

Innlandet SVs innspill til Grønn Ny Deal

Innledning	1
Grønn mobilitet – en ny samfunnskontrakt for samferdselssektoren	2
Sirkulærøkonomi i landbruket og en offensiv distriktspolitikk	9
Et fagpolitisk blikk på Grønn Ny Deal	13
Statens ansvar og virkemidler	16
Elektrifisering av Norge	16

Innledning

Verden, Norge og Innlandet står ovenfor en av de til nå største omveltningene av samfunnet slik vi kjenner det. Å redde kloden vil kreve handling, omstillingsvilje og rettferdighet. I arbeidet med Grønn Ny Deal mener vi at man like ofte som man poengterer de skremmende scenarioene, må peke på de grønne mulighetene. En slik balansegang mener vi vil skape en nødvendig vilje til omstilling uten å skape ytterligere polarisering. Derfor trenger vi en Grønn Ny Deal som representerer en løsning som er konkret nok til å tro på, og visjonær nok til å strekke seg etter.

Innlandet med sine 371 385 innbyggere fordelt på 46 kommuner hadde i 2017 et utslipp på i overkant av 2,2 millioner tonn CO₂e. Jordbruk og veitrafikk står for hoveddelen av utslippene innenfor fylkesgrensene. Med sine 26 526 km² med skog og 4299km² med myr er Innlandet i tillegg en forvalter av viktige ressurser for det grønne skiftet.

En planlagt og forutsigbar samfunnsendring må være grunnlaget for Grønn Ny Deal. Vi må konkretisere tidshorizontene og tiltakene vi presenterer, slik at folk vet hva de får med våre løsninger. SV må la det politiske verkstedet få lov til å virke til det beste for både klima og miljø og på den måten oppnå en bred politisk og folkelig oppslutning om endringene vi er nødt til å gjennomføre. Grønn Ny Deal vil danne grunnlaget for alle folkevalgte i lang tid fremover, og en bred forankring er vesentlig.

Innlandet SV har jobbet i fem arbeidsgrupper med ulike deler av Grønn Ny Deal. Dette er et samlet innspill basert på jobben som er gjort i arbeidsgruppene.

Grønn Ny Deal etter COVID-19

De siste seks månedene har Norge og verden stått i krise og vi har opplevd dramatiske arbeidsledighetstall. Samtidig har tiden i krise vist oss at samfunnet er både omstillingsdyktig og- villig. Dette er mekanismer vi må dra veksler på også i det grønne skiftet. Dessverre har Norge gått glipp av viktige muligheter for grønn omstilling og rettferdig fordeling i de statlige krisepakken.

Grønn Ny Deal må også ta med seg de erfaringene og den samfunnskonteksten som Koronakrisen har gitt oss. Uten dette er Innlandet SV bekymret for forankringen av planen i befolkningen.

Navnet

Flere av medlemmene i Innlandet SV har rettet en bekymring til det fungerende navnet på SVs

helhetlige og grønne plan for å møte klimakrisa. Det er derfor et samlet fylkesstyre som foreslår å endre navnet fra «Grønn Ny Deal» til «Grønn samfunnsplan».

God samfunnsplanlegging

Samfunnsplanlegging er ikke noe nytt fenomen, men det var allikevel først i 1965 planlegging ble gjort obligatorisk for alle norske kommuner. Da handlet det hovedsakelig om arealplanlegging i praksis, selv om loven også tok mål av seg å drive utstrakt samfunnsplanlegging.

Planlegging handler om offentlig styring i en bred samfunnskontekst. Det vil si at planlegging handler om å på systematisk vis og med basis i kunnskap, planlegge for handling. Slik planlegging skjer med forankring i Plan- og bygningsloven av 2008 (Pbl. av 2008). Formålet med loven er å «fremme bærekraftig utvikling til det beste for den enkelte, samfunnet og fremtidige generasjoner». Videre vektlegges at åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte parter skal sikres i både planlegging og vedtak. Planlegging er derfor et demokratisk virkemiddel for å fremme bærekraft for både den enkelte og samfunnet, gjennom samordning, med åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning som grunnleggende rettesnor.

Lovens andre del, plandelen, vektlegger blant annet i § 3-1 a at kommunal planlegging skal «sette mål for den fysiske, miljømessige, økonomiske, sosiale og kulturelle utviklingen i kommuner og regioner, avklare samfunnsmessige behov og oppgaver, og angå hvordan oppgavene kan løses» (Plan- og bygningsloven, § 3-1 a). Det forventes også at den kommunale planleggingen skal legge til rette for en samordnet oppgaveløsning og utvikling i kommunen.

Vi ser at det oftere og oftere utøves eller oppleves et press på folkevalgte for å skape nye arbeidsplasser i sin kommune, åpne for mer hyttebygging eller åpne nye nærings- eller handelsarealer utenfor definerte sentrumskjerner gjerne i forbindelse med statlig vegutbygging. Næringsutvikling er viktig, men den kan ikke utøves planløst uten at det kan ha negativ påvirkning på øvrig samfunnsutvikling.

Det er Innlandet SVs holdning at en god arealplanlegging bidrar til god samfunnsplanlegging. Arealplanlegging må handle om infrastruktur, bygg, boområder, sentrumskjerner, ulike naturtyper, sårbare områder med mye mer. Den planmessige styringen av arealbruk kombinert med en planmessig styring av samfunnsutviklingen bidrar til bærekraftige, grønne og levende lokalsamfunn. Dette fordrer at folkevalgte og øvrige parter i samfunnet samhandler om utarbeidelse av kommuneplanen og eventuelle kommunedelplaners mål og visjoner. Viktigst er allikevel utøvelse av en viss planlojalitet i de folkevalgte organer.

God arealplanlegging er en vesentlig del av det grønne skiftet, og ikke minst bør være en bærebjelke i det videre arbeidet med Grønn Ny Deal.

Grønn mobilitet – en ny samfunnskontrakt for samferdselssektoren

En vesentlig del av ryggraden i samfunnet vårt er samferdsel og infrastruktur. Transportårene gjør det mulig for oss å forflytte oss effektivt og sikkert i det daglige, samtidig som de gir mulighet til

verdiskaping i næringslivet i hele landet. Tidligere har samferdsel i stor grad handla om veg privatbilisme og nyttetransport, uten særlig oppmerksomhet på miljø og klima.

Innlandet SV lar FN's bærekraftsmål legge premissene for samferdselssektorens nye samfunnskontrakt, og peker spesielt på mål 9, Innovasjon og infrastruktur.

«Utvikle pålitelig, bærekraftig og solid infrastruktur av høy kvalitet for å støtte økonomisk utvikling og livskvalitet med vekt på overkommelig pris og likeverdig tilgang for alle».
FNs bærekraftsmål 9 - Innovasjon og infrastruktur, delmål 9.1

Det er behov for nye overordnede prinsipper for å ivareta hensyn til klima og verdiskaping gjennom en bærekraftig samferdselssektor – en grønn tråd, en grønn mobilitet, en ny samfunnskontrakt. Kunnskap og kompetanse på samfunns-, miljø- og klimamessige endringer og konsekvenser kombinert med ny teknologi og innovasjon gir oss nye muligheter.

Innlandet SV vil sørge for at vi bruker disse mulighetene til å fornye samferdselssektoren slik at velferdssamfunnet bevares, klima og miljø ivaretas og at kostnadene reduseres.

1: Nullvisjon

Tradisjonelt forbinder vi nullvisjon med visjonen om null drepte og hardt skadde i trafikken. Det er en visjon vi fortsatt skal holde på gjennom høyt fokus på trafiksikkerhet og fremkommelighet, både på veg, bane, sykkel og fortau.

Innlandet SV vil utvide null-visjonen til også å handle om hvordan samferdselssektoren og infrastrukturen skal bidra til reduserte utslipp i seg selv, reduserte naturinngrep og lavere helsebelastning på grunn av støy og forurensing. Kort sagt, null-visjon for skadde og hardt drepte og nullvisjon for utslipp og naturinngrep.

En nedskalering av motorveiprosjekter som utkastet peker på er velkomment i Innlandet. Både med tanke på argumentasjonen knyttet til fartsgrenser (trafiksikkerhet) og etablering av mindre arealkrevende infrastruktur. På side 52 vises det til at det skal utbedres 10,2 km med veg i år med gul midtstripe. Det er selvfølgelig riksveg det vises til. Vi vil forsiktig minne om at biler kan møtes og kjøre forbi hverandre på veg uten gul midtstripe. Under samme overskrift vises det til at det trolig kan bli færre planskilte kryss dersom det bygges to- og trefeltsveg med 90 km/t. Ihht. Vegnormalen pålegger planskilte kryss på nasjonal hovedveg, ÅDT 6 000 – 12 000 og fartsgrense 90 km/t.

Dimensjoneringsklase H5 er den rasjonelle, økonomiske og sikreste vegen - som altså sørger for fremkommelighet og trafiksikkerhet.

Trafiksikkerhet og nullvisjonen om hardt skadde og drepte i trafikken er viktig. Innlandet SV er enig i vurderingene om å ikke gå inn for høyere fartsgrenser. I forbindelse med økning av fartsgrenser argumenteres det ofte med samfunnsøkonomisk nytte og innsparte minutter på strekninger. Et viktig argument mot å øke fartsgrensene er også det faktum av langtransporten ikke har lov til å kjøre raskere enn 80 km/t. Det er derfor heller anledning til å stille spørsmål om hvem samfunnsnyttene skal gjelde for. Samtidig ser vi at når vegene får høyere fartsgrenser og bedre standard, med dertil prissatte bomplasseringer er det flere transportører som velger å stykke opp vareleveringen med bil under 3,5 tonn. Disse bilene er ikke underlagt kjøre- og hviletidsbestemmelsene, og kan kjøre i vegens skiltede fartsgrense. Vi ser at dette kan utgjøre en uthuling av gjeldende lover og regler, og er bekymret for at jaget om høyere fartsgrenser også kan medføre større andel trafikk på vegen som ikke forholder seg til kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

Grønn Ny Deal-utkastet peker på el- varevogner. Vi velger å se begrepet som et nikk til distribusjon av varer som skjer med mindre biler inne i by eller tettstedskjerner eller mellom disse. Like viktig som å få elektrifisert denne varetransporten er det å sørge for gode alternative vareleveranser. Det kan handle om ordinær el-sykkel, gods-sykkel eller elektrisk trekkvogn. Å legge til rette for et konsolideringssenter eller en byterminal kan også være et godt tiltak for å unngå konflikter knyttet til kø, smale gater, belastning for kultur- og bymiljø. Kloke vurderinger knyttet til arealbruk og varedistribusjon gjennom ATP-prosesser i byer og tettsteder vil ha stor betydning for den nye nullvisjonen Innlandet SV lanserer.

2: Kollektivt

Samtidig som kollektivtransporten er viktig for den enkeltes dagligliv, er den også en styrke og forutsetning for et velfungerende samfunn. En aktiv og bevisst utvikling av kollektivtransporten har derfor også betydning for hvordan byer og tettsteder vil utvikle seg i fremtiden.

Innlandet SV vil at all økning i persontransport i byer og tettsteder skal skje gjennom kollektivtransport, sykkel og gange. Det skal også legges til rette for at omlandet til byer og tettsteder skal kunne dra nytte av hyppigere avganger, lav pris på kollektivtransporten og godt utbygde gang- og sykkelveier. Førsteutkastet til Grønn Ny Deal peker på tiltak om reduksjon av biltrafikken i alle større byer med 25 % innen 2030. I den sammenheng vil Innlandet SV utfordre arbeidsgruppa til å diskutere hva "større byer" betyr i denne sammenheng. Med de ordinære tiltakene som finnes i dag gjennom NTP vil Innlandets største byer Hamar, Lillehammer, Gjøvik og Elverum falle utenfor, og derfor ikke kunne kvalifisere seg til slik finansiell støtte og drahjelp som eksempelvis byvekstavtalene er. Det til tross for at alle fire byene er blant landets 35 største tettsteder jfr. SSB pr. 1. januar 2019.

3: Solid infrastruktur

Allerede eksisterende infrastruktur for veg og bane utgjør en betydelig verdi for samfunnet, og hadde en stor økonomisk, sosial og miljømessig kostnad ved utbygging. Dette er investeringer samfunnet har gjort og som må tas vare på gjennom en god og fornuftig forvaltning. De store nødvendige investeringene i jernbane for å øke persontrafikk og å få mer gods over på bane er omfattende. Også det kommunale og fylkeskommunale vegnettet har store etterslep og behov for investering.

Vi vet at den infrastrukturen vi bygger i dag har en levetid langt ut over 2050. Venter vi for lenge med investeringer, eller om det gjøres feil beslutninger, vil tiltakene bli kostbare og medfører risiko for dårlige investeringer. Det må tas hensyn til at det er tidkrevende prosesser –fra planlegging til bruk – og levealder på anlegget. Vi vil i mange ti-år måtte leve med de valgene vi tar her og nå. Av hensyn til klima, verdiskaping og befolkningsutvikling er det gunstig å være i forkant med investeringer i samferdselssektoren, og vi vet at det er både kostnads- og styringseffektivt å bygge ut infrastrukturen i en jevnest mulig takt.

Utkastet til Grønn Ny Deal peker på at jernbaneutbygging også er utfordrende med tanke på arealbruk og naturmangfold. Det argumenteres på side 46 at jernbanen krever en bredde på 13 – 15 meter, mens en fire-felts motorveg ihht vegnormalene kan komme opp i 50-60 meter. Innlandet SV vil gjøre oppmerksom på at et eventuelt behov for skjæring og fylling som er medregnet i anslaget på 50-60 meter også vil være gjeldene for jernbaneutbygging. Slik vi ser det er det omtrentlig 8 meter spart dersom jernbane velges fremfor veg (13-15 meter kontra 19-23 meter).

Innlandet SV ønsker selvfølgelig velkommen en betydelig jernbaneutbygging i landet fremfor mer motorveier. Utbyggingen av en fremtidsrettet og moderne jernbane er av avgjørende betydning for Innlandet. For å sikre overføring av godstransport fra vei til bane må det investeres betydelig i

jernbanenettet. Dobbeltspor mellom Oslo og Trondheim, full elektrifisering og utbygging av flere kryssingsspor er avgjørende for å kunne lykkes med dette. Godsterminaler i Innlandet vil kunne avlaste den sprengte kapasiteten på transportsystemet i Oslo-området. Innlandet SV kjemper for å koble sammen Gjøvikbanen med Dovrebanen, full utbygging av intercity til Lillehammer, samt full elektrifisering av Røros- og Solørbanen. Høyhastighetsbane er også av betydning for Innlandet, på lik linje med banens endestinasjoner.

For ordens skyld, Innlandet SV støtter en offensiv utbygging av høyhastighetsbane innen 2031 slik utkastet til GND skisserer. Men vi støtter ikke utkastets forslag om å opprette “Nye Baner” for prosjektering og utbygging av disse. Vi kan ikke se noen argumentasjon i utkastet om hvorfor dette skal være et godt tiltak for utbygging av høyhastighetsbane. Derimot ser Innlandet SV klare paralleller til forslaget om “Nye Baner” til vegsektorens Nye Veier.

Jernbanen i Norge trenger ikke en ytterligere oppstyking av sektoren. Den trenger tvert imot samling. En statlig koordinert samling av en fragmentert jernbanesektor som gjerne kan hete “Nye Baner” - men som på ingen måte bør organiseres som Nye Veier. Gjennom Nye Veier har Stortinget, og derigjennom staten, frasagt seg mulighet til offentlig og transparent politisk lederskap og styring. Det er særlig uheldig i en tid hvor det nettopp er offentlig og transparent styring av samferdselssektoren vi trenger for å komme klimautslipp og naturødeleggelser til livs. Den vesentligste forskjellen mellom Statens Vegvesen (SVV) og Nye Veier (NV) er at NV har fått forutsigbare økonomiske rammer. Dersom staten hadde vært villig til å gi SVV samme forutsigbarhet kunne SVV arbeidet på samme måte.

Innlandet SV er svært bekymret for oppstykingen av jernbanesektoren. En ytterligere oppstyking gjennom eksempelvis forslaget “Nye Baner” vil kunne legge til rette for en økt privatisering som vi på ingen måte ønsker velkommen.

4: «Vårt eierskap»

Infrastrukturen for veg og bane er eid av fellesskapet gjennom offentlig eierskap. Dette gir også fellesskapet mulighet til å forvalte infrastrukturen på en måte som tjener velferdssamfunnet og den enkelte innbygger. For oss må offentlig eierskap innebære mer enn å eie selve infrastrukturen.

Drift, vedlikehold og utbygging bør også skje i offentlig regi med offentlige ansatte. Dette innebærer at privatiseringa som har skjedd i jernbanesektoren må reverseres, og oppstykingen av Statens Vegvesens oppgaver stanses.

I sin tid ble det offentlige telegrafnettet bygget ut av Telegrafverket, målet var å knytte landsdelene tettere sammen. Denne offentlige satsingen sørget for at alle har mulighet til å koble seg på telenettet og dermed ha tilgang på telefon. I en stadig mer digitalisert hverdag ser Innlandet SV at også bredbånd, eller raskt internett, også er en type infrastruktur som er for viktig til at markedskreftene kan få rå over den. Derfor støtter Innlandet SV argumentasjonen på side 77 i debattnotatet; Denne type infrastruktur må bygges ut på bakgrunn av fellesskapets behov og ikke kun av etterspørsel. Det offentlige må ta eierskap i bredbåndsutbyggingen og 5G slik vi har gjort tidligere for telefoni og elektrisitet. Det er Innlandet SVs oppfatning at dette er blant de mest sentrale konfliktene mellom

Derfor:

Samferdselspolitikken vil påvirke valg av infrastruktur og teknologi. Dette påvirker utslipp, arealbruk, næringsutvikling og samfunnet. Vi må gjøre to ting samtidig: bruke energi rett – og bruke rett energi. Begge deler.

Til syvende og sist vil vi bli stilt ovenfor en lang rekke tiltak. Alle disse tiltakene må forankres i de nye overordnede prinsippene: Null-visjon, kollektiv, solid infrastruktur og vårt eierskap – en ny samfunnskontrakt for samferdselssektoren, en grønn tråd.

Innlandet SV ønsker derfor disse prioriteringene i Grønn Ny Deal:

Null-visjon:

- Flere bort fra privatbilisme og over på kollektiv, sykkel og gange
- Gods over på bane
- Næringer og bedrifter må ha som mål og strategi å kutte utslipp
- Mulighet til fullelektrifisering av infrastruktur
- Bygge ut energistasjoner for alternative energikilder i hele landet (el, hydrogen, bio-gass, etc)
- Høyere pris på transport med høyt utslipp, eks. fly

Kollektiv:

- Bygge ut hele jernbanenettet i landet
- Raskere tog og flere avganger
- Flere dobbeltspor
- Åpne nedlagte togstasjoner
- God balanse mellom regiontog (få stopp) og lokaltog (alle stopp)
- Øke andelen passasjerer og pendlere
- Korrespondanse med naboland
- Flere nattog som pendlertog mellom storbyene
- Korresponderende tilbud med annen kollektivtransport
- Buss og tog må ikke ha konkurrerende tilbud, men komplimenterende
- Effektive kollektivknutepunkt med gode parkeringsmuligheter for bil og sykkel
- Senke prisene på kollektivt

Solid infrastruktur:

- Ny modell for samfunnsøkonomisk nytte
- Utbedring og vedlikehold av eksisterende veger fremfor nye vegprosjekt
- «Godt nok prinsippet»
- God standard på veg senker utslipp opp mot 20 %
- Gode gang- og sykkelmuligheter i tilknytning til veg i byer og tettsteder
- Differensierte bompengesatser knyttet til utslipp fra ulike kjøretøy
- Innlandet SV ønsker en GPS-basert vegprising som erstatning for bomstasjoner. Satsene må være differensierte for å sikre en rettferdig ordning for de som bor i områdene uten gode kollektivtilbud. Det er en forutsetning at personvernet blir hensyntatt og ligger til grunn.

Vårt eierskap:

- 5G og Bredbåndsutbygging i offentlig regi
- Reversering av privatisering av jernbanen
- Stoppe oppstyking av Statens Vegvesen

- Offentlig innkjøpsmakt for krav om miljø i anskaffelsesprosesser.
- Vekting av klima, miljø og bærekraft i anbud.
- Statlig regulering av energi i samferdselssektoren

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Samfunnsøkonomiske analyser er et element i beregning av effektene av transportplaner og vegprosjekter. Målet er å verdsette effekten i kroner og på denne måten finne ut hvor lønnsomt et prosjekt er.

I beregningen av samfunnsøkonomisk lønnsomhet vektlegges ulike parameter for å komme fram til en sum. Differansen mellom denne summen og den totale investeringskostnaden utgjør netto nytte. Reisetid (et produkt av veglengde og hastighet) og trafikkmengde er de mest avgjørende faktorene i denne beregningen.

Slike beregninger kan gi ulike utslag basert på hva som blir vektlagt. To sammenliknbare vegprosjekter med lik trafikkmengde kan komme ulikt ut hvis det f.eks. settes høyere hastighet på den ene vegen. Prosjekter som i utgangspunktet ikke er lønnsomme (nytten er negativ) kan likevel bli lønnsomme ved at man enten øker trafikken, eller ved at man øker hastigheten. Økt hastighet gir redusert reisetid og er dermed mer samfunnsøkonomisk lønnsomt. Siden beregningen gjøres matematisk ved bruk av modeller vil f.eks. en reduksjon på 5 minutter i reisetid kunne gi mange millioner i samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Siden reisetid er en parameter som gir stort utslag vil ofte høyere hastigheter gjøre prosjekter mer lønnsomme. Likevel har samfunnsøkonomisk lønnsomhet tradisjonelt ikke hatt noen særlig betydning for hvilke prosjekter som har blitt prioritert for gjennomføring i Norge. Netto nytte (den samfunnsøkonomiske lønnsomheten) for NTP 2018-2029 ble beregnet til -0,17 NN/k. Det betyr at samfunnet taper 17 øre for hver krone vi bruker på samferdselsprosjekter i denne perioden.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet har blitt viktigere etter etablering av Nye Veier da nytten til en veg avgjør i stor grad når Nye Veier skal prioritere et prosjekt. Slike beregninger har likevel store svakheter mtp. klima, miljø og bærekraft. De aller fleste nye vegprosjekter vil gi økt CO2 utslipp på grunn av økt kapasitet og trafikkmengde, mens jernbaneprosjekter vil gi redusert CO2 utslipp. For jernbanen vil effekten øke vesentlig dersom man klarer å flytte mer gods fra veg til bane. Miljø- og klimaeffektene er med i vurderingsgrunnlaget når man beslutter et prosjekt, men de er ikke direkte med i beregningen for samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Nytt til et prosjekt som genererer mye forurensning og beslaglegger viktig natur kan derfor bli positiv. I det store bildet er dette feil da man må bruke store ressurser på andre områder for å bøte på de skadene vegen forårsaker.

F.eks. kan en ny motorveg bli svært lønnsomt på grunn av høy hastighet og mye trafikk. Men den genererer samtidig mye CO2 utslipp og beslaglegger viktige naturområder. For at samfunnet likevel skal klare å redusere det totale klimaavtrykket må vi iverksette tiltak på andre områder, f.eks. subsidiere elbiler. Det totale regnestykket kan derfor bli negativ selv om vegprosjektet isolert sett ble 150 beregnet til å ha stor nytteverdi.

Det sistnevnte er en av grunnene til at klima, miljø og bærekraft bør inn i beregningsmodellene for beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet for samferdselsprosjekter. Det kan gjøres ved at f.eks. forventet CO2 utslipp blir prissatt og vektet i beregningen. Hvis prisen av utslippsøkningen blir større enn lønnsomheten man får med økt hastighet, trafikkmengde og lengde, vil den totale nytten bli

negativ. Samme prinsipp kan også benyttes for å vektlegge verdien av naturområder der f.eks. arealer prissettes etter en definert kategorisering.

Derfor ønsker Innlandet SV at beregningsmodellen for samfunnsøkonomisk lønnsomhet i samferdselsprosjekter må endres, og klima- og miljø må vektlegges i beregningen.

Bompenger eller vegprising

Bompenger er en ordning som for det meste brukes til å finansiere samferdselsprosjekter innen veg og kollektivtrafikk. Ordningen har sikret penger til vegbygging og kollektivsatsing igjennom mange år. Bompenger har også en positiv klimaeffekt da høyere gebyrer har vist seg å redusere bilbruken. Spesielt for større byer som Oslo har bompenger vært en ordning som har blitt benyttet for å redusere bilbruken, og dette har vist seg å fungere bra.

Norge er et langstrakt land med store variasjoner i befolkningstall og transportbehov. Ute i distriktene er bilen ofte en nødvendighet for mange. For disse vil gode og trygge veger være viktig for trygg ferdsel. Dagens bompengeordning kan oppleves ofte usosialt og usolidarisk for denne gruppa.

Dersom Norge skal nå sine klimamål er det helt avgjørende at vi lykkes med å kutte utslippene fra transportsektoren. Sammen med bruk av alternative energikilder (EL, hydrogen, biogass etc.) på kjøretøy må vi også jobbe for å redusere persontransporten. Slik bompengeordningen er utformet i dag kan den for ganske mange virke usosialt og treffe skjevt. I mange tilfeller må de som er avhengig av bilen betale dyrt, mens mange andre med god kollektivtilknytning unngår å betale da bomstasjoner ikke finnes over alt.

Skal vi ha et system som sikrer penger til samferdselsprosjekter samtidig som at den stimulerer til mindre bruk av biler må systemet innrettes på en annen måte. Systemet må innrettes på en måte som gjør at folk må betale etter bruk og nødvendighet. GPS-basert vegprising er et system som kan muliggjøre en slik innretning.

GPS-basert vegprising fungerer ved at dagens bomavgifter erstattes av en ny kilometerbasert avgift. Det vil bli benyttet GPS til å kartlegge hvor bilen har vært og hvor langt den har kjørt. På denne måten er det mulig å styre avgiften i en mer ønsket retning enn med dagens ordninger. Det er en forutsetning at personvernet blir hensyntatt og ligger til grunn.

Innlandet SV ønsker derfor at vi erstatter dagens bomstasjoner med GPS basert vegprising. For å sikre at ordningen er rettferdig må satsene være differensierte. Personer som bor i områder uten eller med dårlig kollektivtilknytning må betale mindre enn personer som bor i byområder med gode kollektivtilbud.

Morgendagens flytransport

Innlandet SV deler ambisjonene om mindre flytrafikk og grønnere lufttransport. En elektrifisering av kortbanenettet vil kunne bringe Norge tettere sammen på en grønnere måte. Samtidig som det er et mål om en grønnere samferdselssektor, må målet om bosetting i hele landet stå sterkt. At nordmenn har en større innenlands flytrafikk henger også sammen med at vi har tatt hele landet i bruk.

Oslo lufthavn Gardermoen har også gått foran i utprøvingen av biodrivstoff i norsk luftfart. Avinor har et uttalt mål om å oppnå en innblandingsprosent på mellom 10-15% innen 2025. Ved å legge til rette for insentiver for bruk av biodrivstoff vil utviklingen kunne skje raskere.

Sirkulærøkonomi i landbruket og en offensiv distriktspolitikk

Landbruk og næringsmiddelindustri er sentrale distriktsnæringer i Innlandet. Innlandet SV mener at det er viktig at man også i det grønne samfunnet satser på de sterke distriktsnæringene. Landbruket har tradisjonelt drevet sirkulært og dette kan bidra til å løse egne og andres utfordringer gjennom sirkulær økonomi.

Innlandet SV mener at landbruksnæringa bør være en av drivkreftene i det grønne skiftet. Ved å satse på klimabonden som mat- og energiproducent og på effektiv og grønn landbruksteknologi som bidrar til å ivareta et rikt arts- og biomangfold, er dette mulig.

Bøndene har i all tid vært forvaltere av jorda, og er blant de yrkesgruppene som først vil merke konsekvensene av klimaendringene. Næringa selv ønsker å bidra for å nå klimamålene, og vi legger til grunn at en næringsutvikling er viktig og riktig for å sørge for fortsatt bosetting i hele landet og økt sjølforsyning.

Innlandet SV mener at det er sentralt at man styrker de statlige støtteordningene for bønder som vil sette i gang større klimatiltak. For eksempel biogassproduksjon basert på husdyrgjødsel, tiltak for lagring av karbon i jorda, legge solcelle-anlegg på låvetak og bruke strømmen i gårdsdriften eller annen forskningsbasert teknologi som bidrar positivt til klimaregnskapet.

For å opprettholde spredt bosetting, variert bruksstruktur og samtidig ta i bruk utmarksbeite for å bremse import av kraftfôr og soya, mener vi at man må styrke kanaliseringspolitikken. Vi må legge til rette for geografisk tilpasset produksjon. Samtidig må forskningsmidlene omstilles til å omhandle klimavennlig produksjon og det må følges opp med midler, slik at bonden kan omsette forskningen til praktiske tiltak.

Eksempler på andre tiltak er:

- Stimulere til økt produksjon av frukt og grønnsaker
- Stimulere til mer bylandbruk
- Etablere enkle og gratis ordninger for sortering og levering av landbruksplast og annet skadelig avfall fra landbruket.

For å få et bærekraftig landbruk må også lønnsomheten økes, tollvernet skjerpes og vi må lette salget for kortreist mat. Inntekter i landbruket må kraftig opp, på den måten unngår vi mange dårlige og kanskje uunngeelige valg som en del bønder må ta. Det gjelder blant annet mangel på klimatiltak, dårlig lønna arbeidskraft/sesongarbeidere og overbelastning på grunn av overarbeid som kan føre til psykisk sykdom. Produksjonstilskudd bør ikke gis som volumtilskudd, men heller være overføringer som gir små bruk mulighet til å drive og for eksempel støtte til klimatiltak. Selvforsyninga må opp - da må vi selvsagt ha et sterkere tollvern, ikke satse på ensidig produksjon, men utvide variasjon av produkter fra landbruket.

Hvem eier jorda?

Matjord er en nasjonal, ikke-fornybar og knapp ressurs. Det tar ca 1000 år å bygge 2 cm jordsmonn. Og jord er helt avgjørende for samfunnet, som grunnlaget for all matproduksjon. Matproduksjon er et samfunnsoppdrag, og kan ikke sammenlignes med produksjon av andre produkter. Vi har privat eie av jord i Norge, og det er verken ønskelig eller realistisk å endre på dette. Men eierskap til jorda må likevel kontrolleres av fellesskapet gjennom politikk. Vi har lover som har vært av stor betydning for

denne kontrollen, som for eksempel konsesjonsloven. En som eier jord, kan ikke gjøre som man vil. Hva jorda skal brukes til og hvordan den omsettes, er kontrollert. Vi har sett forsøk på å sette denne loven i spill, Innlandet SV er bekymret for hva som vil skje med norsk landbruk og deretter den spredte bosettingen i landet dersom konsesjonsloven utvaskes. Et annet forhold som bidrar til å sette loven under press, er måten virkemidler til landbruket de siste tiårene har økt behovet for volumproduksjon. Kvotene er økt og det presser bøndene til å produsere mer enn det arealet på gården gir mulighet for. Det fører til et behov for mer jord. Mange leier, men hvis jord blir en vare på lik linje med andre varer, kan det bidra til stadig større bruk og markedsstyring. Jord som ikke er lønnsom å drive, tas ut av drift og økt import kan bli lønnsomt. Det kan i sin tur gjøre at store selskaper kjøper opp små bønders jord i andre land for å produsere innsatsfaktorer til vår matproduksjon og bøndene i disse landene mister deretter mulighet til å dyrke sin egen mat. Det er dette som kalles landran. Virkemidlene i landbruket må spille på lag med målsetningene i lovverket om at matproduksjon er et samfunnsansvar og ikke overlate kontrollen over jorda til markedskreftene. Virkemidlene i norsk landbruk må dreies i retning av å øke inntjeningen på mindre bruk og økologiske bruk.

Kommunen har en viktig rolle som lokal planmyndighet. Ønsket om befolkningsvekst og økt bosetting blir ofte satt opp mot bevaring av dyrket mark. Mange mindre inngrep over tid fører til at større områder dyrket mark blir redusert til mindre teiger som i neste planrullering blir omgjort til boligformål. For å sikre sjølforsyning, matsikkerhet og et landbruk man kan leve av, må det skjerpes ytterligere på kommunens mulighet til å bygge ned dyrka mark.

Beredskap og makt

Mat er en avgjørende del av Norges beredskap og når kriser oppstår må vi være trygge på at vi så langt det er mulig, har kontroll både over jord og matproduksjon.

Maktforhold i en verdikjede er viktig. I dag har bonden for liten makt i matvarenes verdikjede. Matkjedenes krysskontroll over flere ledd i verdikjeden skaper uheldige maktforhold som skviser landbruket og deres samvirkeorganisasjoner, samtidig som det hindrer innovasjon og mangfold, og dermed er ugunstig for forbrukeren. Vi må utrede sterkere eierskapsbegrensninger i matkjedene og vurdere tiltak som kan begrense denne maktkonsentrasjonen. Vi må sikre at kontroll over verdikjeden ikke sitter på for få hender eller i for få hoder, slik det er i matvarebransjen i dag. Mye makt er knyttet til kunnskap. FoU drevet fram i samarbeid mellom det offentlige, de som dyrker jorda og næringsmiddelindustrien er viktig i arbeidet med å skape en sammenheng mellom økt verdi og trygg mat.

Vi bruker en mye mindre andel av lønna på mat i dag, enn for 30 år siden. Vi kan ikke forvente å få like billig mat i framtida. Men målet må fortsatt være at alle skal sikres trygg mat. Da må vi se sammenheng mellom inntektsutjevning, skattepolitikk og økning av verdien på mat.

Sirkulærøkonomi i landbruket

For å nå klimamålene vi har forpliktet oss til og samtidig øke verdiskapingen til norsk landbruk må vi slutte å kaste verdifulle råvarer i søpla. Frem mot 2050 forventes det en knapphet på ressurser. Det er et stort potensial innen foredling og utnyttelse av avfall og restråstoffer fra landbruket. For norsk landbruk vil sirkulærøkonomien også bety store muligheter for økt verdiskaping. Med god dyre- og plantehelse har vi gode råstoffer som gir oss mange muligheter. Avfallet, eller restråstoffet, fra norsk landbruksnæring er mangfoldig og av stort volum.

Matforskningsinstituttet Nofima har utarbeidet en rapport (2016) som kartlegger restråstoff fra jordbruket. Rapporten viser at totalvolumet av restråstoff er på 415 000 tonn. Det meste av restråstoffet er skall, kli og mask fra bearbeiding av korn, animalsk fett fra kjøttproduksjon og pressrester fra oljeplanter, frukt og bær. Mye av dette kunne vært brukt til mat eller andre produkter, men benyttes i dag til dyrefôr eller destruksjon. Grønnsaker som er sortert ut på grunn av avvikende størrelse og form blir testet for innblanding i kjøttprodukter. Utnyttelse av disse ressursene kan bety nye arbeidsplasser og økt lønnsomhet for næringa.

Frukt og grønnsaker bør også i større grad brukes til mat selv om de har såkalte skjønnhetsfeil, bare forbrukeren får tilgang til disse vil de bli kjøpt, særlig av den klimabevisste forbrukeren. Vi bør ansvarliggjøre handelsindustrien og for eksempel lage egne diskere med «klimafrukt/klimagrønnsaker» i butikker.

Restråstoff kan også brukes på andre områder enn mat eller dyrefôr. Eggeskall har tidligere vært et produkt som har vært vanskelig å få brukt. Nå viser det seg at eggskallhinnen kan brukes som ingrediens i et plaster for å lege kroniske sår og selve skallet males opp og brukes som kalkerstatning i dyrefôr.

Bioøkonomi

Innenfor sirkulærøkonomien vil bioøkonomi ta større og større plass frem mot 2050, og med økt FoU-aktivitet og industrialisering vil vi møte helt nye bioøkonomier enn hva vi har i dag. Vi vet allerede at etterspørsel av mat og biologiske produkter med høy verdi vil øke. Hvilken retning etterspørsel etter bioressurser til energiproduksjon og biodrivstoff tar vil avhenge av markedsutvikling og politiske føringer. Blant annet vil et ensidig fokus på elektrifisering i transportsektoren og utvikling av hydrogenteknologi kunne være til hinder for videre utvikling av næring knyttet til biodrivstoff. Samtidig er det en kjensgjerning at biomassen i utgangspunktet er alt for verdifull til å primært lage energi av den. Dette er et dilemma som bør opp til diskusjon.

Innlandet SV vil minne om at Innlandet er den regionen i Norge som har mest landbaserte bioressurser. Fylket er allerede en stor nasjonal aktør innen både jordbruk og landbruk, og har beholdt større deler av næringskjeden innenfor skogbruk lokalt, og sysselsettingen innenfor treforedling er i norsk sammenheng høy. Det er vår oppfatning at særlig etterspørselsikkerhet og styringssikkerhet vil prege den grønne bioøkonomien frem mot 2050. Dette innebærer behov for høy etterspørsel etter bioprodukter, men også et koordinert marked i form av samarbeid på tvers av bransjer, innad i næringer og ikke minst politiske føringer som stimulerer til slik vekst.

Innlandet SV legger merke til at utkastet til Grønn Ny Deal også peker på at Norge må gå fra å være råvareleverandør til industrinasjon knyttet til bioøkonomien. Det er vi selvfølgelig enige i. For å ytterligere utvikle bioøkonomien er vi avhengig av en nasjonal og internasjonal etterspørsel etter biomasse. Vi mener at en driver for slik etterspørsel er høye oljepriser og absolutte krav om bærekraft med høy karbonskatt. Det må legges til rette for at det kan vokse frem en underskog av tjenesteyting rettet mot sterke verdikjeder i hele bioøkonomien, samtidig som det satses sterkt på FoUi både lokalt og nasjonalt. Det bør også legges opp til at man kan bruke areal til bioprospektering og som levende genbanker til tross for at det ikke alltid er forenelig med den høye utnyttelsesgraden den industrialiserte delen av bioøkonomien legger opp til.

Utkastet peker også på at marin biomasse er i ferd med å komme inn i industrien som tradisjonelt har brukt landbasert biomasse. Det er selvfølgelig positivt med krysskoblinger og et sterkt samhandlende

innovativt miljø i bioøkonomien. Innlandet SV vil allikevel uttrykke en bekymring knyttet til dette. Vi har over tid sett at nasjonale myndigheter har lent seg tungt på den blå bioøkonomien gjennom blant annet Innovasjon Norge og andre myndigheter. Kommunikasjonen internasjonalt har svært forenklet vært at kystnasjonen Norge satser på bærekraftig fiskeri og havbruk. Den blå eller maritime sektoren er i sterk grad vært løftet i front.

Det er vesentlig at også den grønne bioøkonomien sees på med det samme blikket fra nasjonale myndigheter. Det er heller ikke til å unngå å legge merke til at utkastet til Grønn Ny Deal selv har flere handlingspunkter under havbruk, men ingen under bioindustri med utgangspunkt i skog- og jordbruk. Innlandet SV oppfordrer sterkt til å innarbeide dette. Blant annet er de uttrykte målene for havnæringen sammenfallende for jord, skog og landbruk.

Videre vil vi oppfordre til å ta inn etablering av pilotanlegg som virkemiddel i den grønne bioøkonomieringa. Det er komplekst, risikofyllt og kostbart å teste nye produkter eller prosessforbedring. Det er en forventning at det derfor etableres nasjonale pilotanlegg samfinansiert gjennom Bionova og private aktører.

Gull i grønne skoger

SVs skogpolitikk handler om både miljøpolitikken og næringspolitikken. Innlandet er Norges desidert største skogfylke med 26% av landets produktive skogareal. Innlandsskogene er en rik arv vi må forvalte klokt. Her finner vi unik natur, myldrende dyreliv og fornybare ressurser. Stortingets målsetting om å øke skogvernet fra 3,5 % til 10 % må bli fulgt opp med både tilstrekkelige midler til erstatning til grunneierne og tilstrekkelig med kapasitet til å gjennomføre verneprosessene. Samtidig må de resterende 90 % av arealene drives på en god måte som gjør at de kan være ressurser både nå og i framtida.

1400 arter som lever i skog er utrydningstruede, mange av disse befinner seg i gammelskog, som er et særlig sårbart økosystem. Norge har bare 2,4% såkalt gammelskog, og den bør derfor fredes. Arealendringer er den viktigste årsaken til at arter utrykkes. Norge bør ha som mål å redusere antall arter på norsk rødliste og lage egne forvaltningsplaner for artene som er kategorisert som kritisk truet. Vi skal ikke bare regne skogens verdi i kroner og øre. En skog er så uendelig mye mer enn tømmerverdi. Innlandsskogbruket er i ferd med å ta etter det svenske skogbruket, der markberedning er svært vanlig for å etablere ny skog raskest mulig. Vi trenger mer forskning for å få kunnskap om hvordan organismene i jordsmonnet skades, hvordan CO₂-regnskapet blir ved slik skogbehandling, og om det fører til avrenning av tungmetaller og næringsstoffer.

De siste årenes ekstremvær har vist at klimaendringene også rammer oss i Innlandet. All skog og vegetasjon er viktig for å redusere konsekvensene av flom, vind og skred, og gjør det mulig å bo i særlig utsatte deler av landet. Innlandet SV mener at store hogstfelt i rasutsatte områder bør unngås for å minimere skadeomfanget ved ekstremvær og skred. I tillegg må det gis tilstrekkelige bevilgninger over statsbudsjettet til flom- og skredsikringstiltak for å sikre bosetting i distriktene. Det vil også bidra til å bygge kompetanse og sikre oppdrag for det lokale næringslivet.

Skogen er også verdifull som karbonlager, og er en viktig del av løsningen på klimakrisa. Innlandet har store bio-ressurser fra jord og skog som kan erstatte fossil energi og energikrevende byggematerialer. Ved å erstatte stål og betong med trevirke, reduserer vi energibruken i framstillingen av materialene og binder CO₂ i bygget. To dekar granskog i god vekst binder omkring 2,6 tonn CO₂ i året, mer enn en gjennomsnittsbil i Norge slipper ut av CO₂ (ca 2,2 tonn årlig).

Skogene har vært, er, og skal være, en viktig del av Norges grønne arbeidsplasser. Dette er arbeidsplasser vi må ta vare på, for skogen kan gi oss byggematerialer, energi og danne grunnlag for grønn industri. Alt som i dag lages av olje, kan ved hjelp av ny og tilgjengelig teknologi lages av tre. Dette gjør de grønne skogene til Innlandets gull i det grønne skiftet.

Samtidig vil en økt etterspørsel etter trevirke føre til sterkere krav om mer effektiv skogsdrift. Kravene til bærekraftig forvaltning av skogen må derfor styrkes. Innlandet SV tar skogen på alvor og vil legge til rette for en bærekraftig, grønn og fremtidsrettet næring og arbeidsplass, hvor skogsarbeideren ikke tvinges inn i akkordløsninger og unndras arbeidspolitiske rettigheter.

Da Stortinget i 2017 opphevet priskontroll ved kjøp av skogeiendommer uten jord og bebyggelse, førte dette til økte priser på skogeiendommer og fare for mer kortsiktig tenkning ved hogst og stell av skogen. Noe som lett kan bli et angrep på klima og miljø. Skogene er en viktig del av fellesskapet og må forvaltes forsvarlig på linje med resten av landbruket.

Etter at 3 viktige treforedlingsbedrifter i Norge ble lagt ned i 2012, eksporteres nå 30 – 40 % av det norske tømmeret årlig, og sammen med tømmeret forsvinner også arbeidsplassene. En gammel tommelfinger-regel sa at tømmeret 10-doblet seg i verdi fra tømmerstokken til ferdig produkt. Nå trengs en solid nasjonal satsing, med tilskudd og skatteordninger, for å stimulere systematisk til en ny skogindustri i Norge for produksjon av høyverdige miljøvennlige produkter.

I arbeidet med Grønn Ny Deal mener Innlandet SV at man bør fokusere på følgende tiltak:

- Styrke forskningen om skog og klima
- Verne biologisk verdifull skog og sikre levedyktige bestander av truede arter
- Bidra til en handlingsplan for bevaring av naturmangfoldet i Innlandet
- Gi skogbrukere mulighet til en bærekraftig skogforvaltning
- Bygge med tre fremfor betong og stål
- Styrke stimuleringsordningene for skogindustri og annen grønn industri

Andre generelle tiltak som også kan bidra til en bedre sirkulær økonomi i landbruket:

- Forbud mot å selge engangspplast (i tråd med EUs innføring av forbud fra 2021).
- Gjøre det billigere for forbrukere å kjøpe tre enn å kjøpe plast
- Pantestystemer på flere varer
- Utvide produsentansvaret: Myndighetene kan stille krav til større standardisering med hensyn til materialbruk i produksjon, samt bruk av en andel resirkulert plast i nye produkter
- Tydeligere krav til gjenvinnbarhet av bl.a. plastemballasje og byggematerialer,
- Bedrifter får ansvar for å gjenvinne (30 % av) egne produkter og bruke de i nye varer
- Momsfritak på reparasjon. Mer avgift på nye varer. Momsregulering mest på varer med "kort levetid", og mindre på kvalitetsvarer
- Gi fordeler til bedrifter som velger å kjøpe fornybart og gjenvunnet materiale
- Miljøavgift på salg av ikke-fornybare varer

Et fagpolitisk blikk på Grønn Ny Deal

I denne delen av innspillet har vi primært jobbet med punkt 8 i debattnotatet *arbeidsliv og kompetanse som ivaretar klima*. En forutsetning for det grønne skiftet er at vi understøtter og heier på

bedrifter som tar initiativ til å drive innovasjon for nettopp det grønne skiftet. Det organiserte arbeidslivet må være motor i denne omstillingen.

Heltidskultur må være normalen

Arbeidstakere skal gjennom lov- og avtaleverket sikres faste ansettelser i hele stillinger. Deltid skal være en rettighet, men knyttet til tidsbegrensede perioder. Hele, trygge og stabile arbeidsplasser sikrer god kompetanse i virksomheten. Dette er viktig for den ansatte, og minst like viktig for bedriften. At stabilitet og kompetanse har stor betydning for den totale samfunnsberedskapen har vi også blitt aktualisert og tydeliggjort gjennom koronakrisa.

Et godt arbeidsliv skapes gjennom et sterkt og beskyttende lovverk og ved et arbeidsliv som er godt organisert. Det er viktig at fagforeningene blir styrket og at organisasjonsgraden økes. Tillitsvalgte må gis adgang til å være en del av virksomhetens toppledergruppe, og til å delta i lederutvikling og -utdanning internt og eksternt.

Seks timers arbeidsdag med full lønnskompensasjon har store kostnader og må være en målsetting på lengre sikt, og etter å ha prøvd ut og evaluert redusert arbeidstid over lang tid. Samtidig vil det være en god måte å dele på arbeid som en knappere ressurs i fremtida.

En av bekymringene knyttet til det grønne skiftet er bortfallet av arbeidsplasser. En heltidsnorm kombinert med sekstimersdagen og høyere organiseringsgrad mener vi vil skape et trygt og forutsigbart arbeidsliv også i det grønne samfunnet.

Flere må fullføre videregående opplæring:

For å sikre en arbeidsfør befolkning som også kan ivareta velferdssamfunnet inn i det grønne skiftet, må fullføringsgraden i videregående opplæring opp. Alt for mange elever som avslutter norsk grunnskole er ikke kvalifisert for videre skolegang på videregående nivå. Grunnskolen må bli flinkere til å forberede den enkelte elev for videregående og forebygge frafall.

Utdanningsløpet og arbeidslivet må ha mer fleksible ordninger for å sikre at færre blir stående utenfor arbeidslivet. Dette er sløst med samfunnets ressurser. Vi må erkjenne at det alltid vil være noen som ikke greier å gjennomføre videregående skole med bestått. Alltid vil noen dessverre falle utenfor. SV vil at alle skal følges opp og ingen skal gis opp i det norske velferdssamfunnet.

Bedrifter bør, gjennom støtteordninger fra NAV, motiveres til å ta ansvar for elever som ikke er kvalifisert for eller som faller ut av videregående opplæring. Bedrift/arbeidsgiver sørger for bedriftsintern og nødvendig opplæring, slik at eleven blir i stand til å bli en ordinær arbeidstaker. Arbeidstakeren sikres rettigheter til å gå inn i ordinær videregående opplæring på et senere tidspunkt. Denne rettigheten må kunne utløses gjennom hele yrkeskarrieren, ikke som i dag avgrenset til en femårsperiode og før fylte 25 år.

Det kan være et viktig bidrag til å unngå tapere og vinnere i det ordinære, videregående utdanningsløpet. Her får de hjelp til å bli gode arbeidstakere som bedriften trenger til å utføre spesifikke arbeidsoppgaver. Økonomiske insentiver fra staten/NAV til bedriften og eleven/arbeidstakeren kan løse dette.

Utkastet til Grønn Ny Deal peker på at kommunene trenger flere folk, og at SSBs framskrivninger tilsier at det spesielt er innenfor helse- og omsorg. Innlandet SV vet at det ofte er i overgangen mellom skole og læreplass vi også finner det største frafallet innenfor videregående opplæring. Noe av årsaken er at

det ikke alltid er tilgjengelige læreplasser innenfor en nærhet som læreplassøkeren opplever som akseptabel. I 2014 besøkte fagopplæringsseksjonen og politisk ledelse alle kommuner i Oppland. Tematikken for møtet handlet om kommunale læreplasser, og næringslivsstruktur i kommunen. Et stort flertall av kommunene signaliserte at de ønsket å ta inn et lavt antall helsefagarbeiderlærlinger og et lite flertall av kommunene uttalte at det var sykepleierkompetanse de hadde behov for. Dette resulterte i en neddimensjonering av studieplassene for helsefagarbeiderutdanninga. Til tross for neddimensjoneringen så vi at flere søkere sto uten læreplass til høsten. Denne trenden har fortsatt fra 2014, og er fortsatt gjeldende. Det samme kan også sies om barne- og ungdomsarbeiderfaget. Det er vesentlig for å få høyere gjennomføring i videregående opplæring at også opplæringen dimensjoneres etter arbeids- og næringslivets behov. En slik dimensjonering vil også sørge for en sterk dynamikk med partene i arbeidslivet, offentlige så vel som private.

Det kan ikke være behov for å automatisere alt. Den reduserte kostnadsbesparelsen som bedriften får ved å ikke automatisere eller erstatte et menneske med en robot må veies opp mot den besparelsen samfunnet oppnår ved å hindre at mennesker blir stående utenfor arbeidslivet.

Mange innvandrere og flyktninger ønsker å jobbe i helse- og omsorgssektoren, men mangler fagbrev. Manglende ferdigheter i norsk er en av flere hindringer for å starte utdanningsløpet. Også her må det sees på om det går an å få til ordninger som gjør disse menneskene godt nok kvalifisert til å jobbe i sektoren. Det er tross alt et vidt spekter av oppgaver som skal løses der, og bedriftsintern opplæring er i seg selv et svært effektivt virkemiddel for å lære både norsk og samfunnsfag.

Bærekraftig utdanning

Barn og unges engasjement for bærekraft har blitt manifestert gjennom klimaopprør og klimabrøl. Dette er et engasjement de også bør få utløp for, og møte gjennom utdanningsløpet. Forskning har vist at undervisning om bærekraftig utvikling er fragmentert, lite utbredt og særlig læreravhengig.

Fagfornyelsen har også bærekraft som et fagovergripende tema. Det er vesentlig at de fagovergripende temaene ikke avspises til festtaler og handlingsplaner om legges i en skuff eller små deler av en læreplan i naturfag eller samfunnsfag. Det er sentralt at levekår, globalisering, geopolitiske endringer, klima, miljø, konflikt, fattigdom og ulikhet blir tematisert i en bærekraftig utdanning.

Utdanning for bærekraftig utvikling må innebære en tverrfaglig og holistisk tilnærming, og må støttes av alle fag og disipliner i utdanningen. Dette handler om å se fenomener i sammenheng, fremme kritisk tenkning, evner for samarbeid og problemløsning og handlingskompetanse for å bevege verden i en bærekraftig retning gjennom demokratisk og ansvarlig deltakelse.

Innlandet SV viser til Sinnes (2015) følgende aspekter:

- Utdanning *om* bærekraftig utvikling, i form av relevant fagkunnskap
- Utdanning *for* bærekraftig utvikling, ved at barn og unge skal settes i stand til å leve sine liv på en bærekraftig måte og kunne bidra til at samfunnsutviklingen er bærekraftig
- Utdanning *i* miljøet, ved at nærområdet eller verden brukes som læringsarena
- Utdanning *som* bærekraftig utvikling, ved at barnehager eller skoler blir en læringsarena som bidrar til bærekraft i hverdagens praksis, for eksempel i valg av transportmidler eller avfallshåndtering og ved at barn og elever opplever at de har påvirkningskraft i sitt miljø eller lokalsamfunn.

Innlandet SV vil også peke på at utdanning for bærekraftig utvikling i stor grad handler om å utvikle kompetanse for handling, i motsetning til mer tradisjonelle tilnærminger der man lærer om faglige begreper og prinsipper. En sentral utfordring er å etablere strukturer og rammeverk som kan gi kontinuerlig faglig støtte til barnehager, skoler og lærerutdanningene på alle disse nivåene. Vi snakker derfor om å utvikle en bærekraftsdidaktikk til bruk i barnehager og skoler som kombinerer den naturvitenskapelige tilnærmingen til bærekraft med det samfunnsvitenskapelige. Innlandet SV anbefaler å innarbeide dette i utkastet til Grønn Ny Deal.

Statens ansvar og virkemidler

Det er ingen tvil om at staten og det offentlige må gå foran og være en pådriver for det grønne skiftet og på den måten ta en stor del av risikoen og dermed også ansvaret. På den måten vil vi klare å sette eksempler som både næringslivet og enkeltmennesket kan følge.

Staten må ta i bruk tilgjengelige virkemidler for å oppnå ønsket effekt både når det kommer til skatt, forskningsmidler og tilskudd. Samtidig må snuoperasjonen skje på en planlagt og forutsigbar måte for de som står på den andre siden. Vi mener at det bør settes tydelige tidsbestemte milepæler i omstillingen av de statlige virkemidlene. Dette bør formidles tydelig og evalueres fortløpende.

Desentralisert ansvar

I den grønne omstillingen mener Innlandet SV at det er sentralt at vi også overfører virkemidler til instanser som er nærmere næringslivet. Kommunene og fylkeskommunene må også få et utvidet mandat og mulighet til å skape grønne lunges. Innlandet SV mener derfor at staten bør bidra med påfyll av regionale og kommunale næringsfond og forskningsfond med sikte på å støtte opp om Grønn Ny Deal.

Grønn folkebonus

Debattnotatet legger opp til tre mulige innretninger av "grønn folkebonus":

1. At avgiftsøkning gis som skatteuttak til folk flest, omtrent som det er blitt gjort i alternativbudsjetter.
2. At avgiftsøkning i større grad blir brukt til å bygge ut velferd, med mindre fokus på skatteuttak.
3. At det innføres en form for karbonavgift til fordeling (KAF).

Innlandet SV mener at en form for KAF kan være en måte å oppnå en rettferdig fordeling på i arbeidet med å omstille samfunnet. I debattnotatet foreslås det at dette skal skje som tilbakebetaling, ikke fradrag. For å sikre nødvendig omstillingsvilje i befolkningen, tror Innlandet SV at det er vesentlig at man innfører en eksplisitt tilbakeføringsmekanisme, fremfor en fradragmodell. Innlandet SV er derfor positive til innføring av en form for karbonavgift til fordeling.

Elektrifisering av Norge

For å sikre en opplevelse av trygghet i Grønn Ny Deal stiller det sterke krav til dokumentert kunnskap. Dette gjelder særlig for kapittelet om elektrifisering. Vår energipolitikk må basere seg på folks behov og forstås av de som vi ønsker skal være våre velgere. Det å produsere og sende mye fornybar energi ut av landet, heve strømprisene og bygge ned verdifull natur og friluftsområder for at andre land skal kunne fortsette med fossil energi, men framstå grønnere, vil vanlig folk ikke akseptere.

Vindkraft

Bygger vi ut fornybar energi til lands, så er det fordi vi trenger denne krafta til egen, ny næringsvirksomhet eller til folks hverdag. Statnett har uttalt at de ikke vil bygge mer vindenergi på land og at potensialet innen eksisterende vannkraft og energiøkonomisering dekker våre behov for framtida.

Det er enighet om at man skal oppnå full elektrifisering innen 2040. Dette vil, uavhengig av prognoser og framskrivinger, kreve mer produksjon av fornybar energi. Dette vil på kort sikt kreve en utbygging av vindkraft på land. Dette vil medføre store miljø- og naturmessige inngrep. Innlandet SV sier nei til mer vindkraftutbygging på land før nødvendige miljø- og naturhensyn er ivaretatt. Det er også en forutsetning at kommunen får styrket sin planmyndighet i utbyggingssaker. Gitt at vi bruker krafta vår selv og satser mye sterkere på energiøkonomisering vil behovet bli mindre. Innlandet SV mener at det er redusert forbruk av energi og mer effektiv strømforsyning gjennom linjenettet som vil være den miljøvennlige vegen framover.

Destruksjon av batteri

Batteri og destruksjon av batteri er et viktig tema i det grønne skiftet. Destruksjon av batteri byr på en del utfordringer med tanke på miljøet. Her mener vi det trengs mer forskning og gode strategier, men dette gir oss muligheter for å oppnå ny kompetanse og nye arbeidsplasser.

Prioriteringer

Vi må prioritere våre tiltak sterkt og akseptere at ting må realiseres over lang tid. Da må vi prioritere hva som er viktigst med tanke på både miljø, klima og effekt. Innlandet SV mener at en solid satsning på jernbaneutbygging og forutsigbare endringer bereder grunnen for et grønt skifte i Innlandet.

Det grønne skiftet må skje ved at bedriftene tilpasser seg en mer grønn hverdag gjennom små løpende tiltak. Vår politikk må gjennom skatter/avgifter, lovverk og forskrifter og direkte støttetiltak tilrettelegge for at dette blir den mest lønnsomme vegen å gå. Samtidig må vi vurdere tiltakene på en måte som er både forutsigbar, planlagt og i tråd med realøkonomiske rammer.