

Uttalelse C fra parallellsesjon 2

Samferdsel for en bærekraftig framtid!

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. Norge har store samferdselsutfordringer. Spesielt gjelder dette investering i og utbygging av kollektivtransport rundt og mellom de store byene, investeringer i jernbane, sykkelveier og nødvendig utbygging av vei og sjøtransport i distriktene. Norge har også et etterslep på jernbanevedlikehold på 200 milliarder kroner og på veivedlikehold på rundt 100 milliarder kroner.

For Venstre er det avgjørende å prioritere investeringer i samferdsel mellom og rundt de største byene i Norge. Det innebærer at det må bygges dobbelspor på jernbanen på InterCitys-s trekningene fra Oslo til Halden, Lillehammer og Skien, utbygging av Ringeriksbanen, ruste opp strekningene mot Gjøvik, Kongsvinger, Trønderbanen og sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen.

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. Venstre 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.

Venstre vil tenke nytt rundt finansiering, planprosesser og organisering for å få mest mulig samferdsel ut av hver krone. Venstre ønsker økt konkurranse og mer langsiktige, forutsigbare finansieringsmodeller. Venstre vil lyse ut større deler eller hele prosjekter når de legges ut på anbud. Å lyse ut noen hundre meter eller noen få kilometer vei om gangen fører til få interesserte entreprenører og høye kostnader. Med Venstres modell vil man få tilbud fra flere, også utenlandske entreprenører. Dette gir mer samferdsel for pengene. I tillegg til tradisjonelle OPS-prosjekter vil Venstre ha statlige garanterte obligasjoner som en mulig finansieringsmodell for store jernbaneprosjekter. Venstre vil også innføre flerårige investeringsbudsjetter på samferdselsområdet, der enkeltprosjekter blir sikret nødvendig finansiering over hele investerings og driftsperioden. Dette vil føre til større forutsigbarhet for utbygger av infrastruktur enn dagens modell med årlige budsjettprosesser. Norge bør videre investere i forskning på nye transportsystemer og teknologi som vil føre til mer effektiv transport for fremtiden.

Innenfor et storstilt samferdselsløft vil Venstre særlig prioritere å:

- bygge ut høyhastighetsbaner i flerbrukskonsept for langdistanse-, regional-/InterCity- og godstrafikk.
- bygge dobbeltspor på InterCitystrekningene. En oppgradering av InterCity-strekningene må bygges med høyhastighetsbane-kvalitet. En slik satsing forutsetter en ny jernbanetunnel under Oslo sentrum.
- styrke og utvide belønningsordningen for kollektivtransport og sykkel til byer som kan

dokumentere resultater av sin kollektivsatsing og satsing på sykkel som transportmiddel. Det er åpenbart at staten må ta en større del av finansieringsansvaret for en storstilt utbygging av kollektivtransportnettet i og rundt de store byene og vekstsentraene. Staten må finansiere minst 50 % av utbyggingen av bybane og skinnegående transportløsninger i de største byene.

- styrke satsing på sjøtransport i de områder av landet hvor bane ikke er et reelt alternativ, 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.
- oppruste europa-, riks- og fylkesveier i områder av landet hvor det foregår stor verdiskaping og eksport og hvor transport langs bane og/eller sjø foreløpig ikke er et alternativ.