

Utdrag fra den kommende Høyre- og FrP regjeringens "Politisk plattform" offentliggjort 07. Oktober 2013:

Kapittel: 15 – Samferdsel

Regjeringen vil bygge landet. God infrastruktur er en grunnpilar i et moderne samfunn, og regjeringen vil gjøre dette til en konkurransefordel for nasjonen. Næringslivet må få sine varer og tjenester raskt, enkelt og billig frem til markedene til en lav kostnad. Regjeringen vil at Norge skal få et topp moderne samferdselsnett på nivå med sammenlignbare land. Derfor vil regjeringen legge til rette for at en større del av avkastningen fra Statens pensjonsfond utland investeres i veier, jernbane og annen samferdselsinfrastruktur. Regjeringen vil sørge for økt trafiksikkerhet, og kortere og mer forutsigbar reisetid, for næringslivet og innbyggerne. Det må bygges mer helhetlig, og mindre stykkevis og delt. Offentlige innsigelser må samordnes bedre. Stortinget bør i fremtiden vedta nasjonale planer med mål, rammer, tiltak og finansiering, slik at fagetatene kan overta ansvaret for detaljer og gjennomføring. Regjeringen vil etablere et eget utbyggingsselskap som skal løfte flere vei-prosjekter og gjennomføre utbyggingen mer effektivt, jf samarbeidsavtalen. Selskapet finansieres med egenkapital, men kan også ta opp lån med statsgaranti. Selskapet kan overta utbyggings-, drifts- og finansieringsansvar for utbygging av store samferdselsprosjekter. Man kan også overdra eksisterende prosjekter til selskapet. I forbindelse med statsbudsjettet fastsettes rammene for selskapet. Satsing på utbygging av vei og kollektivtransport økes utover vedtatt Nasjonal transportplan 2014-2023, og bompengandelen i nye prosjekter reduseres.

Regjeringen vil:

- Etablere et infrastrukturfond på 100 mrd. kroner som bygges opp over inntil 5 år. Avkastningen øremerkes i statsbudsjettet til vei-, jernbane- og kollektivnettet samt bredbånd og IKT-infrastruktur, med forutsigbar og varig finansiering av infrastruktur-investeringene som overordnet mål.
- Sikre en god erstatningsordning for personer som får båndlagt sin eiendom til infrastrukturformål.
- Starte arbeidet med å innhente vedlikeholdsetterslepet på infrastruktur.
- Legge frem en proposisjon som drøfter samling av bompengeselskapene til ett eller et mindre antall selskaper som administrerer bompengeskjeving, dersom det foreligger et effektiviseringspotensial.
- Bidra til at analysene knyttet til samfunnsøkonomisk lønnsomhet forbedres. I planleggingsprosesser må realistiske trafikkprognoser legges til grunn, slik at infrastrukturen dimensjoneres i tråd med reelt behov.
- Fremme en sak som presenterer ulike løsninger for hvordan Stortinget i fremtiden skal kunne vedta nasjonale planer med mål, rammer, tiltak og finansiering, og hvordan fagetatene kan overta ansvaret for detaljer og gjennomføring.
- Bygge vei og jernbane raskere gjennom å redusere planleggingstiden. Målsettingen vil være en halvering av tiden. Innsigelser i planleggingsprosessen samordnes bedre.
- Organisere større vei- og jernbaneutbygginger som egne prosjekter der offentlig-privat samarbeid (OPS) brukes som gjennomføringsstrategi.
- Øke bruken av statlig regulering for prosjekter av nasjonal betydning.
- Investere en større del av avkastningen fra Statens pensjonsfond utland i veier, jernbane og annen samferdselsinfrastruktur.

Vei og trafikksikkerhet

Effektive, sikre og miljøvennlige veier er helt avgjørende for å dekke innbyggernes behov og styrke næringslivets konkurranseevne. En kraftig utbygging av det norske riksveinettet er en god investering i Norges fremtidige konkurransekraft. På lang sikt har ikke Norge råd til å la være å investere for fremtiden. Regjeringen vil investere i det norske veinettet, og særlig i de mest lønnsomme hovedveiprojektene som knytter Norge sammen og i veier som utvider bo- og arbeidsmarkedsregioner. Regjeringen vil øke fartsgrensene på de tryggeste motorveistrekningene til 110 km/t basert på faglige råd. Regjeringen vil øke sikkerheten på norske veier gjennom blant annet bygging av midtrekkverk og trygge veier med motorveistandard. Dette er svært effektive tiltak for å redusere dødsulykker på norske veier. Regjeringen vil legge til grunn en nullvisjon for dødsulykker og hardt skadde i trafikken.

Regjeringen vil:

- Redusere bompengandelen i nye prosjekter. Reduksjonen omfatter i hovedsak ikke bypakker og fergeavløsningsprosjekter.
- At små veiprojekter som ikke er knyttet til eksisterende veipakker, og som har en uforholdsmessig høy innkrevingskostnad, som hovedregel ikke skal ha bompengefinansiering.
- Åpne for at nedbetalingstiden i bompengeprojekter kan forlenges.
- Gjøre modulvogntogordningen til en permanent ordning.
- Videreføre rammen i rentekompensasjonsordningen for fylkesveier.
- Ikke redusere ambisjonene for investering i vei eller jernbane som følge av reduksjon i bompengennevningen.
- Etablere et uavhengig veitrafikktilsyn, og vurdere effektiviseringspotensialet knyttet til tettere integrering mellom de ulike statlige tilsynene innen transportsektoren.
- Bruke offentlig-privat samarbeid for å bygge ut flere døgnhvileplasser, og spesielt tilrettelegge for dette der det bygges ny vei.
- Ha som ambisjon at nye, trygge, fullverdige norske motorveier dimensjoneres til en maksimalfartsgrense på 130 km/t.
- Endre veinormalene slik at terskelen for å bygge midtrekkverk og flerfeltsveier senkes.
- Styrke det forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet med fokus på frivillige organisasjoner.
- Etablere en belønningsordning for sykkeltiltak og lokale trafikksikkerhetstiltak, blant annet for skoleveier.
- Begrense bruken av streknings-ATK, dvs fotobokser som fotograferer samtlige bilister og måler gjennomsnittsfart, og ikke innføre dette på nye strekninger før ordningen er evaluert.
- Gjøre det mer attraktivt for store utenlandske entreprenører å legge inn anbud på norske samferdselsprosjekter.
- Utarbeide og ta i bruk konkrete mål for hva som er god vei for henholdsvis riks- og fylkesvei i form av minstestandarder.
- Utarbeide en nasjonal motorveiplan.
- Sørge for jevnlig måling av brukertilfredsheten med riks- og fylkesveinettet.
- Tillate bruk av Segway.
- Utvide fergeavløsningsordningen på riksveier.
- Øremerke deler av årsavgiften til det nye veiselskapet.

Legge frem en egen ordning for registrering av ombygde og amatørbygde kjøretøy, både MC og bil, etter modell av tilsvarende ordning i Sverige.

Jernbane

Jernbanen skal være et konkurransedyktig alternativ for både passasjerer og gods. Kvalitet, tilgjengelighet og punktlighet må forbedres. Regjeringen vil øke jernbaneinvesteringene og øke konkurransen på sporet. Regjeringen vil planlegge for full utbygging av InterCity-strekningene i Østlandsområdet og ny jernbanetunnel under Oslo. Regjeringen vil prioritere kryssingsspor på viktige godstraseer og skinnegående persontransport i og rundt storbyene.

Regjeringen vil:

- Gjennomføre en større reform av jernbanesektoren, der Jernbaneverket og NSB omorganiseres for å oppnå en hensiktsmessig styringsstruktur, en forretningsmessig organisasjonsform og tydelige mål.
- Legge til rette for at godstog og langdistansetog skal kunne prioriteres i jernbanenettet mellom kl 18:00 og 05:00.
- Gjennomgå kjørevegsavgiften på jernbanen, med sikte på å kartlegge hvordan den bør utformes for å oppnå en konkurransenøytral infrastruktur.
- Legge frem en langsiktig plan for konvertering av signalsystemene til den europeiske standarden ERTMS.
- Legge til rette for effektive knutepunkter mellom de ulike transportformene.
- Sørge for en konkurransenøytral eier- og driftsstruktur av alle jernbaneterminaler.

Kollektiv:

Veksten i de største byene krever en storstilt bygging av boliger, næringsbygg og infrastruktur. Regjeringen vil derfor jobbe for et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling. Regjeringen vil forsterke satsingen på kollektivtransport i storbyene, jf samarbeidsavtalen. Drosjepolitikken skal ses på som en del av kollektivpolitikken, og bransjen har et viktig samfunnsoppdrag.

Regjeringen vil:

- Sørge for en forpliktende finansiering av viktige kollektivtransportløsninger i de største byene, fortrinnsvis gjennom å gi statlige investeringstilskudd som dekker 50 % av kostnadene.
- Åpne for forpliktende avtaler mellom stat og kommune om boligbygging og bygging av infrastruktur som en del av bypakken.
- Vurdere å overføre ansvar for kollektivtransport fra fylkene til kommunene i forbindelse med en kommunereform.
- Sikre at dagens belønningsordning for kollektivtransport i de største byene baseres på objektive kriterier og dokumenterbare resultater.
- Utrede bedre tilrettelegging og koordinering for ekspressbusser i hver enkelt transportkorridor.
- Stimulere til bygging av parkeringsplasser for innfartsparkering.
- Åpne for at drosjesentraler og bedrifter innen drosjenæringen kan organiseres på samme måte som andre bedrifter.