

Sammendrag

Effektive transporter er en forutsetning for velferd og økonomisk vekst. Overordnet mål for transportpolitikken er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

Økonomisk vekst og økt inntekt vil sammen med befolkningsvekst gi kraftig økt etterspørsel etter transport. Denne utviklingen skaper utfordringer; kapasiteten i transportsystemet må bygges ut. Samtidig skal klimamålet nås og transportsystemet skal utvikles i en mer miljøvennlig retning. Befolkningsveksten i de største byregionene er utfordrende, men gir også muligheter til å utvikle tettere bysamfunn og et transportsystem der kollektivtrafikk, gåing og sykling tar veksten i persontransporten. Dette vil bidra til reduserte klimagassutslipp fra transport.

Transportetatene og Avinor (transportetatene) foreslår en tredelt politikk:

- **I de største byområdene** må kollektivtrafikk, gåing og sykling ta veksten i persontransporten. I byene prioriteres derfor gode kollektive løsninger og tiltak for å legge til rette for gåing og sykling. Staten må gi økonomisk rom for kommuner og fylkeskommuner til å bygge ut sin del av kollektivtrafikken. Det er behov for mer statlige midler. Samtidig må det innføres restriktive tiltak mot den private biltrafikken. Eksempler på dette er køprising og dyrere parkering.
- **I regionene** gjennomføres tiltak som bidrar til regionforstørring og dermed til mer robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner. Utbygging av jernbanen i Intercity-området og rundt de største byene, og utbygging av vegnettet i regionene, er eksempler på tiltak som bidrar til regionforstørring og regional utvikling.
- **Mellom byer og landsdeler** bygges transportsystemet ut for å redusere avstandskostnadene for

næringsliv og innbyggere. Dette vil bidra til økonomisk vekst og regional utvikling. Et helhetlig og rasjonelt nasjonalt transportnett med effektive knutepunkter skal bidra til at langdistanse godstransport i større grad kan gå på sjø eller bane i stedet for på veg.

I hele transportnettet må det satses mer på drift og vedlikehold enn tidligere, fordi infrastrukturen må bli mer robust til å stå imot klimaendringer og andre utfordringer. Trafikken og kravene til pålitelighet øker og anleggene som skal driftes og vedlikeholdes blir stadig mer teknisk kompliserte. Mangel på tilstrekkelig vedlikehold over lang tid har ført til økt behov for fornyelse av infrastrukturen. For å få en mer pålitelig og robust infrastruktur, må standarden på infrastrukturen bringes opp til et nivå der framkommelighet og sikkerhet ivaretas og forfallet minimeres. Dette vil bidra til å redusere kostnadene både for infrastruktureiere, trafikanter og operatører.

Det er alt for mange drepte og hardt skadde i vegtrafikken i dag. Trafikksikkerhetsarbeidet og arbeidet mot nullvisjonen i alle transportformene må styrkes. I vegsektoren foreslår transportetatene et ambisiøst mål. Antallet drepte skal ikke overstige 100, og antallet drepte og hardt skadde skal ikke overstige 500 i 2024.

Gjennom Nasjonal transportplan 2010-2019 (NTP 2010-2019) ble de økonomiske rammene for transporttiltak økt med 100 mrd. kr i forhold til tidligere plan. Den økte aktiviteten stiller transportetatene og entreprenør- og rådgiverbransjen overfor store utfordringer knyttet til planlegging og gjennomføring. Transportetatene vil samarbeide med bransjen for å bidra til økt kompetanse og gjennomføringsevne med kortere planleggingstid og nye kontraktstrategier. Det er også nødvendig med langsiktig forutsigbar finansiering for å få en rasjonell utbygging.

Med tilstrekkelig og forutsigbar finansiering, og mer effektive planprosesser, kan transportinfrastrukturen bygges ut til en god standard på 20 år.

■ NASJONALE STRATEGIER

For å nå de transportpolitiske målene legger transportetatene nasjonale strategier innenfor forskjellige temaer til grunn for prioriteringer i forslaget til Nasjonal transportplan 2014-2023 (NTP 2014-2023).

Trafikkveksten i de største byområdene må tas av de miljøvennlige transportformene

I store byområder er målet at veksten i persontransport kommer innenfor kollektivtransport, gåing og sykling. Noen steder må dagens biltrafikk reduseres for å bedre lokal luftkvalitet. I praksis må folks transportatferd i byene endres. Det er behov for store investeringer og økte driftstilskudd til kollektivtransport. Kostnadene er så høye at fylkeskommunene og Oslo kommune ikke selv kan klare finansieringen med dagens inntekter. Staten bør derfor bidra for å sette fylkeskommunene i stand til å utvikle et høykvalitets kollektivtrafikktilbud. Det er også behov for mer midler til drift. Hver ny kollektivreise øker behovet for tilskudd fra det offentlige med minst 10 kr. Det vil bli mange nye kollektivreiser med den transportpolitikken transportetatene foreslår. Transportetatene foreslår at det legges til rette for forpliktende avtaler mellom stat, fylkeskommuner og kommuner om utvikling av og bidrag til transportløsninger i byområdene.

Tiltak for å redusere avstandskostnader, bidra til regionforstørring og styrke regional utvikling

For å bedre framkommeligheten, redusere avstandskostnadene og bidra til regional utvikling, prioriterer transportetatene å bygge ut infrastrukturen mellom regioner og byer, å redusere flaskehalser som påvirker regularitet og punktlighet for næringslivets transporter både til lands og til sjøs og å gjennomføre tiltak som kan gi bedre luftfart og annen kollektivtrafikk både i og mellom regionene. Gode internasjonale forbindelser er også viktig i denne sammenheng. På

jernbanen videreføres strategien for å øke kapasiteten for godstransport. Transportetatene foreslår en effektiv og helhetlig utbygging av IC-strekningene med optimal framdrift. For sjøtransporten utbedres farleder og det gjennomføres tiltak for å styrke havnene. For lufttransporten bygges kapasiteten ut på de største lufthavnene, og det foreslås en lufthavnstruktur som kan gi et bedre flytilbud med flere direkteruter til Oslo. Flytransport har avgjørende betydning for at norske virksomheter med et globalt engasjement kan gjennomføre sin forretningsmodell og sikre videre ekspansjon. I planperioden vil kapasitetsbehov nødvendiggjøre en beslutning om det skal bygges en tredje rullebane på Oslo lufthavn Gardermoen og en andre rullebane på Bergen lufthavn Flesland. I vegnettet prioriteres sammenhengende utbygging og utbedring av E6, E16, E18 og E39. For å redusere flaskehalser for næringslivet prioriteres tiltak for å øke bredden på de smaleste vegene som ikke har gul midtlinje. For å knytte sammen et helhetlig nasjonalt transportnett foreslås tiltak for å styrke nasjonale intermodale knutepunkter.

Godstransporter over lange avstander må gå med tog og skip så langt det er mulig

Transportetatene foreslår tiltak direkte rettet mot det godset som kan flyttes fra veg til sjø og bane. Det er behov for effektive terminaler med tilrettede arealer for samlastere og servicebedrifter rundt terminalene. Arbeid med å forbedre infrastruktur og øke punktligheten i jernbanenettet må fortsette, samtidig som atkomsten til viktige terminaler utbedres. Utbedring av innseiling til utpekte havner og stamnetthavner må prioriteres. Avgiftene for sjøtransporten må fortsatt reduseres. Transportetatene foreslår en ny insentivordning for mer godstransport på sjø og bane, og videre satsing på kunnskapsutvikling innenfor godstransport. For å få mer transport på sjø og bane, må godsstrømmene konsentreres slik at logistikkostnadene reduseres. Det er mange

utfordringer knyttet til dette. Det krever tiltak også utenfor transportetatenes ansvarsområde. Transportetatene mener derfor det er behov for en bred samfunnsanalyse, der en ser på muligheter og tiltak for å få mer effektiv godstransport og bedre utnyttelse av sjø og bane på lange transportavstander.

Stor økning av midlene til drift, vedlikehold og tiltak for å ta igjen forfall

Driften av infrastrukturen må legges på et nivå som gir god framkommelighet, høy sikkerhet og god tilgjengelighet på en miljøvennlig måte. I takt med økt trafikk vil kostnadene for drift øke. Kostnadene øker også på grunn av at det bygges stadig mer teknisk kompliserte anlegg og at samfunnet stiller store krav til at infrastrukturen skal være åpen og ha god standard til enhver tid. Klimaendringene vil øke behovet for beredskap. For alle etater med unntak av Avinor har lav vedlikeholdsinnsats over lang tid ført til økt forfall og mer sårbar infrastruktur. Dette gjelder også fylkesvegnettet. Vedlikeholdet må legges på et nivå som ikke fører til økt forfall, og det må gjennomføres fornyelse og tiltak for å redusere forfallet. Klimaendringer med hyppigere og kraftigere ekstremvær forsterker dette behovet.

Bred trafikksikkerhetsinnsats for halvering av antallet drepte

Nullvisjonen for trafikksikkerhetsarbeidet er at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde. I vegtransporten har det vært en klar reduksjon i antall alvorlige ulykker de siste årene. For å sikre denne utviklingen, kreves en målrettet innsats fra alle aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet. Transportetatene foreslår å prioritere investeringstiltak som forhindrer møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsler av fotgjengere og syklistene. Trafikantrettede tiltak rettes i særlig grad mot høyrisikogrupper, med spesiell fokus på redusert fart, økt bilbeltebruk og redusert omfang av ruspåvirket

kjøring. I de andre transportformene er det viktig å opprettholde og øke dagens høye sikkerhetsstandard. I sjøtransporten gjennomføres det mange tiltak for å øke sikkerheten. I Avinor har flysikkerhet høy prioritet i bedriftens investeringspolicy og drift. I jernbanetransporten vil det bli gjennomført tiltak for å forebygge ulykker med drepte og skadde. Dette inkluderer både tekniske og operasjonelle tiltak.

Lufthavnstruktur

Bakgrunnen for vurdering av framtidig lufthavnstruktur er blant annet bedre veger og utfasing av Dash 8-100/200 fly før 2030. 19 av 23 lufthavner har begrensede tekniske, operative og markeds-messige grunnlag for baneforlengelse beregnet på større flytyper. Alle forslag om nye flyplasser er bedriftsøkonomisk ulønnsomme for Avinor og krever ekstraordinær finansiering. Flere nye lufthavner er samfunnsøkonomisk lønnsomme hvis de erstatter to til tre mindre flyplasser. I Lofoten og på Helgeland er ny lufthavn kombinert med reduksjon i antall lufthavner anbefalt. I Vest-Finnmark foreslås en ny utredning av luftfartsbehov knyttet til framtidig olje- og gassutvinning. På Vestlandet foreslås foreløpig ingen endringer. Fagernes lufthavns framtidige rolle anbefales vurdert i samråd med lokale myndigheter. Utredningen om lufthavnstruktur tar utgangspunkt i lokale flyplassinitiativ og omhandler primært lokale lufthavner. En ny strukturvurdering anbefales gjennomført i forbindelse med neste NTP.

Oppfølging av nordområdestrategien

For å følge opp regjeringens nordområdestrategi prioriterer transportetatene økt kapasitet på Ofothanen og Nordlandsbanen. Transportetatene vil bidra til utviklingen av knutepunkter blant annet gjennom bedre vegatkomst til Tromsø havn og eventuell ny havn i Kirkenes. Innseilingene til havnene i Rana, Bodø og Tromsø utbedres. Deler av E6, E8, E10, rv 94 og E105 bygges ut og utbedres. Det foreslås endring

av lufthavnstrukturen på Helgeland og i Lofoten. Transitttrafikk fra naboland i Nordområdet er økende og kan kreve utbygging på norsk side.

Styrket gjennomføringsevne

For å styrke gjennomføringsevnen, er det nødvendig med mer effektiv og raskere planlegging. Det bør utvikles en mer effektiv byggherreorganisasjon med prosjekt- og gjennomføringsstrategier som legger til rette for økt konkurranse og effektiv produksjon. Transportetatene mener det må vurderes et nytt planregime for store statlige infrastrukturprosjekter. Finansieringen bør bli langsiktig og forutsigbar. Utbygging av veg og bane bør skje på lengre sammenhengende strekninger for å sikre mer rasjonell utbygging enn å bygge mange mindre delstrekninger uten tidsmessig sammenheng. God gjennomføringsevne forutsetter forutsigbar finansiering.

Reduserte klimagassutslipp og bedre miljø

For å nå klimamålet er det nødvendig med reduserte utslipp fra det enkelte kjøretøy, skip og fly, betydelig økt bruk av biodrivstoff og elektrifisering av deler av bilparken. Det er behov for å redusere transportomfang og endre transportmiddelfordelingen i byene. Veksten i persontransporten må tas av kollektivtrafikk, gåing og sykling. I byene må det derfor satses på kollektivtransport, gange og sykkel kombinert med restriktive tiltak for den private biltrafikken. Dette vil også bidra til redusert lokal luftforurensning og støy. Transportetatene vil prioritere tiltak for å bevare det biologiske mangfoldet og oppfylle forskriften for vannforvaltning. Driften skal gjøres mer miljøtilpasset.

Universell utforming av hele reisekjeder

Dersom befolkningsveksten i byer og bynære områder skal kunne tas av miljøvennlige transportformer som gange, sykkel og kollektivtransport, er et universelt utformet transportsystem avgjørende for å

gjøre disse transportformene attraktive og tilgjengelige for flere. Transportetatene prioriterer universell utforming av hele reisekjeder. Dette krever samordning mellom mange aktører. Tiltak i stamrutene for kollektivtransport, større knutepunkter og jernbanestasjoner prioriteres. I luftfarten prioriteres dette gjennom nybygging og oppgradering av terminalene på lufthavnene.

Økt sykling og gåing

Økt sykling og gåing gir bedre framkommelighet, helse og miljø. For å oppnå mer sykling og gåing, er det nødvendig med mer og bedre infrastruktur som gir økt framkommelighet og sikkerhet. Dette krever økte investeringer av så vel stat som fylkeskommuner og kommuner. I byene må tiltak for gåing og sykling være en viktig del av forpliktende avtaler om samordnede bypakker på tvers av forvaltningsnivåene. Det må i samarbeid mellom staten, fylkeskommunene, kommunene, skoleverket, næringslivet, reiselivet, idretten og andre bygges en kultur der gåing og sykling blir et naturlig transportvalg for flere enn i dag. Økt sykling og flere gående vil bidra til at bilistene tar større hensyn, som igjen gir økt sikkerhet og enda flere syklistene og gående.

Økt satsing på ny teknologi og ITS

ITS vil få en stadig mer framtreende rolle i transportsystemet. ITS og innføring av nye teknologiske løsninger som gjør det mulig å utnytte tilgjengelig infrastruktur bedre og gir gode bidrag for å nå målene om framkommelighet, trafikksikkerhet, miljø og tilgjengelighet. Transportetatene vil bygge opp under mest mulig åpne løsninger som er enkle i bruk.

Redusert sårbarhet og mer oppmerksomhet på klimatilpasning

Nedbør, temperatur og vind har stor innvirkning på infrastruktur og trafikkavvikling. Ekstremt vær med kraftig vind, stormflo, mye nedbør og temperatur-

vekslinger stiller økte krav til infrastrukturen. Store deler av dagens transportnett er ikke robust nok til å møte slike økte påkjenninger. Infrastrukturen må bli mer robust og beredskapen må styrkes.

Transporttiltak for styrket reiseliv

Transportetatene prioriterer bedre infrastruktur, bedre informasjon og enklere billett kjøp og bompengebetaling for å styrke reiselivsnæringen. Det vil bli lagt bedre til rette for reiseopplevelser som nasjonale turistveger og Flåmsbana og Raumabanen. Avinor vil fortsette et omfattende samarbeid med reiselivsnæringen.

Styrket FoU

For å møte morgendagens utfordringer i transportsektoren er transportsektoren helt avhengig av forskning og utvikling. I et langsiktig perspektiv preget av et omfattende investerings- og vedlikeholdsbehov ligger det stor gevinst ved å ta i bruk ny kunnskap og teknologi. Transportetatene har sektoransvar for forskning på hver sine områder og bidrar til betydelig kunnskapsproduksjon. Det er stort potensial for tverretattlig samarbeid. Det vil sikre forskning på tema av felles interesse for etatene og for samfunnet for øvrig og gi mer effektiv utnyttelse av forskningsmidler. Etatene har gode muligheter for å legge deler av forskningsprosjekter, pilot- og demonstrasjonsprosjekter til drifts-, vedlikeholds- og utbyggingsprosjekter. Det vil bidra til sikrere og raskere implementering av ny kunnskap og økt innovasjonskraft i bransjen.

Prioritering innenfor gitte økonomiske rammer

På bakgrunn av nasjonale mål og strategier som er presentert ovenfor, foreslår Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen å prioritere bruken av midler innenfor gitte økonomiske rammer i følgende rekkefølge:

1. Drift av infrastruktur

Driften må legges på et nivå som sikrer at infrastrukturen fungerer på et samfunnsøkonomisk optimalt nivå. En optimal driftsstandard gir en mer robust og pålitelig infrastruktur, god framkommelighet, høy sikkerhet og god tilgjengelighet på en miljøvennlig måte. Det samfunnsøkonomisk optimale nivået tilsier en høyere driftsstandard enn i dag, som følge av økt trafikk og økt aktivitet. Det er også stadig økende forventninger fra befolkning, næringsliv og trafikk-selskaper til at infrastrukturen skal ha høy standard og være åpen til enhver tid. I tillegg vil klimaendringene øke behovet for beredskap i alle transportformene. Driftskostnadene har også gått opp, grunnet stadig mer teknisk kompliserte anlegg å drifte og stor kostnadsøkning på nye driftskontrakter i markedet. Transportetatenes forslag innebærer at nivået for drift økes vesentlig i forhold til NTP 2010-2019 i Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen.

2. Vedlikehold av infrastruktur

Vedlikeholdet må holdes på et nivå som fører til at infrastrukturen ikke forfaller. I vegsektoren lå vedlikeholdet i 2011 på et nivå som beregningsteknisk ble vurdert å tilsvare behovet. Nye beregninger i arbeidet med NTP viser imidlertid at nivået i vegsektoren må økes dersom forfallet ikke skal øke. Også i de andre transportformene er det nødvendig å øke vedlikeholdet sammenlignet med i dag. Vedlikeholdskostnadene vokser blant annet på grunn av økt trafikk, mer kompliserte anlegg, kostnadsøkninger i markedet og økt krav til robusthet og pålitelighet. Klimaendringene kan forventes å gi økte vedlikeholdskostnader allerede i kommende planperiode. Forfallet i infrastrukturen forsterker virkningen av klimaendringene og fører også til økte kostnader for både drift og vedlikehold.

3. Fornyelse og tiltak for å redusere forfallet

Skal infrastrukturen kunne holdes åpen med tilstrek-

kelig god standard, må den ligge på et standardnivå der det er mulig å gjøre dette uten høye ekstrakostnader. I alle transportformer unntatt luftfarten, prioriteres fornyelse og tiltak for å utbedre infrastruktur med stort forfall. De økonomiske rammene bestemmer hvor lang tid dette vil ta. Jernbanen må, foruten å ivareta sikkerheten, prioritere fornyelsen til å oppnå punktlighetsmålene for togtrafikken. Transportetatene vil dessuten prioritere å utbedre dreneringssystem, veg- og banefundament og moloer, som bidrar til å gjøre infrastrukturen mer robust for konsekvensene av klimaendringene. Store innsatser kreves også for å utbedre tunneler og bruer.

4. Planlegging

For å kunne gjennomføre nødvendige investerings-tiltak, er det avgjørende at det settes av tilstrekkelig ressurser til planlegging. Dette sikrer mest mulig optimal bruk av midler og at kvaliteten på investeringene blir tilfredsstillende. Etatene jobber for å gjøre planprosessene både raskere og mer effektive, noe som krever økte ressurser.

5. Programområdetiltak

Innenfor programområdene prioriterer etatene sikkerhetstiltak høyest. På jernbanen gjennomføres blant annet sanering av planoverganger, rassikring og andre sikkerhetstiltak. Statens vegvesen satser på møtefri veg med bygging av midtrekkverk og på tiltak for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker og påkjørsel av fotgjengere og syklist. Andre satsingsområder på veg er bygging av kollektivfelt, anlegg for sykling og gåing samt universell utforming av holdeplasser og knutepunkter. I tillegg prioriteres utvidelse av de smaleste vegene, slik at de kan gis gul midtlinje. På jernbanen vektlegges også tiltak i knutepunkter og stasjoner samt kapasitetsforbedrende tiltak. For å bidra til en miljøvennlig utvikling av byene gjennom samordnede bypakker foreslår transportetatene å avsette om lag 13 mrd.

kr programområdemidler i vegsektoren til å styrke satsingen på miljøvennlig transportløsninger innenfor byområdene hvis rammen økes med 45 prosent.

6. Store investeringsprosjekter

Når det gjelder store prosjekter prioriteres gjennomføringen av bundne prosjekter først. Dette er prosjekter som pågår eller er vedtatt før planperiodens begynnelse. Når de bundne prosjektene er gjennomført, prioriteres investeringsprosjekter som gir god effekt for næringslivets godstransport. Nye store investeringsprosjekter ut over dem som er omtalt i NTP 2010-2019, kan først prioriteres ved høyere planrammer. Innenfor jernbanen økes kapasiteten for gods på jernbanen med inntil 20 prosent i plan-teknisk ramme, mens den kan øke med 50-100 prosent hvis rammen økes med 45 prosent. Dette skjer gjennom tiltak både på linjen og i terminaler. Utover økt kapasitet for gods på jernbanen prioriteres først og fremst utbygging av dobbeltspor i IC-området på Østlandet, hvis rammen økes med 45 prosent. I riksvegnettet prioriteres utbygging og utbedring av de viktigste vegene for næringslivet (E6, E18, E16 og E39) for å redusere avstandskostnadene og bedre sikkerheten. For å styrke godstransporten med sjø og bane prioriteres også utbedring av riksvegtilknyttinger til havne- og jernbaneterminaler.

EFFEKTER AV PRIORITERINGENE

Samlet sett er den samfunnsøkonomiske netto nytten negativ innenfor både planteknisk ramme og rammen +45 prosent. For jernbaneprosjekter er nettoytten henholdsvis -18 og -38 mrd. kr, mens den for vegprosjekter er henholdsvis -13 og -16 mrd. kr. Det er stor usikkerhet i beregningene. De store investeringsprosjektene innenfor planteknisk ramme sparer samfunnet for 55 mrd. kr (nåverdi regnet på en 25-årsperiode). Dersom rammen økes med 45 prosent, reduseres transportkostnadene med 150 mrd. kr.

Det oppnås større pålitelighet og punktlighet i

transportsystemet gjennom styrket drift og vedlikehold og tiltak for å ta igjen forfall og skredsikring. Utbygging og utbedring av infrastrukturen gir kortere reisetider og reduserte avstandskostnader. Kjøretidene på jernbanen reduseres med om lag 30 min fra Oslo til Halden, Lillehammer og Trondheim. Det blir 150 km ny firefelts veg i planteknisk ramme og 440 km hvis rammen økes med 45 prosent. Det blir 280 km ny to-trefeltsveg med midtrekkverk i planteknisk ramme, og 470 km hvis rammen øker med 45 prosent. Gående og syklistene får bedre framkommelighet gjennom at det blir tilrettelagt henholdsvis 280 og 610 km gang- og sykkelanlegg. Utbygging av veg og jernbane vil bidra til regionforstørrelse og regional utvikling.

For å nå det ambisiøse målet for reduksjon i antall drepte eller hardt skadde, kreves det et bredt spekter av tiltak og virkemidler hos mange aktører. Investeringer på riksveg er beregnet å bidra med 47 færre drepte og hardt skadde i planteknisk ramme og 84 hvis rammen økes med 45 prosent.

Forventet trafikkvekst og nye vegprosjekter vil ha negativ påvirkning på miljøet, mens satsing på jernbane og miljøvennlig transport i byene, samt overføring av gods fra veg til sjø og bane, vil ha positiv virkning. Klimamålet for transport krever sterke virkemidler for å endre transportmiddelfordelingen, fremme lavutslippsteknologi og redusere biltrafikken.

■ STORE, STRATEGISKE SATSINGER

Transportetatene har gjennom utredningsrapporten, stamnettutredningene for veg og sjø og perspektivanalysen for jernbane beskrevet hva som kreves for å få transportinfrastrukturen opp på en høy standard med hensyn til sikkerhet, kapasitet, kvalitet og miljø. Gjennom en målrettet og strategisk satsing kan mye av infrastrukturen være bygget ut til et slikt nivå i løpet av 20 år. Gjennomføringen forutsetter forutsigbar langsiktig finansiering og effektive plan- og

beslutningsprosesser. I tillegg til infrastrukturutbygging er det gitt en omtale av behov for midler til kollektivtiltak i de største byområdene.

■ AVINORS RAMMEBETINGELSER OG PRIORITERINGER

Avinor har en annen tilknytningsform enn de øvrige transportetatene. Bedriften er selvfinansierende og omfattes ikke av de økonomiske rammene for NTP. Prioriteringen av investeringsmidler blir styrt av selskapet innenfor gjeldende vedtekter og rammebetingelser. Etter de senere års investeringer knyttet til flysikkerhet på hele lufthavnnettet, står bedriften nå foran en periode der kapasitetsutvidelser ved de største lufthavnene må prioriteres. Avinor har ikke de samme store utfordringene som transportetatene når det gjelder vedlikehold av infrastrukturen og tiltak for å ta igjen forfall. Cirka en firedel av investeringsmidlene i planperioden er satt av til denne type tiltak, noe som sikrer en forsvarlig drift i forhold til gjeldende normer og forskrifter i dagens situasjon. Fortsatt trafikkvekst er viktig for Avinors finansielle styrke og for gjennomføringen av planlagte investeringer. Selskapet har imidlertid ikke finansielt handlingsrom innen dagens rammebetingelser til å prioritere nye flyplasser eller andre tiltak ut over det som framgår i kapittel 5.3.