

Bilaga I

Mål från propositioner,
systemanalyser, reglerings-
brev och instruktioner

INNEHÅLL

| | |
|---|----------|
| Förord – Vägledande prioriteringar utpekade av regeringen och regionala systemanalyser | 3 |
| Nya transportpolitiska mål | 5 |
| Transportsystemet bidrar till tillväxten och att fler människor kommer i arbete i fler och växande företag i hela landet | 5 |
| Utvecklingskraft i alla delar av landet med stärkt lokal och regional konkurrenskraft | 7 |
| Arbetsmarknadsregionerna för kvinnor och män vidgas | 10 |
| Samhällsnyttan av satsningar i infrastrukturen kommer att öka | 12 |
| Infrastrukturen vårdas med ökade satsningar på underhåll och säkras för att klara klimatförändringarna | 12 |
| Akuta flaskhalsar i transportsystemet försvinner | 13 |
| Tillgängligheten inom storstadsregioner förbättras | 14 |
| Hela resekedjan och transporten blir bättre samordnad och anpassad till användarnas behov | 15 |
| Tillgänglighet hos den äldre befolkningen och hos personer med funktionsnedsättning | 15 |
| Attraktiv kollektivtrafik | 17 |
| Fler kvinnor och män ska uppleva att transportsystemet svarar mot de behov de har på ett säkert och miljöanpassat sätt | 18 |
| Ett barnperspektiv i åtgärdsplaneringen | 19 |
| Klimat effektiva resor och transporter underlättas vilket bidrar till att uppnå de klimatpolitiska målen | 20 |
| Det blir säkrare att färdas på våra vägar (samt på järnväg, med båt och med flygplan) | 23 |
| Insatser för att på befintlig och ny infrastruktur minska negativa miljöeffekter såsom luftföroreningar, buller, barriäreffekter, landskapsfragmentering och energiåtgång | 25 |
| Godstransportstråk med välfungerande noder för omlastning ska byggas ut och effektivisera förbindelserna till viktiga marknader i andra länder | 27 |
| Övriga områden | 31 |
| Det svenska flygplatssystemet | 31 |
| Intelligenta transportsystem | 32 |
| Ett sameuropeiskt signalsystem för järnväg (ERTMS) | 32 |

Förord

Vägledande prioriteringar utpekade av regeringen och regionala systemanalyser

Sammanställningen är i huvudsak tillkommen under hösten och vintern 2008–2009, då planeringsprojektets grundläggande arbete genomfördes, och redovisar mål från propositionen ”Framtidens resor och transporter” samt övriga vid den tiden befintliga dokument. Den har därefter under sensvåren 2009 kompletterats med tillkommande mål från propositionerna ”Mål för framtidens resor och transporter” (Proposition 2008/09:93) och ”En sammanhållen klimat- och energipolitik, Klimat” respektive ”Energi” (Proposition 2008/09:162 respektive 2008/09:163), vilka överlämnades till riksdagen i mitten av mars 2009, samt med mål från omformulerade nya regleringsbrev och verksinstruktioner.

Utgångspunkt

Bilagan är en sammanställning av de mål som ligger till grund för åtgärdsplaneringen. Utgångspunkten är de transportpolitiska målen och den styrning som finns i regeringens proposition ”Framtidens resor och transporter” (Proposition 2008/09:35). Bilagan är även kompletterad med långsiktiga mål från trafikverkens regleringsbrev och instruktioner samt mål av nationell karaktär i de nationella och regionala systemanalyserna.

Regeringens övergripande mål

I den transportpolitiska propositionen anger regeringen att transportsystemet ska bidra till regeringens övergripande mål att bryta utanförskapet genom fler jobb i fler och växande företag (Sidan 10: Ett klimateffektivt och konkurrenskraftigt transportsystem för tillväxt och utveckling).

I fokus är kommunikationer som utgår från resenärers, företags och samhällets behov och som samtidigt är förenliga med klimat- och miljö kvalitetsmål.

Bilagans struktur

Den struktur som valts i bilagan har utgått från propositionen. De vägledande prioriteringar som anges på sidan 46 med beskrivna punkter om

förväntade förbättringar (sid 46) utgör bilagans huvudstruktur. Denna har kompletterats med de centrala förbättringsområden (sidan 20) som inte tydligt täcks av punkterna under vägledande prioriteringar. Inom respektive avsnitt har därefter mål och andra styrsignaler från propositionen lagts in tillsammans med och mål från övriga underlag.

Inplacering av målen under de olika rubrikerna är inte alltid självklar. Flera mål har bäring på fler än ett avsnitt. För att undvika upprepningar så har en bedömning gjorts var målet främst hör hemma. Det leder till att indelningen inte alltid är konsekvent.

Mål från regionala systemanalyser

För att komma fram till vilka mål som ska tas med från de regionala systemanalyserna har följande urval gjorts. Mål som bedömts till största del vara av regional karaktär har inte tagits med. Likaså har mål som i stort täcks av de nationella målen strukits. Återstående mål, som har bäring på det nationella perspektivet, har lagts in under respektive avsnitt.

Nya transportpolitiska mål

Regeringen föreslår i propositionen ”Mål för framtidens resor och transporter” (Proposition 2008/09:93) riksdagen att lägga fast en ny uppsättning transportpolitiska mål.

Propositionen anför: ”Regeringen föreslår att det övergripande målet lämnas oförändrat – för att markera att huvudinriktningen i transportpolitiken är oförändrad och för att balansen mellan olika delmoment i målet med nuvarande målutformning är väl avvägd.”

Det övergripande målet ska alltså även i fortsättningen ha följande formulering:

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

De nuvarande sex delmålen ersätts däremot av funktionsmålet tillgänglighet respektive hänsynsmålet säkerhet, miljö och hälsa. Målen är jämbördiga.

Funktionsmålet tillgänglighet ska vara:

”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 ska vara:

”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.”

Transportsystemet bidrar till tillväxten och att fler människor kommer i arbete i fler och växande företag i hela landet

CENTRALT FÖRBÄTTRINGSOMRÅDE I PROPOSITIONEN (SID 20)

Satsningar i transportinfrastrukturen ska stötta regeringens övergripande mål om att bryta utanförskapet genom fler jobb i fler och växande företag

Sid 51

Regeringens bedömning: Ett fungerande transportsystem är en grundförutsättning för att bedriva företagsverksamhet. I den kommande åtgärdsplaneringen bör en ökad samverkan mellan staten och näringslivet stimulera utvecklingen av ett transportsystem som främjar en hållbar tillväxt i näringslivet.

Sid 53

Skälen till regeringens bedömning: Regeringens övergripande mål är att bryta utanförskapet genom fler jobb i fler och växande företag. En fungerande infrastruktur är en grundförutsättning för att bedriva företagsverksamhet. De olika behov som företagen uttrycker behöver övervägas i åtgärdsplaneringen.

Målpropositionen sid 20

Skälen till regeringens bedömning: Med den nya målstrukturen tydliggörs regeringens ambition att öka fokuseringen på att transportpolitiken ska bidra till att stärka näringslivets internationella konkurrenskraft och underlätta hållbar regionförstoring. I regeringens politik för att bryta utanförskapet och bidra till en hållbar tillväxt är väl fungerande resor och transporter prioriterade. Detta är en nödvändighet för Sveriges välstånd. Att effektivisera transportsystemet och att resor och transporter som ökar tillgängligheten blir klimatsmartare, har lägre miljöpåverkan och blir säkrare är eftersträvanvärt. Däremot är det inget mål i sig att minska transportererna.

Målpropositionen sid 23

Skälen till regeringens bedömning: Samspelet mellan planering, bebyggelse, trafiksystem och infrastruktur behöver förbättras.

Målpropositionen sid 60

Skälen till regeringens bedömning: Särskild uppmärksamhet bör ges åt förbättringar som kan förverkligas genom lösningar som möjliggör hela res- och transportkedjor och underlättar övergångar mellan olika trafikslag och undanröjer flaskhalsar i trafiken. Detta förutsätter ett utvecklat samarbete såväl mellan de olika trafikverken som mellan den nationella och regionala nivån.

Klimatpropositionen sid 96

Skälen till regeringens bedömning: En trafikslagsövergripande ansats är central i den långsiktiga infrastrukturplaneringen. Ett väl fungerande transportsystem utnyttjar på ett effektivt, säkert och miljömässigt hållbart alla trafikslag, både var för sig och i kombination.

Preciseringar för funktionsmålet tillgänglighet (Målpropositionen sid 18):

- *Regeringens bedömning:* Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- *Regeringens bedömning:* Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.

Från regleringsbrev, instruktioner etc.:

- Vägverket ska särskilt verka för att vägtransportsystemets tillgänglighet, kvalitet, framkomlighet och effektivitet samt bidrag till regional utveckling säkras.

- Banverket ska särskilt verka för att
 - Järnvägstransportsystemet är tillgängligt, trafiksäkert, framkomligt effektivt och miljöanpassat.
 - Kapaciteten och kvaliteten i järnvägstransportsystemet förbättras.

Utvecklingskraft i alla delar av landet med stärkt lokal och regional konkurrenskraft

CENTRALT FÖRBÄTTRINGSOMRÅDE I PROPOSITIONEN (SID 20):
Satsningar i infrastrukturen ska bidra till regeringens mål om utvecklingskraft i alla delar av landet med särskild lokal och regional konkurrenskraft

Sid 56

Regeringens bedömning: God tillgänglighet till svenska turistanläggningar är en viktig konkurrensfaktor då den globala konkurrensen mellan olika besöksmål ökar. Transportsystemet behöver vårdas och utvecklas för att möjliggöra för människor att bo och verka i olika landsbygder samt för att säkra utvecklingen av näringslivet även utanför de stora tätorterna.

Sid 59

Skälen till regeringens bedömning: Regeringen vill framhålla behovet av att åstadkomma stabila förutsättningar för näringslivets transporter till och från Gotland.

Sid 147

Regeringens bedömning: Cykelturismen i Sverige bör utvecklas

Sid 151

Skälen till regeringens bedömning: Med fler attraktiva och bilfria cykelleder skulle Sverige kunna etablera sig som ett cykelturistland. Cykellederna skulle också kunna förbättra förutsättningarna för arbets- och skolpendling samt lokala utflykter såsom till badplatser, friluftsområden m.m.

Vägverket och regionala planeringsorgan bör därför i samarbete med Nutek utveckla nätet av säkra cykelvägar samt ett antal längre leder för cykelturism.

Nutek bedömer det angeläget att utbyggnaden av en svensk pilotled för cykelturism längs Hallandskusten snarast säkerställs.

Sid 156

Regeringens bedömning: De enskilda vägarna är en viktig förutsättning för de areella näringarna, den råvarubaserade industrin, turism, annat näringsliv, boende och en hållbar utveckling på landsbygden. En ökning av statlig medfinansiering till enskilda vägar bör övervägas under åtgärdsplaneringen.

Sid 158

Skälen till regeringens bedömning: På motsvarande sätt som för det lågtrafikerade vägnätet kan det på många håll i landet vara viktigt att det existerande lågtrafikerade järnvägsnätet upprätthålls för att möjliggöra matning av järnvägstransporter till de större stråken.

Preciseringar för funktionsmålet tillgänglighet (Målpropositionen sid 18):

- *Regeringens bedömning:* Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.

Etappmål:

- Tillgängligheten för medborgare och näringsliv inom regioner samt mellan regioner och omvärlden bör successivt förbättras.

Från regleringsbrev etc.:

- Alla statliga vägar ska vara framkomliga för lätta fordon och dispensfordon året runt.
- Viktiga näringslivsvägar inklusive broar på dessa ska ha full bärighet året runt och inga restriktioner under tjällossningen under normalår. Områden med glesst vägnät ska prioriteras. Övriga statliga vägar med trafik över 100 fordon per dygn ska inte ha tillfälliga bärighetsrestriktioner för tunga fordon mer än tre veckor under ett normalår.
- Viktiga näringslivsvägar i behov av rekonstruktion (inklusive tillhörande broar och tunnlar) ska åtgärdas.

Från den nationella systemanalysen Kollektivtrafik och turism:

- God tillgänglighet till frekventa resmål (turism)
Detta innebär god tillgänglighet till/från viktiga bytespunkter. Vägar, järnvägar och bytespunkter samt ett för kunden rimligt utbud av attraktiva transportmöjligheter ska finnas.

Från regionala systemanalyser:

Skåne

- Förbättra Skånes förbindelser med omvärlden.
”Förbättra förbindelserna till Skånes hamnar och flygplatser, samt hamnarna och flygplatserna i sig. Verka för ett mer utvecklat snabbtågssystem till övriga Sverige och Europa.”
- Tillgänglighet till och från viktiga målpunkter i Skånes nationella omvärld.
- Tillgänglighet till och från viktiga målpunkter i Skånes internationella omvärld.

Halland

- Enkelt att nå turistmål med olika färdmedel.
- Gå och cykla och på sammanhållna leder, bland annat arbetar Region Halland med projektet Kattegattleden som syftar till att skapa en bilfri sammanhållna gång- och cykelled utmed hela kusten.

Östra Götaland

- Drift, underhåll och förstärkning av transportsystemet krävs för att tillgodose en omfattande skogsnäring, en småföretagarkultur och en allt mer betydelsefull turistnäring.

Stockholm, Mälarenregionen och Gotland

- Ett transportsystem som utvecklar både regionens och nationens internationella konkurrenskraft och bidrar till en attraktiv Stockholm- Mälarenregion och främjar regional balans genom flerkärnighet och kompenserar Stockholm- Mälarenregionens internationellt sett relativa gleshet, så att regionen ändå når kritisk massa.
- Regional och nationell tillgänglighet till Arlanda. Tillgängligheten ska vara god, särskilt med kollektivtrafik på spår.
- Arlanda som en internationell flygplats. Antalet destinationer som kan nås direkt med flyg från Arlanda ska öka.
- De nationella förbindelserna ska stärkas, särskilt i Nordiska triangeln och mot Göteborg, och en konkurrenskraftig nationell tågtrafik ska utvecklas.
- Nationellt och internationellt transportsystem för turismens behov. Möjligheten att få information, köpa biljetter och göra resor ska vara god för svenska och internationella resenärer.

Värmland

- Det ska vara enkelt att snabbt komma till och från Värmland.
Restidsmål Oslo–Karlstad–Stockholm 4 timmar.
- Det ska vara enkelt och snabbt att komma till och från Värmland:
 - Tillgängliga och snabba persontransporter till de närmaste storstäderna. Tågförbindelser mellan Karlstad och Göteborg/Oslo/Stockholm på mindre än två timmar,
 - Trafikeringsmål en avgång varannan timme.
 - Restidsmål Oslo–Karlstad–Stockholm fyra timmar.
- Tillgängliga och snabba persontransporter med övriga Sverige, Europa och övriga världen. Flyg tillviktiga nationella målpunkter och fler internationella destinationer över dagen.
- Attraktiva vägar för turisttrafik till, från och genom Värmland. De viktigaste vägarna för långväga turisttrafik ska vara tillgängliga och säkra året om (E18, E45, 61 och 26).

Gävleborg och de fyra nordligaste länen

- Näringslivets tillgänglighet avseende tjänsteresor ska vidareutvecklas såväl nationellt som internationellt.
- Snabba anslutningar till Arlanda och direkt till andra flygnav med internationella förbindelser.

- Besöksnäringens breda betydelse ska tas tillvara. Näringen ska attrahera människor såväl nationellt och internationellt som inom regionen.
- Bra tillgänglighet nationellt och internationellt till fjällområdena främst med järnväg och flyg.
- Bra vägar och järnvägsförbindelser mellan kust och fjäll inom regionen.
- Det finmaskiga vägnätet är viktigt i området och kräver en satsning på tjälsäkring och bärighet (framkomlighet året runt för lätta och tunga fordon). Dessutom behövs omledningsvägar vid tjälskador, ras etc.

Dalarna

- Stärka positionen som Sveriges i särklass ledande turistlän utanför de tre storstadsregionerna och ha en infrastruktur som möjliggör detta.
- Tillgängligheten till funktionella väg- och järnvägsstråk samt flygförbindelser i kopplingen mot Västsverige, Osloregionen och Öresundsregionen ska uppfylla en standard som möjliggör åtkomlighet över dagen.

Västra Götaland

- Ökad tillgänglighet mellan huvudorterna (Göteborg, Uddevalla) och Varberg, Jönköping, Örebro, Karlstad och Östfold genom kortare restider.
- Öka tillgängligheten även mellan huvudorterna och mot Varberg, Jönköping, Örebro, Karlstad och Östfold utanför VGR.
- Effektivare gränsövergångar avseende tullregler, infrastruktur, tidtabelleplanering etc.
- Hög tillgänglighet med tåg till och från Stockholm, Oslo och Öresundsregionen.
- Förbättrad tillgänglighet till och från Göteborg Landvetter flygplats.
- Möjligt att resa t o r över dagen med tjänsteärende till större städer i Europa.

Arbetsmarknadsregionerna för kvinnor och män vidgas

CENTRALT FÖRBÄTTRINGSOMRÅDE I PROPOSITIONEN (SID 20)

Utökade arbetsmarknadsregioner med hjälp av ett förbättrat transportsystem innebär att kvinnor och män får mer likartade möjligheter till jobb och att arbetsgivarna lättare hittar rätt person till rätt arbetsuppgift

Sid 65 ff.

Skälen för regeringens bedömning: Färre och större arbetsmarknadsregioner.

Regionförstoring behöver ske så effektivt som möjligt och med minsta möjliga miljöbelastning och på jämställda villkor för kvinnor och män.

Etappmål:

- Transportsystemet bör bidra till att regionförstoringen blir hållbar för kvinnor och män i syfte att uppnå väl fungerande arbetsmarknadsregioner.

Från regleringsbrev etc.:

- Större och bättre fungerande arbetsmarknadsområden genom att arbetskraftens tillgänglighet till arbetsplatser och företagens tillgänglighet till arbetskraft ökar.
- Senast 2021 ska antalet personer som med kollektivtrafik inom 60 minuter kan nå centrala orter med ett utbud av arbets- och studieplatser ha ökat med minst 2 miljoner jämfört med 2008.

Från regionala systemanalyser:

Skåne

- Öka integrationen i Öresundsregionen
”Verka för en ökad integration i regionen och ha en beredskap för att transportmönstren i ökad utsträckning sträcker sig över Öresundsregionen. Sörja för att förutsättningar för ökat resande tvärs Öresund är goda.”
- Tillgänglighet till viktiga målpunkter på motsatt sida av Öresund.
- Robusthet för transporter över Öresund.

De fyra norra länen

- Förbättrade möjligheter för persontransporter krävs längs norra norrlandskusten (Norrbotniabanan).

Dalarna:

- Södra Dalarna sammanlänkas med regioncentrum och Uppsala/Mälardalen i en större pendlingsregion.
- Tillgängligheten med allmänna kommunikationer når successivt en lägsta garanterad nivå på 1,5 timmars restid (enkel resa) i högtrafik för tjänsteresor, arbets- och studiependling:
 - mellan Dalarnas regioncentrum och regioncentrum i Gävleborgs, Uppsala, Västmanlands och Örebro län
 - mellan Dalarnas regioncentrum och Stockholm/Mälardalen inklusive Arlanda flygplats.

Västra Götaland

- Ökad järnvägskapacitet i starka pendlingsstråk. Utveckling av regionförstoringen i Göteborgsområdet kräver snabba tågförbindelser och genomgående tågtrafik i Göteborg. Västlänken och Götalandsbanan mot Jönköping pekas ut.

Gävleborg och de fyra nordligaste länen

- Restider mellan kompletterande arbetsmarknader bör inte överstiga 45–60 minuter. För orter långt från kompletterande arbetsmarknader efterstävas kortare restid än 100 minuter.
- Restider till bredare utbildningsutbud bör inte överstiga 45–60 minuter.

Samhällsnyttan av satsningar i infrastrukturen kommer att öka

Sid 69

Regeringens bedömning: Relevanta och jämförbara samhällsekonomiska analyser bör spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar.

Sid 71

Skälen för regeringens bedömning: En bra effektbedömning ger en rättvisande bild av vad en åtgärd eller ett paket av åtgärder leder till, möjliggör sakliga jämförelser mellan olika alternativ, är öppen med sina förutsättningar och begränsningar, innehåller relevanta känslighetsanalyser och är tydligt och klart dokumenterad.

Sid 88:

Regeringens bedömning: Alternativa sätt att lösa framtida transportbehov behöver övervägas i åtgärdsplaneringen för att främja samhällsekonomiskt effektiva lösningar.

Infrastrukturen vårdas med ökade satsningar på underhåll och säkras för att klara klimatförändringarna

CENTRALT FÖRBÄTTRINGSOMRÅDE I PROPOSITIONEN (SID 20)

Transportsystemet ska rustas så att det på ett robust sätt kan klara ökade påfrestningar till följd av t.ex. tuffare väderförhållanden, ökad pendling och ökad utrikeshandel.

Sid 154

Regeringens bedömning: Infrastrukturens funktion i transportsystemet bör säkras genom en effektiv satsning på drift och underhåll. Upprätthållande och förbättring av dagens standard är en förutsättning för ett effektivt transportsystem.

Sid 155 ff.

Skälen för regeringens bedömning: Regeringen vill också understryka vikten av att Banverket använder banavgifterna som ett hjälpmedel för att åstadkomma en god standard och väl utnyttjade spår.

Det är viktigt att vårda befintlig infrastruktur för att minimera allvarliga störningar och stopp och undvika kapitalförstöring. Regeringen avser att låta Banverket och Vägverket upprätta strategier för drift och underhåll av det statliga väg- och järnvägsnätet som en del i arbetet att

upprätta åtgärdsplaner. I detta arbete ska bland annat ingå att analysera hur drift- och underhållsåtgärder kan bidra till att skapa ett robust system ur risk- och säkerhetssynpunkt, att visa hur krav på hänsyn till natur- och kulturmiljö ska mötas och att analysera hur driftstörningar kan minska.

Sid 159

Regeringens bedömning: Medel bör avsättas inom ramen för drift och underhåll för att genomföra infrastrukturåtgärder som föreslagits i klimat- och sårbarhetsutredningen.

Sid 161 ff.

Skälen för regeringens bedömning: Klimatfrågorna måste tas på största allvar. Klimat- och sårbarhetsutredningens förslag behöver genomföras.

Regeringen anser att medel ska avsättas för att förebygga problem som kan förväntas uppstå på grund av klimatförändringarna samt för att kunna åtgärda akuta störningar. De åtgärder som föreslås ska framgå av åtgärdsplanerna och ska också årligen följas upp.

Från regleringsbrev, instruktioner etc.:

- Banverket ska särskilt verka för att effektiviteten i underhållsarbetet ökar och att varje bana har den standard som motiveras av dess betydelse för trafiken.

Från regionala systemanalyser:

Västra Götaland

- Minskad sårbarhet: Ökad beredskap genom samhällsplanering och störningsplanering samt ökad kapacitet i järnvägsnätet och huvudvägnätet särskilt i snittet över Göta älv.

Akuta flaskhalsar i transportsystemet försvinner

CENTRALT FÖRBÄTTRINGSOMRÅDE I PROPOSITIONEN (SID 20)

Förseningar på grund av störningar i systemet ska minska.

Sid 163

Regeringens bedömning: Satsningar som främjar tillförlitlighet och god kvalitet är en grundförutsättning för transportsystemets funktion.

Sid 164

Skälen för regeringens bedömning: [Propositionen avhandlar ämnet utförligt. Nedan följer ett mycket kort utdrag med särskilt tunga synpunkter. Se också närtidssatsningen.]

Det tydligaste kapacitetsproblemet står att finna i Stockholmsområdet där trängsel på spåret är så stor att redan små störningar kan få effekter likt ringar på vattnet och leda till stora förseningar för många resenärer till och med utanför Mälardalsområdet.

Alla järnvägar till Göteborg är i dag maximalt utnyttjade med störningar, förseningar och inställda tåg som följd... Vid en störning på hamnbanan till Göteborgs hamn finns ingen alternativ resväg... Den enskilt viktigaste begränsande faktorn för en fortsatt stark utveckling av godstågstrafik till Göteborgs hamn är kapaciteten i järnvägsnätet.

Det är naturligt att åtgärder för att öka tillförlitligheten i systemen övervägs under åtgärdsplaneringen.

Från regleringsbrev etc.:

- Kvaliteten i järnvägstransportsystemet ska förbättras och tågens punktlighet ska öka, särskilt i storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö.
- Förseningarna i den kommersiella luftfarten ska minska bl.a. genom att statens flygplatssystem respektive flygtrafiktjänst utvecklas och bedrivs effektivt.
- Punktligheten på järnväg totalt ska uppgå till 95 procent år 2021.

Tillgängligheten inom storstadsregioner förbättras

Sid 59

Regeringens bedömning: Storstädernas utveckling är av stor vikt för hela landets tillväxt och utveckling. Ett regionalt samspel är av ömsesidig betydelse för storstäderna och omkringliggande regioner. Särskild uppmärksamhet bör i åtgärdsplaneringen ägnas åt att lösa flaskhalsar i storstadsregionerna som annars riskerar att hämma utvecklingen.

Sid 62

Skälen för regeringens bedömning: Investeringar i infrastrukturen kommer bäst till nytta om de samordnas med planering av bebyggelse och målpunkter. Utvecklingen av storstädernas transportinfrastruktur har stor betydelse även långt utanför storstäderna. Flaskhalsar och problem i storstäderna riskerar att bli hinder för att uppnå ett effektivt och hållbart transportsystem även i andra delar av landet.

Etappmål:

- Tillgängligheten inom storstadsområden och mellan tätortsområden bör öka.

Från regleringsbrev etc.:

- Tillgängligheten till målpunkter för varu- och servicetransporter i större tätorter ska öka.
- Restiden och restidsvariationen för kollektivtrafik på väg i högtrafik och för gods på utpekade vägstråk i storstad ska årligen minska.
- Restiden och restidsvariationen för bil på infarter och förbifarter i högtrafik i storstad ska inte öka.

Från regionala systemanalyser:

Västra Götaland

- Ökad tillgänglighet till Landvetter med kollektiva transportmedel.
- Korta restider med kollektivtrafik samt ökat utbud och större möjligheter till direktresor.
- De flesta centralorter inom Västra Götaland ska kunna nå Göteborg inom 60 minuter och t.ex. Uddevalla/Vänern/Trollhättan inom 30–45 minuter.
- Ökad kapacitet i järnvägsnätet och huvudvägnätet i Göteborgsregionen, särskilt i snittet över Göta älv.

Stockholm, Mälarenregionen och Gotland

- Terminaler för omlastning av gods nära tätorter ansluts till befintligt eller nytt järnvägsnät för att minska den tunga trafiken i tätbefolkade områden.
- Ett integrerat kollektivt transportsystem för arbetspendling mellan de storegatorna kärnorna i Stockholm-Mälarenregionen. Restiden mellan kärnorna bör understiga 45 minuter och kostnaden vara rimlig för arbetspendling.

Hela resekedjan och transporten blir bättre samordnad och anpassad till användarnas behov

Tillgänglighet hos den äldre befolkningen och hos personer med funktionsnedsättning

CENTRALT FÖRBÄTTRINGSOMRÅDE I PROPOSITIONEN (SID 20)

Behovet av tillgänglighet hos den äldre befolkningen och hos personer med funktionsnedsättning gör att vi behöver påskynda utvecklingen av ett transportsystem för alla.

Sid 171

Regeringens bedömning: Att alla, även personer med funktionsnedsättning, ska kunna resa med kollektiva färdmedel är en viktig demokratisk fråga. Det är en del av regeringens politik med att bryta utanförskapet i det svenska samhället. Det bör göras en kraftsamling för att i väsentliga delar nå målet om att kollektivtrafiken ska vara användbar för personer med funktionsnedsättning till år 2010. Arbetet med att göra transportsystemet tillgängligt för alla bör intensifieras.

Sid 174

Skälen för regeringens bedömning: Därför bör det genomföras ytterligare insatser för att målet om en för personer med funktionsnedsättning användbar kollektivtrafik till 2010 ska uppnås i väsentliga delar. Regeringen menar att till 2010 bör etapp 1 av det prioriterade nätverket vara användbart för personer med funktionsnedsättning. Banverket och Vägverket bör få i uppdrag att definiera denna etapp i karta och förteckning, inklusive de kvalitetsnivåer som ska gälla respektive bytespunkt.

När det gäller infrastrukturen anser regeringen att det är särskilt allvarligt att Banverket aviserat att verket endast planerar att anpassa en liten andel av järnvägsstationerna fram till 2010. Därför avser regeringen ge Banverket i uppdrag att till detta år väsentligt öka takten. Banverket bör ha anpassat minst dubbelt så många stationer fram till 2010 jämfört med vad verket enligt sina nuvarande interna planer har för avsikt att göra och de ska minst ha avsatt 150 miljoner kronor ytterligare t.o.m. 2010.

Metoden med att etappvis utvidga det prioriterade nätverket av användbar kollektivtrafik bör bibehållas och systematiseras ytterligare. Metoden innebär att anpassningar ska göras där de får störst nytta och att anpassningar i olika delar, som infrastruktur, fordon och resecentra, koordineras. Regeringen anser att det prioriterade nätverket bör utvidgas etappvis under perioden fram till 2021. Etapp 1 bör alltså uppnås 2010 och sista etappen i nätverket bör vara anpassat senast 2021. Banverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och Vägverket ska i den kommande åtgärdsplaneringen beskriva det prioriterade nätverket och hur det ska indelas i etapper under planeringsperioden.

Målpropositionen sid 25

Skälen till regeringens bedömning: Regeringen anser att transportsystemet behöver vara användbart för alla. Det är en grundläggande demokratisk fråga att även personer med funktionsnedsättning ska kunna använda transportsystemet. Det är del av regeringens politik för att ta vara på människors resurser och för att öka livskvaliteten för individerna.

Preciseringar för funktionsmålet tillgänglighet (Målpropositionen sid 18):

- *Regeringens bedömning:* Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.

Etappmål:

- Senast 2010 bör kollektivtrafiken vara tillgänglig för funktionshindrade.

Från regleringsbrev, instruktioner etc.:

- Vägverket ska särskilt verka för att
 - Hänsyn tas till barns och funktionshindrades behov inom hela transportsystemet.
 - Färdtjänsten ska vara av god kvalitet i hela landet.
- Banverket ska särskilt verka för att hänsyn tas till funktionshindrade personers behov inom järnvägstransportsystemet.
- Andelen personer med funktionshinder och andra grupper med särskilda behov som kan nyttja transportsystemet ska öka.
- Medborgarna ska kunna vistas tryggt och säkert i transportsystemet
- Det prioriterade nätet ska 2015 vara tillgängligt för funktionshindrade, och 2021 ska hela nätet vara tillgängligt för funktionshindrade.

Attraktiv kollektivtrafik

Sid 139

Regeringens bedömning: En väl fungerande kollektivtrafik ger människor en geografisk tillgänglighet på ett energieffektivt och långsiktigt hållbart sätt. Ett ökat inslag av såväl samordning som konkurrens inom kollektivtrafiken medför attraktivitet och effektivitet. Vid organisering av kollektivtrafiken bör alla aktörer ha ett resenärsperspektiv.

Sid 141 ff.

Skälen för regeringens bedömning: Ansvaret för att sörja för lokal och regional kollektivtrafik ska även i fortsättningen ligga på lokal och regional nivå.

Statens ansvar för kollektivtrafik är främst att se till att den statliga infrastrukturen fungerar tillfredställande och att fungerande regelverk finns på plats. Staten kan också bidra till att det bedrivs forskning, utveckling och att aktörer samordnas.

Kollektivtrafikföretagen måste ges incitament för att bli mer kundorienterade. På de sättet kan kollektivtrafiken bli mer attraktiv i resenärernas ögon och därmed bli ett alternativ till bilen.

Sid 175

Regeringens bedömning: Förutsättningar för att vidmakthålla och utveckla kollektivtrafikens resecentra och stationer bör stärkas.

Sid 176

Skälen för regeringens bedömning: Bytespunkterna i kollektivtrafiksystemet är betydelsefulla för kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft. De är också viktiga för lokal utveckling och tillväxt, bl.a. genom samlokalisering med handel och service. En långsiktig och förtroendefullt samarbete mellan bytespunktsfunktionens aktörer är en förutsättning.

Målpropositionen sid 28

Skälen till regeringens bedömning: I utpräglade glesbygder finns ett relativt litet utbud av allmän kollektivtrafik medan den särskilda kollektivtrafiken kan vara relativt omfattande i förhållande till befolkningen. Därför behövs en väl fungerande samordning av olika sorters kollektivtrafik för att utnyttja offentliga medel optimalt i syfte att skapa tillgänglighet.

Preciseringar för funktionsmålet tillgänglighet (Målpropositionen sid 18):

- *Regeringens bedömning:* Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

Etappmål:

- Kollektivtrafikens andel av antalet resor bör öka.

Från regleringsbrev, instruktioner etc.:

- Banverket ska särskilt verka för att
 - Den spårbundna kollektivtrafikens konkurrenskraft stärks.
 - Minst åttio procent av resenärerna senast 2021 ska vara nöjda med kollektivtrafiken på järnväg.
- Vägverket ska särskilt verka för att kollektivtrafikens konkurrenskraft stärks.
- Andelen resande med kollektivtrafik bör öka i förhållande till det totala persontransportarbetet.

Från den nationella systemanalysen Kollektivtrafik och turism:

- En kraftfull ökning av marknadsandelar för kollektivtrafik.
- Vi skapar en attraktiv kollektivtrafik genom att uppfylla de värden som är viktiga för resenären: Tillförlitlighet, Restid och turtäthet, Enkelhet, Lyhördhet, Trygghet och Prisvärdhet.

Fler kvinnor och män ska uppleva att transportsystemet svarar mot de behov de har på ett säkert och miljöanpassat sätt

Sid 179

Regeringens bedömning: Arbetet med ökad jämställdhet inom transportsystemet måste ske brett och långsiktigt. Sociala konsekvensbeskrivningar är ett viktigt verktyg i arbetet för ett mera jämställt transportsystem.

Sid 180 ff.

Skälen för regeringens bedömning: För myndigheter gäller målet att i ledningsgrupper bör inget kön ha en representation som understiger 40 procent senast 2010.

Även jämställdhet bör belysas i beslutsunderlagen.

Det är regeringens uppfattning att sociala konsekvensanalyser bör vara en naturlig del av beslutsunderlaget i åtgärdsplaneringen.

Det är viktigt att även beakta transportlösningar som underlättar kvinnors resmönster. Då kvinnor i högre utsträckning än män har en lokal arbetsmarknad och i högre utsträckning arbetar deltid.

Jämställdhetsperspektivet bör mer systematiskt beaktas i utvecklingen av transportinfrastrukturen.

Åtgärder för förbättrad trygghet är positiva för jämställdheten och tillgängligheten.

Målpropositionen sid 27

Skälen till regeringens bedömning: Enligt regeringens mening är det dags att ta ytterligare steg och utveckla jämställdhetsarbetet, genom att även fokusera på transportpolitikens genomförande och resultat inom olika verksamheter. Den huvudsakliga strategin för detta är jämställdhetsintegrering, en förändringsstrategi som innebär att beslut inom alla politikområden ska präglas av ett jämställdhetsperspektiv.

Preciseringar för funktionsmålet tillgänglighet (Målpropositionen sid 18):

- *Regeringens bedömning:* Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.

Etappmål:

- Övriga transportpolitiska delmål bör följas upp ur ett jämställdhetsperspektiv.
- I trafikverkens ledningsgrupper bör inget kön ha en representation som understiger 40 procent senast 2010.

Ett barnperspektiv i åtgärdsplaneringen

Sid 168

Regeringens bedömning: Att transportsystemet är tillgängligt och säkert för barn och att barn är känsliga för miljöpåverkan bör beaktas vid planering av infrastrukturen.

Sid 168

Skälen för regeringens bedömning: Kravet på att en barnkonsekvensanalys (BKA) ska göras vid alla beslut som rör barn ska enligt Barnombudsmannen ses som en utgångspunkt för ett långsiktigt och tålmodigt utvecklings- och förändringsarbete inom en verksamhet. En BKA görs lämpligen inom ramen för sociala konsekvensbeskrivningar.

Sid 170

Insatser för att öka barns tillgänglighet till aktiviteter på egen hand bör identifieras och vägas mot andra tänkbara åtgärder och prioriteringar under åtgärdsplaneringen.

Målpropositionen sid 27

Skälen till regeringens bedömning: Trafikmiljön ska uppfattas som trygg och säker av såväl barn och ungdomar som vuxna. Barn bör i större utsträckning kunna förflytta sig på egen hand, utan att vara beroende av att vuxna följer eller skjutsar dem.

Målpropositionen sid 28

Skälen till regeringens bedömning: Barns rörelsefrihet är essentiell. [...] För att öka flickors och pojkars rörelsefrihet i trafiken krävs ett systematiskt arbete för att anpassa trafiken och trafikmiljöerna även för barn som oskyddade trafikanter, så att transportpolitiken, tillsammans med den fysiska planeringen, främjar såväl tillgänglighet som ökad säkerhet och hälsa.

Preciseringar för funktionsmålet tillgänglighet (Målpropositionen sid 18):

- *Regeringens bedömning:* Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar.

Från regleringsbrev, instruktioner etc.:

- Andelen barn och unga som på egen hand kan utnyttja transportsystemet ska öka.
- Banverket ska särskilt verka för att fler barn och unga ska kunna nyttja järnvägstransportsystemet och att åtgärder som syftar till barns och ungas säkerhet prioriteras.

Klimat effektiva resor och transporter underlättas vilket bidrar till att uppnå de klimatpolitiska målen

CENTRALT FÖRBÄTTRINGSOMRÅDE I PROPOSITIONEN (SID 20)

Möjligheterna att erbjuda olika alternativ av resor och transporter ska öka så att resenären och transportköparen lättare kan välja klimat effektiva och på andra sätt miljöanpassade alternativ.

Regeringens bedömning: Omställningen till ett klimat effektivt trafiksystem bör genomföras kontinuerligt och successivt och bygga på det engagemang för klimatfrågan som i dag finns bland medborgare och företag. En internationell samverkan är avgörande för framgång. Generellt verkande styrmedel som sätter ett pris på utsläppen av växthusgaser bör utgöra grunden i en strategi. Dessa styrmedel behöver kompletteras med mer riktade styrmedel som ytterligare främjar klimat effektiva transportlösningar.

Sid 128 ff.

Skälen för regeringens bedömning: En viktig transportpolitisk princip är att det är resenären eller transportköparen själv som väljer hur deras resa eller transport ska se ut. Omställningen till ett klimat effektivt transportsystem bör därför, utöver ekonomiska styrmedel, bygga på det engagemang som idag finns bland medborgare och företagare.

Särskild uppmärksamhet bör ägnas åt förbättringar som kan förverkligas genom lösningar som omfattar flera trafikslag och kopplingar mellan dem. Synkroniserade tidtabeller, lättförståliga biljettsystem, smidiga byten, effektiva omlastningar och tydlig trafikinformation blir särskilt viktigt om det ska fungera hela tiden.

Sid 134

Regeringens bedömning: En utveckling mot mer hållbara städer förutsätter en stads- och samhällsplanering, som beaktar förutsättningarna för och möjligheterna med en utveckling och ökad användning av effektiva transportsystem som tar hänsyn till klimatet. Det kräver bl.a. ett ökat samspel mellan olika sektorer i planeringen, framför allt en bättre samordning av processerna för planering av trafik, infrastruktur och bebyggelse.

Sid 147

Regeringens bedömning: Andelen gång- och cykeltrafik av de korta resorna bör öka. Kombinerade resor mellan gång/cykel och kollektivtrafik bör underlättas. Cykelturismen i Sverige bör underlättas.

Sid 150 ff.

Skälen för regeringens bedömning: Med tanke på cykelresandets lokala karaktär är det viktigt att Vägverket inom ramen för sitt sektorsansvar stödjer kommunerna i deras arbete med cykling.

För att få ut störst effekt av investeringar i en mera systematisk utbyggnad av cykelinfrastrukturen bör medel till en början prioriteras till sträckor mellan närliggande tätorter med många invånare.

Utbyggnaden av cykelinfrastrukturen längs det nationella och regionala vägnätet bör, förutsatt att det är samhällsekonomiskt motiverat, systematiseras och intensifieras i syfte att möjliggöra cykel som ett attraktivt alternativ även utanför tätorter. Medel för cykelinfrastruktur bör särskilt redovisas samt följas upp i såväl de nationella som de regionala planerna.

Vägverket och regionala planeringsorgan bör därför i samråd med Nutek utveckla nätet av säkra cykelvägar samt ett antal längre leder för cykelturism av hög internationell klass.

Banverket och Vägverket bör även inom ramen för sina respektive sektorsansvar verka för ökad cykling bl.a. genom att möjligheten att medföra cykel på tåg och buss förbättras.

Insatser som kan bidra till ökad cykling ska övervägas i åtgärdsplaneringen. Sådana insatser kan prioriteras både i regionala planer och i nationell plan.

Målpropositionen sid 23

Skälen till regeringens bedömning: Regeringen anser att det är av särskild betydelse att förbättra tillgängligheten i större städer och längs strategiska stråk, bl.a. för att ta till vara de goda förutsättningarna för klimatsmarta lösningar.

Målpropositionen sid 28

Skälen till regeringens bedömning: Transportpolitiken ska uppmuntra till att göra klimatsmarta val attraktiva och tillgängliga.

Klimatpropositionen sid 79

Regeringens bedömning: Arbetet med att minska transportsektorns klimatpåverkan utvecklas och år 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Betydande insatser krävs i Sverige, inom EU och på internationell nivå. Generellt verkande styrmedel som sätter pris på utsläppen av växthusgaser bör utgöra grunden i detta arbete. Dessa styrmedel behöver kompletteras med mera riktade styrmedel som ytterligare främjar utvecklingen mot en transportsektor som är oberoende av fossila bränslen.

Klimatpropositionen sid 79

Skälen till regeringens bedömning: Resor och transporter bidrar till en önskad samhällsutveckling som innebär en ökad frihet att bo och leva där man vill och samtidigt ha tillgång till en god arbetsmarknad. Det är därför inget mål i sig att minska resandet. Samtidigt är det angeläget att transportsystemet utformas så att rese- och transportbehovet kan tillgodoses på ett sätt som stimulerar till och skapar goda förutsättningar för klimatsmartare, energieffektivare och säkrare lösningar.

Klimatpropositionen sid 81

Regeringens bedömning: En satsning på förnybara drivmedel och energieffektivare fordonstekniker, elhybridbilar och elbilar bör vara en central del av den svenska klimatpolitiken. Styrmedel som stimulerar en introduktion av energieffektivare fordon och arbetsmaskiner är viktiga komplement till styrmedel som minskar utsläppen av växthusgaser.

Klimatpropositionen sid 91

Regeringens bedömning: Sjöfarten bör, i högre utsträckning än idag, bära sina kostnader för koldioxidutsläpp. Fortsatta åtgärder krävs för att minska sjöfartens utsläpp av växthusgaser, såväl internationellt som nationellt.

Sverige bör även agera för att den internationella sjöfarten inkluderas i ett system för utsläppshandel. Vidare bör Sverige verka för att sjöfartens utsläpp av kväveoxider minskar.

Klimatpropositionen sid 94

Regeringens bedömning: Flyget bör, i större utsträckning än idag, bära sina kostnader för koldioxidutsläpp. Sverige bör även i fortsättningen sträva efter att luftfartens utsläpp inkluderas i en framtida internationell klimatregim och internationella verkningfulla åtgärder bör eftersträvas.

Flyget kommer från och med 2012 ingå i EU:s system för utsläppshandel. Systemets styrande verkan bör på sikt ökas ytterligare. På sikt bör hänsyn även tas till andra ämnen i flygets utsläpp än koldioxid. I ett första skede bör klimatutsläpp från kväveoxider begränsas.

Klimatpropositionen sid 95

Regeringens bedömning: Utvecklingen av infrastrukturen bör inriktas mot att skapa kommunikationer med utgångspunkt från resenärers, företags och samhällets behov, som samtidigt är förenliga med klimat- och miljö kvalitetsmål.

Klimatpropositionen sid 96

Skälen till regeringens bedömning: Transportsystemet är en mycket viktig beståndsdel i hela samhällsutvecklingen. [...] Samordningen mellan planeringsansvariga aktörer på lokal, regional och nationell nivå bör förbättras för att åstadkomma en mer samlad utveckling.

Energi propositionen sid 38

Regeringens bedömning: Andelen förnybar energi i transportsektorn år 2020 bör vara minst 10 procent.

Energi propositionen sid 138

Regeringens bedömning: Introduktion av delvis eller helt eldrivna fordon är en viktig del i strategin att öka energieffektiviteten i transportsystemet, bryta fossilberoendet och minska klimatpåverkan. Utvecklingen bör inriktas på att Sverige år 2030 har en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.

Energipropositionen sid 140

Regeringens bedömning: Det finns en betydande potential att effektivisera energianvändningen inom alla trafikslag genom att fordon, fartyg och flygplan används på ett mer energieffektivt sätt. Befintliga potentialer bör realiseras. Exempel på insatser är sparsam körning i körkortsutbildningen och driftsättningen av gröna flygningar i svenskt luftrum. Vägverket bör ges i uppdrag att utreda hur ett system för att stödja privatpersoners utbildning i sparsam körning kan utformas. Vägverket bör också ges i uppdrag att i samråd med berörda myndigheter utveckla ett gemensamt koncept för sparsam körning med arbetsmaskiner.

Energipropositionen sid 142

Regeringens bedömning: Samhällsplanering på regional och lokal nivå ska stimulera till en samhällsstruktur som främjar resurssnåla transporter.

Etappmål:

- Cykeltrafikens andel av antalet resor bör öka, särskilt i tätort.

Från regleringsbrev etc.:

- Andelen gående, cyklister och bussresenärer av det totala kortväga resandet ska öka.
- Luftfartsverket ska verka för ett ökat resande med kollektivtrafik till och från Stockholm Arlanda flygplats.

Det blir säkrare att färdas på våra vägar
(samt på järnväg, med båt och med flygplan)

CENTRALT FÖRBÄTTRINGSOMRÅDE I PROPOSITIONEN (SID 20)

Trafiksäkerheten på väg ska förbättras.

Sid 166

Regeringens bedömning: För att öka trafiksäkerheten på väg bör såväl investerings- som andra åtgärder vidtas. Det gäller till exempel fortsatt utbyggnad av mötesseparerade vägar och fortsatt utveckling av säkrare fordon. Åtgärder bör också vidtas för att trafikanterna ska följa de regler som gäller.

Sid 167 ff.

Skälen för regeringens bedömning: Genomförandet av ett nytt system för hastighetsgränser pågår. Det innebär en översyn av lämpliga hastigheter i olika delar av vägnätet och åtgärdsplaneringen bör ta hänsyn till det.

Tills vidare ska ambitionen vara fortsatt minskning av antalet dödade och skadade i trafiken. Ett lokalt och regionalt fokus är naturligt i trafiksäkerhetsarbetet.

Under åtgärdsplaneringen ska lämpliga insatser avvägas mot andra insatser som behövs för att utveckla transportsystemet.

*Preciseringar för hänsynsmålet säkerhet inom vägtransportområdet
(Målpropositionen sid 31):*

- **Regeringens bedömning:** 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 tillgänglighet prioriteras.

Etappmålet uppnås genom ett långsiktigt, effektivt och systematiskt trafiksäkerhetsarbete. Det är avgörande att de viktiga aktörerna engageras och samverkar i arbetet.

*Preciseringar för hänsynsmålet säkerhet inom järnvägstransportområdet
(Målpropositionen sid 41):*

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

*Preciseringar för hänsynsmålet säkerhet inom sjötransportområdet
(Målpropositionen sid 42):*

- **Regeringens bedömning:** Målet för säkerhet inom sjötransportområdet bör preciseras i form av etappmålet att antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken fortlöpande minskar samt att antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 till 2020.

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 fritidsbåtstrafiken kommer fler aktörer än vad som är fallet idag att behöva involveras för att sprida information om hur säkerheten kan ökas och riskerna minimeras.

*Preciseringar för hänsynsmålet säkerhet inom luftfartsområdet
(Målpropositionen sid 49):*

- **Regeringens bedömning:** 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 arbetet på flygsäkerhets- och luftfartsskyddsområdena.

Utvidgning 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 regler om onykterhet inom luftfarten skärps.

Etappmål:

- Antalet dödade och allvarligt skadade till följd av trafikolyckor inom alla transportslag bör, i enlighet med nollvisionen, fortlöpande minska. Särskilt bör åtgärder som syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet prioriteras.

Från regleringsbrev, instruktioner etc.:

- Vägverket ska särskilt verka för att
 - Ingen ska dödas eller allvarligt skadas till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet.
 - Trafiksäkerhetsarbetet inom det egna området samordnas.
 - Vägtransportsystemet anpassas och utformas utifrån högt ställda krav på miljö och trafiksäkerhet.
 - Fordonens säkerhets- och miljöprestanda utvecklas.
- Mängden trafikarbete som stöds av ATK (automatisk trafikkontroll, bl. a. fartkameror) ska öka.
- Utpekade vägnät med hastighetsanspråk över 80 km/h ska mötessepareras med mittremsa för flöden över 2000 f/d och med mitträcke för flöden över 4000 f/d.
- Nya tjänste- och förmånsbilar ska ha alkolås.
- Nya bilar ska ha bältespåminnare.
- Användning av cykelhjälm ska öka.

Insatser för att på befintlig och ny infrastruktur minska negativa miljöeffekter såsom luftföroreningar, buller, barriäreffekter, landskapsfragmentering och energiåtgång

DETTA OMRÅDE UTGÅR FRÅN CENTRALA FÖRBÄTTRINGS-
OMRÅDEN PÅ SIDAN 20 I PROPOSITIONEN

Sid 129

Regeringens bedömning: Insatser för att minska transportsektorns klimatpåverkan behöver identifieras och analyseras under den kommande planeringsperioden. Klimatinsatserna leder många också gånger till att andra negativa miljöeffekter från transportsektorn minskar. Därutöver kan det finnas behov av mera riktade insatser, t.ex. för att minska luftföroreningar, buller vid källan, barriäreffekter och landskapsfragmentering. I åtgärdsplaneringen bör den typen av insatser liksom klimatinsatser övervägas.

Sid 131

Skälen för regeringens bedömning: Inom vissa områden går dock utvecklingen inom transportsektorn för långsamt för att de nationella miljökvalitetsmålen ska kunna nås. Förutom utsläppen av koldioxid gäller det framför allt utsläppen av luftföroreningar som kväveoxider och partiklar samt antalet personer som utsätts för buller.

Sid 132

Det är enligt regeringens uppfattning angeläget från klimatsynpunkt att möjligheterna att komplettera befintliga tätorter med ny bostadsbebyggelse genom exempelvis förtätning tas till vara, men att det sker på ett sätt som är acceptabelt ur hälsosynpunkt vad gäller t.ex. buller och luftföroreningar.

Sid 137

Regeringen anser att det är viktigt att fortsätta utvecklingen av den samordnade planeringen av trafik, infrastruktur och bebyggelse för att få en hållbar samhällsutveckling.

Preciseringar för hänsynsmålet miljö och hälsa (Målpropositionen sid 52):

- *Regeringens bedömning:* För att uppfylla hänsynsmålet för miljö och hälsa bör följande preciseringar gälla:
- Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan kan 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.
- 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.

Målpropositionen sid 57

Skälen för regeringens bedömning: Inom vissa områden är dock utvecklingen inom transportsektorn fortfarande negativ eller för långsam för att uppsatta miljöpolitiska delmål ska kunna nås. Det gäller framför allt utsläppen av koldioxid från transportsektorn (inom miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan) men även utsläppen av luftföroreningar som partiklar och den internationella sjöfartens utsläpp av kväveoxider (inom miljö kvalitetsmålen Frisk luft, Bara naturlig försurning och Ingen övergödning), antal personer som utsätts för trafikbuller (inom målet God bebyggd miljö) samt påverkan på biologisk mångfald (inom Ett rikt växt- och djurliv).

Dessa områden är sådana som för närvarande bör prioriteras i transportsektorns miljöarbete.

Etappmål:

- Transportsystemet bör bidra till att miljö politikens delmål nås.
- Utsläppen av koldioxid från transporter i Sverige bör 2010 ha stabiliserats på 1990 års nivå.
- Antalet människor som utsätts för trafikbullerstörningar överstigande de riktvärden som riksdagen har ställt sig bakom för buller i bostäder ska ha minskat 5 % jämfört med 1998.
- Inriktningen för att nå buller målen bör vara effektivaste reduktion av störningar och att de mest bullerutsatta människorna prioriteras.

Från regleringsbrev, instruktioner etc.:

- Infrastrukturen ska planeras utifrån en helhetssyn som inkluderar en strävan att bevara och utveckla ekologiska funktioner, kulturella värden och friluftslivets tillgänglighet samtidigt som intrången minimeras.
- Energieffektiviteten för godstransporter och persontransporter ska öka.
- (Banverket) Mängden av förorenad mark som har negativa effekter på människors hälsa eller den biologiska mångfalden ska minska.
- Alla stora dricksvattentäkter längs det statliga vägnätet ska uppfylla gällande svenska normer för dricksvatten av god kvalitet avseende föroreningar orsakade av vägar och vägtrafik.
- Halter av kvävedioxid och partiklar längs det statliga vägnätet ska inte överskrida fastställda miljö kvalitetsnormer (MKN).
- Av de inventerade bristerna avseende fula och slitna vägmiljöer längs det statliga vägnätet ska de högst prioriterade miljöerna vara åtgärdade.
- Energianvändningen för trafikering och drift av järnvägsinfrastruktur ska systematiskt effektiviseras med minst 20 procent till 2021 jämfört med 2008.
- Trafikbullernivåer utomhus vid bostäder ska till 2021 ha minskat med minst 5 dB(A) jämfört med 1998.
- Mer än 20 procent av de förorenade områden som utgör stor eller mycket stor risk ska vara efterbehandlade 2021.

Godstransportstråk med välfungerande noder för omlastning ska byggas ut och effektivisera förbindelserna till viktiga marknader i andra länder

DETTA OMRÅDE UTGÅR FRÅN CENTRALA FÖRBÄTTRINGS-
OMRÅDEN PÅ SIDAN 20 I PROPOSITIONEN

Sid 138

Regeringens bedömning: Satsningar i järnvägsnätet behöver vidtas för att möjliggöra högre axellaster, en större lastprofil (lastutrymme) och tyngre tåg. Med sådana insatser underlättas en överföring av gods från väg till järnväg.

Sid 138

Skälen för regeringens bedömning: Det är viktigt att hitta metoder för att aktivt och samhällsekonomiskt effektivt fördela tåglägen, t.ex. genom att auktionera ut tåglägen, speciellt vid tidpunkter och platser där det råder trängsel. Investeringar för ökad kapacitet i nätet är välmotiverade mot bakgrund av de, relativt konkurrentländerna, långa transportavstånden i Sverige och till de internationella marknaderna under förutsättning att de är samhällsekonomiskt effektiva. Denna typ av åtgärder bör därför övervägas under åtgärdsplaneringen.

Sid 152

Regeringens bedömning: En logistisk helhetssyn på infrastrukturplaneringen kan bidra till utvecklingen av ett långsiktigt hållbart godstrans-

portsystem, som på ett effektivt och miljömässigt hållbart sätt utnyttjar alla trafikslag, både var för sig och i kombination.

Sid 152

Skälen för regeringens bedömning: Statens huvudsakliga roll på logistikområdet är att skapa goda förutsättningar för aktörer på en fri godstransportmarknad.

Sid 161

Regeringens bedömning: Fortsatta satsningar på bärighetshöjande åtgärder är nödvändiga för att svara mot näringslivets behov och för att bedriva ett effektivt vägunderhåll.

Sid 162

Skälen för regeringens bedömning: För planeringsperioden 2010–2021 är det nödvändigt att en avvägning görs mellan medel till drift och underhåll av vägsystemet och medel till bärighetshöjande åtgärder. Vägledande för denna avvägning bör vara samhällsekonomisk effektivitet och möjligheter att uppnå transportpolitiska mål. En större andel medfinansiering av bärighetshöjande åtgärder från andra intressenter skulle kunna bidra till en ökad åtgärdsvolym.

De åtgärder som ska avvägas mot drift och underhåll är åtgärder för att säkra framkomligheten för lätt trafik, bärighetshöjning till BK1 (bärighetsklass 1 motsvarande 60 tons totalvikt) av vägar som är av stor betydelse för näringslivet, bärighetsförstärkningar inför mötesseparering av äldre vägar och tjälsäkring av vägavsnitt som är av stor betydelse för näringslivet. Vidare ingår rekonstruktionsåtgärder i stora delar av vägnätet och på broar och tunnlar för anpassning till dagens tillåtna laster samt beläggning av vissa grusvägar med mer än 250 fordon per dygn.

Sid 185

Regeringens bedömning: I infrastrukturplaneringen bör aktörerna aktivt arbeta för att identifiera åtgärder som bidrar till effektiva logistiklösningar och väl fungerande hela-resan-transporter för resenärerna så att de kan analyseras och avvägas i prioriteringsprocessen under åtgärdsplaneringen.

Sid 188

Skälen för regeringens bedömning: Regeringen anser att det är viktigt att utveckla säkerheten kring rastplatser för tung trafik. För den tunga trafiken på väg är väl fungerande rastplatser som inbjuder till vilopaus under resan nödvändiga, inte bara ur ett trafiksäkerhets- eller arbetsmiljöperspektiv. Med tanke på kör- och vilotidskraven för yrkesförare och deras möjlighet till regelefterlevnad är det särskilt viktigt för den statliga väghållaren att kunna erbjuda säkra rastplatser.

Sid 189

Regeringens bedömning: Förbättrad infrastruktur till de hamnar som är mest centrala för det svenska transportsystemet bör övervägas under åtgärdsplaneringen.

Sid 190

Skälen för regeringens bedömning: För att möjliggöra att den statligt finansierade infrastrukturen till hamnarna, både på land- och sjösidan, utnyttjas än mer rationellt och effektivt är av yttersta vikt att Vägverket och Banverket i största möjliga omfattning samordnar sina infrastrukturinvesteringar som sker i anslutning till hamnarna.

Sid 194

Regeringens bedömning: Det finns en stor tillväxtpotential i närsjöfarten. För att främja närsjöfarten bör stat och näring verka gemensamt för att tillvarata de möjligheter och möta de yttre utmaningar som påverkar närsjöfartens villkor. Kommissionens förslag om ett europeiskt havsområde väntas underlätta för närsjöfarten. Närsjöfart främjas främst genom en god infrastruktur men också genom enkla och tydliga statliga regler.

Sid 195

Skälen för regeringens bedömning: Infrastruktur för närsjöfart i form av slussar och farleder kan övervägas i åtgärdsplaneringen som alternativ till andra lösningar i enlighet med ett transportslagsövergripande perspektiv. En möjlighet till medfinansiering av slussar och farleder öppnas. Åtgärderna ska analyseras och bedömas på samma sätt som andra åtgärder i planeringsarbetet och avvägas mot andra möjliga lösningar.

Regeringens bedömning: Förbättrad infrastruktur till kombiterminaler av central betydelse för svenska transportsystemet bör övervägas under åtgärdsplaneringen. Driften av kombiterminaler ska vara konkurrensneutral och konkurrensutsatt samt vara öppen för alla aktörer att använda.

Målpropositionen sid 20

Skälen till regeringens bedömning: Ett väl fungerade transportsystem är en grundläggande förutsättning för näringslivets möjligheter att driva och utveckla sin verksamhet. Näringslivets godstransporter är en länk i en kundfokuserad logistikkedja, där kraven på effektivitet, flexibilitet och tillförlitlighet är höga. Små och medelstora företag har i vissa avseenden särskilda transportbehov som behöver tillgodoses.

Målpropositionen sid 20 ff.

Skälen till regeringens bedömning: Utvecklingen av logistiksystem är företagsrelaterad och främst en uppgift för näringslivet, medan staten kan skapa förutsättningar för, underlätta och stimulera till att goda logistiklösningar kan väljas.

Från regleringsbrev, instruktioner etc.:

- Vägverket ska särskilt verka för att yrkestrafiken blir trafiksäker, miljöanpassad och effektiv samt bedrivs under lika villkor för företagen.
- Tillgängligheten till knutpunkter för effektiv omlastning av gods mellan transportslag ska öka.
- Sjöfart ska kunna bedrivas säkert året runt på samtliga svenska hamnar av betydelse.

- Ingen hamn av betydelse stängd pga. is.
- Omloppstiden i is ska inte överstiga 150 % av omloppstiden övrig tid.
- Sjöfartsverket ska tillhandahålla effektiv och behovsanpassad lotsning.

Från regionala systemanalyser

Skåne

- Effektiva logistikflöden inom samt till/från Skåne.
- Effektiva transitttransporter.

Halland

- E6 och Väst kustbanan kommer även i framtiden att vara det viktigaste stråket för gods i Halland. Med hänsyn till utvecklingen av hamnarna på ostkusten talar mycket för att stråken i nordostlig riktning mot Jönköping och vidare till Norrköping/Oxelösund samt vägarna i sydostlig riktning mot Karlshamn kommer att få en högre utvecklingstakt än övriga vägar.
- Utav godsanalysen kan man också dra slutsatsen att det är viktigt att satsa på att effektivisera den kortväga inomlänstrafiken, eftersom den gör det största transportarbetet.

Värmland

- God framkomlighet för godstransporter till, från och genom Värmland. Hög kapacitet på Norge/Vänernbanan, Värmlandsbanan och Bergslagsbanan, E18 och E45 på delen E18-Göteborg ska erbjuda god framkomlighet och hög transportkvalitet samt effektiv Vänersjöfart.

Västra Götaland

- Samordnade transporter med tåg och båt (RailPort).
- Ökad kapacitet på väg och järnväg mot Göteborgs hamn.
- Hög framkomlighet, säkerhet och tillförlitlighet i godsstråken Göteborg–Oslo, Göteborg Värmland/Bergslagen, Göteborg–Stockholm/Mälardalen, Göteborg–Jönköping/Småland, Göteborg–Öresundsregionen och Trollhättan/Vänersborg/Uppsala–Stockholm/Mälardalen.

Stockholm, Mälardalenregionen och Gotland

- Sjöfart för internationella och nationella transporter. Sjöfartens miljömässigt goda potential för internationella och nationella godstransporter bör utvecklas.
- Nationella kollektivtrafikförbindelser och nationella förbindelser för godstransporter som knyter ihop landet.
- Transportsystem som kan knyta samman de storregionala godsflödena mellan intermodala knutpunkter och nationella och internationella förbindelser. Tillgängligheten till hamnar och kopplingen mellan dem och andra gods-knutpunkter ska vara god, särskilt i spårsystemet.

De fyra norra länen, Gävleborg och Dalarna

- Det krävs goda möjligheter att transportera gods söderut från basindustrier och gruvor i norr.
- Det krävs goda möjligheter att transportera trä- och fiberråvara till kusten från de inre delarna av Norrland och Dalarna.

Gävleborg och de fyra nordligaste länen

- Hamnarna ska fungera som samverkande system.

Dalarna

- Hög framkomlighet och regelbundenhet för basindustrins transporter på väg och järnväg för punktliga in- och uttransporter av företagens in- och färdigvaror i en jämn ström.
- Det nationella vägnätet ska vara tjälsäkrat och hålla hög bärighet för att klara skogsindustrins transporter av skogsråvaror som framförs på vägnätet året runt.

Övriga områden

Det svenska flygplatsystemet

Sid 200

Regeringens förslag: Statligt driftbidrag till icke-statliga trafikflygplatser ska, efter en övergångstid, huvudsakligen ges till de flygplatser där Rikstrafiken upphandlar transportpolitiskt motiverad flygtrafik.

Regeringens bedömning: Staten bör ansvara för att tillhandahålla ett nationellt basutbud av flygplatser för att säkerställa en god interregional och internationell tillgänglighet. Åtminstone följande flygplatser bör ingå i detta basutbud: Stockholm/Arlanda, Stockholm/Bromma, Kiruna, Göteborg/Landvetter, Luleå, Malmö, Umeå, Visby, Åre/Östersund och Ronneby.

Regionerna bör inom ramen för sitt transportpolitiska ansvar ges förutsättningar att ta ett större ansvar för de flygplatser som inte ingår i ett nationellt basutbud, bl.a. genom att de regionala infrastrukturplanerna ska kunna omfatta driftbidrag till icke-statliga flygplatser.

Statligt driftbidrag till icke statliga trafikflygplatser ska, efter en övergångstid, huvudsakligen ges till de flygplatser där Rikstrafiken upphandlar transportpolitiskt motiverad flygtrafik.

De medel som framöver frigörs från anslaget till driftbidrag bör överföras till de regionala planerna. Inom ramen för de regionala planerna kan summan av dessa överförda medel prioriteras och användas för drift av icke statliga regionala flygplatser, omfattande även de eventuella statliga flygplatser som övergår till icke statlig regi. Det blir på detta sätt upp till regionerna huruvida man, inom ramen för ett trafikslagsövergripande perspektiv, vill prioritera överförda medel antingen till drift av flygplatser eller till andra åtgärder i de regionala trafiksystemen.

Från regleringsbrev etc.:

- Luftfartsstyrelsen ska i samarbete med Rikspolisstyrelsen minimera riskerna för brottsliga handlingar riktade mot flygtransportssystemet. Målet är ett säkert skydd för den civila luftfarten som förhindrar att någon dödas eller allvarligt skadas inom flygtransportssystemet, eller att egendom skadas, genom att flygtransportssystemets utformning och funktion anpassas till de krav som följer av detta.
- Flygsäkerhetsstandarden ska vara lägst i nivå med den som finns i övriga välutvecklade luftfartsnationer. Flygsäkerhetsmålet för den tunga kommersiella luftfarten och för privatflyget är att antalet haverier ska minska.

Intelligenta transportsystem

Sid 182

Regeringens bedömning: Användning av IT genom intelligent telematik är en förutsättning för att ytterligare effektivisera person- och godstransporterna, minska logistikkostnader och miljöpåverkan samt ge sömlösa transporter med smidiga byten mellan trafikslag. Användning av intelligent telematik ger också möjlighet till färre, men mer ändamålsenliga trafikövervaknings- eller betalsystem och säkrare infrastruktur, fordon och fartyg.

Sid 183

Skälen för regeringens bedömning: ITS-lösningar kan många gånger vara mera kostnadseffektiva än komplicerade tekniska eller fysiska åtgärder. ITS-lösningar ska därför övervägas som alternativ eller komplement för att lösa de problem och utmaningar som identifieras under åtgärdsplaneringen.

Från regleringsbrev, instruktioner etc.:

- Vägverket ska särskilt verka för att väginformatik utvecklas och utnyttjas effektivt.

Ett sameuropeiskt signalsystem för järnväg (ERTMS)

Sid 184

Regeringens bedömning: Driftövervakningssystemet European Railway Traffic Management System (ERTMS) för järnväg ska införas i det svenska statliga järnvägsnätet i enlighet med överenskommelse inom EU. Den svenska strategin för införandet innebär att man inledningsvis utrustar alla fordon och sedan successivt bygger ut infrastrukturen längs järnvägssträckningarna för att ha uppnått en slutlig utbyggnad år 2030. Särskild vikt bör läggas vid att ERTMS snabbt byggs ut längs de delar av det statliga järnvägsnätet som ingår i det transeuropeiska transportnätverket TEN-T.

Målpropositionen sid 42

Skälen till regeringens bedömning: Regeringens bedömning är att det är angeläget att ERTMS införs i det svenska järnvägsnätet så att järnvägens potential kan utnyttjas fullt ut.

