**Kapittel 14 Samferdsel og kollektivtransport**

*Endelig oppdatert: 04.11.2020*

***Oversikt over forslagene til dette kapitlet:***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Kapittel** | **Punkt** | **Linjenr** | **Type forslag** |
| **14 Samferdsel og kollektivtransport** | N/A | 1454 | Endring og strykning |
|  | N/A | N/A | Nytt punkt |
|  | N/A | N/A | Nytt punkt |
|  | N/A | 1444 | Strykning |
|  | 14.1 | N/A | Tillegg |
|  | 14.2 c | 1483 | Endring og tillegg |
|  | 14.2 d | 1486-1488 | Endring |
|  | 14.2 h | 1492-1493 | Strykning |
|  | 14.2 j | 1500 | Endring |
|  | 14.3 | 1504 | Endring |
|  | 14.3 | N/A | Nytt punkt |
|  | 14.3 | N/A | Nytt punkt |
|  | 14.3 | N/A | Nytt punkt |
|  | 14.3 | N/A | Nytt forslag |
|  | 14.3 c | 1508 | Strykning |
|  | 14.3 f | 1514 | Strykning |
|  | 14.3 g | 1516 | Strykning |
|  | 14.4 d | 1486-1488 | Endring |
|  |  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **Type forslag: Endring og strykning** | **Forslagsstiller: Hjalmar Kolsaker** **/ Rødt Oslos miljø- og samferdselsutvalg** |
| **Kapittel: 14** | **Punkt: N/A** |
| **Linjenummer: 1454** |  |
| **Opprinnelig punkt:** Vi må bygge høyhastighetsjernbane framfor veiutvidelser, satse på sykkelfelt og gi buss, trikk og bane forrang i byene. |
| **Nytt punkt:** Vi må forbedre kollektivtilbudet og satse på sykkelfelt og gi buss, trikk og bane forrang i byene. |
| **Begrunnelse:** Daglige reiser er på alle måter viktigere enn årlige reiser. Høyhastighetsbaner fortrenger mer jordnære prosjekter fra den nasjonale transportplanen, og kan uansett ikke betjene mer enn en ørliten del av reisene.  |

|  |  |
| --- | --- |
| **Type forslag: Nytt punkt**  | **Forslagsstiller: Hjalmar Kolsaker** **/ Rødt Oslos miljø- og samferdselsutvalg** |
| **Kapittel: 14** | **Punkt: N/A** |
| **Linjenummer: N/A** |  |
| **Opprinnelig punkt:** N/A |
| **Nytt punkt:** Vedlikehold av viktig infrastruktur til trikk, t-bane, buss og ferger må sikres gjennom økonomiske tilskudd fra stat og kommune |
| **Begrunnelse:** Viktig infrastruktur til trikk, t-bane, buss og ferger må sikres gjennom økonomiske tilskudd fra stat og kommune. Dette er viktig for at man ikke havner i en situasjon der vedlikeholdsetterslepet vil forringe kollektivtilbudet. Et offentlig eierskap til kritisk infrastruktur for kollektivtrafikken er viktig for en videreutvikling av fremtidens kollektivtrafikk og utfasingen av privatbilismen i de større byene.  |

|  |  |
| --- | --- |
| **Type forslag: Nytt punkt**  | **Forslagsstiller: Hjalmar Kolsaker** **/ Rødt Oslos miljø- og samferdselsutvalg** |
| **Kapittel: 14**  | **Punkt: N/A** |
| **Linjenummer: N/A** |  |
| **Opprinnelig punkt:** N/A |
| **Nytt punkt:** Kollektivtrafikk skal drives i offentlig regi uten anbud og konkurranseutsetting. |
| **Begrunnelse:** Anbud og konkurranseutsetting i viktige samfunnsfunksjoner fører til at pris på tjenesten veier tyngre enn sikkerhet for både brukere og ansatte. Lønns- og arbeidsvilkår forringes og setter det norske arbeidslivet og den norske modellen under enda sterkere press. Anbud og konkurranseutsetting fører også til en sløsing av offentlige midler og ressurser i form av et stort byråkrati og rigide systemer. Materiellet i anbudspakkene er ofte veldig spesifikke og kan derfor ikke selges videre og må i verste fall destrueres.  |

|  |  |
| --- | --- |
| **Type forslag: Strykning** | **Forslagsstiller: Hjalmar Kolsaker / Rødt Oslos miljø- og samferdselsutvalg** |
| **Kapittel: 14** | **Punkt: N/A** |
| **Linjenummer: 1444** |  |
| **Opprinnelig punkt:** Muligheten for bevegelse over avstand kan ikke avhenge av hverken geografi eller økonomisk situasjon, men må være en lik mulighet for alle mennesker innenfor planetens tålegrenser. |
| **Nytt punkt:** N/A |
| **Begrunnelse:** Vi mener dette punktet er både uklart, utopisk, ugjennomførbart og ikke bærekraftig. Man kan ikke vedta seg bort fra at topografien setter betingelser - eller mener programutvalget at det bør bygges motorvei til Galdhøpiggen eller jernbane til Svalbard? Muligheten for bevegelse over avstand er nødvendigvis avhengig av geografi og av infrastrukturen og transporttilbudet i bygda, landet og verdensdelen der man bor. Det fikser vi ikke de neste fire åra. Og om vi hadde fiksa det, hadde vi laga et helvete for oss sjøl og jorda vi bor på.Samtidig som vi ønsker likeverdige levekår i by og land, og hvor man velger å bo, eller må bo, i mange tilfeller er avhengig av økonomi, så må vi ta innover oss at dette også i veldig stor grad er noe folk velger, og at det er fordeler og ulemper både ved å bo i byen og på landet, i sør eller nord eller øst eller vest. På landet eller lengre unna storbyer og knutepunkt, vil det ta lengre tid og være dyrere å bevege seg, samtidig er det jo andre fordeler, som stillhet, nærhet til natur, større følelse av å være del av et lokalsamfunn, osv. I byen har man andre fordeler og ulemper. Det er også uklart for oss om dette skal gjelde innad i Norge eller også internasjonalt. Skal alle ha lik “rett” til å reise til et land langt unna for en pris de har råd til? En ting er om det handler om menneskers rett til å forflytte seg, flykte, men det kan jo like gjerne folk som vil reise og utforske. Det vil aldri være innenfor planetens tålegrense |

|  |  |
| --- | --- |
| **Type forslag: Tillegg** | **Forslagsstiller: Hjalmar Kolsaker** **/ Rødt Oslos miljø- og samferdselsutvalg** |
| **Kapittel: 14** | **Punkt: 14.1 Et samferdselssystem for miljø og sikkerhet** |
| **Linjenummer: N/A** |  |
| **Opprinnelig punkt:** N/A |
| **Nytt punkt:** Rødt vil utvikle det etablerte systemet for nasjonal transportplanlegging slik at det består av tre deler, en del som fastlegger prinsipper og langsiktige hovedmål og drøfter virkemidler, en del som fastlegger økonomiske rammer på kortere sikt, og en handlingsplan med ferdig utredede og kvalitetssikrede prosjekter og tiltak.Fagkompetansen i transportetatene må styrkes og samles etter år med tilfeldige innfall og oppsplitting.  |
| **Begrunnelse:** Punkt 14.1 handler om den nasjonale transportpolitikken. I ei tid hvor regjeringa ser ut til å ville bestemme det meste på dette området etter innfallsmetoden, er det på sin plass å vise til Nasjonal transportplan og nevne hva vi mener den bør inneholde, og på den måten markere at vi vil arbeide mer systematisk på dette området enn før. Det er første del av forslaget. Andre del er kritikk av den nedbyggingen av faglig kompetanse som særlig FrP har fått gjennomført i inneværende stortingsperiode. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Type forslag: Endring og tillegg** | **Forslagsstiller: Hjalmar Kolsaker** **/ Rødt Oslos miljø- og samferdselsutvalg** |
| **Kapittel: 14** | **Punkt: 14.2 c Jernbane og sjø fremfor vei og luft** |
| **Linjenummer: 1483** |  |
| **Opprinnelig punkt:** En utvikling av havneinfrastrukturen slik at mer av godstrafikken kan tas sjøveien. Samlastingsterminaler som kan håndtere gods fra sjø og direkte over på bane skal prioriteres. Et minstemål må være 30% overføring av godset på veg over 300 km innen 2029. |
| **Nytt punkt:** Mer av godsimporten over på bane. Dette krever et nærmere samarbeide med Sverige om lavere transportpriser på jernbanen, lengre godstog, og tiltak mot sosial dumping både på terminalene og i transportbransjen. En utvikling av havneinfrastrukturen slik at mer av godstrafikken kan tas sjøveien. Samlastingsterminaler som kan håndtere gods fra sjø og direkte over på bane skal prioriteres. |
| **Begrunnelse:** Det er ikke så lett å overføre gods fra veg til sjø, for importen kommer i stor grad via Sverige, så norske havner er ikke så store på import. Eksport, derimot, er mer lovende. Overføring av import fra veg til bane, som ikke er nevnt i det originale forslaget, er derimot fullt ut mulig ved å etablere samarbeid med Sverige. Målet om 30 prosent virker foreløpig tatt ut av lufta, og strykes. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Type forslag: Endring** | **Forslagsstiller: Hjalmar Kolsaker / Rødt Oslos miljø- og samferdselsutvalg** |
| **Kapittel: 14** | **Punkt: 14.2 d Jernbane og sjø fremfor vei og luft** |
| **Linjenummer: 1486-1488** |  |
| **Opprinnelig punkt:** Elektrifisering av jernbanen og flere dobbeltspor. Oppgradering av Nordlandsbanen skal prioriteres med utbygging nord for Fauske, og forlengelse til Nord-Norgebanen. Utbyggingen skal ta hensyn til reindrift og naturmangfold. |
| **Nytt punkt:** Elektrifisering av jernbanen og flere dobbeltspor der dette er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Utbyggingen skal ta hensyn til reindrift og naturmangfold. |
| **Begrunnelse:** Nord-norgebanen ble vurdert av jernbanedirektoratet å koste om lag 125 mrd. kroner og gi et netto tap for samfunnet på omtrent 109 mrd. kroner. Det gjør det til den en av de minst lønnsomme investeringene i Norge, også medregnet alle positive effekter for klimaet. For 125 mrd. kroner kunne staten anskaffet godt over 230 000 elbiler med en rekkevidde på over 500 km. Dette tilsvarer antall husholdninger i hele Nord-Norge. Det ville altså kostet staten det samme å gi hver eneste familie i hele Nord-Norge, også de som bor langs den eksisterende jernbanen, en gratis Tesla model 3. Om du begrenser den gratis bilen til de som bor langs den planlagte toglinjen mellom Fauske og Tromsø (rundt regnet halvparten) vil du halvere statens utgifter til å gi folk i nord et miljøvennlig transportmiddel.Når det gjelder klimaet er det anslått at jernbanen vil bli karbonnøytral (det vil si at de reduserte utslippene fra sparte bil- og flyreiser overstiger de økte utslippene som stammer fra blant annet anleggsmaskinene som skal bygge banen) 31-37 år etter byggestart, altså tidligst en gang etter 2055. Dette er altså et svært dyrt og lite effektivt klimatiltak. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Type forslag: Strykning** | **Forslagsstiller: Hjalmar Kolsaker / Rødt Oslos miljø- og samferdselsutvalg** |
| **Kapittel: 14** | **Punkt: 14.2 h Jernbane og sjø fremfor vei og luft** |
| **Linjenummer: 1492-1493** |  |
| **Opprinnelig punkt:** Reduksjon av flytrafikk mellom de største byene i Sør-Norge gjennom flere togavganger, dobbeltspor og bygging av høyhastighetsbaner. |
| **Nytt punkt:** Reduksjon av flytrafikk mellom de største byene i Sør-Norge gjennom flere togavganger og bygging av dobbeltspor. |
| **Begrunnelse:** Høyhastighetstog har vært grundig vurdert av jernbanedirektoratet, blant annet i lyntogutredningen fra 2012. Analysene viser at dette er ekstremt dyre investeringer som gir liten nytte for samfunnet, og at pengene heller bør brukes på andre formål. Norge er et kupert land med få innbyggere spredt på store arealer. Høyhastighetstog krever strake, lange og flate traseer for å nå høy fart, noe som begrenser antall stopp og dermed antall innbyggere togene kan betjene. Det meste av strekningene vil også måtte legges i tunnel, noe som er veldig dyrt.Bygging av høyhastighetstog vil innebære enorm nedbygging av natur og potensielt tap av biologisk mangfold. Det vil ta flere tiår før prosjektet blir klimanøytralt (altså at utslippsreduksjonene fra at folk flyr og kjører mindre overstiger utslippsøkningene som vil komme fra bygging av banen) og det vil derfor ikke være et bidrag til å løse verdens klimaproblemer. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Type forslag: Endring** | **Forslagsstiller: Hjalmar Kolsaker** **/ Rødt Oslos miljø- og samferdselsutvalg** |
| **Kapittel: 14** | **Punkt: 14.2 j Jernbane og sjø fremfor vei og luft** |
| **Linjenummer: 1500** |  |
| **Opprinnelig punkt:** Vinmonopolet bør overta driften av taxfree-ordningen. |
| **Nytt punkt:** Taxfree-ordningen og ordningen med avgiftsfritak for medbringelse av tobakk og alkohol som reisegods skal avvikles.  |
| **Begrunnelse:** Ordningene bidrar til å holde flyprisene lave og reisevirksomheten høy, den er urettferdig og den fører til høyere tobakks- og alkoholforbruk. Klimagassutslippene skal ned, og da er det meningsløst å gi skattelette i form av billig sprit til dem som reiser mye utenlands. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Type forslag: Endring** | **Forslagsstiller: Hjalmar Kolsaker** **/ Rødt Oslos miljø- og samferdselsutvalg** |
| **Kapittel: 14** | **Punkt: 14.3 Kollektivtransport** |
| **Linjenummer: 1504** |  |
| **Opprinnelig punkt:** Overskrifta “Kollektivtransport” |
| **Nytt punkt:** Overskrifta blir “Bytransportpolitikk”  |
| **Begrunnelse:** For våre kommunestyrerepresentanter og lokallag er det den lokale transportpolitikken som gjelder, og den bør ikke fordeles på for mange ulike punkter. Våre kommunestyrerepresentanter i byområdene må dessuten ta stilling til byvekstavtaler og bypakker som noen av de viktigste samferdselssakene de får til behandling. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Type forslag: Nytt punkt** | **Forslagsstiller: Hjalmar Kolsaker** **/ Rødt Oslos miljø- og samferdselsutvalg** |
| **Kapittel: 14** | **Punkt: 14.3 Kollektivtransport** |
| **Linjenummer: N/A** |  |
| **Opprinnelig punkt:** N/A |
| **Nytt punkt:** Nullvekst i personbiltrafikken er et hovedmål i de sentrale delene av storby­områdene. Av hensyn til miljøet og framkommeligheten, både for gående og syklende, kollektiv­trafikken og bilene, er det spesielt viktig å få til en nedgang i rushtida.  |
| **Begrunnelse:** Dette forslaget er ett av flere som skal sammenfatte hovedpunktene i bytransportpolitikken. |

-

|  |  |
| --- | --- |
| **Type forslag: Nytt punkt**  | **Forslagsstiller: Hjalmar Kolsaker** **/ Rødt Oslos miljø- og samferdselsutvalg** |
| **Kapittel: 14** | **Punkt: 14.3 Kollektivtransport** |
| **Linjenummer: N/A** |  |
| **Opprinnelig punkt:** N/A |
| **Nytt punkt:** Et effektivt virkemiddel for å nå alle disse målene samtidig, er tids- og miljø­differensierte bomtakster på et bomringsystem i de mest sentrale delene av byområdet. Inntektene bør i første rekke brukes på å forbedre tilbudet til gående og syklende og kollektivtrafikanter  |
| **Begrunnelse:** Dette er ett av tre forslag som skal sammenfatte virkemidlene i bytransportpolitikken. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Type forslag: Nytt punkt**  | **Forslagsstiller: Hjalmar Kolsaker** **/ Rødt Oslos miljø- og samferdselsutvalg** |
| **Kapittel: 14** | **Punkt: 14.3 Kollektivtransport** |
| **Linjenummer: N/A** |  |
| **Opprinnelig punkt:** N/A |
| **Nytt punkt:** Målsetninger og aktuelle virkemidler bør reguleres gjennom byvekstavtalene, men den aktuelle politikken skal fastlegges i avtaler mellom de lokale myndighetene  |
| Begrunnelse: Vi trenger å uttrykke tilslutning til byvekstavtalene og bypakkene som rammen rundt en forutsigelig bytransportpolitikk. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Type forslag: Nytt forslag** | **Forslagsstiller: Hjalmar Kolsaker** **/ Rødt Oslos miljø- og samferdselsutvalg** |
| **Kapittel: 14** | **Punkt: 14.3 Kollektivtransport** |
| **Linjenummer: N/A** |  |
| **Opprinnelig punkt:** N/A |
| **Nytt punkt:** Når det er praktisk mulig, bør bomringsystemet erstattes av et GPS-basert system der kjøreavgifta avhenger av hvor og når man kjører, og hva slags bil man kjører med. Systemet må fullt ut tilfredsstille personvernhensyn, og fortrinnsvis bygge på felleseuropeiske avtaler.  |
| **Begrunnelse:** Et slik system er ikke praktisk mulig foreløpig, men kan bli det i løpet av de neste 5-10 årene. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Type forslag: Strykning** | **Forslagsstiller: Hjalmar Kolsaker / Rødt Oslos miljø- og samferdselsutvalg** |
| **Kapittel: 14** | **Punkt: 14.3 c Kollektivtransport** |
| **Linjenummer: 1508** |  |
| **Opprinnelig punkt:** Fullt skattefradrag for arbeidsreiser med kollektivtrafikk, inkludert båt- og ferjetrafikk. |
| **Nytt punkt:** N/A |
| **Begrunnelse:** ‘Dette er et godt virkemiddel for å få pendlerreiser over på kollektive reisemåter. Men i tillegg er det behov for virkemidler for å spre rushtidstrafikken, for å få de som kjører bil til å velge nullutslippsbiler, for å forhindre byspredning, og til å få flest mulig til å gå og sykle. Lag en mer helhetlig beskrivelse av hvilke virkemidler vi vil ta i bruk i bytransportpolitikken, og hvilke mål vi vil ha med det, og legg det inn i avsnittet om bytransportpolitikk (tidligere kalt kollektivtrafikk).  |

|  |  |
| --- | --- |
| **Type forslag: Strykning** | **Forslagsstiller: Hjalmar Kolsaker / Rødt Oslos miljø- og samferdselsutvalg** |
| **Kapittel: 14** | **Punkt: 14.3 f Kollektivtransport** |
| **Linjenummer: 1514** |  |
| **Opprinnelig punkt:** En trafikkregulerende avgift på persontrafikk i de større byene, som tar høyde for økonomisk ståsted hos den enkelte. Dette forutsetter styrking av kollektivtilbudet i de aktuelle områdene. |
| **Nytt punkt:** N/A |
| **Begrunnelse:** Punktet sier ikke eksplisitt at persontrafikken det siktes til, er biltrafikk. Det sies heller ikke eksplisitt at avgifta er differensiert etter tid på dagen (køavgift), men det ligger vel kanskje i ordet “trafikkregulerende”.Problemet med hele punktet er at det ikke er sikkert at bilen blir kjørt av den formelle eieren, og datatilsynet tillater ikke at alle som passerer et innkrevingspunkt må identifisere seg. Du kan altså ikke differensiere avgifta etter inntekt. Det finnes nok måter å løse dette på som tilfredsstiller datatilsynet, men det tar minst fem år før de er implementert (<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=51124>). Den mest realistiske måten å ta hensyn til inntekta på, er derfor å innføre et skattefradrag for arbeidsreiser i likningen (<https://samferdsel.toi.no/meninger/bompenger-trafikkregulering-og-sosiale-hensyn-article34139-677.html>). Da har vi altså to former for skattefradrag i programmet, skattefradrag for arbeidsreiser med kollektiv (f) og for arbeidsreiser med bil (c). Slår de hverandre i hjel? |

|  |  |
| --- | --- |
| **Type forslag: Strykning** | **Forslagsstiller: Hjalmar Kolsaker / Rødt Oslos miljø- og samferdselsutvalg** |
| **Kapittel: 14** | **Punkt: 14.3 g Kollektivtransport** |
| **Linjenummer: 1516** |  |
| **Opprinnelig punkt:** Dersom ulike modeller for bompenger og veiprising tas i bruk vil Rødt arbeide for å inkludere rabatter basert på inntekt og geografi. |
| **Nytt punkt:** N/A |
| **Begrunnelse:** Det bygger på at andre har besluttet bompenger eller vegprising, og så kommer vi etterpå og sier det må inntektsdifferensiering til. (At både bompenger og vegprising er *geografisk* differensiert, ligger allerede i definisjonen.) Vil heller at vi tar aktivt stilling til tiltaket i det konkrete tilfellet, og ikke kommer med innvendinger og «forbedringer» i etterkant.Det er lovmessige begrensninger på mulighetene til å inntektsdifferensiere dette virkemidlet, se begrunnelsen til mitt forslag om å stryke punkt f. Det er dessuten mindre effektivt enn å bruke virkemidlet uten inntektsdifferensiering, og heller bruke andre virkemidler til inntektsutjamning. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Type forslag: Endring** | **Forslagsstiller: Hjalmar Kolsaker / Rødt Oslos miljø- og samferdselsutvalg** |
| **Kapittel: 14** | **Punkt: 14.4 d Miljøvennlig drivstoff** |
| **Linjenummer: 1486-1488** |  |
| **Opprinnelig punkt:** Innføre et makstak for elbilsubsidier, slik at andelen av kjøpssummen over dette nivået blir ilagt de samme avgiftene som andre biler.  |
| **Nytt punkt:** Avvikle alle fordeler i engangsavgiften, merverdiavgiften, bruksavgiftene og bompengesystemet for elbiler og erstatte dem med en tilskuddsordning på utgiftssiden av statsbudsjettet. Tilskuddet tilpasses at elbiler i dag begynner å bli gode og rimelige alternativer til konvensjonelle biler og reduseres i takt med denne utviklingen. |
| **Begrunnelse:** De samlede avgiftsfordelene til elbiler koster i dag staten på 19,2 mrd. kroner i året. Dette tilsvarer allerede nesten dobbelt så mye som de årlige kostnadene ved å innføre gratis tannlege for hele befolkningen, og de årlige elbilsubsidiene stiger fortsatt med 2-3 mrd. i året i takt med at elbilandelen øker, og vil til slutt ende på 50-70 mrd. kroner. Subsidier gjennom avgiftssystemet er lite synlige og gjør at avgiftssystemet kompliseres. Det er også vanskeligere å redusere slik støtte gradvis uten ytterligere komplisering av avgiftsregelverket. En støtteordning på utgiftssiden vil synliggjøre de store utgiftene fellesskapet har til elbiler for både politikere og velgere.Elbiler er også i ferd med å bli konkurransedyktige på pris. De statlige subsidiene bør derfor reduseres gradvis fremover, slik at fellesskapets midler kan benyttes til andre viktige formål.I tillegg bør man huske på at el-biler ikke er beviselig særlig mye bedre for klimaet dersom vi ikke utvikler bedre løsninger for gjenvinning av batterier og andre deler enn de vi har idag. Dette er ikke en selvfølge, ser man på gjenvinning av lignende batterier fra smartphones og lignende, så har vi enda ikke funnet gode nok løsninger på gjenvinning. I tillegg kommer det sosiale, der den vestlige verden sitt forbruk av slik teknologi bidrar direkte til grusomme arbeidsvilkår i andre deler av verden. |

*/end kap 14 Samferdsel og kollektivtransport*