

**TRYGGE  
VEIER**

***RASKE*  
TOG**

**RØDTS  
ALTERNATIV TIL  
NASJONAL TRANSPORTPLAN**

---



Denne planen er skrevet av Rødts klima og næringspolitiske utvalg på bakgrunn av diskusjoner blant Rødts medlemmer og lokallag.

I tillegg vil vi gjerne takke representanter for en rekke organisasjoner som har bidratt med innspill og kunnskap i prosessen:

Norges Astma og Allergiforbund  
Transportarbeiderforbundet  
Naturvernforbundet  
Natur og Ungdom  
Norsk Jernbaneforbund  
Fagforbundet  
Fellesforbundet  
Norsk Lokomotivmannsforbund

[rødt.no](http://rødt.no)

Layout: Ole Mjelstad

# INNHold

|                                                                                                |       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Sammendrag                                                                                     | s. 4  |
| 1. Innledning                                                                                  | s.6   |
| 2. Overordna mål i samferdselspolitikken                                                       | s. 9  |
| 2.1 Samferdselspolitikken skal gi grønn nærings- og samfunnsutvikling                          | s. 10 |
| 2.2 Reduksjon av norske klimagassutslipp                                                       | s. 11 |
| 2.3 Økt helse og sikkerhet i samferdselssektoren                                               | s. 12 |
| 2.4 Arbeidervennlige transportsystem                                                           | s. 13 |
| 2.5 Demokratisk styring av samferdselssektoren                                                 | s. 14 |
| 2.6 Redusere transportvolumet                                                                  | s. 15 |
| 3. Gode lokalsamfunn i hele landet                                                             | s. 16 |
| 3.1 Hva slags lokalsamfunn ønsker vi oss                                                       | s. 17 |
| 3.2 Luftforurensning skader folkehelsen                                                        | s. 18 |
| 3.3 Mer og billigere kollektivtrafikk                                                          | s. 20 |
| 3.4 Kollektivtrafikk på skinner                                                                | s. 21 |
| 3.5 Storsatsning på gang- og sykkelveier                                                       | s. 21 |
| 3.6 Bilfrie sentrum                                                                            | s. 22 |
| 3.7 Drivstoff                                                                                  | s. 22 |
| 3.8 Oppretthold lokal drosjevirksomhet – stans anbud av faste kjøring                          | s. 23 |
| 3.9 Støtte til prosjekter som kan få ned unødvendig hverdagstransport                          | s. 23 |
| 4. Jernbane, trafiksikkerhet og veier                                                          | s. 24 |
| 4.1 Utslipp og transportarbeid – status og utvikling                                           | s. 25 |
| 4.2 Trafiksikkerhet                                                                            | s. 27 |
| 4.3 Nasjonale satsinger                                                                        | s. 29 |
| 4.4 Regionvise satsinger                                                                       | s. 30 |
| 4.4.1 Nord-Norge (Nordland, Troms og Finnmark)                                                 | s. 30 |
| 4.4.2 Midt-Norge (Nord-Trøndelag, Sør-Trøndelag og Møre og Romsdal)                            | s. 32 |
| 4.4.3 Vestlandet (Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland)                                     | s. 33 |
| 4.4.4 Sør-Norge (Vest-Agder, Aust-Agder, Telemark, Vestfold og Buskerud)                       | s. 35 |
| 4.4.5 Østlandet (Akershus, Oslo, Oppland, Hedmark, Østfold)                                    | s. 37 |
| 5. Luftfart                                                                                    | s. 39 |
| 5.1 Utslippsveksten må reverseres                                                              | s. 40 |
| 5.2 Tiltak for å flytte reiser over på bærekraftige transportmidler og redusere trafikkmengden | s. 41 |
| 5.3 Reserver kapasiteten i anleggssektoren til Jernbaneverket og Kystverket                    | s. 41 |
| 5.4 Internasjonalt samarbeid                                                                   | s. 41 |
| 6. Godstransport                                                                               | s. 42 |
| 6.1 Reduser transportvolumet                                                                   | s. 44 |
| 6.2 Bygg samlastningsterminaler i de store byene                                               | s. 44 |
| 6.3 Økt sjøtransport – legg sektoren under Samferdselsdepartementet                            | s. 45 |
| 6.4 Vekst i sjøtransport gjennom økonomiske insentiver                                         | s. 45 |
| 6.5 Styrk infrastrukturen - Stad Skipstunnel må på plass                                       | s. 46 |
| 6.6 Økt satsning på oljeberedskap og miljøkrav til skip                                        | s. 46 |
| 7. Arbeidervennlig transportsystem                                                             | s. 47 |
| 7.1 Det offentlige kan kollektivtransport best – stopp anbudsutsettinga                        | s. 48 |
| 7.2 Solidaransvar og allmengjøring av tariffavtaler                                            | s. 49 |
| 7.3 Gode arbeidsvilkår for drosjesjåfører                                                      | s. 50 |
| 7.4 75-80 nye gode døgnhvileplasser for lastebilsjåfører                                       | s. 50 |
| 8. Offentlig organisering og finansiering                                                      | s. 51 |
| 8.1 Transportplanfond                                                                          | s. 53 |
| 8.2 Bompenger og rushtidsavgift                                                                | s. 54 |
| 8.3 Andre finansieringsmåter                                                                   | s. 54 |
| 8.4 De økonomiske rammene                                                                      | s. 55 |
| 9. Referanser                                                                                  | s. 56 |

# S

## AMMENDRAG

Rødt ønsker å bygge en rask, trygg og utslippsfri samferdselssektor som skal bidra til å gjøre folks hverdag enklere over hele landet. Det krever en helhetlig planlegging. Rødt har 6 mål for samferdselspolitikken:

- Samferdselspolitikken skal gi grønn nærings- og samfunnsutvikling
- Reduksjon av norske klimagassutslipp
- Økt helse og sikkerhet i samferdselssektoren
- Arbeidervennlige transportsystem
- Demokratisk styring av samferdselssektoren
- Redusere transportvolumet

Rødt mener vi må følge anbefalingene fra FNs klimapanel og redusere de norske klimagassutslippene med 40% innen 2020. Transport i Norge står for 30 prosent av utslippene og endringer her er nødvendig for å oppnå målsettingen. Rødt mener transportsektoren må betale de reelle kostnadene for miljø- og klimaødeleggelser. Noe er galt når det lønner seg å fly fisk til Kina for å foredle den der framfor å gjøre det på mottak i Norge.

### Trygge veier

Rødt vil realisere visjonen om 0 døde og 0 hardt skadde i trafikken. De mest alvorlige ulykkene er møteulykker, og Rødt vil hindre disse gjennom utbygging av 2/3-feltsveier med midtrekkverk. Det går raskt og koster langt mindre enn utbygging av 4-feltsvei og vi kan få gjort mye mer i løpet av NTP-perioden. I tillegg må sideterreng utbedres og områder med stor skredfare sikres. Rødt mener arbeidet skal igangsettes på de mest utsatte strekkene innen 2019.

Det viktigste tiltaket for trygge veier er likevel å redusere antall

kjøretøy på veiene. Gjennom bedre arealplanlegging og større kollektivdekning blir det færre som kan kollidere eller kjøre ut. Nye boliger må bygges ut i tilknytning til eksisterende eller ny kollektiv infrastruktur. I tillegg må man sikre at bydeler og bygder har det nødvendige tjenestetilbudet. Folk vil få mer frihet når den tvungne hverdagstransporten reduseres. I tillegg skal tungtrafikken på veien reduseres kraftig gjennom mer godstrafikk på bane og sjø.

### Raske tog – Intercity ferdig innen 2023

Rødt mener utbyggingen av dobbeltspor med høyhastighetsstandard på intercitytriangelet (IC) mellom Oslo og Lillehammer, Halden og Skien skal fullfinansieres og gjennomføres i NTP-perioden. Videre må utbyggingen av høyhastighetsnett mellom de store byene i Sør-Norge planlegges ferdig slik at utbyggingen kan starte med en gang IC-utbyggingen er klar.

I påvente av nytt nett må eksisterende banenett oppgraderes. Nordlandsbanen må elektrifiseres og få flere lange kryssningsspor. Trønderbanen må få dobbeltspor og både den og Meråkerbanen må elektrifiseres. Flere andre steder trengs det også nye eller lengre dobbeltspor og lengre plattformer på stasjonene. Rødt vil bygge ny jernbanetunnel gjennom Oslo, og mener arbeidet må samkjøres med utbygging av ny t-banetunnel gjennom byen.

### Gods på bane og skip

For å få mer av godstrafikken over på klimavennlige løsninger mener Rødt at nye samlastingsterminaler der trafikk fra sjø, bane og vei møtes må bygges i Kristiansand, Stavanger,

Bergen, Trondheim Bodø og Narvik. I Oslo må Alnabru terminalen utbedres for å ta minst tre ganger dagens godsmengde, og det betyr at politiets beredskapsterminal må legges et annet sted. I Nord-Norge må det i tillegg vurderes flere byer for bygging av samlastingsterminaler for sjø og veitransport. I påvente av nye samlastingsterminaler må de eksisterende oppgraderes. Det arbeidet må starte i første del av NTP-perioden. I tillegg mener Rødt at Stad skipstunnel må fullfinansieres og bygges i denne NTP-perioden.

### **Raskere og bedre kollektivtrafikk**

Kollektivtrafikken må utbedres i hele landet, særlig i og rundt de store byene. Her trengs et mangfold av løsninger, både tilbudet på tog, den skinnegående kollektivtransporten som t-bane, trikk og bybane og busstilbudet må styrkes. Rødt ønsker fler times-ekspresbusser på langdistansestrekke, blant annet mellom Stavanger og Trondheim. I tillegg mener Rødt at hele behovet for nye gang- og sykkelveier må tas i denne NTP-perioden.

### **Fly ut – tog inn**

Flytrafikken må reduseres, primært på strekkene der det finnes eller kan bygges alternativer. Det gjør at Rødt ønsker å stanse utbyggingen av de store flyplassene i Sør-Norge. Rødt vil gi konsesjoner på alle nasjonale flystrekninger på linje med dagens system for småflyruter og kollektivtrafikk. Når høyhastighetstog er utbygd mellom storbyene og kan overta for flytransport skal konsesjonene fjernes i takt med at ruteflytrafikken blir overflødig. Et slikt eksempel er strekningen Oslo-Bergen. Avinor AS skal tilbakeføres som offentlig transportetat, og sikres

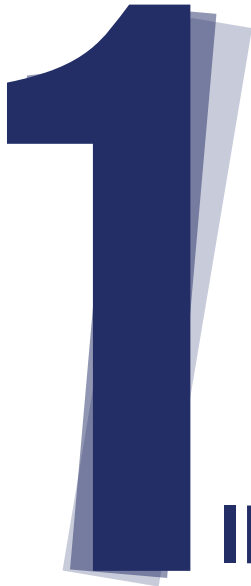
de nødvendige tilskuddene for å drifte gode småflyplasser der det ikke er andre alternativer.

### **Gode arbeidsforhold**

Samferdselssektoren må være en god arbeidsplass for å levere gode tjenester. Rødt mener kollektivtransport skal driftes av det offentlige uten anbudssystemer. Stor konkurranse i transportsektoren bidrar til press på arbeidernes lønns- og arbeidsforhold. Det skaper ikke bare problemer for de enkelte ansatte, det bidrar også til mange farlige situasjoner på veiene. Rødt mener arbeidsforholdene i transportsektoren må sikres gjennom blant annet solidaransvar og allmengjøring av tariffavtaler.

### **Transportplanfond**

I dag betyr de politiske vedtakene som fattes i NTP ikke noe i praksis. De virkelige vedtakene fattes år for år i statsbudsjettene og skaper en lite forutsigbar planleggingssituasjon. Rødt foreslår at det opprettes et transportplanfond direkte knyttet til Nasjonal Transportplan, hvor aktuelle etater gis mulighet til å begynne å bruke midler fra fondet så fort Nasjonal Transportplan er vedtatt. Det gjør at arbeidet kan starte med en gang og gjennomføres på en rasjonell og effektiv måte. Fondet opprettes med midler fra Statens Pensjonsfond Utland og fylles deretter på med årlige bevilgninger over statsbudsjettet. Slik vil det til en hver tid inneholde nok midler til at den gjeldende transportplanen kan gjennomføres. Ved opprettelsen må man ta utgangspunkt i den nyeste vedtatte NTP, noe som i 2014 vil kreve et fond i størrelsesorden 200 milliarder kroner.



## INNLEDNING

# Rødts alternativ til nasjonal transportplan

Rødt ønsker å bygge en rask, trygg og utslippsfri samferdselssektor som skal bidra til å gjøre folks hverdag enklere over hele landet. En omlegging for å få dette resultatet tar tid, og krever mer enn bare å se på de konkrete vei- og banestrekningene som er beskrevet i kapittel 4.

God samferdselspolitikk er å bidra til at vi ikke transporterer mennesker og gods mer enn absolutt nødvendig, og å bidra til færrest mulig natur-inngrep og -ødeleggelser på kort og lang sikt. Reduksjon av klimagassutslipp er et absolutt mål.

Innenfor dagens økonomiske system er transport unaturlig billig. Et globalisert marked presser prisene på bekostning av miljøet og arbeidsforhold i transportsektoren. Derfor er det i dag billigere å frakte fisk til Kina for å videreføre den der framfor å bearbeide den lokalt. Prisene på en flybillett har også sunket de siste årene, og har bidratt til en stor økning i antall flyreiser både innenlands og til utlandet. Rødt mener vi må ta mest mulig av samferdselssektoren ut av markedet og ta tilbake politisk og demokratisk styring.

Dette er Rødts første helhetlige alternativ til nasjonal transportplan. Lokalt har Rødt-politikere jobbet mye med samferdselspolitikk, både i kommunestyre og gjennom deltakelse i organisasjoner og

aksjoner. Gjennomarbeidede planer for utvikling av sykkelbyer, motstand mot unødvendige motorveiutbygginger og arbeid for lyntog er eksempler på viktige saker.

En av de mange utfordringene til regjeringen er at hundrevis av organisasjoner, kommunestyre, fylkesstyre, stortingspolitikere, etater og private selskaper presser på for sine hjertesaker. Som en følge av presset blir nasjonal transportplan (NTP) en plan som drypper litt på alt. Dermed blir det kun mindre pengeoverflyttinger mellom budsjettposter, og aldri noen grunnleggende omlegging av sektoren.

En transportplan må gjøre mer enn å ta standpunkt i enkeltsaker. En langsiktig plan som NTP burde være en plan for hvordan man ønsker at landet skal se ut i framtida. Vi har valgt å forholde oss til eget arbeidsprogram og til organisasjonene som står for det vi mener er de viktigste interessene i samferdselspolitikken. Vi har derfor hatt god kontakt med blant annet fagbevegelse og miljøbevegelse i prosessen. Gjennom denne kontakten har vi fått innspill som har bidratt til å forsterke planen.

I tidligere NTP-er og i transportetatens utkast til NTP blir det lagt opp til at man skal følge prosjeksjonene for økt veitrafikk. Rødt

har større visjoner enn å bygge oss ut av problemene. Det finnes en rekke tiltak som kan snu trenden. Rødts fokus er å bygge ut infrastruktur som kan redusere veitrafikken, ikke øke den. Rødt støtter veiprosjekter som gir klare miljøgevinster og økt trafiksikkerhet for innbyggerne, men går mot veiprosjekter som gir generell kapasitetsøkning.

Rødt mener det er nødvendig å bygge en infrastruktur for framtida, og mener de seks følgende punktene må ligge til grunn som hovedprinsipper for en helhetlig transportplan:

- Samferdselspolitikken skal gi grønn nærings- og samfunnsutvikling
- Reduksjon av norske klimagassutslipp
- Økt helse og sikkerhet i samferdselsektoren
- Arbeidervennlige transportsystem
- Demokratisk styring av samferdselssektoren
- Redusere transportvolumet

NTP slik den er foreslått av fagetatene ivaretar ikke målene ovenfor på en god nok måte. Det er på tross av at flere tiltak som skisseres i utgangspunktet er gode. Men når man ser planen som helhet er for eksempel kapasitetsøkende vei

prioritert politikk, mange steder til fordel for satsing på jernbane.

Viktige forskjeller mellom NTP og RANTP er blant annet at Rødt ikke ønsker store flyplassoppgraderinger i Sør-Norge, og at man i stedet presser på for hurtigere utbygging av høyhastighetstog. Vi vil ha en langsiktig prioritering av terminalanlegg for å øke kapasiteten på gods på bane og sjø. Vi ønsker å få en langt høyere andel av de reisende over på kollektivtransport gjennom å bygge dette ut og forbedre tilbudet

Klimaforliket har bidratt til økt optimisme hva angår Intercity-utbyggingen(IC). Likevel må rammene i NTP endres drastisk fra utkastet fra fagetatene om det skal være håp for et ferdig utbygd IC innen planperiodens utløp. Dette er et helt nødvendig tiltak for å få pendlere i østlandsområdet over på fossilfrie transportmidler, samtidig som man kommer nærmere målet om høyhastighetsbane mellom de store byene.

Det haster å bygge ut høyhastighetsjernbane. I tillegg til overnevnte grunner er det også viktig for å få gods fra vei til bane og sjø. Dette er blant de beste trafiksikkerhetstiltakene man finner, og vil også være essensielt for å få ned utslippene fra tungtransporten.



*Elin Volder Rutle*

**Elin Volder Rutle**

Leder for Rødts klima- og næringspolitiske utvalg

08.04.2013





*Foto: Yay Micro*



# 2

## Overordna mål i samferdselspolitikken

Under følger våre seks overordna mål for utvikling av norsk samferdselspolitikk. Målene berører ulike tema, men følger likevel en tydelig rød tråd og bidrar til å styrke hverandre. Felles er at de bidrar til mer effektiv, renere og tryggere transport både for de som reiser og de som jobber i sektoren.

## 2.1 Samferdselspolitikken skal gi grønn nærings- og samfunnsutvikling

- *Rødt ønsker en infrastruktur slik at arbeidsplasser kan utvikles i hele landet.*
- *Oppgradering av godsterminaler, ny jernbane og satsning på sjøtransport er viktige tiltak.*
- *Viktigere å utvikle godt veinett i distriktene enn rundt de store byene*

Rødt ønsker økt satsning på grønne næringer i Norge. I Rødts plan for en Fornøybar framtid viste vi at det kan bygges ut 55000 nye arbeidsplasser som vil bidra til å kutte klimagassutslippene og utvikle ny teknologi for samfunnet. For å dette nå målet er det behov for en oppgradering av infrastrukturen. De viktigste transportmidlene for gods må i framtida være bane og sjøtransport. For å få dette til må det bygges høyhastighetsbane med stor godskapasitet i kombinasjon med en storstilt utvikling av havner og terminaler.

Rødt mener det må satses mer på sjøtransport. Havet krever liten grad av infrastruktur og tar store volum. Store deler av norsk verdiskapning skjer i lokalsamfunn langs kysten. Om sjøtransport blir mer attraktivt, og man ser dette i sammenheng med modernisering av terminaler og utbygging av ny jernbane vil dette bidra til økt mulighet for verdiskapning og for å bo i distriktene. For å øke satsingen på sjøtransport ønsker vi å bygge ut Stad Skipstunnel og øke de økonomiske insentivene for sjøtransport.

Oppgradering av jernbanen på Østlandet i kombinasjon med forlengelse av kryssningsspor på viktige godstrekningslinjer er de nødvendige første prioriteringene for å oppnå økt godsvolum til bane. InterCity-utbyggingen vil også bidra til mer stabile forhold for godstrafikken.

Alnabruterminalen er navet i

norsk godstrafikk og må utvikles til å kunne ta minst tre ganger godsvolumet det tar i dag. Rødt er i mot at politiets nye beredskapssentral skal plasseres på en måte som hindrer framtidig økning i godskapasiteten, og i RANTP krever vi omkamp om plasseringen av beredskapssentralen.

Norge er et land med spredt befolkning, og Rødt ønsker at det fortsatt skal være slik i framtida. All gods kan ikke føres over på sjø og bane, derfor vil gods på vei fortsette å være sentralt. Lastebiler er dessuten eneste mulighet for å spre gods videre fra terminaler, og over kortere avstander.

I distriktene er det mye dårlig vei. Smale veier med telehiv, rasfare og bratte skrenter er eksempler som gjør det lite attraktivt å bo og drive næringsvirksomhet på landet. Veimidler må settes inn på å skape bedre og tryggere veier i distriktene framfor forsøk på å bygge oss ut av trafikkveksten i byene.

40 % av alt utbygd areal i Norge er vei. Til sammenligning er 23 % boliger. Vegarealet er på omtrent 2 100 kvadratkilometer, noe som nesten tilsvarer det samlede arealet til Vestfold fylke.<sup>[1]</sup> Rødt mener vi må ta bedre vare på de veiene vi allerede har framfor å bygge nye. Når nye veier bygges betyr det stort sett store inngrep i natur eller at matjord legges under asfalt. Rødt ønsker å styrke jordvernet slik at ikke verdifull matjord forsvinner.

## 2.2 Reduksjon av norske klimagassutslipp

- *Rødt mener Norges utslipp må ned 40 prosent i forhold til 1990-nivå innen 2020. Transport er sammen med oljeindustrien den sektoren som trenger størst grad av endring for å nå målet.*

Utslippskuttene skal nås gjennom innenlands reduksjoner hvor kvotehandel ikke inngår. Transport i Norge står for 30 prosent av utslippene, og vil derfor være blant de viktigste sektorene for å oppnå målsettingen. Det haster med en restrukturering av norsk samferdselspolitikk. Med Rødts alternativ til nasjonal transportplan håper vi å bidra til å løfte debatten om en radikal endring av dagens samferdselspolitikk.

Mange tiltak i samferdselssektoren er langsiktige. Siden den ikke består av store punktutslipp, men veldig mange små utslipp som har lang levetid, er samferdselssektoren treg å endre. Likevel krever klimaproblemet at vi når 30 prosent reduksjon i sektoren i løpet av NTP-perioden. Transportsektoren skal på sikt nærme seg utslippsfri. I 2050 bør de norske klimagassutslippene være redusert med 90% hvis vi skal følge anbefalingene fra FNs klimapanel. Transportsektoren må redusere sine utslipp tilsvarende og vi må starte å redusere utslippene nå. Ved å gjennomføre RANTP mener vi at det er mulig å nå dette målet. Vi har lite tid å miste, og alle gode tiltak må derfor settes i verk så raskt som mulig.

Forbud mot nysalg av rene bensin- og dieslbiler innen 2020 og jernbaneutbygging som utkonkurrerer flyreiser og pendling

med bil er to eksempler på tiltak som vil senke utslippene massivt. Det samme gjelder tiltak som skal få gods over fra vei til sjø og bane. By- og regionsplanlegging og en bevisst arealpolitikk er helt nødvendige tiltak for å redusere dagens og framtidige klimagassutslipp. I tettbygde strøk må vi bygge boliger og skape arbeidsplasser der transporttilbudet kan løses kollektivt. Vi må si nei til større vei. Ingen ny kapasitetsutvidelse mellom norske storbyer. Tvert i mot må kapasiteten flyttes til miljøvennlige alternativer gjennom å lage kollektivfelt på flerfeltsveier. Rødt vil øke flyprisene i Sør-Norge for å gi jernbanen fortrinn.

Mange på høyresiden og mange økonomer mener man må lage en kost/nytteanalyse for å se hvilke klimatiltak som bør iverksettes med en gang. Dette er meningsløst i en situasjon der vi i løpet av de neste 35-40 årene trenger å redusere utslippene til nesten null. Det krever store samfunnsmessige omlegginger, og de må starte med en gang hvis vi skal få dem til i tide. Vi vet at klimaendringene vil koste oss dyrt i framtida. Vi vet også at de største kostnadene hovedsakelig ikke vil treffe oss, men millioner av mennesker i en langt mer sårbar situasjon. Rødt mener derfor at reduksjon av klimagasser skal ligge til grunn for resten av samferdselspolitikken.

## 2.3 Økt helse og sikkerhet i samferdselssektoren

- *Rødt ser på luftforurensing som et stort samfunnsproblem.*
- *Rødt vil gjennomføre helhetlige tiltak som bilfrie byer og storstilt satsning på skinnegående trafikk for å bedre luftkvaliteten i norske storbyer.*
- *Rødt vil ha en infrastruktur som skaper trygghet og hindrer ulykker. nullvisjonen om antall skadde og drepte i trafikken må være førende for samferdselspolitikken.*

Mange får redusert livskvalitet enten direkte eller indirekte på grunn av dagens samferdselspolitikk. Rødt mener at samfunnet kan og må utvikles på en måte som fører til økt livskvalitet. Dette gjelder både med tanke på luftforurensning i storbyene og de ulykkesbelastede strekninger og på lengre sikt også klimagassutslipp.

Hvert år dør det 9000 mennesker som følge av luftforurensning i Norden. På toppen av dette kommer alle som får forverret livskvalitet gjennom problemer som astma og andre luftveissykdommer. Spesielt på sen vinteren byr luftkvaliteten i de store norske byene på problemer. Flere byer har NO<sub>x</sub> og svevestøv-verdier langt over lovlige grenser i de kaldeste vintermånedene. Luftforurensning er et samfunnsproblem som krever drastiske tiltak. I store byområder bør sentrum bli bilfritt. På dager med ekstrem luftforurensning bør også tiltak som oddetall/partallkjøring eller dieselforbud og piggekkforbud innføres.

Trafikkulykker er både tragisk og dyrt. Rødt støtter visjonen om null døde og null skadde i trafikken, og mener at man må

oppnå resultater raskt. Utviklingen i ulykkesstatistikken har de siste årene hatt en positiv trend. Det finnes mange delforklaringer til en slik utvikling: En god del ulykkesstrekninger er forbedret, og samtidig har holdningskampanjer og kontroller hatt positive effekter. Rødt mener at det må utvikles et enda tryggere veinett i Norge med blant annet midtrekkverk, flere trafikkontroller, færre strekninger med høy hastighet, men først og fremst et lavere transportvolum på vei både for gods og mennesker.

Det trengs sikkerhetstiltak som virker raskt framfor dyre og store veiprosjekter med lang utbyggingstid. Utbygging av et trygt veinett med to/tre felt med midtrekkverk er langt billigere enn å bygge firefelts motorvei. Satsing på tryggere veier vil spare samfunnet for store kostnader knyttet til ulykker samt mange triste skjebner.

Helse og sikkerhet knyttet til klimaendringer er både vanskelig og problematisk å måle. Vi vet likevel at økt ekstremvær vil føre med seg økt fare for ras og flom, med de konsekvensene det har for infrastruktur og trygghet.



Foto: Roberto Maxwell

## 2.4 Arbeidervennlige transportsystem

- Bidra til gode arbeidsbetingelser, og forhindre press på lønn og sosial dumping i transportsektoren.
- Gode døgnhvileplasser for yrkessjåfører
- Byer utviklet for leveransekjøring – ikke for privatbilister
- Redusere reisetiden til arbeidsplasser gjennom mer effektivt transportsystem

Rødt mener at transporten må planlegges og foregå innen rammer som gjør at arbeidere i alle segmenter av transportsektoren har gode vilkår. Da må man ha på plass gode reguleringer for og kontroll med lønns- og arbeidsvilkår i sektoren. For yrkessjåfører må man sikre gode hvileplasser langs transportårer og på terminaler.

De siste årene har det vært en utvikling med mer sosial dumping i veitransporten. EØS-avtalen og økt konkurranse er sentrale utfordringer som må møtes for at veitransporten i framtida skal bli en bedre arbeidsplass enn i dag. Kabotasje kjøring der en transportør fra en stat driver transport mellom to punkter på territoriet til en annen stat er ulovlig, men like fullt en viktig bidragsyter til dagens konkurransesituasjonen. I transportsektoren er lønninger og pensjonsrettigheter under press.

Rødt ser med bekymring på utviklingen og mener presset på lønns- og arbeidsvilkår må løses politisk. Vi vil ha strengere oppfølging av regelverk for å hindre kabotasje kjøring og regler for at alle fly som lander på norske flyplasser skal følge ILO-konvensjonen. I 2012 ble det gang på gang uttalt at SAS ikke er konkurransedyktige på kostnadssiden. Rødt mener at lover og regler som tillater at selskaper

som Ryanair og Norwegian bevisst jobber for å forhindre sosiale lønns- og arbeidsvilkår er problemet.

Det er vanskelig å være yrkessjåfør i byer tettpakka med biler. Rødts forslag om sentrum frie for privatbilisme vil gjøre hverdagen mindre kronglete.

Arbeidervennlig transport har et bredere utgangspunkt enn kun det som blir foretatt i arbeidstiden. Arbeidstakere også utenfor transportsektoren er avhengige av transport og bruker mye tid på å reise hver eneste dag. Rødt vil planlegge framtidens samferdsel slik at folk kan slippe å bruke timesvis hver uke på å stå i kø.

På Østlandet er utbygging av InterCity og ny t-banetunnel i Oslo helt nødvendig. I tillegg er det viktig å bygge en helhetlig infrastruktur med gode parkeringsmuligheter rundt knutepunkt i IC-trianglet og bussruter som mater togene med passasjerer. I andre storbyer vil også bedre og billigere kollektivtransport i kombinasjon med utvikling av skinnegående transport og flere og bedre sykkelstier være viktig. Ved innføring av køprising vil man få en ny viktig inntektskilde til kollektivtrafikken, samtidig som man får flere til å velge bort bilen. Slike tiltak vil være både tidsbesparende og helsebringende for arbeidstakere i alle segment av samfunnet.

## 2.5 Demokratisk styring av samferdselssektoren

- *Avinor må tilbake under demokratisk styring – vekk med AS-ifiseringa av statlige institusjoner.*
- *Slutt på bruken av «Offentlig-privat samarbeid»*
- *Forsøkene på privatisering av jernbanen må slås tilbake*

Fungerende samferdsel er en nødvendighet for alle deler av samfunnet. Derfor mener Rødt at det må bestemmes demokratisk hva slags infrastruktur vi trenger, og at det er et offentlig ansvar å bygge og vedlikeholde denne infrastrukturen. Mange samferdselsprosjekter blir i dag vurdert gjennomført etter lønnsomhet og ikke etter hvilke behov som finnes.

Dagens luftfartspolitikkk blir planlagt i det statlige eide aksjeselskapet Avinor som har som formål å gå med overskudd. Når Avinor skal planlegge framtida vil de derfor se på hvilke prosjekt som er mest lønnsomme, ikke hvilke prosjekter samfunnet trenger. Utviklingen Avinor står for er stikk i strid med blant annet vedtatte klimamålsettinger. Rødt mener det er samfunnsnyttig å jobbe for å bygge ned flytilbudet mellom de store byene, men dette vil ikke være mulig å gjennomføre dersom luftfarten skal styres etter bedriftsøkonomiske prinsipper.

Samtidig vil småfly fortsatt være en kjerne i distriktspolitikken på Vestlandet og i Nord-Norge. Avinor sine planer er helt motsatt. Det er større flyplasser i Sør-Norge som lønner seg, mens flyplassene i nord er dyre, og selskapet jobber derfor for færre flyplasser i nord, og store oppgraderinger i sør.

Gjennom offentlig-privat samarbeid (OPS) gir politikerne i praksis fra seg makten over infrastruktur i en 20-30 årsperiode.

OPS innebærer at private bygger ut infrastruktur, og så leier det offentlige det tilbake over en periode på for eksempel 30 år. All data over OPS-prosjekter i utlandet viser i tillegg at rentene og den fastsatte kontrakten fra dag en er så lite fleksibel at det offentlige taper store penger på slike prosjekt. Med andre ord er OPS en tap-tap situasjon.

Flere partier ønsker å privatisere jernbanen. Ideen om at man kan få et bedre tilbud gjennom flere selskaper på norske jernbanestrekninger bryter med sunn fornuft. Heller ikke private aktører kan lage flere togavganger på en linje der kapasiteten allerede er nådd.

I land hvor jernbanen er privatisert har man opplevd økt byråkratisering, større kaos og press på faglige rettigheter. Hvis NSB leverer dyrere anbud enn selskapene som presser lønn- og pensjon vil NSB kun ende opp med de minst lønnsomme og eventuelt ulønnsomme strekningene. Dermed vil NSB bli et stort kostnadssluk som vil oppleve enda større press. Rødt ønsker ikke en slik ond sirkel, men vil derimot bygge et større og sterkere NSB for framtida. Etter hvert som ny banestruktur blir ferdigstilt vil jernbane bli så viktig at god koordinering og planlegging er nødvendig. Flere aktører skaper unødvendige store problemer. Det ser vi i godstransporten i dag, hvor det er store problemer med koordinering mellom ulike selskap på blant annet Alnabruterminalen



## 2.6 Redusere transportvolumet

- *Rødt vil at folk og ting skal ha behov for å reise minst mulig. Barnehage på andre sida av byen og foredling av norsk fisk i Kina er dårlig planlegging. Rødt vil planlegge framtida smart.*

På sikt mener Rødt at forbruket og dermed varetransporten må reduseres. I RANTP fokuserer vi på hvordan transportbehovet for både gods og mennesker kan reduseres. Sentralisering av for eksempel postsortering og lagervirksomhet bidrar til å øke hvor langt hver enkelt vare transporteres.

Fra 1985 til 2009 økte den daglige gjennomsnittlige reiselengden for en person i Norge fra 34 til 42 kilometer. Det er ingenting som tyder på at denne utviklingen vil snu. Eksempler på hvorfor man ser en slik utvikling er lengre avstander mellom jobb og hjem, stor utbygging av desentraliserte kjøpesentre og mer effektive veisystemer.

Rødt mener det daglige gjennomsnittlige reisebehovet må reduseres. Økt reiseeffektivitet i seg selv er fint. Problemet er at dette ofte fører til økt trafikk som igjen senker reiseeffektiviteten og øker klimagassutslippene.

Økt reiseeffektivitet gjennom en kombinasjon av storsatsning på kollektivtrafikk og restriksjoner på biltrafikken vil utelukkende være

bra, fordi mindre trafikk på veiene øker effektiviteten for de som har et reelt behov for å kjøre. For eksempel gjelder dette yrkessjåfører og forflytningshemmede.

Rødt mener at forflyttingsfrihet er en viktig oppgave for samferdselspolitikken. Vi ønsker ikke å gå på akkord med dette synet i vårt alternativ til nasjonal transportplan. Vi mener derimot at det er god samfunnsplanlegging å bidra til at behovet for å sitte i bilen synker.

Ingen ønsker å bruke fritida si på å transportere seg mellom ulike nødvendigheter. Rødt vil ha et samfunn planlagt for folks beste. I dag utvikles samfunnet i en retning hvor man stadig mister mer fritid. Rødt mener derfor at man må organisere samfunnet annerledes slik at for eksempel barnefamilier skal slippe å kjøre til barnehage på andre siden av byen. Vi ønsker flere nærbutikker og færre kjøpesentre utenfor norske byer. I byer og tettbygde strøk bør det være unødvendig å ta bilen for å kjøpe melk.



**Gode lokalsamfunn i hele landet**

### 3.1 Hva slags lokalsamfunn ønsker vi oss

Rødt har en visjon om at folk skal kunne både jobbe og bo i hele landet. Samferdselspolitikken må legge til rette for næringsutvikling og levende lokalsamfunn i hele landet. Det er ikke en ønsket utvikling at distriktene tømmes for folk samtidig som byene blir overfylte. Det er ikke primært samferdselspolitikken som skal hindre sentralisering, men god fremkommelighet der folk bor er i likhet med gode offentlige tjenestetilbud en viktig forutsetning.

Samferdselspolitikk må alltid ses sammen med arealplanlegging som sikrer gode nærmiljø der den tvungne transporten reduseres til et minimum. Innbyggerne i omegnen til Oslo kjører i snitt mer bil enn innbyggerne i resten av landet.<sup>[2]</sup> Det skyldes i stor grad en sentralisering der områder rundt de store byene blir sovebyer som mangler både arbeidsplasser, kultur- og fritidstilbud og et tilfredsstillende tjenestetilbud. Utbyggingen av bilbaserte kjøpesenter forverrer dette og ødelegger mange etablerte sentrum. Rødt er imot etablering av nye bilbaserte kjøpesenter og vil jobbe mot utviklingen av sovebyer.

Nye bydeler og tettsteder skal utvikles på en bærekraftig måte. Utviklinga av nye boområder må sees i sammenheng med kollektivtrafikk, miljøvennlig energiforsyning og avfallshåndtering. Vi må ha klare rekkefølgebestemmelser for etablering av barnehager, skoler og nærbutikker, slik at bomiljøet blir godt allerede fra starten og

transportbehovet reduseres.

Rødt ønsker et mangfold av arbeidsplasser i byene som blant annet inkluderer industri. Industri skal ikke fortrenses til fordel for verken bolig- eller senterutbygging. Rødt vil ha en aktiv næringspolitikk som opprettholder industriarbeidsplasser og som sikrer at arealer og infrastruktur legges til rette for nåværende og ny industri. Samtidig må arealplanleggingen sikre at transporten som industrien genererer ikke skaper farlige veier eller andre problemer i bomiljøene. Mange steder vil det være aktuelt med egne tungtransportnett som er særlig sikret i forhold til støy og ulykker. Generelt må veitransporten inn og ut av byene reduseres ved at mest mulig av varetransporten foregår med bane eller til sjøs.

SSB skisserer en befolkningstilvekst i Oslo på rundt 200 000 de nærmeste 20-30 åra. De planene som er utarbeidet for å samordne transport og arealbruk i Oslo og Akershus tar utgangspunkt i at kollektivtrafikken skal ta hånd om trafikkveksten og at nye boligområder skal lokaliseres i forbindelse med trafikkknutepunktene. Imidlertid ser det ut til at det meste av fortettingen skal skje på sør- og østsiden av Oslo, mens vestsiden av Oslo og Bærum skal få beholde sine villastrøk. Rødt mener det er nødvendig med bymessig fortetting langs trafikkknutepunktene vest for byen, for å bremse trykket på øst- og sørsiden av byen.

## 3.2 Luftforurensning skader folkehelsa

Samfunnet betaler mer for transport enn bare utgiftene til infrastruktur og drivstoff. Luftforurensning skader folkehelsa, og fører både til for tidlige dødsfall og sykefravær. Rødt mener det er viktig å innrette transportsystemet slikt at de personlige kostnadene og tragediene reduseres. Samtidig mener vi det er riktig å regne med de samfunnsmessige kostnadene av dette når vi ser helhetlig på transportsystemet vårt. Det er riktig å gjøre store investeringer nå som reduserer lokal luftforurensning og kostnadene knyttet til dette i framtida. Det er vanskelig å beregne de totale samfunnsmessige kostnadene fra luftforurensning. Delvis skyldes dette at vi ikke kan sette prislapp på tapte menneskeliv og forringet livskvalitet for blant annet astmatikere og lungesyke. Det er også vanskelig å beregne fordi dette vanligvis ikke tas med som en faktor når transportinfrastruktur planlegges, og at det finnes få tall for Norge.

Det er likevel mulig å finne noen tall som viser hvor store de samfunnsmessige kostnadene er. Verdens helseorganisasjon har sett på helseeffekter av luftforurensning, og kan vise til økt dødelighet i samfunnet generelt og for mennesker

med lunge, hjerte og karsykdommer spesielt når PM10 (partikler med diameter mindre enn 10 mikrometer) overstiger 10 mikrogram per kubikkmeter både ved lang og kortvarig eksponeringstid (både dager og timer).[3]

Beregninger fra en studie viste at inntil 59 000 barn og 172 000 voksne i Sveits opplever astmaanfall på grunn av svevestøv per år.[4] Det bor 7,8 millioner mennesker i Sveits, og overfører vi disse tallene til den norske befolkningen kan kanskje så mange som 40000 barn og 120000 voksne få unødvendige astmaanfall på grunn av svevestøv.[5]

Statens forurensningstilsyn (nå KLIF) beregnet i en rapport hvor store utgifter utslipp av partikler (PM10) og vegstøv førte til.[6] Som eksempel presenterer rapporten hvilke reduserte samfunnskostnader en reduksjon på 10 prosent av partikkelutslippene ville få i Oslo. Ved 10 prosent reduksjon av PM10 fra eksos, ville reduksjonen i samfunnskostnader vært mellom 58 og 140 millioner kroner (2012) per år. For utslipp av partikkelutslipp fra vegstøv er tilsvarende reduksjon mellom 128 og 314 millioner kroner (2012) per år. I tillegg kommer reduserte kostnader fra medisinförbruk. Med andre ord er



Foto: Arne Halvorsen

det god økonomi å innføre strengere tiltak for privatbilisme i byene.

I de største byene er en nedprioritering av veiutbygginger til fordel for andre transportformer nødvendig for å bedre befolkningens helse. Problemene med lokal luftforurensing kan bare løses gjennom en kombinasjon av redusert veitransport for person- og godstrafikk, og krav til lave utslipp av partikler og  $\text{NO}_x$  på gjenværende veitrafikk. Rødt vil ha en tiltaksplan med tidsfrister for innføring av EUs krav til  $\text{NO}_x$ , svevestøv og støyforurensing.

Piggdekk fører med seg svevestøv som er spesielt alvorlig for astmatikere. I flere byer har man tatt i bruk en piggdekkavgift for at folk skal velge piggfrie dekk. Dette har gitt en markant positiv endring, hvor byer som Oslo og Bergen har langt lavere piggdekkandel enn andre kystbyer i Sør-Norge. Avgift er et første steg på veien for å fase ut piggdekk fra bymiljøene. Rødt mener alle kystbyer i Sør-Norge må innføre avgift.

Rødt støtter akuttiltak mot farlige høye konsentrasjoner av  $\text{NO}_x$  og svevestøv, men vårt primære fokus i vår alternative nasjonale transportplan er hvordan vi permanent kan redusere disse

utslippene slik at vi ikke får krisetilstander slik som vi særlig har sett i Bergen og Oslo de siste årene. Når prognosene tilsier at nivået av luftforurensning vil overgå grensene for alvorlige helseeffekter må spesielle tiltak som enten partalls/oddetallskjøring eller dieselforbud iverksettes.

Partalls/oddetallskjøring betyr at biler som slutter på et partall har lov til å kjøre en dag, og oddetall neste. Dette hindrer alle bilførere i samme grad fra å kjøre. Med et dieselforbud hindrer man kun biler som har diesel som drivstoff fra å kjøre. Dette fordi diesel er drivstoffet med klart høyest utslipp til luft.

Dieselforbud vil føles urettferdig for dem som blir rammet. En utfordring er at avgiftsordningene for få år siden ble brukt til å oppfordre til kjøp av dieslbiler fordi de har noe lavere klimagassutslipp. Denne avgiftsordningen var en tabbe, og dieselforbud er et nødvendig tiltak når luftkvaliteten er dårlig.

Rødt mener det bør være et lokalt spørsmål hvilken av disse løsningene som velges. Spørsmålet om luftkvaliteten er likevel så alvorlig at vi ønsker påbud for å gjennomføre et av tiltakene når lokal luftforurensing overskrider grenseverdiene.

### 3.3 Mer og billigere kollektivtrafikk

For å få ned utslippene må flest mulig reise kollektivt. Med dagens tilbud kan ikke kollektivtrafikken ta rollen det er behov for. Rødt vil ha en kollektivrevolusjon.

Norge er bygd for privatbilisme. De store byene har mange parkeringshus sentralt. Det er store kjøpesentre utenfor byene, og kollektivtrafikken er i liten grad konkurransedyktig på tid. Samtidig spres boligfelt ut over store områder med dårlige strategier for kollektivtrafikken.

Mellom byene har vi et jernbanenett som ble bygd ut ikke bare i forrige århundre, faktisk ble 3000 av 4000 km av jernbanen i Norge bygget ut mellom 1854 og 1890. Hvert år brukes det rundt to milliarder kroner på å holde vedlikeholdsetterslepet i sjakk. Land som Irak, Iran og Algerie har alle større andel dobbeltspor enn oss. Andelen jernbane med dobbeltspor i Norge er kun 6,02 prosent.

Nå er det på tide å snu på flisa. Rødt vil revolusjonere kollektivtrafikken. Byene må bli bilfrie, og vi må få egne traseer for buss, trikk og bybane. I de store byene må kollektivnettet på skinner bygges og utvikles i raskt tempo. Kjøprising som subsidierer kollektivtrafikken må på plass. InterCity-trianglet må stå ferdig innen 2023. Vi har råd til tiltak som monner. Rødt vil investeres oljepengene i norsk infrastruktur.

Kollektivrevolusjonen må startes i Nasjonal Transportplan 2014-2023. Gjennom tydelige valg og tiltak vil vi bygge et framtidens Norge hvor sykkel, gange og kollektivtrafikk er hovedreglene. God kollektivtransport er lite arealkrevende, transporterer mange mennesker raskt og skaper minimalt med utslipp per reisende.

Rødt vil forsterke belønningsordningen for kollektivtrafikk i norske byer. Modellen det virker som Regjeringa legger opp til i NTP 2014-2023 er interessant. Storsatsning på både infrastruktur og drift i kombinasjon med krav om restriktive tiltak for privatbilen er nøkkelen. Her fortjener regjeringa skryt. Om det viser seg at de årlige bevilgningene fra potten på 26,1 milliarder ikke gir de ønskede

resultatene må en oppjustering foretas hurtig.

Staten må ta ansvar for at løsningene som velges ikke bidrar til å øke veitrafikken. I Oslo har Rødt stemt mot Oslopakke 3, fordi det i denne store samferdselssatsinga legges opp til kraftig vekst i biltrafikken. Vi håper belønningsordningen tvinger fram en reforhandling av Oslopakke 3 og at slike veipakker rundt byene skrinlegges.

Større arbeidsplasser bør sette i gang ordninger med ansattbusser fra nærmeste trafikkknutepunkt til bedriften, i påvente av utbygging av kollektivtilbud med tilstrekkelig kapasitet. Tidligere var det vanlig at større industribedrifter hadde slike ordninger. Statoil har nå i forbindelse med flytting av hovedkontoret ut til Fornebu satt opp egen matebuss fra Lysaker. Slike ordninger kombinert med restriksjoner på antall parkeringsplasser vil kunne få flere arbeidsreiser til å foregå kollektivt.

Rødt ønsker at det skal settes i gang prøveprosjekt med gratis kollektivtransport, der tilbudet betales over skatteseddelen. Kollektivtransport er en del av den offentlige infrastrukturen og passasjerbetaling fungerer som en flat skatt på tilbudet. Ofte er konsekvensen at de med minst penger betaler mest, siden de mest velstående i større grad kjører privatbil. I tillegg koster billettkontroll og billettsystemer unødvendig mye penger. Siden miljøgevinsten av en overgang fra bruk av privatbil til kollektive løsninger vil være størst i en større by, bør et slikt prøveprosjekt legges til en av de største byene. En forutsetning er at kollektivkapasiteten kan økes raskt.

I byen Hasselt i Belgia har de hatt gratis kollektivtilbud i 15 år. Et av målene med å innføre gratis kollektivtransport og å fjerne bilene fra sentrum var at det skulle bli mer komfortabelt å ferdes som fotgjenger og syklist, og de ledige arealene fra bilveiene ble alleer og sykkelstier. De lyktes med dette og i Hasselt er det først og fremst bilbrukere som har gått over til å reise kollektivt, ikke fotgjengere og syklist.



## 3.4 Kollektivtrafikk på skinner

Rødt mener at så mye som mulig av transporten i tettbygde strøk bør foregå på skinner. Ny jernbanetunnel under Oslo haster, men det haster også med å få en ny t-banetunnel gjennom sentrum. Arbeidet kan, som fagetatene påpeker, samles i en felles konseptvalgsutredning, men Rødt vil holde fast på at det skal være to separate tunneler.

Det er viktig at disse prosjektene ikke blir dratt ut i tid som følge av for små bevilgninger. I påvente av ny t-banetunnel må arbeidet med Lørenbanen snarest mulig igangsettes og arbeidet med den forseres, slik at Ringen kan utnyttes bedre, og konsekvensene av flaskehalsen Tøyen – Majorstua minskes.

Det er ikke kapasitet i dagens T-banenett til å ta et økende antall

nye passasjerer, og uten en ny t-banetunnel er det ikke mulig å øke kapasiteten i form av hyppigere avganger eller flere vogner.

Oslo må også ruste opp den eksisterende infrastrukturen på kollektivnettet. Byens trikke- og T-banenett forfaller, noe som fører til stadige forsinkelser. Blant annet har T-banens signalsystem lenge trengs å fornyes.

Utbygging av kollektivtrafikk på bane skjer nå også i andre større byer, blant annet i Stavanger og Bergen. Rødt støtter rask videre utbygging av slike tilbud. Generelt mener vi at kollektive transportmidler må ha egne traseer for å gjøre den så effektiv, og dermed så attraktiv som mulig for de reisende.

## 3.5 Storsatsning på gang- og sykkelveier

I etatenes forslag til NTP ble det lagt opp til å bygge ut mellom 300 og 580 nye kilometer med gang- og sykkelvei. Rødt mener dette er en viktig og god prioritering. Samtidig ser vi at behovet i perioden er på hele 1700 kilometer.[7] Med alle gode synergieffekter gang- og sykkelveier gir både på klima og befolkningens helse, mener vi at dette må

prioriteres høyere, og at hele behovet bør dekkes i perioden. Av sikkerhets- og framkommelighetshensyn er det nødvendig å sikre at hovedvekten av nye gang- og sykkelveier bygges slik at de ulike trafikantgruppene (gående, syklende og kjørende, når det bygges i tilknytning til eksisterende bilvei) skjermes fra hverandre med fysiske skiller.



### 3.6 Bilfrie sentrum

Folk som bor i større og mindre byer ønsker seg bilfritt sentrum, der det er lagt til rette for at man kan ferdes til fots og på sykkel. Det medfører også at tallet på parkeringsplasser i sentrum må reduseres, og at det innføres parkeringsrestriksjoner.

Det vil det ofte ha en god miljøgevinst å etablere innfartsparkeringer ved kollektive trafikkknutepunkt tilknyttet IC- eller lokaltogstasjoner, slik at folk kan velge kollektive løsninger det siste stykket inn til byen. En klar forutsetning for Rødt er at det ikke anlegges innfartsparkering der det ikke er tilstrekkelig kapasitet i kollektivtilbudet. Innfartsparkeringer er dessuten arealkrevende, og det er viktig at de ikke anlegges slik at de skaper nye lokale luftforurensings-

og trafikkproblemer. For at folk skal reise kollektivt er det nødvendig at de har kort reise fra endestopp til arbeidsplassen. Derfor mener Rødt at man må bygge arbeidsplasser i tett avstand til de mest sentrale knutepunktene, slik som f.eks på Skøyen og Lillestrøm, og at det må prioriteres over innfartsparkeringer på disse stedene.

Folk som bor i byene ønsker seg samtidig også levende sentrumsområder med butikker og kafeer og annen næringsvirksomhet. Da er det nødvendig å gi bedre framkommelighet i sentrumsgatene for godstransport og yrkestrafikk ved at veinettet tilrettelegges for dette, og at privat bilbruk nedprioriteres. Dette kan gjøres ved at gatetraseer stenges for privatbiler.

### 3.7 Drivstoff

Rødt mener det offentlige har et stort ansvar for å legge til rette for en overgang til en klimavennlig kjøretøypark. Det må bygges opp en infrastruktur god tilgang på lader- og hurtigladerstasjoner for elbiler slik at disse blir et reelt alternativ i hele landet.

For å få ned utslippene fra tyngre kjøretøy må en skikkelig satsning til på infrastruktur for produksjon av biometangass på plass. Rødt mener det er nødvendig med støtteordninger for mindre biometangassanlegg for eksempel på gårdsbruk, samt en større satsning på utvikling av søppelanlegg for biometanproduksjon. Samtidig trenger man som man har en tydelig innkjøpspolitikk for busser og andre tunge kjøretøy som kan gå på biometan. Det gir lavere utslipp av både CO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub>. Satsingen på biometangass i Østfold er et eksempel til etterfølgelse.

Samtidig må man legge om

avgiftene slik at det vil være naturlig å velge det mest klimavennlige alternativet. God avgiftspolitik på elbiler har de senere årene gjort Norge til en stor elbilnasjon internasjonalt. Samtidig er andelen elbiler alt for liten også i den norske kjøretøyparken. Offentlig sektor rår over en stor bilpark. Et løfte om store offentlige innkjøp vil bidra til mer stabile forhold for teknologisatsning og bidra til mer konkurransedyktige el- og biometankjøretøy i framtida.

Mange steder i Norge finnes det ikke noen gode alternativer til privatbilisme. Det vil heller ikke være miljømessig eller økonomisk bærekraftig å investere massivt i kollektive løsninger i de mest spredtbygde områdene. Rødt ønsker en rettferdig samferdselspolitikk der de som har mest behov for egen bil ikke betaler mer for drivstoffet enn andre, og da må subsidier på transport av drivstoff til distriktene gjeninnføres.

### 3.8 Oppretthold lokal drosjevirksomhet – stans anbud av faste kjøring

Mange steder i distriktene er det ikke trafikkgrunnlag for mange bussruter, men det er heller ikke nødvendig at alle skal disponere egen bil. Rødt mener man må anse drosjer som en del av den lokale kollektivtransporten og sikre at det fortsatt er næringsgrunnlag for drosjetrafikk i distriktene.

En viktig del av drosjenæringens

livsgrunnlag er den faste kjøringen til f.eks skoler og for helsevesenet. Rødt jobber mot at dette skal settes ut på anbud, og mener at det er nødvendig å sikre at dette gis til lokale drosjesjåfører. Les mer om hvordan drosjenæringa bør organiseres for å sikre gode arbeidsvilkår i kapittel 7.3

### 3.9 Støtte til prosjekter som kan få ned unødvendig hverdagstransport

Det er flere tiltak som kan bidra til å redusere den unødvendige hverdagstransporten, og bruken av privatbiler. Bildelingsordninger kan være med på å redusere behovet for å eie privatbil. Det fører til at tallet på biler på veiene går ned og at behovet for parkeringsplasser minker. Deltakere i bildelingsordninger bruker bil en tredjedel mindre enn bileiere og en delt bil kan erstatte 5-15 privateide biler.[8] Miljøgevinsten kan økes ytterligere ved at det brukes biler basert på null- eller lavutslippsteknologi.

Rødt ønsker bedre koordinering av transport i det offentlige blant annet gjennom felles system for samlastning og samordning

mellom ulike leverandører av vareleveranser til det offentlige jmf Stockholmsmodellen. Les mer i kapittel 6 - Godstransport.

Rødt ønsker også at prosjekter som kan bidra til å redusere unødvendig transport får støtte slik at de kan gjennomføres. Noen mulige slike prosjekter er:

- Bybilordning knyttet til kollektivknutepunkt.
- Utkjøring av varer.
- Felles henting og bringing av barn til og fra barnehage.
- Bedre lokalisering av hverdagstjenester som skole, barnehage, fritidstilbud og dagligvarer.



Foto: Natur og Ungdom

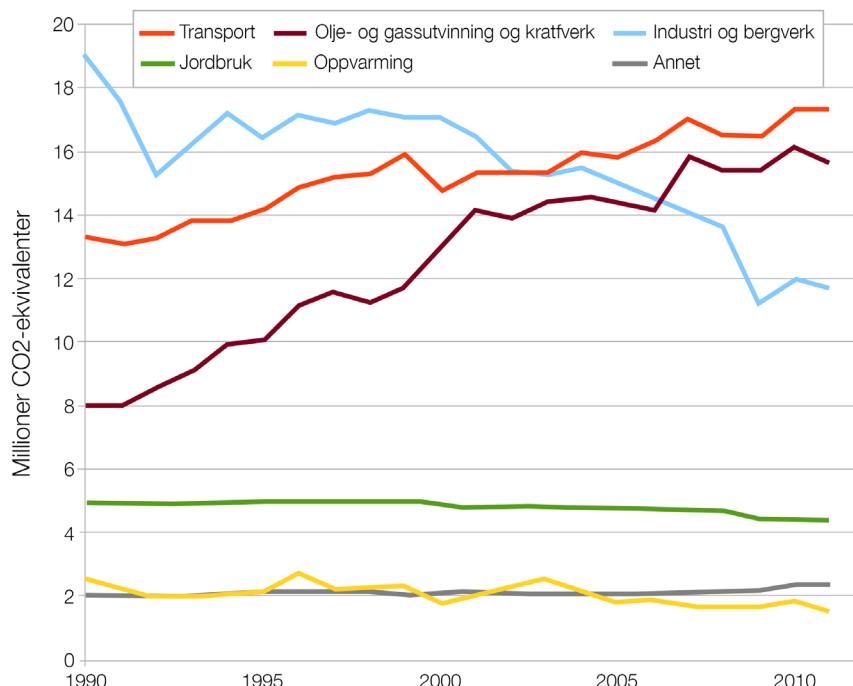
# 4

## Jernbane, trafiksikkerhet og veier

- *Vegnettet i distriktene bør rustes opp betydelig slik at ikke infrastruktur blir en brems for verdiskaping i distriktene. Rask bedring av trafiksikkerheten må prioriteres over utbygging av kapasitetsøkende motorveier*
- *Dobbeltspor med høyhastighetsstandard på Intercity-triangelet må på plass i denne NTP-perioden og høyhastighetsbane i Sør-Norge må utredes slik at første spadetak kan tas umiddelbart etterpå*



## 4.1 Utslipp og transportarbeid – status og utvikling



De totale utslippene fra transportsektoren i Norge økte med 29 prosent fra 1990 til 2011. Til sammenlikning økte Norges samla utslipp med 6 prosent i perioden. Transportsektoren er fortsatt den største kilden til klimagassutslipp i Norge, og er, sammen med petroleumssektoren, den eneste store sektoren som ikke har redusert sine utslipp fra 1990 til 2011. Dermed har transportsektorens andel av klimagassutslippene i Norge økt fra 27 prosent i 1990 til 33 prosent i 2011.

Til venstre følger en tabell som viser hvordan utslippene fra transport har økt i norske fylker siden 1990. Utslippene har økt over hele landet. For å få ned utslippene trengs det tiltak over hele fjøla. Senere i kapittel 4 viser vi hvilke tiltak vi ønsker i ulike deler av landet.

På grunn av finanskrisa har det vært en nedgang i godstransporten på vei siden 2008. Dette har også medført en svak reduksjon i utslippene fra veitrafikken på 0,4 prosent fra 2010 til 2011. Til tross for kjøretøy med lavere utslipp pr km øker trafikken så mye at utslippene fortsetter å øke.

Det viktigste miljøtiltaket i samferdselssektoren er å senke det samlede transportvolumet.

Mindre transport senker behovet for arealkrevende vei [9], er det mest effektive tiltaket mot klimagassutslipp og skaper bedre luft og mindre støy.

Da må vi planlegge bedre. Reiselengden i Norge har økt stabilt gjennom flere år. Fra 1985 til 2009 økte den daglige reiselengden fra 34 til 42 kilometer. Bilen har i løpet av denne perioden blitt et viktigere framkomstmiddel, mens andelen syklende og gående har gått ned.

Vi trenger en helhetlig planlegging av samferdselssektoren. Når vi skal innføre tiltak for å få ned utslippene må utgangspunktet være å få bort all unyttig kjøring. Ingen ønsker å bruke fritida si på unødvendig transport. For dem som må reise er oppgaven å tilby et så godt og effektivt kollektivnett som mulig. Det som er igjen av privatbiler må over på klimavennlig teknologi.

Veikapasiteten må senkes og ressurser må settes inn for å få ned transportbehovet i kombinasjon med styrking av kollektivtrafikken. Gjennom slike tiltak vil utslippsreduksjonene monne.

Samferdselspolitikken må ses i sammenheng med areal og byplanlegging. Mange lokalsamfunn mangler viktige institusjoner som kulturhus, bibliotek, kino,

| Fylke            | Endring i klimagassutslipp fra 1990-2009 |
|------------------|------------------------------------------|
| Finnmark         | +20 %                                    |
| Troms            | +7 %                                     |
| Nordland         | +21 %                                    |
| Nord-Trøndelag   | +26 %                                    |
| Sør-Trøndelag    | +38 %                                    |
| Møre og Romsdal  | +24 %                                    |
| Sogn og Fjordane | +35 %                                    |
| Hordaland        | +45 %                                    |
| Rogaland         | +21 %                                    |
| Vest-Agder       | +42 %                                    |
| Aust-Agder       | +33 %                                    |
| Telemark         | +32 %                                    |
| Vestfold         | +33 %                                    |
| Buskerud         | +29 %                                    |
| Oppland          | +16 %                                    |
| Hedmark          | +18 %                                    |
| Oslo             | +3 %                                     |
| Akershus         | +29 %                                    |
| Østfold          | +38 %                                    |

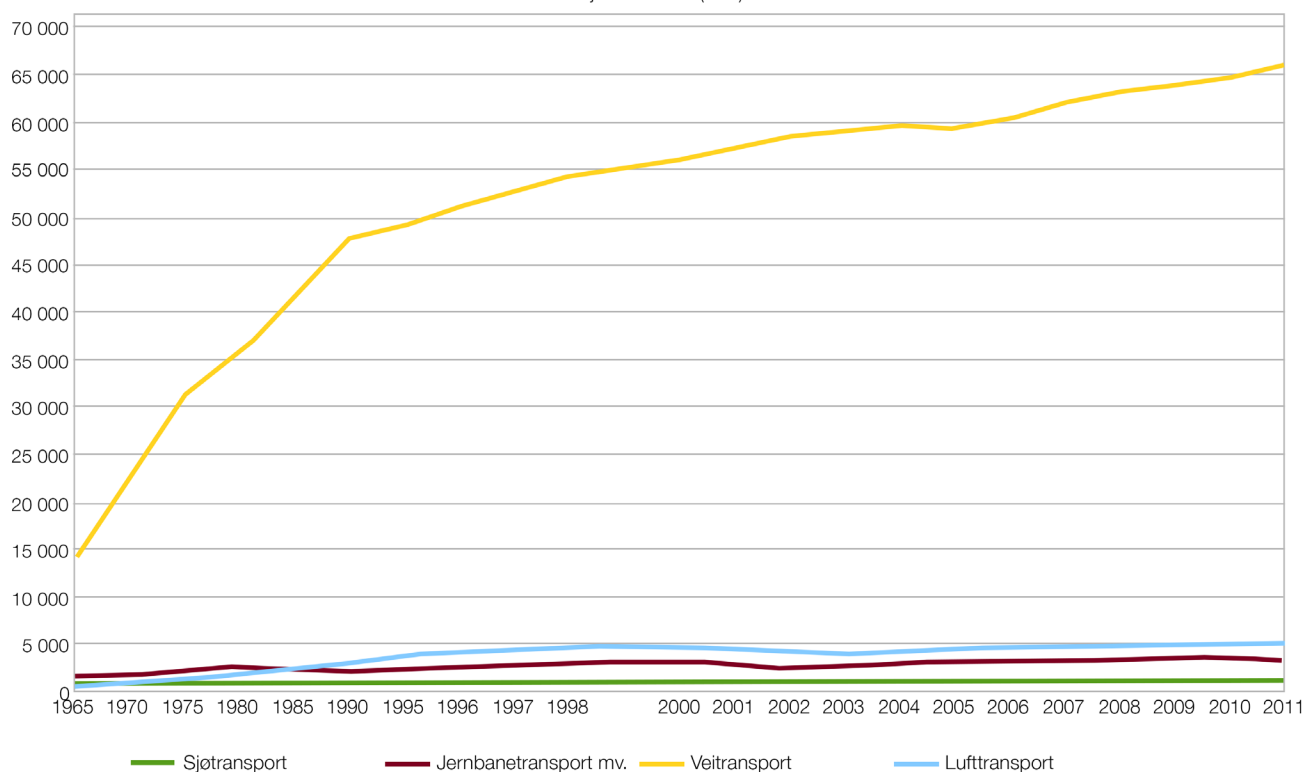
barnehager og dagligvarebutikker. Da er løsningen å reise dit disse finnes. Tidligere førte man en helhetlig strategi for å få gode og levende lokalsamfunn. I dag er boligbyggingen i dag i stor grad basert på markedstenkning hvor profittenssyn veier tyngst.

Når nye boligområder, store arbeidsplasser og næringsvirksomhet planlegges, må det stilles strenge krav til kollektivtilgang. Rødt vil hindre at kjøpesentre og store arbeidsplasser legges til motorveier utenfor byene. Der stiller kollektivtrafikken spesielt

svakt i konkurranse med privatbilen, samtidig som reisebehovet øker.

Effektivitet er et av kapitalismens hovedargumenter. I transport betyr kapitalisme i stor grad press på lønninger og mange ulike aktører på samme oppgaver. Det betyr at FedEx, UPS og andre selskaper kjører rundt og leverer pakker på ruter Posten allerede dekker, og det betyr at det kan kjøre tre halvfulle lastebiler mellom Trondheim og Stjørdal i stedet for en full. God planlegging er både effektivt og et godt klimatiltak.

Innenlandsk persontransport,  
etter transport og tid.  
Passaskjerkilometer (mill.).



Kilde: Statistisk sentralbyrå



## 4.2 Trafikksikkerhet

Trafikkulykker er et stort samfunnsproblem. Hvert år blir rundt 200 mennesker drept i ulykker på norske veier. Hvorfor skal det være slik? Rødt mener at det er på tide å gjøre store tiltak for visjonen om null drepte og hardt skadde, slik at dette ikke lenger er en visjon, men en realitet. Ulykkestallene har gått nedover i mange år, men for å komme til null, er ikke en stadig svakere nedgang nok. Her må det settes inn flere tiltak som monner.

Helt grunnleggende er ideen om at færre kjøretøy på veiene betyr mindre risiko for ulykker. Gjennom bedre arealplanlegging og større kollektivdekning blir det færre som kan kollidere eller kjøre i fjellveggen.

Men det er ikke nok, og det vil ikke gå fort nok, om vi skal vente til det er få nok biler på veiene. Allerede fra 2014 må det gjøres mer. I et flertall av ulykkene som skjer, er det såkalte førerfeil som er årsaken. Det betyr at det ikke er veien eller bilen som skaper ulykken, men det at sjåføren er uoppmerksom, sovner, råkjører eller er påvirket av rusmidler.

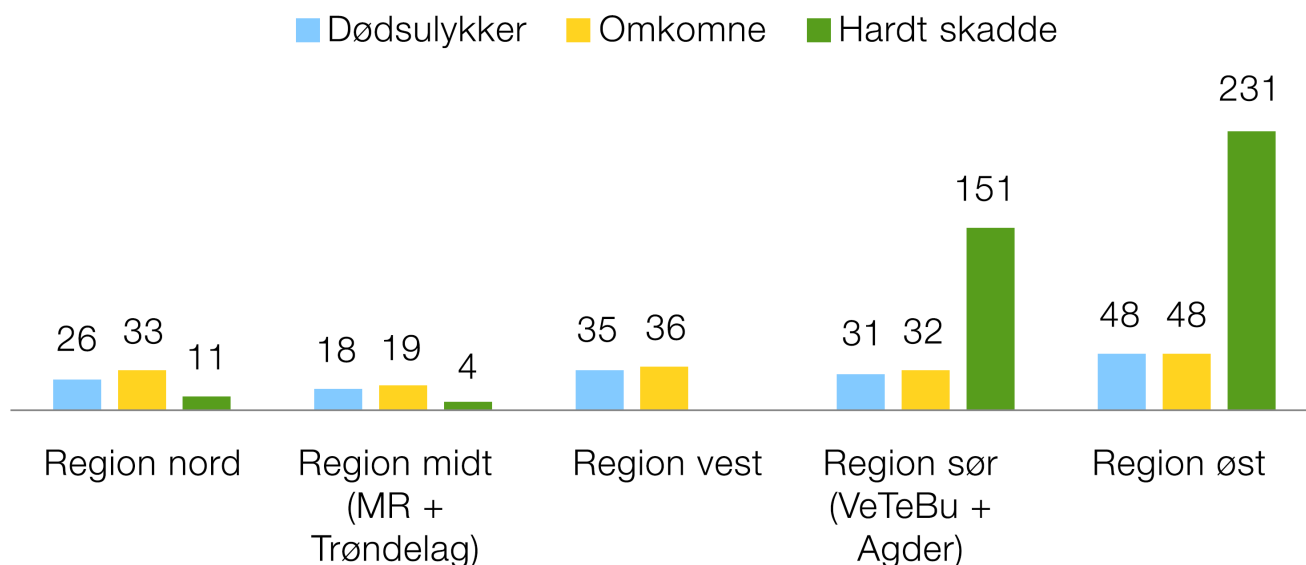
Holdningsskapende arbeid, særlig blant unge, og hyppige kontroller er viktige løsninger. For å nå ut til unge må både føreropplæringen, skolen og fritidstilbudet brukes. Et fritidstilbud for ungdom som ikke er knyttet til veitrafikk, og med gode kollektive transportmuligheter vil kunne redusere kjøring i påvirket tilstand. Kontroll langs veiene er også viktig, både med politi og fartsbokser. Rødt ønsker flere strekninger med gjennomsnittsmåling av farten, siden dette har vist seg å gi gode resultater flere steder.

Selv om ikke veien er årsaken til ulykkene, kan en rekke ting gjøres med veistandarden slik at veien til en viss grad «korrigerer» for førerfeil. Det aller viktigste er utbygging av midtrekkverk. Dette kan gjøres på tofelts veier, og er det tiltaket som er brukt minst sammenliknet med hvor stor effekt det har. Møteulykker og utforkjøringer til venstre står for en stor del av de alvorlige ulykkene, og disse fjernes ved utbygging av midtrekkverk. Oppgradering av veier til to/tre felts veier med midtrekkverk koster omtrent en tidel

av prisen på en firefelts motorvei<sup>[10]</sup>, og bør prioriteres langt høyere. I tillegg til midtrekkverk er utbedring av terrenget langs veien svært viktig for å redusere konsekvensene av utforkjøringer. Utbedring og asfaltering av veiskuldre kan hindre at små feilmanøvringer ender i utforkjøringer. Ved å sette av mer midler til dette, kan mange skjebner bedres. På enkelte strekninger bør fartsgrensen settes ned, siden konsekvensen av en feilmanøver stiger dramatisk med økt fart. Det er større ulykkesrisiko på en 4-felts motorvei med 100 km/t enn på en 2/3 felts vei med 80 km/t<sup>[11]</sup>.

Mange steder skaper faren for ras stor uttrygghet. Vinterstid er det ikke uvanlig at bygder og lokalsamfunn isoleres i flere dager når veien stenges på grunn av ras eller stor rasfare. Også steinsprang og steinras skaper farlige situasjoner på veiene. Heldigvis har ikke mange liv gått tapt på grunn av ras på veiene de siste årene, men med klimaendringene kan vi regne flere og mer alvorlige ras som skader infrastrukturen. Rødt mener vi må bruke større ressurser på å sikre veiene mot ras, både gjennom tunneller i særlig utsatte områder og ved andre tiltak som sikrer særlig rasfarlig terreng.

## Dødsulykker 2011, ant. drepte og hardt skadde, per region



## 4.3 Nasjonale satsinger

### **Ferdigstill planleggingen av høyhastighetsnett mellom de store byene i Sør-Norge.**

Rødt mener det er nødvendig at utbyggingen av høyhastighetsnett mellom de store byene i Sør-Norge kan starte umiddelbart etter at IC-triangelen er ferdigstilt. Rødt mener derfor at videre utbygging av jernbanen må planlegges ferdig i denne NTP-perioden slik at første spadetak kan tas så snart som mulig og senest i 2024. I påvente av høyhastighetsnett må eksisterende skinnegang vedlikeholdes og utbedres primært gjennom flere lange krysningsspor.

### **Prioriter vedlikehold – hent igjen etterslepet**

Det er et offentlig ansvar å sikre vedlikehold av veiene i Norge. Vedlikehold av mange veier er de siste årene blitt overført til kommuner og fylkeskommuner uten at det økte ansvaret har blitt fulgt med nok ressurser. Rødt ønsker å øke andelen av veimidlene som går til vedlikehold slik at vedlikeholdsetterslepet hentes inn. Det store etterslepet skyldes feil prioritering over lang tid. I stedet for å vedlikeholde de eksisterende veiene har veimidlene gått til store utbyggingsprosjekter. Norsk samferdselspolitikk har i for stor grad latt eksisterende infrastruktur forfalle og heller bygd nytt når det har vært nødvendig. Det har særlig rammet veier i distriktene. Rødt vil i stedet ha jevnt vedlikehold og gradvise utbedringer over hele landet.

### **Sikre korrespondanse mellom kollektive transportmidler**

I dag skjer endringer i togrutene i desember, sammen med resten av togrutene i Europa. Bussrutene

i mange fylker legges stort sett om i mai. Ved større ruteendringer skaper det store problemer for korrespondansen mellom tog- og bane i nesten et halvt år. Hverdagen til de som reiser forandrer seg også unødvendig ofte når store endringer skjer to ganger i året i stedet for én. Rødt mener derfor at også buss- og fergeruter må endres i desember slik at man sikrer god korrespondanse mellom ulike transportmidler gjennom hele året, og slik at folk får færre ruteendringer å forholde seg til. Endring av tidspunktet skal ikke gå på bekostning av fylkenes politiske medbestemmelse på rutetilbudet, og ved behov kan buss- og fergeruter fortsatt endres noe i mai.

### **Rødt ønsker tryggere veier - gul midtstripe et viktig tiltak å få på plass.**

Det oppstår flere farlige situasjoner på smale veier. Mange opplever farlige situasjoner i møte med vogntog eller andre trafikkanter. Rødt mener det er nødvendig å prioritere utvidelse av de smaleste fylkes- og riksveiene slik at de blir minimum 6 meter brede, og dermed kan merkes med gul midtstripe. Gul midtstripe bidrar til at kjørebane er klarlagt med markert plass til kjøretøy i begge retninger. Dette fører til færre ulykker og langt mindre ubehag for trafikantene.

Eksempler på aksjoner Rødt støtter fullt opp om er aksjonen for gul midtstripe på E16 og aksjonen for gul midtstripe på Riksvei 9.

Gul midtstripe må kombineres med andre trafiksikkerhetstiltak som utvidelse av midtstripe og utbedring av sideterreng. Spesielt ulykkesbelastede strekninger må prioriteres. Sikringstiltakene skal igangsettes innen 2019.

## 4.4 Regionvise satsinger

### 4.4.1 Nord-Norge (Nordland, Troms og Finnmark)

#### Utfordringer som må løses

##### **Det er dyrt å reise og manglende kollektivtilbud har sosiale konsekvenser**

Samferdsel i store deler av Nord-Norge er preget av spredt bebyggelse og store avstander. Det er bygget jernbane kun nord til Bodø, og mulighetene til å reise miljøvennlig og kollektivt annet enn i bysentraene, er små. Dette begrenser mobiliteten, særlig til grupper som ungdom og eldre uten førerkort.

##### **Ulykker: De fleste dødsulykkene skjer under de beste kjøreforholdene og på gode veger.**

I 2012 ble Finnmark en gladnyhet fordi det var et fylke uten dødsulykker på veiene. Som i resten av landet har tallene på drepte og skadde gått ned, men de er fortsatt for høye. Årsakene til ulykkene er sammensatte, men er som regel knyttet til førerfeil, og ofte høy fart.

Vegstandarden sin medvirkning er først og fremst om førerfeil fanges opp av vegsystemet, og det største problemet her var farlig sideterreng. De fleste dødsulykkene i regionen skjer under de beste kjøreforholdene og på gode veger. Dødsulykker skjer som oftest i dagslys (69 %) og i god sikt (92 %). Det peker mot at holdningsskapende arbeid er den viktigste løsningen på problemet.

##### **Næringslivet trenger bedre infrastruktur**

Næringslivet i Nord-Norge skal utvikles videre, og Rødt ser industri i denne landsdelen som en viktig løsning på klimaproblemet og for matforsyningen. Dersom dette skal være gjennomførbart, må næringslivet ha god infrastruktur som samtidig er miljøvennlig og reduserer transportbehovet mest mulig.

## Rødts løsninger

Nord-Norge er så stort og variert at det ikke finnes en løsning som er den riktige for alle områder, men hele regionen har behov for et transportsystem som er mer miljøvennlig og bedre for befolkningen. For å redusere trafikkulykkene og bedre sikkerheten på veiene er en rekke tiltak beskrevet i 4.2. Holdningsskapende arbeid og kontroller av fart og ruspåvirkning ser ut til å være viktige satsingsområder for de nordligste fylkene.

### Havne-infrastruktur

Næringslivet trenger i flere områder bedre infrastruktur, og Rødt mener at det må satses mer på havnene slik at mer gods kan fraktes til sjøs. Arbeidet med å utbedre havneinfrastrukturen skal starte i første del av NTP-perioden.

### Utredning av jernbane til Tromsø og tilknytning til andre jernbanenett i regionen

Rødt mener at en forlengelse av jernbanenettet nordover til Tromsø bør utredes i den neste tiårsperioden for å undersøke hvilke positive og negative konsekvenser en slik investering kan ha for næringsliv, befolkning og miljø: Hva er passasjergrunnlaget? Hvilke konsekvenser vil en slik bane ha for næringslivet? Hvilke konsekvenser vil det ha for klimagassutslippene? Hvilke konsekvenser vil det ha for viktige naturområder? Hvilke alternativer finnes og hvilke konsekvenser gir de (særlig aktuelt er videre veibygging og tilrettelegging for økt transport på sjø). Det bør som en del av dette arbeidet utredes om det er en løsning å knytte Norge til jernbanenettet i våre naboland.

### Forbedring av Nordlandsbanen – elektrifisering og flere lange kryssningsspor

I løpet av perioden må det bygges ut flere nye, lange kryssningsspor på Nordlandsbanen slik at kapasiteten

og fleksibiliteten kan økes dramatisk. Man bør også begynne arbeidet med elektrifisering av denne strekningen. Rødt mener dette arbeidet bør skje parallelt og starte i første del av NTP-perioden.

### Dobbeltspor på Ofotbanen

På Ofotbanen mener Rødt at dobbeltspor bør vurderes, noe som kan krympe reisetiden og øke kapasiteten. Rødt mener utredningsarbeidet skal starte umiddelbart.

### Bedre busstilbud

Busstilbudet i alle de tre nordligste fylkene må bedres kraftig. Dette gjelder både for pendlere inn og ut av byområdene, og på lengre strekninger. Staten må sørge for at også strekninger med lavt passasjergrunnlag betjenes av kollektive løsninger.

### Rassikring

Nord-Norge har områder med stor skredfare. Rødt vil prioritere sikkerhet foran kapasitet og vil igangsette sikringsarbeidet på alle utsatte strekninger innen 2019.

### Istandsetting av indre riksvei mellom Karasjok og Kautokeino.

Indre riksvei 92 er viktig for kommunikasjonen internt i Finnmark. Den er den viktigste ferdselsåren mellom de to største samiske tettstedene i Finnmark. Rødt mener veien må bli ferdig istandsatt og sikret i løpet av første halvdel av NTP-perioden.

### Ny vei mellom Vardø og Båtsfjord

Det er ikke vegforbindelse på nordsiden av Varangerhalvøya mellom Hamningberg og Syltefjorden. Rødt mener arbeidet med å bygge forbindelse Vardø og Båtsfjord skal starte i denne NTP-perioden.

## Eksempel

**Eksempel 1:** For de midlene som er vedtatt til ny firefeltsveg de siste fire kilometrene inn til bysentrum i Bodø for å fjerne køene i rushtida, kunne 200 000 brukes hver virkedag i 20 år for å hente folk hjemme og frakte dem til og fra jobb.



## 4.4.2 Midt-Norge (Nord-Trøndelag, Sør-Trøndelag og Møre og Romsdal)

### Utfordringer som må løses

**Ulykker:** Årsakene er sammensatte, men førerforhold er årsak til et flertall av ulykkene. Det er ikke registrert forhold ved vegen som alene har utløst ulykker. Forhold som bør nevnes er, spor i kjørebane, geometri/linjeføring, sikthindringer og uryddig vegmiljø /oppmerking.

**Klimagassutslippene fra transport** i de tre fylkene i Midt-

Norge har økt dramatisk siden 1990, med henholdsvis 38, 26 og 24 prosent, og det er behov for å ta omfattende grep raskt for å endre denne utviklingen. Det er ikke tilstrekkelig med et noe bedre kollektivtilbud, det må samtidig gjøres mer for at bilen brukes mindre, blant annet gjennom restriktive tiltak i byområder.

### Rødts løsninger

#### Dobbeltspor og elektrifisering av Trønderbanen samt elektrifisering av Meråkerbanen

Regjeringas varslede satsing på Trønderbanen og Meråkerbanen i første halvdel av NTP-perioden støttes fullt ut. Rødt er samtidig bekymra for finansieringen av prosjektet. Trønderbanen og Meråkerbanen er eksempler på prosjekt det er viktig å sikre finansieringen til allerede fra dag en.

#### Trafikksikring

Rødt vil sikre alle større veistrekninger i Midt-Norge med 2/3-felts vei med midtrekkverk. Dette gjelder blant annet E6 både sør og nord for Trondheim og E39 Ålesund-Trondheim. På disse strekningene ønsker mange firefelts motorvei, noe som er en dyr, tidskrevende og lite miljøvennlig strategi. 2/3-feltsvei med god og sikker standard er billigere, kan bygges fortere og styrker ikke privatbilismen i konkurranse med klimavennlige tog og busser. Rødt vil prioritere sikkerhet foran kapasitet og vil igangsette sikringsarbeidet på alle utsatte strekninger innen 2019.

#### Rassikring

Midt-Norge har områder med stor skredfare, og de siste årene har vi sett flere hendelser der veg og jernbane blir stengt på grunn av ras. Det er kostbart å sikre rasutsatte strekninger, men Rødt ønsker å prioritere arbeidet for at alle skal ha en trygg og sikker veiforbindelse. Også her vil Rødt prioritere sikkerhet

foran kapasitet. Rødt vil igangsette sikringstiltak på alle de mest utsatte strekningene innen 2019.

#### Bedre fergetilbud – nei til fergefri kystvei

Rødt ønsker å bruke penger på de mest prekære utfordringene i norsk samferdselspolitikk. Fergefri E39 er å begynne i feil ende. Rødt vil langt heller bruke pengene på trafikksikring og skipstunnel ved Stad. I tillegg vil vi ha betalingsfrie ferger som går oftere.

#### Oppgrader Raumabanen

Rødt ønsker en oppgradering av Raumabanen med lengre krysningsspor og andre tiltak for å få mer av passasjer- og godstrafikken til Møre og Romsdal tilbake igjen på bane. Rødt mener nattoget må tilbake, og korrespondanse med trafikk både nord- og sørover bedres. Dette arbeidet skal starte i første del av planperioden.

#### Kystbuss Stavanger–Trondheim

Rødt ønsker et sammenhengende kystbusstilbud fra Stavanger til Trondheim. Første skritt er å utvide timeekspresstilbudet i Møre og Romsdal nordover fra Kristiansund til Orkanger, og dermed sikre sammenhengende timesavganger Volda–Trondheim. Neste skritt er utvidelse videre sørover fra Volda gjennom Sogn og Fjordane til Bergen. Rødt vil sikre et sammenhengende busstilbud med timesavganger på hele strekningen Stavanger–Trondheim innen 2019.

### 4.4.3 Vestlandet (Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland)

#### Utfordringer som må løses

**Ulykker: Antall møteulykker har økt de senere årene, mens utforkjøringsulykkene og kryssulykkene har blitt redusert. Videre har det også vært en økning i tallet på drepte fotgjengere/syklister.**

Ser man på alle trafikkdrepte i regionen de siste tre årene er mennesker i aldersgruppen 16–20 år overrepresentert sammenliknet med hvor stor andel de er av befolkningen (17 mot 6 %). Den andre gruppen som er overrepresentert er eldre. Av trafikantfaktorer er det førerdyktighet som oftest er knyttet til dødsulykkene: feil avgjørelse, overdreven selvtillit. Deretter høy fart. I 6 ulykker ble det ikke brukt bilbelte. Av faktorer ved veien er veidekke og uryddig/komplekst vegmiljø oftest knyttet til dødsulykkene. Manglende rekkverk

og farlig sideterreng i noen ulykker.

Fra ulykkesanalysene i 2011 er midtrekkverk det oftest foreslåtte tiltaket, i 13 av de 35 ulykkene som er analysert, som en reaksjon på at møteulykker er den dominerende ulykkestypen.

**Klimagassutslippene fra transport.** Vestlandsfylkene har hatt en kraftig økning i klimagassutslipp fra transport siden 1990. Det gjelder særlig Hordaland med 45 % økning og Sogn og Fjordane med 35 % økning. Utslippene må reduseres, og da er det sentralt å flytte godstrafikken fra vei til bane og skip. I tillegg er det nødvendig å bedre kollektivtrafikken i de store byene, særlig gjennom økt utbygging av bybane i Bergen og Stavanger.

#### Rødts løsninger

##### Trafikksikring

Vestlandet trenger et bedre veinett. Rødt vil sikre alle større veistrekninger på Vestlandet med 2/3-felts vei med midtrekkverk. Dette gjelder særlig E39. På disse strekningene ønsker mange firefelts motorvei, noe som er en dyr, tidskrevende og lite miljøvennlig strategi. 2/3-feltsvei med god og

sikker standard er billigere, kan bygges fortere og styrker ikke privatbilismen i konkurranse med mer klimavennlige alternativer. Rødt vil prioritere sikkerhet foran kapasitet og vil igangsette sikringsarbeidet på alle utsatte strekninger innen 2019.



Foto: Henrik Mundal

### Rassikring

Vestlandet har områder med stor skredfare, og de siste årene har vi sett flere hendelser der vegene blir stengt på grunn av ras, og der lokalsamfunn isoleres fullstendig. Det er kostbart å sikre rasutsatte strekninger, men Rødt ønsker å prioritere arbeidet for at alle skal ha en trygg og sikker veiforbindelse. Også her vil Rødt prioritere sikkerhet foran kapasitet. Rødt vil igangsette sikringstiltak på alle de mest utsatte strekningene innen 2019.

### Bedre fergetilbud - Nei til fergefri kystvei

Framfor fergefri E39 og firefelts motorveiutbygging på strekningene langs kysten i Rogaland og Hordaland ønsker Rødt å satse på fergene og sikker vei. Vi vil ha betalingsfrie ferger som går oftere. Fergefri E39 er dårlig bruk av ressurser. For det første er det forferdelig dyrt. For det andre fører det til mer trafikk og høyere utslipp. For det tredje øker den privatbilens konkurranseevne i forhold til kollektivtrafikk. Med dagens system får bussjåførene de pålagte pausene på fergene. Med andre ord kjører ikke bilene forbi når bussen må ta sine nødvendige pauser. For det fjerde vil veisatsing rasere mulighetene for en skikkelig sjøtransportsatsning på Vestlandet.

### Stad Skipstunnel

Sjøtransport er en viktig klimaløsning. Men for å sikre gode rammevilkår for gods på kjøll må Stad Skipsfartstunnel på plass. Rødt mener bevilgningene til tunnelen må sikres i planarbeidet. Tunnelen må

ferdigstilles denne NTP-perioden. Les mer om dette i kapittel 6.5.

### Bedre togtilbud i Bergensregionen

Rødt støtter utbyggingen av dobbeltspor mellom Bergen sentrum og Arna. Jernbanen videre fra Arna til Voss må også kraftig utbedres, med sikte på dobbeltspor på hele strekningen. I tillegg støtter Rødt utbygging av tog mellom Åsane og Flesland, og mener at mulighetene for å også frakte gods på denne linjen må utredes.

### Dobbeltspor på Jærbanen

Utbyggingen av dobbeltspor på strekningen Stavanger-Sandnes har vært en stor suksess. Regionen er et vekstområde og behovet for god kollektivtransport er stort. Rødt ønsker en forlengelse hele veien til Egersund, og at banen skal stå klar innen 2023.

### Kystbuss Stavanger–Trondheim

Rødt ønsker et sammenhengende kystbusstilbud fra Stavanger til Trondheim. For å sikre en sammenhengende og høyfrekvent forbindelse er det nødvendig med offentlige tilskudd på strekningene med lavest lokalt trafikkgrunnlag. Ved å binde sammen eksisterende tilbud Stavanger–Bergen, Volda–Kristiansund og Orkanger–Trondheim, kan hele Vestlandet få en trygg og forutsigbar kollektivforbindelse. Rødt vil sikre et sammenhengende busstilbud med timesavganger på hele strekningen Stavanger–Trondheim innen 2019.

### 4.4.4 Sør-Norge (Vest-Agder, Aust-Agder, Telemark, Vestfold og Buskerud)

#### Utfordringer som må løses

**Fylkene i Sør-Norge** er alle blant de som har opplevd størst utslippsvekst fra transport i Norge i perioden fra 1990 til 2009. Av disse har Vest-Agder hatt en utslippsvekst på hele 42 prosent, mens Buskerud er minst ille med 29 prosent.

**På tross av en klar nedgang i ulykkestallet** i Region Sør skjer det fremdeles mange alvorlige ulykker. I 2011 ble 32 drept og 150 alvorlig skadd i trafikken. Av fylkene i regionen er det Buskerud som skiller seg ut med 13 drept og 46 alvorlig skadd.

#### Rødts løsninger

##### **Kystjernbane og dobbeltspor med høyhastighetsstandard på Vestfoldbanen**

Vestfoldbanen er en viktig del av Intercity-trianglet, og består av strekningen Oslo-Skien. Rødt mener strekningen må utvikles med dobbeltspor og høyhastighetsstandard. Sørlandsbanen har i dag et svært dårlig tilbud for reisende på strekningen Oslo-Kristiansand-Stavanger. Rødt mener Vestfoldbanen må utvikles slik at den i framtida kan knyttes sammen med en ny jernbane langs kysten som på sikt kan klare strekningen Oslo-Stavanger på under tre timer.

Samtidig betyr en kystjernbane at alle befolkede områder langs kysten endelig får tilgang på en utslippsfri kollektivløsning. Planene for videre utvikling og sammenkobling mellom Vestfoldbanen og en ny kystjernbane må stå klart innen starten på NTP-perioden 2018-2027.

##### **2/3-felts vei på E39 og E18**

E39 mellom Kristiansand og Stavanger holder en svært dårlig standard. Dette er hovedgrunnen til at strekningen er svært ulykkesbelastet. I tidsperioden 2001-2010 mistet 51 mennesker livet og 101 ble alvorlig skadd.

Rødt mener det må settes inn store ressurser for å trygge veien. Konseptvalgutredningen som kom i 2011 viste flere ulike alternativer. Rødt mener 2/3-felts E39 med midtdelere er den beste løsningen. Det er relativt sett billig og er langt raskere å bygge ut enn en firefeltsvei. Midtdelerkonseptet i konseptvalgutredningen er det beste forslaget. Men også i dette ligger det inne at deler av strekningen skal ha fire felt. Her må alternativene undersøkes grundigere, slik at man finner best mulig alternativ for tryggere vei uten å heve kapasiteten med nye felt. Rødt mener dette arbeidet skal igangsettes i første del





Foto: Drew Stephens

av NTP-perioden.

Utbedring av E18 er også nødvendig på flere strekk. Rødt mener at det beste og raskeste alternativet her er 2/3-felts vei med midtrekkverk. Vi går derfor mot utvidelse til firefelt på E18 Bommestad–Sky.

Rødt ønsker heller ikke utvidelse til firefeltsvei på Rv 23 Oslofjordforbindelsen

### **Innfartsparkeringer ved knutepunkter**

For at flest mulig skal velge ekspressbuss og tog på strekningen er det svært viktig å bygge innfartsparkeringer ved de viktigste knutepunktene. Der jernbane og ekspressbuss står i direkte konkurranse, legger man tilrette slik at jernbanen får et konkurransefortrinn.

### **Trafikk- og rassikring**

Flere av fylkene i Sør-Norge har

store utfordringer knyttet til dårlige innlandsveier og rasfare. Du skal ikke behøve å være redd pga veikvalitet når du kjører på norske veier. Vi vil prioritere trygghet framfor kapasitetsutvidelser..

### **Gul midtstripe på hele riksvei 9**

Riksvei 9 er svært sentral i indre Agder, og er hovedåren mellom kystbyene i Agder og Hovden og Haukeli. Spesielt i tilknytning til ferieperioder er strekningen svært trafikkert. Regionen har ingen komplementære transportsystem, så en fungerende vei er nødvendig. Deler av veien har vært oppgradert de siste årene. Fremdeles mangler store deler av strekningen gul midtstripe. Rødt mener midler til gul midtstripe gjennom hele Setesdalen må sikres midler gjennom NTP. Rødt vil igangsette sikringstiltak på alle de mest utsatte strekningene innen 2019.

## 4.4.5 Østlandet (Akershus, Oslo, Oppland, Hedmark, Østfold)

### Utfordringer som må løses

**Stor befolkningsvekst i området**, og områder med mange reisende til Oslo, slik som Bergen/Stavanger og Trondheim.

**Mange pendler**, særlig inn og ut av Oslo-området, som følge av boligmangel og høye priser.

**I 2011 døde 48 i ulykker** i regionen og 232 ble hardt skadd. Oppland og deretter Hedmark skiller seg ut med mange alvorlige ulykker, der 18 døde ulykker i Oppland i 2011. I alle fylkene har det vært mange ulykker med alvorlig personskade. Her skiller Østfold seg positivt ut med 21 hardt skadde.

**De store byene**, særlig Oslo og Drammen, preges av stor lokal luftforurensing fra svevestøv og NOX i vinterhalvåret. Alle fylkene bortsett fra Oslo har hatt stor vekst i klimagassutslippene fra biltrafikken.

**Mye gjennomgående godstransport** bidrar til økt luftforurensing, støy og farlige situasjoner.

**Stadig nye firefeltsutbygginger** beslaglegger arealer og legger til rette for ytterligere vekst i vegtrafikken.

### Rødts løsninger

#### Dobbeltspor til Lillehammer, Skien og Halden innen 2023

Den mest diskuterte løsningen de siste årene er dobbeltspor i intercity-trianglet (Fra Oslo til Lillehammer, Halden og Skien), i tillegg til en rekke firefelts veiutbygginger, flere av dem i ferd med å bli ferdigstilt. Dobbeltspor på jernbanen har en rekke fordeler: arealeffektivitet, kortere reisetid og høyere kapasitet. Rødt mener at dobbeltspor i hele triangellet må være ferdig i 2023 og at hele skal ha høyhastighetsstandard.

Østlandet er et stort vekstområde. For å få ned utslippene i framtida må Østlandet planlegges som helhet. Boligutvikling, næringsutvikling og infrastruktur må ses i sammenheng. Knutepunkt for kollektivtransport må bygges opp rundt tettsteder, slik at det er enkelt å velge de kollektive løsningene.

InterCity-strekningene rundt Oslo tar allerede i dag størstedelen av langpendlerne[12]. Tallene viser at tog selv med dagens begrensede tilbud er attraktivt. Utbygging av dobbeltspor med høyhastighet er et helt nødvendig skritt både for å øke kapasitet og effektivitet. Økt kapasitet på Østlandet vil komme hele jernbanenettet i Sør-Norge til gode. Men først og fremst vil det bidra til en sunnere infrastrukturutvikling på Østlandet.

#### Ny Oslo-tunnel –byggestart i 2014

Dagens tunnel under Oslo har allerede brukt opp kapasiteten. I tillegg er snukapasiteten på Oslo Sentralstasjon brukt opp. Med andre ord er det vanskelig å få flere togsett gjennom hovedstaden. For å oppnå de uttalte ambisjonene samtlige partier står for, er en ny Oslo-tunnel essensiell.

Uten ny Oslo-tunnel vil dobbeltspor på InterCity og tankene om høyhastighetsbaner være meningsløse. Når konseptvalgutredningen står klar i 2014 må midlene for en utbygging stå klare. Å se Oslo-tunnelen i sammenheng med ny t-banetunnel er viktig for å få en så effektiv byggeperiode som mulig.

#### Follo-tunnelen

Østfoldbanen er den mest prekære strekninga å oppgradere i InterCity. Før man kan øke kapasiteten må Follobanen med dobbeltspor stå ferdig. Rødt mener midlene må på plass slik at banen kan bygges så effektivt som mulig. Etter planen skal traseen stå ferdig i 2019. Behovet for tunnelen har allerede vært til stede lenge. Rødt mener derfor at midler må prioriteres slik at banen kan bli utbygd på mest effektiv



måte. Dette er et helt nødvendig prosjekt selv om eneste mål er å beholde dagens markedsandeler for toget. Dobbeltspor på banen bidrar til å kunne separere lokaltog med mange stoppesteder og hurtiggående tog, noe som øker kapasiteten og effektiviteten stort.

### **Lengre tog og lengre plattformer på Kongsvingerbanen**

Kongsvingerbanen betjenes i dag kun med enkle togsett. Problemet er at alle plattformene på strekningen er for korte til å kunne doble. Passasjergrunnlaget på strekningen er stort og voksende. Rødt mener derfor at Kongsvingerbanens plattformer må forlenges slik at tog i framtida skal kunne bruke doble togsett.

### **Ingen nye firefeltsutbygginger der de to nye feltene ikke er kollektivfelt**

Rødt mener nybygging av vei for å øke kapasiteten i sentrale strøk er en svært dårlig ide. All forskning tyder på at det er vanskelig å bygge seg vekk fra køproblemer. Skal man ha bukt med køproblemene er det utvikling av kollektivtrafikken som er det viktige tiltaket.

I noen få sammenhenger kan det være lurt å utvide veien med kollektivfelt. Det beste er likevel å bruke de eksisterende feltene til å finne en slik løsning. På eksisterende firefelts veier er det en god ide å danne et kollektivfelt. Det er et godt eksempel på et restriktivt tiltak som samtidig bedrer kårerne for kollektivtrafikken.

Rødt går derfor mot nye firefeltsutbygginger på Rv 22 Lillestrøm–Fetsund, E18 Knapstad–Vinterbro og Rv 2 Herbergåsen–Nybygg.

### **Trafikksikring av veier på Østlandet**

Det finnes flere belastede strekninger på Østlandet. Rødt ønsker å prioritere sikkerhet, og på følgende strekninger vil vi prioritere trafikksikring inkludert midtrekkverk: E6, E18, E16, Rv 2, Rv 3 og Rv 22.

### **Trase gjennom Gudbrandsdalen som sparer våtmarker og landbruksareal**

Stadig mindre av norsk natur er i dag uberørt. Når man skal planlegge ny jernbanetrase gjennom Gudbrandsdalen er det viktig for Rødt at den ikke blir lagt over viktige naturområder med våtmark, og at viktig landbruksareal blir spart. Gode og moderne jernbaneløsninger er helt nødvendig for framtidens fornybare Norge. Men det er viktig at det ikke går på bekostning av rik norsk natur.

### **Utbygginger for økt godstransport på Østfold- og Dovrebanen**

Strekningene Oslo-Trondheim og Göteborg-Øslo er spesielt viktige for godstransporten. Havna i Göteborg er på mange måter hovedhavna i Norge, og mesteparten av godset blir fraktet derfra via trailere til Alnabruterminalen. Gods på bane er lagt ned som følge av dårlig banetilbud og sterk konkurranse fra billig transport på veiene.

På kort sikt må det bygges lengre kryssningsspor på strekningene. På lengre sikt må vi ruste opp norsk bane til å ha en standard og en kapasitet som bidrar til at godstransport blir overført fra vei til bane. Alle nye togstrekninger må være utviklet for å kunne håndtere gods.

# 5

## Luftfart

**På grunn av lange avstander innenlands og avsides beliggenhet i Europa, har flytrafikken blitt spesielt viktig i Norge. Vi har et tett nett av flyplasser med gode rutetilbud som har bidratt til utvikling av virksomheter og demokrati over hele landet. Særlig eksportindustrien og kystområdene er avhengige av luftfarten**

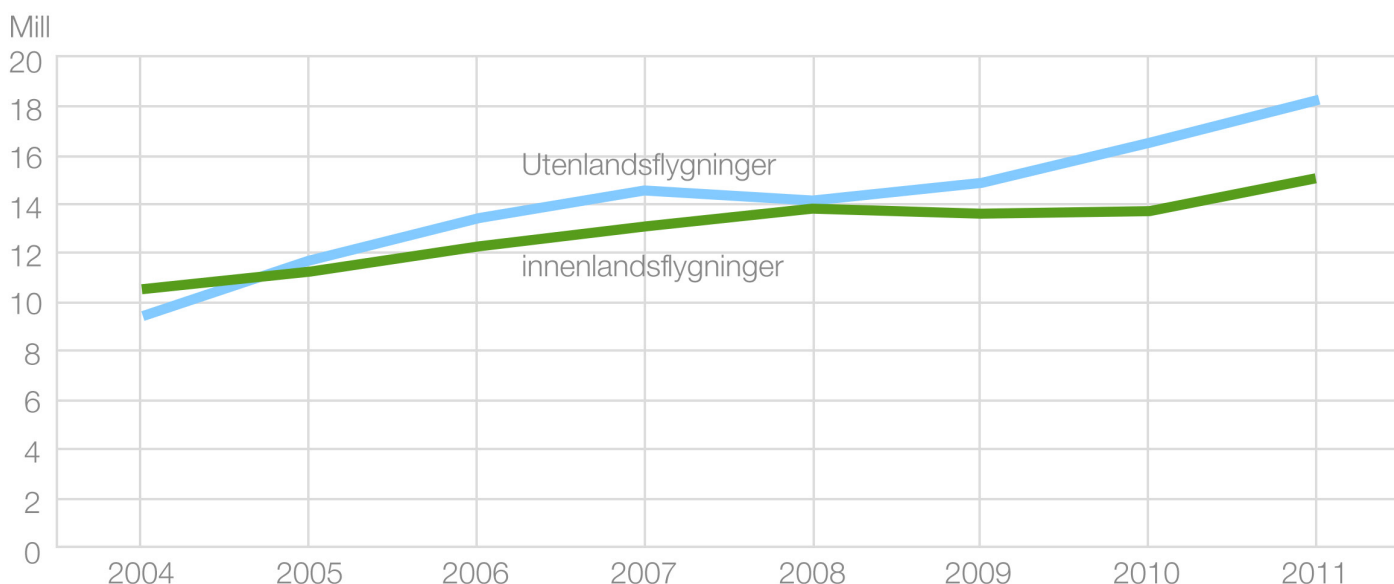


## 5.1 Utslippsveksten må reverseres

For klimaet er den sterke økningen i flytrafikken et stort problem. På tross av at modernisering av flyparken har redusert utslipp pr personkilometer betydelig har CO<sub>2</sub>-utslippene fra innenriks flytrafikk økt med 26 % siden 1990 og med 110 % for utenriks trafikk som tanker opp i Norge. Utslipp fra fly har dessuten en negativ tilleggseffekt for klimaet med en faktor på 1,5 til 2, i forhold til annet CO<sub>2</sub> utslipp, fordi utslippene foregår høyt oppe.[13] For flyindustrien hjelper det derfor lite å henvise til håpet om å fremskaffe en miljøvennlig bioenergi, en gang i fremtiden. Nordmenns totale klimabelastning i forbindelse med flyreiser i inn- og utland, er anslått å utgjøre om lag 10 % av vår samlede klimabelastning. I følge prognosene til de norske aktørene i bransjen

skal antall passasjerkilometer innen luftfart dobles fra 2007 til 2025.

Denne utslippsveksten vil Rødt reversere. Dette må gjøres både ved å redusere trafikkmengden og ved å overføre de reisende til transportmidler med minimale utslipp. Rødt mener det er realistisk med en reduksjon i nordmenns klimabelastning fra lufttransport med minst 40 % innen 2023. Transport generelt krever tid å endre siden det tar tid å bygge infrastruktur. Her skiller flytrafikken seg, og det er derfor mulig å kutte utslippene her raskere enn for øvrig transport. For å klare denne overgangen uten for store skadevirkninger, må derfor samfunnet raskt prioritere utvikling og utbygging av infrastruktur for transport med lave og ingen utslipp.



SSB; Passasjerer ved norske flyplasser, etter innenlands-/utenlandsflygning

## 5.2 Tiltak for å flytte reiser over på bærekraftige transportmidler og redusere trafikkmengden

Mye av transporten i flytrafikken er kritisk for virksomheter, demokrati og menneskelig kontakt. Derfor haster det å bygge ut transport med lave utslipp, særlig høyhastighetstog, som gjør det mulig å begrense flytrafikken uten å hindre nødvendig transport. Der det ikke vil være forsvarlig klimapolitikk å etablere elektrisk høyhastighetsjernbane må det prioriteres lavutslipps buss- og båttransport.

For spesielt fritidsreiser spiller pris en avgjørende rolle for reiselysten. For å redusere flytrafikken og antallet avganger vil Rødt i første omgang øke billettpriser på fly gjennom en gradvis økning av blant annet landings- og seteavgiftene. Deretter vil vi jobbe for å redusere markedsstyringen og gi konsesjoner på alle nasjonale flystrekninger på linje med dagens system for småflyruter og kollektivtrafikk. Her vil staten stille krav om hvilke ruter som skal opprettholdes, hvor mange flygninger det skal være og billettprisen. Prispolitikken skal tilpasses lokale forhold slik at strekninger med dårlige alternativ til fly prises lavere. Selskapene vil få fast betaling for å holde ruta oppe. Slik blir selskapenes inntekt fristilt fra billettprisen. Når høyhastighetstog er utbygd mellom storbyene og kan overta

for flytransport skal konsesjonene fjernes i takt med at ruteflytrafikken blir overflødig. Et slikt eksempel er strekningen Oslo-Bergen.

Prispolitikk vil ikke alene være tilstrekkelig og Rødt vil derfor også benytte statens eierskap i Avinor samt lover og forskrifter for å redusere kapasiteten på landets flyplasser. Vi vil innføre stopp i alle planer om kapasitetsutvidelse og gradvis redusere åpningstidene ved alle landets flyplasser slik at de i første rekke er stengt mellom kl 23 og 07. Avinor skal tilbakeføres som offentlig transportetat, og sikres de nødvendige tilskuddene for å drifte gode småflyplasser der det ikke er andre alternativer.

Dessuten går Rødt inn for å redusere flyreiser innen offentlig virksomhet og næringsliv som leverer til det offentlige ved å innføre regnskap over bruk av flyreiser i alle offentlige etater og i forbindelse med valg av leverandører til det offentlige. Dette vil bidra en bevisstgjøring om antallet flyreiser og bidra til å redusere antallet unødvendige reiser. Det er både positivt for miljøet og for den daglige driften der det både vil bli mer penger til andre formål og mindre arbeidstid som forsvinner i reising. Parallelt må det bygges opp bedre infrastruktur for videokonferanser.

## 5.3 Reserver kapasiteten i anleggssektoren til Jernbaneverket og Kystverket

I sitt forslag til NTP planlegger Avinor å brukes minst 24 milliarder frem til 2023 på utbygginger og oppgraderinger av norske flyplasser. Denne kapasiteten i anleggsbransjen

må reserveres de nødvendige investeringene vi står overfor innen jernbane og utvikling av infrastruktur for mer effektiv sjøtransport.

## 5.4 Internasjonalt samarbeid

Samtidig som vi iverksetter effektive tiltak her hjemme må regjering og andre institusjoner presse på i internasjonale fora for å oppnå tilsvarende tiltak i andre land.



**Godstransport**





- Bygg ut samlastingssentraler i de store byene
- Utbedringer og nybygg på jernbanenettet slik at godstrafikken på bane blir raskere, tryggere og mer forutsigbar.
- Stad Skipstunnel må bygges for å bedre framføringen av gods langs kysten
- Økte insentiv for gods på kjøl.
- Offentlig tiltakspakke for kjøp av nye moderne skip

Godstransport på veg utgjør den største andelen av innenriks godstransport, om lag 85 prosent. Godstransport på skip utgjør ca. 12 prosent og tog ca. 3 prosent (målt i tonn transportert gods). I perioden 2008 – 2043, har Transportøkonomisk Institutt (TØI) beregnet at innenriks godstransport vil øke med ca 59 prosent.<sup>[14]</sup> Dette medfører store utfordringer for godstransporten.

Rødt mener at det ikke er bærekraftig at godstransport på veg skal fortsette å ha en så stor andel av innenriks godstransport i framtida. For det første har vi ikke en infrastruktur som selv med store investeringer kan øke godstransport på veg så mye som prognosene tilsier i framtida. For det andre ville en slik økning av godstransport på veg føre til så stor økning i forurensning at dette ikke er akseptabelt.

Rødt går inn for at en betydelig større andel av godstransporten må overføres til bane og sjø. Dette forutsetter at det må gjøres store investeringer på bane- og havneinfrastrukturen i planperioden. Les mer om de konkrete prosjektene på jernbanen i kapittel 4.

Bane og sjøtransport må subsidieres og den sosiale lønnsdumpinga i veitransporten må stoppes. Med dagens lønnsnivå for internasjonale transporter og kabotasjekjøring vil ikke sjø- og banetransport være konkurransedyktig. Et element som også vil ha betydning i dette arbeidet, er den prisdumpingen av veitransport som vil komme som følge av EUs planer om fullt frislipp av kabotasjekjøring innen EU/ EØS-området. Rødt går mot dette frislippet.

## 6.1 Reduser transportvolumet

For å redusere transportvolumet, må sentralisering av produksjon og lager stoppes og reverseres, og transportsystemene må samordnes for å utnytte ledig kapasitet. Dagens konkurransesystem og manglende samkjøring fører lav utnyttelsesgrad og økt forurensning. Det må bygges ut samlastingsterminaler og det må stilles krav om samlastning av gods på lengre strekninger.

Også distribusjon må samordnes og samlastes, jf. Stockholmsmodellen

der kommunen krevde samlastning av gods og én leverandør av stykkgods til alle offentlige institusjoner. Framkommeligheten og tilgjengeligheten for nyttetransport i byene må forbedres gjennom styrket kollektivtransport og redusert privatbilisme. For å bedre arbeidsforholdene for godssjåfører og bedre veisikkerhet må det stilles krav til tilgjengelighet for varetransport ved bedrifter og forretninger.

## 6.2 Bygg samlastings-terminaler i de store byene

Det må bygges ut trafikknutepunkter i de store byene der det kan utvikles en sømløs overgang mellom veg, bane og sjø (samlastingsterminaler). Rødt mener slike terminaler bør bygges i Oslo (Alnabru), Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim Bodø og Narvik. For Oslo må tilstrekkelige arealer på Alnabru sikres for framtidig utbygging for samlastning av gods, og politiets planlagte beredskapsterminal må

plasseres et annet sted. Likedan bør det sikres ressurser for en hensiktsmessig utbygging av Oslo havn. I Nord-Norge må det i tillegg vurderes flere byer for bygging av samlastingsterminaler for sjø og veitransport. I påvente av nye samlastingsterminaler må de eksisterende oppgraderes. Dette arbeidet må starte i første del av NTP-perioden.



## 6.3 Økt sjøtransport – legg sektoren under Samferdselsdepartementet

Innenriks sjøtransport står for 2,2 millioner tonn Co<sub>2</sub> (i underkant av fire prosent av norske klimagassutslipp).[15] Sjøtransport er ikke utslippsfri, men er likevel en energieffektiv transportform. I følge Fraktefartøyenes Rederiforening tar et fraktefartøy av normal størrelse last tilsvarende 500 lastebiler.

Miljøregnskap viser at utslippene fra gods på sjø har langt lavere utslipp enn gods på vei.[16] De gode resultatene kommer på tross av at sjøtransporten har spesielt gammelt materiell. Teknologisk utvikling viser at sjøtransport har stort potensial for å senke utslippene. En fornying av skipsflåta er nødvendig.

Mer sjøtransport vil bety at man vil hindre vekst og potensielt redusere tungtransport på veiene. [17] En slik utvikling vil bety mindre slitasje på allerede belastede veier, og skape økt sikkerhet langs veiene. Så å si alt av partier og eksperter mener økt sjøtransport er en god ide. Det er tiltakene for å nå målet som mangler.

I dag har vi store utfordringer knyttet til planlegging og samarbeid mellom ulike transportformer. Gjennom en samordning av ulike transportmidler vil sjøtransport i mindre grad bli skjøvet til side, og i større grad bli en del av en mer helhetlig samferdselsplanlegging.

## 6.4 Vekst i sjøtransport gjennom økonomiske insentiver

I sjøtransporten brukes avgifter i hovedsak som en inntektsbringende funksjon. Fordi sjøtransport ikke er under samferdselsdepartementet ser man ikke sammenhengen mellom de ulike transportformene. Overføring av gods fra vei til sjø kan kun oppnås gjennom en radikal endring av avgiftspolitikken. Alle partier er enige om at mer sjøtransport er en god ide. Likevel opprettholder man et avgiftsnivå som er høyere enn for gods på vei og bane. 15,2 prosent av kostnadene til sjøtransport er avgifter. Til sammenligning er det 11,4 prosent for veitransport og 0,5 for jernbane.[18]

Rødt mener de statlige avgiftene til sjøtransport må kuttes med 250 millioner (jmf KS bedrift havn-krav). Gjennom en aktiv og målretta avgiftspolitik kan veiene bli tryggere og klimagassutslippene lavere.

De resterende avgiftene i sjøtransporten må skape insentiver for drivstoff med lavere utslipp. En økning i sjøtransporten vil få ytterligere positive klima- og miljøeffekter gjennom et slikt avgiftsregime.

Gjennom prosjektet «NyFrakt» er det utviklet teknologi med blant annet mer effektive skrog som halverer utslippene.[19] Den norske skipsflåten er gammel, og har behov for betydelig fornying. Rederiene har som følge av de økonomiske krisene små midler til å investere. Derfor må staten innføre en tiltakspakke med finansieringsordninger for kjøp av effektive skip. Som et krav for å ta del i finansieringsordningen må skipene bygges ved norske verft. Dette kan redde arbeidsplasser i verftsindustrien, samtidig som utslippene fra transportsektoren kan gå ned.

Skal gods på sjø bli mer attraktivt må prisdumping i gods på vei stoppes. Kabotasje kjøring må slås ned samtidig som solidaransvar må innføres som standard. Les mer om dette i kapittel 7.

Nye insentiv som gir økt konkurransefortrinn til gods på vei som blant annet åpning for vogntog på 25,25 meter er sterkt problematisk både knyttet til ulykker, utslipp og konkurranseevnen til andre og bedre transportløsninger.





## 6.5 Styrk infrastrukturen - Stad Skipstunnel må på plass

For å få til mer gods på sjø må økt punktlighet prioriteres. En av de store utfordringene for skipstrafikken i Norge er passeringen rundt Stad. En kombinasjon av havstrømmer og undersjøisk topografi skaper spesielt komplekse bølgeforhold og til tider svært høye bølger som kan komme fra ulike kanter samtidig.<sup>[20]</sup> Mange transportører velger derfor å vente med å passere når det er dårlig vær, noe som fører til store forsinkelser.

Rødt mener det er en

nødvendighet å realisere Stad Skipstunnel. Tunnelen vil bedre rammevilkårene for sjøtransporten langs norskekysten. Sårbart gods som for eksempel fersk fisk vil ved sikrere punktlighet i større grad enn i dag kunne fraktes til sjøs. Tunnelen er i utredninger anslått å koste rundt to milliarder.

En skipstunnel vil bidra til økt sikkerhet på sjøen og skape et bedre rammeverk for sjøtransporten.

## 6.6 Økt satsning på oljevernberedskap og miljøkrav til skip

Mer gods på sjø er et viktig mål. Samtidig byr sjøtransport på utfordringer. De siste årene har vi opplevd flere alvorlige hendelser med ulike skip i Norge. Disse hendelsene påførte naturen i området stor skade, og spesielt pattedyr og sjøfugl ble rammet. Sammen med en økning i sjøtransporten må det gjennomføres en øktsatsning på oljevernberedskap.

Dette gjelder hele kysten, og ikke kun i områder med spesielt høy oljeaktivitet.

Mange skip er gamle, noe som fører til økt alvorlighetsgrad når ulykker forekommer samtidig som utslippene til luft er unødvendig høye. Fornyelse av flåten er viktig for å minske skaden ved ulykker.



## Arbeidervennlig transportsystem

- *Hindre press på det norske arbeidsmarkedet*
- *Heve statusen til transportarbeidere gjennom forsterka arbeids- og lønnsvilkår*
- *Det må utvikles 75-80 nye gode døgnhvileplasser for lastebilsjåfører*

Transportsektoren er under sterkt press når det gjelder arbeidernes lønns- og pensjonsvilkår og rettigheter. Flyselskap som presser ned prisene bidrar til at selskap som SAS sitter med sterke forhandlingskort når de krever lavere lønn og flere arbeidstimer av sine ansatte. Kabotasjekjøring skader alle former for godstransport med anstendige arbeidsforhold. Stadig

flere bussjåfører blir hentet inn fra utlandet for å jobbe for en billigere penge.

Samtidig opplever man en ny tendens, transportsystemet har blitt så effektivt og billig at det lønner seg å fly fisk til Kina for foredling framfor å foredle den på mottak der den blir fisket. Et transportsystem som legger ned arbeidsplasser i distriktene er et transportsystem med store mangler.



## 7.1 Det offentlige kan kollektivtransport best – stopp anbudsutsettinga

Kollektivtransporten, enten det er med buss, trikk, tog eller båt, blir stadig viktigere. Både på grunn av den økte befolkninga i og rundt de store tettstedene og byene, det økte presset på arealene som vegutbygging innebærer, og av viktige miljømessige hensyn må mye mer av persontransport bort fra privatbilen. Dette er en helt sentral samfunnsoppgave på samme måte som utdanning, helse- og omsorgsoppgaver.

Rødt mener at kollektivtransporten best løses som en offentlig forvaltningsoppgave, og ikke som en forretningsvirksomhet. Om en buss- eller båt rute settes ut på anbud vil nødvendigvis en del av økonomien gå til fortjenestemargin i det private driftsselskapet. Dette vil gå på bekostning av billettpris, regularitet eller på bekostning av de ansattes lønns-, pensjons- eller arbeidsvilkår. De som vinner anbudene har ofte ikke kunnskap om lokale forhold og tjenestene blir dårligere. I tillegg må fylkeskommunen, som har administrasjonsansvaret, bygge opp en egen administrasjonsstab for utarbeiding og ikke minst oppfølging av anbudskontrakten. Det er sløsing med samfunnets ressurser å sette kollektivtransporten ut på anbud.

Rødt vil ha offentlig kontroll med

kollektivtransporten hvor målet er et godt tilbud i kombinasjon med gode arbeidsforhold. Rødt går inn for at kollektivtrafikken i fylkene skal administreres og drives av fylkeskommunen, eventuelt i samarbeid med kommunen det gjelder.

Flere direktiver fra EU, som Norge må følge på grunn av EØS-avtalen, presser gjennom anbudsutsetting. Dersom fylkeskommunen eller annen offentlig etat driver virksomheten er det ikke absolutt krav om anbudsutsetting. For å ivareta sentrale samfunnsmessige interesser i et relativt tynt befolka land som Norge er kampen mot å følge anbuds- og konkurransedirektivene av vesentlig betydning.

Det økte presset fra EU styrker også behovet for, og viser nødvendigheten av å etablere offentlig eide driftsselskap for veg og bane. Nå står kampen om persontrafikk på jernbane. EUs Jernbanepakke 4 vil presse gjennom anbudsutsetting for all persontransport på jernbane, også hvis det er i offentlig eie. Rødt mener det er svært viktig at kampen mot flommen av forordninger og direktiv fra EU forsterkes. Norge må ut av EØS-avtalen for å sikre kontroll over egen politikk for kollektivtransporten.

## 7.2 Solidaransvar og allmengjøring av tariffavtaler

I dag opplever vi betydelig sosial dumping innen veitransport av gods og personer. Innen godstransport er det regler for innenlands transport av varer for utøver etablert i annet land (kabotasjekjøring). I Danmark er 25 prosent av kabotasjetransporten innen godstransport ulovlig. Det finnes ikke undersøkelser i Norge for dette området, men det blir stadig avdekket ulovligheter. Resultatet er at utenlandske sjåfører utnyttes i det norske innenlands transportmarkedet, at bilparken blir dårligere og forurensningen øker, veisikkerheten svekkes, og antall brudd på lover og forskrifter øker. I tillegg blir ikke bøter, bompenger eller andre kostnader betalt.

Det finnes også regler mot kabotasjekjøring innen persontransport. Innen persontrafikken er det også økende grad av sosial dumping, særlig innen bestillings- og turkjøring der transportselskaper i mindre grad benytter seg av etablerte selskaper, men leier inn sjåfører fra utlandet til oppdrag.

Også innenfor langdistanse busstrafikk presses lønningene nedover på de mest populære strekkene. Økt konkurranse på de mest attraktive rutene og

tidspunktene kan også true tilbudet på mindre attraktive ruter og tidspunkter, som i dag finansieres med overskuddet fra de mest lønnsomme strekkene.

Transportkjøper og varemottaker må gjøres solidarisk ansvarlig for kostnader kabotasjetransport og grenseoverskridende transport påfører samfunnet. For kostnader som avgifter, bøter etc., til bergingsoppdrag og merkostnader som følge av dette (forsinkelser etc.), for forurensning, ulykker osv. skal transportkjøper og varemottaker være solidarisk ansvarlig.

Rødt mener også det er nødvendig å allmenngjøre flere av tariffavtalene innenfor transportsektoren. Dette gjelder både transport på land og til sjøs. Det vil gjøre det vanskeligere både for norske og utenlandske transportfirmaer å kutte i lønns- og pensjonsvilkårene til de ansatte for å vinne konkurransen i et stadig mer brutalt marked. Dommen om allmenngjøring av tariffavtalen for verftsarbeidere som sikrer at utenlandske arbeidere også får dekket kost, losji og hjemreise viser at dette er et viktig sikkerhetsnett i bransjer med stor fare for sosial dumping.



Foto: Sogn og Fjordane fylkeskommune

## 7.3 Gode arbeidsvilkår for drosjesjåfører

Drosjenæringen er en del av kollektivtransportsystemet, og om lag 2% av alle personreiser i Norge gjøres med drosje. I dag er næringa preget av mange små selskaper og uryddige arbeidsforhold. I dag kjører sjåførene på akkord, og enkelte må kjøre opp til 16 timer i strekk for å få ei lønn som andre får med 7,5 timers arbeidsdag. Dette kan være en fare for trafikksikkerheten. Rødt mener drosjesjåfører må få lønn for tida de er på jobb og tilgjengelige for arbeidsgiveren.

Rødt mener drosjevirkksomheten

bør regnes som del av den offentlige kollektivtransporten og organiseres offentlig ut fra behovet. Det er en god del reiser som ikke kan forestas med ordinær kollektivtransport, som for eksempel skole- og syketransport, og reiser for funksjonshemmede. Ved å ta inn drosjer i den offentlige kollektivtransporten kan dette organiseres bedre, samtidig som de ansatte får mer anstendige lønns-, arbeids-, og pensjonsvilkår. Rødt mener arbeidet med å omorganisere drosjenæringa skal igangsettes i løpet av NTP-perioden.

## 7.4 75-80 nye gode døgnhvileplasser for lastebilsjåfører

I første halvpart av planperioden bør det bygges ut tilstrekkelig antall døgnhvileplasser for lastebilsjåfører, anslagsvis 75-80 i hele landet. Døgnhvileplassene må ha høy kvalitet med treningsrom, dusj, tilgang på tidsskrifter og bøker (lydbokbibliotek), god og sunn mat og oppholdsrom med TV. I byene må døgnhvileplassene være buss-/banetilknyttet, slik at sjåførene

har mulighet til å gå på kino, teater eller delta i andre sosiale aktiviteter i sine hvileperioder. Gode døgnhvileplasser vil bidra både til økning av trafikksikkerheten og til større effektivitet i godstransporten. Arbeidet med å bygge ut disse må starte umiddelbart og alle skal være sluttført innen utgangen av NTP-perioden.



## Offentlig organisering og finansiering



Foto: Ben Harding/CC

- *Rødt mener infrastruktur er et offentlig ansvar, og jernbane, veier, havn og annen sentral infrastruktur skal bygges, driftes og eies av det offentlige.*

Dagens finansieringssystem fungerer ikke godt nok for å sikre nødvendig framdrift på store prosjekter, og mange prosjekter løses stykkevis og delt, framfor gjennom mer effektive helhetlige løsninger. Rødt mener derfor det er nødvendig å sikre offentlig, helhetlig prosjektfinansiering av store samferdselsprosjekter.

Anbudssystemer skaper stort byråkrati, lite forutsigbarhet og variabel kvalitet i utbygginger og vedlikehold av infrastruktur. Det har vi blant annet sett i utbyggingen av E18 i Østfold, der deler av veibanen ble ødelagt av telehiv bare måneder etter nyåpningen. Private utbyggere vil sikre rask framdrift

og god inntjening. De har ikke interesse av å bygge infrastruktur som holder høy kvalitet og krever lite vedlikehold gjennom mange år. Det helhetsperspektivet må det offentlige ha. Rødt mener de nasjonale etatene må sikres nok kvalifisert personale til å utføre oppgavene selv.

Anbud skaper også problemer for driftere av kollektivtransport. Rødt mener derfor det er nødvendig å stanse bruken av anbud og oppsplitting innenfor kollektivtransporten. Å legge ned veto mot EUs Jernbanedirektiv er derfor viktig, i og med at dette direktivet innebærer å legge all persontrafikk på bane ut på anbud.



## 8.1 Transportplanfond

Det er et offentlig ansvar å sørge for utbygging og vedlikehold av samfunnets nødvendige infrastruktur innen samferdselssektoren. Målet med om en mest mulig miljøvennlig transport av personer og varer må ivaretas i utbyggingen. Dagens "tilleggsbevilgninger" via bompenger forrykker forholdet mellom de ulike transportformer til fordel for veitransport. Offentlig Privat samarbeid er dyrt, gir ofte dårlige resultater og binder i tillegg opp samferdselsbevilgningene for 20-30 år framover. Se ellers kapittel 2.5

I dag finansieres samferdselsprosjekter stykkevis og delt over statsbudsjettet. Det gjør at de politiske vedtakene som fattes i NTP ikke betyr noe i praksis. De virkelige vedtakene fattes år for år i statsbudsjettene og skaper en lite forutsigbar planleggingssituasjon. Rødt foreslår at det opprettes et transportplanfond direkte knyttet til Nasjonal Transportplan, hvor aktuelle etater gis mulighet til å begynne å bruke midler fra fondet så fort Nasjonal Transportplan er vedtatt. Det vil sikre at planlagte prosjekter i Nasjonal Transportplan har finansiering fra de er vedtatt. Det gjør at arbeidet kan starte med en gang og gjennomføres på en rasjonell og effektiv måte. Et slikt fond vil også sikre at målsettinger i planen oppfylles, som for eksempel miljømål i form av en fordeling av midler mellom vei og bane.

I tillegg til å dekke de planlagte prosjektene i NTP må fondet ha midler til å dekke vedlikehold og sikre at vedlikeholdsetterslepet som er oppstått blir redusert og over tid fjernet.

Fondet opprettes med midler fra Statens Pensjonsfond Utland og fylles deretter på med årlige bevilgninger over statsbudsjettet. Slik vil det til en hver tid inneholde nok midler til at den gjeldende transportplanen kan gjennomføres. Ved opprettelsen må man ta utgangspunkt i den nyeste vedtatte NTP, noe som i 2014 vil kreve et fond i størrelsesorden 200 milliarder kroner.

Fordelene med et transportplanfond er at det gir mulighet til å planlegge langsiktig og bruke mer midler i løpet av kortere perioder. Noe av problemet med dagens stykkvise finansiering er at selv om overføringene er store nok blir prosjektene forsinket på grunn av den oppdelte planleggingen. Ved forsinkelser må ofte planer legges på nytt og kostnadsnivået øker, slik at vi får mindre igjen for midlene som brukes på samferdsel. Vi mener et transportplanfond vil rette opp i dette, og at vi selv med dagens bevilgningsnivå vil få bedre resultater. Et fond vil også redusere renteutgifter, og midlene i fondet vil ha noe avkastning som også vil komme infrastrukstursatsingen til gode.

Rødts forslag til fondsløsning skiller seg fra blant annet LO, KrF og FRPs forslag ved at prosjektmidlene skal hentes direkte fra fondet, og ikke kun fra avkastningen. Derfor kan vi også sette inn mindre midler i fondet enn FrP som har foreslått 300 mrd kr. I tillegg vil transportplanfondet sørge for at det automatisk følger penger med et vedtak i NTP. Det er helt avgjørende for å gjøre det vanskeligere å vedta prosjekter i NTP som senere ikke følges opp.

## 8.2 Bompenger og rushtidsavgift

Rødt mener det er nødvendig å gjøre endringer i dagens finansiering av veiutbyggingen, slik at alle store utbygginger både på fylkesveier og europaveier i distrikts-Norge blir fullfinansiert av staten. Rødt er mot å finansiere vei med bompenger. Bompengefinansiering er bare mulig der det er stort trafikkgrunnlag og favoriserer dermed sentrale strøk der trafikkvekst i stor grad kunne vært tatt med kollektivtrafikk.

Kun når man i de store byene skal flytte reisende over til kollektivtrafikk er rushtidsavgift eller veiprisering

gode løsninger. Midlene som kommer inn bør gå direkte til å støtte utbygging og forbedring av det kollektive transporttilbudet. En slik avgift forutsetter at det bygges ut et kollektivtilbud som står i forhold til behovet. Det blir feil å straffe bilbruk der det ikke fins alternativer, eller når det kollektive alternativet allerede har for dårlig kapasitet. Rushtidsavgifter vil i stor grad straffe dem som ikke kan velge sin arbeidstid, og det er derfor viktig å sørge for at gode alternativer er på plass før en avgift innføres.

## 8.3 Andre finansieringsmåter

Med et overordnet mål om at klimagassutslippene fra transportsektoren skal ned er det flere ulike tiltak som kan vurderes. CO<sub>2</sub>-avgift og rushtidsavgift er to konkrete forslag. Rødt mener også man må vurdere mer konkrete avgifter rettet mot de mest forurensende alternativene på en konkret strekning.

Oslo - Kristiansand er en slik strekning, hvor dagens togreise tar omtrent like lang tid som flyreisen inkludert transport til og fra flyplass samt sikkerhetskontroll. Likevel velger mange å ta flyet, ofte fordi det er billigere enn togbilletten. En konkret avgift på disse flybillettene

som direkte subsidier til togbilletten på samme strekning vil kunne være et effektivt virkemiddel. Å kunne vise den konkrete sammenhengen mellom avgiften og subsidiet vil være viktig. På denne måten kan de reisende se at avgiften ikke brukes til noe annet enn det oppgitte målet: flytte reisende fra fly til bane.

Med de store målene samferdselspolitikken har er vi nødt til å se på nye og mer konkrete økonomiske virkemidler som flytter reisende fra de mest forurensende reisemidlene. Da er det alltid viktig at det miljøvennlige alternativet er godt og billig, slik at en reell overføring skjer.

## 8.4 De økonomiske rammene

NTP inneholder prosjekter for omtrent 400 milliarder kroner. Rødts planer er i stor grad gjennomførbart innenfor disse rammene. Det må ikke nødvendigvis brukes mer penger på samferdsel, men disse pengene må brukes på en mer fornuftig måte. Samtidig må avgifter på transport i større grad brukes direkte til å bedre de miljøvennlige alternativene.

Rødt vil prioritere vedlikehold og sikkerhet på vei framfor kapasitetsøkende 4-feltsveier. Vi vil prioritere jernbane høyere og sørge for at spesielt godstransporten kan flyttes fra vei til bane. Dette vil frigjøre plass på veiene, redusere køene og øke sikkerheten. På denne måten kan det være man slipper å bygge ut nye store veiprosjekter.

I tillegg til at

samferdselspolitikken må ta hensyn til kostnader må vi også ha arbeidskraft til å gjennomføre de store prosjektene, som for eksempel dobbeltspor på intercity-triangelet. Derfor er prioritering svært viktig, og økte bevilgninger alene kan ikke løse problemene.

Med en nedtrapping av investeringer i oljesektoren vil imidlertid presset på arbeidsmarkedet reduseres, og en storstilt opprustning av infrastrukturen i hele landet kan være mulig uten fare for ukontrollert inflasjonspress. Det er derfor viktig å se Rødts plan for samferdselspolitikken i sammenheng med Rødt plan for ei Fornybar Framtid.

# 9

## Referanser

- [1] Arealbruk og arealressurser, 2011 <http://ssb.no/arealstat>
- [2] Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 - nøkkelrapport. TØI rapport 1130/2011
- [3] Helseeffekter av luftforurensning i byer og tettsteder i Norge (Folkehelseinstituttet 2007)
- [4] Helseeffekter av luftforurensning i byer og tettsteder i Norge (Folkehelseinstituttet 2007)
- [5] Den sveitsiske befolkningen er 50% høyere enn den norske, og reduserer vil tallene med en tredjedel får vi tall for en populasjon i samme størrelse som den norske, gitt samme forhold. Det vet vi selvsagt ikke om det er.
- [6] Marginale miljøkostnader ved luftforurensning (2005) <http://www.klif.no/publikasjoner/luft/2100/ta2100.pdf>
- [7] FORSLAG TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014-2023 [http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/2013\\_01\\_10\\_NTP\\_2012\\_forslag\\_nasjonal\\_transportplan.pdf](http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/2013_01_10_NTP_2012_forslag_nasjonal_transportplan.pdf)
- [8] TØI rapport 1156/2011 – bildeling i hovedstadsområdet
- [9] Vei utgjør 40 % av det totale utbygde arealet i Norge. <http://www.ssb.no/arealstat/>
- [10] Naturvernforbundet og Trygg Trafikk viser i dette dokumentet til flere kilder på hvordan midtrekkverk er den mest effektive og billigste sikringen av vei: <http://naturvernforbundet.no/getfile.php/Dokumenter/h%C3%B8ringsuttalelser%20og%20brev/2009/Samferdsel/midtrekkverk%20og%20okt%20utbygging.pdf>
- [11] På side 28 i denne rapporten er en tabell som viser hvordan ulykkesrisiko øker dramatisk med økt fart. [http://sintef.net/upload/A04326\\_Ulykkeskostnader%20vegbredder.pdf](http://sintef.net/upload/A04326_Ulykkeskostnader%20vegbredder.pdf)
- [12] <https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2012/1201-2012/1201-sammendrag.pdf>.
- [13] «TØI rapport 921/2007» side 55
- [14] <https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2011/1126-2011/1126-2011-elektronisk.pdf>
- [15] <http://statbank.ssb.no/statistikkbanken/Default.FR.asp?PXSid=o&nvl=true&PLanguage=o&tilside=selecttable/hovedtabellHjem.asp&KortnavnWeb=luft>
- [16] <http://www.fraktestartoyene.no/wp-content/uploads/Fraktemann-01-10.pdf>
- [17] [http://www.ohv.oslo.no/filestore/PDF/2011/Brosjyrer\\_\\_\\_fakta/Rapportstlandsforskning-Sjtransportvsveitransport.pdf](http://www.ohv.oslo.no/filestore/PDF/2011/Brosjyrer___fakta/Rapportstlandsforskning-Sjtransportvsveitransport.pdf)
- [18] <http://www.mfm.no/index.cfm?pageID=1932>
- [19] <http://www.mfm.no/db/5/2398.pdf>
- [20] <http://www.tu.no/industri/2011/07/01/rolls-royce-vil-ha-stad-tunnel>



