



**Omvärldsanalys inom PM  
transportpolitiken i de 2013:7  
nordiska länderna**



**Omvärldsanalys inom PM  
transportpolitiken i de 2013:7  
nordiska länderna**

**Trafikanalys**

Adress: Sveavägen 90

113 59 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: [trafikanalys@trafa.se](mailto:trafikanalys@trafa.se)

Webbadress: [www.trafa.se](http://www.trafa.se)

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2013-08-20

# Förord

Sedan 2011 har Trafikanalys årligen arrangerat ett nordiskt seminarium under rubriken "Nordiska vägar mot en effektivare transportpolitik". År 2011 var temat målstyrning och myndighetsorganisation, året därefter stod kostnadskontroll och kvalitetssäkring av beslutsunderlag i fokus. Årets tema var omvärldsanalys, eller trendspaning och perspektivanalys som är delvis synonyma begrepp.

Som ett underlag inför seminariet gjordes en beskrivning av hur arbete inom området hanteras av relevanta myndigheter i våra olika länder. Resultatet av det arbetet presenterades vid seminariet och nu också i denna PM. Arbetet inleddes av Helena Carlestam vid Trafikanalys och slutfördes av Magnus Nilsson vid Magnus Nilsson Produktion.

Stockholm i augusti 2013

Brita Saxton  
Generaldirektör



# Innehåll

<b>Förord</b> .....	<b>3</b>
<b>Sammanfattning</b> .....	<b>7</b>
<b>Summary</b> .....	<b>8</b>
<b>1 Inledning</b> .....	<b>9</b>
<b>2 Utmaningar och trender inom nordisk transportpolitik</b> .....	<b>13</b>
<b>3 Omvärldsanalys i norsk transportpolitik</b> .....	<b>15</b>
Aktuellt.....	15
3.1 Beslutsfattarnas efterfrågan på omvärldsanalyser .....	16
Stortinget .....	16
Samferdselsdepartementet .....	16
Transportmyndigheterna .....	17
<b>4 Omvärldsanalys i finländsk transportpolitik</b> .....	<b>19</b>
Aktuellt.....	19
4.1 Beslutsfattarnas efterfrågan på omvärldsanalyser .....	20
Riksdagen.....	20
Kommunikationsministeriet .....	20
Transportmyndigheterna .....	21
<b>5 Omvärldsanalys i svensk transportpolitik</b> .....	<b>23</b>
Aktuellt.....	23
5.1 Beslutsfattarnas efterfrågan på omvärldsanalyser .....	23
Riksdagen.....	23
Näringsdepartementet .....	24
Transportmyndigheterna .....	24
<b>6 Omvärldsanalys i dansk transportpolitik</b> .....	<b>27</b>
Aktuellt.....	27
6.1 Beslutsfattarnas efterfrågan på omvärldsanalyser .....	28
Folketinget .....	28
Transportministeriet .....	29
Transportmyndigheterna .....	29
<b>7 Referenser</b> .....	<b>31</b>





# Sammanfattning

Omvärlds- och framtidsanalyser har olika roll och status i de nordiska länderna både generellt och inom transportpolitiken.

Mest etablerat och systematiserat är arbetet i Finland där såväl regering som riksdag och transportmyndigheter har relativt fasta former för omvärlds- och framtidsanalys. Speciellt är dels högnivågruppen FINTRIP med representanter för forskning, näringsliv, myndigheter med mera, med uppdrag att peja in tänkbara framtida utvecklingsvägar, dels den finländska riksdagens Framtidsutskott.

I Sverige finns liknande ambitioner, men egentligen är det bara myndigheten Trafikanalys som har ett formellt uppdrag att göra omvärldsanalyser. Även andra myndigheter gör dock ambitiösa omvärldsanalyser. Det gäller Trafikverket men också riksdagen, som anlitar externa experter för specialstudier.

Inte heller i Norge finns inom regeringskansliet ett särskilt utpekat ansvar för omvärldsanalyser. Samferdselsdepartementet anlitar Transportøkonomisk Institutt (TØI) men är i övrigt beroende av transportmyndigheterna, i första hand Statens Vegvesen och Jernbaneverket.

Minst systematiserat är analysarbetet i Danmark. På Transportministeriet sker analysarbetet integrerat i planeringsprocessen uppbackat av Danmarks Tekniska Universitet som har ett uppdrag att löpande bevaka bland annat teknisk utveckling. Att Vejdirektoratet på eget initiativ gjort en långsiktanalys kan förklaras av att det nya analysinstrumentet "Landstrafikmodellen" försenats, men kan möjligen också indikera en frustration över bristen på ett samlat arbete med omvärldsanalyser.

När det gäller synen på framtidens utmaningar är många centrala faktorer gemensamma för de nordiska länderna: urbanisering, globalisering, ökad medellivslängd, klimatfrågan etc. Att länderna valt att prioritera och hantera behovet av omvärldsanalyser på olika sätt kan förklaras av delvis olika förvaltningsstruktur men också olika politiska traditioner. Man ska inte heller bortse från olika ekonomiska förutsättningar där Danmark under de senaste åren tvingats genomföra tuffa nedskärningar i de offentliga finanserna, nedskärningar som rimligen begränsat utrymmet även för mera långsiktigt, analytiskt arbete.

# Summary

Trend and foresight analyses have different roles and status in the Nordic countries, in general as well as specifically within transport policy.

In Finland, both within the government, the Parliament and the transport authorities, trend and foresight analyses is an integrated function. Specific is FINTRIP, a high level group with members recruited from science, business, authorities etc with a mission to examine different possible futures for the transport sector. Another sign of the status of trend and foresight studies is the fact that the Finnish Parliament since 1993 has a Future Committee, dedicated to the task.

The Swedish ambitions are similar to the Finnish, but only the authority Transport Analysis has a formal mission from the government to do such analyses. Even so, other public bodies do ambitious studies in the area. This goes for the Swedish Transport Administration but also i.a. the Parliament, which sometimes engage external experts for specific studies.

Within the Norwegian Ministry of Transport and Communication there is no specific function for foresight and trend analysis. Instead the Ministry relies on the Norwegian Institute of Transport Economics (TØI) and the transport authorities, mainly the Public Road Administration and the National Rail Administrations respectively.

Denmark seems to have the least systematic work in this field. The Transport Ministry has integrated this work in the general planning process. DTU, the Technical University of Denmark, is contracted by the Ministry to follow technical development. The fact that The Danish Road Directorate – responsible for the state road network – on its own initiative has made a trend and foresight analysis might be explained by the delayed work on the new traffic analysis model "Landstrafikmodellen" but might also indicate a frustration over the lack of co-ordinated work in the field.

Many fundamental challenges within transport planning are similar in all the countries: urbanization, globalization, longer life expectancy, global warming etc. Different priorities and different roles for trend and foresight analyses might partly be explained by different administrative structure, but differences in political tradition might also play a role. One should not ignore the impact of different economic conditions – over the last years Denmark has made significant cuts in the public budgets which has reduced the space for long-term analytic work also in the field of transport policy.

# 1 Inledning

I en snabbt föränderlig värld blir förmågan att förstå sin omgivning och korrekt kunna bedöma vad som ska hända allt viktigare.

Oljebolaget Shells scenarioarbete före oljekriserna på 70-talet framhålls ofta som ett lyckat exempel på förberedelse för det oväntade. Företaget förutsåg inte 70-talets dramatiska oljeprishöjningar, men spekulerade om att det skulle kunna hända och bedömde vad detta i så fall skulle kunna betyda för företaget. När prisstegringarna väl kom var Shell bättre förberett än sina konkurrenter.

På transportområdet finns exempel på mera begränsade händelser och trender som överraskat många och som hade varit lättare att hantera med ett framsynt scenarioarbete.

Tron på vilken energibärare som blir den viktigaste ersättningen för bensin och diesel har skiftat betydligt över tiden. Efter att diskussionen länge handlat mest om att bränsleceller skulle komma om 5-10 år, hamnade etanol under period i fokus medan förhoppningarna just nu mest tycks riktas mot elektrifiering.

Lågprisflygets snabba uppgång har kommit hastigt och skakat om flygbranschen. Trots bland annat terrordåden i USA 11 september 2001, spridningen av SARS-viruset 2003 och en växande medvetenhet om flygets klimatpåverkan ökar flygresandet snabbt.

Framtiden är osäker och kommer att innebära överraskningar. Mycket går att förutse, annat är svårare eller på gränsen till omöjligt att föreställa sig. Poängen med en systematisk omvärldsanalys är att säkrare bedöma sannolikheten för olika alternativa framtider och därmed skapa ett system som är förberett för och mera robust inför olika utvecklingsvägar.<sup>1</sup>

Omvärldsanalys, trendsplaning och perspektivanalys är inga entydiga begrepp, utan definieras ofta efter den aktuella organisationens egna behov. En gemensam nämnare är ambitionen att samla underlag för att bättre förstå sin omvärld och ligga steget före.

Mycket av de omvärlds- och trendanalyser som görs är långsiktiga och ligger i många avseenden nära traditionellt prognos- och utredningsarbete.

Fenomenet omvärldsanalys är således inte nytt. Ursprunget finns bland annat i efterkrigstidens militära underrättelsearbete och diplomatverksamhet då kunskap om ekonomiska förhållanden, teknisk utveckling, lagstiftning etc. visade sig allt viktigare för den politiska maktbalansen.

---

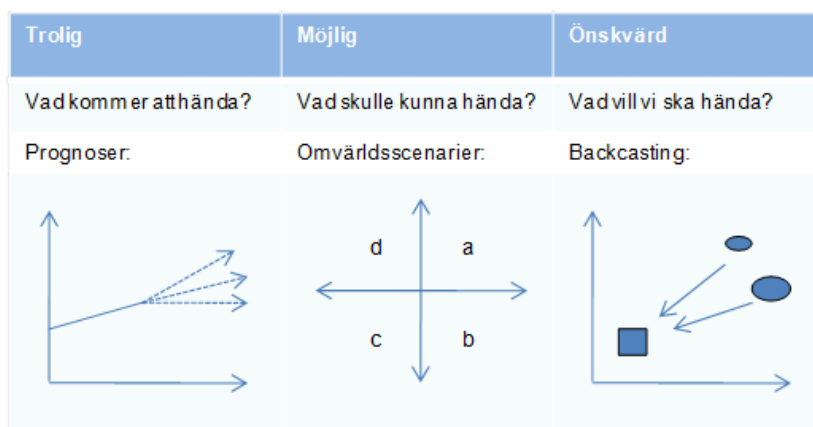
<sup>1</sup> Lundqvist, T. (2010) Omvärldsanalys – till vilken nytta? Institutet för framtidsstudier. 2010/2.

Omvärldsanalysens insteg i offentlig förvaltning kan kopplas till den nya förvaltningskultur med målstyrning och "företagisering" (ibland sammanfattat under rubriken New Public Management) som började växa fram under 1980-talet, men också till den dramatiskt ökade informationstillgång som följt med det nya informationssamhället. Till detta kan för de nordiska länderna läggas strukturella och institutionella förändringar till följd av globalisering och det fördjupade samarbetet inom och beroendet av EU.

Framtidsstudier kan ha olika syften. En vanlig uppdelning är skilja mellan studier som syftar till att:

- förutsäga framtiden (prognoser)
- skapa beredskap för att möta olika möjliga framtider (scenarier)
- försöka uppnå en önskvärd framtid (back-casting)<sup>2</sup>

Syftena överlappar, men att vara klar över syfte och koppla angreppssätt till syfte ökar tydligheten – se illustration.



Figur 1.1 Skillnaden mellan olika syften, frågeställningar och metodansatser vid framtidsstudier.

Källa: Trafikanalys PM 2011.8 Transportsektorn i framtiden – Trender och omvärldsscenarioer för transportpolitiken.

**Prognoser** används för att förutsäga **den troliga framtiden**. Syftet är då att finna den mest sannolika utvecklingen. På transportområdet görs ett omfattande och detaljerat prognosarbete. Arbetet är tidskrävande och det blir sällan utrymme för några större känslighetsanalyser. Framtiden kan därför i prognosarbetet ibland uppfattas som förutsägbar och deterministisk.

**Scenarier** syftar till att identifiera osäkerheter, **den möjliga framtiden**. Genom att pröva olika möjliga omvärldsscenarioer kan beslut som tas idag prövas mot olika alternativa framtider. Syftet är att skapa ett robustare system som är

<sup>2</sup> Börjesson, L., Höjer, M., Dreborg, K.-H., Ekvall, T. and Finnveden, G. Scenario types and scenario techniques - Towards a user's guide to scenarios. Futures, 2006, 38, 723-739

förberett för olika utvecklingsvägar. Ansatsen accepterar att det finns en genuin osäkerhet om den framtida utvecklingen och att oväntade händelser kommer att inträffa.

**"Back-casting"** syftar till att identifiera vad som krävs för att uppnå **den önskvärda framtiden**. Vad krävs t.ex. för att till 2050 fasa ut de fossila bränslena ur transportsystemet? Vilka beslut är viktigast, när måste de tas och vilka är de viktigaste konsekvenserna på samhället i stort?



## 2 Utmaningar och trender inom nordisk transportpolitik

I många avseenden är de utmaningar och långsiktiga trender de nordiska länderna står inför likartade:

- en åldrande befolkning
- stark urbanisering
- minskande glesbygdsbefolkning
- klimatfrågan
- globalisering och skärpt internationell konkurrens

På transportområdet är en viktig utmaning att forma ett transportsystem som binder samman respektive land och klarar tillgängligheten i både storstäder och glesbygd. Att underlätta pendling är viktigt för att minska de regionala klyftorna och effektivisera arbetsmarknaden. Skilda geografiska förutsättningar gör dock att fokus skiljer sig betydligt mellan t.ex. Norge, det mest glesbefolkade landet, och Danmark, med högre befolkningstäthet och en annan topografi.

Klimatfrågorna kastar sin skugga över transportpolitiken i samtliga länder, oftast kopplad till en stark förhoppning att tekniken ska lyckas lösa problemet eftersom strävan att nå vissa av de andra transportpolitiska målen tenderar att bidra till ökad klimatpåverkan.

En ökad efterfrågan på framför allt godstransporter är också en gemensam trend inom de nordiska länderna. Effektiva godstransporter betraktas i alla länder som avgörande för näringslivets internationella konkurrenskraft.

En ytterligare, mycket väsentlig, gemensam förutsättning är att transportpolitiken i allt högre grad beslutas på EU-nivå. EU-kommissionens senaste transportpolitiska vitbok, "*Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde - ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*"<sup>3</sup>, är ett viktigt underlag. I färdplanen redovisas 40 initiativ för nästa årtionde med syfte att bygga ett konkurrenskraftigt transportsystem som ökar rörligheten men samtidigt pressar ned utsläpp, förbättrar trafiksäkerheten och undanröjer sociala brister inom transportnäringen.

EU-processen styr redan idag mycket konkret på en lång rad områden inom transportpolitiken såväl som i angränsande politikområden. Det senare gäller

---

<sup>3</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:SV:PDF>

bland annat klimatpolitik och energibesättning medan det förra bland annat gäller tekniska krav på fordon och bränslen, teknisk harmonisering inom bland annat järnvägsområdet, arbetstidsregler och mycket mera.

Det finns ett samarbete kring forsknings- och framtidsfrågor på parlamentsnivå i Europa genom EPTA (European Parliamentary Technology Assessment)<sup>4</sup>. Samarbetet har sitt ursprung i USA (USA ingår som oberoende observatör i EPTA). Från samtliga nordiska länder finns medlemmar i EPTA, men representationen ser olika ut:

Norge:	Teknologirådet
Finland:	Riksdagens Framtidsutskott
Sverige:	Riksdagen (via Utvärderings- och forskningsfunktionen)
Danmark:	Teknologirådet

---

<sup>4</sup> <http://eptanetwork.org/index.php>



# 3 Omvärldsanalys i norsk transportpolitik

## Aktuellt

I den underlagsrapport till en ny, nationell transportplan 2014 till 2023 som de statliga transportmyndigheterna tagit fram<sup>5</sup> och som är grunden för det regeringsförslag Stortinget behandlar, identifieras sex viktiga, framtida utmaningar för norsk transportpolitik:

1. Fortsatt globalisering med växande import och export av varor, vilket driver upp godstransportarbetet.
2. Stigande realinkomster, vilket väntas öka varukonsumtionen och persontransporterna, särskilt med flyg.
3. Stor befolkningsökning, särskilt i storstadsområdena (främst i Oslo- och Stavanger-regionerna). Bakom tillväxten ligger invandring, höga födelsetal och en stigande medellivslängd, dvs. sjunkande dödstal. I storstadsområdena drivs ökningen främst av invandring och högre födelsetal, medan landsbygdens ökning främst orsakas av allt längre livslängder.
4. Satsningar på snabba transportsystem krävs för att sprida den ekonomiska utvecklingen till hela landet.
5. Teknisk utveckling, framför allt av fordon och drivmedel.
6. Klimatfrågan.

För att möta dessa utmaningar föreslås olika strategier för olika delar av landet:

**I storstadsområdena** måste tillväxten av personresorna lösas med gång-, cykel- och kollektivtrafik, vilket måste prägla stadsplaneringen. Ansvaret för detta ligger på kommuner och fylken, men för att dessa ska klara av att t.ex. bygga ut sin del av kollektivtrafiken ställer de krav om ökade statliga bidrag. Samtidigt krävs åtgärder som begränsar den privata biltrafiken, exempelvis. trängselskatter och högre parkeringsavgifter.

**På regional nivå** genomförs åtgärder som bidrar till regionförstoring och därmed mera robusta boende- och arbetsmarknadsregioner. I anslutning till de största städerna krävs utbyggnad av järnväg, medan det i resten av landet behövs utbyggnad av vägnätet.

**Mellan städer och landsdelar** byggs transportsystemet ut för att reducera avståndskostnaderna för näringsliv och medborgare och på så sätt bidra till ekonomisk tillväxt och regional utveckling. De stora Europavägarna prioriteras.

<sup>5</sup> Forslag til nasjonal transportplan 2014-2023 [http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/2013\\_01\\_10\\_NTP\\_2012\\_forslag\\_nasional\\_transportplan.pdf](http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/2013_01_10_NTP_2012_forslag_nasional_transportplan.pdf).

Ett sammanhängande nationellt transportnät med effektiva, multimodala knutpunkter ska bidra till att långväga godstransporter i större utsträckning sker med sjöfart och järnväg istället för med väg och flyg.

Ett särdrag, jämfört med övriga nordiska länder, är det stora beroendet av inrikesflyg för persontransporter. I Norge svarar inrikesflyget för 7 procent av persontransporterna, medan inrikesflyget i övriga nordiska länder endast motsvara 1 till 2 procent av persontrafiken.

En annan specifik förutsättning är utvecklingen vid Barents hav där man förutser en fortsatt betydande expansion av både sjöfart och utvinning av olja och gas. Från Finland och regionalt håll diskuteras möjligheten om att dra det finska järnvägsnätet upp till norska kusten för att få tillgång till isfria hamnar för finländska godstransporter. En ytterligare ny faktor är det krympande istäcket i Arktis som väntas möjliggöra regelbunden sjöfart norr om Ryssland allt större del av året.<sup>6</sup>

## 3.1 Beslutsfattarnas efterfrågan på omvärldsanalyser

### Stortinget

Inom Stortinget bedrivs inget separat analysarbete kring framtiden och omvärlden utan arbetet är starkt inriktat på att hantera förslag från regeringen.

### Samferdselsdepartementet<sup>7</sup>

Samferdselsdepartementet har det övergripande ansvaret för post och telekommunikation, luftfart, väg- och järnvägssektorn medan ansvaret för sjöfarten delas mellan Fiskeri- och kystdepartementet och Nærings- och handelsdepartementet.

Samferdselsdepartementet ansvarar för långsiktig planering, rapportering, analys, lagstiftningsarbete och budgetfrågor inom dessa sektorer. Under departementet finns transportmyndigheterna: Jernbaneverket, Statens Vegvesen, Vegtilsynet, Luftfartilsynet, Statens Jernbanetilsyn och flygplatsbolaget Avinor A/S (som även har centrala myndighetsuppgifter). Kystverket sorterar under Fiskeri- och kustdepartementet medan Sjøfartsdirektoratet ligger under Nærings- och handelsdepartementet.

Inom Samferdselsdepartementet finns ingen formaliserad organisation för omvärlds- och framtidsanalyser. De analyser som används för den politiska beslutprocessen beställs ofta från ansvariga myndigheter eller forskningsinstitut, t.ex. från Transportøkonomisk institutt (TOI) ([www.toi.no](http://www.toi.no)). I regeringens finansplaner (perspektivmedlinger) presenteras längre prognoser och framtidsanalyser, med bäring på omvärldsutveckling som påverkar den norska

---

<sup>6</sup> Ny infrastruktur i nord.

[http://www.regjeringen.no/pages/16708276/ntp\\_nordomradeutredning\\_fase2\\_2011.pdf](http://www.regjeringen.no/pages/16708276/ntp_nordomradeutredning_fase2_2011.pdf)

<sup>7</sup> Intervju med Kjell Rosanoff mfl, vid Samferdselsdepartementet, Oslo 2013-01-07.

ekonomin. Den senaste presenterade finansplanen för 2013 har fokus på några långsiktiga utmaningar och val för den norska ekonomin med tonvikt på hållbarheten i välfärdssystemet och de demografiska utmaningarna. Klimatförändringarna lyfts också upp som viktiga utmaningar, där en minskning av utsläppen från transporterna är en prioriterad fråga.<sup>8</sup>

I beredning av den nya transportplanen för 2014 till 2023 har samtliga transportmyndigheter varit involverade. I det inledande arbetet med transportplanen tillsatte de ansvariga myndigheterna (plus Avinor) en särskild arbetsgrupp (Prosjektgruppen for Perspektivanalysen 2010-2040) med representanter från Jernbaneanverket, Avinor, Statens Vegvesen och Kystverket med uppgift att ta fram prognoser och framtidsanalyser på ett antal områden med påverkan på transportsektorn; effekter av skatter, inkomstutveckling, näringslivsutveckling, befolkning/demografi, klimat, ny teknologi.<sup>9</sup>

## Transportmyndigheterna

De norska transportmyndigheterna har liksom sina nordiska systemmyndigheter gått igenom betydande omstruktureringar under senare år. Produktionsuppgifter har bolagiserats, samtidigt som ansvaret för vägnätet delats upp så att staten tar hand om ett stomvägnät medan fylkeskommunerna ges ansvar för det mindre belastade vägnätet. Som nämnts sorterar sjöfarten inte under Samferdselsdepartementet utan under Fiskeri- og Kystdepartementet. Den långsiktiga infrastrukturplaneringen har också blivit mer samordnad, med stort parlamentariskt inflytande på detaljerad nivå.<sup>10</sup>

## Statens Vegvesen/Jernbaneanverket<sup>11</sup>

Vid myndigheterna finns ingen formaliserad omvärldsverksamhet eller anställda omvärldsanalytiker. Frågorna finns dock inom områden som handlar om traditionell utredning, analys och långtidsprognoser. Att kartlägga och beskriva omvärldstrender är och blir alltmer en viktig del i detta arbete. Större delen av myndigheternas omvärlds- och trendanalysarbete har varit kopplat till särskilda regeringsuppdrag, bland annat framtagandet av bakgrundsunderlag för beslut om den nationella transportplanen 2014 till 2023, som transportmyndigheterna gemensamt tagit fram och som föregicks av utredningsarbete i projektgruppen för perspektivanalysen. Särskilda trendför djupningar har gjorts inom område gods, kollektivtrafik och miljö. Avgifter och skatter har också varit en prioriterad fråga.

Trendrapporter är till största delen efterfrågestyrda från ministeriet.

<sup>8</sup> <http://www.regjeringen.no/pages/38223329/PDFS/STM201220130012000DDDPDFS.pdf>

<sup>9</sup> [http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/rapport\\_perspektivanalyse.pdf](http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/rapport_perspektivanalyse.pdf)

<sup>10</sup> Trafikanalys PM 2011:1 Struktur och styrning av de statliga transportmyndigheterna i de nordiska länderna  
[http://trafa.se/PageDocuments/Struktur\\_och\\_styrning\\_av\\_de\\_statliga\\_transportmyndigheterna\\_i\\_de\\_nordiska\\_laenderna.pdf](http://trafa.se/PageDocuments/Struktur_och_styrning_av_de_statliga_transportmyndigheterna_i_de_nordiska_laenderna.pdf)

<sup>11</sup> Intervju 2013-01-07 med Hans Silborn och Jan Fredrik Lund vid Statens Vegvesen



# 4 Omvärldsanalys i finländsk transportpolitik

## Aktuellt

Den finländska regeringens transportpolitiska prioriteringar framgår av den trafikpolitiska redogörelsen, "Konkurrenskraft och välfärd genom ansvarsfull trafik", som den då nytilträdde koalitionsregeringen presenterade i april 2012.<sup>12</sup>

I redogörelsen identifieras ett antal generella trender som påverkar trafikpolitiken:

- Skärpt internationell konkurrens
- Klimatpolitiken
- Urbanisering

Fyra specialfrågor för den finländska trafikpolitiken under 2010-talet pekas ut:

### *Stora och växande stadsregioner*

Genom nya avtal om samordnad planering, så kallad MBT-intentioner (Markanvändning, Boende, Trafik), för storstadsområdena (Helsingfors, Åbo, Lahtis, Tammerfors och Uleåborg) hoppas man kunna effektivisera transportapparaten och minska behovet av personbil.

### *Flygtrafiken och flygplatsnätverket*

En översyn av flygplatsnätet och styrningen av flygtrafiken ska göras under trycket av stagnerande inrikesflyg och konkurrens från lågprisbolag även vid mindre flygplatser.

### *Tillväxtutsikterna och infrastrukturen i trafiken till Ryssland*

Den snabbt växande trafiken (+8 till 10 procent per år) mellan Finland och S:t Petersburgs-området kräver både ny infrastruktur och nya administrativa rutiner.

### *Transeuropeiska trafiknät*

EU:s TEN-T program ställer krav på att Finland utvecklar sina delar av det transeuropeiska trafiknätet.

<sup>12</sup> [http://www.lvm.fi/c/document\\_library/get\\_file?folderId=1985455&name=DLFE-15531.pdf&title=Konkurrenskraft%20och%20v%C3%A4lf%C3%A4rd%20genom%20ansvarfull%20trafik\\_Statsr%C3%A5dets%20trafikpolitiska%20redog%C3%B6relse%20till%20riksdagen%202012](http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=1985455&name=DLFE-15531.pdf&title=Konkurrenskraft%20och%20v%C3%A4lf%C3%A4rd%20genom%20ansvarfull%20trafik_Statsr%C3%A5dets%20trafikpolitiska%20redog%C3%B6relse%20till%20riksdagen%202012)

En ytterligare specifik prioritering gäller den så kallade grå ekonomin inom transportnäringen, t.ex. yrkestrafik med fordon registrerade för privat trafik, konkurrenspekulationer, olaglig verksamhet av utländska åkare med mera. Enligt företagsenkäter omfattade den grå ekonomi år 2009 tio procent av den totala försäljningen av godstransporter.

## 4.1 Beslutsfattarnas efterfrågan på omvärldsanalyser

### Riksdagen

Även den finländska riksdagen har en lång tradition av systematisk omvärlds- och trendanalys. Sedan 1993 finns i riksdagen ett särskilt framtidsutskott, som bland annat har till uppgift att på eget initiativ analysera hur väsentliga tendenser kan påverka förutsättningarna för politiken. I samband med en förändring av grundlagen 2000 blev utskottet permanentat. Framtidsutskottet beställer och ger ut egna rapporter om strategiska framtidsfrågor och är det utskott i riksdagen som behandlar regeringens framtidsredogörelse. Utskottet behandlar vanligen inte lagförslag.<sup>13</sup>

### Kommunikationsministeriet<sup>14</sup>

Kommunikationsministeriet ansvarar för infrastruktur, bostadspolitik, transport och kommunikationer och leds av två ministrar. Kommunikationsministeriet har egna resurser och enheter för omvärlds- och framtidsfrågor, vilket är vanligt även på andra finländska ministerier.

Omvärlds- och framtidsfrågor har en prioriterad och etablerad position i regeringsarbetet i form av de så kallade framtidsredogörelser som tas fram under varje mandatperiod. 2009 presenterade den dåvarande regeringen en framtidsredogörelse kring klimatproblematiken: *"Vägen till ett utsläppsnålt Finland"*.<sup>15</sup> Under hösten 2013 väntas den nuvarande regeringen presentera en motsvarande framtidsredogörelse på temat *"Den finländska modellen för en hållbar utveckling i en föränderlig värld"*.<sup>16</sup> Arbetet sker i sex temagrupper:

- Knappheten även en möjlighet
- En ny nordlig geografi
- Medborgarnas välfärd och delaktighet
- Företagen i omvandling
- Förvaltningen som ett verktyg
- Framtidens arbetsliv

De metoder som används vid framtagande av rapporterna är SWOT-analyser, workshops, samt nätverksträffar med branschaktörer, myndigheter och forskare.

<sup>13</sup> <http://web.eduskunta.fi/Resource.phx/parliament/committees/future.htx>

<sup>14</sup> Intervju med Petri Jalasto, Anne Miettinen & Piia Karjalainen, Kommunikationsministeriet, Helsingfors 2013-01-29.

<sup>15</sup> [http://vnk.fi/julkaisukansio/2009/j28-ilmastoselonteko-j29-klimat-framtidsredogorelse-j30-climate\\_/pdf/sv.pdf](http://vnk.fi/julkaisukansio/2009/j28-ilmastoselonteko-j29-klimat-framtidsredogorelse-j30-climate_/pdf/sv.pdf)

<sup>16</sup> <http://vnk.fi/hankeet/tulevaisuusselonteko358587/sv.jsp>

Framtidsredogörelsen 2009 var i huvudsak ett internt ministeriearbete, medan det nuvarande arbetet sker med deltagande från näringsliv, organisationer, universitet med mera. I arbetet har till stor del konsulter anlåtts.

På transportområdet har regeringen utsett en särskild högnivågrupp, FINTRIP, för att analysera den långsiktiga utvecklingen inom transporter och kommunikationer. Arbetet leds av tjänstemän på kommunikationsministeriet. Huvudsyftet med gruppen är att analysera tänkbara långsiktiga förändringar. Gruppen har också till uppgift att ta fram policyförslag utifrån de analyser som görs.

## Transportmyndigheterna

Liksom i övriga Norden har de finska transportmyndigheterna nyligen omorganiserats. I huvudsak har myndighetsutövandet koncentrerats på två myndigheter, Trafikverket och Trafiksäkerhetsverket. Trafikverket ansvarar för hela trafiksystemet med undantag för luftfarten och förvaltar dessutom väg- och järnvägsnäten. Trafiksäkerhetsverket är ansvarigt för regelverk och inspektion men har också till uppgift att främja säkerheten i trafiken samt att bevaka miljömålen för trafiksystemet uppnås.<sup>17</sup>

### *Trafiksäkerhetsverket*<sup>18</sup>

Inom Trafiksäkerhetsverket finns en särskild avdelning som ansvarar för omvärldsanalys och prognoser. De frågor som analyseras är framför allt trafiksäkerhetsfrågor, med särskild tonvikt på EU-lagstiftning. Omvärldsanalysen är i första hand riktad till den egna verksamheten och den interna ledningsgruppen. Myndigheten har inte i uppdrag att göra egna policyanalyser utifrån de omvärldskartläggningar man gör. Dock finns ett ökat intresse från politiskt håll och från den interna ledningen att göra omvärldsanalyser i ett bredare perspektiv, det vill säga, att bevaka hela transportsektorn. Det finns även ett ökat intresse av att myndigheten gör egna policyanalyser. Till stor del använder man sig av externa konsulter och forskare för sina analyser.

### *Trafikverket*

Inom Trafikverket bedrivs arbetet med övergripande omvärldsanalyser främst vid Trafiksystemavdelningen (Strategienheten). Ofta görs studier i samarbete med ministeriet.

I rapporten Trafikförhållanden 2035<sup>19</sup> beskrivs Trafikverkets uppfattning om hur trafiksystemet långsiktigt ska utvecklas. Trafikförhållanden 2035 täcker alla delområden inom infrastrukturhållning och relaterade tjänster samt även

---

<sup>17</sup> Trafikanalys PM 2011:1 Struktur och styrning av de statliga transportmyndigheterna i de nordiska länderna  
[http://trafa.se/PageDocuments/Struktur\\_och\\_styrning\\_av\\_de\\_statliga\\_transportmyndigheterna\\_i\\_de\\_nordiska\\_laenderna.pdf](http://trafa.se/PageDocuments/Struktur_och_styrning_av_de_statliga_transportmyndigheterna_i_de_nordiska_laenderna.pdf)

<sup>18</sup> Intervju med Anders Granfelt, Heli Koivu, Mette Vuola, Helsingfors 2013-01-29

<sup>19</sup>  
[http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/s/trafikverket/verksamhetsfilosofi/trafikforhallanden2035/PTS\\_Ruotsi.pdf](http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/s/trafikverket/verksamhetsfilosofi/trafikforhallanden2035/PTS_Ruotsi.pdf)

kollektivtrafik, cykling och gång. Bland de faktorer som identifieras påverka transportplaneringen nämns:

- Globaliseringen
- klimatförändringarna
- stigande energipriser
- den ryska ekonomins utveckling
- Barentsregionens växande betydelse
- nya industriområden, ökad gruvsdrift
- ökad användning av bioenergi
- åldrande befolkning och koncentration till större tillväxtcentra.



# 5 Omvärldsanalys i svensk transportpolitik

## Aktuellt

Det senaste övergripande beslutet om den svenska transportpolitiken togs av riksdagen hösten 2012.<sup>20</sup> Det var ingen övergripande transportpolitisk proposition utan hade fokus på infrastruktur. Transportpolitiska mål och principer ändrades inte.

I beslutet aviserades att 520 miljarder kronor ska sättas av för den så kallade åtgärdsplaneringen perioden 2014 till 2025.

Propositionen baseras på den så kallade Kapacitetsutredningen<sup>21</sup>, som togs fram av Trafikverket och som identifierade de viktigaste bristerna i transportsystemet. Utredningen omfattade också omvärldsanalys.

I juni 2013 presenterade Trafikverket sitt förslag till en nationell plan för transportsystemet.

## 5.1 Beslutsfattarnas efterfrågan på omvärldsanalyser

### Riksdagen

Som en konsekvens av utbredda krav från ledamöterna i riksdagen om att få in mera långsiktiga perspektiv i arbetet, inrättades våren 2007 en särskild funktion i riksdagskansliet, utvärderings- och forskningsfunktionen, med två nya tjänster med benämningen forskningssekreterare. Särskilda medel avsattes för att upphandla forskare och annan expertis som med hjälp av forskningssekreterarna skulle utarbeta forsknings- och framtidsrelaterat material. Utvärderings- och forskningsfunktionens uppdrag initieras i utskotten, och det finns således en direkt koppling mellan riksdagsledamöterna och de uppdrag som genomförs.

Forskningsfunktionen tar fram ca fem rapporter per år som dels kan vara ämnesspecifika, dels kan vara mera generella forskningsöversikter eller teknikutvärderingar.<sup>22</sup> Sedan funktionen infördes har trafikutskottet publicerat en generell forskningsöversikt och tre specifika studier<sup>23</sup>:

<sup>20</sup> Prop. 2012/13:25. Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem. <http://www.regeringen.se/content/1/c6/20/14/59/91c53aa1.pdf>

<sup>21</sup> <http://www.trafikverket.se/kapacitet>

<sup>22</sup> Riksdagens utredningstjänst (RUT), intervju med Lars Eriksson, Riksdagens utvärderings- och forskningsfunktionen. <http://www.riksdagen.se/sv/Sa-funkar-riksdagen/Sa-arbetar-utskotten/Forskning-och-framtid/>

<sup>23</sup> <http://www.riksdagen.se/sv/Utskott-EU-namnd/Trafikutskottet/Framtidsfragor/>

- Offentlig-privat samverkan kring infrastruktur
- Förnybara drivmedels roll för att minska transportsektorns klimatpåverkan
- Hållbara städer – med fokus på transporter, boende och grönområden

Enskilda ledamöter eller partier har även tillgång till en särskild utredningsresurs, Riksdagens utredningstjänst (RUT), för att utreda enskilda sakfrågor men också för mera generell "omvärldsscanning". I mån av resurser gör RUT även egen-initierade omvärldsanalyser av aktuella händelser, t.ex. USA-valet, lärarlöner etc. RUT använder sig ofta av expertmyndigheterna för vissa sakfrågor, exempelvis av transportmyndigheterna vid transportpolitiska frågor.

Material från RUT anses ha hög trovärdighet och används ofta i den politiska debatten.

## Näringsdepartementet

Näringsdepartementet i Sverige ansvarar för energipolitik, IT-politik, näringslivsutveckling, regional tillväxt, transport- och infrastrukturpolitik samt turism. Ansvaret delas mellan tre ministrar, varav en är ansvarig för infrastruktur- och transportpolitik. Under infrastrukturministern ligger samtliga transportmyndigheter: Trafikverket, Trafikanalys, Transportstyrelsen, Luftfartsverket och Sjöfartsverket och VTI.

Inom några departement (näring, utbildning, arbetsmarknad och finans) finns idag särskilda analysfunktioner. I viss utsträckning arbetar de också med omvärldsanalys. Systematisk transportpolitisk omvärldsanalys sker dock inte vid näringsdepartementet. I likhet med vissa andra politikområden har en särskild utvärderings- och analysmyndighet, Trafikanalys, uppdraget att bedriva analys av transportpolitikens omvärld. På andra områden arbetar myndigheter med motsvarande uppdrag, Kulturanalys, Vårdanalys, Tillväxtanalys. Att organisera utvärdering och analys i sektorsspecifika myndigheter har rentav beskrivits som en ny, svensk förvaltningspolitiskt trend.<sup>24</sup>

## Transportmyndigheterna

Den 1 april 2010 bildades det nya Trafikverket, samtidigt som Banverket och vägverket lades ner. Redan tidigare hade arbetet med tillsyn och regelverk samlats i den nya Transportstyrelsen. Tidigare Staten Institut för Kommunikationsanalys (SIKA) lades ned och den nya myndigheten Trafikanalys bildades, med huvuduppdrag att granska transportpolitiskt beslutsunderlag, bedriva omvärldsanalys, utvärdera åtgärder och ansvara för transportstatistik. Trafikanalys är den enda transportmyndighet som har ett direkt formulerat uppdrag att arbeta med omvärldsanalyser.

### *Trafikanalys*

Trafikanalys är regeringens utvärderings- och analysorgan för frågor inom hela transportområdet. Myndigheten ansvarar för granskning och kvalitetssäkring av

<sup>24</sup> Statskontoret. Fristående utvärderingsmyndigheter- en förvaltningspolitisk trend? (2011) <http://www.statskontoret.se/upload/Publikationer/2011/Om-offentlig-sektor-11.pdf>

beslutsunderlag, utvärdering av genomförandet av olika åtgärder och åtgärdernas effekter, resvaneundersökningar samt ansvar för statistik inom transportområdet. Vidare har myndigheten via instruktion ett uppdrag att arbeta med omvärldsfrågor, en uppgift som delvis tidigare låg på SIKA.<sup>25</sup>

Analysernas mottagare är främst Näringsdepartementet, men myndigheten har även ett kunskapsspridande syfte. Trafikanalys har tagit fram en övergripande långsiktig trendanalys<sup>26</sup>, som delvis har varit underlag till den senaste infrastrukturpropositionen. Varje månad ger Trafikanalys ut "Europeisk utblick", ett nyhetsbrev om aktuella frågor inom EU.<sup>27</sup>

## *Trafikverket*

Trafikverkets ansvarar för långsiktig planering av transportsystemet för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar. Verket har huvudkontor i Borlänge, sex regionkontor samt ett tjugotal lokala kontor spridda över hela landet.

Ansvaret för omvärldsfrågorna är utspritt inom organisationen. Alla verksamhetsområden och centrala funktioner bevakar frågor av relevans för sina respektive verksamheter. Omvärldsspaningar är en viktig del av den löpande verksamheten, exempelvis i arbetet med stora eller strategiskt betydelsefulla projekt, upphandling och marknadsbevakning samt i regionernas planeringsarbete. En samlad rapport sammanställs varje kvartal och läggs ut på den interna hemsidan.

Det strategiska omvärldsanalysarbetet sker på myndighetens funktion för strategisk utveckling. En övergripande omvärldsanalys, "*Nytt trafikverk, ny omvärld*"<sup>28</sup>, togs fram och publicerades 2010. Arbetet med en uppdaterad rapport pågår som förväntas vara klar våren 2014. Genom en serie seminarier under rubriken "Think Future" har Trafikverket bjudit in kvalificerade experter och ledande beslutsfattare och näringslivsföreträdare för dialog om omvärldsfrågor. Ett nyhetsbrev sammanställs varje månad och sprids till en stor mängd mottagare inom och utanför verket.<sup>29</sup>

Omvärldsbevakningen ska ge underlag för den årliga diskussionen om strategisk inriktning av Trafikverkets arbete, och ge stöd för ledningens löpande arbete. Det ska även kunna utgöra underlag för regeringens och riksdagens överväganden och beslut om framtida inriktning och val av åtgärder för att utveckla transportsystemet i önskad riktning.

<sup>25</sup> Se t.ex. SIKA Rapport 2004:7 Omvärldsanalys – förutsättningar som kan påverka svensk transportpolitik [http://trafa.se/PageDocuments/sr\\_2004\\_7.pdf](http://trafa.se/PageDocuments/sr_2004_7.pdf)

<sup>26</sup> Trafikanalys PM 2011:8 Transportsektorn i framtiden – Trender och omvärldsscenarioer för transportpolitiken [http://trafa.se/PageDocuments/Transportsektorn\\_i\\_framtiden\\_Trender\\_och\\_omvaerldsscenarioer\\_foer\\_transportpolitiken.pdf](http://trafa.se/PageDocuments/Transportsektorn_i_framtiden_Trender_och_omvaerldsscenarioer_foer_transportpolitiken.pdf)

<sup>27</sup> <http://www.trafa.se/sv/Projekt/Regeringsuppdrag/Omvarldsanalys/Europeisk-utblick/>

<sup>28</sup> [http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6222/2011\\_049\\_nytt\\_trafikverk\\_ny\\_omvarld\\_trafikverkets\\_omvarldsanalys\\_2010.pdf](http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6222/2011_049_nytt_trafikverk_ny_omvarld_trafikverkets_omvarldsanalys_2010.pdf)

<sup>29</sup> Nyhetsbrevet publiceras på en privat hemsida: <http://logistikfokus.se/2013/04/05/omvarldsspaning-mars-2013/>

Ett tydligt sådant exempel är Kapacitetsutredningen, som var ett viktigt underlag för den infrastrukturproposition som riksdagen tog beslut om i december 2012.

### *Transportstyrelsen*

Transportstyrelsen arbetar för att uppnå god tillgänglighet, hög kvalitet, säkra och miljöanpassade transporter inom järnväg, luftfart, sjöfart och väg. Myndigheten tar fram regler, ger tillstånd och följer upp hur de efterlevs. Med hjälp av register arbetar Transportstyrelsen bland annat med avgifter, tillstånd och ägarbyten. Huvudkontoret ligger i Norrköping.

På Transportstyrelsen bedrivs omvärldsbevakning dels på enheterna kopplat till respektive trafikslag, dels på en GD-stab med direkt rapportering till ledningen. På myndigheten finns särskilt utpekade medarbetare med uppdrag att arbeta med omvärldsfrågor. Målsättning med omvärldsarbetet är främst att strategiskt följa omvärldsförändringar med bäring på den interna verksamhetsutveckling och konsekvenser för transportmarknaden kopplat till myndighetens uppdrag.

Exempel på områden där Transportstyrelsen medverkat och som legat till grund för till exempel riksdagsbeslut är Trafikverkets kapacitetsutredning där Transportstyrelsen bidragit med en bedömning av luftfartens kapacitetssituation och framtida kapacitetsbehov.

### *Sjöfartsverket*

Sjöfartsverket ansvarar för sjöfartens säkerhet och framkomlighet, med huvudsaklig inriktning på handelssjöfarten. Huvudkontoret ligger i Norrköping, där Sjöfartsverkets sjöfartspolitiska enhet ansvarar för omvärldsbevakning och analyser. Det är främst två personer som arbetar med omvärldsanalyser och omvärldsrapporter även om uppgifter vid behov lämnas från andra enheter i Sjöfartsverket.

Fokus för omvärldsanalyserna är främst underlag för den interna verksamhetsutvecklingen och styrningen vid Sjöfartsverket, t.ex. underlag för strategier och mål på upp till 10 års sikt samt för andra strategiskt viktiga beslut. Syftet är att utifrån EPISTEL-M-metoden fånga upp och analysera hur händelser, beslut och trender i Sjöfartsverkets omvärld kan väntas påverka Sjöfartsverkets ekonomi och verksamhet, vad gäller såväl inriktning som omfattning.

För närvarande pågår ett projekt i Sjöfartsverket i syfte att bredda resurserna för omvärldsarbetet och skapa ökad delaktighet från övriga delar av Sjöfartsverket. Dessutom ska man klargöra behovet och omfattningen av omvärldsinformation samt ta fram en struktur och tidplan för spridning av informationen såväl internt som externt. Den omvärldsinformation verket inte själv har tillgång till kommer att upphandlas externt. Målsättningen är att ha en ny struktur på plats under våren 2013.

# 6 Omvärldsanalys i dansk transportpolitik

## Aktuellt

De viktigaste nu gällande styrdokumenterna för dansk transportpolitik finns samlade i "Aftaler om en grøn transportpolitik 2009"<sup>30</sup> som består av sex separata avtal som samtliga slöts under 2009. Bakom uppgörelserna stod sju (i ett fall sex) av Folketingets partier med ca 90 procent av rösterna, det vill säga praktiskt taget hela det politiska spektrumet. Dessa avtal har senare följts upp med ytterligare, partipolitiskt mycket breda avtal både under den tidigare, borgerliga regeringen och den nuvarande, socialdemokratiska ledningen.

I det första av avtalen ("En grøn transportpolitik", 29 januari 2009)<sup>31</sup> formuleras de grundläggande syftena med politiken:

- Transportens CO<sub>2</sub>-utledning 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 uerstættelig natur
- Støj og luftforurening i byerne skal ned

Det sammanhållande kittet i uppgörelserna är att pengar ur en nyetablerad, statlig infrastrukturfond på 94 miljarder DKK öronmärks till en lång rad konkreta projekt som ska genomföras fram till 2020.<sup>32</sup>

I avtalet ingick även årliga "statuskonferencer" där olika samhällsaktörer, företag, myndigheter och intresseorganisationer, ska ges möjlighet att kommentera och värdera genomförandet av trafikavtalen. Vid statuskonferenserna i december

<sup>30</sup>

<http://www.trm.dk/~media/Files/Publication/2009/En%20gr%C3%B8n%20transportpolitik/Aftaler%20om%20en%20gr%C3%B8n%20transportpolitik%202009%20netversion.pdf>

<sup>31</sup> [http://www.trm.dk/graphics/Synkron-Library/trafikministeriet/Publikationer/2009/En\\_groen\\_%20transportpolitik.pdf](http://www.trm.dk/graphics/Synkron-Library/trafikministeriet/Publikationer/2009/En_groen_%20transportpolitik.pdf)

<sup>32</sup> I mars 2013 föreslog regeringen ytterligare en fond – Togfonden DK – på 27,5 miljarder DKK som enbart ska satsas på förbättringar av järnvägssystemet.  
<http://www.trm.dk/da/nyheder/2013/togfonden+dk--+fremtidens+jernbane/>

2011 och 2012 har regeringen rapporterat hur genomförandet av avtalen går.<sup>33</sup> Hösten 2013 ska en samlad lägesanalys redovisas. Denna ska i sin tur ligga till grund för nya förhandlingar mellan partierna.

I avtalet ingår även utvecklandet av en ny trafikmodell, "*Landstrafikmodellen*", som ska förbättra möjligheterna att bedriva strategisk, nationell transportplanering och policyanalys. Modellen, som utvecklas av Danmarks Tekniska Universitet, skulle enligt de ursprungliga planerna redan ha tagits i bruk, men arbetet är försenat och enligt den senaste prognosen kan modellen börja nyttjas under 2015.

En specifik utmaning för transportpolitiken i Danmark är landets betydelse som transitland för godstrafik, framför allt med lastbil. Transittrafikens tillväxt drivs på av den ekonomiska tillväxten och den växande ekonomiska integrationen inom EU, men stimuleras ytterligare av ett allt bättre vägnät med sänkta transporttider och -kostnader. 2011 presenterade regeringen en särskild analys av transittrafikens problem och möjligheter: "*Danmark som transportland i det internationale transportsystem*".<sup>34</sup> Funktionen som transitland ökar trycket på landets infrastruktur, men skapar samtidigt möjligheter till inkomster och arbetstillfällen, dels i olika servicefunktioner kopplade till transittrafiken (terminalfunktioner, hotell- och restaurangtjänster med mera), men också i form av ökade intäkter från broavgifter, drivmedelsskatter med mera

En annan, specifik utmaning är den så kallade "Timemodellen", en satsning på att få en restid med tåg på högst en timma mellan nätverket av större, danska städer: København-Odense, Odense-Aarhus, Aarhus-Aalborg.

Ett tredje specifikt inslag i den danska transportpolitiken är den fortsatta utbyggnaden av förbindelserna mot Tyskland, särskilt Fehmarn Belt-förbindelsen, som i sin tur ställer krav om ny och utbyggd infrastruktur, bland annat en ny bro mellan Själland och Falster (Storstrømmen).

## 6.1 Beslutsfattarens efterfrågan på omvärldsanalyser

### Folketinget<sup>35</sup>

Folketingets organisation är liten – ansvarigt för transportfrågor är Trafikudvalget med 29 medlemmar men bara en anställd. Det finns därmed inga resurser att bedriva en kvalificerad omvärldsanalys.

---

<sup>33</sup>

<http://www.trm.dk/~media/Files/Publication/2011/Strategiske%20analyser/Status%20for%20de%20strategiske%20analyser%20-%20ny%20til%20web.pdf>

<sup>34</sup>

<http://www.trm.dk/~media/Files/Publication/2011/Danmark%20som%20Transportland/Danmark%20som%20transportland.pdf>

<sup>35</sup> Intervju 2013-03-15 med Mikkel Rimsø Sørensen, trafikudvalget

## Transportministeriet

Transportministeriet har ingen särskild organisation eller avdelning för omvärldsanalys. Ministeriet har ett ramavtal med Danmarks Tekniske Universitet (DTU) i vilket ingår ett uppdrag att bevaka teknisk forskning och utveckling inom t.ex. samhällsekonomiska analysmetoder. Detta uppdrag avrapporteras i samband med DTU:s övriga uppdrag löpande plus att det görs en uppföljning av avtalet en gång per år.

I den mån regeringens egna myndigheter inte förser Transportministeriet med underlag, görs analyser i huvudsak av ministeriets egen personal. Därutöver bedriver utomstående aktörer med mer eller mindre starka anknytning till regeringen, utöver DTU även t.ex. Teknologirådet (en stiftelseliknande organisation vars styrelse utses av regeringen) och Concito (en grön "think-tank" med en bred organisatorisk bas från näringsliv, forskning, miljöorganisationer med mera) analysarbete som ministeriet följer och utnyttjar. För bedömningar av övergripande samhällsekonomisk utveckling, inkomstutveckling med mera utgår man från de (oftast mera kortsiktiga) analyser som görs på finansdepartementet och publiceras i form av så kallad "Økonomisk redegørelse".<sup>36</sup>

De viktigaste satsningarna för att förbättra beslutsunderlagen handlar dels om den uppsättning strategiska analyser som genomförs, dels den nya "Landstrafikmodellen" dels en löpande utveckling av de samhällsekonomiska metoderna. De strategiska analyserna har tre fokusområden:

- Det överordnade väg- och järnvägsnätet på Jylland
- Förbindelserna mellan Öst- och Västdanmark
- Förbättrad tillgänglighet i huvudstadsregionen

Exempel på andra väsentliga informationskällor är transportattachén vid den permanenta representationen vid EU i Bryssel och deltagande i grupper inom OECD.

## Transportmyndigheterna

### *Vejdirektoratet*<sup>37</sup>

Vejdirektoratet ansvarar för förvaltning och utvecklingen av det danska huvudvägnätet (totalt ca 3800 km).

Myndigheten har inget specifikt uppdrag att bedriva omvärldsanalys, men genomförde 2011 till 2012 på eget initiativ en "Perspektiveanalyse", med starka inslag av omvärldsanalys. Analysen utgår från EU:s vitbok "*Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde - ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*"<sup>38</sup> och identifierar med etablerade

<sup>36</sup> [http://oim.dk/media/371804/web\\_konomisk\\_redeg\\_relse\\_samlet\\_dec.2012.pdf](http://oim.dk/media/371804/web_konomisk_redeg_relse_samlet_dec.2012.pdf)

<sup>37</sup> Intervju 2013-03-15 med Søren Brønchenburg och Henrik Backteman Larsen, Vejdirektoratet.

<sup>38</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:SV:PDF>

analysmetoder<sup>39</sup> kritiska faktorer för utvecklingen av det danska vägtransportsystemet.<sup>40</sup>

I arbetet följer man planeringsprocesserna i framför allt Sverige och Norge, men också i Tyskland, dels eftersom vägsystemen i dess länder hänger samman, dels för att utveckla prognos- och analysmetoder.

### *Banedanmark*<sup>41</sup>

Banedanmark, som ansvarar för järnvägsinfrastrukturen i Danmark, bedriver ingen systematisk omvärldsanalys.

### *Trafikstyrelsen*<sup>42</sup>

Trafikstyrelsen har ett antal varierande uppgifter inom samtliga trafikslag som ytterst syftar till att främja en säkrare, mindre miljöstörande och mera effektiv transportapparat med en ökad andel kollektivtrafik. Myndigheten bedriver ingen systematisk omvärldsanalys.

---

<sup>39</sup> PESTEL+ (P=Political, E=Economic, S=Social/Cultural, T=Technological, E=Environmental, L=Legal and Spatial – motsvarar i Sverige närmast av EPISTEL+M) och DOT

<sup>40</sup> Hovedudfordringer for statsvejnettet på kort og langt sikt. Vejdirektoratet 2012. Ej publicerat.

<sup>41</sup> Intervju 2013-03-11 med Stina Rosenlind, Banedanmark.

<sup>42</sup> Intervju 2013-03-15 med Dorte Warum och Henrik Severin Hansen, Trafikstyrelsen



# 7 Referenser

Börjeson, L., Höjer, M., Dreborg, K.-H., Ekvall, T. och Finnveden, G. Scenario types and scenario techniques - Towards a user's guide to scenarios. Futures, 2006.

EU-kommissionen, Vitbok, Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem, 2011

Lundqvist, T. (2010) Omvärldsanalys – till vilken nytta? Institutet för framtidsstudier.

Prop. 2012/13:25. Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem, 2012.

Statens Vegvesen, m.fl., Perspektivanalyse, 2010.

Statens Vegvesen, m.fl., Forslag til nasjonal transportplan 2014-2023.

Statens Vegvesen, m.fl., Ny infrastruktur i nord, 2011.

Statskontoret, Fristående utvärderingsmyndigheter - en förvaltningspolitisk trend?, 2011.

Statsrådets kansli, Statsrådets framtidsredogörelse om klimat- och energipolitiken: vägen till ett utsläppsnålt Finland, Statsrådets kanslis publikationsserie 29/2009.

Trafikanalys, Struktur och styrning av de statliga transportmyndigheterna i de nordiska länderna, PM 2011:1.

Trafikanalys, Transportsektorn i framtiden Trender och omvärldsscenarioer för transportpolitiken, PM 2011:8.

Transportministeriet, Aftale mellem regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om en grøn transportpolitik, 2009.

Transportministeriet, En grøn transportpolitik - Status for de strategiske analyser, 2011.

Transportministeriet, Danmark som transportland i det internationale transportsystem, 2011.

Trafikverket (S), Nytt Trafikverk, ny omvärld - Trafikverkets omvärldsanalys 2010, 2010.

Trafikverket (SF), Trafikförhållanden 2035, 2011.



Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.