

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK: PLS	S.E.F.H:
NOV 11 2008	
S.NR.: 08/173 - 220	
ARKIVKODE: 412.3	AVSKREVET:



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Att: Erik Lahnstein

Oslo, 14.11.2008

KONKRETE FORSLAG TIL UTBYGGING AV DEN NORSKE INFRASTRUKTUREN.

I slutfasen av arbeidet med Nasjonal Transportplan tillater vi oss å fremme konkrete forslag til infrastrukturutbygging i Norge i den neste NTP-perioden fra 2010 til 2019. Vi vil nedenfor redegjøre for bakgrunn, arbeidsopplegg, organisasjonsmessig behandling og for de konkrete forslag.

1. NTP-planprosessen – Næringslivets "Samferdselsløftet"

LTL har fulgt planprosessen med stor interesse, særlig fordi Samferdselsdepartementet har initiert regionale samrådsmøter og fordi samferdselsministeren selv har invitert aktørene til dialog og bidrag for å bistå med å sette infrastruktur høyere på dagsordenen.

I tillegg har LTL spilt en sentral rolle i utformingen av NHOs "Samferdselsløftet." Hensikten med det siste arbeidet har dels vært å samle hele næringslivet bak et samlet syn, dels at dette synet skulle bære preg av helhetstenkning. Derfor inneholder "Samferdselsløftet" et forslag til en helhetlig 10-punktsstrategi.

Oppsummert inneholder strategien forslag vedr:

1. En utbygging som skal bidra til en endret transportmiddelfordeling i retning av kollektiv godstransport og kollektiv persontransport, for derved å øke fremkommeligheten for alle.
2. Legge til rette for lavere utslipp per transportert enhet i person- og godstransport gjennom optimal transportmiddelfordeling, økt utnyttelse av transportmidlene, ny motorteknologi og mer miljøvennlige drivstofftyper.
3. Ny organisering for bedre samordning i retning av å samle planmiljøene for veg-, bane, havn, og luftfart i ett miljø, dels for å styrke planmiljøene der de fremstår som for svake og dels for å styrke verdikjedetenkningen, dvs. at en ser transportmidlenes infrastruktur i sammenheng.
4. Økte investeringer i stamvegnettet for å oppnå en helt nødvendig opprustning av nasjonal transportkorridorer. Definere nasjonale ruter også for eksportindustrien, slik at disse sammen med satsingen på stamvegnettet legger til rette for fortsatt industriutbygging i hele landet.
5. Etablere en styrket vedlikeholdsstrategi for å ivareta den nasjonale kapitalen infrastrukturen utgjør.

6. Øket satsning på jernbane med særlig konkrete tiltak for å styrke godstransport på bane. Videre utbygging av det kommersielle, nasjonale ekspressbussnettet gjennom en bedre holdeplass- og terminalstruktur.
7. Utvikle et samordnet nett med intermodale knutepunkter hvor bane, tilførselsveier og nasjonale havner ses i sammenheng.
8. Videreutvikling av den nasjonale flyplasstrukturen, som også kan innebære en konsentrasjon av flyplasstrukturen for å forbedre produktiviteten i luftfarten.
9. Styrke fremkommeligheten i byene ved sterkere satsing på kollektivtrafikken i kombinasjon av positive insentiver og restriktive tiltak for å redusere personbiltrafikken. Her foreslås bl.a. køprising/bompenger etter lokalpolitiske initiativ, hvor midlene øremerkes til lokal infrastruktur, kollektivtrafikkinvesteringer eller endog økt kjøp av kollektivtrafikkdrift.
10. Nye og forutsigbare finansieringsløsninger som sikrer en langsiktig utbyggingsplan av infrastrukturen.

2. Bredere enighet om samferdselspolitikken.

Det siste året fornemmer vi en stadig større enighet om hovedlinjene i samferdselspolitikken i landet. Vi opplever et sterkere engasjement i de politiske fylkespartier, tilskyndet av et stadig sterkt engasjement i befolkningen. Næringslivets organisasjoner lokalt og nasjonalt har tømret fast en samlet strategi og fagbevegelsen har vist et sterkt engasjement. Fylkeskommuner og nettverk av næringsregioner fremstår med enhetlige initiativ. Inntil for et halvt år siden var det fortsatt en debatt om rente- og prisvirkningen av en sterkere investeringsprofil, men fagmiljøene, og særlig SSB, har i den senere tid lagt fram beregninger som viser at å styrke den nasjonale kapitalen av infrastruktur neppe vil ha særlige negative virkninger på priser og renter.

Den pågående finanskrisen etterfulgt av en ventet nedkjøling i økonomien, gir større ledig anleggskapasitet. Sterke indikasjoner på økt nedgangskonjunktur og økt ledighet, aktualiserer behovet for motkonjunkturtiltak.

Vi opplever nå en tilnærmet tverrpolitisk enighet i Stortinget om behovet for å bygge ut infrastrukturen i landet. Uenigheten dreier seg om geografisk fordeling og prioritering mellom transportmidler.

3. Regjeringen; Flere titalls milliarder kroner i økning i bevilgningene i samferdselsinvesteringer.

I september kunne vi konstatere at regjeringen planlegger en NTP som fremstår som et trendsifte i satsingen. En snau måned senere fikk vi de første positive signaler i form av en økning i Statsbudsjettet for 2009 som bærer bud om en raskere bedring i bane og veg-tilbudet, selv om budsjettet nok på langt nær er tilstrekkelig til å dekke behovet.

4. Konkretisering av planarbeidet i regi av LTL

I denne situasjonen har Logistikk- og Transportindustriens Landsforening (LTL) i et halvt års tid arbeidet med en oppfølging og konkretisering av vår jernbane-, veg- og havnestrategi. Dette arbeidet inneholder forslag til prioriteringer innenfor regioner og landsdeler, slik at hele bransjen fremstår med et samlet syn.

Når det gjelder havnestrategien, vil vi fremme våre synspunkter i forbindelse med den pågående behandlingen av havne og farvannsloven, samt senere bidra til en konkretisering av havnepolitikken, basert på faktainnsamling og kartlegging av kystnære godsvolumer. Konkretiseringen må ses på som en oppfølging av NHOs "Samferdselsløftet".

4.1. Organisasjonsmessig behandling

LTL består av 300 små og store medlemsbedrifter som har det til felles at de organiserer det meste av vareforsyningen til norske husholdninger og næringsliv, basert på uavhengig valg av transportmidler. Foreningen består av bedrifter organisert i 8 regioner med egne styrever.

Regionforeningene har i høst etablert samarbeid dels med vegkontorer og dels med NHO-regioner hvor oppgaven har bestått i å prioritere korridorer og veg- og baneparseller hvor behovet for utbygging fremstår som størst.

Vi har arbeidet etter de samme formater som er benyttet i NTP-forslaget fra etatene, jf. NTP-forslagets vedlegg V5, side 212. Dermed tror vi det er lettere for Samferdselsdepartementet og planmyndighetene å sette seg inn i forslagene.

4.2. Nasjonale stamveger og øvrige hovedveger.

LTLs medlemsbedrifter foreslår prioriterte utbygginger i hele landet i tråd med oversikten i vedlegg 1 (Tabell) illustrert i vedlegg 2 (kart). Prioriteringene er i hovedsak grovt kostnadsberegnet ut fra kjente enhetspriser for utbygging, og gjelder stamvegnett, inklusive noen få, viktige tilknytningsveier (for godstransporten) til dette. Forslag til sammenlignbart budsjett for 2009 fra Regjeringen fins på side 78 i departementets fagproposisjon.

Planetatenes planramme for hele 10-årsperioden er gjengitt i samme tabell til sum kr 25,6 mrd kroner med tillegg av en 40 % andel bompengefinansiering/annen finansiering av totalsummen på 42,4 mrd kroner. Dette investeringsnivået anslås av etatene selv som ikke tilstrekkelig for å bygge infrastrukturen i tråd med behovet.

LTLs alternative forslag inneholder konkrete forslag som innebærer en økning på 41,3 mrd kroner i hele 10-årsperioden, eller en økning på i snitt 4,1 mrd kroner pr. år. Det foreslås at annen finansiering opprettholdes på 40 % av totalen slik at denne økes fra 1,7 mrd kroner pr år til 2,8 mrd kroner pr. år.

Total investeringsramme blir da i størrelsesorden 68 mrd kroner med et tillegg på en ramme for annen finansiering på 45 mrd kroner.

4.3. Jernbanenettet.

På jernbanenettet er etatenes planramme satt til 17,2 mrd kroner i 10-årsperioden som inkluderer bundne investeringer (påbegynt før 2010) samt nye investeringsprosjekter. LTLs forslag innebærer en økning til 32,6 mrd kroner, dvs. en økning fra i snitt kr 1,7 mrd kroner pr år til 3,2 mrd kroner pr. år.

I den foreslåtte rammen støtter LTL selvsagt utbygging av dobbeltspor og investeringer i persontrafikken innenfor intercitytriangelet på Østlandet. I tillegg er det helt nødvendig med fortgang i investeringer på Alnabu, nye terminaler i Bergen og Trondheim samt sporutbedringer og kryssningsspor langs jernbanenettet i landet.

Det må understrekes at på jernbanesiden er de økonomiske anslagene usikre pga. begrenset kunnskap om kostnader i infrastrukturen for jernbane.

5. Nye og forutsigbare finansieringsløsninger.

Det er nå et stort behov for å styrke dialogen mot langsiktige finansieringsløsninger i store utbyggingsprosjekter. Landet har løftet store infrastrukturinvesteringer i olje- og gasssektoren som langt overstiger rammene vi har foreslått for samferdselen. Dette er løst gjennom å etablere egne forretningsenheter som gis fullmakter til å skaffe egenkapital og gjøre låneopptak, kombinert med periodisering og avskrivninger over store tidshorisonter.

Tilsvarende forventes det nå at den kommende NTP som fremlegges for Stortinget i vinter, foreslår løsninger for kapitaloppbyggingen i infrastrukturen for samferdsel.

Flere miljøer, bl. a. kontaktutvalget for Østlandssamarbeidet, har oppsummet alternative modeller for langsiktig finansiering. Mange effekter oppnås hvor de viktigste er:

- Forpliktende og forutsigbare investeringsrammer
- Mer effektiv og dermed rimeligere utbygging
- Raskere fremdrift i plan- og reguleringsarbeid.

Så vidt vi er kjent med, har tidligere offentlige utredninger redegjort for at flerårige budsjettvedtak er mulig å gjennomføre uten at det bryter med norske lover. I så fall vil Norge gjennom slike vedtak følge tradisjoner som flere OECD-land følger.

Innføring av periodisering over flere år med tilhørende avskrivninger av kapitalen vil, kombinert med flerårige budsjettbindinger, være et alternativ for langsiktig finansiering.

Et alternativ kan være etablering av et infrastrukturfond hvor avkastningen disponeres til infrastrukturinvesteringer. I et slikt perspektiv sees infrastruktur som lønnsomme investeringer, med tilhørende avkastning på lik linje med andre kapitalinvesteringer.


En lånefinansiering kan være et alternativ, men må da sannsynligvis kombineres med en "bolagisering" av de statlige organer som har som oppgave å gjennomføre investeringer på vegne av det offentlige. Dette alternativet kan da innebære en fristilling av Statens vegvesen og Jernbaneverket, eller en fusjon mellom de to etatene til et Infrastrukturverk, og som etableres som eget rettssubjekt. Avinor AS er et eksempel på slik "bolagisering" i Norge.


Offentlig privat samarbeid (OPS) er nå gjennomført på to Europavei-strekninger og i ferd med å bli gjennomført på en tredje og erfaringer kartlagt (jf. TØI-rapport) og dermed gjort klar til beslutning om videre bruk eller ikke. Uansett vil drøftinger om langsiktighet i finansiering være nødvendig å gjøre i forbindelse med denne kommende NTP.

Vi håper vi gjennom det presenterte arbeidet har gitt nyttige bidrag for myndighetene. Bedriftene i LTL er på vegen, på sporet, til sjøs og i luften daglig og kjenner sterkt behovet for et løft i samferdselen.

Vi stiller oss selvsagt til disposisjon for nærmere drøftelser og utdypinger.

Med vennlig hilsen
Logistikk og Transportindustriens Landsforening


Tom Rune Nilsen
Adm. Dir


Heidi Chr. Lund
Rådgiver

Vedlegg:

1. Tabeller med LTLs forlag til investeringer i stamvegnett og jernbane.
2. Kart med illustrasjoner.

Forslag til investeringer i stamveier m/viktige riksveistrekninger 2010-2019

Tegnforklaring til tabellen.

1. Tallene i de grønne feltene er hentet fra etatenes forslag til NTP 2010-2019. Der de avviker fra etatenes forslag til basisramme + 20 pst., er de ikke videreført inn i de gule feltene.
2. LTL støtter etatenes forslag slik de fremkommer i basisrammen + 20 pst. Disse er markert i de gule feltene. I tillegg kommer forslag fra regionforeningene og LTL sentralt. Disse er markert på rosa bunn.
3. Tall på rosa bunn er forslag fra LTLs regionforeninger som ikke er med i etatenes forslag til NTP. Beløpene er dels hentet fra aktuelle dokumenter i planprosessen, dels etter beregninger utført av LTL sentralt på basis av veimyndighetenes standard "tommelfingerberegning"-metode
4. Røde tall er beløp og prioriteringer som er hentet fra etatenes forslag til prioriterte veianlegg, uten endringer.

*) Prosjekter som er forutsatt startet opp før 2010 (B) eller prioritert i Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2006-2009 (HP)

	B/HP *)	2010-2013		2014-2019		2010-2019	
		Statlige midler	Annen finansiering	Statlige midler	Annen finansiering	Statlige midler	Annen finansiering
1. Oslo - Svinesund/Korsjø							
E 6 Riksgrensen/Svinesund - Oslo							
E6 Vinterbru - Assurtjern	B	80				80	
E6 Manglerudtunnelen						820	2 300
RV 111 Rakkestadkrysset-Årum						400	
Broforbindelse over Glomma (sammenkntning Rv111 og Rv109)						500	
Rv 19 Moss havn - E6						250	
Mindre investeringstiltak		80	310	120	70	200	380
Sum		160	310	120	70	2 250	2 680
2. Oslo - Ørje/Magnor							
E 18 Riksgrensen/Ørje - Oslo							
Ev 18 Krosby - Knapstad, inkl refusjon	B	480	50			480	50
E18 Sydhavna				80	170	80	170
E18 Melleby - Momarken						490	
E18 Knapstad - Aksershus/Østfold grense - Vinterbru						650	450
E18 Mosseveitunnel						500	500
Mindre investeringstiltak		180	190	270	180	450	370
Sum		660	240	350	350	2 650	1 540

*) Prosjekter som er forutsatt startet opp før 2010 (B) eller prioritert i Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2006-2009 (HP)

	B/HP *)	2010-2013		2014-2019		2010-2019	
		Statlige midler	Annen finansiering	Statlige midler	Annen finansiering	Statlige midler	Annen finansiering
Rv 2 Riksgrensen/Magnor - Kløfta med tilknytning (rv 20) og rv 35 Jessheim - Hokksund							
Rv 2 Kongsvinger - Slomarka	B	300	600	100		400	600
Rv 2 Slomarka - Herbergåsen - Nybakk	HP			100	600	800	1 200
Rv 35 Jevnaker - Olimb						100	230
Mindre investeringstiltak		240	20	410	40	650	60
Sum		540	620	610	640	1 950	2 090
3. Oslo - Grenland - Kristiansand - Stavanger							
E 18/E39 Oslo - Kristiansand - Stavanger med tilknytning (rv 23)							
E18 Frydenhaug - Eik	B	20				20	
E18 Langåker - Bommestad	B		100				100
E39 Stangeland - Sandved, inkl refusjon	B	140	40			140	40
E18 Gulli - Langåker/Bommestad - Langangen	HP	500	1 000	1 150	2 250	1 650	3 250
E39 Vigeland - Osestad	HP			350		350	
E18 Varoddbrua				300		300	
E18 Framnes-Fornebu						650	650
E18 Kristiansand-Søgne						900	
E39 Sniene - Harestad - Rogaland						140	200
E39 Eiganestunnel-Rogaland						700	700
Rogfast - E39 Harestad - Arsvågen						3 500	
Rv 9 Kristiansand-Hovden/Haukelii						1 000	
E18 Grimstad - Telemark grense						500	500
E39 Gartnerløkka-Hannevikdalen						1 600	700
E18 Sandvika						1 300	1 000
Mindre investeringstiltak		540	180	960	260	1 500	440
Sum		1 200	1 320	2 760	2 510	14 250	7 580
4. Stavanger - Bergen - Ålesund - Trondheim							
E 39 Stavanger - Bergen - Ålesund							
E39 Kvisvegen	B	750				750	
E39 Svegatjørn - Rådal (1. pri)	HP	60	200	1 000	1 800	1 650	1 650
E39 Nyborg - Klauvaneset (2. pri)						600	600
E39 Torvund - Teigen	HP			210		210	
E39 Vikanes - Romarheim (4. pri)						670	
E39 Bru over Langenuen (6. pri)						200	

*) Prosjekter som er forutsatt startet opp før 2010 (B) eller prioritert i Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2006-2009 (HP)

	B/HP *)	2010-2013		2014-2019		2010-2019	
		Statlige midler	Annen finansiering	Statlige midler	Annen finansiering	Statlige midler	Annen finansiering
E39 Vågsbotn - Hylkje	HP			150		150	
E39 Lavik ferjekai						100	
E39 Vadheim-Sande						230	
E39 Hjartåberga						340	
Rv60 Innvik - Olden						90	90
Mindre investeringstiltak, inkl. E39 Boravik - Sandvikvåg (3. pri)		580		1 020		1 600	
Sum		1 390	200	2 380	1 800	6 590	2 340
E 39 Ålesund - Trondheim							
E39 Knutset - Høgset	B		50				50
E39 Renndalen - Staurset bru	B	160				160	
E39 Høggjølen - Harangen				290		290	
Mindre investeringstiltak		160		240		400	
Sum		320	50	530		850	50
Rv 9 Kristiansand - Haukeligrend og rv 13 Jøsøndal - Voss							
Rv 13 Øvre Granvin - Voss grense	B	190	160			190	160
Rv 13 Mønshaug - Palmafoss	B	90	60			90	60
Rv 13 Hardangerbrua	B	180	900			180	900
Mindre investeringstiltak		120	30	180		300	30
Sum		580	1 150	180		760	1 150

*) Prosjekter som er forutsatt startet opp før 2010 (B) eller prioritert i Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2006-2009 (HP)

	B/HP *)	2010-2013		2014-2019		2010-2019	
		Statlige midler	Annen finansiering	Statlige midler	Annen finansiering	Statlige midler	Annen finansiering
5. Oslo - Bergen/Haugesund (Med arm via Sogn til Florø)							
E 134 Drammen - Haugesund med tilknytning (rv 36)							
E134 Haugalandspakken	B	70	100	100	200	170	300
E134 Damåsen-Saggrenda						470	710
Rv555 Sotrasambandet (5. pri)						200	
E134 Gvammen-Århus						720	
E 134 Tunnel Seljestad - Røldal						800	600
E134 Tunnel Røldal - Ulevå (Haukeliffjell)						700	500
Ikke markert på kartet							
Mindre investeringstiltak (bl.a. E134 Velemoen - Grunge kyrkje og E134 Amot-Seljord, RV36 Seljord-Bø og RV36 Gvarv-Ulefoss)		320	40	580	60	1500	700
Sum		390	140	680	260	4 560	2 810
Rv 7/52 Hønefoss - Gol - Borlaug							
Rv 7 Ramsrud - Sokna	B	250				600	350
Rv 7 Sokna - Nesbyen						1 000	400
Rv7 Svenkerud - Gol						245	245
RV52 Gol - Borlaug						425	425
Mindre investeringstiltak		160		240		400	
Sum		410		240		2 670	1 420
E 16 Sandvika - Bergen m/tilknytning (rv 5)							
E16 Omlegging forbi Voss	B	50	250			50	250
E16 Fylling Steinsfjorden	HP			130		130	
E16 Sandvika-Wøyen						350	800
E16 Bjørum - Skaret						550	550
E16 Maristova-Borlaug						290	
E16 Øye-Tyinkrysset						250	
E16 Fønhus - Bjørge						320	200
E16 Løno - Voss						280	
Mindre investeringstiltak							
Sum		280	10	520	10	800	20
Sum		330	260	650	10	3 020	1 820

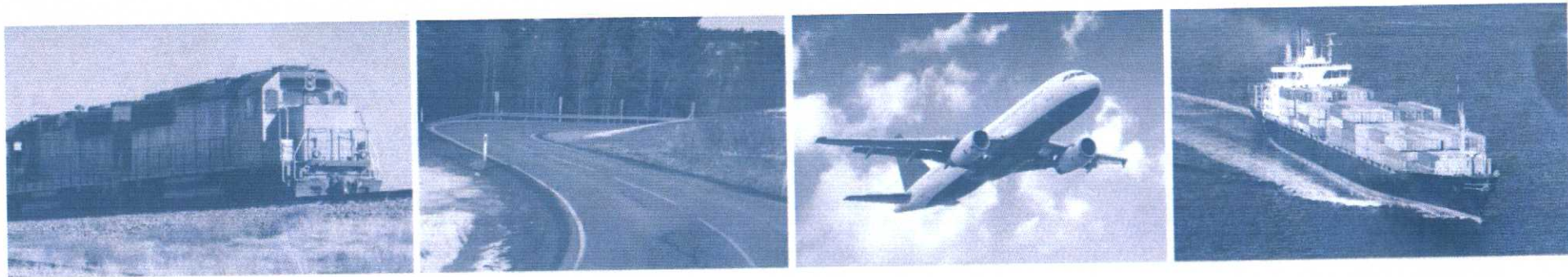
*) Prosjekter som er forutsatt startet opp før 2010 (B) eller prioritert i Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2006-2009 (HP)

	B/HP *)	2010-2013		2014-2019		2010-2019	
		Statlige midler	Annen finansiering	Statlige midler	Annen finansiering	Statlige midler	Annen finansiering
6. Oslo - Trondheim (Med armer til Kristiansund, Ålesund og Måløy)							
E 6 Oslo - Trondheim med tilknytninger (rv 150 og rv 4)							
E6 Hovinmoen - Dal/Skaberud - Kolomoen	B	250				250	
E6 Nordre avlastningsveg, inkl refusjon	B	70	20	170		240	20
E6 Nidelv bru - Grilstad	B	470	470	50		520	470
Rv 150 Ulvensplitten - Sinsen	B	450	800			450	800
E6 Dal - Minnesund - Skaberud	B/HP	300	700	800	1 670	1 100	2 370
E6 Tingberg - Tretten	HP			290	430	290	430
E6 Alnabruterminalen				60	140	60	140
E6 Fossumdiagonalen						450	1 050
E6 Kolomoen - Biri						950	1 500
E6 Ringebu - Otta						1 150	2 000
E6 Oppdal sentrum						100	
E6 Vindalsliene -Korporals bru						250	
E6 Jaktøya - Tonstad						650	650
E6 Sluppen - Stavne						850	
E6 Tretten Ringebu						400	400
E6 Biri-Lillehammer						1 600	800
E6 Lillehammer N - Øyer						250	250
RV4 Roa-Sandvoll-Lygna						750	750
RV 163 Bjørvika-Økern						600	600
RV22 Lillestrøm-Fetsund						100	100
RV 30 Støren-Rørøs (breddeutvidelse, midtdeler med mer.)						500	
Mindre investeringstiltak, bl.a. Rv4/Rotnes		690	520	1 210	580	1 900	1 100
Sum		2 230	2 510	2 580	2 820	13 410	13 430
Rv 3 Kolomoen - Ulsberg							
Rv 3 Løten - Grundseth						630	500
RV3 Elverum - Tynset (breddeutvidelse, midtdeler m.m.)						500	
Mindre investeringstiltak		160		240		300	
Sum		160		240		1 430	500
Rv 15 Otta - Måløy							
Rv 15 Strynefjellstunnelane				330		330	
Mindre investeringstiltak		190		310		250	250
Sum		190		640		580	250

*) Prosjekter som er forutsatt startet opp før 2010 (B) eller prioritert i Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2006-2009 (HP)

	B/HP *)	2010-2013		2014-2019		2010-2019	
		Statlige midler	Annen finansiering	Statlige midler	Annen finansiering	Statlige midler	Annen finansiering
E 136 Dombås - Ålesund							
E136 Flatmark - Monge - Marstein	HP			380		380	
E 136 Måndalen - Våge (Vågetunnelen)						150	150
E136 Tresfjordbrua						250	250
E136 Lerstad - Breivika (Lerstadveien)						450	500
Mindre investeringstiltak Inkl. breddeutvidelse Stugeflåten - Dombås)		190		310		550	
Sum		190		690		1 780	900
Rv 70 Oppdal - Kristiansund							
Rv 70 Brunneset - Øygarden	B	30	110			30	110
Mindre investeringstiltak		80		120		100	100
Sum		110	110	120		130	210
7. Trondheim - Bodø (Med armer til til Sverige)							
E 6 Trondheim - Fauske med tilknytninger (E14, E12 og rv 80)							
E6 Væres - Kvithamar	B	80	130	70		150	130
E6 Majavatn		80				80	
E6 Brenna - Brattås - Lien	HP	150		300		450	
E6 Nord-Trøndelag grense-Lien-Mosjøen						727	700
E6 Harran - Nes bru						120	
Rv 80 Vegpakke Salten, fase 2			600	140	500	140	1 100
E6 Mosjøen-Osen						526	175
E6 Korgen-Røssvaoll						615	300
E6 Røssvoll-Bolna						434	145
E6 Sørrelva - Borkamo						154	154
E6 Rognan- Fauske						185	185
E6 Røvika - Strømsnes						120	
Mindre investeringstiltak		410		750		1 310	
Sum		720	730	1 260	500	5 011	2 889
8. Bodø - Narvik - Tromsø - Kirkenes (Med armer til Lofoten, Sverige, Finland og Russland)							
E 6 Fauske - Nordkjosbotn med tilknytninger (E8 og E10)							
E6 Bru over Rombaksfjorden						500	1 200
E6 Riksgrensen-Skibotn						240	
E8 Sørbotn - Laukslett						350	350
E8 Laukslett-Tromsø - Tindtunnel						600	600
E6 Narvik sentrum							400

*) Prosjekter som er forutsatt startet opp før 2010 (B) eller prioritert i Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2006-2009 (HP)



Logistikk- og transportindustriens Landsforening

Nasjonal Transportplan 2010-2019

LTLs prioriteringer pr. 11.11.2008

På kartene som følger har LTL markert med røde punkter og rød tekst de parseller som vi foreslår, i tillegg støtter vi forlagene til Vegvesenet basisramme og + 20 % forslag.



08/173 - 220

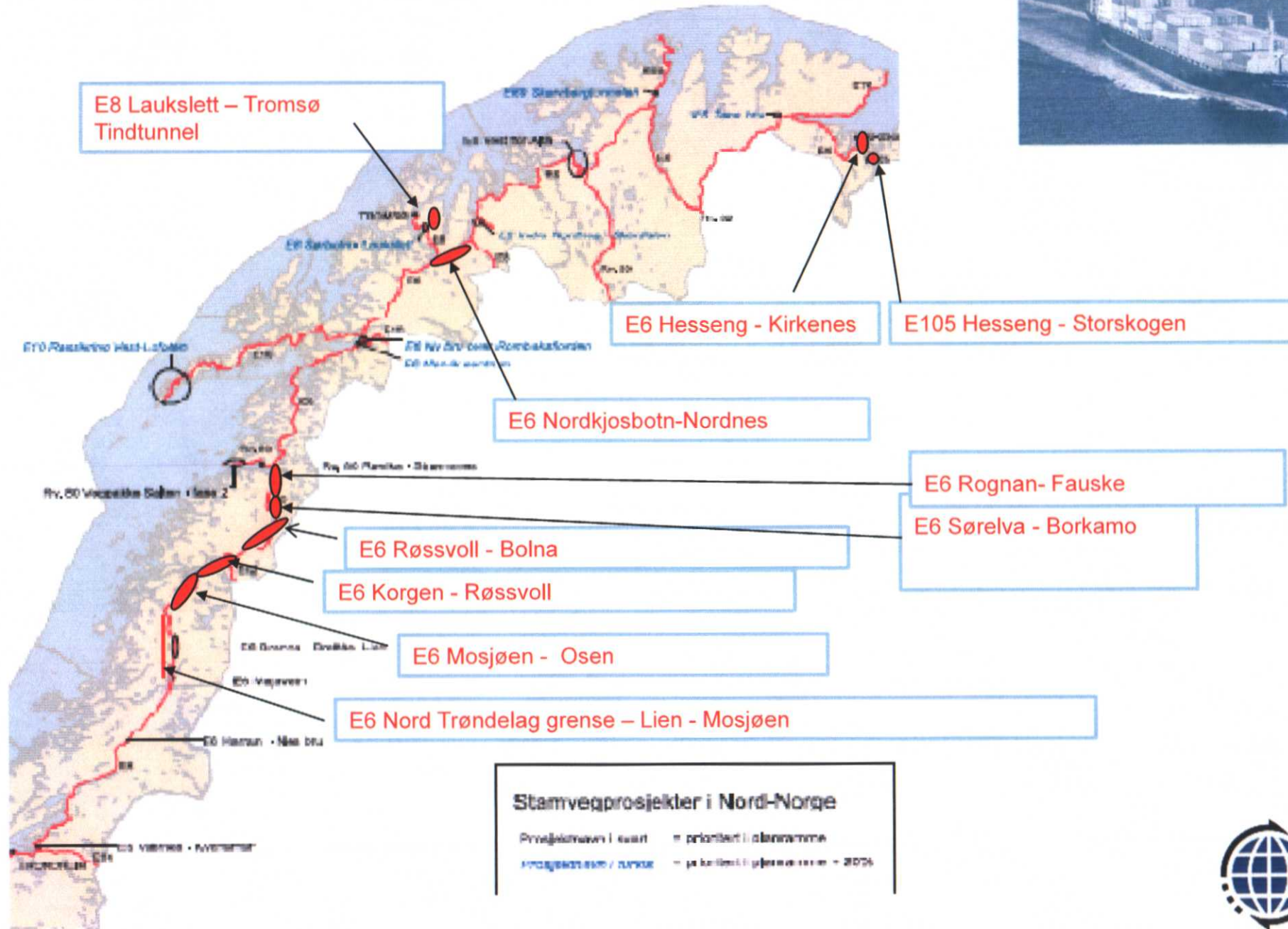
SAMFERDSELSDEPARTEMENTET



Korridor 1-6

LTL støtter Vegvesenets prioriteringer, i tillegg kommer :

- E 18 Mosseveitunnelen
- Broforbindelse over Glomma
- Rv 111 Rakkestadkrysset - Årum
- Rv 19 Moss havn - E6



	B/HP ^{*)}	2010-2013		2014-2019		2010-2019	
		Statlige midler	Annen finansiering	Statlige midler	Annen finansiering	Statlige midler	Annen finansiering
E10 Rassikring Vest-Lofoten						200	
Mindre investeringstiltak		350		630		960	512
Sum		350		630		2 850	3 062
E6 Nordkjosbotn - Kirkenes med tilknytninger (E8, E69, E105, rv 92 og rv 93)							
E6 vest for Alta	HP	210		300	140	960	140
E6 Nordkjosbotn-Nordnes						577	
E105 Hesseng-Storskogen						132	
E6 Hesseng-Kirkenes						176	
E6 Indre Nordnes - Skardalen						500	
E6 Tana bru						100	
E69 Skarvbergtunnelen						200	
Mindre investeringstiltak		210		350		610	
Sum		420		650	140	3255	140
Sum		10 350	7 640	15 310	9 100	67 996	44 861

^{*)} Prosjekter som er forutsatt startet opp før 2010 (B) eller prioritert i Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2006-2009 (HP)

NOTER:

- Tallene i de grønne feltene er hentet fra etatenes forslag til NTP 2010-2019. Der de avviker fra etatenes forslag til basisramme + 20 pst., er de ikke videreført inn i de gule feltene.
- LTL støtter etatenes forslag slik de fremkommer i basisrammen + 20 pst. Disse er markert i de gule feltene. I tillegg kommer forslag fra regionforeningene og LTL sentralt. Disse er markert på rosa bunn.
- Tall på rosa bunn er forslag fra LTLs regionforeninger som ikke er med i etatenes forslag til NTP. Beløpene er dels hentet fra aktuelle dokumenter i planprosessen, dels etter beregninger utført av LTL sentralt på basis av veimyndighetenes standard "tommelfingerberegning"-metode
- Regionforeningene er bedt om å kontakte de regionkontorene til Statens vegvesen for å få oppdatering av planstatus og kostnader
- I Nord-Trøndelag er det behov for å utbedre RV 17 (tilknytningsvei til E6/Steinkjer) fra Steinkjer til Brønnøysund, en strekning på 270 km. Det innebærer en investering på noe over 4 000 mill. som er et samlet anslag over en tiårsperiode. Denne er ikke markert i tabellen eller på kartet. Men vi ønsker likevel ha den med her grunnet viktigheten av denne ferdselsruten ut mot kystdistriktene.
- Røde tall er beløp og prioriteringer som er hentet fra etatenes forslag til prioriterte veianlegg, uten endringer