

Hva sier partiprogrammene om byutvikling, samferdsel og boligpolitikk?

Utdrag av programmene til Stortingsvalget 2017

Utdragene er foretatt av Richard Muskaug og Gustav Nielsen og redigert etter tema for å lette sammenlikninger mellom partiene. Alle tekster er hentet fra partienes programmer etter vedtak i årsmøtene våren 2017.

I hvert av kapitlene er partienes programmer omtalt i følgende rekkefølge: Rødt, Sosialistisk venstreparti, Miljøpartiet De Grønne, Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Kristelig Folkeparti, Venstre, Høyre, Fremskrittspartiet.

Innhold

1. Om arealplanlegging, by- og distriktsutvikling.....	2
2. Om samferdselspolitikk	14
3. Om veier og bilpolitikk.....	25
4. Om jernbane og kollektivtransport	39
5. Om tilrettelegging for gående og syklistene	51
6. Om sjøtransport	54
7. Om luftfart.....	61
8. Om boligbygging og boligpolitikk.....	66
9. Om kommuner og regioner.....	79

1. Om arealplanlegging, by- og distriktsutvikling

1.1 Rødt

Distriktene

Det foregår en viktig kamp mot de sentraliserende økonomiske og politiske kreftene. Rødt vil ha levende distrikter der folk kan bo, med økt verdiskaping og nye arbeidsplasser innenfor de rammene naturen setter. Norge er rikt på naturessurser som historisk har gitt grunnlag for spredt bosetting. Det er et mål å sikre strukturelle og økonomiske forhold som sikrer en fortsatt bosetting i distriktene.

Distriktsbefolkningen opplever en voldsom sentralisering. Offentlige etater og politi fjernes, lokalsykehus med fødetilbud og akuttberedskap bygges ned eller legges ned, posttjenesten blir redusert. Dette fører til færre arbeidsplasser og færre kompetansearbeidsplasser for unge mennesker som skal etablere seg.

Avfolking av distrikts-Norge er ingen naturlov, men skyldes at den økonomiske og politiske sentralmakta, ut fra snevre økonomiske perspektiver, har funnet det formålstjenlig å sentralisere. Rødt vil ta hele landet i bruk og støtter folket i distrikts-Norge sin kamp mot sentralisering og for lokal forvaltning.

1.2 Sosialistisk venstreparti

Fellesskap fungerer

I dag er det ulik fordeling av makt avhengig av hvor du bor i landet. Sentraliseringa fører til at mange får lengre avstand til offentlige myndigheter og offentlige tilbud. For SV vil en god fordelingspolitikk også innebære at vi alle skal ha god tilgang til offentlige tjenester uansett hvor vi bor og at offentlige myndigheter har kunnskap om og nærhet til lokalsamfunnene.

Samtidig vokser storbyene. Flere og flere bor i byer og urbane områder. I Norge bor folk flest på ett tettsted og de 10 største byene bosetter over 1.7 millioner mennesker. I byene finner vi mange sentrale næringer og det skapes viktige verdier som samfunnet er avhengig av. Byene opplever også spesielle utfordringer med tanke på transport, luftforurensning og tilgang til boliger. SV ønsker å bygge velfungerende og gode storbyer.

SV vil:

- Planlegge kompakte og trivelige byer. Vi vil føre en arealpolitikk som reduserer transportbehovet og stimulerer til fortetting, ivaretar matjord og grøntareal, sikrer universell utforming og fremmer levende sentrum i byer og tettsteder.

Regional utvikling og distriktpolitikk

Norge er et spredtbygd land, med store ressurser spredt utover hele landet. Skal verdiene realiseres kreves en aktiv regionalpolitikk. SV vil derfor føre en aktiv politikk for å utvikle distriktene og bygge et statlig økonomisk system som sikrer distriktene nødvendig handlingsrom, både når det gjelder tjenester der folk bor, og muligheter for å ivareta regionenes og kommunenes rolle som samfunnsutviklere og pådrivere for attraktive bomiljø og næringsutvikling.

Virkemiddelapparatet skal ha klare føringer på at det skal ivareta distriktpolitiske hensyn i fordeling av midler. Virkemidlene for utvikling av distriktene må være forutsigbare. Dette innebærer en dreining bort fra prosjektorganisert tildeling av midler til distriktene og over til langsiktige forutsigbare ordninger som avbyråkratiseres. Distriktpolitiske virkemidler skal være kunnskapsbaserte og ta

utgangspunkt i anbefalinger fra fagmiljøer som har kompetanse på hva det er som skal til for å gi distriktene gode rammebetingelser.

Mange gode ideer har stoppet opp på tegnebrettet fordi det har manglet kapital til å ta det videre til neste fase. Dessuten er kapitalen ujevnt fordelt mellom våre regioner. SV vil utjevne disse skjevhetene.

SV vil:

- At staten bidrar i større grad til regionale såkornfond.
- At det stimuleres til tettere og mer forutsigbart samarbeid i distriktene mellom næringsliv, offentlig sektor og FoU-miljøene.
- Videreutvikle de regionale forskningsfondene.
- At støtteordningen for små distriktsbutikker videreføres.
- At nye statlige arbeidsplasser legges utenfor Oslo og at digitaliseringa blir brukt til å desentralisere offentlig virksomhet.
- Videreutvikle næringsshagene.
- Opprettholde og styrke regionale og lokale tilskuddsordninger, og fastholde den differensierte arbeidsgiveravgiften.
- Gi fylkeskommunen en avgjørende rolle i næringsutvikling, og styrkede rammebetingelser gjennom regionale utviklingsmidler.

1.3 Miljøpartiet De Grønne

I arealplanleggingen vil De Grønne jobbe for gode nærmiljø og sterkere vern av matjord og natur. Boligbygging og arealbruk må planlegges bedre på tvers av kommunegrensene, både i by- og distriktskommuner. Hensynet til klimaendringer i samfunns- og arealplanleggingen må styrkes.

Nasjonale myndigheter må i større grad legge føringer for beslutninger om natur, matjord og viktig infrastruktur. Disse beslutningene former samfunnet for mange generasjoner fremover.

Lokalsamfunnene skal selv utvikle levende byer og attraktive bygder som kan tilby sine innbyggere arbeidsplasser, kulturtilbud, gode kommunale tjenester, et godt helsevesen og et næringsliv som tilfører regionen ekstra ressurser. Lokal medvirkning er viktig og må vektlegges i planleggingen. Naturmangfold, ren luft og nærhet til natur øker innbyggernes livskvalitet og må være førende.

De Grønne vil:

- Gjøre klima- og naturmål forpliktende for areal- og transportplanlegging, herunder Nasjonal transportplan (NTP).
- Samordne bolig-, areal- og transportpolitikken bedre ved å gi det regionale nivået og staten større myndighet til å legge føringer i arealpolitikken.
- Pålegge fylkesmennene å følge opp nasjonale miljøverdier i større grad enn i dag.
- Gi hjemmel for varig vern av matjord i jordlova, og verne de mest produktive jordressursene.
- Gjøre måltallet for nedbygging av matjord juridisk bindende og inkludere dette i fylkesvise og kommunale arealregnskap.
- Gjennomgå lovene som regulerer utbygging og arealbruk for å etablere absolutte grenser for hvilke miljøinngrep som aksepteres.
- Legge tydeligere føringer for vekting av miljøinteresser mot andre interesser.
- Opprette et uavhengig, nasjonalt klageorgan for miljøsaker og naturinngrep med juridisk og naturvitenskapelig kompetanse.

- Sikre at alle norske kommuner og fylkeskommuner har tilstrekkelig kompetanse på klima og miljø, blant annet gjennom klima- og miljørådgivere i kommunene.
- Prioritere fortetting med kvalitet rundt kollektivknutepunkter og transformasjon foran nedbygging av nye arealer.
- Håndheve forbudet mot nye bilbaserte kjøpesentre strengere ved å minimere bruken av dispensasjoner og begrense utvidelse av eksisterende sentre.
- Lage en egen planleggingslov for havområdene som bygger på forvaltningsplanene for å sikre en økosystembasert forvaltning.
- Stimulere til opprettelse av bilfrie sentrum i byer og tettsteder gjennom by- og bygdemiljøpakker.

1.4 Arbeiderpartiet

Ingen sammenhengende avsnitt om dette tema, men noen spredte avsnitt finnes:

Landet vårt er unikt. Vi bor i byer, tettsteder, fjordarmer og åssider. Vi vil ta hele dette langstrakte og mangfoldige landet i bruk.

I Norge er vi gode på å utnytte våre regionale fortrinn. Naturressursene våre er fordelt ut over hele landet og for å få maksimalt ut av disse er det viktig å legge til rette for at folk kan bo og jobbe i nærheten av der naturressursene er.

Statlige arbeidsplasser skal bidra til at hele landet blir tatt i bruk. Arbeiderpartiet vil ha en aktiv politikk for å bedre kvaliteten i tjenestene, øke konkurransekraften og utvikle sterke regionale arbeidsmarkeder.

Vi må planlegge arbeidsplasser og boligutbygging bedre slik at vi bruker minst mulig tid og ressurser på å reise. Statlige og kommunale arbeidsplasser skal lokaliseres slik at de bidrar til å redusere transportbehovet og fremmer bruken av kollektivtransport.

Arbeiderpartiet vil:

- At bykommunene samarbeider med omkringliggende kommuner for å få til en samlet utbygging som minimerer transportbehovene og nedbygging av matjord, kulturlandskap og natur.

1.5 Senterpartiet

Nærhet i hverdagen

- Like gode tjenester i hele Norge – sentraliseringen må stoppes
- Bedre offentlige tjenester – mindre byråkrati
- Ny styring basert på tillit, kvalitet og effektivitet

Senterpartiet vil bygge samfunnet nedenfra og vil derfor desentralisere makt, bosetting, arbeidsplasser, kapital og kompetanse. Målet om desentralisering er ideologisk forankret i ideen om et deltakende folkestyre. Behovet for å dele makt og innflytelse mellom ulike deler av landet er grunnleggende for et aktivt folkestyre.

Senterpartiet mener at alle skal ha reell frihet til å bosette seg der de ønsker. Gode og effektive samferdselsløsninger og målrettede distrikts- og regionalpolitiske virkemidler vil føre til vekst utenfor de regionale sentrene. Utviklingen av lokalsamfunn i bygdene, tettstedene og byene, er viktig for både næring og trivsel.

Utviklingen av hovedstadsregionen, der mange innbyggere er bosatt og mange av de nasjonale institusjonene er lokalisert, er viktig for hele landet. Samtidig må det utvikles bedre virkemidler for å bidra til dempe den ensidige veksten i Oslo-regionen slik at vekstkraften i samfunnet kommer hele landet til gode.

Det norske samfunnet er basert på at naturressurser og kompetanse i hele landet tas i bruk. Dette skal videreutvikles gjennom å bygge opp under de små og mellomstore bedriftenes rolle i verdiskapningen. Det er god samfunnsøkonomi å utnytte de naturgitte og menneskelige ressursene i hele landet.

Senterpartiet ser det som en viktig offentlig oppgave å sikre lik tilgang til ny teknologi for å kunne ta i bruk ressursene og skape varierte arbeidsplasser i hele landet. Vi vil sørge for høyhastighetsnett og mobildekning til alle.

Senterpartiet vil arbeide for regionspesifikke distriktpolitiske ordninger i tillegg til de landsdekkende institusjonene Innovasjon Norge og Siva. Virkemiddelapparatet må tilpasses slik at de ulike distriktenes og regionenes næringsmuligheter blir utløst. Senterpartiet vil gi Innovasjon Norge et langt mer omfattende og tydelig distriktsoppdrag. Det er et selvstendig mål at utnyttelsen av naturressursene bidrar til kompetanseutvikling og reinvestering lokalt og regionalt.

Senterpartiet vil:

- Videreutvikle bo- og arbeidsmarkedsregioner over hele landet og stimulere nærings- og kompetanseklynger som en strategi for regional balanse.
- Flytte oppgaver fra statlig til kommunalt og fylkeskommunalt nivå.
- Stanse veksten i statlige arbeidsplasser og legge særlig vekt på at statlige kompetansearbeidsplasser blir desentralisert.
- Utvide bruken av personrettede virkemidler i distriktpolitikken, som for eksempel nedskrivning av studielån.
- Arbeide for at alle kommuner lager en offensiv strategi for bosetting og integrering.
- Videreføre ordningen med delt eierskap mellom staten og fylkene i Innovasjon Norge. Innovasjon Norge må ha regionkontorer og regionale styrever i alle fylker. Innovasjon Norge må i større grad innrettes mot små og mellomstore bedrifter.
- Styrke bevilgningene til regional utvikling i statsbudsjettet.
- Ha som mål å gjeninnføre differensiert arbeidsgiveravgift for alle næringer og for offentlig virksomhet i virkeområdet.
- Når statlige virksomheter flytter sin hovedadministrasjon ut av Oslo skal de styres og drives der de er lagt. Arbeidet med å flytte funksjoner og avdelinger i offentlige etater ut i distriktene, må fortsette.

Ta vare på matjorda!

Dyrkbar jord er en knapphetsressurs både i verdenssamfunnet og her hjemme. Matjorda er under så stort press at den trenger strengere lovvern. Hensynet til utbygging av industri, infrastruktur og boliger må balanseres bedre mot det langsiktige hensynet til matproduksjonen. Mer matjord må derfor dyrkes opp, og mindre matjord må bygges ned. Landbruksareal som går ut av drift, er en stor utfordring. For å hindre tap av matjord må landbrukspolitikken strykes, slik at vi opprettholder landbruket i hele landet.

Senterpartiet vil ha en samferdselspolitikk som tar hensyn til dyrket mark, og går derfor inn for at hensynet til jordvernet skal avklares så tidlig som mulig i planprosessene og vektet høyt ved valg av trasé. Ved valg av vegstandard og trasé må det synliggjøres alternativer til nedbygging av landbruksjord.

Senterpartiet vil:

- Ha et strengt jordvern som oppfyller Stortingets jordvernforlik som slår fast en målsetting om at nedbyggingen av matjord skal ligge under 4000 mål årlig før

2020. På sikt må tallet reduseres ytterligere til 2000 mål - et nytt nasjonalt halveringsmål.

- Gå inn for en samlet nasjonal jordvernsplan.
- Grunnlovsfeste at matjorda skal disponeres langsiktig og ivaretas for kommende generasjoner.
- Lovfeste muligheten til varig vern av matjord.
- Sikre matjord sterkere vern enn utmark.
- At jord som bygges ned skal gjenbrukes som matjord.
- At jordvernet skal vektas tyngre i planprosesser og at det skal nydyrkes like mye jord som det blir omdisponert.
- Endre dagens nasjonale retningslinjer for samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen, slik at jordvern gis en høyere prioritet ved utbygging i pressområdene. Jordlovens bestemmelser må gis forrang foran disse retningslinjene.
- Ha full åpenhet om opsjonsavtaler som berører jordvernet.

1.6 Kristelig folkeparti

Velfungerende byer

I Norge bor 80 prosent av befolkningen i byer og tettsteder. Urbanisering er en global trend, og også i Norge er tendensen at flere ønsker å bosette seg i byene. Flere og flere barnefamilier trives i byene. Det gir grunnlag for rasjonelle transportløsninger og gir byene styrke og økte skatteinntekter. Vekst i byene må skje samtidig som byene beholder sitt særpreg, med grønne og blå lunger, og innsatsen for renere luft, og lavere utslipp av klimagasser og miljøgifter må fortsette. Byene må utvikles med gode bomiljøer for barnefamilier, eldre så vel som yngre.

KrF mener det er behov for å bygge noe tettere i byene. Fortetting gir mindre transport og fører til mindre belastning på klima, miljø og luftkvalitet. Det må tilrettelegges for gode oppvekstvilkår ved å prioritere grøntområder, parker og lekeplasser. KrF mener at fortetting rundt kollektivknutepunkter er helt avgjørende for å bevare byenes kvaliteter samtidig som man gjør plass til flere mennesker. Vi må sikre gode byrom og møteplasser når boligområder utvikles. Utendørs belysning bør vektlegges som en faktor for trygghet, opplevelser og trivsel. Det bør bygges flere høyhus der det passer naturlig inn i bybildet. Bysentrum skal være levende, attraktivt og trygt.

Byene som regionale motorer

Alle storbyene har hatt vekstkraft de siste årene, men i ulik grad. Storbyregionene har sine særtrekk som kan være grunnlag for regionale konkurransefortrinn, noe som bør vektlegges i den videre næringsutviklingen i regionene. Gjennom sine muligheter til å spille en aktiv økonomisk rolle i den lokale og regionale utviklingen, har storbykommunenes nasjonale betydning økt med henblikk på den totale verdiskapingen.

For å styrke norsk internasjonal konkurransekraft og samtidig fremme balansert regional utvikling, må storbypolitikken være en del av en helhetlig regionalpolitikk. By og land er gjensidig avhengig av hverandre, og byene må utvikles som gode «motorer» for næringsliv og utvikling i sine regioner. Man bør i større grad se på utvikling av helhetlige nærings- og boligregioner.

Storbyene har størst andel av flerkulturell befolkning. KrF ser positivt på mangfoldet og verdsetter den enkeltes rett til å beholde sine kulturelle og religiøse tradisjoner. Samtidig er integrering i det norske samfunnet og forståelse for norske kulturelle verdier og tradisjoner viktig.

Utfordringer

Undersøkelser av levekår viser at storbykommunene har større og annerledes sosiale utfordringer. Dette er først og fremst knyttet til barns og unges oppvekst og levekår, rus, psykisk helse og sosiale tjenester, trygghet og tilbud om bolig til alle. Storbyene må sikres økonomi til å takle disse utfordringene og må settes i stand til økt innsats innen rus- og psykiatriomsorgen, språkopplæring og integrering av minoritetspråklige.

Storbyene har også store infrastrukturkostnader som må tas hensyn til i inntektssystemet for kommunene. Behovet for naturlige møteplasser og tilrettelegging for sosiale fellesskap og nettverk er av stor betydning. Det må være et spesielt fokus på å ta vare på dem som faller utenfor i velferdssamfunnet. Storbyene er ofte rekrutteringsarenaer for rusmisbruk. Dette må møtes med både sosiale og justispolitiske virkemidler.

Hovedstaden

Oslo står i en særstilling i kraft av sin funksjon som hovedstad. Oslo er sentrum for næringsliv, turisme, samferdsel og kultur i regionen, motor i deler av den nasjonale økonomien og brohode mot viktige internasjonale miljøer. Oslo har de beste og dårligste levekårene i Norge, og de største sosiale utfordringene, ikke minst innenfor psykiatri, rus og integrering. Oslo må sikres økonomi til å takle de utfordringene som er spesielle for en hovedstad.

KrF vil

- at miljøhensyn skal danne grunnlaget for byutvikling og transportløsninger i byene.
- at inntektssystemet for kommunene også tar hensyn til de særskilte utfordringer storbyene har.

Levende distrikter

Det er et mål å legge til rette for bosetting og arbeidsplasser i hele landet. Mange foretrekker å bo utenfor byene og sentrale strøk. Reell frihet til å velge hvor i landet en vil bo har en verdi for den enkelte og for samfunnet. Bosetting og arbeidsplasser i distriktene er en forutsetning for å kunne utnytte naturressursene, og distriktene kan tilby andre kvaliteter enn byene.

Distriktpolitikken skal gjøre det mulig å bo, arbeide og drive et aktivt næringsliv i hele landet. Distriktpolitikken skal også sikre et likeverdig tjenestetilbud i hele landet. Slik skal distriktpolitikken gi folk en reell frihet til å velge hvor i landet de vil bo, og om de vil bo i en stor eller liten by, i et større eller mindre tettsted, eller i spredtbygde områder. En aktiv distriktpolitikk vil også avhjelpe presset på byer og tettsteder.

Ulike landsdeler og distrikter har sammensatte utfordringer. Distriktpolitikken må bygge på regionale og lokale fortrinn, og så langt det er mulig, veie opp for ulemper knyttet til avstander og spredt bosetting.

Distriktpolitikken er ikke først og fremst et eget politikkområde, men et uttrykk for prioritering av distriktshensyn innenfor en rekke ulike politikkområder.

Næringspolitikk, samferdsel og statens politikk overfor kommuner og fylker er blant de mest sentrale områdene i en god distriktpolitikk.

For KrF er det helt sentralt at alle har krav på grunnleggende tjenester med god kvalitet, uavhengig av om man bor i distriktet eller i byen. Kommunene må sikres mulighet til å gi innbyggerne likeverdige tjenester, enten det er kommuner med

utfordringer knyttet til vekst i folketall eller kommuner med spredt bosetting og store avstandskostnader. KrF mener derfor at prinsippet om generalistkommuner, uavhengig av størrelse og folketall, konsekvent må videreføres også etter en kommunereform.

Gode kommunikasjonsløsninger, som reduserer avstandsulempene, er viktig for en positiv utvikling i hele landet. Dette gjelder et effektivt veinett, fly-, båt-, buss- og togtilbud, samt gode havner, men også utbygd mobildekning og bredbånd med god kapasitet. Verdien av å opprettholde bosetting og legge til rette for et aktivt næringsliv i hele landet forutsetter at infrastruktur i distriktene også prioriteres – selv om ikke alle verdiene det bidrar med kan tallfestes og tas med i beregning av samfunnsøkonomisk nytte. Hele landet må sikres tilgang til bredbånd og god mobildekning med høy hastighet. KrF mener staten har et ansvar for å finansiere utbygging der det ikke er sterkt nok markert til at det er forretningsmessig lønnsomt. Det må stilles strenge krav til at for eksempel telefon/mobilnett/internett skal fungere i krisesituasjoner.

Store deler av verdiskapingen og produktutviklingen skjer i distriktene. Arbeidsplasser er det viktigste virkemiddelet for å styrke bosettingen i distriktet. Det er et mål med et mangfoldig arbeidsmarked i alle deler av landet. Personer med høyere utdanning må kunne finne relevante arbeidsplasser også i distriktet. Høyere utdanning skal ikke bety at man «må» velge å bosette seg i tettsteder eller byer.

Kommunikasjonsteknologien åpner for mer fleksibilitet, det samme gjør økt bygging av samferdselsprosjekter som korter ned avstander. KrF vil være en pådriver for at statlige arbeidsplasser skal flyttes ut, og opprettes, i distriktet. Ved flytting eller etablering av statlige arbeidsplasser, må muligheten for lokalisering i de små byene eller større tettsteder vurderes, ikke bare de største byene i de ulike landsdelene.

Byer og tettsteder kan være «motorer» for regional utvikling, og en satsing på disse, kan også komme distriktene rundt til gode. Det må legges til rette for at pendlere skal få gode reisevilkår. I tillegg til et godt utbygd kollektivtilbud er pendlerfradraget et viktig distriktpolitisk virkemiddel. På denne måten kan arbeidstakerne finne det lønnsomt å bo ute i distriktet og pendle inn til større tettsteder.

Kultur- og fritidstilbudet blir stadig viktigere når folk velger bosted og når bedrifter skal etablere seg. Det bør være tilgang til et bredt spekter av kulturopplevelser også i distriktene. Dette skaper lokal tilknytning og forankring.

KrF vil

- jobbe for gode kommunikasjonsløsninger som reduserer avstandsulempene og er viktige for positiv utvikling av hele landet.
- sikre inntektssystemet til kommunene slik at grunnleggende velferdstjenester kan opprettholdes uansett hvor i landet en bor. Statens politikk overfor kommunesektoren er et av politikkområdene som har størst effekt på utviklingen av distriktene.
- flytte flere statlige virksomheter ut i distriktene, og at statseide virksomheter og selskaper skal gå foran som et godt eksempel ved å lokalisere ledelsesfunksjoner og hovedkontor i Distrikts-Norge.
- at postombæring skal være en tjeneste i hele landet hver dag mandag-fredag. Posten skal levere tjenester til lik pris i hele landet, og tjenestetilbud skal ikke tas vekk før jevn gode alternativer er etablert.
- at det skal være et regionalt politisk nivå i Norge, og at utviklingsoppgaver bør være et sentralt område for dette nivået.
- beholde tiltakssonen i Nord-Troms og Finnmark.

1.7 Venstre

Grønn by- og stedsutvikling

Flere og flere av oss lever livene våre i byer og på tettsteder. Grønne byer og tettsteder hjelper oss som privatpersoner med å slippe ut mindre klimagasser hver eneste dag. Venstre mener det er statens og kommunenes ansvar å tilrettelegge for at vi kan leve grønnere liv. Venstres hovedmål for å skape grønnere hverdager er:

- å sørge for at det blir førstevalget for flere å sykle, gå eller kjøre kollektivt i hverdagen
- legge til rette for flere grønne bygg, som ikke bruker, men produserer, energi
- gi kommunene mulighet til å stille krav til miljø- og klimahensyn i planarbeidet gjennom endringer i plan- og bygningsloven. I dag har ikke kommunene mulighet til å stille slike krav ovenfor utbyggere eller forslagsstillere av private reguleringsforslag

Grønne byer for gode liv

For at det skal være mulig å leve så miljøvennlig som mulig, må byer og tettsteder planlegges og bygges slik at behovet for å reise med bil reduseres. Det må være kort vei til nærmeste kollektivtilbud og korte avstander mellom boliger, butikker, barnehager og arbeidsplasser. På den måten kan flere som bor i byer og tettsteder velge å gå, sykle eller reise kollektivt i hverdagen. Det er kommunene som gjør den viktigste jobben for en bærekraftig stedsutvikling. De fleste kommuner mangler imidlertid ressursene til å drive grundig areal- og samfunnsplanlegging. Det er kommunene som gjør den viktigste jobben for en bærekraftig stedsutvikling.

Plasseringen av boliger, butikker og kontorarbeidsplassene legger føringer for hvor og hvordan folk reiser og beveger seg i hverdagen. De fleste kommuner mangler imidlertid nødvendig kapasitet til grundig areal- og samfunnsplanlegging. 61 prosent av landets kommuner har et halvt årsverk eller mindre for å drive samfunnsplanlegging. Venstre vil sikre økt plan- og arkitekturkompetanse i kommunene.

Venstre vil:

- at offentlige instanser alltid skal bygge i tråd med prinsippene for grønn by- og stedsutvikling
- gi kommuner mulighet til sikre at nye og eksisterende bygg blir mer miljøvennlig gjennom innføring av grønn eiendomsskatt med skattelette tilpasset investeringene
- gi fylkeskommunene/de nye regionene i oppgave å utarbeide regionale planer i samarbeid med kommunene for samordning av statlige, regionale og lokale planer som sikrer en helhetlig by-, transport- og arealpolitikk
- at plan- og bygningsloven skal forvaltes i sin helhet av Klima- og miljødepartementet
- tilføre kommunene ressurser til å ivareta klima og miljø i plan- og byggeprosjekter
- videreføre og utvikle nye programmer og forbildeprosjekter for gode byer
- støtte Senter for bærekraftig by- og stedsutvikling
- stille krav om at kollektivinvesteringer skal følges opp med forpliktelser om å bygge tett rundt kollektivknutepunkt

- innføre et krav om at de største kommunene må utarbeide et klimabudsjett- og regnskap.

Klimatilpasning

”Venstre vil ha mer kunnskap om klimatilpasning”

Klimaendringene vil blant annet føre til økende temperaturer, mer nedbør og høyere havnivå. Et klimatilpasset samfunn er i stand til å begrense eller unngå skader som følge av klimaet. Venstre mener at kommunen må ta ansvar for å definere områder som ikke bør bygges ut. I tillegg må kommunene dimensjonere anlegg og legge inn buffersoner blant annet rundt boligområder, grønnstruktur, skiløyper og turveier. Staten må ta et større ansvar for å koordinere og finansiere klimatilpasning på tvers av kommunegrensene.

Venstre vil:

- at staten tar et større ansvar selv for klimatilpasning av egen eiendom og infrastruktur samt støtter kommunene i deres arbeid med klimatilpasning
- sette kommunene i stand til å gjøre komplekse risikovurderinger knyttet til klimaendringer og tilpasninger
- stimulere til økt forskning på klimatilpasning
- stille strengere krav til overvannshåndtering i byer og tettsteder.

Bærekraftig forvaltning av arealressursene

”Venstre vil prioritere natur-, landskap- og jordarealer”

Grønn by og stedsutvikling handler ikke bare om bygninger og veier, men også om natur, landskap og jord. I Norge bruker vi bare en svært liten del av landarealene våre til å dyrke mat, men stadig mer av disse arealene blir brukt til å bygge veier, kontorer, butikker og boliger. Verdifulle naturverdier blir satt opp mot nærings- og energiinteresser, og forsvinner som følge av kortsiktige prioriteringer i kommunene.

Venstre mener at god arealpolitikk er en politikk som sørger for at vi bruker den gode matjorda til å produsere mat, og som tar vare på friområder og møteplasser som skaper gode byer og tettsteder der folk kan leve gode og miljøvennlige liv. Derfor vil vi legge til rette for mer urbant landbruk, andelslandbruk, dyrking i byer og kolonihager. I tillegg vil vi satse videre på nasjonale- og regionale landskapsparker og konkretisere landskapskonvensjonen slik at landskapsverdier får en tydeligere status i arealforvaltningen.

Venstre vil:

- styrke jordvernet, sette en forpliktende grense for bevaring av matjord og stille krav til reetablering av dyrket mark ved større utbygginger
- sikre strandsoner, kantsoner langs vassdrag og tilsvarende hensynssoner i fjell- og naturområder
- etablere «marka- og byfjellgrenser» og byparker for å sikre verdifulle natur- og landskapsområder i byene.

Grønn distriktsutvikling

”Venstres distrikts- og regionalpolitikk tror på det regionale Norge”

For Venstre er det viktig å fordele makt og ressurser over hele landet. Norge er langstrakt, med et stort mangfold og unike muligheter for bærekraftig bosetting og verdiskaping, i både by- og distriktsregioner. Det betyr samtidig at utfordringene er

sammensatte. For Venstre er det derfor viktig med en differensiert distriktpolitikk, basert på regionale fortrinn og løsninger, i sterke folkevalgte regioner.

Derfor er det nødvendig å endre kommune- og regionstrukturen, for at kommunene og fylkene kan ta flere oppgaver og skape gode og likeverdige velferdstilbud. Slik kan vi hindre ubalanse, hvor staten sentraliserer bort regionale arbeidsplasser og river bena under et mangfoldig arbeidsmarked og vekstgrunnlag. Venstres distrikts- og regionalpolitikk tror på det regionale Norge, med mobilitet, ny teknologi og lokalt funderte industrielle klynger som grønne, skapende drivkrefter.

Venstre vil:

- flytte ut eller etablere nye statlige arbeidsplasser utenfor Oslo som virkemiddel for å skape brede bo- og arbeidsmarkeder i regionene
- gi gode rammevilkår til kommunene som lokal tjenesteprodusent og som utviklingsaktør i regionene
- styrke regionsentrene og tettsteder som drivkraft for regional utvikling
- ivareta de mindre kommunene som ikke er en naturlig del av regionale bo- og arbeidsmarkeder, og som av den grunn ikke kan hente gevinster ved sammenslåing/samarbeid
- prioritere regionale utviklingsmidler og støtte opp under regionale innovasjonsstrukturer

1.8 Høyre

Levende distrikter og lokalsamfunn

Høyre vil ha sterke byer og levende distrikter. Næringsliv og lokalsamfunn må ha frihet og mulighet til å styre sin egen utvikling.

En moderne distriktpolitikk gir næringslivet rammer for vekst, og respekterer privat eiendomsrett og lokal forvaltning. Økt lokalpolitisk frihet og handlingsrom vil gi private grunneiere og utviklingsaktører nye muligheter. Små og mellomstore bedrifter vil få ny vekstkraft og gi grunnlag for nye arbeidsplasser, som i sin tur sikrer bosetting i distriktene. Viktige grunnlag for levende distrikter er en distriktpolitikk basert på privat eiendomsrett, selvråderett og egne ressurser.

Sterke regioner og sterke regionsentre er en forutsetning for et desentralisert bo- og arbeidsmarked. Regioner som har en velfungerende kombinasjon av arbeid, bolig, velferds- og fritidsfasiliteter, er attraktive for innbyggere og tilflyttere. Lokal samfunnsutvikling forutsetter godt samarbeid mellom offentlige, private og frivillige interesser.

Lokalt skjønn skal vektlegges tungt, lokale forvaltningsorganer skal styrkes, og lovverket skal fremme rammer for utvikling og etablering av nye arbeidsplasser og vekst i distriktene. Høyre vil ha lokalsamfunn der avgjørelser tas så nært den det angår, som mulig. For Høyre er lokal beslutningsrett og privat eiendomsrett viktige verdier for å sikre spredt bosetning og godt lokaldemokrati. Stortinget og regjeringen skal ikke detaljregulere hverken arealspørsmål eller bruksspørsmål for næring og innbyggere med mindre det foreligger dokumenterbare nasjonale eller internasjonale føringer. Høyre ønsker å styrke lokalsamfunnets makt på bekostning av statens makt, men ikke på bekostning av enkeltmennesket. Lovlighetskontroll med kommunens virksomhet skal ivareta enkeltborgerens rettssikkerhet.

Lokalisering av statlige arbeidsplasser og offentlige kompetansemiljøer utenfor de største byene bør skje hvor slik lokalisering har størst potensial til å bidra til regional utvikling, bygge opp under utviklingen av attraktive byer og tettsteder og styrke etablerte nærings- og kompetansemiljøer.

Høyre vil:

- At ny statlig virksomhet som hovedregel skal etableres utenfor Oslo.
- Spre offentlige kompetansearbeidsplasser over hele landet, også utenfor de største byene.
- Åpne for utbygging i nye vassdrag for å sikre tilgang til ren og fornybar energi.
- Tillate skånsom kraftutbygging i vernede vassdrag uten at det forringer verneverdiene.
- Opprettholde en differensiert arbeidsgiveravgift.
- Styrke utbyggingen av infrastruktur i distriktene for å gi næringslivet gode vekstmuligheter.
- Legge til rette for utbygging av digital infrastruktur og utvikling av ny kommunikasjonsteknologi, som reduserer avstandsulemper i distriktene.
- Gi kommunene større myndighet og lokalt handlingsrom i arealpolitikken.
- Fortsette liberalisering og forenkling av plan- og bygningsloven.
- Styrke eiendomsretten og gi grunneierne økt innflytelse på forvaltning, regulering og bruk av arealer, også i verneområder.
- Avgrense Fylkesmannens muligheter til å drive skjønnsbasert overprøving av kommunene.
- Føre en næringsvennlig politikk som gir grunneierne større råderett over egen eiendom, og som bidrar til verdiskaping og flere jobber.
- Styrke regionsentrene.

En offensiv storbypolitikk

Høyre vil sette storbyene i stand til å møte befolkningsvekst, klima- og miljøutfordringer og sosiale utfordringer. Storbyene har spesielle utfordringer knyttet til befolkningsvekst, sosiale forskjeller og integrering.

Høyre vil føre en offensiv storbypolitikk for å sette byene i stand til å møte disse utfordringene. Flere arbeidsplasser og gode kollektivtilbud, gode skoler, boliger og barnehager i byene gir grunnlag for vekst i nabolagene.

Høyre vil:

- Føre en politikk som gjør det enkelt å etablere bedrifter og boliger i byene, ved rask saksbehandling og færre innsigelsesmuligheter.
- La de største kommunene kunne få ansvar for fylkeskommunale oppgaver som veier, kollektivtransport og videregående skole.
- Etablere kollektivknutepunkter og gode kollektivløsninger i og rundt byene.
- Gjøre de store byene i stand til å håndtere en stor befolkningsøkning og utfordringer knyttet til sosiale forskjeller, integrering og migrasjon.
- Videreutvikle byområder ved å styrke bysentrene slik at vi får mer gateliv, kultur og flere arbeidsplasser i kjernen av byene, som vil redusere transportbehov og klimagassutslipp.
- Stimulere til mindre bilbruk, mer samkjøring og bildelingsordninger for å gi rom til flere bilfrie gater for gående, syklist, kulturliv og handel.
- Bidra til balansert regional vekst gjennom å legge til rette for at byregionene i Norge kan håndtere befolkningsveksten på en offensiv og bærekraftig måte.

- Sørge for arealplanlegging, infrastruktur og kollektivbygging ut fra naturlige bo- og arbeidsmarkedsregioner, for å samordne areal- og planpolitikken bedre enn dagens kommune- og fylkesgrenser tillater det.
- Videreføre områdesatsingene for å bedre levekårene i områder med omfattende levekårsutfordringer.
- Stimulere til nærings- og sentrumsutvikling gjennom samarbeid mellom offentlige og private aktører.

1.9 Fremskrittspartiet

En spredt og mer fleksibel boligbyggingspolitikk er avgjørende for at boligmarkedet skal fungere og at boligprisene ligger på et riktig nivå. Dette krever politisk vilje til å satse på åpning av områder som i dag har sterke restriksjoner, fortetning i tettbebygde strøk, endring av markagrensene inkludert fjerning av Markaloven, liberal holdning til høyere bygging og reelle bevilgninger til investeringer i både vei- og kollektivnettverk i og rundt byene. Gjennom slike virkemidler vil vi legge til rette for økt boligbygging og redusere det høye presset på boligmarkedet.

Vi ønsker å fjerne fylkesmannsembetet samt redusere statlige innsigelser fra departementer og direktorater. Disse instansene har i stor grad stanset og forsinket planlagte byggeprosjekter.

Fremskrittspartiet vil:

- legge til rette for økt regulering av tomter i kommunene og redusere antallet innsigelser.

2. Om samferdselspolitikk

2.1 Rødt

Samferdsel og kollektivtransport

Et godt kollektivtrafikknett gjør behovet for privatbiler mindre og fører til lavere utslipp. Dette gir bedre folkehelse gjennom bedret trafikksikkerhet, redusert lokal luftforurensing og tilrettelegging for økt mosjon som del av transportsystemet.

Et samfunn med lavere utslipp av klimagasser har ikke nytte av mer motorveier, større flyplasser og andre investeringer som driver opp trafikken. Midlene vi i dag bruker på dette kan føres over til kollektivtrafikk. Vi må bygge høyhastighets jernbane framfor veiutvidelser, satse på sykkel og gi buss, trikk og bane forrang i byene. Vi må legge til rette for et desentralisert arbeids- og tjenestetilbud.

Rødt går imot utvidelse av veikapasiteten i byområdene. Planlagte motorveiprojekter i byområdene må skrinlegges. Rødt går i stedet inn for omgjøring av bilkjørefelt på eksisterende flerfeltsveger til bussfelt og eventuelt felt øremerket godstransport. Rødt mener dessuten at parkeringsarealet i byene må reduseres – en stor del av det bør omgjøres til grøntområder og byggetomter.

Rødt vil legge til rette for et bedre transporttilbud og vil arbeide for (mange underpunkter som bare gjelder de enkelte transportformer er ikke tatt med her, men i de etterfølgende kapitler):

- Et samferdselssystem for miljø og sikkerhet
 - Nasjonal transportplan skal fortsette å være et verktøy for en samordnet planlegging av norsk transportinfrastruktur, med mål om å redusere den totale miljøbelastningen fra transportsektoren og samtidig bidra til økt sikkerhet
- Gods- og persontransport på jernbane og sjø skal prioriteres over vei og luft
- Persontransport skal flyttes fra bil til kollektiv der det er mulig
- Miljøvennlig og prisdifferensiert drivstoff
- Veinettet skal være et nasjonalt ansvar
- Norge skal ha et jernbanenett som er rusta for fremtidens transportbehov
 - Det skal bygges høyhastighetsjernbane med dobbeltspor til bruk for økt regional og langdistansetransport for personer og gods, med eksplisitt mål om å redusere trafikk på vei og med fly.
- Transport i Norge skal gi trygge arbeidsplasser og et forutsigbart, universelt utformet tilbud til brukerne
 - Ingen bruk av anbud i kollektivtransporten.
- Distriktene: Samferdsel og infrastruktur må innrettes etter forholdene
 - Kompenserende tiltak for avgiftssystemet knyttet til privatbil i de områder i distrikta hvor alternative kollektivtilbud ikke er på plass.
 - All veiutbygging skal gjennomføres uten bruk av bompenger.
 - Full utbygging av høyhastighets nettilgang og sikker mobildekning.

2.2 Sosialistisk venstreparti

Miljøvennlig transport

Norge må styre mot det klimavennlige nullutslippssamfunnet der luften er trygg og ren å puste i. Transport av gods og mennesker er av de sektorene som slipper ut mest klimagasser i Norge, og derfor trengs en offensiv omlegging av transportsektoren.

Også i et miljøvennlig samfunn kommer det til å være behov for bilen. SVs mål er at ni av ti nye biler som selges i Norge skal være nullutslippsbiler innen 2021. Innen 2025 skal alle nye biler som selges være uten utslipp. Busser, ferger og lastebiler må også slutte å forurense, og vi må legge til rette for at flere får muligheten til å gå, sykle og reise kollektivt.

SV vil:

- Stimulere til tryggere og mer miljøvennlig trafikk. SV vil støtte utvikling av tjenester som skaper en tryggere trafikk, lavere klimagassutslipp og som på sikt legger til rette for mer bruk av førerløs teknologi.
- Sikre at all vekst i persontrafikk i byer og tettsteder skal tas med kollektiv, sykkel og gange. Veiprojekter som motvirker dette skal ikke gjennomføres.
- Satse på intelligente transportsystemer. Det må gjennomføres forsøksprosjekt med selvkjørende biler og teknologi for transportstyring. Ansvarsforhold må avklares og behovet for ekstra tilrettelegging av offentlige veier må utredes. Det må gjøres forsøk med ubemannede godsåter og havner, fortrinnsvis ved trafikale knutepunkt.
- Bruke annengenerasjons biodrivstoff i en overgangsfase. I tillegg til å redusere transportbehovet og jobbe for elektrifisering av transportsektoren, må man i en overgangsfase sikre tilgang, produktutvikling og produksjon av bærekraftig biodrivstoff som en av flere løsninger for å fase ut det fossile drivstoffet. Biodrivstoffet må ikke importeres fra områder med store folkerettslige konflikter rundt bruk av landarealet.

2.3 Miljøpartiet De Grønne

Kopi av nøkkelsetninger i kapitlene om de enkelte transportmidler:

Vei og biltrafikk (kap. 3.3):

- Bilen vil fortsette å ha en viktig plass i det norske transportsystemet. Derfor må vi starte en rask omlegging til en utslippsfri veitrafikk. Omleggingen til utslippsfrie personbiler bør fortrinnsvis skje ved at folk velger en nullutslippsbil når de uansett skal bytte bil.
- Vi trenger gode, trygge veier. De Grønne vil prioritere vedlikehold, trafikksikkerhet, prosjekter som leder trafikk utenom tettbygde strøk og nødvendige utbedringer av veinettet. Dette skal kombineres med vår politikk for smart arealplanlegging, kollektivnett, sykkelveier og fotgjengere.
- Den samlede veksten i biltrafikk må opphøre og veitrafikken må reduseres over hele landet, særlig i storbyene.
- Effektiv transport av gods er viktig for konkurranseevnen til norsk næringsliv. Å flytte mer gods fra vei til bane og sjø vil redusere klimautslipp betraktelig og bidra til økt trafikksikkerhet. Det er samfunnsøkonomisk lønnsomt, men krever politisk vilje. De Grønne vil sørge for at satsing på jernbane og teknologiutvikling innen transport raskt kan bidra til effektiv, miljøvennlig varetransport.

Kollektivtransport og jernbane (kap. 4.3):

- Vi vil gjøre kollektivreisen til ryggraden i Norges transportsystem. Skal vi lykkes med å innfri forpliktelsene vi har påtatt oss i Paris-avtalen, må vi investere mye i en omlegging av transportsektoren i årene som kommer. Kollektivtransporten må bli langt mer miljøvennlig og tilby attraktive kollektivtjenester tilpasset det lokale befolkningsgrunnlaget, både i byene og i distriktet.
- De Grønne vil prioritere det som kan gi rask reduksjon i flytrafikk mellom de store byene og reduksjon av bilkjøring i byregioner. Toget skal være det foretrukne transportmiddelet på lange og mellomlange reiser, og til det nære utland som Stockholm og København. Da må reisetiden mellom de store byene kortes ned og antall avganger øke.

Tilrettelegging for gående og sykling (kap 5.3):

- De Grønne vil at flest mulig skal kunne gå og sykle til sine daglige gjøremål. Det må være et trygt, lettvinnt og raskt alternativ.
- Vi vil belønne offensive klima- og miljøkommuner med statlige bidrag som støtter opp om kommunenes egne ambisjoner og støtte utbygging av sykkelveinett, ekspress-sykkelveier, trygge gang- og sykkelveier og skoleveier.

Sjøtransport (kap. 6.3):

- Norge har gode forutsetninger for å bli verdensledende på miljøvennlig og effektiv skipsfart. Sjøtransport har et stort potensiale for å ta en større del av både godstransporten og persontransporten i Norge.
- Der det er mulig bør hurtigbåter og båttaxier med nullutslipp bli en del av kollektivtransporten. En grønn omstilling av sjøtransporten gir store muligheter for norsk maritim næring.

Lufttransport (kap. 7.3):

- Flytrafikken vokser raskt og bidrar til store CO₂-utslipp. De Grønne vil bygge ut jernbanen og på den måten redusere behovet for flyreiser. Samtidig vil vi jobbe aktivt for å redusere utslippene fra flytrafikken. De Grønne mener flytrafikkens kostnader må dekkes gjennom billettprisene, ikke subsidieres ved sprit- og tobakksalg gjennom taxfree-ordningen.

2.4 Arbeiderpartiet

Klima – fem viktigste satsinger (utdrag)

- Gå i spissen for at Norge når sine klimamål: Menneskeskapte klimaendringer er en av vår tids største utfordringer. Paris-avtalen pålegger Norge et taktskifte i klimapolitikken. Arbeiderpartiet vil lede an i overgangen til et lavutslippss-amfunn og sikre at Norge når sine ambisiøse klimamål innen 2030.
- Gjennomføre en radikal omlegging av transportsektoren: Utslipp av klimagasser må reduseres betydelig på alle transportområder. Arbeiderpartiet vil satse på nullutslippskjøretøy, bærekraftig biodrivstoff og fylle- og ladestasjoner i veitransporten. Vi vil etablere landstrøm for de største havnene, framskynde elektrifisering av aktuelle fergestrekninger og satse på klimavennlig skipstrafikk. Bedre kollektivtrafikk i de store byene er avgjørende. Nybilsalget fra 2025 skal være basert på biler uten utslipp.
- Gjøre norsk industri verdensledende innen bærekraft
- Gjøre det lettere å ta klimavennlige valg: Det må bli enklere og mer lønnsomt å ta bærekraftige valg i hverdagen. Arbeiderpartiet vil investere mer i sykkel- og

gangstier og legge til rette for at flere byer kan velge smarte, miljøvennlige løsninger for kollektivtransport og tjenestetilbud for innbyggerne.

- Utvikle Norges lederskap internasjonalt.

En klimavennlig transportsektor

De store nasjonale utslippene kommer fra transportsektoren. Vi vil derfor redusere klimautslippene fra transportsektoren kraftig. Dette skal vi gjøre samtidig som folk skal kunne reise til og fra skole, arbeid og fritidsaktiviteter på en enkel og effektiv måte. Vi vil sette inn tiltak der effektene er størst. I mange deler av landet er bilen eneste alternativ, og på samme måte mangler næringslivet alternativer til lastebiltransport.

Det må legges til rette for rask innføring av bærekraftig biodrivstoff og overgang til nullutslippskjøretøy. For lastebil, buss, skip, fiskebåter og ferger vil elektrisitet og hybridløsninger kunne være en av løsningene, men på kort sikt vil biodrivstoff og hydrogen være mer realistisk. For luftfarten vil biodrivstoff trolig være løsningen også på lang sikt. Vi vil gjøre det attraktivt for næringslivet å velge klimavennlige løsninger.

Arbeiderpartiet vil (punkter som bare gjelder en enkelt transportform er tatt med i de etterfølgende kapitler):

- Opprette et eget CO2-fond for transport i næringslivet slik at transportørene kompenseres for eventuelle merkostnader ved kjøp av nye lastebiler, busser, og skip.
- Trappe opp omsetningskravet for bærekraftig biodrivstoff til 40 prosent innen 2030.
- Stimulere til en bærekraftig industriell verdikjede for biodrivstoff basert på norsk skog.

Samferdsel og infrastruktur

Det skal være enkelt for folk å ta seg frem. Økt fremkommelighet, bedre sikkerhet og miljøhensyn skal ligge til grunn for vår samferdselspolitikk, slik at folk og varer kommer raskt og trygt frem, og at klimagassutslippene reduseres.

Førerløse fremkomstmidler og intelligente transportsystemer er allerede i ferd med å revolusjonere samferdselssektoren. Vi vil legge til rette for denne utviklingen og ser optimistisk på hvordan digitalisering kan skape et betydelig tryggere og mer effektivt transportsystem.

Kostnadene til bygging av vei og jernbane har økt betydelig de siste årene, og vi får stadig mindre vei og bane for pengene som bevilges. Vi må organisere utbyggingen av infrastruktur på en måte som gir mest mulig vei for pengene.

Arbeiderpartiet vil:

- Redusere planleggingstiden på transportprosjekt betraktelig
- Opprette en samarbeidsarena mellom transportetatene, bygg- og anleggssektoren og forskningsinstitusjoner. Staten skal bidra med innovasjonsmidler til ny teknologi og tiltak som kan øke produktiviteten
- Vurdere en sammenslåing av transportetatene for å se transportsystemene mer i sammenheng og for å avvike unødvendig byråkrati
- Starte en nasjonal satsing på ubemannet teknologi – både utvikling og utprøving.

Satsing på kollektiv, sykkel og gange

I byområdene vil vi gjøre kollektivtransport, sykkel og gange mer attraktivt og tilgjengelig. Vi vil derfor prioritere en sterk satsing på bymiljøavtaler i kommende Nasjonal transportplan, slik at fylkene kan gi et godt kollektivtilbud til innbyggerne. Det vil bidra til reduserte klimagassutslipp, men vil først og fremst redusere lokal forurensing og løse køproblemer i byområdene.

2.5 Senterpartiet

Transport og kommunikasjon: Framtidsrettet norsk infrastruktur

- God infrastruktur i hele landet = en forutsetning for vekst og bosetting
- Trafikkveksten i by = gange, sykkel og kollektiv
- Veisatsing i distriktene

Norge har stort areal, krevende klima, utfordrende topografi og spredt bosetting. Infrastruktur som vei, jernbane, havn, ferger, flyplasser, bredbånd og mobilnett binder landet sammen og er en uunnværlig del av hverdagslivet for folk og bedrifter i hele landet. Det er en grunnleggende målsetting å videreføre satsingen på samferdselstiltak, slik at Norge får sikker, effektiv og miljøvennlig infrastruktur.

Hovedmålet er å utvikle og ta vare på transport- og kommunikasjonstilbudet på en måte som gir gode ringvirkninger for næringslivet og i hverdagslivet til folk. I en tid med behov for store omstillinger i norsk økonomi, er god infrastruktur en nøkkelfaktor for at næringslivet og verdiskapningen skal lykkes – i hele landet.

Samtidig som vi skal satse stort på moderne infrastruktur, er det viktig å omstille norsk transport slik at Norge lever opp til sine klimaforpliktelser, med svært lave klimagassutslipp slik at lokale forurensningsproblemer blir løst. På samme måte må det jobbes systematisk for å komme nærmere målet om at ingen skal miste livet eller bli hardt skadet i trafikken.

Utbygging og vedlikehold av veier, kollektivtrafikk, havner og flyplasser er et offentlig ansvar, der staten må ta det største finansielle ansvaret. Utbygging av bredbånd- og mobilløsninger i Norge skal skje innenfor et regime hvor vi tar i bruk både offentlige og private krefter. Det er imidlertid et særlig offentlig ansvar å sikre helheten i tilbudet, og da særlig å sørge for utbygging og drift i områder hvor det kommersielle grunnlaget er svakt. Hele landet skal ha likeverdig infrastruktur.

Effektiv gjennomføring og kortest mulig byggeperiode for store vei- og bane-prosjekter krever en mer forutsigbar finansiering utover årlige budsjettbevilgninger. Senterpartiet vil at store prosjekt skal få egen prosjektorganisasjon etter prinsippene i modellen «Særskilt prioriterte veiprojekt» fra Nasjonal transportplan 2014-2023.

Senterpartiet vil ha en integrert, offentlig jernbanesektor i Norge.

Senterpartiet går inn for kontraktstrategier som gjør det praktisk mulig for mindre, norske leverandører i alle deler av landet å delta i anbudskonkurranser og vil at staten sammen med anleggsbransjen utvikle modeller for dette.

Senterpartiet vil:

- Reversere oppsplittingen og konkurranseutsettingen av jernbanetilbudet i Norge.
- Gjeninnføre Postens monopol på brev under 50 g og lørdagsombæring.

2.6 Kristelig folkeparti

Moderne og miljøvennlig samferdsel

Trygge og effektive samferdselsløsninger er viktig i hverdagen vår. Transporttilbud, kostnader og reisetid legger føringer for hvor folk bor, og for hvor det etableres

virksomheter og arbeidsplasser. Nullvisjonen for alvorlige ulykker, styrket konkurransevne for næringslivet og målet om mer miljøvennlig transport er grunnlaget for KrFs samferdselspolitikk.

Kollektivtransport

Det meste av veksten i biltrafikken i Norge de siste årene har skjedd i de største byene. I fremtiden må det aller meste av trafikkveksten i byene skje i form av kollektivtrafikk, sykkel eller gange.

En bypolitikk for kollektive løsninger forutsetter en bevisst lokalisering av byveksten nær sentrum, eller til knutepunkter som muliggjør et godt kollektivtransporttilbud. Det er viktig å utarbeide gode og langsiktige arealplaner der boligveksten konsentreres rundt kollektivknutepunkt, der barnehager og skoler legges i tilknytning til bolig-områdene, og der arbeidsplasser lokaliseres i områder med godt kollektivtransporttilbud.

KrF vil at folk i byene skal kunne ferdes trygt, enkelt og mest mulig miljøvennlig. Staten må støtte god utvikling av kollektivtrafikken, spesielt i storbyene. Det må skje både gjennom direkte bevilgninger til flere bybaner og tilsvarende, og gjennom styrking av belønningssystemet for kollektivtransport. Prinsippet om universell utforming skal legges til grunn i alle vei- og kollektivprosjekter.

Planlegging og utbygging

Gode samferdselsløsninger forutsetter et godt samspill mellom nasjonale, regionale og lokale myndigheter. Planlegging av større samferdselsprosjekter må se hele bo- og arbeidsmarkedsregioner og transportkorridorer i sammenheng. For å sikre fremdrift og realisering av viktige prosjekter må en i flere tilfeller åpne for bruk av statlige reguleringsplaner.

Det må settes av mer midler til planlegging, og arbeides aktivt for å halvere planleggingstiden. Nye Veier AS skal sørge for at utbygging kan skje raskere, mer kostnadseffektivt og med større forutsigbarhet.

Hensynet til jordvern må veie tungt i planleggingen av samferdselsprosjekter.

KrF vil utrede etablering av en felles transportetat med ansvar for vei, kollektiv, luftfart og sjøfart for å sikre mer helhetlig planlegging, vedlikehold og utbygging i transportsektoren.

Stortinget har vedtatt KrFs forslag om at det skal utarbeides en «Barnas Transportplan». Barnas perspektiv skal i større grad prege prioriteringene innen samferdselspolitikken. KrF vil ha bedre sikring i områder der barn ferdes i trafikken, flere gang- og sykkelveier, tryggere veier og universell utforming.

KrF vil (punkter som bare gjelder de enkelte transportformer omtales i etterfølgende kapitler):

- at miljøhensyn skal danne grunnlaget for byutvikling og transportløsninger i byene
- støtte bypakker med tiltak for å redusere biltrafikken.
- gi kommunene anledning til å innføre trafikkregulerende tiltak i perioder med særlige forurensningsutfordringer.
- arbeide for at staten bidrar med kollektivløsninger/bypakker som gjør at byene kan bygge ut bolig og næring i tilknytning til kollektivakser.
- styrke pendlerfradraget for å bidra til bosetting utenfor pressområdene og dempe presset på boligmarkedet i byene.

Intelligente transportsystemer (ITS)

For å løse utfordringene blant annet knyttet til trafiksikkerhet, kapasitet, miljø og klima må transportsystemet moderniseres. Økt bruk av ITS vil kunne være en viktig faktor i slike moderniseringsprosesser. Systemer for anvendelse av informasjons- og kommunikasjonsteknologi i vegsektoren kan påvirke atferd og forbedre transportløsninger og trafikkavvikling. Nye teknologiske løsninger kan gi bedre framkommelighet, øke trafiksikkerheten, og bidra til lavere utslipp fra transportsektoren.

KrF vil være en aktiv pådriver i arbeidet for å modernisere transportsystemet ved hjelp av teknologisk innovasjon og tidlig bruk av nye løsninger, blant annet gjennom tilpasning oppdatering av regelverk og ny relevant lovgivning.

KrF vil (punkter som bare gjelder de enkelte transportformer omtales i etterfølgende kapitler):

- ta miljøhensyn i all transportplanlegging. Det er særlig viktig å unngå negativ påvirkning på naturmiljø, få redusert støyproblemene og stille krav om miljøvennlig teknologi og drivstoff.
- at staten gir kommunene rammer som gjør det mulig å begrense problemer med forurenset byluft.
- stimulere befolkningstette byregioner til å ta i bruk prismekanismer for å få bedre luftkvalitet og økt kollektivandel.
- gi transportetatene større frihet til å løse sine oppgaver for å sikre mer helhetlig og rasjonell utbygging.
- at veksten i tallet på personreiser skal komme innenfor kollektivtrafikken. Det må lønne seg å velge kollektivtransport fremfor privatbil.
- satse offensivt på trafiksikkerhet for å få ned tallet på ulykker i trafikken, herunder økt vektlegging av holdningsarbeid og trafikantrettede tiltak. Særlig må det satses på tiltak for å hindre ulykker med barn og unge i trafikken gjennom bedre sikring av barn i bil og buss, og bedre trafikkopplæring i barnehage og skole.
- styrke trafikkopplæringen med økt vektlegging på etikk og holdninger i trafikken.
- sette opp MC-vennlige underskinner på rekkverk i farlige svinger og sette i verk flere trafiksikkerhetstiltak også med tanke på motorsykler (nullvisjonsveier for MC).
- innføre en statlig ordning som sikrer utbedring av veier/infrastruktur som blir ødelagt av naturkreftene.
- legge til rette for at godstransport blir flyttet fra vei til bane og sjø, og passasjertrafikk fra fly til bane.
- sikre hele landet gode posttjenester, særlig med hensyn til leveringstid og lik pris.
- sørge for bredbånd, som hovedregel definert som minimum 100 Mbps, til alle deler av landet, med statlige tilskudd til utbygging der grunnlaget for kommersiell utbygging ikke er til stede.
- at også verdiskaping i en region skal være tellende ved prioritering av utbyggingsprosjekt, ikke bare ÅDT (årsdøgntrafikk) og folketall.
- at Barnas transportplan skal være et sentralt styringsdokument i utviklingen av norsk samferdselspolitikk.

2.7 Venstre

Mer miljøvennlig transport.

Vi er alle avhengig av velfungerende transportløsninger, men samtidig står transportsektoren for store klimautslipp i Norge. Skal vi nå målene om utslippsreduksjoner, må vi legge til rette for nye miljøvennlige løsninger for både vei, bane, sjø og i lufta.

Målet er en utslippsfri transportsektor.

Hvis vi skal halvere klimautslippene innen 2030, må elektrisitet, biodrivstoff og hydrogen overta for fossile drivstoff i et betydelig omfang – både i privatbiler, tyngre kjøretøy, til sjøs og i luftfarten. Vi mener at alle nye biler må være nullutslippsbiler i 2025, og at all tungtransport må være fossilfri innen 2030.

Venstre vil stimulere norsk nullutslippsinnovasjon og vårt mål er at Norge skal bli verdens viktigste testmarked for nullutslippsløsninger i transportsektoren, både for personbil, tyngre kjøretøy og fartøy. Det offentlige må gå foran og stille krav om null- og lavutslippsløsninger ved alle offentlige transportinnkjøp, inkludert anleggsdrift på offentlige byggeplasser.

Vi vil at Norge skal ta en særlig lederrolle i utviklingen av klimavennlig skips-teknologi, og bidra til at nullutslippsteknologi for alle skipstyper skal være tilgjengelig på det globale markedet innen 2030.

Venstre vil ha en miljøvennlig transportsektor som skal gi innbyggerne en enklere, tryggere og mer miljøvennlig hverdag. Venstres mål er en omlegging og reduksjon i bilbruken og å gjøre det enklere og mer attraktivt å gå, sykle eller reise kollektivt.

Venstre vil bygge moderne skinnbaserte høyhastighetsbaner som kan brukes av både godstrafikk og regional- og langdistanse persontrafikk. Slike konkurransekraftige høyhastighetsbaner vil samtidig bidra til kraftige kutt i norske klimautslipp gjennom overføring av store deler av dagens fly-, bil- og godstrafikk til elektrisk og langt mer energieffektiv drift.

Venstres hovedmål for transportpolitikken er

- å halvere utslipp fra transportsektoren innen 2030
- at det skal bli enklere å gå, sykle og reise kollektivt
- å gjøre det enklere og billigere å kjøre miljøvennlige biler
- å gjøre jernbanen raskere og mer moderne.

Utslippsfri transportsektor

”Venstre vil gjøre det enkelt og trygt å velge nullutslippskjøretøy”

Ny teknologi har vist at det er fullt mulig å ivareta folks behov for mobilitet og samtidig kutte klimagassutslippene. Venstre er stolt av at den norske elbilpolitikken fører til at norske forbrukere velger nullutslippsløsninger, og vil fortsette å føre en aktiv avgiftspolitik som sørger for at flere velger dette. I påvente av endelig markeds-gjennombrudd, er det en offentlig oppgave å bidra til å gjøre det enkelt og trygt å velge nullutslippskjøretøy. Vi må bruke statlige støtteordninger for å stimulere til ny infrastruktur for lav- og nullutslippskjøretøy.

Transportsektoren representerer en sentral del av samfunnsinfrastrukturen og står for viktig verdiskaping både direkte og indirekte. Samtidig utgjør klimagassutslippene fra transport nesten 1/3 av de totale innenlandske utslippene.

Venstre vil

- videreføre avgiftsfordeler for utslippsfrie kjøretøy inntil de er konkurransedyktige, minst frem til 2025

- gjøre miljøvennlige drivstoff konkurransedyktig ved å øke kostnaden ved bruk av fossilt drivstoff
- miljødifferensiere bompengesatser og fergesatser slik at utslippsfrie kjøretøy betaler maksimalt halv bompengesats som et varig prinsipp
- sørge for god infrastruktur for hurtiglading og normallading i hele landet, også for tyngre kjøretøy, fartøy og tog
- samarbeide med næringslivet for å bygge et landsdekkende nettverk av energistasjoner som tilbyr lading av elbiler og -kjøretøy og drivstoff til bio- og hydrogenbiler og tyngre kjøretøy som går på bio eller hydrogen
- innføre et krav om at alle bensinstasjoner skal tilby miljøvennlig drivstoff
- innføre påbud om at alle nyanskaffelser av biler i det offentlige skal være nullutslippsbiler, så lenge det finnes modeller for dette i markedet. Unntak gis nødetatene og forsvaret.

Smarte byer og transportløsninger

”Venstre vil legge til rette for etablering av smartbyer”

En smartby er en by hvor et bredt spekter av teknologiske løsninger spiller sammen for å minimere ressursbruken, samtidig som tjenestene til innbyggerne blir bedre. Med nordmenns gjennomgående høye kompetanse i og bruk av IKT-systemer og digital infrastruktur i det norske samfunnet mener Venstre at Norge har gode forutsetninger for å satse på utvikling av smartbyer for å hente ut effektiviserings- og miljøgevinstene som ligger i dette konseptet.

Førerløse biler og kjøretøy har stort potensiale for å forbedre trafiksikkerheten betydelig, og vil kunne forbedre effektiviteten både i hjemmet og samfunnet. Det store flertallet av ulykker skyldes menneskelig feil, og samtidig går den teknologiske utviklingen svært kjapt slik at autonome kjøretøy blir stadig sikrere. Om kun få år kan det være aktuelt med autonome kjøretøy på norske veier, hvis lovverket oppdateres.

Venstre vil

- satse på utvikling av smartbyer, og ta initiativ til å utarbeide en nasjonal smartbystrategi
- gjennomføre en grundig utredning som tar for seg både teknologiske og etiske sider ved autonome kjøretøy, med sikte på å åpne for slik teknologi i Norge
- etablere strategisk samarbeid mellom Norge og ledende nasjoner på smartbyområdet
- legge til rette for bruk av el-bil og hybridbiler i landlige områder, bl.a. gjennom en offensiv satsing på hurtigladestasjoner langs ferdselsårer som binder sammen tettsteder også utenfor de større byene.

2.8 Høyre

Raskere frem og tryggere hjem

Høyre vil ha bedre og tryggere veier, gode jernbane- og kollektivtransportløsninger, effektiv godshåndtering til sjøs og på land og en utslippsfri transportsektor. Høyres mål er effektiv og miljøvennlig samferdsel som får folk og varer trygt og raskt frem. Nye ideer skal tas i bruk for å få realisert prosjekter raskere og billigere.

Høyre vil fjerne forfallet på riksveier og jernbane. Sammen med investeringer i nye vei- og baneprosjekter vil det øke trafiksikkerheten og fremkommeligheten. Høyre har en visjon om null drepte og hardt skadede i trafikken.

Høyre har en nullvisjon for klimagassutslipp fra transportsektoren. Den skal nås gjennom et avgiftssystem som stimulerer til rask innfasing av miljøvennlige kjøretøyer, omlegging fra fossilt til miljøvennlig drivstoff og teknologi, ny miljøteknologi på skip, ved å utvide kollektivtilbudet og ved å legge til rette for at flere sykler og går.

For å nå transportmålene må pengene brukes kostnadseffektivt. Et nasjonalt transportsystem som utnytter investeringene best mulig, må se alle transportformer i sammenheng.

En god digital infrastruktur er avgjørende for å sikre bosetting over hele landet, et konkurransedyktig næringsliv og en god tilpasning til samfunnsutviklingen. Markedsbaserte løsninger skal fortsatt ligge til grunn for den videre utbyggingen. Det offentlige skal bidra med finansering der markedet ikke strekker til for å nå alle.

En utslippsfri transportsektor

Høyre har en nullutslippsvisjon for transportsektoren. Høyre mener vi må planlegge byer og lokalsamfunn slik at transportbehovene reduseres. Det betyr at bygging av nye boliger og næringsbygg bør skje langs eksisterende transportkorridorer og ved trafikkknutepunkter. Høyre mener vi gradvis må fase ut fossil energi i hele transportsektoren gjennom å stille krav og innføre tiltak som bidrar til rask innfasing av null- og lavutslippsløsninger i alle deler av sektoren. Elektrifisering av transportsektoren er både et energieffektiviseringstiltak og et klimatiltak.

Kollektivtransport, sykkel og gange

Høyre mener at kollektivtransporten i de store byområdene bør være utslippsfri innen 2025.

Klimaforliket slo fast at trafikkveksten i de store byene skal dekkes av kollektivtransport, sykkel og gange. Det krever god arealplanlegging og økt satsing på kollektivtransport, sykkel og gange, slik at transportveksten kan fordeles mellom de tre miljøvennlige transportformene. Det er også avgjørende for å unngå kø, unngå at veier legger beslag på verdifullt areal og for å skape trivelige lokalsamfunn.

Høyre vil:

- At staten finansierer minst 50 prosent av alle store kollektivutbygginger i og rundt de største byene og videreutvikler gode byvekstavtaler som stimulerer kollektiv- og sykkeltiltak.
- At det ved statlig medfinansiering av større kollektivsatsinger må settes krav til fortetting ved kollektivknutepunkter og stasjonsnære områder.
- Legge til rette for utbygging av infrastruktur til lav- og nullutslippsteknologi for kjøretøyer, ferge og skip i samarbeid med private aktører.
- Stille krav om lav- eller nullutslippsløsninger når kollektivtransport settes ut på anbud.
- Øke investeringstakten i jernbaneutbyggingen og øke bruken av miljøvennlig drivstoff som elektrisitet og hydrogen.
- Erstatte fossil diesel på jernbanen med fornybare energikilder innen 2030.
- Inkludere klimarelaterte mål for transportsektoren i Nasjonal transportplan og presentere tiltak for å nå målene i samme plan.

2.9 Fremskrittspartiet

Transport og kommunikasjon

God infrastruktur er en grunnpilar i et moderne samfunn. Fremskrittspartiet vil gjøre dette til en konkurransefordel for Norge. Næringslivet må få sine varer og tjenester raskt og enkelt frem til markedene. Folk flest ønsker å bevege seg raskt mellom bolig, arbeid, og fritidsaktiviteter.

God infrastruktur og fleksible løsninger gjør at bolig- og arbeidsmarkedet utvides, og at folk bruker mindre av sin hverdag på transportoppgaver.

Fremskrittspartiet vil realisere en nasjonal Motorveiplan der et høyhastighetsveinett skal binde landsdelene sammen. Vi vil ha effektive dobbeltsporet jernbane for persontrafikk rundt byområdene og prioritere godstransport på lengre jernbanestrekninger. Dette vil legge grunnlag for nye bo- og arbeidsmarkeder og sørge for at vi kan ta hele landet i bruk for næringsvirksomhet.

Kødannelse på norske veier og jernbaner kommer av at samfunnet over lengre tid har nedprioritert infrastrukturen. Vi vil iverksette en ambisiøs utbygging av vei og jernbane, samt bedre koordinering av transportløsninger på vei, bane, luft og sjø. Satsingen må innebære både styrkede finansieringsløsninger og bedre organisering.

Staten skal ha ansvaret for en forsvarlig vei- og baneutbygging i landet. I planleggingsprosesser må realistiske trafikkprognoser legges til grunn, slik at infrastrukturen dimensjoneres i tråd med forventet behov. Sentrale og lokale myndigheter må samarbeide om valg av løsninger, men lokale parter skal ikke ha vetomuligheter i slike saker.

I en konkurransepreget fremtid vil infrastrukturen for transport og kommunikasjon bli stadig viktigere, spesielt med tanke på de mulighetene globaliseringen åpner for verdiskaping i Norge. Det er ingen grunn til at Norge med sine naturgitte avstander, og de ulemper det medfører, skal forsterke disse med dårlig infrastruktur.

Fremskrittspartiet vil:

- at produksjon av transporttjenester og samferdselsrelatert vare- og tjenesteproduksjon skilles fra offentlig myndighetsutøvelse
- at det gjennomføres nødvendige lov- og forskriftsendringer for å etablere et markedsstyrt transportmarked
- at havnene organiseres som selvstendige enheter
- at det innføres konkurranse mellom havnene for å stimulere til kostnadseffektiv drift og høy kvalitet på tilbudet
- at det etableres et statens transporttilsyn som står for kontroll av all transport, og påser at regler, særlig sikkerhetsbestemmelser, følges
- øke tillatt hastighet på moped så lenge kjøretøyet er konstruert for det, og tillate lett motorsykkel kjørt på vanlig førerkort klasse B.

Transportsikkerhet

Fremskrittspartiet mener behovet for styrket sikkerhet i transportsektoren krever større og mer planmessig innsats enn i dag. Vi vil ha en sektorvis behandling av sikkerhets- og sikringstiltak innenfor transportsektorens hovedområder: vei, jernbane, sjøtransport og luftfart. Et uavhengig felles transporttilsyn som står for kontroll av all transport og påser at regler, særlig sikkerhetsbestemmelser, følges står helt sentralt.

Fremskrittspartiet vil:

- at det etableres et frittstående statens transporttilsyn og at det innføres en ordning med periodisk godkjenning og klassifisering av veinettet.

3. Om veier og bilpolitikk

3.1 Rødt

Rødt vil arbeide for:

- Det skal ikke bygges kapasitetsøkende motorveier. Trafikksikkerhet skal ivaretas gjennom 2- og 3-feltsveier med midtdeler.
- Økning av veiavgiften for tungtransport.
- Veiprising i større byer.
- Ingen utvidelse av veikapasitetet i storbyområdene – skrinlegg planlagte motorveiprojekter.
- Omgjøring av bil-kjørefelt på eksisterende flerfeltsveger i storbyområdene til bussfelt og eventuelt felt øremerket for godstransport.
- Reduksjon av parkeringsarealet i byene – en stor del av det bør omgjøres til grøntområder og byggetomter.
- Prisene på drivstoff skal differensieres, slik at drivstoff i distriktene er billigere enn i de store byene.
- Det skal bygges ut god kapasitet av hurtigladere for elbil i alle kommunesenter.
- Utbygging av fylkesveier, riksveier og stamveier skal ikke finansieres av bompenger.
- Statens Vegvesen skal gjenreises som en samlet etat med ansvar både for bygging av infrastruktur og vedlikehold.
- Farlige veistrekninger og ulykkespunkter skal utbedres, med midtdelere der det er hensiktsmessig og rassikring på utsatte steder.
- De smaleste fylkes- og riksveiene skal utvides slik at de blir minimum 6 meter brede, og kan merkes med gul midtstripe.

3.2 Sosialistisk venstreparti

SV vil:

- At veitransporten i Norge skal bli utslippsfri. Vi vil bruke avgiftssystemet til å sikre at ni av ti nye privatbiler og lette varebiler som selges i 2021 er nullutslippsbiler. Satsingen krever også utbygging av ladepunkter over hele landet og flere energistasjoner for hydrogenbiler. Varebiltransporten må også bli utslippsfri gjennom bruk av avgifter og regulering.
- Videreføre fordeler for elbiler i neste stortingsperiode. SV vil at nullutslippskjøretøy alltid skal ha maksimum halv pris på fossilbiler på parkering, bomringer og ferjer.
- Sikre ren og trygg luft. Vi vil bruke regelverk og avgifter for å sikre luft som er i tråd med helseanbefalingene. Det må innføres lavutslippssoner og miljø-differensierte avgifter der det er nødvendig.
- Ha en parkeringspolitikk som reduserer biltrafikken. Vi vil ha fordelsbeskatning av gratis parkeringsplasser, og fjerne parkeringsplasser der det kommer i konflikt med utbygging av sykkel- og gangveier.
- Prioritere trygge veier og bedre fergetilbud i distriktene. Rassikring, vedlikehold, sikkerhet, to kjørefelt i hele riksveinettet, gang- og sykkelstier langs nasjonale turistveier og bedre fergetilbud skal prioriteres framfor store prestisjeprosjekter. SV vil utvikle veiselskapet Nye Veier.

- Si nei til fast veiforbindelse over Oslofjorden. SV vil i stedet satse på å styrke ferjesambandet.
- Si nei til ferjefri E 39 mellom Kristiansand og Trondheim. Biltrafikken må reduseres. Godstransport må over på sjø og bane. Ferjesambanda må styrkes.

3.3 Miljøpartiet De Grønne

Bilen vil fortsette å ha en viktig plass i det norske transportsystemet. Derfor må vi starte en rask omlegging til en utslippsfri veitrafikk. Omleggingen til utslippsfrie personbiler bør fortrinnsvis skje ved at folk velger en nullutslippsbil når de uansett skal bytte bil. Derfor vil De Grønne føre en politikk som sikrer en raskest mulig utfasing av salget av nye fossilbiler.

For at nullutslippskjøretøyer skal bli et reelt alternativ i hele landet må det offentlige bidra til massiv utbygging av energistasjoner de neste årene. Det skal lønne seg å velge miljøvennlig, derfor må det alltid være billigere å velge en utslippsfri bil.

Vi trenger gode, trygge veier. De Grønne vil prioritere vedlikehold, trafiksikkerhet, prosjekter som leder trafikk utenom tettbygde strøk og nødvendige utbedringer av veinettet. Dette skal kombineres med vår politikk for smart arealplanlegging, kollektivnett, sykkelveier og fotgjengere. Da blir det lettere å komme seg frem for de som må bruke bil og vi får tryggere veier.

Den samlede veksten i biltrafikk må opphøre og veitrafikken må reduseres over hele landet, særlig i storbyene. Privatbiler har i altfor mange år har lagt premissene for by- og tettstedsutvikling. Det har ført til både høye klimagassutslipp, lange køer og stor, lokal luftforurensing. Vi legger prinsippet om at forurenser skal betale til grunn og støtter tids- og miljødifferensierte bompenger i storbyområdene.

De Grønne vil:

- Etablere en bygdemiljøpakke for miljøvennlig transport i distriktskommuner med tiltak som leasingstøtte for el-bil, distriktsvennlig pendlerfradrag og storskala utbygging av ladestasjoner.
- Utbedre eksisterende veier med tanke på trafiksikkerhet fremfor å bygge store nye veianlegg mellom landsdelene.
- Innføre en ordning med klimabelønning der inntektene fra enkelte miljøavgifter som for eksempel økte bensinavgifter deles direkte ut igjen til innbyggerne.
- Gå mot kapasitetsøkende motorveiutbygginger i storbyområdene.
- Legge til rette for innfartsparkering ved kollektivknutepunkt med lett tilkomst til byer og tettsteder.
- Flertallet: Redusere biltrafikken i storbyområdene med minst 20 prosent i løpet av stortingsperioden. DISSENS: Et mindretall ønsker å endre punktet over til: Redusere biltrafikken i storbyområdene med minst 20 prosent i løpet av stortingsperioden og en tredel innen 2030, og med 10 prosent utenfor storbyområdene innen 2030.
- Bygge ut et sammenhengende ladenett i hele Norge innen 2019, og prioritere at infrastrukturen i distriktene bygges ut slik at nullutslipp blir et reelt alternativ så fort som mulig.
- Redusere den generelle hastigheten i tettbygde strøk fra dagens 50 km/t til 40 km/t, og til 30 km/t i byområder med blandet trafikk og rundt skoler og barnehager.
- Gjennomføre hyppigere fartskontroller på ulykkesbelastede strekninger.

- Omdisponere veiareal til kollektivfelt og miljøfelt på viktige innfartsårer til storbyene.
- Fase ut salg av nye fossile personbiler innen 2020, og fossile varebiler og busser innen 2025. DISSENS: Et mindretall ønsker å erstatte teksten i punktet over med følgende tekst: Fase ut salg av fossile personbiler, med mål om at ni av ti nye biler som selges i Norge skal være nullutslippsbiler innen 2020.
- Videreføre fordelene for utslippsfrie kjøretøy inntil de er konkurransedyktige.
- Trappe opp avgiftene på fossilt drivstoff.
- Gi insentiver til bruk av bildeling og tilsvarende ordninger.
- Stille krav om utslippsfrie kjøretøy i offentlige kontrakter og anbud.
- Tilrettelegge for prøveprosjekter med selvkjørende biler og busser.
- Gjennomføre en forsøksordning med høyere vrakpant for fossilbiler dersom man kjøper utslippsfri bil eller elsykkel.
- Stille krav om utslippsfrie drosjer.

Grønn varetransport

Effektiv transport av gods er viktig for konkurransevnen til norsk næringsliv. Å flytte mer gods fra vei til bane og sjø vil redusere klimautslipp betraktelig og bidra til økt trafiksikkerhet. Det er samfunnsøkonomisk lønnsomt, men krever politisk vilje. De Grønne vil sørge for at satsing på jernbane og teknologiutvikling innen transport raskt kan bidra til effektiv, miljøvennlig varetransport.

De Grønne vil:

- Kutte utslippene fra godstrafikken med minst 50 prosent innen 2030.
- Følge opp stortingsvedtaket om å overføre gods til bane og sjø, fase inn utslippsfrie kjøretøy og skip, og redusere transportvolumet.
- Utnytte potensialet som høyhastighetsbane for persontrafikk gir for gods på eksisterende bane.
- Prioritere utbygging av godsterminaler, godshavner og effektive omlastingssentraler.
- Bruke CO₂-avgift fra tungtransport til et fond for raskere innfasing av utslippsfri varebiler og busser, etter modell av NO_x-fondet.
- Satse på nullutslippslastebiler med mål om at 50 prosent av lastebilene skal være utslippsfrie i 2025.
- Etablere et CO₂-fond for utvikling av nullutslippsteknologi for tungtransport, varebiler og busser.
- Iverksette tiltak som raskt gir økt kapasitet på banenettet.
- Etablere en betalingsløsning for obligatorisk bombrikke for nyttetransport for å sikre lik konkurranse i transportnæringen.
- Styrke ordninger for å redusere risiko og etableringskostnader og beskytte oppstartsfasen for leverandører av miljøvennlig godstransport.

3.4 Arbeiderpartiet

Vei

Norge trenger et effektivt og trygt veinett som gjør at mennesker og næringstransport kommer raskt frem. Derfor er satsingen på riksveiene og våre nasjonale transportkorridorer viktig. Fylkesveiene er viktig for næringslivet. Fylkeskommunene må settes i stand til å ruste opp fylkesveinettet.

Klimaendringene får konsekvenser for veier og jernbane, og det må sikres mot flere og hyppigere ras.

Vi var imot opprettelsen av selskapet «Nye veier». Vi vil kritisk gjennomgå den nye strukturen med mål om å unngå unødvendig byråkratisering og sikre politisk styring av beslutninger og prioriteringer av veiprojekter. De veier som er planlagt, satt i gang eller prioritert i Nye Veier AS skal realiseres.

Arbeiderpartiet vil:

- Gjøre veiutbyggingen mer helhetlig og sammenhengende
- Sikre næringstrafikken fremkommelighet og gode kjøreforhold
- Gjennomføre et løft for å sikre fylkes- og riksveier mot flom og ras. Det må utarbeides en helhetlig plan for dette arbeidet
- Sikre en god kommuneøkonomi slik at fylkeskommunene kan ivareta sitt ansvar som veiholder og ansvarlig for lokal og regional kollektivtransport
- Innføre alkoholås på busser og lastebiler
- Øke antallet trafikksikkerhetstiltak som kan trygge trafikantene, bl.a. bedre trafikkopplæring i barnehage og skole, økt trafikantinformasjon, forebyggende og holdningsskapende arbeid
- Styrke Statens vegvesen som har kompetanse til og erfaring med å gjennomføre store veiutbygginger
- Redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkes- og riksveier
- Sikre flere parkeringsplasser ved kollektivknutepunktene utenfor de store byene og bygge flere kollektivfelt for å sikre bedre tilgjengelighet for buss
- Stimulere til etablering av flere bildelingsløsninger og gjøre tilgjengelig biloppstillingsplasser for bildeling nær knutepunkter og i nye, større bolig- og næringsprosjekter
- På sikt erstatte bompenger med veipricing som i større grad tar hensyn til kjøremengde og utslipp av klimagasser

Angående drivstoff og kjøretøyer vil Arbeiderpartiet:

- Utrede bruk av fleksibel veibruksavgift som varierer med geografisk plassering og utslippsintensitet i drivstoffet.
- Utvikle ulike modeller for miljødifferensierte bompengordninger og lavutslippssoner med mål om at klimagassutslippene skal gå ned og luftkvaliteten i urbane områder skal bli levelig for alle.
- At nybilsalget i 2025 skal være basert på nullutslippskjøretøy. Hvis den teknologiske utviklingen tillater det, bør dette skje raskere.
- At det etableres et landsdekkende nett av fyllestasjoner for nullutslippsbiler, og at avgiftssystemet fortsatt brukes aktivt for å stimulere til kjøp og bruk av klimavennlige biler.

3.5 Senterpartiet

Veier, biler og sykler

Det meste av trafikken vil også i framtida gå på veinettet. Opprusting av de gjennomgående stamveiene nord-sør og øst-vest skal prioriteres høyt. Senterpartiet vil i tillegg satse stort på å fase inn nye, effektive og miljøvennlige ferger og fjerne flaskehalsar på alle tre veiklasser: riksveier, fylkesveier og kommuneveier.

Fylker og kommuner har stort ansvar på transportfeltet, men de statlige overføringene står ikke i forhold til oppgavene som skal løses. Senterpartiet går inn for å styrke disse bevilgningene kraftig slik at særlig fylkesveinettet, men også kommuneveinettet, kan få et vedlikeholdsløft. Senterpartiet vil gjeninnføre ordningen med statlig støtte til store fylkesveiprosjekter.

Senterpartiet vil ha reformer som reduserer innkrevings- og administrasjonskostnader ved bompengeneinnkreving, slik at bompengene i størst mulig grad går til faktiske samferdselsformål. Staten må stille finansiell garanti for bompengeprosjekter der staten er vegeier, slik at kommuner og fylker slipper.

For å få til en mer effektiv gjennomføring av veiprosjekter må det sikres planlegging og utbygging av lengre sammenhengende veistrekninger. Statens vegvesen må gjøres til en mer smidig og effektiv aktør for utbygging, vedlikehold og drift av veinettet.

For å styrke trafikksikkerheten på veiene, er vi avhengig av en blanding av tiltak. Både fysiske tiltak, holdningsskapende tiltak og atferdsregulerende tiltak som automatisk trafikkontroll, er en del av denne miksen og må særlig brukes på ulykkesbelastede strekninger. Skredsikringen må styrkes på hele veinettet og det må innføres en differensiert standard på gang og sykkelveier tilpasset det øvrige trafikkbildet.

Norsk næringstransport har i dag urimelige konkurransevilkår fordi utenlandske konkurrenter driver med ulovlig kabotasjekjøring og ikke lever opp til norske lønns- og sikkerhetsstandarder. Regelverket på dette feltet må derfor strammes inn ytterligere og sanksjonene må bli mer effektive. Det er særlig viktig å øke kontrollaktiviteten.

Norge har alt for mange gamle privatbiler. Dette er et miljøproblem, et sikkerhetsproblem og i lengden en ekstra økonomisk belastning for de bileierne det gjelder. Senterpartiet mener det haster med å fornye bilparken, og vil ta initiativ til en strategi for å oppnå dette. Virkemidlene må innrettes slik at de mest klimavennlige bilene (el-, hydrogen- og hybridbiler) begunstones i samsvar med miljøeffekt. Infrastrukturen som skal betjene en mer klimavennlig bilpark må bygges ut kraftig. Det må også legges opp til en sterkere satsing på biodrivstoff. Denne satsingen må skje parallelt med utvikling av norske løsninger for fornybart drivstoff og ladestasjoner.

Økningen i antall elbiler i Norge har bidratt til å skape et marked for neste generasjons kjøretøy, og dermed reduserte klimautslipp. Det er viktig at Norge fortsatt legger til rette for utviklingen av nullutslippsbiler. Senterpartiet vil ha en gradvis utfasing av bruksfordelene for nullutslippsbil fram mot 2030, men beholde kjøpsfordelene.

Senterpartiet vil:

- La Nye Veier AS fullføre planlagte investeringer og deretter evaluere den videre organisering.
- Satse kraftig på å redusere vedlikeholdsetterslepet på riks- og fylkesveger i løpet av NTP-perioden 2018-2029.
- Ha et forpliktende fylkesvegløft, der staten også bidrar med ekstra midler til store fylkesvegprosjekt.

- Styrke satsingen på rassikring på riks- og fylkesvegene.
- Redusere støyplager i byer og tettsteder.
- Utrede «avansert veiprising» i områder hvor det finnes gode alternativer til privatbil.
- Går inn for at fossil energibruk fra person- og varebiler gradvis fases ut. Avgiftssystemet innrettes slik at tilnærmet 100 % av nybilsalget i 2025 er basert på nullutslippsteknologi.
- Ha en sterk satsing på norsk produksjon av biodrivstoff og spesielt avansert biodrivstoff. Stortinget må klarlegge rammebetingelsene for produsentene i årene fram mot 2030.
- Bidra til at norsk teknologi og eierskap stimuleres for å bygge lade- og påfyllingsinfrastruktur for nye energibærere i hele landet.
- Styrke Enovas ordninger for transportsektoren, ved at det etableres nye støtteordninger for lav- og nullutslippsteknologi for lastebiler og busser, og at støtteordningene for ferger og hurtigbåter styrkes.
- At staten intensiverer arbeidet med å bygge ut infrastrukturen for el- og hydrogenbiler. Det må bygges flere energistasjoner i alle deler av landet for å møte behovene til de nye miljøvennlige transportmidlene.
- Ha sterke støtteordninger for å fase inn hydrogen som energibærer i transportsektoren.
- Fjerne den statlige godkjenningsordningen for bompengeprojekt på fylkesvegprosjekt.
- Øke satsingen på Nasjonale turistveier.

3.6 Kristelig folkeparti

Veinettet

Hovedferdselsårene må holde en god standard. Det er viktig å se hele bo- og arbeidsmarkedsregioner i sammenheng – og det er viktig å tenke helhetlig knyttet til sammenhengende transportkorridorer. Innenfor bo- og arbeidsmarkedsregioner må en se veinett og kollektive transportformer i sammenheng.

Mye av verdiskapingen i Norge skjer langs kysten, noe som betinger gode transport-korridorer for å frakte gods og varer fra kyst til marked. Det må være god nok kapasitet på riks- og fylkesveier som fører til de lange transportkorridorene på vei og bane til Europa. Verdiskaping og tilrettelegging av infrastruktur for framtidens eksportnæringer må gi sterkere uttelling ved større investeringsprosjekter på riksveier og overføringer til fylkesveier.

Mange broer, tunneler og kaier er i dårlig stand. Dårlig standard på veinettet begrenser muligheten for bruk av større kjøretøy og påfører næringslivet ekstra kostnader. Staten må legge til rette for at næringstransporten har sikre og effektive transportårer. Flaskehals og kaier må utbedres og oppgraderes. Staten må følge opp med tilstrekkelige bevilgninger til infrastruktureier på regionalt nivå slik at de er i stand til å ta hånd om vedlikeholdet på en god måte. Reduksjonen i vedlikeholdsetterslepet på statens veier må fortsette, og innsatsen på fylkesveiene må styrkes kraftig gjennom økte bevilgninger.

Kostnadsnivået ved utbygging av nye veiprojekter er høyt, og det må arbeides aktivt for å halvere planleggingstiden. Nye Veier AS skal sørge for at utbygging kan skje raskere, med større fleksibilitet, mer kostnadseffektivt og med større forutsigbarhet for fremdrift i utbyggingen. KrF vil øke og styrke Nye Veiers portefølje og

økonomiske rammer. Det bør vurderes flere muligheter og større fleksibilitet knyttet til dimensjonering og standarder. På prioriterte strekninger skal sammenhengende utbygging ha fokus. På strekninger som ikke prioriteres for full utbygging bør en vurdere fjerning av flaskehals, flere forbikjøringsfelt og andre tiltak som gir bedre fremkommelighet og bedre trafiksikkerhet.

Det bør igangsettes flere OPS-prosjekter i transportsektoren. OPS som kontrakts- og gjennomføringsstrategi kan bidra til mer sammenhengende, rasjonell og effektiv utbygging blant annet gjennom tydeligere insentivmekanismer, klarere ansvarsfordeling og ved at drift og vedlikehold ses i sammenheng over en lengre tidsperiode.

Mange bilister lever i dag med svært rasutsatte veier. Det er en stor belastning for den enkelte og fører til mye utrygghet i hverdagen. Det må satses langt mer på rassikring på både fylkes- og riksveier.

KrF vil:

- se opprustingen av lengre vegstrekninger i sammenheng, samtidig som en styrker arbeidet med å fjerne flaskehals.
- øke bevilgningene til rassikring av riks- og fylkesveier.

Bilpolitikk

Biltrafikken er helt avgjørende for at samfunnet vårt skal fungere. Samtidig står biltrafikken for en betydelig del av de norske klimautslippene. I sentrale strøk vil det å få flere til å velge kollektivtransport bidra til reduserte utslipp av klimagasser samtidig som det også reduserer problemer knyttet til støy, luftforurensning fra eksos og svevestøv, ulykker, kjøring og arealbehov.

KrF vil at det skal lønne seg å velge null- og lavutslippsbiler fremfor mer forurensende biler. Kjøpsfordelene må derfor videreføres og omleggingen av bilavgiftene i mer grønn retning må intensiveres. Infrastruktur for elbiler og hydrogenbiler må bygges ut i et samarbeid mellom offentlige og private aktører. Ny teknologi vil bidra til lavere utslipp fra biltrafikken og staten må være pådriver i utviklingen blant annet gjennom aktiv bruk av avgiftssystemet. Avgiftspolitikken bør også stimulere til sikrere biler. Se også kapittelet «Det grønne skiftet».

KrF vil:

- videreutvikle belønningsordningen og legge til rette for miljøvennlig drivstoff.
- jobbe for omlegging til CO₂-nøytralt drivstoff og økt bruk av null- eller lavutslippsbiler.
- øke vrakpanten for å stimulere til utbytting av en del av de gamle bilene.
- opprettholde de unike norske rammevilkårene for elbiler til 2025 eller til det tidspunktet der det er 30 prosent ladbare motorvogner på norske veier.
- sørge for et godt utbygd nettverk med ladestasjoner, herunder hurtigladdestasjoner som gjør det mulig å bruke ladbare biler også på lengre turer.

Trafiksikkerhet

Trafiksikkerhet handler både om veiens fysiske beskaffenhet, god infrastruktur generelt, sikre og moderne kjøretøy, samt gode holdninger hos alle som ferdes i trafikken. Det er behov for et betydelig løft innen det trafikantrattede trafiksikkerhetsarbeidet. Det nasjonale og det lokale trafiksikkerhetsarbeidet i kommuner og fylker må styrkes.

KrF mener det er viktig å lære barn og unge trygg trafikkatferd. Dette behovet forsterker seg ytterligere ved at det i de kommende årene ligger an til kraftig vekst i

trafikken. Barnehage og skole er viktige arenaer for trafikkopplæring. Opplæring i trafikkforståelse og det å kunne ferdes i trafikken vil bli stadig viktigere i fremtiden.

KrF vil styrke det holdningsskapende og forebyggende trafikkisikkerhetsarbeidet, og vi vil stimulere til utvikling av ny teknologi og aktiv bruk av Intelligente transport-systemer for å gjøre trafikken tryggere for alle trafikantgrupper. Flere trafikkontroller er et viktig trafikkisikkerhetstiltak og må prioriteres.

Det må legges til rette for mer forskning innen trafikkisikkerhet. Forskningen må omfatte både fysiske tiltak, teknologi og adferd i trafikken.

KrF vil:

- skjerpe kontrollene med dårlig skodde utenlandske trailere på grenseovergangene, og gå inn for bruk av kameraovervåking på alle grenseoverganger.
- styrke oppfølgingen av trafikkskadde og pårørende.
- støtte innsatsen til frivillige organisasjoner, lag og foreningers arbeid med å gjennomføre ulike trafikkisikkerhetstiltak, samt støtte opp om holdningsskapende arbeid som bidrar til bedre trafikkisikkerhet.
- prioritere gateløys på strekninger med stor trafikk av syklende og gående.
- innføre alkolås i alle offentlige kjøretøyer og yrkeskjøretøyer.
- stille krav om alkolås på samtlige yrkeskjøretøyer som kommer inn i landet.
- endre tunnelforskriftene slik at blant annet krav til nødsamband også gjelder tunneler med liten trafikk når tunnelen er over 1 000 meter.

3.7 Venstre

Trygge og gode veier

Gode veier er en forutsetning for at vi skal være trygge når vi kjører bil og for at vi skal komme oss frem dit vi skal. Nye og utslippsfrie løsninger gjør at biltransport blir mer klimavennlig. Befolkningsvekst gjør imidlertid at kollektive løsninger fortsatt må prioriteres fremfor vei inn mot større tettsteder og byer, samt mellom storbyene.

Venstre mener etableringen av Nye Veier AS var viktig for å få til en mer effektiv og helhetlig utbygging av veinettet. Veibyggingen i Norge har vært stykkevis og delt, noe som har ført til økte kostnader og lengre byggetider enn nødvendig i flere prosjekt.

Venstre er opptatt av bedret trafikkisikkerhet for alle og bedret fremkommelighet for næringslivet. Vi ønsker å jobbe for en forenkling av regelverket og en mer effektiv utbygging nye veier og en mer effektiv utbedring av eksisterende veinett.

Prosjektfinansiering av offentlige veipakker og offentlig-privat samarbeid (OPS) bidrar til raskere veibygging. Men kvalitet på veiene er viktig, og vi må stille klimakrav i anleggsprosessen. Venstre vil utrede muligheten for bruk av lokal med-finansiering av store infrastrukturprosjekter, som parkeringsavgift, drivstoffavgift, veiprisering og bompenger.

De fleste ulykker i trafikken skyldes rus, høy fart, trøtthet og dårlige trafikkferdigheter. Venstre vil øke bilisters kunnskap og forståelse om risikofylt kjøring. For å få ned tallet på antall drepte og skadede i trafikken, er det nødvendig at transportsystemet fremmer trafikkisikker atferd og samtidig beskytter mot fatale konsekvenser av farlig kjøring. Venstre vil også øke kontrollaktiviteten langs veiene.

Venstre vil flytte mer gods fra vei til bane og sjø. Men ikke all godstransport kan overføres til bane og derfor trenger vi mer miljøvennlige og tryggere løsninger for den transporten som fortsatt må være på veien.

Venstre vil

- bedre vedlikehold av veinettet, og prioritere de mest trafikkerte områdene samt områder der bane og sjø ikke er transportalternativer
- øke satsingen på tiltak som forhindrer ras, møteulykker, utforkjøringer og påkjørsler av fotgjengere og syklist
- åpne for prosjektfinansiering av helhetlige veipakker som sikrer næringslivets behov gjennom offentlig-privat samarbeid (OPS), der det finnes kontantstrøm til å dekke inn lånekostnadene
- avvikle tilskuddsordningen for bompengeprojekt
- utarbeide en offentlig kvalitetsportal for trafikkskoler for å sikre seriøse aktører i bransjen
- videreføre og styrke ordningen med fergeavløsningsmidler
- at alle offentlige samferdselsprosjekter skal inneholde en egen klimaanalyse.

Bedre luftkvalitet

”Venstre vil forbedre luftkvaliteten i byene og tettstedene.”

Venstre er bekymret over at stadig flere steder i Norge har for dårlig luftkvalitet. Forurenset luft øker risikoen for at barn får astma og forverrer helsen til mennesker med luftveis- og hjerte- og karsykdommer. Trafikk er den største kilden til luftforurensning. Venstre vil derfor prioritere gående, syklende og kollektivtrafikk i og rundt byer og tettsteder.

Venstre vil:

- gi kommuner adgang til å bestemme nivået for piggdekkavgift slik at den kan tilpasses lokale forhold
- gjøre sykkel til et trygt og effektivt transportmiddel i byer og tettsteder, gjennom tiltak for flere gang- og sykkelveier, og gode sykkelparkeringsordninger og bysykkel-løsninger
- stimulere til flere bilfrie soner i byer, hvor gater og plasser forbeholdes gående og syklende, og hvor kollektivtrafikken får tilgang til gode knutepunkter for raske og effektive på- og avstigninger
- gi kommunene mulighet til å innføre lokale forbud mot bruk av dieslbiler i perioder med høy luftforurensning
- gi flere byer og tettsteder mulighet til å lage «bypakker» og inngå bymiljøavtaler med staten.

3.8 Høyre

Raskere veiutbygging og bedre trafiksikkerhet

Høyres mål er raskere veiutbygging og tryggere veier. For kommende stortingsperiode er det Høyres mål å redusere antall drepte og hardt skadede i trafikken med minst 20 prosent. Gode og trygge veier er avgjørende for at folk skal komme seg raskt og effektivt til og fra jobb og fritidsaktiviteter, og bidrar til å bygge attraktive bo- og arbeidsmarkedsregioner i hele landet. Bedre veier, tryggere biler og bedre holdninger har redusert antall trafikkulykker betydelig. Satsingen på trafiksikkerhet skal videreføres.

Riksveiene skal rustes opp til fullgod standard, samtidig som fylkene må settes bedre i stand til å utbedre sine veier. Infrastrukturen skal planlegges og bygges ut helhetlig og sammenhengende.

Høyre vil:

- Redusere planleggingstiden på veiprojekter ved å samordne innsigelser bedre. Der det er nødvendig for å sikre fremdrift på store, nasjonale transportprosjekter, skal man benytte statlige planer.
- Holde kostnadene nede ved å videreutvikle veiselskapet Nye Veier AS og modernisere Statens vegvesen.
- Gjennomgå norske standardkrav for samferdselsprosjekter med sikte på å redusere kostnader.
- Øke bruken av intelligente transportsystemer (ITS) der det kan gi merverdi for samfunnet.
- Benytte offentlig-privat samarbeid der det gir merverdi for samfunnet ved utbygging av prosjekter.
- Øke satsingen på tunnelsikkerhet.
- Øke trafiksikkerheten ved å bygge ut flere møtefrie veier, flere gang- og sykkelveier og ved å foreta flere kontroller av fart og rusmiddelbruk.
- Legge til rette for føreropplæring og teknologiutvikling som bidrar til økt trafiksikkerhet.
- Ta i bruk nye beregningsmetoder for å vurdere prosjekters samlede samfunnsnytte. Det kan gjelde både nærmiljø, klimaeffekt og samlet økonomisk nytte for samfunnet.
- Realisere viktige samferdselsprosjekter raskere ved fortsatt bruk av bompengefinansiering. Staten skal alltid dekke minst 1/3 av utbyggingskostnadene på riksveiprojekter.
- Omklassifisere enkelte veier fra fylkesveier til riksveier.
- Styrke arbeidet med flom- og rassikring på utsatte vei- og banestrekninger.
- Vurdere en sammenslåing av etablerte samferdselsetater i et transportdirektorat for å effektivisere samferdselssektoren.
- Sikre norsk transportnæring like konkurransevilkår blant annet gjennom å bekjempe ulovlig kabotasje og innføre systemer slik at norske og utenlandske vogntog betaler bompenger på like vilkår.

Miljøvennlige kjøretøyer

Høyre vil jobbe for at alle nye kjøretøyer er null- eller lavutslippskjøretøyer etter 2025. Høyre vil at det skal lønne seg å velge miljøvennlige kjøretøyer. Derfor vil Høyre sørge for rammevilkår som bidrar til rask innføring av nullutslippskjøretøyer, og som gjør det lønnsomt å velge dem. Omstillingen til nullutslippsteknologi i transportsektoren er helt sentral for å redusere klimagassutslipp. I tillegg vil det være viktig for å redusere lokal luftforurensning i form av NOx og partikler.

Høyre vil:

- Innrette avgiftene slik at det lønner seg å velge miljøvennlige kjøretøyer, og at avgiftene økes gradvis på fossile kjøretøyer og fossilt drivstoff.
- Legge til rette for infrastruktur som gjør det mulig å velge nullutslippskjøretøyer over hele landet.
- Etablere tydelige regler og gode rammebetingelser som gjør Norge til et attraktivt marked for selvkjørende kjøretøyer.
- Legge til rette for forsøk med førerløse nullutslippskjøretøyer.

- At kommuner som ønsker det, skal kunne innføre kjøprising og ytterligere miljødifferensiering av satsene i bomringene, og gi kommunene gode verktøy som kan redusere lokale miljøproblemer.
- Øke omsetningspåbudet for biodrivstoff for å bidra til raskere innfasing av bærekraftig biodrivstoff.

3.9 Fremskrittspartiet

Veinettet

Norge er et langstrakt land med lav befolkningstetthet. Når både befolkning og næringsliv er spredt over store avstander, kreves det at veinettet er konstruert slik at befolkning og varer kan transporteres effektivt, sikkert og miljøvennlig.

Vi vil øke kapasiteten på dagens veinett for å oppnå bedre fremkommelighet og sikkerhet. Alle veier i Norge skal utbygges og drives i henhold til fastsatte standarder. Dette skal inkludere et høyhastighetsveinett som binder byer og landsdeler sammen på en effektiv, sikker og miljømessig god måte. En slik utbygging må inneholde løsninger som leder trafikken utenfor byene, noe som reduserer behovet for sterke restriksjoner på veitrafikken i byområder.

Fremskrittspartiet ønsker å klassifisere veier som stamveier, øvrige riksveier og kommuneveier. Dette betyr at forvaltningsreformen reverseres slik at veiene fylkene overtok fra staten i 2010 tilbakeføres, og at de resterende fylkesveiene fordeles mellom staten og kommunene.

Riksveinettet skal ha som formål å være transportkorridorer mellom byer og landsdeler, og korteste og mest samfunnsnyttige trasévalg skal i hovedsak legges til grunn. Disse veistrekninger prioriteres som de viktigste i landet, og videre utbygging av havner, flyplasser, jernbanestrekninger og knutepunkter mellom transportformene bør samordnes med disse. Prosjektering av riksveinettet skal prioritere ferjefrie forbindelser, og det må i større grad satses på firefelts motorveier med fysisk skille mellom kjøreretningene. Fysisk skille mellom kjøreretninger bør også etableres på andre høyt trafikkerte veier.

Det er viktig at staten i langt større grad har beslutningsmyndighet ved valg av fremtidig trasé for hovedfartssåre. Den enkelte kommune bør så langt det er mulig, bli tatt med på råd når det gjelder plassering, samt bli gitt mulighet til å gi høringsuttalelse.

Ved igangsetting av bygging av nye veitraseer skal det sikres videre utbyggingsmuligheter.

Kommunale veier skal utbygges og prioriteres både ut fra sikkerhetsmessige hensyn og fremkommelighetshensyn. Særlig må sikkerheten langs skoleveier og rundt andre samlingssteder som idrettshaller og lignende være svært høyt prioriterte oppgaver.

Trafikksikkerhet er viktig. Ved å bygge nye motorveier øker man kapasiteten på de aktuelle strekningene og trafikksikkerheten økes betraktelig. Riksveier som ikke har behov for motorveikapasitet bør i hovedsak bygges med midtrekkverk.

Sikkerheten på veiene er tett knyttet opp mot veiens standard og vedlikehold. Med gradvis bedre veistandard og mer møtefri vei er sikkerheten på veiene blitt bedre. Det er viktig at innsatsen i trafikksikkerhetsarbeidet rettes inn mot de grepene som erfaringsmessig gir best effekt. Tradisjonelt har dette arbeidet dreid seg om stadig mer regulering og kontroll samt moralisme mot bilister spesielt.

Det er viktig, særlig langs riksveinettet, at det etableres et tilstrekkelig antall raste- og hvileplasser med en standard tilpasset yrkessjåførenes behov. Yrkessjåfører må på en forsvarlig måte kunne overholde kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

Bygging, drift og finansiering

Fremskrittspartiet vil øremerke en del av den årlige avkastningen fra oljefondet til varig og forutsigbar investering i infrastruktur som veier, jernbane, kollektiv transport og IKT. Vi vil også etablere statlige lån til selskaper som gjennomfører utbygging av offentlig infrastruktur.

For ytterligere å forsere nødvendig infrastruktur, bør private selskaper inviteres å delta i utbygging, drift og finansiering av prosjekter gjennom offentlig-privat samarbeid (OPS) eller tilsvarende. Dette vil gi en stor samfunnsøkonomisk gevinst. Når det gjelder drift av eksisterende infrastruktur, bør dette legges ut på anbud.

Staten skal ha ansvaret for en forsvarlig veiutbygging i landet, og bruk av bompenger, veiprising eller annen direkte trafikantbetaling er en ytterligere beskatning av trafikantene. Bompenger, veiprising eller andre former for direkte brukerbetaling kan derfor ikke innkreves for bruk av det offentlige veinettet. Dette gjelder uavhengig av om dette bygges og drives i offentlig eller privat regi. Det kan gjøres unntak begrenset til følgende forhold:

- For ferjeavløsningsprosjekter legges det til grunn i prosjektfinansieringen at innsparte kostnader for staten til drift av ferje godskrives over en periode på 50 år.
- På private veier som bygges og drives i privat regi og som er åpne for allmennheten, kan det kreves bompenger. Det legges til grunn at om det uavhengig av det offentlige veinettet ønskes bygget en veiforbindelse privat, skal det i seg selv ikke være forbudt å finansiere dette ved betaling fra dem som måtte ønske å bruke en slik vei.
- Lokal fremskynding av veiforbindelse som er lokalt forankret gjennom folkeavstemning, bør kunne forskutteres når staten godkjenner dette. Private bør inviteres til å bygge og drive nye veier (OPS). Dette vil gi stor samfunnsøkonomisk gevinst. Når prosjekter er nedbetalt, etter på forhånd fastsatte betingelser, kan staten overta veien og vedlikeholdsansvaret. Når det gjelder drift av eksisterende riks-, fylkes- og kommunale veier, skal disse legges ut på anbud.
- Lokal fremskynding av veiforbindelse er ufravikelig betinget av at et flertall av innbyggerne i berørte kommuner har sagt ja i en lokal folkeavstemning, og av at det finnes relevant og realistisk omkjøringsmulighet uten direkte brukerbetaling. Det legges til grunn at om befolkningen lokalt vil kjøpe ny vei, skal de ikke nektes dette.

Bompenger innkrevd på offentlig vei under disse unntakene, skal bare kunne brukes til å finansiere et bestemt veiprojekt og fjernes straks prosjektet er nedbetalt. Veiprising, rushtidsavgifter, køprising eller andre betegnelser på skatter og avgifter som har til hensikt å fordyre transport, aksepteres ikke.

Fremskrittspartiet vil arbeide for å fjerne eksisterende bompengeprojekter. Inntil dette skjer, bør eksisterende bompengeprojekter få rentefrie lån/rentekompensasjon fra staten.

Fremskrittspartiet vil:

- nedbetale gjelden til bompengeselskapene og dermed fjerne dagens bomstasjoner på offentlige veier
- innføre prosjektfinansiering av lengre transportkorridorer for en mer effektiv utbygging
- gi kommuner rentefrie lån som øremerket opprustning, vedlikehold og nybygging
- endre kontantprinsippet innenfor veibygging slik at en kan belåne utbygginger basert på levetid og samfunnsnytte

- at staten har beslutningsmyndighet for valg av veitrasé for hovedfartsårer av nasjonal interesse
- at registrerings- og omregistreringsavgiften kun skal dekke selvkost
- øke bevilgningene til rassikring og viltsikring av veinettet
- prioritere bygging av gang- og sykkelveier, spesielt langs skoleveier
- etablere et tilstrekkelig antall raste- og hvileplasser tilpasset yrkessjåførenes behov
- at bruk av MC som miljøvennlig og arealeffektiv transport utnyttes bedre og innarbeides i planer
- at stamveinettet bygges ut slik at modulvogntog skal kunne brukes på samtlige strekninger
- øke vrakpanten på personbiler
- ha et høyhastighetsveinett som binder byer og regioner sammen på en effektiv, sikker og miljømessig måte
- ha større samsvar mellom fartsgrenser og veistandard, samt øke fartsgrensen på moderne motorveier til 130 km/t
- at viktige "næringsveier" tilbakeføres til staten fra fylkeskommunene
- vurdere å øke kapasiteten på eksisterende veier gjennom å bygge vei i to plan ved byer, større knutepunkter og flaskehals
- at politiets ATK-senter skal avvikles og overføres til andre prioriterte politioppgaver

Kjøretøy

Bilen står for så mye som 80 % av persontransport i Norge. Bilen er viktig for alle deler av landet og for at hverdagen skal henge sammen for veldig mange av oss. Tross en lang historie med politisk motarbeidelse er bilen det foretrukne transportmiddelet for de fleste av oss og uten tvil det mest fleksible transportmiddelet.

Fremskrittspartiet sier ja til bilen og at dette transportmidlet skal ha utviklingsmuligheter. Vi vil redusere avgiftsbyrden og avvikle byråkratisk regelverk noe som vil komme norske bilister til gode. Vi vil bygge ut et tidsmessig høyhastighetsveinett som bygger landsdelene sammen gjennom en nasjonal motorveiplan.

Fremskrittspartiet vil:

- at registreringsavgiften kun skal dekke selvkost
- at kjøretøy registrert i Nord-Amerika, Japan og Sør-Korea automatisk skal godkjennes i Norge
- liberalisere regelverk slik at flere typer elektrisk drevne kjøretøy blir tillatt i Norge
- liberalisere regelverk for ombygging og oppbygging av kjøretøy
- øke tillatt hastighet på moped så lenge kjøretøyet er konstruert for det og tillate lett motorsykkel kjørt på vanlig førerkort klasse B
- at driften av Statens Vegvesen sine trafikkstasjoner konkurranse-utsettes.

Veitransport

Det meste av godset som transporteres i Norge transporteres på veiene våre. Med de naturgitte forutsetningene som Norge har, vil den veibaserte transporten også fremover stå for den desidert største andelen av transporten av varer og tjenester i Norge. Det er derfor viktig å sikre at vi også i fremtiden har en robust og god norsk transportbransje. Vi vil derfor fortsette å forenkle lover og regelverk, samtidig som vi

sikrer gode rammebetingelser og likebehandling. I tillegg vil vi ytterligere forsterke arbeidet med å slå ned på og fjerne useriøse aktører fra veiene.

Fremskrittspartiet vil:

- tilpasse kjøre- og hviletidsbestemmelsen til norske forhold
- etablere et Transportpoliti
- innføre obligatorisk forhåndsbetaling på bombrikker i tunge kjøretøy
- etablere flere døgnhvileplasser og raste- og hvileplasser som oppfyller yrkessjåførenes behov
- avhende statens eierskap i Bring

4. Om jernbane og kollektivtransport

4.1 Rødt

Rødt vil arbeide for:

- Prioritere oppgradering på Nordlandsbanen, for å legge til rette for økning av både person- og godstrafikk, fremfor andre baner da denne er den som i dag er mest nedslitt og utgjør størst risiko for ulykker og vil gi størst gevinst med å få omlagt gods fra vei til bane.
- Avslutte anbud for godstransport på jernbane. Ta tilbake CargoNett til NSB.
- Reduksjon av flytrafikk mellom de største byene i Sør-Norge gjennom bygging av høyhastighetsbaner.
- Gratis kollektivtrafikk i de store byene kombinert med restriksjoner på biltrafikken.
- Det skal vurderes større satsing på skinnegående transport i de store byene.
- Flere bussavganger og halvering av prisene i mindre byer og tettsteder.
- Fullt fradrag for arbeidsreiser med kollektivtrafikk.
- Billige månedskort til ungdom og studenter, minstepensjonister og uføre, som gir rett til ubegrensa antall reiser med all kollektivtransport
- Omgjøring av bil-kjørefelt på eksisterende flerfeltsveger i storbyområdene til bussfelt og eventuelt felt øremerket for godstransport.
- Flere ordninger der taxier kjører som kollektivtransport på faste, forhåndsbestilte ruter til lokal kollektivtransportpris.
- Det skal brukes drivstoff som er mer klimavennlige, slik som biometangass, hydrogen og elektrisitet på all offentlig transport der det er mulig.
- Det skal bygges høyhastighetsjernbane med dobbeltspor til bruk for økt regional og langdistansetransport for personer og gods, med eksplisitt mål om å redusere trafikk på vei og med fly.
- Jernbaneutbygging skal skje gjennom offentlig prosjektfinansiering for å sikre hurtig utbygging.
- Jernbanenettet skal utvides, kobles sammen med svenske og finske linjer, og nå til blant annet Tromsø og Kirkenes, og oppgradering av alle eksisterende baner med flere krysningsspor, flere parallelle spor og mer effektive terminaler. Tromsø-Narvik bygges først. Jernbaneutbygging i nord må ta hensyn til reindriften.
- Fullføre utbyggingen av fjernstyring på stambanenettet.
- Samarbeid med Sverige og Danmark for å koble norsk høyhastighetsjernbane til kontinentet.
- Eksisterende jernbanelinjer med ulik trasé skal opprettholdes der det er et stort gods- eller passasjergrunnlag, også etter at høyhastighetsbaner er bygd.
- Vedlikeholdsetterslepet på eksisterende banenett må tas inn så fort det er teknisk mulig.
- Eksisterende banenett må bringes i stand til å stå mot økt ekstremvær i framtida.
- Jernbanen i Norge skal gjenreises som en samlet etat med ansvar for både infrastruktur, transport, vedlikehold og renhold. Den pågående oppsplittingen av jernbanene i Norge vil få store skadevirkninger.
- NSB skal være statlig, og anbud i jernbanesektoren må avvikles.

- Ingen bruk av anbud i kollektivtransporten.
- Lovfesta krav om generell tilgjengelighet/universell utforming skal innfris raskt i all kollektivtransport, på hele reiseruten og i alle ledd den reisende forholder seg til både fysisk og digitalt.
- De reisende skal ved forsinkelse og innstillinger har rett til å bytte til neste avgang uansett operatør. På samme måte som man kunne ta neste tog med NSB om en avgang innstilles, skal man ha rett på å få reise med neste avgang hvis det er plass.
- Styrking av kollektivtrafikk i utkantene.

4.2 Sosialistisk venstreparti

Jernbanen

Jernbanen skal binde landet sammen. SV vil gjøre det enklere å reise, pendle og transportere gods og varer på en miljøvennlig måte. Da trenger vi både raskere og bedre jernbane. I 2015 lå tre av Europas elleve mest trafikkerte innenlands flyruter i Norge. Utslippene fra flytrafikken har økt kraftig og vil fortsette å øke dersom vi ikke satser på mer miljøvennlige transportmidler.

SV vil ha en storstilt satsning på tog i hele landet. Vi vil også utvikle strekninger med lyntog mellom de store byene slik at reisetiden reduseres kraftig. I løpet av de neste årene må norsk økonomi omstilles, fra oljeavhengighet til fornybart. Dette er en historisk stor utfordring som ikke løses av seg selv, men må møtes med harde politiske satsinger og prioriteringer.

En effektiv og rask jernbaneinfrastruktur i hele landet vil åpne store og nye industri- og næringsmuligheter, og være nøkkelen til omstillingen av norsk økonomi. Derfor vil SV sette i gang en ekstraordinær storsatsning på effektiv og hurtig jernbane i hele landet, og avvise ny rullebane på Gardermoen og Flesland, si nei til ferjefri E 39 og andre kostbare og miljøfiendtlige motorveiprosjekter, og øke utbyttet fra Avinor.

SV vil:

- At jernbanen i Norge skal være eid og drevet av fellesskapet.
- Øke utbyttet fra Avinor. Vi vil endre Avinors finansieringsmodell slik at investeringer må behandles politisk. Mer av samfunnets investeringer må gå til jernbane i stedet for flytrafikk.
- Prioritere å ferdigstille byggingen av InterCity-triangelet. Nye strekninger må bygges med 300 km/t som fartsstandard for å kunne bli del av det nye lyntognettet.
- Øke bevilgningene til jernbanen kraftig. Vi vil bedre vedlikeholdet, sikre mot ras og øke kapasiteten, slik at togtilbudet blir bedre og tryggere.
- Planlegge og starte byggingen av jernbanetunnel gjennom Oslo. Ny tunnel vil kunne øke antall avganger på alle toglinjene til og fra Oslo, bidra til å flytte mer gods fra vei til bane og kutte utslippene av klimagasser.
- Planlegge lyntog mellom de store byene og starte utbyggingen så fort som mulig. Dette vil være et konkurransedyktig alternativ til fly- bil- og godstrafikk på vei, og ha stor betydning for reduksjon i klimagassutslippene. Regional- og godstransporten må integreres i planleggingen.
- Forlenge og styrke jernbanen i nord. Det er viktig å sikre rask nullutslipps-transport av gods og personer i hele landet. SV vil realisere jernbane til Tromsø og Kirkenes.

- Fortsette moderniseringen av Bergensbanen, både mellom Bergen og Voss, og mellom Oslo og Ringerike, for å redusere reisetiden mellom landets to største byer.
- Flytte gods fra vei til sjø og bane. For at mer av godstransporten skal over fra vei til bane og sjø, kreves det en helhetlig nasjonal strategi for gods på bane, nye og moderniserte godsterminaler, kjøreavgift på lastebiler, etableringsstøtte til nye sjøtransporttilbud, utvikling av ubemannede båter og annen styrking av regulariteten i jernbanenettet.
- Sikre fossilfrie tog. Elektrifisere eller sikre andre nullutslippsløsninger på alle gjenværende togstrekninger med dieseldrift.
- Redusere flytrafikken. Vi går mot kapasitetsutvidelse på flyplassene ved de store byene.
- Samle alle selskaper som driver med jernbanedrift og vedlikehold. Infrastruktur og drift er tett sammenvevd og et sammenslått selskap vil kunne ta et helhetlig ansvar for togtrafikken. SV vil stoppe privatiseringen og bevare offentlig monopol på norsk persontransport på jernbane, og se infrastruktur og trafikk i sammenheng.

Kollektivtransport

SV vil:

- Styrke finansieringen til kollektivtransporten. Ordningen med bymiljøavtaler som finansierer kollektivtrafikk må utvides til flere byer. I bymiljøavtalene skal staten støtte 70 prosent av store kollektivinvesteringer og i tillegg drift av kollektivtransport, mot at kommuner og fylker følger opp med miljøvennlig arealplanlegging og effektive restriktive tiltak som reduserer biltrafikken.
- At det skal lønne seg å velge kollektivt. SV er for et rimelig kollektivtilbud. Bilbruk skal være dyrere i byområder, og det kan skje gjennom blant annet rushtidsavgift og parkeringsavgifter.
- At kollektivtransporten og taxinæringen skal være utslippsfri. Vi vil sette krav i offentlige anbud og løyver om utslippsfri kollektivtransport og taxinæring.
- Gjøre det lettere å reise kollektivt i distriktene. Vi vil satse på godt og regelmessig buss-, ferje- og båttilbud i distriktene kombinert med bestillingsdrosjer der det ikke er hensiktsmessig med faste ruter.
- Innføre et nasjonalt ungdomskort. SV vil ha et rimelig månedskort for tog, buss og båt som gjelder for reiser i hele landet for alle under 20 år.

4.3 Miljøpartiet De Grønne

Kollektivtransport og jernbane

Transport er en av de største kildene til klimagassutslipp, forurensing, støy og naturinngrep. For å redusere miljøskadene er det viktig å reversere veksten i selve omfanget av transport blant annet gjennom en helhetlig arealplanlegging.

Vi vil gjøre kollektivreisen til ryggraden i Norges transportsystem. Skal vi lykkes med å innfri forpliktelsene vi har påtatt oss i Paris-avtalen, må vi investere mye i en omlegging av transportsektoren i årene som kommer. Kollektivtransporten må bli langt mer miljøvennlig og tilby attraktive kollektivtjenester tilpasset det lokale befolkningsgrunnlaget, både i byene og i distriktet.

Staten må premiere de storbyområdene som er villige til å forplikte seg til å redusere biltrafikken og bymiljøavtalene og miljøtransportpakkene for distriktene må brukes aktivt.

Skal Norge lykkes med det grønne skiftet, må vi skape gode løsninger for hele landet gjennom insentiver og støtteordninger som bidrar til bærekraftig mobilitet der folk bor.

De Grønne vil prioritere det som kan gi rask reduksjon i flytrafikk mellom de store byene og reduksjon av bilkjøring i byregioner. Toget skal være det foretrukne transportmiddelet på lange og mellomlange reiser, og til det nære utland som Stockholm og København. Da må reisetiden mellom de store byene kortes ned og antall avganger øke. For De Grønne er det viktig å sikre raskest mulig utbygging og et best mulig tilbud fremfor stadige omorganiseringer av jernbanesektoren.

De Grønne vil:

- Ferdigstille Intercity-utbyggingen på Østlandet og starte byggingen av ny jernbanetunnel gjennom Oslo.
- Bygge dobbeltspor på Trønderbanen, Vossebanen og Jærbanen.
- Gjøre alle jernbanestrekninger utslippsfrie.
- Gjennomføre en mulighetsstudie av bærekraftige transportløsninger i Nord-Norge, herunder Nord-Norge-banen og sentrumsregionen rundt Tromsø.
- Redusere reisetiden med tog mellom Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim til maks fire timer og Oslo-Stavanger til maks seks timer innen 2025.
- Bygge ut høyhastighetsbane mellom de store byene.
- Forbedre utenlandsforbindelsene med jernbane, spesielt Oslo-Stockholm og Oslo-København.
- Styrke tilbudet og redusere prisen på alle nattogstrekninger.
- Evaluere erfaringene med jernbanestrekningene som konkurranseutsettes i "trafikkpakke 1" før flere strekninger eventuelt konkurranseutsettes.
- Fjerne merverdiavgiften på kollektivreiser.
- Finansiere minst 80 prosent av store kollektivinvesteringer i storbyene.
- Premiere storbyer som reduserer biltrafikken med økte drifts- og investeringsmidler til kollektivtransport.
- Innføre en belønningsordning for fylkeskommuner som gjør det lettere å teste ut og etablere nye tilbud og nye typer kollektivtransport i distriktene.
- Stimulere til raskest mulig innfasing av utslippsfri kollektivtransport
- Innføre et nasjonalt ungdomskort som kan brukes på buss, ferge og tog.
- Støtte prøveprosjekter og endre regelverk for å åpne for selvkjørende busser.
- Stimulere til miljøvennlige arbeidsreiser gjennom gunstige skatteregler for ansatte og bedrifter.
- Gjennomføre prøveprosjekter med mer fleksibel kjernetid på statlige kontorarbeidsplasser i storbyområder for å utnytte kapasiteten i kollektivnettet bedre.

4.4 Arbeiderpartiet

Jernbane

Arbeiderpartiet har store ambisjoner for jernbanen i Norge. Trafikkveksten i og rundt de store byene bør skje gjennom økt bruk av kollektivtrafikk, sykkel og gange. Jernbanen er avgjørende for å nå dette målet. Det gjelder spesielt InterCity-strekningene. Vi vil øke antall avganger der jernbanen representerer et reelt alternativ til biltrafikken.

Regjeringen har igangsatt en reform av organiseringen av jernbanen som innebærer åpning for privatisering og store strukturelle endringer. Vi ønsker ikke privatisering av jernbanen og er kritiske til deler av den nye organiseringen. Omorganisering og etablering av nye strukturer må være kunnskapsbasert og sikre økt kvalitet i samferdselstilbudet. Vi vil derfor ha en gjennomgang av organisering og måloppnåelsen, før vi vil vurdere andre organiseringer i jernbanen.

Arbeiderpartiet vil:

- Sikre offentlig eierskap og kontroll i jernbanesektoren
- Prioritere å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på jernbanen
- Prioritere ferdigstillelsen av allerede vedtatte jernbanestrekninger
- Legge til rette for elektrifisering og bruk av ny teknologi for reduserte utslipp på gjenværende dieselstrekninger
- Legge til rette for dobbeltsporkapasitet inn og ut av de store byene
- Øke andelen kryssningsspor for å øke kapasitet og forutsigbarhet
- Utvikle og forbedre godsterminalene for å håndtere overføring av mer gods fra vei til bane og for sømløse og mer klimavennlige transportårer
- Legge til rette for at også norske leverandører kan delta i konkurransen om fremtidig utbygging av jernbanen i Norge.

Øvrig kollektivtrafikk

Arbeiderpartiet vil:

- Bygge ut kollektivfelt i og rundt de store byene og vurdere å gjøre eksisterende filer på flerfelts innfartsveier om til kollektivfelt
- At staten skal bidra med inntil 70 prosent av investeringskostnadene i store kollektivutbygginger i storbyområdene.
- Utvikle nye og forbedrede modeller for kollektivtilbud i områder med mer spredt bosetting og sikre en mer effektiv samordning av ressurser og virkemidler basert på erfaringene fra tilskuddsordningen Kollektivtilbud i distriktene
- Se syketransport og drosjetilbud og evt. andre transporttilbud i distriktene i sammenheng for å sikre et godt tilbud, og ivareta intensjonen i løyveordningen.
- At kollektivtrafikken i 2020 som hovedregel benytter null- eller lavutslipps-teknologi eller klimanøytralt drivstoff. Anbud før 2020 skal ha krav om reduserte utslipp.

4.5 Senterpartiet

Kollektivtilbud: Jernbane, buss, båt og taxi

Senterpartiet vil ha et godt utbygd kollektivnett i hele landet, som gjør det enkelt og rimelig både å reise til og fra jobb og å reise raskt og klimasmart mellom landsdeler. Vei er ikke løsning på transportutfordringene i og rundt storbyene. Transportveksten her må løses ved bruk av kollektivtransport, sykkel og gange. God flyt i kollektivtrafikken i og rundt de store byene er positivt også for framkommeligheten mellom landsdelene.

Senterpartiet vil videreføre og utvide de strategisk viktige bymiljøavtalene og belønningsordningen som stimulerer byene til å vri transporten fra privatbilisme til kollektivtrafikk, sykling og gange. Større statlige bidrag forutsetter at byområder selv sørger for en samfunnsplanlegging hvor man fortetter og bygger ut rundt kollektivknutepunkt.

Senterpartiet går inn for at staten går inn med minst 50 % av finansieringen i store kollektivinvesteringer i de ni byområdene som i dag har muligheten til å inngå bymiljøavtaler. Senterpartiet vil at også mellomstore byer og byområder kan ta del bymiljøavtaleordningen.

Jernbane er en effektiv og miljøvennlig transportform. Senterpartiet vil skape et attraktivt og moderne togtilbud for passasjerer og gods, og arbeider ut fra en langsiktig målsetting om at toget skal være det mest attraktive transporttilbudet mellom landsdelene.

Vi vil arbeide for moderne intercity-løsninger rundt og mellom de store byene og vil styrke jernbanens muligheter også i nærheten av andre byer og tettsteder. Jernbanestrekningene må rustes opp slik at de på sikt kan knytte regionene sammen i et driftssikkert og raskere togtilbud. For å styrke godstrafikken på jernbanen vil Senterpartiet arbeide for å bygge flere krysningsspor og nye signalsystem. Vi vil også vedlikeholde banestrekningene slik at regulariteten på jernbanenettet kan bli bedre.

Gjenværende banestrekninger må elektrifiseres. Et alternativ kan på noen banestrekninger være hydrogen, og på kort sikt naturgass.

Taxinæringen er en uunnværlig del av kollektivtrafikken i Norge. Denne næringen skal være regulert og ha gode utviklingsvilkår. Ny teknologi har endret konkurransesituasjonen. Senterpartiet mener dette fordrer at staten tar offensive grep for å underlegge nye tjenester de reguleringer som taxinæringen arbeider innenfor – slik at det blir like konkurransevilkår. Det er viktig å styre løyvepolitikken, slik at bilflåten i taxinæringen utnyttes bedre. Den såkalte «helsekjøringen» i Norge bør være forbeholdt taxiaktørene.

Senterpartiet vil:

- Bygge flere pendlerparkeringer rundt regionsentrene, slik at bilpendlere kan veksle over til jernbane eller buss på et naturlig knutepunkt.
- Forenkle og samordne billettsystemene for kollektivtransport på tvers av fylkesgrenser.
- Inngå bymiljøavtaler også for mellomstore byer og byområder.
- Bruke offentlige anbud til å fremme nullutslippsløsninger i kollektivtransporten.
- Sikre fylkeskommunene finansiering for fleksible og brukertilpassede bestillingstransport.
- Reversere oppsplittingen og privatiseringen som er gjennomført i jernbanesektoren.
- Styrke TT-ordningen og fleksible kollektivtransport-ordninger (FLEXX).
- Satse på ordningen for Kollektivtransport i distriktene (KID-ordningen) som gjør det mulig for fylkene å teste nye modeller for kollektivtrafikk i spredtbygde strøk, for eksempel med modeller hvor taxi tas i bruk for å bringe folk til buss/tog.
- Styrke dagens løyveordning til det beste for næringa og kundegruppa.
- At det fortsatt skal være døgnberedskap på drosjer i hele landet.
- Gjennomføre en utredning av framtidens jernbaneinfrastruktur i og ut av Nord-Norge. Dette spesielt med bakgrunn i den sterke veksten i sjømattransport ut av landsdelen, som forventes å øke ytterligere.

4.6 Kristelig Folkeparti

Kollektivsatsing

I og rundt byregioner vil kollektivtransport være den klart viktigste løsningen for å takle fremtidens befolkningsvekst. KrF mener at staten skal ha ansvar for medfinansiering av kollektivutbygging i byregioner, enten dette dreier seg om T-bane, bybaner eller bussløsninger.

Byvekstavgiftene må ha som formål å redusere utslipp for at klimamålene skal nås. For å nå klimamålene må byvekstavgiftene utvides til flere enn dagens ni.

Store og små matebusser vil gi flere reisende med tog og ekspressbusser. Disse får bedre økonomi og kan derfor delfinansiere matebussene.

KrF ønsker en endring av dagens skatteregler slik at arbeidsgiverbetalte kollektivkort likestilles med at arbeidsgiver stiller gratis parkeringsplasser til rådighet. Miljøkriterier må benyttes mer aktivt ved utlysning av transportanbud for å stimulere til de mest miljøvennlige løsningene på de aktuelle strekningene. Parallelt må utvikling og bruk av miljøvennlige kjøretøy stimuleres og premieres gjennom avgiftssystemet.

KrF vil:

- arbeide for å utvide bruken av biogass og annet miljøvennlig drivstoff i kollektivtransporten.
- arbeide for at staten bidrar med kollektivløsninger/bypakker som gjør at byene kan bygge ut bolig og næring i tilknytning til kollektivakser.
- sikre tilskudd til skreddersydde lokale transportordninger til unge og eldre som har bruk for tilrettelagt transport for å delta for eksempel på kulturaktiviteter.
- satse på matebusser fra boligområder til kollektivknutepunkter og bygge parkeringsplasser langs hovedtransportårene slik at pendlere kan benytte buss og tog på hovedstrekningene.
- gjøre det enklere for bussen å komme frem med hjelp av egne felt og prioritering i lyskryss.
- øke bevilgningene gjennom belønningsordningen for kollektivtrafikk.
- styrke og utvide den nasjonale TT-ordningen for å gi brukere med særlig behov den tjenesten de trenger.
- at ordningen med miljø- og ungdomskort må fortsette, og at ordningen med studentrabatter må bli bedre.
- legge til rette for bedre samordning mellom ulike former for kollektivtrafikk gjennom at fylkeskommunene blir mer involvert i for eksempel NSBs ruteplanlegging.
- at all kollektivtransport med tilhørende holdeplasser må være universelt utformet.
- at staten skal ta ansvar for medfinansiering av investering, vedlikehold og drift av kollektivtransport i de store byene.

Jernbane

KrF ønsker en kraftig satsing på jernbanen. Et togtilbud med kraftig reduserte reisetider, hyppige avganger og bedre regularitet. Intercity-strekningene omkring de store byene må bygges ut raskt. Planene må også inkludere ytre Intercity.

Der hvor vei og jernbane ligger eller planlegges parallelt, skal utbygging og opprusting av jernbanen prioriteres så langt det er mulig helt fra planstadiet. Det må være en forutsigbar finansiering med en sluttdato for prosjektene. Det er et mål at

jernbanen skal være både raskere og billigere enn personbil for flest mulig. Flere jernbanestrekninger må drives med andre miljøvennlige energiformer, f.eks. hydrogen.

Det må legges bedre til rette for overføring av gods fra vei til bane. Det forutsetter at jernbanenettet styrkes, men også at det legges til rette for god logistikk fra togets stasjoner til områdene rundt.

Daglig transporteres store volumer av fisk fra Nord-Norge til markedene i sør og i Europa, i tillegg til den ordinære godstransporten. Tidligere analyser har vist samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved jernbane i nord, og produksjonsveksten innen fiskeriene tilsier at den samfunnsøkonomiske lønnsomheten har vokst betraktelig. Det må gjennomføres nye, helhetlige utredninger som kan danne grunnlag for videre utbygging av jernbane i Nord-Norge.

Jernbanen er et offentlig ansvar. Staten skal fortsatt ha ansvaret for- og eierskapet til infrastrukturen, for koordinering og styring av trafikken og for utvikling av jernbanens rolle. KrF vil at jernbanen skal fylle en sentral rolle i transportsektoren. For å oppnå dette, må sektoren være innrettet og organisert på en slik måte at samfunnet får mest mulig igjen for den økte ressursbruken. Derfor er det viktig å gjennomføre den vedtatte jernbanereformen som KrF har vært en pådriver for, der formålet skal være å sikre bedre kvalitet, økt frekvens og forutsigbarhet for kundene.

KrF vil bygge ut nye strekninger dimensjonert for høye hastigheter slik det er vedtatt i Nasjonal transportplan, samt styrke vedlikeholdet av eksisterende infrastruktur. Det er avgjørende for KrF at viktige sikkerhetsaspekter på jernbanen ivaretas på en god måte.

KrF vil:

- ruste opp infrastrukturen på jernbane, og bygge ut viktige strekninger med dobbeltspor.
- bygge ut nye jernbanestrekninger dimensjonert for høye hastigheter slik det er vedtatt i Nasjonal transportplan.
- øke bevilgningene til jernbane for å bedre kvaliteten på både togmateriell og banestandard, blant annet ved flere kryssningsspor.

4.7 Venstre

Offensiv kollektivsatsing

”Venstre vil legge til rette for at flere velger å reise kollektivt”

Å satse på kollektivtransport er et av de mest kostnadseffektive klimatiltakene som kan gjennomføres i norske byområder. For at flest mulig skal kunne reise kollektivt, må kommuner, fylker og stat spille på lag slik at nye boligområder, butikker og arbeidsplasser plasseres nær kollektivknutepunkt og stasjoner.

Effektene av kollektivsatsing er størst når vi klarer å redusere biltrafikk. Kjøprising, økte parkeringsavgifter og økte drivstoffpriser er andre eksempler på trafikkreduserende tiltak.

Venstre vil gi økonomisk belønning til kommuner og fylker som når sine miljømål. Venstre vil også gi stor frihet til å avgjøre lokalt hvilke virkemidler som skal brukes, så lenge målene nås.

Venstre vil

- øke belønningsordningen for storbyene, og utvide ordningen til å gjelde for flere byer og byområder
- at staten skal betale inntil 70 % av investeringene ved større kollektivprosjekter

- gi kommuner frihet til å bruke rushtidsavgift og andre trafikkbegrensende virkemidler
- gi storbykommunene frihet til å velge om de vil overta ansvaret for den lokale kollektivtransporten
- bedre fremkommeligheten for kollektivtransporten, blant annet ved å reservere flere kjørefelt til kollektivtrafikk
- etablere et nasjonalt samordnet billettsystem på kollektivtransport
- stille krav om fossilfri kollektivtransport på vei innen 2025
- arbeide for bedre universell utforming av kollektivtransporten
- finne ordninger som kan bedre finansieringen av drift av kollektivtransport i distriktene

Mer moderne jernbane

”Venstre vil modernisere jernbanen”

Venstre vil modernisere dagens jernbane, og bygge ny infrastruktur som er mer konkurransedyktig. Tog har stort potensial for å bli det foretrukne alternativet på flere strekninger. Framtidas persontog må være ledende på brukervennlighet og kundeservice for å gi passasjerene bedre reiseopplevelser. Raskere og mer moderne togsett vil gjøre reisen enda bedre, og flere vil velge tog fremfor fly og bil. Venstre vil at jernbanen skal være det foretrukne alternativet i transportsystemet, både for nærtrafikk, fjerntrafikk og godstrafikk.

Venstre vil

- øke investeringene til jernbanen kraftig fra dagens nivå
- bygge ut et nytt signalanlegg og styresystem for togtrafikken
- vedlikeholde og fornye det eksisterende jernbanenettet mellom de store byene i Norge, inkludert sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen
- konkurranseutsette drift av persontransport på flere jernbanestrekninger der det er hensiktsmessig, og stille krav om høyere avgangsfrekvens der det er mulig
- erstatte alle dieseltog med nullutslipps-tog.

Lokaltogene

”Venstre vil bygge tettere rundt jernbanestasjonene”

Byer og tettsteder må bygges rundt jernbanestasjonene. Venstre mener at staten bør inngå avtaler med kommunene der staten forplikter seg til jernbaneutbygging, mens kommunene forplikter seg til en miljø- og jernbanevennlig arealpolitikk.

Venstre vil styrke lokaltrafikken rundt de store byene ved å oppgradere strekningen Bergen – Voss, og ved å bygge ny togtunnel under Oslo. På Østlandet bør Citylink være strategien for jernbanebygging. Citylink inkluderer 12 toglinjer rundt Oslo.

Venstre vil

- utvikle lokaltogtrafikken rundt byene
- fullføre elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen, samt elektrifisere og oppgradere Rørosbanen og Solørbanen som en del av en godsstrategi
- bygge elektrifisert dobbeltspor mellom Trondheim og Stjørdal. Mellom Ranheim og Hommelvik skal sporet legges i tunnel
- bygge ut dobbeltspor på Ofotbanen
- innføre hydrogendrevne tog på Nordlandsbanen og Raumabanen

- utrede jernbane i nord
- opprettholde systemet med konkurranse for godstransport på jernbane
- få mer transport over på bane ved å øke kapasiteten for godstransport gjennom effektive terminaler, krysningsspor og godsterminaler
- utvide krysningsspor på viktige linjer for godstrafikk for å tillate godstog på 740 meter i tråd med europeisk standard
- oppgradere linjen fra svenskegrensen til Halden og samarbeide med nabolandene om den videre togstrekningen, med sikte på å øke godstransporten
- utbedre fartsbegrensningen for tog gjennom Drangsdalen ved Moi.

4.8 Høyre

Jernbanen knytter regionene sammen

Høyres mål er å knytte bo- og arbeidsområder tettere sammen gjennom rask utbygging av togtilbudet i storbyområder. Mer gods skal gå på skinner. Toget binder sammen bo- og arbeidsområder, slik at det er enklere å bo der man ønsker, og å jobbe der man vil. Hovedutfordringene i dag er for dårlig punktlighet, lav hastighet og få avganger.

Høyre mener tilbudet må forbedres. De viktigste grepene for dette er å styrke vedlikeholdet, bygge flere kryssingsspor og øke antall avganger. Jernbanen skal rustes opp til fullgod standard.

Høyre vil sikre de reisende og godstransporten et best mulig tilbud. Mer gods på jernbanen betyr færre trailere på veiene, økt trafikkikkerhet, redusert veislitasje og reduserte klimagassutslipp.

Høyre vil arbeide for mer sømløse overganger mellom ulike transportformer blant annet ved å effektivisere godsterminalene og bedre forbindelsene mellom havn og jernbane. Dette vil bidra til å gjøre jernbanen mer konkurransedyktig ved godstransport.

Høyre vil:

- Øke investeringstakten og sikre fullgod standard på jernbanen.
- Bygge ut flere dobbeltspor og lange kryssingsspor for å fjerne flaskehalser, øke kapasiteten, redusere transporttiden og få bedre punktlighet for gods og passasjerer.
- Fortsette å konkurranseutsette persontransport på flere strekninger for å sikre et best mulig tilbud for de reisende og forutsigbar godsbefordring.
- Effektivisere godsterminalene og bygge nye der det er nødvendig for å møte den fremtidige utvikling.
- Arbeide for mer sømløse overganger mellom de ulike transportformene.

Kollektivtransporten skal styrkes

Høyres mål er å øke andelen reisende som velger kollektivtransport. Hverdagsreisende til og fra arbeid skal prioriteres. Høyre skal arbeide for å utvikle et godt kollektivtilbud i alle deler av landet. Behovene og mulighetene er ulike i store byområder og områder med spredt bebyggelse.

I områder med lav befolkningstetthet er gode overganger til buss og tog et viktig tilskudd til bilen, men bil er også nødvendig i områder med få kollektivavganger. Bil er viktig for effektiv transport av personer og varer i Distrikts-Norge.

I storbyene er et fleksibelt, klimavennlig kollektivtilbud, kombinert med gode gang- og sykkelveier, nødvendig for å håndtere en fremtidig befolkningsvekst og for at Norge skal nå sine klimamål. Det krever store statlige investeringer.

Høyre mener at bruk av statlige midler må følges av krav om å legge til rette for boliger, næring og velferdstilbud i nærheten av kollektivknutepunktene. Byvekstavtaler er et strategisk verktøy for å stimulere til bruk av kollektive løsninger og til sykling og gange gjennom en mer miljøvennlig planpolitikk.

Høyre vil:

- At staten skal finansiere minst 50 prosent av alle store kollektivutbygginger i og rundt de største byene.
- Videreutvikle og øke antallet gode byvekstavtaler som stiller krav om fortetting rundt kollektivknutepunkter og øker kollektiv- og sykkelandelen.
- Utvikle finansieringsordninger som legger til rette for økt bruk av kollektivtransport.
- Fjerne fordelsbeskatningen på arbeidsgiverbetalt månedskort.
- Arbeide for en nasjonal reiseplanlegger der du kan bestille og betale reisen din på samme sted, selv om den går med mange transportformer og -selskaper.
- Legge til rette for økt fremkommelighet for busstrafikk gjennom bygging av sammenhengende kollektivfelt i områder med stor trafikk.
- Legge til rette for at mobilnett bygges ut langs jernbane og kollektivtraseer i samarbeid med private aktører.
- Legge til rette for bedre samordning av kollektivruter mellom fylkene.
- Utvikle et hensiktsmessig regelverk for selskaper innenfor delingsøkonomien.
- At innfartsparkering skal etableres ved knutepunkter utenfor og i utkanten av byområder som en del av byvekstavtalene.

4.9 Fremskrittspartiet

Jernbanetransport

Fremskrittspartiet ønsker at jernbanenettet åpnes for fri konkurranse, slik at skinnegående transport kan bli mer konkurransedyktig. Økt konkurranse vil føre til bedre og billigere tilbud som igjen vil gi en betydelig miljøgevinst. Trafikken på jernbanenettet må derfor dereguleres. Kontroll med jernbanevirksomheten bør legges til transporttilsynet som også må ha et særskilt ansvar for sikkerheten.

Det må legges bedre til rette for persontransport med tog i befolkningstette områder. Dette gjelder blant annet tilstrekkelig antall stasjoner og innfartsparkeringsplasser. Dette innebærer at utbygging av intercitytriangellet må gjennomføres raskt med oppgradert standard til dobbeltspor. Det må også legges opp til å bygge ut og ruste opp jernbanen rundt de andre store byområdene i Norge.

Vedlikeholdet av jernbanenettet, som lenge var mangelfullt, har ført til et stort vedlikeholdsetterslep. Dette fører til mange situasjoner som undergraver tilliten til jernbanen. Vedlikeholdsarbeidet må derfor styrkes betydelig.

For jernbane er mulighetene for gode omlastingspunkter i terminaler en forutsetning for å lykkes. Jernbanen er godt egnet for godstransport over lengre avstander. Flere lange kryssningsspor vil bidra til å øke godskapasiteten.

Fremskrittspartiet vil:

- selge NSB AS
- selge statens indirekte eierskap i Bring
- at flere jernbanestrekninger skal åpnes for konkurranse
- at det legges bedre til rette for godstransport over lange avstander

- at jernbanen i større grad må tilpasses knutepunkter for annen infrastruktur
- at det legges bedre til rette for persontransport i befolkningstette områder, med dobbeltspor, økt frekvens og økte hastigheter
- oppgradere jernbanenettet mellom de store byene og landsdelene til å tåle opp mot 250 km/t
- vurdere bruk av togvogner med 2 etasjer for å øke kapasiteten.

Kollektivtransport og bytrafikk

Det er helt nødvendig med et godt kollektivtilbud, særlig i de større byene, og at staten har et ansvar for kjøp av kollektivtransporttjenester. Kollektivtrafikk er den mest sentrale delen av transporttilbudet innad i våre større byområder.

Vi ønsker en overordnet planlegging av kollektivtransporten som ser utover det enkelte fylke. Når fylkeskommunen avvikles, er det naturlig at det er staten som planlegger grunnstammen i kollektivtransporten og er ansvarlig for og utvikler infrastrukturen i de største byene. Vi ønsker en fleksibel og brukervennlig modell hvor ulike kollektivmidler brukes ut fra et samlet transportbehov i befolkningen.

Kvantitative begrensninger og prisnivået må fastsettes av markedet. Omfanget av subsidier og overføringer må reduseres, blant annet gjennom bruk av konkurranse.

Vi vil arbeide for ordninger som gir større bruk av gass og annen energiteknologi for kollektivtransport, spesielt i byene.

Transportnæringens rammebetingelser må liberaliseres. Vi mener at kvantitative begrensninger skal bort og at prisnivået skal settes av markedet. Overføringsordninger må reduseres og den skadelige kryssubsidieringen av transportsystemer må avvikles.

Fremskrittspartiet vil åpne for at bedrifter innen drosjenæringen kan organiseres på samme måte som vanlige bedrifter, ved at den enkelte drosjesentral/drosjebedrift får lov til å anskaffe drosjer og selv ansette sjåførere, under forutsetning av tilstrekkelige norskkunnskaper, lokalkunnskaper og vandel.

Fremskrittspartiet vil:

- at omfanget av reguleringer av kollektivtransport reduseres
- at kollektivtransport skal, så langt det er mulig, tilrettelegges med universell utforming
- liberalisere løyveordninger innen transportsektoren
- bygge ut og styrke infrastrukturen betydelig for å bedre det kollektive tilbudet for både buss, tog, båt og fly
- avvise bruk av rushtidsavgifter og tilsvarende for å regulere bilbruk
- tilrettelegge for ekspressbuss på tvers av fylkesgrensene
- bidra til en utvikling i retning av et mer universelt utformet transportsystem
- videreutvikle belønningsordning for de største byområdene.

5. Om tilrettelegging for gående og syklister

5.1 Rødt

Rødt vil arbeide for:

- Sammenhengende sykkelveinett i byer og tettsteder.
- Flere bysykkelordninger.

5.2 Sosialistisk venstreparti

SV vil:

- Prioritere syklende og gående foran bilen. I areal- og transportplanlegging skal myke trafikanter prioriteres først. Vi vil ha økt utbygging og vedlikehold av sammenhengende og adskilte gang- og sykkelveier. Vi vil forenkle vikepliktsreglene for sykkel og belønne kommuner som satser på sykkel.

5.3 Miljøpartiet De Grønne

De Grønne vil at flest mulig skal kunne gå og sykle til sine daglige gjøremål. Det må være et trygt, lettvtint og raskt alternativ. Virkemidler og verktøy for planlegging av gang- og sykkelveier må i større grad ta hensyn til de myke trafikantenes behov. Det krever god planlegging, større investeringer, og prioritering av arealer i tettbygde strøk.

Vi vil belønne offensive klima- og miljøkommuner med statlige bidrag som støtter opp om kommunenes egne ambisjoner og støtte utbygging av sykkelveinett, ekspressykkelveier, trygge gang- og sykkelveier og skoleveier.

De Grønne vil:

- Doble sykkelandelen i løpet av fire år.
- Gjennomføre en storstilt utbygging av gang- og sykkelveier.
- At staten skal fullfinansiere sammenhengende ekspressykkelveier i byer og byregioner.
- Trappe opp bevilgninger til drift og vedlikehold av gang- og sykkelveier.
- Stimulere til opprettelse av bilfrie sentrum i byer og tettsteder blant annet gjennom by- og bygdemiljøpakker.
- Legge til rette for "snarveier" for gående og syklende, slik det er gjort i Trondheim.
- Håndheve forbudet mot nye bilbaserte kjøpesentre.
- Bygge sykkelhotell på alle store jernbanestasjoner.
- Samordne bysykkelordningene nasjonalt slik at folk kan bruke bysykkel i den byen de besøker.
- Innføre momsfristak på el-sykler og legge til rette for flere ladepunkter for el-sykler.
- Legge til rette for at fotgjengerfelt og sykkelveier i større grad skal være adskilt.
- Jobbe for å fullfinansiere all viktig infrastruktur, inkludert kollektivtransport og bysykler uten reklame.

5.4 Arbeiderpartiet

Arbeiderpartiet vil:

- Øke innsatsen for å trygge de myke trafikantene ved å satse på gang- og sykkeltiltak, forebyggende arbeid og forskning

5.5 Senterpartiet

Senterpartiet vil:

- Øke satsingen på gang- og sykkelveg både i byer, tettsteder og langs skolevei.
- Legge bedre til rette for transportsyklistene ved å bygge flere sykkelfelt/egne traseer, slik at flere kan bruke sykkel til rask transport over lengre strekninger.
- Bygge ut sykkelhotell/sykkelparkering ved kollektivknutepunkt.

5.6 Kristelig folkeparti

Sykkel og gange

KrF vil legge til rette for vesentlig mer bruk av sykkel, og den statlige belønningsordningen for gang- og sykkelveier må styrkes. Gang- og sykkelveier bør planlegges parallelt med planleggingen av nye veiprojekter. Regelverket i byggeforskriften må forenkles slik at det blir enklere å bygge gang- og sykkelveier utenfor tettbygde strøk. Unødvendig byråkrati må ikke stå i veien for rasjonelle og effektive lokale løsninger som gir raskere utbygging av gode og sikre gang- og sykkelveier. KrF vil jobbe for gode holdninger i trafikken og bedre samspill mellom gående, syklende og kjørende trafikanter.

KrF vil:

- styrke statlige tilskudd til satsing på sammenhengende, overordnede gang- og sykkelveifelt i de store byene.
- styrke belønningsordningen for bygging av gang- og sykkelveier.
- revidere vegnormalene med sikte på større fleksibilitet i utforming av gang- og sykkelveier.
- revidere veitrafikkloven slik at syklistenes rettigheter og plikter blir bedre avklart.

5.7 Venstre

Bedre tilrettelegging for syklister og gående

”Venstre vil prioritere bygging av gang- og sykkelveier ”

Hver eneste sykkeltur og gåtur, enten den skjer i en storby eller i et spredtbygd område, lønner seg både for den enkelte og for samfunnet. Helsekostnadene blir lavere, verdiskapningen øker og livskvaliteten blir bedre.

For at det skal være attraktivt å gå og sykle for flere vil Venstre satse på gode og trygge gang- og sykkelforhold i hele landet. Vi vil forsterke både innsatsen for og bevilgningene til tiltak som fremmer gåing og sykling, slik at både oppgradering av gamle anlegg, og planlegging og bygging av nye anlegg, går fortere.

Vi vil prioritere å bygge ut sykkelkspresseveier i alle store byområder. Det betyr sammenhengende sykkelvei med høy standard, som er tilrettelagt for rask og direkte sykling over lengre avstander.

Venstre vil også stille krav om trygge og attraktive sykkelparkeringsanlegg ved kollektivknutepunktene.

For at flere skal gå og sykle kan også enkle tiltak settes i verk, slik som restriksjoner på biltrafikken i sentrum, etablering av snarveier, lavere fart for biler,

fjerning av kantsteinsparkering for å gi plass til syklister, toveis sykling i enveiskjørt veier og forkjørregulering av veier som er viktige for syklister.

Venstre mener veksten i persontrafikken i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette krever en bred satsing på sykkel som transportmiddel.

Venstre vil legge bedre til rette for gående og syklende over hele landet. Det nasjonale målet om en sykkelandel på 8 % må videreføres. Dette krever en sykkelandel på opp mot 20 % i de store byene. Det må også være et nasjonalt mål at flest mulig barn og unge skal sykle eller gå til skolen.

Venstre vil

- styrke den statlige belønningsordningen for utbygging av gang- og sykkelveinett
- øke de statlige bevilgningene til bygging av sykkelveier
- bygge ut sammenhengende sykkeleक्सpressveier i alle store byområder, som kobles til det sammenhengende sykkelnettet
- satse langsiktig på utbygging av sammenhengende gang- og sykkelveinett
- at alle kommuner skal innføre krav om sykkelparkering ved kollektivknutepunkter, sentrumsområder og skoler i sine kommunale vedtekter
- vurdere økte krav til veibredde/veiskulder på riksveier uten separat gang-sykkelvei
- prioritere tilrettelegging av kryss for effektiv og trygg sykling
- redusere hastigheten i bygater for å gjøre det trygt å sykle i veien der egen infrastruktur ikke er mulig
- legge bedre til rette for framkommelighet for bevegelseshemmede i det offentlige rom.

5.8 Høyre

Høyre vil:

- Tilrettelegge for at mindre trafikkerte veier, skogsbilveier, fjellveier og nedlagte jernbanestrekninger kan benyttes som sykkelveier.
- Stimulere til økt utbygging av sammenhengende traseer for sykkel og gange i byer og tettsteder.

5.9 Fremskrittspartiet

Gang- og sykkelveier gir god trafiksikkerhetsgevinst og prioriteres utbygget.

Utbygging av gang- og sykkelveier langs skoleveier må prioriteres spesielt.

6. Om sjøtransport

6.1 Rødt

Rødt vil arbeide for:

- Bedre hurtigbåttilbud på strekninger langs kysten der dette er hensiktsmessig.
- Gratis fergetransport.
- Utvikling og utbedring av havneinfrastrukturen slik at mer av godstrafikken kan tas sjøveien. Samlastingsterminaler som kan håndtere gods fra sjø og direkte over til bane skal prioriteres.

6.2 Sosialistisk venstreparti

SV vil:

- Satse på miljøvennlige hurtigbåter og ferger for fremtiden. SV vil opprette et nasjonalt hurtigbåt- og fergeselskap som skal være pådriver for flåtefornyelse og etterspørre teknologi for nullutslippsfartøy.
- Utrede en nasjonal fergebillett, for å gjøre det enklere å reise.
- Ha null utslipp i sjøtransporten og landstrøm til skip. Vi vil satse på finansieringsordninger og statlige investeringer som gjør norske verft i stand til å satse på utvikling av nullutslippsfartøy og bruke offentlige anbud til å etterspørre teknologien. Dette vil både gi teknologiutvikling og sikre arbeidsplasser. Vi vil sikre en satsing på landstrøm i norske havner.
- Ha et forbud mot bruk og frakt av tungolje langs norskekysten, og arbeide for et internasjonalt forbud mot bruk og frakt av tungolje i arktiske farvann.

6.3 Miljøpartiet De Grønne

Norge har gode forutsetninger for å bli verdensledende på miljøvennlig og effektiv skipsfart. Sjøtransport har et stort potensiale for å ta en større del av både godstransporten og persontransporten i Norge. Kystfylkene har naturlige forbindelser som bør utnyttes i større grad enn i dag.

Der det er mulig bør hurtigbåter og båttaxier med nullutslipp bli en del av kollektivtransporten. En grønn omstilling av sjøtransporten gir store muligheter for norsk maritim næring. Utslippsfrie fartøy og nullutslippsteknologi kan bli en viktig eksportartikkel og vil bidra til økt sysselsetting langs kysten. Det vil ta noe tid før all sjøtransport er basert på nullutslippsteknologi. Derfor er det viktig å sette i gang tiltak i den eksisterende flåten som vil redusere klimagassutslipp på kort sikt.

De Grønne vil:

- Samarbeide med den maritime næringen om å gjøre Norge til verdens første utslippsfrie sjøfartsnasjon, og etablere Marinova som pådriver for en framtidretta skipsindustri.
- Stille krav om utslippsfrie ferger på alle fergestrekninger.
- Satse på forskning og grønn teknologiutvikling for all skipsfart.
- Etablere tilskuddsordning for elektrifisering av fiskeflåten.
- Bevilge midler til forskning knyttet til å utvikle fremtidens nærskipsfart.
- Innføre en vrakpantordning for skip som byttes ut med utslippsfrie skip.
- Satse på landstrøm for å kutte klimagassutslipp og bedre luftkvaliteten i norske byer.

6.4 Arbeiderpartiet

Maritim infrastruktur

En forsterket satsing på havområdene vil gi et økt behov for effektiv og miljøvennlig transport, maritime operasjoner og telekommunikasjon. Norge har mange havner, og mange av dem brukes lite. Resultatet er at infrastrukturen og driften blir kostbar og lite effektiv. Det er derfor nødvendig å vurdere hvordan vi best utnytter havnekapasiteten. Investeringer i og vedlikehold av fiskerihavner skal fortsatt være et statlig ansvar. Vår ambisjon er at Norge skal ligge i front i utvikling av regelverk og teknologi for internasjonal transport i Arktis.

Skipsfart står for nærmere en femtedel av utslippene i transportsektoren. Enova vil ha en betydelig rolle gjennom tilskudd til etablering av landstrøm og lav- og nullutslippsteknologi, spesielt i fergeflåten. Mange ferger eid av fylkeskommunene er modne for utskifting. Valg av teknologi i de nye fergene vil låse utslippsnivået fra denne trafikken i lang tid fremover. Vi vil derfor at staten i en periode skal bidra med midler til et program for å realisere null- og lavutslippsløsninger på fergestrekningene.

For å gjøre sjøtransporten mer klimavennlig vil Arbeiderpartiet:

- Bidra til at langt flere strekninger drives med nullutslippsferger innen 2030
- Etablere et større forsknings- og teknologiprogram for å utvikle null- og lavutslippsløsninger i maritim sektor
- Sørge for at LNG (flytende naturgass) blir mer tilgjengelig for skipsfarten
- Gjøre det mer attraktivt å investere i miljøvennlige skip

For å utnytte havnekapasiteten bedre vil Arbeiderpartiet:

- Utrede hvordan vi kan sikre effektiv utnyttelse av norsk havnekapasitet
- Ha en sterk tilskuddsordning for investeringer i havner
- Vurdere et bredt sett av virkemidler for å gjøre sjøtransport av varer mer attraktivt
- Ta en lederrolle i utviklingen av et strengt og effektivt internasjonalt regelverk for skipstransport i Arktis

Arbeiderpartiet vil:

- Revidere Havne- og farvannsloven med sikte på at kommunale havner i større grad kan overføre overskudd til havneeier når overskuddet kommer fra andre kilder enn havnedrift. Avgifter som kreves inn i med hjemmel i Havne- og farvannsloven skal fortsatt bare kunne brukes til de formålene som loven omfatter
- Sørge for at det raskest mulig sikres god tilgang til bredbånd i de nordlige havområdene
- Etablere et lav- og nullutslippsprogram for fergeflåten.
- Etablere landstrøm i de største havnene innen 2030.

6.5 Senterpartiet

Havner og farleder

Norges nett av farleder og havner må utnyttes til fulle, spesielt i næringssammenheng. Senterpartiet vil at staten skal bidra til havneutvikling og vedlikehold av havner og farleder.

Senterpartiet vil legge til rette for å flytte mer av godstransporten fra land til sjø. Dette er en viktig del av omlegginga til en mer miljøvennlig samferdselssektor. I tillegg må det opprettes knutepunkt for å flytte gods mellom vei, jernbane og sjø.

Senterpartiet vil legge til rette for havneutbygging i nord for å møte de mulighetene en framtidig åpning av Nordøstpassasjen vil gi. Staten skal fortsatt medfinansiere kommunale fiskerihavner. Dette er viktig for å sikre fortsatt god utvikling i fiskerinæringa og i for næringsmiddelindustrien på land.

Ferger og hurtigbåter er mange steder en uunnværlig del av samferdselsnettet. Senterpartiet går inn for fornying av ferge- og hurtigbåtflåten for å imøtekomme krav til klimatilpasning og universell utforming. For kystfylkene er hurtigbåtforbindelser og ferger avgjørende, og Senterpartiet vil legge til rette for å styrke denne delen av transporttilbudet. Dette skal skje i samarbeid med norsk industri og sikre omstilling langs kysten, særlig på Sørlandet og Vestlandet. Norge har en spesiell forutsetning for å kunne ta en verdensledende rolle innenfor null- og lavutslippsteknologi på dette feltet, og dermed også innenfor skipsfarten generelt. Staten har et ansvar for å bidra til lav- og nullutslippsteknologi og må sikre finansiering både for riks- og fylkesvegsamband.

Senterpartiet vil:

- Styrke innsatsen for at alle havner skal tilby landstrøm innen 2030 og utrede påkoblingsplikt.
- Sørge for rask utbygging av Stad skipstunnel.
- Ha kraftigere virkemidler for å få mer gods over fra vei til sjø.
- Arbeide for forpliktende utslippsreduksjoner i internasjonal skipsfart.
- Sikre at staten fortsatt medfinansierer fiskerihavner.
- Legge til rette for havneutvikling i Nord ut fra et strategisk nordområdeperspektiv.
- Forsterke innsatsen for å gjøre kystflåten utslippsfri.
- Styrke fylkeskommunenes økonomiske muligheter til å gi et framtidsrettet fergetilbud langs kysten. Dette særlig med bakgrunn i at flere kystfylker har kommet dårlig ut av senere endringer i inntektssystemet, knyttet til båt og fergedrift.
- Ha null- og lavutslipp som hovedregel ved utlysning av nye anbud på ferjer og hurtigbåter, samtidig som regulariteten blir opprettholdt eller forbedret.

6.6 Kristelig folkeparti

Kysten

Ferdsl på havet har vært grunnlaget for mye av bosettingen i Norge, og sjøverts transport er en veldig viktig del av både dagens og fremtidens transport og kommunikasjonsmuligheter. KrF vil flytte mer av godstransporten fra vei til sjø.

Langs kysten er et godt ferge- og hurtigbåttilbud svært viktig for både gods og persontransport. Når det gjelder ferger, vil KrF prioritere fergeavløsningsprosjekter på riks- og fylkesveier på strekninger med åpenbar samfunnsgevinst. Frekvens, åpningstid og kapasitet vil være viktig å prioritere der fergeavløsning ikke er aktuelt.

Statens overføringer til fylkene må i større grad kompensere de fylkene som har særskilt store utgifter til ferge- og hurtigbåter.

Det må bygges opp under målsettingen om overføring av gods fra vei til bane og sjø. Staten må legge til rette for utvikling av de viktigste havnene og må prioritere tiltak for å kombinere bruk av veier, jernbane og havner på en god og helhetlig måte. Det må fortsatt satses på bedre merking og sikring av farledene. Fiskerihavner må fortsatt omfattes av statlige tilskuddsordninger.

Norge bør ta sikte på å bli en ledende nasjon i utviklingen av miljøvennlig sjøverts transport. Gassferger, gods- og fiskebåter på gass, ferger og andre båter basert på elektrisk fremdrift eller hydrogen som energikilde representerer en mulighet for å redusere utslipp fra sjøtransporten betydelig, og samtidig en mulighet for at Norge kan utvikle miljøvennlig, fremtidsrettet teknologi og samtidig et konkurransefortrinn for norsk verftsindustri.

Staten må bidra økonomisk slik at fylker som stiller omfattende miljøkrav ved anbud på ferger og hurtigbåter ikke selv må bære merkostnaden ved introduksjon av ny miljøvennlig teknologi.

KrF vil etablere en ny modell og eierstruktur for riksveifergene i Norge. Et nytt statlig selskap skal eie riksveifergemateriell, ha ansvar for kartlegging av transportbehov og kjøp av fergemateriell, samt sørge for anbudsutlysning av driftskontrakter og oppfølging av disse. Formålet er å sørge for lavere kostnader for det offentlige, økt innovasjon, bedre miljøløsninger og raskere utskifting av fergeflåten.

Kystverket må styrkes som transportetat slik at sjøtransportens konkurransekraft forbedres. Gebyr- og avgiftspolitikken rettet mot sjøtransporten må innrettes slik at den forbedrer og forenkler rammebetingelsene for nærskipstransporten.

Staten må bidra til å få utslippene ned ved å sette ambisiøse mål for økt godsoverføring fra vei til sjø. Tydelige målsettinger må kombineres med positive incentivordninger rettet mot bedrifter og vareeiere slik at det i større grad vil lønne seg å velge sjøveien.

KrF vil at minimum 30 prosent av transportarbeidet på vei, på strekninger over 300 km, skal flyttes over på sjø eller bane innen 2030, og at dette målet skal være 50 prosent innen 2050.

KrF vil:

- opprettholde seilingsdistansen og anløpsmønsteret til Hurtigruten.
- at båt- og fergesambandet til kommuner uten fastlandsforbindelse må integreres i riksveinettet.
- sikre kysten gode ferge- og båtsamband, også som alternativ til dyre bro- og tunnelprosjekter.
- stille krav om at båter som ligger i havner nær bosetting, benytter landstrøm i stedet for aggregater/motorer der dette er mulig.
- intensivere merkingen av farleia langs kysten, og realisere Stad skipstunnel for å bedre sikkerheten til sjøs.
- at nye anbud på fergesamband skal kreve nullutslippsferger etter 2025.

6.7 Venstre

Miljøvennlig sjøfart

”Venstre vil halvere utslipp fra sjøtransporten”

Norge har en lang og stolt historie som sjøfartsnasjon. Tilrettelegging for økt bruk av ny teknologi kan gi Norge nye konkurransefortrinn i konkurransen mot andre internasjonale aktører.

Venstre ønsker å legge til rette for utviklingen av og bruken av autonome (selvstyrende) skip i norske farvann. Autonome skip vil øke norsk konkurransekraft grunnet lavere mannskapskostnader, tryggere seilingsruter og energieffektivisering. Venstre vil satse på forskning og utvikling av autonome skip som vil gi Norge et konkurransefortrinn i eksport av teknologien til utlandet.

Venstre vil at mer godstransport overføres fra vei til sjø. Mengden gods som transporteres på sjø og bane bør doubles innen 2030, og sjøtransportens utslipp må halveres i samme periode.

Norge har laget verdens første batteriferge for biler og passasjerer, og Norges maritime klynge er allerede en klimaspyspiss i det grønne skiftet. Dette bidrar til verdiskaping og nye arbeidsplasser. Venstre vil øke den statlige satsingen på utvikling av maritime klimaløsninger. Krav om nullutslippsteknologi ved offentlige innkjøp av fergetjenester, aktiv avgiftspolitik og tilgang på utslippsfrie energi i havner er blant Venstres tiltak for å lykkes.

Venstre vil

- legge til rette for utviklingen av og bruken av autonome skip i norske farvann
- bygge ut infrastruktur for utslippsfri og fornybar energi til alle skip, i alle havner
- etablere mottaksanlegg for kloakk og gråvann i havnene, spesielt i havneanlegg som anløpes av cruiseskip, og arbeide for at skipene pålegges å benytte disse anleggene
- arbeide for en internasjonal standard for landstrøm for skip
- vurdere en forurensningsavgift på store skip som legger til i norske byer uten bruk av landstrøm
- endre avgiftssystemet for godstransport slik at miljøtilpasset sjøtransport belønnes
- sette i gang planlegging og prosjektering av terminaler for effektiv omlasting mellom skip, jernbane og andre transportmidler
- sikre nasjonale fiskerihavner prioritering gjennom NTP
- etablere virkemidler for utvikling og innfasing av lavutslippsfartøy, som elektriske, hybrid og biogassfartøy og hydrogen som energibærer
- at Norge skal utvikle og realisere nullutslippskonsepter for flere skipstyper, blant annet gods-, fiske- og fergefartøy
- styrke innovasjonslånordningen i Innovasjon Norge slik at det kan tas høyere risiko i prosjekter knyttet til miljøvennlige nybygg av skip som skal benytte fornybare løsninger
- stille krav om utslippsfrie eller fornybare alternativer på alle offentlige fergeanbud, både fra stat, fylkeskommuner og kommuner
- jobbe for å inkludere klimagassutslippene fra skip i klimaregnskapene.

6.8 Høyre

Mer gods på sjøen og bedre sjøsikkerhet

Høyre vil styrke havnene som godsknutepunkter og styrke sjøsikkerheten. Mer gods skal gå på kjøll enn med lastebil. Å videreutvikle skipsleden og havnene er nødvendig for å styrke næringslivets konkurransekraft.

Det er også viktig for å bygge ut et transportsystem med lavest mulig klimagassutslipp. Ved frakt av gods vil den største klimagevinsten kunne tas ut ved å gjøre sjøtransporten mer miljøvennlig. Derfor vil Høyre legge til rette for utvikling av ny miljøteknologi og fornyelse av nærskipsflåten.

Havnene er viktige knutepunkter for landtransporten. Effektive havner er en nødvendig forutsetning for at mer gods skal velge sjøveien. Derfor må havn, vei og

banesystemer ses i sammenheng når havner bygges ut. Sikkerheten til sjøs skal ivaretas, og det skal være et høyt beredskapsnivå langs hele Norskekysten.

Høyre vil:

- Satse sterkt på vedlikehold og utvikling av farledene.
- Legge til rette for økt bruk av landstrøm i havnene.
- Bedre knutepunktlogistikken. Brukerne må trekkes sterkere inn i havneutviklingen.
- Legge til rette for at mer gods velger sjøveien, gjennom effektivisering av de offentlige tjenestene, mer effektive havner og reduserte avgifter og gebyrer.
- Modernisere havneloven slik at kommunene får større råderett over havnens ressurser og bedre muligheter til å styre by- og tettstedsutviklingen i havneområder.
- Modernisere Kystverket.
- Samle bestillerfunksjonen for ferge- og hurtigbåttjenester og legge til rette for rask utskifting av den eldre delen av ferge- og hurtigbåtflåten. Alle nye anbud skal inneholde krav om null- eller lavutslippsteknologi.

Grønn skipsfart

Alle nye ferger og skip i nærskipfart bør bruke klimanøytrale energikilder eller nullutslippsteknologi innen 2030. Norge har lange tradisjoner som skipsfartsnasjon, og har en betydelig næring knyttet til offshorevirksomhet, nasjonal og internasjonal skipsfart. Vi har verdensledende skipsverft og rederier i Norge. Skipsfarten står i dag for store utslipp av klimagasser, og bidrar også til dårlig luftkvalitet i mange av våre største byer. Norge har teknologi, kompetanse og kapital til å utvikle nye teknologiske løsninger som kan bidra til reduserte utslipp både lokalt og globalt.

Høyre vil:

- At alle ferge- og hurtigbåtanbud skal inneholde krav om null- eller lavutslippsløsninger.
- Utarbeide en plan for etablering av landstrømtilbud for skip i større norske havner.
- Videreføre NOx-fondet.
- Innføre et CO2-fond etter modell av NOx-fondet som kan bidra til en rask reduksjon i klimagassutslippene fra tungtransport og skipsfart.
- Legge til rette for grønn skipsfart gjennom offentlig-privat samarbeid om miljøvennlige pilotprosjekter, demonstrasjonsskip og teknologiutvikling innenfor skipstrafikken.
- At Norge skal være en aktiv pådriver for strengere utslippskrav i internasjonal skipsfart og oppfølgingen av disse.
- Gjennomgå avgifter på fossil energibruk i næringen, med det mål at det skal lønne seg å ta i bruk miljøvennlige og klimanøytrale fartøyer.
- Gi kommunene anledning til å relokalisere forurensende skip på dager med høy luftforurensing, der det er mulig.

6.9 Fremskrittspartiet

Ferger knytter det offentlige veinettet sammen på en naturlig måte. Fergene på riksveinettet er dermed et offentlig ansvar, mens private fergeselskaper bør stå for selve driften. Det er derfor naturlig at bruk av ferge skal være kostnadsfritt der hvor fergen er en del av riksveinettet. I investeringsammenheng bør kaianlegg for fergeforbindelser i større grad ses i sammenheng med veinettet for øvrig.

Drift av fergestrekninger bør konkurranseutsettes, slik at kostnadene blir lavest mulig uten at det går utover sikkerheten. Kvaliteten på utstyret skal være en del av sammenligningsgrunnlaget. Staten bør fastsette standarder for fergetilbud som skal følge alle konkurranseutsettinger. Norske myndigheter bør stimulere til grønnere teknologi for avgassreduksjon innen all sjøtransport i norsk farvann, men uten bruk av fiskale avgifter.

Redningsselskapet er en viktig og nødvendig del av redningstjenesten langs kysten vår. Staten bør bidra til at den frivillige redningstjenesten kan opprettholde sin aktivitet. Flere ulykker som har skjedd langs kysten, kunne vært forhindre ved tidligere varslings. Dagens internasjonale system med bergingslønn kan være et hinder for tidlig varslings fra skip i nød. Vi vil derfor vurdere å etablere et eget regelverk innenfor nasjonalt farvann, 12 miles sone, som innebærer en begrensning av bergingslønn.

Sjøtransport er særdeles viktig for norsk industri. Skiping av gods sjøveien har lav pris og kan bli enda mer effektiv dersom man både nasjonalt og lokalt planlegger en infrastruktur som muliggjør en god utnyttelse av vår unike kyststripe. Det er viktig at havnene får gode rammevilkår, og at avgifter kun kreves inn etter selvkostprinsippet. Grunnet det høye kostnadsnivået i Norge må man ta vare på alle muligheter for billig og effektiv varetransport.

Potensialet for å overføre gods fra land til sjø er betydelig. En nasjonal havnestrategi er nødvendig for å løfte sjøtransporten. Norge mangler en helhetlig, strategisk og planmessig tilnærming til utviklingen av viktige havner og godsknutepunkt. Det er behov for at man definerer noen havner som nasjonale knutepunkter, hvor sjø-, vei- og banetransport møtes, og at man prioriterer oppgradering og utvikling av disse.

Offentlige og private havner må likestilles. Konkurranse er viktig for å sikre riktig prising av havnetjenestene. Ansvar for havner bør flyttes fra Fiskeridepartementet til et transportdepartement for å integrere havner i infrastrukturplanleggingen på en bedre måte enn i dag.

Fremskrittspartiet vil:

- at staten skal fastsette standarder for fergetilbud som skal følges i alle konkurranseutsettinger
- innføre fullverdig nettolønnsordning for norske sjøfolk
- at arbeidet med elektroniske sjøkart og merking av fartsleder forseres
- sette sjøtransport av passasjerer ut på anbud med krav til sikkerhet, kvalitet og regularitet
- samordne og forbedre kystberedskapen
- at Norske myndigheter bør stimulere til grønnere teknologi for avgassreduksjon innen all sjøtransport i norsk farvann.

7. Om luftfart

7.1 Rødt

Rødt vil arbeide for:

- Ingen bygging av rullebane nr. 3 på Gardermoen.
- Reduksjon av flytrafikk mellom de største byene i Sør-Norge gjennom bygging av høyhastighetsbaner.
- Avinor skal tilbakeføres til å være en statlig etat der utbygginger vedtas i Stortinget og skal finansieres over statsbudsjettet. Kapasitetsutvidelse av flyplasser skal være unntaksløsninger, andre transportformer, særlig skinnegående transport, skal prioriteres.

7.2 Sosialistisk venstreparti

SV vil:

- Ivareta kortbanenettet for fly i distrikter der tog ikke er et alternativ og avstandene er lange.
- Avskaffe tax-freeordningen. Kortbanenettet må sikres statlig finansiering.

7.3 Miljøpartiet De Grønne

Flytrafikken vokser raskt og bidrar til store CO₂-utslipp. De Grønne vil bygge ut jernbanen og på den måten redusere behovet for flyreiser. Samtidig vil vi jobbe aktivt for å redusere utslippene fra flytrafikken. De Grønne mener flytrafikkens kostnader må dekkes gjennom billettprisene, ikke subsidieres ved sprit- og tobakksalg gjennom taxfree-ordningen.

De Grønne vil:

- Redusere trafikken på norske flyplasser med 30 prosent innen 2030.
- Øke avgiftene på forurensende flyreiser kraftig for å redusere flytrafikk og stimulere til utvikling av utslippsfrie løsninger.
- Gå mot kapasitetsutvidelse på norske flyplasser.
- Avvikle ordningen med taxfreesalg på flyplasser.
- Stimulere til bruk av fornybart drivstoff i flytrafikken.
- Redusere karbonutslipp ved å stille krav om mer effektive ned- og oppstigningsprosedyrer.
- Starte en mulighetsstudie av utslippsfri lufttransport, spesielt med henblikk på regioner hvor annen transport ikke er tilgjengelig i dag.
- Arbeide for at all flytrafikk inkluderes i nasjonale og internasjonale klimaregnskap.

7.4 Arbeiderpartiet

Vi flyr oftere enn før, og luftfarten blir mer internasjonal. Dette skaper store utfordringer for klimaet, men også for flyselskaper og deres ansatte i en bransje med tøff konkurranse. Vi vil ha en luftfartspolitik som tar vare på arbeidstakernes rettigheter, og som stimulerer til en rask utvikling av ny teknologi og innføring av fornybart drivstoff.

Arbeiderpartiet vil:

- Utforme en helhetlig luftfartsstrategi for Norge i en egen stortingsmelding

- Sikre anstendige lønns- og arbeidsvilkår i bransjen
- Øke klimavennligheten:
 - Bidra til at EU får et lovverk for luftfarten som gir insentiver for å kutte CO₂-utslipp og sørger for at europeiske selskaper er konkurransedyktige
 - Bidra med insentiver for rask innfasing av bærekraftig biodrivstoff
- Beholde Avinor-modellen for å drifte og videreutvikle lufthavnene i hele landet
- Sikre nasjonal kontroll med samfunnskritiske områder som luftambulansetjenesten og helikoptertransporten på norsk kontinentalsokkel gjennom krav om norsk driftstillatelse for operatører av disse tjenestene
- Ikke innføre felleseuropeisk regelverk for helikopter offshore (HOFO)
- Sikre et godt transporttilbud på de regionale flyrutene som legges ut på anbud, og tidtabeller på anbudsruiter skal sendes på høring før de iverksettes
- Kartlegge behovet for tiltak på lufthavner for eksport av spesielt sjømat
- Erstatte dagens flypassasjeravgift med avgift som har reell klimaeffekt, slik at distriktsarbeidsplasser og rutetilbud ikke rammes urimelig slik som nå
- Sikre en sikker integrering av droner/ubemannet luftfartøy i norsk luftfart i fritids- og næringsøyemed.

7.5 Senterpartiet

Luftfart

Senterpartiet vil legge til rette for et styrket flyrutetilbud på Vestlandet og i Nord-Norge. Disse landsdelene har ikke et tidseffektivt togtilbud. Det er et mål for Senterpartiet å få ned utslippene fra luftfarten ved å bruke avgifter til å stimulere til bruk av de mest miljøvennlige fly- og drivstofftypene. Det må også komme ytterligere statlige incentiver som driver fram en mer miljøvennlig luftfart.

Senterpartiet vil opprettholde Norges store nett av lufthavner og finansieringen av disse gjennom flyplassavgifter/kryss-subsidiering, og mener at det er Avinor som hovedregel skal drive lufthavner i Norge.

Senterpartiet vil:

- Sikre finansieringen av kortbanenettet.
- Styrke rutetilbudet til distriktsflyplasser og holde fast ved ordningen med statlige rutekjøp i luftfarten.
- Bidra til bedre rammevilkår for regionale flyplasser som ikke er en del av Avinor-systemet.
- Videreutvikle biodrivstoffsatsingen som Avinor har startet.
- Gå mot en tredje rullebane på Oslo Lufthavn Gardermoen.

7.6 Kristelig folkeparti

Fly

Luftfarten spiller en viktig rolle, og flytrafikken er sentral i et velfungerende samfunn. Luftfarten er en del av kollektivtransporten i Norge, og er avgjørende for effektiv mobilitet i og utenfor landets grenser.

Avinors samfunnsoppdrag skal være å eie, drive og utvikle et landsomfattende nett av lufthavner og flysikkerstjenester. Luftfarten skal tilby et effektivt, sikkert og miljøvennlig transportsystem med god tilkomst for alle.

Norge er et langstrakt land, og flyrutene er en viktig del av kollektivtilbudet, ikke minst i Distrikts-Norge. Kortbanenettet skal fortsatt være viktig i norsk samferdselspolitikk.

Luftarten må ta sin del av ansvaret for å få ned klimautslippene. Tiltak som reduserer drivstoffbruken, er bra for luftfartens økonomiske bærekraft, samtidig som det sparer miljøet for utslipp. Den teknologiske utviklingen vil over tid legge grunnlag for en kapasitetssterk luftfartsbransje, som er tilpasset nye markedsbehov, samtidig som miljøhensyn ivaretas. Økt bruk av bærekraftig biodrivstoff er et fremtidsrettet virkemiddel for å få ned utslippene fra luftfarten. Denne utviklingen må stimuleres.

KrF vil sørge for at produksjon av bærekraftig biodrivstoff til norsk luftfart intensiveres. Målet er at all innenlands luftfart skal ha minimum 50 prosent innblanding av bærekraftig biodrivstoff innen 2030.

KrF vil:

- sikre og utvikle kortbanenettet.
- legge til rette for og stille krav om «grønne avganger og landinger» på flyplassene, dvs. at innflyging og take-off gjøres så drivstoffbesparende som mulig.
- at flyseteavgiften erstattes av en økt avgift på drivstoff til fly.

7.7 Venstre

Miljøvennlig luftfart

Luftfarten står for en betydelig del av klimautslippene, og det må en omlegging til for å få redusert utslippene. Venstre vil stille krav om at luftfarten tar i bruk den beste tilgjengelige teknologien for å redusere utslippene.

Venstre mener også at klimahensyn må ligge til grunn før det eventuelt blir bestemt at nye rullebaner skal bygges. Venstre sier nei til utbygging av rullebane 3 på Oslo Lufthavn Gardermoen og rullebane 2 på Bergen Lufthavn Flesland.

Venstre vil

- arbeide for at internasjonal luftfart og sjøtransport regnes med i et lands totale klimautslipp
- innføre samme CO₂-avgift på luftfart til utlandet som det er på flyreiser innenlands
- bruke avgiftssystemet for å stimulere til å legge om til en mer miljøvennlig luftfart
- stille krav om utslippskutt for luftfarten nasjonalt, i tråd med målene i den globale klimaavtalen
- legge til rette for økt produksjon og bruk av bærekraftig biodrivstoff
- ha full gjennomgang av anbudssystemet for kortbanenettet for å sikre gode tilbud i distriktene

7.8 Høyre

En god og desentralisert flyplass-struktur

Høyres mål er å sikre et godt flyplassstilbud i hele landet og gode rammevilkår for å opprettholde sysselsetting og bosetning. Høyre vil arbeide for en mest mulig sikker og effektiv luftfart. Oppgraderte flyplasser og rullebaner og en sunn konkurranse innen tårntjenester og flynavigasjon vil sikre passasjerene mer stabile, forutsigbare og kostnadseffektive tjenester. Lufthavnene utgjør en viktig infrastruktur i Norge, og en rekke lufthavner er under utvikling.

Høyre mener staten skal stille tydelige krav og være en langsiktig og forutsigbar eier av Avinor, samt gi selskapet rammevilkår for å gjennomføre disse investeringene. Flere steder i landet er det luftfarten som utgjør kollektivtrafikken for å frakte folk over lengre avstander. Gode flyplasser over hele landet er viktig for å opprettholde sysselsetting og bosetning og binde flere bo- og arbeidsmarkedsregioner sammen.

Høyre vil:

- Sikre at Avinor og de ikke-statlige flyplassene har forutsigbare betingelser for å gjennomføre nødvendige utbygginger i lufttransporten.
- Sikre en god og desentralisert flyplassstruktur som grunnlag for et godt flyrutetilbud i hele landet.
- Sikre fortsatt god konkurranse i luftfarten gjennom forutsigbare rammevilkår for både statlige og ikke-statlige flyplasser.
- Øke omsetningspåbudet for bærekraftig biodrivstoff i flydrivstoff og legge til rette for andre miljøvennlige alternativer når teknologien er tilgjengelig, for å redusere klimagassutslippene fra flytransporten.
- Fjerne flypassasjeravgiften og erstatte den med en avgift som har klar miljøeffekt.
- Vurdere en fast gjennomgående bagasjehåndtering på Gardermoen og andre norske flyplasser etter endt prøveordning på Gardermoen.

7.9 Fremskrittspartiet

Luftfart

Over lengre strekninger er fly alle andre transportmidler overlegent. Det må derfor være en hovedoppgave å sikre befolkningen et best mulig tilbud innen flytransporten til rimeligst mulig pris.

Staten bør legge til rette for friest mulig konkurranse for utvikling, drift og vedlikehold av flyplassene. Dagens løsning med Avinor AS som en statlig monopolinstitusjon med indirekte beskatning av innbyggerne, og store utfordringer knyttet til omstilling og endring, er ikke tilfredsstillende. Staten bør legge til rette for konkurranse om kontrakter for drift, vedlikehold og utvikling av våre flyplasser, med veldefinerte kvalitets- og sikkerhetskrav. Staten bør vurdere et bredt spekter av modeller og former for avvikling av Avinor som monopolinstitusjon på området. Den beste modellen som innebærer oppløsning av dagens Avinor, og som ivaretar god sikkerhet og kvalitet, bør velges.

Det regionale kortbanenettet har spilt en avgjørende rolle for utvikling i Norge og har bidratt til at innbyggerne over hele landet har fått et flytilbud. Stadige endringer og forbedringer av den øvrige infrastrukturen har ført til at reisetid til/fra og mellom lufthavner har blitt stadig kortere. Det må derfor vurderes om tilbudet i deler av landet kan styrkes ved at lufthavner slås sammen og utvides, og at man derigjennom får økt passasjertrafikk, flere destinasjoner, økte frekvenser, lavere priser, økt konkurranse og lavere offentlige rutekjøp.

Ved en eventuell nedleggelse av en flyplass vil Fremskrittspartiet vil innføre en ordning der statens reduserte kostnader til rutekjøp ved flyplassen i 50 år kan brukes til å finansiere annen infrastruktur, som for eksempel veier, etter modell fra ferjeavløsningsordningen.

Fremskrittspartiet vil:

- åpne for private flyplasser og fremme konkurranse mellom flyplasser der hvor dette er mulig
- stimulere til lokal deltakelse i eierskap og drift
- at Avinors monopol avvikles og virksomheten privatiseres, deles opp eller selges og at staten legger til rette for størst mulig grad av konkurranse innenfor området
- at den norske staten avvikler sitt eierskap i SAS
- innføre ordning med avløsningsmidler i forbindelse med endringer i flyplasstruktur
- arbeide for at utvalgte flyplasser, som har nærhet til høy produksjonsaktivitet, skal utvides til å kunne være en eksportflyplass også for utenlandsfly.

8. Om boligbygging og boligpolitikk

8.1 Rødt

Boligpolitikk

Å bo i en tilfredsstillende bolig er en menneskerett. Dette krever politisk vilje for en boligpolitikk som sikrer alle like muligheter til et sted å bo. Markedet skaper og forsterker økonomiske forskjeller. Man har to lag i markedet: de som er inne, og de som er ute. For de som er ute betyr økte priser bare at de 15 % i egenkapital som kreves for å kjøpe bolig blir et stadig større beløp man ikke har. Det er som en stige som flyttes lenger og lenger opp fra bakken. Samtidig har man de som er flerboligeiere som nyter godt av boligprisveksten og ser på eiendom som en sikrere investering enn aksjemarkedet.

Det går knapt en uke mellom hver gang man kan lese om hvor mye man kan tjene, hvor mye man kan tape, og hvor lenge festen varer. De lånevennlige skattefordelene ved boligeie bidrar til en sterkere prisutvikling på boliger. I takt med økning av boliglånet øker fordelene – størst subsidier til de med høyest boligformue. Det er i dag ingen tak for hvor mye skattelette du kan få ut ifra størrelsen på ditt boliglån. Boligsektoren er en stor trussel mot økonomisk stabilitet i Norge om prisene skulle stupe og man har lånt over evne.

Det bør etableres en ikke-kommersiell boligsektor. Et boligtilbud med pris skjermert for markedssvingninger. Norges boligpriser ligger på et historisk høyt nivå. Dette fører til stadig større låneopptak. Spesielt for folk uten en finansielt sterk familie kan prisfall, renteøkning og arbeidsledighet utløse en personlig gjeldskrise. Det bør være mulig å ha et sted å bo uten at en utsetter seg for denne risikoen. Derfor lanserer Rødt forslaget om en ny boligsektor. Rødt går inn for en boligpolitikk som demper prisgaloppen og åpner for et boligtilbud for kjøp og salg utenfor markedet. Rødt vil bekjempe de økende forskjellene mellom dem som har bolig og dem som står uten.

Dette er det vi arbeider for:

Legge til rette for at det blir bygget flere boliger, og at alle skal ha rett til et sted å bo

- a. Transport- og arealpolitikken må utformes for å spare energi og natur ved å hindre byspredning. Dette krever blant annet at nye boområder utformes bymessig og legges i eller nær ved eksisterende byer og tettsteder, og at det overordnede målet i transportpolitikken om å bygge størst mulige bo- og arbeidsmarkeds-områder, revurderes.
- b. Planleggingskapasiteten og den reelle planleggingen må tilbake på det offentliges hender. Utbyggerne og eiendomsspekulantene skal ikke kunne herje fritt som nå, og etablerte kvalitetsnormer skal opprettholdes, både for den enkelte bolig og for hele strøket som det skal bygges i. Ved fortetting må det sikres nok fellesarealer.
- c. Bevaring av eksisterende naturmiljøer, grøntområder og jordbruksjord i og rundt byer og tettsteder. Det holder ikke med eplehager på privat område.
- d. Infrastruktur og offentlige tilbud som skoler, idrettsanlegg og biblioteker, skal være på plass før innflytting i nye boligområder. Rødt er mot utbyggingsavtaler som gjør at infrastruktur og offentlige tilbud i siste instans bekostes av beboerne i strøket det gjelder.

Legge til rette for at det blir bygget flere boliger, og at alle skal ha rett til et sted å bo

- a. Storstilt kommunal bygging av utleieboliger etter selvkostprinsippet finansiert av subsidierte husbanklån, der det er behov for det.
- b. Utbyggere som bygger ikke-kommersielle boliger, tilbys tomter til en rimeligere pris.
- c. At alle nye boligprosjekter skal ha universell utforming, og at man ikke kan få dispensasjon for disse kravene.
- d. At det offentlige betaler for tilpasning av boliger til personer med nedsatt funksjonsevne.
- e. Å utvikle gode bomiljøer, fremme borettslagsorganisering der det er mulig, og dannelse av beboerorganisasjoner i større leiegårder, legge vekt på gode fellesarealer ute, samt felleslokaler.
- f. Gjeninnføre kommunal byggekontroll for å oppnå færre feil og mangler.
- g. Styrke leieboerorganisasjonene.
- h. Husleiene i kommunale boliger skal ikke være markedsbaserte.
- i. Det skal være forbudt å ta ut utbytte fra kommunale boliger.
- j. Styrke bostøtteordningen.
- k. Utrede muligheten for at leietaker kan få (deler av) skattefordelen på boligen.
- l. I kampen mot fattigdom, er retten til et sted å bo helt grunnleggende. Man skal ha rett til å ta over bolig vederlagsfritt om den har stått tom i tre år.
- m. Husleieloven skal ha sterkere begrensning i utleieres adgang til å inngå tidsbestemte leieavtaler enn i dag. Leieavtaler skal som hovedregel være tidsubestemte avtaler som kan sies opp av leietaker, men ikke av utleier, unntatt ved vesentlig misligholdt fra leietaker.

Legge til rette for studentene og studentsamskipnadene

- a. Kommunene skal stille tomter tilgjengelig, helst gratis eller til en rimelig pris for studentsamskipnadene.
- b. Kommunene må bidra til at regulering til studentboligbygging kan skje raskt og effektivt, og sikre at kostnadene for utbygging av infrastrukturen ved bygging av boligene ikke overføres på studentskipnadene (som veier, gang- og sykkelveier og velferdstjenester).
- c. Statstilskudd til minst 5000 nye studentboliger årlig, med økt kostnadsramme og tilskuddsandel.
- d. Studentboliger må være rimelige å leie slik at de presser prisene i det private markedet ned og ikke opp.
- e. Legge om BSU-ordninga (Boligsparing for Ungdom) ved å redusere maksbeløpet og knytte ordninga utelukkende til førstegangskjøp.

Opprettelse av en ikke-kommersiell boligsektor

- a. Husbanken må gis subsidier og økte rammer til å finansiere bygging av ikke-kommersielle boliger. Boligbyggelag pålegges å bygge et visst antall boliger for salg i denne sektoren. Disse boligene skal være en integrert del i nye boligprosjekter. Gi førsteprioritet til ungdom og førstegangskjøpere når man selger denne boligen.
- b. Boligbyggelaget har gjenkjøpsplikt i denne sektoren, og alle skal fritt kunne selge tilbake når man måtte ønske. Gjenkjøpsprisen vil være kjøpsprisen pluss prisutvikling (etter konsumprisindeksen)

c. Boligbyggelaget må være distributør og kontrollere omsetningen av boliger, slik at man unngår salg «under bordet». Om en bolig ikke er solgt innen ett år i den ikke-kommersielle boligsektoren, skal den leies ut, leien kan ikke være høyere en kostnadene til å drifte boligen.

d. Plikt for beboeren til å vedlikeholde boligen, samtidig som det vil gjøres fratrukk ved forsømmelse av boligen ifra kjøpspris. Har man oppgradert boligen, gis det påslag i tråd med økt takstvurdering for oppussingen.

e. Pålegg om at 50 % av boligene skal være ikke-kommersielle ved boligbygging i attraktive strøk; eksempel Oslo Vest og Bærum Øst.

Stanse boligspekulasjonen

a. Opprette et kommunalt boligtilsyn og boligombud i de større byene for å bekjempe spekulasjon, samt ivareta leietakernes og boligkjøpers interesser.

b. Gjøre bolig mindre lønnsomt som et spare- og investeringsobjekt, ved å innføre et tak på samlet gjeld som gir rett til fradrag på skatten.

c. Ligningsverdien for sekundærboliger, med unntak av pendlerbolig, settes lik markedsverdien.

d. For å begrense at utleiemarkedet blir overtatt av korttidsleie og ikke dem som har behov for å leie lenger, bør utleie via tredjeparter som AirBnB, kun være lovlig i inntil 60 dager i året.

8.2 Sosialistisk venstreparti

Bolig

Bolig skal være noe man bor i, ikke noe man spekulerer i. Boligmarkedet er i dag lite regulert, og vi har sett svært kraftig prisvekst i store deler av landet de siste tiårene. Kombinert med gunstige skattefordeler har bolig blitt et viktig investerings- og spekulasjonsobjekt. Samtidig har økte boligpriser gjort at mange ikke har råd til egen bolig, mens andre har tatt opp boliglån som gjør privatøkonomien svært sårbar for små endringer. Også på mindre plasser kan det være vanskelig å finne bolig.

Husbanken og kommunene må sammen ta ansvar for å sikre tilstrekkelig boligbygging også i distriktene. SV ønsker en sterk sosial boligpolitikk og tiltak som kan stoppe boligspekulasjon. Hensikten med boligpolitikken må være at alle skal ha et trygt hjem. Da må det offentlige ta ansvar for at det bygges flere boliger som dekker de reelle boligbehovene. De som leier bolig, skal også være sikret trygge forhold og gode boliger.

SV vil:

- Flytte skatt fra inntekt til bolig. Folk med middels og lave inntekter skal få redusert sin inntektsskatt, samtidig som bolig beskattes mer. Dette vil bidra til å dempe boligprisvekst og spekulasjon, uten at folk med vanlig inntekt og én bolig kommer dårligere ut.
- Motvirke spekulasjon. SV vil innføre en særskatt på sekundærbolig for å motvirke at skattesystemet belønner spekulasjon i eiendom. I tillegg skal kommuner få skattlegge sekundærboliger særskilt.
- Innføre en nasjonal boligplan som tar hensyn til boligbehovet i hele landet, og setter konkrete mål for antall nye boliger.
- Legge om og øke bostøtten slik at også de som har minst kan få et trygt sted å bo.
- Bygge opp offentlige tomte- og utbyggingsselskap for å drive fram boligutbygging med en sosial profil, både i statlig og kommunal regi.

- Etablere en selvfinansierende tilskuddsordning der Husbanken kan gå inn med en eierandel i boliger tilsvarende egenkapitalkravet, som medfinansiering til låntakere som har betalingssevne, men mangler egenkapital. Ved salg tar Husbanken sin andel av tap eller gevinst.
- Regulere flere tomter til boligformål, særlig rundt de store byene, og gjennom reguleringen sørge for blandede bomiljø. Det bør også åpnes for at statlige tomter tas i bruk til å bygge billige boliger i stedet for at de selges til markedspris.
- Styrke Husbanken. Husbanken må gjenreises som en motor i sosial boligpolitikk og lånerammen må utvides. Det må igjen åpnes for at førstegangsetablerere kan få startlån. Ungdom skal også være en av Husbankens prioriterte målgrupper.
- Bygge flere ikke-kommersielle utleieboliger og prisregulerte selveierboliger. I løpet av perioden skal det gis tilskudd til et betydelig antall ungdomsboliger (leie og leie-til-eie), også for de som ikke studerer.
- Fremme leie-til-eie-modeller for bolig. Alle kommuner bør tilby en form for leie til eie, og det må utarbeides egne tilskudd til dette fra Husbanken.
- Styrke tilskuddsordningen for bygging av kommunale utleieboliger. Det må utarbeides en lov om ikke-kommersielle boliger som sikrer at alle tilskudd og husleie går til drift, vedlikehold, oppgradering og investering, og ikke kan tas ut i utbytte.
- Innføre strengere sanksjoner når det oppdages bruk av lokkepriser, slik at boligkjøpere ikke presses til å betale mer for en bolig enn det de skal.
- Utrede endringer i rentefradraget for å unngå spekulasjon og overprising.

8.3 Miljøpartiet De Grønne

De Grønne vil føre en politikk som gjør det mulig for alle å skaffe seg en nøktern bolig med god bokvalitet både inne og ute.

Fremtidens boligpolitikk må ha mål om et mindre klimaavtrykk. Dette må påvirke både oppgradering av dagens boliger og hvordan vi bygger i årene fremover. Bærekraftig arealpolitikk og kvalitet i uterom er viktig for livskvalitet og trivsel.

En fremtidsrettet boligpolitikk må ta hensyn til alle mennesker som trenger bolig. Dagens boligpriser er altfor høye og for mange unge er terskelen til boligmarkedet uoverstigelig. Samtidig er tilbudet av utleieboliger lavt, og leieprisene høye. Vi vil føre en politikk som gjøre det mulig for alle å leie eller eie en bolig til overkommelig pris med god bokvalitet.

Vi vil begrense muligheten til gjeldsfradrag, øke andelen offentlige utleieboliger og øke Husbankens utlånsramme for å dempe prispresset i boligmarkedet. Dagens boligpolitikk skjer i spennet mellom en sterk privat utbyggingssektor og lokal planmyndighet. Staten er i første rekke til stede gjennom overordnet lovgivning og offentlige virkemidler som Husbanken og BSU. De Grønne vil gjenreise den sosiale boligpolitikken og føre en langsiktig politikk som bruker de ulike virkemidlene i samspill med offentlige og private aktører.

De Grønne vil:

- Jobbe for et forutsigbart utleiemarked med akseptabelt prisnivå for de som ikke ønsker eller har mulighet til å eie egen bolig ved å støtte utviklingen av non-profit utleieselskaper eid av ideelle organisasjoner og det offentlige.
- Styrke muligheten for de som ønsker, men har vansker med, å komme inn på boligmarkedet ved å revidere og utvide BSU-ordningen så den treffer flere grupper.

- Føre boligpolitikk som en integrert del av klimapolitikken og trekke inn areal-, infrastruktur-, og transportplanleggingen i alle prosjekter.
- Bygge minst 3000 studentboliger per år inntil behovet er dekket.
- Begrense prisveksten på boliger gjennom gradvis å trappe ned rentefradraget, og skattlegge sekundærboliger hardere.
- Øke rammene til Husbanken så de blir i stand til å støtte flere ulike fremtidsrettede boligprosjekter.
- Sikre tilstrekkelig utbygging av boliger som er tilrettelagt for personer med redusert funksjonsevne.
- Revidere tekniske byggeforskrifter så det blir lettere å gjennomføre prosjekter som fremmer god arealbruk, klimavennlighet og nyskapende, bærekraftige boformer.
- Øke statlige innovasjonsmidler til sosiale og bærekraftige bygge- og boligprosjekter.
- Vurdere en andel prisregulerte boliger og andre tiltak for å dempe prispresset i de større byene.
- Utrede virkemidler for å begrense boligspekulasjon som husleietak og andre tiltak.
- Støtte forskning på lavteknologiske byggeløsninger for enklere bygging og drift.
- Stille krav om grøntområder og levende fellesarealer i alle boligområder.
- Samarbeide med kommuner om å endre belastede boområder og legge vekt på lokal tilhørighet og medvirkning, synlig miljøopprustning, bedre livskvalitet og bedre levekår.
- Stille krav om grønne tak og vegger eller installasjon av solcellepaneler på nye bygg i byer og tettsteder der dette er hensiktsmessig.

8.4 Arbeiderpartiet

Bolig

Et eget sted å bo til en overkommelig pris er for mange avgjørende for å kunne leve et selvstendig og godt liv. Det er derfor en viktig politisk oppgave å legge til rette for at det bygges nok boliger. De siste årene har boligprisene steget kraftig. For mange, særlig unge, har det blitt vanskelig å kjøpe egen bolig.

Hovedproblemet er at det over lang tid har blitt bygget for få boliger i Norge, særlig i pressområdene. Vi vil ta initiativ gjennom å stille strengere krav til kommunene og sikre raskere prosesser for boligbygging.

Arbeiderpartiet vil:

- Bygge flere boliger:
 - Etablere et forpliktende samarbeid om boligpolitikk mellom staten og landets største kommuner
 - Stille lovkrav om boligplaner i kommunene der hvor ikke kommuneplanen eller andre tilsvarende planer ikke allerede ivaretar dette
 - Knytte infrastruktur til boligbygging og øke boligbygging rundt kollektivknutepunktene
 - Styrke tilskuddsordningen for fornyelse og fortetting av eksisterende boligmasse
 - Trappe opp studentboligbyggingen med mål om 3000 bygde boliger i året

- Ta initiativ til et eldreboligprogram og lage boligtilbud slik at generasjoner kan dra nytte av hverandre
- Korte ned saksbehandlingstid for plan- og byggesaksbehandlingen
- Styrke Husbanken:
 - Koble Husbanken tettere sammen med de største kommunene
 - Sørge for tilstrekkelige utlåns- og tilskuddsrammer i Husbanken
 - Utrede et differensiert rentesystem i Husbanken
- Skape et boligmarked for alle:
 - Vurdere å øke krav om botid før gevinsten ved salg av bolig gjøres skattefri
 - At kommunene må gis mulighet til å tildele startlån til unge med liten egenkapital og gode inntektsutsikter
 - Sørge for flere leie-til-eie-ordninger i samarbeid med private utbyggere, boligbyggelag, kommunen og Husbanken
- Sikre bedre innløsningsrett for tomtefestere slik at flest mulig kan eie grunn til eget hus eller egen hytte.

8.5 Senterpartiet

Boligpolitikk

Bolig er et velferdsgode på linje med arbeid, helse og utdanning. En trygg og stabil bosituasjon er en nødvendig ramme rundt alle menneskers liv. Boligpolitikkenes betydning for velferd og utvikling må løftes fram og styrkes.

Det er et mål for Senterpartiets boligpolitikk at det skal være mulig for alle å eie sin egen bolig.

Velfungerende leiemarkeder for de som i kortere eller lengre perioder er best tjent med å leie bolig, må også sikres. Situasjonen for ungdom som skal inn på boligmarkedet er blitt vanskeligere. Senterpartiet mener at tiltak for å forbedre situasjonen for førstegangsetablerere, må intensiveres. Det er også en stor utfordring at mange vanskeligstilte og personer med særlige behov har mangel på boligtilbud og at gruppen med bostedsløse ikke minker. Senterpartiet mener det trengs et boligsosialt løft i Norge som sikrer alle rett til egen bolig.

Senterpartiet vil motarbeide ubalanser i boligmarkedet. Sterkt prispress i enkelte byområder og manglende samsvar mellom byggekostnader og panteverdier i mange distriktsområder viser behovet for en politikk som på bred basis motarbeider sentralisering og sikrer mer balansert fordeling av befolkningsveksten.

Senterpartiet mener kommunene må bidra til å utvikle et variert boligmarked, tilpasset innbyggere i ulike livsfaser og økonomisk situasjon. Det er viktig at det også er et fungerende leiemarked utenfor de mest sentrale strøk. Kommunene må ta ansvar for å regulere et tilstrekkelig antall tomter. I pressområdene må kommunene samarbeide om dette.

Senterpartiet mener lokale og sentrale myndigheter sammen må bidra til samferdsels-løsninger som utvikler større bo- og arbeidsområder.

Senterpartiet mener det er nødvendig med særskilte tiltak som sikrer boligforsyningen i utkantområder med behov for mer boligbygging. For å få ned tomtepriser i pressområder bør det etableres kommunale tomteselskap.

Bygging av bolig i Norge har blitt for komplisert og kostbart. Det er ødeleggende for et velfungerende boligmarked både i by og bygd. Kombinert med lavere produktivitet i byggebransjen er dette alvorlig for en av Norges viktigste markeder. Det er viktig at alle sikres tilgang på bolig til en akseptabel pris.

Staten har gått for langt i å stille krav som skal gjelde alle boliger i Norge. Det må være færre statlige krav og mer fleksibilitet slik at boligene kan tilpasses det lokale klimaet og utnytte markedet slik at prisene kan presses ned.

Senterpartiet vil også at den enkelte i større grad skal kunne realisere egen bolig med hjelp av egeninnsats, og på den måten redusere kostnadene. Mer konkurranse og innovasjon skal sikres ved hjelp av funksjonskrav. Det vil for eksempel bety at istedenfor krav til balansert ventilasjon og en viss tykkelse på isolasjonen i veggene vil vi stille krav om effektiv ekstern energiforsyning.

Senterpartiet vil også at det skal bli lettere å utnytte eksisterende bygningsmasse til boligformål og vil gjøre det lettere for kommunene og tillate omregulering der det er hensiktsmessig. Spredt boligbygging skal tillates.

Senterpartiet mener at universell utforming er et viktig prinsipp som skal sørge for at bolig og uteområder skal kunne brukes av alle mennesker. Spesielt er det viktig at nye boliger som bygges bidrar til at eldre og funksjonshemmede kan leve fullverdige liv i egen bolig så lenge som mulig. Unntaket fra kravet om universell utforming må bare skje i tilfeller der det ellers er et godt tilbud av lignende boliger som dekker formålet.

Senterpartiet vil forenkle og avbyråkratisere plan- og byggesaksprosessene slik at kommunene lettere og raskere kan tilrettelegge tomter og behandle byggesaker. Full elektronisk saksbehandling i byggesaker er et viktig forenklingstiltak.

Innsigelsesinstituttet utgjør en viktig funksjon i demokratiet, men det må begrenses slik at staten ikke unødig blander seg i det lokale sjølstyret. Innsigelsespraksisen må strengt begrenses til tunge regionale og nasjonale interesser. Staten må samordne sine innsigelser på et tidligst mulig tidspunkt i prosessen, etter klare tidsfrister. Senterpartiet mener at forsøksordningen med at Fylkesmannen kan oppheve innsigelser må gjøres permanent.

Senterpartiet vil:

- Gjennomføre en sosial boligpolitikk som gir alle mulighet til å eie egen bolig, eller leie bolig til en overkommelig pris.
- Fortsette å styrke de boligpolitiske virkemidlene i Husbanken, slik at kommunene blir best mulig i stand til å gjennomføre en aktiv boligpolitikk tilpasset lokale behov.
- Videreføre gunstige beskatningsregler for primærboligen.
- Forenkle plan- og bygningsloven slik at planprosessene går raskere og færre byggetiltak blir søknadspliktige.
- Øke midlene til tilpasningstilskudd gjennom Husbanken slik at blant annet eldre og funksjonshemmede kan tilrettelegge egne boliger.
- Bedre førstegangsetablereres situasjon på boligmarkedet.
- Styrke de av Husbankens virkemidler som bidrar til at flere vanskeligstilte kan eie egen bolig.
- Sikre kommunenes økonomiske rammer til å gi oppfølgingstjenester til personer som har vanskeligheter med å ha en stabil bosituasjon.
- Styrke bostøtteordningen for barnefamilier, blant annet ved å vurdere inntektsgrensene.
- Bruke trekkordninger fra trygd og stønader til husleie/bokostnader mer aktivt for å sikre at flere vanskeligstilte kan få en stabil bosituasjon i leid eller eid bolig.
- Samordne statlige innsigelser på et tidligst mulig tidspunkt etter klare frister og begrense innsigelser til tunge regionale og nasjonale interesser.

- Legge til rette for full elektronisk saksbehandling i alle kommuner for byggesaker.
- Tilpasse Husbankens ordninger slik at det gis støtte og lån til utbedring og tilpassing av eksisterende bygninger til boligformål.
- Styrke støtten til ombygging av egen bolig med tanke på universell utforming.
- Ha sterkere geografisk differensiering av byggeforbudet i 100-metersbeltet.

8.6 Kristelig folkeparti

Det å ha et sted å bo er et helt grunnleggende behov for oss mennesker. I Norge har det vært bred enighet om at det er et gode at mange har muligheten til å eie sin egen bolig. Mange opplever at det er svært vanskelig å komme seg inn på boligmarkedet med dagens høye priser. KrF mener politikerne har en viktig rolle i å legge til rette for at det blir bygd tilstrekkelig antall boliger. Det er også viktig å hjelpe økonomisk vanskeligstilte i boligmarkedet slik at vi ikke får permanente klasseskiller mellom de som har råd til å kjøpe en bolig, og de som ikke har det.

Ett av de viktigste grepene for å dempe prisveksten i boligmarkedet er å bygge flere boliger. KrF mener det bør bygges tettere og høyere i bysentra og i tettsteder rundt kollektivknutepunkter. Det bør innføres bindende statlige planretningslinjer for tilstrekkelig regional boligbygging i områder med vekstpress.

Det er viktig at fortetting skjer med en bevisst plan om bevaring og opprustning av grønne arealer og lekeområder for barn. Høyhus kan ha ulemper knyttet til estetikk, sikt, sollys og vindforhold, men dette er også mulig å unngå. Vellykket høyhus-utvikling forutsetter at man bygger høyhus som har både boliger, næringsvirksomhet, butikker og restauranter i samme område og som har trær og grønne lunger på gateplan, slik at man kan ha bo-, arbeids- og rekreasjonsmuligheter innenfor en begrenset radius.

Storbyene har særskilte behov for økt boligproduksjon. Tilstrømmingen til storbyene har ført til arealknapphet og svært høye boligpriser. Skillet mellom fattig og rik i storbyene går ikke lenger bare mellom dem som er i eller utenfor arbeid, men til dels mellom dem som har egen bolig, dem som må leie og dem som må benytte midlertidige botilbud og bostedsløse. Det er behov for at Husbanken får økte midler til å hjelpe boligbyggelag og kommuner til å bygge flere boliger.

KrF vil også ha tiltak for enklere og raskere byggeprosesser slik at kommunenes behandling og godkjenning av byggeklare tomter ikke virker unødvendig fordyrende eller tidkrevende. Vi vil tillate større lokal handlefrihet i reguleringssaker og vurdere om muligheten til innsigelser fra statlige myndigheter kan innskrenkes, så lenge dette ikke går ut over viktige nasjonale eller regionale hensyn som jordvern, fortetting og høyere bebyggelse. Vi ønsker også å samordne innsigelsesmyndighetene slik at kommunene kun møter én statlig motpart.

KrF vil styrke BSU-ordningen, både med økte beløpsgrenser og økt skattefradrag. Dessuten bør Husbanken og dens lånekapasitet styrkes, og det bør bygges enda flere studentboliger.

KrF ønsker å gjøre «Leie-før-eie» til en nasjonal ordning for å sikre vanskeligstilte en mulig inngang på boligmarkedet. KrF vil også opprette en «Leie-før-eie»-ordning under Husbanken for unge førstegangsetablerere der leien til Husbanken fungerer som avdrag på egen bolig, slik at en kan kjøpe ut boligen når en har spart opp egenkapital og kan få lån.

KrF vil

- legge til rette for at kommunene sikres tilstrekkelig frihet i planprosessene, slik at boligproduksjonen kan økes, ikke minst gjelder dette i storbyene.

8.7 Venstre

En inkluderende boligpolitikk.

Vi har for få hus i deler av Norge. Det blir dyrere og dyrere både å eie og leie bolig i byene. Det blir vanskeligere og vanskeligere å komme inn på boligmarkedet, og flere og flere sitter med lån de får problemer med å betjene hvis rentene stiger og boligprisene faller.

Bolig er et grunnleggende velferdsgode og boligpolitikken er en sentral del av statens velferdspolitik. Venstre vil ha en boligpolitikk som stimulerer til at det bygges flere og mer miljøvennlige boliger. Dette innebærer både å stille miljøkrav til nybygg og å legge til rette for at det blir mer konkurranse mellom boligutviklere. I tillegg vil vi føre en inkluderende boligpolitikk. Vi vil inkludere flere av de bynære områdene i byenes boligmarked ved å bygge ut kollektivtransporten, og vi vil inkludere folk ved å stille krav til universell utforming av boliger og fellesområder.

Venstres hovedmål for boligpolitikken er

- å stimulere til flere og mer miljøvennlige boliger
- å gjøre det tryggere å kjøpe bolig
- å gjøre det enklere å etablere utleieboliger.

Flere og mer miljøvennlige boliger

”Venstre vil bygge 40 000 grønne boliger i året ”

Det bygges for lite i Norge, og det er det flere grunner til. Regelverket for bygging er for komplisert. Saksbehandlingstiden er for lang. De statlige planprosessene er for lite samordnet. Kravene til detaljer i utbyggingsplaner er for høyt. Venstre vil ha en offensiv boligbygging der staten samarbeider med kommunene, iverksetter nye stimuleringsiltak og forenkler regelverket.

En god boligpolitikk stimulerer ikke bare til bygging, men legger også føringer for hva slags bygninger vi vil ha. Venstre vil ha miljøvennlige boliger av høy kvalitet som er tilgjengelige for alle. Derfor vil vi stille krav til miljøvennlige valg av materialer og oppvarming og til universell utforming der dette er hensiktsmessig. Vi mener at gode boligprosjekter har gode utearealer, mange møteplasser og effektiv kommunikasjon med eksisterende lokalmiljø.

Venstre vil

- gjennomgå alle forskrifter i plan- og bygningsloven med sikte på raskere saksbehandling
- sikre effektive planprosesser ved å samordne statlige myndigheters behandling av arealplaner
- redusere kravet til detaljer i utbyggingsplaner slik at disse raskere kan tilpasses endrede rammevilkår eller konjunkturer
- erstatte detaljerte tekniske krav med funksjons- og miljøkrav der det er hensiktsmessig
- styrke forskning og utviklingsarbeid som kan bidra til å gjøre nye boliger utslippsnøytrale og funksjonelle.

Boligmarkedet

”Venstre vil gjøre det enklere for dem som har det vanskelig i boligmarkedet”

Enten du skal leie eller eie, er bolig en stor utgift. Unge sliter med å komme seg inn på markedet og med å finne utleieboliger de har råd til. Eldre sliter med å finne tilpassede boliger de har råd til. Folk som blir syke eller skadet sliter med å bli boende i eget hus fordi reglene gjør det vanskelig å få støtte til å tilpasse huset til rullestol eller andre hjelpemidler.

Venstre vil bruke Husbanken aktivt både til å påvirke hva slags boliger som bygges, og til å styrke dem som står svakt i boligmarkedet gjennom gode låneordninger. Det må bygges flere utleieboliger, flere studentboliger, flere boliger for ungdom (Ungbo) og flere boliger tilpasset eldre. Vi vil også se på en samordning av Husbanken og Kommunalbanken for å sikre en effektiv, statlig utlånsvirksomhet.

Venstre vil

- utforme eierseksjonsloven og borettslagsloven slik at de faste beboerne kan sikre seg gode og tilsiktede boforhold
- øke lånerammene til Husbanken for å kunne gi lån til ordinære utleieboliger på samme måte som til sosialboliger
- åpne for at bankene kan utøve mer skjønn i vurderingen av om egenkapitalkravet er oppnådd ved søknad om lån
- sikre startlån til vanskeligstilte
- endre regelverket for støtte til ombygging av bolig etter sykdom eller skade, slik at flest mulig har råd til å bli boende hjemme i boliger tilpasset rullestol eller andre hjelpemidler
- fjerne forkjøpsretten i borettslag.

Tryggere bolighandel

”Venstre vil gjøre det tryggere både å kjøpe og selge bolig ”

For de fleste privatpersoner er boligkjøp den største og mest langsiktige investeringen de gjør i løpet av livet. Samtidig tas gjerne kjøpsbeslutningen under kraftig tidspress og uten angremuligheter. Derfor bør man ha mest mulig informasjon før man bestemmer seg for å kjøpe. Vi mener at det bør innføres krav til boligsalgsrapport ved boligkjøp. Før kravet om boligsalgsrapport er innført, vil Venstre innføre 14 dagers angrerett ved kjøp av bolig uten boligsalgsrapport. Når du selger bolig og annen fast eiendom har du et stort ansvar, selv om du engasjerer profesjonelle til å hjelpe deg i salgsprosessen. Vi vil vurdere om meglere og takstmenn kan gjøres ansvarlige i større grad når det oppstår konflikt mellom selger og kjøper.

Venstre vil

- innføre krav om boligsalgsrapport
- innføre en 14 dagers angrerett ved boligkjøp når det ikke foreligger boligsalgsrapport
- gjøre megler og takstmenn mer ansvarlige ved konflikt mellom selger og kjøper

Enklere å etablere utleieboliger

”Venstre vil utvikle utleiemarkedet”

Alle vil ikke eie, og de aller fleste leier bolig i kortere eller lengre perioder i løpet av livet. Et stort og variert utleiemarked er avgjørende for å etterkomme den store etterspørselen etter boliger. I dag består utleiemarkedet både av private og profesjonelle aktører, men regelverket for utleieboliger behandler alle aktører likt. Vi

mener at regelverket både må fornyes og forenkles for å sikre et variert og stabilt utleiemarked. Venstre vil gjøre det lettere å etablere og drive samskipnader, stiftelser og selskaper som har et langsiktig mål om å utvikle utleiemarkedet. I tillegg vil vi vurdere nye tiltak for å stimulere til utbygging av flere utleieboliger med god kvalitet.

Venstre vil

- forenkles regelverket for utleie av del av egen bolig, og gi større grad av avtalefrihet når krav om rømningsveier og brannsikkerhet er oppfylt
- vurdere nye tiltak for å stimulere til utbygging av flere utleieboliger av god kvalitet
- gi Husbanken økte rammer for å gi lån til finansiering av utleieboliger
- gjøre ordningen med Husleietvistutvalget til en landsdekkende ordning
- likebehandle de økonomiske virkemidlene for bygging av studenthybler og elevhybler (tilskudd og finansiering gjennom Husbanken).

8.8 Høyre

Raskere boligbygging

Høyre vil styrke det norske selveierdemokratiet, som innebærer å bidra til at flere kan eie sin egen bolig. Høyre mener det er en sentral oppgave å legge til rette for at flest mulig får muligheten til å eie sin egen bolig.

Økt innflytting til byene og rask prisvekst er en utfordring for unge i etableringsfasen. Derfor mener Høyre at kommuner, regioner eller stat ikke må legge ekstra begrensninger på muligheten til å bygge eller kjøpe egen bolig. Høyre vil forenkles regelverket for å bygge boliger og begrense eller redusere krav og pålegg som fordyrer prosjektene unødige.

Høyre mener det er et mål at flest mulig skal eie sin egen bolig, og at sosiale ordninger derfor bør utformes slik at de inspirerer til å gå fra å leie til å eie.

Høyre vil:

- Fortsette å forenkles og modernisere regelverk og fjerne unødvendige krav og pålegg i lover og forskrifter som forsinkes boligbyggingen.
- Redusere klageadgangen og forenkles prosedyrene når en byggesak er utformet ut fra gjeldende regulering.
- Oppmuntre til at kommuner innfører digitale søknadsprosesser for regulering og bygging der det ikke er gjennomført.
- Sikre gode og målrettede ordninger for bostøtte og målrettede startlån for dem som trenger det mest.
- gjennomgå NAVs garantiordning slik at flere kan få et sted å bo.
- Sette en tidsfrist for innsigelser, slik at tidspunkt for oppstart av prosjekter er forutsigbart for utbyggeren.
- Stimulere til økt boligbygging i byene gjennom at det innføres lokale normer med andre krav til uteareal og parkering.
- At lover og regler legger til rette for bygging av gode bomiljøer og variert boligstruktur.
- Legge til rette for at flere kan eie sin egen bolig, for eksempel ved i større grad å ta i bruk den boligsosiale modellen leie-før-eie over hele landet.
- Sørge for at Husbanken likebehandler offentlige aktører, boligbyggelag og private aktører som ønsker å benytte ulike varianter av modellen leie-før-eie.

8.9 Fremskrittspartiet

Boligpolitikk

Boligen er den største økonomiske investeringen mange av oss foretar. Det offentlige har et ansvar for at det blir lagt til rette for tilgjengelige tomteområder, og at det ikke innføres unødvendige særkrav og hindringer som legger unødvendig press på boligpriser og gjør det uforholdsmessig vanskelig å slippe inn på boligmarkedet. Press på boligprisene rammer først og fremst unge mennesker i etableringsfasen.

Fremskrittspartiet ønsker å liberalisere kravene til universell utforming og byggemåte. Vi ønsker også å liberalisere kravene som stilles til utleieenheter/sekundærboliger i eksisterende boliger; da unngår man at mange av disse må tas av leiemarkedet som følge av nye tekniske krav.

Det er et viktig prinsipp at bankene står fritt til å foreta de nødvendige vurderinger om den enkeltes og familiens evne til å betjene lån. Vi ønsker derfor å fjerne egenkapitalkravet for boliglån og la bankene selv avgjøre den enkelte og familiens låneevne. Dette vil også bidra til å redusere behovet for antall personer som søker om startlån fra det offentlige. Den sterke veksten i antall lån gjennom kommunene de siste årene har vært en utvikling som har skapt en uheldig todeling av boliglånsmarkedet.

Hvert år står flere tusen studenter uten et sted å bo. Vi vil legge til rette for at flere private aktører kan bygge studentboliger på samme vilkår som studentsamskipnadene. Dersom dagens monopolordninger avskaffes, er det mulig å bygge flere boliger til en lavere pris og raskere. Vi vil ta i bruk kreative løsninger brukt i andre land for raskt å kunne sette opp flere studentboliger, slik som for eksempel brakke- eller containerstudentbyer av høy kvalitet. Vi vil i tillegg å heve grensen for hva unge mennesker årlig og totalt sett kan spare gjennom BSU-ordningen (Boligsparing for Ungdom).

Fremskrittspartiet er positiv til forsøk med kombinerte omsorgs-/studentboliger. Dette kan være en måte for flere studenter til å skaffe seg et rimelig sted å bo, samtidig som det kan bidra til økt trivsel og mindre ensomhet for de eldre beboerne.

Vi vil oppheve lov om eiendomsskatt slik at kommunene fratras muligheten til å kreve inn skatt på eiendom. Eiendomsskatt ansees for å være en uverdigg dobbeltbeskatning av kommunens innbyggere og næringsliv og tar verken hensyn til den enkeltes inntekt eller gjeldsgrad. Vi vil også fjerne dagens dokumentavgift. Dokumentavgiften er blitt en statlig inntektskilde som fordyrer boligkjøp uten at innbetalt avgift står i forhold til de faktiske omregistreringskostnadene.

Fremskrittspartiet er motstandere av dagens strenge strandsonerpolitikk og boplikten.

Fremskrittspartiet vil:

- legge til rette for økt regulering av tomter i kommunene og redusere antallet innsigelser
- reversere fordyrende detaljkrav til universell utforming, byggemåte og energikrav knyttet til nybygg
- heve grensen for sparing gjennom BSU-ordningen
- fjerne det statlige egenkapitalkravet for boliglån
- la private bygge studentboliger på lik linje med studentsamskipnadene
- at offentlige reguleringer og avgifter ved kjøp og salg av bolig settes til selvkost
- oppheve loven om eiendomsskatt

- innføre prøveordning med kombinerte omsorgs-/studentboliger
- øke utbyggingstakten av studentboliger
- etablere finansieringsordning for bygging av elevhybler etter samme modell som studentboliger
- stimulere til at privatpersoner kan finansiere kjøp av egen omsorgsbolig

9. Om kommuner og regioner

9.1 Rødt

Et sterkere folkestyre

Et levende lokaldemokrati vil si at innbyggerne får reell mulighet til å delta i avgjørelser som gjelder hverdagen og livsvilkårene deres. Det er viktig å holde på retten til like goder og rettigheter i form av likeverdige tjenestetilbud over hele landet.

Rødt mener at staten skal fullfinansiere oppgaver som overføres til kommunene. Samtidig må innbyggerne i kommunene kunne delta aktivt i å utvikle lokalt tilpassede løsninger som ivaretar folks behov og er til det beste for fellesskapet.

Oppgaver og ansvar bør desentraliseres, slik at de løses nærmest mulig brukerne av velferdstjenestene. Rødt anser kommunen og eventuelle kommunale selskaper som innbyggernes egen eiendom og verktøy, for å kunne yte gode og likeverdige tjenester for alle som trenger det.

Oppgaver som krever stor grad av samordning mellom flere kommuner, bør løses gjennom interkommunalt samarbeid uten at dette må gå på bekostning av folkevalgt styring.

Ansatte i norske kommuner er avgjørende viktig for å sikre tilbudene som vedtas av lokaldemokratiet, samtidig som de folkevalgte har en kollektiv arbeidsgiverrolle i denne sammenhengen.

Rødt ønsker en direkte valgt fylkeskommune, som har flere og tydeligere oppgaver. Det er behov for tre styringsnivåer; ei utvikling mot en tonivåmodell med kommuner kombinert med statlige regioner, vil etter Rødts syn svekke demokratiet og folkevalgt styring.

Omdanning av offentlig virksomhet til foretak og aksjeselskap, samt privatisering og salg av offentlig eiendom og ressurser, er innskrenkninger av demokratiet. Fordi beslutninger overføres fra politiske organer til lukkede styrerom. Det er innbyggernes behov som skal ligge til grunn for driften av all kommunalt eid virksomhet. For å sikre demokratisk og deltakende utvikling av de kommunale tjenestene må derfor beslutningene løftes ut av lukkede styrerom og inn i kommunestyre og fylkesting.

Rødt ønsker å styrke de folkevalgtes styring og demokratiet, ved å arbeide for:

Godt lokaldemokrati

- a. Desentraliserte oppgaver og overføring av ansvar fra stat til kommune/fylkeskommune.
- b. Ingen kommuner eller fylker skal slås sammen uten at det er godkjent gjennom folkeavstemning i hver av de berørte kommunene/fylkene.
- c. Opprettholde eller øke antallet folkevalgte representanter i kommunestyre og fylkesting.
- d. Det etableres aktive lokaldemokratiske organ hvor barn og unge får rett og mulighet til reell innflytelse på saker som behandles.
- e. Tiltak som gjør politiske beslutningsprosesser mer tilgjengelige og åpne for alle innbyggere, dette vil også bidra til å kunne hindre korrupsjon.
- f. Tilrettelegge for at lag og organisasjoner som samarbeider med kommunen om tjenesteutvikling, gis vilkår som gjør det mulig å være reelle deltakere.
- g. Utvikle prosesser der innbyggerne kan ta del i budsjettbehandlingen.
- h. Avvikle parlamentarisme i kommunestyre og fylkesting. Flere kommuner i Norge innfører lokal parlamentarisme. Dette fører til flere heltidspolitikere, at opposisjonen

mister innsyn i behandlinga av saker og at flere saker behandles uten offentlig innsyn. Derfor må formannskapsmodellen videreutvikles.

i. Åpne møter i alle offentlige styringsorgan og utvalg, med unntak for behandling av saker med lovbestemt taushetsplikt.

j. 16-åringer får stemmerett ved kommunevalg.

Gode arbeidsvilkår for kommuneansatte

a. Organisasjonsutvikling i kommunen må skje i samarbeid med ansatte på alle nivå og deres fagforeninger.

b. Tiltak som forkorter veien fra idé til vedtak, når det gjelder forslag fra ansatte som kan bidra til forbedringer av arbeidsmiljø og arbeidsrutiner ved den enkelte arbeidsplass, skal prøves ut.

c. Deltidsstillinger erstattes med 100 %-stillinger i kommunene ut fra prinsippet «heltid en rettighet, deltid en mulighet».

d. Igangsetting av forsøk med 6-timers normalarbeidsdag i kommunene.

e. Kommune og stat er til sammen Norges største arbeidsgiver, og de har stor innflytelse på hvilke bedrifter innkjøp av tjenester kommer fra. Ved offentlige anbud av tjenester skal kun opplæringsbedrifter m/lærlinger benyttes.

f. For å øke antallet lære plasser må det etableres et sentralt register for lærlingplasser i hele den offentlige sektoren med årlig rapportering som publiseres. Statsrådene for de ulike sektorene må stille opp årlige måltall for lærlinger i sin sektor og de underliggende etater.

g. Kommunene bør følge statens målsetting om at personer med nedsatt funksjonsevne utgjør 5 % av alle nyansettelser.

Sikre åpenhet og folkevalgt styring av kommunale foretak

a. Avvikling av alle kommunale foretak (KF) og aksjeselskap, og at all aktiva tilbakeføres den kommunen eller fylkeskommunen som i utgangspunktet var rettmessig eier. Inntil avviklingen er gjennomført går Rødt inn for at kommunestyre/fylkesting evt. formannskap skal utgjøre generalforsamlinga for heleide kommunale aksjeselskaper.

b. Full offentlighet om alle styreverv, aksjeposter, økonomiske godtgjørelser og organisasjonsverv for alle politikere i kommunestyrer, fylkesting, Stortinget og regjeringa.

c. Folkevalgte skal utøve aktiv eierskapsstyring gjennom generalforsamling.

d. Kommunestyre/fylkesting etablerer retningslinjer for god virksomhetsstyring av selskapene.

e. Det etableres etiske retningslinjer for selskapene, herunder retningslinjer som angår miljø.

f. Det etableres skriftlige rapporteringsrutiner mellom generalforsamling og kommunestyre/fylkesting, der hvor disse ikke utgjør generalforsamling.

g. Det etableres retningslinjer for anskaffelser for selskapene.

h. Det gjennomføres regelmessige eierskapskontroller av selskapene.

9.2 Sosialistisk venstreparti

Lokaldemokratiet

SV vil sørge for at alle innbyggere har større innflytelse i lokalsamfunnet sitt.

Befolkningen må være tett på de som tar beslutninger, og politiske prosesser må skje i åpenhet. Kommuner og fylkeskommuner er viktige nivåer for et sterkt folkestyre.

Fylkes- og kommuneøkonomien må være så god og forutsigbar på lang sikt slik at det er mulig både å sikre gode lovpålagte tjenester og gjennomføre nødvendig utviklingsarbeid. Folk flest må sikres kort vei og åpne kanaler til sine folke- og tillitsvalgte.

SV vil:

- Gå imot at kommuner slås sammen med tvang. SV er positive til mer kommunalt samarbeid så lenge dette skjer på måter som sikrer åpenhet og demokratisk styring. Vi er også positive til at kommuner som gjennom folkeavstemninger selv ønsker det, slår seg sammen. Dersom fylker og kommuner som er tvangssammenslått selv ønsker det skal SV ta initiativ til at vedtakene oppheves.
- Gi kommunene lov til å gjøre kommunale avgifter avhengige av inntekt. I dag rammes husholdninger med lav skatteevne uforholdsmessig hardt av høye og regressive avgifter.
- Styrke det regionale folkevalgte nivået ved å flytte makt fra statlig nivå. SV vil ha sterkere fylker, som skal ta over ansvaret for sykehus og få flere oppgaver og større ansvar på områder som samferdsel, distrikts- og regionalpolitikk, næringspolitikk, miljøvern og arealforvaltning, landbruk og kultur. SV vil at folket skal få si sin mening om fylkessammenslåinger gjennom folkeavstemninger, og vi vil respektere resultatet.
- Innføre mulighet for deltakende budsjettering i kommuner og bydeler. Med deltakende budsjettering får alle innbyggere muligheten til å delta aktivt i utformingen av sitt lokalsamfunn. Styrke kommuneøkonomien betydelig. Dette er nødvendig for å sikre gode velferdstilbud i hele landet.
- Innføre fast avgift til kommunene for bruk av fjordene til oppdrett basert på antall kilo produsert fisk i hver kommune. Kommunene får for lite igjen for arealene de avser til oppdrettsnæringene.
- At kommunene skal bestemme skolestruktur selv. Private skoler som har fått statlig godkjenning kan bare etableres med offentlig støtte dersom kommunene gjør positive vedtak om etablering.

9.3 Miljøpartiet De Grønne

Livskraftige regioner og kommuner

For å sikre demokratisk engasjement og deltakelse bør beslutningsmyndigheten ligge på det laveste utøvende nivået. De Grønne vil styrke det regionale nivået for å bedre ivareta oppgaver som går på tvers av kommuner. Kommunenes frie inntekter bør økes slik at lokale prioriteringer faktisk kan bestemmes av lokaldemokratiet.

Kommunesammenslåinger kan bidra til å styrke lokaldemokrati og velferd, men det forutsetter lokal oppslutning og eierskap til prosessen, og innflytelse over oppgaver som hører til i lokalsamfunnene.

Norske kommuner innvirker på en tredjedel av norske klimagassutslipp. De Grønne vil styrke arbeidet med å redusere utslipp i kommunene og vil stille strengere krav til å gjennomføre lokale klimatiltak. Vi er avhengig av hele landet i det grønne skiftet.

Vi må redusere presset på matjord, utmark og annet areal og bidra til at distriktene ikke avfolkes og presset på storbyene øker ytterligere. De Grønne vil utnytte muligheter for ny, grønn næringsutvikling og grønne lokalsamfunn over hele landet.

De Grønne vil:

- Sikre at regionnivået blir et sterkt folkevalgt nivå, med større ansvar for arealforvaltning, transport og næringsutvikling.
- At kommunesammenslåing skal avgjøres lokalt og ha som mål å sikre bedre deltakelse og tjenestetilbud for folk som bor der.
- Stille krav til kommuner og fylkeskommuner om miljøstandarder og strengere miljøkrav i innkjøp.
- Innføre krav om klimabudsjett i alle kommuner.
- Flytte flere statlige arbeidsplasser ut av Oslo.
- Bidra til å bygge lokale fagmiljøer og klynger med utgangspunkt i lokale behov og muligheter.
- Føre en aktiv næringspolitikk for hele landet med statlige midler til lokal og regional omstilling.
- Øke kommunenes økonomiske handlingsrom og grensene for kommunenes egne skatteinntekter.
- Sikre tilgang til bredbånd over hele landet.
- Tredoble støtten til klimaomstilling i norske kommuner gjennom “Klimasatsordningen” og iverksette en storsatsing på klima og miljørådgivere i kommunene.
- Utrede en belønningsordning for kommuner, grunneiere og andre som restaurerer verdifull natur.
- Tallfeste og tilgjengeliggjøre kommunal og fylkeskommunal naturpåvirkning og klimagassutslipp i beregningen av nasjonal økologisk bærekraft.
- Øke støtten til kommuner som vil gjennomføre prosjekter for grønne nærområder med økt biologisk mangfold, flere grøntområder og attraktive sosiale byrom og møteplasser.

9.4 Arbeiderpartiet

Kommunal

Kommunene er avgjørende for å sikre gode velferdstjenester i hele landet. God eldreomsorg og en god skole er bare mulig om kommunene holder høy kvalitet på sine tjenester og sikres en sterk og forutsigbar økonomi. Det krever en politikk som utjevner forskjeller mellom kommunene, blant annet på grunn av ulikheter i skatteinntekter, flyttestrømmer og demografiske endringer.

Den viktigste demografiske utfordringen kommunene står overfor, er den kraftige økningen i antall eldre. Det krever at kommunene stimuleres til å bygge ut tilbudet med tilstrekkelige dekningsgrader.

Kommunenes viktigste ressurs er menneskene som jobber der. Kommunene må organisere sine tjenester på en måte som gjør dem attraktive som arbeidsplass, med flere heltidsstillinger og faste ansettelse. Kommunene skal anerkjenne og investere i de ansattes kompetanse.

Arbeiderpartiet mener det er fornuftig med endringer i kommunestrukturen der dette betyr en styrking av tjenestetilbudet for innbyggerne. Endringene skal baseres på frivillighet og gode lokale prosesser. Vi vil forsterke økonomiske insentiver som reformstøtte og engangsstøtte for å stimulere til flere kommunesammenslåinger.

Arbeiderpartiet ønsker sterke regioner under direkte folkevalgt styring. Regionene skal ta et lederskap i samarbeid med kommuner, næringsliv og statlig forvaltning. Sterkere regioner bør overta flere oppgaver innen sektorer som samferdsel, utdanning, forskning, næringsutvikling og miljø. Det regionale nivået skal beholde sine oppgaver innen skole, helse, kollektivtransport og tannhelse. Regionene må få en sterkere samfunnsutviklerrolle, og regionale planer skal styrkes som utviklingsverktøy. Vi er positive til lokale prosesser hvor fylkeskommuner vurderer å slå seg sammen til større regioner.

Arbeiderpartiet vil:

- Øke kommunesektorens inntekter for å sikre bedre kommunale tjenester
- Ha en gjennomgang av det kommunale og fylkeskommunale inntektssystemet for å sikre et likeverdig tjenestetilbud i hele landet
- Være positive til lokale initiativ til kommune- og fylkessammenslåing og forsterke støtteordninger til dette
- Støtte frivillige kommunesammenslåinger som er vedtatt og igangsatt
- Sette i gang et kompetanseløft for ansatte i kommunene i samarbeid med partene i arbeidslivet
- Gjennomføre Områdesatsninger i byer som har bydeler med spesielt store sosiale utfordringer for å sikre like muligheter og forebygge store sosiale forskjeller
- Lovfeste et kommunalt ungdomsråd eller tilsvarende
- Videreføre og utvide forsøksordningen med stemmerett for 16-åringer ved lokalvalg
- Arbeide for at kommunene fremdeles skal få mva.-kompensasjon for kommunale boliger slik at kommunene kan opprettholde botilbud til vanskeligstilte.

9.5 Senterpartiet

Sterkere kommuner og fylkeskommuner

Det lokale folkestyret må styrkes, slik at flere får delta i utviklingen av samfunnet og det lokale tjenestetilbudet. Norske kommuner og lokaldemokratiet har i dag stor makt og stort ansvar for viktige velferdstjenester innen både oppvekst, omsorg, kultur og lokal stedsutvikling. Det lokale folkestyret må utvikles gjennom desentralisering av statlige oppgaver til kommuner og fylker.

Senterpartiet ønsker en selvstendig og nyskapende kommunesektor, som utvikler den lokale velferden og lokalsamfunnet. For å sikre et livskraftig lokalt folkestyre må øremerking, rettighetsfesting og bemanningsnormer begrenses. Alle nye oppgaver må fullfinansieres.

Kommunene er sentrale tjenesteprodusenter, samfunnsutviklere og «grunnmuren» i vårt folkestyre. Senterpartiet er motstander av den pågående kommune- og regionreformen og mener de fører til sentralisering og svekket folkestyre. Vi mener at eventuelle kommune- og fylkessammenslåinger skal være frivillige og at oppslutningen om dem skal være avklart i lokale folkeavstemminger.

Senterpartiet går inn for en omfattende oppgaveoverføring til kommuner og fylker på områder som vil tjene på at lokal kompetanse og forvaltningskunnskap blir brukt når løsningene utformes. Vi vil videreføre arbeidet med overføring av oppgaver til alle kommuner og fylkeskommuner.

Senterpartiet er imot å bruke inntektssystemet for å tvinge fram kommunesammenslåinger og tar avstand fra forsøk på å dele mindre kommuner inn i

«frivillige små» og «ufrivillige små». Staten skal legge til rette for at alle kommuner har likeverdige økonomiske forutsetninger for å løse sine oppgaver.

Senterpartiet vil:

- At norsk folkestyre og forvaltning skal organiseres i tre nivåer: stat, fylke og kommune. Fylkene skal være felles grense for fylkeskommunene, fylkesmannsembetene og valgdistriktene for Stortinget. Statlig regional forvaltning skal organiseres slik at den har sammenfallende grenser med fylkene. I tilfeller hvor organiseringen bør skje i større enheter enn fylkestallet tilsier, skal etatsgrensene ikke dele fylker.
- At eventuell sammenslåing av kommuner og fylkeskommuner skal være frivillig og basert på lokale prosesser og folkeavstemminger. Sammenslåinger vedtatt i stortingsperioden 2013-2017 skal oppheves dersom kommuner og/eller fylker sjøl ønsker det.
- Sikre kommuner og fylkeskommuner en sterk økonomi som står i forhold til de oppgavene sektoren har.
- Ha sterkere inntektsutjamning mellom landets kommuner.
- Gjennomføre en stor oppgaveoverføring fra statlig regional forvaltning, direktoratene og fylkesmennene til kommunene og fylkeskommunene.
- Stimulere til at de største byene oppretter bydelsråd/-styrer for å styrke lokaldemokratiet i de største enhetene.
- Styrke arbeidet med forenkling og avbyråkratisering.
- Sammen med KS (Kommunesektorens interesse- og arbeidsgiverorganisasjon) utvikle gode systemer for IKT, innovasjon, forskning og utvikling i kommunesektoren.
- Forsterke digitaliseringen i offentlig sektor og videreutvikle de sentrale digitale registre og felleskomponenter som Matrikkelen, Folkeregisteret, Enhetsregisteret og Altinn. Dette vil styrke tjenestetilbudet, legge bedre til rette for næringslivet og skape mer effektiv drift.
- Ha sterk samkjøring av stat og kommunesektor i digitaliseringsarbeidet.
- Motvirke EØS-avtalens svekkelse av det lokale folkestyret så langt som tilknytningsformen åpner for, og på sikt si opp avtalen og inngå samarbeidsavtaler med EU som ivaretar lokale og nasjonale behov for selvstyre.
- Styrke velgernes mulighet til å påvirke personvalget ved valg til Stortinget, fylkestingene og kommunestyrene, men ikke gjeninnføre mulighet til å stryke kandidater.
- At mandatfordelingen mellom fylkene ved stortingsvalg baseres på antall norske statsborgere, heller enn antall innbyggere.
- Nedsette et offentlig utvalg for å utrede konsekvensene av endrede valgkretser til stortingsvalget.

9.6 Kristelig folkeparti

Lokaldemokrati

Valgdeltakelsen er spesielt lav ved lokalvalg. Lokaldemokratiet har blitt avkrefte av statlig overstyring, øremerking av tilskudd og lite samsvar mellom oppgaver og økonomiske rammebetingelser. For mange er frivillig innsats i lokalpolitikken lite attraktivt fordi kommunene er tappet for politisk og økonomisk handlingsrom.

Et velfungerende lokaldemokrati er viktig for et samfunn bygd nedenfra, og KrF vil arbeide for at staten i hovedsak styrer gjennom rammer slik at kommunenes handlingsfrihet øker og lokaldemokratiet styrkes. Bruk av lovfesting og øremerking bør begrenses. Øremerking bør i hovedsak kun brukes ved innføring av nye ordninger eller bevisste og tidsbegrensede satsinger for å løfte et felt særskilt. Regelen skal være: Lokaldemokrati når det er mulig, statlig styring når det er nødvendig.

Kommunestruktur

For å sikre lokaldemokrati, gode tjenester til innbyggerne og velfungerende enheter, er det behov for å gjøre endringer i den norske kommunestrukturen. Mange velferds-, miljø- og tjenesteoppgaver har blitt svært spesialiserte, og en rekke kommuner har utfordringer med å rekruttere og beholde robuste fagmiljøer. Også for å ivareta balansen mellom lokaldemokrati og stat, kan det være nødvendig å etablere større kommuner. Kommunereformen skal ikke være en sentraliseringsreform, men en velferdsreform.

Et sterkere lokaldemokrati må alltid være et hovedmål ved endring av kommunestruktur. Gode frivillige lokale prosesser skal være utgangspunktet for endringer av kommunestruktur. De økonomiske incentivene for kommunereformen må videreføres i perioden 2017-2021 for å legge til rette for at kommuner som ikke kom i havn med eller ikke gjennomførte frivillige prosesser, skal kunne gjøre dette i denne perioden.

For kommuner med stor geografisk utstrekning og spredt bosetting eller perifer beliggenhet, kan det være lite å hente på sammenslåing med andre. Også slike kommuner med store smådriftsulempere og avstandskostnader, må sikres økonomisk grunnlag for å gi befolkningen et likeverdig tjenestetilbud. Når kommunereformen er gjennomført, må inntektssystemet gjennomgås og åpenbare skjevfordelinger må rettes opp.

Slagkraftige folkevalgtstyrte regioner

Mange oppgaver vil fortsatt være for store til at kommunene kan ta hånd om dem alene. Derfor vil KrF ha et folkevalgt styrt regionalt nivå, men med større og mer slagkraftige regioner enn dagens fylkeskommuner. Det er et stort behov for å demokratisere en del beslutninger som i dag tas av byråkratiet i regionale statlige enheter.

En avgjørende forutsetning for å gjennomføre den omfattende omorganiseringen en regionreform innebærer, er at den fylles med konkret innhold. Et nytt regionalt nivå må tilføres nye oppgaver og utvidet makt og ansvar innenfor blant annet samferdsel og næringsutvikling, og regional planlegging må gjøres mer forpliktende.

Nye regioner bør ha et klart definert ansvar for de oppgavene og sektorene som er viktige for den regionale utviklingen og ha ansvar for samordningen av disse oppgavene med kommunenes og statens virksomhet i regionen.

De folkevalgte regionene må forvalte virkemidler tilpasset de utfordringene og mulighetene de står overfor. Regionene må ha ansvar og myndighet både for å fatte politiske vedtak og for å iverksette disse. De folkevalgte regionene må få et større ansvar for velferdstjenester som krever et større befolkningsgrunnlag enn det kommunene har. Regionene må beholde ansvaret for videregående opplæring, fagskoler, kollektivtransport og tannhelse.

KrF vil

- hegne om vårt politiske system og si nei til innføring av republikk.

- gjennom informasjonskampanjer sikre at alle stemmeberettigede er godt informert om valget og hvor de kan stemme. De bør settes av særlig midler til informasjonstiltak rettet mot ungdom og minoritetsmiljøene.
- styrke den offentlige finansieringen av de politiske partiene.
- sikre de politiske partiene full frihet ved oppsetting av lister til stortings-, sametings-, fylkestings- og kommunestyrevalg.
- videreføre grunnlovsfesting av valgkretsene ved stortingsvalg.
- beholde felles myndighets- og stemmerettsalder på 18 år.
- si nei til «listebæring» utenfor valglokalene på valgdagene.
- være åpne for e-valg forutsatt at sikkerheten er ivaretatt.
- sikre barn og unge opplæring og trening i demokrati inntil de oppnår stemmerettsalder.
- gi lokale ungdomsråd, der ungdom kan uttale seg om politiske saker i kommunene, samme lovmessige status som eldreråd og råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne.
- gi eldrerådene handlingsrom til å spille en aktiv rolle og medvirke til eldre menneskers samfunnsdeltakelse og anspore til å få eldres kompetanse og engasjement ut i samfunnet.
- sikre et velfungerende og grunnlovsfestet lokaldemokrati.
- arbeide for at kommunereformen fører til bedre tjenester for innbyggerne og gir økt demokrati ved at beslutninger flyttes fra staten og ut til kommuner og regioner.
- styrke kommunenes økonomiske handlingsrom, slik at de kan gi innbyggerne et godt tjenestetilbud.
- arbeide med å avvikle og forenkle lover, forskrifter og rapporteringssystemer.
- at statlige reformer og pålegg må følges opp med tilstrekkelige frie midler.
- at konsultasjonsordningen mellom staten og KS (kommunesektorens interesse- og arbeidsgiverorganisasjon) skal videreføres og gjøres mer forpliktende.
- stimulere til større samhandling mellom sektorer og nivåer.
- fortsette overføring av oppgaver, makt og myndighet fra staten til regionalt og kommunalt nivå der dette er hensiktsmessig.
- justere inntektssystemet for fylkene/regionene slik at dette sikrer at disse settes i stand til å tilby likeverdige og gode tjenester.
- ha en tilskuddsordning til digitalisering i kommunene for enklere og bedre kommunikasjon med innbyggerne.

9.7 Venstre

Større kommuner og livskraftige regioner

Lokaldemokratiet er bærebjelken i et levende folkestyre. Den enkelte borger må sikres nærhet til og størst mulig innflytelse over politiske avgjørelser. Grunnlovsfestingen av det lokale selvstyret må følges opp med en reell styrking av det lokale selvstyret ved å overføre mer makt og myndighet til det lokale nivået.

Venstre vil gi folk økt innflytelse over egen hverdag. Flere oppgaver bør derfor løses nærmere innbyggerne. For mange oppgaver er sentralisert de siste ti årene, og sentraliseringen må derfor bremses. Desentralisering av makt og myndighet er en aktiv distriktpolitisk handling. Venstres politikk for kommunestruktur, næringsutvikling,

landbruk, samferdsel og kommunikasjon, kunnskap og helse, er innrettet med sikte på å styrke og myndiggjøre lokale samfunn og distriktssentre, og gjøre det mulig å bo og leve over hele landet.

Kommunestrukturen fra 60-tallet står i sterk kontrast til dagens reelle bo-, arbeidsmarkeds- og serviceområder. Mange kommuner har ikke lenger mulighet til å ta et helhetlig grep om næringsutvikling, miljøpolitikk, arealdisponering og stadig mer kompliserte og kompetansekrevende offentlige tjenester, blant annet innen helse og omsorg. Venstre mener større kommuner bedre kan ivareta sin rolle som tjenesteyter, samfunnsutvikler, myndighetsutøver og demokratisk arena. For at kommunene skal kunne påta seg flere oppgaver er det dessuten avgjørende at vi får en kommunestruktur med færre og større kommuner gjennom å styrke kommunene på bekostning av staten. Større kommuner med mer ansvar og flere oppgaver og attraktive jobber kan også motvirke sentralisering.

Proessen med kommunesammenslåinger må fortsette. I siste instans er kommunestrukturen staten og nasjonalforsamlingens ansvar. Staten må ha mulighet til å gripe inn for at dagens prosess med kommunesammenslåinger og desentralisering av oppgaver ikke stanser opp.

Prinsippet om generalistkommuner (som betyr at alle kommuner skal tilby de samme tjenestene) bør avskaffes, slik at større kommuner kan få flere oppgaver. Det samme må gjelde for regioner.

Lokaldemokratiet må styrkes ved å holde valgdagen til kommunestyre og fylkesting separat fra stortingsvalg. Kommunestyrene må få anledning til å vedta mistillit til ordfører og muligheten til å stryke kandidater ved lokalvalg må gjeninnføres.

Nye oppgaver som pålegges kommunene av staten, må finansieres gjennom økte overføringer. Venstre vil også arbeide for å redusere antall statlige innsigelsesmyndigheter slik at kommunal saksgang går lettere. Det skal bli enklere for innbyggere og lokale folkevalgte å forholde seg til statlige myndigheter. Redusere lover og forskrifter som regulerer kommunene.

Det er ikke staten, men de lokale folkevalgte som best kan vurdere åpningstidene for tjenestetilbudet i sin kommune. Det bør derfor ikke være statlige begrensninger på åpningstider i butikker eller for salg og skjenking av alkohol.

Venstre vil

- arbeide for at vi får færre og større kommuner gjennom å overføre mer ansvar og flere oppgaver til kommunene
- gi kommunestyret adgang til å vedta mistillit mot ordfører, og velgerne mulighet til å stryke kandidater ved lokalvalg
- innføre friere kommunalt skattøre
- avskaffe generalistkommuneprinsippet
- redusere finansiell detaljstyring av kommunene og gi kommunene anledning til å få større del av statlig finansiering som frie midler.

Regioninndeling og fylkeskommunen

Venstre er positiv til at fylkeskommunene erstattes med et nytt regionalt folkevalgt nivå med færre, større og sterkere regioner. De nye regionene skal være et selvstendig og fullverdig forvaltningsnivå, slik kommunene er det på lokalt nivå, med omfattende desentralisering av oppgaver, ansvar, myndighet og ressurser fra staten.

Regionene og kommunene bør få oppgaver innen regional og lokal utvikling av næring, samferdsel, utdanning, friluftsliv og kulturminnevern. Fylkesmannen bør ha ansvaret for blant annet tilsyn, klagebehandling og oppfølging av internasjonale

konvensjoner. Videre bør det vurderes en overføring av ansvaret for helseforetakene og spesialisthelsetjenesten, unntatt universitetssykehusene, til regionene.

Utflytting av statlige arbeidsplasser vil være med på å styrke de nye regionene. Flere desentraliserte statlige arbeidsplasser bidrar til spredning av makt og innflytelse, og skaper grunnlag for vekst og flere arbeidsplasser over hele landet. En ny regioninndeling krever endring av valgdistriktene som i dag følger fylkesgrensene. Venstre mener det er naturlig at valgdistriktene inndeles i henhold til de nye regiongrensene.

Venstre vil

- styrke regionene ved å overføre flere oppgaver
- gjennomgå fylkesmannens ansvarsområder og myndighet med sikte på overføring av oppgaver til regioner og kommuner
- spre statlige arbeidsplasser til flere regioner
- lokalisere statlige arbeidsplasser og institusjoner i regionene på en slik måte at de fremmer god lokal byutvikling.

En mer effektiv offentlig sektor

Offentlig sektor må sette borgerne i sentrum og alltid ha som mål å levere innbyggerne de beste tjenestene. Samtidig må kostnadene holdes nede. Deler av offentlig sektor er preget av detaljstyring, byråkratiske kontrollsystemer og omfattende dokumentasjonskrav. Det er behov for en bedre ledelse og styring av offentlig forvaltning. Det er nødvendig å klargjøre hovedmål for virksomhetene og hvilke resultater som forventes for innbyggerne, samtidig som virksomhetene må ha frihet til å styre interne arbeidsprosesser og ressurser.

Nye fellesløsninger, digitaliserte tjenester og prosesser og overgang fra analoge til digitale kommunikasjonskanaler er sentrale virkemiddel for å effektivisere offentlig sektor. Det offentlige utnytter ikke i tilstrekkelig grad mulighetene som ligger i digitaliseringen.

Veksten i antall offentlig ansatte er ikke bærekraftig på sikt. Veksten i antall ansatte i sentralenhetene i direktoratene er det klareste uttrykket for at det har skjedd en byråkratisering av statlig forvaltning. Sysselsettingen i sentralenhetene i direktoratene økte med hele 68 pst. fra 1994 til 2014 (kilde: Statistisk sentralbyrå). Venstre mener det er behov for nye grep for å stanse veksten i offentlig sektor.

Videre er det behov for å gjennomgå direktorater og tilsyn og gjennomgå deres oppgaver, reguleringer og kontrollfunksjoner med sikte på å tilbakeføre politiske funksjoner til folkevalgte organer.

God ledelse på alle nivå er helt sentralt for en effektiv offentlig forvaltning. Venstre ønsker en kultur i det offentlige hvor det er større rom for alternative karriereveier og bytte mellom leder- og medarbeiderstillinger. Systematisk kompetanseutvikling for ledere bør være obligatorisk i det offentlige.

Venstre vil

- bedre samordningen og koordineringen av tjenestene
- redusere detaljstyringen av offentlig forvaltning ved å gi større frihet til å styre arbeidet med grunnlag i hovedmål og forventninger fremfor detaljerte mål og føringer
- digitalisere flere tjenester og prosesser og øke bruken av digitale kommunikasjonskanaler
- redusere planleggings- og rapporteringskrav

- gjennomgå statlige tilsyn og direktorater med sikte på å overføre mer myndighet og flere oppgaver til relevant folkevalgt nivå
- redusere skjemaveldet og forenkle søknadsprosesser.

9.8 Høyre

Styrke det lokale selvstyret

Høyre vil fortsette arbeidet med å effektivisere tilsyn, og vil overføre flere oppgaver fra staten til større kommuner og regioner.

Høyre vil styrke lokaldemokratiet og legge oppgaver og politiske beslutninger så nær innbyggerne som mulig. Høyre ønsker å styrke lokalsamfunnets makt på bekostning av statens makt, men ikke på bekostning av enkeltmennesket. Derfor gjennomfører Høyre en kommunereform som flytter oppgaver, styrker det lokale selvstyret og sørger for at utdaterte administrative grenser blir erstattet med en kommunestruktur som samsvarer med oppgavene som skal løses.

Med færre og større kommuner vil det være mulig å bygge sterkere fagmiljøer, levere bedre tjenester og redusere den statlige detaljstyringen ytterligere. Sterkere kommuner er helt avgjørende for å hindre sentralisering.

Kommuner som slår seg sammen, skal sikres gode overgangsordninger og permanente løsninger som gjør dem i stand til å tilby gode tjenester for innbyggerne. Høyre mener Stortinget har et overordnet ansvar for å sikre at Norge har en hensiktsmessig forvaltningsstruktur, og at det i siste instans må kunne avgjøre størrelsen på og antall kommuner og regioner.

Høyre mener at det på sikt må vurderes om to forvaltningsnivåer, stat og kommune, er nok i Norge. Dagens fylkeskommuner er ikke et godt svar på de regionale nærings- og samfunnsutviklingsutfordringene vi har, men å fjerne det regionale nivået helt er ikke mulig før en annen kommunestruktur med betydelig større kommuner er etablert.

Så lenge Norge har tre forvaltningsnivåer, må man utnytte dem fornuftig med det utgangspunktet. Høyre er med på å gjennomføre en regionreform som reduserer antall fylkeskommuner og tydeliggjør den regionale samfunnsutviklingsrollen fylkene skal ha innenfor noen viktige politikkområder som ikke kan dekkes av én kommune alene.

Statlige tilsyn gjennom fylkesmenn og statlige etater skal sikre innbyggerne gode tjenester og lik behandling, og skal kunne foreta legalitetskontroll og etterprøve vedtak for å sikre likebehandling. Statlige innsigelser skal samordnes gjennom Fylkesmannen.

Høyre vil:

- Sørge for en god gjennomføring av vedtatte kommunesammenslåinger og ta initiativet til ytterligere sammenslåinger slik at vi fortsetter prosessen mot større kommuner.
- Overføre flere oppgaver fra staten til kommunene og regionene og gi større kommuner og regioner mer ansvar.
- Gi kommunene større myndighet og handlingsrom i arealpolitikken.
- La de største kommunene kunne få ansvar for fylkeskommunale oppgaver som veier, kollektivtransport og videregående skole.
- Fortsette liberaliseringen og forenklingen av plan- og bygningsloven.
- Avgrense Fylkesmannens muligheter til å drive skjønnsbasert overprøving av kommunene.

- Videreføre arbeidet med å samordne statlige innsigelser, slik at statlige innsigelser samordnes via Fylkesmannen.
- Dreie fylkesmennenes tilsyn over til mer kontroll av kvaliteten på tjenestene.
- Tilpasse strukturen i statlige etaters regionale inndeling til de nye regionene.
- Avgrense de nye regionenes oppgaver til regional nærings- og samfunnsutvikling og unngå at de utvikler seg til overkommuner med et voksende og overlappende byråkrati.
- Legge ned fylkeskommunen.
- Sikre kommunene en inntektsordning basert på effektiv drift og gode velferdsløsninger, der en andel av verdiskapingen fra lokalt næringsliv kan tilfalle kommunene.
- At kommuner kan ha forskjellig strandsone- og utmarksforvaltning når naturforhold og befolkningsstørrelse tilsier det.

9.9 Fremskrittspartiet

Fylkeskommunen og regioner

Fremskrittspartiet vil fornye norsk forvaltning for å redusere offentlige kostnader og byråkrati. Fylkeskommunen og regioner har ikke tilstrekkelig legitimitet som selvstendig forvaltningsnivå. Fylkeskommunen og regioner har vært, og er, et unødvendig og fordyrende ledd i den offentlige forvaltning. Vi vil derfor legge ned fylkeskommunene og regioner som selvstendig forvaltningsnivå, og fordele oppgavene mellom kommunene, staten og private.

Vi ønsker to forvaltningsnivåer, men uavhengig av antall folkevalgte forvaltningsnivåer bør fremtidig oppgavefordeling i offentlig forvaltning rasjonaliseres og effektiviseres. Dette innebærer oppgaver som per i dag tilligger regionalt og statlig nivå.

Fylkesmannsembetet

Fremskrittspartiet mener at fylkesmannsembetet skal avvikles.. Frem til det skjer skal Fylkesmannens innsigelsesrett og skjønn begrenses til legalitetskontroll og tilsyn.

Kommunen

Individet må være utgangspunktet for all god politikk, og poenget med demokrati og markedsøkonomi er at enkeltmennesket skal ha makt og innflytelse over sin egen hverdag og sitt eget lokalmiljø.

Kommunene utgjør fundamentet i det lokale folkestyret og representerer nærhet, tilhørighet og mulighet for innflytelse for befolkningen. Mye har imidlertid endret seg siden dagens kommune- og fylkesstruktur ble etablert, ikke minst teknologi, kommunikasjon og mobilitet. Vi vil derfor at kommunene skal gis større økonomisk ansvar ved at den statlige økonomiske utjevningen mellom kommunene reduseres, og at de statlige overføringene baseres på et objektivt differensiert innbyggertilskudd, fritt skattøre og kommunalt eierskap til en større andel av verdiskapingen i kommunen. I tillegg vil vi sikre 100 prosent finansiering av primæroppgavene gjennom statlig stykkpris.

Fremskrittspartiet vil avvikle den usosiale eiendomsskatten som stadig flere kommuner pålegger innbyggere og næringsliv.

Det lokale selvstyret må styrkes ved å overføre viktige samfunnsoppgaver fra staten og fylkene til kommunene. En rekke kommuner har vedtatt å slå seg sammen for å møte denne utfordringen, men fortsatt er det mange kommuner som er for små til

å møte innbyggernes behov og rettigheter. Derfor er det viktig at arbeidet med ny kommunestruktur fortsetter.

Stortinget må i perioden vedta en moderne og hensiktsmessig kommunestruktur som ivaretar god tjenesteyting og effektiv bruk av ressursene.

Kommunal tjenesteproduksjon skal skje med høyest mulig kvalitet til lavest mulig kostnad. Brukerundersøkelser, fritt brukervalg, sammenligninger mot andre kommuner og konkurranseutsetting er viktige virkemiddel for å optimalisere tjenesteproduksjonen.

Fremskrittspartiets kommunepolitikere jobber for minst mulig byråkrati, effektiv utnyttelse av skattebetalernes penger, service og JA-holdning i kommunene. Kommunene skal si ja til søknader fra innbyggere og næringsliv om de ikke har veldig god grunn til å si nei. Vi tar ombudsrollen på alvor.

Vi er for konkurranseutsetting og utfordringsrett. Dette vil føre til økt fokus på egne kostnader og kvalitet.

Fremskrittspartiet vil:

- tilpasse og utjevne kommunenes inntektssystem etter objektive kriterier
- oppheve loven om kommunale eiendomsskatten
- erstatte fylkesmannsembeter med en forvaltningsdomstol
- gjennomgå statsforvaltningen med sikte på overføring av oppgaver til kommunene
- fjerne fylkeskommunens/fylkesmannens/sametingets innsigelsesrett til kommunale plan- og arealvedtak.