

Endringsforslag, politiske uttalelser parallellsesjon 2:

Uttalelse C: 35 forslag

Uttalelse F: 9 forslag

Uttalelse C: Venstre vil ha et kraftig kollektivt samferdselsløft

1

Endringsforslag

Side 76, Linjenr.: 4

Forslagsstiller: Oslo Venstre

Forslag: Tittelen på uttalelsen endres til:

Samferdsel for en bærekraftig framtid!

2

Endringsforslag

Side 76, Linjenr.: 6-7

Forslagsstiller: Telemark, Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal, Hordaland og Oppland Venstre

Forslag: «Spesielt gjelder dette investering i og utbygging av kollektivtransport rundt OG MELLOM de store byene...» osv

Evt. forklaring: Intercity løser noen trafikkproblemer i persontrafikken inn og ut av de store byene, men samtidig er godstrafikken i ferd med å blokkere vegsystemet mellom de store byene. Dette gir press for å bygge ut vegene til flere kjørebaneer, noe som mange steder vil være unødvendig dersom man får godstrafikken tilbake på banen.

3

Endringsforslag

Side 76, Linjenr.: 6-11

Forslagsstiller: Oslo Venstre

Forslag: Ingressen endres til:

Samferdselspolitikk er avgjørende for å stimulere næringsutvikling og for å redusere miljøproblemene. Derfor ønsker Venstre en tydeligere prioritering og en styrket satsing på samferdsel, på miljøets premisser og til beste for en ny framtidig næringsutvikling.

4

Strykningsforslag

Side 76, Linjenr.: 8

Forslagsstiller: Norges Unge Venstre

Forslag: Stryk "i distriktene" i slutten av linje 8 i ingressen.

5

Strykningsforslag

Side 76, Linjenr.: 8

Forslagsstiller: 220 Stian M. Celius

Forslag: "sykkelveier og nødvendig utbygging av vei, fly- og sjøtransport i distriktene", strykes

6

Strykningsforslag

Side 76, Linjenr.: 10-11

Forslagsstiller: 227 Norges Unge Venstre, Hans Kristian Voldstad, Telemark, Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal, Hordaland og Oppland Venstre

Forslag: Stryke setningen "I tillegg vil en eventuell full utbygging av lyntog ligge på rundt 1000 milliarder kroner."

Evt. forklaring:

NUV: Lyntog blir ikke nevnt ellers i teksten og sees derfor som lite relevant for teksten for øvrig.

Voldstad: Lyntog er et helt eget tema som ikke er aktuelt før om 10-12 år etter at Intercity-prosjektet er ferdig utbygget. Det er bedre å fokusere teksten mot det som er mere nærstående. Lyntog kan man komme tilbake til senere.

Telemark m.fl: Dette er retorikk som brukes av dem som er imot utbygging av jernbane i Norge og er prislappen dersom ALLE høyhastighetsbanene som JBV har utredet skal bygges. Ingen ville finne på å beregne prisen på alle ønskede 4-felts motorveger og så si at dette blir for dyrt, - og så konkludere med at vi bygger ingen?

7

Tilleggsforslag

Side 76, Linjenr.: 11

Forslagsstiller: Norges Unge Venstre

Forslag: Legge til "Venstre vil ha et kraftig kollektivt samferdselsløft." på slutten av ingressen.

Evt. forklaring: Ingressen bør klargjøre uttalelsens og Venstres intensjon.

8

Tilleggsforslag

Side 76, Linjenr.: 11

Forslagsstiller: 242 Henrik Halvorsen Hortemo

Forslag: For å effektivt realisere slike prosjekter, er det nødvendig med mer langsiktige finansieringsmodeller.

Evt. forklaring: Sammenhengen mellom ingress og brødtekst gjøres tydeligere.

9

Tilleggsforslag

Side 76, Linjenr.: 13

Forslagsstiller: Oslo Venstre

Forslag: Nye avsnitt:

For Venstre er det avgjørende å prioritere investeringer i samferdsel mellom og rundt de største byene i Norge. Det innebære at det må bygges dobbelspor på jernbane på intercitystrekningene fra Oslo til Halden, Lillehammer, Skien, Kongsvinger og Ringerike.

Godstransport er avgjørende for et langstrakt og spredtbygd land som Norge. Venstre vil prioritere forbedring og oppgradering av riks- og fylkesveier i områder med stor verdiskaping og eksport, og der transport med tog og/eller sjø foreløpig ikke er et godt alternativ. Med Norges lange kyststripe er sjøtransport et viktig alternativ til utbygging av vei på land. Vestre vil derfor ha en helhetlig plan for godstransport der investering i jernbane, havner og viktige tilførselsveier prioriteres for å redusere godstransport på vei.

Det er også avgjørende for å kunne håndtere økt befolkning i de store byene at belønningsordningen styrkes og utvides for kollektivtransport og sykkel som transportmiddel. Dette vil forhindre økt kødannelse, stagnere utslipp av klimagasser fra transport og kunne

bidra forebyggende helsemessig. Venstre mener derfor at staten må finansiere minst 50 prosent av utbyggingene av utslippsfrie transportløsninger i og til de største byene og vekstområdene.

10

Strykningsforslag

Side 76, Linjenr.: 14-17

Forslagsstiller: Oslo Venstre og Hans Kristian Voldstad

Forslag: Teksten som begynner med "Siden 2007 til og med " og slutter med "dagens situasjon ikke fungerer optimalt" strykes.

Evt. forklaring:

Oslo Venstre: Påstandene om at dette utelukkende er negativt kan ikke dokumenteres (kan hende er alternativet å kjøpe inn dyrere konsulenter), og det framstår bare som billig retorikk og kan oppfattes som et angrep på alle som jobber i Vegvesenet.

Voldstad: Påstanden om at økt bemanning i Statens Vegvesen utelukkende er negativt kan ikke dokumenteres. Sannsynligvis er hovedårsaken økt produksjonsvolum og økt behov for bemanning av både stabs- og produksjonsfunksjoner. SV har egenproduksjon innen økonomi, jus, prosjektering, innkjøp, prosjektledelse m.m.. Meningen virker useriøs.

11

Strykningsforslag

Side 76, Linjenr.: 16-17

Forslagsstiller: Telemark, Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal, Hordaland og Oppland Venstre

Forslag: Følgende setning strykes: "Venstre ser det som et tegn på at dagens situasjon ikke fungerer optimalt."

Evt. forklaring: Setningen gir liten mening. (Redaksjonelt)

12

Tilleggsforslag

Side 76, Linjenr.: 17

Forslagsstiller: Telemark, Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal, Hordaland og Oppland Venstre

Forslag: Sett inn "også" i følgende setning: "Venstre ønsker OGSÅ økt konkurranse og mer langsiktige, forutsigbare finansieringsmodeller."

Evt. forklaring: Forslaget forutsetter at forslaget om å stryke setningen foran blir vedtatt.

13

Tilleggsforslag

Side 76, Linjenr.: 21

Forslagsstiller: Telemark, Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal, Hordaland og Oppland Venstre

Forslag: Sette inn setningen: «Venstre vil ha statlig garanterte obligasjoner som mulig delfinansiering av store samferdsels- og kollektivtransportprosjekter, i tillegg til tradisjonelle OPS-prosjekter.» etter setningen «Dette gir mer samferdsel for pengene.»

Evt. forklaring: Noe nedtoning av budskapet om at nær sagt alt kan finansieres av obligasjoner og eller OPS, men heller peker på dette som tilleggsmuligheter.

Det er statens oppgave å bygge hovedveger og jernbane. I motsetning til tidligere tider har Staten nå penger, men er redd for å bruke dem her hjemme fordi det kan skape press i økonomien. Venstres forslag indikerer at dette presset blir borte dersom privat kjøpekraft brukes til å bygge jernbane. Resultatet kan imidlertid være skadelig for annen

næringsvirksomhet. Privat kapital lokkes til å utføre offentlige oppgaver mot garantert avkastning, og lokkes dermed vekk fra annen risikofylt næringsutvikling.
(Forslaget forutsetter at avsnittet i linje 27 ? 31 som begynner med: «Venstre har foreslått?» strykes)

14

Tilleggsforslag

Side 76, Linjenr.: 23

Forslagsstiller: Telemark, Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal, Hordaland og Oppland Venstre

Forslag: Sette inn setningen: "Et ledd i dette vil være å sette av 50 milliarder kroner i et samferdselsfond.» etter setningen som slutter med "hele investerings og driftsperioden."

Evt. forklaring: Oljefondet øker mye framover. Høyre har vedtatt samferdselsfond på 50 milliarder, Frp 300 milliarder og KRF ønsker også fond. Det er dermed politisk flertall for et samferdselsfond i en eventuell ny regjering og FRP vil kunne støtte det. Vil være formålstjenlig og velgervennlig å foreslå det når alle de andre partiene på borgerlig side ønsker det. Velgerne vil ha konkrete tiltak, og dette er et som de kan forstå. Vil kunne bli en vinner sak i 2013!

15

Strykningsforslag

Side 76, Linjenr.: 27-31

Forslagsstiller: Telemark, Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal, Hordaland og Oppland Venstre

Forslag: Dette avsnittet strykes: "Venstre har foreslått statlig garanterte obligasjoner som finansieringsmodell for utbygging av Intercitytrianglet på Østlandet. Venstre mener en slik alternativ finansieringsmodell med fordel også kan brukes på flere andre store samferdsels- og kollektivtransportprosjekter, i tillegg til tradisjonelle OPS-prosjekter og andre stabile finansieringskilder som bruk av bompenger og rushtidsavgift."

Evt. forklaring: Finansiering ved hjelp av garanterte obligasjoner og OPS-prosjekter er ivarettatt av forslaget over.

Vedr bompenger og rushtidsavgift: Venstre er for bompenger når staten sulteforer kommunene. Rushtidsavgift er positivt for å få ned byenes forurensning. Men verken bompenger eller rushtidsavgift er noe som vi skal markedsføre som hovedløsninger for å finansiere samferdselsutfordringene.

16

Tilleggsforslag

Side 76, Linjenr.: 31

Forslagsstiller: 094 Tord Enger

Forslag: Ny setning: "Norge bør investere i forskning på nye transportsystemer og teknologi som vil føre til mer effektiv transport for fremtiden."

Evt. forklaring: Infrastruktur og samferdsel bygges for fremtiden, det er derfor kunstig å ikke nevne satsingen på forskning som må finnes sted på området.

17

Tilleggsforslag

Side 76, Linjenr.: 31

Forslagsstiller: 115 Stein Inge Dahn

Forslag: Ny setning: "Venstre mener at det kan forsvares at midler som er opptjent som følge av produksjon av fossilt brensel, kan anvendes til investeringer i fremtidens transportsystemer i Norge som på sikt har et positivt klimaregnskap".

18

Tilleggsforslag

Side 76, Linjenr.: 33

Forslagsstiller: 241 Isaak Elias Bashevkin (NLSF)

Forslag: Nytt avsnitt: Store infrastruktur- og samferdselsinvesteringer legger betydelige føringer for hvordan samfunnet formes fremover. Det har seg slik at det å bo og arbeide innenfor gang- eller sykkelavstand til et kollektivpunkt - som lar seg betjene lønnsomt med tilstrekkelig frekvens - er bærekraftig, miljøvennlig, klimavennlig, og mer kostnadseffektivt å drifte. Bosetningsmønsteret vårt er derfor av vesentlig betydning for hvor mye kollektiv samferdsel det er mulig å få per krone investert. Det er nødvendig med en aktiv politisk styring, for å sikre at både by- og distriktsregionene våre er tilrettelagt for en mest mulig effektiv samferdselsbetjening.

Evt. forklaring: Disse avsnittene som er foreslått som tilleggsforslag, beskriver essensen i hva som er viktig og riktig i samferdselspolitikk. Det er dette som skiller god samferdselspolitikk fra dårlig samferdselspolitikk. Det er dette som er hovedgrunnen til at jernbane er mer effektivt og fordelaktig enn vei. Det er dette som rettferdiggjør de enorme investeringene. Det er dette som muliggjør et fritt bostedsvalg i tråd med liberale prinsipper, som samtidig er bærekraftig og godt for samfunnet og planeten. Det er viktig å legge slike faglige betraktninger til grunn når man skal vurdere strekninger opp mot hverandre og prioritere en landsdel, ett tettsted, en by, en strekning før andre. Det er derimot ikke riktig - og farlig for helheten - å legge lokale følelsesbaserte ønsker til grunn når man skal prioritere nasjonal samferdsel. La lokaldemokratiet styre lokale prioriteringer, men la nå de rådende faglige og helhetlige betraktningene styre de nasjonale! Samtidig mener jeg at det styrker grunnlaget for en mer storstilt samferdselssatning enn det det er enighet om mellom øvrige partier. Det forklarer og begrunner hvorfor Venstre er et sterkere og tydeligere miljøparti enn de andre. Det er ikke byutvikling, det er samfunnsutvikling (byutvikling, tettstedsutvikling og regionutvikling). Det er i aller høyeste grad et nasjonalt anliggende, og derfor relevant i denne uttalelsen.

19

Tilleggsforslag

Side 76, Linjenr.: 33

Forslagsstiller: 241 Isaak Elias Bashevkin (NLSF)

Forslag: Nytt avsnitt: I praksis vil dette bety at byregionene våre må formes etter prinsippene til "smart-growth" - en rekke internasjonalt anerkjente tiltak for å fremme levende og sunne lokalsamfunn - og at distriktsregionene i tillegg må styrkes gjennom punkturbanisering. I et regionalt perspektiv oppnår man da et nettverk av lønnsomme kollektive transporttraséer - fortrinnsvis på jernbane - mellom tyngdepunktene. Det er dette som muliggjør et fritt og variert bostedsvalg i tråd med liberale prinsipper, som samtidig er bærekraftig og godt for samfunnet og planeten.

Evt. forklaring: Disse avsnittene som er foreslått som tilleggsforslag, beskriver essensen i hva som er viktig og riktig i samferdselspolitikk. Det er dette som skiller god samferdselspolitikk fra dårlig samferdselspolitikk. Det er dette som er hovedgrunnen til at jernbane er mer effektivt og fordelaktig enn vei. Det er dette som rettferdiggjør de enorme investeringene. Det er dette som muliggjør et fritt bostedsvalg i tråd med liberale prinsipper, som samtidig er bærekraftig og godt for samfunnet og planeten.

Det er viktig å legge slike faglige betraktninger til grunn når man skal vurdere strekninger opp mot hverandre og prioritere en landsdel, ett tettsted, en by, en strekning før andre. Det er derimot ikke riktig - og farlig for helheten - å legge lokale følelsesbaserte ønsker til grunn når man skal prioritere nasjonal samferdsel.

La lokaldemokratiet styre lokale prioriteringer, men la nå de rådende faglige og helhetlige betraktningene styre de nasjonale!

Samtidig mener jeg at det styrker grunnlaget for en mer storstilt samferdselssatning enn det det er enighet om mellom øvrige partier.

Det forklarer og begrunner hvorfor Venstre er et sterkere og tydeligere miljøparti enn de andre.

Det er ikke byutvikling, det er samfunnsutvikling (byutvikling, tettstedsutvikling og regionutvikling). Det er i aller høyeste grad et nasjonalt anliggende, og derfor relevant i denne uttalelsen.

20

Endringsforslag

Side 76, Linjenr.: 33-48

Forslagsstiller: 0 Oslo Venstre

Forslag: Erstatt overskriften og gjør kulepunktene kortere:

Derfor vil Venstre:

- Prioritere utbygging av jernbane mellom de største byene
- Prioritere godstransport til sjøs og på skinner
- Styrke og utvke belønningsprdnngen
- Sikre statlig finansiering av utslippfrie transportløsninger i og til de største byene
- Ha økt konkurranse og mer forutsigbare finansieringsmodeller, blant annet flerårige investeringbudsjett for samferdsel

21

Tilleggsforslag

Side 76, Linjenr.: 34

Forslagsstiller: Telemark, Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal, Hordaland og Oppland Venstre

Forslag: Nytt kulepunkt:

- bygge ut høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept for langdistanse-, regional-/InterCity- og godstrafikk.

Evt. forklaring: Et høyhastighetsnett i flerbrukskonsept vil kunne skape et nytt og utvidet InterCity-nett for mesteparten av landet fra Trøndelag og sørover med reisetid på ca. 2 ½ time eller bedre til/fra Oslo. Det vil kunne binde sammen så mange byer tettsteder at ca. 80 % av Norges befolkning kan få tilgang til nærmeste stasjon innen ca. 1 times reisetid eller bedre. Samtidig som det løser trafikkutfordringene på Østlandet, vil det bidra til en mer balansert utvikling over hele landet som kan motvirke tendensen til ytterligere sentralisering og redusere det utbyggingspresset dette medfører i og rundt Oslo.

Flerbrukskonseptet vil også oppfylle de viktige målsettingene om overført godstrafikk fra vei til bane ved å gi denne et helt nytt og bedre nivå mht. bedring kapasitet, kvalitet og regularitet.

Det er viktig å komme videre med planleggingen, ikke minst i forhold til trasévalg og regulering av arealer til jernbanen. Hvis ikke går alt arealet med til å bygge motorveger. Hovedveger bør uansett planlegges i annen rekke, og i forhold til hvor jernbanen går.

Det er også nødvendig å vurdere Norsk Banes traséføringer opp mot JBV sine prioriteringer.

22

Strykningsforslag

Side 76, Linjenr.: 35

Forslagsstiller: Telemark, Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal, Hordaland og Oppland Venstre
Forslag: Strykes: «Oslo-Kongsvinger og Oslo-Ringerike.»

Evt. forklaring: Dette er også viktige strekninger, men det må prioriteres. Rundt Oslo er det det såkalte Intercity-triangelet som har førsteprioritet. Dette er dessuten allerede vedtatt for snart 20 år siden, men bare ikke fullfinansiert. Alternativt må Oslo-Gjøvik også tas med, men vi tror det er bedre å se disse strekningene i en større sammenheng.

23

Tilleggsforslag

Side 76, Linjenr.: 35

Forslagsstiller: Telemark, Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal, Hordaland og Oppland Venstre
Forslag: Følgende setning legges til: "Intercity-strekninger som bygges fra nå av og fremover, må ha høyhastighetsbane kvalitet, dvs tåle hastigheter mellom 250 og 350 km/time." før setningen "En slik satsing forutsetter...".

Evt. forklaring: Det burde ikke være nødvendig å begrunne dette, men ikke desto mindre bygges det nå dobbeltspor sør for Hamar som ikke har denne kvaliteten!

24

Tilleggsforslag

Side 76, Linjenr.: 36

Forslagsstiller: 068 Hans Kristian Voldstad

Forslag: Etter " under Oslo sentrum." Ny tekst: Gjennomføringstiden bør være 13 år, med oppstart snarest mulig og helst allerede i 2013.

Evt. forklaring: Konkret tidfesting viser handlekraft. Det haster med å gå fra ord til handling.

25

Strykningsforslag

Side 76, Linjenr.: 36-37

Forslagsstiller: Telemark, Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal, Hordaland og Oppland Venstre
Forslag: Strykes: "Deretter bør en sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen prioriteres."

Evt. forklaring: Samferdselsforslaget skal peke på prinsipper og konsepter for utvikling av jernbanen. Trasévalg og strekningsprioriteringer bør komme i det videre programarbeidet. Kampen for "egne traseer" bør ikke føre til at Venstre mister muligheten til å fremstå med en offensiv og fremtidsrettet jernbanepolitikk.

26

Endringsforslag

Side 76, Linjenr.: 44-46

Forslagsstiller: 220 Stian M. Celius

Forslag: Styrke satsing på bane- og sjøtransport gjennom en helhetlig plan hvor investering i jernbane, havner, godstransport og egnede tilførselsveier sees i sammenheng slik at man reduserer omfanget av godstrafikk på vei.

Evt. forklaring: Satsing på sjøtransport må også prioriteres i de områdene som allerede har tilgang til banetransport.

27

Tilleggsforslag

Side 76, Linjenr.: 46

Forslagsstiller: 176 Pål Grødahl

Forslag: Tillegg til slutt i kulepunktet: Dette innebærer utbygging av Stadt skipstunnel, dypvannskaier og en gjennomgående fornyelse av den norske innenriksflåten.

28

Tilleggsforslag

Side 76, Linjenr.: 47

Forslagsstiller: 218 Øystein Nilsen

Forslag: Oppruste europa-, riks- og fylkesveier.....

Evt. forklaring: Ønsker å sikre at stamveier er med i forslaget

29

Endringsforslag

Side 76, Linjenr.: 48

Forslagsstiller: 220 Stian M. Celius

Forslag: eksport og der dette er en forutsetning for utvikling av levedyktige distrikter med begrensende transportmuligheter.

30

Tilleggsforslag

Side 76, Linjenr.: 48

Forslagsstiller: 176 Pål Grødahl

Forslag: Tillegg til slutt i kulepunktet: Venstre vil som en naturlig konsekvens av dette prioriter å få realisert ferjefri E39 også kalt Kyststamveien på Vestlandet for å støtte befolknings,- og næringsutviklingen i regionen.

Evt. forklaring: Både dette og endringsframlegget fra linje 46 er framlegg som har støtte fra Møre og Romsdal, Sør Tr.lag, Sogn og Fj, Hordaland og Rogaland

31

Tilleggsforslag

Side 76, Linjenr.: 49

Forslagsstiller: 115 Stein Inge Dahn

Forslag: Nytt kulepunkt:

- Satse sterkt på sykkel som transportmiddel. Det vil vi gjøre ved å sørge for sammenhengende sykkelvegnett i alle byer og tettsteder. Vi vil prioritere transportsyklistene gjennom trafikkregulering. Venstre vil satse på utbygging av sykkelekspressveier med flere felt helt adskilt fra bilveiene, et absolutt minimum av kryss og ingen adgang for fotgjengere. Vi ønsker å legge til rette for bysykkeldordninger.

Evt. forklaring: Helseforebyggende, klima og miljø og samfunnsøkonomisk

32

Tilleggsforslag

Side 76, Linjenr.: 49

Forslagsstiller: 131 Simon Furnes

Forslag: Nytt kulepunkt:

- Utrede bygging av intercitybane mellom Bergen og Stavanger sammen med utredningen av ferjefri kystamveg

Evt. forklaring: I dag utredes det ferjefri E39. I første omgang å bytte ut dagens ferger over Boknafjorden og Hjelmeland med bru eller/og tunneløsninger. Ein slik utbygging betyr mindre reisetid, mindre utslepp og meir trafikk mellom Bergen og Stavanger. Parallelt med utrdningen vurderer stadig fler en intercitybane sammen med opprustningen og byggingen av kystamveg. Idag reiser mer en million mellom byene, og flere tusen dagpendler med fly mellom byene. En rask intercitybane betyr nye arbeids- og bomarkeder samt reduksjon av trafikk fra veg/fly til tog og ytterligere klimakutt.

33

Tilleggsforslag

Side 76, Linjenr.: 49

Forslagsstiller: 241 Isaak Elias Bashevkin (NLSF)

Forslag: Nytt kulepunkt

- At bosetningsmønsteret i den regionale og lokale arealpolitikken skal bygges og tilrettelegges for lønnsom betjening av kollektivtransport med tilstrekkelig frekvens.

Evt. forklaring: Disse avsnittene som er foreslått som tilleggsforslag, beskriver essensen i hva som er viktig og riktig i samferdselspolitikk. Det er dette som skiller god samferdselspolitikk fra dårlig samferdselspolitikk. Det er dette som er hovedgrunnen til at jernbane er mer effektivt og fordelaktig enn vei. Det er dette som rettferdiggjør de enorme investeringene. Det er dette som muliggjør et fritt bostedsvalg i tråd med liberale prinsipper, som samtidig er bærekraftig og godt for samfunnet og planeten.

Det er viktig å legge slike faglige betraktninger til grunn når man skal vurdere strekninger opp mot hverandre og prioritere en landsdel, ett tettsted, en by, en strekning før andre. Det er derimot ikke riktig - og farlig for helheten - å legge lokale følelsesbaserte ønsker til grunn når man skal prioritere nasjonal samferdsel.

La lokaldemokratiet styre lokale prioriteringer, men la nå de rådende faglige og helhetlige betraktningene styre de nasjonale!

Samtidig mener jeg at det styrker grunnlaget for en mer storstilt samferdselssatning enn det det er enighet om mellom øvrige partier.

Det forklarer og begrunner hvorfor Venstre er et sterkere og tydeligere miljøparti enn de andre.

Det er ikke byutvikling, det er samfunnsutvikling (byutvikling, tettstedsutvikling og regionutvikling). Det er i aller høyeste grad et nasjonalt anliggende, og derfor relevant i denne uttalelsen.

34

Tilleggsforslag

Side 76, Linjenr.: 49

Forslagsstiller: 241 Isaak Elias Bashevkin (NLSF)

Forslag: Nytt kulepunkt

- At byregioner skal følge prinsippene til "smart-growth".

Evt. forklaring: Disse avsnittene som er foreslått som tilleggsforslag, beskriver essensen i hva som er viktig og riktig i samferdselspolitikk. Det er dette som skiller god samferdselspolitikk fra dårlig samferdselspolitikk. Det er dette som er hovedgrunnen til at jernbane er mer effektivt og fordelaktig enn vei. Det er dette som rettferdiggjør de enorme investeringene. Det er dette som muliggjør et fritt bostedsvalg i tråd med liberale prinsipper, som samtidig er bærekraftig og godt for samfunnet og planeten.

Det er viktig å legge slike faglige betraktninger til grunn når man skal vurdere strekninger opp mot hverandre og prioritere en landsdel, ett tettsted, en by, en strekning før andre. Det er derimot ikke riktig - og farlig for helheten - å legge lokale følelsesbaserte ønsker til grunn når man skal prioritere nasjonal samferdsel.

La lokaldemokratiet styre lokale prioriteringer, men la nå de rådende faglige og helhetlige betraktningene styre de nasjonale!

Samtidig mener jeg at det styrker grunnlaget for en mer storstilt samferdselssatning enn det det er enighet om mellom øvrige partier.

Det forklarer og begrunner hvorfor Venstre er et sterkere og tydeligere miljøparti enn de andre.

Det er ikke byutvikling, det er samfunnsutvikling (byutvikling, tettstedsutvikling og regionutvikling). Det er i aller høyeste grad et nasjonalt anliggende, og derfor relevant i denne uttalelsen.

35

Tilleggsforslag

Side 76, Linjenr.: 49

Forslagsstiller: 241 Isaak Elias Bashevkin (NLSF)

Forslag: Nytt kulepunkt

- At distriktsregioner skal punkturbaniseres og strategisk fortettes, slik at man kan opprette et nettverk av kollektive transporttraséer mellom tyngdepunktene.
-

Evt. forklaring: Disse avsnittene som er foreslått som tilleggsforslag, beskriver essensen i hva som er viktig og riktig i samferdselspolitikk. Det er dette som skiller god samferdselspolitikk fra dårlig samferdselspolitikk. Det er dette som er hovedgrunnen til at jernbane er mer effektivt og fordelaktig enn vei. Det er dette som rettferdiggjør de enorme investeringene. Det er dette som muliggjør et fritt bostedsvalg i tråd med liberale prinsipper, som samtidig er bærekraftig og godt for samfunnet og planeten.

Det er viktig å legge slike faglige betraktninger til grunn når man skal vurdere strekninger opp mot hverandre og prioritere en landsdel, ett tettsted, en by, en strekning før andre. Det er derimot ikke riktig - og farlig for helheten - å legge lokale følelsesbaserte ønsker til grunn når man skal prioritere nasjonal samferdsel.

La lokaldemokratiet styre lokale prioriteringer, men la nå de rådende faglige og helhetlige betraktningene styre de nasjonale!

Samtidig mener jeg at det styrker grunnlaget for en mer storstilt samferdselssatning enn det det er enighet om mellom øvrige partier.

Det forklarer og begrunner hvorfor Venstre er et sterkere og tydeligere miljøparti enn de andre.

Det er ikke byutvikling, det er samfunnsutvikling (byutvikling, tettstedsutvikling og regionutvikling). Det er i aller høyeste grad et nasjonalt anliggende, og derfor relevant i denne uttalelsen.

Uttalelse F: Gi kulturlivet frihet

1

Strykningsforslag

Side 79, Linjenr.: 19-21

Forslagsstiller: 102 Suzy Haugan

Forslag: Stryk fra "dette er en villet..." Til tom "...styring av kulturfeltet"

Evt. forklaring: Det er ikke noe automatikk i at å finansiere noe er det samme som å styre det.

2

Tilleggsforslag

Side 79, Linjenr.: 26

Forslagsstiller: 121 Jan Kenneth Stavenes

Forslag: Nytt avsnitt

De regionale kompetansesentrene for rytmisk musikk bidrar til utvikling av bransjen og musikkmiljøene og skaper møteplasser for erfaringsutveksling og nettverksbygging. Kompetansesentrene fungerer også som talerør og er et viktig bindeledd mellom aktører i musikkbransjen, samt mellom musikkbransjen og andre instanser. Venstre ønsker å sikre like og stabile driftsvilkår for disse sentrene.

Evt. forklaring: Forslaget henger sammen med forslag 9

3

Endringsforslag

Side 79, Linjenr.: 28-29

Forslagsstiller: 102 Suzy Haugan

Forslag: Setningen endres til: Venstre vil gi folkevalgte og kulturen selv økt innflytelse ved at utnevnelsen flyttes ut av regjeringen og inn i Stortinget, og åpne for at kulturlivet selv kan utnevne medlemmer.

Evt. forklaring: Usikker påtar deling inn i råd og direktorat løser noe. Gir mulig mer byråkrati. Mer demokrati blir det om utnevnelsen løftes til storting, og kulturlivet også involveres .

4

Endringsforslag

Side 79, Linjenr.: 29-31

Forslagsstiller: 026 Eiirk T. Bøe

Forslag: stryke linje 29, 30, og 31 til først punktum

5

Strykningsforslag

Side 79, Linjenr.: 29-31

Forslagsstiller: Oslo Venstre

Forslag: Setningene som begynner med "Det er også viktig ..." strykes.

6

Endringsforslag

Side 79, Linjenr.: 34-37

Forslagsstiller: 102 Suzy Haugan

Forslag: Stryke første setning, og tilføye etter ...ungomsfeltet.; og vil derfor sørge for at det er nok med en rapportering til offentlig instanser for å motta tilskudd.

7

Strykningsforslag

Side 79, Linjenr.: 43

Forslagsstiller: 102 Suzy Haugan

Forslag: Kulepunktet strykes

Evt. forklaring: Konsekvens av annet forslag

8

Strykningsforslag

Side 79, Linjenr.: 44

Forslagsstiller: Oslo Venstre

Forslag: Kulepunktet strykes

9

Tilleggsforslag

Side 79, Linjenr.: 47

Forslagsstiller: 121 Jan Kenneth Stavenes

Forslag: Nytt kulepunkt.

- Gi alle de regionale kompetansesentre i rytmisk musikk driftsstøtte på lik linje med Brak i Bergen. I et statlig driftstilskudd må det også ligge en forutsetning om at det utløser en andel lokal og regional støtte

Evt. forklaring: Forslaget henger sammen med forslag 2