



KARTLÄGGNING AV TRANSPORTPOLITISKA MÅL

STOCKHOLM 2017-01-26

ANDERS WIGREN

JONAS MAGNUSSON



1 Inledning

1.1 Bakgrund

Trafikanalys har bett Kontigo att göra en genomgång över vilka transportpolitiska mål som finns i ett antal jämförelseländer. Länderna är Danmark, Finland, Nederländerna, Norge, Storbritannien och Tyskland. Kartläggningen har genomförts från december 2016 – januari 2017.

Syftet är att kartlägga vilka själva målen är, men av intresse är också att analysera varifrån de transportpolitiska målen kommer. Som syns i rapporten behandlar de olika länderna transportpolitiken på lite olika sätt. I enstaka fall är det breda uppgörelser i parlament som ligger till grund för målsättningarna, och i andra fall kommer målen från regeringsstrategier.

Kartläggningen har också kunnat visa att transportområdet ryms inom, eller kopplas samman med, andra verksamhetsområden i vissa länder.

1.2 Metod och urval

Kartläggningen har skett i två steg. Först har ansvariga myndigheters och departements hemsidor granskats för alla sex länder. I många fall har det varit svårt att få fram strategi- och måldokument som gått att jämföra med den svenska regeringens transportpolitiska mål. Ofta har det också varit något tveksamt vilket dokument som verkligen är det mest relevanta och senast uppdaterade styrdokumentet för de olika ländernas transportpolitik.

Därför har, som ett andra steg, direkt kontakt tagits med berörda myndigheter i alla jämförelseländerna förutom Norge (detta då den norska transportstrategin är snarlik den svenska och tack vare att det fanns nog information för att undanröja eventuella tvivel). I kontakten med myndigheter och departement har Kontigo dels presenterat uppdraget, informationen vi sökt samt uttryckligen frågat vilka transportpolitiska mål respektive land har och vilket det mest aktuella styrdokumentet är.

Genom dessa två steg har Kontigo sökt säkerställa att den information som ligger till grund för studien är korrekt, relevant och aktuell.

Nedan presenteras resultaten av kartläggningen. I slutet återfinns de originaldokument som ligger till grund för fynden i denna studie samt en källförteckning över de källor som använts för att teckna bilden av ländernas transportpolitiska mål.



2 Norge

Den norska regeringen håller på att uppdatera landets nuvarande transportpolitiska plan, vilken sträcker sig mellan 2014–2023, till en transportplan för 2018-2029. Följande avsnitt är baserat på den nya transportplanen. Planen har varit ute på remiss och uppe för debatt i det norska parlamentet, Stortinget. Planen väntas antas under våren 2017.

Det är övergripande målet för den norska transportpolitiken är: ett transportsystem som är säkert, främjar tillväxt och bidrar till omställningen till ett lågutsläppssamhälle.

Huvudmålen beskriver både vad som är transportsystemets primära funktion (framkomlighet) och vad som ska tas hänsyn till vid utvecklingen av detta (säkerhet, universell utformning samt klimat och miljö). De tre huvudmålen är:

1. Framkomlighet: Bättre framkomlighet för personer och gods i hela landet. Målet om ett universellt utformat transportsystem integreras också i framkomlighetsmålet.
2. Transportsäkerhet: Reducera transportolyckor i linje med nollvisionen.
3. Klimat och miljö: Reducera utsläpp av växthusgaser i linje med en omställning mot ett lågutsläppssamhälle samt reducera andra negativa miljökonsekvenser.

Etappmål för "framkomlighet", "transportsäkerhet" och "klimat och miljö" preciserar delmål för planens period (2018–2029).

Etappmål för framkomlighet:

- Transportsystemet ska bli mer robust och pålitligt.
- Kortare restider och tillräcklig kapacitet.
- Ökande behov av persontransporter i stadsområden ska mötas med kollektivtrafik, cykel och gång.
- Universellt utformade färdvägar.
- Transportkostnader för godstransport skall reduceras, de olika transportmedlens fördelar utnyttjas och mer godstrafik ska överföras från vägar till sjö-, havs- och tågtrafik.

Etappmål för transportsäkerhet:



- Antalet dödade och svårt skadade i vägtrafiken skall reduceras till 350, vilket innebär en reduktion med xx%* innan 2030.
- Upprätthålla och stärka den höga säkerhetsnivån i tågtransport, luftfart och sjötransport.
- Undvika olyckor med akuta föroreningar.

* = procenttalet kommer baseras på genomsnittet för åren 2013–2016, och presenteras därför vid lanseringen av transportplanen i Stortinget i början av 2017.

Etappmål för klimat och miljö:

- Reducera utsläpp av växthusgaser i linje med Norges klimatmål.
- Bidra till att uppfylla nationella mål vad gäller ren luft och buller.
- Begränsa förlusten av naturlig mångfald.



3 Danmark

Till skillnad från i Sverige och Norge tas inte de danska transportpolitiska målen fram genom ett beslut av parlament eller regering. Istället ligger breda, blocköverskridande uppgörelser mellan Folketingets (det danska parlamentet) partier till grund för transportpolitiken och dess mål.

2009 års avtal, En grøn transportpolitik, är fortfarande det styrdokument som preciserar Danmarks transportpolitiska mål. Det är en uppgörelse som slöts mellan Venstre, De Konservative, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre och Liberal Alliance.

Den senaste uppgörelsen mellan parterna är Aftaler om en grøn transportpolitik 2014. Detta nyare avtal fördelar däremot endast nya medel för olika infrastruktursatsningar i landet. Parterna har med andra ord inte antagit några nya mål i den senaste uppgörelsen. Istället är det alltså fortfarande avtalet från 2009 som stipulerar vilka de generella målen för den danska transportpolitiken är. Detta enligt kontakter med det danska transport- & boligministeriet, som dock medger att målen börjar bli daterade.

- *Transportens CO2-udledning skal ned, og der skal gennemføres en grøn omlægning af bilskatten*
- *Den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken*
- *Jernbanen skal være pålidelig, sikker og topmoderne*
- *Vejkapaciteten skal udbygges, dér hvor behovet er størst, dvs. dér hvor der i dag er de største trængselsproblemer, men også, hvor man kan se, at den fremtidige trafikvækst som følge af erhvervs- og samfundsudviklingen vil kræve en udbygning af infrastrukturen*
- *Cyklismen skal fremmes - valg af cyklen som transportmiddel er at foretrække, hvor det er en realistisk mulighed*
- *Danmark skal være et grønt teknologilaboratorium for transport*
- *Broer, veje og jernbaner må ikke ødelægge uerstattelig natur*
- *Støj og luftforurening i byerne skal ned.*

November 2016 tillträdde en ny dansk koalitionsregering, bestående av Venstre, Liberal Alliance och De Konservative. Detta är med andra ord tre av parterna från 2009 och 2014 års trafikuppgörelser. Regeringen har kungjort ett nytt policyprogram för transportsektorn, vid namn Infrastruktur Der Skaber Vækst. Dokumentet målar bl.a. upp riktlinjer för de framtida danska infrastruktursatsningar som regeringen önskar se, vilka uppdateringar som behövs inom olika trafikslag samt vilka ändamål de olika trafikslagen bör uppfylla. Detta dokument kan m.a.o. också ge en indikation om hur Danmarks prioriteringar inom transportpolitiken kommer se ut under de närmaste åren. Se bilaga.



I tillägg finns även ett s.k. strategiskt underlag som transport och boligministeriets arbete baseras på. Dokumentet, Mobilitet og byggeri, der skaber værdi – Transport- og Bygningsministeriets strategiske grundlag, innehåller följande ser i korthet ut enligt följande:

TRANSPORT- OG BYGNINGSMINISTERIETS MISSION:

Transport- og Bygningsministeriets mission er at sikre mobilitet og et byggeri, der skaber værdi for det danske samfund

Transport- og Bygningsministeriet skal skabe grundlaget for og sikre gennemførelsen af transport- og bygningsministerens, regeringens og Folketingets transport- og bygningspolitik.

Bygninger, veje og jernbaner danner rammen om alle danskeres hverdag og mobilitet.

Høj mobilitet og god infrastruktur er en forudsætning for et velfungerende moderne samfund, hvor der skabes vækst og arbejdspladser. Det samme er velfungerende rammer til de offentlige arbejdspladser.

Mobilitet og gode fysiske rammer sikrer frihed og livskvalitet for den enkelte. Begge dele er nødvendige for et velfungerende arbejdsmarked og et konkurrencedygtigt erhvervsliv. Det skal være let for borgerne at komme på arbejde og kombinere arbejds- og fritidsliv. Tidssvarende bygninger og offentlige arbejdspladser skal skabe rammen om arbejds- og fritidsliv. Virksomhederne skal let kunne transportere deres varer.

Mobilitet og byggeri indebærer samtidig omkostninger i form af støj, forurening og ulykker, som skal begrænses mest muligt.

Transport- og Bygningsministeriet skal sikre mobilitet og byggeri, der skaber værdi. Transport- og Bygningsministeriet skal forene målet om høj mobilitet med målene om en effektiv transportsektor, en effektiv byggesektor, en sikker trafikafvikling, velfungerende offentlige arbejdspladser og hensyntagen til miljøet.

TRANSPORT- OG BYGNINGSMINISTERIETS VISION:

- Et vejnet der imødekommer efterspørgslen
- En moderne jernbane
- Sammenhængende kollektiv trafik
- Et miljøvenligt og sikkert transportsystem og byggeri
- Ejendomme der giver gode rammer til arbejde og læring
- Gode rammebetingelser og lige konkurrencevilkår i Europa

TRANSPORT- OG BYGNINGSMINISTERIETS STRATEGI:

- Mere velfungerende infrastruktur og statsligt byggeri for pengene



- Mere tilgængeligt, pålideligt og sammenhængende transportsystem og flere tilfredse kunder
- Enkel regulering, der understøtter et velfungerende transportmarked og transportsystem, en velfungerende trafikafvikling og en velfungerende byggesektor
- Velunderbygget rettidig planlægning og udvikling, der understøtter samfundets vækst
- Effektive organisationer, der leverer til aftalt tid, kvalitet og økonomi samt samarbejder med hinanden og vores interessenter



4 Storbritannien

Det huvudsakliga transportpolitiska dokumentet är det brittiska transportdepartementets Single departmental plan 2015–2020. I den återfinns en övergripande vision följt av 4 mål.

Den brittiska regeringens vision är att investera för att göra resande bättre: enklare, snabbare och mer pålitligt. Planen ska stimulera jobb, möjliggöra företagens tillväxt och bidra att föra landets olika delar närmare varandra.

This government is investing to make journeys better: simpler, faster and more reliable. Our plan will support jobs, enable business growth, and bring our country closer together.

De 4 målen är:

1. **Stimulera ekonomisk tillväxt och möjligheter** ("Boosting economic growth and opportunity")

Departementet beskriver transportsektorns vikt för ekonomin och dess möjlighet att öka landets produktivitet. Befolkningsökning, nya resvanor och transportinvesteringar som inte hållit samma takt som efterfrågan innebär att transportsystemet blivit eftersatt. Därför ska man öka investeringarna i transportsystemet med 50% till år 2020.

2. **Sammankoppla och knyta ihop hela landet** ("Building a One Nation Britain")

Mål 2 handlar om att säkerställa att hela Storbritannien får ett transportsystem som är bra nog att stimulera ekonomisk tillväxt. Man vill röra sig bort från en situation där landets tillväxt hänger på Londonområdets ekonomiska tillväxt. Att investera i transport över hela landet är en nyckel för att åstadkomma mer utspridd tillväxt, beskriver planen. Planen beskriver att en ny transportstrategi ska skapas för landets norra delar samt att man ska bygga ut tåg- och vägnätverk i norra Storbritannien.

I tillägg handlar målet också om att transportsystemet ska vara inkluderande, genom att det görs tillgängligt för alla och genom att människors resekostnader hålls låga.

3. **Förbättra resor** ("Improving journeys")



Det tredje målet handlar om att skapa ökad komfort för resenärer och trafikanter, genom t.ex. satsningar på nya vägbanor med mindre friktion eller nya tåg med fler säten och bättre bekvämlighet. Man vill också uppnå en större pålitlighet i tågtrafiken genom bl.a. investeringar i nya digitala signalsystem. Målet handlar också om att skapa snabbare och billigare transporttjänster för människor.

4. Säkra, trygga och hållbara transporter ("Safe, secure and sustainable transport")

Mål 4 rör såväl generellt säkerhetsarbete som beredskap mot terroristattacker, extremväder och andra incidenter. Målet innefattar också insatser kopplade till att bekämpa negativa konsekvenser av transportsystemet – t.ex. genom att motverka buller och luftföroreningar och ansatser för att skydda den naturliga mångfalden. Vidare lyfts även satsningar på mer cyklande som viktigt.

För att se hela originaldokumentet, se avsnitt 8 – bilagor.



5 Nederländerna

I Nederländerna kopplas transportpolitiken ihop med fysisk planering. Den nederländska infrastruktur- och miljöministern menar i ett uttalande att ”den bästa trafik- och transportpolitiken stavas fysisk planering”. Infrastruktur- och miljöministeriet (Ministerie van Infrastructuur en Milieu) är det ansvariga departementet.

Det senaste policydokumentet för landets transportpolitik är 2012 års National Policy Strategy for Infrastructure and Spatial Planning. Detta dokument är enligt kontakter med ministeriet fortfarande det dokument som stipulerar Nederländernas transportpolitiska mål. Ursprungligen sträckte sig strategin till 2028, men har nyligen förlängts med 2 ytterligare år och sträcker sig därmed fram till och med år 2030.

Strategin målar i korthet upp följande 3 huvudmål för den nederländska transportpolitiken:

Robusta väg-, järnvägs- och vattenvägsnätverk runt och mellan de viktigaste urbana regionerna, inklusive anslutningar med inlandet

Regeringen vill skapa ökad tillgänglighet i urbana områden samt kring viktiga knutpunkter. Dessa ska baseras inte bara på praktiska utgångspunkter, utan även ta hänsyn till behoven hos användarna samt det omkringliggande närområdets fysiska planering och ekonomiska funktion.

Vidare kan nämnas att ansträngningar ska göras för att genomfartstrafik och lokal trafik i största möjliga mån separeras från varandra på landets vägar. Detta för att förbättra flödet i landets vägnätverk.

Ett mål är också att tågpassagerare från år 2020 inte ska behöva följa någon tidtabell, då turtätheten ska ökas till sex regionalstågsavgångar och sex lokaltågsavgångar per timme.

Bättre användning av huvudvägs- och vattenvägsnätverkens kapacitet

Även om mycket kan åstadkommas genom nyinvesteringar, menar regeringen i strategin att ett viktigt åtgärdsområde också är att se över den befintliga infrastrukturen. Genom innovativa uppgraderingar i det redan existerande transportsystemet vill man öka kapaciteten och pålitligheten för resenärer.



Bland åtgärderna nämns fler cykelparkeringar vid viktiga tågstationer, ökade tidsspann för särskilda rusningstids-filer på vägarna och ökad användning av smarta, digitala tjänster.

I tillägg har centralregeringen nått åtta överenskommelser med regionala beslutsfattare och myndigheter om åtta så kallade "regionala paket". Dessa innehåller specifika åtgärder för de olika regionerna och kopplat till de regionala paketen finns också egna mål.

Upprätthålla väg-, järnvägs- och vattenvägsnätverkens förmåga för att säkerställa att transportsystemet fungerar effektivt

Det sista målet rör underhåll och renovering av transportnätet. Det handlar om såväl ökad kapacitet som ökad pålitlighet för landets järnvägstrafik samt dess viktigaste hamnar, flygplatser, etc. samt anslutningarna till och från dessa.

För fullständig målbeskrivning, se utdrag från originaldokument i bilagan under sektion 8 i detta PM.



6 Tyskland

Den tyska federala regeringen antog under hösten 2016 den senaste transportpolitiska planen för landet. Planen, Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP, Federala transportinfrastrukturplanen), sträcker sig till 2030. BVWP tar sin grund i 5 huvudkomponenter:

1. Tydlig finansieringsplan.

Investeringspotten har harmoniserats med de infrastrukturprojekt som har högst prioritet, för att de viktigaste satsningarna ska kunna realiserats innan 2030.

2. Strukturellt underhåll viktigare än nybyggen och uppgradering.

Att underhålla den existerande infrastrukturen är av högsta prioritet i planen. 70% av planbudgetens medel är öronmärkta för satsningar på att reparera och underhålla befintlig infrastruktur.

3. Stärka huvudlederna och de viktigaste knypunkterna

Genom att transportsystemets huvudartärer och -korsningar stärks förbättras hela systemet. 87% av planbudgeten riktas mot viktiga projekt med storskaliga effekter.

4. Borttagande av flaskhalsar

Att ta bort flaskhalsar ger ett bättre flöde i hela transportsystemet. Drygt 2000 km av flaskhalsar i vägtrafiken tas bort, respektive 800 km av järnvägstrafikens.

5. Brett offentligt samråd

Planen har, för första gången, skapats i samråd med allmänheten. Efter att ett utkast av planen publicerades gavs under en sexveckorsperiod möjlighet för allmänheten att komma med inspel. Förslagen från den offentliga konsultationsrundan har sedan påverkat framtagandet av den slutliga planen, och allmänhetens kommentarer har även sammanfattats i en offentlig rapport.

I planen lanseras också följande transportpolitiska mål:



Överordnat mål	Mål och lösningsstrategier i BVWP 2030
Förenkla passagerarnas rörlighet	<ul style="list-style-type: none"> • Underhålla, ersätta och modernisera • Förbättra trafikflöden och ta bort flaskhalsar • Öka tillgänglighet och kvalitet på anslutningar
Säkerställa varuleveranser och stärka företagens konkurrenskraft	<ul style="list-style-type: none"> • Underhålla, ersätta och modernisera • Minska transportkostnader • Förbättra trafikflöden och ta bort flaskhalsar • Öka tillförlitligheten i transportsystemet • Förbättra anknötningarna mellan intermodala knutpunkter (t.ex. flygplatser, hamnar och KV-terminaler – terminaler för kombinerade transporter)
Öka trafiksäkerheten	<ul style="list-style-type: none"> • Underhålla, ersätta och modernisera • Byta till nätverk och vägar med högre säkerhet



<p>Minska utsläppen av föroreningar och växthusgaser</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Underhålla, ersätta och modernisera • Skifta till transportmedel med låga utsläpp • Förbättra trafikflöden och ta bort flaskhalsar
<p>Begränsa användningen av natur och landskap</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Begränsa användandet av nya markområden • Undvika vidare förluster av s.k. "ofragmenterade" områden
<p>Förbättra livskvaliteten, inklusive bullersituationen, i regioner och städer</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Förebygga och reducera buller • Lindra skadeverkningarna på människor och platser, och främja urban utvecklingspotential.



7 Finland

I Finland är Kommunikationsministeriet det departement som har det övergripande ansvaret för transportfrågor. Finländska transportpolitiska prioriteringar går enligt kontakter med ministeriet att finna i en mängd olika styr- och strategidokument och finns olik de svenska inte samlat på ett ställe.

Den nya regeringen under statsminister Juha Sipilä tillträdde under 2015. Man antog under 2015 ett strategiskt regeringsprogram för perioden 2015–2019, med en tillhörande handlingsplan för dess genomförande. Från regeringsprogrammet hämtas målen för Kommunikationsministeriets arbete, och berör i mångt och mycket digitalisering och ny teknik, då ministeriets portfölj är bred och transportområdet endast är ett av flera ansvarsområden.

Regeringsprogrammet 2015-2019 innehåller ett antal utpekade prioriteringsområden som backas upp av föreslagna åtgärder och spetsprojekt. Dessa har endast i några enstaka fall bäring på transportpolitik. T.ex. talar man i några av spetsprojekten om digitalisering inom transportområdet och bättre förutsättningar för att utveckla digitala tjänster inom trafiken. För två spetsprojekt beskrivs också att användningen av förnybart bränsle i trafiken ska öka (höjas till 40 procent till år 2030) och att man vill främja koldioxidsnåla trafiksystem.

Istället ger den nya koncernstrategin för kommunikationsministeriet, som regeringen antog i början av 2016 och som styr ministeriets arbete, ett tydligare uttryck för viktiga mål inom transportpolitiken. Enligt den nya koncernstrategin är visionen för kommunikationsministeriets arbete ”att skapa välfärd och konkurrenskraft genom goda förbindelser”. En av regeringens uttalade prioriteringar är att främja avreglering och privata tjänster inom flera förvaltningsområden, så också på transport och kommunikationsmarknaden. I strategin hittas några av de transportpolitiska målen:

Mål för kommunikation- och transportmarknaden

- *Nya företag och arbetstillfällen*
- *Tjänster som bygger på kunskap och är mer kundfokuserade*
- *Förmågan hos transportsektorns tjänster förbättras och kostnaderna för samhället minskar*

Mål v.g. transport och reformering av energisektorn

- *Andelen förnybara bränslen som används för transporter har ökat*
- *Transportsektorn ska vara en föregångare inom ren teknik*
- *Fordonsflottans medelålder ska sjunka*

Den finansiella och ekonomiska styrningen av transportsystemet

- *Finansieringen av transportsystemet sker på ett hållbart sätt*



- *Transportsystemets prissättning förbättras och transportsystemets negativa skadeverkningar minskar (bl.a. beskattning som främjar energisnålhet).*

Även i regeringens Nationella Energi och Klimatstrategi nämns mål för landets transportsektor, främst med koppling till området miljö/klimat. Kommunikationsminister Anne Berner uttalar sig såhär om strategins koppling till transport- och trafiksektorn:

”Trafiksektorn innehar en central roll i uppnåendet av strategins ambitiösa mål. Utöver väsentliga lagstiftningsändringar behöver vi framför allt en djärv reform av marknaden för transporter och ändrade färdvanor för att målen ska kunna nås. Strategins effekter på utvecklingen av trafiken och transportererna sträcker sig över 20 år framåt, och vi har åtagit oss att genomföra den.”

Bland annat nämns följande mål i strategin (se hela strategin via länk från källförteckning):



Föresats i regeringsprogrammet	Precisering
<p>"Andelen utsläppsfri förnybar energi ökas på ett hållbart sätt så att den utgör mer än 50 procent på 2020-talet, och självförsörjningsgraden höjs till över 55 procent och inbegriper bl.a. torv."</p>	<p>Andelen förnybar energi räknas på basis av den slutliga förbrukningen av energi på samma sätt som målet för 2020 enligt direktivet om förnybar energi (2009/28/EG).</p> <p>Målet för självförsörjningsgraden räknas också på basis av den slutliga energiförbrukningen. I målet beaktas, utöver förnybar energi, torv, avfall och återvinningsbränslen samt industriell reaktionsvärme. Den energi som produceras med hjälp av importerad flis räknas inte med i självförsörjningsgraden inom energi.</p>
<p>"Andelen förnybara bibränslen i trafiken höjs till 40 procent fram till år 2030."</p>	<p>Målet i fråga om förnybara bränslen i trafiken definieras på motsvarande sätt som i lagen om främjande av användningen av biodrivmedel för transport (446/2007), dock så att i målet beaktas elektriciteten i trafiken i enlighet med direktivet om förnybar energi (2009/28/EG) och väte som producerats från förnybara energikällor.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Med förnybara bränslen avses bibränslen, dvs. flytande eller gasformiga bränslen som framställs av biomassa och som är avsedda för transportändamål. Andelen el räknas i enlighet med direktivet i fråga. • I fråga om bibränslen som har framställts av avfall eller restprodukter eller cellulosa från icke-livsmedel eller material som innehåller både cellulosa och lignin ska energiinnehållet i bränslet dubbelräknas, dvs. multipliceras med två, med tanke på målet för 14 förnybar energi. • Andelen räknas på basis av den totala mängden motorbensin, dieselolja och biodrivmedel som levererats till konsumtion i Finland samt den totala mängden el som förbrukats vid väg och järnvägstransporter.



<p>"Den inhemska användningen av importerad olja halveras under 2020-talet."</p>	<p>Med den inhemska användningen av importerad olja avses den totala mängden energi i fossilt motorbensin, diesel, flygbensin, fotogen samt i lätt och tung brännolja som levererats till konsumtion i Finland. Bunkring av marina bränslen och flygbränslen inom utrikestrafiken ingår inte i den ovan nämnda. Bitumen, smörjmedel, raffinaderigaser, flytgas eller oljekoks räknas inte heller med.</p> <p>Som referensår för halveringen används året 2005, som också används som basår i direktivet om främjande av förnybar energi (2009/28/EG) och i EU:s beslut om ansvarsfördelning (406/2009/EG).</p>
--	--

Slutligen finns även ett nytt principbeslut, som antogs av regeringen december 2016, men inte ännu finns översatt från finska. Beslutet rör området trafiksäkerhet och baseras på visionen att *ingen i Finland ska behöva dö eller bli allvarligt skadad i trafiken* och rör 7 områden:

1. Tydligare regler för trafiken
2. Effektivare övervakning
3. Säkrare fordon på vägarna
4. Förtroende och beredskap för automatiseringen i trafiken
5. Ett tryggt trafiknät
6. Modernisering av körundervisningen och examenssystemet
7. Färre rattfyllerier och andra faktorer som inverkar negativt på förarens prestationsförmåga



8 Sammanfattande kommentarer

De olika ländernas mål återfinns i olika strategier och styrdokument. I Finland kopplas ämnet transportpolitik ihop med det större temat kommunikationer. Följaktligen ryms transport inom Kommunikationsministeriets område. Många av ministeriets mål inom ämnet kommunikationer rör digitalisering, vilket är ett prioriterat område för den nya regeringen.

I Nederländerna och Tyskland kopplas transportpolitiken istället ihop med ämnen som stads- och samhällsplanering och fysisk planering, ämnen som bidrar med mål i ländernas transportpolitiska huvuddokument.

Mest lik den svenska strategin är den norska transportplanen. Målen i den påminner till stora delar om de svenska transportpolitiska målen, med både hänsynsmål och funktionsmål.

I Danmark baseras de transportpolitiska målsättningarna fortfarande på breda, politiska överenskommelser i Folktinget. Dessa kompletteras med instruktioner till transport- och bostadsministeriet, som alltså innehar ansvar för både transport- och bostadsfrågor.



9 Bilagor – originaldokument

9.1 Norge

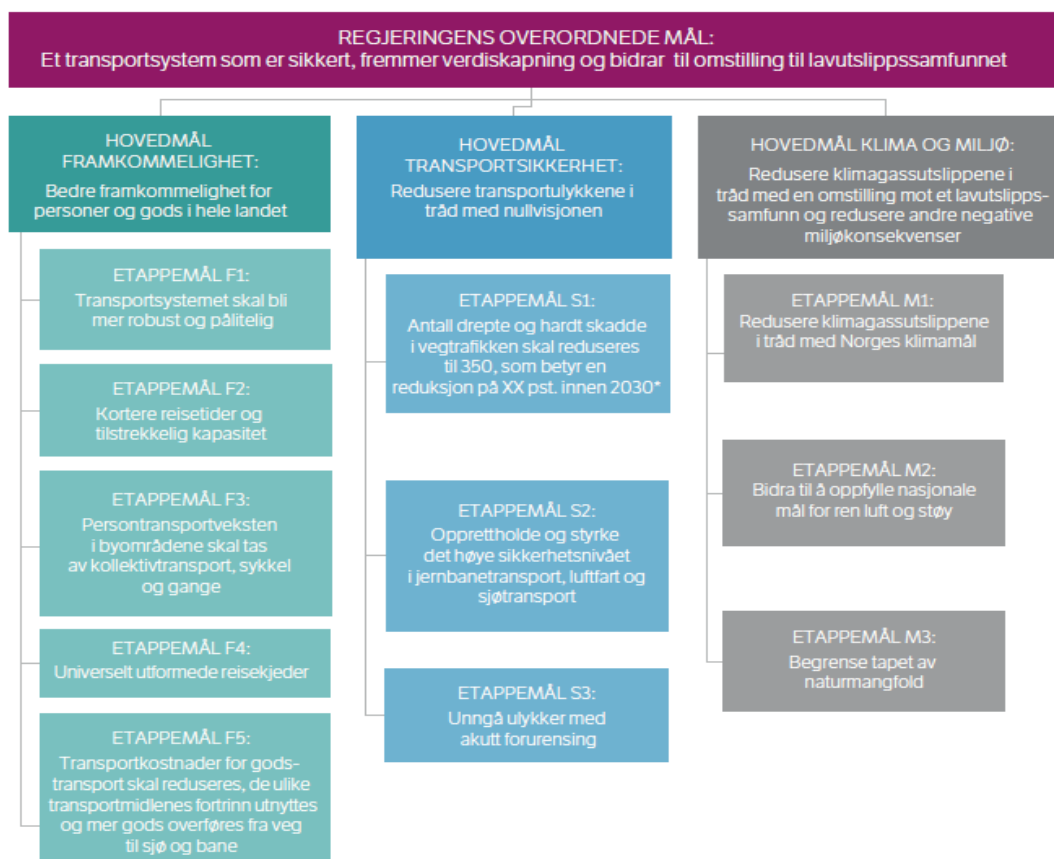
NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018 – 2029 – Mål

Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken er et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet. Ut fra det overordnede målet er det avledet tre hovedmål. Disse beskriver transportsystemets primære funksjon (framkommelighet) og hvilke hensyn som skal tas ved utviklingen av transportsystemet (transportsikkerhet og klima og miljø).

Samferdsel er et virkemiddel for å nå flere politiske mål. Dette gjenspeiles i målstrukturen i Nasjonal transportplan (NTP). Samferdselspolitikk er et virkemiddel for å løse transportbehov, men også et virkemiddel for regional vekst og utvikling samtidig som det må tas hensyn til klima, miljø og transportsikkerhet.

I tråd med retningslinjene fra Samferdselsdepartementet har transportetatene rangert investeringsprosjektene på grunnlag av samfunnsøkonomiske analyser. Det er også gitt rangering av prosjekter der hensyn til samfunnssikkerhet og sammenhengende utbygging og standard er ivaretatt, i tillegg til samfunnsøkonomi.





* Prosentvis reduksjon vil fastsettes i stortingsmeldingen om NTP 2018-2029, på grunnlag av gjennomsnittsnivå de fire siste årene (2013-2016).

9.2 Danmark

INFRASTRUKTUR DER SKABER VÆKST

Vi ønsker en effektiv infrastruktur, som binder Danmark sammen. Så borgerne lettere kan komme på arbejde og besøge familie og venner. Så virksomhederne og deres kunder hurtigt kan få transporteret deres varer. Det vil lette danskernes dagligdag og fremme vækst og arbejdspladser.

En stærk infrastruktur er en forudsætning for at tiltrække virksomheder og skabe vækst i hele Danmark.



Flere midler til investeringer i bedre infrastruktur I de seneste ti år er der igangsat mange nye transportprojekter, og investeringsniveauet er derfor højt. Der er i de kommende år meget begrænset plads til nye store transportinvesteringer, hvis der ikke bliver tilvejebragt flere midler til investeringer. Regeringen ønsker derfor i forbindelse med de politiske forhandlinger om løsning af udfordringerne frem til 2025 at finde et grundlag for at øge rammen for de offentlige investeringer. Regeringen ønsker at gennemføre flere samfundsøkonomisk fornuftige investeringer i bedre infrastruktur. Det kan f.eks. være en ny midtjysk motorvej, en havnetunnel i København, en forlængelse af Hillerødmotorvejen og en motorvej til Kalundborg. Af disse projekter foreligger der i dag kun et færdigt beslutningsgrundlag for Kalundborgmotorvejen.

Regeringen vil derfor tilvejebringe et beslutningsgrundlag for de øvrige projekter.

Regeringen ønsker at bygge videre på erfaringerne fra projektet for bygning af Kronprinsesse Marys Bro ved Frederikssund og undersøge mulighederne for hel eller delvis brugerfinansiering af konkrete nye infrastrukturprojekter.

Regeringen vil herudover investere i digital infrastruktur. Nye generationer af NemID, NemLog-in og Digital Post skal gøre det trygt og sikkert for borgere og virksomheder at være i digital kontakt med hinanden og med de offentlige myndigheder.

Ny midtjysk motorvej

En ny midtjysk motorvej vil kunne bidrage til at skabe ny mobilitet i Midt-, Vest- og Sydjylland og til at aflaste den østjyske motorvej E45. Regeringen vil i 2017 tage initiativ til at få undersøgt en ny midtjysk motorvej. Der gennemføres en forundersøgelse på strækningen fra Hobro over Viborg til Give og en VVM-undersøgelse på strækningen Give-Billund-Haderslev.

Bedre fremkommelighed på den østjyske motorvej E45 Regeringen vil forbedre fremkommeligheden på den østjyske motorvej. Det er afsat 500 mio. kr. på finansloven for 2017 til at udbygge motorvejsstrækningen mellem Aarhus og Skanderborg. I de kommende år skal fremkommeligheden også forbedres på andre strækninger af E45.



Undersøgelse af havnetunnel

Med finanslovaftalen for 2017 er der afsat et statsligt bidrag til en forundersøgelse af en østlig ringvej i København (havnetunnel). Undersøgelsen vil blandt andet belyse finansieringsmulighederne.

Undersøgelse af forlængelse af Hillerød-motorvejen Hillerødmotorvejens forlængelse fra Allerød til Hillerød er en motortrafikvej, som for størstedelens vedkommende er udlagt som 2+1-vej. Der er stor trængsel på strækningen på hverdage.

Regeringen vil gennemføre en VVM-undersøgelse af en udvidelse af den eksisterende motortrafikvej til en 4-sporet motorvej på hele strækningen.

Højere hastighedsgrænse

Regeringen vil undersøge, om hastighedsgrænserne på en trafiksikkerhedsmæssigt forsvarlig måde kan forhøjes til 120 eller 130 km/t. på nogle motorvejsstrækninger og forhøjes til 90 km/t. på nogle landevejsstrækninger.

Elektrificering af jernbanen

Regeringen vil i de kommende år investere i en elektrificering af jernbanen på strækningerne Fredericia-Aalborg og Roskilde-Kalundborg. Strækningen Ringsted-Rødby elektrificeres som led i Femern-projektet. Elektrificeringen giver mulighed for at anvende moderne eldrevne tog, som vil nedbringe rejsetiden og gavne miljø og klima.

Udbud af togtrafikken

Regeringen ønsker, at den danske jernbanetrafik i højere grad indrettes efter kundernes behov. Målet er en markedsorienteret og effektiv jernbane med rimelige priser og med tog, der kører til tiden i hele landet.



Der er gode erfaringer med udbud af togtrafik i Midt- og Vestjylland, hvor det i dag er Arriva, der kører. Regeringen ønsker en markant udvidelse af brugen af udbud i jernbanetrafikken. På kort sigt ved at udvide det kommende genudbud i Midt- og Vestjylland, så det omfatter en større del af togtrafikken. På længere sigt gennem en samlet plan for udbud af togtrafikken i Danmark. Regeringen vil i 2017 indkalde Folketingets partier til forhandling med henblik på en samlet plan for at udvikle en moderne, effektiv og markedsorienteret jernbane.

Transport og digitale teknologier

I Nordjylland starter et forsøg med Rejseplanen, der samtænker forskellige kollektive og private transportformer, når kunden søger efter en rejse.

Regeringen ønsker – blandt andet med udgangspunkt i forsøget i Nordjylland – at fremme digitale løsninger i andre dele af landet, som samtænker det kollektive trafiktilbud med f.eks. taxi og delebiler.

Deregulering af taxilovgivning

Regeringen ønsker en deregulering af taxilovgivningen, som kan fremme innovation og skabe konkurrence i erhvervet på priser og bedre service. En deregulering af taxi-markedet vil desuden medføre teknologisk innovation på taxiområdet, der vil føre til en bedre udnyttelse af biler, der anvendes til persontransport med positive konsekvenser for trængsel og miljø. Regeringen vil derfor fremlægge forslag til en ny taxilovgivning, som fremmer konkurrencen på markedet for persontransport gennem ophævelse af antalsbegrænsningen på tilladelser til taxikørsel og gennem teknologineutrale krav til kontrol og forbrugerbeskyttelse samt fjernelse af unødige adgangsbarrierer til erhvervet.



9.3 Storbritannien

DfT – Department for transport Single Departmental plan 2015-2016

£8.7bn: Total departmental expenditure limit (DEL) in financial year 2015 to 2016. This includes £2.6 billion resource DEL and £6.1 billion capital DEL.

Vision

This government is investing to make journeys better: simpler, faster and more reliable. Our plan will support jobs, enable business growth, and bring our country closer together.

Objectives

- Boosting economic growth and opportunity
- Building a One Nation Britain
- Improving journeys
- Safe, secure and sustainable transport

Lead ministers and officials (at 19 February 2016)

Roads and local transport

Lead minister: Andrew Jones MP, Parliamentary Under Secretary of State for Transport

Lead official: John Dowie, Acting Director General Roads, Traffic and Local Group

Rail

Lead minister: Claire Perry MP, Parliamentary Under Secretary of State for Transport

Lead official: Bernadette Kelly, Director General Rail Group



HS2

Lead minister: Robert Goodwill MP, Minister of State

Lead official: David Prout, Director General High Speed 2 Group

Aviation and maritime

Lead minister: Robert Goodwill MP, Minister of State

Lead official: Lucy Chadwick, Director General International, Security and Environment Group

Corporate affairs

Lead minister: Lord Ahmad, Parliamentary Under Secretary of State for Transport

Lead official: Jonathan Moor, Director General Resources and Strategy Group

1. Boosting economic growth and opportunity

1.1 What DfT is doing

Transport is at the heart of the economy, moving people and goods around, connecting homes and businesses.

Better transport provides opportunity and increases productivity. It directly reduces the cost to businesses of getting the materials they need and delivering their goods to market. It means people and businesses have greater choice of products, and this competition drives quality up and prices down. Better transport increases the range of jobs people can access, increasing productivity through lower unemployment and a better match between skills and jobs. It increases the positive interactions between businesses that improve skills networks and boost innovation.

For decades, transport investment has not kept pace with demand. Increases in population and longer journeys mean we are travelling twice as far as in 1970 and parts of our transport network



are full. That is why we are increasing the level of investment in transport by 50% by 2020 to support a more productive Britain. We will work with the newly established National Infrastructure Commission to provide the long-term solutions our country needs.

This investment will not just deliver new and highly efficient infrastructure, it will create opportunity for people across the UK. Major projects like HS2 and Crossrail create some of the largest value contracts in UK construction history, creating supply chain opportunities across the country. We will work with the transport sector and supply chain partners to deliver 30,000 apprenticeships in road and rail over the 5 years to 2020. Our 'Transport infrastructure skills strategy' sets out how we will grow the skills needed across all transport industries. We will encourage greater diversity in the workforce, including attracting more women into engineering.

Government investment will not solve all our problems — we also need to increase private investment. This means being an attractive destination for inward investment. Investment in ports and airports in particular will be critical for meeting the government's ambition to double UK exports.

It also means getting the regulatory framework right for all the businesses that use our transport networks. In particular, the UK is a global leader in new transport technology, a comparative advantage that helps secure highly skilled and well paid jobs. The government is committed to providing a regulatory environment which helps businesses to take advantage of new opportunities and incentivises the development of new technology.

Map of selected transport projects under construction, confirmed, or announced in the 2015 Spending Review

Investing in infrastructure

We will:

increase the level of investment in transport by 50% by 2020



deliver the transport schemes in the 'National infrastructure plan'

implement the first 'Road investment strategy', with £15 billion of projects underway by 2021

including 1,300 extra lane miles and improvements to over 60 problem junctions

plan for the second 'Road investment strategy' (2020 to 2025) including strategic studies

create a national roads fund by financial year 2020 to 2021, to administer all Vehicle Excise Duty

generated in England and fund our road investment strategies

contribute £6 billion to the Local Growth Fund this Parliament for investment in local transport,

including £475 million for major schemes

invest £38 billion in our railway network in the 5 years to 2019

implement Sir Peter Hendy's proposals for delivering the rail enhancements programme including

electrification of the Great Western, TransPennine, and Midland Main Lines, and continue to

explore the possibility for further electrification in East Anglia and the South West in future control

periods

roll out our national high speed rail network with long-term investment of up to £55.7 billion (2015

prices) to deliver HS2: Phase One by 2026, Phase 2a by 2027 and the rest of the network by 2033

complete the construction of the new east-west Crossrail across Greater London

push forward with plans for Crossrail 2, with the next step for the National Infrastructure

Commission to publish its advice at Budget 2016

plan for the next rail investment period (2019 to 2024) and beyond

meet our commitments in the 'Productivity plan' and 'Rural productivity plan'

introduce a new approach to station redevelopment and commercial land sales on the rail network

invest to unlock key parts of the rail network to freight

continue to liaise closely with Transport for London (TfL) and contribute to their investment programme

Getting the regulatory framework right

We will:

deliver savings to businesses by cutting red tape and further deregulating the transport sector

respond to Nicola Shaw's report on the future shape and financing of Network Rail

change the timing of first MOT tests to cut costs for motorists following consultation

develop appropriate legal and regulatory frameworks for drones and spaceplanes

consult business on adapting regulation for innovation in the transport sector as part of our commitment to produce an innovation plan

reform the Air Travel Operators Licence (ATOL) regime

Supporting the UK transport sector

We will:

work with the transport sector and supply chain partners to deliver 30,000 apprenticeships in road and rail over the 5 years to 2020

encourage greater diversity in the workforce, including attracting more women into engineering

respond to the Airports Commission's final report



produce a strategy to address skills shortages in partnership within the infrastructure sector

make 2018 a year to celebrate engineering

maintain the UK's world-leading position for developing and testing connected and autonomous road vehicle technology

invest over £600 million over the next 5 years to achieve the aim for almost every car and van to be a zero emission vehicle by 2050

take forward the recommendations of the 'Maritime growth study' to help UK-based companies succeed and to grow the UK flag

increase skills in the maritime industry

support private sector investment in UK ports and airports

work with the rail freight industry to develop a strategy that supports the future growth of the industry

increase DfT procurement spend through small businesses

1.2 How DfT is doing

Value for money 89.6% of DfT's appraised project spend was assessed to be high or very high value for money in 2014

Boosting infrastructure: number of transport infrastructure projects and programmes in construction and completed Value for money: 51 transport schemes from the National Infrastructure Pipeline were in construction in England as of April 2016. This figure is not comparable to previous data collected via the National Infrastructure Pipeline on the same basis due to differences over time in the way data has been captured and recorded.

8 Highways England and local major transport schemes from the National Infrastructure Pipeline have been completed in England in this Parliament to December 2015

Boosting skills

We have set an ambition to deliver 30,000 apprenticeships in road and rail this Parliament. The ‘Transport infrastructure skills strategy’, published on 28 January 2016, sets out how we will monitor and report on progress. Data will be included here in due course.

Savings to business as a result of deregulation: £5m annual saving since the beginning of this Parliament until 31 March 2016.

2. Building a One Nation Britain

2.1 What DfT is doing

We will help to ensure that every part of Britain benefits from a growing economy and that everyone who works hard has an opportunity to succeed.

Economic growth in the UK in recent decades has been too dependent on London. There is significant untapped potential in our other cities, regions and rural areas. Transport investment and improved connectivity is key to unlocking that potential.

The North has a number of important cities which perform well individually, but as part of a united economic area would be capable of competing with the best in the world. That’s why we are building HS2 and a Northern Powerhouse to make the whole greater than the parts by bringing cities together and connecting the North West, Yorkshire and the North East. This will increase productivity, attract private sector investment and create new jobs and opportunities.

The Midlands is at the centre of our transport networks. Investment there is fundamental to creating a modern, inter-connected transport network nationwide. We are also investing in

connections to the South West and the east of England, binding these areas into the wider economy and enabling them to play to their strengths.

Across the UK we need to enable cities and regions to take the driving seat to unlock opportunity and grow the economy in their area. Local people know what works for their region so we will give them a greater say in determining transport priorities and investment, backing Transport for the North (TfN) and Midlands Connect.

Bringing our country together is not just about creating opportunity through new investment. We must also create hope and opportunity by keeping transport affordable and accessible for all. We will keep costs down for commuters and create an inclusive and accessible transport network that works for everyone. This means making our transport systems affordable and easy to use. We also need to provide the flexibility to support changing lifestyles and working patterns, including developing season tickets for part-time commuters.

Transport has to work for everyone — transport for One Nation.

Rebalancing the economy by building the Northern Powerhouse

We will:

work with Transport for the North to develop the 'Northern transport strategy'

invest £13 billion in northern transport

invest over £6 billion in the northern road network, with the dualling and widening of the A1 north of Newcastle, the first new trans-Pennine road capacity in over 40 years and upgrading of the A1, M62, M1 and A555 link road

electrify the main rail routes, build the Northern Hub, and provide new trains for the North



develop Northern Powerhouse Rail, with next steps being the National Infrastructure Commission's advice on northern connectivity, and the government and Transport for the North's joint 'Northern transport strategy' update, both for publication at Budget 2016

provide £150 million to further roll out smart ticketing on rail in the North

integrate local transport networks with the strategic schemes in the 'Northern transport strategy'

Investing in the regions

We will:

invest £5.2 billion in better transport for the Midlands, upgrading the M1 and M6 and electrifying the Midland Main Line from St. Pancras to Sheffield

improve connections to the South West with major investment in the M5, A358, A30 and A303, electrification of the Great Western Main Line and new fast trains on the route

build a tunnel where the A303 passes closest to Stonehenge

improve rail connections to East Anglia, delivering 'Norwich in 90 minutes' and 'Ipswich in 60 minutes'

upgrade key roads in the east of England like the A14 and A47

operate the Regional Air Connectivity Fund

Devolving powers

We will:

be a key partner in delivering devolution deals and wider devolution

reform the bus market

establish Transport for the North as a statutory body with statutory duties to produce a long-term transport strategy for the North

work in partnership with Midlands Connect to transform connectivity in the Midlands

devolve further transport powers through the Scotland and Wales Bills

Keeping costs down for commuters and making transport accessible to all

We will:

keep commuter rail fares capped in real terms for the whole of this Parliament — the fares we regulate will only be able to rise by inflation (RPI), and train operating companies will not have any flexibility to raise ticket prices above this

require train companies to improve compensation arrangements for rail passengers when trains are more than a few minutes late

introduce part-time season tickets

protect bus services by maintaining the bus service operator grant

maintain concessionary passes for older and disabled people

publish an accessibility action plan to improve access to public transport and contribute to halving the employment gap between non-disabled and disabled people

ensure the community transport sector has the skills and support needed to operate effectively



2.2 How DfT is doing

Boosting infrastructure outside of London and the South East: number of transport infrastructure projects and programmes in construction and completed

37 transport schemes from the National Infrastructure Pipeline were in construction in England, outside London and the south-east, as of April 2016

7 Highways England and local major transport schemes from the National Infrastructure Pipeline have been completed in England outside London and the South East in this Parliament to December 2015

Average minimum travel times to key services in England

The access to services statistics provide estimates of minimum journey times from where people live to a range of important services (covering food stores, education, health care, town centres and employment centres) for the populations who use them, in 2014, in England.

Average minimum travel times to key services, in England (2014)

Public transport/walking 17 minutes

Pedal cycle 14 minutes

Car 10 minutes

3. Improving journeys

3.1 What DfT is doing

Transport is integral to our daily lives: for our work, our free time and making the most of opportunities. The reliability of our transport system is crucial for business confidence and is at the

heart of people's daily travel experience. We are taking the long-term decisions required on airport capacity in the South East, HS2 and the strategic road network. These schemes will increase capacity, meaning minor incidents and weather events do not turn into long delays. We are funding local authorities to plug their backlog in highways maintenance, filling pot-holes and re-laying surfaces on local roads. On our railways, reliability is being improved through investment in new trains, new track and new signalling.

We are rolling out new technologies on transport networks that meet the expectations of a digital age. These new technologies can make travel arrangements easier and more flexible as well as delivering extra capacity and faster journeys. New technology will mean rail journeys where you pay with a smart ticket and can use Wi-Fi and mobile phones more easily. We are digitising reporting of the movement of goods and passengers at the UK border. We are investing in digital signalling on the railways so that we can run more services and save money in the long run.

We are improving the travel experience. Better road surfaces make driving smoother and reduce wear and tear on vehicles. New trains delivered through the Intercity Express and Thameslink programmes, and the replacement of Pacer trains in the North will provide a better travelling environment, more seats and more services meaning fewer commuters have to stand at peak times.

We are improving journeys so that they are simpler, faster, cheaper, and more reliable.

Rolling out new technology and innovation on our transport networks

We will:

roll out the South East Flexible Ticketing programme

invest millions of pounds in fitting out trains with new Wi-Fi equipment

improve mobile phone signals to benefit passengers on trains



encourage increasing use of digital railway signalling

continue to roll out smart motorway technology and prepare our road infrastructure for the vehicle technologies of the future

ensure that 95% of the strategic road network will have a charging point every 20 miles, which will be rapid charging points wherever possible

improve maritime freight journeys at the UK border through a single digital reporting window

Enhancing and maintaining our transport networks

We will:

take action to tackle some of the most notorious and longstanding problems on our road network, including improvements to the A303, A47 and A27

continue to provide funding for local highway maintenance, equivalent to fixing around 18 million potholes nationwide between 2015 and 2021

maintain and renew the strategic road network

use the Total Transport pilot scheme to test innovative cost-effective solutions

deliver the Thameslink programme

deliver the Intercity Express programme

negotiate service quality improvements in rail franchise contracts

3.2 How DfT is doing

National rail passenger survey, Great Britain: 80% of passengers were satisfied with their journey in spring 2016.

National road user satisfaction survey, England: 89/100 financial year 2014 to 2015 user satisfaction score for most recent journey undertaken on the strategic road network. Satisfaction score is a composite measure of satisfaction with safety, upkeep, information provision, journey time and roadworks management on motorways and trunk roads.

Users very or fairly satisfied with elements of their most recent journey (financial year 2014 to 2015):

Safety	92%
Upkeep	90%
Information provision	89%
Journey time	87%
Roadworks management	67%

Proportion of trains running on time, Great Britain: 89.1% of trains ran on time in financial year 2015 to 2016. A train is defined as on time if it arrives at its destination within 5 minutes of the scheduled destination arrival time for London and South East and regional operators; or within 10 minutes for long-distance operators.

Proportion of non-frequent bus services running on time, England: 82.9% of non-frequent bus services running on time in financial year 2014 to 2015

Average excess waiting time for frequent bus services, England: Data is available for each local authority (see source). National figures are not available. Source: Average excess waiting time for frequent bus services.

Average delay on strategic roads and average delay on local 'A' roads, England: 8.9 secs was the average delay on the Strategic Road Network in England, per vehicle per mile, in the financial year 2015 to 2016

44.7 secs was the average delay on local 'A' roads in England, per vehicle per mile, in the financial year 2015 to 2016.

Proportion of flights on time (within 15 minutes), UK: 77% of flights on time (within 15 minutes), at UK airports, in 2015. This Indicator is based on data taken from 23 UK airports

4. Safe, secure and sustainable transport

4.1 What DfT is doing

We must have the highest standards of security and safety on our transport systems so they can be used with confidence by everyone.

The UK transport network has been an enduring target for international terrorism and DfT plays an important role in government's overall counter-terrorism strategy. A successful terrorist attack would put lives at risk and have a significant economic impact. When security events happen here and overseas, transport is either affected or is a major part of the response. We are continuously revising our response to emerging threats from terrorist groups such as Daesh, and supporting emergency responders as they improve their plans to react to an incident. The Prime Minister has already announced a doubling of spending on aviation security over the course of the spending review, and we will maximise the benefits from that funding.

The safety of customers and staff is the number one priority for every organisation operating in the transport sector. Making sure vehicles are safe to drive and the people driving them have the skills they need keeps roads safe. Guarding the coast, the sea and the air is vital for preventing the loss of

life. Investigating rail, aviation and maritime accidents and learning lessons is essential for preventing similar accidents from happening again. By encouraging people to behave in a safe way, such as by reducing speeding or drink driving, we can reduce accidents. Safe transport saves lives.

UK transport networks must also be resilient to extreme weather and transport incidents to minimise disruption. This will be ever more important in future as travel and freight demands on our transport systems continue to grow. We are implementing the recommendations of the 'Transport resilience review 2014' by embedding physical resilience into our investments, improving recovery, and developing better communications with the public during times of disruption.

Transport has a big role to play in meeting the government's objectives on the environment and public health. The issues of climate change, air quality and obesity interlock with shared solutions of removing the barriers to cycling and walking and developing new green technologies such as ultra low emission vehicles. Together these will cut the carbon emissions that cause climate change, reduce the localised pollution that causes air quality problems, and make it easier for people to lead active and healthy lives.

Ensuring the safety of people using and working on the transport system

We will:

develop and implement a road safety plan

invest in safer infrastructure on the strategic road network

invest over £200 million to make cycling safer, so we reduce cyclists and other road users killed or injured on our roads every year

license drivers and vehicles through the work of the Driver and Vehicle Licensing Agency (DVLA)

test and enforce driver and vehicle standards through the work of the Driver and Vehicle Standards Agency (DVSA)

approve new vehicle types through the work of the Vehicle Certification Agency (VCA)

license, regulate and provide emergency response to the UK maritime sector through the work of the Maritime and Coastguard Agency (MCA)

negotiate and implement the fourth package of EU railway legislation

Maintaining and improving the security and resilience of the transport system against the full range of threats and hazards

We will:

maintain and improve the security and resilience of transport infrastructure against the full range of threats and hazards

deliver dedicated programmes, underpinned by risk assessment and tailored to each of the modes of transport

contribute to cross-government security and resilience initiatives

continue to invest in research into innovative screening and detection technologies

more than double our spending on aviation security around the world, with more British experts able to act overseas, working side by side with host nations in the most vulnerable locations

ensure a robust and proportionate range of security measures are in place on the Channel Tunnel network and at ports, working closely with key stakeholders including other government departments



Supporting wider government objectives to protect the environment and public health

We will:

ensure transport plays its part in delivering the government's climate change obligations

contribute to delivery of the national air quality plan

double the number of journeys made by bicycle

deliver the 'Road investment strategy' ring-fenced funds for air quality, environment, growth and housing, innovation, cycling, safety and integration

invest £300 million to mitigate the worst impacts of noise on those living close to the strategic road network, support the transition to low-carbon road transport, improve local water quality and resilience to flooding, maintain an attractive landscape, work to halt the loss of biodiversity and reduce light pollution from roads

replace biodiversity lost in the construction of HS2 by providing replacement habitats and enhancing existing habitats

work to secure agreement on a new global market-based measure to tackle carbon emissions from international aviation

improve the environmental performance of DfT day-to-day activity

4.2 How DfT is doing

Number of fatalities and serious injuries in reported road traffic accidents, by road user, Great Britain

Fatalities and serious injuries in reported road traffic accidents (2015)

Car occupants 8,643

Motorcyclists 5,402

Pedestrians 5,349

Pedal cyclists 3,337

Other 1,138

Total domestic greenhouse gas emissions from transport, UK: 116m tonnes of carbon dioxide equivalent greenhouse gas emissions in 2014

New registrations of ultra low emission vehicles: total number and proportion of all new registrations, UK: 32,713 new registrations of ultra low emission vehicles in financial year 2015 to 2016

1% of all new vehicle registrations were for ultra low emission vehicles in financial year 2015 to 2016

Annual number of trip stages per person made by bicycle, England: 19 trip stages per person were made by bicycle in England in 2014

Delivering efficiently in DfT

Harnessing technology and innovation in the DfT family of organisations to deliver more customer-focused and flexible services at lower cost.

What DfT is doing

As a department we are committed to reducing our operating costs over the Parliament, while continuing to improve the efficiency and effectiveness of our services through:

reducing the department's administration budget (including agencies) by 12% in real terms over the spending review period: efficiency is the key to living within budget whilst delivering new commitments and keeping our ambitious capital investment programme on track

enabling fee reduction for customers: DfT's motoring agencies will reduce and improve the use of property further still — we also have ambitious plans for how they can remain at the vanguard of digitisation in government, generating significant efficiencies by placing more services online

delivering large scale efficiencies in the current 'Road investment strategy': Highways England will continue to roll out smart motorways that increase capacity at lower cost than traditional road widening methods

embedding a programme of initiatives to embed savings in HS2, including the use of off-site fabrication in the construction phase

achieving substantial efficiencies in Network Rail from running and maintaining the railway over the current rail investment period (2014 to 2019): Network Rail will also make savings by managing its property more effectively, including moving its headquarters from London to Milton Keynes

How DfT is working collaboratively across government

We will work collaboratively with Cabinet Office, HM Treasury and other government departments to deliver transformational change in key areas, including:

developing digital solutions that meet common standards set by the Government Digital Service and utilise cross-government platforms such as GOV.UK Verify, GOV.UK Pay or GOV.UK Notify as part of departmental digital services wherever this demonstrates the best value for money solution for government

rationalising our estate in a joined-up way, looking to develop 'government hubs' with other government departments, releasing land for housing where possible and participating in the development of the new commercial property model

delivering savings in our commercial relationships including through spend on common goods and services, deliver in partnership with Crown Commercial Services: continuing to build our commercial capability and working with Crown Commercial Services to deliver the government's 33% commitment of our spend with small and medium enterprises by 2020

working in partnership with: the Cabinet Office to deliver arm's length bodies' transformation plans; Infrastructure and Projects Authority on major projects, programmes and prioritisation; and reducing losses through fraud and error alongside developing a debt management strategy.

Strategic Objective	Metrics	Frequency	Source
1 – Boosting economic growth and opportunity	Value for Money: Percentage of DfT's appraised project spending that is assessed as good or very good value for money	Annually	Percentage of DfT's appraised project spending that is assessed as good or very good value for money.
	Boosting Infrastructure: Number of transport infrastructure projects and programmes in construction and completed, England	Annually	National infrastructure pipeline: spring 2016
	Boosting skills	Annually (not before 2017)	Transport skills strategy Metrics will not be available until 2017
	Savings to business as a result of deregulation	Annually	Legislation
2 – Building a One National Britain	Boosting Infrastructure outside London and the south-east: Number of transport infrastructure projects and programmes in construction and completed (in England, outside London and the south-east)	Annually	National infrastructure pipeline: spring 2016
	Average minimum travel times to key services in England	Annually	Journey time statistics: access to services 2014
3 – Improving journeys	National rail passenger survey (overall journey satisfaction), Great Britain	Annually	National rail passenger survey spring 2016: main report [published by Transport Focus]
	National road user satisfaction survey, England	Annually	National road users' satisfaction survey: 2014-15
	Proportion of trains running on time, Great Britain	Annually	Office of Rail and Road statistical releases (Passenger and freight rail performance) [published by Office for Rail and Road]
	Proportion of non-frequent bus services running on time, England	Annually	Proportion of bus services running on time, England (table BUS0902)
	Average excess waiting time for frequent bus services, England	Data available at local authority level only	Average excess waiting time for frequent bus services (table BUS0903)
	Average delay on strategic roads and average delay on local 'A' roads, England	Annually	Travel time measures for the strategic road network: April 2015 to March 2016 Travel time measures for local 'A' roads, England: April 2015 to March 2016
	Proportion of flights on time (within 15 minutes), UK	Annually	Aviation statistics
4 – Safe, secure and sustainable transport	Number of fatalities and serious injuries in reported road traffic accidents, by road user, Great Britain	Annually	Reported road casualties, Great Britain: Annual Report 2015
	Total domestic greenhouse gas emissions from transport, UK	Annually	Final UK greenhouse gas emissions national statistics: 1990-2014
	New registrations of ultra-low emission vehicles: total number and proportion of all new registrations, UK	Annually	Vehicle licensing statistics
	Annual number of trip stages per person made by bicycle, England	Annually	National Travel Survey, 2014

9.4 Nederländerna

National Policy Strategy for Infrastructure and Spatial Planning

– Making the Netherlands competitive, accessible, liveable and safe

Improving and securing space for accessibility

Central government will put users (both passengers and freight carriers) first in the Netherlands' transport system. Central government aims to work together with regional and local authorities to develop a robust and coherent mobility system that uses all available modalities in order to guarantee good accessibility. As regional and national mobility systems are closely intertwined, good connections between them are important.

Central government plans to achieve such a robust system by reinforcing each mode of transport (roads, public transport, waterways) in response to demand and ensuring better connections between them (aiming for co-modality and multimodal hubs). This will also include better coordination with spatial developments. Door-to-door accessibility will be the key. However, central government does not see more infrastructure as the only means to increase capacity. It will also seek to influence demand for mobility.

To improve accessibility, central government will combine smart investment, innovation and maintenance. Investment in bottlenecks will be strategic – tackling accessibility problems where this would have the most economic value. Innovative solutions will make the mobility system more sustainable and its use more efficient. Good management and maintenance of the main mobility networks are the basis of a robust and coherent system.

If the Netherlands is to remain livable, cope with diminishing supplies of fossil fuels and achieve its CO2 reduction commitment, it needs to make progress in the transition to sustainable mobility. The government's letter to the House of Representatives on climate policy in the run-up to 2050 (climate memorandum) describes the transition to a low-carbon economy and the development of

cleaner, quieter, safer, low-energy vehicles. It is up to the private sector to initiate this transition.

Central government will provide the enabling conditions.

The accessibility indicator will assess and provide insight into the standard of accessibility enjoyed by users across all modalities (covering the entire transport system), in combination with economic and spatial developments. It will be used in conjunction with the accessibility goals for each individual modality as described in current government policy. It will be completed by mid-2012 for use in projects and regional studies.

A robust main road, rail and waterway network around and between the most important urban regions, including connections with the hinterland

Central government will prioritise investments from the Infrastructure Fund (2021-2028) to improve the standard of accessibility in urban regions around the mainports, brainport and greenports and their connections with the hinterland (partly on the basis of the accessibility indicator and the results of the National Market and Capacity Analysis).

Investments must be 'smart': spread across modalities, based not only on traffic engineering principles, but also on the needs of users and the spatial and economic functioning of the regions and of the country as a whole.

On the roads, through traffic and local traffic will be separated as far as possible to improve flow. On the main trunk routes outside the Randstad conurbation where congestion is a structural problem, three-lane carriageways will become the norm. In the Randstad, four-lane carriageways will be the norm. Central government will ensure any infrastructural improvements comply with the statutory requirements (in terms of noise, for example). In the amended Spatial Planning (General Rules) Decree (Barro) and its accompanying ministerial order, land will be reserved for expanding the transport system in the future in accordance with the stated ambitions without incurring unnecessarily high costs.

From 2020 rail passengers will no longer need to use a timetable between major destinations. On the busiest routes, there will be six intercity and six stopping services an hour. The rail infrastructure will be simplified, thus increasing the reliability of services.

Better use of the capacity of the main road and waterway networks

While investment is necessary in many parts of the mobility system, the capacity of the main roads, railways and waterways could also be improved through innovative measures, resulting in more reliable journey times. To this end, central government will launch a programme setting out a whole range of measures such as longer opening times for rush-hour lanes, the introduction of intelligent transport systems, arrangements with employers to reduce commuter traffic and expansion of bicycle parking capacity at railway stations. Central government, local and regional authorities and industry have set out detailed measures in eight regional packages. Users should notice the benefits by 2015. The packages of measures will include mutually agreed targets.

Central government intends to work with local and regional authorities to set up public transport systems based on users' needs, so that different systems (train, bus, tram, underground rail) and transport to and from hubs connect up better. Easily accessible and comprehensive real-time travel information is essential. Central government has a responsibility, in collaboration with local and regional authorities and the private sector, to foster strong multimodal hubs by, for example, helping to create and improve P+R facilities, increasing the number of stations serviced by high-speed trains and contributing to measures to tackle logistical bottlenecks.

The logistics key sector is working on a vision of a core network of national and international connections and multimodal hubs. The international core network will include the main hinterland connections for goods from the mainports, brainport and greenports. Central government is working with the logistics sector and local and regional authorities on the national section of this international network, which should lead to a single logistics system (by rail, water and road) that is well connected to neighbouring countries.



Inland navigation is an important alternative mode of transport that helps reduce traffic on our busy roads. Vessels must be able to travel as efficiently and reliably as possible. We are therefore working to reduce the maximum waiting time at locks on the main national waterway network to 30 minutes.

Maintain the main road, rail and waterway networks to ensure the mobility system functions effectively

The road, public transport and waterway infrastructure in the Netherlands is among the busiest in the world. The country is highly dependent on this infrastructure and it is vital that it functions properly. Good management and maintenance of the existing national infrastructure is an essential prerequisite for a robust mobility system and a flourishing economy. This includes the maintenance, replacement or renovation of infrastructure and the simplification of timetables and the main railway infrastructure to enhance reliability.

Sea ports of national importance for freight transport are Rotterdam, Amsterdam, Terneuzen, Vlissingen, Delfzijl, Eemshaven and Moerdijk. The capacity of the main waterways will be enlarged to cope with

increasing national and international movements from and to mainports and greenports without loss in quality.

Airports of national importance for national and international civilian aviation are Schiphol, Rotterdam, Lelystad, Eelde, Maastricht, Eindhoven (military air base with civilian use) and Twente. To ensure sufficient capacity and guarantee air safety, the air traffic infrastructure will need to expand (including a new runway running parallel to the Kaagbaan). For Schiphol, this will mean amending the Airport Zoning Decree and the 20 Ke zone.

9.5 Tyskland

Tasks and objectives of federal transport infrastructure planning – what do we want to achieve?

Why do we have federal transport infrastructure planning?

The Federal Government, federal states, railway infrastructure companies and numerous other stakeholders are continuously working to identify and correct deficiencies on the transport network. To this end, infrastructure solutions are to be developed in many places.

The public funds for the upgrading and new construction of transport infrastructure must be used responsibly and in manner that is conducive to the public good. For this reason, careful planning is required to determine what transport investment is most beneficial to the general public and, accordingly, has the greatest need for implementation. Our most important governance tool for this is cross-modal federal transport infrastructure planning, the results of which are documented roughly every ten years in a Federal Transport Infrastructure Plan (FTIP).

The last FTIP was published in 2003. The previous one had been adopted in 1992, after the reunification of Germany. The present plan (FTIP 2030) lays major transport policy foundations for the period covering the planning horizon to 2030 and thus meets one of the key transport policy demands of the Coalition Agreement for the 18th parliamentary term.

Under the Basic Law, the Federal Government is responsible for funding the construction and structural maintenance of the federal transport infrastructure. This comprises the federal motorways and federal highways – referred to as federal trunk roads when taken together –, the federal railways and the federal waterways. Accordingly, the FTIP focuses on this transport infrastructure.

German sea and inland ports, airports and freight villages are not part of the federal transport infrastructure. The planning, construction and maintenance of these facilities is the responsibility of

the federal states, local authorities or private sector operators. The Federal Government is, however, responsible for connecting these facilities to the federal transport infrastructure network and provides funds for this purpose. Irrespective of who is responsible, the Federal Government always includes all modes of transport and their interlinking in its planning activities.

The objectives of the FTIP 2030

For the successful development of a federal transport infrastructure plan, it is essential that, right from the outset, clear objectives be defined that are to be achieved with this planning tool. When the FTIP 2030 was being drawn up, a distinction was made between the overarching objectives of transport policy, which are a result of transport and environmental programmes, and the objectives and problem-solving strategies derived from them, which the Federal Transport Infrastructure Plan can actually pursue. The latter are the basis for the prioritization strategy of the FTIP 2030.

The FTIP 2030 focuses primarily on those transport policy objectives that can be tangibly influenced by the evolution of transport infrastructure. Thus, smooth mobility in passenger transport and efficient freight transport are fundamentally dependent on strong infrastructure. It is the key prerequisite of an unhindered flow of traffic on all modes of transport.

The FTIP's appraisals also reflect aspects of transport safety, climate change mitigation, environmental protection and noise abatement. Nevertheless, the evolution of transport infrastructure is not primarily a nature conservation and environmental protection measure. More efficient, non-infrastructure measures are available for reducing CO2 emissions, such as improving fuel efficiency. In this context, however, it is also a question of boosting the environmentally sustainable rail and waterway modes and shifting traffic, without questioning the importance of the roads for the overall system.

As in the past, the objectives of the FTIP 2030 were deliberately not quantified ahead of the project appraisals. For some of the objectives, there are no specifications, for instance reducing the time spent in congestion. For other objectives, there are targets, but they relate to transport policy in general and not explicitly to transport infrastructure. These include reducing final transport energy

consumption by ten percent by 2020 against 2005 levels. Thus, based on the appraisal results, there was instead a trade-off of objectives, taking into account the overarching objectives, in the course of the allocation of funds to the modes of transport. Section 7.1 contains a detailed account.

Table 2 provides an overview of the overarching objectives of the FTIP 2030 and the objectives and problem-solving strategies of the new Federal Transport Infrastructure Plan derived from them.

Overarching objectives:	Derived objectives and problem-solving strategies for the FTIP 2030
Facilitate mobility in passenger transport	<ul style="list-style-type: none"> • Maintain, replace and modernize the structural fabric • Improve the flow of traffic/remove bottlenecks (incl. traffic management) • Improve accessibility/quality of links
Ensure the supply of goods, enhance the competitiveness of enterprises	<ul style="list-style-type: none"> • Maintain, replace and modernize the structural fabric • Reduce transport costs • Improve the flow of traffic/remove bottlenecks (incl. traffic management) • Increase the reliability of transport operations • Improve links to and from intermodal hubs (e.g. airports, seaports or combined transport terminals)
Enhance transport safety	<ul style="list-style-type: none"> • Maintain, replace and modernize the structural fabric • Shift traffic to parts of the network and transport routes with a higher level of safety
Reduce emissions of pollutants and greenhouse gases	<ul style="list-style-type: none"> • Improve the flow of traffic/remove bottlenecks (incl. traffic management) • Shift traffic to low-emission transport modes • Maintain, replace and modernize the structural fabric
Limit the impact on nature and the landscape	<ul style="list-style-type: none"> • Limit additional land take • Avoid additional losses of unfragmented areas
Improve the quality of life, including the noise situation, in towns, cities and regions	<ul style="list-style-type: none"> • Prevent and reduce noise • Ease the burden on places and people/unlock urban development potential

Table 2: Overarching and derived objectives or problem-solving strategies for the FTIP 2030

9.6 Finland

Principbeslutet om vägtrafiksäkerheten tar sikte på framtiden

Statsrådet har fattat ett nytt principbeslut med riktlinjerna för åtgärder med vilka säkerheten i vägtrafiken främjas för såväl förarna som fordonen och vägarna. Principbeslutet banar väg för automatiserade tillämpningar för ökad trafiksäkerhet och för nyttjande av digital information i trafiken.

Visionen på lång sikt är att ingen i Finland ska behöva dö eller bli allvarligt skadad i trafiken.

Målet för trafiksäkerheten är utmanande, men det kan uppnås. I principbeslutet fastställs strategin för hur lagstiftningen och säkerhetsarbetet ska utvecklas. Samtidigt är det ett viktigt stöd för att främja digitaliseringen och automatiseringen i vägtrafiken, säger kommunikationsminister Anne Berner när hon beskriver regeringens principbeslut.

Klara regler ökar trafiksäkerheten

Principbeslut består av sju helheter som alla på sitt sätt påverkar säkerheten i vägtrafiken. De är bland annat tydligare regler för trafiken, effektivare övervakning, säkrare fordon på vägarna, förtroende och beredskap för automatiseringen i trafiken, ett tryggt trafiknät, en modernisering av körundervisningen och examenssystemet samt färre rattfyllerier och andra faktorer som inverkar negativt på förarens prestationsförmåga.

- Principbeslutet står i linje med regeringens spetsprojekt. Det främjar avregleringen och stöder digitaliseringen i samhället. Dessutom är principbeslut ett led i genomförandet av den inre säkerheten, det snabbar upp rättsprocesserna och gör det möjligt för domstolsväsendet att koncentrera sig på dess kärnverksamhet. Avvecklingen av normer konkretiseras i den pågående beredningen av en reform av vägtrafiklagen. Minister Berner är övertygad om att de förenklade trafikreglerna och en ökad efterlevnad av dem minskar effektivt antalet trafikolyckor under de närmaste åren.



- Riktlinjerna är en vägvisare även för framtida digitala trafiklösningar. Bland annat automatiseringen kommer att öka säkerheten och effektiviteten i fråga om trafiken och transportererna, tillägger minister Anne Berner.

Effekterna av principbeslutet följs upp med hjälp av specifika mätare. Sådana är till exempel antalet trafikprestationer, tillgången till trafiktjänster, antalet anordningar och tjänster som hjälper föraren samt antal trafikprestationer som genomförs med automatiserade fordon och antalet olyckor med dylika fordon. Vid Trafiksäkerhetsverket Trafi bildas en grupp som bland annat med hjälp av dessa mätare följer upp hur principbeslutet genomförs.

Statsrådet godkände den 15 december 2016 principbeslutet om en förbättring av vägtrafiksäkerheten.

För övriga dokument om finsk transportpolitik, se källförteckning.



10 Källförteckning

Nasjonal transportplan 2018-2029 (underlagsdokument):

<http://www.ntp.dep.no/Forside/attachment/1355550/binary/1108800?ts=154a5190910>

National Policy Strategy for Infrastructure and Spatial Planning:

<https://www.government.nl/documents/publications/2013/07/24/summary-national-policy-strategy-for-infrastructure-and-spatial-planning>

Department for Transport: Single departmental plan 2015-2020

<https://www.gov.uk/government/publications/dft-single-departmental-plan-2015-to-2020>

Infrastruktur der skaber vækst:

<http://www.altinget.dk/transport/artikel/ny-regering-holder-kursen-paa-transportomraadet>

Transport och boligministeriet: Strategisk underlag:

<https://www.trm.dk/da/publikationer/2016/mobilitet-og-byggeri-der-skaber-vaerdi>

Trafikaftale 2009: En grøn transportpolitik:

https://www.trm.dk/~media/Files/Publication/2009/En_groen_%20transportpolitik.pdf

Federal Transport Plan 2030:

<http://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/PressRelease/2016/129-dobrindt-bvwp-2030.html>

Pressmeddelande: Principbeslut om vägtrafiksäkerhet:

<https://www.lvm.fi/sv/-/principbeslutet-om-vagtrafiksakerheten-tar-sikte-pa-framtiden-914571>

Pressmeddelande: Energi- och klimatstrategi:

http://tem.fi/sv/artikel/-/asset_publisher/ministerit-esittelivat-eduskunnalle-lahetettavan-energia-ja-ilmastostrategian



Energi- och klimatstrategi:

http://tem.fi/documents/1410877/2148188/Kansallinen+energia-+ja+ilmastostrategia+vuoteen+2030_SV+24+11+2016+slutlig.pdf/91f20500-d7a4-4a1b-b38d-51eb0f6408f7

Koncernstrategi för Kommunikationsministeriet:

<https://www.lvm.fi/documents/20181/877203/Konsernistrategia/5b56d7a6-b64f-4a88-9dca-c1349ff33f7c>

