



Venstres nasjonale transportplan 2010-2019

- Et grønt og moderne Norge

Venstres stortingsgruppe
5/6-09



Innhold

Venstres Nasjonale transportplan 2010-2019	3
Hovedtrekkene i forslaget	4
Tabell 1: Rammefordeling statlige midler. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2009 - kr.	4
Tabell 2: Inndekning av omprioriteringer i planperioden.....	5
Et bedre kollektivtilbud	6
En kraftig utbygging av jernbanen	7
Togkaoset skal løses	9
Modernisering gir mer for pengene	9
Sikrere veger i hele landet	11
En mer miljøvennlig bilpark	12
Tabell 3: Påplusninger og endringer innenfor jernbane og kollektivtrafikk i forhold til regjeringens opplegg.	13
Tabell 4: Større vegprosjekter (over 200 mill. kr.) som startes opp i 2010-2013.	15

VENSTRES NASJONALE TRANSPORTPLAN 2010-2019

- **Et grønt og moderne Norge:** De overordnede målene med Venstres samferdselspolitikk å legge til rette for økt mobilitet for hele befolkningen, et miljøtilpasset lavutslippssamfunn og verdiskaping for næringslivet.

Gjennom Venstres nasjonale Transportplan tar Venstre fatt på de tyngste oppgavene innenfor samferdselssektoren; å løse kø- og trengselsutfordringene i byene, sørge for at togene er i rute og å redusere utslippene fra transportsektoren ved å overføre mer trafikk fra veg til bane og kjørl. Venstre legger også opp til å gjennomføre en vesentlig opprusting av vegnettet i hele landet for å styrke trafikksikkerheten og fremkommeligheten for befolkning og næringsliv.

I Venstres nasjonale transportplan prioriterer Venstre følgende:

- *Økt fremkommelighet og et bedre kollektivtilbud i byområdene gjennom en betydelig økning i overføringene til kollektivtrafikken i kommunesektoren.*
- *Et radikalt forbedret togtilbud gjennom en kraftig forsering av jernbaneutbyggingen og gjennom økt konkurranse om oppgavene innenfor jernbanen.*
- *Sikrere veger i hele landet gjennom styrket vedlikeholdsinnsetning, redusert trafikkbelastning (overføring til kjørl og bane) og opprettelse av et uavhengig vegtilsyn.*
- *Økt fremkommelighet og høyere vegstandard i hele landet gjennom økte overføringer og bruk av alternative kontraktsformer for å få mer igjen for fellesskapets ressurser.*
- *Innfasing av mer miljøvennlige biler gjennom blant annet en kraftig vridning i bilavgiftene slik at de mest miljøvennlige bilene blir billigere.*

HOVEDTREKKENE I FORSLAGET

I kommende tiårsperiode (2010-2019) legger Venstre opp til følgende bevilgninger innenfor samferdsel:

- 334 mrd. kroner til samferdselsformål, 12,5 mrd. kroner mer enn det regjeringen har foreslått.
- Økte overføringer til kollektivtrafikken i kommunesektoren med over 10 mrd. kroner mer enn det regjeringen har foreslått.
- Økte overføringer til jernbanen med over 30 mrd. kroner mer enn det regjeringen har foreslått.
- Mer til trafikksikre veger gjennom å øke satsingen i planperioden med over 3 mrd. kroner årlig i forhold til dagens nivå i NTP (2006-2015). Totalsatsingen er på om lag 188 mrd. kroner, om lag 20 mrd. kroner lavere enn det som følger av regjeringens forslag.

Rammefordelingen av statlige bevilgninger til de ulike transportformene som følger av Venstres forslag fordeler seg slik:

Tabell 1: Rammefordeling statlige midler. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2009 - kr.

	NTP 2006-2015	Saldert Budsjett 2009	2010 -2013	2014-2019
Jernbaneformål	5 824	7 000	10 784	13 623
Vegformål inkl. kollektivtiltak i kommunesektoren	15 749	16 865	19 657	20 002
Kystverket	614	703	1 010	1 136
Sum	22 187	24 568	31 451	34 761

I forhold til regjeringens forslag omprioriterer Venstre om lag 41 mrd. kroner i hele planperioden, hvorav om lag 9,6 mrd. kroner i første fireårsperiode og 31,4 mrd. kroner i påfølgende seksårsperiode.

Om lag 9,6 mrd. kroner dekkes inn gjennom mer effektiv organisering innenfor utbygging av infrastruktur og innenfor jernbanen. Omtrent 20 mrd. kroner overføres fra vegbudsjettets utgiftsside. Venstre øker den

totale bevilgningen til samferdselsformål med 12,5 mrd. utover regjeringens forslag.

Tabell 2: Inndekning av omprioriteringer i planperioden

	2010-2013 [mill. kr]	2014-2019 [mill. kr]	
OPS-prosjektering, større prosjekter veg	429	1 406	5% innsparing lagt til grunn for veg, antar at 40% uspesifiserte i siste periode går til større prosjekt
OPS-prosjektering, større prosjekter jernbane	853	1 930	5% innsparing lagt til grunn for jernbane
Jernbaneverket	2 000	3 000	konkurransetsetting drift og vedlikehold
Post 30 riksveginvesteringer	82	16 676	
RV 2 Kongsvinger - Slomarka	250	-250	Forskyves, oppstart første periode
E16 Øye - Borlaug	620	440	Forskyves, oppstart siste periode
E6 Ringebu-Otta	500	450	Forskyves, oppstart siste periode
E6 Dal-Minnesund- Skaberud	400	-400	Forskyves, oppstart første periode
E105 Storskog - Hesseng	200	-130	Forskyves oppstart siste periode
Økte bevilgninger	4 300	8 200	
Sum omprioriteringer og inndekning	9 634	31 323	

Reduserte bevilgninger i forhold til regjeringens forslag til riksveginvesteringer skal ikke gå på bekostning av overføringen av midler til fylkene i forbindelse med forvaltningsreformen. Det legges også til grunn at oslopakke 3 gjennomføres som forutsatt og at satsingen på programområdene trafiksikkerhet, miljø, kollektivtrafikk mv. over vegbudsjettet følger av regjeringens forslag.

ET BEDRE KOLLEKTIVTILBUD

Det er ikke mulig å bygge seg ut av kø- og trengselen i allerede hardt pressede byområder. I de store byene er det forventet en kraftig befolkningsvekst i årene som kommer. For å sikre fremkommelighet, reduserte klimagassutslipp og et godt bymiljø betyr det at mer trafikk må over på kollektive transportløsninger.

Venstre vil gjennomføre en kraftig satsing på kollektivtrafikken ved å premiere de byområdene som fører en areal- og transportpolitikk som reduserer biltrafikken og øker bruken av kollektive transportmidler. Dette gjøres ved å styrke overføringene til den fylkeskommunale kollektivtrafikken med over 10 mrd. kroner mer enn regjeringens forslag.

Belønningsordningen for kollektivtrafikken ble innført av Bondevik II - regjeringen for å gi et incentiv til satsing på kollektivtrafikken i kommunesektoren. Den har bidratt til å realisere blant annet ordningen med "rullende fortau" i Oslo og "bussmetroen" i Kristiansand. Ordningen omfatter i dag byområdene Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim, Kristiansand, Tromsø, Drammen, Sarpsborg, Fredrikstad, Skien og Porsgrunn.

På bakgrunn av den kraftige økningen overføringene til kollektivtrafikken i kommunesektoren som følger av Venstres forslag vil Venstre utvide ordningen til å også omfatte "Vestfold-byen" – Tønsberg, Sandefjord, Horten og Larvik, og byene Ålesund, Haugesund, Moss, Bodø, Arendal og Mjøsregionen - Lillehammer/Hamar/Gjøvik og Akershus.

Overføringene til kollektivtrafikken skal også omfatte planlegging og investeringer i bybaner. Det er en rekke slike prosjekter på trappene slik som bybanen i Bergen, på Nord-Jæren, Kolsåsbanen, ny Fornebubane og ny bane til Akershus sentralsykehus som vil gi et vesentlig bedre og mer fremtidsrettet kollektivtilbud i de aktuelle byområdene.

- Venstre vil styrke overføringene til kollektivtrafikken i byene med over 10 mrd. kroner mer enn den rødgrønne regjeringen.
- Venstre vil innføre en ordning med elektronisk "køfri" -billett i kollektivtrafikken i hele landet for å gjøre det enklere å reise kollektivt.

EN KRAFTIG UTBYGGING AV JERNBANEN

Venstre vil gi toget en ny rennesanse gjennom en offensiv satsing på utbygging av en mer moderne jernbane. Venstres nasjonale transportplan realiserer en rekke prosjekter som vil styrke togtrafikkens konkurranseevne gjennom redusert reisetid og økt frekvens.

Venstres nasjonale transportplan legger opp til at vi innen 2020 skal komme ned på følgende reisetider med tog i Norge:

Bergen - Oslo	-	4 timer
Trondheim - Oslo	-	4 timer
Kristiansand - Oslo	-	3 timer
Oslo - Lillehammer/Skien/Halden	-	80 min.

Som en oppfølging av disse målene vil Venstre i perioden 2010-2019 øke bevilgningene til utbygging av infrastruktur på jernbanen med over 30 mrd. kroner mer enn regjeringen. Det er en økning i forhold til NTP (2006-2015) på om lag 193 prosent i første fireårsperiode og 230 prosent i siste seksårsperiode.

Venstre vil realisere mange viktige prosjekter for redusert reisetid og økt kapaistet som for eksempel:

- Ringerikstunellen på Bergensbanen
- Dobbeltspor Hamar - Lillehammer
- Grenlandsbanen for sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen (Sørvestbanen)
- Dobbeltspor Oslo-Ski – realiseres raskere
- Eidangerforbindelsen – forseres.
- Dobbeltspor Sandbukta-Moss-Kleberget – forseres.
- Oppstart dobbeltspor sør for Drammen og tiltak for redusert reisetid på Vestfoldbanen.

I tillegg satses det betydelig på økt hastighet på eksisterende toglinje. Nye prosjekter realiseres i utgangspunktet for hastigheter opp til 200 km/t og det satses på å oppgradere store deler av dagens linjer til tilsvarende

hastighet. Denne satsingen danner også grunnlaget for å satse på enda høyere hastigheter i fremtiden. Det skal i hvert enkelt tilfelle vurderes om det er hensiktsmessig å bygge for hastigheter over 250 km/t på nye prosjekter.

Se tabell 3, side 13-14 for en full oversikt over prosjekter og tiltak som følger av Venstres nasjonale transportplan for redusert reisetid på jernbanen

I tillegg til redusert reisetid vil tiltakene innebære en kraftig økning i kapasiteten både innenfor gods- og persontrafikk på jernbanen, med over en dobling av godskapasiteten og mulighet for så hyppige avganger i lokal- og intercitytrafikken på Østlandet at rutetabellene blir overflødige. Dette tilbudet vil knytte byene sammen på en helt ny måte og vil skape en helt ny bo- og arbeidsmarkedsregion.

Venstre vil også legge forholdene til rette for at Flytoget AS kan utvide sin virksomhet til å også betjene Torp Lufthavn Sandefjord, Moss Lufthavn Rygge eller andre flyplasser i landet med jernbanetilknnytning og at dette kan gjøres i samdrift med annen lokal- eller regionaltrafikk i regi av Flytoget AS.

TOGKAOSET SKAL LØSES

Prioritet nummer én i Venstres togsatsing på kort sikt er å løse driftsproblemene på jernbanen i Oslo-området. Oslo-området er navet i det nasjonale jernbanenettet. Forsinkelser og innstillinger her forplanter seg i trafikken over hele landet.

Innenfor drift- og vedlikehold av jernbanen har den rødgrønne regjeringen sørget for at de beste løsningene velges bort – dersom de leveres av private entreprenører eller andre offentlig eide selskap. Dette er feil kurs. Venstre vil satse betydelig på drift- og vedlikehold av jernbanen i Oslo-området. Private eller andre offentlig eide aktører må slippes til på sporet og få mer av ansvaret for et kontinuerlig og proaktivt vedlikeholdsopplegg.

For å løse togkaoset vil Venstre:

- Bruke om lag 3 mrd. kroner på opprustning av jernbanenettet i Oslo-området.
- Sørge for at de beste løsningene innenfor drift- og vedlikehold av jernbanen tas i bruk ved å åpne opp for full konkurranse om disse oppgavene.
- Åpne for at selskaper kan overta ansvaret for langsiktig vedlikehold på sporet, for eksempel gjennom en ordning med funksjonskontrakter.

MODERNISERING GIR MER FOR PENGENE

Organiseringen av samferdselssektoren er preget av gammeldagse løsninger og hvor de ressursene fellesskapet stiller til rådighet brukes på en lite effektiv måte. Produktiviteten i deler av togtrafikken har blant annet sunket kraftig de senere årene.

Venstre mener at et større mangfold av togoperatører på sporet er viktig for å skape mer dynamikk og å skjerpe fokus. NSB monopol kan og bør utfordres for å gi kundene et best mulig tilbud.

Bondevik II - regjeringen satte Gjøvikbanen ut på konkurranse som første togstrekning i Norge. Dette bidro til 40 prosent flere avganger, betydelig passasjerervekst, bedre tilrettelegging for funksjonshemmede og oppgraderte tog - for samme statlige støtte. Erfaringen viser at konkurranse på sporet er god miljø- og samferdselspolitikk i praksis, noe den rødgrønne regjeringen har valgt bort.

Også innenfor den statlige entreprenørvirksomheten er det mye å hente. Da produksjonsavdelingen i Statens vegvesen i sin tid ble skilt ut som eget selskap, Mesta AS, ble det åpnet for full konkurranse om bygging og vedlikehold av veier. Det har gitt mer vei igjen for pengene, med en anslått innsparing på om lag 1 mrd. kroner årlig. Tilsvarende potensial er det også innenfor jernbanen.

- Venstre vil avvikle NSBs togmonopol gjennom å videreføre konkurranseutsettingene av persontrafikken på sporet.
- Venstre vil konkurranseutsette produksjonsoppgavene i jernbanelivet og skille disse ut i et statlig selskap.
- Venstre vil rendyrke og profesjonalisere Jernbanelivet som eier, forvalter, bestiller og planlegger.

Venstre vil også videreføre satsingen på alternative kontraktsformer for en mer sammenhengende og rasjonell utbygging av infrastruktur. Mange infrastrukturprosjekter skal iverksettes de neste 10 årene. Dessverre er kapasiteten på planlegging og bygging begrenset og vi må få mest mulig effekt av de midlene som brukes på veg- og jernbanebygging.

Venstre vil ta i bruk OPS-kontrakter (Offentlig-Privat Samarbeid) for bygging av nye veg og jernbanestrekninger. Erfaringer fra OPS-prosjekter viser inntil halvert byggetid. Det gjør at OPS-kontrakter øker samfunnsfordelene ved prosjektene ved at folk og næringsliv får glede av infrastrukturen langt raskere. OPS-kontrakter åpner også i større grad for å ta i bruk utenlandske entreprenører for å øke konkurransen om denne typen jobber i Norge. Økt konkurranse kan gi lavere kostnader.

I tillegg forhindres budsjettsprekker fordi utbygger tar mer av risikoen, og vegen eller jernbanen blir bygget med høy kvalitet ettersom vedlikehold for 25 år inngår i kontrakten. OPS-prosjekter kan også gjennomføres rimeligere enn tradisjonelle vegprosjekter fordi kontinuitet og rasjonell framdrift sikres i utbyggingen. Til tross for disse fordelene har den rødgrønne regjeringen satt en stopper for en videre utvikling og bruk av denne kontraktstypen.

- Venstre vil videreføre ordningen med OPS-kontrakter innenfor vegbygging og jernbaneutbygging på alle større prosjekt.

SIKRERE VEGER I HELE LANDET

Gjennom å øke satsingen på veg og ved å flytte mer trafikk over fra veg og over til bane og kjøll vil Venstre sørge for et sikrere og bedre vegnett i hele landet. I tillegg til de menneskelige lidelsene, påfører trafikkulykker samfunnet inntil 26 mrd. kroner i årlige kostnader. Sikre veger må prioriteres.

Totalt legger Venstre opptil å bruke 188 mrd. kroner på vegformål gjennom planperioden. I perioden er det lagt til grunn å bruke i alt 57,72 mrd. kroner til trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksvegene. De gjennomsnittlige årlige midlene til disse oppgavene vil dermed øke med 1287 mill. kroner eller 28,7 prosent i forhold til NTP 2006 - 2015.

Investeringsrammen på veg er på om lag 58 mrd. kroner. Det tilsvarer en økning på om lag 50 prosent i forhold til NTP (2006-2015).

Det legges til grunn en årlig ramme på en mrd. kroner til rassikring. Dette er en årlig økning på vel 660 mill. kroner, sammenliknet med NTP 2006-2015.

Innenfor investeringsrammen vil Venstre starte opp en rekke viktige større prosjekter innenfor riks- og stamvegnettet i første periode. En full oversikt over de aktuelle prosjektene finnes i tabell 4 sidene 15-16. Det legges opp til samme andel bompengefinansiering som det som følger av regjeringens forslag.

Venstre vil videre prioritere utbygging av kyststamvei Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim og tilgrensende veinett. Vestlandsregionen står for en stor del av verdiskapningen i Norge. Det er viktig å sikre bedriftene i denne regionen nær tilgang til markedene og å utvide arbeidsmarkedet i denne landsdelen.

For å styrke det systematiske arbeidet med trafikksikkerhet vil Venstre opprette et uavhengig vegtilsyn, på lik linje med det som er etablert innenfor luftfarten og jernbanen. Jernbanetilsynet og luftfartstilsynet er frittstående i forhold til Jernbaneverket og Avinor og driver tilsyn med både private og offentlige bedrifter som driver transportvirksomhet og som står for bygging og drift av infrastruktur.

Det er ikke noen grunn til å behandle vegsektoren vesentlig annerledes med hensyn til organiseringen av sikkerhetsarbeidet. Det er uheldig at Statens vegvesen i dag sitter med ansvaret for tilsyn samtidig som de har ansvaret for både økonomi og fremdrift i prosjektene. Venstre vil ha en klarere rollefordeling i trafikksikkerhetsarbeidet gjennom å opprette et uavhengig vegtilsyn for veginfrastrukturen.

- Venstre vil styrke innsatsen innen vedlikehold og investeringer i riks- og stamvegnettet i forhold til NTP (2006-2015).
- Venstre vil satse på utbygging av kyststamvegen Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim, og tilgrensende vegnett.
- Venstre vil opprette et uavhengig vegtilsyn for å styrke trafikksikkerhetsarbeidet.

EN MER MILJØVENNLIG BILPARK

I store deler av landet finnes det få eller ingen alternativer til bilen. Slik vil det være også i fremtiden. Venstre er ikke i mot bilen, men i mot utslippene. Venstre vil fase miljøbilene raskere inn bilparken gjennom aktiv bruk av avgiftspolitikken. Målet er at det gjennomsnittlige utslippet fra nye biler skal være på under 120 g CO₂/km innen 2012. For å oppnå dette vil Venstre:

- Vri bilavgiftene slik at de mest miljøvennlige bilene blir billigere - og ta igjen på bensinslukerne.
- Øke vrakpanten kraftig dersom man samtidig går til innkjøp av en ny miljøbil.
- Sikre omsetning av minst 10 prosent biodrivstoff og hydrogen innen 2013 produsert etter strenge krav til bærekraftighet og forutsatt at annengenerasjons biodrivstoff er kommersielt tilgjengelig.

Tabell 3: Påplusninger og endringer innenfor jernbane og kollektivtrafikk i forhold til regjeringens opplegg.

		2010-2013 [mill. kroner]	2014-2019 [mill. kroner]	2020 [mill. kroner]
Venstres påplusninger kollektiv og jernbane		9 634	31 323	8 800
Kollektivtiltak		2 050	8 000	
Jernbaneinvesteringer		7 584	23 323	8 800
Øvrige jernbanetiltak			500	
	reisetid [min]			
Bergensbanen (Oslo- Bergen)	6t 30 min			
Opprustning Vossabanen	- 15 min			
Kryssningsspor, plattformtiltak, effektivisering ruteplan	- 30 min	1 000		
Øvrig oppgradering av linjen (kurveutretting, økt hastighet mv.)	- 45 min	1 000	3 500	1 000
Ny ringeriksbane	- 1 t		7 323	
Sum Bergensbanen	4 t			
Dovrebanen (Oslo- Trondheim)	6t 30 min			
Dobbeltspor Langset-Kleiverud- Stensrud	- 25 min			
Kryssningsspor, plattformtiltak, effektivisering ruteplan	- 1 t			2 000
Dobbeltspor Hamar- Lillehammer	- 20 min	2 000	5 700	
Oppgradering av linjen (økt hastighet mv.)	-40 min		2 000	2 000
Sum Dovrebanen	4t 05 min			
Sørlandsbanen (Oslo- Kr.sand)	4 t 25 min			
Eidangerforbindelsen		1 584	-1 500	
Grenlandsbanen (gitt eidangerforb. dobbeltspoor m.m.)	- 1 t 10 min		2 800	1 000
Ytterligere tiltak for redusert reisetid (plattform, kryssningsspor, kurveutretting etc)	- 15 min		1 000	
Sum Sørlandsbanen	3 t			

*) Med ruteeffektivisering menes endret stoppemønster el. direktetog.

Tabell 3: forts.

		2010-2013 [mill. kroner]	2014-2019 [mill. kroner]	2020 [mill. kroner]
Intercity Oslo-Halden	1t 42 min			
Dobbeltspor Sandbukta-Moss-Kleberget	- 7 min	2 000	-2 000	
Dobbeltspor Oslo-Ski	- 11 min			
Ruteeffektivisering	- 10 min			
Sum Oslo-Halden	1t 14 min			
Intercity Oslo-Skien	2t 46 min			
Dobbeltspor sør for Drammen, tiltak for redusert reisetid, (kryssingsspor, kurveutretting mv.)	- 35 min		4 000	2 800
Dobbeltspor Barkåker-Tønsberg	- 4 min			
Eidangerforbindelsen	- 22 min			
Ruteeffektivisering	-25 min			
Sum Oslo-Skien	1 t 20 min			
Intercity Oslo-Lillehammer	2t 15 min			
Dobbeltspor Langset-Kleiverud-Stensrud	- 25 min			
Dobbeltspor Hamar- Lillehammer	- 20 min			
Ruteeffektivisering	- 15 min			
Sum Oslo-Lillehammer	1t 15 min			
- Hvorav Oslo-Hamar	50 min			

*) Med ruteeffektivisering menes endret stoppemønster el. direktetog.

Tabell 4: Større vegprosjekter (over 200 mill. kr.) som startes opp i 2010-2013.

Prosjekt/korridor	2010-2013 [mill. kroner]	2014-2019 [mill. kr]
Ørje/Magnor		
E18 Sydahvna	90	0
E18 Melleby-Momarken	730	0
E18 Knapstad-Redtvedt	300	480
RV 2 Kongsvinger - Slomarka	50	630
RV35 Jevnaker - Olimb	60	60
Oslo/Grenland/Krsand/Stavanger		
E18 Gulli Langåker, Bommestad- Sky-Landgangen	650	1240
E39 Eiganestunellen	200	600
Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim		
E39 Svegatjør - Rådal	550	1090
E39 Vadheim-sande-førde	300	200
E39 Førde-Årdal-Skei-Hornidal	150	1350
E39 Høgkjølen - Harangen	100	260
RV 13 Øvre Granvisn - Voss grense/Mønshaug - Palmafoss	210	180
Lepsøyrevet nord for ålesund	259	0
Rassikring E39 Hjartåberga	450	450
Oslo/Bergen/Haugesund med arm Sogn til Florø		0
E134 damåsen - Saggrenda	110	450
E134 Gvammen - Århus	400	700
E134 Stordalstunnelen	100	0
Rv 7 Sokna - Ørgenvika	100	600
E16 Sandvika - Wøyen	100	300
E16 Fønshus - Bagn - Bjørgø	300	200
E16 Omlegging forbi Voss	100	0
Oslo/Trondheim (m armer Ålesund, Kr sund og Måløy)		
E6 Alnabruterminalen	60	0
E6 Dal-Minnesund- Skaberud	400	1650
E6 Vindalsliene - Korpals bru	70	300
E6 Jaktøya - Tonstad	0	0
Rv3 Åsta bru med mer.	200	0
Rv 15 Strynefjellstunellane (inkl rassikring)	370	80
E136 Tresfjorbrua	290	0
E136 Måndalstunnelen Våge	160	160
Rassikring rv 70 Oppdølsstranda	400	600

Tabell4: Forts.

Trondheim - Bodø (med armer sverige)		
E6 Brenna - Brattås - Lien	350	350
Rv 80 Vegpakke Salten, fase 2 (inkl. Rassikring)	210	240
Bodø - Narvik - Tromsø - Kirkenes		
E6 Breu over rombakken (inkl rassikring)	200	520
E6 Narvik Sentrum	0	0
E6 Kråkmofjellet	60	140
E8 Sørbotn Laukslett	200	200
E6 vest for Alta	650	390
E6 Sørkjosfjellet	100	400
E8 riksgrensen - skibotn	180	100
Rassikring E10 Vest lofoten	350	500