



**Transportpolitiska mål i de nordiska länderna** PM  
**Vilka målen är och hur de följs upp** 2011:2



**Transportpolitiska mål i de nordiska länderna** PM  
**Vilka målen är och hur de följs upp** 2011:2

**Trafikanalys**

Adress: Sveavägen 90

113 59 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: [trafikanalys@trafa.se](mailto:trafikanalys@trafa.se)

Webbadress: [www.trafa.se](http://www.trafa.se)

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2011-04-20

# Förord

Trafikanalys uppdrag är att, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, utvärdera och analysera förslag och åtgärder inom transportområdet. Ett naturligt led i det arbetet är att bevaka och dra lärdom av hur andra länder styr transportpolitiken.

De nordiska länderna är i många avseenden likartade, det gäller inom transportpolitiken som på många andra områden. Trots likheterna skiljer sig ländernas sätt att styra transportpolitiken.

Som en del i myndighetens uppdrag har denna sammanställning över aktuella transportpolitiska mål och former för uppföljning i Danmark, Finland, Norge och Sverige tagits fram.

Den 7 mars 2011 arrangerade Trafikanalys ett nordiskt seminarium för att bl.a. belysa dessa frågor ytterligare.

Rapporten har på uppdrag av Trafikanalys sammanställts av Magnus Nilsson, Magnus Nilsson Produktion.

Stockholm april 2011

Gunnar Eriksson  
Avdelningschef



# Innehåll

<b>Förord</b> .....	<b>3</b>
<b>1 Norge</b> .....	<b>9</b>
Utvärdering – uppföljning .....	9
<b>Bilaga</b> .....	<b>11</b>
Utdrag ur Stortingsmelding nr 16 2008-2009, "Nasjonal transportplan 2010-2019" .....	11
<b>2 Finland</b> .....	<b>15</b>
<b>Bilaga</b> .....	<b>17</b>
"Strategiska mål för 2020" ur "Statsrådets trafikpolitiska redogörelse till riksdagen. Riktlinjer för trafikpolitiken och utvecklings- och finansieringsprogram för transportnätet fram till 2020" .....	17
Riktlinjer (exempel) .....	18
<b>3 Sverige</b> .....	<b>19</b>
3.1 Övergripande mål .....	19
Funktionsmålet – Tillgänglighet.....	19
Hänsynsmålet – Säkerhet, miljö och hälsa.....	19
Preciseringar och etappmål .....	20
Indikatorer och mått .....	20
Utvärdering – uppföljning .....	20
<b>Bilaga</b> .....	<b>23</b>
Övergripande mål (riksdagen) .....	23
Funktionsmålet – Tillgänglighet (riksdagen) .....	23
Hänsynsmålet – Säkerhet, miljö och hälsa (riksdagen) .....	23
<b>4 Danmark</b> .....	<b>29</b>
<b>Bilaga</b> .....	<b>31</b>
Transportministeriet mission er at sikre mobilitet, der skaber værdi for det danske samfund .....	31
Transportministeriets vision er: .....	31





# Analys

Trots att de transportpolitiska ambitionerna är väldigt likartade i Danmark, Finland, Norge och Sverige har politikerna i länderna funnit delvis helt olika former och metoder för arbetet.

Norge och Sverige har likartade arbetssätt där riksdagen/stortinget eller regeringen beslutar om samlade, kvalitativa mål för transportpolitiken. Dessa mål ges därefter ett delvis mycket konkret innehåll med definierade indikatorer som i de flesta fall gör det relativt enkelt att följa upp och jämföra den reella utvecklingen med de fastlagda målen. I bägge länderna ges jämförelser mellan fastlagda mål och den reella utvecklingen gott om utrymme i regeringarnas budgetpropositioner.

I Finland drar varje nytilträd regering upp de stora dragen för transportpolitiken i en särskild "programförklaring". Vissa konkreta, uppföljbara mål för trafikområdet finns definierade, dock ofta i andra sammanhang än inom transportpolitiken (Exempel: Målet för minskad klimatpåverkan från transportsektorn). Trots ambitioner i den riktningen, är den formaliserade utvärderingen begränsad.

I Danmark uttrycks inte den övergripande politiska ambitionen genom principdokument utan via de konkreta och politiskt mycket breda kompromisser kring transportpolitiken som slutits, de flesta under 2009. Politikens utfall kan mätas genom att "bocka" åtgärdslistorna, men några kvalitativa mål finns inte.

Vilken metod för transportpolitisk styrning som i realiteten ger det bästa resultatet är inte enkelt att avgöra. Att det saknas formulerade mål innebär ju inte att politiken saknar riktning. Att det danska arbetssättet avviker är dessutom knappast ett medvetet strategiskt val utan helt enkelt en anpassning till de politiska realiteterna, dvs. att landet under lång tid styrts av minoritetsregeringar som ständigt måste söka stöd i konkreta frågor.



# 1 Norge

De gällande, norska transportpolitiska målen beslutades av regeringen i samband med att den nationella transportplanen 2010-2019 fastställdes 2009. Den beslutade målstrukturen består av fyra nivåer:

## Ett överordnat mål

*"Tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling."*

## Fyra huvudmål

Frankomlighet och regional utveckling (F)

*"Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret."*

Trafiksäkerhet (S)

*"Transportpolitikken skal bygges på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren."*

Miljö (M)

*"Transportpolitikken skal bidra til å begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet."*

Tillgänglighet för alla (U)

*"Transportsystemet skal være universelt utformet."*

1-6 "etappmål" per huvudmål

1-8 indikatorer per "etappmål"

## Utvärdering – uppföljning

Utvärderingen av hur väl man uppfyller målen sker på samferdselsdepartementet med utgångspunkt från de mätningar av indikatorer som transportmyndigheterna levererar till departementet. Utvärderingen redovisas detaljerat i regeringens budget - i förslaget till statsbudget för 2011 ägnas 23 sidor åt uppföljningen av de transportpolitiska målen.<sup>1</sup> På en översiktlig nivå redovisas trender för huvudmål och etappmål. På en detaljerad nivå redovisas trender för de flesta av indikatorerna (exempel nedan).

<sup>1</sup> [http://www.regjeringen.no/pages/14270341/PDFS/PRP201020110001\\_SDDDDPDFS.pdf](http://www.regjeringen.no/pages/14270341/PDFS/PRP201020110001_SDDDDPDFS.pdf)

**Tabell 6.7 Hastighet for kollektivtransport på veg i rushtida. Indikator F.3.2**

	Fart ved inngangen til planperioden (km/t)	Venta verknad for 2011(km/t)	Venta verknad etter to år i planperioden (km/t)	Venta verknad i HP 2010–2013 (km/t)
Oslo	20,9	+0,3	+0,5	+0,8
Bergen	20,3	0	+0,4	+4,1
Stavanger	24,0	0	0	+1,2
Trondheim	23,0	+1,0	+1,0	+3,0

**Tabell 6.11 Etappemål: Bidra til at transportsektoren reduserer klimagassutsleppa**

	Status ved inngangen til planperioden	Venta verknad i 2011	Venta verknad etter to år i planperioden	NTP 2010– 2019
M1.1	Indikator Utslepp av klimagassar frå transportsektoren målt i CO2- ekvivalenter samla og pr.sektor	11,4 mill. tonn CO2- ekvivalenter	Nedgang på 0,3– 0,6 mill. tonn	Nedgang på 0,35–0,7 mill. tonn Blir redusert (bidra til nedgang på 2,5–4,0 mill.tonn CO2- ekvivalenter)

I transportmyndigheternas oppdrag att ta fram nästa nationella transportplan för perioden 2014-2013 ingår även att se över målstrukturen och överväga om vissa etappmål eller indikatorer bör justeras eller bytas ut. I februari 2011 överlämnade transportmyndigheterna en övergripande lägesrapport från arbetet med den nationella transportplanen 2014-2023<sup>2</sup>. I det kapitel som berör målformuleringar föreslås inga ändringar av transportpolitikens huvudmål, men däremot justeringar och kompletteringar av de nuvarande etappmålen (se bilaga). Inför det slutliga arbetet med den nationella transportplanen har myndigheterna bl.a. i oppdrag att pröva om antalet etappmål på miljöområdet kan reduceras.

<sup>2</sup> Avinor, Jernbaneverket, Kystverket, Statens vegvesen, feb 2011: Nasjonal transportplan 2014-2023. Utredningsfasen. Hovedrapport. [http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/rapport\\_revisjon\\_av\\_maalstruktur.pdf](http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/rapport_revisjon_av_maalstruktur.pdf)

# Bilaga

## Utdrag ur Stortingsmelding nr 16 2008-2009, ”Nasjonal transportplan 2010-2019”<sup>3</sup>

### Överordnat mål

”Tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.”

### Fyra huvudmål

Framkomlighet och regional utveckling (F)

”Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.”

Trafiksikkerhet (S)

”Transportpolitikken skal bygges på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.”

Miljø (M)

”Transportpolitikken skal bidra til å begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet.”

Tillgänglighet för alla (U)

”Transportsystemet skal være universelt utformet.”

### Etappmål och indikatorer

Fastställda etappmål och indikatorer i Nasjonal transportplan 2010-2019	Förslag till etappmål för Nasjonal transportplan 2014-23 <sup>4</sup>
<p><u>Framkomlighet och regional utveckling (F)</u></p> <p>Etappmål F1: <i>Transporttilbudet og påliteligheten i transportsystemet skal bedres i perioden</i></p> <p>Indikatorer:</p> <p>F1.1 <i>Punktlighet og regularitet for gods- og persontog på de viktigste togrutene</i></p> <p>F1.2 <i>Antall setekm i persontogtrafikken per toggruppe</i></p> <p>F1.3 <i>Antall togkm i persontogtrafikken per toggruppe</i></p> <p>F1.4 <i>Gjennomsnittlig billettpris for flyruter under statlig kjøp</i></p> <p>F1.5 <i>Punktlighet og regularitet for flytrafikken</i></p>	<p><u>Framkommelighet (F)</u></p> <p>Etappmål F1: <i>Kapasiteten i kollektivtrafikken skal økes</i></p> <p>Etappmål F2: <i>Påliteligheten i transportsystemet skal bedres</i></p> <p>Etappmål F3: <i>Avstandskostnader og reisetider i og mellom regioner skal reduseres</i></p> <p>Etappmål F4: <i>Rushtidsforsinkelser for næringsliv og</i></p>

<sup>3</sup> <http://www.regjeringen.no/pages/2162529/PDFS/STM200820090016000DDDPDFS.pdf>

<sup>4</sup> Avinor, Jernbaneverket, Kystverket, Statens vegvesen, feb 2011: Nasjonal transportplan 2014-2023. Utredningsfasen. Hovedrapport. [http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/rapport\\_revisjon\\_av\\_maalstruktur.pdf](http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/rapport_revisjon_av_maalstruktur.pdf)

<p><i>F1.6 Antall timer de viktigste vegrutene for godstransport er stengt</i></p> <p>Etappmål F2: <i>Reisetider i og mellom regioner skal reduseres i perioden.</i></p> <p>Indikatorer:</p> <p><i>F2.1 Reisetid på utvalgte ruter på riksvegnettet</i></p> <p><i>F2.2 Reisetid på utvalgte region- og InterCity-tog</i></p> <p>Etappmål F3: <i>Rushtidsforsinkelsene for næringsliv og kollektivtransport i de fire største byområdene skal reduseres i perioden.</i></p> <p>Indikatorer:</p> <p><i>F3.1 Forsinkelse for biltrafikken og lastebiltrafikken i rushtiden</i></p> <p><i>F3.2 Hastighet for kollektivtransport på veg i rushtiden</i></p> <p><i>F3.3 Punktlighet og regularitet for lokaltog i rushtiden</i></p> <p>Etappmål F4: <i>Framkommeligheten for gående og syklende skal økes i perioden</i></p> <p>Indikatorer:</p> <p><i>F4.1 Antall km sammenhengende hovednett for sykkel i utvalgte byer og tettsteder</i></p> <p><i>F4.2 Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt</i></p> <p>Etappmål F5: <i>Avstandskostnader mellom regioner skal reduseres i perioden</i></p> <p>Indikator:</p> <p><i>F5.1 Transportkostnader for en gjennomsnittlig tungtransport på utvalgte ruter på riksvegnettet</i></p>	<p><i>kollektivtransport i de fire største byområdene skal reduseres</i></p> <p>Etappmål F5: <i>Framkommelighet for gående og syklende skal bedres</i></p> <p>Etappmål F6: <i>Eksisterende infrastruktur skal ivaretas</i></p>
<p><u>Trafiksikkerhet (S)</u></p> <p>Etappmål S1: <i>Antall personer som blir drept eller hardt skadd i vegtrafikken skal reduseres med minst en tredel innen 2020</i></p> <p>Indikatorer:</p> <p><i>S1.1 Antall drepte eller hardt skadde i vegtrafikkulykker</i></p> <p><i>S1.2 Antall drepte i vegtrafikkulykker</i></p>	<p><u>Trafiksikkerhet (S)</u></p> <p>Etappmål S1: <i>Antall personer som blir drept eller hardt skadd i vegtrafikken skal reduseres med XX innen 2024</i></p> <p>Etappmål S2: <i>Det høje sikkerhetsnivået i luft-, sjø- og jernbanetransport skal opprettholdes eller øke</i></p>

<p><u>Miljø (M)</u></p> <p>Etappmål M1: <i>Bidra til at transportsektoren reduserer klimagassutslippene med 2,5-4,0 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i forhold til forventet utslipp i 2020</i></p> <p>Indikator:</p> <p><i>M1.1 Utslipp av klimagasser fra transportsektoren målt i CO<sub>2</sub>-ekvivalenter samlet og per sektor</i></p> <p>Etappmål M2: <i>Redusere NO<sub>x</sub>-utslippene i sektoren</i></p> <p>Indikator:</p> <p><i>M2.1 Utslipp av nitrogenoksider/forsurende utslipp fra transportsektoren samlet og per sektor</i></p> <p>Etappmål M3: <i>Bidra til å oppfylle nasjonale mål for lokal luftforurensning og støy</i></p> <p>Indikatorer:</p> <p><i>M3.1 Antall bosatte i områder utsatt for timemiddelkonsentrasjoner av NO<sub>2</sub> over nasjonale mål (150 µg/m<sup>3</sup> maks 8 timer per år)</i></p> <p><i>M3.2 Antall bosatte i områder utsatt for døgnmiddelkonsentrasjoner av svevestøv (PM<sub>10</sub>) over nasjonale mål (50 µg/m<sup>3</sup> maks 7 dager per år)</i></p> <p><i>M3.3 Støyplageindeks (SPI)</i></p> <p><i>M3.4 Antall personer utsatt for over 38 dB innendørs støynivå</i></p> <p>Etappmål M4: <i>Unngå inngrep i viktige naturområder og ivareta viktige økologiske funksjoner</i></p> <p>Indikatorer:</p> <p><i>M4.1 Antall daa inngrep i eller nærføring til nasjonalparker og landskapsvernområder</i></p> <p><i>M4.2 Antall daa inngrep i eller nærføring til naturreservater</i></p> <p><i>M4.3 Prosjekter med meget stor negativ konsekvens for naturmiljø</i></p> <p><i>M4.4 Andel utbedrede registrerte konflikter mellom transportnettet og biologisk mangfold</i></p> <p>Etappmål M5: <i>Begrense inngrep i viktige kulturminner, kulturmiljø, kulturlandskap og dyrket jord</i></p> <p>Indikatorer:</p> <p><i>M5.1 Kulturminner som går tapt eller får redusert kvalitet på grunn av nyanlegg</i></p> <p><i>M5.2 Antall daa kulturmiljøer som går tapt eller får redusert verdi på grunn av nyanlegg</i></p> <p><i>M5.3 Antall daa dyrket jord til transportformål</i></p> <p><i>M5.4 Spesielt viktige kulturlandskap som får redusert sin verdi vesentlig som følge av nyanlegg</i></p> <p>Etappmål M6: <i>Unngå utslipp av olje eller andre miljøfarlige kjemikalier som følge av uønskede hendelser til sjøs</i></p> <p>Indikator: <i>M6.1 Utslipp av olje og andre kjemikalier som følge av uønskede hendelser til sjøs</i></p>	<p>Miljø (M)</p> <p>Etappmål M1: <i>Transportpolitikken skal bidra til at transportsektoren reduserer klimagassutslippene med 2,5-4 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i forhold til forventet utslipp i 2020 og redusere NO<sub>x</sub>-utslippene i sektoren</i></p> <p>Etappmål M2: <i>Transportpolitikken skal bidra til å oppfylle nasjonale mål for lokal luftforurensning og støy</i></p> <p>Etappmål M3: <i>Inngrep i vernede naturområder skal unngås, viktige økologiske funksjoner skal ivaretas og inngrep i vernede kulturminner/-miljø, verdifulle kulturlandskap og dyrket jord skal begrenses</i></p> <p>Etappmål M4: <i>Miljøskade som følge av akutt forurensning i norske havområder eller på norsk territorium skal begrenses</i></p> <p>Etappmål M5: <i>Bunnsedimenter som er forurenset med helse- og miljøfarlige kjemikalier skal håndteres slik at fare for ny forurensning ikke oppstår.</i></p>
---	--

<p><u>Tillgänglighet för alla (U)</u></p> <p>Etappmål U1: <i>Kollektivtransportsystemet skal bli mer universelt utformet i perioden</i></p> <p>Indikatorer:</p> <p><i>U1.1 Andel stamruter for kollektivtransport på veg i de fire største byene som er universelt utformet</i></p> <p><i>U1.2 Andel av store kollektivknutepunkt som er universelt utformet</i></p> <p><i>U1.3 Andel jernbanestasjoner og –holdeplasser som er tilgjengelige for alle</i></p> <p><i>U1.4 Andel jernbanestasjoner og –holdeplasser som er universelt utformet</i></p> <p><i>U1.5 Andel jernbanestasjoner og –holdeplasser der informasjonssystemene er universelt utformet</i></p> <p><i>U1.6 Andel lufthavner som er universelt utformet</i></p> <p><i>U1.7 Andel lufthavner der informasjonssystemene er universelt utformet</i></p> <p><i>U1.8 Andel ferjesamband i riksvegferjedriften som er universelt utformet</i></p>	
---	--



## 2 Finland

Det viktigaste politiska styrdokumentet är den programförklaring som den då nytilträdde regeringen överlämnade till riksdagen 2008: *"Riktlinjer för trafikpolitiken och utvecklings- och finansieringsprogram för transportnätet fram till 2020"*<sup>5</sup>. Efter riksdagsvalet 2012 väntas den nya regeringen presentera ett motsvarande program.

I dokumentet anges ett antal "strategiska mål" av delvis ganska olika karaktär (se bilaga), många snarare att betrakta som ambitioner och flera utan direkt koppling till kvaliteten hos transportsystemet. Till dessa mål har regeringen knutit ca 10 detaljerade riktlinjer som omfattar både mer eller mindre starka utfästelser från regeringens sida, men också regeringens förväntningar på andra aktörer, t ex kommuner.

I princip finns en ambition att transportpolitiken och -planeringen ska vara målstyrd, men endast vissa av de väsentligaste transportpolitiska målen berörs i regeringens styrdokument. Det av regeringen antagna målet att under perioden 2005-2020 minska antalet störda av trafikbuller med 20 procent nämns således inte.

De transportpolitiska mål som gäller har antagits och finns redovisade i olika sammanhang:

- Utsatta för högt trafikbuller: Antalet ska 2005-2020 minska med 20 procent
- Minskad klimatpåverkan: Finlands åtagande i EUs beslut om insatsfördelning innebär att utsläppen från de sektorer som inte ingår i EUs utsläppshandel 2005-2020 ska minska med 16 procent. Detta åtagande antas gälla lika för alla sektorer, dvs. målet för transportsektorn är en minskning av utsläppen av växthusgaser 2005-2020 med 16 procent. Detta mål avses revideras 2012.
- Dödade i vägtrafiken: Finland har antagit den sk nollvisionen som konkret innebär att antalet dödade i vägtrafiken ska minska från dagens nivå (2009: 279 dödade) till 2020 150. I regeringens riktlinjer anges ett mål för 2025 på högst 100 dödade per år.

Inom Trafikverket har man under 2010 försökt att specificera ytterligare konkreta parametrar kopplade till regeringens styrdokument, men man har under arbetets gång konstaterat att direktiven är så otydliga att en meningsfull precisering svårligen låter sig göras.

---

<sup>5</sup> Kommunikationsministeriets publikationer 31/2008.  
<http://www.lvm.fi/files/3108.pdf>

I brist på en fastlagd struktur för utvärdering använder verket en s.k. expertbedömning, dvs. man låter helt enkelt ett antal välrenommerade experter bedöma måluppfyllelsen.

Den samlade uppföljningen av de transportpolitiska målen görs på transportministeriet på basis av rent deskriptiva, icke-analyserade uppgifter från i första hand Trafikverket. Utvärderingen sker inte i ett enda sammanhang utan med lite olika intervaller för olika mål - olycksutvecklingen varje år, andra mål med flera års mellanrum.

# Bilaga

## **”Strategiska mål för 2020” ur ”Statsrådets trafikpolitiska redogörelse till riksdagen. Riktlinjer för trafikpolitiken och utvecklings- och finansieringsprogram för transportnätet fram till 2020”<sup>6</sup>**

### *A. Finansieringens principer och långsiktighet*

- Finansieringen av trafiken är långsiktig och står på säker grund.
- Ett mångsiktigt utbud av finansieringsmodeller som kompletterar budgetfinansieringen finns tillgänglig.

### *B. Stöd för områdenas och näringarnas framgång*

- Trafiknätet erbjuder landets olika delar möjlighet att utvecklas och bevara sin livskraft.
- Det logistiska systemet fungerar effektivt i Finland och erbjuder företag möjligheter till en konkurrenskraftig verksamhet trots de extra transportkostnader som orsakas av de långa avstånden och det stränga klimatet.
- Konkurrensförhållandena på transportmarknaden är jämlika och ickediskriminerande och väsentliga hinder för konkurrensen har avlägsnats. Den finska transportnäringen är konkurrenskraftig på den alltmer internationaliserade marknaden.

### *C. Klimatförändringen och kollektivtrafiken*

- Avsevärt ökade resevolymerna för kollektivtrafiken och ingen ökning av resorna med personbil.
- Trafikbehovet har minskat på grund av en tätare stadsstruktur och för att markanvändningen och trafiksystemet sammanjämkats.
- Kollektivtrafiken är ett intressant alternativ inom stora stadsregioner. Områdesanvändningens lösningar stöder sig på kollektivtrafik.

### *D. Trafiksäkerhet*

- I trafikolyckor avlider årligen färre än 150 personer.
- Det tväradministrativa samarbetet kring trafiksäkerhet fungerar väl.

---

<sup>6</sup> Kommunikationsministeriets publikationer 31/2008.  
<http://www.lvm.fi/fileserver/3108.pdf>

## Riktlinjer (exempel)

1. Satsningarna på säkerhetsarbetet ökas för att vi ska uppnå det mål som sattes i regeringens principbeslut sommaren 2006 om att sänka antalet trafikdödade. Enligt målet sjunker antalet trafikdödade 2010 till högst 250 personer och därefter förbättras trafiksäkerheten successivt så att antalet döda i trafiken 2025 är mindre än 100 personer per år.
2. Man fortsätter att genomföra effektiva åtgärder i syfte att motverka centrala säkerhetsproblem, såsom rattfylleri, underlåtenhet att följa regler och använda säkerhetsutrustning, överhastigheter och osäkerhet med oskyddad trafik.
3. I trafiksäkerhetsarbetet fästs särskild uppmärksamhet vid äldre personers, barns och rörelsehindrades mobilitet.
4. Under valperioden fortsätts finansieringen av temaprojekt bl.a. för att förbättra säkerheten på huvudvägar (mitträckesprogrammet).
5. Den nya teknikens möjligheter nyttiggörs i full skala bl.a. genom att man ökar trafikövervakningstekniken och ger kommunerna möjlighet att delta i övervakningsarbetet samt genom att man främjar användningen av trafiksäkerhetssystem.
6. Till projekt som gäller väg- och trafikmiljön fogas en täckande säkerhetsbedömning.
7. Körundervisningen och körkortsexamen moderniseras. I det första steget fastställer man kraven för framförande av moped.
8. Regionala projekt som förbättrar säkerheten tillförsäkras tillräckliga resurser och möjligheter för genomförande.
9. Det tväradministrativa samarbetet inom trafiksäkerhetsbranschen intensifieras och koordineringen förbättras i syfte att effektivisera användningen av resurserna.
10. Under denna valperiod inleds uppgörandet av en trafiksäkerhetsplan för 2011–2015.

## 3 Sverige

De gällande svenska transportpolitiska målen formulerades i en särskild proposition - *"Mål för framtidens resor och transporter"*<sup>7</sup> - som riksdagen antog 2009. Målen ska vara styrande för de konkreta beslut om planering, infrastruktursatsningar, ekonomiska styrmedel, myndighetsarbete m.m. som regeringen och myndigheter fattar. Målen är utgångspunkten för beslut om nationella och regionala trafikplaner 2010-2021 som regeringen fastställde 2010 på basis av ett ekonomiskt rambeslut i riksdagen 2009.

I den övergripande målstruktur riksdagen fastställt ingår dels ett övergripande mål, dels två "huvudmål"

- funktionsmålet, som handlar om hur väl systemet fungerar rent transportmässigt,
- hänsynsmålet, som handlar om hur transportsystemets negativa bieffekter kan minimeras.<sup>8</sup>

Samtidigt som regeringen markerar att de antagna transportpolitiska målen ska styra arbetet öppnar man i propositionen för att man i vissa fall kan avvika från målen: *"Transportpolitisk måluppfyllelse bör vara vägledande i planering och bedömning av fysiska åtgärder i transportsystemet och beaktas i den övriga markanvändningen, men det måste alltid finnas utrymme för avvägning mot andra intressen och effekter, liksom mot mål inom andra politikområden."*

### 3.1 Övergripande mål

"Transportpolitikens mål ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet."

#### Funktionsmålet – Tillgänglighet

*"Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov."*

#### Hänsynsmålet – Säkerhet, miljö och hälsa

*"Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa."*

<sup>7</sup> <http://www.regeringen.se/content/1/c6/12/26/05/b869ed9c.pdf>

<sup>8</sup> Mer information om målstrukturen finns på <http://www.regeringen.se/sb/d/11771>

## Preciseringar och etappmål

Till respektive huvudmål har regeringen kopplat ett antal preciseringar. De preciseringar som är tidssatta kallas "etappmål". Mest utvecklade och konkreta är preciseringarna på trafiksäkerhetsområdet. Målet för vägtrafiken är att mellan år 2007 och år 2020 halvera antalet omkomna och att minska antalet allvarligt skadade med en fjärdedel.

## Indikatorer och mått

På trafiksäkerhetsområdet är de preciseringar regeringen fastställt i vissa fall utformade som indikatorer; vad som ska mätas är uppenbart och ytterligare konkretiseringar är inte meningsfulla. För de områden där regeringens preciseringar inte är utformade som indikatorer hade transportmyndigheterna under 2009 i uppdrag att ta fram förslag på indikatorer och vilka faktorer som ska mätas, ett arbete som redovisades i december 2009.<sup>9</sup> Några formella beslut kring dessa förslag har ännu inte tagits och det är därför inte klart hur uppföljningsarbetet i detalj kommer att gå till.

Under 2010 har Trafikverket drivit ett arbete som fokuserats på indikatorer och mått för funktionsmålet, dvs. som ska illustrera hur väl transportsystemet fungerar för trafikanter och transportköpare. Arbetet har varit inriktat på det s.k. funktionsmålet eftersom behovet av att utveckla relevanta indikatorer bedömts större på detta område än när det gäller t.ex. trafiksäkerhet och miljö där det finns en större erfarenhet. Trafikverkets förslag väntas fastställas och överlämnas till regeringen under februari 2011. Det är oklart om den slutgiltiga fastställelsen av indikatorer och mått kommer att göras av regeringen eller av myndigheterna.

## Utvärdering – uppföljning






För måluppfyllelsen av transportpolitiken finns en särskild myndighet. Fram till 2009 svarade SIKA (Statens institut för kommunikationsanalys) för detta arbete. 2010 övertogs uppgiften av den nya myndigheten Trafikanalys. Senast den 15 april varje år ska Trafikanalys till regeringen överlämna en utvärdering av hur de transportpolitiska målen uppfyllts. Rapporten från Trafikanalys utgör i sin tur basen för den redovisning av måluppfyllelsen som finns i regeringens förslag till statsbudget. I budgetpropositionen för 2011 ägnas 11 sidor åt att följa upp preciseringarna i den nya målstrukturen via de indikatorer transportmyndigheterna preliminärt valt att använda.

Underlaget till utvärderingen hämtar Trafikanalys i första hand från transportmyndigheterna (främst Trafikverket, Transportstyrelsen, Luftfartsverket och Sjöfartsverket) men även ur egen statistik och från andra aktörer – Naturvårdsverket, Energimyndigheten m fl.


Trafikanalys planerar att komplettera redovisningen till regeringen i april med en löpande web-baserad publicering av aktuellt material som återspeglar hur de

<sup>9</sup> <http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Utredningar--remisser/Regeringsuppdrag/?tabId=17231>

transportpolitiska målen uppfylls. Nedan ett utdrag ur sammanfattningen i Trafikanalys rapport till regeringen i april 2010<sup>10</sup>:

Mål och precisering	Analys och bedömning	Trend jämfört med 2008
<b>Det övergripande målet</b>		
- Samhällsekonomisk effektivitet	Metoderna för att beräkna samhällsekonomisk effektivitet utvecklas ständigt. Allt fler objekt analyseras med avseende på samhällsekonomisk effektivitet, bland annat inom ramen för den långsiktiga planeringen för transportsystemet. Att enskilda objekt bedöms utifrån samhällsekonomisk effektivitet betyder dock inte att systemet som helhet är effektivt. Metoder för att bedöma detta saknas.	
- Långsiktigt hållbar transportförsörjning	Transportsystemet kan inte sägas vara långsiktigt hållbart ännu. Det drivs till dominerande del av fossila bränslen och kostar årligen hundratals människoliv.	
<b>Funktionsmålet</b>		
- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.	Andelen ojämna vägar har minskat under året, medan andelen spåriga vägar istället ökat. Banverket redovisar förbättrad punktlighet. Deras bedömning av spårårets kvalitet visar på en förbättring jämfört med året innan. För luftfarten saknas uppgifter om punktligheten under 2009.	
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften	Längden väg som inte uppfyller kraven för bärighet har under året ökat något, liksom tjälrestriktionerna mätt som dygnskilometer. När det gäller bantrafiken har punktligheten för godstrafiken förbättrats något sedan 2008. För sjöfarten ökade den genomsnittliga väntetiden på isbrytarassistans, fastän isläget föregående vinter kan betecknas som lindrigt.	
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	De senaste två åren har antalet personer som fått ökad restid i olika resrelationer ökat. Andelen personer som når färre antal arbetsplatser än tidigare inom en restid på 45 minuter är också högre. Utvecklingen skiljer sig åt mellan olika delar av landet, och mellan olika trafikslag.	

<sup>10</sup> Uppföljning av de transportpolitiska målen. Trafikanalys Rapport 2010:1. <http://www.trafa.se/Publikationer/>

<p>- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.</p>	<p>Trafikanalys finner att representationen av män respektive kvinnor i trafikverkens styrelser och ledningsgrupper har under de senaste åren närmat sig 50/50. Det pågår arbete med att analysera delaktigheten av män och kvinnor i tidiga faser av planeringsprocessen. Det finns tydliga skillnader i hur män och kvinnor använder transportsystemet, men för att bedöma om arbetsformerna och genomförandet av åtgärder inom transportsektorn bidrar till ett jämställt samhälle krävs metodutveckling.</p>	
<p>.....</p>	<p>.....</p>	<p>.....</p>

Utdrag ur "Uppföljning av de transportpolitiska målen", Trafikanalys rapport 2010:1



# Bilaga

Transportpolitiska mål, hämtade från propositionen ”Mål för framtidens resor och transporter” samt fastställande aktör

## Övergripande mål (riksdagen)

Transportpolitikens mål ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

### Funktionsmålet – Tillgänglighet (riksdagen)

*Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.*

### Preciseringar av tillgänglighetsmålet (regeringen)

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.
- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.
- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

### Hänsynsmålet – Säkerhet, miljö och hälsa (riksdagen)

*Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.*

### *Preciseringar för hänsynsmålet säkerhet inom vägtransportområdet (regeringen)*

- Målet för säkerhet inom vägtransportområdet bör preciseras i form av etappmålet att antalet omkomna halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. Särskilt bör åtgärder som syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet prioriteras. (Etappmål)
- Etappmålet uppnås genom ett långsiktigt, effektivt och systematiskt trafiksäkerhetsarbete. Det är avgörande att de viktiga aktörerna engageras och samverkar i arbetet.

### *Precisering för hänsynsmålet säkerhet inom järnvägstransportområdet (regeringen)*

- Målet för säkerhet inom järnvägstransportområdet bör preciseras med att antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet fortlöpande minskar.

### *Preciseringar för hänsynsmålet säkerhet inom sjötransportområdet (regeringen)*

- Målet för säkerhet inom sjötransportområdet bör preciseras i form av etappmålet att antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken fortlöpande minskar samt att antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 till 2020. (Etappmål)
- För att uppnå målet inom yrkessjöfarten kommer ett intensifierat förebyggande arbete i samarbete med redare, fiskare och de sjöfackliga organisationerna samt en effektiv tillsyn att krävas.
- För att uppnå målet inom fritidsbåttrafiken kommer fler aktörer än vad som är fallet i dag att behöva involveras för att sprida information om hur säkerheten kan ökas och riskerna minimeras.

### *Preciseringar för hänsynsmålet säkerhet inom luftfartsområdet (regeringen)*

- Målet för säkerhet inom luftfartsområdet bör preciseras i form av att antalet omkomna och allvarligt skadade inom luftfartsområdet minskar fortlöpande.
- För att uppfylla hänsynsmålet bör Sverige även i fortsättningen prioritera säkerheten inom luftfarten och aktivt delta i det internationella samarbetet på flygsäkerhets- och luftfartsskyddsområdena. Utvidgningen av EASA:s behörighet bör leda till en högre och jämnare flygsäkerhetsnivå i Europa. I en ny luftfartslag, som nu bereds, kommer regler att föreslås att nuvarande bestämmelser om onykerhet inom luftfarten skärps.

### *Preciseringar för hänsynsmålet miljö och hälsa (regeringen)*

- Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. (Etappmål)
- Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

**Exempel på förslag från transportmyndigheterna till mål, indikatorer och mått<sup>11</sup>**

Regeringens målpreciseringar	Trafikslagsövergripande förslag		
	Mål	Indikator	Mått (exempel)
<b>Funktionsmålet</b>			
<b>Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet</b>	År 2021 ska tillförlitlighet (framkomlighet, punktlighet och information) för personresor uppnås enligt Nationell plan	Tillförlitlighet (framkomlighet, punktlighet och information) året om för personresor	Uppnådd leveranskvalitet väg och järnväg enligt Nationell plan.
			Andel centrala hamnar enligt Nationell plan öppna året om/genomsnittlig väntetid på isbrytning max 4 timmar.
	Uppnådd leveranskvalitet väg och järnväg enligt Nationell plan.	Uppnådd leveranskvalitet väg och järnväg enligt Nationell plan.	Kundmätning
<b>Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften</b>	År 2021 ska tillförlitlighet (framkomlighet, punktlighet och information) för godstransporter uppnås enligt Nationell plan	Tillförlitlighet (framkomlighet, punktlighet och information) året om för godstransporter	Uppnådd leveranskvalitet väg och järnväg enligt Nationell plan.
			Andel centrala hamnar enligt Nationell plan öppna året om/genomsnittlig väntetid på isbrytning max 4 timmar.
			Antal säkra uppställningsplatser för gods, kundmätning
			Restriktioner avseende bärighet
	Transportköparnas nöjdhet med kvaliteten i transportsystemet ska år 2021 uppgå till 95%	Transportköparnas nöjdhet med kvaliteten i transportsystemet	Kundmätning

<sup>11</sup> Slutrapport. Konkretisering av funktionsmålet – förslag till målformuleringar. Trafikverket 110124.

<b>Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder</b>	År 2021 möjliggör transportsystemet att minst 70 % av andelen dagliga resor mellan bostad-arbete/studier understiger 30 minuter	Möjligheterna till arbets- och utbildningspendling mellan och inom regioner	Restid bostad-arbete/studier
	År 2021 ska minst XX % av befolkningen ha maximalt 60 minuters restid till storstäder och till internationell bytespunkt	Möjligheterna till resor till och från storstadsregioner i Sverige och till större regioner i Europa	Inrikes vistelsetid över dagen till internationell bytespunkt (Rikstrafiken)
			Inrikes vistelsetid över dagen till storstäderna (Rikstrafiken)
	År 2021 ska minst XX % av landets kommuner ha en tillfredställande tillgänglighet till interregionala resmål	Möjligheterna med en tillfredställande tillgänglighet till interregionala resmål för landets kommuner	Utrikes vistelsetid över dagen (Transportstyrelsen)
<b>Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle</b>	Jämställdheten inom transportsektorn ska årligen öka	Aktörernas systematiska arbete med att säkerställa att värderingar hos olika grupper av kvinnor och män får samma vikt	Andel av personalen som haft kompetensutveckling inom genus och jämställdhet.
			Jämit
			Kundmätning
<b>Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning</b>	År 2021 ska det nationellt prioriterade kollektivtrafknätet vara användbart för personer med funktionsnedsättning	Bytespunkter och fordon i det nationellt prioriterade kollektivtrafknätet som kan användas av personer med funktionsnedsättning	Andelen i procent av, i det nationellt prioriterade nätet av kollektivtrafik, bytespunkter inom och mellan trafikslag och fordon som motsvarar de krav som satts i lag, föreskrift eller uttryckt som nivå i allmänna råd och riktlinjer (uppdelat på bytespunkter och fordon)
			Kundmätning
	Andel personer med funktionsnedsättning som upplever att de kan använda transportsystemet ska årligen öka	Personer med funktionsnedsättning som anser att de kan använda transportsystemet	Kundmätning (uppdelad på kollektivtrafik, personbil, gång och cykel)

<b>Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar</b>	Andelen barn i förskoleklass och i årskurs 1-6 som oftast på egen hand går eller cyklar till skolan ska år 2021 uppgå till 2003 års nivå (66 %)	Andelen barn i förskoleklass och i årskurs 1-6 som på egen hand går eller cyklar till skolan	Andel barn och unga som tryggt och säkert på egen hand reser med kollektivtrafik, till fots och på cykel, kundmätning
<b>Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras</b>	År 2021 ska andelen gång- och cykelresor uppgå till minst 25% av det totala antalet kortväga (< 5 km) resor	Andelen gång- och cykelresor av det totala antalet kortväga (< 5 km) resor	Andel gång- och cykelresor av det totala antalet kortväga (< 5 km) resor
	Andelen kollektivtrafikresor av alla resor (exklusive gång och cykel) ska öka med 30 % till 2021	Andelen kollektivtrafikresor av alla resor (exklusive gång och cykel)	Mätning av resvanor

## 4 Danmark

Den danska transportpolitiken styrs inte utifrån några övergripande transportpolitiska mål utan baseras på breda politiska, konkreta överenskommelser i sakfrågor. De viktigaste nu gällande styrdokumenterna finns samlade i dokumentet *"Aftaler om en grøn transportpolitik 2009"* som består av sex separata avtal som samtliga slöts under 2009. Bakom uppgörelserna står sju (i ett fall sex) av Folketingets partier med 168 (159) av parlamentets 179 ledamöter, dvs. praktiskt taget hela det politiska spektrumet. Det sammanhållande kittet i uppgörelserna är att pengar ur en nyetablerad, statlig infrastrukturfond på 94 miljarder DDK öronmärks till en lång rad konkreta projekt som ska genomföras fram till 2020.

I det första av avtalen (*"En grøn transportpolitik"*, 29 januari 2009) formuleras de grundläggande syftena med politiken:

- *Transportens CO<sub>2</sub>-udledning skal ned, og der skal gennemføres en grøn omlægning af bilskatten*
- *Den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken*
- *Jernbanen skal være pålidelig, sikker og topmoderne*
- *Vejkapaciteten skal udbygges, dér hvor behovet er størst, dvs. dér hvor der i dag er de største trængselsproblemer, men også, hvor man kan se, at den fremtidige trafikvækst som følge af erhvervs- og samfundsudviklingen vil kræve en udbygning af infrastrukturen*
- *Cyklismen skal fremmes - valg af cyklen som transportmiddel er at foretrække, hvor det er en realistisk mulighed*
- *Danmark skal være et grønt teknologilaboratorium for transport*
- *Broer, veje og jernbaner må ikke ødelægge uerstattelig natur*
- *Støj og luftforurening i byerne skal ned*

I dokumentet kopplas ambitionerna när det gäller minskade koldioxidutsläpp till Danmarks åtagande inom EU ( *" Transportsektoren ska yde sit bidrag til opfyldelsen af kravet om en reduktion på mindst 20 pct. av CO<sub>2</sub> udledningen fra de ikke-kvoteomfattede sektorer i 2020 i forhold i niveauet i 2005."* ), men därutöver finns inga mera preciserade, politiska mål för transportpolitiken. Det närmaste man kan komma ett samlat transportpolitiskt måldokument är den "programförklaring" som transportministeriet givit ut – *"Mobilitet, der skaber værdi. Transportministeriets strategiske grundlag"*<sup>12</sup> – där regeringen mera i detalj beskriver sina ambitioner. Detta dokument har dock inte status av policydokument utan är mera ett rent informationsmaterial.

En princip för avtalen är "rullande planering". Det innebär att avtalets innehåll regelbundet ses över och att det kan justeras på basis av nya analyser och avtal mellan partierna. Vartannat år ska man se över projektlistan och eventuellt

<sup>12</sup>

<http://www.transportministeriet.dk/da/publikationer/2009/transportministeriets+strategiske+grundlag/-/media/Files/Publication/2009/Mobilitet%20der%20skaber%20værdi%20netversion.ashx>

revidera den mot bakgrund av t.ex. nytt utredningsmaterial. Vart fjärde år ska man enas om för vilka nya projekt detaljerade beslutsunderlag ska tas fram av trafikmyndigheterna. Årligen genomförs dessutom en "statuskonferens" där olika samhällsaktörer – företag, myndigheter, intresseorganisationer – ges möjlighet att kommentera och värdera genomförandet av trafikavtalen. Hösten 2011 ska en delrapportering av hur genomförandet av avtalen gått presenteras. Hösten 2013 ska en samlad lägesanalys redovisas. Denna ska i sin tur ligga till grund för nya förhandlingar mellan partierna.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> <http://www.trm.dk/da/temaer/strategiske+analyser/danmarks+infrastruktur+efter+2020/>



# Bilaga

Uddrag ur "Mobilitet, der skaber værdi. Transportministeriets strategiske grundlag"

## Transportministeriet mission er at sikre mobilitet, der skaber værdi for det danske samfund

Den overordnede ramme for ministeriets arbejde er at forene målet om høj mobilitet med målene om en effektiv transportsektor, en sikker trafikafvikling og et bedre miljø.

### Transportministeriets vision er:

Transportsystemerne udbygges i overensstemmelse med samfundets behov  
Transportens negative virkninger (eksternaliteter) reduceres

- Den kollektive trafik skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken
- Cyklismen skal styrkes
- Vejkapaciteten skal udbygges der, hvor behovet er størst
- Der skal findes flere attraktive transportformer for godstransporten
- Trafiksikkerheden på vejene skal blive bedre
- Danmark skal blive et testlaboratorium for grøn transport
- Uerstattelig natur skal bevares, og støj og luftforurening reduceres
- Transportsektoren skal yde sit bidrag til at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen

### Transportministeriets fem strategiske indsatsområder er:

1. Et tilgængeligt, pålideligt og sikkert transportsystem af høj kvalitet
2. Et miljøvenligt transportsystem
3. Et sammenhængende transportsystem
4. Et transportsystem baseret på langsigtet planlægning
5. En effektiv opgavevaretagelse

#### 1. Et tilgængeligt, pålideligt og sikkert transportsystem af høj kvalitet

##### Tilgængeligt

- Bedre trafikinformation på stationer, terminaler, busser og i tog
- Modernisering af stationer og perroner
- Bedre adgang for handicappede og gangbesværede mv.(=etc)
- Etablering af intelligent trafikstyring og trafikinformation på statsvejene
- Etablering af moderne rastepladser
- Anlæg af "parker og rejs"-anlæg ved stationer for både biler og cykler
- Bedre bane- og vejadgang til centrale havne
- Etablering af fælles tekniske standarder på EU-plan

### *Pålideligt*

- Udarbejde og gennemføre den mest hensigtsmæssige drift, vedligeholdelse og reinvestering af vej- og baneinfrastrukturen samt opretholde farbare havneindsejlinger og gennemsejlingsløb
- Sikre en høj grad af fremkommelighed på vejnettet
- Sikre en effektiv afvikling af fly- og togtrafikken
- Skabe gode rammer for erhvervstransporten
- Reducere flaskehalse og forsinkelser i transportsystemet på europæisk niveau

### *Sikkert*

- Gøre vejnettets udformning stadig mere logisk og tydeligt, så misforståelser eller forvirring, der leder til ulykker, undgås
- Etablere rammer og regler for, at danske køretøjer er sikre
- Øge indsatsen mod "sorte pletter" og "grå strækninger"
- Modernisere eller nedlægge overkørsler mellem vejen og jernbanen
- Flysikkerheden løbende forbedres
- Etablere fælles og relevante EU sikkerheds- og security-regler

## **2. Et miljøvenligt transportsystem**

- At etablere grundlaget for en grøn omlægning af bilskatten. Grønne skatter vil få flere til at vælge kollektiv transport frem for bilen
- At gøre den kollektive trafik til et reelt alternativ
- At gøre cyklen til et attraktivt alternativ
- At udarbejde en strategi for at øge efterspørgslen efter energiokonomiske biler, hvilket vil sætte skub i produktionen af nye teknologier som f.eks. moderne elbiler
- At søtransport og banen er attraktive alternativer for godstransport, så trængslen på vejene begrænses
- At reducere støj og luftforurening fra biler og lastbiler, tog og fly bl.a. gennem fælles EUregler og internationale regler
- At gennemføre systematiske forundersøgelser, der afdækker, hvilke projekter, der skal udarbejdes beslutningsgrundlag for. Dermed bliver det muligt at tage størst muligt hensyn til natur og miljø på den mest hensigtsmæssige måde
- At nye anlæg tilpasses naturen. Veje og baners linjeføring tilrettelægges, så de følger landskabet og naturen. Samtidig kan naturpåvirkninger begrænses ved etablering af faunapassager, stibroer og dyrehegn, når det er nødvendigt
- At drive trafikken, vedligeholde og anlægge infrastrukturen på den mest miljøeffektive måde, f.eks. ved at anvende grønne energikilder og grønne materialevalg
- At udvikle nye metoder til anlæg af veje, der reducerer behovet for vedligeholdelse og giver mindre kødannelse, færre forsinkelser og dermed mindre CO<sub>2</sub>-udledning. Samtidig skal der også forskes i andre nye metoder til at sikre høj fremkommelighed og dermed mindre kødannelse på vejnettet
- At indtænke mulige konsekvenser af klimaforandringer i vedligeholdelses- og anlægsprojekter

### **3. Et sammenhængende transportsystem**

- At det bliver nemmere for passagerer at skifte mellem forskellige former for kollektiv transport f.eks. ved at koordinere køreplaner mellem bus og tog samt at sikre god trafikinformation om alternative ruter og transportformer
- At der skal være hurtige jernbaneforbindelser mellem de store byer, ligesom samspillet mellem jernbanen og andre transportformer skal være bedre. F.eks. skal der være bedre mulighed for at parkere sin bil ved stationen
- At nettet af cykelstier både i byen og på landet udbygges, og at der sikres bedre trafiksikkerhed for bløde trafikanter på vejene
- At vejene udbygges, så de største trængselsproblemer imødegås, men også hvor erhvervs- og samfundsudviklingen kræver det
- At muligheder for omlastning af gods mellem vej, skib og bane understøttes. F.eks. skal der være gode vej – og baneforbindelser til de store godshavne
- At sikre et effektivt samspil mellem transportformerne for de grænseoverskridende transporter i EU
- At forbedre adgang til lufthavne for passagerer og gods via vej og bane
- At etablere en funktionel luftrumsblok i samarbejde med tilstødende lande, hvor lufttrafikken vil blive afviklet mere effektivt, hvilket bl.a. sikrer en mere direkte ruteføring og som konsekvens heraf en lavere CO<sub>2</sub>-udledning
- At sikre fair konkurrencevilkår på transportområdet i EU

### **4. Et transportsystem baseret på langsigtet planlægning**

- At udarbejde samlede oplæg for den langsigtede trafikudvikling i Danmark, herunder i hovedstaden og i Østjylland, hvor der er særlige udfordringer. Der skal i denne forbindelse ses på f.eks. byudviklingen, udviklingen i pendlertrafikken og i godstransporten, på sammenhæng med udviklingen af det samlede transportsystem i Danmark og Europa samt miljøeffekter og CO<sub>2</sub>-udledning
- At etablere en landsdækkende trafikmodel, som vil kunne give konkrete svar på prioriteringen samt skabe et langt bedre grundlag for at vurdere de samlede konsekvenser af transportpolitiske initiativer, herunder de bredere konsekvenser af større infrastrukturprojekter for den trafikale sammenhæng og mobilitet i Danmark. Det vil også forbedre mulighederne for at vurdere konsekvenserne af konkrete initiativer i forhold til bl.a. trafikfordelingen mellem individuel og kollektiv transport samt virkningerne i forhold til arbejdsmarked, lokalisering, miljø og CO<sub>2</sub>
- At udarbejde langsigtede planer for vedligehold af veje, broer, jernbanen, kyster og statslige havne- og sluseanlæg mv., der tager hensyn til mulige effekter af klimaudviklinge

### **5. En effektiv opgavevaretagelse**

Transportministeriet er en bredt sammensat koncern med mange typer af virksomheder, styrelser og direktorater med en lang række berøringsflader til hele det danske samfund. For at realisere Transportministeriets mission og vision er

det afgørende, at Transportministeriet har en effektiv ressourceanvendelse på tværs af koncernen. Transportministeriet skal derfor bl.a.:

- Organiseres og arbejde så effektivt som muligt, således at vi mest effektivt kan udarbejde analyser til og rådgive ministeren, regeringen og Folketinget
- Udarbejde innovative beslutningsgrundlag, der anviser løsninger på tværs af transportformerne og bygger på de øvrige 4 strategier
- Sikre en professionel projektering og styring af nye anlægsprojekter og fagligt velfunderet drift og vedligeholdelse af eksisterende bane-, bro- og vejanlæg og statslige havne- og sluseanlæg samt kystbeskyttelse
- Være en aktiv medspiller i EU og i andre relevante internationale organisationer med henblik på at varetage danske interesser. Det vil understøtte Transportministeriets mission, vision og strategier
- Arbejde for en hensigtsmæssig regulering af transportsystemet f.eks. vedr. sikkerheds- og miljøforhold
- Føre et målrettet tilsyn, som søges tilpasset til de relevante risici inden for post- og luftfartssektoren, bane- og vejtransporten mv.
- Yde god service og vejledning for borgere og erhvervsliv, og herunder anvende internettet offensivt og foretage den nødvendige interessentinddragelse ifm. anlægsprojekter
- Rekruttere og fastholde velkvalificerede medarbejdere for at løfte sine opgaver ved at sikre, at Transportministeriet er en attraktiv koncern at arbejde i





Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.