehold og fornyelse av jernbanen.

Andre togsatsinger

BEDRE NETTDEKNING

God nettdækning er viktig for at det skal være attraktivt å reise med tog, og for at de reisende skal ha mulighet til å kunne jobbe på toget. Det er også god samfunnsøkonomisk nytte i å investere i bedre nettdækning. Dekningen er i dag dårlig på mange strekninger, særlig i tunnelene. Vi ønsker å legge penger på bordet gjennom vår ekstrabevilgning for vedlikehold og fornying av jernbanen til å sikre bedre nettdækning på flere strekninger.

TAXFREE PÅ GRENSEKRYSSENDE TOG

MDG vil gjøre det langt mer attraktivt å ta toget til utlandet, og taxfree er et av virkemidlene vi vil innføre! I dag er taxfreeordningen forbeholdt flyreisende til utlandet. Vi vil snu opp ned på det som i dag er premiering av reisende som bruker en av de mest forurensende transportmetodene til å premiere de som velger å ta det mest miljøvennlige alternativet, toget.

Taxfree-ordningen vil bli tilgjengelig på togstrekningene fra Trondheim-Stockholm, Oslo-Stockholm, Oslo-Gøteborg, og det vil også kunne opprettes egne taxfreebutikker forbeholdt reisende på disse strekningene på stasjonene i Oslo og Trondheim. Vi ønsker også å innføre taxfree på fremtidige direktetog til byer som København og Berlin, som MDG ønsker å realisere. Økte inntekter som togselskapene kan få fra økt salg av taxfree-varer vil kunne bidra til finansiering av togtilbudet, men den økonomiske virkningen inntektene vil kunne ha er ikke så langt kartlagt.

FÆRRE PÅKJØRSLER AV MENNESKER OG DYR

Norge har mange lange jernbanestrekninger, og påkjørsler av dyr og mennesker vil kunne forekomme på linjer som det vil være vanskelig å få kontinuerlig full oversikt over. I 2022-2023 døde 621 ville dyr som elg, rådyr og hjort fra påkjørsler fra tog på norsk jernbane. Utover disse hendelsene forekommer også påkjørsler av husdyr i blant, som kan ha negative effekter for beitenæringen. Vi mener det kan gjøres mer for å forebygge ulykker og dødsfall, selv om det aldri vil være mulig å forebygge dette helt.

Vi gir derfor mer penger til innhegning for beitende husdyr, både som et konfliktdempende tiltak i møte med rovdyr, men også for å sikre at dyr ikke beveger seg inn i områder med trafikk. Vi har tidligere gitt større beløp til slike sikringstiltak i alternative budsjetter, og vil fortsette å fokusere på slike konfliktdempende tiltak som også kan forebygge at dyrepåkjørsler skjer i fremtiden.

Vi mener også at det må opprettes flere trygge overganger for syklende, gående og bilister, slik at ulykker forebygges. Helst underganger eller broer, men også bedre skilting og varsling der trafikanter må bevege seg rett over jernbanespor. Gjennom økte midler til vedlikehold og fornying av jernbanen kan det også sikres flere trygge viltoverganger for å dempe konflikten mellom dyr og jernbane.



Et trygt veinett som binder landet sammen

Et godt utbygd veinett har gjort det mulig å bo i de fleste deler av landet. Bilen gjør det enklere for familier i distriktene å få hverdagen til å gå i hop, og for næringslivet blir det mulig å frakte varer og tjenester ut til kundene. Derfor må vi sikre trygge veier og ta bedre vare på de vi har slik at vi kan binde landet sammen. Vi vil vri innsatsen bort fra påkostede motorveiprosjekter og heller styrke innsatsen for å sikre riks- og fylkesveiene mot ras og skred, og øke trafiksikkerheten. I stedet for å bevilge titalls milliarder til enkeltprosjekter som oftest kommer storbyene til gode, vrir vi heller midlene mot tiltak som forbedrer veinettet i hele landet. Samtidig gjør vi kollektiv, sykkel og gange mer tilgjengelig for de som har mulighet til det.

Våre viktigste satsinger

Satsing - utover Regjeringens forslag	Kostnad / besparelse
Mer penger til vedlikehold av fylkesveiene	10,5 milliarder
Skrinlegger og nedskalerer motorveiprosjekter for å frigjøre midler til	- 90,1 mrd

kollektiv sykkel og gange og vedlikehold av riksveier	
Arealnøytral veiutbygging	50 millioner
Avvikler ny Hammersborgtunnel	- 3 milliarder
5 milliarder til forbedring og vedlikehold av riksveier	5 milliarder
Styrker trygge skoleveier	1 milliard
Fossilfrie anleggsplasser fra 2025, utslippsfrie fra 2030	200 millioner
Flere døgnhvileplasser med lading for å elektrifisere tungtransporten	2,4 milliarder
Subsidiering av ekspressbusser på distanser der det ikke finnes togforbindelser	250 millioner
Vi innfører "Bom-for-miljø" ved nye veiprosjekter og øker bompengene med 25%, som går til kollektiv-, sykkel-, og vedlikeholdstiltak i hele landet	- 3,9 milliarder
Gjenoppretter elbilfordeler	-

Tryggere veier, ikke flere motorveier

Trygge veier er en forutsetning for å sikre folk og næringsliv i alle deler av landet. De Grønne vil ta bedre vare på de veiene vi har framfor å bygge nye, kostbare motorveier slik både forrige og nåværende regjering har gjort.

Tiden for store motorveiutbygginger er forbi. Det er det flere grunner til. For det første har Norge forpliktet seg til å redusere klimagassutslippene med 55% innen 2030 gjennom Paris-avtalen fra 2015, og til å stanse inngrepene i norsk natur gjennom Montreal-avtalen. Ifølge [Transportøkonomisk Institutt](#) har veiutbygging ført til mer trafikk og ikke mindre kø, slik at man er like langt. Man løser altså ikke køproblemene ved å bygge mer vei, og man forverrer klima- og naturkrisen. Med dagens politikk [ligger vi an til å øke biltrafikken med 20%](#), ifølge TØI. Det er blant annet et resultat av politikken hvor store veiprosjekter prioriteres i og rundt byene, slik at det blir vanskeligere å gjennomføre tiltak for kollektiv, sykkel og gange.

I tillegg spiller endrede reisemønster inn. Dagens planer for utbygging er utdaterte, og ble lagt før vi hadde en global pandemi. Økt bruk av hjemmekontor og mer fleksible arbeidstider kan føre til en bedre flyt i trafikkavviklingen og at det ikke er behov for den ekstra

kapasiteten til å ta unna toppene i rushtrafikken på morgen og ettermiddagen. Vi ser at trenden med hjemmekontor har kommet for å bli, og ifølge [SSB](#) gjaldt dette 44% av arbeidstakerne i 2022. Nå er det blitt mulig å starte dagen med et digitalt møte hjemme og så reise inn på kontoret klokken ti. I stedet for å bygge oss ut av køproblemerkene, bør vi stimulere til at trafikken fordeler seg jevnere utover døgnet slik at ikke alle trenger å reise samtidig - slik trendene allerede peker mot. Det kan ikke være slik at vi skal dimensjonere veiene våre for å unngå kø for hyttetrafikken ut av byene på fredager.

Vi synes det er positivt at regjeringen har valgt å droppe veiprosjektene Hordfast, Møreaksen og byggetrinn 2 av E18 Vestkorridoren, selv om vi mener de burde vært helt skrotet og ikke plassert i et venterom kalt "Utviklingsportefølje". Dette er veiprosjekter som ville lagt beslag på enorme summer, og gått på bekostning av nødvendig utbedring av riks- og fylkesveier i hele landet.

Det er også positivt at regjeringen vil nedskalere prosjektene E6 Åsen - Steinkjer og E6 Øyer - Otta i forhold til hva som var opprinnelig planlagt, og gjenbruke mer av dagens vei. ["Valdresmodellen"](#) med vektlegging på gjenbruk av vei bør være et førende prinsipp for alle framtidige statlige veiprosjekter. Det springer ut fra veiprosjektet E16 gjennom Valdres hvor det ble vektlagt gjenbruk og minst mulig nye inngrep for å forbedre den eksisterende veien.

Likevel har regjeringen valgt å gå videre med en rekke kapasitetsutvidende motorveier som MDG er motstander av. Det gjelder for eksempel utbygging av E18 Retvet-Vinterbro, E6 Roterud-Øyer som går gjennom Lågendeltaet og E16 fra Skaret-Hønefoss. Dette er prosjekter som øker utslipp og som legger beslag på store arealer og natur, og som MDG ønsker å stanse. Samlet sett ønsker vi å kutte riksveiprosjekter for 93 milliarder kroner sammenlignet med regjeringens forslag.

Milliardene vi sparer inkluderer også ny motorvei gjennom Hammersborgtunnelen på Ring 1 i Oslo. Prosjektet er ikke en offisiell del av NTP, da det er tilknyttet nytt regjeringskvartal som offisielt ligger under Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet. Kostnaden for dette prosjektet er på 3,6 milliarder per 2024, og Oslo kommune har i flere år vært motstander av det. Prosjektet er totalt unødvendig, går mot nullvekstmålet og legger beslag på flere milliarder som kunne gått til bedre prosjekter. Vi behandler prosjektet på lik linje med andre samferdselsprosjekter i vår NTP, avvikler det og setter av 600 millioner for å komme oss ut av inngåtte kontrakter. Vi bevilger de resterende pengene til andre kollektivtiltak i Oslo som heller kommer byen til gode.

Veiprosjektene i GrønNTP

Navn	Kostnad (mrd)	Ansvarlig	Første seksårseperiode	Vår vurdering
E6 Moelv-Øyer	16,3	Nye Veier	Ja	Skrinlegges
E39 Skaret - Hønefoss	13,9	Nye Veier	Ja	Skrinlegges
E6 Ulsberg - Melhus	19,2	Nye Veier	Ja	Skrinlegges

E18 Arendal - Grimstad	8,6	Nye Veier		Skrinlegges
E18 Tvedestrand - Bamble	15,3	Nye Veier	Ja	Skrinlegges
E16 Kongsvinger - E6	12,5	Nye Veier		Skrinlegges
E39 Lyngdal - Ålgård	40	Nye Veier	Ja	Skrinlegges
E39 Mandal - Lyngdal	9,3	Nye Veier		Skrinlegges
E18 Ytre Ringvei	6,6	Nye Veier		Skrinlegges
Rv 4 Hunndalen - Mjøsbrua	4,8	Nye Veier		Skrinlegges
Rv 26 Hamar - Løten	1,6	Nye Veier		Skrinlegges
E18 Retvet - Vinterbro	5,7	Statens Vegvesen		Skrinlegges
E6 Øyer - Otta	5	Nye Veier		Skrinlegges
E134 Saggrenda - Elgsjø	1,7	Statens Vegvesen		Skrinlegges
Rv. 22 Glommakryssing	1,7	Statens Vegvesen	Ja	Skrinlegges
E39 Bjerkeset - Astad	1,2	Statens Vegvesen	Ja	Skrinlegges
E39 Smiene - Harestad	2	Statens Vegvesen		Skrinlegges
E39 Figgjo - Ålgård	1,4	Statens Vegvesen		Skrinlegges
Rv. 4 Grua - Roa	1,4	Statens Vegvesen		Nedskaleres
E6 Åsen - Steinkjer	12,1	Nye Veier	Ja	Nedskaleres
Fellesprosjektet Arna - Stanghelle (vei)	14,1	Statens Vegvesen	Ja	Nedskaleres
E39 Ringveg øst, Vågsbotn–Klauvaneset	5,4	Statens Vegvesen		Nedskaleres
E6 Selli - Asp	0,8	Nye Veier	Ja	OK
E6/E136 Otta–Dombås–Vestnes	4,7	Nye Veier	Ja	OK
Rv. 13 Skare–Sogndal	3,7	Nye Veier	Ja	OK
E134 Dagslett - E18, Vikar	2,5	Statens Vegvesen		OK

E39 Nymoen - Eggemoen	1,3	Statens Vegvesen		OK
Rv. 291 Holmenbrua	1,3	Statens Vegvesen		OK
Rv. 7 Ørgenvika–Kittilsvik	0,7	Statens Vegvesen	Ja	OK
Rv. 94 Saragammen–Rypefjord	1,1	Statens Vegvesen	Ja	OK
E45 Kløfta	1,7	Statens Vegvesen	Ja	OK
E6 Høybukta–Hesseng inkl. Langfjordstrømmen bru	1,5	Statens Vegvesen		Ok
E39 Volda - Furene	1,5	Statens Vegvesen		OK
E10 Nappstraumen–Å	1,5	Statens Vegvesen		OK
E6 Sørrelva–Borkamo	1,4	Statens Vegvesen		OK
E6 Sommerset–Mørsvikbotn	6,9	Statens Vegvesen		OK
E6 Ulvsvågskaret	1,9	Statens Vegvesen		OK
E6 Nordkjosbotn–Hatteng	1,6	Statens Vegvesen		OK
E6 Olderdalen–Langslett	1,6	Statens Vegvesen	Ja	OK
E8 Flyplasstunnelen	1,1	Statens Vegvesen		OK
E16 Hylland - Slæn	2,5	Statens Vegvesen		OK
E39 Klakegg–Byrkjelo	2	Statens Vegvesen		OK
E39 Storehaugen–Førde	3	Statens Vegvesen	Ja	OK
Rv. 5 Erdal–Naustdal	3,4	Statens Vegvesen		OK
E134 Bakka–Mo	2,4	Statens Vegvesen		OK

Rv. 15 Strynefjell	5,9	Statens Vegvesen		OK
Rv. 19 Moss	0,1	Statens vegvesen		Tas inn i GrønNTP

Nedskalerte prosjekter

Enkelte store veiprosjekter kan det være riktig å gjennomføre av hensyn til trafiksikkerhet på særlig farlige strekninger, men også i nedskalerte og rimeligere versjoner der dette er mulig. Andre steder gir dagens veiløsninger store, lokale miljøproblemer som det vil være viktig å ta tak i for den kommende perioden.

RIKSVEI 19 I MOSS

Et eksempel på det er Riksvei 19 gjennom Moss, som gir stor gjennomgangstrafikk på grunn av fergesambandet mellom Moss og Horten. Det er viktig for en god byutvikling i Moss at man får ledet denne trafikken bort fra sentrum og under bakken i tunnel. I Regjeringens forslag til NTP ligger Riksvei 19 i Utviklingsporteføljen, som mangler finansiering i planperioden. Dette betyr at det ikke er satt av penger verken til planlegging eller gjennomføring de neste tolv årene.

MDG støtter en nedskalert Rv19 som ikke øker veikapasiteten, og som kombineres med god tilrettelegging for myke trafikanter, satsing på kollektivtrafikken og ny Kanalbru. Vi mener dette bør være en del av bompengefinansiert bypakke og et spleiselag mellom kommune, fylke og stat. Vi setter av penger til videre planlegging slik at dette ikke stopper opp, og vil arbeide for at det kan igangsettes forhandlinger om en bypakke gitt at det er lokal tilslutning for bruk av bomper. Vi ønsker å komme i gang med videre planlegging og setter av 100 millioner til dette.

RIKSVEI 4 GRUA-ROA

Regjeringen ønsker å utvide fra dagens to felt til fire fordi de mener veien ikke har tilfredsstillende standard. MDG nedskalere prosjektet slik at det kun blir utvidelse de få kilometerne veien går sammen med E16 mellom Roa og avkjøringen til Nannestad - og som i praksis ikke er en utvidelse av kapasiteten. Det vil være positivt for lokalmiljøet i Roa, ettersom man får tilrettelagt for en bedre utvikling av sentrumskvalitetene på Roa. Videre utvidelse mellom Grua og Nittedal må stanses for å sikre at kollektivtransport blir mer konkurransedyktig i forhold til vei. Vi vil styrke togtilbudet på Gjøvikbanen og få plass persontransport på Randsfjordbanen fra Hokksund-Hønefoss-Roa. Dette må ses i sammenheng med at vi på sikt ønsker en ny trasé for Ringeriksbanen via Roa og Nittedal.

EUROPAVEI 6 ÅSEN-STEINKJER

Dette er en utbygging der Regjeringen ønsker å nedskalere prosjektet, slik at en mindre del av strekningen vil gå 110 km/t, utvidelse til fire felt begrenses og det blir mer gjenbruk av eksisterende vei. Dette vil føre til mindre tap av matjord og natur, som er positivt. Men vi mener fortsatt det er problematisk at regjeringen velger å oppgradere til firefelt på deler av

strekningen. Vi ønsker å nedskalere prosjektet til å fokusere på å bedre trafikksikkerheten på de mest utsatte stedene, med bruk av 2/3 felt og midtdeler som vil sørge for effektiv transport uten store utslipp og unødvendig naturtap. Dette sparer vi inn rundt 6 milliarder på.

E39 RINGVEG ØST VÅGSBOTN-KLAUVANESET

Prosjektet øker trafikken inn til Bergen og legger opp til byspredning, og går dermed imot målet om å redusere personbiltrafikken inn til de store byene. Det er trafikksikkerhetsmessige utfordringer på veistrekningen med dårlig framkommelighet for utrykningskjøretøy, men dette kan løses på andre måter enn å bygge firefelts motorvei. Vi nedskalerer derfor prosjektet og prioriterer utbedringer for å bedre trafikksikkerhet på strekningen uten å øke kapasiteten.

FELLESPROSJEKTET ARNA-STANGHELLE

Veistrekningen Arna-Stangelle er svært rasutsatt og en farlig vei, og vi støtter at den utbedres og ses i sammenheng med utbygging av dobbeltspor for jernbane til Stanghelle. Vi tar imidlertid ut parsellen mellom Arna og Trengereid som øker veikapasiteten og som ikke er nødvendig for å øke trafikksikkerheten. Dette gir en besparelse på rundt fem milliarder kroner.

BOMPENGER OG BOM-FOR-MILJØ

Regjeringen vil kreve inn 100 milliarder i bompenger fram mot 2036 som følge av store investeringer i nye motorveier, bruer og tunneler. Noe av dette er igangsatte prosjekter som det fortsatt kreves inn bompenger for, men mesteparten kommer fra nye prosjekter i NTP. De Grønne sier nei til nye kapasitetsøkende motorveier og fjordkryssinger, og sparer dermed bilistene for en betydelig regning i årene som kommer. Samtidig dropper vi tilskuddet for å redusere bompenger på 7,8 milliarder som er lagt inn i Regjeringens NTP. Til sammen tar vi inn rundt 27 milliarder i bompenger fra nye prosjekter, i motsetning til regjeringen som vil kreve inn nesten 70 milliarder fra nye prosjekter. Vi sparer dermed bilistene for over 40 milliarder kroner.

I byvekstavtalene og bymiljøpakkene finansierer bompengene tiltak for å få flere til å reise kollektivt, sykle og gå. Utenfor byene brukes bompenger kun for å finansiere utbygging av veiprosjektene fram til de er nedbetalt, og det mangler ofte midler i slunkne kommune- og fylkeskasser for å prioritere de myke trafikantene. Samtidig er både kommunale og fylkesveier mange steder i svært dårlig forfatning, og med et økende etterslep på vedlikehold.

Dette vil vi endre på, og vi øker derfor bompengene på nye veiprosjekter med 25% gjennom ordningen "bom-for-miljø" hvor denne andelen skal gå til vedlikehold av veier og tiltak for syklende og gående utenfor byene. Vi henter inn fire milliarder ekstra til dette. Midlene vil gjøre hverdagen tryggere og bedre for myke trafikanter og kollektivreisende i det samme nærområdet som veien bygges, og de vil brukes til å sikre bedre standard på eldre distriktsveier i samme region som folk er helt avhengige av. Vi mener også at bompengene i byene bør økes for å få ned trafikken og finansiere flere tiltak for de som går og sykler, men dette må skje innenfor rammen av de inngåtte byvekstavtalene og bymiljøpakkene som er fremforhandlet med lokale myndigheter.

Satsing på trafiksikkerhet, skredsikring, drift og vedlikehold

De Grønne synes det er positivt at regjeringen prioriterer å ta vare på de veiene vi har i større grad enn i tidligere transportplaner og at de kutter i flere store investeringer og gir mer til drift og vedlikehold av veinettet. Likevel mener vi regjeringen bør kutte flere større unødvendige veiprojekter og flytte midler herfra til veivedlikehold i hele landet.

Når det gjelder fylkesveier setter regjeringen av 65 milliarder totalt, hvorav 13,8 milliarder går til ras- og skredsikring. 16 milliarder går til frie midler til fylkeskommunene, som de kan bruke der de mener behovet er størst. Regjeringen øker bevilgningene til fylkesveier med rundt en milliard i året sammenlignet med budsjettet for 2024.

[Ifølge NAF er behovet](#) for vedlikehold og drift av fylkesveinettet 100 milliarder. Både NAF og Kommunenes Sentralforbund har vært tydelige på at bevilgningene i NTP er langt fra tilstrekkelig for å møte behovet. Jo lenger norske politikere utsetter å ta igjen mer av etterslepet, jo dyrere blir det å utbedre - og jo verre vil konsekvensene kunne bli for de som ferdes på norske veier.

MDG ønsker derfor å flytte flere milliarder fra nyinvesteringer i riksveiprojekter til utbedring av fylkesveinettet for å ta igjen mer av vedlikeholdsetterslepet. Vi bevilger nesten 900 millioner ekstra i året, til sammen 10,5 milliarder mer enn regjeringen i løpet av planperioden til bedring av fylkesveiene gjennom fornying, vedlikehold og ras- og skredsikring. I tillegg legger vi opp til en kraftig trafikkreduksjon i storbyene og flytting av mer gods på bane og sjø, som samlet sett reduserer slitasjen på veiene og dermed senker behovet for fremtidig vedlikehold noe. Ved å begrense bygging av nye veier gjør vi også at det fremtidige vedlikeholdsbehovet minskes, slik at vi i større grad kan ta vare på veiene vi har i årene fremover.

Selv om vi ikke ønsker å bruke store milliardsummer på å bygge nye fire-feltsmotorveier er det likevel slik at noen av disse prosjektene ville gitt mer trafiksikre løsninger og mindre rasutsatte strekninger enn dagens veier. Derfor setter vi av en pott på fem milliarder ekstra til sikring og fornying av riksveiene, hvor vi prioriterer de veistrekningene som de nye firefeltsveiene ville erstattet. Det skal brukes til tiltak som flere midtdelere og sikring mot ras og flom, bredere veiskuldre og bedre vedlikehold. Dermed øker vi tryggheten på veinettet raskere enn ved å bygge nytt, samtidig som vi tar ned behovet for nye veiprojekter i fremtiden.

Foruten satsingene våre i NTP styrker vi NVEs arbeid med flom- og skredforebygging betydelig i våre alternative statsbudsjetter, som også har stor betydning for veinettet. For 2024 var økningen på 400 mill. kr utover regjeringens budsjett.

En klokere vei til nullvisjonsmålet

Nullvisjonen er et viktig langsiktig mål som skal legge rammene for en klok utvikling av transportsektoren der trafiksikkerhet vektlegges i all planlegging av infrastruktur i Norge. Vi støtter helhjertet opp under visjonen og lanserer i GrønNTP en klokere vei for å nå målsetningene raskere.

Hovedgrepet vi gjør for å nå målet raskere er å flytte større midler fra unødvendig utbygging av nye motorveiprosjekter til grunnleggende sikkerhetstiltak for all eksisterende infrastruktur i hele landet, både for bilister, gående og syklende. En av de største sikkerhetsutfordringene i dag er dårlig veistandard og et massivt etterslep på vei som fører til farlige situasjoner hver eneste dag. Utbedringer av veiene vi har gjennom opprettelse av flere midtdele, ras- og skredsikringstiltak og tetting av hull i veibanen vil være viktig for å forebygge ulykker og skader i trafikken i årene fremover. Ved å bruke pengene mer kostnadseffektivt kan vi oppnå mer for trafiksikkerheten, og spre bruken av midlene jevnere utover hele landet enn å bruke store summer på enkeltstrekninger.

I dag er det farlig å bevege seg som gående og på sykkel mange steder i landet, på grunn av dårlig tilrettelegging. Derfor må vi prioritere økte midler til trygghetstiltak for gående og syklist for å nå nullvisjonen. Mer penger til utforming av separat og trygg infrastruktur for gående og syklende i årene fremover vil derfor være viktig for å forebygge uhell mellom bilister og myke trafikanter, og for å sikre at mest mulig infrastruktur blir separat. Flere trygge overganger, sykkelfelt, fortau og annen infrastruktur som gjør at gående og syklende kan bevege seg tryggere ved bilveier må også på plass der det ikke er mulig å opprette helt adskilte veier.

Sammenlignet med fremkomstmidler som buss og tog er også bilkjøring en langt mer skadeutsatt transportmetode. Ved å redusere biltrafikken bidrar vi også til å få ned antall ulykker som rammer bilister, gående og syklende, og gjør det lettere å nå nullvisjonen.

[Forskning fra Victoria Transport Policy Institute](#) viser blant annet at en bilist har 60 ganger større sjanse for å dø i trafikken enn en som bruker bussen, 30 ganger større sjanse for å dø enn en trafikant som tar t-bane og 20 ganger større sjanse for å dø enn en person som tar toget. Der det ikke er mulig å flytte flere bilreiser over til annen transport som følge av geografiske utfordringer vil det særlig være viktig å satse på trafiksikkerhetstiltak for bilister slik at de som ikke har andre alternativ kan ferdes tryggest mulig i trafikken.

Tett regulering av ny teknologi i biler og strengere håndhevelse av trafikkregelverk vil også bli viktigere i årene fremover. Vi vet at bruk av mobil og fokus på skjermer i nye biler kan medføre mindre konsentrasjon på veien, og vil derfor arbeide opp mot EU for strengere krav overfor billeverandører knyttet til hvordan slik teknologi utformes. Vi vil evaluere dagens bøtenivå for ulovlig bruk av mobil eller annen skjerm i bilen under kjøring som fjerner fokus fra veien, for å se om det gir god nok preventiv effekt.

Vi ønsker også å gå inn for å knytte slike bøter opp til inntekt, slik at bøtelegging for trafikkovertrедelser vil virke avskrekkende for de med høyest inntekt. Ved økte bevilgninger til politiet i årene fremover må særlig øremerking av flere midler til UP vurderes. [Tall fra 2018](#) viser blant annet at 6 av 10 foreldre bruker mobilen i bilen uten handsfree.

Inntreden av autonom transport har flere steder vist seg å ikke være testet ut godt nok på forhånd, som har skapt flere ulykker med dødelig utfall. Vi vil stille strenge krav til eventuell bruk av autonom transport på veiene, og vil praktisere et føre-var prinsipp som skal sette

rettighetene og sikkerhet til bilister, gående og syklende foran utvikling av autonom transport der dette kan utgjøre en fare for andre trafikanter.

I GrønNTP gir vi nesten 10 milliarder mer enn regjeringen til tiltak som trygge skoleveier og mer penger til forbedring av veiene vi allerede har. Ved å fortsette slike prioriteringer i tiårene fremover mener vi at det samlet kan oppnås effekter for trafikksikkerhet i hele landet og at vi dermed kan komme oss raskere frem mot nullvisjonen i 2050.

Miljø-, klima- og naturvennlige veier

STØY OG LUFTFORURENSNING

Med tiltak som lavere hastighet, flere bilfrie bomiljø, færre biler og stopp i utbyggingen av nye motorveier, vil vi redusere støyplagene og luftforurensing for mange som bor i byer og tettsteder. Men mye av utfordringene med støy og forurensing er knyttet til de statlige riksveiene, som kommunene har liten eller ingen påvirkning på. Vi vil sørge for at støyskjermende tiltak i større grad blir prioritert i Statens Vegvesens prosjekter, både når det gjelder investeringer i nye veier og vedlikehold og ombygging av eksisterende veier. Vi mener også at kommunene bør få større handlingsrom til å redusere fartsgrensen på riksveier, slik man har for eksempel har gjort på riksvei mellom Sinsen og Grorud hvor lokalbefolkningen er mye plaget med støy og svevestøv. Arbeidet med å få ned gjennomgangstrafikken i byene må også ses i sammenheng med byveksttallene og nullvekstmålet, og det mest effektive tiltaket for å få bukt med luftforurensingen er å regulere trafikken med bompenger.

NATURNØYTRAL UTBYGGING

Regjeringens motorveiutbygging har gitt store tap av natur de siste årene, og med det også store utslipp av klimagasser. Arealbeslaget for 100 km firefelts motorvei er om lag 2,3 kvadratkilometer, og tilsvarer rundt 5 prosent av den gjennomsnittlige årlige nedbyggingen av norsk natur. Sammenliknet med en dobbeltsporet jernbane er arealbeslaget mange ganger høyere enn for en firefelts vei, og med en betydelig lavere kapasitet per kjøretøy. Foruten å stanse de mest naturødeleggende veiprosjektene vil De Grønne at alle transportprosjekter skal være naturnøytrale og at arealbeslaget dermed blir en sentral del av vurderingene av alle transportløsninger.

Det innebærer at ethvert inngrep som ikke kan unngås for å bygge veier, jernbane og lignende må kompenseres ved at det restaureres eller reetableres natur et annet sted, og helst i nærheten eller i alle fall i samme kommune som inngrepet finner sted. Staten må i alle sine prosjekter sørge for at kommuner ikke blir sittende igjen med ødelagt lokal natur, uten å gjøre opp for slike inngrep. Vi regner med en kostnad på 2,4 millioner kroner for hver kvadratkilometer natur som må gjenopprettes som følge av nedbygging fra transportprosjekter. Vår transportplan sparer rundt 74% av naturen som vil gå tapt med regjeringen sitt forslag til NTP, og over 90% av matjorden regjeringen foreslår bygget ned. Vi bygger ned anslagsvis 859 daa matjord sammenliknet med regjeringens 9081 daa, og sparer samlet inn omkring 22 508 daa natur fra regjeringens planlagte nedbygging av 30

492 daa med natur. Vi setter dermed av 50 millioner kroner slik at vi har en god margin til å innføre en areal- og naturnøytral utbygging i alle transportprosjekter.

KLIMAVENNIG OG SIRKULÆR UTBYGGING

I dag kommer en fjerdedel av de globale klimagassutslippene fra bygg- og anleggsvirksomhet. Ved bygging av vei og jernbane brukes også materialer med store utslipp, som betong, stål og asfalt. Det bør stille mer helhetlige miljøkrav i offentlige anskaffelser, for eksempel knyttet til bruk av lavutslippsbetong og til innhold, produksjon og legging av "grønn asfalt". Vi ønsker også strengere krav til bruk av lokale materialer og bedrifter som leverandører i prosjekter, slik at statens byggeprosjekter bruker kortreiste varer og tjenester som kommer lokalsamfunnene og lokalt næringsliv til gode. I Oslo har De Grønne gått foran i utviklingen av utslippsfrie anleggsplasser, og stiller krav om utslippsfrie byggeplasser i kommunale prosjekter.

Regjeringen mener kommunene imidlertid ikke har hjemmel til å stille lignende krav til private og statlige aktører, noe MDG mener kommunene bør få anledning til for å få utvidet sin verktøykasse for å kutte utslipp lokalt. Vi mener også at staten bør gå foran, og innføre krav om fossilfrie byggeplasser fra 2025 og utslippsfrie byggeplasser i alle statlige prosjekter innen 2030. Det gjelder spesielt Statens Vegvesen, Bane Nor og Nye Veier som samlet står for millioner av tonn med utslipp gjennom sine prosjekter. Vi setter av 200 millioner ekstra for å få større fart på denne omstillingen i byggeprosjekter.

Norske bygg- og anleggsplasser står for rundt utslipp av 3000 tonn nitrogen til norske fjorder og havområder gjennom sprengningsarbeid. Oslofjorden er et av områdene som er negativt påvirket av slik forurensing. Utbygging av samferdselsprosjekter er en betydelig bidragsyter av nitrogenutslipp ved sprengning i naturområder som fører til avrenning. Vi vil derfor stille krav om nitrogenfritt sprengstoff som ikke bidrar til mer utslipp av nitrogen i norske fjorder.

MINDRE MIKROPLAST FRA VEITRAFIKKEN

Nye beregninger fra Miljødirektoratet viser at utslippene av mikroplast i Norge er betydelige, og ligger anslagsvis i sjiktet mellom 6000-8000 tonn i året. Veitrafikken er den desidert største kilden, og hver personbil slipper i gjennomsnitt ut rundt 2 kilo mikroplast fra dekk som gradvis slites ut.

Hverken mennesker, dyr eller økosystemer er tilpasset en verden der plastforurensing og mikroplast fyller havene samtidig som de forurenser mennesker og dyr. De Grønne vil redusere spredningen av mikroplast fra bildekk i havene og på land, blant annet ved redusert bilbruk som følge av overgang til andre transportformer, lavere fartsgrenser og mindre tungtransport på veiene, øke rensing av overvann fra veiene og økt forskning på miljøvennlige alternativer med nedbrytbare dekk. Vi vil også teste ut løsninger som kan fange større andeler mikroplastpartikler direkte fra veiene, og sørge for at slike løsninger kan bli implementert på de mest forurensende strekningene der det er mulig å fange opp partikler før de når miljøet.

Det er særlig viktig å sterkt begrense bilkjøring og veiutbygging i nærhet til sårbare naturområder, ettersom utslipp av mikroplast og andre skadelige partikler utgjør en stor risiko for naturen og truede dyrearter.

Elbiler og utslippsfri næringstransport

ELBILFORDELENE MÅ BEVARES DE NESTE ÅRENE

Elbilen har blitt et reelt alternativ for de aller fleste, og i dag er en av fire biler i Norge elbiler. [Nybilsalget var i februar på 90%](#). I 2025 er det ventet at vi har over 1 millioner elbiler på veiene. I 2023 var det flere fylker som hadde en høyere andel solgte elbiler enn Oslo, og det var rundt ti prosent vekst i elbilsalget i Nordland og Sogn og Fjordane. Tiden da elbiler var et fenomen i de store byene er for lengst forbi.

Det vil likevel ta lang tid å elektrifisere bilparken, siden biler i gjennomsnitt brukes i 18 år før de byttes ut. I dag er rundt 25% av alle personbiler på norske veier elbiler. Vi mener derfor at en svekkelse av elbilfordelene vil være uheldig når vi fortsatt må kutte store utslipp fra bilparken. For de som er avhengig av bil må også tilgang på elbil være et reelt alternativ uavhengig av økonomi.

MDG vil at elbilene fortsatt skal være konkurransedyktige i forhold til fossilbilen. Bompengene for elbiler kan og bør økes, men da må bompengene for fossilbiler økes tilsvarende slik at det relativt sett fortsatt vil lønne seg å velge elbil. Vi ønsker fortsatt at elbilene skal få en prosentvis rabatt på minst 30% av det fossilbilene betaler for å opprettholde fordeler, men vil vurdere å redusere rabatten på sikt etterhvert som bilparken blir mer utslippsfri.

Her er noen av MDGs tiltak for å sørge for at elbilovergangen blir rettferdig og effektiv:

- Utrede en endring av engangsavgiften for nullutslippsbiler, som sikrer at CO2-komponenten vektas etter utslipp i bilens produksjonsfase.
- Fjerne omregistreringsavgiften for elbiler som ble innført i 2022.
- Øke veibruksavgiften og trafikkforsikringsavgiften for fossile bileiere
- Innføre CO2-kompensasjon for varebiler for å gjøre det mer lønnsomt å gå over til elektriske varebiler. Vi ønsker også å gjeninnføre insentiver for å velge elbil som firmabil, f.eks gjennom Enovaordninger.
- Fortsette å øke kostnadene for fossilt drivstoff i årene fremover, fremfor å redusere drivstoffavgifter som kompenserer for økte avgifter på fossilt drivstoff.

STYRKET LADEINFRASTRUKTUR FOR TUNGTRANSPORT OG FLERE DØGNHVILEPLASSER

Nybilsalget for elbiler vil sannsynligvis nå tilnærmet 100% i løpet av kort tid, og er allerede på rundt 90%. Teknologit utviklingen og salgsraten for tungtransport ligger langt bak, og bare litt over 12% av alle lastebiler som ble solgt i 2023 var elektriske. Staten må fremover ta større ansvar for å planlegge og bygge ut ladeinfrastrukturen i alle deler av landet for tungtransport, og med det legge til rette for overgangen til utslippsfri tungtransport og ekspressbusser og kurere lade(kø)angsten til sjåfører en gang for alle. Vi legger inn en

samlet pott på 2,4 milliarder for flere døgnhvileplasser for yrkessjåfører, kombinert med utbygging av mer ladeinfrastruktur til tungtransporten. Dette gjør at flere sjåfører vil få komfortable plasser å hvile på, som også bedrer deres arbeidshverdag og senker risikoen for ulykker som følge av stor arbeidsbelastning med lite hvile.

Her er noen av våre grep for å gjøre det mer attraktivt å velge utslippsfri tungtransport for næringslivet i årene som kommer:

- 2,4 milliarder til økt støtte for ladeinfrastruktur for tungtransport og flere døgnhvileplasser.
- Videreutvikle støtte gjennom Enova til teknologiutvikling og støtteordninger rettet mot tungtransport.
- Vurdere å forlenge det nasjonale bompengefritaket for utslippsfri tungtransport i bomringene også etter 2030.

REPARASJON AV ELBILER

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

De Grønne vil sikre at det lønner seg med reparasjon og gjenbruk. Dersom andelen gjenbruk skal opp, krever det endringer i regelverket og ny praksis for forsikringsselskapene. Når utgiftene til reparasjon blir høyere enn 60 prosent av bilens verdi, vil forsikringsselskapet si at det ikke lønner seg å reparere. I tillegg mister man garantier når det settes inn et brukt batteri eller annen bildel. Vi vil derfor endre regelverket sånn at det er tryggere og enklere å bytte ut deler og batterier. Med brukte deler som en del av reparasjonen kan kostnadene enklere bli dekket av forsikringen. Det gjør at det også blir enklere å forbedre rekkevidden til de eldre modellene. [I 2024 har vi fremmet forslag på Stortinget](#) om en mer sirkulær bilbransje, med større vektlegging på gjenbruk av elbiler og bruk av resirkulerte materialer når nye elbiler bygges.

Vi tar blant annet til orde for å:

- Utrede hvordan uavhengige sertifisører eller andre ordninger kan bidra til trygg bruk av brukte (likeverdige) bildeler, inkludert gjenbruk av batterier.
- Sørge for at kommuner og fylkeskommuner sikres tilgang på tilstrekkelig kompetanse og kapasitet til å stille miljøkrav ved anskaffelser og følge opp kontrakter, for eksempel ved å opprette en regional kompetanseordning for miljøinnkjøp.
- Sikre at det stilles krav om bruk av EUs nye standard for livssyklusanalyse (LCA) i alle offentlige anskaffelser av personbiler og lette varebiler fra og med når standarden er klar i 2025, og at det offentlige prioriterer biler med samlet lavt CO₂-avtrykk gjennom livsløpet, i tillegg til andre miljø- og bærekrafthensyn.

RIMELIGERE LEASING OG LEIE AV ELBIL

De Grønne vil at flere personer med dårlig råd skal være i stand til å kjøpe, leie eller lease en elbil. Vi foreslår derfor støtte til dette gjennom bygdevekstavgiftene som vi bevilger 500 millioner til frem mot 2036.

Vi vil også fjerne moms på utleie av elbil for under 30 dagers leieperioder. I dag fungerer momsfritaket for leie av fossilbiler konkurransevridende, slik at bilutleieselskapene kjøper inn færre elbiler fordi de er dyrere. Utleieselskaper kjøper inn en stor andel av nye personbiler, så det er svært viktig at de og deres kunder har incentiver for å velge elektrisk ved leie av bil.

NEI TIL MODULVOGNTOG

Modulvogntog er opptil 25,25 meter lange og 60 tonn tunge vogntog som regjeringen vil tillate på stadig flere veistrekninger. De Grønne sier nei til innføring av modulvogntog fordi det styrker vegtransportens attraktivitet i forhold til sjø og bane – samtidig som det gir høye kostnader og naturinngrep på grunn av kravet om bredere, sterkere og rettere veier. I tillegg utgjør de en risiko for trafiksikkerheten for andre bilister og myke trafikanter. Større og tyngre vogntog gir også store ekstrakostnader til vedlikehold, større slitasje på veiene, mer støy og svevestøv.

Billigere og lettere tilgjengelig bildeling

En gjennomsnittlig bil står ubrukt opp mot 97% av tiden, og økt bruk av hver enkelt bil kan komme flere til gode. Vi ønsker å støtte opp under en økt satsing på bildeling i offentlig og privat regi for å gjøre bildeling mer attraktivt og normalt å bruke, særlig i byer og tettsteder.

Kommunene må blant annet gis mulighet til å stille krav til utbyggere om at en viss andel av parkeringsplassene i nye leilighets- og boligprosjekter skal settes av til bildeling. Gjennom økte midler til by- og bygdevekstavgiftene ønsker vi også å videreutvikle tilbudene for samkjøring, bildeling og "Hent meg"-prosjekter, særlig i distriktene.

Vi mener også at momsfritak for bildeling og utleie av elbiler må på plass for å sikre bedre rammevilkår for aktørene som tilbyr slike løsninger overfor reisende, og vil utrede avgiftsfritak og andre fordeler som kan gjøre innkjøp av biler forbeholdt bildeling billigere enn innkjøp kun til personlig bruk.

Barnas transportplan

Det er positivt at Regjeringen har med Barnas transportplan i NTP, men den går ikke langt nok i å styrke barns kår i trafikken. Vi ønsker å fylle den med mer reelt innhold fremfor luftige målsettinger, og gjøre den mer forpliktende gjennom strengere lovkrav og flere midler.

Barn er noen av de mest sårbare trafikantene, men har likevel liten påvirkningsmulighet på samferdselspolitikken. Vi mener barns mulighet til medvirkning og påvirkning på samferdselspolitikken må styrkes, slik at deres perspektiver blir tatt på alvor når veier skal planlegges og bygges. Vi vil stille minstekrav til at barn og unge skal høres i prosjekter som vil påvirke deres liv i mange tiår framover.

Mange barn og unge har ikke en trygg skolevei, og må for eksempel krysse tungt trafikkerte veier som mangler fotgjengerfelt og fortau. Vi gir 1 milliard mer til trygge skoleveier i løpet av planperioden. For å sikre at hjertesoner ivaretar grunnleggende standarder og enklere kan komme på plass enda flere steder vil vi opprette en nasjonal standard for hjertesoner og utarbeide veiledere for hjertesoner som kommuner og fylker kan ta i bruk for enklere opprettelse av slike soner.

Det må gis økt støtte til nasjonale organisasjoner som bl.a Syklistforeningen, FAU'er og andre ideelle krefter som ønsker å drive holdningsskapende arbeid for å skape en tryggere kultur i trafikken, for å få færre foreldre til å kjøre barna til skolene om de kan, og få flere til å gå og sykle. Det kan også dreie seg om felles skyssing fra skolene til trening og andre fritidsaktiviteter, som både bidrar til mindre bilkjøring og er et godt sosialt tiltak for de som har dårlig råd. Det bør også settes av mer penger til organisasjoner som driver opplæring om trafikkreglene, og som driver informasjonsarbeid for å bevisstgjøre både bilister, syklende og gående på hvilke plikter og rettigheter de har i trafikken.

Lavere hastigheter kommer også barn til gode. Vi vil gjennomføre endringer i hele landet som senker de generelle hastighetene i byer og tettsteder til 30 km/t, og som gir kommuner mulighet til å senke hastighetene ytterligere til hastigheter som 20 km/t på særlig sårbare strekninger.

En bedre organisering av veisektoren

I dag er utbygging av europa- og riksveier fordelt mellom Statens Vegvesen og Nye Veier, som er et statseid selskap. Denne oppsplittingen er ikke hensiktsmessig, fordi den fører til mindre koordinert og planmessig utbygging av veinettet i Norge. Staten som oppdragsgiver har heller ikke stilt strenge nok klima- og miljøkrav til Vegvesenet og Nye Veier, slik at mange av prosjektene raserer natur og matjord. MDG ønsker derfor å legge ned Nye Veier, og samle ansvaret for utbygging av veier hos Statens Vegvesen. Samtidig må kravene til miljø- og klima skjerpes, og etaten må utarbeide årlige klima- og arealbudsjetter som det rapporteres på i etttert.

Vi ønsker også å endre mandatet til Statens vegvesen, slik at etaten tar større hensyn til andre trafikanter enn bilister, og legger mindre vekt på fremkommelighet for kun denne trafikantergruppen, særlig i og rundt byene. De må vektlegge miljø mye mer i gjennomføring og utvelgelse av prosjekter. Vegvesenet havner i dag i alt for mange konflikter med lokale myndigheter som ønsker at hensyn til by- og tettstedsutvikling, miljø og myke trafikanter ve og vel skal vektlegges i møte med veiprosjekter som ofte er basert på bilens premisser.



En bedre hverdag for kollektivreisende og myke trafikanter

Vi vil trappe opp pengebruken på byvekstavgifter og satse på en rekke tiltak for å bedre syklende, gående og kollektivreisendes hverdag. I en tid hvor regjeringen legger opp til en redusert satsing på byene og kollektivselskapene etter flere tøffe år med strømkriser og pandemi, mener vi det er særlig viktig å styrke kollektivselskapenes evne til å skape robuste tilbud og ruter som kan gjøre at flere velger bort bilen. Økningen vår er på over 20 milliarder rettet mot byene. Kollektivprosjekter og nye reisetilbud i hele landet vil være viktig for å sørge for at planlagte prosjekter kan gjennomføres og at alle kollektivselskaper kan utvikle forutsigbare og attraktive tilbud.

Våre viktigste satsinger

Satsing - utover Regjeringens forslag	Kostnad og effekt
Økte midler til bedre og flere byvekstavgifter	10 milliarder
Opptrapping av kollektivtilbudet i hele landet	6 milliarder
Penger til fylkeskommuner for innkjøp av utslippsfrie hurtigbåter og ferger	4 milliarder

Integrering av bildeling og mikromobilitet inn i kollektivtilbudene	300 millioner
Øke statlig støtte for store kollektivprosjekter fra 66% til 80%	4 milliarder
Ny premieringsordning for mindre kommuner som øker andelen gående og syklende	500 millioner
Vi øker potten for trygge skoleveier	1 milliard
Støtte til flere store kollektivprosjekter - Majorstuen stasjon og bybane til Åsane	8,5 milliarder
Gi kommunene lov til å innføre flere tiltak som nullutslippssoner, veipricing og lavere fartsgrenser	0

Byer for mennesker, ikke biler

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

Vi mener at retten til ren luft bør være like selvsagt som retten til rent vann. I norske byer er luftforurensningen i perioder så høy at det utgjør en helseisiko for befolkningen. Utslipp fra veitrafikken er hovedårsaken til problemene, og særlig små barn er en utsatt gruppe. Opptil 20 prosent av norske barn har eller har hatt astma før de er 10 år. Det viser hvor viktig det er at vi ikke bare har et nullvekstmål for trafikk i byene, men et mål om redusert biltrafikk. For å klare målet vil vi blant annet senke prisen på kollektivtransport, øke bompengene, etablere flere bilfrie områder og stille krav om betaling for privat parkering. Vi vil også gi kommunene anledning til å innføre tiltak som nullutslippssoner for å redusere luftforurensningen og utslippene i byene, slik Oslo og Bergen ønsker.

Styrking av byvekstavtalene

De Grønne er partiet som er opptatt av hverdagsreisen – gode bymiljøpakker er derfor en av våre viktigste satsinger. Byvekstavtalene omfatter storbyområdene Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim, Kristiansandsregionen, Nedre Glomma og Tromsø. Buskerudbyen og Grenland er de to gjenværende byområdene som ikke ennå har fått en byvekstavtale med staten.

Regjeringen har satt av 88 milliarder kroner til Ybyene, eller 7,3 milliarder i året. Det er mindre enn i NTP for 2022-2033, hvor det ble satt av 7,5 i snitt per år og 90 milliarder totalt. Det er bra at Regjeringen i NTP'en er tydelig på byenes ansvar for å nå nullvekstmålet, og ber om at det settes inn forsterkede tiltak ved å ta i bruk areal- og parkeringspolitikken. Dessverre henger i dette forsterkede ambisjonsnivået sammen med bevilgningene til byområdene, som altså er mindre enn i forrige NTP. Det gir ikke rom for å sette i gang noen

nye prosjekter utover å fullføre de som allerede er satt i gang, og det gir heller ikke handlingsrom til å sette ned billettprisene slik at det blir enklere for folk å velge buss, T-bane og trikk fremfor bil.

De Grønne øker satsingen fra 88 til 110,8 milliarder for å skru opp tempoet på utbyggingen av kollektiv, sykkel og gange i byene. Fire av disse milliardene blir brukt til å øke statens finansieringsandel av store kollektivprosjekter til 80%, mens resten vil blant annet kunne brukes til å innføre tiltak som byene selv mener er mest effektive. Dette kan være å kutte i billettprisene, bygge flere gang- og sykkelveier eller igangsette flere store kollektivprosjekter.

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

Vi ønsker at byvekstavgift for Buskerudbyen og Grenland fremskyndes, og at det settes av midler til dette i 2025, forutsatt at det kommer på plass lokale vedtak med bompenger. I NTP legger regjeringen opp til at dette først vil skje i 2030. Kommunene som ønsker byvekstavgift for Grenland har vært tydelige på at de klare til å sette i gang, og det er ingen grunn til å utsette en byvekstavgift med flere år. Når det gjelder Buskerudbyen har Drammen satt seg selv i en vanskelig situasjon med å utelukke brukerbetaling som en del av en byvekstavgift. Det gjør at man i praksis har utelukket seg selv fra forhandlingene med staten, som stiller krav om at man i det minste må utrede et alternativ med bompenger. Det er positivt at Drammen nå skal utrede et alternativ med bompenger for eventuell byvekstavgift i Buskerudbyen. Vi mener regjeringen bør sette av midler i statsbudsjettet for 2025 slik at forhandlingene kan starte i 2025, forutsatt at kommunene i Drammensregionen aksepterer bruk av bompenger. Det haster med å få redusert utslippene og luftforurensingen i Drammensregionen, og derfor er en byvekstavgift alfa og omega.

Satsing på byområdene	
Økte midler til byvekstavgiftene for å styrke kollektiv, sykkel og gange	10 mrd.
Doble tilskuddsordningen for mindre byområder	0,6 mrd.
Støtteordning for kollektivselskaper til mikromobilitet og bildeling	0,3 mrd.
80% statlig finansiering av store kollektivprosjekter	4 mrd.
Bygge Bybanen fra Bergen-Åsane	8 mrd
Ny Majorstua stasjon	0,5
Totalt	25,6 mrd

Fra nullvekstmål til reduksjonsmål i byene

Samferdselspolitikken til Stortinget og regjeringen skal basere seg på et nullvekstmål, der befolkningsveksten i byene ikke skal føre til økt vekst i antall privatbiler. Nullvekstmålet har vært styrende for byvekstavtalene, og en betingelse for å få finansiering fra staten.

Nullvekstmålet er i dag under press på grunn av større motorveiprosjekter som planlegges i og rundt byene, reduksjon i bevilgninger til byene fra statlig hold og fra partier som hevder at målet ikke trengs fordi det i fremtiden kun vil være elbiler på veiene. Motstanderne av nullvekstmålet for byene hopper imidlertid bukk over at også elbiler legger beslag på verdifulle arealer, skaper kø og bidrar til utslipp i form av svevestøv og lokal luftforurensing.

Det hjelper lite for utviklingen av byene våre og kollektivtilbudet om bilene som kjører på elektrisitet fører til at busser blir stående i kø. I et folkehelseperspektiv er det også et mål å få flere over fra bil til sykkel og gange, og privatbilismen legger beslag på begrenset areal som kunne vært satt av til flere sykkelveier, bredere fortau, lokalt næringsliv og mer attraktive byrom for lokalbefolkningen.

MDG mener ikke bare at nullvekstmålet bør bevares, men at ambisjonsnivået bør økes. Derfor går vi inn for et reduksjonsmål på 20% for trafikken i byene innen 2030. Byer som klarer å redusere trafikken utover nullvekstmålet burde bli belønnet ytterligere for dette, for å gi incentiver til bedre byutvikling og bedre miljø.

Større kollektivprosjekter i byene

De Grønne øker statens andel til store kollektivprosjekter fra dagens 66 prosent til 80 prosent ved å sette av 4 milliarder ekstra. Det øker muligheten for å få realisert større kollektivprosjekter, frigir bompenger i byene til hyppigere og billigere kollektivtransport, og flere gang- og sykkeltiltak. Vi inkluderer også flere prosjekter i ordningen, sånn at byene er rustet til å møte befolkningsveksten og overgangen fra bil til kollektiv.

Vi sikrer utbygging av nye Majorstua stasjon i Oslo ved å sette av 500 millioner til prosjektet. Denne investeringen for å få bedre trafikkavvikling gjennom Oslo og full uttelling av Fornebubanen. Vi sikrer også 80% statlig finansiering av Fornebubanen. Vi ønsker også en utredning av hvor de nye store kollektivprosjektene i Oslo bør komme, inkludert utredningen av en ny t-banelinje som kan betjene områder med høy befolkningstetthet uten t-banetilbud i dag.

Bybanen er et av de viktigste kollektivprosjektene i Norge det neste tiåret. Bybanen vil sikre god fremkommelighet til Åsane og et bedre kollektivtilbud for tusenvis av mennesker i Bergensregionen. Fremtiden til banen er i dag dessverre uviss etter at det nye borgerlige styringsflertallet har gått inn for en annen trase enn den tidligere vedtatte dagløsningen i sentrum som ville sikret kostnadseffektiv og rask utbygging. Regjeringen bevilger ikke penger til prosjektet i sitt forslag til NTP, men sier at de er positive til å gjennomføre prosjektet. Da Bybanen til Åsane er såpass viktig for utviklingen av Norges nest største by finner vi midler til å ta statens andel for 80%, og bevilger 8 milliarder til en løsning som går ved Bryggen i Bergen, slik at prosjektet kan gjennomføres innen 2033.

Gjennom økte midler til byvekstavtaler i hele landet ønsker vi også å starte opp flere større prosjekter som kan styrke kollektivtilbudet i byene og realisere større kollektivprosjekter i årene som kommer. "[Bytoget](#)" i Trondheim er et eksempel på en satsing vi ønsker å se realisert før 2030, der den gamle jernbanelinjen som skaper et ringsystem der Stavne–Leangenbanen realiseres for persontrafikk som vil gi Trondheim by et internt togsystem som vil gi reisende enda flere alternativer i hverdagen. Prosjektet kan enten gjennomføres via bruk av ordinære tog, eller gjennom bruk av bybanetog. Satsingen vil gjøre at Trondheim på lik linje med Oslo vil få et ringsystem som gir nye muligheter for byutvikling, transport og næringsliv.

Satsing på mellomstore byer

Regjeringen har satt av 600 millioner til å videreføre tilskuddsordningen til kollektivtransport, sykkel og gange i mindre byområder. Tilskuddet gjelder byene Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/ Grimstad og Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik).

Dette er relativt store regionbyer som har mange av de samme utfordringene med biltrafikken som byer med byvekstavtaler. De Grønne vil derfor doble satsingen til 1,2 milliarder kroner for å sette byene bedre i stand til å redusere biltrafikken og skape mer barnevennlige byer. I tillegg mener vi at ordningen må gjelde for mer enn fire år for å gi forutsigbarhet for byene, og vil derfor følge dette opp i våre alternative budsjetter og ved rullering av neste NTP.

Samtidig vil vi stille tydeligere krav til at nullvekstmålet skal legges til grunn for alle parter gjennom en samordnet arealpolitikk for kommune, fylke og stat. Vi mener også at ordningen må kunne benyttes til drift av kollektivtransport, inkludert reduserte billettpriser, og eventuelt andre virkemidler kommunene etterspør.

Det er en svakhet ved ordningen at den ikke inkluderer noen av byene i Innlandet fylke, eller Moss i Viken fylke som har store utfordringer knyttet til trafikken på Rv 19. De Grønne utvider ordningen til å omfatte Moss og Mjøsbyen, og vil også vurdere om flere mellomstore byer bør inkluderes dersom er villig til å vedta bypakker som er finansiert av bompenger. For Moss sin del bør de få en bypakke som finansierer en nedskalert Riksvei 19 i tunnel som ikke øker veikapasiteten, og som kombineres med å utbedre Kanalbrua og tiltak for å fremme syklende og gående. Dette er viktig for å fremme byutviklinga i Moss som plages av stor gjennomgangstrafikk og kø som følge av fergesambandet mellom Horten og Moss.

Grønne bygdevekstavtaler

De Grønne vil ta suksessen med bymiljøavtaler og byvekstavtaler til bygda. Vi vil videreføre dagens bygdevekstpakkene, men fylle de mer innhold slik at de kan bidra til å fremme bærekraftige og levende lokalsamfunn. Vi setter av 500 millioner ekstra til mindre lokalsamfunn som ønsker å utvikle bærekraftige og levende bygder.

Bygdevekstpakkene vil ha en annen innretning enn bypakkene, og som regel ikke ha finansiering gjennom bompenger. Målet med pakkene er å gjøre det enklere og tryggere å ta

seg fram med sykkel, gange og kollektivt, for eksempel ved å etablere hjertesoner rundt skoler og barnehager, sykkelstier og tilskudd til kjøp av el-sykler og el-lastesykler. Det vil også ligge inne midler til støtte til leasing av elbil for de med lave inntekter som ikke har råd til å bytte ut dieselbilen sin, og støtte til prosjekter som fremmer bildeling og samkjøring for å redusere bruken av bil på bygda. I distriktene vil også hentetilbud med mindre busser være mer aktuelt der det ikke går regelmessige ruter, og vi ønsker en økt styrking av slike tilbud i hele landet gjennom bruk av bygdevekstpakker og andre tiltak. Bygdevekstpakkene kommer i tillegg til en generell styrking på kollektivtransport som også vil komme kommuner over hele landet til gode.

De Grønne vil også innføre en klimabelønning som innebærer at den økte CO2-avgiften på bensin og diesel deles ut igjen med et gitt beløp til alle innbyggere i Norge. Utbetalingen er differensiert avhengig av hvor i landet man er bosatt, som innebærer høyere utbetalinger til bosatte i distriktene som er mer avhengig av bil der det er mangel på gode kollektivtilbud.

BYBÅTER I BYER OG TETTSTEDER

Norge er verdensledende på utviklingen av miljøvennlig sjøfartsteknologi. De Grønne vil ha økt satsing på kortreist, maritim teknologi gjennom å sjøsette kollektivsatsingen i byer og tettsteder. Vår pott på 4 milliarder i GrønNTP vil sikre flere muligheter for innkjøp av utslippsfrie båter, slik som Oslo allerede har fått på plass. Vannveiene representerer et uutnyttet potensiale for "blå kollektivtransport" i mange byer langs kysten hvor lange veistrekninger er alternativet for mange. Sjøveien er også et godt alternativ til enda flere kostbare bruer og undersjøiske tunneler. I tillegg befinner mange av landets største byutviklingsområder seg langs sjøen i Oslo, Bergen, Trondheim, Kristiansand og Fredrikstad - områder som kan ha stor nytte av båtruter som gir raske, direkte forbindelser til andre deler av byen og omlandet. Byene vil også få økt mulighet til å innføre slike sjøruter som følge av vår bypakke- og kollektivstyrking, samt at vi åpner for å ta inn flere byer og tettsteder i byvekst- og bymiljøavtaler.

Fredrikstad er blant byene som har hatt stor suksess med egne byferjer. Mindre, utslippsfrie og etter hvert selvkjørende båter kan bli et viktig supplement til kollektivtilbudet i byer og tettsteder over hele landet. Vi ønsker å teste ut lignende modeller i flere byer, som for eksempel i Drammensregionen og byene langs Mjøsa. Mjøsa binder flere byer i Innlandet sammen og kan også bli en aktuell region for videreutvikling av ferge- og båttilbud som alternativ til buss eller bil mellom byer som Lillehammer, Gjøvik, Hamar og Brumunddal.

Fra motorveier for biler til gater for mennesker

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

I byene blir trafikkproblemene ofte forsøkt løst med lansere nye veitunneler som skal lede trafikken bort fra bysentre og boligområder. Eksempler på slike prosjekter er E6 Oslo øst (Manglerudtunnelen) og E39 Ytre Ringvei i Kristiansand. Problemet med tunnelene er at kapasitet for biltrafikken øker kraftig, heller enn å løse det underliggende problemet med for mye trafikk. Prosjektene er også svært kostbare, og fjerner viktige samferdselsmidler fra andre prosjekter. I stedet for å bygge flere tunneler vil De Grønne redusere biltrafikken med å bygge ned vegkapasitet og bygge opp kapasiteten og attraktiviteten for kollektivtransport, sykkel og gange. Det vil redusere behovet for store tunneler, men ikke nok til å fjerne alle miljøutfordringene som biltrafikken medfører. Bygater og -boulevarder er derfor et viktig supplerende grep for å tilpasse trafikken til byen, heller enn at byen må tilpasse seg bilen.

Det finnes gode eksempler på effektiv transformering av motorveier til gater som er bra for mennesker og bymiljø. Blant annet jobber Helsinki med å omdanne sine motorveier til boulevarder. I Norge er Trondheimsveien, Ring 3 i Oslo eller Fjøsangerveien i Bergen aktuelle prosjekter for en slik omgjøring. Flere motorveier og større veier midt i byer er blitt laget for en annen tid, og beslaglegger i dag viktige områder i bysentrum. Nylandsbrua i Oslo er et godt eksempel på en slik vei som vi ønsker å åpne området for byliv og tilrettelegge for myke trafikanter. Dette er veier med mye trafikk i tett befolkede områder, hvor de fattigste ofte lever i nærhet til stor luftforurensning. Ved å redusere hastigheten og gi mindre plass til bilene, får vi bedre boområder med mer plass til trær, gående, syklister og busser. En byboulevard har kapasitet til å transportere mange mennesker, men uten å favorisere bilen foran alle andre transportformer. I tillegg gir lavere hastighet, brede fortau, gatetrær og mange fotgjengeroverganger mindre støy og luftforurensning, bedre bomiljø og mulighet for økt byliv.

Uten bompenger når vi ikke klima- og miljømålene

I byene er bompenger det viktigste virkemiddelet vi har for å dempe biltrafikken og sikre finansiering av store kollektivtiltak. De grønne vil øke bompengene i storbyene for å nå vårt reduksjonsmål for biltrafikken og gi kommunene mulighet til å innføre veipricing som et alternativ til bompenger. Større inntekter via bomringer eller veipricing betyr mer penger til raskere tog, sykkel- og gangetiltak og ikke minst flere avganger på trikk og buss. Det reduserer i tillegg biltrafikken og omfordeler fra eksklusiv privatbilisme til inkluderende kollektivtransport for alle de som ikke har råd til eller mulighet til å kjøre bil.

De Grønne finansierer 80 % av store kollektivprosjekter gjennom byvekstavgiftene med de store byene. Ved at vi i tillegg dropper nye motorveiprosjekter betyr det at byene får mer penger til sykkel og gange, billigere billetter og flere avganger på kollektivtransporten. Det er viktig å påpeke at selv om vi hadde fullfinansiert alle infrastrukturinvesteringer uten bompenger, er det fortsatt helt nødvendig å bruke bompenger for å begrense bilbruken. Innsamlede bompenger bør også brukes til vedlikehold og drift av kollektivtrafikken, til opprustning og vedlikehold av fortau, veier og sykkelveier, investeringer i sykkelveier og snarveier for gående, til støyskjerming og trivselstiltak langs veistrekninger. Veitrafikken står for ca 17 % av de norske klimagassutslippene, hvorav over halvparten stammer fra privatbilisme. To hovedutfordringer er at det er krevende å få

lastebiltransporten over fra fossil til nullutslipp, og at en økning av antall elbiler vil øke biltrafikken fordi kostnadene per kilometer for elbil er lavere enn for fossil.

De Grønne vil beholde elbilfordelene nasjonalt, men etterhvert som elbiltrafikken øker, trengs det sterkere lokale virkemidler for å få folk over på kollektive transportmidler og sykkel der det er mulig. Vi er åpne for å øke bompenger for elbiler, men mener at rabatten bør ligge på dagens 30% for å sikre at det er lønnsomt å velge elbil fremfor fossilbil. Vi er likevel åpne for å justere dette avhengig av hvordan vi ligger an til å nå målet om å redusere veitrafikken inn mot byene

Gode kollektivtilbud og robuste kollektivselskaper i hele landet

Kollektivselskapene vil utgjøre fundamentet for bærekraftig transportutvikling i hele landet de neste tiårene. Robuste kollektivselskaper er viktige for å ha et godt kollektivtilbud som kan kutte utslipp og sørge for at folk skal komme seg enkelt og raskt fram på en rimelig måte.

Kollektivselskapene har opplevd noen tøffe år uten tilstrekkelig støtte fra statlige myndigheter. Pandemien førte til svært mange færre reisende, og økte strømpriser de siste to årene har gitt store merkostnader for selskapene. Kostnadene har ikke blitt tilstrekkelig dekket inn av statlig støtte, som har medført at flere selskaper har måttet redusere tilbud, bærekraftige anskaffelser og fremtidige satsinger.

MDG har i våre alternative budsjetter for 2023 og 2024 gitt til sammen 1,2 milliarder til selskapene for å dekke høyere strømutgifter. Vi vil i årene fremover fortsette arbeidet for at kollektivselskapene får tydelige rammevilkår flere år fremover som sikrer de mulighet for videreutvikling av tilbud og kapasitet for flere ruter og reisende. Manglende forutsigbarhet kan bidra til at enkelte ruter i verste fall kuttes og en tregere omstilling av kjøretøy og fartøy, og kunne bidra til at ambisjoner om å utsette innkjøp av nullutslippsløsninger utsettes, slik som vi har sett i Akershus.

Kollektivtrafikkforeningen og kollektivselskapene har etterlyst et "kollektivløft" for kollektivtilbudet i årene som kommer. MDG støtter et slikt initiativ. I denne NTP'en lanserer vi derfor en direkte opptrappingsplan som kommer kollektivtrafikken til gode på rundt 30 milliarder. Den består av:

- 10 milliarder til å styrke de eksisterende byvekstavtalene med Oslo, Trondheim, Stavanger, Bergen og Tromsø, og til inngåelse av nye byvekstavtaler med Buskerudbyen og Grenland.
- Øker statens andel av store kollektivprosjekter til 80%, kostnaden for dette er fire milliarder.
- Dobler støtteordningen for mindre byområder fra 600 millioner til 1,2 milliarder i planperioden, og innlemmer flere byer som Moss og Mjøsbyen i ordningen.
- 500 millioner til ytterligere styrking og tilgjengeliggjøring av bygdevekstavtaler for flere distriktskommuner.

- Vi gir fylkeskommunene 6 milliarder ekstra i overføringer for å styrke kollektivtilbudet i hele landet, slik at bussen går oftere og tilbudet blir bedre.
- 4 milliarder til nullutslippsferger og -hurtigbåter for fylkeskommunenes kollektivselskaper.
- 300 millioner til utvikling av mikromobilitet- og bildelingsløsninger i regi av kollektivselskapene, [slik som bl.a allerede testes ut av AtB i Trøndelag](#).

Disse virkemidlene vil bidra til bedre kollektivtilbud i hele landet, som kan gjøre det mulig for langt flere å ta i bruk buss, tog eller båt i hverdagen. Kollektivselskapene får en forutsigbar ramme å forholde seg til over hele 12-årsperioden når de skal planlegge kjøp av materiell og langsiktige satsinger på nye tilbud. Buss- og båtruter kan utvikles fremfor å kuttes, og selskapene får økte økonomiske handlingsrom til å møte eventuelle utfordringer i fremtiden, slik vi har sett gjennom pandemien og strømkrisen.

Nasjonalt månedskort gjør det enkelt og rimelig å reise i hele landet

Et av MDGs hovedgrep for å skape et sømløst, rimelig og enkelt kollektiv-, tog- og båttilbud i hele landet er å innføre et nasjonalt [månedskort til 499 kr for voksne](#), og 249 kr for de under 18 år. Et lignende månedskort er allerede innført i land som [Tyskland](#) og [Østerrike](#), hvor responsen har vært god og andelen reisende blant annet har økt med rundt [25% på lokale tog i Tyskland](#). I Norge viser tall at [74% av nordmenn](#) stiller seg positive til innføring av et slikt månedskort. Innføringen av nasjonale månedskort har ført til lignende initiativ og debatter i land som [Sverige](#) og [Frankrike](#), og det er sannsynlig at vi vil kunne se slike løsninger i flere land i årene som kommer.

I Norge er dessverre ikke transporttilbudene like sømløse som i mange andre europeiske land. Vi har en rekke ulike selskaper, apper og betalingsløsninger som gjør transport på tvers av regioner unødvendig tungvint. Riksrevisjonen har kritisert myndighetene for at dagens løsninger [ikke gjør det enkelt nok å reise sømløst](#) med kollektiv, tog og båt over hele landet. Et enkelt månedskort som kan brukes i alle soner, hos alle selskaper og til enhver tid vil løse mange av dagens utfordringer og medføre økt bruk av kollektivreiser.

Mye tyder på at andelen kollektivreisende heller ikke [er på et like høyt nivå som før pandemien](#) alle steder i landet, samtidig som utslippene fra transportsektoren har økt med ca 29% siden 1990. En slik utvikling fordrer innovative løsninger som gjør det enklere for de som har mulighet til å velge bort bilen, og heller bruke buss, tog eller båt.

Et nasjonalt månedskort vil kunne øke andelen som reiser, og presset på infrastruktur. MDG vil derfor kombinere innføringen av satsinger som nasjonalt månedskort med bedre infrastruktur og flere avganger. Ved å prioritere sosiale omfordelingstiltak som billigere kollektiv i statsbudsjettet og skrinlegge unødvendige satsinger på motorveier, får vi råd til å skape et billigere kollektivtilbud i hele landet, uten å ofre kvaliteten i tilbudene.

Busspakke – et kollektivtilbud tilpasset distriktene

Å klare seg uten bil i distriktene er i dag svært utfordrende. De Grønne vil ha større frihet for personer som av ulike årsaker ikke kan eller vil kjøre bil, med et skreddersydd kollektivtilbud,

uavhengig av hvor i landet man bor. Vi setter derfor av 6 milliarder kroner til å styrke kollektivtilbudet i hele landet, for å sikre et godt rutetilbud og konkurransedyktige billettpriser. Tilskuddet går til fylkeskommunene og øremerkes blant annet til opprettelse av nye ekspressbussruter og økt tilbud på eksisterende ruter, rabattordninger for barn, studenter og eldre, og opprettelse av skreddersydde kollektivløsninger på bygda.

STØTTE TIL FLERE OG BILLIGERE EKSPRESSBUSSE

I mange deler av landet hvor det ikke finnes et togtilbud er ekspressbussene det eneste kollektivtilbudet på tvers av fylkesgrensene. Særlig gjelder det kommuner i innlandet og langs vestlandskysten. Men ekspressbussene har også potensial til å avlaste veinettet rundt byene i den grad de bidrar til å overføre trafikk fra bilen. Ifølge NHO Transport mistet ekspressbussene 40 prosent av passasjerene i perioden 2007 til 2017 etter at selskapene fikk økt konkurranse fra billige flybilletter og svakere rammevilkår. Taperne er først og fremst folk som bor i distrikter uten et utbygd togtilbud. De Grønne mener at utviklingen må snus og vil ha en satsing på utslippsfrie ekspressbussene som erstatter flytrafikk og knytter landet sammen.

Derfor legger vi opp til 250 millioner ekstra for utvikling og opprettholdelse av ekspressbusstilbudet i hele landet gjennom potten for våre økte bevilgninger på 6 milliarder til kollektivselskapene. Økte priser på fossilt drivstoff i årene fremover gjennom økt CO₂-avgift vil også være et virkemiddel som vil sette fart på å utvikle nullutslippsteknologi med mål om å raskest mulig fase ut alle dieseldrevne busser. Vi vil stille krav om at innkjøp av alle nye ekspressbussene fra 2027 skal være nullutslipp.

KOLLEKTIVTRANSPORT I DISTRIKTENE - BLI HENTET DER DU ER OG NÅR DU VIL

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

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

KRAV OM NULLUTSLIPPSKJØRETØY I KOLLEKTIVTRAFIKKEN

Vi mener det er bra at regjeringen stiller krav om at kjøp av by- og regionbusser må være elektriske eller ha annen nullutslippsteknologi fra og med 2025. Vi mener dette også må omfatte minibusser, og at det bør stilles krav om utslippsfrie ekspress- og langdistansebusser innen 2027.

Økte kostnader for selskapene de siste årene har gjort at mål om nullutslipp har blitt satt i uvisshet, og flere steder utsatt. Vår plan vil øke mulighetene for selskapene til å gjennomføre et grønt skifte innenfor busser og båter i hele landet når vi bevilger økte midler

til dette. For å kutte nok utslipp vil det være svært viktig å stå fast på ambisjonene, selv om enkelte av de nyeste elbussene har hatt utfordringer knyttet til vær og temperatur. Samtidig må vi sørge for at det settes av tilstrekkelig areal til lademuligheter for busser over hele landet, slik at bussjåførene kan hvile og lade bussen samtidig.

MDG vil derfor fortsette å satse på elektriske kjøretøy i kollektivtransporten, og vil legge til rette for videre teknologiutvikling som bidrar til mer robuste kjøretøy, både gjennom krav i anbudene det offentlige setter og økte midler til forskning på teknologi som gjør elektriske motorer og kjøretøy mer standhaftige i møte med ulike temperaturer og vær. Med hastigheten på teknologiomstillingen byer som Oslo har vært delaktige i å få i gang vil de fleste av utfordringene knyttet til temperatur og vær sannsynligvis være løst i løpet av noen år. Det vil dermed være uklokt å binde seg til innkjøp av nye fossile busser når de elektriske om kort tid vil være på nivå og bedre enn fossilbusser.

ØKT REKRUTTERING AV SJÅFØRER

En fremtid med økt fokus bruk av kollektivtransport vil medføre økt behov for sjåførere. I flere år har det allerede vært sjåførmangel flere steder i landet, og enkelte fylker har på egen hånd gått i gang med nye løsninger for å rekruttere sjåførere. [I Rogaland har de blant annet rekruttert sjåførere fra Spania](#). Skal vi sikre god utvikling av busstilbud i hele landet vil vi være helt avhengige av forutsigbarhet rundt antall sjåførere som er tilgjengelige i Norge.

Vi mener derfor det må aktive tiltak til for å likestille vilkår for rekruttering i hele landet om vi skal forebygge sjåførmangel i årene fremover. I en tid med lave fødselstall vil det også kunne være behov for arbeidsinnvandring for å få dette til. Vi mener følgende tiltak vil kunne bidra til økt rekruttering i årene fremover:

- Lettere å få arbeidstillatelse for bussjåførere med utdanning og arbeidserfaring fra andre land utenfor EU/EØS.
- Flere yrkessjåfør-plasser i videregående opplæring, og heve statusen for utdanningen.
- Økt synliggjøring av yrkessjåførutdanninger overfor nyankomne flyktninger, for å sikre raskere mulighet for innpass i arbeidslivet og økt rekruttering. Vi vil også fjerne unødige juridiske hindre som gjør at flyktninger i Norge fra land utenfor EU/EØS ikke kan komme i arbeid raskt.

Universell utforming av kollektivtransporten

Kollektivtransport skal være tilgjengelig for alle. Gjennomtenkte innkjøp hvor busser, trikker, t-banetrokker og båter blir universelt utformede kan utgjøre en enorm forskjell for mennesker med ulike funksjonshemninger, og for eldre mennesker med fysiske utfordringer. God involvering av brukerorganisasjoner er også viktig for å sikre at ulike behov blir hørt, og tatt med i vurderingen av endelige innkjøp av materiell.

Vi vil øke satsingen på tilgjengelighet for personer med funksjonsnedsettelse og eldre med flere universelt utformede holdeplasser og stasjoner, samt enklere tilgang på kollektivtransport for gående og syklende gjennom snarveiprosjekter, sykkelparkering og

sykkelhotell ved knutepunktene. Dette har vi stått i front for i kommunene vi har styrt i, og det er et arbeid vi vil fortsette å styrke i årene fremover. Gjennom våre økte midler til kollektiv- og byvekstavtaler vil det bli et bedre og mer inkluderende tilbud for alle reisende. Vi vil bruke midler på opprustning av stasjoner, utbedring av veier, heiser og andre tiltak som øker fremkommeligheten for alle. Universell utforming må også utgjøre et tydelig krav i alle anbud og innkjøp som de fylkeskommunale kollektivselskapene gjennomfører for å sikre mest mulig lik tilgjengelighet til kollektivreiser for alle reisende.

En app for Norge og naboland

Å skape et enklest mulig billettsystem er helt nødvendig for å bidra til sømløse reiser og lavest mulig terskel for å ta i bruk kollektivtransport. Om reisende befinner seg i områder utenfor sitt eget bosted på ferie eller dagsturer utenfor egen region kan behovet for å laste ned og bruke nye apper, registrere nye betalingskort og sette seg inn i et nytt system øke terskelen for å ta i bruk kollektiv. Vi tror at standardiserte samferdselsløsninger som gir forutsigbarhet og enkle løsninger til alle reisende landet over vil være et gode for å gjøre kollektiv og tog som reisemåte enda mer attraktivt enn i dag.

Vi vil innlemme alle busselskaper som i dag ikke er en del av Entur-appen inn i appen slik at billetter til alle kollektivruter kan kjøpes gjennom en app. Dette vil da gjelde selskaper som i dag ikke er en del av appen, slik som Vybuss og Nor-way bussekspress.

Vi vil også arbeide for å innlemme alle billetter som selges for buss og tog til og fra våre naboland i Entur, slik at noen som skal reise tur-retur til en by som Stockholm med tog eller buss kan bruke samme billettløsning når man skal på reise.

Et lovverk som spiller på lag med lokale myndigheter

STATLIGE MYNDIGHETER SOM STIMULERER TIL NYSKAPING LOKALT

I dag står en rekke juridiske hindre i veien for raskere innovasjon for kollektivselskapene, bedre tilbud og en tryggere hverdag for gående og syklende i by- og tettstedsområder. Vi mener lokale myndigheter må få flere virkemidler for å tilrettelegge for kollektivtransport og regulere biltrafikken. Statlige myndigheter må hjelpe fylker, kommuner og kollektivselskaper som ønsker å gå foran - fremfor å motarbeide dem slik vi har sett eksempler på gjennom motstand mot nullutslippssoner i byer som Oslo og Bergen.

Vi vil instruere Statens vegvesen og andre transportetater om å ha en mer offensiv holdning til å teste ut ny teknologisk og innovative løsninger som f.eks elektroniske bussfelt og variabel skilting, og ha en mer åpen holdning overfor lokale myndigheter som vil teste ut ny teknologi eller trafikkregulerings- og byutviklingsmetoder gjennom prøveprosjekter. Dette gjelder også lokale endringer som forutsetter endringer i eksisterende veinormaler.

Vegvesenet må også ta større hensyn til fylker og kommuner som ønsker å innlemme egne kollektivfelt på europa- og riksveier. Skal trafikken inn til særlig de største byene reguleres på en bedre måte enn i dag må lokale myndigheter kunne ha en større påvirkningsmulighet på de statlige veiene som ofte beslaglegger store arealer gjennom byer og tettsteder, og påvirker trafikkmønstre og byutvikling uavhengig av lokale ønsker og behov. Mange av

veiene er også laget uten samtykke eller god involvering med lokale parter. Vi vil derfor gi fylker og kommuner større formell påvirkningskraft og innsigelsesrett i møte med statlige myndigheter, også innenfor fart- og støyregulering av riksveier som går gjennom fylker og kommuner. Samtidig vil vi også begrense vegvesenets innsigelsesmyndighet som ofte brukes til å motsette seg endringer som kan redusere kapasitet i gater og veier som ligger i nærheten av europa-og riksveier, eller i tett forbindelse til riksveinettet.

LAVERE FARTSGRENSER OG MER LOKALT SELVSTYRE

Vi vil gi kommuner og fylker mulighet til å sette ned fartsgrensen til 20 km/t, gjennom en ny nasjonal fartsgrense. Vi vil også senke den generelle hastigheten i byområder og tettbebygde områder til 30km/t - og sørge for at fartsgrenser over dette i disse områdene må søkes om og begrunnes om det er behov at de er høyere på et sted. Dette vil minske risikoen for ulykker, senke luftforurensningen og sørge for tryggere forhold for gående og syklende.

Full skiltmyndighet for fylkene vil være viktig for å sikre råderett over egne veier, slik at de ikke trenger å søke Statens vegvesen for å sette ned farten på veier som i dag blir unødvendig farlige som følge av høye fartsgrenser. Derfor går vi inn for å gi fylkene mer autonomi gjennom skiltmyndighet på egne veier. At Statens vegvesen i dag må involveres for beslutninger som enkelt kan tas lokalt bidrar kun til at viktige ressurser beslaglegges og at enkle endringer som kan skape økt sikkerhet tar unødvendig lang tid. Flere steder hvor det har vært dødsulykker på fylkesveier har det lenge vært ønske om å senke hastighetene fra lokalt hold, uten at dette har kommet på plass som følge av unødvendig byråkrati ved krav om involvering fra statlige myndigheter.

Vi vil samtidig sørge for at fylkesveier i de største byene overføres til bykommunene, som ofte gjennomfører større prosjekter, trafikkplanlegging og har behov for en samordning av veinett. Å senke antallet ulike forvaltningsnivåer for vei i byene vil bidra til bedre mindre konflikt mellom fylke og kommune og at byene kan se sine egne veinett i en helhet.

AUTOMATISK TRAFIKKONTROLL OG FLERE VIRKEMIDLER FOR Å HÅNDHEVE REGLER

ATK er et viktig virkemiddel for trafikkregulering som bør brukes mer omfattende enn i dag, og til flere formål. Vi ønsker å gi kommunene mulighet til å opprette ATK for flere formål enn kun fartsregulering ved å åpne for ATK som fanger opp støyforurensning i bybildet. Særlig overfor motorsykler i bybildet på kveldstid vil dette enklere kunne fange opp personer som bryter støyregelverk og potensielt skaper støy overfor svært mange mennesker. Kommuner må også få større mulighet til å bruke ATK og annen videoovervåkning for å håndheve forbud mot innkjøring på veier, slik at bilister som bryter slike regler kan registreres automatisk. ATK må også kunne brukes til å kontrollere at biler respekterer tiltak som skal prioritere buss, for eksempel ved at man ikke trenger å ha fysiske bommer der bussen har prioritet i rushen.

Vi vil også at bybetjenter eller andre kommunalt ansatte i lignende funksjoner kan få myndigheten til å håndheve mindre trafikale lovbrudd som politiet ikke har kapasitet til å håndheve i dag. Det vil bidra til at politiet kan fokusere på mer alvorlige trafikale lovbrudd, og at flere brudd på regelverk i trafikken fanges opp enn i dag. Bybetjenter må også få

mulighet til å sørge for at regelverk knyttet til parkering utenfor vei(f.eks på grøntarealer) følges, ved å få utvidet sitt mandat til trafikkhåndheving utenfor det som kun er veier i byene.

Ulovlige og uforutsigbare hindringer som følge av blant annet bygnings- og veiarbeid kan skape store utfordringer i bybilder for gående og syklende. Vi vil gi bredere kontroll- og sanksjonshjemler til bybetjenter, kommuner og fylkeskommuner som kan tas i bruk overfor ulovlige hindringer og uriktig gjennomføring av arbeidsvarsling på vei, fortau og i sykkelfelt, enten dette er fra private eller andre offentlige aktører. En utfordring i dag er ofte at gamle skilt ikke fjernes i god tid etter endt arbeid, som fører til unødvendige hindringer på fortau og i veibane over lang tid. Bredere og mer effektive sanksjonshjemler kan bidra til at regelverket håndheves i større grad, raskere og at gående og syklende får sine rettigheter ivaretatt.

MER MAKT TIL KOMMUNENE FOR UTSLIPPSKUTT OG TRYGGHETSTILTAK

Flere virkemidler for regulering av geografiske soner kan også gi lokale myndigheter økt valgfrihet i hvordan de ønsker å tilpasse sine byer og tettsteder. Vi vil blant annet gi kommunene tilgang til å innføre nullutslippssoner som kun er tilgjengelige for utslippsfrie kjøretøy. Utviklingen med økt størrelse på biler utgjør også en fare for fotgjengere, syklister og andre bilister, da disse kan ha større blindsoner og innebære et større skadepotensial ved ulykker. Derfor vil vi også gi kommuner mulighet til å innføre soner hvor det er stengt for kjøretøy over en viss vekt eller størrelse, med unntak for kollektivtransport. Dette kan også stimulere til mer bruk av lastesykler og andre mindre varebiler som har mindre skadepotensial enn store lastebiler som kjører inn i tettbebygde strøk hvor mange går og sykler.

Det er en rekke tiltak vi kan gjennomføre her og nå - men det vil også være viktig å se hvilke hjemler og virkemidler det kan være hensiktsmessig å gi kommuner og fylkene i tiårene fremover. Derfor ønsker vi å sette ned en nasjonal utredning som skal vurdere å foreslå oppdaterte regelverk og virkemidler for økt bruk av kollektivtransport, lavere utslipp og bedre forhold for gående og syklende.

Mikromobilitet i kollektivtilbudet

Flere kollektivselskaper har i dag samarbeidsavtaler med aktører på elsparkesykkel-markedet. Målet er å gi kundene flere valgmuligheter, og koble flere opp til kollektivknutepunkter. Kollektivselskapet ATB i Trøndelag gir deg tilgang på elsparkesykler, bysykler og bildeling som en del av periodebilletter og på samme app. De gjennomfører for tiden pilotprosjekter i Malvik, Stjørdal og Melhus og de har så langt gitt positive resultater. I Grenland har Telemark fylkeskommune opprettet Farte bysykkel gjennom sitt kollektivselskap Farte. Dette er positive tiltak som skaper mer fleksibilitet for reisende, og mulighet til å bestille ulike typer transport gjennom samme app og selskap.

Mikomobilitet kan senke terskelen for å reise kollektivt ved at flere kommer seg fra bussholdeplassen, eller togstasjonen til dit man skal, i de tilfeller hvor bussen stopper et stykke fra der du skal. Det er likevel utfordringer knyttet til elsparkesykler som må jobbes

videre med, og det må tas særlig hensyn til blinde, svaksynte og andre grupper som må sikres trygghet og god framkommelighet i møte med andre trafikanter. Derfor må elsparkesykler og øvrig mikromobilitet reguleres på en god måte.

I perioden 2021-2023 ble det gjort flere innstramminger i bruk av elsparkesykler, og kommunene ble gitt økt handlingsrom til å regulere trafikken lokalt. Vi ønsker på sikt å evaluere endringene som er gjort for å se om dagens regelverk fungerer godt, eller om kommunene bør gis ytterligere handlingsrom til å regulere denne type mikromobilitet. Det må også stilles strengere miljøkrav til operatørene slik at elsparkesyklene har et lavere fotavtrykk og at de i større grad kan gjenvinnes.

Utfordringen med mikromobilitet som del av kollektivselskapenes tilbud er at det som oftest er lokale initiativ hvor selskapene selv tar hele regningen uten støtte til utvikling av nye tilbud. Når det kommer som et tillegg til den ordinære virksomheten til kollektivselskapene, er risikoen stor for manglende prioritering hvis selskapene har presset økonomi. Vi setter derfor av en øremerket pott på 300 millioner til en støtteordning til kollektivselskaper som vil teste ut piloter med mikromobilitet og bildeling. Dette kan bidra til gode synergieffekter mellom kollektivtilbudet og mikromobilitet og bidra til uttesting av nye og innovative kollektivløsninger.

Slik sikrer vi mer utbygging av gang- og sykkelinfrastruktur

BYVEKSTAVTALER, HARMONISERING AV REGELVERK OG TRYGGE SKOLEVEIER

Gjennom byvekstavtalene finansieres utbygging av flere gang- og sykkelveier. Vi styrker disse avtalene med tolv milliarder til tiltak innen kollektiv, sykkel og gange som gjør at byene får anledning til å prioritere flere prosjekter for gående og syklende. Vår milliard til trygge skoleveier vil også sikre mer utbygging av trygg infrastruktur for barn og unge på vei til skolen. Vi legger opp til flere måter å finansiere utbygging av gang- og sykkelveier på. Det gjør vi både gjennom å øremerke en andel av bompengene i alle nye veiprosjekter til sykkelprosjekter i nærhet til områdene der nye veiprosjekter bygges, gjennom styrking av bygdevekstavtalene og belønningsordningen for mindre kommuner som øker sykkelandelen.

Det må sikres en bedre harmonisering av normene og planene for utbygging og oppmerking av sykkel- og gangveier mellom statlig, fylkeskommunalt og kommunalt nivå om kvaliteten skal være lik og det skal bygges ut mer raskere. Når forvaltningsnivåene ikke snakker nok med hverandre og koordinerer godt nok, risikerer vi at utbyggingsprosjekter og sammenhengende sykkelveinett ikke er planlagt godt nok i sammenheng.

“Oslo-standard” innebærer at sykkelfeltene skal være 2,2 meter brede og opphøyde, mens Statens vegvesen sin sykkelveinormal er 1.5m bredde. Det har blant annet skapt utfordringer i Dronning Eufemias gate, som er en riksvei, og hvor busser og biler spiste seg inn på sykkelfeltene. Som et resultat måtte noe av kantsteinen fjernes slik at sykkelfeltene ble 20 cm bredere. MDG mener at Oslo-standard bør legges til grunn som et utgangspunkt for nye sykkelveier i alle byer og tettsteder, med unntak der det ikke er hensiktsmessig. Det sikrer forutsigbarhet og lik standard på tvers av de ulike forvaltningsnivåene. Det bør også være lik oppmerking, slik at det er enkelt for en syklist å

vite hvor han skal gjøre av seg i veibanen. Trafikanter har ikke noe forhold til om en vei er fylkeskommunal, kommunal eller nasjonal, og det bør være mest mulig sømløse overganger mellom veiene og der de krysser hverandre.

Vi mener regelverket for syklistar må moderniseres på flere områder, blant annet ved å gjøre det mulig å gi syklistar forkjøringsrett – noe som per i dag bare er mulig hvis strekningen har en viss lengde. Det må også bli pålagt å ha tydelig oppmerking av sykkelfelt gjennom kryss, slik at syklistar vet hvor de skal gjøre av seg i veibanen.

I Oslo har MDG bygget ut 153 kilometer med sykkelvei i perioden 2015-2023, i et tempo som verken Oslo eller andre norske byer har sett. Det viser at prioritering av sykkel er mulig dersom det er politisk vilje. Vi vil i årene fremover prioritere å bygge ut og fullføre utviklingen av et sammenhengende sykkelnett i enda flere byer og tettsteder, og øke bevilgningene til drift og vedlikehold av sykkelveier sånn at det er trygt og enkelt å sykle hele året.

Hovedregelen bør være å bygge fysisk adskilte gangveier og sykkelveier som forebygger ulykker og skader hos syklistar, selv om kombinerte gang- og sykkelveier kan være akseptable løsninger der det ikke er tilstrekkelige alternativer. Enkelte steder hvor det er begrensede midler og ikke like godt brukte sykkelveier er vi også åpne for lokale løsninger og tilpasninger til sykkelveier.

PREMIERING AV KOMMUNER SOM FÅR OPP ANDELEN SYKLENDE OG GÅENDE

By- og bygdeekstavgiftene samt andre belønningsordninger kan gjøre mye for utviklingen av tilbudet for kollektivreisende, gående og syklende i de regionene som ønsker å få ned bilandelen samtidig som det satses på bærekraftig byutvikling. Dagens avtaler og statlige ordninger fanger likevel ikke opp mindre enkeltkommuner eller fylker med lav befolkning som også ønsker å øke andelen gående og syklende, og som i dag gjennomfører tiltak for gående og syklende uten statlige støtteordninger. Dagens ordninger åpner heller ikke for direkte tilskudd i etterkant til kommuner som får opp andelen syklende og gående utenfor by- og bygdeekstavgiftene.

MDG vil derfor åpne for mer direkte premiering av mindre kommuner som på egenhånd ønsker å gjøre mer for gående og syklende, og som kan vise til resultater i sitt arbeid. Dette vil være viktig for å sikre god utvikling innenfor folkehelse, forebygging av forurensning, bærekraftig utvikling av mindre tettsteder og for å senke klimautslippene ved å endre transportvaner og ved å sikre en byutvikling med mindre by- og tettstedsspredning hvor det blir lettere å gå, sykle eller bruke kollektiv. Ordførere, lokalpolitikere og ildsjeler i mindre kommuner som skaper bedre og tryggere kommuner å bevege seg i skal bli sett. Vi setter derfor av 500 millioner til å opprette en slik premieringsordning i GrønNTP frem til 2036.

Våre tiltak for tryggere skoleveier

Mange foreldre opplever nærmiljøet som utrygt å ferdes i, og barn og unge blir i større grad kjørt dit de skal nå enn tidligere. Flere biler på skoleveiene fører til mindre trygge forhold for

de som fortsatt velger å gå eller sykle. Dette kan skape en ond sirkel hvor stadig flere foreldre velger å bruke bil fordi skoleveien er utrygg på grunn av et økt antall biler.

De siste årene har vi sett flere eksempler på dødsfall og alvorlige hendelser hvor barn på vei til og fra skolen har vært involvert. En [12-år gammel gutt døde](#) etter å ha blitt påkjørt i Øygarden hvor den eneste veien til bussholdeplassen innebærer å gå over en vei med 80-sone som ikke har fotgjengerfelt. En rekke lignende strekninger eksisterer i Norge, og mange barn opplever uholdbare transportforhold på vei til skolen.

I dag er også Statens vegvesen skiltmyndighet for fylkesveiene, som gjør at fylkene ikke kan senke farten om de ønsker det selv. Vi mener fylkeskommunene bør ha skiltmyndighet over sine egne veier, siden de kjenner de trafikale forholdene i sitt fylke best og bør kunne sette ned farten uten å måtte søke tillatelse fra nasjonale myndigheter.

MDG vil forebygge skader og gjøre det trygt å sende barna til skolen ved sykkel eller å gå gjennom å senke farten ytterligere ved skoler, opprette bilfrie hjertesoner ved skoler og bevilge mer penger til tryggere skoleveier med sikker infrastruktur, slik at norske kommuner og fylker kan sikre og utbedre veiene sine. Vi tar også til orde for å senke den generelle hastigheten i byområder og tettbebyggelse fra 50 km/t til 30 km/t, samtidig som vi vil gjennomføre en lovendring for å gi fylker og kommuner mulighet til å innføre 20 km/t som hastighet på sine veier. [Forskning viser at lavere hastighet medfører betydelig lavere risiko for ulykker](#). Å senke de generelle hastighetene er et tiltak som derfor kan gjennomføres raskt og ha umiddelbar effekt samtidig som det har en rekke andre samfunnsøkonomisk positive konsekvenser.

I mange distriktsområder er trygge skoleveier en stor utfordring. Flere steder er det total mangel på gangfelt, over- og underganger, fortau og andre barrierer som skiller gående og syklende trafikanter fra kjøretøy. Det er heller ikke uvanlig at barn og voksne må gå i veibanen på flere strekninger. Ved å øke potten for [tilskuddet til tryggere skoleveier](#) betraktelig, kan vi gi flere kommuner mulighet til å sikre farlige strekninger for skolebarn gjennom å få bygget flere fortau og andre sikringstiltak som skiller myke trafikanter fra biler.

Å bruke beina er den beste måten å forflytte seg på, både for helsen, miljøet og avgjørende for barns mulighet til å utforske og ta i bruk sitt eget nabolag. Det er også i nærmiljøet der folk bor at flest går i hverdagen og det største potensialet for økt gåing ligger. Gode reisevaner og en evne til å bruke kroppen til å forflytte seg i tidlig alder kan bidra til å skape gode vaner som kan vare livet ut. Derfor er det et særlig viktig ansvar for myndighetene å legge til rette for gode bomiljøer der barn og unge kan ferdes trygt.

Byer og tettsteder som gjør det trygt å være myk trafikanter

80 prosent av befolkningen bor i en by eller et tettsted. Derfor er samferdselstiltak i byene svært viktig for mange nordmenn. Det er i og rundt byene trafikken skaper flest problemer i form av lokal luftforurensing, støy, utrygghet, plassmangel og kødannelse.

De Grønne vil styrke koblingen mellom hverdagsreiser og byplanlegging med utvikling av "10-minuttersbyer". Dette er byer hvor daglige gjøremål som skoler og barnehager, nærbutikk, kollektivtransport, parker, lekeplasser og fritidstilbud i all hovedsak finnes innenfor 10 minutters gangavstand fra boligen. Land som [Belgia](#) og [Spania](#) er i gang med utviklingen av slike konsepter i byer, der målet er å skape bedre og mer effektive leveområder uten behov for bil for sine innbyggere.

Gjennom økte midler til byvekstavtaler, strengere rammer for utbygging av nye boligområder utenfor tettbebyggelse, og opptrapping av tilskudd til mellomstore byer kan vi lettere utvikle 10-minuttersbyer, og samtidig gjøre det enkelt å være myk trafikant i byer og tettsteder hvor det må påregnes noe lengre reisetid for å nå tjenester og gjøremål.

MDG ønsker å styrke den nasjonale kompetansen innenfor by- og tettstedsplanlegging i de statlige transportvirksomhetene, hvor enkeltprosjekter i mange tilfeller har overkjørt lokale myndigheter og gjort livet vanskeligere for de som sykler og går. Ved å styrke kompetansen i transportetatene, justere på mandatene der det trengs og snu transporthierarkiet slik at gående og syklende prioriteres vil vi sørge for at statlige prosjekter ikke ødelegger for byer som ønsker å skape transportløsninger som prioriterer de som sykler, går og tar kollektiv.

MDG ønsker også å styrke relevante departementers og statlige etaters fagmiljøer innenfor bærekraftig transport- og byplanlegging rettet mot et samfunn hvor bilen vil ha en mindre rolle. Vi ønsker å gi kommuner og fylker økt mulighet til bistand innenfor planlegging av sine by- og tettstedsområder der de ønsker det. I et langstrakt land hvor ikke alle kommuner har mulighet til å ha større fagmiljøer innenfor bærekraftig byutvikling vil det være viktig med en aktiv stat som kan støtte lokale myndigheter og "leie ut" eksperter til kommuner og fylker som har behov for tilrettelegging og bistand i utviklingen av sine by- og tettstedsområder gjennom bygging av sykkelveier, tilrettelegging for gange og planlegging av kollektivprosjekter enkelte steder. På denne måten kan vi gjøre staten til en lagspiller i utviklingen av byer og tettsteder hvor det er lett å gå og sykle, fremfor at staten blir en aktør som ofte forbindes med motarbeidelse av lokale ønsker og planer.

Alle gående og syklende skal oppleve god tilrettelegging og føle seg trygge i trafikken, uansett hvor i landet de bor. I variere minst mulig utfra hvor i landet man bor, selv om det i et langstrakt land som Norge vil være variasjoner. For å redusere disse forskjellene noe vil vi stille krav om at kommuner over 20.000 innbyggere har helhetlige kommunal gange- og sykkelstrategier som tilfredsstiller nasjonale minstekrav.

Løft for syklister i hele landet

VÅRE VIKTIGSTE SYKKELTILTAK

- Sette et mål på 800 km ny sykkelvei som skal bygges ut i perioden, og sørge for at det måles og rapporteres på dette årlig.
- Utrede et fremtidig nasjonalt sykkelveinett som kobler de største byene sammen.
- Gjøre 2,2 meter bredde og opphøyde sykkelfelt ("Oslo-standard") til nasjonal foretrukket standard for nye sykkelveier.
- Opprette flere sykkelhotell og trygge sykkelparkeringer ved jernbanestasjoner og kollektivknutepunkt.
- Oppdatere regelverk slik at myke trafikanter får prioritet på bekostning av biler, og gi syklister bedre framkommelighet.
- Gratis ferjer for fotgjengere og syklister, og gjøre det gratis å ta med sykkel på kollektivtransport utenom rushtid.
- Innføre premieringsordninger for kommuner som øker andelen gående og syklende, slik at disse kan investere i mer infrastruktur for sine innbyggere.
- Utrede nasjonalt tilskudd til bedrifter som tilrettelegger på arbeidsplasser med sykkelparkering, garderober og dusj, etter modell fra Oslo.
- Øke kvaliteten på sykkelopplæringen i skolen ved å tilgjengeliggjøre kompetanse fra frivilligheten, verne om gratisprinsippet i sykkelopplæringen og vurdere et timetallskrav til sykkelopplæring i kroppsøvningsfaget. Vi vil også i samråd med frivilligheten og kommunene opprette flere sykkelkurs for voksne innvandrere.
- Opprette skilting av nasjonale sykkelruter slik at man kan følge dem uten å trenge kart.
- Videreutvikle nasjonale sykkel turistveier i samråd med næringslivet og turistaktører for å løfte Norge som destinasjon for sykkel turisme, og øke muligheten for lagring av sykkel på kollektivtransport og tog.

NASJONAL SYKKELSTRATEGI OG NASJONALT SYKKELVEINETT

MDG ønsker en ny nasjonal sykkelstrategi som skal legge til rette for at det blir mulig for statlige og lokale myndigheter å få opp andelen syklende til 8% innen 2030, og til 20% i de ni største byområdene. Forrige nasjonale sykkelstrategi ble laget i forbindelse med Nasjonal transportplan for 2014-2023, og økte det nasjonale målet for sykkelandel fra 4% til 8%, og til 20% i byområdene. Per 2024 ligger denne andelen kun på 4% nasjonalt.

En av årsakene til den manglende økningen i sykkelandelen er at strategien ikke ble fulgt opp med konkrete tiltak fra regjeringen, eller med krav og bevilgninger fra statlig hold. Byer som Oslo med MDG i spissen har på egen hånd gått foran og økt sykkelandelen og investeringene fra 2015 til 2023 ved MDG i byråd. Initiativene for å øke sykkelandelen i de største byene har variert stort, og det er behov for en mer aktiv stat som bistår lokale myndigheter i arbeidet for å få opp sykkelandelen slik at den øker i flere deler av landet.

Vi ønsker å utrede utbyggingen av et fremtidig nasjonalt sykkelveinett med selvstendige og asfalterte sykkelveier, som vil koble sammen norske byer og landsdeler, og hvor syklister ikke må sykle i blandet trafikk. Norge [har i dag nasjonale sykkelruter](#) som er brukt av mange, men disse har stor variasjon i kvalitet og få separate sykkelveier. Dette kan føre til farlige

situasjoner på mange strekninger, og at sykkelrutene forbeholdes de som klarer og ønsker å sykle på strekninger med blandet trafikk.

Flere andre land slik som [Irland](#) er i gang med planer om større nasjonale sykkelveinett med grunnleggende krav til god infrastruktur for hele nettet. MDG ønsker at norske myndigheter etablere en tettere dialog med landene som går i gang med egne planer for nasjonale sykkelveinett, slik at vi kan innhente erfaringer og forstå hvordan slike prosjekter kan gjennomføres mest mulig effektivt i fremtiden. Målet bør være å sikre et sammenhengende og trygt nasjonalt sykkelveinett mellom de store byene med høy standard.

LØFT FOR SYKKELTURISME

Vi vil i samråd med næringslivet og de viktigste turistaktørene i Norge øke fokuset på Norges som destinasjon for sykkelturisme og forbedring av sykkelruter for turisme. Gjennom våre ulike potter som øker midlene til sykkel vil flere av disse kunne komme sykkelveier som turister bruker til gode. Norge har fantastisk natur med spektakulære strekninger som kan oppleves gjennom sykkelturner, men de er i dag farlige på grunn av biltrafikk og manglende tilrettelegging. Det er derfor på tide å starte arbeidet med realisering av Norge som en aktør som er på høyde med andre europeiske land innenfor sykkelturisme.

Sykkelen vil som fremkomstmiddel også gi langt større fleksibilitet for mange turister og nye muligheter for mindre steder og ny natur å utforske, sammenlignet med en ferie som utelukkende tas gjennom skipsfart, buss, fly eller tog. Det kan åpne opp for nye næringsmuligheter for destinasjoner som i dag ikke er godt tilgjengelig via kollektivtransport, men som kan nås ved elsykkel eller ordinær sykkel. Dette kan bidra til revitalisering av distrikter og nye næringsmuligheter for lokale.

Muligheten til å øke andelen sykkelturisme i Norge må også sees i sammenheng med bedre tilrettelegging for å ta med seg sykkel på tog, båt og buss når man reiser på tvers av regioner, tog- og kollektivselskaper. Mangelen på tilrettelegging for dette har fått større fokus de siste årene, og har enkelte steder blitt bedre. Men det er fortsatt stort rom for forbedring, og særlig til nasjonale minstekrav overfor innkjøp av tog- og bussmateriell, slik at det kan sikres likeverdige muligheter for transport av sykkel i hele landet. For MDG har det lenge vært viktig å øke mulighetene for å kunne ta med sykkel på andre fremkomstmidler, noe vi både har tatt til orde for i partiprogram og alternative statsbudsjetter. Vi mener det også må være gratis å ta med seg sykkel på ferger og hurtigbåter som både vil komme den jevne nordmann og turister i landet vårt til gode.

TRYGGERE OG ENKLERE Å BRUKE SYKKEL I HVERDAGEN

En stor utfordring mange sykklister opplever i dag er tyverier. Kommunene må legge bedre til rette for trygg parkering av sykkel nært kollektivknutepunkter og jernbanestasjoner i samarbeid med Bane NOR og Vegvesenet. Samtidig må politiet i større grad prioritere å følge opp sykkeltyverier slik at det ikke blir straffefritt å stjele sykler. Det kan ikke være slik at saker blir henlagt selv når det foreligger videoopptak og fellebevis - men i dag er henleggelsesraten i mange politidistrikter på over 99%. I vårt alternative statsbudsjett for 2024 øremerket vi blant annet flere titalls millioner for å gi politiet mulighet til å følge opp

sykkeltysterier. Dette er spesielt viktig fordi større el-lastesykler koster mye, og kan være familiebil for noen husholdninger.

Flere voksne har ikke god nok kompetanse til å bruke sykkel i hverdagen, og opplæringen blant barn kan variere stort ut fra hvem de har som omsorgspersoner. Dette kan bidra til at sykkelandelen ikke øker, og at risikoen for ulykker øker. Vi ønsker derfor å styrke sykkelopplæringen i skolen, for voksne med særlige behov og for innvandrere som kommer fra andre land hvor sykkel ikke har vært et normalt fremkomstmiddel.

BILLIGERE ELSYKLER

Ni av ti sykler mer enn før når de kjøper elsykkel. Og særlig byttes bil- og bussreiser ut med elsykkeltransport. Andelen elsykler økte kraftig under pandemien, men regjeringen gjør lite for å styrke den positive trenden. Elsykkelen har revolusjonert mulighet til å velge sykkel i hverdagen, og har gjort at sykkeltureksempevis til og fra jobb på opptil 15-20 km nå er innenfor rekkevidde også for helt vanlige folk. Det gjør at elsykkelen er et godt alternativ også mange steder på bygda, og at det har potensiale til å endre måten vi tenker mobilitet på i større byer.

For å få fart i elsykkelrevolusjonen over hele landet, foreslår vi en omfattende elsykkelpakke. Vi fjerner momsen på elsykler i vårt alternative budsjett for 2024, noe som koster 600 millioner kroner. I tillegg setter vi av milliarder til sykkeltiltak gjennom styrkede by- og bygdevekstvtaler, hvor noe av det skal gå til tilskudd til folk på bygda som vil kjøpe elsykler og elektriske lastesykler. Vi vil også gi støtte til flere omlastingssentraler i bysentrum som kan legge til rette for økt varelevering med elsykler. Erfaringene med dette er gode i Oslo og andre byer i Europa er allerede i gang med å gjøre dette til normen for leveranse flere steder. Lastesykler er kostbare, og utlån av elektriske lastesykler er derfor et viktig tiltak for å gjøre det lettere å frakte varer når man har behov for ekstra lastekapasitet - for eksempel om man har handlet en vase på Glassmagasinet.



Grønn sjøfart som binder kysten sammen

Norge har lenge vært ledende på miljøvennlig og høyteknologisk sjøfart. Geografien vår tilsier et behov for stor bruk av sjøtransport innenfor person- og godstransport, og sjøtransporten kan også bidra til å avlaste presset på vei-, jernbane og flytransporten flere steder. Skal sjøtransporten bli utslippsfri så raskt det lar seg gjøre, er vi helt avhengige av aktive virkemidler for å støtte lokale myndigheter og næringsaktørene som går foran.

Norge har også store muligheter til å bygge om eksisterende skip og utvikle nye hybride og utslippsfrie fartøy, som kan danne grunnlaget for ny, eksportrettet industri med grønne arbeidsplasser langs kysten. Sjøtransport er viktig over hele verden, og utviklingen innenfor næringsliv og teknologi her i Norge vil kunne ha store konsekvenser for videre global utvikling innenfor grønn skipsfart slik vi allerede har sett eksempler på ved innkjøp av utslippsfrie ferger og hurtigbåter hos fylkeskommunene. Vi vil legge til rette for at utviklingen skyter fart og at vi bruker vår unike kompetanse og posisjon til å gjøre Norge til verdens første utslippsfrie sjøfartsnasjon.

Våre viktigste tiltak

Satsing - utover Regjeringens forslag	Kostnad
Støtte til utslippsfrie hurtigbåter og ferger	4 milliarder
Differansekontrakter for grønt hydrogen og grønn ammoniakk	1 milliarder
Forbedring av kystinfrastruktur og bedre beredskap for forurensning og katastrofer til sjøs	1 milliarder
Utbedring av farleder og havner	1 milliard
Differensierte havneavgifter for å premiere grønne skip	-
Flere hjemler og lokale virkemidler for lokalsamfunn som vil stimulere til elektrisk sjøfart	-
Stanse bygging av Stad skipstunnel	–3,2 milliarder
Avgift for fossile cruiseskip	–3 milliarder

Utslippsfri skipsfart langs hele kysten

FYLKESKOMMUNAL TRANSPORT

Der MDG har styrt har kollektivselskapene lagt stor vekt på å stille krav om grønne løsninger innenfor sjøfart, slik som i [Oslo](#) og [Vestland](#). Båtene i Oslo bidrar blant annet til mindre støy i fjorden og mer behagelige reiser. De tidligere kravene Oslo og fylkeskommuner som Vestland har satt til nullutslippsløsninger har bidratt til raskere teknologiutvikling og grønn omstilling i næringslivet som også har fått internasjonale ringvirkninger når markedet vokser. Nå er tiden inne for å sikre utslippsfrie løsninger i hele landet for fylkeskommunal transport til sjøs.

Regjeringen har varslet at de vil vurdere å stille krav om at nye innkjøp for hurtigbåter skal være utslippsfrie innen 2025, og at de vil vurdere krav om utslippsfrie ferger fra 2024. Likevel har denne regjeringen så langt [ikke gitt støtte](#) for at fylkeskommunene får de økonomiske rammene som trengs for å bytte til en utslippsfri flåte. Dette har blant annet ført til en utsatt anbudsrunde i Vestland fylkeskommune for utslippsfrie løsninger. Skal vi sikre en rask omstilling til utslippsfrie hurtigbåter og ferger trenger vi en enda mer aktiv stat som bidrar til raskere omstilling og bedre samarbeid med andre offentlige etater og forvaltningsnivåer som ønsker å gå foran.

MDG går derfor inn for et absolutt krav om utslippsfrie hurtigbåter og ferger i offentlige anskaffelser fra og med 2025. Fylkeskommunene trenger tydelige rammer og økonomisk støtte i tiden fremover for å sikre at omstillingen vekk fra fossile hurtigbåter og ferger blir så sømløs som mulig, og at fylkeskommunene får forutsigbarhet for at staten tar sin del av

kostnadene. Det er kritikkverdig at regjeringen ikke bevilger penger til å støtte fylkenes innkjøp av nullutslippsløsninger, når de lovet dette i Hurdalsplattformen.

Vi velger å gi 4 milliarder til å støtte overgang til nullutslippsløsninger, inkludert bruk av biogass også på eksisterende ferger og hurtigbåter. Dette er nødvendig for å sikre fylkeskommunene forutsigbarhet for å klare overgang fra fossil til fornybar drift av kollektivtrafikken til sjøs. Behovet for støtte vil være størst de første årene, før teknologi- og prisutvikling vil gi fylkeskommunene større evne til å håndtere slike innkjøp på egenhånd. Slik vil vi bidra til at målet om en 100% utslippsfri flåte for fylkeskommunene kan realiseres.

STØRRE SKIP

Avkarbonisering av de største skipene er en stor utfordring som må løses for å sikre at utslipp fra godstransport på sjøen kuttes. Det kreves store mengder energi for å drive tunge skip over lengre avstander, og teknologien samt produksjonskapasiteten for å få avkarbonisert alle større skip er ikke tilstrekkelig i dag. Vi må derfor komme i gang med teknologiutvikling, utprøving og bygging av nye skip for å nå målet om å kutte utslippene for skipene som seiler innenriks og utenriks.

Grønn hydrogen og grønt ammoniakk er noen av energibærerne som vil være nødvendig for å omstille skipstrafikken til nullutslipp. Dagens batteriteknologi vil ikke alltid være tilstrekkelig for å avkarbonisere særlig de store skipene, og alternative energityper må derfor tas i bruk. MDG setter derfor av en milliard til å innføre differansekontrakter for grønn hydrogen og grønn ammoniakk på skip hvor andre alternativer til nullutslipp ikke er tilgjengelig med dagens teknologi. Differansekontrakter hvor staten legger ut for et mellomlegg av prisdifferansen mellom markedspris og avtalt pris med næringsaktører som går foran i bruk av ny teknologi vil være et viktig virkemiddel for å sikre at hydrogen og ammoniakk som drivstoff kan komme på plass flere steder, og at leverandørindustrien kan få et større markedsgrunnlag.

I årene fremover vil prisdifferansen mellom nye drivstoff som grønt hydrogen, ammoniakk og fossile drivstoff minke som følge av teknologiutvikling og høyere pris på klimagassutslipp, og differansekontrakter vil være et virkemiddel for å akselerere en slik prisutvikling. Om prisen for grønt hydrogen og ammoniakk havner til slutt under innslagspunktet for terskelen til differansekontrakten i en inneværende kontraktsperiode, kan staten også tjene penger på å ha investert i differansekontrakter for å hjelpe markedet i gang.

Vi ønsker en gradvis økning i CO₂-avgiften til 3000 kr per tonn innen 2030 i stedet for regjeringens mål på 2000 kr per tonn i 2030. Dette vil bidra sterkere til at overgangen til energibærere som grønt hydrogen og ammoniakk etter hvert vil klare seg uten differansekontrakter. Vi legger opp til en milliard for differansekontrakter for grønn hydrogen og ammoniakk frem til 2036.

Hybridversjoner av skip som tar i bruk ulike fornybare energikilder vil også kunne være viktig for å sikre best mulig bruk av energi ved å utnytte styrkene til de ulike energitypene, og er derfor mer aktuelt for nærskipsfarten. Noen steder kan bruk av batteri som har en bedre

energiutnyttelse være mulig på kortere avstander, og dermed øke utnyttelsen av energi til større skip slik at hydrogenet og ammoniakken heller kan brukes der det er mer nødvendig. Vi vil se videre på virkemidler for å stimulere til økt utvikling av hybridteknologier som sikrer økt energieffektivitet, blant annet gjennom støtteordninger fra Enova. Det er viktig at alle nye skip som settes i bestilling har fleksibilitet til å kunne ta i bruk nullutslippsløsninger så raskt disse er klare og tilgjengelige til å tas i bruk.

Vi ønsker også å se på mulighetene for å bygge om flere skip som i dag er fossildrevne til helt- eller delvis nullutslipp med bruk av hybridskip eller en enkelt energibærer, og ønsker å bruke vårt foreslåtte Statens Direkte Grønne Eierskap (SDGE) for å gå inn på eiersiden av slike prosjekter. [SDGE](#) vil være et statlig investeringsfond hvor staten går inn i grønne selskaper med opp til 30 prosent av egenkapitalen, og der grønn sjøfart vil være en særlig aktuell bransje for slike investeringer. Staten vil dermed ta en del av risikoen for å avlaste risikoen som bedrifter tar ved å gå foran i det grønne skiftet. På den andre siden vil staten også kunne ta ut økt utbytte i fremtiden om industrisatsingene lykkes. Innenfor en slik ordning vil norske verft og skipsaktører som ønsker å komme i gang kunne søke støtte og partnerskap til prosjekter for å bedre teknologi og utviklingen for ombruk av skip. Ved å gjenbruke allerede bygde båter kan vi forlenge levetiden og sikre et lavere ressursforbruk av råmaterialer.

Bruk av biodrivstoff kan være et element i energimiksen som trengs for å skape en flåte med lavere utslipp. Likevel vil mengdene biodrivstoff som kreves til fremdrift for store skip være store, som kan innebære at mye natur kan gå tapt. Manglende regulering for biodrivstoff og sikring av at råmaterialet til drivstoffet ikke kommer fra verdifull natur medfører også en økt risiko for at viktige naturverdier går tapt som følge av produksjon. Vi ønsker derfor ikke en samlet økt mengde av biodrivstoff i omløp om dette fører til naturnedbygging, men er åpne for noe bruk av biodrivstoff i sjøfarten for å kutte klimagassutslipp i en omstillingsperiode. Vi ønsker å få på plass økt bruk av biogass fra kilder som blant annet ubrukt avfallsmateriale fra land- og havbruket, og har [fremmet forslag på Stortinget om bruk av biogass fra avfall som stammer fra oppdrettsnæringen](#) og som i dag ikke fanges opp. Vi ønsker i årene fremover å stille strengere krav til at restmaterialet fra ulike næringer går inn i en sirkulærøkonomi fremfor å ende opp som avfall, og legge ulike virkemidler til rette for å få markedet for biogass i gang. Biodrivstoff basert på andre kilder enn A-råstoff må gradvis fases ut innen 2030.

Vi vil også bruke offentlige anskaffelser og innkjøp for å stimulere til fornyelse innenfor rederinæringen. Myndighetene kjøper inn varer for hundrevis av milliarder hvert år, og mange av disse varene fraktes gjennom bruk av større skip. Vi vil sørge for at frakt av varer og utstyr til alt fra bygg- og anleggsplasser til inventar som brukes i offentlige etater gjennomføres, og vil aktivt velge ut frakt- og rederiselskaper som tar i bruk grønnere løsninger innenfor skipstrafikken.

Alle løsningene vi vil gjennomføre vil være viktig å iverksette i samråd med næringslivet. Norges Rederiforbund målsettinger om at deres medlemmer skal ha en klimanøytral flåte i 2050, og kun bestille skip med nullutslippsteknologi fra 2030. Offentlig-privat samarbeid vil være en nøkkel for å sikre en mest mulig bærekraftig flåte, og god involvering av

næringslivet vil være viktig for å legge til rette for langsiktige og forutsigbare rammevilkår som kan sikre en effektiv og trygg omstilling i maritim sektor.

PRIVATE BÅTER

Nordmenns private båter er en kilde til glede og gode opplevelser for mange. Den private båtflåten vil være en del av nordmenns evne til å oppleve landet, sjøen og friluftsliv også i årene som kommer. Men flåten må likevel omstille seg i en mer bærekraftig retning i likhet med resten av samfunnet. Den fossilbaserte båtflåten slapp i 2022 ut 283 000 tonn med klimagasser i Norge. I tillegg er fossildrevne båtmotorer en betydelig kilde til støy i hav- og fjordområder som påvirker fisk, fugl og annet biomangfold svært negativt.

Å omstille båtflåten til fornybare energikilder vil være en viktig del av veien til et nullutslippssamfunn, og til et mer fredelig båtliv som er i tråd med naturens tålegrenser. MDG vil sørge for tilgjengeliggjøring av flere havneområder i de største byene for elbåtdelingstjenester og vi vil utrede fjerning av moms for leie av elbåt så flere næringsaktører kan komme på plass og gjøre tilbudene mer konkurransedyktige. Konkursen til foregangsaktøren innenfor elbåtdeling, Kruser, kan være et tegn på at dagens rammer for slike delingsmodeller i dag ikke er god nok.

Vi vil også utrede innføringen av nullutslippssoner i sjøen, for å sikre mer hensynsfull bruk av områder som er sårbare for støy. Deler av Oslofjorden som i dag utsettes for store mengder støy kan være aktuelle områder for å teste ut slike løsninger.

Egne havneområder og brygger hvor kun parkering og bruk av elbåter er tillatt er et annet juridisk virkemiddel vi ønsker å utrede. Et slikt virkemiddel kan gi kommuner hjemmel til å sette tydeligere rammer for bruk av elbåt og fossile båter i sine kommuner. En slik hjemmel vil være viktig for å sikre at staten ikke står i veien for kommuner som ønsker å gå foran ved å legge nye rammer til rette for et fredeligere båtliv, særlig i nærheten av bebodde områder og godt besøkte havneområder.

Slik sikrer vi mer gods på sjø

Det har tidligere vært et etablert mål i Norge om 30 % overføring av gods fra vei til sjø og bane innen 2030. Regjeringen velger i sitt forslag til NTP å avvike målet tvert, og kaller det "verken hensiktsmessig eller realistisk". Samtidig viderefører regjeringen utbygging av nye motorveier som vil bidra til at andelen gods på sjø kan falle i årene fremover. Regjeringen forsterker ytterligere konkurransekraften for gods på vei ved å kompensere for økt CO₂-avgift gjennom redusert veibruksavgift.

Slik vi ligger an nå er 30 % godsoverføring vanskeligere å gjennomføre enn det ville vært om en reell satsing hadde kommet på plass tidligere. MDG går inn for et oppdatert overføringsmål som innebærer å flytte 30 % av gods fra vei til sjø og bane innen 2035. Med offensive tiltak er dette mulig og det vil ha en rekke positive konsekvenser for alt fra byutvikling, arealbruk og luftforurensning.

Vi vil bevilge mer penger til farleder og havner, og dessuten bruke virkemidler som kan stimulere til en grønn omstilling i skipsfarten gjennom grep som [Statens Direkte Grønne Eierskap](#) (SDGE), differansekontrakter og vektlegge miljøkrav i skipsfarten ved offentlige anskaffelser.

Myndighetene kjøper inn varer og tjenester for hundrevis av milliarder hvert år, og musklene dette innebærer vil bli en viktig del av omstillingen over til mer gods på sjø. Vi vil stille strengere krav til grønn transport i alle offentlige anskaffelser og innkjøp, og nedprioritere tungtransport på vei til fordel for gods som fraktes på sjø og bane - og særlig premiere selskapene som går foran med grønn sjøfart. Dette vil bidra ytterligere til å stimulere til høyere etterspørsel for godstransport med grønne skip som kan bidra til videre teknologiutvikling i bransjen.

Effektiv overføring av gods fra sjø til land er viktig for å sikre gode vilkår for godsaktørene på sjøveien. Vi gir 1 milliard ekstra til miljø- og naturvennlig utbedring av farledsprosjekter, og til å skape havner som er klare til å ta i mot grønne skip. Vi bevilger 1 milliard ekstra til oppgradering av kystinfrastruktur, forebygging av forurensning og bedre beredskap ved uhell og farlige hendelser. Det vil bidra til å gi næringen økt forutsigbarhet ved drift i Norge.

Koblingen mellom havner og andre transportformer som jernbane er viktig for å gjøre transporten av gods enda mer sømløs og fri for utslipp. Vi vil derfor legge til rette for flere koblinger mellom havn og bane gjennom vår effektpakke for gods på bane til 2.5 milliarder, der det blant annet vil kunne gis penger til å koble opp banestrekninger som i dag ikke er tilknyttet havner og til å utbedre eksisterende havn-banestrekninger som kan gjøres enda mer effektive.

Samlet sett vil dette gi synergier som får Norge til å få en større andel gods på sjø og en grønnere skipsfart som sikrer oss internasjonale konkurransefortrinn når Norge går foran

Båt- og cruiseturisme

DAGENS CRUISETURISME ER IKKE BÆREKRAFTIG

Cruiseturismen i Norge og andre land krever enorme mengder energi, areal og stort ressursforbruk per passasjer og utgjør ikke en bærekraftig form for turisme. Passasjerene legger heller ikke igjen like [mye penger i områdene de besøker](#), sammenlignet med andre type turister som besøker norske byer og lokalsamfunn.

Cruiseturismen i Norge anno 2024 har økt til [et nivå hvor utslippene nesten er på nivå med all innenlands flytrafikk](#). MDG vil avvikle dagens fossilbasert cruiseturisme.

MDG vil premiere bærekraftig turisme, og sier nei til fossilbasert cruiseturisme i norske kystområder og fjorder. Kravet om utslippsfrie cruiseskip i verdensarvfjordene innen 2026, vedtatt av Stortinget i 2018 er et viktig vedtak på veien dit. Det vil i praksis tilsi [null cruise i disse fjordene i årene fremover](#), men det kreves langt flere restriksjoner for å få slutt på forurensende cruiseturisme andre steder i landet. Vi vil derfor stille krav om utslippsfrie cruiseskip i hele Norge fra og med 2026. Dette vil sette tydelige rammer som næringen må

forholde seg til, og medføre at kun de mest bærekraftige aktørene vil kunne få tilgang til Norge fremover.

Mindre cruiseturisme kan bidra til bedre utvikling av norske byer og tettsteder. Byer som Oslo har allerede planer om å fjerne cruisehavnene og erstatte disse med områder som kommer befolkningen, lokalt næringsliv og byutvikling til gode. I Bergen er det også attraktive havneområder som kan frigjøres. Mindre lokalsamfunn kan få tatt tilbake sine sentrum og strandsoner og heller utvikle disse i tråd med mer bærekraftig turisme som kan være tilgjengelig med mindre båter, togarter og bedre kollektivtilbud i hele landet.

En viktig del av denne og fremtidige transportplaner er å tilrettelegge for bærekraftig turisme som gjør det enkelt for turister å dra til Norge på en miljøvennlig måte, og bevege seg i landet uten store fotavtrykk.

Samtidig som vi ønsker langt strengere rammer for drift av cruiseturisme i Norge, er det slik at et flertall Stortinget i dag ikke ønsker strenge restriksjoner og krav til utslippsfrie løsninger for næringen. For å bidra til å øke konkurransekraften for annen turisme og hente inntekter fra cruisenæringens belastning som kan øremerkes grønne tiltak innenfor maritim sektor innfører vi en nasjonal cruiseavgift for alle fossile cruiseskip i Norge. Vi forventer å hente inn 3 milliarder fra dette frem til 2036.

HURTIGRUTEN

Hurtigruten er både en viktig del av norsk historie, kulturliv og ikke minst en viktig reisemåte for mange langs norske kystsamfunn. Hurtigruten gir også turister som ønsker å oppleve Norges vakre og allsidige kyst mulighet til dette. I dag er båtene til Hurtigruten hovedsakelig fossildrevne, [men selskapet er allerede i gang med konsepter for fremtidige nullutslippsløsninger.](#)

I 2031 skal neste anbudsrunde for Hurtigruten gjennomføres, og MDG vil stille strenge krav til framtidens hurtigrute. Vi mener anbudsrunderen i 2031 bør bli den første hvor det stilles krav om nullutslipp for alle av Hurtigrutens båter hvis båtene ikke allerede er blitt nullutslipp før det.

For at denne ambisjonen skal realiseres må det sikres tilstrekkelige og effektive lademuligheter ved alle Hurtigrutens stoppesteder langs hele kysten. Hurtigrutens driftsmetode uten for lange strekk per stopp kan gjøre Hurtigruten til en utmerket aktør for nullutslippsløsninger, og dermed vise at det er mulig å drifte større skip langs hele kysten uten bruk av fossilt drivstoff.

Enova er allerede i gang med støtte til etablering av produksjonsanlegg for fornybart hydrogen langs kysten, og fire av disse ligger langs kystruten til Hurtigruten. Etablering av slike anlegg kan skape gode synergieffekter som vil gjøre at næringslivet potensielt kan levere kortreist hydrogen til fremtidige hurtigrut-båter, om disse blir hydrogendrevne.

Bedre vedlikehold og økt sikkerhet på sjøen

Kritisk infrastruktur langs kysten har i dag vedlikeholdsetterslep. Dette kan ha enormt negative konsekvenser ved at sikkerheten for skip, folk og dyr til sjøs settes i risiko. Samtidig skjer det en rask teknologisk utvikling innen sjøtransporten som gir behov for moderne infrastruktur som vil være trygg å bruke i en stadig mer usikker verden. Effektene av klimaendringene blir også stadig mer merkbare, og kan bidra til endrede og mer uforutsigbare værforhold langs sjø og kyst.

Sikkerhet må være grunnlaget for all transport. Derfor øker vi midlene til drift, vedlikehold, beredskap av kystinfrastruktur og akutt forurensing langs kysten med 1 milliard kroner. Dette innebærer midler til å ta igjen vedlikeholdsetterslepet knyttet til blant annet navigasjonsinfrastruktur som godstransport på sjø er avhengig av og til å styrke Kystverkets arbeid innen sjøsikkerhet og akutt forurensing. For oss er det viktig å satse på å ta igjen etterslepet som kommer hele landet til gode fremfor å bruke store summer på nye enkeltprosjekter, slik som Stad skipstunnel.

Inntil verden omstiller seg til skip uten fossilt drivstoff vil større skip utgjøre en særlig stor risiko for naturkatastrofer ved fare for oljesøl og utslipp av ulike stoffer i sjøen ved ulykker, kantring eller forlis. Det er viktig at det eksisterer god beredskap for å forebygge og håndtere slike situasjoner som kan ha enormt negative konsekvenser for livet i havet og fugleliv, slik vi ser til tider i regioner hvor skipsforlis skjer mer regelmessig.

Det er derfor en uheldig utvikling at større gamle skip fra land som Russland seiler i norske farvann [uten tilstrekkelig forsikring](#), som kan sette livet i sjøen i fare uten tilstrekkelig ansvarliggjøring av selskap ved ulykker. Vi vil arbeide både nasjonalt og internasjonalt i organer som Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen for å sikre langt strengere krav til hva slags type skip som kan seile i norske farvann, og sikre at alle skip som seiler i Norge har tilstrekkelig forsikring.

Sikkerhetssituasjonen i verden er drastisk endret de siste årene, og fremmede makter kan ha ønske og økt fokus på å skade norsk kystinfrastruktur for å ødelegge forsyningslinjer og skape større negative hendelser som medfører store utgifter og ustabilitet. Økte midler til Kystvakten gjennom en økt ramme i langtidsplanen for Forsvaret og den økte rammen vi gir til blant annet Kystverket vil bidra til å kunne øke inspeksjoner av fremmede skip og håndheve sikkerhet i Norges havområder. Særlig vil økt sikring av ledninger og installasjoner til sjøs være viktig for å sikre energioverføring og forebygge sabotasje.

På lik linje som i andre samferdselssektorer vil vi stille krav om beredskap og sikkerhet i leveranser til norske havner og til skip som skal driftes i Norge. Systemene som leveres til våre havner skal ikke komme fra leverandører i land med store sikkerhetspolitiske motsetninger til Norge, og vi må sikre at vi har kontroll over de digitale systemene. Derfor vil vi vektlegge sikkerhetsaspekter høyere enn tidligere i alle anbud og anskaffelser til havner i Norge - og stille strengere krav til næringslivet om hvilken bruk av teknologi som tillates. For det siste vil tett samarbeid med EU være viktig for å sikre lik utvikling i hele Europa og felles sikkerhet i møte med nye trusler.

Havner og farleder rustet for fremtiden

HAVNER

Havner og farleder utgjør bærebjelken for forutsigbar og trygg sjøtransport mellom land og byer. Fremtidsrettede og godt plasserte havner som tilbyr effektiv mottakelse av skip og som kan være koblet opp til jernbanen kan bidra til mer effektiv overføring av gods. På den andre siden kan lite gjennomtenkte og gammeldagse havner bidra til økt reisebehov, mer utslipp og dårlig koordinering mellom ulike transportformer som sørger for lite effektiv ressursbruk. For å sikre miljøvennlige, trygge og mer effektive havner og farleder øker vi midlene til dette med 1 milliard i vår transportplan.

Vi vil arbeide for en bærekraftig utvikling av norske havner, og vår visjon er at norske havner skal være verdens mest bærekraftige. Havnene skal produsere mest mulig strøm på egne arealer gjennom solceller, bergvarme og vil i fremtiden kunne kobles opp til havvindparker som kan levere fornybar strøm til ladestasjoner for utslippsfrie skip. Andre fremtidige fornybarteknologier vil også kunne bidra her.

Det er viktig å tilby rederier og andre næringsaktører gode lademuligheter for nullutslipps- og hybridskip på så mange havner som mulig. Mangel på lademuligheter vil svekke den grønne omstillingen i skipsfarten og gjøre Norge mindre attraktivt for aktørene som tar i bruk grønne skip raskest. Vårt økte tilskudd til utbedring av havnene kan dermed bidra til å økt omstillingstakt for norske havner.

Havnene skal bli mest mulig bærekraftige og fremtidsrettede, men de skal også ta imot skip som vil være grønnere enn de vi ser i dag. Skipsfarten har i dag en vei å gå, og det vil være særlig viktig å premiere næringsaktørene som tar risiko ved å gå foran ved tidlig bruk av grønn skipsfart og teknologi. Vi vil derfor innføre differensierte havneavgifter basert på bærekraft, hvor grønne skip og teknologi premieres samtidig som fossile skip må betale en større andel. I samråd med andre fremoverlente land vil vi arbeide for at dette prinsippet også innføres andre steder slik at rammevilkårene i flest mulig land stimulerer til nyvinning.

De økte inntektene som en slik havneavgift kan medføre så lenge brorparten av skipsfarten er fossil vil vi øremerke til et fond for miljøvennlig utvikling av havner i Norge hvor tiltak som bedre lademuligheter, egenproduksjon av strøm og klimatilpasningstiltak er aktuelt. På sikt må det sees på et forbud for mottakelse av fossilbaserte skip ved norske havner når grønne skip blir standarden og seriøse aktører ikke vil bruke fossildrevne skip lenger, men en slik ambisjon er per dags dato langt fra realistisk.

Vi ønsker at praksisen med å ta vare på det vi har og videreutvikle eksisterende havner er ledende, fremfor å bygge nytt. I de tilfeller hvor nye havner likevel skal etableres og hvor andre alternativer ikke er mulig må slike etableringer skje på allerede nedbygde gråarealer langs sjøen hvor utvikling av nye havneområder ikke innebærer ødeleggelse av natur, og hvor lokaliseringen er hensiktsmessig med tanke på kort reisevei til annen infrastruktur og bebyggelse. Innføring av en eventuell naturavgift for nedbygging av natur og økt vern av natur langs kysten kan også være virkemidler som vil stimulere til at gjenbruksløsninger for havner der gråarealer brukes, blir det naturlige alternativet i fremtiden.

FARLEDER

Sikre farleder er viktige for å sikre større skip tilgang til havner og trygg innseiling. Mange steder trengs det utbedringer av disse i dag. Likevel er det viktig at utbedringer av farleder gjøres på en bærekraftig måte som ikke medfører unødvendig forurensning og sprengningsarbeid i fjord- og kystområder. Slike inngrep kan ha store effekter og drepe liv i havet samtidig som risiko for økt spredning av forurensning og skadelige partikler fra sjøbunnen er tilstede.

MDG vil derfor stille strenge krav til naturkartlegging av alle foreslåtte utbedringsprosjekter for farledere, og strenge krav til metodikk og teknologibruk ved selve utbedringen av farleder og sjøveier for skip. Vi vil bidra til mer forskning på miljøvennlige teknologier for utbedring av farleder og ta i bruk metoder som sugemudring fremfor mer skadelige mudringsmetoder. Bærekraftig gjenbruk, rensing og deponering av masser som tas opp fra havet vil også være viktig for å forebygge dumping av forurensede masser som kan spres i havområder. Vi vil støtte opp under utvikling av bedre og tilgjengelige metoder for massevasking for å fjerne miljøgifter fra forurensede masser gjennom økte midler til forskningssektoren, og vi ønsker å koble næringslivet tettere opp til slike løsninger i samråd med offentlige etater for å sikre likebehandling i hele landet. Vi gir 1 milliard ekstra til en pott for havner og farledere som blant annet kan gå til mer miljøvennlig utbedring av farledere som vil komme biomangfoldet og naturen til gode.

I inneværende NTP-periode viderefører vi de fleste farleds- og havnetiltakene som regjeringen foreslår i sitt forslag til NTP. Vi tar likevel ut farledstiltaket for innseiling til Halden fordi naturkonsekvensene vil være for negative sammenlignet med nytten av prosjektet. Svenske myndigheter ønsker heller ikke prosjektet. Dermed sparer vi inn 106 millioner kroner, hvor 71 av disse holdes innenfor farledsrammen og heller går til en større satsing på mer miljøvennlig massehåndtering og utbedring av farled inn til Borg havn i Fredrikstad.

Vi setter en stopp for Stad skipstunnel

Stad skipstunnel er planlagt mellom Moldefjorden og Kjødipollen og har til hensikt å gi bedre framkommelighet og sikkerhet for sjøtransport som skal passere Stadlandet. Tunnelen blir 1700 meter lang og er dimensjonert for skip på størrelse med hurtigruteskipet MS Midnatsol.

Prosjektet er omdiskutert, særlig på grunn av den høye kostnaden målt opp mot nytten. Kostnadsestimatene har samtidig økt betraktelig de siste årene. Ifølge regjeringens forslag til NTP er forventet kostnad 4,2 milliarder 2024-kroner, noe som er dobbelt så mye som den opprinnelige prislappen. Regjeringen bevilger ca 3,2 milliarder i planperioden til iverksettelse av prosjektet. På toppen av de enorme kostnadene er det ventet at tunnelen ikke vil bidra til like stor reduksjon i ulykker som tidligere antatt og [mange fartøy vil trolig ikke ta i bruk tunnelen](#), deriblant Hurtigruten. Prosjektet er det desidert dyreste foreslåtte enkeltprosjektet innenfor sjøfart i regjeringens forslag til NTP, selv om ringvirkningene av prosjektet er høyst uklare.

Av årsakene nevnt ovenfor bevilger vi ikke penger til utbygging av Stad skipstunnel. Vi omprioriterer heller midlene til langt mer målrettede tiltak for å ruste opp norske havner, forbedre sjøsikkerheten langs hele kysten og øke godsoverføring fra vei til sjø. Ved å spre midlene fra skipstunnelen til andre prosjekter i hele landet sikrer vi en bedre fordeling av ressurser, og legge til rette for en solid økning av sjøtransport i hele landet.

Mer miljøvennlige utenlandsruter

Utenlandsrutene med skip til land som Danmark, Sverige og Tyskland har eksistert i mange år og betyr mye for mange nordmenn. Rutene kobler flere byer og regioner i Norge til andre land gjennom sjøveien, der Oslo-København og Oslo-Kiel er blant de mest trafikkerte.

Utslippene og miljøbelastningen fra rutene er likevel store per passasjer, da skipene krever svært mye energi og er fossilt drevet. Skipene beslaglegger også mye areal når de ligger til havn, både gjennom skipenes størrelse og ved behov for areal til innkjøring av biler. I mange tilfeller kan selv flytrafikk på samme ruter ha lavere utslipp. Det må derfor innføres styrkede insentiver så raskt som mulig for å starte omstillingen av slike skip til null- eller lavutslippsløsninger med mindre arealbruk i nærheten av viktige byområder.

Vi vil derfor innføre differensierte havneavgifter i hele landet for slike skip, som vil premiere aktørene som raskt går i gang med grønnere løsninger. Selskapene som henger etter i omstillingen vil på den andre siden betale en større andel som vil gå til å subsidiere lavere avgifter for grønn skipsfart og til andre grønne tiltak innenfor havneområder og sjøfarten.

Det vil også være viktig med koordinering med landene som utenlandsrutene for nye insentiver til grønn omstilling av skipsfarten. Like rammevilkår for begge lands destinasjoner vil bidra til økt omstillingskraft, og at rammene for drift er forutsigbare for næringen. Det bør derfor stilles krav i samråd med landene hvor disse skipene går til og fra, og arbeides for en EU-lovgivning som regulerer hvilket år disse skipene skal være utslippsfrie og hvilket år havner ikke lenger skal ta i mot fossildrevet skipsfart.



Illustrasjon: Elfly Gruppen

En mer miljø- og distriktsvennlig luftfart

Nordmenn er blant de som flyr mest i Europa. De Grønne vil gjøre flytrafikken utslippsfri raskest mulig og gi flere og bedre alternativer til fly. På sikt mener vi Norge bør ta mål av seg til å bli det første landet i verden der luftfarten er helelektrisk. Da må langsiktige rammevilkår ligge til rette for en utfasing av fossilbasert flytrafikk,

SSB meldte at antall flyreiser var 9% lavere i desember 2023 sammenlignet med desember 2019. Mye tyder på at pandemien har ført til varige endringer i reisevaner når det gjelder luftfarten. Økt bruk av hjemmekontor og digitale møter gjør at en del arbeidsreiser blir overflødige. Det er positivt for klimaet og kan være kostnadseffektivt for næringslivet.

Mangel på gode alternativer og at flybillettprisene er relativt billige sammenlignet med for eksempel tog, gjør at mange likevel velger å fly. Samtidig er ikke teknologien moden nok til å kutte de store utslippene fra flytrafikken på mange år enda, særlig ikke på langdistansefly. Det betyr at vi må fortsette å jobbe for å redusere flytrafikken og gjøre tog til et konkurransedyktig alternativ der det er mulig, samt vri etterspørselen i miljøvennlig retning ved hjelp av avgifter, kvoteordninger og reguleringer.

Den reduserte flytrafikken har ført til økonomiske utfordringer for Avinor, som har varslet at det kan bli nødvendig å legge ned flere flyplasser. Selv om det er positivt for klimaet at færre flyr, er flyreiser for mange i distriktene et nødvendig transportmiddel av mangel på bedre alternativ. Miljøpartiet De Grønne mener at det ikke kan være slik at opprettholdelse av nødvendig infrastruktur i distriktene er avhengig av et vekstmål for luftfarten, og salg av tobakk og alkohol i taxfree-butikkene. Vi mener dagens modell må legges om i bærekraftig retning.

Våre viktigste satsinger

Satsing - utover Regjeringens forslag	Kostnad
Styrke grønt omstillingsfond for luftfarten	1 milliard
Stanse bygging av ny flyplass i Mo i Rana	– 2,5 milliarder
Endre Avinors mandat og finansiering	-
Øke klimaavgiften på forurensende flyreiser, og sikre at toget er et rimelig og effektivt alternativ mellom de store byene	-
Avvikle taxfree på flyplasser og innføre taxfree-ordning på grensekryssende tog	-
Si nei til tredje rullebane på Gardermoen	-

Avgiftene på flyreiser må opp, men ikke like mye overalt

For å kutte utslippene fra flytrafikken til null innen 2050 må vi redusere volumet av antall reiser, flytte flyreiser over til andre og mer bærekraftige transportformer og gjøre den gjenværende lufttransporten utslippsfri.

Flyavgifter er ett av de viktigste virkemidlene vi har for å begrense utslippene og vri flere reiser over på miljøvennlige alternativer. Utenlandsreiser med fly er i dag fritatt for klimaavgifter, og de lave prisene reflekterer ikke hvor skadelig flytrafikken er for klimaet. På innenlandsreiser har regjeringen innført en flypassasjeravgift på alle flyvninger. Vi ønsker å erstatte dette med en flyseteavgift mellom Oslo, Trondheim, Bergen, Stavanger og Kristiansand. Avgiften er i vårt alternative statsbudsjett for 2024 satt til 500 kroner. Vi deler ut en del av inntektene fra flyseteavgiften til alle husstander i Norge, slik at man sitter igjen med mer dersom man flyr mindre. I tillegg setter vi av en milliard til et fond som skal bidra til nullutslippsløsninger i luftfarten. Samme avgift vil gjelde for reiser til landene i EU, mens det for reiser utenfor EU vil være en avgift på 800 kroner.

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

Nei til nye flyplasser

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

VI AVVIKLER NY FLYPLASS I MO I RANA

Regjeringen har i sitt budsjett for 2024 satt av nesten 3 milliarder kroner til bygging av ny storflyplass på Helgeland, og prosjektet vil kunne medføre økte statlige bevilgninger i årene fremover. Regjeringen setter blant annet av 3 pst av sin pott for fullføring av store investeringer på 144 mrd i forslag til NTP til flyplassene i Bodø og Mo i Rana (s. 10 i NTP'en). Vi er motstander av ny lufthavn på Helgeland fordi det øker kapasiteten for flyreiser, og ønsker heller å opprettholde og videreutvikle dagens kortbanenett i regionen.

JA TIL FLYTTING AV FLYPLASSEN I BODØ

MDG ønsker å ferdigstille ny [flyplass i Bodø](#). Effektene for byutvikling og verdiskaping i Bodø og Nord-Norge gjennom en ny flyplass som er mindre arealkrevende vil være store når det åpnes for 15 000 nye boliger og arealer for minst 10 000 nye arbeidsplasser på arealer som i dag er beslaglagt av en svært stor flyplass tett opp til Bodø. Dagens flyplass i Bodø ble bygget rett etter andre verdenskrig og var svar på et presserende behov for Luftforsvaret i nord, hvor fremtidig byutvikling ble ofret. Nye byområder i Bodø vil som følge av en mindre arealkrevende ny flyplass medføre mindre bygging av natur i kommunen når man flytter nye byggeområder til sentrale strøk i kommunen som allerede er nedbygget fremfor å fokusere på byspredning.

TREDJE RULLEBANE PÅ GARDERMOEN

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

NEI TIL GJENOPPLIVING AV RYGGE FLYPLASS

Flere aktører i Østfold har tatt til orde for gjenoppliving av sivil luftfart på Rygge flyplass. Vi anerkjenner ønsket om å skape aktivitet og næringsvirksomhet ved Rygge, men stiller oss negative til en ny åpning for kommersiell sivil luftfart på en tredje flyplass i østlandsregionen. Det er allerede rimelig enkelt for reisende å komme seg til Gardermoen eller Torp, som gjør en tredje flyplass unødvendig.

Samtidig beslaglegger flyplassen i dag store områder som er lite brukt og som ikke kommer regionen til gode. Det vil derfor være hensiktsmessig å utrede hvordan bruk av flyplassen i tiden fremover kan brukes til opprettelse av nytt næringsliv og nye arbeidsplasser, da det er uheldig hele regionen om et stort utbygget område blir stående brakk i flere år fremover.

Økt bruk fra Forsvarets side kan også være aktuelt i et nytt sikkerhetsbilde, og gjennom tettere samarbeid med det svenske forsvaret.

Avinor og taxfree

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

Kostnadene ved lufthavndrift finansieres i dag i betydelig grad av taxfree. Denne ordningen favoriserer flyreisende og luftfarten, på bekostning av mer miljøvennlige alternativer.

I 2021 inngikk Avinor taxfree-avtaler med Travel Retail Norway og Airport Retail Norway som er verdt 30 milliarder, og gjelder fram til 2027.

De Grønne vil avvike taxfree-ordningen på flyplassene i Norge når kontraktene utløper, og mener de reelle kostnadene for flytrafikken heller må synliggjøres og dekkes gjennom billettprisene og flyplassavgiftene. Vi vil også redusere taxfree-kvotene til et minimum.

I stedet for at finansiering og drift av flyplassene skal være avhengig av etterspørselen etter flyreiser og taxfree-omsetning, mener vi at den grunnleggende infrastrukturen i luftfarten må finansieres over statsbudsjettet og av lufthavnavgiftene. Avinors mandat må også endres slik at de ikke opererer etter et mål om å øke etterspørsel etter flyreiser, men i stedet skal arbeide for en reduksjon.

Kortbanenettet er for mange bussen i distriktene

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

Vi vil skjerme viktig flyplasstruktur i distrikts-Norge ved å kanalisere overskudd fra de store flyplassene til lufthavner i distriktene slik at de får om lag like mye overføringer som i dag.

Veien mot utslippsfri luftfart

Satsing på nullutslippsfly vil være avgjørende for å sikre klimavennlig transport i distriktene hvor det ikke finnes andre gode alternativer. Kortbanenettet passer særlig godt for elektriske fly, som ikke trenger like lange rullebaner og som stiger raskere enn fossildrevne fly. Elektriske fly vil være stillegående, og altså mindre til plage for dem som bor i nærheten av en flyplass. Samtidig er de velegnet for å teste ut fly i værhardt klima. Når rutefly tåler norske forhold, tåler de det meste. Da har vi fått på plass en viktig byggestein i det grønne skiftet.

Flyselskapene må ha flere insentiver til å legge om til elektrisk drift, først for småfly, så de større flyene. De Grønne vil derfor gi innfasingsstøtte og andre insentiver til utvikling,

testing og opplæring, for å tilrettelegge for at overgangen til elektrisk luftfart skjer så raskt som mulig. Vi ønsker også å innføre differensierte lufthavnavgifter basert på utslipp fra fly, slik at de som går foran med utslippsfrie fly i fremtiden vil betale mindre enn konkurrenter som bruker fossilt drivstoff. Norge må også være en pådriver for felleseuropeisk regelverk for sertifisering av elektriske fly, slik at ikke manglende regelverk hindrer utvikling. Samtidig må flyver- og flyteknikerundervisning utvikles til å håndtere elektriske fly.

De Grønne mener at Norge bør ta mål av seg til å bli det første landet i verden der luftfarten er helelektrisk, ved blant annet å gi utviklingsstøtte, stille krav til tilbydere og gjennomføre pilotprosjekter. Regjeringen har i stortingsmeldingen om bærekraftig luftfart sagt at de vil stille krav om null- og lavutslippsteknologi på noen av rutene på kortbanenettet i 2028/29. Miljøpartiet De Grønne mener vi må være mer ambisiøse, og at det må stilles krav til elektriske fly eller annen nullutslippsteknologi ved oppstart av alle nye avtaler for kortbanenettet i 2028 og 2029.

Hovedmålet for å kutte utslipp på sikt i luftfarten må være å elektrifisere flyparken, men andre energibærere som hydrogen vil også kunne spille en rolle for framtidens luftfart. Vi vil derfor også støtte opp under utviklingen av ny teknologi innenfor lufttransport i fremtiden gjennom aktører som Enova, som kan være et virkemiddel for å skape innovasjon innenfor hydrogenløsninger og bedre bruk av biodrivstoff i noen tilfeller.

Innen da ønsker vi å satse på flere pilotprosjekter og innovative anskaffelser av elektriske fly på andre ruter enn FOT-nettet for uttesting. Det må utredes nærmere hvilke ruter som kan egne seg best som pilotprosjekter, men vi ønsker å gjøre Nord-Norge til en spydspiss i satsing på bærekraftig og innovativ luftfart. Elfly kan bidra til å binde landsdelen sammen på en miljøvennlig måte uten store klimagassutslipp og inngrep i naturen. Vi ønsker å etablere et servicesenter knyttet til en av flyplassene på kortbanenettet i Nord-Norge, og styrke utdanningstilbudet for elfly-piloter og teknikere ved de nord-norske utdanningsinstitusjonene.

Det kan også være aktuelt med pilotprosjekter i andre deler av landet. Vestland fylkeskommune har sammen med Sunnfjord kommune [utredet Førde-Bergen](#) som en godt egnet rute for uttesting - som vi stiller oss positive til som en av de første elflyrutene i Norge.

Luftfarten inn i NTP

Avinor ruller en årlig plan for langsiktige investeringer. Pandemien gjorde at det ble lagt opp til et lavere investeringsnivå enn opprinnelig planlagt. Men vi ser allerede at flytrafikken og investeringene kan ta seg opp igjen relativt raskt i årene fremover. De Grønne mener derfor at det må være Stortinget som vedtar rammene for luftfarten som en del av Nasjonal Transportplan, på lik linje med vei og jernbane. Bakgrunnen for å flytte luftfarten inn i NTP-prosessen er at vi vil gi en helhetlig plan for alle statlige samferdselstiltak. I 2050 skal Norge bli et nullutslippssamfunn, og det vil ikke være rom for store utslipp fra luftfarten. Da må planlegging av lufthavner og flyruter sees i sammenheng med den øvrige transportinfrastrukturen, slik at man ikke kommer i målkonflikter.

Når Avinor legger planer for utvidelser og endringer av sine flyplasser, er ikke dette en del av NTP i dag. Det betyr at de kan planlegge flere rullebaner og store kapasitetsøkninger uten at det ses i sammenheng med øvrig infrastruktur. Slike kapasitetsendringer har store konsekvenser for det samlede transporttilbudet, konkurransesituasjonen mellom transportformene og utvikling av flytrafikken. Dermed har det store konsekvenser for de samlede klimagassutslippene fra norsk samferdsel. Ved å se luftfarten i sammenheng med annen samferdsel, må politikerne ta hensyn til behovet for å bygge en mer miljøvennlig infrastruktur for fremtiden.

Fremtidsrettet lovverk og bruk av droner

Droner kan spille en stor rolle i fremtidens luftfart, både innenfor frakt av mennesker og gods. Utviklingen innenfor droneteknologi skjer i et raskt tempo som skaper utfordringer knyttet til regulering og sikkerhet. Fremtidsrettede lovverk og langsiktige rammevilkår for droners rolle i et fremtidig norsk transportsystem må derfor på plass raskt for å skape forutsigbarhet for næringsliv og myndigheter.

Droner kan på kortere sikt bidra i forflytning av mindre mengder gods, og på lengre sikt potensielt bli en aktør innenfor persontrafikk. Aktører som Amazon er allerede i gang med leveranser. Regjeringen har varslet en ny dronestrategi gjennom en stortingsmelding i 2025. MDG støtter denne ambisjonen, og mener at den særlig må svare på følgende punkter:

- Det må etableres et fleksibelt og fremtidsrettet regelverk for bruk av droner som kan oppdateres raskere enn tradisjonelle lovverk i tråd med hurtige endringer innenfor alt fra teknologi, personvern og sikkerhetsutfordringer.
- Legge klare rammer til rette for bedrifter som ønsker å bruke droner for levering av mindre pakker før 2030 og større forsyninger i fremtiden.
- Sikre kontroll rundt opphavsland til droner og droneteknologi som brukes i Norge, for å motvirke at dronebruk brukes til ulovlig kartlegging, spionasje og lignende.
- Opprettelse av regelverk og teknologi rundt geofencing for å forebygge dronebruk ved flyplasser, militærinstallasjoner og andre områder hvor dronebruk kan utgjøre en fysisk eller sikkerhetspolitisk fare.
- Stille krav om at alle nysalg av droner er basert på nullutslippsløsninger.
- Legge opp til en handlingsplan for forskning og utvikling av droneteknologi i Norge med klare rammer for universitets- og høyskolesektoren, forskningsinstitusjoner og organene som tildeler nærings- og forskningsmidler.
- Fastsettelse av forutsigbare rammevilkår for næringslivet som kan gjøre Norge til en betydningsfull aktør innenfor produksjon av droner og droneteknologi.
- Tydeliggjøring av ambisjoner og utarbeiding av regelverk for innkjøp og bruk av droner i offentlig sektor.

Ny organisering av transportsektoren

Fremtidens transportløsninger og -utfordringer krever en helhetlig tankegang og samkjørte prosesser som gjør utnyttelse av kapasitet og ressursbruk så god som mulig. Dagens struktur for norske transportetater har gitt en rekke eksempler på etater som ikke prater med hverandre, prosjekter som ikke koordineres og at ønsker og behov fra etatene i mange tilfeller strider mot hverandre eller andre forvaltningsinstanser, slik som kommunene.

Selv om transport foregår på vei, sjø, bane eller i luften er alle transportformer del av et felles transportbehov og bør derfor sees på i et felles bilde.

Dette er årsakene til at MDG ønsker å utrede opprettelsen og mandatet for en helhetlig statlig transportetat som enten vil overta oppgavene til dagens transportetater, fungere som et felles overordnet organ eller være et supplement til dagens etater. I vår alternative plan går vi i gang med å sette ned utredningsarbeidet for et slikt organ umiddelbart, slik at vi vil kunne ha et større kunnskapsgrunnlag i 2025-2026 for hvordan en slik etat bør organiseres.

Flere andre land har etablert felles transportetater for ulike transportformer. "Trafiketaten" i Sverige er et eksempel, og gjør blant annet at vei- og baneprosjekter planlegges av samme etat. Dette kan forebygge at staten ikke ender opp med å f.eks gå for dobbel-løsninger med vei og bane på samme strekning der det ikke er trafikkgrunnlag for dette, og at ulike etater kjemper mot hverandre for å få ulike prosjekter prioritert.

Vi har fremmet forslag på [Stortinget om en felles transportetat i 2023](#), uten å få flertall for dette. Men satsingen for å sikre et mer likestilt og helhetlig transportsystem gjennom en felles transportetat vil for vår del fortsette i årene som kommer, da vi mener en slik struktur vil svare på mange av transportløsningene og utfordringene i årene som kommer.

Våre metoder

De Grønne har svært begrenset utredningskapasitet sammenliknet med regjeringen som har flere departementer og statlige etater til rådighet i utarbeidelsen av sin transportplan. Vi er derfor nødt til å basere kostnadsberegninger på anslag fra tilgjengelig offentlig informasjon, dialog med relevante aktører på feltet og regjeringens NTP. Forarbeidene til NTP er omfattende, men uoversiktlig og mangelfulle. De gir ingen komplett oversikt over kostnader, klimagassutslipp eller naturinngrep brutt ned på prosjekter.

Det gjør at usikkerheten øker og at vi har vært nødt til å legge til grunn en del forutsetninger i satsingene våre, og for utregningene våre av naturtap og utslipp av klimagasser. De aller fleste satsingene og prosjektene våre er imidlertid basert på siste, tilgjengelige opplysninger om omfang og kostnader ved prosjektene som foreslås, og oppjustert til 2024-kroneverdi.

Vi har også brukt Stortingets utredningsseksjon fagekspertise og kapasitet til å utrede flere aktuelle saker knyttet til arbeid med NTP og GrønNTP. Dette gjelder saker knyttet til tallgrunnlag for alt fra arealtap ved enkeltprosjekter til informasjon i detalj om bruk av grensekryssende forumer innenfor samferdsel mellom Norge og Sverige.

For utregningen av naturregnskap og arealtap knyttet til ulike prosjekter og kostnadene vi har lagt til grunn i vår plan for ulike prosjekter, [kan du se denne tabellen](#). De samlede tallene er ikke 100% sikre, både fordi beregningene av natur og klimakonsekvenser fra departementet har latt vente på seg , og fordi en rekke prosjekter ikke har endelige oversikter. Det er heller ikke alle type bevilgninger vi har gitt eller tatt ut som har tydelige estimer knyttet til hva de kutter av utslipp. Tallene for utslipp og natur spart må derfor sees på som anslag basert på den informasjonen vi har hatt tilgjengelig.

Alle tallene som ligger i vår transportplan på økonomi- eller bærekraftssiden er enten økninger eller reduksjoner sammenlignet med regjeringens forslag til nasjonal transportplan som de la frem 22. mars 2024. Dokumentet må derfor leses på en slik måte der våre beløp leses i reduksjoner eller økninger knyttet til utgangspunktet regjeringen la frem i sitt forslag til NTP.