

**Transportpolitik och gräns-  
överskridande godstransporter i  
de nordiska länderna** PM  
2014:4



**Transportpolitik och gräns-  
överskridande godstransporter i  
de nordiska länderna**

**PM  
2014:4**

**Trafikanalys**

Adress: Torsgatan 30

113 21 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: 2014-10-27

# Förord

Trafikanalys har under 2014 genomfört en omvärldsanalys av förutsättningarna för gränsöverskridande godstransporter främst mellan de nordiska länderna. Arbetet har bestått av två studier, den ena har fokuserat på förutsättningarna för transportköpare och utförare av gränsöverskridande godstransporter. Den studien har genomförts av WSP på Trafikanalys uppdrag och är publicerad separat. Detta är redovisningen av den andra delen av arbetet som fokuserar på hur gränsöverskridande godstransporter hanteras av nordiska regeringar och transportmyndigheter. Resultaten från bägge dessa studier presenterades på ett nordiskt seminarium i Stockholm i maj, samt under Fehmarn Bält-dagarna i Köpenhamn i början av oktober 2014. Projektledare har varit Johannes Berg.

Stockholm i oktober 2014

Brita Saxton

Generaldirektör

# Innehåll

<b>Förord</b> .....	<b>3</b>
<b>Sammanfattning</b> .....	<b>5</b>
<b>Summary</b> .....	<b>8</b>
<b>1 Inledning</b> .....	<b>11</b>
1.1 Syfte .....	11
1.2 Metod .....	12
1.3 Disposition.....	12
<b>2 Bakgrund</b> .....	<b>13</b>
<b>3 Planering för gränsöverskridande transporter</b> .....	<b>15</b>
3.1 Nationella strategier .....	15
3.2 Organisation.....	16
3.3 Planering av infrastruktur .....	17
<b>4 Exempel på plattformar för samarbete</b> .....	<b>19</b>
4.1 TEN-T: EU-beslutade infrastrukturplaner.....	19
4.2 Godskorridorer på järnväg .....	20
4.3 Gemensam infrastruktur.....	22
4.4 Institutionaliserat regionalt samarbete .....	23
4.5 Den skandinaviska 8 miljonersstaden.....	24
4.6 Den nordiska logistikkorridoren.....	25
4.7 Northern Dimension Partnership on Transport and Logistics .....	25
4.8 Transportplan for Barentsregionen .....	26
<b>5 Slutsatser</b> .....	<b>27</b>
<b>Referenser</b> .....	<b>29</b>
Intervjuer .....	30
Figurförteckning .....	30

# Sammanfattning

De nordiska länderna i allmänhet, och i synnerhet Finland, Sverige och Norge har liknande grundläggande transportbehov kopplat till sin utrikeshandel. Länderna har råvaruproduktion i norr och exportmarknader på kontinenten och i övriga världen. Danmark skiljer sig lite från de övriga nordiska länderna, då den största delen av de internationella transporterna utgörs av transittrafik. Samtidigt är handeln mellan länderna relativt omfattande. Dessa transportbehov har inneburit att de nordiska länderna utvecklat ett beroende av varandras infrastruktur för att effektivt kunna hantera sin import och export.

Alla länderna har lång kust och gemensamt för de nordiska länderna är att stor del av transporterna går med sjöfart. Danmark är av tradition en sjöfartsnation med ett världsledande rederi i Maersk. Finland, Sverige och Norge har mycket export som lämpar sig för sjöfart. På grund av specialisering och geografiska förutsättningar använder också länderna varandras hamnar för import och export. Finland saknar till exempel en hamn som kan ta emot stora oceangående fartyg varvid dessa får lossa exempelvis i Göteborg och godset fraktas sedan vidare till Finland (och omvänt vid export). Även Norge tar emot mycket gods via Göteborgs hamn. Kapaciteten och anslutningarna till Göteborgs hamn är därför inte enbart en svensk nationell angelägenhet, utan även av intresse för Finland och Norge.

Danmark utgör transitnav i det nordiska transportsystemet och förändringar i den danska gränsöverskridande infrastrukturen får stora konsekvenser för framförallt Sverige och Norge. Detta manifesteras inte minst genom den planerade Fehmarn Bält-förbindelsen som förväntas få positiva effekter för den svenska och norska exporten på väg och järnväg. För att Norge och Sverige ska få ut full potential av Fehmarn Bält-förbindelsen kommer det dock att krävas en förbättring av framförallt spårinfrastrukturen mellan Norge och Sverige, något som har tagits fasta på inom projektet den skandinaviska 8 miljonersstaden.

Att Norge inte är med i EU blir mest påtagligt för vägtransporterna i samband med förtullning. I övrigt är Norge väl integrerat med EU och deltar i flera samarbeten, där TEN-T sannolikt är det mest betydelsefulla för att förbättra förutsättningarna för gränsöverskridande transporter.

Inget av länderna har någon utpekad central funktion som trafikslagsövergripande hanterar gränsöverskridande transporter. I Finland finns en administrativ grupp inom Kommunikationsministeriet som arbetar med transporter över den ryska gränsen. Sverige och Norge har ett departementssamarbete på tjänstemannanivå. Länderna har också haft etablerade samarbeten på generaldirektörsnivå för att hantera järnvägstransporter över den gemensamma gränsen. För Norge är detta särskilt viktigt då många järnvägstransporter med start och mål i Norge passerar genom Sverige. Att dessa samarbeten finns faller sig naturligt då det rör sig om länder med långa landgränser mot varandra.

Transportmyndigheterna i de nordiska länderna ser likartade ut gällande ansvarsområden. Sverige liksom Finland har dock slagit samman sina trafikslagsmyndigheter till trafikslagsövergripande nationella trafikverk.

En stor skillnad i organisationen mellan länderna är hur stora personella resurser som finns tillgängliga på transportmyndigheterna samt hur de fördelas mellan regeringskansli och transportmyndigheter. En förklaring till detta är att ansvaret för drift och underhåll av väginfrastrukturen skiljer sig mellan de nordiska länderna. I Danmark är ansvaret i huvudsak kommunalt efter en stor vägreform. I Finland ligger ansvaret på Trafikverket och sköts i en regionalorganisation, på närings-, trafik och miljöcentralerna (NTM-centralerna). Det regionala vägnätet i Sverige och Norge hanteras på regional nivå men under samma myndighet som det nationella vägnätet.

Den långsiktiga planeringen av utveckling av infrastruktur i respektive land skiljer sig också åt. I Sverige och Norge finns en sammanhållen långsiktig ekonomisk och fysisk planering. I Finland finns en regelbunden långsiktig planering men den ekonomiska planeringen sker med kortare tidshorisont. Danmark har inte samma typ av långsiktig planering som de övriga nordiska länderna utan långsiktiga infrastruktursatsningar beslutas genom breda politiska överenskommelser.

Ansvarsfördelningen mellan departementsnivå och transportmyndighet inom infrastrukturplaneringen i de nordiska länderna förefaller i huvudsak spegla vilken myndighetsnivå som främst hanterar frågor som rör gränsöverskridande transporter. I Danmark, där relativt sett mer personella resurser ligger hos Transportministeriet, ligger ansvaret för att hantera de gränsöverskridande transporterna också i huvudsak där. I Finland ligger ansvaret för regionala gränsöverskridande godstransportprojekt på de regionala NTM-centralerna, men centrala frågor hanteras av Kommunikationsministeriet. I Sverige bedrivs detta arbete i huvudsak av Trafikverket, nationellt eller av relevant Trafikverksregion beroende på hur samarbetet ser ut. Mer strategiska frågor hanteras dock centralt av Näringsdepartements transportenhet. Även i Norge bedrivs detta arbete antingen av Vegdirektoratet (Statens vegvesen nationellt), Statens vegvesen regioner eller av Jernbaneverket.

Övriga samarbeten gällande gränsöverskridande godstransporter är i huvudsak regionala samarbeten (dock ofta med nationella myndigheters regionala representation). De mer övergripande samarbeten som finns sker inom EU:s ramar såsom transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och det tillhörande ekonomiska ramverket Connecting Europe Facility regulation (CEF), sjömotorvägar och fraktkorridorer på järnväg. Även de regionala samarbetena är delvis finansierade med EU-medel.

TEN-T omfattar de kopplingar mellan och inom de nordiska länderna som anses viktigast ur ett europeiskt infrastrukturperspektiv. TEN-T nätverket och de nordiska ländernas åtaganden för att utveckla detta fungerar därmed delvis som en gemensam plan för den nordiska infrastrukturutvecklingen. Med kompletterande övergripande projekt som godskorridorer på järnväg (Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor, Scanmed RFC) ombesörjs även att de administrativa arbetet samordnas mellan länderna.

Områdena i norra Norden omfattas idag inte av TEN-T-korridoren Skandinavien – Medelhavet. De norra delarna av Finland, Norge och Sverige är dock ett område som präglas av mycket gränsöverskridande transporter och är det enda område där det har tagits fram en gemensam gränsöverskridande infrastrukturplan, Transportplan för Barentsområdet. Planen har dock i dagsläget ingen gemensam finansiering utan utgår från de involverade ländernas nationella prioriteringar. Även utan gemensam finansiering utgör planen ett bra underlag för samordning av gränsöverskridande infrastruktur, vilket är värdefullt då de nordiska ländernas skilda planförfaranden kan försvåra samordning.

Utöver strategiska samarbeten kring infrastrukturutveckling finns ett par exempel på gemensamt ägd och administrerad infrastruktur i Öresundsbron och Svinesundsbron. Gemensamt för dessa är att de helt eller delvis administreras genom statligt ägda bolag och finansieras genom brukaravgifter. Ett annat exempel på gemensamt ägande är den svensk-danska flygledningen där ett gemensamt bolag ansvarar för flygledningen av en route flyg i det svensk-danska luftrummet.



Generellt förefaller det som om samarbeten uppstår när det finns behov av samordning. Hur samarbeten organiseras varierar, men någon form av finansiering från EU är en gemensam nämnare. Den konsultstudie som genomfördes i samband med denna PM visade på att transportköpare upplever störst problem med gränsöverskridande transporter inom järnväg och i synnerhet inom drift och underhåll.<sup>1</sup> Denna PM visar samtidigt att det är få samarbeten på detta område, godskorridorer på järnväg är dock ett exempel på ett samarbete som tar helhetsgrepp kring både ny och befintlig infrastruktur, något som efterfrågades av näringslivet i konsultstudien.

---

<sup>1</sup> WSP 2014

# Summary

The Nordic countries in general, and Finland, Sweden, and Norway in particular, have similar fundamental transport needs for their foreign trade. These countries all produce raw materials in the north for export markets on the continent and in the rest of the world. Denmark differs slightly from the other Nordic countries insofar as most of its international shipments consist of transit traffic. At the same time, trade between these countries is relatively extensive. These transport needs have led the Nordic countries to become dependent on one another's infrastructure to manage their imports and exports efficiently.

All these countries have long coastlines and common to all is the fact that many of their shipments travel by sea. Denmark is a seafaring nation by tradition, with a leading worldwide shipping line in Maersk, while Finland, Sweden, and Norway have numerous exports that are suited for shipment by sea. Because of specialization and geographical circumstances, these countries also use one another's ports for imports and exports. For example, Finland has no port capable of accommodating large ocean-going vessels, so such vessels are unloaded in, for example, Gothenburg, with the goods then being transported on to Finland (the process is reversed for exports). Norway also receives many of its goods via the port of Gothenburg. The port of Gothenburg is consequently not just of Swedish national concern, but also of interest to Finland and Norway.

Denmark serves as the transit hub of the Nordic transport system, and changes in Denmark's international infrastructure will have major ramifications for Sweden and Norway in particular. This is obvious in connection with the planned Fehmarn Belt Fixed Link, which is expected to have a positive impact on Swedish and Norwegian exports by road and rail. However, if Norway and Sweden are to realize the full potential of this link, improvement in, most significantly, the track infrastructure between Norway and Sweden will be needed, an issue addressed in the Scandinavian 8 Million City project.

The fact that Norway is not part of the EU has the greatest impact on shipments by road in connection with customs clearance. Norway is otherwise well integrated with the EU, and participates in a number of cooperative arrangements, with TEN-T probably being the most important in terms of improving conditions for international shipping.

None of these countries has any designated central function that administers international shipments regardless of mode of transport. In Finland an administrative group within the Ministry of Communications handles shipments across the Russian border. Sweden and Norway have a departmental cooperative arrangement at the official level. These two countries have also established a cooperative arrangement at the general-director level to deal with rail shipments across their common border. This is especially important for Norway, as many rail shipments having their origins and destinations in Norway pass through Sweden. The existence of these cooperative arrangements is only natural, as they involve two countries that share long national borders.

The transport authorities in the Nordic countries resemble one another in terms of their areas of responsibility. However, like Finland, Sweden has consolidated its agencies for various types of transport to create a single, all-encompassing national transport administration.

One major organizational difference between these countries concerns the number of human resources available to transport authorities, and how those resources are divided between government offices and transport authorities. One reason for this is that the responsibility for operating and maintaining road infrastructure differs between the Nordic countries. In Denmark, in the wake of a major highway reform, this responsibility is essentially municipal. In Finland it is borne by the Finnish Transport Agency and handled within a regional organization via the Development, Transport and Environment Centres (NTM Centres). The regional road systems in Sweden and Norway are managed at the regional level, but under the same agency as the national road system.

The long-term planning of infrastructure development in each country differs as well. Coherent long-term financial and physical planning is undertaken in Sweden and Norway. There is regular long-term planning in Finland, but the financial planning is done based on a shorter time horizon. Denmark does not have the same type of long-term planning as do the other Nordic countries, and long-term investments in infrastructure are decided on through broad political accords.

The division of responsibility for infrastructure planning between the departmental level and the transportation authority level in the Nordic countries mainly reflects which level primarily addresses international shipment issues. In Denmark, where the Ministry of Transport has relatively more human resources, the responsibility for managing international shipments also rests chiefly there. In Finland the responsibility for regional international goods transport projects rests with the regional NTM Centres, while central issues are handled by the Ministry of Transport and Communication. In Sweden this work is handled mainly by the Swedish Transport Administration nationally, or by the relevant Regional Transport Administration, depending on the nature of the cooperative arrangement in question. However, more strategic issues are handled centrally by the Ministry of Enterprise, Energy and Communications transport unit. In Norway too this work is handled either by the Norwegian Public Roads Administration (on the national level), the Public Road Administration regions at regional level, or by the Norwegian National Rail Administration.

Other cooperative arrangements for international goods shipment are essentially regional, although often with regional representation from the national agencies. More overarching cooperative arrangements exist within the framework of the EU, such as the TransEuropean Transport Networks (TEN-T) and the associated financial framework under the Connecting Europe Facility Regulation (CEF), as well as the related “motorways of the sea” and “rail freight corridors”. Regional cooperative arrangements are also financed in part with EU funds.

TEN-T covers the inter- and intra-Nordic links considered most important from a European infrastructure perspective. The TEN-T network and the measures undertaken by the Nordic countries to develop it thus function partly as a joint plan for Nordic infrastructure development. Complementary overarching projects such as rail freight corridors (e.g., the Scandinavian–Mediterranean Rail Freight Corridor, ScanMed RFC) ensure that the administrative work is coordinated between the countries.

The most northern part of the Nordic region is not currently included in the TENT-T Scandinavian–Mediterranean Rail Freight Corridor. However, northern Finland, Norway, and Sweden form an area characterized by heavy international shipping and represents the only area where a joint international infrastructure plan (i.e., the Joint Barents Transport Plan) has been formulated. However, the plan currently has no joint financing, but rather is based on the national priorities of the countries involved. Even without joint financing, the plan provides an excellent foundation for coordinating international infrastructure, which is valuable, as the

different planning methods applied by the Nordic countries can make such coordination difficult.

In addition to cooperative infrastructure development efforts, there are two examples of jointly owned and administered infrastructures, i.e., the Öresund and the Svinesund bridges. Both bridges are wholly or partly administered by state-owned companies and financed with user fees. Another example of joint ownership is Swedish–Danish air traffic control, where a joint corporation is responsible for controlling air traffic on flight routes in Swedish–Danish air space.

Cooperative arrangements generally arise when there is a need for coordination. The configuration of cooperative arrangements varies, but some type of EU financing is a common denominator. The consultancy study conducted in connection with this memorandum report found that transport buyers encounter the greatest problems with international shipments by rail, particularly in the areas of operation and maintenance.<sup>2</sup> At the same time, this memorandum report also notes that there are few cooperative arrangements in this area. An exception is the rail freight corridors that exemplify a cooperative arrangement that takes a holistic approach to both new and existing infrastructure. This is something that the consultancy study indicates is sought after by the business world.

---

<sup>2</sup> WSP (2014)

# 1 Inledning

Norden är en region som är rik på råvaror, har betydande verkstadsindustri och i vissa områden ett omfattande jordbruk respektive fiske. Länderna har en stor andel export och även stor import. Detta i kombination med ett perifert läge i Europa gör att de nordiska länderna är beroende av utvecklad infrastruktur kring hamnar, goda järnvägs- och vägförbindelser till grannländerna samt, i någon mån, tillgång till flygfrakttjänster. Förändringar i angränsande länders infrastruktur, liksom hur grannländer väljer att prioritera drift och underhåll, påverkar således förutsättningarna för det nationella näringslivets transporter.

Denna problematik har uppmärksammats av näringslivet i Sverige, Danmark och Norge och den 6 november 2013 skickade ländernas transportnäringslivsorganisationer ett öppet brev till sina respektive regeringar där de rekommenderade en gemensam transportplan för Skandinavien.<sup>3</sup> Denna rekommendation lämnades utan vidare åtgärd av den de nordiska regeringarna. Dessa hänvisade till ett tidigare svar på ett liknande utspel där det påpekades att det redan finns mycket samarbeten mellan de nordiska länderna kring dessa frågor. Den samlade bedömningen var att det är mer fördelaktigt att, vid behov, förstärka samarbeten inom ramen för befintliga forum än att skapa nya strukturer. Nya strukturer bedömdes kunna skapa ökad administration och oklarheter kring ansvar för genomförande.<sup>4</sup>

I en konsultstudie som beställdes av Trafikanalys under vintern 2013/2014 studeras hur transportköpare och transportutförare upplever förutsättningarna för gränsöverskridande godstransporter i de nordiska länderna. I studien konstaterades att det finns en del problem med samordning såväl inom utveckling som inom underhåll av infrastruktur mellan de nordiska länderna.

Då underhåll och utveckling av infrastruktur i huvudsak är en nationell angelägenhet är det intressant att undersöka hur de nordiska länderna tar hänsyn till gränsöverskridande godstransporter i sina strategier och i sin infrastrukturplanering samt vilka former för samarbete inom gränsöverskridande godstransporter som finns mellan länderna.

## 1.1 Syfte

Syftet med denna PM är att undersöka hur de nordiska länderna arbetar och samarbetar kring gränsöverskridande godstransporter. Det material som tagits fram inom ramen för denna PM presenterades tillsammans med material från konsultrapporten *Gränsbrister i godstransport-systemet*<sup>5</sup> under ett nordiskt seminarium på temat gränsöverskridande transporter den 13 maj 2014 i Stockholm.

---

<sup>3</sup> Näringslivets Transportråd, Dansk Industri, Transport NHO Transport og Logistikk, 2013

<sup>4</sup> Näringsdepartementet, 2012

<sup>5</sup> WSP, 2014

## 1.2 Metod

Studien som ligger till grund för denna PM är genomförd genom intervjuer med företrädare för departement och transportmyndigheter i de nordiska länderna. Intervjuerna har kompletterats med litteraturstudier i de fall där det funnits tillgänglig litteratur. Fokus har legat på att utröna hur de nordiska länderna hanterar gränsöverskridande transporter inom sin nationella transportpolitik, samt undersöka vilka former som finns för myndighetssamarbete kring gränsöverskridande godstransporter i Norden.

## 1.3 Disposition

Studien inleds med en bakgrund som översiktligt beskriver hur de gränsöverskridande transporterna fördelar sig mellan transportslag och hur godsströmmarna ser ut, både mellan de nordiska länderna och mot omvärlden (kapitel två). I kapitel tre beskrivs hur de nordiska länderna organiserar arbetet med gränsöverskridande transporter, vilka nationella strategier som finns, samt hur de hanteras inom respektive nationella infrastrukturplanering. I fjärde kapitlet redovisas ett antal exempel på olika typer av samarbeten inom gränsöverskridande transporter mellan de nordiska länderna. I det femte och sista kapitlet redovisas slutsatser kring hur arbetet med gränsöverskridande transporter bedrivs och fungerar i Norden.

## 2 Bakgrund

De nordiska länderna, med undantag för Norge, är alla medlemmar i EU och omfattas av den fria rörligheten för personer och gods. En skillnad mellan de nordiska länderna och övriga EU-länder är det perifera läget i norr och den relativa bristen på landöverfarter till grannländerna. Detta gör att de nordiska länderna är mindre integrerade infrastrukturmässigt med sina grannländer än huvuddelen av de andra EU-länderna.

Bristen på landkopplingar i kombination med andra faktorer som till exempel karaktär på exportvaror gör att den största andelen varor som passerar de nordiska ländernas gränser transporteras med sjöfart. Även mellan Sverige och Danmark där det finns en fast förbindelse med god kapacitet för såväl väg som spår transporteras den största mängden gods med sjöfart. De tunga lastbilstransporterna på väg och färja står för cirka en femtedel av godstransporterna mellan Sverige och Danmark, medan järnvägstransporterna endast utgör en liten del av det totala flödet mellan länderna. Danmark utgör ett viktigt transitland för transporter till framförallt Sverige och Norge. En åttondel av det totala lastbilsgående godset från Sverige går via Danmark.<sup>6</sup>

Även i Danmark, som har landgräns mot Västeuropa, står sjöfarten för en stor andel av det internationella gods som transporteras in och ut ur landet. Av det totala godset (i ton) utgör sjöfarten 60 procent, lastbil 33 procent och järnväg sju procent. Flygfrakten är obetydligt i termer av vikt, i värde är den mer betydande och dess andel är ökande.<sup>7</sup>

Sjöfarten är också det dominerade trafikslaget som används för godstransporter mellan Sverige och Finland. Järnvägstransporter utgör endast en ytterst liten del och den enda järnvägspassagen som numer finns mellan länderna är vid gränsen Haparanda/Torneå. Lastbilstrafiken står för cirka en femtedel av alla godstransporter från Sverige till Finland. Av de lastbilsgående godstransporterna ingår oftast en färjetransport.<sup>8</sup> Av den finska utrikes-handels transporten gick, räknat i vikt, närmare 90 procent sjövägen och drygt 10 procent landvägen.<sup>9</sup> Finland utgör ett viktigt transitland för transporter till den ryska marknaden och på vägsidan har det tidigare funnits kapacitetsproblem med köer vid gränskorsningen till Ryssland som resultat. Dessa har dock minskat sedan finanskrisens utbrott samtidigt som åtgärder har vidtagits för att minska köerna.

Sverige och Norge är de nordiska länder som har längst gemensam landgräns mellan sig. Trots detta utgör sjöfarten även här en stor del av godset som fraktas mellan länderna. En förklaring till detta är att den svenska importen från Norge till betydande del (25,5 procent) utgörs av mineralolja och oljeprodukter där sjöfart normalt är ett mycket konkurrenskraftigt trafikslag.<sup>10</sup>

Sjöfarten är således ett mycket viktigt transportslag för de nordiska ländernas gränsöverskridande transporter och det finns ett stort antal hamnar i Norden. Det är dock inte nödvändigtvis så att de mest optimala hamnförbindelserna är nationella. Ökad specialisering

---

<sup>6</sup> WSP, 2014

<sup>7</sup> Transportministeriet, *Danmark som transportland i det internationale transportsystem, 2011*

<sup>8</sup> WSP, 2014

<sup>9</sup> <http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/trafiknat/trafiksystem/godstrafik>

<sup>10</sup> Kommerskollegium, 2013:3, *Sveriges handel med Norge – grannhandel med förhinder?*

av hamnar och användande av större fartyg, som ställer större krav på farleders kapacitet, gör det emellanåt mer fördelaktigt att använda sina nordiska grannländers hamnar än de nationella. Exempel på detta är den svenska gruvindustrin som använder den norska hamnen i Narvik för malmtransporter och Norge som använder Göteborgs hamn i så stor utsträckning att hamnens betydelse för Norge kommer att utredas inom ramen för den kommande norska nationella transportplanen.<sup>11</sup> I Finland saknas hamnar med kapacitet att ta emot stora oceangående fartyg vilket innebär att last som ska till Finland med denna fartygstyp i betydande utsträckning lastas om till/från lastbil eller mindre fartyg i Göteborg. Göteborg hamn utgör därmed en viktig hamn även för Finland.

För korta och medellånga sträckor utgör lastbil respektive tåg viktiga transportslag för nordiska gränsöverskridande transporter. Deras betydelse förutspås dessutom öka när den planerade Fehmarn Bält-förbindelsen invigs. Konkurrenskraften för dessa färdmedel kommer då att förbättras genom att transporttiden med både tåg och lastbil mellan Köpenhamn och Hamburg minskar betydligt. För att Norge och Sverige ska kunna utnyttja den fulla potentialen av Fehmarn Bält-förbindelsen kommer det dock att krävas bättre förbindelser mellan Oslo och Göteborg.

Hur grannländerna utvecklar och underhåller sin infrastruktur påverkar inte bara de nordiska ländernas förutsättningar för export och import. Det finns också exempel på att inrikes-transporter drar nytta av grannländers infrastruktur. Till exempel går de norska inrikes-transporterna på järnväg mellan norra och södra Norge på den svenska inlandsbanan. Detta innebär att norska inrikestransporter på järnväg till viss del är beroende av hur det svenska Trafikverket väljer att hantera sin infrastruktur. Detta har varit ett starkt motiv för ett samarbete på generaldirektörsnivå mellan de båda ländernas transportmyndigheter i denna fråga. Samarbetet omfattar även de svenska malmtransporterna till Narviks hamn.<sup>12</sup>

En anledning till att det svenska samarbetet med Norge skiljer sig något jämfört med Sveriges samarbete med de övriga nordiska länderna är att Norge är det enda av länderna som inte är med i EU. Detta blir mest påtagligt för vägtransporter i samband med förtullning. I övrigt är Norge väldigt väl integrerat med EU och deltar i flera samarbeten, bland annat TEN-T, där Oslo ingår som avstickare i korridoren mellan Skandinavien och Medelhavet.

---

<sup>11</sup> Uppgift från intervju med norska Vegdirektoratet 2014-03-20

<sup>12</sup> Uppgifter från intervjuer med företrädare från norska Vegdirektoratet 2014-03-20



## 3 Planering för gränsöverskridande transporter

De nordiska ländernas ömsesidiga nyttjande av varandras infrastruktur innebär att de påverkas av hur grannländerna väljer att utveckla och underhålla sin infrastruktur. Infrastrukturplanering har dock traditionellt varit en nationell angelägenhet och de metoder och rutiner som ligger till grund för planeringen tar inte nödvändigtvis hänsyn till gränsöverskridande transporter. I denna PM undersöks hur de nordiska länderna hanterar gränsöverskridande transporter inom sin infrastrukturplanering och hur arbetet med dessa frågor organiseras inom respektive lands transportmyndigheter. Vi har även tittat på om länderna har några nationella trafikslagsövergripande godsstrategier och om dessa i så fall inkluderar gränsöverskridande transporter.

### 3.1 Nationella strategier

Hur de nordiska länderna organiserar sitt arbete med gränsöverskridande transporter och sitt arbete inom infrastrukturplanering och godstransporter varierar. Av de nordiska länderna har Sverige som enda land tagit fram en trafikslagsövergripande godsstrategi.<sup>13</sup> I strategin, som Trafikverket har tagit fram, ligger fokus på nationell godstrafik, således beskriver den inte hur gränsöverskridande transporter ska hanteras. I den nationella transportplanen som beslutades i maj 2014 framgår dock att Trafikverkets internationella verksamhet i första hand är inriktad på Sveriges EU-arbete och annan internationell verksamhet baserad på regeringsbeslut. I andra hand riktas den mot områden där internationell verksamhet är en förutsättning för kostnadseffektiva lösningar, till exempel inom långsiktig infrastrukturplanering. Trafikverket deltar också i gränsregionala och transnationella samarbetsprojekt inom transportområdet, exempelvis sådana som delfinansieras av EU via Interreg.<sup>14</sup>

I Norge har Jernbaneverket tagit fram en godsstrategi, men till skillnad från den svenska godsstrategin är den norska helt inriktad på järnväg. Strategin fokuserar vidare i princip uteslutande på nationell trafik. I dagsläget pågår dock ett brett analysarbete med fokus på godstransporter i Norge, vilket kommer att utgöra underlag för en trafikslagsövergripande nationell godsstrategi som en del av nästa nationella transportplan. Denna analys innefattar internationell trafik och har också med en bedömning av terminalstruktur – inklusive Göteborg hamns betydelse för Norge.

I Finland finns ingen antagen nationell godsstrategi däremot togs ett nationellt åtgärdsprogram för logistik fram för cirka tio år sedan. Åtgärdsprogrammet innehöll 48 enskilda åtgärder, men genomförandet har inte riktigt fungerat som tänkt och det har inte heller ersatts med något nytt åtgärdsprogram eller någon ny strategi.

---

<sup>13</sup> Trafikverket, *Godsstrategi*, 2011

<sup>14</sup> Trafikverket, *Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025* Remissversion 2013-06-14

Inte heller Danmark har någon specifik godsstrategi, men Transportministeriet tog 2011 fram rapporten *Danmark som transportland i det internationale transportsystemet*.<sup>15</sup> Rapporten utgör en trafikslagsövergripande kartläggning av de gränsöverskridande transporterna och vilka de viktigaste portarna till omvärlden är. Rapporten innehåller också en genomgång av vilka åtgärder som ska genomföras för att stärka dessa portar.

## 3.2 Organisation

Hur de nordiska länderna organiserar sina myndigheter på transportområdet och vilka arenor som finns för samarbete är faktorer som kan påverka förutsättningarna för att arbetet för gränsöverskridande transporter.

Gemensamt för de nordiska länderna är att det inte finns något exempel på någon bilateral permanent arbetsgrupp eller permanent samarbete med utpekat ansvar för gränsöverskridande godstransporter. I Finland finns en institutionaliserad nationell administrativ grupp som etablerats inom Kommunikationsministeriet och som arbetar med att förbättra förutsättningarna vid gränsovergångarna för landsvägstransporter till Ryssland. Denna grupp hanterar emellertid enbart dessa frågor och har inget generellt uppdrag kring gränsöverskridande transporter. Anledningen till att gruppen etablerades är att Finland är ett viktigt transitland för transporter till och från den ryska marknaden och att det på vägsidan har funnits kapacitetsproblem med köer vid gränsen. Dessa har dock minskat sedan finanskrisens utbrott, då trafikvolymerna sjönk samtidigt som åtgärder för att minska köerna har vidtagits. Denna typ av grupp med utpekat ansvar för att hantera gränsöverskridande transporter till ett grannland återfinns inte i de övriga nordiska länderna.

Samtliga nordiska länder har transportmyndigheter med mer eller mindre regional representation. Detta innebär att gränsöverskridande problematik inte nödvändigtvis hanteras på central nationell nivå. I Sverige ligger ansvaret för det strategiska arbetet med gränsöverskridande transporter nationellt på transportenheten inom Näringsdepartementet. Mycket av kompetensen kring gränsöverskridande transporter finns emellertid inom Trafikverket (infrastruktur) och Transportstyrelsen (regelverk), i den centrala såväl som i den regionala organisationen.

Även i Finland hanteras de centrala gränsöverskridande transportpolitiska frågorna av Kommunikationsministeriet på nationell nivå. I Finland finns endast två centrala myndigheter under Kommunikationsministeriet, Trafikverket och Trafiksäkerhetsverket. Den statliga regionala förvaltningen av infrastruktur, som hanteras av de så kallade NTM-centralerna (närings-, trafik- och miljöcentraler) har centraliserats under Arbets- och näringsministeriet men de frågor som rör trafik hanteras under Kommunikationsministeriet och Trafikverket. Till exempel hanteras det regionala gränsöverskridande arbetet som bedrivs tillsammans med norska, svenska och ryska myndigheter i Barentsområdet av NTM-centralen i Lappland. Det är denna NTM-central som ansvarar för vägarna i den norra delen av landet. Det svenska deltagandet i detta samarbete sker i huvudsak genom representation av Trafikverkets Region Nord.

I Norge hanteras de gränsöverskridande transporterna på liknade sätt som i Sverige. Samferdselsdepartementet har det övergripande ansvaret men mycket kompetens finns hos

---

<sup>15</sup> Transportministeriet, *Danmark som transportland i det internationale transportsystemet*, 2011

Statens vegvesen, Jernbaneverket och Transportstyrelsen. Den regionala nivån inom Statens vegvesen består av fem regionala enheter, medan Jernbaneverket har en indelning i tre regioner.

I Danmark hanteras strategiska frågor som rör gränsöverskridande transporter av Transportministeriet, vill de ha stöd av transportmyndigheterna i en fråga så lägger de en beställning till dessa. Den strategiska utvecklingen av järnvägen hanteras av Trafikstyrelsen. Trafikstyrelsen ansvarar också för Vejtransportrådet. Vejtransportrådet består av 11 medlemmar som pekas ut av ministern, och medlemmar är primärt från transportrelaterade bransch- och arbetsgivarorganisationer. Inom detta råd diskuteras frågor som rör förutsättningar för medlemmarnas verksamhet inklusive gränsöverskridande transporter. Hur de nordiska länderna fördelar sina resurser mellan departement eller motsvarande och transportmyndigheter varierar mellan länderna. Norge har liksom Sverige personellt resursstarka transportmyndigheter. Svenska Trafikverket har ca 6500 anställda. Norska Jernbaneverket och Statens vegvesen har tillsammans närmare 8000 anställda. Detta kan jämföras med det finska Trafikverket med ca 600 anställda.

Danmark skiljer sig från Norge och Sverige i det avseende att fördelningen av resurser mellan departementsnivå och myndighetsnivå ser annorlunda ut. Danmarks motsvarighet till det svenska Trafikverket, Vejdirektoratet och Banedanmark har betydligt mindre personella resurser (ca 3000 anställda, varav ca 2300 på Banedanmark), medan danska Transportministeriet har ca 200 anställda att jämföra med ca 50 anställda på det svenska Näringsdepartementets transportenhet. Detta innebär att en del av den kompetens som återfinns på Trafikverket i Sverige ligger på departementsnivå i Danmark.<sup>16</sup>

Skillnader i hur resurserna fördelas mellan departementsnivå och myndighetsnivå innebär också att kompetens inom gränsöverskridande godstransporter återfinns på olika nivåer i de olika länderna i Norden.

### 3.3 Planering av infrastruktur

Liksom att det finns likheter och skillnader i hur de nordiska länderna organiserar sitt arbete finns det likheter såväl som skillnader i hur länderna planerar sin infrastruktur. Det finns framförallt stora likheter i hur Sverige och Norge bedriver infrastrukturplanering då båda länderna låter sina respektive transportmyndigheter ta fram ett förslag till långsiktig plan för infrastruktur som parlamentet sedan beslutar om. Det som skiljer länderna åt är att Trafikverket i större utsträckning själva bestämmer vad som ska ingå i planen genom åtgärdsplaner medan politiken har större påverkan på planens innehåll i Norge.

I Trafikverkets senaste förslag till svensk nationell plan för 2014-2025 behandlas Sveriges roll i det internationella transportsystemet samt vilka internationella kopplingar som är viktiga. Av planförslaget framgår att Trafikverkets internationella verksamhet i första hand är inriktad på Sveriges EU-arbete och annan internationell verksamhet baserad på regeringsbeslut. I andra hand riktas den mot områden där internationell verksamhet är en förutsättning för kostnads- effektiva lösningar, till exempel inom långsiktig infrastrukturplanering.<sup>17</sup> I planen görs dock sällan någon analys av hur enskilda objekt kommer att påverka den gränsöverskridande

<sup>16</sup> Uppgifter från intervjuer med företrädare för de danska transportmyndigheterna 2014 -03-24

<sup>17</sup> Trafikverket, *Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025* Remissversion 2013-06-14

trafiken.<sup>18</sup> I samband med att Trafikverkets planförslag var ute på remiss skickades detta även till de övriga nordiska länderna för att de skulle ges tillfälle att uttala sig om planförslaget. I april 2014 fastställde regeringen en nationell plan baserat på Trafikverkets underlag.

I Finland finns tre olika slags planer för infrastruktur som omfattar olika tidsperioder: långsiktiga planer (10–30 år), verksamhets- och ekonomiplaner (4 år) och realiseringsprogram som baserar sig på budgeten och som är årliga.<sup>19</sup> Detta är delvis annorlunda jämfört med Sverige och Norge där den långsiktiga planeringen och den ekonomiska planeringen inte skiljer sig tidsmässigt, hela den långsiktiga planen är resurssatt. Däremot tas även i Sverige årliga beslut utifrån budget.

Infrastrukturplaneringen i Danmark är i huvudsak objektorienterad och det finns ingen långsiktig nationell plan på samma sätt som i Sverige, Norge och delvis i Finland. Den strategiska infrastrukturplaneringen i Danmark sker istället genom blocköverskridande avtal om infrastrukturinvesteringar. Det nu gällande avtalet togs fram 2009, *En grön transportpolitik*. Där beslutades om åtta principer som ska gälla för utvecklingen av Danmarks infrastruktur till 2020. I samband med avtalet upprättades en infrastrukturfond för att finansiera investeringar på transportområdet fram till 2020.<sup>20</sup> De danska myndigheterna får den svenska nationella planen på remiss. Det får därmed både kännedom om kommande projekt och möjlighet att lämna synpunkter angående egna projekt som kan påverka den svenska infrastrukturplaneringen. De får även den norska transportplanen på remiss. Remissvaren tas fram av ministeriet om de inte av någon anledning lägger en beställning till Vejdirektoratet.<sup>21</sup>

Vilka aktörer som ansvarar för drift och underhåll varierar mellan de nordiska länderna. Det danska statliga vägnätet omfattar idag endast 378 mil, eller fem procent av det offentliga vägnätet.<sup>22</sup> Det innebär att det är kommunerna som ansvarar för drift och underhåll av huvuddelen av det danska vägnätet. Norge har liksom Danmark genomfört en omfattande reformering av det statliga vägnätet som idag omfattar ca 1000 mil väg, övrigt vägnät är överfört till fylkeskommunerna.<sup>23</sup> De statliga vägarna och fylkesvägarna (länsvägar) har dock gemensam förvaltning genom Statens vegvesen. I Sverige är det Trafikverket som ansvarar både för den nationella och den regionala statliga infrastrukturen. I Finland svarar NTM-centralerna under ledning av Trafikverket för att landsvägstrafiken löper smidigt och säkert på respektive områden.<sup>24</sup> Trafikverket ansvarar, i Finland liksom i Sverige, för järnvägsunderhållet.<sup>25</sup> I Danmark hanterar Banedanmark järnvägsunderhållet, i Norge är det Jernbaneverkets uppgift.

---

<sup>18</sup> Trafikanalys, Rapport 2013:11, *Kvalitetsgranskning av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025*

<sup>19</sup> [http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/projekt/utgangspunkter\\_planeringen](http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/projekt/utgangspunkter_planeringen)

<sup>20</sup> Transportministeriet. *En grön transportpolitik – Afrapportering af de strategiske analyser*, 2014

<sup>21</sup> Uppgifter från intervjuer med företrädare för de danska transportmyndigheterna 2014 -03-24

<sup>22</sup> Trafikanalys, PM 2011:1, *Struktur och styrning av de statliga transportmyndigheterna i de nordiska länderna*.

<sup>23</sup> Ibid

<sup>24</sup> <http://www.ely-keskus.fi/sv/web/ely/liikenne#.U6rPOk1WG71>

<sup>25</sup> <http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/trafiknat/jamvagar>

## 4 Exempel på plattformar för samarbete

Genomgången av de nordiska ländernas transportpolitiska organisation och planeringsrutiner visar således att det saknas övergripande formaliserade funktioner för att hantera gränsöverskridande transporter. Länderna organiserar sina transportmyndigheter olika och har olika system för infrastrukturplanering.

Sammantaget innebär detta att det kan vara svårt att hitta naturliga samarbetsformer. De nordiska ländernas beroende av varandras infrastruktur innebär dock att det finns behov av att samarbeta inom gränsöverskridande transporter.

Samarbeten kring gränsöverskridande infrastruktur behöver dock inte nödvändigtvis vara centrala och institutionaliserade, något som framgår av att det idag finns ett stort antal mer eller mindre formaliserade samarbetsprojekt mellan de nordiska länderna som bedrivs på transportområdet. Vissa projekt har mer uttalat person- eller godstrafikfokus, men i allmänhet omfattas båda då de ofta nyttjar samma infrastruktur. En relativt vanlig form av gränsöverskridande samarbeten är olika typer av EU-finansierade projekt. EU:s fokus på regional integration samt det faktum att EU-finansiering för projekt ofta kräver deltagare från flera EU-länder ger incitament för att kommuner och regioner att delta i projekt av gemensamt intresse.

Nedan redovisas ett antal exempel på plattformar för gränsöverskridande samverkan. Detta är inte avsett som en komplett kartläggning av denna typ av projekt utan bör ses som exempel på olika typer av gränsöverskridande samarbeten som berör godstransportområdet.

### 4.1 TEN-T: EU-beslutade infrastrukturplaner

Den viktigaste plattformen för samarbete kring gränsöverskridande infrastruktur är TEN-T/CEF.<sup>26</sup> Syftet med TEN-T/CEF är att bidra till att koppla samman den europeiska infrastrukturen genom ett sammanhängande nät från norr till syd och från öst till väst. Tanken är att detta ska minska de funktionella avstånden och kapa de flaskhalsar som fortfarande hindrar en fullt funktionell inre marknad. TEN-T-nätet består av ett stomnät och ett övergripande nät. Sedan januari 2014 finns ett nytt TEN-T-nät beslutat. Utbyggnaden av nätet stöds ekonomiskt av EU med 26 miljarder euro till 2020.

---

<sup>26</sup> Transeuropean Transport Network/Connecting Europe Facility

Inom ramen för TEN-T finns även konceptet sjömotorvägar. Det är ett koncept som togs fram i samband med EU:s vitbok för transporter 2001. Ambitionen var att skapa sjötransporter av så bra kvalitet att de kunde konkurrera med landtransporter. Konceptet omfattar en baltisk korridor som direkt berör de nordiska länderna, då den ska länka samman länderna kring Östersjön med central- och Väst-europa.<sup>27</sup> Sjömotorvägen mellan Stockholm och Helsingfors en del av TEN-T stomnätet.

TEN-T:s stomnät är uppdelat i nio korridorer där Norden ingår i en av korridorerna, Skandinavien – Medelhavs-korridoren. Denna korridor sträcker sig från den finsk – ryska gränsen och de finska hamnarna Fredrikshamn Kotka, Helsingfors och Åbo – Nådendal via sjömotorvägen till Stockholm med förgrening till Oslo. Från Stockholm respektive Oslo genom södra Sverige till Danmark, Tyskland, där hamnarna Bremen, Hamburg och Rostock är kopplade till nätverket. Korridoren fortsätter sedan genom västra Österrike och vidare till de italienska hamnarna La Spezia, Livorno, Ancona, Bari, Taranto, Neapel och Palermo samt sjömotorväg till Malta.<sup>28</sup> I korridoren ingår: väg, flygplatser, hamnar, kombiterminaler och farleder. Framtida nyckelprojekt i korridoren mellan Skandinavien och Medelhavet är Fehmarn Bält-förbindelsen och den nya järnvägstunneln genom Brennerpasset.

De nordiska länderna har förbundit sig att genomföra åtgärder i sina respektive transport-system med utgångspunkt i TEN-T. TEN-T kan därmed sägas vara det närmaste en gemensam infrastrukturplan som de nordiska länderna kommer.

## 4.2 Godskorridorer på järnväg

Järnvägen är ett trafikslag som historiskt har utvecklats i en nationell kontext, vilket har inneburit svårigheter med olika nationella system för gränsöverskridande transporter.<sup>29</sup> Att det är just inom järnvägen de största hindren för gränsöverskridande godstransporter finns, bekräftas också av den konsultstudie som genomfördes i samband med detta arbete.

För att försöka komma till rätta med nationella skillnader och förbättra järnvägens konkurrenskraft, fattade EU år 2010 beslut om Förordningen om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik (förordning 913/2010). Enligt förordningen ska medlemsstaterna gemensamt inrätta internationella marknadsorienterade godskorridorer (rail freight corridors, RFC). Syftet med korridorerna är att möta tre huvudsakliga utmaningar:<sup>30</sup>



Figur 4.1. TEN-T-nätet i Norden och Baltstaterna.

<sup>27</sup> [http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/motorways\\_sea/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/motorways_sea/index_en.htm)

<sup>28</sup> [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/index_en.htm)

<sup>29</sup> WSP, 2014

Bildkälla: Bildkälla: <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/ten-t-country-fiches/merged-files/se.pdf>

<sup>30</sup> <http://www.rne.eu/rail-freight-corridors-rfcs.html>

- Stärka samarbetet mellan infrastrukturförvaltarna kring viktiga aspekter som fördelning av kapacitet, utbyggnad av driftskompatibla system och infrastrukturutveckling;
- Att hitta rätt balans mellan gods- och persontrafik längs järnvägsgodskorridorerna, vilket ger tillräcklig kapacitet för godstrafik i linje med marknadens behov samt se till att gemensamma punktlighetsmål för godståg är uppfyllda;
- Främja intermodalitet mellan järnväg och andra transportsätt genom att integrera terminaler i korridorernas förvaltningsprocess.

Enligt förordningen ska nio korridorer etableras. De sex första korridorerna är redan tagna i drift och Skandinavien-Medelhavskorridoren (Scanmed RFC), där Norden ingår, ligger i en av de tre återstående korridorerna som ska vara operativa senast den 10 november 2015.<sup>31</sup> Scanmed RFC kommer att gå mellan Stockholm-Hallsberg-Malmö och vidare till Palermo. Den kallades tidigare godskorridor 3 (RFC 3) men bytte namn i och med införande av stamnätskorridorer inom TEN-T. Sträckning har även delvis ändrats och Oslo samt Trelleborg har lagts till. De korridorer som enligt förordningen inrättas ska beakta ett marknadsbestämt godsflöde. De ska också sammanfalla med befintliga ERTMS, TEN-T eller RailNetEurope-korridorer.<sup>32</sup>

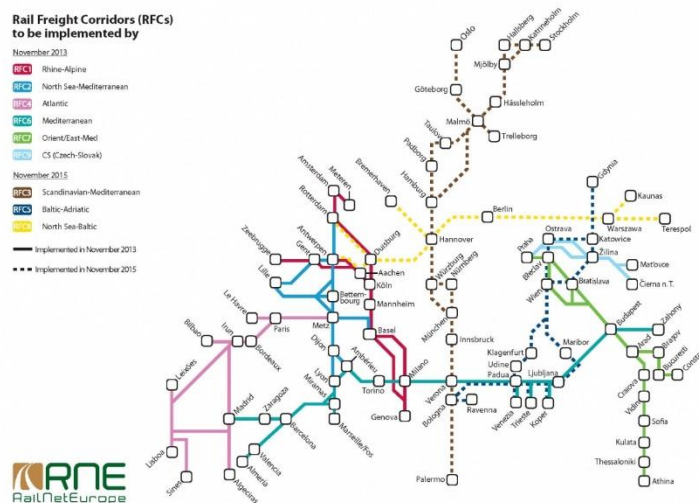


Figure 4.2. RNE-korridorerna i Europa

Vilka sträckor som ingår i korridoren är tydligt definierade men den nationella sträckningen mellan de angivna punkterna beslutar medlemsstaterna själva om. För korridoren inrättas en så kallad One-Stop-Shop (OSS), ett gemensamt kontaktorgan för hela korridoren. Detta kontaktorgan utses av styrorganet för korridoren och alla ansökningar för gränsöverskridande trafik ska lämnas till detta organ som i sin tur fördelar kapaciteten enligt de förplanerade tåglägen som ska upprättas i respektive korridor.

Antalet förplanerade tåglägen bestäms utifrån en gemensam marknadsundersökning som ska visa behovet av gränsöverskridande trafik. Utöver de förplanerade tåglägena ska kapacitet reserveras för att tillgodose en spotmarknad för ny trafik samt kunna hantera ändringar i den befintliga trafiken.

Förordningen ställer också krav på att en gemensam investeringsplanering och en införandeplan tas fram, samt att ett styrande organ etableras. Det finns idag ett sekretariat som leds av en företrädare från DB Netz (som förvaltar det tyska järnvägsnätet). Med i arbetet finns även en styrelse, två rådgivande grupper och en direktion med företrädare för medlemsstaternas myndigheter.

<sup>31</sup> <http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-jarnvag/Internationell-tagtrafik/Godskorridor-3-Stockholm---Palermo/>

<sup>32</sup> Ibid.

Bildkälla: <http://www.rne.eu/rail-freight-corridors-rfcs.html>

Styrelsens uppgift är bland annat att utarbeta en implementeringsplan som ska finnas på plats senast sex månader innan korridoren tas i bruk. Den har även i uppgift att inrätta och utse OSS, bestämma hur många tåglägen organisationen ska förfoga över samt inrätta gemensamma regler för operativ trafikledning.<sup>33</sup> Scanmed RFC ska vara i drift senast den 10 november 2015.

## 4.3 Gemensam infrastruktur

Infrastrukturplanering är som tidigare nämnts främst en nationell angelägenhet. Detta faller sig naturligt då infrastrukturplaneringen i allmänhet återfinns inom ett lands territorium, när infrastrukturen korsar en gräns byter den också huvudman. I vissa fall, som till exempel där landsgränsen korsar ett vattendrag, kan det dock finnas behov av att gemensamt konstruera en infrastrukturplanering. I dessa fall måste de involverade parterna hitta en lösning på finansiering, byggnation och underhåll av gemensam infrastruktur inom ramen för respektive lands infrastrukturplaneringssystem, alternativt hitta en annan lösning.

Inom norden är Öresundsbron och Svinesundsbron bra exempel på hur nordiska länder samarbetar kring gemensam infrastruktur. För att lösa de administrativa utmaningar som uppstår med gemensamt förvaltd infrastruktur har i båda fallen gemensamma bolag etablerats. I båda fallen har också beslut tagits att avgiftsfinansiera byggnation och underhåll av infrastrukturen.

I fallet med Öresundsbron etablerades ett gemensamt konsortium mellan Sverige och Danmark för att anlägga och förvalta en fast förbindelse mellan länderna. Konsortiet skapades genom avtal den 23 mars 1991 mellan regeringarna i Sverige och Danmark. I avtalet fastställas att konsortiet självständigt svarar för ägandet och driften av Öresundsbron.<sup>34</sup> Konsortiet är ett dansk-svenskt företag som ägs till hälften vardera av A/S Øresund och Svensk-danska Broförbindelsen SVEDAB AB. A/S Øresund ägs till 100 procent av Sund og Bælt Holding A/S som i sin tur ägs av den danska staten. SVEDAB AB ägs direkt av den svenska staten. Ägarna svarar solidariskt för Öresundsbro Konsortiets förpliktelser.<sup>35</sup>

Enligt avtalet mellan staterna har Öresundsbro Konsortiet rätt att ta ut avgift av dem som använder sig av förbindelsen. Lånen för bron och landanläggningarna ska återbetalas med intäkter från bron, merparten av intäkterna ska komma från biltrafiken medan ersättningen från järnvägstrafiken är fast och påverkas inte av trafikvolymen utan räknas upp årligen med prisindex.<sup>36</sup>

Även Svinesundsbron är avgiftsfinansierad. Administrationen sköts av ett norskt statligt ägt företag på den norska sidan och av Transportstyrelsen på den svenska sidan.<sup>37</sup>

Ett annat exempel på gemensamt ägt bolag är det svensk-danska företaget NUAC. Bolaget ägs gemensamt av svenska Luftfartsverket och danska Naviair och ansvarar sedan den 1 juli 2012 för det operativa ansvaret för flygtrafiktjänsten i det gemensamma svensk-danska

<sup>33</sup> <http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-jarvag/Internationell-tagtrafik/Godskorridor-3-Stockholm---Palermo/>

<sup>34</sup> <http://se.oresundsbron.com>

<sup>35</sup> Ibid.

<sup>36</sup> <http://se.oresundsbron.com>

<sup>37</sup> <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/Fordon/Vagavgifter/Vagavgifter-i-Sverige/Svinesundsforbindelsen/>



luftrummet. NUAC har ansvaret för driften av de tre kontrollcentralerna i Köpenhamn, Malmö och Stockholm. NUAC sysselsätter ca 750 medarbetare som är utlånade av LFV och Naviair.

NUACs verksamhet omfattar flygtrafikledning en route, det vill säga flygtrafik som är på väg till och från en flygplats i Danmark eller Sverige eller flyger genom luftrummet utan start eller landning här. Flygtrafiktjänsten i tornen vid flygplatserna sköts fortfarande av lokal flygtrafiktjänst.<sup>38</sup>

## 4.4 Institutionaliserat regionalt samarbete

Traditionellt har internationella kontakter mellan länder hanterats på central nationell nivå. Men när insatser görs för att utveckla gränsöverskridande regioner ställs krav på samordning av till exempel bebyggelseplanering och regionaltrafik som de centrala nationella nivåer normalt inte hanterar.

Öresundsförbindelsen har inneburit att Malmö och Köpenhamn med omland har integrerats i en arbetsmarknadsregion. Detta har ställt ökade krav på samordning mellan den politiska ledningen i de olika regiondelarna för att hantera gemensamma frågor och stärka regionens konkurrenskraft. För att svara mot detta behov bildades Öresundskommittén 1993.

Öresundskommittén utgör det politiska samarbetet mellan Skåne och Själland. Kommittén är en politisk intresseorganisation vars syfte är att stärka samarbetet över Sundet och företräda Öresundsregionens intressen i förhållande till de två regeringarna, Riksdagen i Sverige, Folketinget i Danmark och EU.

Öresundskommittén har 12 medlemsorganisationer som själva utser ordinarie representanter respektive suppleanter i kommittén. Varje medlem har en röst och beslut fattas oftast med enkel majoritet. Öresundskommitténs verksamhet finansieras genom medlemsbidrag som står i proportion till antalet invånare hos respektive medlem. De danska medlemmarna är; Region Hovedstaden, Region Sjælland, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Bornholms Regionskommune, Kommunekontaktråd Hovedstaden och Kommunekontaktråd Sjælland. De svenska medlemmarna är; Region Skåne, Malmö stad, Helsingborgs stad, Lunds kommun och Landskrona stad. Nordiska Ministerrådet stöttar samarbetet i Öresundskommittén ekonomiskt.<sup>39</sup>

Ordförande och vice ordförande byts ut vartannat år och alternerar mellan den danska sidan och den svenska sidan. Sekretariatet ligger i Köpenhamn och består av tjänstemän som ansvarar för att genomföra de politiska beslut som fattas.

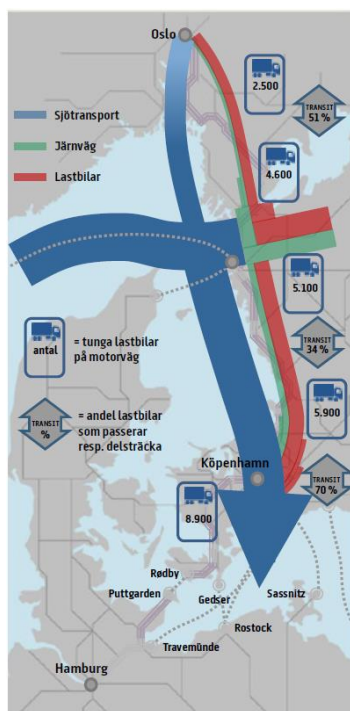
Öresundskommittén är ett intressant exempel på hur en gränsöverskridande politisk församling kan etableras för ett specifikt gränssnitt utan någon direkt inblandning av den nationella politiska ledningen.

<sup>38</sup> <http://www.lfv.se/sv/Internationellt/NUAC---Nordic-Unified-Air-Traffic-Control/>

<sup>39</sup> <http://www.oresundskomiteen.org/om-oss/>

## 4.5 Den skandinaviska 8 miljonersstaden

Ett exempel på EU-finansierade gränsöverskridande projektet med regionalt fokus är den skandinaviska 8 miljonersstaden. Detta projekt omfattar flera gränsöverskridande regioner och syftar till att förbättra korridoren mellan Oslo och Köpenhamn, via Göteborg.



Figur 4.3. Tunga lastbilstransporter och andelen transittrafik i korridoren

järnväg. Framförallt handlar det om kombigods där lastbilar fortfarande kommer att vara involverade i delar av sträckan.

Den potentiella överflyttningen av gods från väg till järnväg uppges uppgå till mellan fem och sju miljoner ton per år i korridoren.<sup>41</sup> Inom projektet läggs stort fokus på att lyfta behovet av investeringar i järnvägsnätet på sträckan Oslo – Göteborg – Malmö inför öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen 2021. Syftet är att dra nytta av den kapacitetsökning och tidsvinst som förbindelsen skapar förutsättningar för.<sup>42</sup>

Projekt är indelat i tre arbetspaket; det första består av att utreda förutsättningarna för Intercitytåg och en grön godskorridor, det andra består av att utreda förutsättningarna för höghastighetståg mellan Oslo och Köpenhamn och det tredje består av lobbying för att synliggöra stråkets vikt.

Bakgrunden till projektet är att regionerna på egen hand är för små för att konkurrera på den globala marknaden. Snabbare förbindelser mellan städerna skulle innebära förutsättningar att etablera en gemensam arbetsmarknadsregion. Om en korridor med höghastighetståg etableras skulle det också innebära att kapacitet frigörs för godstransporterna på sträckan. Detta innebär betydligt mer redundans i systemet vilket sannolikt skulle leda till pålitligare gränsöverskridande godstransporter.

En betydande del av godstransporter på sträckan mellan Oslo, Göteborg och Köpenhamn består idag av lastbilstrafik. Analyser som genomfördes 2013 inom ramen för projektet, visar att det är möjligt att flytta över en tredjedel av lastbilstransporterna till järnväg.<sup>40</sup> Det är särskilt de långa transporterna som är attraktiva att flytta över till järnväg. Detta innebär att det framförallt är för transittrafiken på väg som det potentiellt finns vinster i att föra över transporter till

<sup>40</sup> Akershus fylkeskommune, Region Halland m.fl., 2014

<sup>41</sup> Akershus fylkeskommune, Region Halland m.fl., 2014

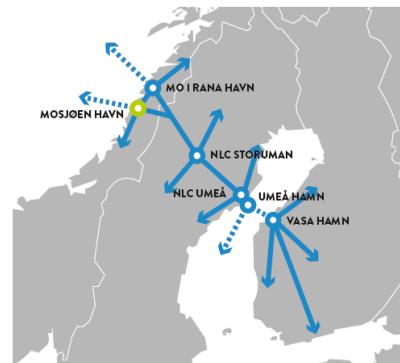
Bildkälla: Akershus fylkeskommune, Region Halland m.fl., 2014

<sup>42</sup> Akershus fylkeskommune, Region Halland m.fl., 2014

## 4.6 Den nordiska logistikkorridoren

I norra delen av Norden finns samarbetet Den nordiska logistikkorridoren (Nordic Logistic Corridor, NLC). Det är ett transportstråk som förenar trafikslag från öst till väst i Norden. Stråket löper från den norska Atlantkusten, genom Sverige och vidare till den finska Österbottens kust.

Stråket förenar fyra hamnar och tre logistikområden. Målet för projektet är att verka för att korridoren utvecklas till ett effektivt, lönsamt och miljövänligt transportalternativ för transporter från och till de berörda områdena i Norge, Sverige och Finland. Korridoren är också tänkt att öppna möjligheten för transportspedition till Nordamerika, Kina och Japan via Nordostpassagen.<sup>43</sup>



Figur 4.4. Nordic Logistic Corridor

Projektet drivs i samverkan mellan svenska, norska och finska kommuner, regioner, kommunala bolag och intresseorganisationer. Syftet på lång sikt (20 år) är att stråket ska bli en del av TEN-T-stomnätet.<sup>44</sup>

Liksom i flera andra EU-finansierade projekt anses sömlösa transportlösningar vara ett viktigt medel för att nå målet. Inom ramen för arbetet har det också bedrivits lobbying för betydande investeringar i E12, det svenska järnvägsnätet och färjetrafik över Kvarken.<sup>45</sup>

## 4.7 Northern Dimension Partnership on Transport and Logistics

Samarbetet Northern Dimension Partnership on Transport and Logistics (NDPTL) bildades 2009. Samarbetet fokuserar geografiskt på nordvästra Ryssland, Kaliningrad, Östersjön och Barents hav samt de arktiska och subarktiska områdena. De nuvarande medlemmarna är Vitryssland, Danmark, Estland, Finland, Tyskland, Lettland, Litauen, Norge, Polen, Ryssland, Sverige och EU-kommissionen.

Tanken är att NDPTL ska påskynda genomförandet av större infrastrukturprojekt genom att bidra med stöd och hjälp i planeringsstadiet och därmed främja investeringar inom det utpekade geografiska området. Partnerskapet ska även fungera som ett regionalt forum för diskussioner om transport- och logistikfrågor och komplettera existerande samarbetsstrukturer.

Ett sekretariat har etablerats och det startade sin verksamhet i februari 2011. NDPTL:s sekretariat fungerar som en särskild enhet inom Nordiska Investeringsbanken och är lokaliserat på bankens huvudkontor i Helsingfors.<sup>46</sup>

<sup>43</sup> <http://nordiclogisticcorridor.com/about-us/>

<sup>44</sup> <http://nordiclogisticcorridor.com/>

<sup>45</sup> <http://nordiclogisticcorridor.com/about-us/>

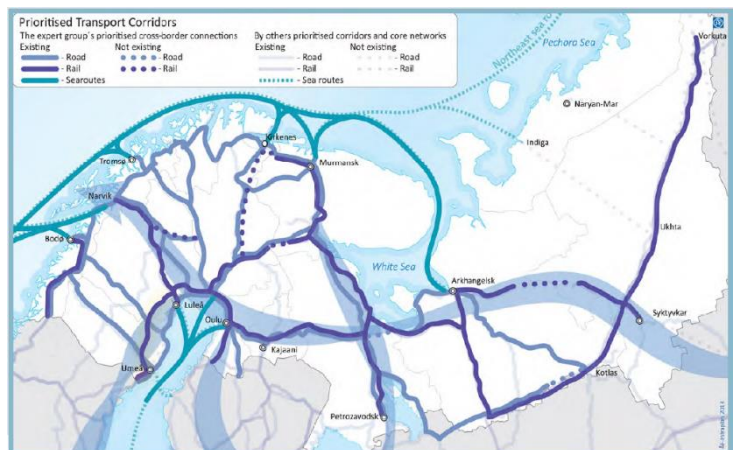
Bildkälla: <http://nordiclogisticcorridor.com/>

<sup>46</sup> <http://www.ndptl.org/about-ndptl>

## 4.8 Transportplan for Barentsregionen

Utöver TENT-T är det ont om exempel på gemensamma planer för infrastrukturutveckling, ett exempel finns dock och det är den så kallade *Transportplan för Barentsregionen* (Joint Barents Transport plan) som presenterades i september 2013. Planen har utarbetats i ljuset av en förväntad tillväxt av basnäringarna i Barentshavsregionen. Initiativet togs av The Barents Euro-Artic Transport Area:s styrgrupp.<sup>47</sup>

Planen är tänkt att spegla nationella prioriteringar och ska innehålla alla trafikslag samt fokusera på gränsövergångarna mellan Ryssland, Finland, Sverige och Norge. I planen har transportsystemet analyserats utifrån den förväntade utvecklingen av relevanta näringar i området. De åtgärder som föreslås i planen delas in i åtgärder som ska genomföras på medellång sikt (12-15 år) respektive på lång sikt (30 år). Val av åtgärder ska baseras på den s.k. fyrstegsprincipen. Detta innebär att potentiella lösningar på identifierade problem ska analyseras utifrån fyra steg där det sista steget innebär nyinvesteringar och endast ska väljas om åtgärderna i de övriga stegen, tillsammans eller var för sig inte bedöms tillräckliga för att lösa problemet.



Figur 4.5. Transportplan for Barentsregionen

I planen har ett antal viktiga transportkorridorer identifierats och avsikten är att dessa ska utgöra komplement till de korridorer som identifierats inom TENT-T. De identifierade åtgärderna ska underlätta gränsövergångar och eliminera flaskhalsar i korridorerna. Även möjligheten till nya järnvägssträckningar inom korridorerna ska undersökas. De föreslagna åtgärderna ska i huvudsak finansieras genom de nationella budgetarna men andra alternativ, såsom offentlig-privat samfinansiering, internationell finansiering och brukaravgifter kan övervägas.<sup>48</sup>

Planen är ett intressant exempel på hur den problematik som uppstår med nationell infrastrukturplanering i områden med gränsöverskridande transporter kan hanteras. Trots avsaknad av gemensam finansiering är planen ett sätt att bättre koordinera infrastrukturinvesteringarna mellan länderna i och med att kunskapen om grannländernas planerade investeringar i området ökar.

<sup>47</sup> <http://www.beac.st>

<sup>48</sup> The Barents Euro Arctic Region, 2013

Bildkälla: The Barents Euro Arctic Region, 2013

## 5 Slutsatser

De nordiska länderna är beroende av varandras infrastruktur för att effektivt kunna hantera sin import och export. Infrastruktur har dock traditionellt varit en nationell angelägenhet och planering för utveckling av infrastruktur präglas fortfarande i hög utsträckning av detta. De nordiska länderna saknar strategier för att hantera gränsöverskridande transporter och det finns få gemensamma rutiner för att fånga upp grannländernas behov i samband med utveckling och underhåll av infrastrukturen. Avsaknaden av nationella strategier och rutiner för gränsöverskridande transporter innebär dock inte en avsaknad av samarbete mellan de nordiska länderna inom detta område, tvärtom finns det ett antal olika typer av samarbeten. Dessa samarbeten är dock sällan av övergripande karaktär utan geografiskt avgränsade till en specifik region, koppling eller korridor.

EU spelar en viktig roll för gränsöverskridande samarbeten, alla studerade samarbeten och samarbetsformer har någon form av EU-finansiering. EU:s roll varierar dock från att vara sammanhållande i arbetet med TEN-T/CEF och sjömotorvägar till att delfinansiera gränsöverskridande regionala initiativ. Det är svårt att spekulera i vilka av de studerade samarbetena som hade funnits eller sett annorlunda ut om de inte fått finansiering av EU. Möjligheten att tillgodogöra sig extern finansiering är dock sannolikt en viktig faktor för att samarbeten ska initieras. Det är tydligt att TEN-T korridorerna har hög status i ländernas planering och att det är eftersträvansvärt för regioner att få in korridorer i TEN-T/CEF. Både samarbetet inom den nordiska logistikkorridoren och transportplan för Barentsområdet har som ambition att arbetet ska leda till att korridorer tas upp i TEN-T/CEF.

TEN-T/CEF är det mest omfattande av de gränsöverskridande samarbetena och utgör en ram för vilka korridorer som bedöms som viktiga för fungerande gränsöverskridande transporter från nord till kontinenten. TEN-T/CEF har tillsammans med relaterade åtgärdsprogram som sjömotorvägar och godskorridorer på järnväg bidragit till att stärka en utveckling i riktning mot att gränsöverskridande transporter inom Europa ska hanteras inom trafikslagsövergripande korridorer. En fördel med detta är att det finns något konkret för berörda länder att hänga upp sin gränsöverskridande infrastrukturplanering på. I och med utvecklingen av godskorridorer på järnväg hanteras även den administrativa sidan av problematiken med gränsöverskridande järnvägstransporter. Det återstår att se om det de åtgärder som ska implementeras får avsedd effekt, men det faktum att det ska gå att samordna tåglägen för hela sträckan genom endast en aktör bör förbättra järnvägens konkurrenskraft. Detta är dock bara inom ett specifikt stråk, det finns sannolikt stora vinster med ökad samordning kring drift, underhåll och tilldelning av tåglägen på många andra gränsöverskridande stråk. Även på väg så bör det finnas potential att underlätta för gränsöverskridande godstransporter genom förbättrad samordning inom drift och underhåll.

Utöver de gränsöverskridande samarbeten som ligger inom TEN-T korridorerna pågår flera samarbeten i de norra delarna av Norden. Detta är naturligt i ett område där flera länders gränser möts och det finns behov av att samordna infrastrukturen för att hantera behoven av gränsöverskridande transporter. Då detta område inte omfattas av TEN-T nätet finns det ingen gemensam korridor att förhålla sig till och det är därmed svårare att optimera den egna infrastrukturen om det finns en osäkerhet kring vad som kommer att ske på andra sidan gränsen. Att de involverade länderna i Barentsområdet hanterat denna problematik genom att själva

upprätta en gemensam transportplan är exempel på hur detta kan hanterats regionalt. Erfarenhetsmässigt kan vi se att i områden där det förekommer mycket gränsöverskridande transporter och det finns behov av samordning uppstår också samarbeten för att hantera detta. Öresundskommittén är ytterligare ett exempel på detta. Öresundskopplingen ryms förvisso inom TEN-T-nätet och den gränsöverskridande infrastrukturen hanteras därmed inom detta samarbete. Regionen har dock nått en så pass hög grad av integration att det uppstått ett behov av ett fördjupat politiskt samarbete och kommittén har upprättats för att svara mot det behovet.

Behovet av gemensam infrastruktur är ovanligt, generellt tar det ena landet över ansvaret för infrastrukturen när en landsgräns passeras. I de fall där infrastruktur ska anläggas och underhållas gemensamt förefaller det som om ägande genom ett gemensamt bolag med lån för anläggningen är det mest närliggande alternativet. Då kan utgifterna hanteras vid sidan av den nationella infrastrukturen och täckas genom brukaravgifter. Denna lösning diskuteras också i samband med Transportplanen för Barentsområdet, eventuellt i kombination med offentlig privat samverkan (OPS). I detta fall rör det sig främst om finansiering av nationell infrastruktur, dock som en del av en internationell korridor, där investeringar kan vara svåra att motivera utifrån nationella behov.

När problem kring gränsöverskridande transporter diskuteras blir det lätt en diskussion kring behovet av ny infrastruktur. Ur ett svenskt perspektiv bör rimligen den fyrstegsprincip som efterlyses i nationell infrastrukturplanering också tillämpas för gränsöverskridande analyser. Ett bättre nyttjande av befintlig infrastruktur bör därför vara huvudfokus för förbättringar av förutsättningarna för gränsöverskridande godstransporter. Godskorridorer på järnväg är ett steg i denna riktning som förhoppningsvis kan följas av förbättrad samordning av drift och underhåll både på andra järnvägssträckningar och på väg.

# Referenser

Akershus fylkeskommune, Region Halland m.fl., *Den skandinaviska 8 miljonersstaden - slutrapport 2014*  
Kommerskollegium, 2013:3, *Sveriges handel med Norge – grannhandel med förhinder?*  
Kommerskollegium  
Näringsdepartementet, *Meddelande om Nordiska rådets rekommendation 27/2012 till de nordiska ländernas regeringar angående tiltak for a styrke nordisk transportsamarbeid om infrastruktur og miljø 27/2012*  
Näringslivets Transportråd, Dansk Industri, Transport NHO Transport og Logistikk, *Skrivelse till regeringen om en Nordisk transportplan 20131006*  
The Barents Euro Artic Region, Joint Barents Transport Plan: *Proposals for development of transport corridors for further studies*, 2013  
Trafikverket, *Godsstrategi*, 2011  
Trafikverket, *Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025 Remissversion 2013-06-14*  
Trafikanalys, PM 2011:1, *Struktur och styrning av de statliga transportmyndigheterna i de nordiska länderna*.  
Trafikanalys, Rapport 2013:11, *Kvalitetsgranskning av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025*  
Transportministeriet. *En grön transportpolitik – Afrapportering af de strategiske analyser*, 2014  
Transportministeriet, *Danmark som transportland i det internationale transportsystem*, Maj 2011  
WSP, *Gränsbrister i godstransportsystemet*, 2014  
Meddelande om Nordiska rådets rekommendation 27/2012 till de nordiska länderna regeringar angående tiltak for å styrke nordisk transportsamarbeid om infrastruktur og miljø 27/2012

## Finland

Trafikverket om godstrafik -  
<http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/trafiknat/trafiksystem/godstrafik>  
Trafikverket om infrastrukturplanering -  
[http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/projekt/utgangspunkter\\_planeringen](http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/projekt/utgangspunkter_planeringen)  
Trafikverket om järnväg <http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/trafiknat/jarnvagar>  
Om NTM-Centraler - <http://www.ely-keskus.fi/sv/web/ely/liikenne#.U6rPOk1WG71>

## TEN-T

[http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/index_en.htm)

## The Scandinavian – Mediterranean RFC:

<http://www.rne.eu/rail-freight-corridors-rfcs.html>  
<http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera/Trafikera-jarnvag/Internationell-tagtrafik/Godskorridor-3-Stockholm---Palermo/>

## Motorways of the sea:

[http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/motorways\\_sea/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/motorways_sea/index_en.htm)

## Gemensam infrastruktur:

<http://se.oresundsbron.com>  
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/Fordon/Vagavgifter/Vagavgifter-i-Sverige/Svinesundsforbindelsen/>  
<http://www.lfv.se/sv/Internationellt/NUAC---Nordic-Unified-Air-Traffic-Control/>

## Institutionaliserat regionalt samarbete

<http://www.oresundskomiteen.org/om-oss/>

### **Nordic logistic corridor**

<http://nordiclogisticcorridor.com/>

### **Northern dimension partnership on transport and logistics**

<http://www.ndptl.org>

### **Transportplan för Barentsregionen**

<http://www.beac.st>

### **Intervjuer**

Hans Silborn	Vegdirektoratet Norge	Senior Adviser
Toril Presttun	Vegdirektoratet Norge	Senior Adviser
Ingrid Heggebø Lutnæs	Vegdirektoratet Norge	Senior Adviser
Jesper Kaae	Vejdirektoratet Danmark	Projektledare
Henrik Bacteman Larsen	Vejdirektoratet Danmark	Projektledare
Lis Caspersen	Trafikstyrelsen	Chef konsulent
Henrik Clemmesen	Vejdirektoratet Danmark	Projektledare
Agner Holmbjerg	Vejdirektoratet Danmark	Projektledare
Lassi Hilska	Kommunikationsministeriet	Senior Adviser

### **Figurförteckning**

Figur 1. TEN-T-nätet i Norden och Baltstaterna. Bildkälla: Bildkälla:

<http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/ten-t-country-fiches/merged-files/se.pdf>

Figur 2. RNE-korridorerna i Europa. Bildkälla: <http://www.rne.eu/rail-freight-corridors-rfcs.html>

Figur 3. Tunga lastbilstransporter och andelen transittrafik i korridoren Bildkälla: Akershus fylkeskommune, Region Halland m.fl., Den skandinaviska 8 miljonersstaden - slutrapport 2014

Figur 5. Transportplan for Barentsregionen. Bildkälla: The Barents Euro Artic Region, 2013







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.