

En enklere hverdag

Nasjonal Transportplan 2022–2033



Fremskrittspartiet

Innhold

Del 1	3
Innledning som kort beskriver behov og mangler i et perspektiv til 2050	3
Organisering av sektoren	4
Nye Veier, Nye Baner og privat initiativ	6
Del 2	6
Nasjonal motorveiplan/Høyhastighetsveinettet	6
Internasjonale forbindelser og korridorer	8
(U1) Oslo-København-Tyskland	8
Vei	8
Jernbane	8
(U2) Havner og flyplasser	9
Oslo Lufthavn Gardermoen	9
(U3) Jyllandskorridoren	9
(U4) Oslo – St. Petersburg og videre østover	9
E18	9
Nordøstpassasjen	9
Veiklasser, standard og fartsgrenser	10
Fartsgrenser og samfunnsøkonomisk lønnsomhet	10
Rimelige og effektive løsninger	10
2/3-felts vs. firefeltsvei	10
Modulvogntog	10
Finansiering og kjøretøyavgifter og teknologi	11
Fordelingsprofil av avgifter	11
Bilens plass i samferdselsnettet	11
Ingenting kan måle seg mot personbilen i et tynt befolket land	11
Veinettet er universelt utformet	11
Mindre potensial for godsoverføring	12
Kjøretøy som kultur	12
Del 3	13
Vedlikeholdsetterslep og rassikring	13
Dagens fylkesveinett	13
Trygghet, samfunnssikkerhet og beredskap	14
Trafikksikkerhet	15
Del 4	16
Samferdselsnettet i byområder	16
MC har en viktige rolle i bytransporten	17
Samferdselsnettet i fjordområder og ferger	17
Jernbanen og fordeling person og godstrafikk	17
Kollektivtrafikk	18
Mikromobilitet	19
Flyplasstruktur og organisering	19
Kyst og havn	20
Del 5	20
Økonomiske prioriteringer	20
Korridorer og tabeller	25
Verbalforslag	34

Del 1

Innledning som kort beskriver behov og mangler i et perspektiv til 2050

Den store mangelen i det norske veinettet er at vi ikke har et fungerende høyhastighets veinett som binder landsdelene sammen. Bilen er vårt viktigste transportmiddel, dette gjelder til både person og varetransport. Mer enn 80% av persontransporten foregår med bil og dette er økende. For de fleste av oss er bilen det mest fleksible transportmiddelet og det som gjør at hverdagen henger sammen. Transportpolitikken må ta utgangspunkt i at bilen er vårt mest brukte og fleksible transportmiddel. For et land med spredt bosetting er bilen det viktigste transportmiddelet og biltrafikken vil fortsette å øke i tiden som kommer.



Motorveiplanen av 1962 med målsettinger om utbygging av motorveier på Østlandet frem til 1980 ble aldri realisert. FrP i regjering satte motorveiplanen på kartet igjen og vi har snart bygget ut like mange km med motorvei som den opprinnelige planen. FrP vil videreutvikle motorveiplanen gjennom utvikling av et effektivt Høyhastighetsveinett som binder landet sammen innen 2050. Det må etableres gjennomgående høyhastighetsveiruter fra nord til sør og øst til vest, herunder E6 og E134. FrP vil ha en ny utredning av høyhastighetsveinett herunder utvikling av høyhastighetsvei fra Trøndelag til Tromsø og videre til Kirkenes.

FrP vil øke investeringene i veinettet betydelig og samtidig legge til rette for mer vei for pengene som investeres enn det som har vært tilfelle til nå. Veinormalene må forenkles og det må legges til grunn et standardnivå for utbygging som er på linje med landene rundt oss. Nye veinormaler vil gi raskere utbygging til lavere kostnad. For trafiksikkerhet er det viktigste er at det blir mer møtefri vei. Nivået på fartsgrensene i Norge må bringes mer i pakt med veiens standard. Dette gjelder

i særlig grad hovedveinettet. Norge må få et nivå på fartsgrensene tilsvarende nivået i Sverige og Danmark. Det skal etableres en ny fartsgrensestrategi. Nye fartsgrenser for møtefri vei samt der det er forsterket midtoppmerking bør være som følger, 90 km/t på 2-felts vei, 100 km/t på 2/3 felts vei, 110 km/t på smal firefelts vei og 130 km/t på full standard fire felts vei.

FrP vil ha konkurranse om utbygging av infrastruktur. Dette er allerede etablert i veisektoren der Statens vegvesen og Nye Veier konkurrerer om å få utbyggingssopdrag. Dette bidrar til raskere og sammenhengende utbygging til lavere kostander. Det samme må gjøres i jernbanesektoren ved å gi Nye Veier jernbaneoppdrag og skape grunnlag for konkurranse om utbygging av ny jernbane. Utbygging av ytre Intercity vil være et utbyggingsoppdrag det bør etableres konkurranse på. Modellen bør også utvides til å omfatte store utbyggingsprosjekter i byområdene knyttet til kollektivtransporten. Utbygging av store nye infrastruktur prosjekter som t-banelinjer, trikk og bussveier skal være et statlig finansielt ansvar og vi vil ha tilsvarende konkurranse om utbyggingen her som ordinære vei- og bane prosjekter.

Jernbanenes viktigste bidrag til persontransporten vil være rundt byområdene der det skal bygges ut flerspors kapasitet for høy fart. Moderne spor og høy kapasitet vil gjøre toget til et mer attraktivt daglig transportmiddel for flere enn i dag. På de lengre togstrekningene er det godstransporten som skal prioriteres. Det må bygges ut et tilstrekkelig antall lange kryssningsspor samt elektrifisering, tilsvinger og utvikling av terminaler som dagens Godspakke vil ivareta. Videre må vedlikeholdsetterslepet bort skal jernbanene være et konkurransedyktig alternativ. For både gods- og persontransport er det ikke en offentlig oppgave å drive transporttjenestene. Her skal det være et mangfold av aktører som konkurrerer om å gi togkundene det beste tilbudet.



Ferdigstilling av intercityutbyggingen samt utbygging av Ringeriksbanen er vår hovedprioritet. Stasjoner på intercitystrekningene bør flyttes ut av bysentrum. Dette vil gi mer effektive linjer og høyere fart. Like

viktig er at bilen er det grunnleggende transportmiddel utenfor de store byene og veksten i biltrafikken vil fortsette å øke. Folk som skal bruke toget langs intercity vil komme til stasjonen med bil. Det er viktig med nok parkeringsareal og at det praktisk å komme til stasjonen med bil. Transport til og fra bysentrum løses effektivt med buss.

Senere utbyggingsprosjekter som bør prioriteres er City-link utbygging på Østlandet. Videre må Nord-Norge banen utbygges først og fremst med tanke på godstrafikk.

FrP vil ikke prioritere utbygging av høyhastighetstog og vil heller ikke ha noen ny utredning av dette

Godsfrakt på bil er dominerende på kortere strekninger og vil også være dette i fremtiden. Veitransport er den mest fleksible transportformen og godt tilpasset et land med spredt bosetting. Utslipp er det største ankepunktet mot dagens godstransport på vei. Over tid vil disse utslippene forsvinne når ny teknologi inntar tungbilparken. I tillegg vil et veisystem med høy kapasitet bedre både fremkommelighet og sikkerheten. Godstrafikk på vei vil vokse og det må legges godt til rette med ny infrastruktur for å møte denne veksten på en god måte for både nærings- og persontransporten. Det viktigste blir utviklingen av høyhastighetsveinettet som vil skape effektive hovedruter mellom byområder og gjør at alle deler av landet vil få tilgang til effektive og trafikk sikre flerfeltsveier.



Flytrafikken vil vokse videre både innenlands og med utenlandstrafikk. Infrastrukturen må legges til rette for dette og private aktører må trekkes med for å skape et beste mulig tilbud til reisende på infrastrukturensiden. Innenfor rammen av Avinormmodell kan flere oppgaver løses av private aktører på vegne av det offentlige. I takt med at veginfrastrukturen blir bedre kan flyplassinfrastrukturen konsentreres om knutepunkt som gir et bedre markedsgrunnlag, større fly og mulighet for direkteforbindelser til utlandet fra flere destinasjoner i Norge.

Den største godsandelen i Norge fraktes sjøveien, men dette gjelder de lange transportene. Det må legges til rette for bedre konkurransekraft sjøveien også for kortere varetransport. Lavere avgifter, større havner og flere knutepunkt der flere transportformer integreres vil alle bidra til å gjøre sjøfrakt til et bedre alternativ.

Det vil de nærmeste årene skje mye utvikling på transportteknologi og det er viktig at utbygging ikke bindes til en teknologi som i det lengre løp vil vise seg å være feil. Eksempelvis kan videre elektrifisering av jernbanene være et dyrt og dårlig valg dersom hydrogen og hybridløsninger vil gi mer stabile og driftssikre løsninger med også lavere kostnader. Det må også bli slutt på subsidiering av transportformer som over tid ikke er konkurransedyktig når konkurrerende transportformer kan greie seg selv og over tid ha like lave utslipp.



Kollektivtransport har stor betydning i byområder, men er lite praktisk for landet som helhet. Dette er en transportform som er dyr og mottar store subsidier. Planlegging og utbygging av skinnegående kollektivtransport må gjøres som større prosjekter med sammenhengende utbygging. FrP vil ha en ny finansieringsreform for kollektivtransport i byområdene. Staten skal ha ansvaret og bilistene skal fritas fra å finansiere andre trafikanters transporthverdag. Kollektivtransportens manglende beredskapsegenskaper viser hvor problematisk det er å ha denne transportformen som hovedsatsing også i områder som er tett befolket.

Organisering av sektoren

Oppgaver i samferdselssektoren er delt mellom forvaltningsnivåene. Vi mener at fylkeskommunen skal avvikles og at det derfor stat og kommune skal ha ansvaret. Dagens fylkesveier med høy andel tungbiltrafikk og med status som næringsvei overføres staten.

Statens ansvar og oppgaver i veisektoren er for alle formål delegert til Vegdirektoratet og Statens vegvesen. FrP mener at denne byråkratiske maktkonsentrasjonen er uheldig og har vært det over tid. Samferdselsdepartementet selv må ta et større ansvar for veisektoren både når det gjelder retningsvalg for veisektoren samt standarder for veiutbygging, krav til trafikkgrunnlag og fartsgrenser. Dette betyr at Vegdirektoratet som byråkratisk mellomledd kan avvikles. Driften av kjøretøytekniske tjenester som i dag leveres av Stat-

ens vegvesen overføre privat sektor som vil gi bedre tilgjengelighet for tjenestene over hele landet. Statens Vegvesen sin utbyggingsdel bør skilles fra resten av oppgavene som er tillagt vegvesenet. Denne utbyggingsdelen skal få konkurrere på like vilkår med Nye veier om utbyggingsprosjekter.

Staten har det formelle og økonomiske ansvaret for vei-sektoren. Det er et offentlig ansvar med utbygging og vedlikehold, men staten skal ikke produsere tjenester som private kan levere. Konkurransen gir innovasjon og mer igjen for pengene. Det økonomiske ansvaret for utbygging og vedlikehold er offentlig og skal ikke overføres til den enkelte trafikant. Bompenger og veiprising avvises som finansieringsform.

Det norske veibyråkratiet og forskningen er preget av små miljøer med lite nytenkning og meningsbrytning. FrP mener at dette er usunt og ønsker flere miljøer og mer åpen debatt om temaer knyttet til vei og kjøretøy. I dette perspektivet er etableringen av Nye Veier og deres rolle som premissgiver for utviklingsgrunnlag et velkomment friskt pust. Vi mener at dagens struktur med Statens Vegvesen og Vegdirektoratet i for lang tid har hatt et monopol på premissene for utviklingen av norsk veisektor og vi vil utvikle Nye veier til en likeverdig premissleverandør for Samferdselsdepartementet.

FrP vil i Nasjonal transportplan følge opp de gode resultatene vi har med Nye Veier ved å tilføre selskapet en rekke nye viktige veistrekninger for utbygging. Regjeringen har også foreslått å tildele Nye Veier 11 nye veistrekninger for utbygging og FrP støtter at Nye Veier skal bygge ut disse veiene.

FrP mener det er viktig med konkurranse om å finne de beste løsningene når infrastruktur skal bygges og derfor mener vi at også Statens vegvesen skal få de samme organiseringsmulighetene og frihetene som Nye veier har. FrP forslår derfor at Statens Vegvesen prosjekt blir en egen utbyggingsavdeling som skal ha de samme rammebetingelsene som Nye veier. Statens vegvesen prosjekt skal få ansvaret for utbygging av en rekke viktige veistrekninger i sin oppstartsportefølje.

Jernbanesektoren står foran store utbygginger og et betydelig vedlikeholdsetterslep som skal hentes inn. Utbygging av Intercity med dobbeltspor og høy hastighet har vært planlagt over flere tiår. Det har dessverre manglet på gjennomføringsevne og fortsatt er ikke den indre delen av nettverket ferdig. Samferdselsdepartementet må ta et større eierskap til både utbygging og utvikling av jernbanesektoren. Dette innebærer at Jernbanedirektoratet som byråkratisk mellomledd kan avvikles.

Det må tas lærdom av grepene som er gjort i veisektoren, der opprettelsen av det selvstendige Nye Veier har skapt ny dynamikk og søkelys på større sammenhengende utbygging med kostnadseffektive standardkrav. Derfor må Nye Veier også få rollen som utbyggingsselskap også for jernbane for å skape den samme dynamikken som konkurranse mellom flere aktører har skapt i veisektoren. For å sikre god konkurranse om utbygging

av jernbanesektoren i tiden fremover mener FrP det er viktig at Bane Nor kan ha de samme rammebetingelsene og frihetene som Nye veier har og vil etablere Bane Nor prosjekt som skal få tildelt flere viktige jernbanestrekninger for utbygging.



Skal jernbanen være et konkurransedyktig alternativ for flere i både person- og næringstransporten må vedlikeholdsetterslepet hentes inn og det må bygges ut mer flersporskapasitet og kryssningsspor.

For å sikre at Nye Veier og Statens vegvesen prosjektavdeling skal kunne bygge ut de prosjektene som vi ønsker at disse skal bygge ut foreslår FrP å tilføre disse totalt 22 mrd. kroner årlig i de neste 20 årene utover Regjeringens forslag til statlig finansiering av Nye Veier. Dette for å sikre at selskapet og utbyggingsavdelingene kan gjennomføre de tildelte prosjektene.

For å sørge for at Bane Nor prosjektavdeling skal kunne bygge ut tildelt portefølje av prosjekter samt utvikle Godspakka tildeles 4,5 mrd. kr årlig i de neste 20 årene til denne prosjektavdelingen.

Staten er gjennom sitt eierskap i VY og Bring en betydelig aktør i produksjonen av transporttjenester. Dette er oppgaver som kan løses uten offentlig sektor på eiersiden. Det offentlige oppgave må konsentreres om organisering av sektoren samt ansvar for utvikling og vedlikehold av infrastrukturen.

Det er et offentlig ansvar med organisering og utvikling av infrastruktur for lufttransport. Det blir en viktig oppgave å bedre integrere private lufthavner i den totale flyplassinfrastrukturen. Dette er en betydelig ulempe med Avinormodellen som er et lukket system. Avinors interne subsidiesystem fremmer ikke innovasjon og konkurranse. Mange av Avinors tjenester bør derfor kunne drives av private aktører etter konkurranse.

Sjøtransporten er preget av mange små havner og få effektive knutepunkt som begrenser mulighetene for nærskipslåten. Veldig mange havner har kommunalt eierskap. Utstrakt bruk av havnesamarbeid og støtteordninger for å fremme mer godstransport kan ikke kompensere for mangler i infrastrukturen. Flere knutepunktshavner, der det offentlige sørger for at flere transportformer er godt integrert, er nødvendig for å gi

sjøtransport på kortere strekninger mer konkurransekraft.

Det er store behov for utbedring av innseilinger og farleder skal flere havner fortsatt være et konkurransedyktig alternativ for godstrafikken. Dette er et arbeid som skal prioriteres og forseres.

Skal sjøfrakt bli et mer attraktivt alternativ må det utvikles effektive tilførselsveier til havnene. Gods fraktes frem til sluttbruker på vei og da må det for flere viktige havner sørges for flerfelts veier som binder havneinfrastrukturen til hovedveinettet. Et godt eksempel er her situasjonen rundt Larvik havn og effektiv forbindelse til E18.

Nye Veier, Nye Baner og privat initiativ

Maktkonsentrasjoner i samferdselssektoren må brytes skal det være en dynamisk utvikling og sørge for mest mulig vei og baneutbygging. Etablering av Nye Veier har vist at det er mulig å bygge sammenhengende vei raskt og til en lavere kostnad.

Nye veiers rolle og oppgaver skal utvides. Veiselskapet skal gjøres til en likeverdig premissleverandør for samferdselsdepartementet innenfor alle temaer som er relatert til vegtrafikk. Det er viktig å få på plass mer meningsmangfold i veitransportsektoren for å kunne treffe de riktige prioriteringene for sektoren fremover. I tillegg til en ny definert rolle som likeverdig premissleverandør til Statens vegvesen skal selskapet få utvidet sin portefølje betydelig slik at det blir en aktør i samferdselsutviklingen over hele landet



FrP mener at denne tankegangen også må komme til jernbanene og ønsker oss en tilsvarende konkurrent og premissleverandør. Vi ønsker å gjøre dette ved å gi Nye veier også utbyggingsansvar for jernbane. Det vil bli en rolle som likeverdig aktør både som utbyggingsenhet, men også som premissleverandør for Samferdselsdepartementet i jernbanespørsmål. Nye veier bør få en betydelig rolle i den gjenstående intercity-utbyggingen, der det har vært en voldsom kostnadsutvikling og anslagene for ferdigstilling er i stadig endring. Et prosjekt som kan være aktuelt for jernbaneselskapet fra start er utviklingen av City-link rundt Oslo etter at Intercity utbyggingen er ferdigstilt.

Ansvar for utbygging av infrastruktur, vedlikehold og finansiering er offentlig. Private aktører spiller en viktig rolle i samferdselssektoren ved å levere tjenester og ved å utføre utbygging og vedlikeholdsarbeid på vegne av det offentlige. Dette skal videreutvikles. Det er ikke behov for at det offentlige selv produserer tjenester i sektoren når private kan levere dette offentlig finansiert. Alle gode krefter må slippe til for å utvikle samferdselssektoren. Konkurranse gir oss mer infrastruktur for midlene som investeres, bidrar til innovasjon og gir flere arbeidsplasser.

Del 2

Nasjonal motorveiplan/Høyhastighetsveinettet

Motorveier knytter folk sammen og reduserer næringsslivets avstandsulemper. En rekke land bygde derfor tidlig et nasjonalt motorveinett. Samtidig er trafikk-sikkerhetsgevinsten knyttet til trygge firefeltsveier er meget stor. Det tok imidlertid svært lang tid før Norge skulle få noe som minnet om et nasjonalt motorveinett mellom de største byene. I 1962 la samferdselsminister Trygve Bratteli frem en motorveiplan om bygging av 785 kilometer firefelts motorvei i Sør-Norge innen 1980. Planen ble imidlertid aldri gjennomført, og så sent som i 1990 hadde Norge bare 73 kilometer motorvei.

Fremskrittspartiet var i en årrekke nærmest alene om å ville satse på et nasjonalt motorveinett med trygge firefeltsveier, og det store gjennomslaget kom først da FrP gikk i regjering høsten 2013 etter at det kom inn i regjeringsplattformen fra Sundvolden at regjeringen skulle utarbeide en motorveiplan. Sundvolden-plattformen ble fulgt opp, og regjeringdeltakelsen i perioden 2013-2020 førte til en massiv økning i norsk veibygging. I perioden ble det åpnet så mye som 280 km firefelts riksvei. Den helhetlige motorveiplanen som var bebudet i Sundvolden-plattformen inngikk som del av Nasjonal Transportplan 2018-2029, jf. kapittel 4.2 og figur 4.3.



Når man skal utarbeide en helhetlig nasjonal motorveiplan er man nødt til å gjøre klare prioriteringer der det er alternative ruter. I enkelte transportkorridorer er det åpenbart hvilke veier som skal være motorvei, og

dette gjelder for eksempel strekningen E18/E39 Oslo-Kristiansand-Stavanger. I enkelte andre transportkorridorer finnes det flere alternative ruter, og dette gjelder for eksempel Oslo-Vestlandet og Oslo-Trondheim. I motorveiplanen Fremskrittspartiet la frem som del av NTP 2018-2029 valgte man derfor E134 fremfor alternative veier mellom Oslo og Vestlandet og E6 Oslo-Trondheim fremfor alternative veier mellom Oslo og Trondheim. Andre strekninger som dekker tilvarende behov som E-16, rv.7/52 og rv.3 skal også videreutvikles men ikke til høyhastighetsstandard. Til forskjell fra forrige NTP vil vi også prioritere trygg firefeltsvei på fjellovergangene.

FrP vil avvikle den særnorsk standarden med 2/3-feltsveier som har lav kapasitet med etablering av en firefelts motorveiklasse med lavere breddekrav. Videre må man i utbygging av motorvei legge realistiske trafikkprognoser til grunn. Det er all grunn til å tro at transporten med bil vil fortsette å øke og derfor må dette også legges til grunn for utbyggingsplaner. Utbygging av sammenhengende standard er bra både for kapasitet og sikkerhet. Selv om deler av en viktig transportrute ikke har høyt nok trafikkgrunnlag for motorveiutbygging, skal ikke det være til hinder for utbygging av sammenhengende fullverdig motorvei. Den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av veiutbygginger henger blant annet sammen med finansieringsform. Bruk av bompenger skyver trafikk over på alternative ruter og svekker bruken av den nye veien. Bruken av bompenger kan gjøre ellers nyttige investeringer ulønnsomme. Derfor sier vi nei til bruk av bompenger.

Trafikkprognosene for vekst har tradisjonelt lagt alt for lave ambisjoner til grunn for biltrafikken. Dette har medført feilinvesteringer der nye veier etter bare få år har sprengt kapasitet og man må gjøre nye utbygginger. Det skal nå legges realistiske trafikkprognoser til grunn for utbygging og selv om deler av en transportkorridor inntil videre ikke oppfyller kravene til årsdøgnstrafikk så skal ikke dette forhindre sammenhengende utbygging av høyhastighetsvei.

Tradisjonelt har det meste av oppmerksomheten for områder med høyt trafikkgrunnlag vært å få etablert møtefri firefelts vei. Trafikkveksten tilsier at behovet på mange av de mest trafikkerte veiene tilsier at flere motorveier må utvides til 6-felt. FrP mener at denne jobben skal iverksettes og at slike kapasitetsutvidelser ikke skal gå på bekostning av hastigheten på veiene.



Internasjonale forbindelser og korridorer

Norge er ikke en isolert øy i verden, men inngår tvert imot i et langt større transportnett som inkluderer store deler av verden. Samferdselsinvesteringer i både nære og fjerne land har stor påvirkning på transportstrømmene inn og ut av Norge, og Norge er som storeksportør av fersk sjømat særlig avhengig av å kunne få varene raskt frem til de store markedene.

De viktigste forbindelseslinjene vi har på veisiden til det europeiske markedet som Svinesund, Ørje og Magnor-moen skal bygges ut til fullverdig firefeltsstandard som sørger for effektiv varetransport.

Norge inngår i det transeuropeiske transportnettverket TEN-T - et EU-prosjekt igangsatt på 1980-tallet for å knytte landene sammen gjennom veier, jernbane, luftfart og sjø med betydelig EU-støtte. Skandinavia er knyttet sammen gjennom en del av TEN-T som tidligere har blitt omtalt som «nordiske triangelet» mellom de nordiske hovedstedene, men den delen av triangelet som gikk mellom Oslo og Stockholm har nå blitt fjernet slik at vi sitter igjen med en nordisk-V Oslo-København-Stockholm. Mye av godstransporten til Norge fra andre kontinenter går via store havner som Nederland og Belgia, og deretter videre på vei eller tog. Selv om Norge ikke er medlem av EU er TEN-T viktig for Norge fordi strekningene som strekes opp indikerer hvilke prosjekter utenfor våre grenser som vil kunne få EU-støtte.

(U1) Oslo-København-Tyskland



Norges desidert viktigste landbaserte internasjonale forbindelse er transportkorridoren som går fra Oslo til Svinesund og videre mot København og Tyskland, og halvparten av veitrafikken som krysser grensen går over Svinesund. Korridoren er særlig viktig for tungtransporten, og dette er også den viktigste internasjonale transportkorridoren for jernbanen.

Viktigheten av denne internasjonale transportkorridoren betyr at investeringer i korridoren i våre naboland Sverige, Danmark og Tyskland vil kunne ha stor påvirkning på trafikkmengde og varestrømmer for Norges del. Siden dette er den eneste landbaserte strekningen der Norge inngår i TEN-T-nettet må man også kunne forvente at EU-midler kan bli investert i utbedringer på strekningen.

Vei

Det er nå sammenhengende motorvei fra Oslo til København, og denne veien har god standard. Det er imidlertid gode muligheter for at trafikkveksten fremover tilsier at veien bør oppgraderes til sammenhengende seksfeltsvei på norsk side

Danmark har gitt klarsignal til byggingen av den 18 kilometer lange Fæmern Belt-tunnelen med firefelts motorvei og dobbeltsporet jernbane til erstatning for fergeforbindelsen Rødbyhavn – Puttgarden. Denne utbyggingen kan gi noe økning i trafikken over Svinesund.

Jernbane

Det er per i dag ikke sammenhengende dobbeltsporet jernbane av høy kvalitet mellom Oslo og København via Gøteborg. Det er det heller ikke mellom Oslo-Stockholm. Oslo-Halden inngår imidlertid i det norske intercity-triangelet, og på den svenske siden av grensen finnes det jernbanelinjer av tilsvarende kvalitet mellom Gøteborg og Malmø.

Det er en målsetting å bygge en effektiv jernbanelinje mellom Oslo og København, samt Oslo-Stockholm derfor bør det eksempelvis bygges en rett linje med jernbanestasjon mellom Fredrikstad og Sarpsborg og videre sørover.

Jernbanestrekningen Svinesund-Gøteborg har foreløpig vært lavt prioritert av svenske myndigheter, og det vil derfor kunne ta svært lang tid før man får fullverdig jernbane på hele strekket. Strekningen inngår imidlertid i TEN-T

Utbygging av den 18 kilometer lange Fæmern Belt-tunnelen mellom Danmark og Tyskland vil antakeligvis kunne medføre økt jernbanetrafikk også i Norge, men restkapasiteten i Norge er liten så lenge byggingen av Østfoldbanen pågår.

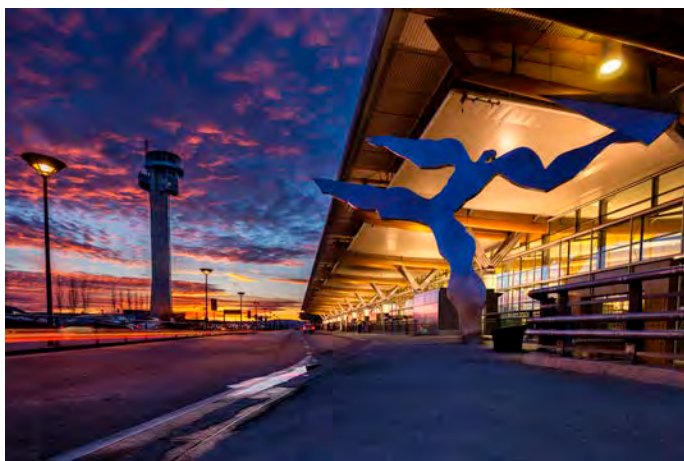
(U2) Havner og flyplasser

Oslo Lufthavn Gardermoen

Oslo Lufthavn Gardermoen er Norges største og viktigste flyplass, og forbindelser fra denne flyplassen regnes sammen med en del av havnene våre som en egen internasjonal transportkorridor. Denne flyplassen er ikke bare viktig for persontransporten, men er også viktig for flybåren varetransport.

Fremskrittspartiet vil legge til rette for videre vekst på Gardermoen i takt med økt flytransport og økt bruk av flyplassen til varetransport, eksempelvis bygging av infrastruktur for sjømateksport og lignende. Siden Avinor-systemet er selvfinansierende er det viktigste man kan gjøre fra politisk hold å ikke legge hindringer i veien, men derimot følge opp flyplassens behov gjennom nødvendige vedtak.

(U3) Jyllandskorridoren



Jyllandskorridoren er en utlandsforbindelse som ofte blir undervurdert i transportsammenheng. Det er per i dag fergeforbindelser fra både Larvik og Kristiansand til havnebyen Hirtshals som med motorveitilknytning til E39 og E45 sørover gjør det mulig å kjøre til grensen mellom Danmark og Tyskland på 3 1/2 time. Det er ferge mellom Gøteborg og Fredrikshavn som muliggjør bruk av transportkorridoren fra store deler av Sverige.

Det har takket være Fremskrittspartiet blitt gjennomført betydelige oppgraderinger til motorveistandard på E18 mellom Kristiansand og Oslo, noe som bidrar til å gjøre korridoren konkurransedyktig, og det er viktig at tempoet på disse investeringene holdes oppe. Selv om det bygges et meget godt motorveinett på norsk side har det i enkelte tilfeller vært dårlig planlegging knyttet til sammenkobling av havner og motorveinettet. Dette vil Fremskrittspartiet ta tak i.

(U4) Oslo – St. Petersburg og videre østover.

E18

E18 er ikke bare en viktig vei i Norge, men knytter Norge til Stockholm, Helsinki og St. Petersburg. Fra St. Petersburg er det videre god veiforbindelse til Moskva og videre sørøstover. Eventuelle investeringer øst for Norge, og da særlig i Sverige, vil kunne påvirke trafikken på norsk side.

Nordøstpassasjen

De aller fleste skip som seiler mellom Europa og Asia går i dag enten via Suez-kanalen fra Middelhavet til Indiahavet, eller eventuelt hele veien rundt Afrikas sørspeiss og Kapp det gode håp. Nordøstpassasjen, som er sjøveien mellom Europa og Asia langs Russlands nordkyst, er imidlertid i mange tilfeller vesentlig kortere. Det er for eksempel 37 prosent kortere for skip å seile via Nordøstpassasjen mellom Yokohama i Japan til Rotterdam i Nederland enn gjennom Suez-kanalen. Trafikken gjennom denne ruten har imidlertid hittil vært liten grunnet dårlig infrastruktur, sjøis mesteparten av året og krav til isbryter som følgebåt. Det er imidlertid forventet at Nordøstpassasjen i fremtiden vil være isfri større deler av året, og det spekuleres også i om man på lang sikt vil kunne bruke en transpolar sjørute over Nordpolen som er enda kortere enn Nordøstpassasjen.

Norge er i en unik posisjon til å kunne ha glede av større trafikk gjennom Nordøstpassasjen, og det er fra Kirkenes omtrent like kort til Behringstredet som til Middelhavet. Dette gjør at Norge er det landet i Vest-Europa som er nærmest Kina, noe som gir oss store muligheter som transittland for godstransport.

Det har vært stor interesse knyttet til jernbaneforbindelser i Nord-Norge, og særlig den delen av Nord-Norge med havnemuligheter nærmest Nordøstpassasjen. I 2010 fremmet FrP representantforslaget Dokument 8:66 S (2009-2010) om utredning om jernbaneforbindelse fra Sør-Varanger/Kirkenes til det russiske jernbanenettet. Senere har det vært betydelig interesse knyttet til å koble isfrie havner i Nord-Norge sammen med Rovaniemi/Finland og Sentral-Europa gjennom en tunnel mellom Helsingfors og Tallinn, blant annet gjennom møter mellom FrPs daværende samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen og den finske transportministeren Anne Berner.

FrP mener at Norge må ha en positiv grunnholdning til både økt trafikk gjennom Nordøstpassasjen, en positiv grunnholdning til ulike initiativer som handler om å knytte isfrie havner i Nord-Norge til godstransport på det europeiske jernbanenettet, og en positiv grunnholdning til opprustning av havner som kan brukes til slik godstransport. Det er imidlertid ikke gitt at staten skal bruke penger på slike prosjekter, men derimot gjøre jobben knyttet til reguleringer og lignende.

Veiklasser, standard og fartsgrenser

Når man bygger nye veier er det fordi enklere transport, redusert reisetid, mer forutsigbar reisetid og større arbeidsmarkedsregioner gir både enkeltpersoner og norske arbeidsplasser store gevinster. Når ulike prosjekter skal veies opp imot hverandre er det derfor viktig at man på forhånd har designet prosjektene slik at den samfunnsøkonomiske gevinsten i hvert enkelt prosjekt blir størst mulig. Derfor er det blant annet viktig at bompenger som finansieringsform avvises. Statens vegvesen utarbeider norske veistandarder og disse er langt strengere enn hos nabolandene våre noe som er kostnadsdrivende og som kan medvirke til at gode veinprosjekter gjøre ulønnsomme. Vanlig praksis er at det dispenseres fra mange krav etter tidkrevende byråkratiske prosesser. FrP vil ha slutt på denne typen forvaltning og vil at det etableres veinormaler som er på linje med våre naboland som gir grunnlag for effektiv sammenhengende utbygging og mer vei for pengene. Enklere veinormaler med et mer praktisk standardnivå vil gjøre at utbyggingsprosessene kan startes raskere og at man slipper å bruke tid og krefter på intern brevskrivning.

Fartsgrenser og samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Høyere fartsgrenser gir kortere reisetid og økt samfunnsnytte. Det betyr at det er lønnsomt for samfunnet å bygge nye motorveier med 120-130 km/t istedenfor å bygge nye dårligere veier med lavere fartsgrense.

Den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av eksisterende veier kan økes gjennom å øke fartsgrensene, og dette kan ofte være mulig med relativt små investeringer i for eksempel forlengelse av eksisterende akselerasjonsfelt.

FrP mener at fartsgrensene skal økes betydelig på hovedveinettet slik at vi kommer på linje med våre naboland.

Når kjøreforholdene er vanskelige som ved tåke, glatt veibane og plutselig kø kan det brukes variable fartsgrenser og elektroniske varslingskilt.

Rimelige og effektive løsninger

Det finnes dessverre mange eksempler i Norge på at veinprosjekter inneholder unødvendig dyre løsninger som svekker den samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Det er flere grunner til at det blir slik som landskapsarkitektoniske utforminger, arkeologiske utgravninger samt tilpasning til bier, frosker og plassbygde viltunderganger. Siden samfunnsøkonomisk lønnsomhet handler om å mest mulig nytte per investerte krone, fører unødvendig dyre løsninger til at lønnsomheten blir lavere. FrP mener at det er viktig at staten ikke legger føringer som drar opp kostnadene.

2/3-felts vs. firefeltsvei

I Norge ble det i mange år bygd nye veier som hadde for lav veistandard, i sær 2/3-felts løsninger på mange hovedveier. FrP påpekte i en årrekke at det var galt å bygge underdimensjonerte veier når man først skal investere i nye prosjekter. Flere 2/3-felts veier har de siste årene blitt erstattet av trygge firefeltsveier som

har vesentlig større kapasitet, sikkerhet og flyt i trafikken. Prisforskjellen mellom 2/3-felts og firefelts er de fleste steder minimal, og flertallet i Stortingets transportkomité sluttet seg til følgende merknad i Innst. 272 S (2019-2020):

Et tredje flertall, komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, er av den oppfatning at transportløsningene må dimensjoneres ut fra behovet. Det er ikke god samfunnsøkonomi å bygge veier som er underdimensjonert, der det etter få år må iverksettes nye tiltak. Det finnes flere eksempler på veinprosjekter som har blitt bygd med 2/3-felt, som kort tid etter ferdigstillelse har måttet omgjøres til firefelts veier for å håndtere kapasitetsbehovet. Det har ført til unødvendige ulemper for de reisende og unødvendig økte kostnader for staten.

Dette flertallet gjør også oppmerksom på at Statens vegvesen har utredet smal firefelts vei som et alternativ til 2/3-felts veier, og flertallet er positive til at det bør etableres som en egen standard i veinormalene. Det er dette flertallets syn at forventet langsiktig utvikling og behov i trafikken legges til grunn når veiene skal dimensjoneres, og det forutsettes selvfølgelig at trafikksikkerheten ivaretas, og at samfunnsnyttene i prosjektene bedres. Dette flertallets tilnærming bygger på at veiene må dimensjoneres ut fra et langsiktig behov.

FrP mener at man alltid bør ta høyde for fremtidig trafikkvekst når man bygger nye veier, fordi det er rimeligere å gjøre jobben riktig første gang enn å jevnlig bygge ny vei etter hvert som trafikken tar seg opp.



Modulvogntog

Store modulvogntog på 25,25 meter gjør tungtransporten på vei mer effektiv, mer miljøvennlig og reduserer antall vogntog på vei. Slike vogntog var lenge forbudt å bruke, men det ble gradvis åpnet opp for bruk på utvalgte strekninger. FrP fikk i regjering gjennomslag for at alle nye nasjonale hovedveier skal dimensjoneres slik at de fremkommelige for modulvogntog, og dette står nå i Statens vegvesens revidert håndbok N100 om vei- og gateutforming. Det er også viktig å legge opp til økning i tillat totalvekt for tungbil i pakt med den tekniske utviklingen og på linje med hva som gjøres i nabolandene

våre. Dette er nødvendig skal den norske transportnæringen være konkurransedyktig. Det blir derfor viktig å forberede en rekke veistrekninger for kjøretøy med høyere vekt på både riks- og fylkesveinett. Særlig er det mange broer som har behov for forsterkning skal det legges til rette for tyngre kjøretøy.

Finansiering og kjøretøyavgifter og teknologi

Tidligere var statens inntekter fra bilrelaterte avgifter vesentlig lavere enn det offentlige brukte på vei, for eksempel betalte bilistene i 2013 nesten 11 milliarder kroner mer i avgifter enn det offentlige brukte på vei. Dette snudde fra 2015 til 2016, og det offentlige bruker nå mer på veiinvesteringer og vedlikehold enn statens inntekter fra bilavgifter. Dette er meget positivt.

FrP har programfestet at avgiftsnivået på bil skal reduseres og vris over på bruk. Det betyr at de bruk-suavhengige avgiftene som engangsavgift skal bort, og at omregistreringsavgift settes til selvkost med et fast beløp. Samtidig er det svært positivt at ny teknologi har ført til at statens inntekter fra bilavgifter som helt eller delvis begrunnes med miljø- og klimahensyn, herunder bruksavhengige avgifter som veibruksavgift på bensin og autodiesel, faller i takt med den teknologiske utviklingen.

Inntil engangsavgiften har falt helt bort som følge av den teknologiske utviklingen, støtter FrP en utvikling der avgiften gradvis vris over på bilens utslipp. Det betyr at vektkomponenten i engangsavgiften, som har liten sammenheng mellom CO₂- og NO_x-utslipp, må bort.

Det er også viktig at det er det lav- og nullutslipp defineres ut fra reelt utslipp, og ikke låses til gitte typer energibærer eller drivlinje. Eksempelvis er biogass som drivstoff en verdifull teknologi som kan spille en viktig rolle i målet om utslippskutt fra transportsektoren. Målet er utslippskutt, og ikke valg av en teknologi fremfor en annen. Derfor er det viktig at elektrisitet, hydrogen, bio- og naturgass, og andre energibærere innen lav- og nullutslipp gis like rammebetingelser ut ifra det reelle utslippet de representerer.

Fordelingsprofil av avgifter

Skatt etter evne er et viktig prinsipp, for eksempel betaler en bedrift en andel av overskuddet sitt i selskapskatt, og en arbeidstaker betaler en andel av lønnen sin i inntektsskatt. Inntektsavhengige skatter oppleves som mer rettferdige og gir en bedre fordelingsprofil enn skatter der sammenhengen mellom skatt og skatteevne er svak eller fraværende. Eksempler her er den gamle arveavgiften som var høyest i andel av inntekt blant arv- og gavemottakere i lavinntektsgruppene, eller formuesskatten som rammer norske eiere og må betales enten bedriften man eier går med underskudd eller overskudd.

Avgifter rammer lavinntektsgruppene hardt. Engangsavgiften rammer for eksempel ikke bare dem som kjøper nye biler, men også alle som kjøper bruktbiler der engangsavgiften har gjort bruktbilprisene unød-

vendig høye. Det er dessuten vanskelig å se for seg at en person med 50 mill. kroner i årsinntekt skal bruke en like høy andel av inntekten på bil- og drivstoffavgifter som en gjennomsnittlig person med 500.000 i årsinntekt.

Bilens plass i samferdselsnett

Ingenting kan måle seg mot personbilen i et tynt befolket land



Norge er et tynt befolket land som har den nest laveste befolkningstettheten i Europa etter Island. Mens Norge har 14 innbyggere per kvadratkilometer har Island 3,5, Finland 16, Sverige 23 og Danmark 135. Den norske befolkningen er også spredt utover hele landet. For at kollektivtransport skal være effektivt må man imidlertid ha en viss befolkningstetthet for å oppnå tilstrekkelige stordriftsfordeler, og det er derfor vanskelig å se for seg hvordan personbilen skal kunne bli erstattet av andre transportmidler. Personbilen har dessuten en fl-eksibilitet som andre transportmidler ikke kan måle seg mot, fordi man kan komme seg fra A til Å uten å måtte se hen til hvor politikerne har vedtatt at det skal være kollektivruter, eller der hvor det er lønnsomt for private tilbydere å tilby dette. Bilen dekker mer enn 80% av personreisene og bilens andeler er fortsatt økende.

Veinettet er universelt utformet

Universell utforming handler om tilrettelegging for personer med funksjonsnedsettelse, og mange tenker umiddelbart på for eksempel bygging av nye togstasjoner. Veinettet er derimot det eneste transportnett som allerede i utgangspunktet er universelt utformet, og som lar folk med ulike funksjonsnedsettelse komme seg frem gjennom bruk av personbil, taxi eller spesielt tilpassede kjøretøy. Bygging av et universelt utformet kollektivnett er mange steder langt dyrere enn å tilby personer med funksjonsnedsettelse egnet kjøretøy til å kunne benytte seg av veinettet.

Mindre potensial for godsoverføring

Mye gods fraktes av lastebiler og varebiler på norske veier, og det har av miljøhensyn vært igangsatt en rekke ulike tiltak for å få flyttet mer av godstransporten over på enten nærskipsfart eller tog. Slike tiltak har dessverre oftest i liten grad vært forankret i den virkelige verden. Veitransport er ekstremt fleksibelt, og man kan gjennom bruk av veitransport frakte varer fra dør til dør internt i Norge og mellom Norge og utlandet. Deresom varene skal over på tog eller skip, innebærer transporten i begge ender uansett ofte omlasting og bruk av varebil. Både skip og tog krever dessuten et visst transportvolum, og jernbanetransport krever dessuten dedikert infrastruktur langs hele transportstrekningen. I praksis er potensialet for godsoverføring og fra vei til sjø og jernbane derfor begrenset.

Når det er klima som er begrunnelsen for godsoverføringstiltak kan man dessuten spørre seg om hvorvidt dette fortsatt vil være et gyldig argument når man på sikt får elektriske og/eller hydrogendrevne tungtransport på vei. Det vil også kunne være mer effektivt å bruke offentlige penger på elektrifisering av tungtransporten på vei istedenfor godsoverføring med begrenset godsoverføringspotensial.

Kjøretøy som kultur

Bilen er utrolig viktig i folks hverdag, og mange har et lidenskapelig forhold til biler, motorsykler og andre kjøretøy som handler om mer enn hverdagstransport. Bil og kjøretøy er også en viktig del av nyere norsk historie, og historiske kjøretøy er en viktig del av den norske kulturarven. Mange legger ned betydelig tid og krefter i å ivareta kulturarven og sørger samtidig for et viktig mangfold av kjøretøy i trafikk. Bil er frihet til å kunne reise hvor man vil på hvilket tidspunkt man ønsker. Bilen som hverdagstransportmiddel har vært en frihetsrevolusjon for alle lag av befolkningen. Bilen er i dag en viktig del av vår personlige frihet. Mange politikere og byråkrater ønsker å legge begrensninger på denne friheten for folk flest. FrP vil beskytte retten hver enkelt av oss har til å kjøpe, eie og bruke egen bil.



FrP kjempet i regjering igjennom en rekke forenklinger og avgiftslettelser for kjøretøyentusiaster, for eksempel fikk FrP fritatt amatørbygde kjøretøyer for engangsavgift, fjernet engangsavgift for veterankjøretøy, fjer-

net trafikkforsikringsavgift (tidligere årsavgiften) på campingvogn, fjernet båtmotoravgiften, kuttet omregistreringsavgift og betydelige forenklinger knyttet til import fra USA og Canada. Fortsatt er det imidlertid slik at kjøretøy som kultur er pålagt særskilte avgifter og offentlige kontrollordninger. FrP mener at alle kjøretøy 20 år og eldre skal defineres som veterankjøretøy. Kjøretøykultur skal være fri for særavgifter og kontrollordninger og FrP vil derfor fjerne trafikkforsikringsavgiften og pålegg om EU-kontroll for alle veterankjøretøy.

FrP vil også i fremtiden legge vekt på behovene til bil- og motorsykelentusiaster der kjøretøy brukes til fritid og hobby. Det er flere forhold det er viktig å få klarhet i med tanke på å ivareta den viktige kulturhistorien på veien og sikre for et levende miljø for kjøretøy også i fremtiden.

Det må sikres drivstoff tilgjengelig i hele landet som kan brukes av alle kjøretøy. Det var lenge et krav for hele Europa at bensin uten etanolinnblanding skulle være tilgjengelig. Når dette har bortfalt er det en utvikling der det nå blir færre muligheter for å fylle ren bensin. Dette er et problem for en betydelig del av kjøretøyparken. Vi vil ha på plass krav om sikringskvalitet slik at bensin uten etanol skal være et tilgjengelig produkt i hele landet og slik at alle har anledning til å bruke kjøretøyet sitt.



Kjøretøyteknologien går raskt fremover og muligheten av systemer for selvkjørende biler er det mange som jobber for både i industrien og byråkratiet. Intelligente kjøretøy er bra og vi ønsker å fjerne reguleringer som gjør bruken av slik teknologi umulig i Norge som informasjon om trafikkale forhold. Fremskrittspartiet vil beskytte retten til å kjøre egen bil og mener at kjøretøyteknologi først og fremst skal være et supplement og til hjelp for den ansvarlige sjåfør.

FrP er motstander av både lokale og nasjonale forbud samt begrensninger på bruken av konvensjonelle kjøretøy. Den teknologiske utvikling løser utslippsutfordringene og over noe tid vil det meste av hverdagstransporten på vei være utslippsfri. Slike forbud og reguleringer vil ramme først og fremst dem av oss som må bruke eldre kjøretøy til hverdagstransport og bruken av historiske kjøretøy.

Del 3



Vegtilsynet er Samferdselsdepartementets fagenhet som fører tilsyn med krav til trafikksikkerhet på riksveiene. Det utgjør per i dag om lag 10% av det offentlige veinettet i Norge. Tilsynets fagkompetanse gjør det spesielt egnet til å følge opp de påpekninger det gjør når det kommer til trafikksikkerheten på veinettet.



Vedlikeholdsetterslep og rassikring

Det skal bygges mer vei og kapasiteten på dagens veinett skal økes for å oppnå bedre fremkommelighet og sikkerhet. Staten skal ha ansvaret for en forsvarlig veiutbygging i landet og skal ikke skyve det finansielle ansvaret over på bilistene. FrP mener det ikke skal kreves inn bompenger, veiprising eller annen brukerbetaling for bruk av det offentlige veinettet.

Veinettet er selve fundamentet for at folk og gods kommer seg trygt og effektivt frem I tillegg til mesteparten av innenlandsk godstransport går hele 88 prosent av all persontransport på vei.

Det er per i dag et stort vedlikeholdsetterslep på norske veier. Dette gjelder alle kategorier vei, både riks- og fylkesveier samt veier i kommunale porteføljer. Over tid har skiftende regjeringer ikke prioritert vedlikehold av etablerte veier og et etterslep av store dimensjoner har fått vokse frem. Dårlig veikvalitet skaper de største sikkerhetsutfordringene for veitrafikken.

FrP i regjering satte søkelys på det omfattende vedlikeholdsetterslepet og startet arbeidet med å hente dette inn. Vedlikeholdsetterslepet på riksveiene ble redusert hvert av regjeringsårene.

Staten har det overordnede ansvaret for transportsikkerheten i landet og har følgelig et overordnet ansvar for at veinettet holder en forsvarlig standard. Dette gjelder alle veikategorier, og først og fremst riksveiene. Staten skal styrke bevilgingene til vedlikehold av riksveinettet og planlegge for innhenting av vedlikeholdsetterslepet. Manglende vedlikehold av offentlige veier utgjør også en risiko for kjøretøyene som benytter veiene. Statens Vegvesen er som forvalter av statens ansvar for veiene fritatt for erstatningsplikt for mangelfull veikvalitet. For fremtiden må Statens vegvesen ansvarliggjøres for skader som påføres kjøretøy som følge av manglende vedlikehold, dårlig veikvalitet eller mangelfull merking.

Vegtilsynet burde få en utvidet oppgaveportefølje slik at det også fører tilsyn med fylkesveier, i tillegg til riksveier og andre sentrale veier i landet. Trygghet og trafikksikkerhet er svært viktig, og det offentlige veinettet i landet har et klart behov for nøyere tilsyn. Tilstanden på veiene og vedlikeholdsbehovet er naturlig at blir fulgt opp i Vegtilsynets tilsynsvirksomhet.

For kommunenes del av veinettet er også vedlikeholdsetterslepet betydelig. Beregninger fra 2018 viste at et utvalg på 10 kommuner inkludert Oslo hadde et totalt vedlikeholdsetterslep på vei på 6,49 mrd.kr. Det tydeliggjør forsømmelsen av vedlikehold og behovet for at ansvarlige kommuner selv snur slik at de igjen vil prioritere vei.

Kommunenes frie inntekter har de siste årene blitt styrket betydelig. Det må forventes at kommunene selv prioriterer veiformål i sine budsjetter.

Det er et stort behov for rassikring av både riks- og fylkesveinettet. Skal det gjennomføres en helhetlig rassikring av riks- og fylkesveier kan behovet være så stort som 70 mrd.kr. Dette er en utfordring i store deler av landet og mange mennesker ferdes daglig på strekninger med rasfare som skaper både frykt og usikkerhet. Finansieringstakten i NTP hittil av ras- og skredsikring er for lav i forhold til det store behovet. FrP vil prioritere å starte innhenting av behovet for rassikring og mener at det er veistrekninger som er definert medfaregrad høy som skal prioriteres. Det må videre komme på plass behovsrapporter for skredsikring hvert 4. år for både riks- og fylkesveg.

Dagens fylkesveinett

Fylkeskommunene har i dag ansvaret for det omfattende fylkesveinettet som utgjør en svært viktig del av samferdselsinfrastrukturen. Det er om lag 44 600 km med fylkesveier over hele landet, dette utgjør rett i overkant av halvparten av all offentlig vei i Norge.

Med forvaltningsreformen ble det fra 2010 overført om lag 17 200 km med riksvei til fylkene. Veiene ble omklassifisert til fylkesveier og fylkeskommunene fikk ansvaret for drift og vedlikehold. Fylkeskommunene har over tid slitt med et stort vedlikeholdsetterslep på veiene og tillegget av nye kilometer har ikke blitt fulgt av økt satsing fra de ansvarlige fylkeskommunene.

FrP mener derfor at veier som ble omgjort til fylkesveier med forvaltningsreformen skal tilbakeføres som riksveier og vil sette av betydelige ressurser for å oppgradere disse veiene i forbindelse med tilbakeføringen. Det finnes i dag flere viktige eksportveier rundt om i Norge som er klassifisert som fylkesveg. Disse medlemmer mener at viktige eksportveier og andre veier med høy trafikkbelastning med mye tungtrafikk bør være et statlig ansvar og klassifiseres som riksvei.

Etterslepet på fylkesveinettet kan være så mye som 90 mrd.kr. Underfinansieringen på drift- og vedlikehold av fylkesveinettet er på om lag 2,4 milliarder årlig. Det er avgjørende at ansvaret for drift og vedlikehold blir ivaretatt av veieier, det burde derfor også stilles krav til dette. Blant annet gjennom ansvarliggjøring slik det er nærmere omtalt under «Vedlikehold og innhenting av etterslep».

FrP i regjering satt søkelys på det store vedlikeholdsetterslepet i veisektoren og startet arbeidet med å bygge dette ned, dette gjaldt også for fylkesveiene.

Staten er med på å ta det finansielle ansvaret for fylkesveiene gjennom de årlige overføringene til fylkeskommunene over statsbudsjettet. Det forventes at fylkeskommunene følger opp sitt ansvar som veieier og sørger for at tilstrekkelig vedlikehold av eget veinett og at etterslep på vedlikehold hentes inn.



Trygghet, samfunnssikkerhet og beredskap

Staten har det overordnede ansvaret for trygghet, samfunnssikkerhet og beredskap og Fremskrittspartiet mener staten skal ha større del av finansieringsansvaret for myndighetspålagte tiltak knyttet til sikkerhet og beredskap.

Stortingsflertallet har lagt en kurs for å få flest mulig kjøretøy over på elmotor i tiårene som kommer. Dette gir en spesiell utfordring på samfunnsnivå når belast-

ningen for strømnettet tas med i beregningen. Allerede har man sett i flere av landets hyttekommuner at det må innføres restriksjoner for når på døgnet elbiler kan lades ved storinnrykk av elbilkjørende hytteeiere.

Skal enda større deler av bilparken og deler av ny-tettransporten i Norge over på ladbare elmotorer vil det bety en stor påkjenning på det eksisterende elektrisitetssynet i landet, og i svært mange områder vil det mest sannsynlig måtte bygges betydelig ut. Dette utgjør ikke bare en stor samfunnskostnad, men utgjør samtidig også en sårbarhet.

Skal transportsektoren gjøre seg avhengig av en kun elektrisitet som drivstoff vil det gjøre hele transportsektoren utsatt og kan skape betydelige problemer for samfunnets infrastruktur i krisetider. Av blant annet beredskapshensyn er det viktig at flere energiformer fortsetter å være alternativer i praktisk bruk. Arbeidet med hydrogen som et reelt og bredt drivstoffalternativ må fortsette, samtidig som tradisjonelle bensin- og dieselkjøretøy kan fortsette å bruke veinettet.

Når en stadig større andel av bilparken blir el-biler er det viktig at det er brukervennlig ladeinfrastruktur over hele landet. For områder med mindre kommersiell interesse må staten bidra til å utvikle ladekapasitet også av beredskapsgrunner.

Koronapandemien i 2020 tydeliggjorde en annen stor sårbarhet ved det moderne transportsystemet. Over hele landet og spesielt i byområdene er folk daglig avhengig av kollektivtransport. I en smitteutsatt situasjon er det spesielt viktig at man unngår ansamlinger av mange mennesker på samme sted. Kollektivtransporten viste seg raskt å være et av de mest utsatte enkeltobjektene under et smitteutbrudd. Vi opplevde at den transportformen det satses på i byområder som den primære transportform falt bort som reelt transportalternativ grunnet smittefaren.



Når kollektivtransport faller bort som alternativ må det sørges for alternative transportformer som raskt kan tas i bruk. Korona-utbruddet gjorde det tydelig at privatbilene var svært nyttig som et alternativ, i tillegg til nytten den allerede har for folk i både distrikter og byområder. Pandemien i 2020 påvirket også godstransporten, særlig på tvers av landegrensene.

Det er derfor viktig at det for fremtiden legges planer og etableres beredskap som kan hindre en stans i transporten og flyten av gods.

Grenseoverskridende kriminalitet med utgangspunkt i transportbransjen er et økende problem. FrP tok i sin regjeringstid viktige initiativ for styrke den tekniske kontrollen med utenlandske tungbiler på norske veier. Det er imidlertid mange sider ved grenseoverskridende transport som ikke fanges opp gjennom teknisk kontroll. Derfor mener FrP at det må etableres et eget transportpoliti som både kan føre kontroll med kjøretøyene men som samtidig kan ta tak i deler av kriminalitetsbilde rundt grenseoverskridende transport. Dette kan gjøres ved at man omdisponerer ressurser allerede øremerket til veitrafikk og prioriterer dette til tungbil og transportkriminalitet over landegrenser.

En viktig del av infrastrukturen i samfunnet er bredbånd som bygges ut for det meste i privat regi. Det er et offentlig ansvar at grunnleggende infrastruktur er på plass i hele landet og derfor må det offentlige bidra mer til å bygge ut bredbåndskapasitet der det ikke er kommersiell interesse og langs vei- og banestrekninger.

FrP mener det er et statlig ansvar å sikre utbygging og finansiering av god infrastruktur i Norge, dette må også gjelde mobil- og internettdekning langs riksveiene. Det forventes i dag at det er slik dekning der folk ferdes og mange er avhengig av det i forbindelse med jobbpendling. Derfor mener vi det er naturlig at staten gjennom sitt ansvar for riksveiutbygginger tar inn krav til mobil- og internettdekning i alle utbyggingskontrakter. Både Nye Veier og Statens Vegvesen må stille krav om full mobil- og internettdekning i utbyggingskontrakter for alle riksveiprosjekter. Slik sikres det at sammen med ferdig utbygde veier også er god mobil- og internettdekning.

Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhetsarbeidet må for fremtiden først og fremst innrettes mot veikapasitet og veikvalitet. Veiens kvalitet har den største betydningen for sikkerheten. Veier må dimensjoneres etter trafikkgrunnlag og bygge på et utgangspunkt om trafikkvekst. Møtefrie veier, god merking og skikkelig vedlikehold er om mulig de viktigste grepene for å unngå møte- og utforkjøringsulykker. I tillegg til dette er modernisering av bilparken med ny teknologi av betydning med vridningen i nybilsalget i retning av større biler med bedre sikkerhet. I for lang tid har trafikksikkerhetsarbeidet vært knyttet til moralisering over bilistene, regulering og kontroll. Statens vegvesen, Trygg Trafikk og TØI har i for lang tid hatt definisjonsmakten i sektoren og fremhever sine egne byråkratiske prosesser som avgjørende for sikkerheten på veiene.

Et eksempel på dette er innføringen av den kontrollerte formen S-ATK der alle bilister filmes. Kontrollformen skaper et kunstig trafikkbilde og skaper særlige problemer for tungbiltrafikken. Disse medlemmer visert til at effektene på trafikksikkerheten av S-ATK er svake og at dette er en dårlig bruk av ressurser knyttet til trafikksikkerhet. Disse medlemmer vil

avvikle S-ATK og vil at trafikksikkerhetsressursene skal brukes på grep som gir dokumenterbar effekt og dette er først og fremst knyttet til kvaliteten på veien.

For at vi skal ferdes trygt er det også viktig med god kjøreopplæring. Det stilles i dag mange krav til opplæringen av nye sjåførere. Både erfaring og gode holdninger er viktig før nye sjåførere slippes ut i trafikken på egenhånd.

For å styrke trafikksikkerheten skal høyhastighetsveinettet bygges ut med trygg møtefri firefeltsvei med full standard. Det skal videre sørges for mer firefelts vei også på strekninger med et lavere trafikkgrunnlag til erstatning for den særnorske løsningen med 2/3 feltsvei. Dette er en veistandard som er problematisk da det skapes køutfordringer og et uryddig trafikkbilde på de deler av strekningen med flere felt ved høy trafikk.

Vedlikeholdsetterslepet i veisektoren må reduseres slik at vi får veier med gode sikkerhetsegenskaper.

FrP vil fjerne engangsavgiften ved nybilkjøp som gjør at flere vil få anledning til å velge en trafikksikker bil. Det vil bli slutt på skatt på trafikksikkerhet når vektavgiften på person- og varebiler avvikles.

Fartsgrensene må bringes i pakt med veienes standard og på linje med våre naboland. Dette vil øke forståelsen og respekten for de grensene som settes. Under halvparten av oss holder i dag fartsgrensene. Dette er et systemproblem og skyldes at over tid har veimyndighetene brukt fartsgrensesystemet politisk for å presse farten ned. FrP sørget i regjering for at høyeste tillatte fartsgrense ble økt til 110 km/t. Dette har medført at flere nå holder fartsgrensen på motorveien samtidig som ulykkestallene fortsetter å gå ned.

Stadig flere får anledning til å skaffe seg motorsykkel og dette er en god utvikling der FrP har bidratt med redusert avgiftsnivå som gjør MC oppnåelig for flere. Det er få ulykker med MC i forhold til den store utviklingen som har vært i antall sykler på veiene men det er grunn til å ha ekstra oppmerksomhet rundt grep på veiene som bidrar til bedre sikkerhet for MC. I denne sammenheng vil vi fremheve godt vedlikehold av veidekket, som er viktig for alle, men spesielt viktig for MC. Videre må det satses på bruk av tilpasset autovern som kan forhindre utforkjøringer.



Del 4

Samferdselsnettet i byområder

Transportløsningene for landets største byer – Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim – er avgjørende for hele landets transportnett og derved for verdiskaping over hele landet. Det er et stort behov for modernisering av transportnettene rundt og inn til storbyene. Dette gjelder både for persontransport og godstransport samt vei- og jernbanenettet. Det er i tillegg behov for å utvikle gode transportknutepunkt nettopp i storbyene; knutepunkt der flere transportformer kobles direkte sammen. Staten bør årlig kjøpe kollektivtransporttjenester i alle disse storbyene for å modernisere og effektivisere persontransporten.

Infrastrukturutviklingen for de større byområdene er i dag organisert gjennom bypakker og byvekstavtaler. Dette er avtaler som bygger på premisser om at det er bilistene som skal finansiere utbyggingen gjennom bompenger samtidig som bilen som transportmiddel skal motarbeides.

Vi vil utvikle disse avtalene. Bilen skal være en integrert del av byenes infrastruktur og befolkningen skal fritt kunne velge bil som transportmiddel i både by- og bygd. Utslippene fra bilparken fases gradvis ut og det er ingen grunn til at biltrafikken ikke skal øke i takt med økt aktivitet ellers.

Utfordringen med bruk av mange kollektivtransportmidler er at man gjerne må kombinere flere delreiser for å komme seg dit man ønsker. Dette er ofte upraktisk og gjør at mange velger bort kollektivtransport for lengre reiser. Den tekniske utviklingen gjør at det blir mange flere muligheter for kombinert mobilitet der eksempelvis reiser med tog kan kombineres enklere med andre transportformer i byområdet. Dette er en utvikling som drives frem i privat sektor og der det offentliges viktigste rolle blir å legge til rette areal og sørge for å rydde opp i utdatert og formyndersk regelverk. Et viktig grep er å sørge for nok areal for parkering i tilknytning til togstasjoner, men også i bykjernene som legger til rette for de nye mobilitetsløsningene.

Staten har et særlig ansvar for å finansiere moderniseringen av transportnettene i de største byene. Det hastes med å gjennomføre nødvendig utbygging av veier og jernbane og sørge for at havn, flyplass, jernbane, havn og vei kobles mest mulig direkte til hverandre. Det er feil at denne nødvendige moderniseringen i dag baseres på bompengefinansiering. Det kan ikke lengre være bilisten som skal finansiere andre trafikanters transporthverdag. Det må bli en slutt på at bompenger i byområder kan brukes på annet enn utbedring av veikapasitet. Vi mener det skal være forholdsmessighet med hva bilisten betaler inn og får tilbake i form av økt veikapasitet og kvalitet i byene.

Det er derfor behov for at Vegloven endres slik at inntekter fra bompenger ikke kan benyttes til syk-

kelveier, kollektivtrafikk, byutvikling og annet som ikke er direkte relatert til vei. Det er naturlig at de som betaler skal ha direkte nytte av tiltaket de betaler for, samtidig som endringen vil redusere insentivet lokale myndigheter har til å sette opp bompenger som finansieringskilde for annet enn vei.

Det skal opprettes en ny ordning med statlige midler til kollektivtrafikk som forutsetter at fylkeskommunene/kommunene ikke benytter inntekter fra bompenger i den lokale delen av finansieringen. Dette skal gjelde både investering og drift.



Det er helt nødvendig med et godt kollektivtilbud, særlig i de større byene, og at staten har et ansvar for kjøp av kollektivtransporttjenester. Kollektivtrafikk er den mest sentrale delen av transporttilbudet innad i våre større byområder. Det er imidlertid slik at for veldig mange også i byene er bilen det grunnleggende transportmiddelet og det er en feil utvikling at disse også skal ha det finansielle ansvaret for de kollektivreisende transporthverdag.

Det er ønskelig med en overordnet planlegging av kollektivtransporten som ser utover det enkelte fylket. Dette burde foregå som et samarbeid mellom fylkeskommunene/kommunene i en region, og staten. Prisen på kollektivtjenester fremstår i dag tilfeldig og især gjelder dette om man skal krysse fylkesgrenser og faller utenfor etablerte takstsamarbeid.

Kvantitative begrensninger og prisnivået i kollektivtrafikken må fastsettes av markedet. Omfanget av subsidier og overføringer må reduseres, blant annet gjennom bruk av konkurranse. Det er også viktig å arbeide for ordninger som gir større bruk av hydrogen, andre typer gass og annen energiteknologi for kollektivtransport, spesielt i byene.

FrP vil også bygge ut mer sykkelvei, men da spesielt knyttet til skoleveier for å bedre trafikksikkerheten. Sykkelveier må bygges ut etter standarder som er sammenliknbare med nabolandene våre slik at det blir mer sykkelvei for midlene som investeres enn hva som er tilfellet i dag. Enklere standarder for blant annet gang- og sykkelveier vil frigjøre ressurser som kan brukes på veinettet ellers for å bedre veikvalitet og hente inn vedlikeholdsetterslep.

MC har en viktig rolle i bytransporten

FrP mener det er på tide å etablere MC som en viktig integrert del av transportinfrastrukturen i byområder. MC er effektivt, tar liten plass på veien og krever lite parkeringsareal. MC er også praktisk og smidig som fremkomstmiddel der det ellers er mye trafikk.

FrP mener at MC i dag er en glemt mulighet i byinfrastrukturen der all oppmerksomhet rettes mot tradisjonell sykkel og kollektivtrafikk. MC er også på lik linje med personbilen et smittefritt transportalternativ som er et viktig perspektiv for bytransporten og av bered- skapsgrunner.

FrP vil legge til rette for mer bruk av MC i byområdene. For å få til dette må det tilrettelegges for egne parkeringsplasser og en definert plass i trafikkbilde. FrP ønsker at flere skal få anledning til å skaffe seg MC og vil derfor reduserer engangsavgift og gi folk med førerrett til bil også rette til å kjøre lett mc med et enkelt tilleggskurs. I tillegg til dette vil FrP øke tillat hastighet på moped og vil innføre ny førerkortklasse og høyere fart for ATV.

Samferdselsnett i fjordområder og ferger

Hoveddelen av transporten er og vil i fremtiden også være bilbasert. Fergedrift er en naturlig del av det offentlige veinettet og følger et offentlig ansvar. Imidlertid bør private fergeselskaper stå for selve driften etter anbudsprinsippet. Det burde være full konkurranse om fergedrift.



Riksveifergene utgjør en integrert del av det nasjonale riksveinettet, og i mange distrikter en avgjørende faktor for samferdselen generelt og for næringslivets transport og transportkostnader spesielt.

FrP mener at ordningen med ferjeavløsningsmidler skal utvides fra 40 til 50 år slik at flere av dagens fergesamband kan erstattes med bruløsninger.

Alternativ til ferge for fjordkryssinger er under planlegging mange steder. FrP mener at slike fjordkryssinger for fremtiden skal legges opp med brualternativer og ikke undersjøiske tunneler. Slike tunneler har betydelige usikkerhetsmomenter ved seg når det gjelder sikkerhet, store vedlikeholdskostnader over tid og for tungtrafikken utgjør de en betydelig utfordring i praktisk bruk.

Det må være samsvar mellom hvilke standardkrav staten setter som vilkår for fergedrift og midlene som bevilges til driften av fergesamband. FrP mener at fergestrekningen er en del av veien og at ferger på både riks- og fylkesveier skal være gratis.

Hurtigbåter er mange steder i landet avgjørende for kollektivtrafikken, og dette tilsier at hurtigbåter må likebehandles med annen kollektivtransport når det gjelder fordeling av kollektivmidler.

Jernbanen og fordeling person og godstrafikk

Jernbanen skal utvikles til å bli et bedre alternativ for persontransport i befolkningstette områder, og til godstransport over lange avstander.

Kollektivt transporttilbud skal utføres av private bedrifter gjennom sunn konkurranse mellom transport-selskapene og reelle priser. Der det ut fra samfunns- messige årsaker er viktig å opprettholde ruter som ikke er lønnsomme etter markedsøkonomiske prinsipper, skal disse alltid legges ut på anbud. Vi har bidratt til at flere persontogstrekninger nå er åpne for konkurranse om å levere det beste tilbudet til togkundene. Det er grunn til å anta at bruk av konkurranse på flere persontogstrekninger over en tiårsperiode vil spare staten for om lag 12 milliarder kroner.

FrP har over tid god erfaring med bruk av konkurranse på Gjøvikbanen. Godstrafikken på bane har i lengre tid vært åpen for at flere aktører kan utvikle et transporttilbud.

FrP vil ikke prioritere høyhastighetstog og vil derfor heller ikke ha noen ny utredning om høyhastighets- tog. FrP vil heller ha et høyhastighetsveinett som kan dekke en større del av transportbehovet for hele landet. FrP stiller seg imidlertid positive til eventuelle forslag om privatfinansiert utbygging av høyhastighetsbane i Norge.

FrP vil imidlertid ha høyere fart på det ordinære jern- banenettet og for å sørge for dette vil vi ha fortgang i utbyggingen av intercity-nettverket inkludert Ring- eriksbanen. På de lengre jernbanestrekningene vil vi ha utbygging av kryssningsspor som både vil øke kapasitet- en og bidra til høyere fart på strekningene.

Jernbanereformen har bidratt til å klargjøre ansvarsforholdene i togsektoren og legger bedre til rette for at flere aktører kan få være med å gjøre jernbanene i Norge til et enda mer attraktivt tilbud for de reisende. Imidlertid viser det seg at mange jernbaneprosjekter tar både mye lengre tid å utbygge og bli langt dyrere enn det som har vært forutsatt. FrP vil ta med oss tenkningen fra veisektoren med veiselskapet over til jernbane. Konkurransen om utbygging av jernbanestrekninger vil kunne gi oss både raskere gjennomføring og mer bane for pengene. Vi mener derfor at Nye Veier AS også skal få bygge ut og bygge ut og drifte jernbanestrekninger. Videre mener vi at BaneNor skal få anledning til porteføljestyring av flere utbyggingsprosjekter og dermed ha mye av de samme rammebetingelsene som Nye Veier.

FRP vil legge bedre til rette for historiske jernbaner, gamle tog og jernbanemuseet som tar vare på en viktig del av vår kulturhistorie.

FrP mener at det er behov for å utvikle terminaler for jernbanebasert godstransport i Trondheim, Stavanger og Bergen og at disse må integreres bedre med andre transportformer skal gods på bane bli et attraktivt alternativ. Frp mener at godsterminalen for Osloområdet som i dag er Alnabru burde flyttes sør for Oslo. Dette vil være et mer effektivt alternativ for godstransporten og frigjøre viktige arealer i Oslo.

Kollektivtrafikk

Ansvar for utvikling og drift av kollektivtransporten er delt mellom forvaltningsnivåene og i de store byene er deler av finansieringen også overlatt til bilistene gjennom bompengordningen.

FrP mener at organisering og finansiering av grunnleggende kollektivtransport skal være et statlig ansvar og at det ikke skal være adgang til å bruke bilistenes penger til å drive kollektivtjenester.

Kollektivtrafikk er spesielt viktig i byområdene men også et godt supplement til bilbaserte transportsystem i resten av landet.

Ensidig satsing på kollektivbasert transportsystem i byene skaper problemer for beredskap og i krisesituasjoner. Pandemiperioden har vist oss at kollektivtrafikk utgjør en betydelig smitterisiko og at bytransport må baseres på flere typer transportmidler. FrP mener at bilen skal være et transportmiddel for hele landet, både by og land.

Buss er en effektiv og miljøvennlig form for kollektivtransport. Ekspressbuss har et rekordlavt energiforbruk pr. personkilometer, og er faktisk mer miljøvennlige enn elektriske tog når man tar høyde for indirekte energiforbruk og energitap i kraftproduksjonen. Ekspressbuss har en bedre flatedekning med flere stoppesteder sammenlignet med tog.



Drosjen er et viktig supplement til kollektivtrafikken. Drosjene har en spesiell viktig rolle innenfor syketransport, TT-reiser og tilknytnings- og bestillingstrafikk til og fra kollektivtransporten i distriktene. Det er viktig at drosje er med i helhetsvurderingen i utviklingsprosjekter for kollektivtransport i distriktene. Drosjenæringen er et eksempel på et monopol vi har fått brutt opp den tiden vi satt i regjering. Næringen kan nå i større grad tilpasse seg markedets behov, og det blir enklere for flere å etablere seg i næringen. En endring i regelverket her har blitt helt nødvendig av hensynet til utviklingen i samfunnet, samtidig som vårt tidligere regelverk har blitt sterkt kritisert av ESA. Det blir nå et friere marked i de større byområdene ved at behovsprøvingen fjernes som har vært et hinder for at nye skulle kunne etablere seg i næringen. Distriktene ivaretas gjennom muligheten til å tildele eneretter for drosjetransport. Nye rammebetingelser for drosjenæringen vil gjøre at flere kan etablere seg og mer konkurranse gir bedre kundetilpassning og lavere priser.

Det er helt nødvendig med et godt kollektivtilbud, særlig i de større byene, og at staten har et ansvar for kjøp av kollektivtransporttjenester.

FrP i regjering fikk til mye bra for jernbanen gjennom blant annet jernbanereformen, høyere investeringer, flere avganger og togsett samt videre utbygging av Intercity nettverket.

Byveksttaler og Bypakker er basert på at bilistene skal bære en betydelig del av kostnadene for andre trafikanter transporthverdag, både investeringer og drift. I tillegg til å finansiere pakkene skal bilisten oppleve at transporthverdagen forringes når adgangen til bilbruk begrenses. Vi mener at denne avtaleordningen skal oppheves og erstattes av statlige bidrag til byområdene. Det skal være et premiss at infrastruktur for alle transportmidler skal videreutvikles. Bilen er kjernen i landets transportinfrastruktur og folk skal ha anledning til å velge bil til hverdagstransporten i både bygd- og by. Dette innebærer at nullvekst målet må avvikles noe. Fremskrittspartiet har fremmet forslag om i Dokument 8:205 S (2020-2021) om å avvikle nullvekstmålet.

Mikromobilitet

Teknologien er i stadig utvikling, noe som i høyeste grad også gjelder transportsektoren. Ny teknologi bringer både nye muligheter og nye transportmidler inn i hverdagen vår. Det er det offentliges ansvar å legge til rette for at dette skjer på en sikker og trygg måte, men samtidig sørge for at forholdene ligger til rette for både utvikling og bruk av ny teknologi.

Innen mikromobilitet har utviklingen gått raskt de senere årene, noe som har resultert i flere nye og spennende transportmidler. Spesielt i byområder har alternativene innen mikromobilitet blitt mange og tydelige i gatebildet. Eksempelvis er elsparkesykler nå et vanlig syn i de fleste byområdene i Norge.



Elsparkesykler er et godt og fleksibelt fremkomstmiddel, som når el-sparkesykkelen brukes riktig, med den aktsomhet og forsiktighet som man bør utvise, er et verdifullt tilskudd til mobiliteten i byområder.

Elsparkesykler er en positiv nyvinning og det er viktig at dem som bruker transportmiddelet viser nødvendig aktsomhet og hensyn i trafikken. Dette fremmes ikke gjennom forbud og reguleringer men derimot oppfordring til god trafikkultur. Elsparkesyklene og andre tohjulinger i seg selv skal ikke forbyes, eller pålegges så strenge restriksjoner at de blir upraktiske å benytte seg av.

Det først og fremst er de kommersielle aktørene selv som må gjøre grep for å lette på de problematiske sidene ved utleie av el-sparkesykler. Dette både kan og burde gjøres i samarbeid med grunneiere og den aktuelle lokale kommunen, og først og fremst frivillig.

Flyplasstruktur og organisering

Flyrutene i Norge er av avgjørende betydning for mobilitet i befolkningen og flyrutene er det eneste landsdekkende kollektivtilbudet. Det er viktig å opprettholde et landsdekkende nett av lufthavner og flyruter, tilpasset de alternative transportformene som bane og vei i de enkelte områder.

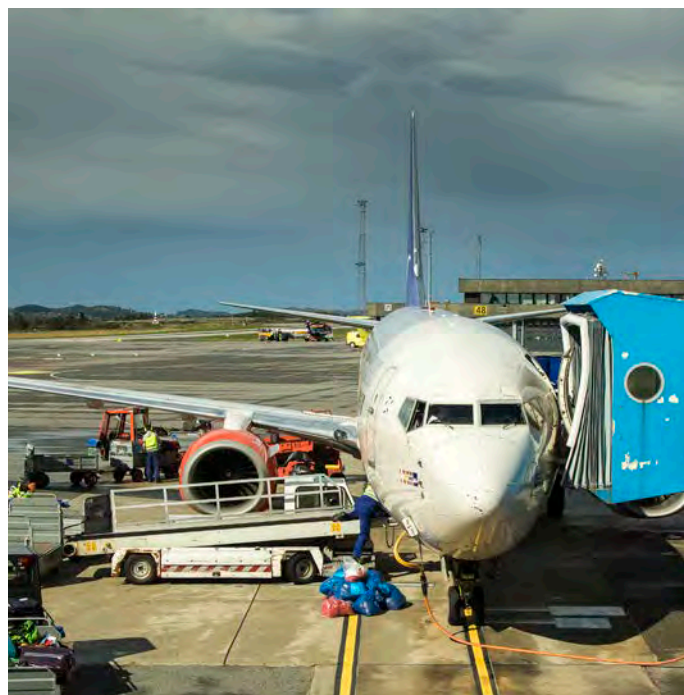
Luftfarten gjennom hele virksomhetskjeden må baseres på konkurranse for å gi passasjerene det beste tilbudet til lavest mulig pris.

Etter hvert som høyhastighetsveinettet og mer av transportbehovet dekkes av moderne veier vil behovet for flyplasser bli redusert.

Staten skal legge til rette for mest mulig konkurranse i luftfarten. Dagens kortbanenett har i så måte mange svakheter, derfor bør man satse på større regionale lufthavner som har større nedslagsfelt og blir mer lønnsomme.

Ved en eventuell nedleggelse av en flyplass vil Fremskrittspartiet innføre en ordning der statens reduserte kostnader til rutekjøp ved flyplassen i 50 år kan brukes til å finansiere annen infrastruktur, som for eksempel veier, etter modell fra fergeavløsningsordningen.

Der markedet alene ikke leverer et tilfredsstillende flytilbud kjøper samferdselsdepartementet flytjenester gjennom en offentlig konkurranse blant flyselskapene, som setter noen krav til pris, kapasitet og frekvens. Kontrakten tildeles som regel det flyselskapet som gir lavest pris for staten, og får da enerett på den aktuelle flyruten i kontraktsperioden. Disse FOT-rutene er hovedsakelig i Nord-Norge og på Vestlandet. Mer konkurranse mellom regions lufthavner som får større passasjergrunnlag vil være med på å redusere behovet for FOT-ruter og gjøre ordningen overflødig. Det skal være et mål at flest mulig flyruter kan opereres kommersielt.



Avgifter som rammer luftfarten, må fjernes og reduseres. Eksempelvis vet vi at flypassasjeravgiften bidrar til å gjøre ruter ulønnsomme, dette gjelder også CO₂-avgift på innenlands flyreiser. CO₂-avgiften er en særnorsk avgift på luftfarten som i praksis er en skatt på å fly.

Staten bør finansiere hoveddelen av de myndighet-spålagte tiltak knyttet til sikkerhetstiltak, spesielt krav til rullebane og taksebane samt sikkerhetsområde rundt rullebanen. I perioder med redusert trafikk kan krav om full brukerfinansiering av slike infrastrukturtiltak

medføre forsterket trafikkreduksjon dersom redusert inntekt fører til utsatt gjennomføring av myndighet-spålagte sikkerhetskrav.

For mindre ikke-statlige flyplasser burde det etableres en søknadsordning for utbedring av flyplassene. Ordningen burde være lagt opp slik at flyplassen kan planlegge utbedringer som forlenging av rullebane og sette av egne midler til dette, deretter søke staten om tilskudd som blir gitt som en fordobling av det flyplassen selv setter av.

For å styrke det kommersielle grunnlaget ved utvalgte flyplasser, som har nærhet til høy produktionsaktivitet, burde de utvides til å kunne være en eksportflyplass også for utenlandsfly.

Kyst og havn

Norge har lange tradisjoner som sjøfartsnasjon. Med en svært lang kystlinje er det naturlig at en del av godstransporten over lengre avstander fraktes sjøveien. Det må da satses på infrastruktur når det gjelder havner. FrP mener at offentlige og private havner skal likebehandles og at havneavgifter skal kun kreves inn etter selvkostprinsippet.

Sjøen er i motsetning til motorveier og jernbane en gratis transportåre uten store investeringsbehov, men stiller krav til effektive havner og godt utbygget landbasert infrastruktur.

Det er viktig å sikre sjøtransporten gode betingelser. Norge skal ha et skattesystem som legger til rette for at redere kan ansette norske sjøfolk, blant annet gjennom en nettolønnsordning. Det er også viktig å sette sikkerhet på sjøen høyt, derfor må det en økt satsing til på etablering av farleder og vedlikehold av disse. Vedlikeholdsetterslepet på kystinfrastrukturen må avvikles. Gjennom konkurranse vil det frigjøres ekstra midler til dette.

I tråd med regionreformen ble ansvaret for fiskerihavner overført til fylkeskommunene. Det er også vedtatt en ny havne og farvannslov som gjør at statens ansvar for utbedringer av havner begrenses til farledene.

Redningsselskapet gjør en svært viktig innsats for å redde mennesker og materiell fra ulykker på sjøen. Redningsselskapet bidrar hvert år ved en rekke havarier langs kysten, og Redningsselskapet også en del av ryggraden i oljevernberedskapen langs kysten.

Hurtigruta har stor betydning for gods- og persontransport, i tillegg til betydningen den har for både lokalsamfunn langs kysten og for turisme. Det er fortsatt slik at veiforbindelser kan være både mangelfulle og sårbare på mange steder langs kysten. I disse tilfellene er og blir Hurtigruta en svært viktig forbindelse. Det må opprettholdes et statlig kjøp av kapasitet for å sikre kyststruten.

Del 5

Økonomiske prioriteringer

FrP legger til grunn at det er veiformål som skal prioriteres høyest, samtidig som vi gir Statens Vegvesen prosjekt samme rammevilkår som Nye Veier. Vi innfører tilsvarende strukturendring for Jernbanebygging, ved at Bane Nor Prosjekt også får samme rammebetingelser som Nye Veier. FrP forventer at dette vil bidra til et stort løft, raskere, bedre og billigere vei og jernbane utbygging i Norge. Vi øker den økonomiske rammen med 400 mrd.kr mer enn Regjeringens forslag. FrP sitt forslag vil også ta tak i vedlikeholdsetterslepet og fjerne dette både på riksveiene og jernbanen. I tillegg til at vi vil tilbakefører viktige fylkesveier tilbake til riksveger.



Nye prioriteringer sammenliknet med Regjeringens forslag	Fordeling av økt budsjetttramme
Investeringer	
Riksveiinvesteringer, avvikling av bompengedelingen og investeringsordning for mindre utbedringsprosjekter	320 mrd.kr
Jernbaneinvesteringer	40 mrd.kr
Godspakka	20 mrd.kr
Kystinvesteringer	1 mrd.kr
Vedlikehold	
Veivedlikehold riksvei, fjerne vedlikeholdsetter-slepet i løpet av planperioden. Det legges til grunn effektivisering gjennom bruk av konkurranse	15 mrd.kr utover regjeringens forslag
Vedlikehold jernbaneinfrastruktur, fjerne vedlikeholdsetterslepet i løpet av planperioden. Det legges til grunn effektivisering gjennom bruk av konkurranse	10 mrd.kr utover Regjeringens forslag
Vedlikeholdsetterslep kystinfrastruktur, fjerne vedlikeholdsetterslepet i løpet av planperioden.	1.mrd.kr utover Regjeringens forslag
Styrke bevilgningen til Rassikring på riks- og fylkesveier	15 mrd.kr utover Regjeringens forslag
Kompensere for reduksjon av Infrastrukturfondet for å avvikle opparbeidet bompengegjeld, jamfør Representantforslag 275 S (2020-2021) om å slette opparbeidet bompengegjeld	12 mrd.kr
Tilbakeføre veier som ble omklassifisert fra riksvei til fylkesvei i forbindelse med Forvaltningsreformen i 2010	20 mrd.kr prioriteres til opprustning av tidligere fylkesveier.
Midler til forsterking av bruer, spesielt relevant for fylkesveinettet, Bruprogrammet	1.mrd.kr
Kuttforslag sammenliknet med Regjeringens opplegg	
Avvikle ordningen med byvekstavtaler og bypakker men samtidig etablere nye ordninger for investeringer i store kollektivprosjekter og til drift av kollektivtrafikk i de store byene.	- 30 mrd.kr
Avvikle tilskuddsordning for byvekstavtaler for mindre byområder	- 600 mill.kr
Forventet effektivisering ved å bygge med forutsigbare rammebetingelser i portefølje	- 25 mrd.kr
FrP mener at det fortsatt er et potensial for innsparinger på veitbygging i regi av Nye Veier AS.	

Avvikle bompengoordningen:

Veier skal bygges uten bompenger. Derfor har FrP i Stortinget allerede foreslått å nedbetale gjelden i eksisterende bompengefinansierte veiprosjekter. FrPs alternative NTP legger opp til at veiene skal bygges uten bompenger.

Riksveiinvesteringer og veivedlikehold:

De store trafikkorridorene binder Norge sammen. Med FrP i regjering ble det bygget mer vei enn noen annen gang i moderne tid. FrP vil intensivere dette arbeidet, men uten bompenger. Vi foreslår å bygge landet sammen, og sikre trygge og effektive hovedveitraseer for folk og næringsliv. Vi prioriterer også å øke bevilgningene til veivedlikehold slik at vi tar igjen vedlikeholdsetterslepet i planperioden.

Organisatoriske grep:

Etableringen av veiselskapet Nye veier har vært en stor suksess og vi ønsker nå å videreutvikle denne ordningen i både vei- og jernbanesektoren.

For å sikre enda bedre konkurranse når det gjelder veiutbygging og bidra til mer vei for pengene ønsker vi å etablere Statens vegvesen prosjekt som skal få tilsvarende rammebetingelser som Nye veier har. Vi tildeler denne prosjektavdelingen 12 veiprosjekter i en oppstartsportefølje der vi som Regjeringen legger et 20års perspektiv til grunn

For å sikre at Nye Veier og Statens vegvesen prosjekt avdeling skal kunne bygge ut de prosjektene som vi ønsker at disse skal bygge ut foreslår FrP å tilføre disse totalt 22 mrd. kroner årlig i de neste 20 årene utover Regjeringens forslag til statlig finansiering av Nye Veier. Dette for å sikre at selskapet og utbyggingsavdelingen kan gjennomføre de tildelte prosjektene.

FrP mener at grepene vi har gjort på vei med veldig god effekt også skal overføres til jernbanesektoren. Derfor ønsker vi at Nye Veier også skal kunne drive med utbygging av jernbaneprosjekter for å få konkurranse samt utfordre dagens metoder for utbygging. Frp mener at dette vil kunne gi raskere, rimeligere og mer jernbane for pengene. For å sikre god konkurranse om jernbaneutbygging i tiden fremover vil vi også gi Bane Nor samme forutsigbare rammebetingelser som Nye Veier har i dag og som vi nå også gir Statens vegvesen. Vi ønsker å etablere Bane Nor prosjektavdeling som en egen utbyggingsavdeling som vi tildeler en oppstartsportefølje.

For å sørge for at Bane Nor prosjektavdeling skal kunne bygge ut tildelt portefølje av prosjekter samt utvikle Godspakka, tildeles 4,5 mrd.kr årlig i de neste 20 årene til denne prosjektavdelingen.

Tilbakeføring av fylkesveier som tidligere har vært riksvei:

FrP mener at fylkeskommunen skal avvikles vi har ikke behov for mer enn 2 forvaltningsnivåer. Fylkeskommunene har et ansvar for mange veier med høy trafikkbelastning og viktige næringsveier. Vedlikehold-

setterslepet på fylkesveinettet er betydelig og mange opplever dårlig veikvalitet som også er et problem for trafikkikkerheten. FrP mener at dagens fylkesveier er med høy trafikkbelastning eller som er viktige næringsveier skal overføres staten. FrP vil fremme forslag om dette og vil derfor sette av 20 mrd.kr i nasjonal transportplan i forbindelse med at veier som ble overført fra staten med forvaltningsreformen i 2010 tilbakeføres staten som riksveier. Midlene skal benyttes til utbedringer og reduksjon av vedlikeholdsetterslep på veiene.

«Stortinget ber Regjeringen tilbakeføre veier som ble omklassifisert fra riksvei til fylkesvei i forbindelse med Forvaltningsreformen i 2010.»

Her er eksempler på noen viktige fylkesveier som vil omfattes av ordningen:

Troms og Finnmark

- Fylkesvei 86 samt fylkesveier 8600/861/862/7864 Senja
- FV 890/891 Tanabru - Båtsfjord -

Nordland

- Fylkesvei 812

Trøndelag

- Laksevei Nord (Gartland-Vikna Fv. 775, 17 og 770)
- Laksevei, fylkesvei 714

Møre og Romsdal

- Fylkesvei 60

Vestland

- Fylkesvei 615
- Fylkesvei 551

Rogaland

- Fylkesvei 44

Agder

- Fylkesvei 410 Arendal havn til E 18
- Fylkesvei 460 Spangreidveien

Vestfold og Telemark

- Fylkesvei 305 Kodalveien
- Fylkesvei 353 Gassveien

Viken

- Fylkesvei 120 mellom Moss og Lillestrøm
- Fylkesvei 33
- Fylkesvei 285

Innlandet

- Fylkesvei 33
- Fylkesvei 24

Rassikring

Norge har mange rasutsatte veier der befolkningen lever i frykt for at liv skal gå tapt. FrP mener det må gjøres mer for å trygge veiene våre slik at bilistene slipper å leve med frykt for at man skal utsettes for ras. FrP foreslår derfor å øke satsingen på rassikring.

FrP vil her vise til Nasjonal rassikringsgruppe som peker på de store behovene for rassikring i store deler av landet. Derfor vil vi øke innsatsen for å bedre sikkerheten og redusere faren for skred og ras. Et typisk prosjekt som vi mener skal prioriteres er blant annet Haugomfjellet på Fylkesvei 42 I Sirdal kommune hvor det er stor rasfare.

Undersjøiske tunneler:

Effektiv høyhastighetsvei langs kysten av Vestlandet vil bety mye for både næringsvirksomhet og persontrafikk. Dagens veiforbindelse er med gjennomgående lav standard og flere ferjestrekninger. I Norge har det vært mye bruk av undersjøiske tunneler. Dette er en lite gunstig løsning over tid grunnet høye vedlikeholdsutgifter og vanskeligheter slike tunneler skaper for tungtrafikk med høy stigningsgrad som skaper slitasje og høyt drivstofforbruk. Fare ved brann er også en betydelig risiko ved slike tunnelløsninger. FrP mener at Fjordkryssinger for fremtiden skal bygges ut med bro. Der dette ikke er praktisk mulig alternativt skal det legges til grunn fortsatt bruk av ferje som skal være gratis.

FrP er imot bompenger som prinsipp og mener at bruk av offentlig vei skal være kostnadsfri. Dette innebærer også at riks- og fylkesveistrekninger med ferje skal være kostnadsfrie for trafikantene.

Slutt på at bilistene skal finansiere kollektivinvestering- og drift

For byområdene er det behov for en rekke særskilte kollektivinfrastrukturinvesteringer som er av en slik størrelse og betydning at det bør være finansiert av staten. Det skal bli slutt på at bilistene skal finansiere kollektivinvesteringer og drift i byene. Dette skal være et ansvar for det offentlige og brukerne av kollektivtransporten.

Særskilte kollektivinvesteringer:

Som følge av at bilistene ikke lenger skal betale investeringer og drift av kollektivtrafikk må staten ta et større ansvar for driften av kollektivtrafikk i byområdene. I disse områdene er kollektivtransporten en viktig del av persontransporten. Mange avganger er viktig for at kollektivtilbudet skal være et fullverdig alternativ for hverdagstransporten for bybefolkningen. FrP foreslår derfor egne særskilte tilskuddsordninger for drift av kollektivtrafikk i byområder.

Teknologi og beredskap

Teknologi i kjøretøy utvikles hurtig. Det er viktig at gammelt regelverk ikke står i veien for å kunne bruke ny teknologi som kan hjelpe sjåføren. FrP vil sørge for at regelverk fortløpende oppdateres slik at ny teknologi raskt kan tas i bruk i Norge. Et grunnleggende prinsipp

som skal ligge i bunn er at uansett selvkjøringsteknologi er sjåføren er ansvarlig for kjøretøyet.

Ny teknologi kan også åpne for nye former for offentlig kontroll og skatte- og avgiftsbelastning av bilistene. FrP avviser bruk av slik teknologi og vil ikke ha bomstasjoner i bilen eller veibruksavgift. Vi vil også avvikle ordningen med streknings-ATK.

Pandemien har også vist at ensidig utbygging av kollektivtrafikk gir samfunnet beredskapsproblemer i krisesituasjoner. Den konvensjonelle bilen er det viktigste beredskapsmessige transportmiddel vi har som kan brukes av alle uavhengig av geografisk plassering.

Bil og bilavgifter

Bilen er vårt viktigste transportmiddel og en grunnleggende forutsetning for et land med spredt bosetting. FrP mener at bilen ikke skal være et skatteobjekt og at avgifter på kjøretøy skal være knyttet til bruk. Engangsavgiften for kjøretøy skal avvikles og omregistreringssavgiften skal kun dekke selvkost.

FrP avviser målsettingen om at det ikke skal selges nye konvensjonelle person- og lette varebiler etter 2025. Konvensjonelle biler er fortsatt de meste praktiske og brukervennlige kjøretøyene vi har med lang rekkevidde og enkel påfyll av energi på kort tid. Den konvensjonelle bilen kan praktisk brukes over hele landet og uavhengig av temperatur. Dagens elbil er et steg tilbake i brukervennlighet og det vil ta tid før biler med alternativ energi er på linje med konvensjonelle biler.

Et forbud mot salg av konvensjonelle biler vil være et tap for norske forbrukere men også for beredskapen. FrP vil ha bruk for flere alternative energikilder i kjøretøy av beredskapsgrunner i tiden som kommer.

Bilen er vårt viktigste transportmiddel men har også blitt en viktig del av vår kultur. Historiske kjøretøy er en viktig del av kulturarven som engasjerer en økende andel av befolkningen. Vi mener det må trekkes et klarere skille mellom bilen som hverdagstransportmiddel og bilen som kultur. Gjennomsnittlig brukstid i vanlig trafikk for et kjøretøy i Norge er om lag 20 år. Etter denne perioden fungerer gjenværende kjøretøy først og fremst som entusiastkjøretøy med et annet bruksmønster. Et viktig grep vil derfor være å endre årsgrensen for veterankjøretøy fra 30 til 20 år og sørge for skatte- og reguleringsfrihet for slike historiske kjøretøy.

Jernbane:

Skal jernbanen være et transportalternativ som flere kan ha mulighet til å velge både for person- og godstransport må punktligheten bedres og driftsavbruddene reduseres. Dagens situasjon skyldes manglende vedlikehold av infrastrukturen. FrPs forslag til bevilgningsnivå sørger for nødvendig løpende vedlikehold og at etterslepet avskaffes i planperioden. Kostnadene i denne sektoren må under kontroll. FrP aksepterer ikke overskridinger i milliardklassen uten krav til å få ned kostnadene vesentlig.

Godspakka:

For mange godstyper vil det være mer effektivt å sende godset på jernbanen enn å frakte det med tungtransport. Dette gjelder blant annet skognæringa. I tillegg vil Godspakka bidra til å øke kapasiteten og regulariteten for den generelle jernbane trafikken. Dette vil også ha en positivt effekt for persontransporten. FrP foreslår derfor å opprettholde og styrke Godspakka.

Kystinvesteringer:

Norge er et langstrakt land med en lang kystlinje. Trafikk til sjøs er derfor viktig og en god infrastruktur er en forutsetning for både persontrafikk, godstrafikk og fisk- og sjømatnæringa for å nevne noe. FrP mener det er viktig at vi har havner, moloer og annen infrastruktur av god kvalitet.

Lufthavner:

Avinors lufthavnsystem er lukket noe som skaper utfordringer for alternativt flyplassierskap. Vi vil åpne opp Avinor sin tjenstedel ved bruk av konkurranse for å gi bedre tjenester til lavere kostnader for alle aktører. Vi mener at staten må kunne ta del i offentlig privat samarbeid om utvikling av knutepunkt lufthavner for å sikre bedre kapasitet og et bredere ruteutvalg over hele landet. Det er også et potensial for økt eksporttrafikk spesielt innenfor sjømatnæringa.

FrP vil sikre private lufthavner bedre rammebetingelser gjennom enklere regelverk og lave avgifter. I denne sammenheng er også det avgjørende å beholde taxfreeordningen.



Korridorer

For FrP er veier, fly, jernbane og kollektivtilbud avgjørende viktig for å holde hjulene i gang og sikre at vi kan bo, leve og drive næringsvirksomhet i hele landet. Det er avgjørende for næringslivet i nord, sør, vest og øst at vi har et sammenhengende nettverk av veier med høy standard. 4-felts motorveier og nye brede 2-felts veier bidrar til å redusere antall ulykker og redusere reisetid. Det å knytte regioner sammen av et nettverk av trygge, gode og sikre veier trykker hverdagen til folk flest og styrker konkurransevnen for norsk næringsliv slik at de raskere kan få sine varer ut på markedet nasjonalt og internasjonalt.

Mange av bedriftene våre konkurrerer med resten av verden, inkludert bedrifter i flere lavkostnadsland. Dette er fiskeoppdretterne i Nord-Norge, Vestlandet og Midt Norge. Det er det maritime clusteret i Møre og Romsdal, industribedrifter på Raufoss, Gjelleråsen, Grenland, Sørlandet, oljeindustrien i Rogaland, skognæringa i Innlandet og mange flere.

Det er viktig å ha gode veier og annen infrastruktur som sørger for at mennesker og varer kommer seg raskt, effektivt og trygt dit de skal. I mange år var det nesten stillstand i veg- og jernbaneutbyggingen i Norge. Men siden 2013, da FrP tok over styringen av samferdselsdepartementet, ble det igangsatt opprustning av veinettet, både nye utbygginger og satsing på veivedlikehold.

FrP sørget for at det ble slutt på den klattevise, stykvis og oppdelte utbyggingen som norsk samferdsel bar preg av da FrP kom i regjering og fikk vår første

samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen. Da Jon Georg Dale tok over samferdselsminister posten etter Solvik-Olsen så videreførte han denne arven. Det ble igangsatt bygging av lengre strekninger som gjorde utbyggingen mer effektiv og billigere enn en klattvis utbygging som var standarden tidligere.

FrP sørget for konkurranse i veisektoren. Etableringen av Nye Veier ga umiddelbart positive resultater. Ved å etablere alternative fagmiljøer som utfordret etablerte standarder og sannheter, og ved å tenke nytt fikk vi bygd vesentlig mere motorvei raskere, bedre og billigere enn før. Dette følger FrP opp i vårt forslag til Nasjonal Transportplan for 2022-2034.

Vi legger til grunn de 8 korridorene som ligger i Nasjonal Transportplanen og våre forslag til endringer og utbygginger baserer seg på disse viktige endringene vi fikk gjennomført innen norsk veibygging.

FrP sin alternative NTP baserer seg også på å videreføre det gode arbeide vi startet da vi satt i regjering og hadde ansvaret for norsk samferdselspolitikk. Vi foreslår at det i flere av korridorene legges opp til at utbyggingene skal skje ved at flere prosjekter bygges sammenhengende og helt som en portefølje. Det bidrar til å få ned kostnadene i prosjektene og at samfunnsnyttan øker. På den måte får vi vesentlig mer vei og jernbane folk flest sine skattepenger.

Følgelig viser vi til vår oversikt over de forskjellige korridorene og hvilke prosjekter som FrP ønsker å bygge ut i hele landet.

FrPs NTP - prosjektliste etter korridor

kostnad i mill.kr.

Korridor 1		Kostnad		
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total
Rv 22 Glommakryssing	Vei	1 587	1 365	2 952
Fv 118 Sarpsbro (inkluderer også toglinje på broen)	Vei	500	500	
Borg Havn	Kyst	756		
Dobbeltspor Sandbukta–Moss–Såstad (binding)	Bane	8 724		
Follobanen (bindig, igangsatt prosjekt)	Bane	4 720		
Togparkering sør for Moss	Bane	186	1 000	1 186
Total		16 473	2 865	19 338
Korridor 2		Kostnad		
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total
E16 Eggemoen–Jevnaker–Olum (binding)	Vei	548		
Total		548	-	548
Korridor 3		Kostnad		
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total
Rv 282 Holmenbrua	Vei	906		906
Rv 42 Eigerøy bru (Gamle Eigerøyveien–Hovlandsveien)	Vei	337		337
Rv 41/Rv 451 Timenes – Kjevik (Kjevikveien)	Vei	350	-	350
Fv 460 Spangreidveien, Lindesnes til E39	Vei	600		600
E18 Bommestad–Sky	Vei	10		
Rv. 509 Sør-Tjora–Kontinentalvegen (binding)	Vei	606		
Rv. 509 Kontinentalveien–Sundekrossen	Vei	239		
E18 Grimstad–Kristiansand Binding (binding OPS)	Vei	1 922	1 480	3 402
E39 Lyngdal–Flekkefjord Binding (binding OPS)	Vei	941	632	1 573
Togparkering Vestfoldbanen	Bane	2 068		
Dobbeltspor Nykirke–Barkåker og Drammen–Kobbervikdalen	Bane	11 320		
Jærbanen trinn 2: Timinuttersintervall Stavanger–Skeiane	Bane	175	62	237
Jærbanen trinn 1: Fire tog/t Stavanger–Ganddal (binding)	Bane	278		
Farled Kragerø	Kyst	107		
Torsbergrenna	Kyst	284		
Farled Arendal; Galtesund og Eydehavn havn	Kyst	60		
Gullknapp. Flytårntjenester	Luft	10		
Notodden flyplass 50/50 ordning med fylket	Luft	30		
Total		20 243	2 174	22 417
Korridor 4		Kostnad		
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total
E39 Volda-Furene, Voldatunellen	Vei	453	559	1 012
E39 Lønset-Hjelset (binding)	Vei	816		816
E39 Ørskogfjellet (binding)	Vei	14		14
E39 Klett–Bårdhaug (binding)	Vei	817	262	1 079
E39 Svegatjørn–Rådal (binding)	Vei	611		611
E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra (binding)	Vei	1 528		1 528

E39 Myrmel-Lunde (binding)	Vei	404		404
Rv 555 Sotrasambandet (Binding OPS)	Vei	6 964	1 725	8 689
Rv 13 Hardangerbrua, alt. bruk av ferjetilskudd (binding)	Vei	30	10	
Rv 9 Setesdal	Vei	500	245	745
Furneset fergekai	Kyst	13		
Karmsundet, Trollholmen	Kyst	15		
Tananger Indre Havn	Kyst	15		
Stad skipstunnel	Kyst	2 707		
Gjøvsund	Kyst	63	42	105
Fosnavåg	Kyst	65	44	109
Røyrasundet–Svædet	Kyst	125		
Total		15 140	2 887	18 027
Korridor 5		Kostnad		
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total
E134 Damåsen-Saggrenda (binding)	Vei	115		115
E16 Hylland–Slæen (skredsikring)	Vei	1 502		
Rv. 36 Skjelsvik–Skyggestein	Vei	1 450	3 844	5 294
Rv. 36 Bø–Seljord (binding)	Vei	84		84
E16 Bjørum–Skaret (binding)	Vei	2 395	1 186	3 581
E16 Kvamskleiva (binding)	Vei	332		
Rv. 5 Kjøsnesfjorden (binding)	Vei	347		
Rv. 5 Erdal–Naustdal (skredsikring)	Vei	508	1 599	2 107
Rv. 41 Treungen–Vrådal	Vei	263		
Rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane (skredsikring)	Vei	200	696	896
Rv. 52 Gol–Vestland grense	Vei	453		
Rv. 7 Ørgenvika–Svenkerud	Vei	500	300	800
Ulriken tunnel (dobbeltspor Arna–Fløen) (binding)	Bane	774		
Fra halvtimes- til kvarters intervall Arna-Bergen	Bane	259		
Ny rutemodell Vossebanen	Bane	363	1 342	1 705
Kombitransport Oslo–Bergen (legges inn i Godspakke)	Bane			
Total		9 545	8 967	18 512
Korridor 6		Kostnad		
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total
Rv 3 Østerdalen	Vei	553	500	1 053
Rv 3 Østerdalen tillegg	vei	500	500	
E6 Vindåsliene–Korporalsbrua (binding)	Vei	210	-	210
Rv. 4 Roa–Gran grense inkl. Jaren–Amundrud/Almenningsdelet–Lygnebakken (binding)	Vei	1 598		1 598
Rv 70 til Ålvundfjorden	Vei	400		
Rv 706 Nydalsbrua med tilknytninger, refusjon (binding)	Vei	-	787	787
Rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger (binding)	Vei	578		578
Rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen–Grundset/Basthjørnet (binding OPS)	Vei	986	825	1 811

Tilbudsforbedringer på Gjøvikbanen (binding)	Bane	317		317
Togparkering Dovrebanen (binding)	Bane	504		504
Dobbeltspor Venjar–Eidsvoll–Langset (binding)	Bane	2 670		2 670
Dobbeltspor Kleverud–Sørli (binding)	Bane	6 334	370	6 704
Kombitransport Oslo–Trondheim (legges inn i Godspakke)	Bane			
Indre IC Dovrebanen: To tog/t Oslo-Hamar,Parsell Sørli-Åkersvika	Bane	5 508	277	5 785
Ottadalen, utredning av flyplass	Luft	0,5		0,5
Total		20 158,5	3 259	23 418
Korridor 7		Kostnad		
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total
Rv. 80 Atkomst ny Bodø Lufthavn	Vei	274		274
E6 Helgeland sør (uten opsjonsstrekninger) (binding)	Vei	1 363		1 363
E6 Helgeland Sør siste parseller	Vei	450		450
E6 Grong–Nordland	Vei	959	1 958	2 917
To tog/t på Trønderbanen	Bane	1 566	340	1 906
Trønder- og Meråkerbanen: Elektrifisering, togparkering og plattformer (binding)	Bane	1 853		1 853
Kombitransport Trondheim–Bodø (legges inn i Godspakke)	Bane			
Bodø Lufthavn (flytting)	Luft	2 850	-	2 850
Ny lufthavn Mo i Rana	Luft	1 800	-	1 800
Mo i Rana havn, innseiling	Kyst	114		114
Total		11 229	2 298	13 527
Korridor 8		Kostnad		
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total
E6 Strømmen bro	Vei	750	-	750
E6 Alta bru - parsell 2	Vei	360		360
E6 Alta Parsell 1 - Avlastningsvei/ Ny E6	Vei	300		300
E6 Transfarelv bru (Bevilget 20 mill i oppstart i 2021 - Ferdigstillelse 2022)	Vei	80		80
E6 Tana Bru-Skipagurra G/S langs eksisterende E6 ca 5km	Vei	100		100
E8 Lavangsdalen	Vei	500		500
E8 Sørbotn–Laukslett	Vei	1 961		
E8 Flyplasstunnelen (Kuttforslag, kostnaders spares inn)	Vei	610	1 190	1 800
Kutte prosjektet E8 Flyplasstunnelen	Vei	- 610	- 1 190	- 1 800
E45 Kløfta (skredsikring)	Vei	1 124		1 124
E45 Eiby - trafiksikker løsning som gir bedre framkommelighet på E45 gjennom eller forbi Eiby (i sammenheng med Kløfta).	Vei	100		100
Tromsø: Kvaløyforbindelsen via Håkøya	Vei	1 200	300	
Rv 83 Fauskevåg-Harstad	Vei	1 000		
Utbedringsstrekninger Rv 94 (Mollstrand–Grøtnes og Akkarfjord–Jansvannet)	Vei	990		990
E6 Saltfjellet og Bjørnfjell (Utbedringer)	Vei	350		350

Hålogalandsveien (E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt)	Vei	4 780	3 473	8 253
E6 Hålogalandsbrua (binding)	Vei	17		
Hålogalandsveien (E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langv.bukt) – forberedende arbeider (binding OPS)	Vei	210	380	590
E10 Nappstraumen- Å	Vei	170	1 000	1 170
E10 Fiskebøl-Nappstraumen	Vei	1 200		
E6 Narviktunnelen	Vei	343	607	950
E6 Ballangen sentrum (binding)	Vei	25		25
E69 Skarvberg tunnelen (binding)	Vei	230		230
Mehamn, utdypning	Kyst	40		40
Sørvær havn	Kyst	30		30
Andenes, innseiling	Kyst	440		
Røst, innseiling	Kyst	165		
Gamvik (Er forskutteringsmidler)	Kyst	43	29	72
Kamøyvær (Er forskutteringsmidler)	Kyst	20	14	34
Senjahopen	Kyst	76	51	127
Engenes	Kyst	57	38	95
Vardø, innseiling (Må fremskyndes til første periode)	Kyst	65	135	200
Årviksand, innseiling	Kyst	67		67
Køllefjord, innseiling	Kyst	208		208
Værøy, innseiling	Kyst	300	74	374
Leirpollen, innseiling (kompensasjonsmidler ifbm arb. Avg. 2013)	Kyst	109		109
Svolvær-Raftsundet	Kyst	143		143
Bognes-Tjeldsundet-Harstad	Kyst	284		284
Lonhyearbyen	Kyst	406		406
Ballstad havn	Kyst	200		200
Brønnøyleiden	Kyst	60		60
Cruise- og flerbrukskai Alta	Kyst	200		200
Banak lufthavn	Luft	83		83
Leknes lufthavn Lofoten	Luft	50		
Krysningsspor Fagerlia/Søsterbekk (Ofotbanen)	Bane	600		
Total		19 436	6 101	25 537
Korridor 0		Kostnad		
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total
Plattform- og stasjonstiltak Ski–Stabekk og Spikkestad–Lillestrøm	Bane	946	-	946
Banestrømtiltak på Østlandet	Bane	971	-	971
Ny rutemodell Østlandet	Bane	5 593	4 199	9 792
Total		7 510	4 199	11 709

Utenfor Korridor		Kostnad		
Prosjekt	Formål	1. periode	2. periode	Total
Ferdigstille diverse godstiltak (binding)	Bane	493		493
Infrastruktur for nytt togmateriell (binding)	Bane	1 105		1 105
Tilskudd Fornebubanen (binding)	Kollektiv/ bypakker	6 618		6 618
Tilskudd Metrobuss (binding)	Kollektiv/ bypakker	990	191	1 181
Tilskudd Bussveien (binding)	Kollektiv/ bypakker	4 071		4 071
Tilskudd Bybanen til Fyllingsdalen (binding)	Kollektiv/ bypakker	334		334
Bybanen til Åsane (tilskudd) og E39 Fløyfjellstunnelen	Kollektiv/ bypakker	2 780	4 926	7 706
Bedre nettdekning	Bane	2 600		2 600
Kombitransport Oslo–Narvik via Sverige	Bane	865	1 583	2 448
Bybanen til Åsane (tilskudd) og E39 Fløyfjellstunnelen (foreslått av regjeringen)	Kollektiv/ bypakker	2 780	4 926	7 706
Ikke gi statlig tilskudd: Bybanen til Åsane (tilskudd) og E39 Fløyfjellstunnelen	Kollektiv/ bypakker	- 2 780	- 4 926	- 7 706
Regjeringens tilskudd til byvekstavtaler i mindre byområder, avvikles	Kollektiv/ bypakker	600		600
Avvikle tilskudd til byvekstavtaler i mindre byområder	Kollektiv/ bypakker	- 600		- 600
Total		19 856	6 700	26 556
		Kostnad		
		1. periode	2. periode	Total
Total alle korridorer		140 139	39 450	179 589

Formål	Totalkostand per formål i mill.kr.		
	1. periode	2. periode	Total
Vei	52 493	24 733	77 226
Bane	60 792	9 173	69 965
Luft	4 824	-	4 824
Kyst	7 237	427	7 664
Kollektiv	-	-	-
	125 346	34 333	159 679

FrPs NTP - prosjektliste fordelt til utbyggingselskap, porteføljestyring

FrP tilfører Nye Veier og Statens Veivesen totalt 22 mrd. kroner årlig i de neste 20 årene utover regjeringens forslag til statlig finansiering av Nye Veier. Til BaneNor sin portefølje settes av 4,5 mrd. per år i de neste 20 årene.

Nye Veier		
Prosjekt	Formål	Korridor
E18 Oslo- Riksgrensen	Vei	Korridor 2
E16 og Rv2 Gardermoen, (Kurusand) Kongsvinger til Magnormoen helhetlig utbygging	Vei	Korridor 2
RV35, Hokksund-Åmot	Vei	Korridor 2
Rv 19 Moss	Vei	Korridor 3
E18 til Larvik havn	Vei	Korridor 3
Fv 410 Arendal havn til E 18	Vei	Korridor 3
E18 Garnterløkk-Kolsdalen (gis NV og nedskaleres) Omtale	Vei	Korridor 3
E39 Ålgård-Hove	Vei	Korridor 3
E39 Smiene – Harestad (Nye veier eller selskapet som bygger Rogfast)	Vei	Korridor 4
E39 Ålesund–Molde(Romsdalsaksen)	Vei	Korridor 4
Rv 25, helhetlig utbygging Hamar-Løten-Trysil. Rv3 Løten - E6 Stange/Romedal	Vei	Korridor 6
E16 kryss ved Helgelandsmoen (Fre 16)	Vei/bane	Korridor 5
E16 Eggemoen – Nymoene (Fre 16)	Vei/bane	Korridor 5
E16 Høgkastet–Hønefoss (FRE16)(Felles prosjekt jernbane)	Vei/bane	Korridor 5
E16 Arna–Stanghelle (felles prosjekt med jernbane)	Vei/bane	Korridor 5
E6 Dombås – Ulsberg	Vei	Korridor 6
E6 Åsen – Asphaugen (Forlengelse av Åsen- Steinkjer)	Vei	Korridor 7
Klett-krysset. E6/E39	Vei	Korridor 6
Rv 80 og E6 Bodø – Fauske med omlegging av rv 80 og E6 ut av Fauske sentrum	Vei	Korridor 7
E14 mellom Stjørdal og svenskegrensa,	Vei	Korridor 7
E134 Vest med arm til Bergen, Bakka-Solheim, Vågslid-Seljestad	Vei	Korridor 5
E-6 Sokndalentunnelen	Vei	Korridor 6
Rv4 Biri-Raufoss	Vei	Korridor 6
E6 Otta-Dombås (også prioritert i regjeringens NTP)	Vei	
E6 Åsen Steinkjer (også prioritert i regjeringens NTP)	Vei	
Rv25 Hamar-Løten (også prioritert i regjeringens NTP)	Vei	
E136 Dombås-Vestnes (også prioritert i regjeringens NTP)	Vei	
E6 Selli-Asp (også prioritert i regjeringens NTP)	Vei	
E6 Sørrelva-Borkamo (også prioritert i regjeringens NTP)	Vei	
E6 Nordkjosbotn-Hatteng (også prioritert i regjeringens NTP)	Vei	
E6 Olderdalen-Langselett (også prioritert i regjeringens NTP)	Vei	
E16 Høgkastet-Skaret (også prioritert i regjeringens NTP)	Vei	
Rv13 Skaret-Sogndal (også prioritert i regjeringens NTP)	Vei	
Vestfoldbanen Yttre IC	Bane	Korridor 3

Ringeriksbanen (FRE16)	Vei/bane	Korridor 5
Vossebanen (fellesprosjekt med vei)	Vei/bane	Korridor 5
Grenlandsbanen, planlegging innenfor ramme	Bane	Korridor 3
Statens Vegvesen utbygging, Portefølje		
Prosjekt	Formål	Korridor
E6 Oslo Øst (Manglerudtunnelen)	Vei	Korridor 1
E18 Vestkorridoren	Vei	Korridor 3
Rv4 Raufoss-Oslo (Sinsenkrysset) inkludert Fv 22 Hvam – Gjelleråsen (omklassifiseres)	Vei	Korridor 6
E39 Ringvei Øst	Vei	Korridor 4
E39 Hordfast	Vei	Korridor 4
E39 Rogfast (binding)	Vei	Korridor 4
E39 Bokn-Stord	Vei	Korridor 4
E134 Øst, Blant annet Damåsen-Saggrenda, Daglset-E18	Vei	Korridor 3 og 5
RV 13 Vikafjellet	Vei	Korridor 4
E16 Fagernes Sør – Hande	Vei	Korridor 5
Rv 15 Otta- Måløy- Strynefjellet med arm til Geiranger	Vei	Korridor 6
E6 Fauske-Bognes (Regjeringen Mergården-Mørsvikbotn)	Vei	Korridor 8
Banenor Portefølje		
Prosjekt	Formål	Korridor
Oslo-navet, ny regiontogtunnel under Oslo (Oppstart)	Bane	Korridor 0
Vestfoldbanen Stokke- Torp-Sandefjord, Ytre IC	Bane	Korridor 3
Østfoldbanen Moss-Fredrikstad, Haug Seut	Bane	Korridor 1
Godspakken	Bane	
Dovrebanen, Indre og ytre IC	Bane	Korridor 6

FrPs NTP, prioriterte fylkesveier som skal overføres til staten

I tillegg vil det komme flere

Vei	Fylke	Korridor
FV 890/891 Tanabru - Båtsfjord - Prioritet 1	Troms og Finmark	8
Fylkesvei 86 samt fylkesveier 8600/861/862/7864 Senja	Troms og Finmark	8
Fylkesvei 17	Nordland	
Fylkesvei 812	Nordland	
Laksevei Nord, fv 17, 770,775 og 7088	Trøndelag	7
Laksevei, fv 714	Trøndelag	7
Fylkesvei 60	Møre og Romsdal	
Fylkesvei 615	Vestland	
Fylkesvei 551	Vestland	
Fylkesvei 44	Rogaland	
Fylkesvei 410 Arendal havn til E 18	Agder	
Fylkesvei 460 Spangreidveien	Agder	
Fylkesvei 305 Kodalveien	Vestfold og Telemark	
Fylkesvei 353 Gassveien	Vestfold og Telemark	
Fylkesvei 120 mellom Moss og Lillestrøm	Viken	
Fylkesvei 33	Viken	
Fylkesvei 285	Viken	
Fylkesvei 33	Innlandet	
Fylkesvei 24	Innlandet	

Verbalforslag:

«Stortinget ber regjeringen å opprette en egen utbyggingsdel av Statens Vegvesen som skal ha samme rammebetingelser som Veiselskapet Nye Veier.»

«Stortinget ber Regjeringen å gi Bane Nor prosjekt samme rammebetingelser som Veiselskapet Nye Veier for en utbyggingsportefølje.»

«Stortinget ber Regjeringen avvikle dagens bompengeordning å legge til grunn statlig fullfinansiering av infrastruktur og nasjonal transportplan»

«Stortinget ber Regjering avvikle den særnorske standarden med utbygging av 2/3 feltsvei å legge til grunn utbygging av smal firefelts vei som ny standard»

«Stortinget ber Regjeringen legge til grunn nye veinormaler som er på linje med hva man har i Sverige og Danmark.»

«Stortinget ber Regjeringen lage en ny fartsgrensstrategi som legger til grunn følgende på møtrefri vei samt der det er forsterket midtoppmerking: 90 km/t på 2-felts vei, 100 km/t på 2/3 felts vei, 110 km/t på smal firefelts vei og 130 km/t på full standard fire felts vei.»

«Stortinget ber Regjeringen sikre interessene til veteran kjøretøy ved utforming av kjøretøyteknisk regelverk og annen regulering av kjøretøyparken.»

«Stortinget ber regjeringen Innføre veteranbilstatus fra kjøretøyet er 20 år.»

«Stortinget ber Regjeringen omgjøre veier som ble overført i forbindelse med forvaltningsreformen til riksveier.»

«Stortinget ber Regjeringen avvikle ordningene med byvekstavgifter og bypakker.»

«Stortinget ber regjeringen avslutte pågående byvekstavtaler og bypakker.»

«Stortinget ber Regjeringen stoppe nye initiativ for å opprette byvekstavtaler eller bypakker.»

«Stortinget ber regjeringen etablere nye tilskuddsordninger for investeringer i store kollektivprosjekt og drift av kollektiv trafikk som alternativ. Premisser om nullvekst mål og bompenger skal avvikles.»

«Stortinget ber regjeringen avslutte byvekstavtalen for Bergen.»

«Stortinget ber regjeringen avslutte byvekstavtalen for Trondheim.»

«Stortinget ber regjeringen avslutte byvekstavtalen for Nord-Jæren.»

«Stortinget ber regjeringen avslutte byvekstavtalen for Oslo.»

«Stortinget ber Regjeringen om å innføre gratis riks- og fylkesveiferjer i løpet av Stortingsperioden 2021-2025»

«Stortinget ber regjeringen iverksette en kritisk gjennomgang av dagens standarder på utforming av rundkjøringer og forskjønnelse av sideveiterreng, med mål om en kraftig reduksjon av slike unødvendige merkostnader.»

«Stortinget ber regjeringen iverksette en kritisk gjennomgang av dagens bruk av midler til arkeologiske utgravninger ved utbygging av veiprojekter, med mål om en hensiktsmessig og redusert bruk av midler til dette formål.»

«Stortinget ber regjeringen iverksette en kritisk gjennomgang av kostnadsveksten på drift- og vedlikeholds budsjettene og fremme forslag for Stortinget med konkrete tiltak for å effektivisere denne delen av sektoren.»

«Stortinget ber regjeringen vurdere å fjerne en rekke klima, miljø – og naturmangfoldkrav som ligger i planprosesser for nye veiprojekter, som gir unødvendig kostnadsøkning på utbyggingsprosjekter.»



Fremskrittspartiet

– en enklere hverdag

www.frp.no · facebook.com/fremskrittspartiet
Karl Johans gate 25, 0159 Oslo · Tlf.: 23 13 54 00 · frp@frp.no