

Ta grønne valg

Venstres alternative
transportplan 2014-2023



venstre

Innhold

Ta grønne valg.....	3
Mer igjen for pengene.....	4
Jernbane.....	5
Organisering	5
InterCity: Dobbeltspor til Halden, Skien og Lillehammer innen 2025	5
Ringeriksbanen	7
Gjøvikbanen	8
Ålgårdbanen gjenåpnes og dobbeltspor til Egersund	8
Økt satsing på Trønderbanen.....	8
Dobbeltspor til Voss.....	9
Kongsvingerbanen	9
Andre togtiltak.....	9
Fjernstrekningene	10
Bompengefinansiert jernbane	10
Kollektivtrafikk	11
Organisering av kollektivtrafikk	11
Bybane på Nord-Jæren.....	11
Bybane til alle bydeler i Bergen.....	12
Fornebubane, Ahusbane og T-banetunnel.....	12
Øvrig storbysatsning.....	13
Sykkel	13
Veg.....	14
Fergefri E39.....	14
Satsing på Sørlandet.....	14
Omprioritering i Finnmark	14
Fylkesveiene	15
Miljøvennlig veitransport.....	15
Sjøtransport og flytransport	17
Forslag.....	18

Ta grønne valg

Norge trenger store investeringer for å sørge for gode transportløsninger de neste ti årene. Venstre vil sørge for at langsiktige og miljøvennlige løsninger for folk og næringsliv blir prioritert høyest. Venstre lanserer med dette den mest miljøvennlige transportplanen på Stortinget.

Det er behov for en storsatsing på miljøvennlig transport. Handlingsregelen for norsk økonomi tilsier at en større andel av avkastningen skal investeres i infrastruktur og samferdsel som også vil komme fremtidens generasjoner til gode, samtidig som den setter rammer for pengebruken. I tillegg legger Venstres klimaforlikets mål om reduksjoner i norske utslipp og at trafikkveksten i og rundt de store byene skal tas med kollektivtrafikk, sykkel eller gange til grunn for vår transportplan. Venstre øker overføringene til transport for å sikre en moderne jernbane og fremtidsrettede kollektivsystemer i hele landet. Venstre foreslår å øke rammen på NTP med 25 mrd. kroner i løpet av planperioden (2,2 mrd. årlig i perioden 2014-2017 og 2,7 mrd. årlig i perioden 2018-2023). Dessuten må bilparken bli mer miljøvennlig, og lav- og nullutslippsbiler må få forutsigbare rammevilkår.

En liberal samferdselspolitikk gjør det enklere å ta grønne valg i hverdagen. Venstre foreslår:

- Å øke investeringene i samferdselssektoren med 35 mrd. kroner, sammenlignet med regjeringens forslag, der 10 mrd. av disse skal dekkes inn med effektiviseringstiltak innenfor egne rammer.
- Full InterCityutbygging med dobbeltspor til endestasjonene innen 2025 i ett sammenhengende prosjekt.
- Å doble avgangene på Sørlandsbanen, Gjøvikbanen, Østfoldbanen, Dovrebanen, Vestfoldbanen og Kongsvingerbanen.
- Igangsette Ringeriksbanen som vil forkorte reisetiden til Bergen med en time.
- Full bybaneutbygging i Oslo, Bergen og Stavanger og opprustning av kollektivsystemene i flere byer og tettsteder, der 50 prosent statlig finansiering for store prosjekter legges til grunn.
- Begynne realiseringen av ferjefri E-39 og ruste opp E18 på sørlandet og E6 nord for Trondheim.
- Prioritere trafikksikkerhet på de mest ulykkesutsatte strekningene.
- Starte innhenting av fylkesveietterslepet gjennom økte bevilgninger og rentekompensasjonsordning.
- Konkrete løft for mer miljøvennlig fremføring av gods, blant annet flere kryssningsspor og videreføring av Nord-Norgelinjen fra Bodø og nordover.
- Gjennomføre en omorganisering av jernbanelinjen og opprette et eget selskap som skal gjennomføre utbyggingen av InterCityprosjektet, samt øke bruken av offentlig-privat samarbeid innenfor ansvarlige rammer.
- Gjennomføre en betydelig reduksjon av planleggingstiden for samferdselsprosjekter, i første rekke med mål om å halvere tidsbruken.

Trine Skei Grande

Borghild Tenden

Mer igjen for pengene

Det er en politisk oppgave å få mer ut av pengene og gi et bedre tilbud til folk og næringsliv. Derfor vil vi modernisere og finne nye løsninger for planlegging, organisering og struktur innen samferdsel.

Når mange prosjekter bygges ut etappevis og delvis øker også kostnadene. Ofte er det billigere å gjøre de nødvendige investeringene på kortere tid med alternative finansieringsløsninger. Derfor foreslår Venstre ulike prosjektorganisasjoner for veg og jernbane der det er behov for samordnet utbygging og raskere fremdrift.

Venstre begrenser seg til enkeltprosjekter når det gjelder prosjektfinansiering. Det er viktig for å kunne nedbetale kostnadene i etterkant og at det skal være mulig med større investeringer også i fremtiden. På den måten er Venstres transportplan ikke bare et alternativ til regjeringens transportplan, men også et alternativ til de partiene som ikke forholder seg til en seriøs økonomisk ramme for transportpolitikken.

Vi vil:

- Etablere et InterCity AS med mulighet til å utstede statsgaranterte obligasjoner for å bygge InterCity på 12 år, Ringeriksbanen og ny Oslotunnel.
- Organisere utbyggingen av E18 på sørlandet som egne OPS-prosjekt.
- Organisere utbyggingen av E18 mellom Oslo og Asker som et eget OPS-prosjekt i tråd med Oslopakke 3.
- Organisere Rv. 555 Sotrasambadet som et eget OPS-prosjekt.
- Organisere E39 «Hordfast» og «Møreaksen» som egne OPS-prosjekt.
- Organisere E8 Norkjosbotn-Tromsø som et eget OPS-prosjekt.

Det er muligheter for å gjennomføre en betydelig reduksjon av planleggingstiden for samferdselsprosjekter. Venstre mener det må være et mål om å halvere tidsbruken på planlegging av samferdselsprosjekter, uten at det går på bekostning av demokratiske prosesser.

Politikk er å prioritere. Venstre prioriterer miljøvennlige løsninger.

Jernbane

Toget må komme i tide, gå når du trenger det og ha en reisetid som kan konkurrere med bil på korte strekninger og fly på lengre. Venstre foreslår tidenes jernbaneløft i vår transportplan. Aldri før har noen satset så mye på jernbane i Norge.

Jernbanen er også viktig infrastruktur for frakt av gods inn og ut av Norge og mellom landsdelene. Vi foreslår flere tiltak som vil føre mer gods fra veg til sjø og bane.

Jernbane	2014-2017	2018-2023	Total
Totalt	7922	14641	22563

Organisering

Problemer med drift og manglende punktlighet har avdekket betydelige svakheter ved dagens organisering. utfordringene kan ikke løses kun ved økte bevilgninger alene.

Det er nødvendig med en omdanning av Jernbaneverkets organisasjons- og tilknytningsform for å sikre brukerne gode nok jernbanetjenester. Venstre foreslår at jernbaneverket gjøres om til et statlig foretak. Dagens system med ettårige bevilgningsvedtak til Jernbaneverket gir lite rasjonell planlegging og unødvendig kostbar prosjektgjennomføring. Dersom større prosjekter kan planlegges mer helhetlig, kan entreprenørene planlegge mer rasjonelt og kostnadene gå ned. I tillegg vil større anbud kunne tiltrekke seg flere aktører, noe som vil begrense kostnadsveksten. Det vil være realøkonomiske besparelser i å flytte reell beslutningsmyndighet bl.a. når det gjelder tempoet i prosjektgjennomføringen fra Storting og regjering, gjennom årlige budsjettvedtak, til Jernbaneverket. Stortinget vil fremdeles vedta overordnede og langsiktige planer, men uten dagens detaljregulering, noe som også vil forplikte Jernbaneverket til effektiv prosjektgjennomføring i større grad.

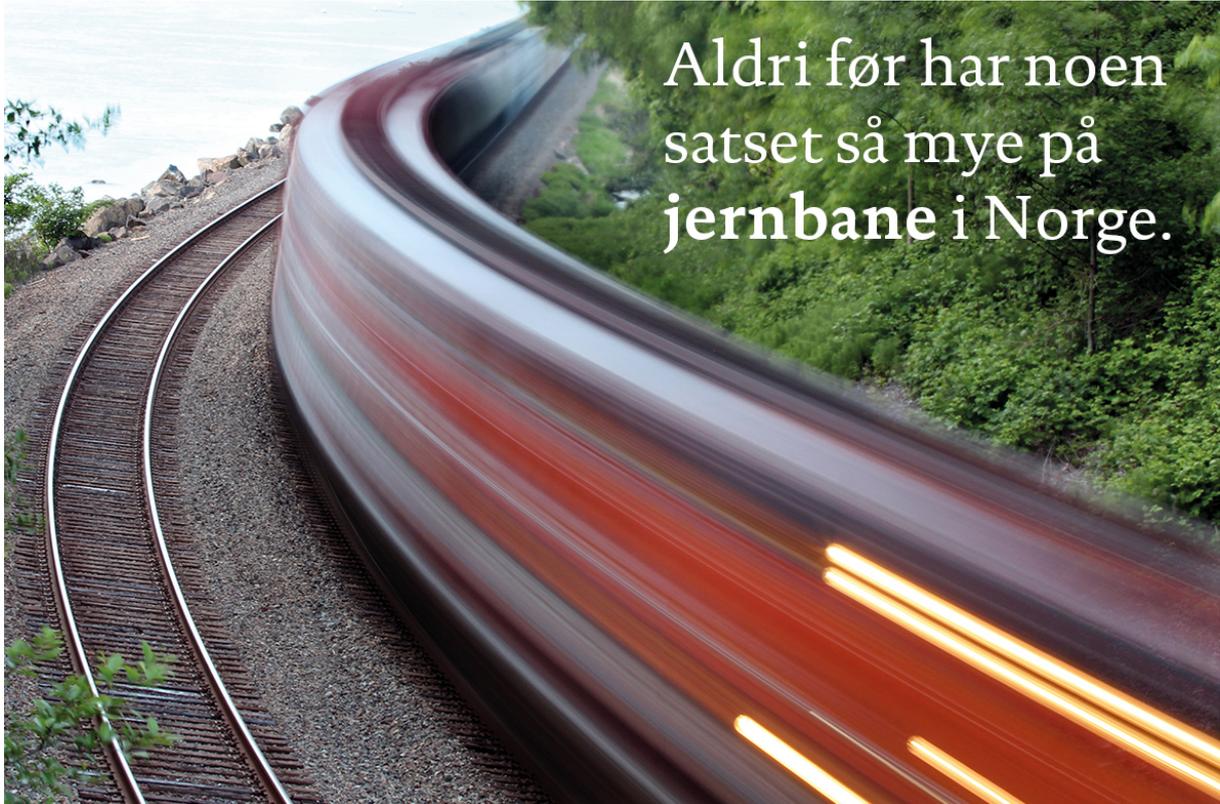
Vi vil legge til rette for nye finansieringsmuligheter og alternative organiseringsformer slik at investeringstakten kan økes.

Vi foreslår:

- Å reorganisere jernbaneverket til et statlig foretak
- Et eget prosjektselskap og prosjektfinansiering for InterCityprosjektet
- Nye modeller for statlig låneordning og statlige garantier for samferdselsformål
- Å åpne for konkurranse om persontransport med tog, og gradvis avvikle NSBs monopol gjennom å åpne for kjøp av persontransporttjenester fra andre aktører

InterCity: Dobbelspor til Halden, Skien og Lillehammer innen 2025

Det er ventet en betydelig befolkningsøkning i østlandsområdet fram mot 2040. Bare i Oslo og Akershus er det ventet 450 000 nye borgere. For å møte trafikkveksten dette vil føre med seg, er det behov for store investeringer i samferdsel. Det er ikke ledig areal til å bygge ut veinettet i byene til å ta i mot trafikkveksten som må tas med kollektivtrafikk. Utbygging av dobbeltspor i InterCityområdet vil knytte byene på Østlandet tettere sammen og gjøre det lettere å dagpendle mellom dem. Reisetiden vil bli betydelig kortere, for eksempel vil det ta bare en time å reise til Oslo fra Hamar, Tønsberg og Halden.



Aldri før har noen
satset så mye på
jernbane i Norge.

Moderne dobbeltspor til byene i Vestfold, Østfold og østsiden av Mjøsa vil forstørre hovedstadsregionen og i praksis skape en sammenhengende tomillionersby.

Uten utbygging av InterCity vil det ikke være mulig å håndtere etterspørselen. Allerede om få år vil det bli flere passasjerer enn det er kapasitet til, og tog vil være det best egnede transportalternativet for fremtiden.

Venstre vil ha et InterCitytilbud der:

- Jernbanestasjonene ligger sentralt i byene, og det er enkelt å komme seg til stasjonen for gående, syklister og med kollektivtransport.
- Toget har flere avganger hver time og er punktlig.
- Reisetiden fra dør til dør er konkurransedyktig med bil. Gode overgangsmuligheter på stasjonene er avgjørende for å oppnå dette.
- InterCitytilbudet er så godt at trafikk overføres fra vei slik at CO₂-utslipp reduseres i henhold til nasjonale mål.

Regjeringen har kun forpliktet seg til dobbeltspor til Seut i Fredrikstad, Tønsberg og Hamar innen 2026. Det er ikke å utnytte de mulighetene og ta transportutfordringene på Østlandet og mellom Oslo og Trondheim, Göteborg/København og Kristiansand/Stavanger på alvor.

Venstre foreslår at InterCity skal bygges fra Oslo og helt ut til endestasjonene i triangelet. Vi vil følge Jernbaneverkets anbefalte byggetid, slik at triangelet står ferdig i 2025. InterCity-utbyggingen må være starten på et høyhastighets jernbanenett mellom de store byene, og må bygges med mulighet til fart på minimum 250 km/t.

En slik fremdrift forutsetter en ny togtunnel under Oslo. Venstre foreslår at denne har ferdigstillelse innen 2025.

Organisering er en av de viktigste faktorene for vellykket gjennomføring av store prosjekter. Erfaringene fra utbyggingen av dobbeltsporet for jernbanen i Vestkorridoren inn til Oslo, kan ikke sies å oppmuntre til gjentakelse. En realisering av InterCitystrategien, med krav om betydelig høyere tempo enn så langt, gjør at vi forslår at det etableres en egen prosjektorganisasjon for gjennomføring av utbyggingen. Denne prosjektorganisasjonen må både ha fullmakter til å gjennomføre effektiv planlegging og ha en fullstendig finansieringsplan når den etableres.

Venstre foreslår å bruke statlig regulering på utbygging av InterCitystrekningene. Plan og bygningslovens § 18 har bestemmelser knyttet til bruk av statlig reguleringsplan. Selv om det er Miljøverndepartementet som er tillagt myndighet etter § 18, kan denne myndigheten overføres til Samferdselsdepartementet (på samme måte som dette departementet hadde myndighet til å vedta den statlige planen for Gardermoen hovedflyplass), og delegere til Prosjektorganisasjonen å utarbeide planene. Planene må uansett bli gjennomført med de krav til medvirkning som PBL krever. Fordelen er at det ikke er nødvendig med eget vedtak i samtlige kommuner.

Dersom en full utbygging av InterCitytriangelet skal kunne gjennomføres av en prosjektorganisasjon, med fullmakter og makt, må det også foreligge en bindende plan for fullfinansiering av hele prosjektet. Staten har ikke behov for å låne penger for å kunne gjennomføre utbyggingen av InterCity triangelet. På den annen side vil det å dra private eller finansielle investorer inn i utbyggingen kunne ha enkelte andre fordeler. Venstres foreslår derfor at InterCityprosjektet får anledning til å legge ut statsgaranterte obligasjoner i markedet, som vil medføre at livselskaper og pensjonskasser kan tegne seg i obligasjonene. Dette vil igjen kunne ha som virkning at den kapital disse selskapene har til disposisjon ikke kan anvendes til andre formål. Således kan "InterCityobligasjoner" kunne medføre en innstramning av den lånekapital som er til disposisjon for annen virksomhet, og på den måten, i noen grad, begrense den økte etterspørsel som blir resultatet av InterCitysatsingen.

Långiverne til InterCityprosjektet kunne få plass i styret til Prosjektselskapet. Dette vil sikre:

1. At det ikke bare blir statlig oppnevnte styrerepresentanter
2. At Prosjektselskapet vil få en mer selvstendig rolle enn det om ellers ville vært tilfelle. Det kan i sin tur bidra til å få belyst i det offentlige rom viktige beslutningspunkter og vanskelige økonomiske avveininger.
3. At finansielle forhold, knyttet både til kostnader og fremdrift blir tillagt betydelig vekt, kanskje mer enn om hele den direkte og indirekte styring av prosjektselskapet var politisk.

Prosjekt	2014-2017	2018-2023	Totalt
InterCity på 12 år; obligasjonsmodell	3632	12757	16909
Oslotunnel på obligasjonsmodell		743	743

Ringeriksbanen

Allerede i 1992 vedtok Stortinget bygging av Ringeriksbanen. Banen vil i seg selv forkorte reisetiden Oslo – Bergen med en time. I tillegg gir det økte muligheter til boliger og arbeidsplasser i en region som i dag ikke i tilstrekkelig grad har vært med på veksten rundt Oslo. Dette er viktig for å spre boliger og arbeidsplasser bedre.

Venstre foreslår at Ringeriksbanen fremskyndes med midler til planlegging og oppstart i første periode. Venstre organiserer utbygging av Ringeriksbanen som en del av InterCityprosjektet med mulighet for statlig regulering.

Prosjekt	2014-2017	2018-2023	Totalt
Ringeriksbanen; obligasjonsmodell	1200	641	1841

Gjøvikbanen

Gjøvikbanen har opplevd en revitalisering etter at samferdselsminister Torild Skogsholm (V) valgte å konkurranseutsette strekningen. Venstre vil fortsette den satsingen vi startet på Gjøvikbanen. Vi ønsker å etablere Gjøvikbanen som pilotstrekning for anbud på investeringer og drift av banelegemet, ikke bare togsett oppå skinnene. Venstre øker investeringene på Gjøvikbanen slik at det kan innføres timesfrekvens mellom Oslo og Gjøvik og et ekstra tog fra Nittedal til Oslo.

Prosjekt	2014-2017	Totalt
Gjøvikbanen	700	700

Ålgårdbanen gjenåpnes og dobbeltspor til Egersund

Regjeringen har sagt at det skal starte opp en utredning av dobbeltspor fra Stavanger til Egersund, men har ikke satt av midler til investeringer i løpet av 10-årsperioden. Venstre har satt av midler til oppstart av dobbeltsporet på Rogalands InterCity-strekning.

Det er stort behov for nye og bedre transportløsninger på Nord-Jæren. En åpning av lokaltog på Ålgårdbanen vil avlaste boligkonsentrasjonen i Stavanger/Sandnes og sammen med bybane og dobbeltspor til Egersund være viktig for å sikre et fremtidsrettet kollektivtilbud i ett av landets mest befolkningstette områder. Venstre har lagt Jernbaneverkets beregninger fra 2012 og utviklingsplanen for Jærbanen fra 2009 til grunn for investeringene og den forutsetning at banen kan betjenes med enkel omlegging av driftsmønsteret på Jærbanen i dag.

Prosjekt	2014-2017	Totalt
Stavanger – Egersund	200	200
Ålgårdbane	590	590

Økt satsing på Trønderbanen

Venstre vil elektrifisere Trønderbanen og Meråkerbanen og setter i tillegg av ytterlige midler til tiltak som flere krysningsspor på strekningen Trondheim – Steinkjer. Dette er viktig for å sikre en god utvikling av jernbanen i Trøndelag og legge til rette for dobbeltspor til Værnes.

Prosjekt	2018-2023	Totalt
Trønderbanen og Meråkerbanen	150	150

Dobbeltspor til Voss

Togsatsingen på Bergensbanen må ikke stoppe med dobbeltspor til Arna og Ringeriksbane. Venstre setter av midler til dobbeltspor Arna – Voss, slik at det kan bli økt frekvens på lokaltogene og en nødvendig nedkorting av reisetiden Oslo – Bergen.

Prosjekt	2014-2017	Totalt
Arna – Voss	400	400

Kongsvingerbanen

På Kongsvingerbanen gir små og billige tiltak svært viktige forbedringer. Det er behov for to nye kryssningsspor. Dette vil øke kapasiteten og redusere reisetiden, som nå er lenger enn for 40 år siden. Kongsvingerbanen er en viktig godsforbindelse mellom Østlandet og Sverige og mellom Østlandet og Nord-Norge via Narvik. Via Hallsberg er det forbindelse med Finland, Baltikum og kontinentet. En utbygging av Kongsvingerbanen vil også kunne avlaste Osloreionen raskt og på kort sikt når det gjelder boligutbygging og arbeidsplasser.

Prosjekt	2014-2017	Totalt
Kongsvingerbanen	450	450

Andre togtiltak

Venstre vil etablere 2-timersfrekvens for tog fra Stavanger til Oslo og samtidig opprettholde nattogtilbudet. Venstre vil særskilt ha en utredning av forlenging av Vestfoldbanen til en kystbane til byene i Aust-Agder og videre til Kristiansand i første periode av planen

Under forutsetning av lokal medfinansiering vil Venstre etablere et lokaltog fra Indre Østfold til Sarpsborg i anledningen åpning av det nye Østfoldsykehuset på Kalnes.

For Venstre er en utvikling av ideen om 8-millionersbyen København/Malmø/Gøteborg/Oslo viktig med tanke på næringsutvikling og regionens samlede betydning i Europa og verden. Derfor bør den manglende jernbanestrekningen Halden-Trollhättan søkes delfinansiert av næringslivet i tillegg til statlige bevilgninger.

Venstre mener at ny godsterminal for Trøndelag bør ligge på Torgård i Trondheim kommune. Godstoget på Raumabanen må opprettholdes. Blant kryssningssporene kommer forbedringer på Sørlandsbanen, Dovrebanen nord for Lillehammer og Østfoldbanens østre linje.

Venstre mener det er et potensiale for å få private aktører til å delfinansiere oppgradering og bygging av nye togspor på Ofofbanen, og vil åpne for dette.

Venstre finner plass til ny Breivoll stasjon i Groruddalen innenfor økningen av drift og vedlikehold i vårt budsjett, noe som vil ytterligere stryke kollektivtilbudet for dette området.

Det er satt av ytterlige midler i Venstres NTP til kryssningsspor og andre godsforberedende tiltak. Venstre ønsker å utrede hvorvidt er det fornuftig å elektrifisere Raumabanen og Rørosbanen for å øke godstransporten på disse strekningene.

I tillegg har regjeringen underbudsjettet når det gjelder vedlikehold på jernbanen. Dette etterslepet må tas igjen, og Venstre foreslår å øke disse bevilgningene allerede i neste Stortingsperiode. Venstre mener at konvertering av signalsystemene til den europeiske standarden ERTMS er helt avgjørende for bedre regularitet og mindre feil på jernbanenettet i Norge, og vil prioritere dette.

Prosjekt	2014-2017	2018-2023	Totalt
Kryssningsspor		350	350
Drift og vedlikehold	420		420

Fjernstrekningene

Venstre mener vi må ha en plan for fjernstrekningene mellom Oslo og de store byene i Sør-Norge og i Nord-Norge. Venstre mener høyhastighetsutredningen ikke var god nok som et beslutningsgrunnlag for videre fremdrift, og vil ha en ny utredning mellom landsdelene og til Sverige.

Prosjekt	2014-2017	Totalt
Utredning fjernstrekningene mot Bergen, Kristiansand, Trondheim, Göteborg og Nord-Norge	330	330

Bompengefinansiert jernbane

Med dagens finansieringsordninger finnes det alternativer for å øke utbyggingen av vei, men det eksisterer ikke for jernbane. Venstre går derfor inn for å videreføre innkreving av bompenger på to strekninger i Vestfold og Østfold der det bygges ut jernbane parallelt med veien. På den måten blir vår transportplan økonomisk gjennomførbar og vi sørger for at ikke trafikkveksten blir så stor at veibehovet øker ytterligere. Dette vil være trafikkregulerende og samtidig sørge for at jernbanen kan konkurrere med veg på reisetid.

Kollektivtrafikk

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.

Bymiljøpakkene er på den måten et godt tiltak for å sikre smart utvikling av de største byområdene våre. Både tiltak som kollektivfelt, god avvikling av kollektivtrafikken lokalt og innfartsparkering (Park&Ride) er viktige i denne sammenhengen.

Det er stor befolkningsvekst i og rundt de store byene. Det kreves store investeringer for å sørge for miljøvennlig transport. Venstre sørger for at store infrastrukturinvesteringer i storbyene skal få 50 % statlige bidrag.

Effektene av kollektivsatsing er størst dersom dette kombineres med ulike trafikkreduserende tiltak som køprising, økte parkeringsavgifter eller økte drivstoffpriser.

Venstre vil gi økonomisk belønning til byer, fylker og transportetater som når sine miljømål, og gi stor frihet til å ta i bruk virkemidler som sikrer at målene nås. Venstre foreslår i våre alternative statsbudsjetter å innføre skattefritak på arbeidsgiverfinansiert månedskort. Det vil gi ytterligere incentiver til at flere skal benytte seg av miljøvennlige transportløsninger til arbeid. Kommunene må få frihet til å bruke rushtidsavgift og andre trafikkbegrensende virkemidler.

Kollektivtrafikk	2014-2017	2018-2023	Totalt
Totalt	6165	8835	15000

Organisering av kollektivtrafikk

Venstres foreslår at Statens Vegvesen gjøres om til et statlig foretak, får overordnet ansvar for kollektivtransporten, og skal utvikle kompetanse og systemer som vil gjøre den fylkeskommunale organiseringen av kollektivtransport bedre for passasjerene. Storbykommunene må få frihet til å velge om de vil overta ansvaret for den lokale kollektivtransporten, og vil innføre en mulighet for kommuner og fylkeskommuner til å lage felles kollektivselskaper med finansiering fra både kommuner og fylker, slik man har organisert det i Sverige.

Bybane på Nord-Jæren

Venstre ønsker fortsatt bybane på Nord-Jæren (KVU alt. K3C). Det er forventet en befolkningsvekst på Nord-Jæren på nærmere 80 000 de neste årene, og allerede i dag mangler regionen et velfungerende kollektivtilbud. En bybane, sammen med Venstres satsing på jernbane og regionens egne bussruter vil føre til et smidig og godt kollektivsystem i regionen.

Prosjekt	2014-2017	2018-2023	Totalt
Bybane Stavanger	800	3000	3800



Bybane til alle bydeler i Bergen

Det var Venstre som fikk gjennom bybane i Bergen i sin tid og Venstre ønsker å fullføre dette med videre utbygging av bybane i Bergen med 50 % statlig finansiering.

Prosjekt	2014-2017	2018-2023	Totalt
Bybane Bergen	1652	1448	3100

Fornebubane, Ahusbane og T-banetunnel

Fornebubanen skal bygges. Det er mulig å starte noe tidligere i Akershus enn i Oslo, da reguleringsprosessen er kommet lenger. Et slikt banetilbud er etterlengtet og et av hovedstadens største bolig- og arbeidsområder vil med dette bli knyttet til kollektivnettet.

Venstre setter også av midler til planlegging og bygging av t-bane til Ahus.

Det er behov for en ny t-banetunnel i Oslo, og Venstre legger opp til oppstart av et slikt prosjekt i slutten av planperioden.

Det er en forutsetning for Venstre at Oslopakke 3 følges opp og at E18 i Vestkorridoren bygges ut med kollektivfelt for å sikre at kollektivtrafikken ikke blir stående i kø.

Prosjekt	2014-2017	2018-2023	Totalt
Ahusbane	500	800	1300
Fornebubane	400	1900	2300
T-banetunnel		500	500

Øvrig storbysatsning

Ordningen med bymiljøpakker må utvides til byområder som Arendal/Grimstad, Haugesund/Karmøy, Moss/Rygge, Mjøsbyene, Drammen/Buskerudbyen, Bodø, Vestfoldbyene og byene i Møre og Romsdal.

Bussvegprosjektet i Trondheim vil være en viktig pilot til hvordan kollektivsystemet kan organiseres i andre byområder, og Venstre vil arbeide for en god gjennomføring av bussvegen i Trondheim.

I Nedre Glomma arbeides det med elvemetrolinjer som stamnett i kollektivutviklingen. Det er naturlig at staten er med på å bidra med utviklingen av et slikt nett og forskning og utvikling på så miljøvennlig fergedrift som mulig.

Venstre mener belønningsmidlene må slås sammen med regjeringens forslag til miljøpakker, og mener disse må styrkes ytterligere ut over regjeringens forslag for å kunne nå klimaforlikets mål om at trafikkveksten skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange.

Prosjekt	2014-2017	2018-2023	Totalt
Miljøpakker	2313	887	3200

Sykkel

Sykkel er et miljøvennlig transportmiddel som er viktig for miljø og folkehelse. Også områder som er for små for å delta i bymiljøpakkeordningen må ha anledning til å få særskilte sykkelmidler. Venstre oppretter derfor egne belønningsmidler for sykkel.

Sykkelleasing, sammenhengende sykkelvegnett, smart sykkelparkering og andre tilretteleggingstiltak er naturlig at kan finansieres med sykkelpotten. I tillegg mener Venstre at det ligger et uutnyttet potensiale for turistsykkelveier i deler av landet. Venstre vil også legge til rette for egne sykkellekspresveier til bykjerner og sentraliserte næringsområder

Prosjekt	2014-2017	2018-2023	Totalt
Sykkel	400	400	800

Veg

Venstre ønsker trygge og sikre veger som fører folk hjem og varene ut på markedet. Særlig viktig for Venstre er fergefri E39, E18 på sørlandet, utbedring av E10 for økt verdiskaping i Lofoten og Vesterålen og utbedring av E6 nord for Trondheim. Venstre ønsker å utrede en broforbindelse over Oslofjorden, som erstatning for dagens Oslofjordtunnel.

Vei	2014-2017	2018-2023	Totalt
Totalt	-567	574	7

Fergefri E39

Fergefri E39 er helt avgjørende for økt verdiskaping i vekstfylkene på vestlandskysten.

Det må legges til rette for mest effektiv utnyttelse av midlene og utbyggingen. Av bro- og tunnelforbindelsene bør det sørges for at «Hordfast» og «Møreaksen» tidlig får ferdigstillelses- og oppstartstidspunkter, og at prosjektene organiseres som egne OPS-prosjekter.

Satsing på Sørlandet

Regjeringen har underfinansiert utbyggingen mellom Tvedestrand og Arendal. Venstre vil sørge for at denne vegstrekningen fullføres med oppstart i første del av planperioden. Regjeringen foreslår flere prosjekter på E39 vest for Kristiansand, men har utelatt deler av strekningen Kristiansand - Søgne, der problemene er størst. Ved Kristiansand skal særlig fremkommelighet for kollektivtrafikken prioriteres.

Prosjekt	2014-2017	2018-2023	Totalt
Veg på Sørlandet – OPS	253	464	717

Omprioritering i Finnmark

Venstre vil flytte midler fra Rv93 Kløfta til Rv93 Salkobekken-Eiby og Rv92 Gievdneuoika – Karasjok. Dette gjør vi fordi det på Rv93 Salkobekken – Eiby er stor årsgogntrafikk i tettstedet noe som gir svært store utfordringer for trafiksikkerheten. Trafikken ut fra Alta på Rv93 er større enn trafikkmengden på E6 inn til Alta, og vegen må opp på en standard som avspeiler dette.

Rv92 er viktig transportkorridor mot Finland og trenger utbedring med tanke på trafikkmengden på strekningen.

Venstre ønsker **trygge og sikre** veger som fører folk hjem og varene ut på markedet.

Prosjekt	2018-2023	Totalt
Rv93 Kløfta	-500	-500
Rv93 Salkobekken-Eiby	300	300
Rv92 Gievdneguoika - Karasjok	200	200

Fylkesveiene

Ved forvaltningsreformen i 2010 overtok fylkeskommunene en betydelig del av vegnettet i Norge slik at fylkeskommunene nå er den største vegeieren. En kartlegging Statens vegvesen har gjort i samråd med fylkeskommunene viser at reparering av fylkesveier på landsbasis samlet vil koste fra 45 til 71 milliarder kroner de neste årene.

Det er et betydelig behov for investeringer i dagens fylkesvegnett, som er preget av forfall og et stort vedlikeholdsetterslep. Fylkene må settes i stand til å ta igjen etterslepet i vedlikehold Det innebærer at det må settes av midler i Nasjonal transportplan.

Prosjekt	2014-2017	2018-2023	Totalt
Vedlikeholdsetterslep	280	260	540

Miljøvennlig veitransport

I store deler av landet finnes det få eller ingen alternativer til bilen. Slik vil det være også i fremtiden. Venstre er ikke i mot bilen, men i mot utslippene. Venstre vil fase miljøbilene raskere inn bilparken

gjennom aktiv bruk av avgiftspolitikken. For å oppnå dette vil Venstre vri bilavgiftene slik at de mest miljøvennlige bilene blir billigere - og ta igjen på bensinlukerne, øke vrakpanten kraftig dersom man samtidig går til innkjøp av en ny miljøbil og sikre omsetning av minst 10 prosent biodrivstoff og hydrogen produsert etter strenge krav til bærekraftighet og forutsatt at bærekraftig biodrivstoff er kommersielt tilgjengelig.

Venstre vil stimulere til videre elektrifisering av veitransporten ved å beholde dagens avgifts- moms- og bompengefritak for el- og hydrogenbiler, fjerne moms på leasing av nullutslippsbiler og batterier. Venstre vil i tillegg øke bevilgningene til videreutvikling av teknologi for å fremme andre generasjons biodrivstoff og sørge for videre drift av hydrogenfyllestasjonene.

Videre vil vi styrke Transnova for økt utbygging av infrastruktur for fornybare drivstoff som elektrisitet, hydrogen og bærekraftig biodrivstoff, opprette flere ladestasjoner for el-biler, og opprette et hurtigladeprosjekt for strekningene mellom de store norske byene.

Prosjekt	2014-2017	Totalt
Transnova	200	200

Sjøtransport og flytransport

Hovedtyngden av befolkningen og en vesentlig del av næringslivet er lokalisert nær kysten. Havner og sjøtransport har derfor stor betydning i det norske transportsystemet. Mer transport på sjø er miljøvennlig og avlaster veiene for tungtrafikk.

Venstre ønsker å starte et offentlig-privat samhandlingsprogram mellom myndigheter og bransje for å styrke konkurransevnen til sjøtransporten, blant annet gjennom å kartlegge varestrømmer for å få et bedre grunnlag for å overføre mer gods fra vei til sjø. I tillegg vil vi ha en full gjennomgang av sjøtransportens avgifter og gebyrer, med sikte på forenklinger og reduksjoner i det samlede nivået for å styrke sjøtransportens konkurransevne

Venstre vil legge til rette for at skip som ligger til kai i offentlige havner skal pålegges å benytte landstrøm. Vi ønsker blant annet derfor å innføre en ny tilskuddsordning til havneformål som skal forvaltes av Kystverket.

Venstre vil videreføre Nord-Norgeslinjen for godstransport fra bane til sjø i Nord-Norge fra Bodø og nordover.

Venstre ønsker å fremme konkurransedyktig luftfart, spesielt der hvor luftfarten ikke har mer miljøvennlige konkurrenter. Vi ønsker blant annet å konkurranseutsette tårntjenestene og etablere et sterkere nordisk samarbeid for underveistjenestene.

Prosjekt	2014-2017	2018-2023	Totalt
Sjøfart	100	150	250
Nord-Norgeslinjen	100	150	250



Forslag

Stortinget ber regjeringen øke rammen i Nasjonal transportplan 2014–2023 med 25,0 mrd. kroner sammenlignet med rammen i Meld. St. 26 (2012–2013). Stortinget ber regjeringen bruke følgende fordeling:

Kapittel/Post	Prosjekt	2014-2017	2018-2023
	Økt ramme	-8800	-16200
	Bompenger ved utbygging gjennom videreføring av bomstasjoner	-920	-2150
	InterCity på 12 år; obligasjonsmodell	3632	12757
	Oslotunnel på obligasjonsmodell		743
	Ringeriksbanen; obligasjonsmodell	1200	641
	Utredning tiltak mot Bergen, Kristiansand, Trondheim, Göteborg og Nord-Norge	330	
	Kryssningsspor		350
	Drift og vedlikehold	420	
	Kongsvingerbanen	450	
	Stavanger – Egersund	200	
	Arna – Voss	400	
	Ålgårdbane	590	
	Gjøvikbane	700	
	Trondheim – Stjørdaltiltak		150
	Fornebubane	400	1900
	Bybane Bergen	1652	1448
	Bybane Stavanger	800	3000
	Miljøpakker	2313	887
	Ny t-banetunnel	100	400
	Sykkeltiltak	400	400
	T-bane til Ahus	500	800
	Veg på Sørlandet – OPS	253	464
	E16 Varpe bru – Smedalsosen	-1300	-150
	Rv93 Kløfta		-500
	Rv93 Salkobekken-Eiby		300
	Rv92 Gievdneuoika - Karasjok		200
	Sjøfartstiltak	100	150
	Vedlikehold fylkesveier	280	260
	Transnova	200	
	Nord-Norgeslinjen	100	150
	Effektivisering	-4000	-6000

Venstre lanserer med dette
den mest miljøvennlige
transportplanen på Stortinget.

www.venstre.no/ntp



venstre

A decorative graphic at the bottom of the page features several overlapping, rounded hills in various shades of green, ranging from light to dark. The word 'venstre' is written in a white, lowercase, sans-serif font across the middle of these hills.