



Møtereferat nr 2 i referansegruppen for NTP 2014-2023

Tilstede: Se vedlagte deltakerliste

Forfall:

Kopi til:

Formål:

Sted: Auditoriet i Jernbaneverket, Stortorget 7

Dato: 21. oktober 2010

Tid: 13:00-15:00

Møteleder: Jan Fredrik Lund

Referent: Grete Hansen

01. Velkommen og kort statusrapport v/Jan Fredrik Lund

Jan Fredrik Lund ønsket velkommen til møtet, og det ble tatt en presentasjonsrunde i salen av de fremmøtte deltakerne. Jan Fredrik orienterte om status i arbeidet fram til nå, og gikk gjennom en foil som viste hva som skulle tas opp i neste møte. Foil vedlegges.

1. februar 2011 presenteres ferdig produkt til Samferdselsdepartementet.

02. Referat

Nei til frontkollisjoner ønsket å vite om mandatene som ligger til grunn for prosjektgruppearbeidet er tilsendt referansegruppa. Det ble henvist til at disse ligger på nettsidene: www.ntp.dep.no.

Ellers ingen merknader til referatet.

03. Målstruktur

Heidi Formo presenterte arbeidsdokumentet Målstruktur (se vedlagte foiler). Det ble tidlig leveranse for prosjektgruppen, men det kan bli noen endringer etter hvert som de andre gruppene blir ferdig med sine rapporter.

Målstrukturen i Nasjonal transportplan har 4 hovedmål som viser hvilken transportpolitisk rolle målstrukturen har i transportplanen. Vi må vurdere om vi trenger nye etappemål eller færre etappemål på miljøområdet. Alle etappemålene ble gjennomgått av Heidi, og det er foreslått noen nye indikatorer.

Det ble en del spørsmål/kommentarer fra salen. Blant spørsmålene kan nevnes:

- Det er lite kvantifiserbare mål, så hvordan skal dette oppnås? Ikke sagt noe om hva NTP-målet skal nå i perioden og generelt. Hvordan behandles målkonflikter?
- Framkommelighet for næringslivet er viktig. Bra at det foreslås nytt punkt om vedlikehold, men hva med investeringer? Bør det være et mål på antall kilometer veg/bane som faktisk bygges?
- Nytt mål om bedre informasjon til trafikantene?
- Hva skjer med den løpende planen i forhold til den vi holder på med nå? Hva er forholdet mellom tids- og ressursbruk på den nye planen i forhold til den gamle, ettersom dette rulleres så ofte?

- Bra å dele transportsikkerhetsmålet i to, ettersom det er i vegtrafikken de fleste ulykkene skjer.
- Sverige har mål på tilbud i kollektivtransporten og ikke bare andelen som reiser kollektivt. Bør tenke på å gjøre det samme i Norge. Skyldes manglende mål at det kun er en strategi og ikke mål?
- Ønskelig med en delhandlingsplan mot støy.
- Nasjonal transportplan er en 10-års plan som rullerer hvert 4 år. Regjeringen har nå full fokus på den planen vi er inne i nå som er en lang prosess: både faglig og politisk.
- Må få en oversikt over vedlikeholdsbehovet på vegene. I tillegg må det lages en strategi slik at etterslepet tas igjen.
- Ønskelig med en ny indikator for flaskehalsar. Hva med standard på bredde og høyde?
- Nytt mål på transportsikkerhet som tar for seg ulykker med personskader uten drepte/ hardt skadde. Viktig å redusere de totale antall ulykkene.
- Hva med miljø, støy og svevestøv? Kan faktorer som antall personer med astma undersøkes?
- Hvorfor er ikke hovedmål som overføring av transport fra veg til sjø og bane tatt inn i målstrukturen?

04. Perspektivanalyse

Jan Fredrik Lund orienterte om perspektivanalyserapporten, siden Tor Nicolaisen som er leder av denne gruppen var forhindret fra å møte (se vedlagte foiler).

Hovedpoengene i presentasjonen var:

- Inntektsutvikling
- Næringsutvikling
- Befolkning
- Klima
- Ny teknologi

Presentasjonen ble supplert av Lars Erik Nybø, Jernbaneverket.

Diskusjon i etterkant:

- Norsk forening mot støy tok opp om den krevende reisende uimottagelig for verden? Hva med miljøaspektet som kan dra etterspørsel i en annen retning? Viktig å tenke på at det vil være andre måter å reise på i framtiden.
- Er miljømålet avstemt mot Klimakur 2020? Lund svarte at målene er avstemt mot klimamelding/ klimaforliket fra 2009 og vil bli oppdatert med ny stortingsmelding som er forventet å komme i 2011.
- Hva er forutsetningene i prognosene når det gjelder IKT og transportmengde?
- Hva betyr den prognostiserte trafikkøkningen for vegnettet? Må si noe om konsekvensene av prognosene og illustrere hvor økningen kommer på kart.
- Framstilling av innenlands og utenlands transport har betydning for type transport som blir fokusert.
- Byutvikling og arealbruk har stor betydning for transportbehovet. Byspredning versus konsentrert utbygging.
- Bør fokusere på trafikksikkerheten når trafikk på små veger øker.

05. Eventuelt

Lund tok opp hvordan vi skal bruke møtene. Vil gjerne ha innspill på hvordan møtene best kan organiseres, slik at det blir nyttige møter for alle som deltar.

Det er tenkelig at det kan være egne grupper for ulike tema. Det var flere som ønsket å beholde dagens løsning med en felles referansegruppe.

Vi tar med oss disse synspunktene og takker for alle gode bidrag i møtet.

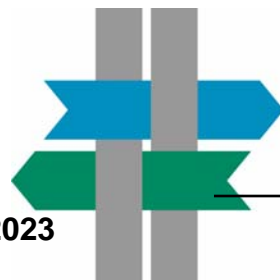
Referansegruppemøte 21. oktober kl 13:00 – 15:00 i Jernbaneverkets Auditorium, Oslo

Deltakerliste:

Nr	Navn	Organisasjon
1	Roar Johansen	Kystverket
2	Lars Erik Nybø	Jernbaneverket
3	Grete Hansen	Statens vegvesen
4	Wenche Kirkeby	Statens vegvesen
5	Heidi Formo	Statens vegvesen
6	Thor Vartdal	Kystverket
7	Reidar Meland	Avinor AS
8	Tone Tellevik Dahl	Norsk forening mot støy
9	Hanne Herrman	Norsk forening mot støy
10	Holger Schlaupitz	Norges Naturvernforbund
11	Thomas Felde	NHO
12	Jan Bertil Lieng	NHO
13	Terje Sundfjord	Transportbedriftenes Landsforening
14	Øystein Olsen	Tekna
15	Pål A. Lund	Tekna
16	Henning Myckland	NSB A/S
17	Anders Eriksen	Statens råd for likestilling og funksjonshemmede
18	Gunnar Buvik	Statens råd for likestilling og funksjonshemmede
19	Egil Torodd Andersen	Deltasenteret, Bufdir
20	Kristen Sollesnes	Arbeidsgiverforeningen Spekter
21	Terje Grytbakk	Norges Lastebileier-Forbund
22	Øyvind S. Thorsen	Opplysningsrådet for veitrafikken AS
23	Kjell Olav Gammelsæter	KS Bedrift
24	Rune Mjøs	Norske Havner/Norwegian Ports
25	Iselin Paulsen	Statens Jernbanetilsyn
26	Therese Ustvedt	Statens vegvesen
27	Jørn Berthelsen	Norges Taxiforbund
28	Line Lillebo Osfoss	NAF
29	Geir Tangstad-Holdal	Nei til frontkollisjoner
30	Gunnar Grette	Nei til frontkollisjoner
31	Trond Hovland	ITS Norway (en annen representerte han)
32	Jan Fredrik Lund	Statens vegvesen
33	Else-Marie Marskar	Statens vegvesen

Forslag målstruktur NTP 2014–2023

Presentasjon for
referansegruppen
21. oktober 2010

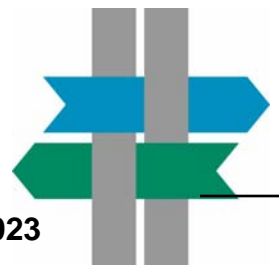


Målstrukturen i Nasjonal transportplan

- Få bedre fram hva som oppnås gjennom transportpolitikken
- Etappemålene skal vise hvilke transportpolitiske områder regjeringen vil ha fokus på i planperioden.

Oppgaven

- Med utgangspunkt i de viktigste utfordringene i transportsektoren
 - Vurdere om det er behov for å justere og eventuelt utvikle nye etappemål og indikatorer.
 - Sjøtransporten
 - Miljøområdet
- Det overordnede målet og de fire hovedmålene skal ligge fast



Målstrukturen

Nasjonal transportplan 2010–2019

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

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

- Pålitelighet og tilbud
- Reisetider
- Rushtidsforsinkelser
- Gående og syklende
- Avstandskostnader

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

- Antall personer som blir drept eller hardt skadd

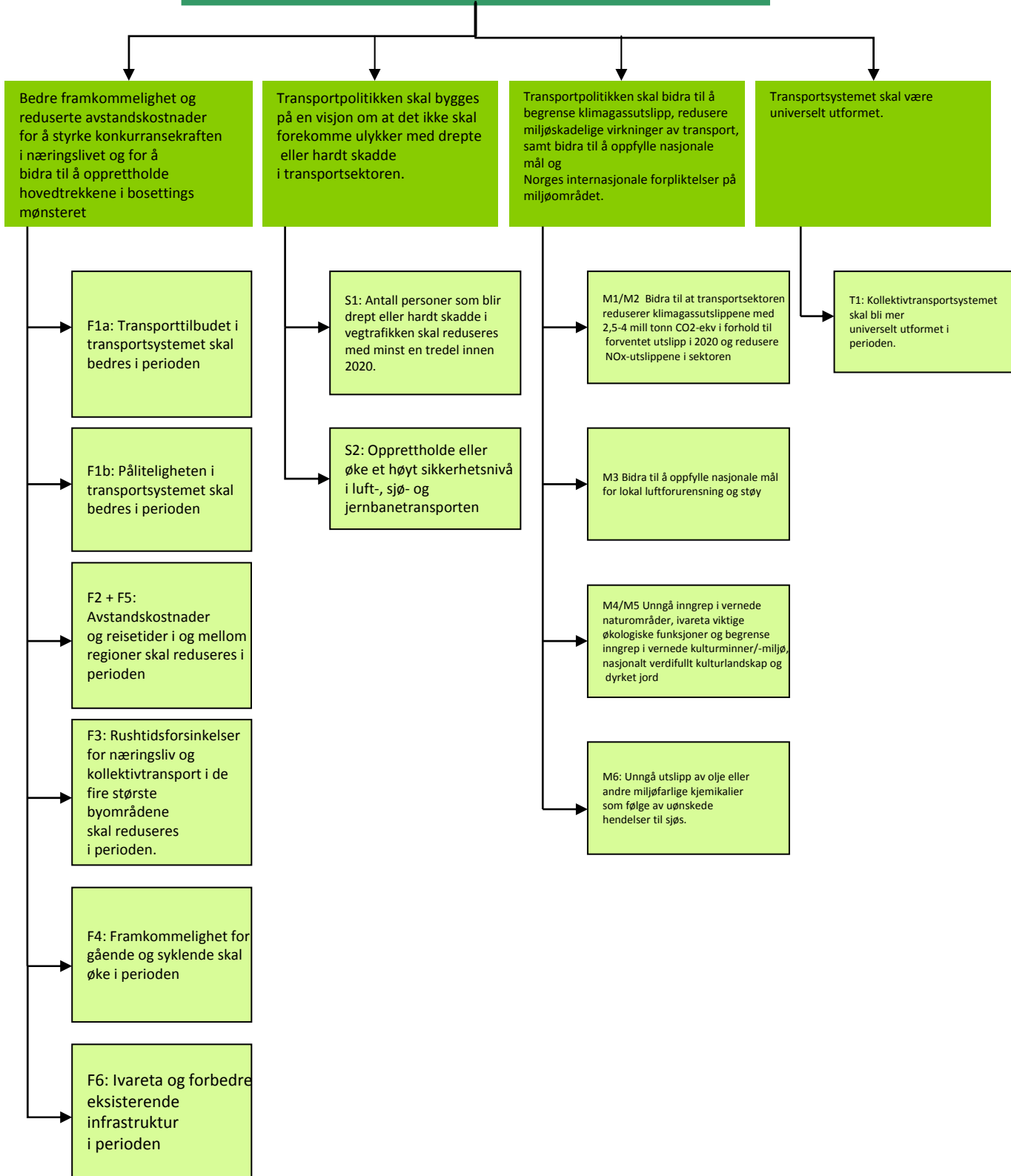
Transportpolitikken skal bidra til å redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet

- Klimagassutslipp
- NO_x-utslipp
- Nasjonale mål for lokal luftforurensing og støy
- Inngrep
- Utlipp av olje eller andre miljøfarlige kjemikalier

Transportsystemet skal være universelt utformet

- Kollektivtransportsystemet med mer universelt utformet

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



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

F1: Transporttilbudet i transportsystemet skal bedres i perioden

F2: Påliteligheten i transportsystemet skal bedres i perioden

F3: Avstandskostnader og reisetider i og mellom regioner skal reduseres i perioden

F4: Rushtidsforsinkelser for næringsliv og kollektivtransport i de fire største byområdene skal reduseres i perioden.

F5: Framkommelighet for gående og syklende skal øke i perioden

F6: Ivareta og forbedre eksisterende infrastruktur i perioden

Framkommelighet

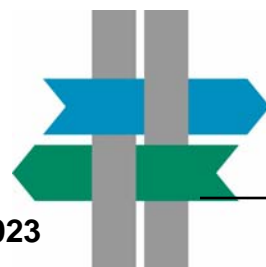
Arbeidsgruppens forslag til ny struktur NTP 2014-2023



F6 Ivareta og forbedre eksisterende infrastruktur i perioden

Forslag til indikatorer

- F6.1 Andel riksvegbruer i dårlig eller svært dårlig stand
- F6.2 Andel riksvegtunneler i dårlig eller svært dårlig stand
- F6.3 Andel av riksvegnettet i dårlig eller svært dårlig dekketilstand
- F6.4 Andel av jernbaneinfrastruktur i dårlig eller svært dårlig stand
- F6.5 Andel av navigasjonsinfrastruktur i dårlig eller svært dårlig stand
- F6.6 Antall utbedrede farledshindringer i stamnettet i sjøkorridorene
- F.6.7 Antall kilometer merket hurtigbåtled^[1]
^[1] Dvs. farled spesialmerket for hurtiggående fartøyer.



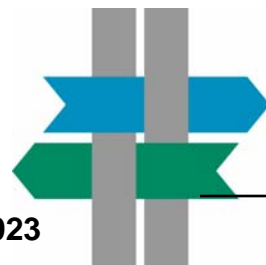
Transportsikkerhet

Arbeidsgruppens forslag til ny struktur NTP 2014- 2023

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

S1: Antall personer som blir drept eller hardt skadde i vegtrafikken skal reduseres med minst en tredel innen 2020.

S2: Opprettholde eller øke et høyt sikkerhetsnivå i luft-, sjø- og jernbanetransporten



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.

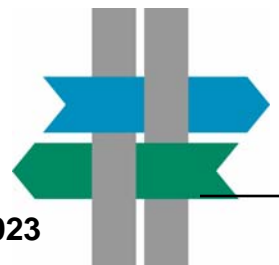
M1: Bidra til at transportsektoren reduserer klimagassutslippene med 2,5-4 mill tonn CO₂-ekv i forhold til forventet utslipp i 2020 og redusere NO_x-utslippene i sektoren.

M2: Bidra til å oppfylle nasjonale mål for lokal luftforurensning og støy.

M3: Unngå inngrep i vernede naturområder, ivareta viktige økologiske funksjoner og begrense inngrep i vernede kulturminner/-miljø, verdifulle kulturlandskap og dyrket jord

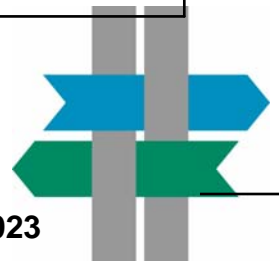
M4: Hindre eller begrense miljøskade som følge av akutt forurensning i norske havområder eller på norsk territorium.

M5: Grunn- og bunnsedimenter som er forurenset med helse- og miljøfarlige kjemikalier skal håndteres slik at fare for ny forurensning ikke oppstår.



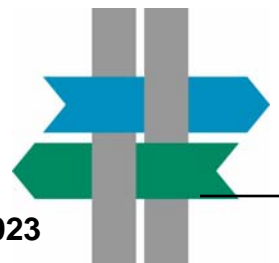
Miljømålene med indikatorer

Miljø	
M1 Bidra til at transportsektoren reduserer klimagassutslippene med 2,5 – 4 mill. tonn CO ₂ -ekvivalenter i forhold til forventet utslipp i 2020. Klimagassutslipp	M1.1 Utslipp av klimagasser fra transportsektoren målt i CO ₂ -ekvivalenter samlet og pr sektor
M2 Redusere NO _x -utslippene i sektoren.	M2.1 Utslipp av NO _x /forsurende utslipp fra transportsektoren og pr sektor
M3 Bidra til å oppfylle nasjonale mål for lokal luftforurensing og støy	M3.1 Antall bosatte i områder utsatt for timemiddelkonsentrasjoner av NO ₂ over nasjonale mål (150µg/m ³ maks 8 timer pr år)
	M3.2 Antall bosatte i områder utsatt for døgnmiddelkonsentrasjoner av svevestør (PM ₁₀) over nasjonale mål (50µg/m ³ maks 7 dager pr år)
	M3.3 Støyplageindeks
	M3.4 Antall personer utsatt for over 38 dB innendørs støy.
M4 Unngå inngrep i viktige naturområder og ivareta viktige økologiske funksjoner.	M4.1 Antall daa inngrep i eller nærføring til nasjonalparker og landskapsvernområder
	M4.2 Antall daa inngrep i eller nærføring til naturreservater
	M4.3 Prosjekter med meget stor negativ konsekvens for naturmiljø
	M4.4 Andel utbedrede registrerte konflikter mellom transportnettet og biologisk mangfold
M5 Begrense inngrep i viktige kulturminner, kulturmiljø, kulturlandskap og dyrket jord	M5.1 Kulturminner som går tapt eller får redusert kvalitet på grunn av nyanlegg
	M5.2 Antall daa kulturmiljøer som går tapt eller får redusert kvalitet som følge av nyanlegg
	M5.3 Antall daa dyrket jord til transportformål
	M5.4 Spesielt viktige kulturlandskap som får redusert sin verdi vesentlig som følge av nyanlegg
M6 Unngå utslipp av olje eller andre kjemikalier som følge av uønskede hendelser til sjøs	M6.1 Utslipp av olje og andre kjemikalier som følge av uønskede hendelser til sjøs



Universell utforming

- Det pågår et tverretattlig utredningsarbeid for universell utforming i NTP 2014-2023
- Vil gjøre en vurdering av etappemålet og indikatorene etter utredningsarbeidet er ferdig i november.



NTP 2014-2023. Perspektivanalyse

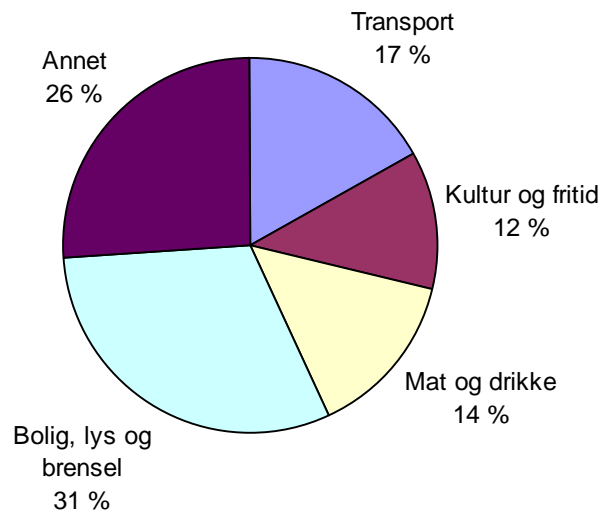
- **Analyser i et 30-års perspektiv => 2040**
- **Transportbehov = transportetterspørsel og transportmiddelvalg**
- **Drivkrefter som skal vurderes:**
 - **Inntektsutvikling**
 - **Næringsutvikling i et internasjonalt perspektiv**
 - **Befolkningsutvikling/-mønster**
 - **Klima**
 - **Ny teknologi**
 - 1) **Endringer i transportmiddel-, drivstoff- og fremdriftsteknologi**
 - 2) **Som kan effektivisere samspillet mellom infastruktur, transportmiddel og trafikant, herunder bruk av ITS**



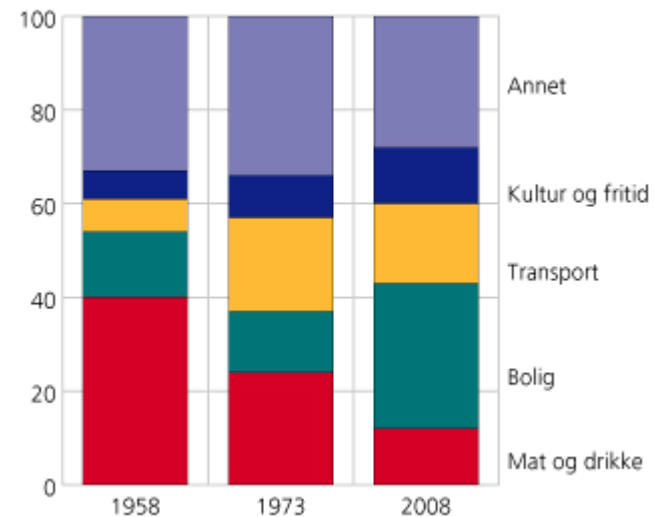
Drivkrefter: Inntektsutvikling og transport

➤ Husholdningenes ressursbruk til transport

- Hver husholdning brukte 66 000 kroner til transportformål i 2008



Fordeling av husholdningsutgifter. 1958, 1973 og 2008



- Det meste av forbruk på transport brukes til kjøp av bil. Utgifter til bruk av bil og flytrafikk vil øke mest mot 2040, tog og buss vil øke mindre
- Andelen som brukes til transport har ligget ganske stabilt de siste 5-10 årene



Drivkrefter: Inntektsutvikling og transport

- 1970-2007 (37 år) Økt forbruk/person: 270 pst.
- 2007-2040 (33 år) Økt realinntekt/innbyggere: 66 pst.
2007-2060 (53 år) : 128 pst.
- Inntektselastisitet lange reiser:
 - Fly og bil: 0,3-0,4
 - Buss og tog: 0,15
- Drøfting på gang mht til korte reiser
- Inntekt er en viktig drivkraft for transport, men også andre drivkrefter har betydning



Drivkrefter: Næringsutvikling i et internasjonalt perspektiv

➤ **Pågående globalisering – noen kjennetegn:**

- Reduserte handelshindre
- Multinasjonale bedrifter er en stadig økende driver i globaliseringen. Deres lokalisering styres av komparative fordeler for land og regioner
- Sterk konkurranse og stor omstillingsevne
- Sterk økning av regionale frihandelsavtaler

➤ **Globaliseringens betydning for logistikken**

- Endringer i logistikksystemene som følge av strukturelle endringer i næringslivet, samt trender hos transportører og logistikkbudrifter



Drivkrefter: Næringsutvikling i et internasjonalt perspektiv

➤ Utvikling i næringsliv i Norge

- Det meste av varene til privat konsum blir importert via Østlandet
- Den norske økonomien er basert på utstrakt handel med utlandet. 90 % av eksporten (utenom petroleum) går til Europa, 75 % av importen kommer fra Europa. Fra 2001 til 2008 er import av varer fra Asia doblet i kvantum, og import fra Kina nær firedoblet i verdi i samme periode
- Olje- og gassreserver for utvinning i henholdsvis 50 og 100 år til. Utvinning vil avhenge av olje-/gass-priser, krav til miljø og teknologiutvikling
- Det har vært store omstillinger i teknologibasert industri. Omstillingsevnen er og vil være en styrke i den internasjonale konkurransen
- Det vanskelig å tro at handelsmønsteret vil endre seg vesentlig de neste 30 årene. Det er forventet ytterligere styrking av bytteforholdet mot utlandet de nærmeste 10-15 årene
- Veksten i Norge vil primært komme innen offentlig og privat tjenesteyting
- Overføring av ressurser innenlands fra arbeids- og kapitalintensiv produksjon til kunnskapsintensiv produksjon

➤ utfordringer for Norge knyttet til globalisering

- Forebygging av sterk sentralisering av bosetting og virksomheter, iom at mesteparten av industri som flyttes ut er lokalisert i distriktene, mens den voksende servicenæringen ligger i storbyene



Drivkrefter: Befolkning

- **Sterk sammenheng mellom befolkningens størrelse og transportbehov (>realisert transportetterspørsel).**

- **De sentrale forutsetningene:**
 - Noe høyere fruktbarhetsnivå
 - Lavere dødelighet
 - Nettoinnvandringen vil synke fra toppen på 43 000 i 2008, til 30 000 i 2012 og videre til 19 000 per år i 2040 og deretter
 - Innenlands flytting: Vil for mange/de fleste kommuner overskygges av nettoinnvandringen

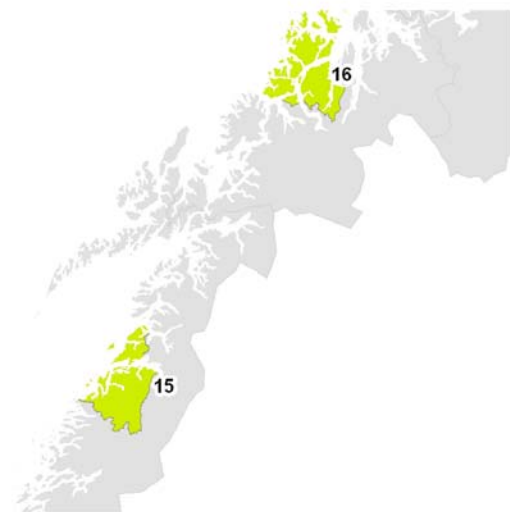
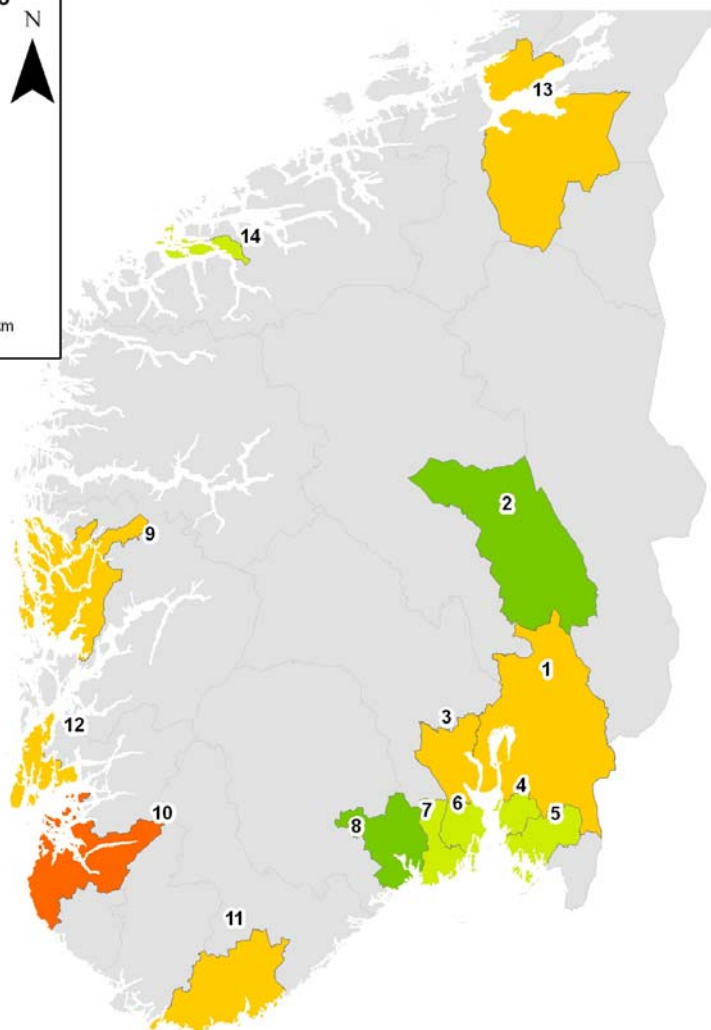


Drivkrefter: Befolkning

- **For tidshorisonten i perspektivanalysen er prognosen en befolkning på om lag:**
 - 6,1 millioner (2040), dvs. en vekst på 26 % fra 2010
 - Videre vekst til 6,8 millioner i 2060 (40 % fra 2010)
- **For de ulike fremskrivingsalternativene oppgis et variasjonsområde:**
 - 2010-2040: 5,1 – 7,1 millioner
 - 2010-2060: 5,4 – 8,5 millioner



Befolkningsvekst i prosent byregionene 2010-2040



Nr	Region	2010	2040
1	Oslo-regionen	1208000	1657000
2	Mjøsbyene	181000	214000
3	Drammens-regionen	153000	207000
4	Mosse-regionen	56000	72000
5	Nedre Glomma-regionen	137000	173000
6	Tønsberg-regionen	115000	149000
7	Larvik og Sandefjord-regionen	88000	108000
8	Grendlands-regionen	109000	126000
9	Bergens-regionen	377000	502000
10	Stavanger-regionen	301000	426000
11	Kristiansand-regionen	148000	196000
12	Haugesunds-regionen	89000	118000
13	Trondheims-regionen	252000	338000
14	Ålesund-regionen	72000	92000
15	Bodø-regionen	50000	63000
16	Tromsø-regionen	70000	88000

Kilde: SSB Befolkningsprognose, juli 2010



Drivkrefter: Klima

Effekt av virkemidler og tiltak fram mot 2020

Potensial for utslippsreduksjon i forhold til utviklingsbanen fram til 2020	Tekniske tiltak for å redusere utslippene fra hvert enkelt transportmiddel	Tiltak som reduserer transportomfanget	Tiltak som skaper overgang til andre, mindre utslippskrevende transportformer
Teknologi (kjøretøy) elektrifisering, hybridisering og mer effektiv kjøretøypark	0,8		
Biorivstoff ¹² :	1,8-1,9		
Tiltakspakker inneholdende: Forbedret kollektivtilbud og avgiftsøkning på bil- og flyreiser, økt bensinavgift, økte bomtakster, reduserte kollektivtakster intercitytog m.m.		1,2-1,4	
Sykkelnett, kollektivtilbud, landstrøm og energieffektivisering for skip m.m.			0,8

(Samlet potensial på 4,6 - 4,9 millioner tonn CO2-ekvivalenter per år)

Kilde: Klimakur 2020. Tiltak og virkemidler for å nå norske klimamål mot 2020. Klima og forurensningsdirektoratet.



Drivkrefter: Ny teknologi

(Transportmiddel, drivstoff og fremdrift)

Hovedbudskap

- Tiltak
 - Størst effekt av effektivisering, men lite potensial etter 2020
 - Elektrifisering viktigst på mellomlang sikt, industrialisering igang
 - Hydrogen kan først få betydning fra 2020.
- Virkemidler
 - Lang tidshorisont forankret i strategi
 - Forutsigbarhet for å utløse investeringer
 - Bytte av energibærer krever kraftige insentiver
 - Tilpasse virkemidler til teknologienes utviklingsfase
 - Offentlige innkjøp blir viktige

*Kilde:
Transport –
kjøretøyteknologi.
Effektivisering,
elektrifisering og
hydrogen.
Seminar 12.mars 2010.
Erik Figenbaum,
Vegdirektoratet.*



Utviklingstrekk som påvirker persontransportetterspørselen

Tre faktorer som påvirker etterspørselen

- Utviklingen innen IKT
- Regionforstørring
- Alderssammensetningen

Kan videokonferanser erstatte tjenestereiser?

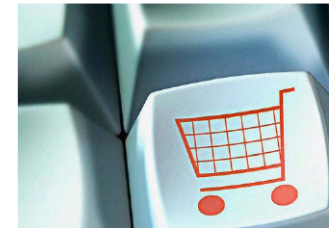
Ny undersøkelse blant flyreisende på tjenestereise:

- 67 prosent har videokonferanseutstyr
- Begrunnelse for å benytte videokonferanse
 - Spare tid (76%)
 - For dyrt å reise (42%)
 - Unngå belastningen (35%)
- Interne møter
- Bedring i utstyrs kvalitet



Kan internetthandel erstatte handlereiser?

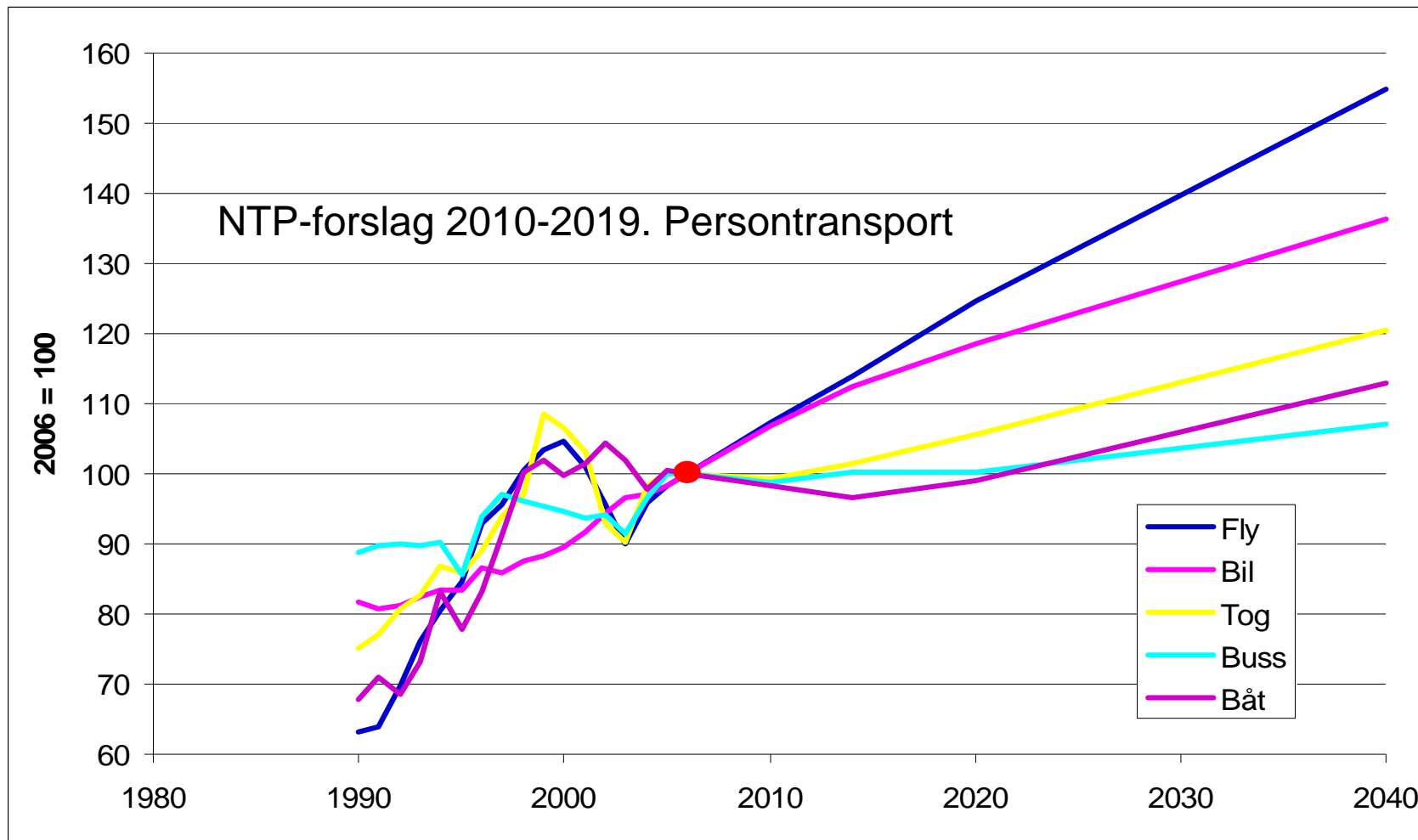
- Ingen tydelige tegn på det
- Andre metoder og produkter
- Billetter, bøker og musikk
- Økt godstransport?



Kilde: Persontransport. Reisevaner og transportetterspørsel.
Seminar 27.mai 2010. Liva Vågane, TØI



Hovedtrekk for transportetterspørse (transportomfang og transportmiddelvalg)



Kilde: Transportetatenes NTP-forslag (2010-2019) og TØI



Utviklingstrekk som påvirker gods-transportetterspørselen

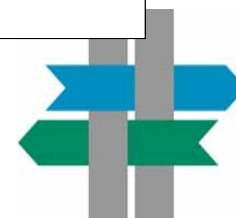
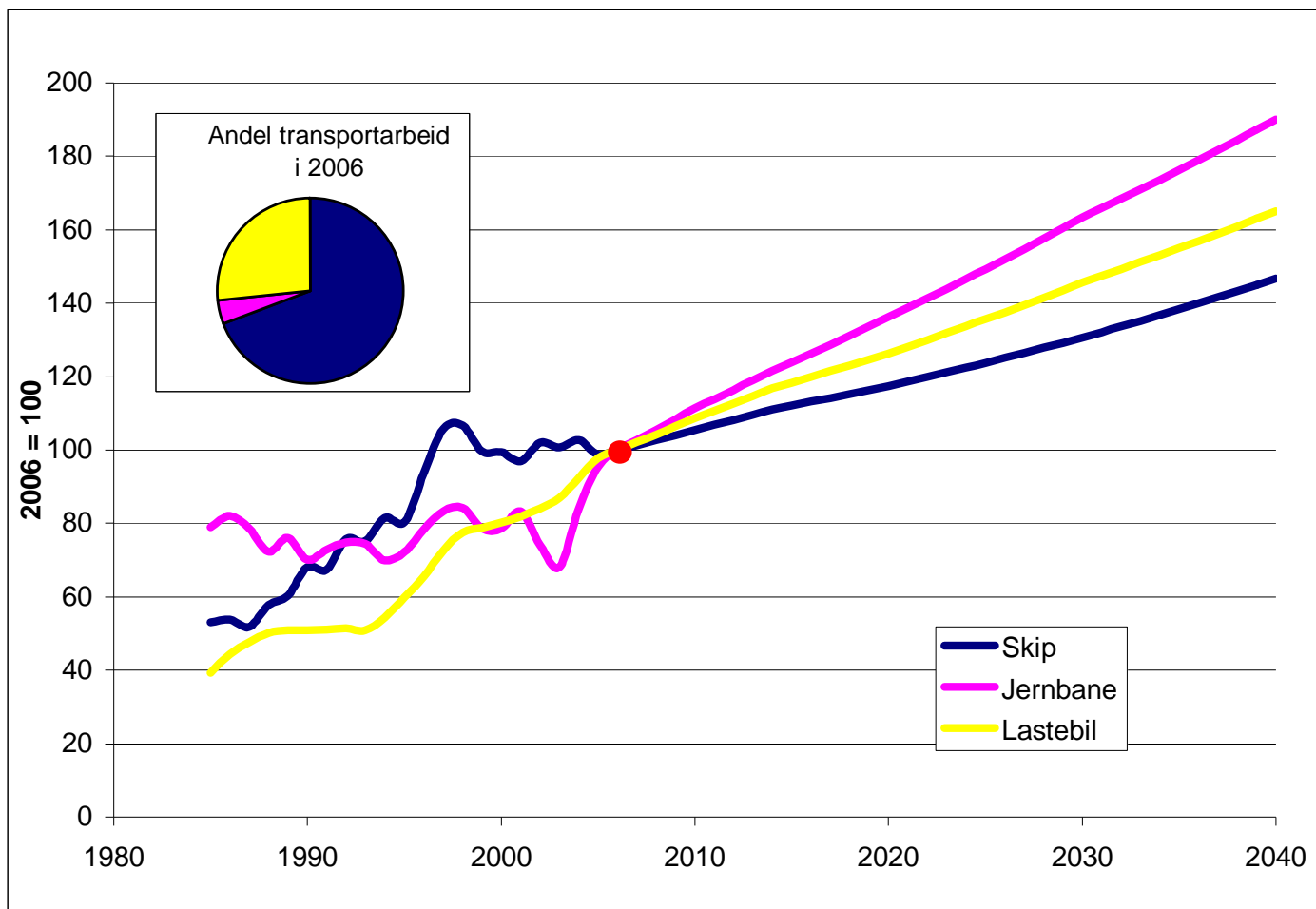
- Sentralisering og produktspesialisering gir større og mer konsentrerte varestrømmer over færre knutepunkt
- Større grad av spesialisering av terminaler
- Flere logistikkfunksjoner i nærheten av knutepunktene
- Økende krav til IT-integrasjon
- Økende krav til kostnadseffektivitet
- Fortsatt vekst i interkontinental containertrafikk
- Økende andel semitrailere europeisk og nasjonalt



Kilde: *Utviklingstrekk og perspektiver på godstransport.
Seminar 27.mai 2010. Stein Erik Grønland, SITMA*



Hovedtrekk for transportetterspørse (transportomfang og transportmiddelvalg)



Betydning for utviklingen av transportinfrastrukturen

- **Stor vekst i transporttetterspørselen. Men, kan drivkreftene påvirkes/styres ?**
 - **Person:** Fortsatt økt bilhold (potensiale for vekst fra 520 til rundt 650 biler per 1000 innbyggere).
Flere eldre (økning i gruppen 67+ med om lag 80% frem til 2040).
Flere innvandrere med annen reiseadfæd.
 - **Gods:** Høye krav til leveringsdyktighet.
Krav til skreddersøm av transportkjeder (jfr vekst i engroshandel).
Krav til punktlighet (jfr betalingsvillighet).
Regionale forskjeller (større vekst på Østlandet utenom Oslo og Vestlandet pga høyt produksjonsvolum)



Betydning for utviklingen av transportinfrastrukturen

- **Balanse mellom "predict and provide" og "predict and prevent".**
Infrastrukturutvikling i grensesnittet mellom:
- Interne drivere; infrastruktur, ledelse, organisering
 - Eksterne drivere; økonomi, energi, teknologi, demografi, næring og samfunn
 - Virkningsdrivere; klima, miljø, sikkerhet, naturinngrep, regional utvikling
 - Beslutning; politikk, policy, governance, rammebetingelser (EU, EØS, ..)



Betydning for utviklingen av transportinfrastrukturen

- Betalingsvillighet for bil (og flyreiser) åpner noen muligheter: Mer avansert og presis trafikantbetaling. Men, skaper utfordringer med hensyn til fordeling av inntekter. Finnes det grenser for anvendelse på kollektiv- og miljøtiltak ?
- Tilpasning av transportinfrastrukturen i forhold til klimapåvirkning
- Mer fokus på (miljø og) klimavirkninger fra transport. Livssyklusanalyse (LCA) som grunnlag for systemvalg og –utvikling
- Urbanisering som også åpner for nye informasjons- og kommunikasjonsformer
- Verdikjedeintegrasjon innen næringstransport åpner også muligheter for systemløsninger med kombinerte transporter



Usikkerheter og utfordringer

- Befolkningsstruktur, ”styrt” gjennom tilrettelegging av regional utvikling (utvikling i IC-korridorene, Kristiansandsregionen, Stavanger/Nord-Jæren, Trondheim/Innherred, Bergen/Flesland-Os og Bodø/Mørkved/Tverlandet) kontra mer konsentrert storbyutvikling
- Samspill mellom tiltak i regi av transportetatene (samt mer policy-pregete regulerings tiltak) og den private planlegging og utøvelse av transporttilbud (gjelder mest for godstransport, f.eks. innen kombinerte transport og terminalutvikling).
Gjelder også implementering og vekst langs S-kurven for IKT-løsninger
- Systemvalg basert på et mer komplett sett av virkninger (konsekvenser).
Jfr NTPs arbeid med LCA-metodikk
- Forbrukeradferd basert på utvikling i retning av ”kravsamfunnet”
- Demografisk utvikling/økonomisk vekst/bostedspreferanser/boligmarked som fortsatt peker i retning av ”bilsamfunnet”. Men, hendelser kan påvirke (?)



Usikkerheter og utfordringer

- Harmonisering av reiseadferden for innvandrergupper med de norske reisevaner
- Prissetting av CO2-kvoter og konsekvenser i forhold til pris på transport
- Utvikling i systemvalg innen logistikk (internasjonalt)
- Større vekst i handel vs EU-land utenfor Norden (enn vs Norden). Fortsatt "hyggelige" transportpriser underbygger en slik utvikling, men CO2-pris og –avgift kan igjen introdusere den geografiske dimensjon
- Forventet lavere vekst i eksport, enn både import og innenriks produksjon, skaper utfordring for valg av transportmiddel og kapasitetsutnyttelse



Nasjonal transportplan 2014–2023

Revisjon av målstrukturen

Avinor
Jernbaneverket
Kystverket
Statens vegvesen

Utkast til rapport
1. oktober 2010

Innhold

FORORD	3
1 INNLEDNING	4
1.1 Målstrukturen i Nasjonal transportplan	4
1.2 Ansvar for tiltak og oppfølging	4
1.3 Oppfølging av målstrukturen i budsjettene	4
1.4 Mandat	4
2 ANBEFALINGER/FORSLAG TIL ENDRINGER I MÅLSTRUKTUREN	6
3 METODE	8
4 GJENNOMGANG AV MÅLSTRUKTUR	8
4.1 Generelt om målstrukturen i Nasjonal transportplan 2010–2019	8
4.1.1 Etappemål og indikatorer for sjøtransporten	9
4.2 Framkommelighet	10
4.2.1 Status Nasjonal transportplan 2010–2019	10
4.2.2 Forslag til endring	11
4.3 Trafikksikkerhet	15
4.3.1 Status Nasjonal transportplan 2010–2019	15
4.3.2 Forslag til endring	16
4.4 Miljø	16
4.4.1 Status Nasjonal transportplan 2010–2019	16
4.4.2 Forslag til endringer	17
4.5 Universell utforming	21
4.5.1 Status Nasjonal transportplan 2010–2019	21
4.5.2 Forslag til endring	22
5 OMRÅDER SOM IKKE HÅNDBERES DIREKTE INNENFOR MÅLSTRUKTUREN	23
5.1 Strategier for overføring av transport fra veg til mer miljøvennligtransport	23
5.2 Helse	23
VEDLEGG I OVERSIKT FORSLAG TIL NYE ETAPPEMÅL OG INDIKATORER	24

Forord

Rapporten er utarbeidet av transportetatene og Avinor på oppdrag fra Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet. Rapporten er resultatet av en gjennomgang av målstrukturen i Nasjonal transportplan med utgangspunkt i de viktigste utfordringene i transportsektoren.

Revisjon av målstrukturen er ett av de 14 tverretatlige prosjektene i Nasjonal transportplan 2014–2023 som rapporterer til programstyret i utredningsfasen. Målstrukturprosjektet fikk en tidlig leveranse av hensyn til eventuelle konsekvenser for videre arbeid på ulike fagområder. Samtidig betyr dette at det kan komme nye innspill fra øvrig tverretatlig arbeid med senere leveranser. Dette er planlagt ivaretatt ved at målstrukturprosjektet bistår programstyret for Nasjonal transportplan i arbeidet med samlerapporten fra utredningsfasen som skal presenteres 1. februar 2011.

Arbeidet med rapporten er utført av en tverretatlig prosjektgruppe underlagt programstyret for Nasjonal transportplan. Flere personer i transportetatene og Avinor har i tillegg bidratt med innspill til arbeidet. Den tverretatlige prosjektgruppen har bestått av:

- Reidar Meland, Avinor.
- Olav Uldal, Kystverket
- Øivind Schøyen, Jernbaneverket (erstattet av Gunnar Markussen i august 2010 da Schøyen sluttet i Jernbaneverket)
- Heidi Formo, Statens vegvesen, leder
- Maria Rey, Statens vegvesen, sekretær

Arbeidsdokumentet slik det foreligger 1. oktober er ikke behandlet av styringsgruppen for Nasjonal transportplan. Dette vil skje i det videre arbeidet fram mot transportetatenes rapport fra utredningsfasen 1. februar.

1 Innledning

1.1 Målstrukturen i Nasjonal transportplan

Målstrukturen består av ett overordnet mål som uttrykker det grunnleggende formålet med transportpolitikken. Ut fra dette grunnleggende formålet er det avledet fire hovedmål som omfatter framkommelighet, transportsikkerhet, miljø og universell utforming. Disse skal stoke ut kursen uten å være tall- eller tidsfestet. Formålet med målstrukturen i Nasjonal transportplan er å få fram hva som oppnås gjennom transportpolitikken.

Det er etappemål tilknyttet hvert av hovedmålene. Etappemålene skal vise hvilke områder regjeringen vil ha fokus på i planperioden og hvor langt det med tilgjengelige ressurser og samlede prioriteringer er mulig å komme på disse i perioden.¹ Det er i tillegg utviklet indikatorer som samlet forteller noe om måloppnåelsen for etappemålet.

Målstrukturen er ikke ment å dekke alt, men skal gjenspeile de viktigste utfordringene i planperioden.

1.2 Ansvar for tiltak og oppfølging

Transportmyndighetene og Avinor har ikke alene ansvar for virkemidlene innenfor sektoren. Andre viktige virkemidler som areal- og transportpolitikken, avgifter og trafikkontroller, har andre myndighetsorganer hovedansvaret for. Det er en viktig oppgave for transportmyndighetene å få de relevante aktørene til å bidra med sine virkemidler i arbeidet med å nå målene i transportsektoren.

1.3 Oppfølging av målstrukturen i budsjettene

Målstrukturen skal være førende for transportetatenes handlingsprogrammer og Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementets årlige budsjetter. Oppfølgingen i budsjettene skal skje ved å følge utviklingen i utvalgte indikatorer i forhold til status ved inngangen til planperioden og vil være et ledd i styringen av den overordnede nasjonale transportpolitikken.²

1.4 Mandat

I arbeidet med Nasjonal transportplan 2014–2023 skal transportetatene og Avinor gjennomgå målstrukturen fra St.meld. nr. 16 (2008–2009) *Nasjonal transportplan 2010–2019*. Det overordnede målet og de fire hovedmålene i målstrukturen skal ligge fast. Vurderingene av etappemål og indikatorer skal ta utgangspunkt i de viktigste utfordringene i transportsektoren.

¹ St.meld. nr. 16 (2008–2009) *Nasjonal transportplan 2010–2019*, s. 49ff.

² St.meld. nr. 16 (2008–2009) *Nasjonal transportplan 2010–2019*, s. 62.

Prosjektets oppgave blir følgende:

- Målstrukturen skal gjennomgå for å vurdere om det er behov for å justere og eventuelt utvikle nye etappemål og indikatorer.
- Prosjektgruppen skal gjøre vurderinger av og foreslå hvilke etappemål som kan utgå.
- Behovet for utvikling av etappemål og indikatorer som er særlig relevante for sjøtransporten skal vurderes. Eventuelle nye etappemål og indikatorer skal presenteres.
- Potensialet for å redusere antall etappemål under miljø skal vurderes, spesielt dersom noen av dem er fanget opp gjennom lovgiving og forskrifter. Denne delen av arbeidet skal skje i samråd med og med bistand fra Klima- og miljøutredningen.
- Prosjektet skal vurdere om *strategiene for overføring av transport fra veg til mer miljøvennlige transportformer* skal være på siden av målstrukturen som i dag, eller om den skal være en del av målstrukturen og høre inn under et av hovedmålene.

2 Anbefalinger og forslag til endringer i målstrukturen

Figur 1 Målstrukturen med forslag til nye etappemål



Prosjektgruppen har spesielt vurdert etappemålene for framkommelighet og miljø.

For framkommelighet er de viktigste forslagene å slå sammen etappemålene for avstandskostnader og reisetid og et nytt etappemål for kvalitet på infrastrukturen. Det siste etappemålet er ment å gjenspeile satsingen i Nasjonal transportplan på vedlikehold.

For trafiksikkerhet er det foreslått et nytt etappemål som omfatter sjø-, luft- og jernbanetransport.

For miljøområdet er antall etappemål foreslått redusert fra seks til fem ved å slå sammen noen av målene. Strukturen i disse etappemålene blir som følger:

- Klimagassutslipp og NO_x
- Nasjonale mål om reduksjon i forurensning og støy,
- Inngrep i viktige naturmiljø og kulturmiljø, samt dyrket mark
- Akuttutslipp til sjøs og til lands, i tillegg til forurensete bunnsedimenter

3 Metode

Prosjektgruppen har i tråd med mandatet vurdert følgende:

- Målstrukturen er gjennomgått for å vurdere om det er behov for å justere og eventuelt utvikle nye etappemål og indikatorer.
- Prosjektgruppen har gjort vurderinger av hvilke etappemål som kan utgå.
- Det er gjort en egen gjennomgang av etappemål og indikatorer som er særlig relevante for sjøtransporten.
- Potensialet for å redusere av antall etappemål under miljø er vurdert. Det ble også sett på om det var noen av etappemålene som er fanget opp gjennom lovgiving og forskrifter.

Vurderinger av etappemål og indikatorer for hovedmålet om miljø har skjedd i samråd og med bistand fra Klima- og miljøutredningen.

For trafiksikkerhet har det vært et ønske fra prosjektgruppen å utarbeide et etappemål for sjø, luft og jernbane i tillegg til dagens etappemål som omfatter vegtrafikken.

Det har vært gjennomført to workshops. For den ene var tema etappemål og indikatorer for sjøtransporten. Den andre workshopen tok for seg hovedmålet om bedre framkommelighet med vekt på å få fram etappemål og indikatorer som kan synliggjøre effekten av den økte satsingen på vedlikehold av infrastrukturen.

Det er satt i gang en egen utredning av universell utforming i arbeidet med Nasjonal transportplan 2014–2023. Etappemålet og indikatorene for universell utforming er derfor ikke gjennomgått. Dette vil bli gjort etter at prosjektgruppen for universell utforming har levert sin rapport.

Vurderinger av etappemål F5 Avstandskostnader blir ivaretatt av den tverretatlige prosjektgruppen for *regional utvikling*.

4 Gjennomgang av målstruktur

4.1 Generelt om målstrukturen i Nasjonal transportplan 2010–2019

Målstrukturen skal synliggjøre hva som oppnås med transportpolitikken og det overordnede transportpolitiske målet skal være førende for transportetatene og Avinor sitt arbeid. Det overordnede målet uttrykker det grunnleggende formålet med transportpolitikken. De fire hovedmålene skal stake ut kursen. Etappemålene som er knyttet til hovedmålene viser hvilke områder regjeringen vil ha fokus på i planperioden.

Figur 2 Målstrukturen i Nasjonal transportplan 2010–2019



4.1.1 Etappemål og indikatorer for sjøtransporten

Per i dag rapporterer ikke Kystverket direkte på målene som er gitt i Nasjonal transportplan. I stedet har en som en del av arbeidet med mål- og resultatstyring i etaten rapportert til Fiskeri og kystdepartementet på mål nedfelt i departementets strategiplan for perioden 2007–2011 ”Verdier fra havet”. Disse målene er delvis overlappende med målene i Nasjonal

transportplan og Fiskeri- og Kystdepartementet legger Kystverkets rapportering til grunn for omtale av oppfølgingen av Nasjonal transportplan i de årlige budsjettproposisjonene.³

I Retningslinje 1 fra departementene er transportetatene og Avinor bedt spesielt om å se på muligheten for å supplere dagens målstruktur med konkrete etappemål og indikatorer for sjøtransporten.

4.2 Framkommelighet

4.2.1 Status Nasjonal transportplan 2010–2019

Etappemålene for framkommelighet gjenspeiler i utgangspunktet at myndighetene ønsker å føre en differensiert transportpolitikk tilpasset utfordringene i de ulike deler av landet. I byene er det spesielt viktig å bedre framkommeligheten for kollektivtransport og næringslivets transporter for å effektivisere trafikkavviklingen. I øvrige deler av landet er reduserte avstandskostnader og reduserte reisetider sentralt, både for befolkningen og for næringslivet.

Det er per i dag fem etappemål innenfor framkommelighet med tretten underliggende indikatorer. Det rapporteres på indikatorene selv om ikke alle systemene som skal gi oversikt er på plass.

Kystverket har gjennomført en rekke framkommelighetstiltak i form av farleds- og merketiltak i henhold til Nasjonal transportplan. I gjeldende transportplan er ikke denne satsingen på framkommelighet for sjøtransporten synliggjort i målstrukturen.

³St.meld.nr.16 Nasjonal transportplan 2010-2019,(2008/09);63 KYV rapporterer bl.a på gjennomførte farleds- og fiskerihavneprosjekter, operativ oppetid på navigasjonsinnretninger, tilgjengelighet på AIS-data, antall ulykker med los ombord, inngrep fra trafikksentralene for å avklare trafikksituasjoner og antall skipsulykker som enten skyldes svikt i trafikksentraltjenester eller manglende håndhevelse av regelverket

Figuren nedenfor viser gjeldende etappemål og indikatorer for framkommelighet:

Framkommelighet	
F1 Transporttilbudet og påliteligheten i systemet skal bedres i perioden	F1.1 Punktlighet og regularitet for godstog og persontog på de viktigste togruteene.
	F1.2 Antall setekm i persontogtrafikken per toggruppe
	F1.3 Antall togkm i persontogtrafikken per toggruppe
	F1.4 Gjennomsnittlig billettpris for flyruter under statlig kjøp.
	F1.5 Punktlighet og regularitet for flytrafikken
	F1.6 Antall timer de viktigste vegrutene for godstransport er stengt.
F2 Reisetider i og mellom regioner skal reduseres i perioden	F2.1 Reisetider på utvalgte ruter på riksvegnettet
	F2.2 Reisetid på utvalgte region- og Intercitytog
F3 Rushtidsforsinkelser for næringsliv og kollektivtransport i de fire største byområdene skal reduseres i perioden.	F3.1 Forsinkelser for biltrafikken og lastebiltrafikken i rushtiden
	F3.2 Fart for kollektivtransport på veg i rushtiden
F4 Framkommelighet for gående og syklende	F4.1 Antall km sammenhengende hovednett for sykkel i utvalgte
	F4.2 Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt.
F5 Avstandskostnader	F5.1 Transportkostnader for en gjennomsnittlig tungtransport på utvalgte ruter på riksvegnettet.

4.2.2 Forslag til endring

I Retningslinje 1 fra departementene er det beskrevet at etappemålene skal gjenspeile fokus for regjeringen i planperioden for Nasjonal transportplan. Etterslepet på infrastrukturen på både veg, jernbane og navigasjonsinstallasjoner er betydelig og viktigheten av å få oversikt over hvor stort etterslepet er og hvordan det blir håndtert er i høyeste grad aktuelt for planperioden 2014–2023. I St.meld. nr. 16 (2008–2009) *Nasjonal transportplan 2010–2019* skriver departementet at

”Forbedring av transportinfrastrukturen er eit sentralt verkemiddel i regjeringa sitt arbeid for å ta heile landet i bruk og styrkje den langsiktige verdiskapinga”

Det er i tillegg mye oppmerksomhet i samfunnet om vedlikeholdet av transportsystemet.

Prosjektgruppen har lagt vekt på å finne fram til etappemål som kan gjenspeile satsingen på vedlikehold og arbeidet for å begrense forfallet i infrastrukturen. Det er på denne bakgrunn foreslår et nytt etappemål som beskriver kvaliteten på infrastrukturen.

Forslagene til nye og justerte etappemål og indikatorer er vist i etterfølgende tabell:

Framkommelighet	
F1 Transporttilbudet i transportsystemet skal bedres i perioden	F1.2 Antall setekm i persontogtrafikken per toggruppe
	F1.2 Antall setekm for hurtigbåt trafikk
	F1.3 Antall togkm i persontogtrafikken per toggruppe
	F1.4 Gjennomsnittlig billettpris for flyruter under statlig kjøp.
	F1.5 Kundetilfredshet med persontransportsystemet
	F1.6 Kundetilfredshet med godstransportsystemet
F2 Påliteligheten i transportsystemet skal bedres i perioden	F2.1 Punktlighet og regularitet for godstog og persontog på de viktigste togrutene.
	F2.2 Punktlighet og regularitet for gods- og persontransport på sjø i de viktigste transportkorridorene/stamnettsstrekk.
	F2.3 Punktlighet og regularitet for flytrafikken
	F2.4 Antall timer de viktigste vegrutene for godstransport er stengt.
F3 Avstandskostnader og reisetider i og mellom regioner skal reduseres i perioden	F2.1 Reisetider på utvalgte ruter på riksvegnettet
	F2.2 Reisetid på utvalgte region- og Intercitytog
	F5.1 Transportkostnader for en gjennomsnittlig tungtransport på utvalgte ruter på riksvegnettet.
	F.5.2 Offentlige transportavgifter for sjøtransport
F4 Rushtidsforsinkelser for næringsliv og kollektivtransport i de fire største byområdene skal reduseres i perioden.	F3.1 Forsinkelser for biltrafikken og lastebiltrafikken i rushtiden
	F3.2 Fart for kollektivtransport på veg i rushtiden
F5 Framkommelighet for gående og syklende skal bedres i perioden	F4.1 Antall km sammenhengende hovednett for sykkel i utvalgte
	F4.2 Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt.
F6 Ivareta og forbedre eksisterende infrastruktur i perioden	F6.1 Andel riksvegbruer i dårlig eller svært dårlig stand
	F6.2 Andel riksveggtunneler i dårlig eller svært dårlig stand
	F6.3 Andel av riksvegnettet i dårlig eller svært dårlig dekketilstand
	F6.4 Andel av jernbaneinfrastruktur i dårlig eller svært dårlig stand
	F6.5 Andel av navigasjonsinfrastruktur i dårlig eller svært dårlig stand
	F6.6 Antall utbedrede farledshindringer i stamnettet i sjøkorridorene
	F.6.7 Antall kilometer merket hurtigbåtled ⁴

⁴ Dvs. farled spesialmerket for hurtiggående fartøyer.

Oversikt over foreslåtte endringer i etappemålene

F1 Transporttilbudet i systemet skal bedres i perioden

F2 Påliteligheten i systemet skal bedres i perioden

Forslaget innebærer å løfte ut ”pålitelighet” av F1 og lage et eget etappemål for ”pålitelighet i transportsystemet”.

Begrunnelsen for endringen er at transporttilbud og pålitelighet i transportsystemet er ulike målsettinger og at de derfor bør følges opp i to etappemål. *Tilbud* representerer omfanget av transportsystemet, mens *pålitelighet* sier noe om stabilitet og robusthet i transportsystemet.

F3 Avstandskostnader og reisetider i og mellom regioner skal reduseres i perioden

Forslaget innebærer å slå sammen etappemål F2 og F5.

Prosjektgruppen mener at avstandskostnader og reisetid henger sammen og er to sider av samme sak. Avstandskostnader måles i mange sammenhenger i økt eller minsket reisetid. Forslaget til sammenslåing styrkes av at prosjektgruppen for regional utvikling jobber med forslag til parametere som skal måle avstand mellom regioner gjennom å benytte seg av reisetidsgevinst. Parameterne skal vise reisetid til viktige servicetilbud innen helse, utdanning, kultur m.m. i regionene og forskjellen mellom regionene for slike reisetider.

F6 Eksisterende infrastruktur skal ivaretas og forbedres i perioden.

Forslag om å innføre et nytt etappemål F6 som omhandler vedlikehold og kvalitet på infrastrukturen.

Hensikten med det nye etappemålet er å synliggjøre den politiske satsningen på vedlikehold av infrastrukturen i transportnett. Det er også et poeng å løfte fram vedlikehold i målstrukturen for å øke fokus på måling av hva vi oppnår av forbedring gjennom den økte satsningen på vedlikehold. Samtidig vil etappemålet kunne gi fokus på tilstanden til infrastrukturen og vedlikeholdsetterslepet.

Prosjektgruppen valgte ordet ”ivareta” framfor ”bevare”, sistnevnte kan oppfattes negativt i den forstand at det ikke er et ønske om å *bevare* den standard som er i dag. Etappemålet er ment å gi fokus på vedlikehold og prosjektgruppen mener at så lenge transportetatene har store etterslep så må målformuleringen også inneholde ordet ”forbedring”.

Uforandrede etappemål

F4 Rushtidsforsinkelser for næringsliv og kollektivtransport i de fire største byområdene skal reduseres i perioden.

Prosjektgruppen ser på dette etappemålet som et supplement til det nye forslaget om målet F3 som innebærer en sammenslåing av reisetid og avstandskostnader. Det sistnevnte måler

framkommelighet i regionene og F4 måler framkommelighet i de store byene. Begge deler er sentrale satsingsområder for regjeringen i perioden.

F5 Framkommelighet for gående og syklende skal bedres i perioden

Prosjektgruppen oppfatter etappemålet om gående og syklende som en synliggjøring av den politiske satsningen som har vært og som skal fortsette i perioden for Nasjonal transportplan 2014–2023.

Endringer i indikatorer for framkommelighet

Prosjektgruppen foreslår at de indikatorer som i nåværende struktur er koblet til etappemål F1 splittes opp på de nye etappemålene F1 og F2. Indikatorer som måler tilbud kobles til F1 og de som måler pålitelighet kobles til F2. I tillegg foreslås en ny indikator under F2 som måler pålitelighet i sjøtransporten.

Indikatorer som måler kundetilfredshet vil være viktige for å gi et bilde av trafikantenes oppfatning av påliteligheten i transportsystemet. Det foreslås én indikator for persontransport og én for godstransport: *F1.5 Kundetilfredshet med persontransportsystemet* og *F1.6 Kundetilfredshet med godstransportsystemet*. Indikatorene kan måles gjennom bruker- eller kundeundersøkelser.

En ny indikator *F.3.3 Offentlige transportavgifter for sjøtransport* koblet til etappemål om avstandskostnader og reisetid introduseres for sjøtransport. Indikatoren fokuserer på å redusere avgiftsnivået for sjøtransport for å styrke sjøtransportens konkurransekraft.

Under det nye etappemålet F6 introduseres sju nye indikatorer. Indikatorene vil bearbeides fram mot ferdigstillingen av den tverretatlige rapporten fra utredningsfasen.

I Statens vegvesen jobbes det mot å få samme tilstandsklassifisering for bruer, tunneler og vegdekke. Dette arbeidet er ikke ferdig per 1. oktober 2010 og må tas med i videre arbeid med indikatorene i målstrukturen for Nasjonal transportplan. Dette gjelder spesielt de nye forslagene til tilstandsindikatorer for bru, tunnel og vegdekke.

F6.1 Andel riksvegbruer i dårlig eller svært dårlig stand introduseres for å belyse etterslepet for bruer. Andelen skal gå ned gjennom utbedring av standarden på bruer med avdekket behov for oppgradering. Det er satt i gang et kartleggingsarbeid i Statens vegvesen for å avdekke tilstanden på kritisk infrastruktur som tunneler og bruer i forbindelse med Nasjonal transportplan 2014–2023.

F6.2 Andel riksvegtunneler i dårlig eller svært dårlig stand introduseres for å følge opp etterslepet for tunneler. I Statens vegvesen pågår det et arbeid for å kartlegge kostnadsbildet knyttet til forfall, drift og vedlikehold. Indikatoren vil virke inn på målet om å forbedre infrastrukturen ved å utbetre tilstanden i tunneler med behov for vedlikehold.

F6.3 Andel av vegnettet med dårlig eller svært dårlig dekketilstand er en indikator som allerede i dag finnes i Statens vegvesen for å gi en måling på det eksisterende vedlikeholdsetterslepet. Indikatoren gir en indikasjon på den fysiske tilstanden til vegdekkene.

F6.4 Andel av jernbaneinfrastruktur med dårlig eller svært dårlig stand introduseres for å følge opp arbeidet med å forbedre kvaliteten jernbaneinfrastrukturen. Indikatoren omfatter både tilstanden på skinnegangen og tilstanden på elektroanleggene på jernbanenettet. For elektroanleggene, spesielt kontaktlednings- og signal- og sikringsanleggene, er det viktig å redusere antall feil. Indikatoren skal gi en oversikt over det eksisterende vedlikeholdsetterslepet og vil synliggjøre forbedring. God kvalitet på jernbaneinfrastruktur begrenser saktekjøringer, bedrer komfort for de reisende, og gir dessuten økt sikkerhet.

Jernbaneverket her per i dag ikke ett måltall for dette, men flere. Det må i likhet med de andre indikatorene for F6, jobbes videre med utformingen av denne indikatoren fram mot innlevering av den tverretatlige utredningsrapporten.

F6.5 Andel av navigasjonsinfrastruktur i dårlig eller svært dårlig stand. Kystverket administrerer et system av innretninger for navigasjonsveiledning som er av stor betydning for å opprettholde en sikker og effektiv sjøtransport og derved også beskyttelse av det marine miljø. Over tid har det bygd seg opp et vedlikeholdsetterslep. Det er en klar målsetning om lukke dette etterslepet gjennom en bevisst satsing på vedlikehold. Denne indikatoren vil gi måling på standard på navigasjonsinstallasjonene.

F.6.6 Antall utbedrede farledshindringer i stamnettet i sjøkorridorene fokuserer på utbedring av flaskehals for sjøtransport i stamnettet som vil bidra til å kunne styrke påliteligheten i det sjøveise stamnettet.

F.6.7 Antall kilometer merket hurtigbåtled er rettet spesielt mot hurtigbåttransporten. Hurtigbåt er et viktig kollektivtransportmiddel på deler av kysten og det stilles store krav til navigasjon pga høy hastighet. Ved å lette navigasjonen, vil det også være mulig å holde høyere fart og eventuelt redusere forsinkelser som følge av dårlig vær. Særskilt merking av ledene for hurtigbåtene bidrar også til å gjøre transporten sikrere.

4.3 Trafikksikkerhet

4.3.1 Status Nasjonal transportplan 2010–2019

Arbeidet med trafikksikkerhet bygger på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren. Som et skritt i retning av nullvisjonen er det satt som mål at antall drepte eller hardt skadde i vegtrafikken i 2020 skal være redusert med minst en tredel sammenliknet med gjennomsnittet i årene 2005–2008.

Etappemålet for trafikksikkerhet er tallfestet i motsetning til de andre etappemålene. Det er i dag kun Statens vegvesen som har etappemål og indikatorer innenfor hovedmålet trafikksikkerhet.

4.3.2 Forslag til endring

I Statens vegvesen er det satt i gang et utredningsarbeid – *Trafikksikkerhet på veg* hvor formålet er å vise hvordan en kan ta nye skritt i retning av nullvisjonen. Utredningen skal gi grunnlag for Samferdselsdepartementets omtale av trafikksikkerhet på veg i retningslinjene for transportetatenes arbeid med planfasen for Nasjonal transportplan 2014–2023. Utredningen skal også gi et faglig grunnlag for å fastsette mål for maksimalt antall drepte og hardt skadde i 2024.

Vi foreslår foreløpig å beholde nivået på etappemålet slik det står i dag, men at det justeres dersom utredningen i Statens vegvesen fastsetter et nytt målnivå for antall drepte og hardt skadde. Prosjektgruppen foreslår at etappemålet fremdeles kvantifiseres.

Prosjektgruppen foreslår i tillegg å innføre et nytt etappemål som omfatter sjø-, luft- og jernbanetransport. En vesentlig del av Kystverket, Avinor og Jernbaneverket sin virksomhet er innrettet på å opprettholde eller øke transportsikkerheten og bakgrunnen for forslaget er å rette oppmerksomhet mot innsats og oppnådde resultater på området.

Det foreslås følgende etappemål:

S2 Opprettholde eller øke et høyt sikkerhetsnivå i luft-, sjø- og jernbanetransport

Det er ulike tiltak for sikkerhet i transportetatene og Avinor og prosjektgruppen foreslår én indikator for hver transportform:

S.2.1 Antall luftfartsulykker og antall alvorlige luftfartshendelser

S.2.2 Antall ulykker med skip med personskade eller omkomne i hovedled/stamnnett

S.2.3 Antall personskader, skader og tilløp i jernbanetransport

Det bemerkes for Avinor at det er ulykker eller hendelser der Avinor er medvirkende part som registreres.

Det er prosjektgruppens oppfatning at dette gir en enkel og oversiktlig målstruktur innen sikkerhetsområdet, samtidig som data er tilgjengelige og kan vise utviklingen over tid.

4.4 Miljø

4.4.1 Status Nasjonal transportplan 2010–2019

Regjeringen legger stor vekt på å begrense de negative virkningene som transport har på miljøet. Trafikkvekst og bygging av ny infrastrukturprosjekt som er nødvendige for å nå andre politiske mål gjør det imidlertid vanskelig å komme så langt som man ønsker på alle miljøområder.

I Retningslinje 1 er transportetatene og Avinor bedt spesielt om å vurdere potensialet for å redusere antall etappemål under miljø og spesielt de som allerede er fanget opp gjennom lovgiving og forskrifter.

Deltakere fra klima- og miljøutredningen og målstrukturgruppen har deltatt på møter i forbindelse med oppfølgingen av målstrukturen i Prop 1 S. I møtene kom det fram at noen av indikatorene følges opp og måles forskjellig i etatene. Klima- og miljøgruppen har tatt initiativ til at transportetatene og Avinor går gjennom systemene sine for å få fram hva som er status og hva som eventuelt må gjøres konkret det nærmeste året for å legge til rette, dersom det skal gjennomføres virkningsbergninger på alle relevante indikatorer på miljøområdet høsten 2011.

Under hovedmålet for miljø er det 6 etappemål med 15 underliggende indikatorer:

Miljø	
M1 Bidra til at transportsektoren reduserer klimagassutslippene med 2,5 – 4 mill. tonn CO ₂ -ekvivalenter i forhold til forventet utslipp i 2020. Klimagassutslipp	M1.1 Utslipp av klimagasser fra transportsektoren målt i CO ₂ -ekvivalenter samlet og pr sektor
M2 Redusere NO _x -utslippene i sektoren.	M2.1 Utslipp av NO _x /forsurende utslipp fra transportsektoren og pr sektor
M3 Bidra til å oppfylle nasjonale mål for lokal luftforurensing og støy	M3.1 Antall bosatte i områder utsatt for timemiddelkonsentrasjoner av NO ₂ over nasjonale mål (150µg/m ³ maks 8 timer pr år)
	M3.2 Antall bosatte i områder utsatt for døgnmiddelkonsentrasjoner av svevestør (PM ₁₀) over nasjonale mål (50µg/m ³ maks 7 dager pr år)
	M3.3 Støyplageindeks
	M3.4 Antall personer utsatt for over 38 dB innendørs støy.
M4 Unngå inngrep i viktige naturområder og ivareta viktige økologiske funksjoner.	M4.1 Antall daa inngrep i eller nærføring til nasjonalparker og landskapsvernområder
	M4.2 Antall daa inngrep i eller nærføring til naturreservater
	M4.3 Prosjekter med meget stor negativ konsekvens for naturmiljø
	M4.4 Andel utbedrede registrerte konflikter mellom transportnettet og biologisk mangfold
M5 Begrense inngrep i viktige kulturminner, kulturmiljø, kulturlandskap og dyrket jord	M5.1 Kulturminner som går tapt eller får redusert kvalitet på grunn av nyanlegg
	M5.2 Antall daa kulturmiljøer som går tapt eller får redusert kvalitet som følge av nyanlegg
	M5.3 Antall daa dyrket jord til transportformål
	M5.4 Spesielt viktige kulturlandskap som får redusert sin verdi vesentlig som følge av nyanlegg
M6 Unngå utslipp av olje eller andre kjemikalier som følge av uønskede hendelser til sjøs	M6.1 Utslipp av olje og andre kjemikalier som følge av uønskede hendelser til sjøs

4.4.2 Forslag til endringer

I Retningslinje 1 ble transportetatene og Avinor bedt spesielt om å vurdere potensialet for å redusere antall etappemål under miljø.

Prosjektgruppen har gjort en gjennomgang av status for arbeidet med målene og indikatorene og kommet fram til at det ikke er noen av etappemålene under hovedmålet for miljø som tilstrekkelig fanges opp gjennom lovgivning og forskrifter. For lokal luftforurensning og støy, refererer etappemålene til nasjonale resultatmål, og disse er mer ambisiøse enn forskrift til forurensningsloven om begrensning av forurensning. Vannforekomster er regulert gjennom *Forskrift om rammer for vannforvaltningen*. Vi har likevel valgt å foreslå at tiltak for vann inkluderes i tiltakene for biologisk mangfold da de er delvis overlappende.

Forslagene til justerte/nye etappemål og indikatorer er vist i etterfølgende tabell:

Miljø	
M1 Bidra til at transportsektoren reduserer klimagassutslippene med 2,5-4 mill tonn CO2-ekv i forhold til forventet utslipp i 2020 og redusere NOx-utslippene i sektoren	M1.1 Utslipp av klimagasser fra transportsektoren målt i CO2-ekvivalenter samlet og pr sektor
	M1.1 Utslipp av NOx fra transportsektoren og pr sektor
M2 Bidra til å oppfylle nasjonale mål for lokal luftforurensning og støy	M2.1 Antall bosatte i områder utsatt for timemiddelkonsentrasjoner av NO2 over nasjonalt mål (150µg/m3 maks 8 timer pr år)
	M2.2 Antall bosatte i områder utsatt for døgnmiddelkonsentrasjoner av svevestør (PM10) over nasjonalt mål (50µg/m3 maks 7 dager pr år)
	M2.3 Støyplageindeks
	M2.4 Antall personer utsatt for et innendørs døgnekvivalent støynivå over 38 dB.
M3 Unngå inngrep i vernede naturområder, ivareta viktige økologiske funksjoner og begrense inngrep i vernede kulturminner/-miljø, verdifulle kulturlandskap og dyrket jord	M3.1 Antall daa inngrep i eller nærføring til nasjonalparker, og landskapsvernområder og naturreservater.
	M3.2 Prosjekter med meget stor negativ konsekvens for naturmiljø, kulturmiljø og landskapsbilde.
	M3.3 Antall utbedrede registrerte konflikter mellom transportnett og biologisk mangfold og vann
	M 3.4 Antall inngrep i vernede eller foreslått vernede kulturminner/-miljøer
	M3.5 Antall daa dyrket jord til transportformål
	M3.6 Inngrep i kulturlandskap av nasjonal og regional verdi
M4 Hindre eller begrense miljøskade som følge av akutt forurensning i norske havområder eller på norsk territorium	M4.1 Omfang og miljøkonsekvenser av akuttutslipp av olje eller andre kjemikalier innen transportsektoren.
M5 Bunnsedimenter som er forurenset med helse- og miljøfarlige kjemikalier skal håndteres slik at fare for ny forurensning ikke oppstår.	M5.1 Areal som er ryddet og masser som er fjernet

Oversikt over foreslåtte endringer i etappemålene

I samarbeid med klima- og miljøgruppen legges det fram forslag til endringer i etappemål og indikatorer. Forslaget innebærer fire etappemål med samme innhold som tidligere i tillegg til ett nytt. Strukturen er med dette forenklet og innebærer ett etappemål for klimagassutslipp, ett for NO_x og lokal luftforurensning og støy, ett for inngrep og ett for utslipp som følge av uønskede hendelser til sjøs. I tillegg foreslås det et nytt mål for opprydning av bunnsedimenter.

M4 Hindre eller begrense miljøskade som følge av akutt forurensning i norske havområder eller på norsk territorium

Formuleringen ivaretar at målet om å hindre eller begrense miljøskade som følge av akutt forurensning gjelder både til sjøs og på land. Målet fanger således opp det helhetlige ansvaret som Kystverket har for beredskap mot akutt forurensning og innebærer en samordning med et av Kystverkets hovedmål. Det er også i samsvar med det som Kystverket rapporterer på.

M7 Bunnsedimenter som er forurenset med helse- og miljøfarlige kjemikalier skal håndteres slik at fare for ny forurensning ikke oppstår.

Det foreslås et nytt etappemål som er spesielt relevant for sjøtransporten og som omhandler håndtering av grunn- og bunnsedimenter som er forurenset med helse- og miljøfarlige kjemikalier. Miljøgiftforurenset sjøbunn er et problem i en rekke norske fjorder og havner. Ved utdyping i farleder og havner, blir det stilt krav om opprydning og forsvarlig håndtering av masser som er definert som forurenset. Håndtering av miljøforurenset grunn og havbunn er et viktig miljøpolitisk mål.

Forslag til endringer i indikatorene

For indikator M2.1 strykes ”forsurende utslipp” slik at indikatoren blir mer konkret. Indikatoren er fortsatt dekkende for hva som måles.

Kystverket er i ferd med å slutføre et utviklingsarbeid hvor en har fått utarbeidet et nytt måle- og beregningssystem for utslipp av CO₂ og NO_x fra enkeltskip. Systemet vil være operativt fra årsskifte 2010/2011 og vil bidra til at Kystverket kan rapportere på indikator M1.1 *utslipp av klimagasser fra transportsektoren målt i CO₂ ekvivalenter for nyttetraffikken på sjø* og M2.1 *utslipp av nitrogenoksider fra sjøtransporten*.

Når det gjelder etappemål M3 *Bidra til å oppfylle nasjonale mål for lokal luftforurensning og støy* har ikke Kystverket innhentet data eller rapportert på dette. Støy er i første rekke en utfordring for havnene som er kommunalt eller privat eiet og er således ansvarlig for å håndtere problemet. Pr i dag har ikke Kystverket oversikt over omfanget av støyplager på omgivelsene fra norske havner. Flere byhavner har startet kontinuerlig måling av støy, og på sikt kan rapportering på støyproblematikk også la seg gjennomføre.

M3.1 Antall daa inngrep i eller nærføring til nasjonalparker, og landskapsvernområder og naturreservater. Det foreslås å slå sammen indikatorene for inngrep i vernede områder

ettersom det er unaturlig å skille mellom de forskjellige vernede naturområdene: nasjonalparker, landskapsvernområder, naturreservater. Både nasjonalparker, landskapsvernområder og naturreservater regnes i dekar og summeres i indikatoren. Dette medfører lite ekstra arbeid.

Det ble også gjort en vurdering av om nærføringsbegrepet⁵ skulle tas ut, men kartleggingen av inngrep og nærføring allerede er gjort og en endring ville være arbeidskrevende da de planlagte prosjektene ville måtte gjennomgås på nytt. Vi vurderer nytten av forslaget som begrenset med tanke på arbeidet og foreslår ikke endringer i disse indikatorene. Det kan eventuelt vurderes i forbindelse med neste Nasjonal transportplan.

M3.2 Prosjekter med meget stor negativ konsekvens for naturmiljø, kulturmiljø og landskapsbilde. Kulturmiljø og landskapsbilde tas med her i tillegg til naturmiljø, da alle disse temaene er belyst for aktuelle prosjekter gjennom arbeidet med konsekvensanalyser. *Landskapsbilde omfatter de synlige omgivelsene for eksempel en veg går gjennom.*

M3.3 Antall utbedrede registrerte konflikter mellom transportnettet og biologisk mangfold og vann. Det foreslås at tiltak for vann inkluderes i tiltakene for biologisk mangfold da de er delvis overlappende. Det er behov for å følge opp vann på samme måte som for biologisk mangfold, eventuelt kan en skille ut hvor mange tiltak som er i henhold til vanddirektivet i den årlige oppfølgingen. I tillegg er det foreslått å bruke antall i stedet for andel, da andel måles i forhold til et problemomfang som vil endres for hver ny kartlegging. Antall brukes allerede i dag i oppfølgingen i Statens vegvesen. Denne endringen medfører lite ekstra arbeid for etatene og Avinor.

M 3.4 Antall inngrep i vernede eller foreslått vernede kulturminner/-miljøer.

Det er foreslått å slå sammen indikatorene for kulturmiljøer og kulturminner. Også disse er i dag delvis overlappende, da et kulturmiljø gjerne består av flere kulturminner. Kulturminner måles i antall og kulturmiljøer måles i dekar. Ett kulturmiljø regnes som "1" og dette kan legges sammen med antall kulturminner. Det skal ikke telles opp antall kulturminner (for eksempel bygninger) som allerede er definert å være innenfor et kulturmiljø. Denne endringen medfører en del arbeid særlig for Statens vegvesen da plangrunnlaget for prosjekter hvor det allerede er kartlagt inngrep må gjennomgås på nytt for å finne ut om inngrepene i kulturmiljø gjelder ett eller flere kulturmiljøer.

M3.5 Antall daa dyrket jord til transportformål. I indikatoren knyttet til dyrket jord benyttes i dag begrepet A-jord. Kartleggingen av dyrket jord er imidlertid endret, slik at A-jord (den beste dyrkede jorden) ikke lenger er i bruk. Statens landbruksforvaltning (SLF) foreslår at etatene og Avinor går over til å rapportere på "dyrket jord", slik alle sektorer i utgangspunktet er pålagt. Videre foreslås det at det rapporteres på "dyrkbare jord", fordi denne informasjonen er lett tilgjengelig og vil være nyttig for SLF. Klima- og miljøgruppen støtter det første forslaget, men ønsker ikke å foreslå ytterligere en indikator ved å ta inn dyrkbare jord. Forslaget om å gå fra A-jord til dyrket jord innebærer en del arbeid særlig for Statens vegvesen da plangrunnlaget for alle prosjekter hvor det finnes data om virkninger må gjennomgås på nytt for å sjekke om det er inngrep i annen dyrket jord enn A-jord.

⁵ Nærføring innebærer her inngrep i nærheten av vernede områder. Det er ulike krav til hvor nærføring. Nasjonalpark og landskapsvernområdet – mindre enn 1 km. Naturreservat – mindre enn 250 m.

M3.6 Antall inngrep i kulturlandskap av nasjonal og regional verdi. Indikatoren for kulturlandskap er ikke endret, men områdene som er definert som nasjonalt verdifulle er utvidet siden Nasjonal transportplan 2010-2019. Dette innebærer en del arbeid særlig for Statens vegvesen, da plangrunnlaget for alle prosjekter hvor det finnes data om virkninger må gjennomgås på nytt for å sjekke om det er inngrep i de kulturlandskapsområdene som nå er definert som verdifulle.

M4.1 Omfang og miljøkonsekvenser av akuttutslipp av olje eller andre kjemikalier innen transportsektoren. Indikatoren er endret i tråd med forslaget til endring i etappemålet.

M5.1 Areal som er ryddet og masser som er fjernet. Indikatoren er ny og i tråd med forslaget til nytt etappemål M7.

Uttalelser fra miljødirektoratene

Forslagene i endringer av etappemål og indikatorer for miljøområdet ble sendt Klima- og forurensningsdirektoratet (KLIF), Direktoratet for naturforvaltning, Riksantikvaren og Statens landbruksforvaltning for uttalelse.

Direktoratet for naturforvaltning ønsker en annen måte å måle påvirkning på naturmiljø på enn å måle inngrep i vernede områder. De ser primært for seg at det settes mål for hvilken naturtilstand som skal oppnås på ulike vegstrekninger, og måles i hvilken grad dette oppnås ved hjelp av ulike investeringstiltak, drift og vedlikehold. Dette vil kreve endringer i rutiner og håndbøker i etatene og Avinor, og er ikke mulig å gjennomføre i dette NTP-arbeidet. Et alternativ er å rapportere på inngrep i flere ulike naturtyper, ikke bare de vernede. Kommunene gjennomfører nå en kartlegging som med tiden kan benyttes til dette. Statens landbruksforvaltning foreslår en endring i rapporteringen på dyrket mark som er nevnt ovenfor. De øvrige foreslår ikke endringer i målstrukturen.

4.5 Universell utforming

4.5.1 Status Nasjonal transportplan 2010–2019

Transportsystemet skal så langt som mulig kunne brukes av alle, uten behov for tilpasning eller spesiell tilrettelegging. Universell utforming er viktig for å kunne oppnå likeverd og deltakelse i samfunnet, uavhengig av funksjonsevne.

All ny infrastruktur skal utformes etter prinsippet om universell utforming. Det er i tillegg et omfattende behov for oppgradering av holdeplasser og knutepunkt. Universell utforming er en integrert del av alle planer for oppgradering og bygging av infrastruktur som blir planlagt og bygd i Statens vegvesen, Avinors og Jernbaneverkets regi. Det er behov for store ressurser for å få et fullt ut universelt utformet kollektivsystem og regjeringen har lagt opp til utviklingen må skje gradvis.

Universell utforming kom sent inn i arbeidet i forrige runde og må ses spesielt på.

4.5.2 Forslag til endring

Det er satt i gang en tverretattlig utredning om universell utforming i arbeidet med Nasjonal transportplan 2014–2023. Formålet med denne utredningen er å utrede status og utfordringer for universell utforming. Prosjektet skal også skissere hvordan transportetatene må jobbe videre for å oppfylle målet om et universelt utformet. Beslutningen om prosjektet og utredningsarbeidet kom senere i gang enn de andre prosjektene og rapporten skal leveres etter rapporten fra målstrukturprosjektet.

Målstrukturgruppen har vært i dialog med prosjektgruppen for universell utforming. Vi anbefaler at etappemålet og indikatorene for universell utforming får en ny gjennomgang etter at utredningen om universell utforming foreligger.

5 Områder som ikke håndteres direkte innenfor målstrukturen

5.1 Strategier for overføring av transport fra veg til mer miljøvennligtransport

Prosjektet fikk i oppdrag å vurdere om *strategiene for overføring av transport fra veg til mer miljøvennlige transportformer* skal være på siden av målstrukturen som i dag, eller om den skal være en del av målstrukturen og høre inn under et av hovedmålene. Strategien innebærer overføring av godstransport til sjø og persontransport til bane.

Transportmiddelfordeling bygger opp under flere av hovedmålene. Prosjektgruppen har konkludert med at strategiene bør ha en plassering på siden av målstrukturen som i inneværende Nasjonal transportplan. I det videre arbeidet må det tydeliggjøres hvordan det skal rapporteres på transportmiddelfordeling.

5.2 Helse

Helsemyndighetene har det vært bedt om at helse tas inn i målstrukturen. Det er allerede flere av etappemålene og indikatorene virker inn på helse i gjeldende målstruktur. Selv om framkommelighet for gående og syklende ikke gir informasjon om omfanget av syklende og gående, er bedre framkommelighet en viktig forutsetning. Prosjektgruppen har ikke foreslått etappemål eller indikatorer for andel syklende/gående, men er åpne for at det kan tas med i videre vurderinger. Prosjektet er også orientert om at det jobbes med slike indikatorer både i byutredningen og i forbindelse med sykkelstrategien i regi av Statens vegvesen. Positive helseeffekter av fysisk aktivitet er kjent og kan dokumenteres. Det er også gjennomført nytte-/kostanalyser av gang- og sykkelvegnett i norske byer hvor positive helseeffekter er inkludert. Prosjektgruppen mener derfor at helseaspektet er ivaretatt i målstrukturen gjennom fokus på gående og syklende.

Helsegevinster vil også være et viktig moment under hovedmålet for bedre miljø, for eksempel knyttet til lokal luftforurensning og støy. Vi har ikke gjort vurderinger av dette.

Vedlegg I Oversikt forslag til nye etappemål og indikatorer

Framkommelighet	
F1 Transporttilbudet i transportsystemet skal bedres i perioden	F1.1 Antall setekm i persontogtrafikken per toggruppe
	F1.2 Antall setekm for hurtigbåt trafikk
	F1.3 Antall togkm i persontogtrafikken per toggruppe
	F1.4 Gjennomsnittlig billettpris for flyruter under statlig kjøp.
	F1.5 Kundetilfredshet med persontransportsystemet
	F1.6 Kundetilfredshet med godstransportsystemet
F2 Påliteligheten i transportsystemet skal bedres i perioden	F2.1 Punktlighet og regularitet for godstog og persontog på de viktigste togrutene.
	F2.2 Punktlighet og regularitet for gods- og persontransport på sjø i de viktigste transportkorridorene/stamnettsstrekk.
	F2.3 Punktlighet og regularitet for flytrafikken
	F2.4 Antall timer de viktigste vegrutene for godstransport er stengt.
F3 Avstandskostnader og reisetider i og mellom regioner skal reduseres i perioden	F3.1 Reisetider på utvalgte ruter på riksvegnettet
	F3.2 Reisetid på utvalgte region- og Intercitytog
	F3.3 Transportkostnader for en gjennomsnittlig tungtransport på utvalgte ruter på riksvegnettet.
	F3.4 Offentlige transportavgifter for sjøtransport
F4 Rushtidsforsinkelser for næringsliv og kollektivtransport i de fire største byområdene skal reduseres i perioden.	F4.1 Forsinkelser for biltrafikken og lastebiltrafikken i rushtiden
	F4.2 Fart for kollektivtransport på veg i rushtiden
F5 Framkommelighet for gående og syklende skal bedres i perioden	F5.1 Antall km sammenhengende hovednett for sykkel i utvalgte
	F5.2 Antall km tilrettelagt for gående og syklende totalt.
F6 Ivareta og forbedre eksisterende infrastruktur i perioden	F6.1 Andel riksvegbruer i dårlig eller svært dårlig stand
	F6.2 Andel riksvegtunneler i dårlig eller svært dårlig stand
	F6.3 Andel av riksvegnettet i dårlig eller svært dårlig dekketilstand
	F6.4 Andel av jernbaneinfrastruktur i dårlig eller svært dårlig stand
	F6.5 Andel av navigasjonsinfrastruktur i dårlig eller svært dårlig stand
	F6.6 Antall utbedrede farledshindringer i stamnettet i sjøkorridorene
	F6.7 Antall kilometer merket hurtigbåttled ⁶

⁶ Dvs. farled spesialmerket for hurtiggående fartøyer.

Transportsikkerhet	
S1 Antall personer som blir drept eller hardt skadde i vegtrafikken skal reduseres med minst en tredel innen 2020	S.1.1 Antall drepte eller hardt skadde i vegtrafikkulykker
S2 Sikkerhetsnivået i luft-, sjø- og jernbanetransport skal opprettholdes eller økes	S.2.1 Antall luftfartsulykker og antall alvorlige luftfartshendelser
	S.2.2 Antall ulykker med skip med personskade eller omkomne i hovedled/stamnett
	S.2.3 Antall personskader, skader og tilløp i jernbanetransport
Miljø	
M1 Bidra til at transportsektoren reduserer klimagassutslippene med 2,5-4 mill tonn CO2-ekv i forhold til forventet utslipp i 2020 og redusere NOx-utslippene i sektoren	M1.1 Utslipp av klimagasser fra transportsektoren målt i CO2-ekvivalenter samlet og pr sektor
	M1.1 Utslipp av NOx fra transportsektoren og pr sektor
M2 Bidra til å oppfylle nasjonale mål for lokal luftforurensning og støy	M2.1 Antall bosatte i områder utsatt for timemiddelkonsentrasjoner av NO2 over nasjonalt mål (150µg/m3 maks 8 timer pr år)
	M2.2 Antall bosatte i områder utsatt for døgnmiddelkonsentrasjoner av svevestør (PM10) over nasjonalt mål (50µg/m3 maks 7 dager pr år)
	M2.3 Støyplageindeks
	M2.4 Antall personer utsatt for et innendørs døgnekvivalent støynivå over 38 dB.
M3 Unngå inngrep i vernede naturområder, ivareta viktige økologiske funksjoner og begrense inngrep i vernede kulturminner/-miljø, verdifulle kulturlandskap og dyrket jord	M3.1 Antall daa inngrep i eller nærføring til nasjonalparker, og landskapsvernområder og naturreservater.
	M3.2 Prosjekter med meget stor negativ konsekvens for naturmiljø, kulturmiljø og landskapsbilde.
	M3.3 Antall utbedrede registrerte konflikter mellom transportnettet og biologisk mangfold og vann
	M 3.4 Antall inngrep i vernede eller foreslått vernede kulturminner/-miljøer
	M3.5 Antall daa dyrket jord til transportformål
	M3.6 Inngrep i kulturlandskap av nasjonal og regional verdi
M4 Hindre eller begrense miljøskade som følge av akutt forurensning i norske havområder eller på norsk territorium	M4.1 Omfang og miljøkonsekvenser av akuttutslipp av olje eller andre kjemikalier innen transportsektoren.
M5 Grunn- og bunnsedimenter som er forurenset med helse- og miljøfarlige kjemikalier skal håndteres slik at fare for ny forurensning ikke oppstår.	M5.1 Areal som er ryddet og masser som er fjernet

Universell utforming⁷

U1 Universell utforming	U.1.1 Andel stamruter for kollektivtransport på veg i de fire største byene som er universelt utformet.
	U1.2 Andel store kollektivknutepunkt som er universelt utformet
	U1.3 Andel jernbanestasjoner og -holdeplasser som er tilgjengelige for alle.
	U1.4 Andel jernbanestasjoner og -holdeplasser som er universelt utformet.
	U1.5 Andel jernbanestasjoner og -holdeplasser der informasjonssystemene er universelt utformet.
	U1.6 Andel lufthavner som er universelt utformet.
	U1.7 Andel lufthavner der informasjonssystemene er universelt utformet.
	U1.8 Andel ferjesamband i riksvegferjedriften som er universelt utformet.

⁷ Det er ikke foreslått endringer for etappemål og indikatorer for universell utforming.