

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014 - 2023

UTREDNINGSFASEN



Revisjon av målstruktur



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 ivare tatt 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. oktober 2010

Prosjektgruppen for revisjon av målstrukturen

FORORD	1
1 ANBEFALINGER OG FORSLAG TIL ENDRINGER I MÅLSTRUKTUREN	4
2 INNLEDNING	6
2.1 MÅLSTRUKTUREN I NASJONAL TRANSPORTPLAN	6
2.2 ANSVARET FOR TILTAK OG OPPFØLGING	6
2.3 OPPFØLGING AV MÅLSTRUKTUREN I BUDSJETTENE	6
2.4 MANDAT	6
3 METODE	7
4 GJENNOMGANG AV MÅLSTRUKTUR	8
4.1 GENERELT OM MÅLSTRUKTUREN I NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010–2019	8
4.2 FRAMKOMMELIGHET	9
4.3 TRAFIKKSIKKERHET	13
4.4 MILJØ	14
4.5 UNIVERSELL UTFORMING	18
5 OMRÅDER SOM IKKE HÅNTERES DIREKTE INNENFOR MÅLSTRUKTUREN	19
5.1 STRATEGIER FOR OVERFØRING AV TRANSPORT FRA VEG TIL MER MILJØVENNLIGTRANSPORT	19
5.2 HELSE	19
6 VEDLEGG I OVERSIKT FORSLAG TIL NYE ETAPPEMÅL OG INDIKATORER 2014–2023	20

1 Anbefalinger og forslag til endringer i målstrukturen

Prosjektgruppen har spesielt vurdert etappemålene for framkommelighet og miljø.

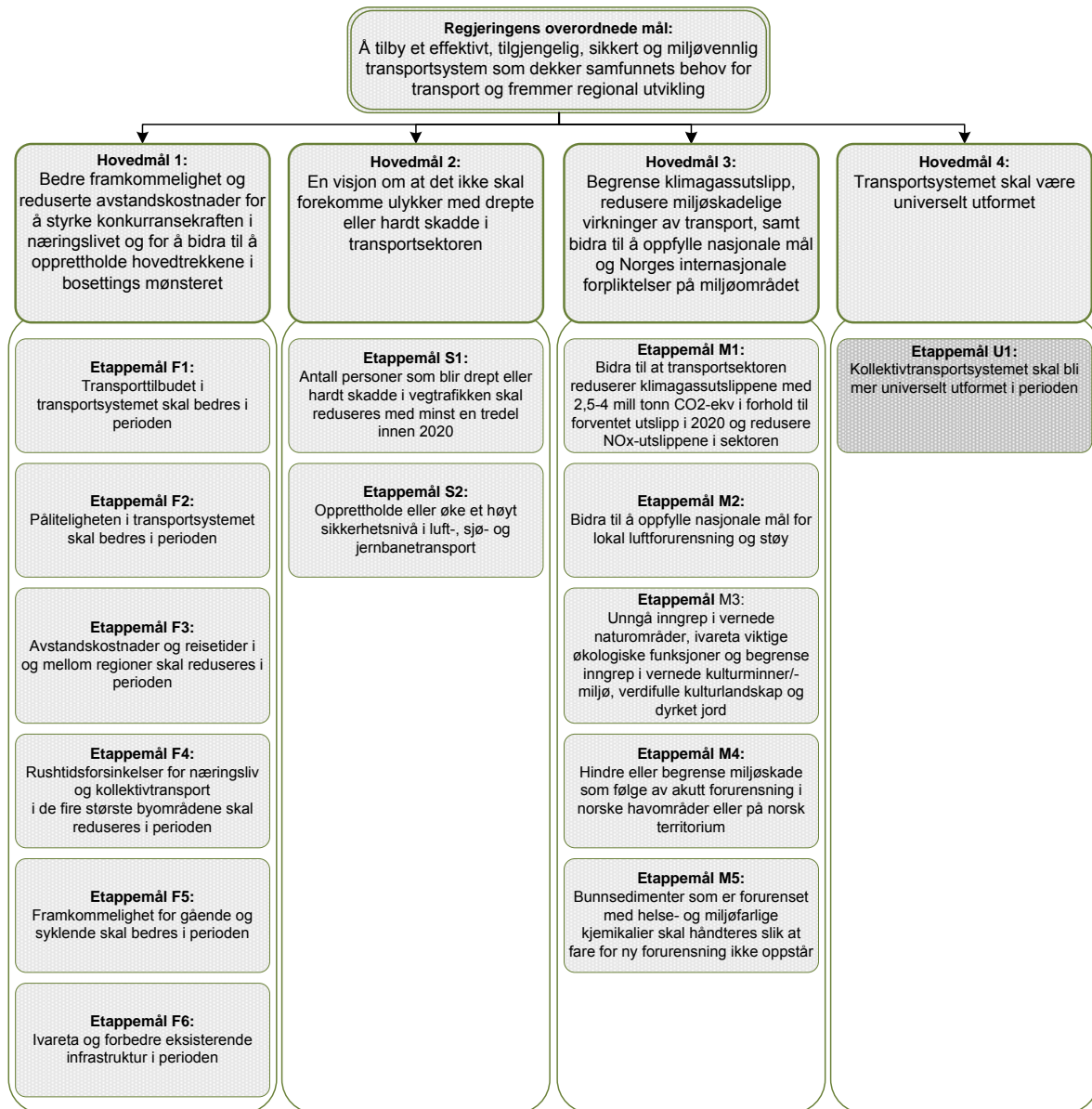
For framkommelighet er de viktigste forslagene å slå sammen etappemålene for avstandskostnader og reisetid og et nytt etappemål for kvalitet på infrastrukturen. Det siste etappemålet er ment å gjenspeile satsingen i Nasjonal transportplan på vedlikehold.

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 forurensede bunnsedimenter

Figur 1 Forslag til målstruktur i Nasjonal transportplan 2014–2023



2 Innledning

2.1 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 stake 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. 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.

2.2 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.

2.3 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.

2.4 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.

Prosjektets oppgave blir følgende:

- Målstrukturen skal gjennomgås 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.

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.

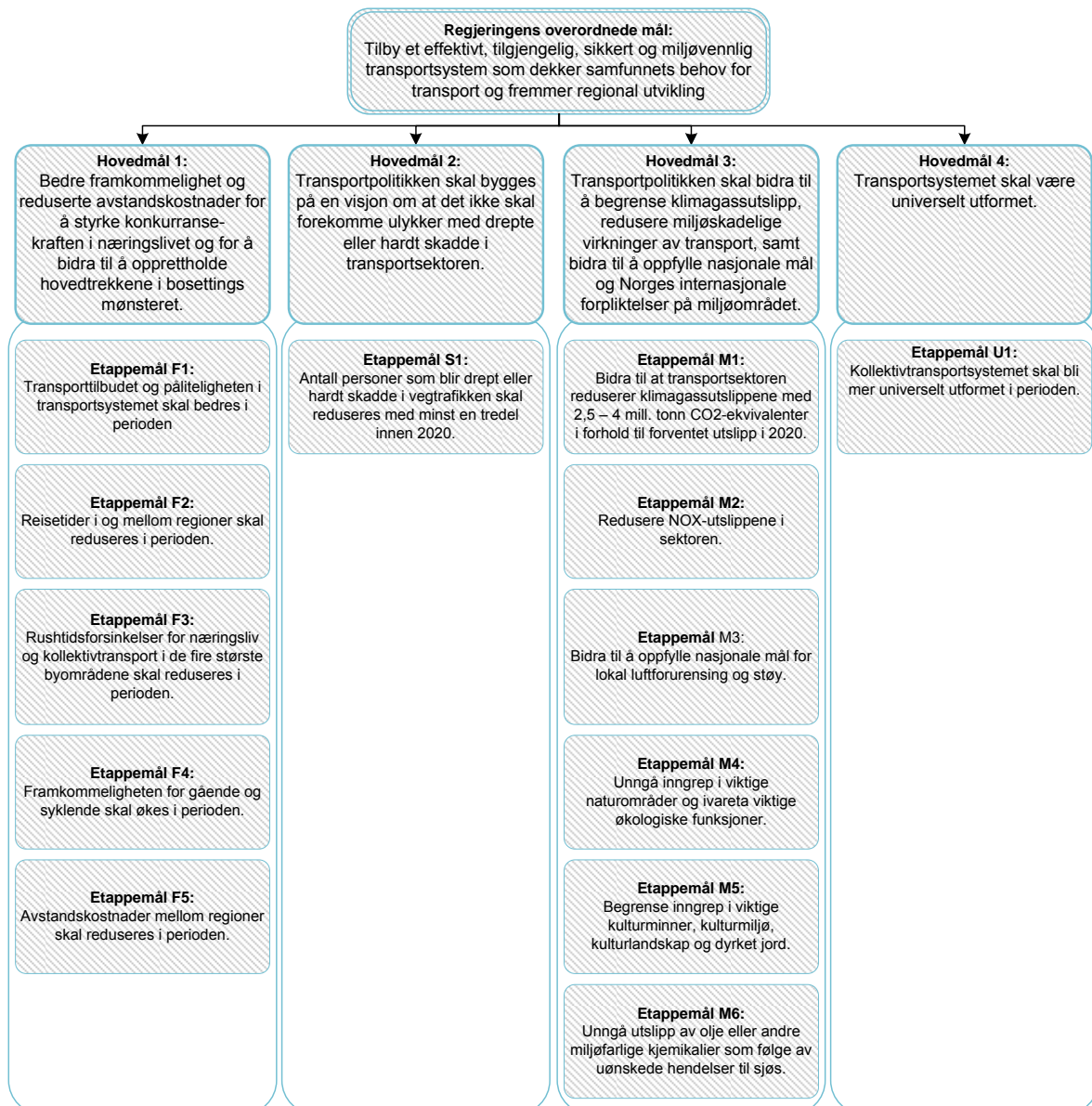
Vurderinger av etappemål F5 Avstandskostnader blir ivaretatt av den tverretatlige prosjektgruppen for regional utvikling.

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



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.

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

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.

Figur 3 Framkommelighet - etappemål og indikatorer 2010–2019

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.

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.

Figur 4 Framkommelighet – forslag til nye/justerte etappemål og indikatorer 2014–2023

Framkommelighet	
F1 Transporttilbudet 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/stamnetsstrekk.
	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
	F3.4 Transportkostnader for en gjennomsnittlig tungtransport på utvalgte ruter på riksvegnettet.
	F3.5 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 hurtigbåtleid ¹

¹ Dvs. farled spesialmerket for hurtiggående fartøyer.

Oversikt over foreslåtte endringer i etappemålene

F1 Transporttilbudet 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 satsingen 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 oppfating 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 tilstandsindikatorene 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 riksvegnett 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 flaskehalser 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

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.

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 transportetatens 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/stamnett

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

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.

Figur 5 Miljø – etappemål og indikatorer 2010–2019

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

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.

Figur 6 Miljø – forslag til nye/justerte etappemål og indikatorer 2014–2023

Miljø	
M1 Bidra til at transportsektoren reduserer klimagassutslippene med 2,5-4 mill tonn CO ₂ -ekv i forhold til forventet utslipp i 2020 og redusere NO _x -utslippene i sektoren	M1.1 Utslipp av klimagasser fra transportsektoren målt i CO ₂ -ekvivalenter samlet og pr sektor
	M1.1 Utslipp av NO _x 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 NO ₂ over nasjonalt mål (150µg/m ³ maks 8 timer pr år)
	M2.2 Antall bosatte i områder utsatt for døgnmiddelkonsentrasjoner av svevestør (PM ₁₀) over nasjonalt mål (50µg/m ³ maks 7 dager pr år)
	M2.3 Støyplageindeks
	M2.4 Antall personer utsatt for et innendørs døgnequivivalent 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 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 nærføringsbegrepet² skulle tas ut, men kartleggingen av inngrep og nærføring allerede er gjort og en endring ville være arbeidskrevende da de planlagte prosjektene

² Nærføring innebærer her inngrep i nærheten av vernede områder. Det er ulike krav til: nasjonalpark og landskapsvernområdet – mindre enn 1 km. Naturreservat – mindre enn 250 m

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 vanndirektivet 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.

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

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 vegvesens, 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.

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 ivarettatt 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.

6 Vedlegg I Oversikt forslag til nye etappemål og indikatorer 2014–2023

Framkommelighet	
F1 Transportilbudet 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 hurtigbåtled ³

³ 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 CO ₂ -ekv i forhold til forventet utslipp i 2020 og redusere NO _x -utslippene i sektoren	M1.1 Utslipp av klimagasser fra transportsektoren målt i CO ₂ -ekvivalenter samlet og pr sektor
	M1.1 Utslipp av NO _x 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 NO ₂ over nasjonalt mål (150µg/m ³ maks 8 timer pr år)
	M2.2 Antall bosatte i områder utsatt for døgnmiddelkonsentrasjoner av svevestør (PM ₁₀) over nasjonalt mål (50µg/m ³ 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 Bunnslimer 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 utforming⁴	
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.

⁴ Etappemål og indikatorer vil bli gjennomgått etter at prosjektgruppen for universell utforming har levert sin rapport.



KYSTVERKET



Statens vegvesen



Jernbaneverket



AVINOR

Sekretariatet for nasjonal transportplan 2014-2023
Statens vegvesen Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo
Telefon 02030
Telefaks 22 64 45 46

ISBN: 978-82-7704-124-7