

# Strategisk plan för Vägverket 2005 – 2014



**2004-08-23**

Titel: Strategisk plan för Vägverket 2005-2014

Kontaktperson: Yosef Belachew

Publikation: 2004:137

Utgivningsdatum: 2004-09

ISSN: 1401-9612

Distributör: Vägverket, Butiken, 781 87 Borlänge, telefon: 0243-755 00,  
fax: 0243-755 50, e-post: [vagverket.butiken@vv.se](mailto:vagverket.butiken@vv.se)

Tryck: Vägverkets tryckeri 2004-10

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>Inledning</b> .....	<b>3</b>
Vägverkets viktigaste frågor .....	3
På statens uppdrag .....	4
Den strategiska planen - ett ledningsinstrument .....	5
<b>Vägverkets vision och verksamhetsidé</b> .....	<b>6</b>
Vägverkets värdegrund .....	6
<b>Vägverket och omvärlden</b> .....	<b>7</b>
Trender som påverkar vägtransportsystemet.....	7
SWOT-analys (styrkor, svagheter, möjligheter, hot) .....	8
<b>Vägverkets övergripande överväganden</b> .....	<b>9</b>
Vägverkets internationella verksamhet .....	9
Vägverkets roll i transportsystemets utveckling .....	10
Vägverkets kundorientering och effektivisering .....	11
Vägverkets kommunikation med omvärlden .....	11
<b>Mål och strategier för perioden 2005 – 2014</b> .....	<b>12</b>
Den strategiska kartan – en översikt .....	12
<b>Uppdragsgivarfokus/Kundfokus – Vägverkets viktigaste frågor</b> .....	<b>16</b>
God tillgänglighet och hållbar tillväxt genom vägnät i samklang med omgivningen.....	16
Trygg och säker vägtrafik för alla .....	20
Ett energisnålt system med miljövänliga och säkra fordon.....	22
Livskraftiga tätorter att bo, verka och vistas i .....	24
En sund och livskraftig transportnäring .....	27
Ett öppet och trovärdigt Vägverk .....	29
<b>Internt/Finansiellt fokus</b> .....	<b>31</b>
Finansiellt .....	31
Internt .....	32
<b>Utvecklingsfokus</b> .....	<b>34</b>
<b>Medarbetarfokus</b> .....	<b>37</b>
<b>Bilagor</b> .....	<b>39</b>
Bilaga 1: Mål, indikatorer och kritiska framgångsfaktorer i Strategisk plan 2004-2014.....	39
Bilaga 2: Projektgruppens sammansättning .....	44
Bilaga 3: Underlagsdokument .....	45



## Inledning

Vägverkets vision är att göra ”den goda resan möjlig”, vilket innebär effektiva, säkra och miljöanpassade transporter för medborgare och näringsliv. Denna vision förutsätter en djup samverkan med det omgivande samhället och mellan vägtransporter och andra trafikslag. Resenärerna ska lätt kunna byta färdmedel så att de snabbt, säkert och bekvämt når slutpunkten för resan. Transportörer ska enkelt kunna lasta om gods från ett trafikslag till ett annat. Förbättrade möjligheter för medborgare och näringsliv att göra resor och transporter har också betydelse för den ekonomiska tillväxten i samhället.

### Vägverkets viktigaste frågor

De frågor som är viktigast för Vägverket de kommande tio åren har identifierats med utgångspunkt från uppdragsgivarens krav, medborgarnas och näringslivets behov samt från ledorden för förändringsarbetet om förbättrad **helhetssyn**, **kundorientering** och **effektivitet**. De viktigaste frågorna gäller:

- god tillgänglighet och hållbar tillväxt genom vägnät i samklang med omgivningen
- trygg och säker vägtrafik för alla
- ett energisnålt system med miljövänliga och säkra fordon
- livskraftiga tätorter att bo, verka och vistas i
- en sund och livskraftig transportnäring
- ett öppet och trovärdigt Vägverk.

Dessa frågor finns återspeglade i de mål och strategier som presenteras i den strategiska planen. Frågorna ovan har identifierats utifrån ett antal kriterier, nämligen att hitta frågor som:

- betonas kraftigt av Vägverkets uppdragsgivare, medborgare, näringsliv och samarbetspartner
- berör många i vägtransportsystemet
- har ett starkt samhällsintresse
- är kritiska genom att uppställda mål och förväntat resultat bedöms som svåra att nå
- ställer krav på förändring inom Vägverket
- ger stor effekt inom vägtransportsystemet (har stark potential)
- är en förutsättning för att nå framgång inom andra områden
- tar stora resurser i anspråk.

De viktigaste frågorna berör till stor del områden där Vägverkets egna resurser och befogenheter inte förslår om de eftersträvade målen ska nås. Detta ställer särskilda krav på Vägverket. Några genomgående tankar i den strategiska planen som syftar till att möta dessa krav kan sammanfattas på följande sätt:

#### *Leverera nytta tillsammans med andra aktörer*

Vägverket har genom visionen om att göra ”den goda resan möjlig” förflyttat sig från att primärt vara en infrastrukturhållare till att vara en kreativ samhällsbyggare och aktör i transportsystemets utveckling och organisation. Detta innebär att Vägverket i stor omfattning behöver söka lösningar i samförstånd med andra leverantörer av nyttor. Tillsammans med andra kan Vägverket utveckla de tjänster som medborgare och näringsliv behöver för att klara sina behov av säker och miljöanpassad mobilitet.

*Släppa in omvärlden*

Dialogen med omvärlden behöver utvecklas. Vägverket har stor kunskap om vägbyggnad, drift och underhåll. Däremot är kunskapen om hur näringsliv och medborgare använder infrastrukturen mindre. Detsamma gäller de krav kunderna har på infrastrukturen och hur den används. Genom kundundersökningar mot såväl näringsliv som medborgare och ett nytt kundärendesystem bygger Vägverket - på ett nytt sätt - successivt upp en kunskapsbank om de olika kundgruppernas behov och om deras uppfattning om problem och möjligheter i transportssystemet. Vägverket behöver också i högre grad bjuda in kunderna att delta i prioriteringen av de åtgärder som Vägverket ska genomföra. Detta lägger en grund för Vägverkets trovärdighet och bidrar till att skapa reell kundnytta.

*Mer värde för pengarna*

När Vägverket tillsammans med kunderna söker de innovativa lösningarna, de optimala kvalitetsnivåerna och de möjliga leveranserna produkter och tjänster, skapas förutsättningar för det mest effektiva utnyttjandet av resurser.

*Vårda vår trovärdighet – leva som vi lär*

Vägverkets trovärdighet bygger bland annat på att vi är ett föredöme, i synnerhet på alla de områden där verket har ett särskilt ansvar att uppmuntra ett visst beteende – ”vi ska leva som vi lär”. En förutsättning för trovärdighet är att verksamheten bedrivs med helhetssyn. Vägverket behöver därför – i samverkan med omgivningen – ständigt sträva efter att samordna verksamheter och söka synergier mellan verkets olika uppgifter (myndighetsuppgifter, sektorsuppgifter och statlig väghållning).

**På statens uppdrag<sup>1</sup>**

Vägverket arbetar på uppdrag av regering och riksdag. Styrningen sker genom statsmakternas transportpolitiska mål om ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. Det innebär att transportsystemet ska vara ekologiskt, ekonomiskt, socialt och kulturellt hållbart. Det transportpolitiska målet preciseras genom sex delmål:<sup>2</sup>

- *Ett tillgängligt transportsystem*

Transportsystemet ska utformas så att medborgarnas och näringslivet grundläggande transportbehov kan tillgodoses.

- *En hög transportkvalitet*

Transportsystemets utformning och funktion ska medge en hög transportkvalitet för medborgare och näringsliv.

- *En säker trafik*

Det långsiktiga målet är att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor.

- *En god miljö*

Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till krav på en god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador. En god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser ska främjas.

---

<sup>1</sup> Vägverkets uppdrag framgår i mycket koncentrerad form av verkets instruktion (1997:652). Mera detaljerat framgår Vägverkets uppdrag av verkets regleringsbrev, som regeringen beslutar om årligen.

<sup>2</sup> Vägverket publikation 2003:86 Den goda resan, sidan 68

- *En positiv regional utveckling*

Transportsystemet ska främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.

- *Ett jämställt vägtransportsystem*

Transportsystemet ska vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.

I ett arkitekturpolitiskt mål har regering och riksdag fastslagit att det offentliga byggandet skall vara förebildligt. För Vägverkets del innebär det att åtgärder för att tillgodose de transportpolitiska delmålen skall koordineras, så att en samordnad helhet av funktion, brukbarhet, god gestaltning, teknik och kostnadseffektivitet åstadkoms.

Regeringen har prioriterat tillväxt och i ett 10-punktsprogram lyft fram utbyggnad av infrastrukturen som ett viktigt område för en uthålligt hög ekonomisk tillväxt. Utökade satsningar på utbyggnad och underhåll av infrastrukturen görs under 2004 till 2015. Investeringarna i vägar och järnvägar ska ge bättre förutsättningar för kommunikationer och därigenom säkerställa en god transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Vägverket är även sektorsansvarig myndighet för vägtransportsystemet och ska agera samlande, stödjande och pådrivande inom sektorn för att de transportpolitiska målen ska nås. Dessutom ansvarar verket för en rad olika regelsystem och dessas tillämpning, exempelvis vad gäller trafik, fordon, vägar, körkort och ekonomiska bidrag.

## **Den strategiska planen - ett ledningsinstrument**

Den strategiska planen är ett ledningsinstrument för Vägverket. Planen ska sammanfatta Vägverkets strategiska inriktning i ett enda dokument. Den syftar därigenom till att underlätta ledningens styrning av verksamheten genom att vara en samlad utgångspunkt för den årliga verksamhetsplaneringen. Strategisk plan ska också stärka kopplingen mellan å ena sidan de transportpolitiska målen, regleringsbrevet, visionen och verksamhetsidén och, å andra sidan, verksamhetsplaneringen.

Den strategiska planen innehåller mål, strategier, kritiska framgångsfaktorer och indikatorer som bygger på bl.a. regeringens styrdokument och Vägverkets dokument i form av inriktningsdokument, program, policydokument, Nationell plan för vägtransportsystemet samt långsiktiga utblickar. Ett viktigt underlag är även den sammanställning av kunskap om Vägverkets utpekade kundgrupper som baserats på samlad erfarenhet, litteraturstudier, genomförda forskningsprojekt och de kundundersökningar som genomförts under hösten 2003 och våren 2004<sup>3</sup>.

Den strategiska inriktningen uttryckt i målen i den strategiska planen fastställs av styrelsen, medan strategier, kritiska framgångsfaktorer och indikatorer beslutas av generaldirektören.

---

<sup>3</sup> PDS-studier (Problem Detection Studies) genomförda av Thams & Nyås management AB, Mar-kör AB samt AB Stelacon.

Mål och strategier i strategisk plan uttrycks på en övergripande nivå för Vägverket som helhet. För Vägverkets affärsenheter, resultatenheter och stöd- och utvecklingsenheter finns utformade och fastställda ägarstrategier som vidare specificerar mål och strategier för dessa verksamheter<sup>4</sup>.

Planen har ett tidsperspektiv upp till tio år men har tyngdpunkt på de fem första åren. Avsikten är att planen ska genomgå större revideringar vart tredje år och uppdateras varje år inför verksamhetsplaneringen.

## Vägverkets vision och verksamhetsidé

Visionen och verksamhetsidén syftar till att ge en samlad bild av hur Vägverket ska förhålla sig till omvärlden. Verksamhetsidéns roll är att visa hur Vägverket ska sträva efter att uppfylla det högt ställda målet i visionen.

Vägverkets vision:

**Vi gör den goda resan möjlig**

Vägverkets verksamhetsidé:

**Med människan i centrum skapar Vägverket  
möjligheter till effektiva, säkra och miljöanpassade  
transporter för medborgare och näringsliv**

## Vägverkets värdegrund

De allmänna förvaltningsregler som gäller för vårt samhälle är en central utgångspunkt för Vägverket liksom de grundläggande värdena för statsförvaltningen, dvs. demokrati, rättssäkerhet och effektivitet.

Dessa grundläggande värden genomsyrar också hur Vägverket vill uppfattas av omvärlden. För att kunna göra den goda resan möjlig behöver Vägverket vara trovärdigt och öppet och en kreativ samhällsbyggare. Detta är Vägverkets kännetecken.

För att precisera kännetecknen och statsförvaltningens grundläggande värderingar använder Vägverket SIQ:s<sup>5</sup> grundläggande värderingar. Detta tydliggörs i samband med utvärderingar för Utmärkelsen svensk kvalitet. Av SIQ:s tretton värderingar inriktar sig Vägverket för närvarande särskilt på kundorientering, engagerat ledarskap, allas delaktighet, processorientering samt ständiga förbättringar.

---

<sup>4</sup> Styrmodell för affärsenheterna: Delrapport 1: Mål, strategier och värderingar för affärsenheterna (GD-beslut: 2003-12-01) Styrmodell för resultatenheter samt stöd- och utvecklingsenheter beräknas fastställas under hösten 2004.

<sup>5</sup> Institutet för kvalitetsutveckling

## Vägverket och omvärlden

### Trender som påverkar vägtransportsystemet

Här sammanfattas de trender som påverkar vägtransportsystemet och som bedömts som betydelsefulla och relativt förutsägbara.<sup>6</sup>

- Dagens utveckling går vidare mot ett allt större utbyte mellan länder och världsdelar. Resande, handel och kunskapsutbyte förefaller vara processer som kommer att fortsätta växa.
- Individualismen blir starkare. Acceptansen för att styra människors beteenden med hjälp av lagar och restriktioner kommer sannolikt att minska.
- Omstruktureringen av det svenska näringslivet intensifieras. Produktion med stora inslag av manuella moment är utflyttningskandidater. Högt automatiserad produktion, konstruktion, design och produktutveckling liksom upplevelse- och servicesektorer är verksamheter med stark konkurrenskraft.
- Bosättningsmönster förändras. Omstruktureringen i näringslivet och teknikutvecklingen bidrar till att Sverige är på väg mot en tredelad regional struktur: storstäder, mellanstäder och småorter. Storstadsregionerna expanderar samtidigt som glesbygden breder ut sig.
- Ökade energipriser och politiska beslut om miljöavgifter leder till utveckling av nya energisystem och ny energisnål teknik.
- Kraven på vägtransportsystemet förändras bland annat utifrån en ökad andel äldre och ett större mångkulturellt inslag.
- Regionala centrum blir starkare, med ökade beslutsbefogenheter över arbets- och bostadsmarknad.
- Det överstatliga och mellanstatliga agerandet ökar samtidigt som regionala beslutsorgan blir starkare.

Sammantaget bidrar dessa trender till fortsatt utveckling av nätverkssamhället. Grundförutsättningen för detta är ett integrerat IT-system mellan olika funktioner i samhället, som ofta har gemensamma grundvärderingar i något avseende, oberoende av geografisk placering. I nätverkssamhället blandas boende, arbete, konsumtion och transporter och kan till och med i vissa fall utföras samtidigt.

---

<sup>6</sup> ”Värld och vägar 2025 – diskussion kring fyra framtidsscenarioer”, Publikation 2002:153; samt ”Omvärldsfaktorer som påverkar transportsystemet”, Vägverket Samhälle och trafik, Kairos Future AB 15 mars 2004.

**SWOT-analys (styrkor, svagheter, möjligheter, hot)**

En SWOT-analys har genomförts som ett komplement till analysen av trender i omvärlden. Genom denna analys av styrkor, svagheter, möjligheter och hot har identifiering gjorts av olika aspekter som kan underlätta eller försvåra Vägverkets möjligheter att förverkliga mål och strategier.

**De viktigaste möjligheterna:**

- öka kundorienteringen genom att förenkla för kunderna och öka Vägverket förmåga att kommunicera.
- utveckla transportsystemet genom mer proaktivt agerande och alliansbyggande.
- öka samverkan med fordons- och anläggningsindustrin.

*Styrkor* som ger förutsättningar för att ta till vara dessa möjligheter är:

- öppenhet för nytänkande i organisationen
- uppbyggnad av kunskapsbank och som innebär potential till ökad förståelse för olika kundgruppers speciella förutsättningar och behov.

*Svagheter* som behöver hanteras för att inte motverka möjligheterna är:

- risken att Vägverket internt inte arbetar tillräckligt enhetligt och samstämmigt mot de gemensamma målen
- svårigheter att kunna förändras tillräckligt snabbt i takt med omvärlden.

**De allvarligaste hoten:**

- ökad miljöbelastning
- ökning av antalet döda och svårt skadade i trafiken
- en osund transportbransch.

*Styrkor* som möjliggör att Vägverket kan möta hoten är:

- trovärdighet bland aktörer
- öppenhet för nytänkande i organisationen.

*Svagheter* som behöver hanteras för att framgångsrikt kunna möta hoten är:

- risken att vi inte arbetar tillräckligt enhetligt och samstämmigt mot de gemensamma målen
- svagheter i uppföljning och erfarenhetsåterföring samt svårighet att hitta effektsamband.

En genomgående röd tråd i SWOT-analysen är att såväl möjligheter som hot i förhållande till styrkor och svagheter pekat på att Vägverkets legitimitet och trovärdighet som aktör i transportsystemet är en viktig faktor.

## Vägverkets övergripande överväganden

Inom några områden finns övergripande strategiska frågor som lägger grundförutsättningar för Vägverkets förmåga att lösa sina uppgifter. Dessa områden är:

- Vägverkets internationella verksamhet
- Vägverkets roll i transportsystemets utveckling
- Vägverkets kundorientering och effektivisering
- Vägverkets kommunikation med omvärlden

Inom dessa områden finns ett antal strategiska överväganden som översiktligt redovisas nedan. Den strategiska inriktningen för dessa områden har här beskrivits samlat, men återspeglas även i de olika målen och strategierna i avsnittet Mål och strategier för perioden 2005–2014.

### Vägverkets internationella verksamhet

Den internationella utvecklingen får allt större betydelse för Sverige. Den internationella spelplanen förändras snabbt och det är synnerligen viktigt att alla verksamheter – statliga som privata – är i en position som gör det möjligt att på bästa sätt tillvarata Sveriges intressen. För Vägverket gäller detta allt internationellt arbete som rör väg, fordon och trafik.

#### *EU-samarbetet:*

Vägverket ska aktivt bidra till EU-samarbetet och även påverka och utnyttja detta. Några viktiga områden är att:

- utveckla en löpande bevakning av hur transportpolitiken utformas i Europa och identifiera möjligheter för Sverige att påverka denna politik
- inom miljöområdet säkerställa fortlöpande bevakning och inflytande, bl.a. avseende EU:s utformning av direktiv
- påverka trafiksäkerhetssamarbetet inom EU
- medverka till ett effektivt standardiseringsarbete inom EU
- aktivt delta i och utnyttja EU:s framväxande samarbete inom FUD (forskning, utveckling och demonstration)
- verka för ekonomiska bidrag från EU för svenska vägprojekt och stödja regionala och lokala initiativ för bidrag ur EU:s strukturfonder m.m.

#### *Det generella internationella arbetet:*

Ur världsvid synvinkel ska Vägverket arbeta för att vägtransportsystemet bidrar till ökad tillväxt, ökad civil säkerhet (för bättre miljö, jämställdhet och demokrati, mot diverse former av kriminalitet: terrorism, människohandel, smuggling m.m.) och utvecklas till en säker miljö för dem som använder vägtransportsystemet (trafiksäkerhet). Detta ska präglade Vägverkets insatser inom bistånd och stöd för export av väg- och trafiktekniskt kunnande.

Ur regional synvinkel ska Vägverket aktivt medverka till att stärka Sveriges profil och position inom det samarbete som sker i Norden, runt Östersjön och inom EU.

## Vägverkets roll i transportsystemets utveckling

För att Vägverket ska kunna uppnå visionen ”vi gör den goda resan möjlig” måste organisationen förändras och utvecklas. Historiskt har Vägverket främst varit inriktat på att utveckla en säker, miljövänlig och effektiv infrastruktur för vägtransporter. Infrastrukturen är ett självklart fundament i Vägverkets arbete för att leva upp till vårt uppdrag från regering och riksdag. Statsmakternas transportpolitiska mål om ett långsiktigt hållbart och samhällsekonomiskt effektivt transportsystem innebär dock att alla parter som verkar i transportsystemet på olika sätt måste samverka. Vägverket har därför en viktig roll som aktiv och initiativtagande aktör i utvecklingen av transportsystemet.

I jämförelse med andra delar av transportsystemet, järnväg, luftfart och sjöfart, har vägtrafiken en förhållandevis hög flexibilitet, eftersom det är möjligt att öka och minska kapacitet och trafikströmmar relativt enkelt och snabbt. Detta innebär att Vägverket har möjlighet att tillsammans med övriga aktörer organisera transportarbetet för att skapa ett optimalt och hållbart utnyttjande.

Utgångspunkten är att sakfrågorna ska avgöra vilken typ av samverkan och vilka parter som ger de bästa förutsättningarna att utveckla transportsystemet. En allmän viljeinriktning inom Vägverket är att i ökad grad samverka direkt med operatörerna och enskilda företag, men även med branschens intresseorganisationer beroende på frågornas karaktär.

Vägverket är en stor organisation med en bred och decentraliserad kontaktyta. För att nå målen behövs en förbättrad samordning av ingångarna och kontaktytorna mot kunder och aktörer som ger bättre kommunikation och en enhetligare samverkansmodell.

Några väsentliga områden att utveckla:

- Vägverket bör analysera effekten av lagar och skatter inom transportnäringen för att säkerställa utvecklingen mot samhällsekonomiskt effektiva och långsiktigt hållbara lösningar genom bl.a. harmonisering med den europeiska utvecklingen. Detta ska göras i syfte att säkerställa en sund och konkurrensneutral utveckling inom transportnäringen.
- Möjligheterna att effektivisera transportsystemet är en nyckelfråga i många delar av samhället där kapacitetsutbyggnad i infrastrukturen inte löser problemen. Nätverkskompetenser med ett transportslagsövergripande perspektiv – där bl.a. logistikkunnande är en del – är viktiga för möjligheterna att optimera transportsystemen. Det krävs kunnande såväl om medborgarnas behov av resor och företagets transportbehov som om hur attityder och värderingar inverkar på resor och transporter.
- Forskning och utveckling är ett centralt område för Vägverkets möjligheter att aktivt delta i samhällsplaneringen och skapa förutsättningar för effektivare transporter. Inom forskning och utveckling är det nödvändigt att öka samverkan med internationella aktörer som fordonstillverkare, konsultorganisationer m.m.

## Vägverkets kundorientering och effektivisering

Vägverket verkar inom mycket dynamiska områden, vilket ställer höga krav på ständig anpassning, förbättring och utveckling. En viktig utgångspunkt när Vägverket utvecklar sin roll i transportsystemet är kundrelationerna och kunskaper om kundernas perspektiv.

Vägverkets förhållningssätt till olika kundgrupper, oavsett var de finns i Sverige, måste utvecklas på samma sätt, så att vårt uppträdande blir enhetligt. De aktiviteter som pågår inom tele- och IT-kommunikation (24-timmarsmyndigheten och e-myndigheten) medverkar till ett enhetligt uppträdande och bilden av ett Vägverk mot medborgare och näringsliv blir tydligare.

Förutsättningar för att Vägverket ska fungera effektivare och kundorienterat är följande:

- Ett Vägverk med en gemensam värdegrund är en utgångspunkt för att vi ska få en helhetssyn och ett samstämmigt agerande hos medarbetarna.
- Den regionala och decentraliserade organisationen måste tillåta flexibilitet och lokal anpassning, inom gemensamma ramar, för att lösa kundernas behov.
- Affärsenheterna är viktiga för att Vägverket ska utvecklas till att bli effektivt. Genom sin kunskap om förutsättningarna i olika branscher kan affärsenheterna bidra till att Vägverket utvecklar en effektiv beställarkompetens.
- Vägverket ska ständigt granska pågående verksamheter för att utröna om man ska samverka med andra intressenter för att dela kostnader och effektivisera resursanvändningen, respektive i vissa fall avveckla eller avyttra verksamheter.

## Vägverkets kommunikation med omvärlden

Vägverkets ambition att öppna organisationen mot olika kundgrupper ställer höga krav på kontakterna med omvärlden. Att den externa kommunikationen via såväl media som olika intressentgrupper sker på ett systematiskt sätt är centralt för Vägverkets trovärdighet i olika frågor.

För att skapa en samlad bild av Vägverket internt och externt krävs några tydliga utgångspunkter:

- Alla medarbetare behöver förstå och dagligen arbeta för visionen och verksamhetsidén.
- Vägverket ska utveckla metoder för att leva upp till sina kännetecken – öppna, trovärdiga och kreativa samhällsbyggare – i all kommunikation.
- Vägverkets profil (hur vi vill uppfattas), identitet (hur det verkligen ser ut) och image (omvärldens uppfattning om oss) ska i framtiden vara så samstämmiga som möjligt.

En utmaning är att få kommunikationsekonomi och effektivitet i allt som görs, så att alla aktiviteter stöder och förstärker uppställda mål.

## Mål och strategier för perioden 2005 – 2014

Målen i Vägverkets strategiska plan anger den långsiktiga inriktningen för verksamheten och är tillstånd som man vill uppnå på lång sikt eller röra sig mot.

Strategi är ett ”långsiktigt övergripande tillvägagångssätt” för att nå de långsiktiga målen.

Mål och strategier gäller upp till tio år, men kan omprövas om förutsättningarna ändras. ”Upp till tio år” innebär att målen och strategierna kan ligga närmare i tiden, beroende exempelvis på om uppdragsgivaren har ställt upp mål med kortare sikt. Generellt ligger tyngdpunkten på de fem första åren.

De kritiska framgångsfaktorerna är de faktorer som är avgörande för organisationen att vara bra på. I den strategiska planen anges Vägverkets kritiska framgångsfaktorer för en period upp till fem år och ligger därmed på en kortare tidshorisont.

Indikatorerna i den strategiska planen är mått som beskriver utvecklingen inom de områden som pekas ut i målen och strategierna.

De kritiska framgångsfaktorerna och indikatorerna kopplade till mål och strategier i strategisk plan redovisas i bilaga 1.

### Den strategiska kartan – en översikt

Den strategiska kartan (se bild 1) ger en samlad översikt av den strategiska planen och syftar till att på ett överskådligt sätt presentera Vägverkets långsiktiga mål och strategier. I Vägverkets strategiska plan presenteras målen enligt de fem fokusområdena i Vägverkets lednings- och styrsystem.

Fokusområdena är:

<b>Uppdragsgivarfokus</b>	Vad måste Vägverket göra för att klara sitt uppdrag?
<b>Kundfokus</b>	Vilka kundbehov måste Vägverket uppfylla för att skapa största möjliga värde för medborgare och näringsliv inom ramen för uppdragsgivarens krav och mål?
<b>Internt/Finansiellt fokus</b>	Vilka krav ställs på ett effektivt arbetssätt för att Vägverket ska uppfylla kundbehoven och klara sitt uppdrag?
<b>Utvecklingsfokus</b>	Vilka krav ställs på utveckling och förnyelse för att Vägverket ska vara en attraktiv arbetsplats, ha ett effektivt arbetssätt, kunna uppfylla kundbehoven och klara sitt uppdrag?
<b>Medarbetar fokus</b>	Vilka krav ställs på kompetens, arbetsmiljö och arbetsvillkor för att Vägverket ska kunna utveckla sin verksamhet, ha ett effektivt arbetssätt, kunna uppfylla kundbehoven och klara sitt uppdrag?

Vägverket är till för kunderna, dvs. medborgarna och näringslivet. Vägverket ska skapa största möjliga värde för medborgare och näringsliv inom ramen för uppdragsgivarens krav och mål. I den strategiska kartan har kundernas behov och uppdragsgivarens krav omsatts i sex områden som utgör beskrivningar av ”Vägverkets viktigaste frågor”. De viktigaste frågorna beskriver samlade perspektiv på mål- och strategiområden som sammantaget ska bidra till att göra den goda resan möjlig genom måluppfyllelse för det transportpolitiska målet.

I den strategiska planen återges mål inom både uppdragsgivarfokus och kundfokus i avsnittet om *Uppdragsgivarfokus/Kundfokus – Vägverkets viktigaste frågor*. Fördelningen av målen för respektive fokusområde, enligt styrkortsmodellen, framgår i bilaga 1.

För att Vägverket ska kunna nå de mål som uppställts i *uppdragsgivarfokus/kundfokus* och de utmaningar som utgör Vägverkets viktigaste frågor krävs god inre effektivitet. Vidare måste också förutsättningar skapas för att kunna tillgodose medborgarnas behov och förväntningar i framtiden. Dessutom behöver Vägverket vara en attraktiv arbetsgivare. Den strategiska planen beskriver mål för att uppnå detta i avsnitten om *internt/finansiellt fokus, utvecklingsfokus* och *medarbetarfokus*. Även för dessa fokusområden presenteras samlande beskrivningar av mål och strategiområden i den strategiska kartan. Dessa ska stödja uppfyllelse av målen i *uppdragsgivarfokus/kundfokus*.

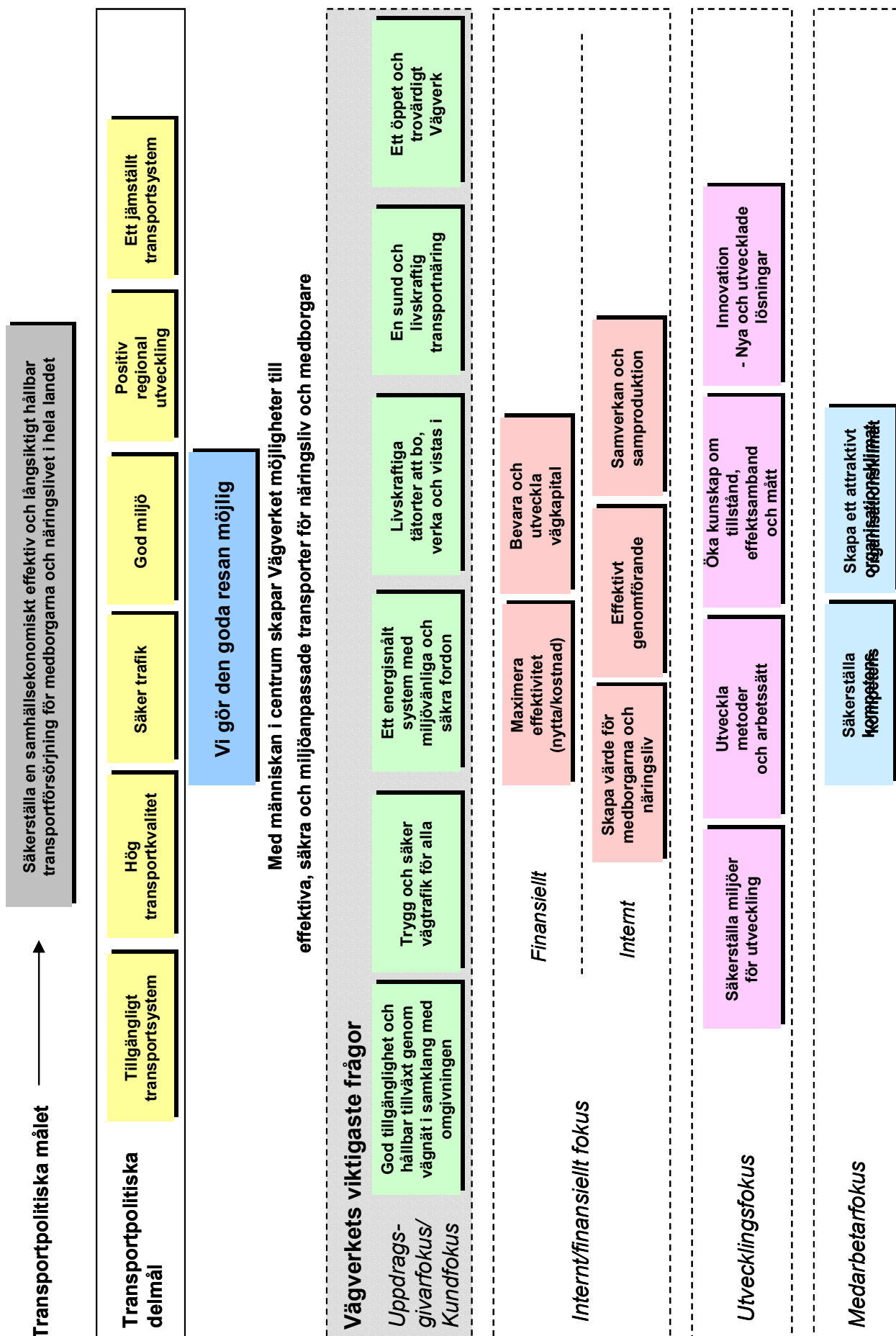


Bild 1. Strategisk karta

## Förklaring till Strategisk karta bild 1.

**God tillgänglighet och hållbar tillväxt genom vägnät i samklang med omgivning- en** – Utforma ett vägnät som erbjuder tillgänglighet för alla. Ett funktionellt, framkomligt och bärigt vägnät med hög kvalitet, som tar hänsyn till trafiksäkerhet och trygghetsaspekter i vägutformningen, miljöpåverkan i vägnätets närhet, natur- och kulturvården samt arkitektoniska kvaliteter.

**Trygg och säker vägtrafik för alla** – Skapa ökad trygghet och säkerhet för användare av vägtransportssystemet genom påverkan av attityder och beteenden, acceptans för system som stödjer regel efterlevnad, genom en god förarutbildning, samt genom att tillgodose behov av grundläggande information.

**Ett energisnålt system med miljövänliga och säkra fordon** – Stödja utvecklingen mot ett hållbarare vägtransportssystem ur miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt bl.a. genom att samarbeta med fordonsindustrin, arbeta med alternativa bränslen och regelverk, uppmuntra sparsamt körsätt samt genom att stödja efterfrågan på trafiksäkra och miljövänliga fordon.

**Livskraftiga tätorter att bo, verka och vistas i** – Verka för att samhällen utvecklas för att möta medborgarnas och näringslivets behov av tillgänglighet med god funktionalitet, säkerhet, skönhet och i en hälsosam miljö. Stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft genom förbättrad tillgänglighet samt genom utveckling av tjänster och kvalitetsstyrning av transporter.

**En sund och livskraftig transportnäring** – Arbeta nationellt och internationellt för förutsättningar inom transportnäringen som stimulerar till konkurrens på lika villkor. Uppmuntra regel efterlevnad och kvalitetsstyrning av transporter ur miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt. Stödja utveckling av tjänster för förbättrade förutsättningar för in-termodala godstransporter.

**Ett öppet och trovärdigt Vägverk** – Erbjud effektiva och enkla kontaktvägar som ger tillfredsställande tillgänglighet till Vägverket och dess tjänster, förenklar förmedling av information samt skapar möjlighet till delaktighet och inflytande för medborgare och näringsliv.

**Maximera effektivitet (nytta/kostnad)** – Ständigt sträva efter att få ut mer kundnytta för pengarna, genom en god hushållning med finansiella medel och en effektiv resursanvändning.

**Bevara och utveckla vägkapital** – Vårda anläggningsstillgångarna och vidmakthålla vägnätet för den långsiktigt bästa totalekonomi för samhället genom effektiva strategier för bärighet samt drift och underhåll.

**Skapa värde för medborgare och näringsliv** – Ta hand om kundernas behov, krav, önskemål och förväntningar genom att inbjuda till dialog och delaktighet. Kundernas synpunkter ska vara vägledande för Vägverket och dess medarbetare.

**Effektivt genomförande** – Tillämpa ett processorienterat arbetssätt som ständigt förbättras och där beslut grundas på tillförlitliga beslutsunderlag och god uppföljning av verksamheten.

**Samverkan och samproduktion** – Söka samarbete med en mängd aktörer för gemensamma insatser för att avhjälpa brister i vägtransportsystemet och för att kunna leverera bättre produkter och tjänster till medborgare och näringsliv.

**Säkerställa miljöer för utveckling** – Stimulera utveckling av kraftfulla utvecklingsmiljöer i dialog med bl.a. universitets- och högskoleväsendet. Medverka i utveckling i internationella sammanhang.

**Utveckla metoder och arbetssätt** – Förbättra metoder och arbetssätt i Vägverkets processer för att få ökad kunskap om kundernas behov, effektivare genomförande och utvecklade samverkan.

**Öka kunskap om tillstånd, effektsamband och mått** – Utveckla kunskap om sambanden mellan infrastruktur, vägtransportssystem och de transportpolitiska målen samt utveckla metoder för mätning och uppföljning av dessa och av Vägverkets prestationer.

**Innovation - nya och utvecklade lösningar** – Använda ny och existerande kunskap för att utveckla nya lösningar och använda dessa för att effektivt nå målen.

**Säkerställa kompetens** – Trygga sektorns och Vägverkets behov av kompetens genom att stärka sektorns och verkets attraktivitet samt genom en kompetensförsörjning (rekrytering och utveckling) som bidrar till kundorientering och stödjer ett processororienterat arbetssätt.

**Skapa ett attraktivt organisationsklimat** – Stimulera kreativitet och kompetens genom goda förutsättningar för delaktighet. Tillsitvara mångfalden och verka för ökad jämställdhet.

## Uppdragsgivarfokus/Kundfokus – Vägverkets viktigaste frågor

### God tillgänglighet och hållbar tillväxt genom vägnät i samklang med omgivningen



#### Tillstånd problem och behov

Vägmiljön är en av våra mest besökta offentliga miljöer. De offentliga miljöernas organisation, utformning och vård är ett uttryck för hur samhället fungerar och bidrar till att forma våra attityder till medmänniskor och samhället.

Många aktörer anser att vägnätet har stora brister och ställer krav på förbättringar. Trots stora resurser för investeringar, drift och underhåll under planperioden går det inte att tillmötesgå alla krav. Krav från olika håll och begränsade resurser medför också risk för splittrade miljöer genom att delasketter tillgodoses på bekostnad av helheten.

God tillgänglighet till arbete respektive till arbetskraft och konsumenter är av största betydelse för individer och näringsliv samt för tillväxt och samhällsutvecklingen i övrigt. Åtgärder för att minska restiderna har på senare år inte räckt till för att väga upp bl.a. ökad trängsel i tätbefolkade delar av landet.

I glest befolkade områden finns inga alternativ till vägtrafik och där är det viktigt att en grundläggande tillgänglighet till samhällets funktioner säkras.

Standarden på vinterväghållning samt hantering av trängselsituationer har särskild betydelse för möjligheterna att bedöma när transporterna kommer fram.

Genomsnittligt har vägytestandarden i stort sett varit oförändrad de senaste åren, både mätt som spår djup och jämnhet i längdled. Trafikanterna är inte nöjda med jämnheten på belagda vägar, även om nöjdheten har ökat något enligt mätningarna det senaste året. Överlag är yrkestrafikanter mindre nöjda än privatbilister.

Fler och tyngre transporter sliter hårt på vägarna och orsakar genom sin tyngd svåra skador på vägkroppen.

Mitträcken på breda och högratifierade vägar har varit en framgångsrik strategi för en säkrare trafik. Nu är det viktigt att också finna former för att minska olycks- och skaderisken på vägar med nio meters bredd eller smalare, liksom i det kommunala gatunätet.

Vägtransportssystemet påverkar vattentäkter och vattenresurser genom exempelvis tungmetaller, organiska ämnen och salt. Dessutom kan vattentäkterna skadas vid olyckor med farligt gods.

Det finns ett stort behov av att systematisera åtgärder i en sammanhållen strategi för att anpassa vägarna till natur- och kulturvärden. En bredare och djupare kunskap måste också utvecklas om hur ekologi och kulturmiljön samspelar i landskapet.

## Mål

- Tillgängligheten för medborgare och näringsliv till målpunkter ska successivt förbättras.
- Kvaliteten i det svenska transportsystemet ska successivt förbättras.
- Antalet dödade i vägtrafikolyckor ska fram till år 2007 minska med 20 personer per år till följd av åtgärder vägmiljön.
- Vägverket ska bidra till att de nationella miljömålen nås genom att vägarnas påverkan på natur- och kulturmiljön minskar.
- Medborgarnas och näringslivets upplevelse av trygghet från rån och överfall vid användning av vägnätet ska öka

## Strategier

En utgångspunkt är att människans tålighet för fysiskt våld ska vara dimensionerande för vägtransportsystemets utformning och funktion, med syfte att förhindra att människor dödas eller allvarligt skadas. Åtgärder som särskilt syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet ska prioriteras.

Vidare ska vägtransportsystemet anpassas för användare med särskilda behov så att alla kan nyttja det.

### *Förbättra transportvillkor*

Investeringar ska dels motiveras från samhällsekonomisk effektivitet och dels medverka till att de transportpolitiska målen uppnås.

Särskild vikt kommer att läggas vid att förbättra resvillkoren längs stråk som är av betydelse för arbetspendling och som ger möjlighet att välja bostadsort. Åtgärder som bidrar till väl fungerande arbetsmarknader ska prioriteras.

Mindre och enkla investeringsåtgärder med god lönsamhet ska ges prioritet framför större investeringsåtgärder. I gruppen mindre åtgärder inkluderas bärighetsåtgärder och förbättring av befintlig väg.

Två tredjedelar av dagens bärighetsbrister på det utpekade näringslivsvägnätet ska vara åtgärdade vid planperiodens slut. Områden med gles vägnät prioriteras eftersom en bärighetsbrist här ofta drabbar en stor landareal där möjligheter till omvägar saknas. Alla broar på det utpekade näringslivsvägnätet ska ha full bärighet (BK1) senast under år 2011.

Prioriteringar av åtgärder för ökad bärighet ska ge balans mellan åtgärder som ger

- snabb nyttoeffekt på vägar med relativt få användare
- varaktig trafikantnytta och långsiktigt låg underhållskostnad på vägar med relativt många användare.

Vissa särskilt viktiga näringslivsvägar kan av samhällsekonomiska skäl inte skyddas med bärighetsrestriktioner. Därför tillåts dessa brytas ned snabbare trots att det medför höga underhållskostnader.

Valet av konkreta bärighetsåtgärder ska ske regionalt i samråd med näringslivet och med utgångspunkt från både kostnadseffektivitet och de prioriteringar som näringslivet och länen föreslår. Valet ska ske i enlighet med ovanstående strategier för bärighet.

Lätta fordon (och dispensfordon) ska senast år 2007 kunna komma fram på samtliga statliga vägar året runt. Grusvägar ska beläggas om åtgärden bedöms angelägen eller om en beläggning blir lönsam med hänsyn till framtida kostnader för drift och underhåll.

För ökad trafiksäkerhet kommer fler högtrafikerade vägar med skyltad hastighet högre än 70 km/tim att göras mötesfria. Dit hör bl.a. E 4, som kommer att bli mötesfri till största delen under planperioden. Prioriteringar ska göras utifrån både kostnadseffektiviteten vad gäller trafiksäkerhet och möjlig samordning med underhållsåtgärder, till exempel ny beläggning. Hänsyn ska tas till cyklisters, kollektivtrafikens och de kringboendes behov av att använda och korsas vägen.

Vägverket ska skapa förutsättningar för att svensk anläggningsindustri blir ledande när det gäller byggande och underhåll av trafiksäkra anläggningar, bl.a. genom att gator och vägar, inklusive broar och tunnlar, projekteras och byggs med inriktningen att det högtrafikerade vägnätet ska uppnå högsta möjliga betyg enligt Euro RAP.

Förutsättningar ska skapas för att successivt höja kvaliteten i det svenska transportsystemet genom att lyfta fram den samordnade helheten av funktion, brukbarhet, trafiksäkerhet, god gestaltning, teknik och kostnadseffektivitet.

Medvetenheten om vägmiljöns betydelse för attityder och förhållningssätt ska förbättras. Kvalitativa uppföljningsmetoder av den samordnade helheten, som gör det möjligt att diskutera tillståndsförändringar vad avser kvaliteten i vägarkitektur och vägutformning, ska utvecklas som underlag för dialog, effektivitetsanalys och revision.

Vägverket ska förbättra kunskap, metoder, arbetssätt och upphandlingsformer som gynnar hög kvalitet vad gäller vägutformning och vägarkitektur. Särskild uppmärksamhet ska ägnas utveckling av och utrymme för skapande arbetssätt och utökad dialog.

Nya vägar påverkar vår miljö i stor utsträckning, både positivt och negativt. För att förbättra inriktningen av arbetet ska mål och mått tas fram för natur- och kulturvärden och för gestaltningskvalitet. Existerande vägar ska förbättras genom riktade åtgärder för buller, vatten- och kulturvärden samt för att förbättra gestaltningskvaliteterna i fula och slitna vägmiljöer.

Vägverket ska i samverkan med berörda aktörer inom vägtransportsektorn utveckla tjänster som innebär ökad komfort och trygghet. Åtgärder ska vidtas för minskad risk för överfall och rån på rastplatser, parkeringsfickor, busshållplatser och gång- och cykelvägar.

#### *Erbjuda resemöjligheter*

I samverkan med näringslivet ska Vägverket utveckla sätt att utnyttja vägnätet så att bristerna blir hanterliga och den transportkvalitet som kan erbjudas också utnyttjas bättre. Möjligheterna att peka ut ett vägnät som bättre möter behoven hos varuägare och godstransportörer ska undersökas.

Trafiksäkerhetsproblem på mindre vägar (9 meter och smalare) ska i större omfattning lösas genom att fysiska trafiksäkerhetsåtgärder kompletteras med andra typer av åtgärder (t.ex. regler för trafikering m.m.).

#### *Stöd under resan*

Drift- och underhållsverksamhet ska ha hög prioritet. Driftsstandarden ska i större omfattning än tidigare bestämmas i dialog med medborgare och näringsliv.

Underhåll ska genomföras på ett sätt som ger den långsiktigt bästa totalekonomin för samhället. Detta innebär bland annat att prioritering ska göras av förebyggande underhåll som säkrar den långsiktiga funktionen hos väganläggningen och undanröjer risken för framtida kostnadskrävande åtgärder med åtföljande stora trafikstörningar. Förtur ska ges

åt underhållsåtgärder som syftar till att förhindra störningar som medför svåra konsekvenser för trafikanter och samhälle.

Underhållsstandarden på de högtrafikerade vägarna kommer att prioriteras. Det finns risk för att standarden måste minskas på de lågtrafikerade vägarna från år 2007, eftersom den hittills aviserade medelstilledningen inte höjs i takt med att trafiken och slitaget ökar. Dock kommer en lägsta acceptabel standard som ger en grundläggande framkomlighet att garanteras för hela det statliga vägnätet.

Drift och underhåll av gång- och cykelbanor, hållplatser, infartsparkeringar m.m. ska stödja utvecklingen mot ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafikresor och olika former av samåkning. En förändring av drift- och underhållsvolymer ska i första hand påverka skötseln av sidoområden, vägräcken och vägmärken och i sista hand vinterdriften.

## Trygg och säker vägtrafik för alla



### Tillstånd, problem och behov

Ökad trafik i kombination med högt tempo i trafiken skapar osäkerhet och otrygghet hos såväl trafikanter som anhöriga till dem som vistas i trafiken. Många känner att de inte riktigt litar på andra trafikanters vilja och förmåga att följa lagar och regler. Även om den relativa säkerheten har ökat för många, så finns en berättigad oro för säkerheten på vägarna. Över 500 människor dör varje år i trafikolyckor.

Fyra av de tio högst rankande problemen i Vägverkets undersökning bland landets medborgare handlar om bristande trafiknykterhet. Tre av problemen handlar om andra trafikanters beteende i trafiken. Av de nästföljande tio största problem handlar ytterligare sex om andra trafikanters beteende. Det finns alltså både behov av faktisk ökad säkerhet och behov av att i större utsträckning kunna lita på medtrafikanterna.

Under senare år har polisen gjort försök med automatisk hastighetsövervakning. Polisen ser denna som ett kostnadseffektivt komplement till den manuella övervakningen. Kompletterande kommunikationsinsatser behövs som ökar förståelsen hos beslutsfattare och trafikanter för hastighetens betydelse för trafiksäkerheten.

Den ökande konsumtionen av alkohol och övriga droger inger oro.

### Mål

- Användarna av vägtransportsystemet ska inte behöva känna att andra trafikanter utgör ett hot mot deras säkerhet.
- Antalet döda i vägtrafikolyckor ska fram till år 2007 minska med 25 personer per år till följd av åtgärder för att påverka t.ex. regelefterlevnaden och användningen av stödsystem.
- Användarnas behov av grundläggande information och kunskap ska tillgodoses.

### Strategier

#### *Fånga kundbehov*

Vägverket ska aktivt föra en dialog med kunderna om vad som kännetecknar trygg och säker vägtrafik och vad som krävs för att vi ska uppnå det.

#### *Förbättra transportvillkor*

Vägverket ska tillsammans med kunder och samarbetspartner skapa förutsättningar för vidareutveckling och implementering av system som underlättar för trafikanter att följa lagar och regler, såsom alkohollås, bältespåminnare, hastighetspåminnare och automatisk hastighets- och trafikövervakning.

Vidare finns behov av att ta fram bättre övervakningssystem för att minska riskerna för ensamarbetande chaufförer.

Både grund- och vidareutbildningen av förare ska utvecklas, med fokus på det som är mest kritiskt för att skapa säkra förare. Ett defensivt körsätt ska premieras.

*Erbjuda resemöjligheter*

Vägverket ska långsiktigt – direkt och indirekt – påverka trafikanterna att anpassa hastigheten, köra nyktert, använda av skyddsutrustning som bilbälte och hjälm samt välja lämpliga fordon och färd sätt.

Arbetet ska inriktas på att framhålla vilket ansvar ledningen för företag, myndigheter och organisationer har för trafiksäkerhet och miljöanpassning av transporter samt påverka företag osv. att införa kvalitetssäkring av företag, förare och fordon.

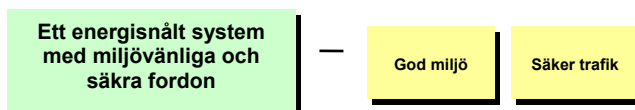
Vägverket ska arbeta för tekniska, legala och sociala åtgärder som syftar till att förhindra att människor kör drogpåverkade och överträder hastighetsbestämmelserna. Vägverket kommer att aktivt stödja den traditionella samhällsnorm som säger att onykter körning är oacceptabel, samt verka för att samhällsnormer för hastighetsefterlevnad stärks.

*Stödja under resan*

Trafikövervakningen med hastighetskameror ska vara effektiv och öppen. Varje trafikant ska kunna färdas tryggt i förvisningen att varken sig själv eller någon medtrafikant ska behöva riskera att köra för fort. Vägverket ska arbeta för införande av stödjande system såsom ISA.

Vägverket ska skapa förutsättningar för samarbetspartner att tillhandahålla information under resan som gör den goda resan möjlig. Samarbete ska ske med andra väg- och infrastrukturhållare, polis, trafikhuvudmän, transportörer och informationsföretag för att öka utbudet av informationstjänster som täcker hela transportsystemet. Förutsättningar ska skapas för att erbjuda kunderna tjänster som överensstämmer med deras önskemål, vilket bland annat innebär att information om uppkomna störningar på vägnätet distribueras via kundanpassade informationskanaler.

## Ett energisnålt system med miljövänliga och säkra fordon



### Tillstånd, problem och behov

Vägtransportssystemet bygger till 98 procent på användning av fossila bränslen. Mellan 1990 och 2002 ökade utsläppen av koldioxid från vägtransporter med ca 9 procent till 18,7 miljoner ton. Utsläppen av koldioxid avgörs av trafikarbetet, bränsleförbrukningen och andelen fossila bränslen. Ökningen beror nästan uteslutande på en kraftig ökning av trafikarbetet för de tyngsta lastbilarna. Vägverket beräknar att utsläppen av koldioxid ökar till 19,8 miljoner ton år 2010.

Bränsleförbrukningen hos bilar sålda i Sverige är högst i EU. En utveckling där såväl professionella inköpare som privatkunder väljer snålare bilar är nödvändig. Fordonens utformning, motorer, däck och hjul har stor betydelse både för att nå de transportpolitiska målen och för trafikanternas behov av trygga, tillförlitliga och effektiva transporter.

Personbilers säkerhet inom en given storleksklass varierar med en faktor tre. Utan hänsyn till bilens storlek är säkerhetsvariationen från 1 till 10. Euro NCAP-provningarna har blivit ett effektivt mått på nya bilar säkerhetsnivå.

Andelen personbilar med 4 stjärnor eller fler i Euro NCAP:s krocktester ökar, men för att nå trafiksäkerhetsmålet 2007 behöver andelen öka från 17 procent till 50 procent. Dessutom behöver andelen bilar som är utrustade med stödsystem som försvårar hastighetsöverträdelser, onykter körning och körning utan bilbälte öka.

Vägverket är certifieringsmyndighet för de fordon som tas in i vägtransportssystemet. Det innebär bl.a. att delta i utvecklingen av direktiv och lagar, utforma föreskrifter samt tillämpa dessa. Naturvårdsverkets myndighetsansvar för fordonens miljöegenskaper håller på att föras över till Vägverket, som därmed får ett samlat ansvar för certifiering av hela fordonet.

Avsaknad av en gemensam målbild och samordningsbrister i finansieringen av emissionsforskningen har bidragit till att forskningen splittrats på ett flertal stora och små forskningsutförare.

### Mål

- Utsläppen av klimatgaser från vägtransportssystemet ska inte öka mellan åren 1990 och 2010.
- Antalet döda i vägtrafikolyckor ska fram till år 2007 minska med 10 personer per år till följd av säkrare fordon.
- Personbilar och lastbilar som är krocksäkra och miljövänliga ska ha en ökande andel av trafikarbetet.

### Strategier

#### *Fånga kundbehov*

I dialogen med kunder och samarbetspartner ska behoven av miljöanpassade och säkra fordon betonas.

*Förbättra transportvillkor*

Vägverket ska i samverkan med bilindustrin arbeta för att effektiva åtgärder genomförs för att förbättra fordonsflottans miljö- och trafiksäkerhetsegenskaper. Detta ska bl.a. ske genom arbete i de branschgemensamma forskningsprogrammen IVSS (Intelligent Vehicle Safety Systems) och EMFO (Emissionsforskningsprogrammet). Genom dessa engagemang skapas förutsättningar för att stärka svensk fordonsindustri och svenska myndigheters internationella position, när det gäller att utveckla fordon som bidrar till ett miljöpålitligt och säkert vägtransportsystem.

Den gemensamma strategin inom vägtransportsystemet för att utveckla och införa alternativ till fossila bränslen ska vidareutvecklas och förankras i Vägverkets verksamheter. Strategin ska vara grunden för Vägverkets ställningstaganden i bränslefrågor.

Vägverket ska aktivt delta i utvecklingen för att få bättre möjligheter att differentiera kilometeravgifter för tunga fordon. Snåla fordon och lämpliga vägar ska användas i ökad omfattning. Underlag för förändringar i skattesystemet som bidrar till ökad måluppfyllelse inom miljöområdet ska tas fram.

*Erbjuda resealternativ*

I samverkan med andra ska Vägverket fortsätta att arbeta för effektivare och säkrare person- och godstransporter och bränsleeffektivare körsätt och användning av arbetsmaskiner. Arbetet sker genom de nationella projekten Sparsam körning, Kvalitetssäkring av transporter och Hållbart resande.

Regelverk och myndighetsutövning ska optimeras så att väsentliga säkerhets- och miljöegenskaper hos fordonen prioriteras samtidigt som enkelhet och begriplighet eftersträvas. Regelverken ska tillämpas med kundens och samarbetspartners bästa i åtanke utan att riskera konflikter med väsentliga trafiksäkerhets- eller miljömål eller andra delar av de transportpolitiska målen.

Vägverket ska fortsätta att vara aktivt i Euro NCAP-samarbetet och verka för att få in aktiva säkerhetssystem som ISA och antisladdsystem i Euro NCAP:s bedömningar av fordons säkerhetsnivå.

För att nå målen för koldioxidutsläpp och trafiksäkerhet behöver snålare och säkrare bilar introduceras i fordonsparken. Program för konsumentupplysning om fordonens säkerhets- och miljöegenskaper ska bidra till både ett ökat utbud och ökad efterfrågan av bättre fordon, och ska i första hand riktas till ägare av fordonsflottor och till yrkesverksamma medborgare.

*Stödja under resan*

Vägverket ska koncentrera införandet av intelligent förarstöd till system som bidrar till ett tryggt och säkert vägtransportsystem och som stödjer utvecklingen inom variabla hastigheter.

I högre omfattning ska Vägverket anpassa hastighetsgränser och skyltning efter terrängen för att flödena i trafiken ska bli jämnare och onödiga inbromsningar undvikas. Vägverket ska i demonstrationsprojekt testa variabla hastigheter som innebär att hastigheten anpassas efter aktuella förhållanden.

## Livskraftiga tätorter att bo, verka och vistas i



### Tillstånd, problem och behov

Tätorterna och städerna är livsmiljöer som är avgörande för möjligheterna att skapa utveckling, livskvalitet och välbefinnande. Tätortsmiljön är multifunktionell. Många olika verksamheter, intressen och behov ska samordnas till en fungerande och attraktiv helhet. Sociala, ekologiska, ekonomiska och kulturella aspekter ska integreras i utvecklingen av transportsystem som i sin tur är integrerade delar i samhällsbyggandet. Transportsystemens sammansättning, organisation och utformning har stor betydelse för tätortsmiljön. Samtidigt är transportbehovet en följd av stadsstrukturen, dvs. av hur bebyggelse och verksamhet lokaliseras.

Medan vägarna på landsbygden blivit fler, bredare och med högre kapacitet så har tätorterna i högre grad ett oförändrat vägnät. Ökad trafik gör att fler fordon trängs på en yta som inte förändrats nämnvärt. Resultatet är tätare trafik, trängsel, mer buller, sämre luft, mindre utrymme för oskyddade trafikanter och en förfylld miljö. Dessa problem är delvis generella, men de accentueras ofta i större städer.

Många är beroende av kollektivtrafiken för att nå omvärlden. Både utbudet och efterfrågan av kollektivtrafik har ökat de sista tio åren. I Sverige använder 14 procent av befolkningen kollektivtrafik dagligen. En stor del av dessa bor i Stockholmsområdet. Lika stor är den grupp som aldrig åker kollektivt. Resterande del, drygt 70 procent, reser kollektivt då och då.

Exempel på problem:

- Staden är inte tillräckligt tillgänglig och säker för barn, äldre och funktionshindrade.
- Omkring 80 personer dödas i tätortstrafiken varje år. Av dessa är 40 procent oskyddade trafikanter.
- Standarden för gående och cyklande är för dålig och gång- och cykelvägnätet hänger inte samman.
- Kollektivtrafiken har för dålig standard. Turtätheten är för låg och avgångstiderna passar inte behoven, särskilt inte på kvällar och helger. Det finns problem med att hålla tiderna, särskilt för spårtrafiken, och informationen om förseningar är bristfällig. Vidare tycker man att hållplatserna inte är tillräckligt bra, säkra och tillgängliga. Det är svårt att hitta parkeringsplatser vid buss- och tågstationer. Kunderna anser att det är för dyrt att åka kollektivt och mindre prisvärt jämfört med bilresor.
- Kvinnor och äldre upplever risken att bli överfallen som påtaglig. Cykelvägar, tunnlar och parkeringsplatser upplevs som hotfulla miljöer.
- Gatusystemet är dåligt anpassat till näringslivets transporter. Bristerna är kopplade till lastnings- och lossningsplatser, cirkulationsplatser, refuger och gupp, trängsel vid morgon- och kvällstrafik, onödigt tung genomfartstrafik och dåliga infartsparkeringar. Utformningen av gator och trafikantläggningar gör det svårt för bussar att ta sig fram i och genom tätorterna.
- Luftkvaliteten är undermålig. Miljö kvalitetsnormer för luft riskerar att överskridas för ca 20 mil statlig väg i och kring tätorter och inom många kommuner.
- Trängseln under högtrafiken i de tre största städerna är påtaglig. Enbart för Stockholm bedöms den samlade trängseltiden för 2003 motsvara ca 4 000 manår.
- Omkring 15 000 personer längs statliga vägar och 200 000 längs kommunala vägar, de flesta inom tätorterna, har en bullernivå inomhus som ligger över uppsatta mål. Därtill kommer problemen med höga maxbullervärden nattetid.

## Mål

- Miljöer i tätorternas vägsystem som upplevs som hotfulla ska minska.
- Antalet döda i vägtrafikolyckor ska fram till 2007 minska med 5 personer per år till följd av en bättre planering och säkrare trafikering i tätorter.
- Förutsättningarna för effektiva näringslivstransporter och effektiv arbetspendling i tätorter ska förbättras.
- Andelen barn som på egen hand kan utnyttja vägtransportsystemet ska fortlöpande öka.
- Andelen gående och resande med cykel och buss ska sammantaget fortlöpande öka
- Senast 2010 ska de flesta funktionshindrade kunna använda kollektivtrafiken.
- Miljökvalitetsnormerna (MKN) för luftkvalitet längs det statliga vägnätet ska nås från det år bestämmelsen gäller.
- Antalet personer som exponeras för buller över riktvärdena inomhus i bostäder ska minska med 5 procent till 2010 jämfört med 1998.

## Strategier

Vägverket ska medverka till att tätorter i sin helhet utvecklas till bättre platser att bo, verka och vistas i – vara hälsosamma och utvecklande och stimulera till rörelse och upplevelser.

En hållbar tätortsutveckling ställer krav på metoder för problemlösning, dialog och kreativt samhällsbyggande. Utvecklad samverkan i samhällsbyggandet är viktig för att minska transportbehovet och effektivisera transportarbetet. Kollektivtrafiken ska beaktas och integreras i samhälls- och infrastrukturplaneringen.

Tillsammans med Banverket och kommunerna ska Vägverket utveckla ett arbetssätt inriktat på samverkan och överenskommelser mellan olika aktörer. Detta kan t.ex. ske genom sammanhållna projekt med bred målbild där konventionella åtgärder blandas med de möjligheter ny teknik öppnar.

### *Fånga kundbehov*

Vägverket ska tillsammans med andra aktörer verka för att medborgare och näringsliv får ett ökat inflytande på utvecklingen av tätorter. Detta ska ske genom en utökad och förbättrad dialog med berörda kundgrupper både inom ramen för den ordinarie processen och i särskilda dialogprojekt. Formerna för dialogen ska utvecklas.

### *Förbättra transportvillkor och Erbjuda resealternativ*

Inom delar av de största tätorterna kommer fysisk planering, regelverk och ekonomiska styrmedel att utvecklas och utnyttjas bättre i samverkan med samarbetspartner och kunder.

Vägverket ska tillsammans med kommunerna och vägsektorns aktörer:

- utveckla nät av säkra och sammanhängande gång- och cykelstråk till viktiga målpunkter i hela staden, där stråken hänger ihop med kollektivtrafikens hållplatser och skolvägar och vägar till större fritidsanläggningar är prioriterade
- underlätta näringslivets transporter i tätort bl.a. genom prioritering av kollektivtrafik, bättre utformade gator och trafikplaneringar, infartsparkeringar för lastbilstrafikens behov av att lasta om och att parkera släpvagnar samt överenskommelser om sättet att använda tätorternas vägnät
- öka tryggheten genom t.ex. bättre belysning, färre buskar kring tunnelöppningar och flackare anslutningar till gång- och cykeltunnlar samt bättre belysning och färre buskar kring parkeringar
- utveckla ett gemensamt formspråk för stads- och trafikmiljön där enkelhet, överblickbarhet och hög arkitektonisk kvalitet är ledord

- göra hållplatser och bytespunkter mer tillgängliga och säkra genom att utveckla alternativa lösningar, speciellt för landsbygden.

Kollektivtrafiken ska bli mer tillgänglig för funktionshindrade. Ett nationellt och regionalt nät av tillgänglig kollektivtrafik ska prioriteras. Vägverket kommer under planperiodens första sju år att säkerställa att cirka 2 000 av de största hållplatserna längs det nationella stamvägnätet har en sådan utformning att de lättare kan användas av funktionshindrade.

Vägverket ska i samarbete med andra aktörer och kunder identifiera det kollektivtrafknät som ska prioriteras och viktiga stråk för kollektivtrafiken (stråk med många resande). Dessa avsnitt ska ha hög standard i fråga om effektivitet, tillgänglighet, säkerhet, trygghet och miljö. Vägverket ska även arbeta för att utveckla serviceåtaganden tillsammans med Banverket, trafikhuvudmän och operatörer.

För att klara miljö kvalitetsnormer ska Vägverket aktivt stödja och hjälpa länsstyrelserna i deras uppdrag att ta fram åtgärdsprogram. Vidare behövs nya väghållningsmetoder, stöd för fartreduktion, renare fordon, ökad kunskap och kartläggning av problem.

Kraftfulla insatser ska göras redan de närmaste åren för att med fönsteråtgärder minska de allvarligaste bullerstörningarna inomhus från trafiken utmed det statliga vägnätet. En gemensam strategi ska utvecklas tillsammans med kommunerna för att minska bulleremissioner och hantera maxbullerproblemen nattetid, med syftet att nå bullermålet till 2010.

#### *Erbjuda rese möjligheter*

Transporter för pendlare ska förbättras främst genom att bättre kollektivtrafik och regler för trafikering. I tätbefolkade delar av landet ska arbetspendling underlättas främst genom stöd för resor med kollektiva färdmedel. Byte av färdmedel ska förenklas genom t.ex. parkeringsplatser vid tåg- och busstationer.

Information om rese möjligheter är viktig för att göra kollektivtrafik i bred bemärkelse attraktiv. Vidare ska former för samverkan med lämpliga samarbetspartner inom kollektivtrafikområdet utvecklas och förbättras, bl.a. i syfte att utveckla trafikeringstjänster.

Vägverket ska fortsätta att stödja arbetet med kvalitetssäkring av företag, förare och fordon.

Under perioden ska Vägverket bidra till att öka barnens rörelsefrihet och säkerhet genom åtgärder som gör det möjligt för barn att på egen hand förflytta sig tryggt och säkert till målpunkter i sin omgivning.

#### *Stödja under resan*

Samstämnda system för vägtrafikledning i de största städerna ska byggas ut i nära samverkan med berörda parter, så att systemen täcker ett större vägnät och fler tjänster kan erbjudas.

Information om väglag, hinder, alternativa vägval vid dåligt väder samt råd och riktlinjer för trafiken är viktigt för säker tillgänglighet.

## En sund och livskraftig transportnäring



### Tillstånd, problem och behov

Transportnäringen är under omstrukturering. Lönsamheten är ofta låg, små företag köps upp av större och fler internationella aktörer kommer in på den svenska marknaden. Ökad konkurrens från utländska företag med lägre lönekostnader leder till att mindre nogräknade transportörer medvetet eller omedvetet överträder lagar och regler om arbetstider, överlast, lastsäkring och hastigheter i syfte att möta konkurrensen. Även skattebrott och brott mot kollektivavtal förekommer.

Det har uppmärksammats att vissa bemanningsföretag utnyttjar ett otydligt regelverk om tillfällig inrikestrafik genom att hyra ut chaufförer från tredje land till svenska åkerier. Låg status för chaufförsyrket innebär svårigheter att rekrytera ny personal.

Inom stora delar av kollektivtransportnäringen upplever man problem med svag lönsamhet och en osund konkurrenssituation där regelefterlevnaden är dålig från både förare och företag. Samma problembild finns även inom delar av taxinäringen. Det är till stor del okänt hur omfattande dessa problem är.

Intermodala godstransporter har utvecklats och andelen har vuxit, men inte i den omfattning som samhället hoppats på. En intermodal transport definieras som en transportkedja med fler än ett trafikslag där godset är lastat i en lös godsbarare. Med den definitionen är mellan 6 och 10 procent av godstransporterna intermodala. De största hindren för ökad tillväxt av intermodala transporter ligger främst i kostnaderna för de olika transportsätten, regelsystemen, omlastningspunkterna och kapacitetsbegränsningar i järnvägsnätet.

För att skapa ett tryck att flytta över direkttransporter med lastbil till kombilösningar behöver avgifter och skatter för samtliga trafikslag utformas på ett liknande och rättvist sätt. I dagsläget skiljer sig graden av internalisering av kostnader för slitage på infrastrukturen, trängsel, miljöeffekter och olyckor mellan de olika trafikslagen.

För att omlastningspunkterna ska fungera bättre behöver samhället bidra till att ett antal strategiska terminaler och hamnar pekas ut och byggs upp. Inte minst behöver anläggningarna goda anslutningar.

Vägverket behöver ett långsiktigt förhållningssätt i arbetet med kombiterminaler och hamnar och utveckling av intermodala transporter.

### Mål

- En sundare och mer konkurrensneutral bransch med färre lagbrott och regelöverträdelser
- En livskraftigare bransch med bättre tjänster till kunderna
- Efterfrågan på trafiksäkra och miljöanpassade transporter ska öka.
- Antalet döda i vägtrafikolyckor ska fram till 2007 minska med 5 personer per år till följd av bättre regelefterlevnad inom transportbranschen.
- Kombiterminaler och hamnar av riksintresse ska ha goda anslutningar till de stora nationella godsstråken.

## Strategier

Vägverkets arbete ska inriktas på att skapa förändringstryck och öka branschens engagemang i utveckling och kvalitetssäkring av transportnäringens tjänster. En internationell marknad där det lönar sig att följa lagar och där regelverket är pålitligt och stabilt behöver utvecklas.

### *Fånga kundbehov*

Det behöver utvecklas en gemensam problembild för transportörer, transportköpare, fackföreningar, polis och andra berörda myndigheter, baserad på kunskap om faktiska förhållanden och trender inom transportnäringen. Utifrån detta ska Vägverket verka för att berörda aktörer ska ha ett gemensamt förhållningssätt nationellt och inom EU.

### *Förbättra transportvillkor och Erbjudare resemöjligheter*

Den tunga trafiken är den främsta orsaken till att vägarna bryts ned. Vägverket kommer därför aktivt att söka samverka med transportföretagen och transportköparna i frågor som rör transportkvalitet och problem med överlast. Försöken med mätningar av vikten hos fordon i rörelse kommer att vidareutvecklas.

### *Erbjudare resemöjligheter*

Regelverk och myndighetsutövning ska utvecklas för att stödja konkurrensneutralitet och en sund transportnäring.

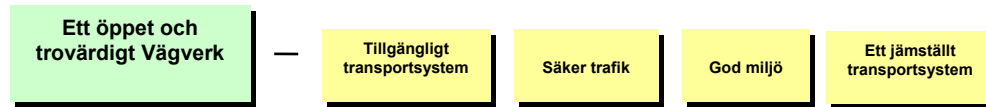
Yrkesförarutbildningen ska vidareutvecklas vad gäller transporttjänster, kundrelationer, säkerhet och miljö. Trafiksäkerhets- och miljöansvaret när det gäller transporter hos bl.a. ledningen för företag kommer att betonas.

Vägverket ska fortsätta sitt aktiva arbete med att stödja transportköparens och säljares kvalitetssäkring av transporter. Detta ska bland annat ske genom att Vägverket är med och utvecklar system för bedömning, certifiering och kontroll av företag, förare och fordon. Vidare ska Vägverket arbeta för att tekniska system i allt större utsträckning ska användas för att stödja och dokumentera regelefterlevnaden.

Vägverket ska i samarbete med Banverket, andra samarbetspartner och kunder:

- stödja utvecklingen mot att intermodal information (information om möjligheterna att utnyttja olika trafikslag) samlas och erbjuds kunderna via olika typer av tjänster
- utveckla former för och inriktning av tjänster för intermodala transporter
- peka ut viktiga kombiterminaler för övergång mellan olika trafikslag.

## Ett öppet och trovärdigt Vägverk



### Tillstånd, problem och behov

Vägverket löser inte ensamt bristerna i vägtransportsystemet. Särskilt trafiksäkerhet, miljö och jämställdhet kräver insatser från många aktörer. Våra åtaganden kräver ett ökat samarbete inom sektorn med uppdragsgivare, offentliga samarbetspartner, industri och andra systemutformare samt en utvecklad dialog med medborgare och näringsliv. En ökad del av Vägverkets leveranser sker med hjälp av underleverantörer. Allt detta ställer stora krav på vår trovärdighet och öppenhet.

Det förändringsarbete som pågår inom Vägverket gör att vi på ett bättre sätt ska kunna möta kraven från uppdragsgivare och kunder. Såväl uppdragsgivare som kunder förväntar sig att Vägverket gör rätt saker, dvs. levererar ett förväntat resultat, och att det görs på ett effektivt sätt.

Vägverkets hantering av körkortssystemet är av stort publikt intresse. Tillgången till vägtransportsystemet bygger i stor utsträckning på att var och en själv har möjlighet att köra bil. Detta gäller framförallt dem som bor i en miljö där utbudet av kollektivtrafik är begränsat eller där avstånden är stora.

I undersökningar framgår att yngre personer ställer högre krav på tillgänglighet och information och att trafikanterna delvis saknar möjlighet att påverka trafikmiljön. Vägverket har hunnit långt i utvecklingen mot en 24-timmarsmyndighet och ligger långt framme när det handlar om medborgarnas utnyttjande av Vägverkets e-tjänster.

Könsfördelningen i de grupper som beslutar om planering och investeringar i vägtransportsystemet har inte ändrats nämnvärt sedan förra mandatperioden. Den gruppering som är mest jämställd är länsstyrelserna och Vägverkets strategiska planeringsgrupper där fördelningen mellan kvinnor och män är 40-60. Mest enkönade är beslutsgrupper inom kommunala gatukontor där 18 procent är kvinnor.

Att gå mot ökat öppenhet och ökat inflytande för utpekade kundgrupper kommer att ställa stora krav på medarbetarnas arbetssätt och kompetens – inte minst när det gäller Vägverkets förmåga att kommunicera med omvärlden.

### Mål

- Medborgarnas och näringslivets tillfredsställelse med tillgängligheten till Vägverket och deras möjligheter till delaktighet och inflytande ska kontinuerligt öka.
- Blivande och etablerade förare ska vara nöjda med körkortstjänsternas kvalitet och kostnader.
- Senast 2010 ska beslutsgrupper i Vägverkets planeringsprocesser ha en jämn fördelning mellan kvinnor och män.

### Strategier

Bilden av ett öppet och trovärdigt Vägverk ska bygga på vårt förhållningssätt till uppdragsgivare, samarbetspartner och kundgrupper och på resultatet av Vägverkets verksamheter.

Beslut och ställningstaganden om åtgärder i vägtransportsystemet ska grundas på fakta och analys och skälen för dem ska vara transparenta.

#### *Fånga kundbehov*

Vägverket ska utveckla kunskapen om och analysen av de strategiska kundgruppernas förutsättningar och behov. Vidare ska utveckling initieras för att klargöra skillnader i resmönster mellan könen och skillnader i värderingar och transportbehov. Kunskapen ska användas i Vägverkets samlade verksamhet.

Med utgångspunkt i dialogen med kunderna ska Vägverket utforma och offentliggöra serviceåtaganden som ska ge tydlig, relevant och förpliktigande information om Vägverkets viktigaste tjänster och servicenivån på dessa.

#### *Fånga kundbehov och Erbjudare rese möjligheter*

Metoder för samarbete med kunder och samarbetspartner behöver utvecklas kontinuerligt, t.ex. genom dialogprojekt, samverkansgrupper och gemensamma avsiktsförklaringar. Vägverkets förmåga att åstadkomma resultat genom nätverk och genom andras resurser kommer att prövas.

Vägverket ska öka delaktigheten och jämställdheten genom att utveckla och anpassa befintliga informationskanaler och mötesplatser (markägarsammanträden, samråd, utställelser etc.) till kundgrupperna, och genom att utveckla nya metoder för dialog och samverkan med kundgrupperna.

Genom kundundersökningar ska Vägverket upptäcka behov av utveckling eller utveckling av regelverk. Utvecklingen av regelverk ska främst inriktas på införande av internationella direktiv och standarder.

Vägverket ska utveckla möjligheten för tillgänglighet och delaktighet för målgrupper med speciella förutsättningar och behov (t.ex. barn, funktionshindrade, invandrare).

#### *Erbjudare rese möjligheter*

Reglerna för statsbidrag till enskilda väghållare samt till trafikhuvudmän och kommuner kommer successivt att förändras i samverkan med de berörda för att ge största möjliga effekt på det transportpolitiska målet.

Genom bättre körkortstjänster ska Vägverket:

- utveckla en mer kostnadseffektiv process för godkännande av nya förare, med inriktning på det som är mest kritiskt för att skapa säkra förare, samt utreda möjligheterna för att hitta alternativa finansieringsformer för förarutbildningen (lån, subventioner etc.)
- bidra till att äldre har möjlighet till fortsatt säker mobilitet med bil eller med annat färdmedel
- tillhandahålla information om det svenska körkortssystemet och dess regelverk på ett lättillgängligt sätt för invandrare.

Inom e-tjänstområdet ska Vägverket fortsätta satsningen på IT-system som stödjer ökad tillgänglighet – t.ex. Internet, e-tjänster till näringslivet, kundärendesystem etc.

#### *Stödja under resa*

Vägverket ska utveckla och införa arbetssätt i hela organisationen som bygger på erfarenhet av de dialogprojekt som bedrivs, så att medborgare och näringsliv upplever större öppenhet och möjlighet att påverka.

## Internt/Finansiellt fokus

### Finansiellt

Maximera  
effektivitet  
(nytta/kostnad)

Bevara och utveckla  
vägkapital

### Mål

- Vägverket ska ha en effektiv finansiell styrning och hög kostnadseffektivitet.
- Vägverkets affärsenheter ska ha en lönsamhet i nivå med branschsnittet. Långsiktig lönsamhet ska prioriteras framför volym.
- Vägverket ska vidmakthålla vägnätet för den långsiktigt bästa totalekonomin för samhället.

### Strategier

Maximera  
effektivitet  
(nytta/kostnad)

En effektiv användning och god hushållning med resurser ska främjas genom tydliga modeller för att fördela finansiella medel inom verket.

För god finansiell kontroll och prognosverksamhet ska arbete ske kontinuerligt med att stärka kalkylernas kvalitet.

Vägverket ska aktivt söka efter alternativa finansieringsformer.

Ett systematiskt arbete med effektiviseringar av upphandlingar och rutiner för upphandling ska bidra till att Vägverkets finansiella resurser utnyttjas på bästa sätt.

Vägverket ska sträva efter att sänka kostnader även genom att aktivt bidra till en fungerande leverantörsmarknad på kritiska områden:

- genom att i egenskap av beställare göra Sverige till en intressant marknad för utländska entreprenörer, konsulter och materialleverantörer.
- genom affärsverksamheterna stimulera till ett bra utbud och fungerande prisbildning.

För en ökad effektivitet ska Vägverket ständigt pröva möjligheterna att lämna ut icke-strategisk verksamhet på entreprenad, såväl som att ta in verksamhet som bedöms ha strategisk betydelse. Fortsatt konkurrensutsättning ska tillämpas för projekterings-, bygg- samt anläggningsverksamheten.

Bevara och utveckla  
vägkapital

Vägnätets beständighet ska säkras i syfte att hushålla med ändliga resurser och motverka kostnadsökningar för drift och underhåll. För att åstadkomma detta kommer Vägverket målmedvetet att satsa på ökad effektivitet i drift- och underhållsverksamheten.

## Internt

Skapa värde för medborgare och näringsliv

Effektivt genomförande

Samverkan och samproduktion

## Mål

- Vägverket ska ha ett effektivt arbetssätt och genomföra verksamheten med kundorientering och helhetssyn och genom samverkan, så att värde skapas för medborgare och näringsliv.
- Ökat värde för medborgare och näringsliv ska skapas genom ständiga förbättringar.

## Strategier

Skapa värde för medborgare och näringsliv

Vägverkets långsiktiga framgång beror på förmågan att skapa värde för kunderna – dvs. medborgarna och näringslivet. Fortlöpande dialoger med kunder och uppdragsgivare ska genomföras för att säkerställa att Vägverkets processer utgår från kundernas behov och uppdragsgivarens krav och mål. Genom ökad kundorientering och dialog med kunderna ska Vägverket skapa förutsättningar för att anpassa produkter, tjänster och rutiner efter kundernas behov.

Effektivt genomförande

De roller som tillämpas inom ramen för Vägverkets processororienterade arbetssätt ska tydliggöras och förstärkas. För ett effektivare genomförande av verksamheten ska beställare och utförare inom Vägverket arbeta med uppdrag i samarbete.

Vägverket ska ha ett certifierbart och helt integrerat ledningssystem som förbättras successivt. Regelbundna revisioner ska genomföras för att säkerställa att ställda krav uppfylls och att ledningssystemet tillämpas inom alla enheter. Ett förebyggande arbetssätt med en systematisk avvikelshantering ska tillämpas.

Ett effektivt genomförande av verksamheten förutsätter tillförlitliga beslutsunderlag. Därför ska mått och mätmetoder för uppföljningen kvalitetssäkras och ha en tydlig koppling till Vägverkets processer, prestationer och kundnytta. Uppföljningen och utvärderingen av Vägverkets processer och prestationer ska förstärkas och resultaten ska tas till vara i planeringen av verksamheten.

En systematisk riskhantering och säkerhetsarbete ska finnas för att upprätthålla en betryggande säkerhetsnivå både utåt och inåt, i vägtransportssystemet och i Vägverkets egen verksamhet. Genom detta förebyggs eller begränsas oönskade händelser samt ges förutsättningar för ett långsiktigt effektivt genomförande av verksamheten.

Systematiska prioriteringar av verksamheten ska göras genom dialog i hela Vägverket om inriktning, resultat och samband med hjälp av Vägverkets styrkortsmodell. Prioriteringar av åtgärder ska ske enligt den s.k. fyrstegsprincipen och denna ska ges en bred användning.

För att möjliggöra prövning och avveckling av pågående projekt ska dessa projekt kontinuerligt värderas mot de kriterier som ställts för prioritering av nya projekt och prioriteras tillsammans med dessa.

Vägverket ska även stimulera den inre effektiviteten genom samordning av gemensamma funktioner och bättre användning av ny teknik för att rationalisera administrativa system och rutiner. Synergier mellan olika verksamhetsområden ska identifieras och utvecklas.

Kunskapen i organisationen om möjligheterna med IT ska stärkas och beslutsfattare i Vägverket ska bli mera medvetna om kostnader och nytta med IT-användning.

Vägverkets affärsenheter ska verka i en större del av kundernas värdekedja. Därigenom utökas ansvarstagandet gentemot kundens värdekedja och konkurrenskraften stärks.

#### Samverkan och samproduktion

Vägverket ska vidareutveckla dialogen med uppdragsgivare, samarbetspartner, medborgare och näringsliv. Dialogen ska på såväl regional som nationell nivå vara en naturlig och effektiv del i arbetet med att avhjälpa brister i vägtransportsystemet. Medborgare och näringsliv ska i ökad omfattning göras delaktiga i val och utformning av åtgärder.

Kostnadseffektiva lösningar ska sökas i aktivt samarbete med prioriterade samarbetspartner. Vägverket ska samarbeta med leverantörer inom områden där det kan påvisas att detta kan sänka totalkostnaderna eller driva på utvecklingen av produkter och produktivitet.

För affärsverksamheternas marknad utanför hemmamarknaden i Vägverket bör samverkan i ökad omfattning ske med de nordiska motsvarigheterna till Vägverket.

## Utvecklingsfokus

Säkerställa miljöer för utveckling

Utveckla metoder och arbetssätt

Öka kunskap om tillstånd, effektsamband och mått

Innovation - nya och utvecklade lösningar

### Mål

- Framgångsrika utvecklings- och utbildningsmiljöer ska säkerställas.
- Vägverket ska kontinuerligt utveckla metoder och arbetssätt för en ökad effektivitet
- Kunskap om tillstånd och effekter av olika åtgärder i vägtransportsystemet samt metoder för mätning och uppföljning av de transportpolitiska målen ska utvecklas.
- Nya och utvecklade lösningar för vägtransportsystemet ska tas fram och implementeras.

### Strategier

Säkerställa miljöer för utveckling

Utvecklingsverksamheten ska nyttja omvärldens kreativitet och kompetens fullt ut. Vägverket ska vidareutveckla och söka brett samarbete i sin utvecklingsverksamhet både vad gäller finansiering och genomförande. Tillgången till viktiga utvecklingsmiljöer ska säkerställas i dialog med universitets- och högskoleväsendet samt sektorns övriga aktörer. Ett angreppssätt som syftar till detta och även möjliggör EU-finansiering i större utsträckning är etablering av så kallade virtuella FUD-centra.

Vägtransportsektorns betydelse för samhällsutvecklingen och de utmaningar som innebär krav på nya lösningar ska göras tydliga för allmänheten, särskilt för att intressera studenter för utbildning inom detta område. Incitament ska skapas så att investering i utveckling och utbildning lönar sig inom vägtransportsektorn. Vägverket ska i samverkan med utbildningsväsendet och sektorns övriga aktörer arbeta för att ett relevant och modernt utbildningsutbud skapas, som tar till vara de senaste forsknings- och utvecklingsrönen.

Svensk medverkan ska stimuleras i de europeiska FUD-projekt som bedrivs inom ramen för EU:s ramprogram. Projekten ska påverkas så att den svenska vägtransportsektorns problem och förändringsambitioner återspeglas.

Speciella forsknings- och utvecklingsprogram ska formuleras och genomföras tillsammans med näringsliv och andra intressenter när detta bedöms skapa synergieffekter.

Utveckla metoder och arbetssätt

Vägverket behöver utveckla metoder och arbetssätt för en förbättrad kunskap om hur och av vem transportsystemet nyttjas, vad de som nyttjar systemet anser om det samt vilka förändringar som är angelägna. Utveckling av former för samverkan med medborgarna, näringslivet och olika samarbetspartner ska skapa bättre förutsättningar för gemensamma insatser för att göra den goda resan möjlig.

Vägverket ska utveckla planeringsprocessen för att med bevarad hög rättssäkerhet för medborgare och näringsliv korta ned ledtiderna i komplicerade och långvariga processer. Vägutformningen ska utvecklas så att en effektiv och hållbar tillväxt kan förenas med kraven på ökad trafiksäkerhet, bättre tillgänglighet och miljö samt god gestaltning.

Effektiviteten i produktions- och arbetsmetoder i produktionsprocessen samt den produktionstekniska utvecklingen av t.ex. instrument, utrustning och maskiner ska förbättras.

Vägverket ska vidareutveckla upphandlings- och inköpsstrategier, hjälpmedel och stödsystem för upphandling. Tillsammans med sektorns aktörer ska Vägverket utveckla förutsättningarna för en sund bygg- och anläggningsbransch med tillräcklig konkurrens. Detta sker bl.a. inom ramen för det s.k. FIA-samarbetet (Förnyelse i anläggningsbranschen).

Metoder med syfte att bedöma avveckling av verksamheter behöver utvecklas.

**Öka kunskap om  
tillstånd, effekt-  
samband och mått**

Ett viktigt forskningsområde är att öka kunskapen om samhällets övergripande påverkan på och av vägtransportsystemet. Vidare behöver förståelsen för samband mellan vägtransportsystemets utformning och omgivande kultur- och naturmiljöer utvecklas, liksom kunskapen om sambanden mellan infrastruktur, vägtransportsystem, ekonomisk tillväxt och regional utveckling.

Vägverket kommer även att initiera utveckling för att ytterligare klargöra skillnader i resmönster mellan könen och skillnader i värderingar och transportbehov.

Insatser kommer att göras för förbättrade kunskaper om människan i vägtransportsystemet ur ett socialt, psykologiskt och fysiologiskt perspektiv samt om vilka faktorer som styr människans kunnande, attityder och beteenden.

För att möjliggöra effektivare kommunikations- och informationsinsatser ska kunskapen om definition och analys av målgrupper, val av kommunikationsinsatser samt mått på effekter av valda insatser utvecklas. Mål och mått behöver utvecklas för en effektiv uppföljning av Vägverkets prestationer.

**Innovation  
- nya och utvecklade  
lösningar**

I varje del av Vägverkets – och dess samarbetspartners – huvud- och stödprocesser ska det tillämpas en kunskaps- och innovationsprocess som leder till nya, förändrade eller förbättrade prestationer inom vägtransportsystemet för medborgare och näringsliv. Framförhållningen ska vara god.

Vägverket ska understödja målet om ett långsiktigt hållbart vägtransportsystem bl.a. genom att medverka till att fordonens utformning, utrustning och stödsystem utvecklas så att de bidrar till ökad säkerhet och minskad belastning på miljön och väganläggningar.

Vägverket behöver utveckla kostnadseffektiva åtgärder för att skydda vattentäkter och vattenresurser.

Tillsammans med andra aktörer ska informationstekniken i vägtransportsystemet utvecklas till ett stöd i samspelet mellan fordon och människa.

Samverkan med andra samhällsbyggare och mellan samhällsplaneringens olika discipliner ska utvecklas, bl.a. i syfte att förbättra kunskapsdokument om råd och riktlinjer för tätortsmiljöer som gör det möjligt att utveckla helhetsinriktade lösningar för tätorter.

Inom drift och underhåll av vägnätet är det angeläget att utveckla nya lösningar som är långsiktigt effektiva och i större utsträckning än dagens beaktar de framtida kostnaderna för drift och underhåll.

Vägverkets affärsenheter ska utnyttjas som arenor för demonstration av nya lösningar. Affärsenheterna ska vara kunskaps- och kvalitetsmässigt ledande inom sina verksamheter, ta initiativ till teknik- och metodutveckling samt bidra med innovation i vägtransportsektorn.

Forsknings-, utvecklings- och demonstrationsprojekt ska präglas av medveten initiering, finansiering och genomförande och av systematisk utvärdering av nyttan.

För att FUD-resultat ska bli använda i större skala förutsätts att de inarbetas i europeiskt harmoniserade standarder när tillämpningen innebär legala krav eller de kommer att åberopas i förfrågningsunderlag vid upphandling.

## Medarbetarfokus

Säkerställa  
kompetens

Skapa ett attraktivt  
organisationsklimat

### Mål

- Vägverket och vägtransportsektorn ska attrahera och behålla kreativa, engagerade och kompetenta medarbetare.
- Alla medarbetare i Vägverket ska förstå vad kundorientering innebär för dem i deras arbete och veta hur de kan bidra till att göra den goda resan möjlig.
- Vägverket ska vara en attraktiv arbetsplats som präglas av utvecklande arbetsuppgifter och arbetsvillkor samt jämställdhet och mångfald

### Strategier

Säkerställa  
kompetens

Vägverket ska samarbeta med aktörerna i vägtransportsektorn för att utveckla arbets- och samverkansformer som stärker sektorns attraktivitet på arbetsmarknaden. Vägverket ska arbeta för att säkerställa kritiska kompetenser i vägtransportsektorn och stödja ett ömsesidigt utbyte av kompetenser mellan Vägverkets enheter.

Vägverket ska vara följsamt med marknadens anställnings- och arbetsvillkor och öka kunskapen bland nuvarande och presumtiva medarbetare om vad Vägverket kan erbjuda.

För att möta generationsskiftet, som är en följd av de stora pensionsavgångarna under perioden, ska Vägverket ha strategier för att säkerställa den långsiktiga tillgången på kompetens och kunskapstillväxt i hela vägtransportsektorn.

Förutsättningar för utveckling av ledare, specialister och generalister ska skapas genom att man stimulerar rörlighet inom hela organisationen. Tillgången på bra chefer och ledare inom Vägverket ska säkerställas genom aktivt arbete med ledarförsörjning. Medarbetarna ska ges möjlighet att utvecklas för att klara nya utmanande uppgifter i arbetet och alternativa karriärvägar ska finnas.

Tydliga beskrivningar av kundernas behov och innebörden i kundorientering ska tillhandahållas genom Vägverkets interna kanaler som en del i att ge medarbetarna förutsättningar att arbeta kundorienterat.

Vid all kompetensförsörjning (rekrytering och utveckling) ska Vägverket särskilt sträva efter att få kompetens som stödjer förändringsarbetets intentioner om ökad kundorientering, helhetssyn och effektivitet. Metoder för att systematiskt och långsiktigt bygga upp medarbetarnas internationella kompetens ska prioriteras.

**Skapa ett attraktivt  
organisationsklimat**

Vägverket ska vara tydligt i sina krav och förväntningar på medarbetarna och konsekvent uppmärksamma och belöna prestationer och beteenden som bidrar till måluppfyllelse och ökad kundorientering.

Bilden av Vägverket och dess kännetecken ska stärkas inom organisationen, och ledarna ska aktivt bidra till att tydliggöra och förstärka Vägverkets värderingar i organisationen.

Vägverket ska ha en förändringsinriktad organisation som främjar innovation genom att stödja medarbetarens möjlighet att utveckla och förändra sin egen verksamhet. Medarbetarna ska ges möjlighet att vara delaktiga i beslut om verksamhetens inriktning. Genom dialog om mål, arbetssätt och resultat skapas förutsättningar för motivation och engagemang.

Vägverket ska ta till vara och öka mångfalden och arbeta för ökad jämställdhet. Därigenom ökar kreativiteten och kompetensen inom verket och förutsättningar ges för en högre yttre effektivitet.

## Bilagor

### ***Bilaga 1: Mål, indikatorer och kritiska framgångsfaktorer i Strategisk plan 2004-2014***

I denna bilaga presenteras indikatorer och kritiska framgångsfaktorer kopplade till målen i strategisk plan. Kopplingarna har markerats med bokstäver. Vidare finns en numrering på målen i uppdragsgivarfokus och kundfokus som visar vilken av Vägverkets viktigaste frågor som målet tillhör.

De indikatorer kopplade till målen i den strategiska planen som redovisas i denna bilaga utgår från beslutad "Lista över indikatorer, version 2004-04-26". En avstämning har gjorts mot indikatorer och kritiska framgångsfaktorer presenterade i VP-direktivet 2005-2007. För några mål saknas indikatorer eftersom det pågår definition eller utveckling av mått för dessa.

Då arbete pågår med att uppdatera Listan över indikatorer under hösten 2004 hänvisas till senast uppdaterad lista för aktuellt material rörande indikatorer. Det påbörjade införandet av den nya mål- och mått-databasen kommer så småningom att ersätta indikatorlistan.

VVF	Vägverkets viktigaste frågor
1	God tillgänglighet och hållbar tillväxt genom vägnät i samklang med omgivningen
2	Trygg och säker vägtrafik för alla
3	Ett energisnålt system med miljövänliga och säkra fordon
4	Livskraftiga tätorter att bo, verka och vistas i
5	En sund och livskraftig transportnäring
6	Ett öppet och trovärdigt Vägverk.

VVF	Mål	Indikatorer	Kritiska framgångsfaktorer
<b>Uppdragsgivarfokus</b>			
1	A Tillgängligheten för medborgare och näringsliv till målpunkter ska successivt förbättras	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restids- och reskostnadsutveckling för representativa typresor mellan glesbygd och centralorter, mellan regioner och omvärlden, inom storstadsområden samt mellan centralorter (A)</li> <li>Restider till arbetsplats (A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ett framkomligt vägnät för alla (A)</li> <li>Barns säkra skolväg (A, F)</li> </ul>
1	B Kvaliteten i det svenska transportsystemet ska successivt förbättras	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vägytans jämnhet samt bärighetsrestriktioner på det statliga vägnätet (B)</li> <li>Uppnådd driftsstandard (B)</li> <li>Detektering för vägtrafikledningsändamål (B)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Transportkvalitet på det högtrafikerade vägnätet (B)</li> </ul>
1-5	C Antalet dödade i vägtrafikolyckor ska fram till år 2007 minska med 65* personer per år * Siffran 65 är summan på den minskning av antalet dödade i vägtrafikolyckor som redovisas i fem av de sex områdena under "Vägverkets viktigaste frågor"	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dödsfall på hela det svenska vägnätet (antal omkomna och beräknat antal färre dödade till följd av Vägverkets åtgärder) (C)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hastigheten anpassad till vägtransportsystemets förutsättningar (C)</li> <li>Bättre tillstånd/regelefterlevnad vad gäller alkohol, bälten cykelhjälm och hastighet (C)</li> </ul>
1	D Vägverket ska bidra till att de nationella miljömålen nås genom att vägarnas påverkan på natur- och kulturmiljön minskar	<ul style="list-style-type: none"> <li>Andel upphandlade driftsområden med tillämpade kriterier för natur- och kulturvärden (D)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tillämpning av mål och mått för natur och kultur (D)</li> </ul>
3	E Utsläppen av klimatgaser från vägtransportssystemet ska inte öka mellan åren 1990 och 2010	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vägtransportsektorns utsläpp av koldioxid (E)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utsläpp av klimatgaser (E, I)</li> </ul>
4	F Andelen barn som på egen hand kan utnyttja vägtransportssystemet ska fortlöpande öka	<ul style="list-style-type: none"> <li>Andel barn som utan vuxens sällskap kan gå, cykla eller åka skolbuss till skolan på egen hand med god trafiksäkerhet. Måttet gäller anvisad kommunal skola/skolskjuts (F)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sammanhängande gång- och cykelvägnät (F, G)</li> </ul>
4	G Andelen gående och resande med cykel och buss ska sammantaget fortlöpande öka	<ul style="list-style-type: none"> <li>Andel gående, cykelresor samt kollektivtrafik av det totala persontransportarbetet (G)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Attraktiv kollektivtrafik (G)</li> </ul>
4	H Senast 2010 ska de flesta funktionshindrade kunna använda kollektivtrafiken	<ul style="list-style-type: none"> <li>Funktionshindrade som kan använda kollektivtrafiken (H)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Användbar kollektivtrafik för funktionshindrade (H)</li> </ul>
4	I Miljökvalitetsnormer (MKN) för luftkvalitet längs det statliga vägnätet ska nås från det år bestämmelsen gäller	<ul style="list-style-type: none"> <li>Områden där miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar mätt som PM 10 förväntas överskridas längs statliga och kommunala vägar (I)</li> </ul>	
4	J Antalet personer som exponeras för buller över riktvärdena inomhus i bostäder ska minska med 5 % till 2010 jämfört med 1998	<ul style="list-style-type: none"> <li>Antal boende utsatta för vägtrafikbuller överstigande 30 dBAekv inomhus vid högre utomhusnivåer än 65 dBAekv längs det statliga och kommunala vägnätet (J)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bulleråtgärder längs det statliga vägnätet som strategi för stöd till kommunerna (J)</li> </ul>
6	K Senast 2010 ska beslutsgrupper i Vägverkets planeringsprocesser ha en jämn fördelning mellan kvinnor och män	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kvinnor och män som medverkar i informationsmöten, arbetsgrupper eller i andra samarbetsforum i myndighetens externa/interna verksamhet (K)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Könsfördelning i beslutsgrupper (K)</li> </ul>

VVF	Mål	Indikatorer	Kritiska framgångsfaktorer
<b>Kundfokus</b>			
1	A Medborgarnas och näringslivets upplevelse av trygghet från rån och överfall vid användningen av vägnätet ska öka	•	• Utvecklat samarbete med samarbetspartners (A, B, C, H, K)
2	B Användarna av vägtransportsystemet ska inte behöva känna att andra trafikanter utgör ett hot mot deras säkerhet	• Regelefterlevnad vad gäller hastighet och nykterhet/drogfrihet fördelade på yrkestrafik och övrig trafik (B)	• Serviceåtagande mot utpekade kundgrupper (C, K, L)
2	C Användarnas behov av grundläggande information och kunskap ska tillgodoses	•	• En effektiv, kundorienterad och rättssäker myndighetsutövning (C, K, L)
3	D Personbilar och lastbilar som är krocksäkra och miljövänliga ska ha en ökande andel av trafikarbetet	• Andel fordon som uppfyller 4 resp. 5 stjärnor i EuroN-CAP (D) • Antal bilar i trafik vilka huvudsakligen drivs med icke-fossila bränslen eller hybriddrift, s.k. miljöbilar (D)	• Ökat utbud och efterfrågan av trafiksäkra och miljöanpassade transporter och fordon (D, I)
4	E Miljöer i tätorternas vägsystem som upplevs som hotfulla ska minska	•	• Bättre belysning i tätorter (E)
4	F Förutsättningar för effektiva näringslivstransporter och arbetspendling i tätorter ska förbättras	• Relativ-hastighetsnedsättning (RHN) vid maxtimtrafik på det statliga vägnätet i Stockholm och Göteborg (F) • Restids- och reskostnadsutveckling för representativa typresor mellan glesbygd och centralorter, mellan regioner och omvärlden, inom storstadsområden samt mellan centralorter (F) • Restider till arbetsplats (F)	• Tillgänglighet för utpekade näringslivsvägnät (F, J) • Tillförlitlighet i vägtransportsystemet (F) • Attraktiv kollektivtrafik (F)
5	G En sundare och mer konkurrensneutral bransch med färre lagbrott och regelöverträdelser	•	• Successiv översyn av lagar och regelverk för konkurrensneutralitet och en sund transportnäring (G) • Kartläggning och gemensam problembild nationellt och internationellt om situationen inom transportnäringen (G)
5	H En livskraftigare bransch med bättre tjänster till kunderna	•	
5	I Efterfrågan på trafiksäkra och miljöanpassade transporter ska öka	• Kvalitetssäkring av transporter ur miljö och trafiksäkerhetsperspektiv (I)	
5	J Kombiterminaler och hamnar av riksintresse ska ha goda anslutningar till de stora nationella godsstråken	•	
6	K Medborgarnas och näringslivets tillfredsställelse med tillgängligheten till Vägverket och deras möjligheter till delaktighet och inflytande ska kontinuerligt öka	• NKI-värde för kundrelationer (K)	• Fungerande kanaler för kundernas delaktighet och att dessa används (K)
6	L Blivande och etablerade förare ska vara nöjda med körkortstjänsternas kvalitet och kostnader	•	• Bättre och tillgängligare körkortstjänster (L)

Mål	Indikatorer	Kritiska framgångsfaktorer
<b>Internt/Finansiellt fokus</b>		
A Vägverket ska ha en effektiv finansiell styrning och hög kostnadseffektivitet	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kostnad för administration exklusive affärsenheter (A)</li> <li>Avvikelser mellan budget och prognos och årsutfall (A)</li> <li>Andel investeringsobjekt &gt;10 mkr som avviker mer än 10% mot beslutad budget (A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Avvikelse investeringsobjekt (A)</li> <li>Väl fungerande leverantörsmarknad (A)</li> <li>Tillgänglighet till rätt produkter och tjänster inom IT-området (A)</li> </ul>
B Vägverkets affärsenheter ska ha en lönsamhet i nivå med branschsnittet. Långsiktig lönsamhet ska prioriteras framför volym	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rörelsemarginal i jämförelse med branschgenomsnittet (B)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lönsamhet för affärsenheterna (B)</li> </ul>
C Vägverket ska vidmakthålla vägnätet för den långsiktigt bästa total ekonomin för samhället	<ul style="list-style-type: none"> <li>Produktivitet för drift- och underhållsverksamheten (C)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ökad produktivitet inom drift och underhåll (C)</li> </ul>
D Vägverket ska ha ett effektivt arbetssätt och genomföra verksamheten med kundorientering och helhetssyn och genom samverkan, så att värde skapas för medborgare och näringsliv	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utfall vid interna kvalitets- och miljörevisioner (D)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tillhandahålla enhetlig och trovärdig konsumentinformation som ger stor effekt inom vägtransportssystemet (D)</li> </ul>
E Ökat värde för medborgare och näringsliv ska skapas genom ständiga förbättringar	<ul style="list-style-type: none"> <li>Poäng i UKV-utvärdering (E)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bibehållen certifierbarhet (D, E)</li> </ul>
<b>Utvecklingsfokus</b>		
A Framgångsrika utvecklings- och utbildningsmiljöer ska säkerställas.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Antal virtuella FUD-centra (A)</li> <li>FUD-utförare och volym i mkr (A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fungerande forsknings- och utvecklingsmiljöer (A)</li> </ul>
B Vägverket ska kontinuerligt utveckla metoder och arbetssätt för en ökad effektivitet	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utveckla vägarkitektonisk kvalitet (B, C)</li> </ul>
C Kunskap om tillstånd och effekter av olika åtgärder i vägtransportssystemet samt metoder för mätning och uppföljning av de transportpolitiska målen ska utvecklas	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utveckla prestationer/serviceåtaganden för högre kundnytta och måluppfyllelse (B, D)</li> </ul>
D Nya och utvecklade lösningar för vägtransportssystemet ska tas fram och implementeras	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nya kostnadseffektiva metoder och teknik inom väghållningen (B, D)</li> <li>Demonstration av metoder för att reducera partikelhalten (C, D)</li> <li>Aktivt verka för utveckling av teknik som bidrar till ett tryggt vägtransportssystem (D)</li> </ul>
<b>Medarbetarfokus</b>		
A Vägverket och vägtransportsektorn ska attrahera och behålla kreativa, engagerade och kompetenta medarbetare	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ranking bland teknologer i Företagsbarometern (A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vägverkets image på arbetsmarknaden (A)</li> </ul>
B Alla medarbetare i Vägverket ska förstå vad kundorientering innebär för dem i deras arbete och veta hur de kan bidra till att göra den goda resan möjlig	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nöjda medarbetare (A, C)</li> </ul>
C Vägverket ska vara en attraktiv arbetsplats som präglas av utvecklande arbetsuppgifter och arbetsvillkor samt jämställdhet och mångfald	<ul style="list-style-type: none"> <li>Andelen medarbetare med dokumenterad utvecklingsplan (C)</li> <li>Nöjd-Medarbatar-Index (C)</li> <li>Intern rörlighet (C)</li> <li>Andelen medarbetare med annan etnisk bakgrund än svensk (C)</li> <li>Andel strategiska nätverk med minst 40 % av vardera könet (C)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kompetensutveckling som stödjer kund- och processorientering (B)</li> <li>Medarbetarnas möjlighet till utveckling (C)</li> <li>Vägverket speglar samhället i personalsammansättningen (C)</li> </ul>



## ***Bilaga 2: Projektgruppens sammansättning***

Arbetet med översynen har följande deltagare i projektgruppen:

Yosef Belachew, Sektionen för Planering och uppföljning, projektledare  
Mikael Gotthardsson, HK Ekonomi och verksamhetsutveckling  
Per Bergström, Sektionen för Planeringsunderlag  
Katarina Appeltofft, Region Stockholm  
Claes Carlstedt, Region Väst  
Britt Freiholtz, HK Medborgarnas resor  
Roger Johansson, HK Medborgarnas resor  
Anders Berndtsson, HK Näringslivets transporter  
Björn Winstrand, HK Näringslivets transporter  
Per Lindroth, Avdelning Samhälle  
Lars-Åke Eriksson, Sektionen för Planering och uppföljning  
Andreas Fernholm, Sektionen för Planering och uppföljning

De tre förstnämnda har utgjort sekretariat under arbetet.

### Projektstöd:

Bertil Strindmark, Solving International

Beställare av projektet har Katarina Norén cIpu varit.

Projektet ingår i uppdrag som beställs av HK Ekonomi och verksamhetsutveckling.

### **Bilaga 3: Underlagsdokument**

Affärsetisk policy (GD-beslut: 2002-04-17)  
Alkohol, droger och trafik, påverkansinsatser 2003-2007 (GD-beslut: 2002-12-10)  
Barn (GD-beslut: 2001-01)  
Den internationella strategin (GD-beslut: 2002-08-20)  
En förvaltning i demokratins tjänst – ett handlingsprogram  
En samlad redovisning av trafiksäkerhetsarbetet mm  
Enheternas övergripande styrkort 2004-2006  
Från vägbyggare till samhällsbyggare - ny inriktning för Vägverkets medverkan i samhällsplaneringen (GD-beslut: september 2002)  
FUD-program 2004 - 2013 (GD-beslut: 2003-09-01)  
Förordning (1997:652) med instruktion för Vägverket  
Förordning (2001:526) om statliga myndigheters ansvar för genomförande av handikappolitiken  
Handikappansvar (GD-beslut: 2000-09)  
Handlingsplan för Vägverket - arbetsmiljö 2003-2005 (GD-beslut: 2002-11-11)  
Informationspolicy (Styrelsebeslut: 1998-12-15)  
Inriktning ISA (GD-beslut 2003-12)  
Kundgruppsdokument (arbetsmaterial)  
Kunskaps- och innovationsstrategi (GD-beslut: 2003-11-06)  
Mentorprogram i Vägverket (GD-beslut: 2003-02-01)  
Miljö och säkerhet på väg - en investering för framtiden (Oktober 1999)  
Miljöpolicy (Styrelsebeslut: 2004-02-17)  
Mångfalds- och jämställdhetsplan (GD-beslut: 2003-02-25)  
Nationell plan för vägtransportssystemet 2004 - 2015  
Nationell strategi för tillståndsrelaterad FUD (VINNOVA, 2004-05-14)  
Nationell strategi för ökad och säker cykeltrafik (GD-beslut: 2000-05-02)  
Nationellt kollektivtrafikprogram 1998 - 2007 (publ. 1998:37)  
Nationellt yrkestrafikprogram 2000 - 2005  
NOVIS (Nationellt program för väginformatik i Sverige 1999 - 2007)  
Nu fyller vi Vägverkets kännetecken  
Nöjd-Kund-Index, betyg på Vägverket, våren 2003  
Nöjd-Medarbetar-Index, hösten 2003  
Omvärldsfaktorer som påverkar transportssystemet (Vägverket Samhälle och trafik, Kairos Future AB 15 mars 2004)  
Personalpolicy (2001-03-13)  
PM Begrepp i styrkortsmodellen  
PM Styrkortsmodellen  
Policy för barnfrågor (Styrelsebeslut: 2000-06-19)  
Policy för handikappfrågor (Styrelsebeslut: 1998-11-08)  
Policy för riskhantering och säkerhet (GD-beslut: 2003-11-27)  
Policy för total kvalitet (GD-beslut: 1998-10-26)  
Policy för vägarkitektur (Styrelsebeslut: 2001-01-31)  
Påverkan och betydelse av europeisk harmonisering styrd av Byggproduktdirektivet och Upphandlingsdirektivet (publ 2001:25)  
Regeringens proposition 2001/02:20 Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem  
Regeringens proposition 2003/04:100 – 2004 års ekonomiska proposition  
Regeringens: 11 punkter för ökad trafiksäkerhet (Regerings-PM: 1999-04-09)  
Regleringsbrev för budgetåret 2004 avseende Vägverket, m.m. inom utgiftsområde 22  
Kommunikationer (rskr. 2003/04:75)  
Resepolicy (GD-beslut: 2003-12-11)

Sektorsredovisning 2003

Strategi med prioriterade åtgärder för en bättre kollektivtrafik

Strategisk plan 2002-2012 (Styrelsebeslut: 2002-03-19)

Strategisk plan 2003-2013 (GD-beslut: 2003-06-05)

Styrmodell för affärsenheterna: Delrapport 1: Mål, strategier och värderingar för affärsenheterna (GD-beslut: 2003-12-01)

Styrmodell för resultatenheter samt stöd- och utvecklingsenheter (arbetsmaterial)

TQ, kvalitetssäkring av transporter ur ett miljö- och trafiksäkerhetsperspektiv 2004-2007 (GD-beslut: 2003-09-23)

Trafiksäkerhetspolicy (Styrelsebeslut: 1998-11-08)

Vägar. Kvalitetsprogram för vägararkitektur (publ 1999:102)

Vägtrafikledning (2003-08-19)

Vägverkets gemensamma kommunikationsplan 2004 - 2006 (Beslut cHKk: 2003-12-15)

Vägverkets nationella miljöprogram 2002-2005

Vägverkets strategi för IT i trafiken (GD-beslut: 2003-09-30)

Vägverkets styrhandbok (GD-beslut: 2001-10-22)

Vägverkets övergripande styrkort 2004-2006

Värld och Vägar år 2025 – diskussion kring fyra scenarier (publ 2002:153)

Årsredovisning 2003





**Vägverket**

781 87 Borlänge

Telefon 0771-119 119. Telefax 0243-758 25. Texttelefon 0243-750 90

E-post: [vagverket@vv.se](mailto:vagverket@vv.se) / Internet: [www.vv.se](http://www.vv.se)