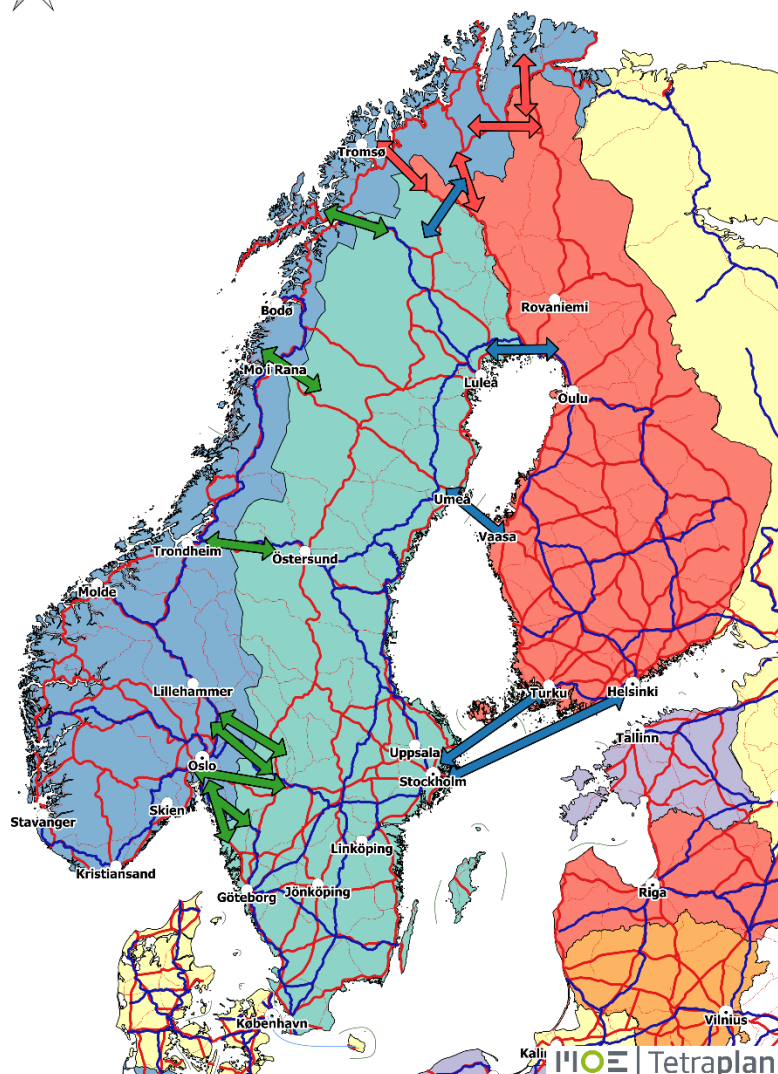


För gränsöverskridande infrastrukturplanering

Rapport

E12 Atlantica Transport, WP2



Jerker Sjögren - Jesjo Konsult HB, Helena Kyster-Hansen – MOE | Tetraplan.

2018-01-04



Innehåll

Förord.....	4
1. Bakgrund och syfte med rapporten	5
Delprojekt inom E12 Atlantica Transport.....	5
Underlag för dialog med trafikmyndigheter och andra aktörer i Norge, Sverige och Finland	5
2. Varför är gränsöverskridande infrastrukturplanering viktig?.....	5
3. EU och gränsöverskridande infrastrukturplanering	7
4. Infrastrukturplanering i Norge, Sverige och Finland	9
Norge.....	9
Sverige.....	13
Finland.....	16
5. Likheter och olikheter mellan länderna	19
6. Ansatser till gränsöverskridande infrastrukturplanering	24
Formell och informell planering	25
Politiska direktiv	25
Nordiskt myndighetssamarbete om transportplanering	25
Åtgärdsvalsstudier av gränsöverskridande karaktär	26
ÅVS Stockholm-Oslo	26
Andra gränsöverskridande samarbeten	28
Gränsregionala samarbetsforum	29
7. Hinder och problem	29
Samverkan på nationell nivå	29
Modeller, metoder och verktyg	30
Samverkan i projekt	30
8. Förslag till utveckling av gränsöverskridande infrastrukturplanering	30
Samverkan på statlig och regional nivå; regeringar, statliga myndigheter	31
Projektsamverkan - Interreg mm	33
Kompetensuppbyggnad, kunskaps- och erfarenhetsutbyte	34
9. Sammanfattning och slutsatser.....	35
Bilagor	37
Compilation TEN-T Regulation no. 1315/2013, comprehensive and core network.....	37
Positionspapper från Nordiska Rådets Utskott för Tillväxt och Utveckling.....	40
Källor	47

Förord

E12 Atlantica Transport är ett Interregprojekt finansierat via Botnia Atlantica programmet. Projektet bygger en arbetsmodell för gränsöverskridande samverkan kring infrastruktur, verkar för att minska gränshinder samt skapar underlag som syftar till att utveckla transportkorridoren längs E12 från Helgeland till Österbotten.

En allt mer internationaliserad ekonomi och det fördjupade politiska och ekonomiska samarbetet inom EU ökar behovet av gränsöverskridande samverkan. Det blir allt tydligare att nationella planeringsprocesser behöver beakta detta, inte minst inom infrastruktur- och transportplanering. E12 Atlantica Transport syftar till en fördjupad dialog med Trafikmyndigheter i Sverige, Finland och Norge kring de konsekvenser som de nationella planeringsmodellerna skapar i gränsområden och hur dessa gränshinder kan hanteras.

Den här rapporten, som beskriver och jämför planeringssystemen för infrastruktur i Sverige, Finland och Norge, har tagits fram som ett av två rapportunderlag inför en dialog med trafikmyndigheterna om vikten av ett gränsöverskridande arbetssätt vid prioritering av infrastrukturåtgärder. Den andra underlagsrapporten syftar till att beskriva hur samhällsekonomiska kalkylmodeller och metoder för att fördela nyttor påverkar prioriteringsprocessen för infrastruktur i Sverige, Finland och Norge med ett fokus på åtgärder i gränsregioner. Sammantaget skapar E12 Atlantica Transport ett dialogunderlag som tidigare saknats som möjliggör en saklig dialog kring möjligheter och konsekvenser av dagens nationella fokus i infrastrukturplaneringen.

Författare till rapporten är Jerker Sjögren, Jesjo Konsult och till sin hjälp har han haft konsulterna Helena Kyster-Hansen, MOE | Tetraplan, Marko Mäenpää, Ramböll Finland, Ove Skovdahl, Rejlers Norge, samt Lars Brümmer och Thomas Ney, Ramböll Sverige.

Umeå, november 2017

Andreas Forsgren
Projektledare E12 Atlantica Transport

1. Bakgrund och syfte med rapporten

Delprojekt inom E12 Atlantica Transport

E12 Atlantica Transport baseras på gränsöverskridande samarbete mellan aktörer i Finland, Norge och Sverige längs E12-stråket. Kvarkenrådets, MidtSkandias och Blå vägens medlemmar har länge samarbetat för att öka gränsöverskridande kunskap och samverkan längs detta öst-västliga transportstråk samt att motverka olika former av gränshinder. Hittills har samarbetet bl. a resulterat i att E12 och Umeå hamn erhållit klassningen TEN-T Comprehensive.

Dagens samverkan mellan de nationella trafikmyndigheterna i Norden är begränsad. De nationella planeringsprocesserna för infrastruktur är just nationellt inriktade och situationen är liknande i Europa. Bristande samplanering utgör ett gränshinder i sig självt och skapar flaskhalsar i transportsystemet. Det gäller både investeringar, men också drifts- och underhållsfrågor. Därtill finns en misstanke om att infrastrukturåtgärder i gränsregioner riskerar att kontinuerligt nedprioriteras i de nationella beslutsprocesserna till följd av hur trafikverkens effektmodeller och metoder för att fördela nyttor över landsgräns fungerar.

Gränsöverskridande infrastrukturplanering är ett delprojekt inom E12 Atlantica Transport.

Underlag för dialog med trafikmyndigheter och andra aktörer i Norge, Sverige och Finland

Denna rapport redovisar hur den nationella infrastrukturplaneringen ser ut i Norge, Sverige och Finland och beskriver också EU:s roll i sammanhanget.

Rapporten syftar till att analysera i vilken utsträckning nationella mål för transportsystemet och de nationella planeringsprocesserna i Sverige, Finland respektive Norge i sig själva utgör hinder för en välfungerande gränsöverskridande infrastrukturplanering. Rapporten utgör också ett underlag för en förstärkt dialog om behovet av gränsöverskridande infrastrukturplanering. Resultatet från rapporten kommer att kommuniceras med trafikmyndigheterna i Sverige, Finland och Norge i en serie dialogmöten. Rapporten beskriver dagens system för infrastrukturplanering i Norge, Sverige och Finland, och analyserar likheter och skillnader. I rapporten föreslås åtgärder för att minska konsekvenser av ett nationellt fokus i infrastrukturplaneringen samt för att utveckla planeringen i gränsöverskridande riktning.

Rapporten bygger på befintligt material från olika källor som återfinns i referensförteckningen och även på intervjuer med ett antal nyckelpersoner i de tre berörda länderna.

2. Varför är gränsöverskridande infrastrukturplanering viktig?

Transporter och därmed transportinfrastruktur utgör ett blodomlopp i ett modernt samhälle. Globalt, nationellt och också regionalt/lokalt. Väl fungerande godstransporter och mobilitet – möjligheter att smidigt förflytta sig - uppfattas som en självklarhet i våra nordiska välfärdssamhällen och är en avgörande förutsättning för tillväxt, välstånd och välfärd. Det gäller både godstransporter och personresor.

Näringslivets godstransporter kopplade till enskilda företags logistikupplägg är direkt avgörande för företagets konkurrensförmåga och ländernas konkurrenskraft. Effektiva arbetsresor inkl. daglig pendling i gränsregioner och effektiva och hållbara tjänsteresor är många gånger avgörande för kompetensförsörjningen för företag och förvaltningar. Sömlösa och hållbara resor för rekreation

och upplevelser är en viktig faktor för livskvalitet och en förutsättning för utveckling av kulturutbyten och turism.

En betydande andel av dessa resor och transporter sker dagligen över gränserna mellan Norge och Sverige, mellan Sverige och Finland samt mellan Finland och Norge. Samtidigt är dagens system för beslut om, finansiering och planering av transportinfrastrukturen i allt väsentligt helt nationella i de tre länderna. Och detta är på intet sätt unikt för de nordiska länderna. Så ser verkligheten ut i hela Europa och resten av världen.

Det finns en rad förklaringar till detta. En viktig orsak är säkerhetspolitisk. När järnvägen byggdes ut under senare hälften av 1800-talet skedde det på ett sådant sätt att det skulle vara så svårt som möjligt att passera landgränserna. Ett annat starkt skäl är de stora ekonomiska åtaganden som ligger i investeringar och förvaltning av transportinfrastruktur. Denna ordning har fortsatt att gälla i Norge, Sverige och Finland även sedan Sverige och Finland 1995 blev medlemmar i EU – ett EU där transportpolitik och infrastrukturens utveckling, inte minst gränsöverskridande, är ett av de viktigaste samarbetsområdena.

Varför är då *gränsöverskridande* infrastrukturplanering så betydelsefull?

Dagens nationella infrastrukturplanering med få gränsöverskridande inslag innebär klara risker och hot:

- När samtliga modeller och metoder för behovsanalyser, bedömning av efterfrågan på transporter, beräkningar av nyttan av utbyggd infrastruktur mm gör halt vid landgränsen finns det en uppenbar risk för felskattning. Både av behov och efterfrågan men också av nyttorna.
- Den befintliga transportinfrastrukturen i Norge, Sverige och Finland är helt inriktad på nord-syd gående transporter och därmed transportkorridorer. Potentialen för en betydande ökning av transporter i öst-västlig riktning måste för framtiden uppmärksammas på ett helt annat sätt än hittills inte minst mot bakgrund av Kinas ambitioner och konkreta satsningar på den Nya Sidenvägen/One Belt One Corridor.
- Det finns betydande risker för störningar i transporterna av norska, svenska och finska exportprodukter ut till resten av Europa/grannländer om man inte snarast etablerar ett gränsöverskridande perspektiv när det gäller infrastrukturplanering inkl. underhåll och transportplanering. De senaste åren har det också inträffat en rad händelser (tågurspårningar mm) som visat att dessa risker är reella.
- Gränsregionernas behov av fungerande transporter och därmed väl utbyggd infrastruktur riskerar att nedprioriteras.

Näringslivets organisationer och en rad enskilda företag har gång på gång pekat på dessa risker och hot samt framfört vilka merkostnader som kunde undvikas och vilka vinster som skulle ligga i en gemensam nordisk gränsöverskridande infrastruktur- och transportplanering. Ett exempel på detta är den skrivelse som Näringslivets Transportråd i Sverige, Dansk Industri och NHO Logistikk og Transport i november 2013¹ överlämnade till transportministrarna i Sverige, Danmark och Norge.

”Effektiva och tillförlitliga transporter är av största vikt för det nordiska näringslivets konkurrenskraft och våra tre länders konkurrenskraft som handelsnationer. De viktigaste

¹ <https://www.energimyndigheten.se/globalassets/klimat--miljo/transporter/oppet-forum/naringslivet-transportrad/bilaga-till-ntrs-remissyttrande-naringslivsskrivelse-ntr-di-nho.pdf>

transportkorridorerna måste kopplas ihop med de för vårt näringsliv viktigaste transportstråken inom EU och Europa. Logistiken är en integrerad del i företagens produktions- och utvecklingsprocess och kraven på leveransprecision skruvas upp alltmer. Kundernas krav på förkortade ledtider och flexibilitet ökar kontinuerligt. Effektiva transporter är även viktiga för att uppnå beslutade miljö- och klimatmål i våra respektive länder”, skriver företrädarna för näringslivet i Norden.

Landgränser innebär alltid vissa hinder samtidigt som drömmen för den som planerar en resa eller transport skulle vara att det inte fanns några gränser. Detta gäller inte minst människor och företag som verkar i det som kallas gränsregioner. Regioner där det sedan mycket länge finns ett väl utvecklat samarbete och där många gånger regionen står för en starkare identitet och samhörighet än respektive land.

Det finns sedan länge ett omfattande gränsregionalt samarbete i Norden. Nio gränsregioner är särskilt utpekade och erhåller också ett visst ekonomiskt stöd från Nordiska rådet/Nordiska ministerrådet. Samarbetet i dessa gränsregioner handlar om arbetsmarknad och företagsutveckling, bättre möjligheter för arbetspendling och inte minst utveckling av samarbetet inom kultur och föreningsliv. Med tanke på infrastrukturens och transporterna avgörande betydelse för dessa ökande samarbeten har gränskommittéerna också framfört krav och förslag om en ökad grad av gränsöverskridande infrastrukturplanering.

En rad Interreg-projekt har de senaste åren också belyst och utrett förutsättningarna för gränsöverskridande infrastrukturplanering och tillfört nya fakta och argument.

Nordiska rådets utskott för Tillväxt och Utveckling har börjat titta på hanteringen av transportfrågor i det nordiska samarbetet och i september 2017 antagit ett positionspapper (se bilaga) om Nordisk transportpolitik.

3. EU och gränsöverskridande infrastrukturplanering

EU:s politik för infrastruktur uttrycks i regelverket för TEN-T (Transeuropean Network for Transport; finns också TEN-E som har med energiförsörjning att göra).

TEN-T är ingen ny företeelse utan har funnits sedan 1980-talet som ett sätt för EU att successivt bygga ut och stärka transportinfrastrukturen i Europa. Fokus har hela tiden varit gränsöverskridande transporter och att bygga bort flaskhalsar samt underlätta gränspasseringar. 1994 togs t ex fram en lista på 14 projekt varav Öresundsbron var ett.

Nuvarande utformning bygger på beslut av Kommissionen, Rådet och Parlamentet 2013:

- TEN-T förordning nr. 1315/2013
- CEF förordning nr. 1316/2013

Denna nya ordning föregicks av ett omfattande utvärderings-, utrednings- och kartläggningsarbete (TEN-T Policy Review 2009 – 2013) och som resulterade i två ”lager” av transportnät - Comprehensive Network resp. Core Network. Comprehensive Network är det lägre prioriterade nätet och utgörs av ett omfattande antal vägar och järnvägar medan Core Network omfattar strategiska noder (hamnar, stora städer mm), järnvägarna och vägarna mellan dessa noder. I förordningen tydliggörs vilka mål som ska vara uppnådda 2030 för Core Network resp. 2050 för Comprehensive Network, se bilaga.

Förordningen innebär tydliga åtaganden för medlemsstaterna. Uppstår det betydande förseningar i genomförandet ska det förklaras och tydligt redovisas till EU-kommissionen.

I och med lanseringen av och beslut om en ny finansieringsordning för strategiska investeringar i infrastruktur och transportsystem, CEF (Connecting Europe Facility), introducerades också nio Core Network Corridors (CNC) (Beskrivs i artiklarna 42 – 48 i TEN-T Regulation). Dessa nio korridorer berör tillsammans samtliga medlemsstater och varje medlemsstat nås av minst en korridor. Genom Tyskland passerar sju korridorer. Korridorerna utgör inte någon ytterligare nivå utan är en del av Core Network). Däremot är de högprioriterade som förebilder och föregångare när det gäller utveckling och implementering av det framtida, effektiva, innovativa och smarta transportsystemet i Europa. I och med dessa korridorer har skapats en ny legal nivå som regleras i ovan nämnda förordningar.

Det är några saker som gör Core Network Corridors särskilt intressanta:

- De är eller ska bli multimodala; omfattar alla trafikslag och såväl gods- som persontransporter; detta innebär bl. a. att de prioriterade järnvägskorridorer som EU beslutade några år tidigare ska integreras i CNC.
- Styrningen av korridorerna och samarbetet mellan medlemsstaterna i resp. korridor är okonventionell på så vis att EU utsett en koordinator för varje korridor. Dessa är erfarna ledare, flertalet politiker, och ingen får själv komma från något av de länder, de ska samordna.
- Som ett led i styrningen bjuds medlemsstaterna och berörda regioner till "Corridor Forum" i genomsnitt två gånger per år. Därutöver genomförs workshops, IdeaLabs etc. för att nå ett större antal aktörer.
- Norge, Sverige och Finland berörs av två korridorer: Scandinavian-Mediterranean (ScanMed) och North Sea – Baltic. ScanMed har två ben i Sverige – ett längs Västkusten från Malmö upp till Oslo och därmed är Norge med. Det andra benet går diagonalt genom Sverige upp till Hallsberg och Stockholm och sedan över till Finland och fram till ryska gränsen. I Helsingfors möts korridorerna ScanMed och North Sea-Baltic.

De korridorkoordinatorer som många i Norge, Sverige och Finland har lärt känna är Pat Cox för ScanMed och Catherine Trautmann för North Sea – Baltic.

Koordinatorerna har i uppdrag att ta fram arbetsplaner för sina resp. korridorer. Den första omgången arbetsplaner redovisades i december 2014 och innehöll bl. a. resultatet av en omfattande kartläggning och analys av infrastruktur och kapacitet samt en bedömning av kommande efterfrågan på transportkapacitet. I den andra versionen av arbetsplaner i december 2016 har koordinatorerna också närmare sig andra områden än hård infrastruktur och det talas om "wider elements" – innovativa och smarta lösningar för "greening" av transporter och korridorer. Den tredje utgåvan av arbetsplaner som är planerad till början av 2018 ska innehålla konkreta förslag i dessa avseenden och dessutom koordinatorernas egna tankar om Core Network Corridors efter 2020.

CEF är en intressant nyordning för finansiering av prioriterade infrastrukturprojekt inom EU. Mer än hälften av pengarna delades ut vid första ansökningstillfället 2014. Därefter flyttades en stor del av den återstående CEF-budgeten över till den nye EU-kommissionären Junckers plan för tillväxt det nya EFSI – the European Fund for Strategic Investments.

Engagemanget när det gäller dessa nya arenor, Core Network Corridors resp. CEF, ser rätt olika ut i de tre länderna. Rent generellt har Finland visat stort intresse både nationellt och regionalt.

Sverige har inrättat ett särskilt CEF-sekretariat på Trafikverket. Här samordnar och bedömer man olika ansökningar innan de formellt godkänns av regeringen. En rad prioriterade infrastrukturprojekt har beviljats medfinansiering vid de första utlysningarna.

Det är viktigt att se EU:s politik och satsningar på infrastruktur i ett större sammanhang. Ett av de övergripande målen är utifrån ett globalt perspektiv att stärka EU:s konkurrensförmåga i förhållande till andra regioner. Detta innebär att CEF-finansierade projekt till hård och mjuk infrastruktur, Interreg-projekt som stödjer gränsöverskridande samarbetsprojekt på regional nivå, innovativa och smarta transportlösningar och tjänster utvecklade inom forskningsprogrammet H2020 förväntas gå i takt utifrån detta övergripande mål.

Vad kommer att hända med Core Network Corridors och CEF efter 2018 resp. 2020? Det är en stor fråga som diskuteras allt intensivare framför allt på regional nivå. Ett exempel på detta är det positionspapper som North Sweden antog i februari 2017. Till skillnad från TEN-T Regulation omfattar CEF Regulation bara nuvarande finansiella period 2014-2020. Den nya CEF Regulation 2021-2027 kommer att göra det möjligt att modifiera de 9 korridorerna, t ex att förlänga ScanMed-korridoren längs Norrlandskusten för att på så vis möjliggöra en koppling till North Sea – Baltic korridoren.

4. Infrastrukturplanering i Norge, Sverige och Finland

Detta avsnitt redovisar hur infrastrukturplanering fungerar i Norge, Sverige och Finland. Redovisningen från de olika länderna beskriver planeringsprocessen, styrande lagstiftning, transportpolitiska mål och andra styrande politiska mål, planeringscykel, aktörer, prioriteringsunderlag samt finansiering. Beskrivningen följs av en jämförelse länderna emellan där likheter och olikheter redovisas.

Norge

Redovisningen av infrastrukturplaneringen i Norge gjordes samtidigt som slutfasen av arbetet med den Nationella transportplanen 2018-2029. Redovisningen av planeringen i Norge innehåller därför både existerande infrastrukturplaner och vissa delar från NTP 2018-2029.

Norge har rullande 12-åriga nationella transportplaner (NTP) för infrastrukturplaneringen som uppdateras vart fjärde år och följer därmed de 4-åriga mandatperioderna. Den senaste NTP (Stortingsmelding, Meld. St. 33²) godkändes av Stortinget i juni 2017 och gäller för 2018-2029.

Lagstiftning

För att realisera transportinfrastrukturprojekt i Norge krävs finansiering och tillgång till arealer och detta regleras i lagstiftningen. Viktig lagstiftning är: Luftfartsloven; Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven); Havne- og farvannsloven; Jernbaneloven; og Vegloven. För stora statliga projekt (kostnad över 750 MNOK) ska dessutom göras en kvalitetssäkring i 2 faser (statlig kvalitetssäkring KS1 och KS2) genomföras.

Transportpolitiska mål som är viktiga för planeringen

Målstrukturen i NTP 2014-2023:

² <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-33-20162017/id2546287/>

Framkommelighet	Trafikksikkerhet	Miljø	Universell utforming
Redusere reisetider i og mellom landsdeler	Halvere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken innen 2024	Bidra til å redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål	Bidra til at hele reisekjeder blir universelt utformet
Redusere avstandskostnader mellom regioner	Opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i jernbane-, luft- og sjøtransport	Bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy	
Bedre påliteligheten i transportsystemet		Bidra til å redusere tapet av naturmangfold	
Bedre transporttilbudet		Begrense inngrep i dyrket jord	
Redusere rushtidsforsinkelser for kollektivtransport i de fire største byområdene			
Bedre framkommeligheten for gående og syklende			

Figur 1: Ovanstående målstruktur är de överordnade målen i Norge under gällande period.

Det överordnade målet med den nyligen beslutade NTP 2018-2029 är: "Ett transportsystem som är säkert, främjar värdeskapande och bidrar till omställning till lågutsläppssamhället". Därutöver lägger regeringen vikt på en balanserad måluppfyllelse. Det handlar om att prioritera så att resursanvändningen bidrar till de tre huvudmålen:

- Förbättrad tillgänglighet för människor och varor över hela landet
- Minska trafikolyckor i linje med nollvisionen
- Minska utsläppen av växthusgaser i linje med en övergång till ett lågutsläppssamhälle och minska övrig negativ miljöpåverkan

Mål för markanvändning som är viktiga för infrastrukturplaneringen

När det gäller markanvändning har man i Norge i nuvarande planperiod haft stort fokus på att reducera transportsektors ingrepp i odlad jord, exempelvis genom förtätning i centrala områden och runt knutpunkter för att begränsa ytterligare vägutbyggnad. Vid större infrastrukturprojekt ska riskreducerande åtgärder övervägas för att minimera påverkan. Man kommer också att tillämpa "byutviklingsavtaler" (stadsmiljöavtal) i de största städerna för att styra markanvändningen.

Aktörsanalys

Stortinget: lagstiftande, beviljande och kontrollerande.

Regeringen är utövande statsmakt som föreslår budget och nya lagar; genomför lagar och åtgärder; gör riktlinjer och förordningar till antagna lagar; samt har ansvar för statliga myndigheter och företag.

Samferdselsdepartementet har det överordnade ansvaret för ramvillkor inom transportsektorn.

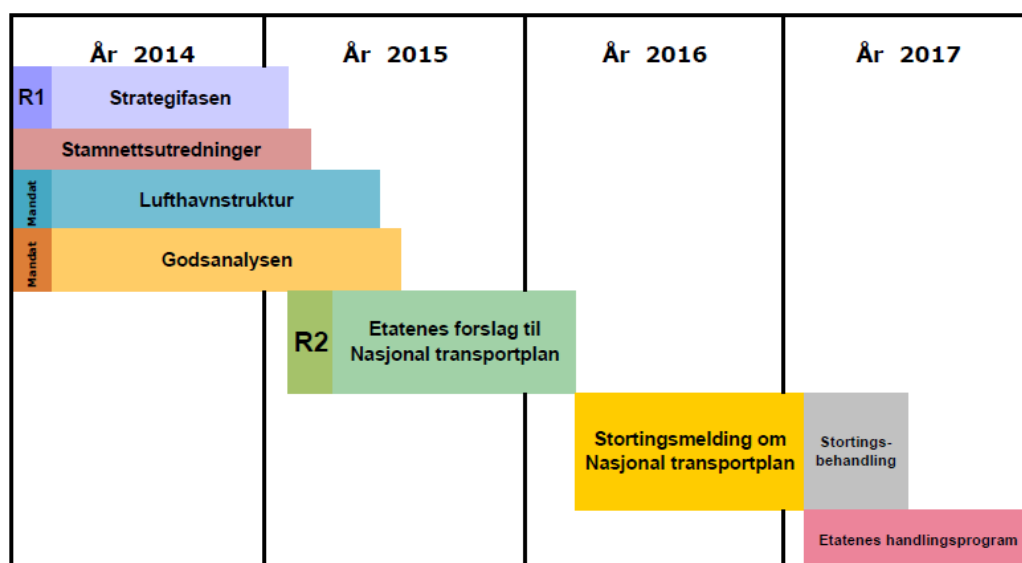
Avinor AS, Kystverket, Statens vegvesen/Vegdirektoratet/Nye Veier AS, och Jernbanedirektoratet/Bane NOR SF är de olika statliga myndigheterna och bolagen inom transportområdet. De har olika roller för utveckling, drift och underhåll av olika delar av transportsektorn.

På regional nivå är Fylkesmannen regeringens representant i sitt fylke och fylkeskommunerna är den folkstyrda förvaltningsnivån, som är organiserad efter två olika politiska styrmodeller – antingen utifrån traditionell kommunmodell eller utifrån parlamentarism, med en "fylkesregering"

som den utövande myndigheten (exempelvis Nordland). Det finns också interkommunala regionråd som är politiska samarbetsorganisationer mellan kommuner i ett område. Norge har 426 kommuner och det pågår en process att från 2020 reducera antalet. Kommunen är planmyndighet och har ansvar för bl.a. lokala vägar. I Norge har man utpekat 32 stamnetthavner (stamnätshavner) som prioriteras när det gäller goda infrastrukturanslutningar.

Planeringscykeln

I Norge genomförs den långsiktiga infrastrukturplaneringen i NTP (Nasjonal Transportplan) och man följer en rullande 4-årscykel:



Figur 2: Planeringscykeln in Norge

Arbetet inleds med analys- och strategifasen, som genomförs av de statliga myndigheterna Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet och Kystverket enligt regeringens riktlinjer (R1). De får därefter en målstruktur i nya riktlinjer (R2) för att synliggöra hur prioriteringarna påverkar de olika transportpolitiska målen. Allt arbete med NTP koordineras i en gemensam organisation, där alla myndigheter är representerade.

I de senare riktlinjerna (R2) anges också en gemensam ekonomisk planeringsram. För perioden 2018-2029 sattes ramen i förhållande till den genomsnittliga ramen för de sista sex åren i NTP 2014-2023, dvs 58 MNOK per år.

På regional nivå ska Fylkestinget som regional planmyndighet utarbeta en regional planstrategi tillsammans med kommuner och andra berörda intressenter. Den regionala transportplanen har flera funktioner, den ska bidra med transportpolitiska linjer som mål- och strategidokument och vara ett redskap för mer effektiv och enhetlig transportpolitik i fylkeskommunen.

Processteg

I Norge är processtegen något skilda för de olika trafikslagen, men för ett större infrastrukturprojekt gäller följande:

1. Projektinitiering
2. Konseptvalsutredning, KVV (motsvarar ÅVS)

3. Kvalitetssäkring av statlig investering, KS1
4. Markanvändningsplan efter plan- och bygglagen
5. Regionplan
6. Kommundelsplan
7. Teknisk planering
8. Kvalitetssäkring av statlig investering, KS2
9. Fördelning av investeringsmedel i den statliga budgeten

Konseptvalsutredningar ingår i underlaget för NTP.

Prioriteringsunderlag

I Norge ska Konseptvalsutredning, KVV (motsvarar åtgärdsvalsstudie i Sverige) genomföras i tidig fas för stora statliga projekt med följande ordningsföljd:

1. Behovsanalys
2. Strategi
3. Överordnade krav
4. Möjlighetsstudie
5. Alternativanalys
6. Guide för förprojektfasen

En KVV genomförs i öppen process med brett deltagande av berörda intressenter och arbetet sker enligt 4-stegsprincipen (motsvarar den svenska):

- Steg 1: Åtgärder som påverkar efterfrågan på transporter och val av transportform
- Steg 2: Åtgärder för effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur
- Steg 3: Förbättringar av befintlig infrastruktur
- Steg 4: Nya investeringar och större ombyggnader av infrastruktur

I Norge följs Statens Vegvesens Veiledning håndbok V712 Konsekvensanalyser för KVV. Den är indelad i 5 områden under vilka de olika alternativen ska värderas; Landskapet; Lokal miljö och friluftsliv; Biologisk mångfald; Kulturmiljö; samt Naturresurser.

Särskilda utredningar att ta hänsyn till

I Norge finns klimatrappporten³ och den politiska kompromissen som utgångspunkt för Norges miljö- och klimatpolitik och detta ligger till grund för de flesta utredningar och utvecklingsplaner i Norge. Detta innebär att i valet mellan olika slags infrastruktursatsningar i NTP har de klimatpolitiska effekterna vägt tungt.

Fördelning mellan trafikslag

I den norska regeringens riktlinjer för NTP-arbetet⁴ ska myndigheterna (Statens Vegvesen, Jernbanedirektoratet och Kystverket) med utgångspunkt i ovan nämnda gemensamma ekonomiska planeringsram föreslå fördelning av denna ram både inom och mellan sektorerna.

Förhandlingsplanering

I Norge finns i nuvarande NTP stadsmiljöavtal för de 9 största städerna, med helhetssyn och åtgärder inom gång-, cykel-, kollektivtrafik- och vägområdet.

³³ <http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/dok/regpubl/stmeld/2011-2012/meld-st-21-2011-2012.html?id=679374>

⁴ http://www.ntp.dep.no/Nasjonale+transportplaner/2018-2029/Retningslinjer+og+mandater/_attachment/891260/binary/1034836?_ts=14d6c1ddcf0

Finansiering av infrastruktur

I Norge är nationell transportinfrastruktur ett statligt ansvar och utbyggnad finansieras efter olika principer:

- Finansieringskällor: Skattebetalarna eller infrastrukturanvändare
- Finansieringsmetoder: Lån från statlig infrastrukturfond, kommunal och regional förskottering och varianter av Offentligt-Privat Samarbete (OPS)

Ordinära anslag via den statliga budgeten är den normala källan till infrastrukturutbyggnad i Norge. Därutöver finns olika sätt att avgiftsfinansiera:

- Avinormodellen: Drivs som ett aktiebolag och står för norska flygplatser. På flygplatser som är lönsamma prioriteras investeringar i kapacitet och åtgärder som ökar kommersiella intäkter. På lokala och regionala flygplatser investeras för att upprätthålla en tillfredställande och differentierad servicenivå.
- Bompengar(vägtull/vägavgift): Kan användas för alla vägåtgärder, samt för investering i kollektivtrafik på järnväg, inkl. spårväg och tunnelbana. I Norge är ca 30 vägar belagda med bompengar, samt ringar med bompengar runt 7 städer.

I Norge kan övrig finansiering av investeringar i infrastruktur ske via avkastning från infrastrukturfonden och under 2016 gick sådana pengar till kuständamål, bl. a för att reducera avgifter, till förnyelse av riksvägs- och järnvägsnätet samt till det statliga vägutbyggnadsbolaget Nye Veier AS. En annan finansieringsform är Offentlig/Privat samarbete (OPS) och staten föreslår att OPS används som alternativ kontrakts- och genomförandestrategi i NTP 2018-2029.

Sverige

Sverige har rullande 12-åriga nationella transportplaner för infrastrukturplaneringen, vilka uppdateras vart fjärde år kopplat till de 4-åriga politiska mandatperioderna. Den nuvarande planen gäller för 2014-2025 och under våren 2018 beslutar regeringen om planen för 2018 – 2029. . Sverige har likartade processer för de olika trafikslagen beroende på att myndigheten Trafikverket har trafikslagsövergripande ansvar.

Lagstiftning

I Sverige är det främst följande lagar som ligger till grund för planeringen:

- Plan- och bygglagen (PBL) som reglerar markanvändning, maximal byggrätt och i vissa fall även utformning
- Miljöbalken som reglerar tillståndsgivningen för en specifik verksamhet
- Väglagen
- Trafikförordningen och Lag om byggande av järnväg inom samhällsplanering.
- Regeringen har föreslagit en Klimatlag, som har som mål att Sverige senast 2045 inte ska generera nettoutsläpp av klimatgaser. Lagen träder i kraft 1 januari 2018.

Transportpolitiska mål som är viktiga för planeringen

De transportpolitiska målen i Sverige syftar till att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Funktionsmålet handlar om att det ska skapas tillgänglighet för människor och gods samt att transportsystemet ska ge alla en grundläggande tillgänglighet av god kvalitet och användbarhet.

Hänsynsmålet handlar om att visa säkerhet, miljö och hälsa som viktiga aspekter i ett hållbart transportsystem.

Mål för markanvändning

När det gäller markanvändning har staten via Länsstyrelserna ett ansvar för att peka ut riksintressen. Riksintressen är primärt mark- eller vattenområden som långsiktigt ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada det. Därutöver har Trafikverket utpekat infrastruktur som Riksintresse för kommunikationer, dvs. strategiskt viktig infrastruktur.

Aktörsanalys

Regeringen/Näringsdepartementet styr processen och lägger fram infrastrukturpropositionen.

Trafikverket är ansvarig myndighet för trafikslagsövergripande infrastrukturplanering av det samlade transportsystemet för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart.

Länsstyrelsen fattar beslut om betydande miljöpåverkan samt fastställer projekt.

Det finns 21 landsting som traditionellt är huvudman för sjukvård och kollektivtrafik.

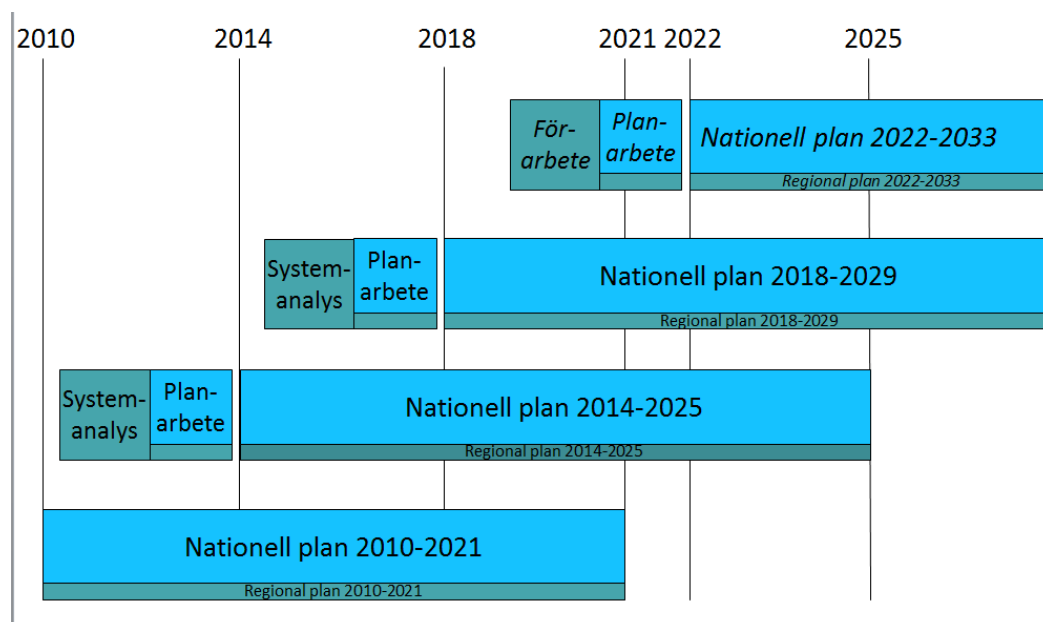
Huvudmannaskapet drivs vanligtvis i bolagsform som handlar upp kollektivtrafik.

Regioner, regionförbund och i vissa fall länsstyrelser ansvarar för upprättande av länsplaner (länstransportplan, regionala transportinfrastrukturplaner) för regional infrastruktur, samt regionala utvecklingsplaner/strategier.

I Sverige finns 290 kommuner som har planmonopol och ansvarar för den kommunala infraplaneringen och är beroende av den statliga och regionala infrastrukturplaneringen. De är också ansvariga för markanvändningsplaneringen. Kommunerna äger en stor del av den icke statligt ägda infrastrukturen och större delen av landets industrispår. Flertalet av Sveriges hamnar ägs av kommuner och drivs i bolagsform. Regionala flygplatser är ofta hel- eller delägda av kommuner.

Planeringscykeln

I Sverige lägger regeringen varje mandatperiod fram en infrastrukturproposition. Trafikverket och länsplaneansvariga får i uppdrag av regeringen att utifrån propositionen arbeta fram långsiktiga investeringsplaner för den kommande 12-årsperioden.



Figur 3: Process för de långsiktiga planerna och deras överlapp

Processteg

Processtegen är följande:

- Systemanalys för att identifiera och beskriva brister
- Brist tas upp i nationell (NTP) eller länsplan (LTP), som behov för analys
- Åtgärdsvalsstudie för den aktuella bristen
- ÅVS:en pekar på möjliga åtgärder
- Åtgärder namnges i den nationella eller regionala planen om de är på 50 respektive 25 MSEK eller mer
- Därefter internbeställning till Trafikverkets investeringsdivision
- Förslag till åtgärd ingår därefter i den formella planläggningsprocessen

Prioriteringsunderlag

I Sverige arbetas med Åtgärdsvalsstudier (ÅVS) i tidig fas för att beskriva och motivera möjliga åtgärder. Den bygger på dialog mellan intressenter. De fyra stegen i ÅVS är följande:

1. Initiera
2. Förstå situationen
3. Pröva tänkbara lösningar
4. Forma inriktning och rekommendera åtgärder

En ÅVS ska också enligt anvisningarna för ÅVS följa 4-stegsprincipen:

1. Tänk om
2. Optimera
3. Bygg om
4. Bygg nytt

Särskilda utredningar att ta hänsyn till

I Sverige kan regeringen tillsätta särskilda utredningar som får betydelse för planeringen. Viktiga aktuella utredningar är följande: Miljömålsberedningen, 2016, som har lett till förslag om en klimatlag; Kapacitetsutredningen, 2012, som fokuserade på åtgärder för mer kapacitet, främja effektiva övergångar mellan olika trafikslag och bidra till en bättre användning av det befintliga transportsystemet.

Fördelning mellan trafikslag

För 2018-2029 har den svenska regeringen i infrastrukturpropositionen föreslagit en total ram på 622,5 miljarder SEK, varav 335,5 till utveckling av väg och järnväg, 125 till underhåll av järnväg och 164 till underhåll av väg.

Finansiering av infrastruktur

I Sverige finansieras normalt statlig infrastrukturutbyggnad med hjälp av anslagsfinansiering, dvs via de årliga anslag som ges till Trafikverket och som följer den ram som regeringen satt i infrastrukturpropositionen. Även banavgifter och farledsavgifter används till viss del för att finansiera investeringar. Kommunal infrastruktur finansieras av kommunala anslag. Med större kommuner ökar komplexiteten och här finns inslag av bolag som ansvarar för viss infrastruktur. I Sverige sker också viss avgiftsfinansiering, exempelvis Arlandabanan och Sundsvallsbron. Medfinansiering kan också ske, exempelvis inom ramen för TEN-T, där EU medfinansierar.

År 2014 lanserades Sverigebygget, numera Sverigeförhandlingen, som handlar om byggande av nya stambanor, så att Stockholm, Malmö och Göteborg knyts ihop bättre, samt byggande av bostäder, där kommuner medfinansierar. Vissa sträckor har redan beslutats och finansierats, men stora delar återstår. Flera kommuner och regioner har gjort överenskommelser med staten om

åtgärder för ökat bostadsbyggande och kommunal/regional medfinansiering till byggandet av stambanorna

Finland

Finland har inga långsiktiga nationella transportplaner av samma slag som NTP i Norge resp. Sverige. Regeringen börjar sitt arbete under mandatperioden med att göra ett program med strategiska mål och däri ingår även transportpolitiken. Transportsystemarbetet är en fortlöpande process där samarbetet mellan olika aktörer påverkar utvecklingen av hela transportsystemet. Utvecklingen av transportsystemet anknyter till samordningen av markanvändning, boende, service och verksamhetsförutsättningar för näringslivet. Transportplanering underordnas markanvändningen.

Lagstiftning

I Finland styrs planeringsprocessen för infrastruktur via landsväglagen, banlagen och vattenlagen. Ramar för dessa lagar kommer från markanvändnings- och bygglagen.

Transportpolitiska mål som är viktiga för planeringen

Det centrala temat för finsk transportpolitik är fungerande och trygga resor och transporter, minimering av miljöskador samt förbättring av transportsystems produktivitet och effektivitet. Trafikverket genomför de transportpolitiska målen i praktiken. Trafikverkets fyra strategiska mål är:

- Nytt ekosystem för trafik och mobilitet
- Tillförlitliga digitala tjänster och effektivare verksamhet
- En säker och fungerande infrastruktur utgör grunden för tjänsterna
- Kompetenta människor och en ny skapande kultur

Mål för markanvändning

Utgångspunkt för målen i trafiksystemplanen har varit de riksomfattande målen för områdesanvändningen, som senast reviderades 2008. De riksomfattande målen är:

- Nya betydande områden för bostäder, arbetsplatser eller service ska placeras inom den befintliga samhällsstrukturen.
- I stadsregionerna ska det säkerställas ett centrumsystem och ett servicenät som främjar tillgången på service samt undersökas var stora detaljhandelsenheter bör placeras. Stora detaljhandelsenheter ska placeras så att de stödjer samhällsstrukturen.
- Tillräckliga etableringsmöjligheter ska anvisas för näringslivet genom utnyttjande av den befintliga samhällsstrukturen.
- Trafiksystemet och områdesanvändningen ska sammanjämkas så att behovet av privatbilstrafiken minskar och förutsättningarna att använda trafikformer med liten miljöbelastning förbättras.

Aktörsanalys

Riksdagen stiftar lagar och fastställer statsbudgeten.

Statsrådet = regeringen. Beslutar i inledningen av mandatperioden om strategiska mål för transportpolitiken. Har ett övergripande ansvar för att styra planeringsprocessen.

Kommunikationsministeriet ansvarar för lagberedning, EU- och internationellt samarbete, styrning av förvaltningsområdet, där även digitalisering är ett viktigt område. Förvaltningsområdet reformeras med ny organisation från 2019.

Trafikverket ansvarar för statens väg- och järnvägsnät, samt för vissa farleder samt för att upprätthålla och utveckla transportsystemet. Lämna årligen förslag till regeringen om investeringar i ny infrastruktur och andra satsningar

Trafiksäkerhetsverket, Trafi, utvecklar transportsystemets säkerhet, främjar trafikens miljövänlighet och svarar för de myndighetsuppgifter som anknyter till transportsystemet.

Finavia ansvarar för underhåll och utveckling av finska flygplatser och flygtrafiksystemet.

Närings-, trafik- och miljöcentralen (NTM-centraler) främjar den regionala utvecklingen genom att sköta statsförvaltningens uppgifter och utveckling i regionerna.

Landskapsförbund är en organisation för kommunerna i ett landskap och det finns 18 sådana i Finland. De ansvarar för att utarbeta landskapsstrategi och landskapsplan. Ansvarsområdet reformeras, med ny organisation från 2019.

Kommunerna ansvarar för gatu- och trafikplanering lokalt i kommunen.

Hamnar, som vanligen är aktiebolag ägt av kommuner, äger och administrerar hamnar.

Planeringscykeln

I Finland finns inte systematiska och rullande infrastrukturplaner som t ex i Norge och Sverige. Vart fjärde år lägger en nyvald regering fram ett program med strategiska mål för transportpolitiken. Riksdagen beslutar varje år om den statliga budgeten, som innehåller de största infrastrukturinvesteringarna. Trafikverket utarbetar planer tillsammans med andra parter: långsiktiga planer (10–30 år), verksamhets- och ekonomiplaner (4 år) samt realiseringsprogram som baserar sig på den årliga budgeten.

Kommunikationsministeriet presenterade 2012 en strategi "Konkurrenskraft och välfärd genom ansvarsfull trafik - Statsrådets trafikpolitiska redogörelse till riksdagen" som bl.a. innehöll transportpolitiska riktlinjer, trafikvision 2030 och därefter, samt utvecklingsprogram för trafikinätet 2012–2015 och 2016–2022.

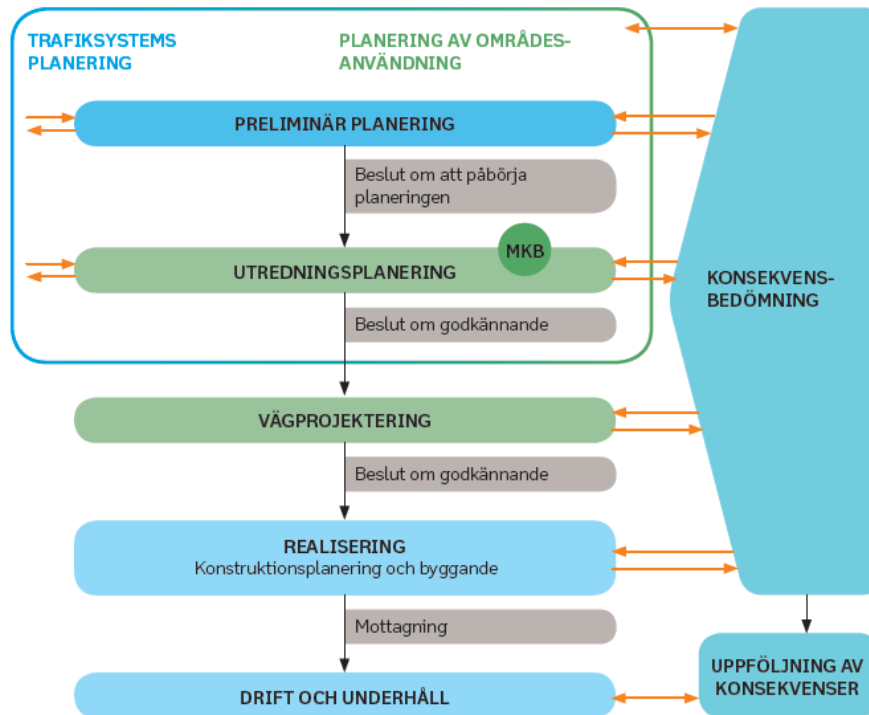
Steg i planeringsprocessen

I Finland planeras stora projekt centralt och beslutas av riksdagen. Övriga projekt planeras regionalt av NTM-centralerna. Planeringsprocessen, som tillämpas för samtliga projekt, består av följande fyra faser:

1. Preliminär planering
2. Utredningsplanering
3. Vägprojektering
4. Konstruktionsplanering

I preliminär planeringsfas analyseras behov och preliminära alternativ för genomförande. Det kan också vara en transportsystemplan eller en tematisk utredning där mål och principer för åtgärder definieras. I utredningsplanering fastställs tekniska och funktionella lösningar t ex för väg. Även miljökonsekvensbedömning görs i utredningsplaneringsfasen. I de två sista faserna sker detaljerad planering och byggande.

Se även figurerna 4 och 5 nedan.



Figur 4: Planeringsprocess för infrastrukturprojekt (Liikennevirasto Tiesuunnittelun kulku).



Figur 5: Faser av vägplanering och markanvändningsplanering (Liikennevirasto Tiesuunnittelun kulku).

Prioriteringsunderlag

Finland har inga systematiska instruktioner eller bestämmelser om hur åtgärder i transportsystemplaneringen ska genomföras. Åtgärder värderas under den preliminära planeringsfasen (jfr beskrivning ovan), men innehåll eller tydligt föreskriven form eller metod har inte definierats. Innan åtgärder kan väljas, måste behovet utredas. Utredningar kan anknyta t.ex. till problem och behov av trafik och markanvändning, transportpolitiska mål och förutsedd utveckling av verksamhetsmiljö. Även begränsningar som påverkar möjliga åtgärder måste utredas såsom kostnadsramar och andra randvillkor, t ex miljö och säkerhet. Detta görs av den som äger projektet, t ex Trafikverket eller en NTM-central.

Finansiering av infrastruktur

Även i Finland finansieras investeringar i infrastruktur samt förvaltning och underhåll huvudsakligen via anslag. Även finansiering via avgifter förekommer.

Anslag

I Finland beslutar Riksdagen om statsbudgeten för varje år, som innehåller medel för de största infrastrukturinvesteringarna och underhållet av infrastrukturen. Samt budgeten för olika ministerier, bl. a kommunikationsministeriet. Kommunerna har egen budget och det har även affärsverken.

Avgiftsfinansiering

I Finland betalas avgifter för användande av infrastruktur, såsom ban-, farleds-, hamn- och flygplatsavgifter. Vägavgifter finns inte, vägtrafiken betalar olika skatter.

Medfinansiering

Kommuner kan medfinansiera viktiga investeringar även av statens infrastruktur. EU medfinansierar även vissa investeringar i TEN-T nätet.

Annan finansiering

Public Private Partnership modellen har endast använts ett fåtal gånger för stora investeringar i transportinfrastruktur.

5. Likheter och olikheter mellan länderna

Som framgår av kapitel 4 finns både likheter och olikheter mellan länderna.

Norge och Sverige har rullande 12-åriga nationella transportplaner för infrastruktur-planeringen, vilka uppdateras vart fjärde år, medan Finlands planering fungerar på ett annat vis. I Norge ser planeringsprocesserna olika ut beroende på trafikslag, medan processerna i Sverige och Finland är sammanhållna för de olika trafikslagen utifrån Trafikverkets (både Sverige och Finland) trafikslagsövergripande ansvar.

Lagstiftning

Norge, Sverige och Finland har på samtliga för infrastrukturplaneringen relevanta områden mycket likartad lagstiftning. Detta innebär att skillnader i lagstiftning inte utgör något hinder för en utveckling av gränsöverskridande infrastrukturplanering.

Transportpolitiska mål som är viktiga för planeringen

De transportpolitiska målen är generellt sett förhållandevis lika i de tre länderna, men uttrycks på olika sätt. Detta innebär goda förutsättningar för gränsöverskridande infrastrukturplanering.

Nedanstående sammanställning visar de viktigaste målen i Norge, Sverige och Finland, med delmål.

Mål för infrastrukturplaneringen i de tre länderna			
	Norge	Sverige	Finland
Övergripande mål	Bättre framkomlighet för personer och gods i hela landet. Reducera trafikolyckorna i linje med nollvisionen. Reducera klimatgasutsläppen i linje med en omställning mot ett lågutsläppssamhälle och reducera andra negativa miljökonsekvenser	Säkerställa samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet	Fungerande och trygga resor och transporter, minimering av miljöskador, samt förbättring av transportsystemets produktivitet och effektivitet
Transportsystemet	Ett transportsystem som är säkert, främjar värdeskapande och bidrar till omställning till lågutsläppssamhället		
Hållbarhet			Kompetenta människor och en ny skapande kultur
Framkomlighet	Reducera restider mellan landsdelarna	Skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemet ska ge alla en grundläggande tillgänglighet av god kvalitet och användbarhet	
	Reducera avståndskostnader mellan regioner		
	Förbättra pålitligheten i transportsystemet		
	Förbättra transportudbudet		
	Förbättra framkomligheten för gående och cyklister		
	Reducera rusningstids-förseningar för kollektivtransport i de 4 största städerna		
Trafiksäkerhet	Halvera antalet döda och svårt skadade i vägtrafiken innan 2024		En säker och fungerande infrastruktur utgör grunden för tjänsterna
	Upprätthålla och förstärka den höga säkerhetsnivån inom järnvägs-, flyg- och sjötransport		
"Universell design"	Bidra till att hela reskedjor blir universellt designade		

Figur 6: Övergripande mål, del 1

Mål för infrastrukturplaneringen i de tre länderna			
	Norge	Sverige	Finland
Miljö	Bidra till att reducera klimatgasutsläppen i linje med Norges klimatmål	Säkerhet, miljö och hälsa är viktiga aspekter i ett hållbart transportsystem	Nytt ekosystem för trafik och mobilitet
	Bidra till att uppfylla nationella mål för ren luft och buller		
	Bidra till att minska förlusten av biologisk mångfald		
	Begränsa ingrepp i odlad jord		
Markanvändning	Reducera transportsektorns ingrepp i odlad jord, genom exempelvis förtätning i centrala områden och runt knutpunkter, för att begränsa ytterligare vägutbyggnad	Staten, via länsstyrelserna, pekar ut riksintressen, vilket primärt är mark- eller vattenområden som långsiktigt ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada det	De riksomfattande målen för markanvändning är:
			Nya betydande områden för bostäder, arbetsplatser eller service ska placeras inom den befintliga samhällsstrukturer.
			I stadsregionerna ska det säkerställas ett centrumsystem och ett servicenät som främjar tillgången på service samt undersökas var stora detaljhandelsenheter ska placeras. Stora detaljhandelsenheter ska placeras så att de stödjer samhällsstrukturer.
			Tillräckliga etableringsmöjligheter ska anvisas för näringslivet genom utnyttjande av den befintliga samhällsstrukturer.
			Trafiksystemet och områdesanvändningen ska sammanjämkas så att behovet av privatbilstrafiken minskar och förutsättningarna att använda trafikformer med liten miljöbelastning förbättras.

Figur 7: Övergripande mål, del 2

Aktörssammanställning

De tre länderna har överordnat sett likartade strukturer när det gäller de viktiga aktörerna för infrastrukturplaneringen. Detta betyder att det finns en lagstiftande församling (Stortinget/Riksdagen) och en styrande (Regeringen). Departementet (Samferdselsdepartementet, Näringsdepartementet, och Kommunikationsministeriet) har överordnat ansvar för ramvillkor och de ansvariga myndigheterna har ansvar för infrastrukturplaneringen på nationell nivå: Trafikverket i Sverige och Finland samt Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet och Kystverket i Norge.

På regional nivå finns Fylkeskommuner, Fylkesmannen, Länsstyrelsen, region/regionförbund och landskapsförbund med ansvar för de regionala planerna och kommunerna för de kommunala.

Finland har Närings-, trafik- och miljöcentraler (NTM-centraler) som främjar den regionala utvecklingen genom att sköta statsförvaltningens uppgifter och utveckling i regionerna. Det finns ingen motsvarighet till NTM-centraler i Norge och Sverige.

Dessa likartade strukturer när det gäller de viktigaste aktörerna är också en god grund att bygga på vid en ökad satsning på gränsöverskridande infrastrukturplanering.

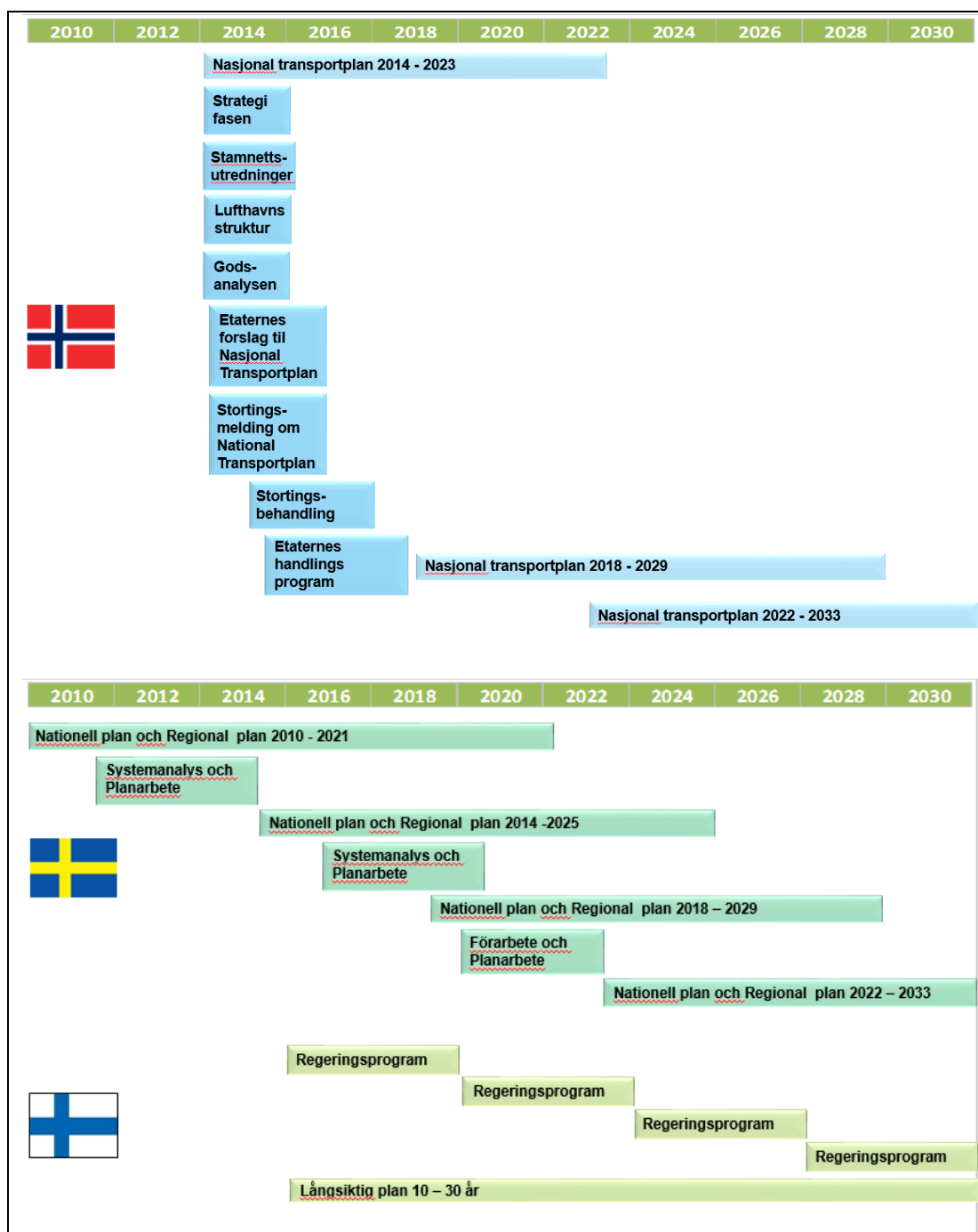
	Aktörssammanställning		
	Norge	Sverige	Finland
Statlig nivå			
Lagstiftande	Stortinget	Riksdagen	Riksdagen
Styrande	Regjeringen	Regeringen	Regeringen
Ramvillkor	Samferdselsdepartementet	Näringsdepartementet	Kommunikationsministeriet
Ansvariga myndigheter	Statens Vegvesen	Trafikverket	Trafikverket
	Vegtilsynet	Sjöfartsverket	Trafiksäkerhetsverket Trafi
	Luftfartstilsynet	Luftfartsverket	
	Nasjonal kommunikations-myndighet (Nkom)	Statens haverikommission	
	Statens havarikommisjon for transport	Transportstyrelsen	
	Statens jernbanetilsyn		
	Jernbane-direktoratet		
	Kystverket		
Statliga Bolag med ansvar	Avinor AS	Swedavia	Finavia OYJ
	Bane NOR SF		
	NSB AS		
	Norske Tog AS		
	Entur AS		
	Nye Vejer AS		
	Mantena AS		
Regional nivå	19 fylker	21 landsting/regioner	19 landskapsförbund
Statens representant	Fylkesmannen	Länsstyrelsen, Regioner	
Folkvald	Fylkeskommuner	Landsting, Regioner	Landskapsförbund
Statens representant			NTM-Centraler
Kommunal nivå	426 kommuner	290 kommuner	313 kommuner

Figur 8: Aktörssammanställning

Planeringscykeln

Norge och Sverige har rullande 12-årsplaner, men i Finland finns inte motsvarande systematiska och rullande infrastrukturplaner. De rullande 12-årsplanerna i Norge och Sverige, som dessutom följs åt årtalsmässigt, skapar mycket goda förutsättningar för gränsöverskridande infrastrukturplanering. Vilka konsekvenser det innebär att Finland inte har en motsvarande planeringscykel behöver analyseras ytterligare.

I nedanstående figur ses planeringscykeln för de tre länderna.



Figur 9: Planeringscykeln för de långsiktiga planerna i de tre länderna och deras "överlapp"

Processteg i nationella och regionala planer

De olika stegen i processen för infrastrukturinvesteringar är något skilda för de olika trafikslagen, men för större infrastrukturprojekt gäller de steg som ses i figuren nedan i de tre länderna.

Stegen i planeringsprocessen i de tre länderna, i ordningsföljd		
Norge	Sverige	Finland
Projektinitiering	Bristformulering	Preliminär planering där projektbehov undersöks och tidsbestäms
Konseptvalsutredning, KVV (motsvarar ÅVS)	Brist tas upp i nationell (NTP) eller länsplan (LTP), som behov för analys	
Kvalitetssäkring av statlig investering, KS1	Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för den aktuella bristen	Utredningsplanering där vägens/järnvägens läge och utrymmesbehov bestäms i förhållande till den omgivande markanvändningen
Markanvändningsplan efter plan- och bygglagen	ÅVS:en pekar på möjliga åtgärder	
Regionplan	Åtgärder namnges i den nationella eller regionala planen om de är på 50 respektive 25 mkr eller mer	Väg/Järnvägsprojektering - detaljerad planering
Kommundelsplan		
Teknisk planering		
Kvalitetssäkring av statlig investering, KS2	Därefter internbeställning till Trafikverkets investeringsdivision	Konstruktionsplanering - genomförandet av projektet, när finansieringen är klar
Fördelning av investeringsmedel i den statliga budgeten	Förslag till åtgärd är därefter i den formella planläggningsprocessen	

Figur 10: Stegen i planeringsprocessen i de tre länderna

Konseptvalsutredningar (KVV) och åtgärdsvalsstudier (ÅVS)

Som framgått av redovisningar tillämpar både Norge och Sverige en metod för att i ett tidigt skede när brister i transportsystemet har redovisats undersöka på vilket sätt dess brister bäst kan avhjälpas och åtgärdas: Konseptvalsutredningar (KVV) och Åtgärdsvalsstudier (ÅVS). Dessa metoder är mycket likartade och för båda ska dessutom följa den s k fyrstegsprincipen.

Finland har inga motsvarande systematiska instruktioner eller bestämmelser hur åtgärder i transportsystemplanering bör genomföras. I Finland planeras stora projekt centralt och beslutas av riksdagen och övriga projekt planeras regionalt av NTM-centralerna. Åtgärder värderas under preliminärplaneringsfasen, men innehåll eller en tydligt föreskriven form eller metod har inte definierats. Innan åtgärder kan väljas, måste behovet utredas.

Detta innebär att det bör vara fullt möjligt att t ex för ett gränsöverskridande transportstråk mellan Norge och Sverige använda sig av en kombination av KVV och ÅVS som gäller i båda de berörda länderna.

Finansiering av infrastruktur

För alla tre länderna gäller att anslag över statsbudgeten är det normala sättet att finansiera utbyggnad och förvaltning av transportinfrastrukturen. Till detta kommer olika former av avgiftsfinansiering. Dessa likheter i tradition, synsätt och operativt arbete är något som underlättar samarbete och gränsöverskridande infrastrukturplanering.

6. Ansatser till gränsöverskridande infrastrukturplanering

Beskrivningen av infrastrukturplaneringen i Norge, Sverige och Finland visar att det nationella perspektivet är dominerande. Infrastrukturplaneringen styrs av nationella mål, nationella prioriteringar och följs av nationell finansiering. Samtidigt finns det vissa ansatser till gränsöverskridande planering som är värda att lyftas fram.

Formell och informell planering

Dagens gränsöverskridande infrastrukturplanering är antingen formell och följer de planeringsprocesser som beskrivs i föregående kapitel eller informell och sker då framför allt i form av Interreg-projekt. Även den formella delen av gränsöverskridande planering är helt och hållet inriktad på projekt av olika slag och karaktär:

- Stora projekt (t ex Öresundsbron, Svinesundsbron)
- Mindre projekt (t ex Umskarstunneln E12, Elektrifiering Meråkersbanan)
- Speciella fall där ett stort projekt i tredje land, t ex Fehmarn Belt Fixed Link, ställer krav på anpassningar och eventuellt följdinvesteringar i det egna landet, i detta fall Sverige.

Alla dessa projekt kännetecknas av mycket utdragna processer över lång tid. Längre än för projekt enbart inom ett lands gränser. För de stora projekten – Öresundsbron, Svinesundsbron etc. har särskilda konsortier bildats med avtal och finansiering som godkänts av de berörda ländernas regeringar och parlament.

När det gäller informell gränsöverskridande infrastrukturplanering via Interreg-projekt kan det noteras att det de senaste åren har genomförts relativt många Interreg-projekt med inriktning på infrastruktur och transporter. Styrkan med dessa projekt är att de bygger på en konkret lokal och regional verklighet med väl artikulerade behov och dokumenterad efterfrågan på nya transportlösningar. Detta har redovisats bl.a. i projektet TransGovernance där man också föreslår en bättre och ökad interaktion mellan dessa informella planeringsprojekt och den formella planeringsprocessen. Mer om detta i kapitel 8.

Politiska direktiv

I riktlinjerna (R1) för myndigheternas arbete med den norska NTP 2018-29 har Samferdselsdepartementet begärt en värdering av hur infrastrukturen för gränsöverskridande transporter bör utvecklas i syfte att stärka integrationen av näringsliv och arbetsmarknad mellan Sverige och Norge. I riktlinjerna för planeringsfasen (R2) i NTP omtalas de nordliga områdena som en viktig prioritering för regeringen.

År 2015 fick svenska Trafikverket i uppdrag av regeringen att ta fram ett inriktningsunderlag för perioden 2018-2029. En delrapport handlar om internationella perspektiv. Den trafik- och infrastrukturmässiga världen beskrivs som allt mer internationell till sin karaktär. Perspektivet beskrivs som "ett komplext och i många avseenden mycket osäkert område som är av yppersta vikt för samhällsplaneringen och samhällsbyggandet". Trafikverket ska beakta samhällsutveckling och trender i Sverige och i omvärlden av relevans för det svenska transportsystemets utveckling.

I de slutliga nationella transportplanerna för Norge och Sverige finns dock förhållandevis få konkreta skrivningar om gränsöverskridande transporter.

Nordiskt myndighetssamarbete om transportplanering

Svenska Trafikverket har under våren 2017 initierat ett forum mellan de nordiska myndigheterna Banedanmark och Vejdirektoratet i Danmark, Liikennevirasto i Finland, Jernbanedirektoratet och Statens Vegvesen i Norge. Samarbetet syftar bland annat till att bidra till samsyn om flaskhalsar i transportsystemet och brister i gränsöverskridande relationer. Syftet är också att kunna dela med sig av information och diskutera respektive myndighets underlag, förslag till åtgärder samt transportsystemplaner (framför allt väg, järnväg och sjöfartens landanslutningar) – speciellt

avseende gränsöverskridande transport- och reserelationer. Syftet är också att bidra till utvecklingen av planeringmetodik i tidiga skeden för gränsöverskridande åtgärder.

Åtgärdsvalsstudier av gränsöverskridande karaktär

Åtgärdsvalsstudier (ÅVS) blev en del av den formella planeringsprocessen i Sverige från och med 2013. Därefter har ett fåtal åtgärdsvalsstudier av gränsöverskridande karaktär genomförts. I Trafikverkets förslag till NTP 2018 - 2029 nämns följande studier:

- ÅVS för gränsöverskridande transporter Haparanda-Torneå, 2015
- ÅVS för kapacitetsåtgärder på Malmбанan och Ofotbanen, 2012
- Fördjupad ÅVS Malmбанan, dubbelspår Kiruna-Riksgränsen, 2015
- ÅVS E12-stråket Mo i Rana-Umeå-Helsingfors, med fokus på delen genom Sverige, 2016
- ÅVS Mittstråket, Sundsvall-Östersund (-Trondheim), 2014
- ÅVS Stockholm-Oslo (pågående)
- Oslo-Göteborg, Utvikling av jernbanen i korridoren, 2016

I det följande redovisas den pågående åtgärdsvalsstudien Stockholm-Oslo som ett case beroende på att den är principiellt intressant av flera skäl och kan betraktas som banbrytande. Denna ÅVS skulle kunna medverka till ett ökat intresse för gränsöverskridande infrastrukturplanering också på nationell nivå. För att påskynda processen har svenska aktörer längs stråket bildat ett bolag och utgör därmed som juridisk person en tydlig motpart. Bolaget Oslo-Stockholm 2.55 AB som bildades 2015 ägs av Karlstads kommun, Örebro kommun samt Region Värmland och region Örebro län. Västerås stad och Region Västmanland tillträder som delägare 2018.

ÅVS Stockholm-Oslo

Mellan huvudstäderna Oslo och Stockholm görs idag 1,4 miljoner flygresor och endast ca. 300 000 tågresor per år. Tåget har idag en betydligt längre restid än flyget och järnvägen följer inte heller det naturliga stråket i Mälardalen. Osloregionen, Värmland och Mälardalen är idag inte sammankopplade med varandra på ett för kollektivtrafiken konkurrenskraftigt sätt, varför en stor del av pendlingen sker med bil och med begränsad regionförstoringseffekt. Infrastrukturen mellan Oslo och Stockholm har idag brister både för person- och godstransporter och av det skälet fanns stråket omnämnt i Sveriges nationella transportplan för åren 2014–2025.

Enligt första delrapporten från Trafikverkets ÅVS Stockholm-Oslo⁵ är de övergripande målen för transportsystemet i stråket Stockholm-Oslo att:

- förbättra stråkets tillgänglighet och därigenom bidra till att skapa en sammanhängande funktionell region med en positiv samhällsutveckling och ett konkurrenskraftigt näringsliv
- utvecklingen av stråkets infrastruktur ska ske inom ramen för Hänsynsmålet

I rapporten har också redovisats ett behov av att utveckla och harmonisera modeller och metoder för prognoser, nyttoanalyser, samhällsekonomiska bedömningar mm för att göra det möjligt att räkna på hela stråket på ett tillfredsställande sätt och därmed kunna presentera beslutsunderlag för aktörer i både Sverige och Norge.

⁵ Åtgärdsvalsstudie Stockholm-Oslo Förbättrad tillgänglighet inom stråket Stockholm-Oslo Delrapport, februari 2017 Ärendenummer: TRV 2017/14854

Konsultbolaget Sweco har i en nyttoanalys⁶ uppskattat de samhällsekonomiska effekterna till 67 miljarder i nuvärde. Sweco har inte kunnat addera godsnyttor med den tidplan som stått till buds, men klart är att dessa tillkommande nyttor är betydande. Sweco har analyserat stråkets effekter med samma metod som initierades av Sverigeförhandlingen under 2015. Utrednings-alternativet har varit en fullt utbyggd konventionell och modern järnväg med dubbelspår hela sträckan, färdigställd år 2040.

A map of the rail network connecting Norway and Sweden. The map shows the coastline of both countries and the locations of major cities. The rail routes are indicated by lines of different colors and styles: a solid black line for the main route, a dashed green line for a branch, and a solid red line for another branch. The routes start in Oslo, Norway, and end in Stockholm, Sweden. Key cities along the routes include Lilleström, Arvika, Karlstad, Örebro, Västerås, and Stockholm. The map also shows the locations of Gardermoen and Arlanda airports.

Under våren 2017 genomförde bolaget Oslo-Stockholm 2.55 AB en så kallad RFI (Request for information) i syfte att undersöka på vilket sätt näringslivet kunde bidra till att snabbare få till stånd en bättre förbindelse mellan Oslo och Stockholm. Det är troligen första gången som det genomförts en RFI för en järnvägsinvestering i Sverige. Syftet är dels att undersöka på vilket sätt näringslivet kan bidra till att förverkliga en bättre järnväg mellan Oslo och Stockholm men också att utveckla en modell för hur samhället tillsammans med näringslivet tillsammans ska kunna åstadkomma mer på infrastrukturuområdet. Bolaget fick 22 svar på RFI:n, som det arbetas vidare med.

⁶ Sweco Rapport Oslo-Sthlm 2.55 AB, Oslo-Stockholm Nyttöanalys 2040, 2017-06-20

Tidslinje

Milstolpar	2015					2016												2017												
	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Diskussion om bolagisering																														
Bolag bildas																														
ÅVS påbörjas																														
VD börjar																														
ÅVS delrapport																														
RFI skickas ut																														
Nyttoanalys																														
remiss ÅVS slutrapport																														

Figur 12: Tidslinje för viktiga milstolpar i Oslo-Stockholm 2.55 AB

Andra gränsöverskridande samarbeten

Det finns ett antal gränsöverskridande samarbeten som har betydelse i detta sammanhang.

Östersjöstrategin

Östersjöstrategin är en plattform för samarbete mellan de åtta medlemsländerna inom EU som angränsar till Östersjön. Strategin är den första av fyra makroregionala strategier och tillkom 2009. på svenskt initiativ. De tre huvudsakliga målen för strategin är att rädda havsmiljön, länka samman regionen och öka välbefindandet. Handlingsplanen för strategin innehåller aktiviteter för ett antal politikområden. Det finns ingen egen öronmärkt finansiering till strategin, den har inte heller en egen organisation eller egna förordningar. Kommissionen och EU:s medlemsstater i Östersjöregionen delar på ansvaret för strategins genomförande.

Det är i genomförandet av strategins flaggskeppsprojekt mycket av det konkreta arbetet sker och därför är regionalt och lokalt engagemang viktigt. De olika regionerna och länen uppmanas att identifiera områden i strategin där ett gränsöverskridande samarbete skulle kunna bidra positivt bidra till regionens tillväxtarbete.

NDPTL

NDPTL står för Northern Dimension Partnership on Transport and Logistics grundades i oktober 2009. De nuvarande medlemmarna i NDPTL är Vitryssland, Danmark, Estland, Finland, Tyskland, Lettland, Litauen, Norge, Polen, Ryssland, Sverige och EU-kommissionen. Det är tänkt att NDPTL ska snabba på implementeringen av stora infrastrukturprojekt med hjälp av att erbjuda assistans i projektplaneringsfaser och därmed främja investeringar inom Northern Dimension region. Det ska även kunna användas som ett regionalt forum för olika transport- och logistikproblem, samt komplettera den redan existerande samarbetsstrukturen.

Det övergripande målet med NDPTL är att förbättra, i enlighet med ekologiska behoven i regionen, större transportförbindelser och logistiken i Northern Dimension region för att kunna stimulera en hållbar ekonomisk tillväxt på lokal, regional samt global nivå genom att fokusera på ett fåtal prioriteringar som reflekterar både regionala och globala prioriteringar på ett balanserat sätt.

BEATA

Barents Euro-Arctic Transport Area (BEATA) är en samarbetsorganisation mellan ministerier från Norge, Sverige, Finland och Ryssland, som har olika arbetsgrupper. BEATA har utarbetat Joint Barents Transport Plan, som är en gemensam transportplan för Barentsregionen. Första planen publicerades i 2013 och pekade bl a ut gränsöverskridande korridorer där gemensamma och samordnade insatser bör göras för att sammantaget förbättra transportsystemet i Barentsregionen. Planen revideras fortlöpande.

Gränsregionala samarbetsforum

Tidigare har 9 gränsregionala samarbetsorgan som är utpekade av Nordiska rådet/Nordiska ministerrådet nämnts. Två av dessa lyfts fram här eftersom de ingår i partnerskapet för projektet E12 Atlantica Transport.

Kvarkenrådet

Kvarkenrådet är ett gränsregionalt samarbetsforum för Västerbotten och Örnsköldsvik samt de tre österbottniska landskapen i Finland. Rådet är ett av Nordiska ministerrådets officiella gränsregionala samarbetsorgan. Rådet bildades 1972 vid den första Kvarkenkonferensen i Vasa. Enligt Nordiska ministerrådets prioriteringar skall gränsregionerna sträva till att minska gränshinder. Verksamheten som Kvarkenrådet bedriver tar arbetet med gränshinder i beaktande. Rådet arbetar aktivt med hjälp av bl. a kartläggningar för att minska gränshinder eller effekterna av dessa i Kvarkenregionen.

MidtSkandia

MidtSkandia är en organisation som jobbar för att undanröja gränshinder mellan Nordland och Västerbotten. MidtSkandia bidrar till gemensamma utvecklingsprojekt i både Västerbotten och Nordland, speciellt i Helgeland, och har funnits i mer än 30 år. Arbetet syftar till att identifiera gränshinder och bryta ned dem, förbättra näringslivsutvecklingen över gränsen och stärka gränsöverskridande samarbete mellan offentliga myndigheter, privata företag och organisationer. Fokus ligger på utvecklingsarbete över gränserna och förbättrade transport- och logistiklösningarna.

7. Hinder och problem

Planeringsprocesserna i Norge, Sverige och Finland är som framgått ovan i grunden ganska lika varandra. Lagstiftning, regelverk, modeller och metoder är tämligen likartade. Infrastrukturplaneringen är i allt väsentligt nationell och bara i liten omfattning gränsöverskridande. Det är alltså inte skillnader i de institutionella förutsättningar som är orsaken till det ringa inslaget av gränsöverskridande infrastrukturplanering. I det följande sammanfattas vad som framkommit som hinder och problem i tidigare studier och vid de intervjuer med nyckelpersoner som genomförts inom ramen för detta projekt.

Samverkan på nationell nivå

- I alla tre länderna har den nationella planeringen ett väldigt svagt internationellt perspektiv – eller saknar detta helt. Grannländerna får inte officiell möjlighet att kommentera varandras infrastrukturplaner. Starkt nationellt fokus kan skapa en komparativ nackdel i gränsregioner där gränsöverskridande trafik har stor inverkan
- Finland har ingen långsiktig nationell transportplan, som skulle kunna korrespondera med de reguljärt utarbetade nationella transportplanerna i Sverige och Norge. Dessutom varierar planeringssystem och planeringscykler i länderna.
- Nationell planering är kopplad till nationell finansiering inom landets egna gränser. Det finns också skillnader i projektfinansiering mellan länderna.
- Norge har lång tradition med vägavgifter för finansiering av infrastrukturprojekt, medan sådana lösningar helt saknas i Finland.
- Det finns skillnader i organisation och organisationskultur. T.ex. har Trafikverket i Sverige och Finland multimodalt ansvar, medan man i Norge har separata ansvariga myndigheter för olika transportsätt. Finland har regionala NTM-centraler, vilka saknas i Sverige och Norge.

- Finska Kommunikationsministeriet har inlett en reform av sitt förvaltningsområde och en landskapsreform är också på gång. Därför kan det de närmaste åren finnas viss osäkerhet om ansvarsområdena för olika organisationer och aktörer.

Modeller, metoder och verktyg

- Störst skillnad ses i tidiga (preliminära) planeringsfaser. Principerna i detaljplaneringen är likadana i länderna, men det finns skillnader t.ex. i nationella föreskrifter.
- Tillgången på data för gränsöverskridande statistik och beräkningar är begränsad. Data och statistik (definitioner, format etc.) varierar också mellan länderna.
- Det saknas sammanfallande metoder och verktyg (lika för länderna) för att beräkna och bedöma effekter. Finland har inte lika systematiska metoder som finns i Sverige och Norge för hur åtgärder i transportsystemplanering bör genomföras. Riktlinjerna för kostnads-/nyttoanalyser (CBA) varierar och nyttan för andra länder värderas lägre eller beaktas inte alls.
- Transportmodeller och -prognoser måste bättre än hittills fånga effekter relaterade till gränsöverskridande transportflöden och spridningseffekter genererade i grannländerna. Varje land har sina egna metoder och Finland har inte likadana nationella modeller som Sverige och Norge.

Samverkan i projekt

De ansatser till gränsöverskridande infrastrukturplanering som redovisats i tidigare kapitel är av begränsad omfattning och handlar huvudsakligen om projekt som tillkommit vid sidan av kärnverksamheten hos trafikmyndigheterna.

- Bristen på struktur skapar ett stort individberoende och det saknas incitament för mer proaktiva insatser. Personliga kontakter är viktiga och utan dessa är det svårt att främja gemensamma projekt. När kontaktpersoner ersätts, tappas man erfarenhet av gränsöverskridande samarbete och de personliga kontakterna för samarbetet måste byggas upp på nytt.
- Det innebär en extra administrativ börda när man ska arbeta med gränsöverskridande projekt. Myndigheter har inte tillräckliga resurser för denna extra aktivitet utöver det dagliga arbetet.
- Historiskt sett har stora gränsöverskridande infrastrukturinvesteringar behandlats mer ad-hoc jämfört med processerna för nationella investeringar.
- Språket hindrar ett smidigt och flytande samarbete speciellt mellan Finland och andra länder. Ofta använder man därför engelska i kontakterna med finska parter.
- I gränsöverskridande projekt finansierade av EU har enligt några myndigheter ansvar och mål inte varit klart mellan de olika aktörerna. Därför har samarbetet och slutresultatet inte alltid varit bästa möjliga.
- I infrastrukturprojekt mellan Finland och Sverige/Norge, varierar lagstiftning och föreskrifter gällande planering och byggande i de olika länderna. Därför har det varit enklare att etablera egna projekt separat i respektive land som därefter samordnas, t ex Aurora – Borealis på E8 mellan Finland och Norge Därmed har det blivit enklare att hantera nödvändiga inköp.

8. Förslag till utveckling av gränsöverskridande infrastrukturplanering

Frånvaron av ett strukturerat gränsöverskridande perspektiv i de nordiska ländernas infrastrukturplanering har diskuterats i ett antal utredningar, Interreg- och andra projekt,

forskningsuppdrag mm och varit föremål för inspel från näringsliv och regioner. Här redovisas ett antal av de idéer och förslag som tidigare presenterats. Några av förslagen har också tillkommit inom ramen för arbetet med denna rapport. Förslagen beskrivs under mellanrubrikerna Samverkan på statlig och regional nivå, Modeller, metoder och verktyg samt Projektverksamhet.

Samverkan på statlig och regional nivå; regeringar, statliga myndigheter

Utnyttja de positiva effekterna av TEN-T

De flesta gränsöverskridande vägar och järnvägar i de nordiska länderna ingår i det europeiska transportnätverket TEN-T. Dessutom berörs de nordiska länderna av två av nio Core Network Corridors: ScanMed och North Sea – Baltic korridorerna. Detta har sedan 2013 skapat ett ökat fokus på transportstråk och gränsöverskridande infrastruktur och transporter. Och därmed också ett ökat behov och intresse för samarbete mellan transportmyndigheter på båda sidor av gränserna. Detta samarbete skulle kunna vidareutvecklas till ett bredare samarbete kring utveckling av gränsöverskridande infrastruktur. Ett sådant samarbete bör stimuleras genom riktlinjer till de nationella transportmyndigheterna.

Utbyte av NTP och andra långsiktiga planer

Nationella transportplaner (Sverige och Norge) skickas i dag inte på remiss till grannländerna. Sådana samråd bör formaliseras, för att säkerställa att frågor om den gränsöverskridande infrastrukturen beaktas i högre grad än idag. Här får man skilja på ett fackmässigt samråd mellan de respektive nationella transportmyndigheterna och ett politiskt samråd mellan respektive lands transportministerier/regeringar. Ett initiativ för formaliserade samråd bör tas av de nordiska transportmyndigheterna i dialog med regeringarna. Nationella transportplaner bör innehålla avsnitt om gränsöverskridande planering inklusive beskrivning av alternativa finansieringsmöjligheter.

Att integrera gränsöverskridande aspekter i den nationella planeringen

Gränsöverskridande infrastruktur består av nationell infrastruktur på ömse sidor av en gräns. Den nationella planeringen inkluderar enbart nationell infrastruktur och tar ofta alltför lite hänsyn till att vägen/järnvägen fortsätter över gränsen och är en del av en längre transportkorridor. I Norden finns erfarenhet från samarbete om regional gränsöverskridande infrastruktur, såsom broar (t ex Svinesundsbron) och tunnlar, men inte av samarbete om utveckling där transportmarknaderna är av mer nationell karaktär. Det bör finnas en större medvetenhet om integration av gränsöverskridande nationella aspekter i den nationella planeringen. En sådan ökad medvetenhet bland transportmyndigheter bör initieras av de nordiska transportministerierna.

Systematiska ÅVS (KVU) för gränsöverskridande transportkorridorer

Trafikverket genomför under 2017 Åtgärdsvalsstudie (ÅVS/KVU) för transportkorridoren Stockholm-Oslo. ÅVS utförs enligt den svenska modellen och det är osäkert hur detta kan hanteras politiskt i Norge. Oavsett kommer processen i samband med en ÅVS att kunna leda till ett bättre samarbete mellan regioner och regeringar på båda sidor om gränsen. Och det kan ge värdefulla inspel och faktaunderlag för respektive lands nationella planering. Med ÅVS Stockholm-Oslo som mall bör det som inledning till ett systematiskt gränsöverskridande samarbete genomföras ÅVS även för övriga gränsöverskridande korridorer mellan de nordiska länderna: Oslo-Göteborg, Trondheim-Östersund, Mo i Rana-Umeå, Narvik-Kiruna etc. Ett sådant initiativ bör tas av de nordiska transportmyndigheterna.

Om Norden var ett land

Transportinfrastrukturen i de nordiska länderna har, av historiska skäl, utvecklats för att tjäna nationella transporter i de nationella nord-sydliga korridorerna. Varje land fokuserar politiskt på

ett naturligt sätt på transporter och samspel mellan huvudstad och regioner. Ur ett historiskt perspektiv har det också varit politiskt viktigt för länderna att vara självständiga. Om Norden i stället hade varit ett land skulle samhället och därmed transportinfrastrukturen ha utvecklats på ett annat sätt. Som en illustration av detta kan det vara intressant att utveckla ett idéutkast till hur transportinfrastrukturen i de nordiska länderna då hade sett ut. Ett sådant projekt skulle kunna genomföras som en studentuppsats, masteruppsats eller liknande vid ett nordiskt universitet. Detta skulle kräva kompetens inom historia, social utveckling och transporter. Initiativ till detta kan tas av Nordiska rådet eller något annat nordiskt samarbetsorgan på politisk nivå.

Utbyte av erfarenheter om genomförandet av infrastrukturprojekt

De nordiska transportmyndigheterna har var för sig lång erfarenhet av att genomföra infrastrukturprojekt (processer, avtalsformer, finansiering, etc.). Detta bör utnyttjas för ett systematiskt utbyte av erfarenheter och lärande mellan länderna. Finns det exempelvis några metoder som har visat sig vara mer effektiva än andra?

Vart och ett av de nordiska länderna har för närvarande sina egna metoder för att bedöma transportsystemets funktionalitet och användbarhet. Det vore gynnsamt att underlätta utbytet och lärandet mellan länderna. Finns det exempelvis några metoder som har visat sig vara mer effektiva än andra? Kan man skapa gemensam nordisk metodik inom vissa områden?

Ett sådant initiativ bör tas av de nordiska transportmyndigheterna, gärna genom det nyligen etablerade samarbetet på ledningsnivå.

Utse korridorkoordinatorer

För att åstadkomma en bättre samordning av utvecklingen av gränsöverskridande infrastruktur kan det etableras en funktion som korridorkoordinator (stråckkoordinator) för var och en av de berörda och prioriterade korridorerna (Oslo-Göteborg, Oslo och Stockholm, Trondheim-Östersund, Mo i Rana - Umeå etc.). Dessa samordnare bör vara knutna regionalt till den nationella transportmyndigheten och ha ett särskilt ansvar för att bidra till att de gränsöverskridande aspekterna tas tillvara i tillräcklig grad i den nationella planeringen. Uppgiften som korridorkoordinator bör fördelas mellan de respektive nationella myndigheterna (exempelvis Oslo-Göteborg i Norge och Oslo-Stockholm i Sverige). Ett sådant initiativ bör tas av de nordiska transportmyndigheterna.

Nordiskt grepp om digitalisering

Var och en av de nordiska länderna arbetar med olika typer av Intelligent Transport System (ITS), både med avsikt att minska fysiska transporter och med att göra fysiska transporter effektivare, miljövänligare och säkrare. Idag vidgas perspektivet till digitalisering fullt ut inom transportområdet. Detta bör utnyttjas för att skapa en ökad grad av samarbete mellan de nordiska ländernas transportmyndigheter, med projektet Borealis - Aurora i E8- korridoren som modell och/eller som fortsättning av projektet Nordic Way. Initiativ kan tas av Nordiska rådet eller något annat nordiskt samarbetsorgan på politisk nivå.

Trafikverkens (myndigheternas) internationella ansvar

Infrastrukturinvesteringar i Norden prioriteras av nationella politiker efter nationella överväganden. Sådana politiska bedömningar sammanfaller inte nödvändigtvis med yrkesmässigt granskade och samhällsekonomiskt motiverade förslag. Gränsöverskridande projekt kan bli bortprioriterade i sådana processer. De statliga myndigheterna bör ges ett tydligt ansvar och

uppdrag när det gäller gränsöverskridande infrastruktur i förhållande till den nationella infrastrukturen.

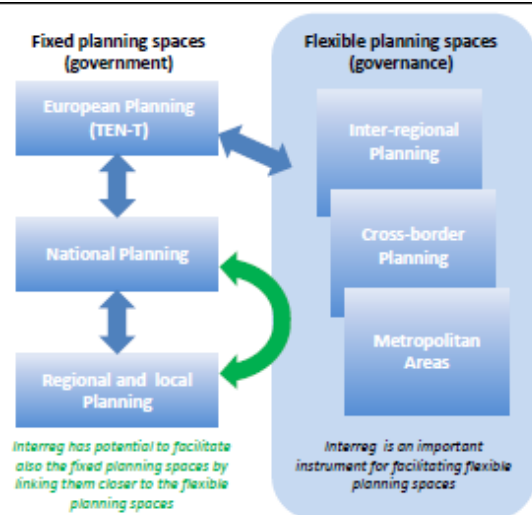
Nordisk transportmodell

Det finns för närvarande etablerade transportmodeller för gods- och persontrafik i vart och ett av de nordiska länderna. Dessa har huvudsakligen utvecklats på samma plattform och i samarbete mellan de nordiska ländernas experter. De nationella modellerna tar i någon grad hänsyn till transporter till och från grannländerna men på en mycket överordnad nivå. När det i dagens läge inte längre finns IT-mässiga restriktioner för detaljeringen i sådana transportmodeller, bör det tas initiativ till att etablera en gemensam nordisk transportmodell. Denna bör förvaltas gemensamt av de nordiska ländernas transportmyndigheter, med avtalade förfaranden för datainsamling och fortlöpande uppdateringar. Initiativ till en gemensam nordisk transportmodell bör tas av de nordiska transportmyndigheterna, gärna genom det nyligen etablerade samarbetet på högsta ledningsnivå.

Projektsamverkan - Interreg mm

Definiera planeringsarenorna

Projektet TransGovernance har utvecklat ett intressant resonemang om olika slags planeringsarenor och man skiljer mellan fasta (fixed) och flexibla (flexibel) arenor. De fasta planeringsarenorna utgörs av de nationella planeringssystemen och -processerna och dessutom länkade till det gemensamma TEN-T. De flexibla planeringsarenorna utgörs framför allt av Interreg och olika Interreg-projekt med inriktning på transporter och transportinfrastruktur som genomförts de senaste åren. I TransGovernance menar man att de olika planeringsarenorna skulle kunna användas på ett systematiskt sätt för att stärka det gränsöverskridande perspektivet.



Figur 13: Fasta planeringsarenor på olika nivåer – EU, regering/myndighet, regional, lokal- kontra styrning på flera nivåer; BSR TransGovernance, "How can territorial cooperation projects support national transport planning?"

Nyttja Interregprojekt

Interreg-projekt kan utnyttjas för samordning mellan samverkande organisationer på central/nationell nivå i det regionala samarbetet med anknytning till de enskilda gränsöverskridande korridorerna. De nationella transportmyndigheterna bör överväga ett ökat

deltagande i Interreg-projekt då det kan ge värdefulla samsamarbetsarenor med regionala myndigheter och näringslivet i de gränsöverskridande korridorerna.

Konkreta gränsöverskridande regionala projekt

Det finsk-norska ITS-samarbetsprojektet "Aurora Borealis" på E8 är ett exempel på ett väl fungerande samsamarbetsprojekt, som har kunnat genomföras tack vare det goda samsamarbetet mellan regionala enheter hos norska och finska vägmyndigheter. I detta samsamarbete genomförs liknande projekt på den gränsöverskridande infrastrukturen på båda sidorna om landgränsen. De regionala transportmyndigheterna bör uppmuntras att initiera och genomföra liknande projekt i fler gränskorridorer.

Kompetensuppbyggnad, kunskaps- och erfarenhetsutbyte

Kunskap och organisatoriskt lärande

Genom att delta i det gränsöverskridande samsamarbetet har deltagare från de olika trafikverken byggt upp kompetens och erfarenheter av sådant arbete. Det är viktigt att inte bara de enskilda deltagarna, men också de berörda transportmyndigheterna upparbetar sådan kompetens och kunskap. I den mån myndigheterna idag inte har ett system för sådant organisatoriskt lärande bör det införas som en del av styrningen av organisationen. Även organisationer som Nordiska rådet skulle kunna bidra och ta en roll här.

Yrkesmässiga nätverk

Det finns idag ett antal nordiska yrkesmässiga nätverk mellan personer som arbetar med transportinfrastruktur i de nordiska länderna. Dessa nätverk har mer eller mindre initierats av och stöds av respektive transportmyndigheter. De yrkesmässiga nätverken bidrar i hög grad till förståelse och erfarenhetsutbyte av jämförbara frågeställningar i de nordiska länderna och från gränsöverskridande samsamarbete. Exempel på sådana nätverk är:

- NVF Samsamarbetet mellan lokala och regionala myndigheter
- NJS är en organisation med personligt medlemskap för nordiska personer inom järnvägsyrken
- Nordiska forskningsinstitut (VTI, ITE, etc.) har arenor för utbyte
- Nordiska konsultföretag (Ramböll, COWI, Sweco och andra) har arenor för nordiskt erfarenhetsutbyte

För att främja utvecklingen av gränsöverskridande infrastrukturplanering, kan de nordiska transportmyndigheterna ytterligare stödja sådana organisationer.

Många av förslagen i denna rapport handlar om initiativ som bör tas av de nordiska transportmyndigheterna och de är därför beroende av att de anställda i dessa organisationer har ett incitament till att engagera sig i sådana frågor. Sådant engagemang är beroende av att det etableras yrkesmässiga nordiska samsamarbetsforum för anställda i dessa organisationer.

Expertgrupper vid större projekt

När större undersökningar eller utbyggnadsprojekt genomförs för en sträcka (väg eller järnväg) i ett nordiskt land, kan det etableras referensgrupper, där experter från grannländerna ingår för att bistå med professionell och geografisk expertis. Detta gjordes t ex vid den norska höghastighetsutredningen 2010 - 2011.

9. Sammanfattning och slutsatser

Väl fungerande gods- och persontransporter är en av de viktigare förutsättningarna för fortsatt positiv utveckling av de nordiska välfärdssamhällena. Norge, Sverige och Finland är länder med omfattande handel och ett stort beroende av både export och import. Detta har på ett naturligt sätt skapat behov av omfattande både järnvägs- och lastbilstransporter i kombination med sjötransporter som till stor del sker över landsgräns

Samtidigt är planeringen av transporter och infrastruktur nationellt inriktad. Varje land bygger vägar och järnvägar fram till landgränsen och är beroende av att grannarna på andra sidan gränsen planerar och bygger fortsättningen.

Nationell infrastrukturplanering är strikt nationell. Så är det i Norge, Sverige och Finland och i samtliga länder inom EU. Behovsanalyser, efterfrågeberäkningar, identifiering av brister när det gäller såväl godstransporter som persontransporter är nationella. Detta får också genomslag i fråga om prioriteringar och genomförande av olika slags åtgärder samt sist och slutligen också i finansieringen av olika insatser och åtgärder.

Behovet av gränsöverskridande infrastrukturplanering har diskuterats och utretts i Norden de senaste 20 åren. Tunga samhällsaktörer är överens om detta är viktigt. Näringslivsorganisationerna har skickat brev till regeringarna. De nordiska transportministrarna träffas regelbundet och uttalar att det gemensamma och gränsöverskridande är angeläget. Trots detta har väldigt få förbättringar skett.

Inledningsvis angavs som ett syfte med denna rapport att analysera i vilken utsträckning nationella mål för transportsystemet och de nationella planeringsprocesserna i Sverige, Finland respektive Norge i sig själva utgör hinder för en välfungerande gränsöverskridande infrastrukturplanering. Genomgång och analys av ländernas transportpolitiska mål och de nationella planeringsprocesserna visar att så inte är fallet.

Näringslivets företrädare, Nordiska rådets utskott för Tillväxt och Utveckling, de nio gränskommittéerna och de nyckelpersoner som intervjuats i arbetet med denna rapport - alla är överens. Överens om att den helt avgörande orsaken till bristen på gränsöverskridande synsätt och konkreta insatser vad gäller gränsöverskridande infrastrukturplanering är det förhärskande nationella perspektivet.

De små skillnader som finns mellan Norges, Sveriges och Finlands processer och struktur när det gäller infrastrukturplanering utgör inget reellt hinder. Tvärtom är de många likheterna när det gäller transportpolitiska mål och aktörsbilden en god grund att bygga på.

TEN-T och framför allt Core Network och Core Network Corridors bygger på ett till stora delar annat synsätt. Det europeiska transportsystemet och den underliggande infrastrukturen betraktas från ett helhetsperspektiv. Ett enda sammanhängande, effektivt och hållbart transportsystem för både gods och personer är en förutsättning för att bygga ett starkt och konkurrenskraftigt EU. Gränsöverskridande transporter och infrastruktur prioriteras. Flaskhalsar ska byggas bort och administrativa gränshinder avvecklas.

Detta synsätt skulle kunna anammas av regering och riksdag i Norge, Sverige och Finland och inte bara tillämpas på de två TEN-T korridorer som berör de tre länderna: ScanMed och North Sea – Baltic. Men som en sammanfattande slutsats kan konstateras att TEN-T och olika aktiviteter kopplat till EU:s direktiv inte har påverkat den nationella infrastrukturplaneringen i riktning mot

ökat gränsöverskridande tänkande i den utsträckning som kunde och borde ha skett. Detta har också påpekats av riksrevisionen i Sverige i en aktuell rapport där det svenska åtagandet i TEN-T har granskats⁷. (ref)

Det rådande nationella perspektivet innebär hot och risker. Risken att underskatta behov och efterfrågan av infrastruktur i gränsregioner men också nyttorna av gränsöverskridande infrastrukturutbyggnad. På så vis är risken stor att suboptimeringar av transportsystemet uppstår, vilket påverkar norska, svenska och finska exportflöden negativt.

För att långsiktigt garantera ett funktionellt transportsystem i Norden behöver ett mer gränsöverskridande synsätt utvecklas, vilket möjliggör att gränsöverskridande infrastruktur kan konkurrera på lika villkor som de avgränsat nationella. Inom ramen för existerande nationell lagstiftning och nationella planeringssystem i Norge, Sverige och Finland finns utrymme för ett utvecklingsarbete. Till stora delar skulle trafikmyndigheterna själva kunna initiera sådana insatser. Därutöver finns områden där det kan krävas beslut på regeringsnivå och uppdrag till myndigheterna. I rapporten redovisas ett antal sådana konkreta förslag som kan ge positiva effekter på det gränsöverskridande bl. a:

- Dra nytta av TEN-T. Norge, Sverige och Finland är direkt berörda av två Core Network Corridors. Detta har skapat ett ökat fokus på gränsöverskridande transportstråk. De erfarenheterna borde användas till att utveckla ett bredare samarbete också kring gränsöverskridande planering
- Nationella transportplaner bör innehålla avsnitt om gränsöverskridande planering inklusive beskrivning av alternativa finansieringsmöjligheter.
- Satsa på systematiskt erfarenhetsutbyte och lärande mellan trafikmyndigheterna
- Ta ett nordiskt grepp om digitaliseringen. Digitalisering inom transportområdet lyfts fram i nationella transportplaner och andra styrdokument. Här bör trafikmyndigheterna fördjupa samarbetet och bl. a säkerställa att digital infrastruktur byggs ut gränsöverskridande.

Med bibehållande av den rådande ordningen med ländernas suveränitet, beskattningsrätt etc. skulle kunna skapas ett effektivt och hållbart transportsystem med sömlösa persontransporter och smarta godstransporter - som om inga landgränser fanns. Genom stegvist utvecklingsarbete, gemensamma kartläggningar och analyser, och gemensamma förslag från trafikmyndigheterna till åtgärder för regeringarna att ta ställning till.

2021 – om fyra år – är det dags för nästa omgång beslut om nationella transportplaner i både Norge och Sverige. Tills dess finns det goda förutsättningar att med gemensamma krafter kunna flytta fram positionerna rejält. De förslag som redovisas i denna rapport och förslag som tagits fram av Nordiska rådets utskott för Tillväxt och utveckling bör kunna utgöra underlag för en fördjupad och konstruktiv dialog. (se bilaga)

⁷ Väg- och järnvägsinvesteringar i Sverige – saknas ett EU-perspektiv? (RiR 2017:27)

Bilagor

Compilation TEN-T Regulation no. 1315/2013, comprehensive and core network

Mode	Comprehensive network: Shall meet the requirements for the transport infrastructures set out in Chapter 2 in Regulation (EU) 1315/2013, as mentioned below	Core network: Shall meet all the requirements set out in Comprehensive network. In addition, the following requirements shall be met by the infrastructure of the core network, without prejudice to paragraph 3 Article 39 (Regulation (EU) 1315/2013)
Rail	Complies with the requirements of the TSIs adopted pursuant to Article 6 of Directive 2008/57/EC, except where allowed by the relevant TSI or under the procedure provided for in Article 9 of Directive 2008/57/EC;	Freight lines of the core network as indicated in Annex I: at least 22,5 t axle load, 100 km/h line speed and the possibility of running trains with a length of 740 m. (Isolated networks are exempt)
	Complies with the requirements laid down in Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council (26), as regards access to freight terminals.	Full electrification of the line tracks and, as far as necessary for electric train operations, sidings. (Isolated networks are exempt)
	Achieve the interoperability of the comprehensive network.	Full deployment of ERTMS. (Isolated networks are exempt)
	Railway lines shall take one of the following forms: railway lines for high-speed transport or railway lines for conventional transport.	Nominal track gauge for new railway lines: 1435 mm except in cases where the new line is an extension on a network the track gauge of which is different and detached from the main rail lines in the Union.
Road	The safety of road transport infrastructure is assured, monitored and, when necessary, improved	High-quality roads shall be specially designed and built for motor traffic, and shall be either motorways, express roads or conventional strategic roads.
	Road tunnels over 500 m in length comply with Directive 2004/54/EC of the European Parliament and of the Council	Parking areas every 100 km, minimum.
	Where applicable, the interoperability of toll collection systems is ensured in accordance with Directive 2004/52/EC of the European Parliament and of the Council (29) and with Commission Decision 2009/750/EC.	Availability of alternative clean fuels.
	Any intelligent transport system deployed by a public authority on road transport infrastructure complies with Directive 2010/40/EU and is deployed in a manner consistent with delegated acts adopted under that Directive.	

Airports	Ensure that any airport located on their territory offers at least one terminal which is open to all operators	Capacity to make available alternative clean fuels.
	Ensure that common basic standards for safeguarding civil aviation against acts of unlawful interference, as adopted by the Union in accordance with Regulation (EC) No 300/2008 of the European Parliament and of the Council (32), apply to the air transport infrastructure of the comprehensive network.	The main airports indicated in Part 2 of Annex II shall be connected with the railway and road transport infrastructure of the trans-European transport network by 31 December 2050, except where physical constraints prevent such connection. Taking into account potential traffic demand, such airports shall be integrated into the high-speed rail network wherever possible.
	Infrastructure for air traffic management, SESAR	
Maritime transport, Ports, MoS	Connection to rail, roads and IWW (where possible)	Availability of alternative clean fuels.
	Ports shall offer at least one freight terminal open to all operator, and shall be entry and exit points for the land infrastructure of the comprehensive network.	
	Rivers, canals and lakes comply with the minimum requirements for class IV waterways as laid down in the new classification of inland waterways established by the European Conference of Ministers of Transport (ECMT) and that there is continuous bridge clearance, without prejudice to Articles 35 and 36 of this Regulation. At the request of a Member State, in duly justified cases, exemptions shall be granted by the Commission from the minimum requirements on draught (less than 2,50 m) and on minimum height under bridges (less than 5,25 m)	
	Rivers, canals and lakes are maintained so as to preserve good navigation status and equipped with RIS.	
	Sea canals, port fairways and estuaries connect two seas, or provide access from the sea to maritime ports and correspond at least to inland waterway class VI.	
	To be part of the comprehensive network, inland ports shall have an annual freight transshipment volume exceeding 500 000 tones.	
	Facilities for ship generated waste and cargo residues	
	Implementation of VTMS and SafeSeaNet, deployment of e-maritime services	

Rail Road Terminals	Sufficient transshipment on freight terminals	
	740m train terminal accessibility	
	Electrified train terminal accessibility	
	Freight terminals shall be connected with the road infrastructure or, where possible, the inland waterway infrastructure of the comprehensive network.	
Multimodal transport	Transport modes are connected in any of the following places: freight terminals, passenger stations, inland ports, airports and maritime ports, in order to allow multimodal transport of passengers and freight.	
	Real time information on freight terminals, maritime ports, cargo airports.	
	Continuous passenger traffic through equipment and telematics application in railway stations, coach stations, airports and maritime ports	
Environmental targets	Specific target values more detailed than those mentioned in the Regulation (EU) 1315/2013 could be identified for specific sections of the corridor by the Member States concerned in accordance with European legislation	

Positionspapper från Nordiska Rådets Utskott för Tillväxt och Utveckling

Positionspapper, Nordisk transportpolitik

Antaget av Nordiska rådets Utskott för Tillväxt och Utveckling,
Reykjavík 20 september 2017.

Generell bakgrund

Norden har tillsammans drygt 26 miljoner invånare, men en ekonomisk styrka som ligger i paritet med Rysslands, Brasiliens och Kanadas (BNP ackumulerat). Norden sitter även på en enorm bank av naturresurser som inte minst EU är beroende av. De nordiska länderna är dessutom varandras viktigaste handelspartners. Handeln inom Norden motsvarar mer än handeln med Kina, Indien, Ryssland, Brasilien, Storbritannien, Frankrike och USA tillsammans. Samtidigt är de nordiska ekonomierna starkt beroende av export och därmed av goda kommunikationer. Detta gäller såväl av de tunga råvaror (fisk, malm, timmer/pappersmassa) som Norden exporterar, men även sådana varor som de små- och medelstora företagen (som utgör över 85% av alla företag i Norden) behöver få ut till sina kunder.

Även befolkningen i Norden nyttjar hela Norden i ovanligt hög grad. 70 000 nordbor pendlar regelbundet över en nordisk gräns, och 5000 personer flyttar mellan nordiska länder varje månad. Detta är ovanligt många jämfört med annan internationell mobilitet.

De nordiska statsministrarna har deklarerat att Norden ska vara världens mest integrerade region. På många områden ser det redan ut så. Transportområdet är dock inte ett sådant område. Där finns ännu en stor, outnyttjad potential.

I Helsingforsavtalet står det i § 26 att *"De fördragsslutande parterna skola eftersträva att befästa det samarbete som tidigare inletts på samfärdselns område, samt söka utveckla detta samarbete i syfte att underlätta förbindelserna och varuutbytet mellan länderna och erhålla ändamålsenlig lösning av de problem som må förefinnas på detta område",*

samt i §27 *"Byggandet av samfärdselled, som berör två eller flera fördragsslutande parter områden, skall ske i samråd mellan de berörda parterna."*

I och med nedläggandet av Ministerrådet för transport (MR-T) 2005, saknas idag ett strukturerat fora för dialog mellan de nordiska regeringarna i frågor som rör infrastruktur ur ett nordiskt och gränskryssande perspektiv. Detta menar Nordiska rådet är en stor brist. De transportministermöten som hålls på nordisk-baltisk nivå, är inte strategiska eller beslutande till sin karaktär. Alla övriga kontakter är sporadiska och projektrelaterade.

Ett samarbete mellan de nordiska transportmyndigheterna har dock pågått länge, men har detta samarbete och dess aktörer fått de förutsättningar och uppdrag de behöver för att kunna analysera, prioritera och planera nordiskt infrastruktursamarbete med hela Norden-kartan som utgångspunkt?

Det är Nordiska rådet uppfattning att om den nordiska transportinfrastrukturen hade samordnats bättre och byggts ut efter vår samtids behov, hade tillväxten kunnat öka, samtidigt som utsläppen kunnat reduceras och klimatmål lättare kunnat nås. Behoven torde vara störst dels på Nordkalotten (gods till isfri hamn och omvänt), i MittNorden (gods till Trondheims/Mo i

Ranas/Umeå/Vasa hamnar och omvänt) samt mellan Oslo och Köpenhamn, via Göteborg (gods och persontrafik) och Oslo-Stockholm.

Nordiska rådets tidigare rekommendationer kring transport

Nordiska rådet har under de senaste åren haft ett antal rekommendationer om transport:

Utskottsförslag om gränskryssande järnvägsförbindelser för tillväxt och bättre klimat

<http://www.norden.org/da/nordisk-raad/sager-og-dokumenter/a-1639-naering>

Utskottsförslag om åtgärder för att underlätta implementeringen av EUs svoveldirektiv

<http://www.norden.org/da/nordisk-raad/sager-og-dokumenter/a-1593-miljoe>

Utskottsförslag om åtgärder för att stärka nordisk transportsamarbeid om infrastruktur og miljø

<http://www.norden.org/da/nordisk-raad/sager-og-dokumenter/a-1568-miljoe>

Nordiska rådets förslag till de nordiska ländernas regeringar

DE FÖRSTA FYRA OMRÅDENA PRIORITERAS SÄRSKILT:

1 Finansieringsmöjligheter

Flera av de konkreta transportinfrastrukturstråk som är aktuella mellan de nordiska länderna, är direkt eller indirekt samhällsekonomiskt lönsamma och i hög grad självfinansierbara beroende på vilken finansieringsmodell som används.

Såväl Öresundsbron som Svinesundsbron finansierades genom olika alternativa finansieringsmetoder, med avgiftsbelagt nyttjande för att återbetala hela eller delar av investeringskostnaden. De nordiska regeringarna behöver därför förbehållslöst diskutera alternativa finansieringsmetoder för att samhällsekonomiskt nyttiga transportinvesteringar som sträcker sig över riksgränserna inte konsekvent ska halka efter i prioriteringslistan, i konkurrens med de rena anslagsfinansierade investeringarna och rena inrikesinvesteringar.

Nordiska Investeringsbanken (NIB) har med stor framgång bidragit till finansieringen av flera större infrastrukturprojekt i och utanför Norden, som alla har varit samhällsekonomiskt nyttiga, men som med stor sannolikhet inte hade kommit till stånd genom traditionell anslagsfinansiering över statsbudgetarna.

Förslag: Att de nordiska regeringarna, förbehållslöst diskuterar möjliga alternativa finansieringsmetoder som ett sätt att få till stånd samhällsekonomiskt nyttiga investeringar som korsar riksgränserna.

Förslag: Att de nordiska regeringarna skapar en nordisk fond (eventuellt förvaltd av Nordiska Investeringsbanken) i syfte att finansiera utredningar, analyser och planeringsarbete som rör transportinfrastruktur som sträcker sig över riksgränserna i Norden eller mellan Norden och närområdena.

2 Återupprätta ett Nordiskt (ad hoc-)ministerråd för transport

Nordiska rådets Kontrollkommitté, lät 2016 Björn Hasselgren och Anna Lundgren på Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm, göra en rapport för att se på konsekvenserna av nedläggandet av Nordiska ministerrådet för transport (MR-T) 2005. I rapporten, "Gränsöverskridande

transportplanering i Norden – Utvärdering av det nordiska samarbetet kring transporter och transportinfrastruktur” (ASP 2016/755), redogör Björn Hasselgren och Anna Lundgren för bakgrunden för beslutet att lägga ned ministerrådet för transport 2005, och vad man nu kunde göra istället.

Rapporten bygger på intervjuer med relevanta aktörer. Dock uppges det ha varit svårt att få tag i personer som arbetade med ministerrådet för transport före 2005. Rapporten indikerar att man arbetade med frågor som inte upplevdes som så centrala i det nordiska, bland annat trafiksäkerhetsfrågor. Däremot verkar man inte ha arbetat med transportinfrastruktur ur ett strategiskt eller tillväxtfrämjande perspektiv. Språkförbistring kan också ha bidragit till att ministerrådet inte upplevdes som så relevant. Dock uppges i rapporten att det runtomkring i systemet finns en skepsis kring tanken på att bygga en ny byråkrati eller formell struktur kring det nordiska transportsamarbetet. Samtidigt upplever Nordiska rådet en tydlig brist på helhetstänkande och nordisk koordinering av tillväxtskapande åtgärder på transportområdet.

Förslag: Att de nordiska regeringarna återupprättar ett ministerråd för transportfrågor, med huvudfokus på tillväxtfrämjande och grön omställning, d.v.s. hur befordrande av personer och gods kan främjas på nordisk nivå, hur omställningen från väg till järnväg och sjöfart kan befrämjas, samt digitaliseringen av och sammankopplingen av trafikslagen och de tekniska lösningarna i och mellan länderna. Ministerrådet kunde vara ett ad-hoc-ministerråd för en begränsad period, varefter nyttan av det formaliserade samarbetat kunde utvärderas inför en eventuell fortsättning.

3 Dubbelspår på sträckan Oslo-Göteborg (-Köpenhamn)

Länderna har höga ambitioner vad gäller utsläppsreduktion, samtidigt som andelen tung vägtrafik ökar kraftigt. Utsläppen från transporter står idag för 1/3 av alla utsläpp i Norge, och ökar med 30% per år. 6 miljoner bilar och 700 000 lastbilar trafikerar Svinesundsbron vart år (50% av alla Norges vägtransporter). 66% av all import till Norge kommer in via Göteborgs hamn. 93% av detta gods går på väg till och inom Norge.

Snabbtåg (250 kr/tim) i två spår (ett för passagerare och ett för gods) mellan Oslo och Göteborg skulle betydligt öka tillgängligheten och förbättra miljön. Dubbelspår på hela sträckan skulle innebära en tredubbling av kapaciteten på sträckan.

Järnvägssträckan Göteborg-Oslo finns idag inte med i ländernas nationella transportplaner. Den kapacitetshöjande utredning som nu pågår på denna sträcka har väldigt låga ambitioner, och skulle endast innebära smärre tidsbesparingar. Ambitionsnivån behöver vara betydligt högre.

Om finansieringen av en utbyggnad på sträckan är ett problem, kunde en modell liknande den som användes vid byggandet av Öresundsbron eller Svinesundsbron övervägas.

Förslag: Att utbyggnaden av dubbelspår på sträckan Oslo-Göteborg läggs in i Norges och Sveriges nationella transportplaner.

4 Transportinfrastruktur på Nordkalotten

Taket för hamnkapaciteten i Narvik är nådd, varför det är nödvändigt att överväga behovet av fler hamnar i Nord-Norge, med järnvägsanknytning till norra Sverige och/eller Finland. Tromsø är Norges största fiskerihamn, och hälften av importen till Sverige är fisk. Utbyggnaden av hamnar i Nord-Norge skulle väsentligt öka transporten av fisk på järnväg istället för lastbil, reducera restiden till marknaderna, samt skapa industriella möjligheter för tillverkning av havsbaserad mat i Sverige och Finland.

Vidare finns det önskemål och tankar om järnvägsförbindelser mellan Norra Finland och norra Norge/Ishavet/isfria hamnar, med flera olika sträckningsalternativ (även utan att gå genom

Sverige). Inte minst är det skogs- och gruvindustrins exportbehov som kunde mötas genom sådana infrastrukturinvesteringar. Norges och Finlands transportministrar har redan inlett en dialog om en utbyggd järnväg mellan Kirkenes och Rovaniemi.

Även den kommande Nordostpassagen till och från Asien pekar på en stor framtida potential för hamnar i Nord-Norge, kopplat till väl utbyggd infrastruktur till Bottensjön och norra Sverige och Finland. Genom nya eller utbyggda hamnar i Nord-Norge, och utbyggda järnvägsförbindelser till dessa, från såväl norra Sverige som norra Finland, kunde mängden tungt gods från norr väsentligt ökas och restiderna förkortas. Om förbindelsen görs modern och tidseffektiv kan hamnar och järnvägar i Nord-Norge även bli en huvudled för import/export mellan Asien och S:t Petersburg.

Förslag: Att regeringarna gemensamt analyserar och planerar för en utbyggnad av hamnar och järnvägsförbindelser för primärt godstransporter i norr.

5 Förstärkta uppdrag till de nationella transportmyndigheterna

Efter Nordiska rådets möte med transportministrarna 9 november 2016, och det därpå följande mötet mellan Generaldirektörerna för de nationella trafikverken, har ökade förväntningar ställts på det nordiska myndighetssamarbetet på transportområdet. Det vore önskvärt att myndigheterna tillsammans enas om hur man ska använda trafik- och prognosdata och hur man i sina analyser ska använda dessa data på ett sådant sätt att samtliga regeringar har ett likvärdigt underlag för att kunna bedöma lönsamheten i olika gränskryssande investeringar.

Det är även myndigheterna som har förutsättningar att göra analyser av vad som vore värt att prioritera utifrån samhällsnyttan, samt att föreslå att även investeringar över gränserna i Norden lyfts in i eventuella nationella transportplaner. Ävenså är det myndigheterna som har förutsättningar att synkronisera arbetet med de nationella transportplanerna, så att de nordiska ländernas regeringar sitter med jämförbara underlag vid en och samma tidpunkt.

Förslag: Att de nordiska regeringarna ger sina transportmyndigheter i uppdrag att enas om metoder för databehandling och analys, för att säkerställa att ländernas myndigheter sitter med (samma/jämförbart) planeringsunderlag vid regeringarnas politiska prioriteringsbeslut.

Förslag: Att de nordiska regeringarna baserar sina investeringar på samhällsekonomisk nytta, utan att beakta om investeringar sträcker sig över en riksgräns eller ej.

Förslag: Att de nordiska regeringarna ger sina transportmyndigheter i uppdrag att särskilt se på de gränskryssande transportinfrastrukturmöjligheterna, och att lyfta in dessa i ev. nationella transportplaner i de fall dessa befinns vara samhällsekonomiskt lönsamma (baserat på en samfäll syn på hur samhällsekonomisk nytta beräknas). Därtill bör regeringarna alltid ställa krav på att ev. nationella transportplaner ska innehålla avsnitt där gränskryssande transportinfrastruktur på ett konstruktivt sätt behandlas.

Förslag: Att de nordiska ländernas regeringar så snart som möjligt tids- och periodmässigt synkroniserar sina nationella transportplaner eller motsvarande planeringsinstrument, så att eventuell samplanering och dialog mellan länderna underlättas.

6 Gemensam nordisk positionering gentemot EU (TEN-T)

EU har utarbetat en karta som beskriver unionens prioriterade transportstråk och korridorer (Trans European Network-Transportation, TEN-T). Att finnas med i de prioriterade stråken kan komma att få betydelse för möjligheten att få EU-medel som stöd för finansieringen av

transportinvesteringarna. Dock är transportinfrastruktur fortsatt en nationell angelägenhet utifrån nationella prioriteringar.

Den nu gällande TEN-T-kartan är från 2013. Kartan ska dock revideras 2021. Inför den nu gällande TEN-T-kartan, fanns en nordisk-baltisk dialog där man enades om vissa förslag till prioriterade stråk och korridorer. I den idag gällande TEN-T-planen saknas det prioriterade stråk norr om huvudstäderna Oslo-Stockholm-Helsingfors. Norr om dessa orter är befolkningstätheten låg, men mängden naturtillgångar/gods mycket stor. I detta avseende delar Norge, Sverige och Finland intressen. Regeringarna har därför anledning att tillsammans överväga om inte även några/något nordligt stråk vore värda att försöka förhandla in i den reviderade TEN-T-kartan från 2021, och att de nordiska (och baltiska) regeringarna även denna gång bör tala ihop sig om gemensamma prioriteringar inför de kommande EU-förhandlingarna.

Förslag: Att Norges, Sveriges och Finlands regeringar samordnar sina positioner i förhållande till revideringen av EUs TEN-T-karta över prioriterade sträckor och korridorer, särskilt avseende de nordliga områdena.

7 Nordisk "Vitbok"/strategi för transporter

Det Norden saknar är ett helhetsgrepp. Idag samarbetas det på myndighetsnivå generellt och kopplat till konkreta projekt. Dialog förs också (oförpliktigande) på ministernivå på nordisk, nordisk-baltisk, och på EU-nivå. Dock saknas det ett gemensamt nordiskt strategiskt "tänk". För att inte mista uppenbar samhällsnytta som skulle gagna oss alla, behöver de nordiska transportministrarna, eventuellt genom sina myndigheter, utarbeta en "Vitbok" eller strategi för det nordiska transportområdet. Utifrån en blank nordenkarta, hur borde stråken gå? Vad borde i allas intresse förbättras och byggas ut? Vilka ambitioner bör vi gemensamt sträva mot? Var behöver kapaciteten ökas vad gäller såväl hamnar och flygplatser/rutter, som vägar och järnvägar? Är de öst-västliga förbindelserna lika tillgodosedda som de nord-sydliga? Nyttjar vi Nordens fulla samlade potential idag? Hur kan vi samarbeta kring digitaliseringen och sammankopplandet av transportslag och tjänster?

Förslag: Att de nordiska regeringarna utarbetar en "Vitbok" eller strategi för vad man vill på det nordiska transportområdet, med Norden och det gemensamma intresset i fokus. Perspektivet behöver inte vara specifikt det gränskryssande men det samnordiska.

8 Stärk förbindelserna mellan de nordiska huvudstäderna

Tågförbindelserna mellan de nordiska huvudstäderna är idag inte de bästa. Att åka tåg mellan ländernas huvudstäder (Oslo, Stockholm, Köpenhamn) tar betydligt längre tid, och hastigheten är lägre, jämfört med inrikestrafiken. Skillnaden har ingenting med avstånd eller teknik att göra. Ej heller befolkningsunderlag eller handelsströmmar. Orsaken är att utlandsdestinationer har svårare att konkurrera med inrikestrafiken när regeringarna ska prioritera sina investeringar.

Förslag: Att de nordiska regeringarna gör en gemensam kalkyl som visar på nyttan av stärka infrastrukturinvesteringar mellan de nordiska huvudstäderna, framför allt vad gäller järnväg.

9 Stärk de öst-västliga förbindelserna och förbindelserna i Mittnorden

Såväl Norge som Sverige och Finland, har en infrastrukturutbyggnad, såväl vad gäller järnväg som väg och flyg, som baserar sig i huvudsak på nord-sydliga förbindelser inom det egna landet. I mångt och mycket bygger detta på gamla traditioner och på att naturresurserna finns i norr, medan exportmarknaderna finns i söder. Det har också med gamla politiska önskemål om att hålla ihop landet och expandera bosättningar och kontroll, samt säkra det militära försvarets strategiska

behov att göra. Idag torde det finnas skäl att även se närmare på de öst-västliga förbindelserna, såväl i norr som i söder, men inte minst i mitt-norden. Genom att underlätta transporterna i öst-västlig riktning, kan man uppnå rationella fördelar, inte minst för godstransporterna ut till världsmarknaderna. Man bidrar därmed även till att knyta ihop regioner som idag är perifera i det egna landet, men som genom förbättrade förbindelser öster/västerut, plötsligt hamnar i en mer central placering i förhållande till norden som helhet. Det finns idag en outnyttjad hamnkapacitet, som inte kan nyttjas på grund av att förbindelserna dit från grannländerna inte gör det ekonomiskt/tidsmässigt försvarbart, samtidigt som det finns kapacitetsbrist i andra hamnar, dit infrastrukturförbindelserna är goda.

Förslag: Att regeringarna samfällt ser på samhällsnyttan av att förstärka de öst-västliga förbindelserna för såväl flyg som väg och järnväg.

10 Förbind de nordiska länderna över vatten

De nordiska länderna har tidigare haft ett tätare nät av färjeförbindelser som har förbundit länderna. I takt med att flygtrafiken har blivit allt billigare, och taxfree-försäljningen har reducerats, har allt fler linjer fått problem med lönsamheten eller helt upphört. Färjeförbindelserna kan också vara viktiga leder för transport av gods mellan delar av Norden som inte har andra ekonomiskt eller miljömässigt försvarbara alternativ. I delar av Norden, inte minst över Östersjön och i och till/från Nordatlanten, är båt det enda möjliga alternativet till flyget.

Förslag: Att de nordiska länderna gemensamt utarbetar ramvillkor eller ekonomiska stimulansstrukturer/subsidier som möjliggör konkurrensmässig färjetrafik mellan de nordiska länderna, i områden där det finns en potential till större godsflöden och där väg/järnväg inte är möjliga alternativ.

11 Alternativa förbindelser är god regionalpolitik

Vissa transportleder i Norden är idag överbelastade. Samtidigt finns det potential att utveckla en del mindre korridorer, både för att avlasta de större korridorerna, men även som ett sätt att stimulera näringslivet och bosättningen i vissa glest befolkade områden. Regeringarna bör därför inte se endast till volymer ur ett samlat nationellt perspektiv, utan även beakta den regionalpolitiska utvecklingspotentialen i övriga gränsregioner. Därmed kan såväl de totala flödena öka, samtidigt som glesbygdsområden kan utvecklas.

Förslag: Att de nordiska länderna gemensamt utreder på hur flaskhalsar kan avhjälpas samtidigt som näringsliv och arbetsmarknader i glesbygd utvecklas, genom att bygga ut parallella eller alternativa transportstråk.

Nio Nordiska Gränskommittéers karta över identifierade gränsöverskridande transportstråk, -färja, flyg, väg, järnväg (Nordregio 2017) <http://www.nordregio.se/en/Maps/06-Transport/Nordic-cross-border-infrastructure-projects-identified-by-Nordic-cross-border-committees-in-2017/>

Nordic cross-border infrastructure projects identified by Nordic cross-border committees in 2017



Road:

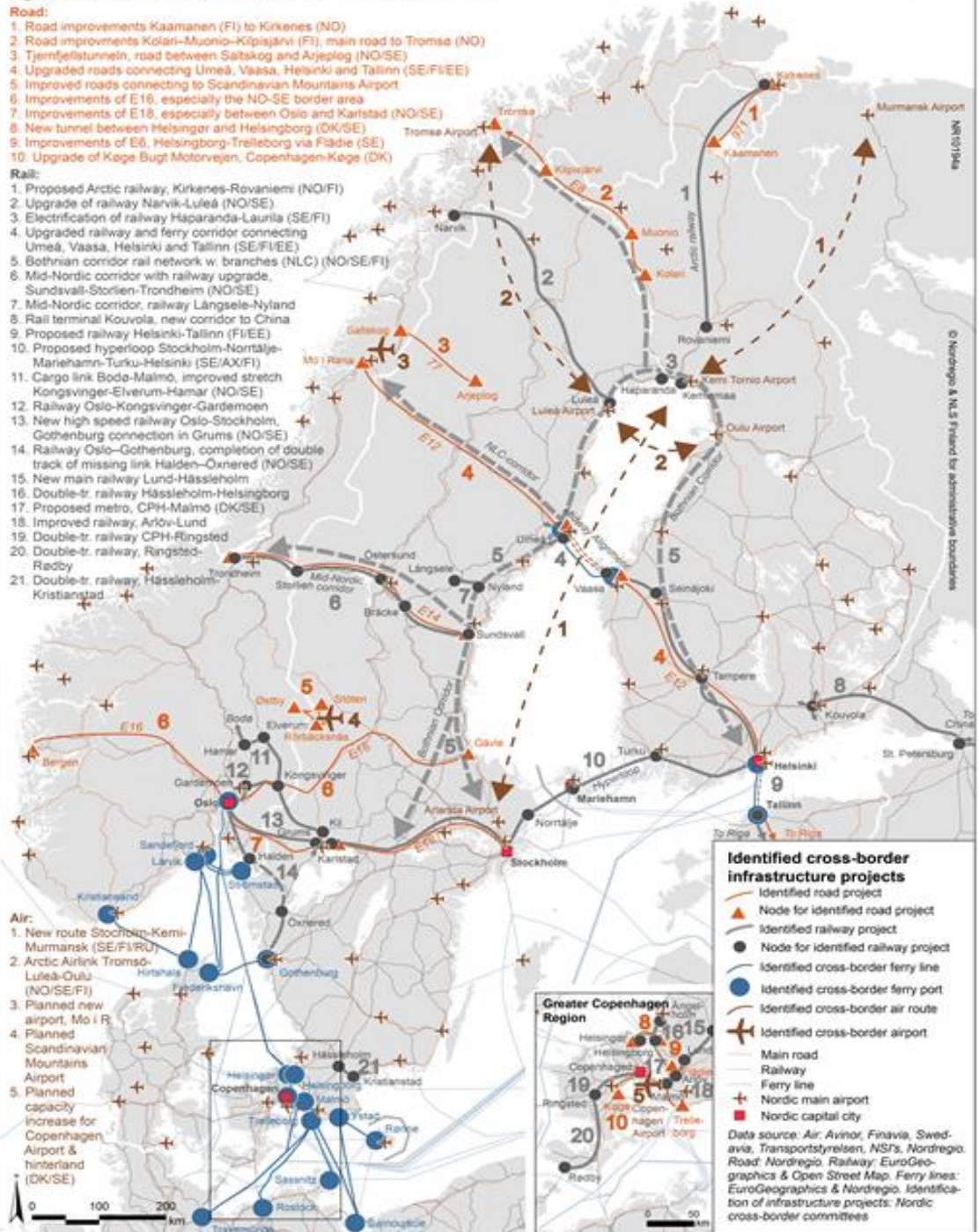
1. Road improvements Kaamanen (FI) to Kirkenes (NO)
2. Road improvements Kolari-Muonio-Kilpisjärvi (FI), main road to Tromsø (NO)
3. Tjennfjellstunnet, road between Saltskog and Arjeplog (NO/SE)
4. Upgraded roads connecting Umeå, Vaasa, Helsinki and Tallinn (SE/FI/EE)
5. Improved roads connecting to Scandinavian Mountains Airport
6. Improvements of E16, especially the NO-SE border area
7. Improvements of E18, especially between Oslo and Karlstad (NO/SE)
8. New tunnel between Helsingør and Helsingborg (DK/SE)
9. Improvements of E6, Helsingborg-Trelleborg via Fåedie (SE)
10. Upgrade of Køge Bugt Motorvejen, Copenhagen-Køge (DK)

Rail:

1. Proposed Arctic railway, Kirkenes-Rovaniemi (NO/FI)
2. Upgrade of railway Narvik-Luleå (NO/SE)
3. Electrification of railway Haparanda-Laurila (SE/FI)
4. Upgraded railway and ferry corridor connecting Umeå, Vaasa, Helsinki and Tallinn (SE/FI/EE)
5. Bothnian corridor rail network w. branches (NLC) (NO/SE/FI)
6. Mid-Nordic corridor with railway upgrade, Sundsvall-Storlien-Trondheim (NO/SE)
7. Mid-Nordic corridor, railway Långsele-Nyland
8. Rail terminal Kouvola, new corridor to China
9. Proposed railway Helsinki-Tallinn (FI/EE)
10. Proposed hyperloop Stockholm-Norrköping-Mariehamn-Turku-Helsinki (SE/AX/FI)
11. Cargo link Boda-Malmö, improved stretch Kongsvinger-Elverum-Hamar (NO/SE)
12. Railway Oslo-Kongsvinger-Gardemoen
13. New high speed railway Oslo-Stockholm, Gothenburg connection in Grums (NO/SE)
14. Railway Oslo-Gothenburg, completion of double track of missing link Halden-Oxnerød (NO/SE)
15. New main railway Lund-Hässleholm
16. Double-tr. railway Hässleholm-Helsingborg
17. Proposed metro, CPH-Malmö (DK/SE)
18. Improved railway, Arlöv-Lund
19. Double-tr. railway CPH-Ringsted
20. Double-tr. railway, Ringsted-Redby
21. Double-tr. railway, Hässleholm-Kristianstad

Air:

1. New route Stockholm-Kemi-Murmansk (SE/FI/RU)
2. Arctic Airlink Tromsø-Luleå-Oulu (NO/SE/FI)
3. Planned new airport, Mo i R
4. Planned Scandinavian Mountains Airport
5. Planned capacity increase for Copenhagen Airport & hinterland (DK/SE)



Källor

Norge	
BarentsWatch	https://www.barentswatch.no/
BEAC-Working-Groups/Transport	http://www.barentscooperation.org/en/Working-Groups/BEAC-Working-Groups/Transport-(BEATA)
DFØs veileder i samfunnsøkonomiske analyser (2014)	https://dfo.no/fagomrader/publikasjoner/veiledere/veileder-i-samfunnsokonomiske-analyser/
Ekstern kvalitetssikring (KS-ordningen) av statlige investeringer	https://www.regjeringen.no/no/tema/okonomi-og-budsjett/statlig-okonomistyring/ekstern-kvalitetssikring2/id2523818/
Evaluerings av OPS i vegsektoren, TØI og Dovre International AS, TØI Rapport 890/2007	https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=7111
Instruks for Jernbanedirektoratet	https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2016-02-05-127
Instruks for Statens vegvesen	https://lovdata.no/dokument/INS/forskrift/2011-03-15-386
Instruks om utredning av konsekvenser, foreleggelse og høring ved arbeidet med offentlige utredninger, forskrifter, proposisjoner og meldinger til Stortinget. FAD, 24.06.2005.	https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/instruks-om-utredning-av-statlige-tiltak-utredningsinstruksen/id2476518/
Joint Barents Transport Plan. Proposals for development of transport corridors for further studies	https://www.barentsinfo.fi/beac/docs/Joint_Barents_Transport_Plan_2013.pdf
Kapasitets-utfordringer Narvik – Kiruna. Hvordan kan langsiktige kapasitetsutvidelser finansieres? Rapport (udatert 2014?). Trafikverket/ Jernbaneloverket	http://www.banenor.no/contentassets/4f5c41b554524471abfc53244dbe1879/rapport-kapasitetsutfordringer-ofotbanen.pdf
Lov om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven)	https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1993-06-11-100#KAPITTEL_1
Lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven)	https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2009-04-17-19?q=havneloven
Lov om luftfart (luftfartsloven). Kapittel VII. Landingsplasser, bakketjenesten, flysikkerhetstjenester og sikkerhetskritisk virksomhet utenfor luftfartsanlegg	https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1993-06-11-101/KAPITTEL_2-6#KAPITTEL_2-6
Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven)	https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71
Lov om vegar (veglova)	https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1963-06-21-23
Meld. St. 21 (2011–2012) Norsk klimapolitikk	https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld-st-21-2011-2012/id679374/
Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023	https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld-st-26-2012-2013/id722102/
Meld. St. 27 (2014–2015) På rett spor — Reform av jernbanesektoren	https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-27-2014-2015/id2411094/
Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal Transportplan 2018–29	https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-33-2016-2017/id2546287/
Meld. St. 38 (2012–2013) Melding til Stortinget Verksemda til Avinor AS	https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld-st-38-2012-2013/id726264/?q=Meld.%20St.%2038%20(2012%E2%80%A4%932013)
Metodehåndbok i samfunnsøkonomiske analyser for jernbanen	http://www.banenor.no/contentassets/a3e2c5d145d04eaa95c04e6ebe036e44/metodehandbok-2015.pdf

Nasjonal Transportplan	http://www.ntp.dep.no/
Nasjonal transportplan 2014-2023 Jernbanens rolle i nord, Jernbaneverket, November 2011	https://www.vegvesen.no/s/ntp/2014-2023/pdf/2011_11_24_jernbanens_rolle_i_nord.pdf
Nasjonal transportplan 2018-29. Jernbanen mot 2050, Jernbaneverket mars 2015	http://www.ntp.dep.no/Forside/_attachment/816157/binary/1021572? ts=14c0d3d4730
Nasjonal transportplan 2018-29. Kystverkets perspektivanalyse. Framtidsbilder mot 2050.	http://www.ntp.dep.no/dokumentliste/_attachment/809082/binary/1022744? ts=14c279d2f78
Nasjonal transportplan 2018-29. Perspektivanalyse mot 2050. Avinor AS	http://www.ntp.dep.no/dokumentliste/_attachment/816030/binary/1021473? ts=14c0d122438
Nasjonal transportplan 2018-29. Riksvegutredningen 2015 Rute 7, Statens vegvesen 2015	http://www.ntp.dep.no/dokumentliste/_attachment/816885/binary/1022059? ts=14c133406d8
Nordic Logistic Corridor (NLC)	http://nordiclogisticcorridor.com.temp-url.se/ (OBS! Temporär site)
Northern Dimension Partnership on Transport and Logistics (NDPTL)	http://www.ndptl.org/structure-and-management
NOU 2012: 16 Samfunnsøkonomiske analyser	https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nou-2012-16/id700821/
Oftobanealliansen	http://oftobanealliansen.blogspot.dk/
Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser mv., Finansdepartementet R-109/14	https://www.regjeringen.no/no/tema/okonomi-og-budsjett/statlig-okonomistyring/samfunnsokonomiske-analyser/id438830/
Prop. 1 S (2016–2017) Samferdselsdepartementet 2017	https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-1-s-sd-20162017/id2514205/
Retningslinje 1 (R1) fra Samferdselsdepartementet: Utredninger og analyser til ny transportplan	http://www.ntp.dep.no/Nasjonale+transportplaner/2018-2029/Retningslinjer+og+mandater/_attachment/606101/binar y/953025? ts=1451837b050
Retningslinjer (R2) for planfasen. Retningslinjer for etatenes og Avinors arbeid med Nasjonal transportplan 2018-2029	http://www.ntp.dep.no/Nasjonale+transportplaner/2018-2029/Retningslinjer+og+mandater/_attachment/891260/binar y/1034836? ts=14d6c1ddcf0
Rundskriv R-109/14 Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser mv. Finansdepartementet.	https://dfo.no/Documents%2FFOA%2Fpublikasjoner%2Frapporter%2Fr_109_2014.pdf
Samferdsel - utdrag fra den politiske plattformen for regjeringen (Sundvolden-erklæringen).	https://www.regjeringen.no/no/dep/sd/ansvarsomraader/politisk-plattform---samferdsel/id750412/
Statens vegvesens Veiledning håndbok V712 Konsekvensanalyser	https://www.vegvesen.no/_attachment/704540/binary/1132472?fast_title=H%C3%A5ndbok+V712+Konsekvensanalyser.pdf
Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging	https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/Statlige-planretningslinjer-for-samordnet-bolig--areal--og-transportplanlegging/id2001539/
Statsbudsjettet 2017: Tildelingsbrev til Kystverket	http://www.kystverket.no/Om-Kystverket/Planar-og-strategiar/Tildelingsbrev-/
Tillväxt från norr. Statsrådets kanslis publikasjonsserie 19/2014	http://www.swedishlaplandvisitorsboard.com/wp-content/uploads/2015/02/tillvaxt-fran-norr_final_se.pdf
Transportplan Nordland. Handlingsprogram for intermodale godstransporter 2014-2017	https://innsyn.e-kommune.no/innsyn_nordland_politisk/wfdocument.aspx?journalpostid=2013030093&dokid=380682&version=1&variant=A&

TØI rapport 1362/2014 Grunnprognoser for persontransport 2014-2050	http://www.ntp.dep.no/Transportanalyser/Transportanalyser+grunnprognoser/_attachment/750851/binary/1007179?_ts=14a61b737c8
TØI rapport 1393/2015 Grunnprognoser for godstransport til NTP 2018-2027	https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=39781
Vedtekter for Avinor AS	https://avinor.no/konsern/om-oss/konsernet/vedtekter
Veileder i samfunnsøkonomiske analyser, Finansdepartementet, R-0603B 12/2005	https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/FIN/Vedlegg/okstyring/Veileder_i_samfunnsokonomiske_analyser.pdf
Sverige	
Effektivare planering av vägar och järnvägar. SOU 2010:57	http://www.regeringen.se/49bbad/contentassets/b9cf739409ae4a06b5f750d4940d5ead/effektivare-planering-av-vagar-och-jarnvagar-sou-201057
En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem. Näringsdepartementet: N2017.2	http://www.regeringen.se/490ab0/contentassets/661596dee93f47f397f45dfb59bb9171/2017_flygstrategi_webb_ny.pdf
Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84)	http://www.regeringen.se/rattsdokument/statens-offentliga-utredningar/2013/12/sou-201384/
Kapacitetsutredningen. Huvudrapport. Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar till år 2025 och utblick mot år 2050. (Trv 2012:100)	https://trafikverket.ineko.se/se/tv17210
Omvärldsanalys och internationellt perspektiv TRV 2015/225	https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/12097/RelatedFiles/2015_225_omvarldsanalys_och_internationellt_perspektiv.pdf
Planläggning av vägar och järnvägar. (TRV 2012/85426)	http://www.trafikverket.se/contentassets/20d0aaf135d8488fa133a0d750bbc852/planlaggning_vagar_jarnvagar_1_0_1410_14.pdf
Prop. 2016/17:21. Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling	http://www.regeringen.se/4a8e11/contentassets/569a9026b427483fbfca847f66dd27e5/infrastruktur-for-framtiden--innovativa-losningar-for-starkt-konkurrenskraft-och-hallbar-utveckling-prop-20161721.-.pdf
Redovisning av uppdrag att fördjupa inriktningsunderlaget angående trimning och effektiviseringar och miljöinvesteringar samt forskning och innovation, dnr N2016/01186/TIF	http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Nationell-planering/nationell-transportplan-2018-2029/inriktningsunderlag-for-2018-2029/
Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet och trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur. Regeringsbeslut 2017-03-23	http://www.regeringen.se/496384/contentassets/dcc0207e00fe459e8a4648fb82df60af/rb-ii-6-n-2017-02312-tif-uppdrag-till-trafikverket-om-forslag-till-nationell-plan-och-till-lansplanupprattarna-om-lansplaner.pdf
Åtgärdsvalsstudier – nytt steg i planering av transportlösningar – handledning (Trv 2015:171)	https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11705/RelatedFiles/2015_171_atgardsvalsstudier_nytt_steg_i_planering_av_transportlosningar.pdf
ÅVS for "Förbättrad tillgänglighet inom stråket Stockholm-Oslo". Trafikverket 2017.	http://www.trafikverket.se/nara-dig/Orebro/Atgardsvalsstudier/atgardsvalsstudie-straket-stockholm-oslo/
Finland	
Barents Euro-Arctic Council 2017	http://www.barentscooperation.org/en
Eduskunta (riksdagen) 2017	www.eduskunta.fi
ELY-Keskukset (NTM-Centraler) 2017	www.ely-keskus.fi/
Finavia Oyj 2017	www.finavia.fi

Finlex 2017	_www.finlex.fi
Forsgren A., Westlin J. 2014: Infrastructure planning – A challenge for cross-border cooperation	
HaparandaTornio 2017	_http://www.haparandatornio.com/
Helsingin satama 2017	_www.portofhelsinki.fi/
JT-Con 2013 Väylämaksujen uudistamisen valmistelu	https://www.lvm.fi/documents/20181/799435/Julkaisu+23-2013/85523578-d8c6-41c2-89a3-8a364016f0bc?version=1.0
JT-Con 2014 Ratamaksun kehittämismiselvitys	http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lr_2014_ratamaksun_kehittamismiselvitys_web.pdf
Kuntaliitto (kommunförbundet) 2017	_www.kommunforbundet.fi
Kvarkenrådet 2017	_http://www.kvarken.org/
Liikenne- ja viestintäministeriö LVM (Kommunikationsministeriet) 2017	_www.lvm.fi
Liikennevirasto (Trafikverket) 2017	_www.liikennevirasto.fi/
Liikennevirasto 2010 Neliporrasperiaatteen soveltaminen	liikennehankkeiden esisuunnittelussa http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf3/lts_2010-44_neliporrasperiaatteen_soveltaminen_web.pdf
Liikennevirasto 2011 Liikenneolosuhteet 2035	http://alk.tiehallinto.fi/julkaisut/pdf3/liikenneolosuhteet_2035.pdf
Liikennevirasto 2011 Liikenneväylien hankearvioinnin yleisohje	http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lo_2011-14_liikennevaylien_hankearvioinnin_web.pdf
Liikennevirasto 2014 Valtakunnallinen liikkumisvalintojen yksilömalli	http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lts_2014-12_valtakunnallinen_liikkumisvalintojen_web.pdf
Liikennevirasto 2015 Liikenneturvallisuuden ja maankäytön suunnittelu	http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lr_2015_liikenneturvallisuuden_maankayton_web.pdf
Liikennevirasto 2017 Tiesuunnittelun kulku	http://www.liikennevirasto.fi/documents/20473/34253/tiesuunnittelun+kulku_esite.pdf/1341b1b2-4629-4bdf-a763-32f41c7334e4
Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi (Trafiksäkerhetsverket)	_www.trafi.fi
LVM 2011 Kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallinen strategia 2020	http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78114/Ohjelmia_ja_strategioita_4-2011_K%c3%a4velyn_ja_py%c3%b6r%c3%a4ilyn_strategia_2020.pdf?sequence=1
LVM 2012 Kilpailukykyä ja hyvinvointia vastuullisella liikenteellä. Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle 2012	http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78030/Kilpailukyky%c3%a4_ja_hyvinvointia_vastuullisell%c3%a4_liikenteell%c3%a4.pdf?sequence=1
LVM 2012 Vaarallisten aineiden kuljetus Suomessa – VAK-strategia 2012–2020	http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78026/Vaarallisten_aineiden_kuljetus_Suomessa.pdf?sequence=1
LVM 2013 Kohti uutta liikennepoliittikkaa. Älyä liikenteeseen ja viisautta liikkujille. Toisen sukupolven älystrategia liikenteelle	http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/77969/%c3%84ly%c3%a4_liikenteeseen_ja_viisautta_liikkujille_Toisen_sukupolven_alystrategia.pdf?sequence=1
LVM 2013 Liikenteen ympäristöstrategia 2013–2020	http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/77942/Julkaisu_43-2013_Ymparistostrategia.pdf?sequence=1
LVM 2014 Suomen meriliikennestrategia 2014–2022	http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/77909/Julkaisu_9-2014.pdf?sequence=1

LVM 2015 Lentoliikennestrategia 2015–2030	http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78750/Julkaisu_2a-2015.pdf?sequence=2
LVM 2016 Digitaalinen tieto, innovatiiviset palvelut, hyvät yhteydet – Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan konsernistrategia 2016–2020	http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78239/Konsernistrategia.pdf?sequence=1
Northern Dimension Partnership on Transport and Logistics (NDPTL) 2017	http://www.northerndimension.info/northern-dimension/44-category-eng/northern-dimension/partnerships/52-northern-dimension-partnership-on-transport-and-logistics-ndptl
Northern Dimension 2017	http://www.northerndimension.info/
Nykänen Elina (2013) Maankäytön ja liikenteen suunnittelun yhteensovittaminen	http://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/59875/Nykanen_Elina.pdf?sequence=5
Naantalin satama 2017	www.portofnaantali.fi/fi
Oulun satama 2017	www.ouluport.com
Pohjanmaan liitto (Österbottens förbund) 2017	www.obotnia.fi/
Pohjois-Pohjanmaan liitto 2017	www.pohjois-pohjanmaa.fi
Ramboll 2014 Rataverkon tavaraliikenne-ennuste 2035	http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lts_2014-39_rataverkon_tavaraliikenne-ennuste_web.pdf
Ramboll 2014 Suomen ja ulkomaiden välisen meriliikenteen ennuste 2040	http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lts_2014-51_suomen_ulkomaiden_web.pdf
Ramboll 2014 Valtakunnallinen tieliikenne-ennuste 2030	http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lts_2014-13_valtakunnallinen_tieliikenne-ennuste_web.pdf
Ramboll 2014 Österbottens trafiksystemplan 2040	https://www.obotnia.fi/assets/1/Planlaggningsenheten/Trafik/pohjanmaan-ljs-web-2014-05-12.pdf
Satamaliitto (hamnförbundet) 2017	www.satamaliitto.fi
Strafica 2011 Liikenneolosuhteet 2035 – Rautateiden henkilöliikenteen ennustetarkasteluja	http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lts_2011-32_liikenneolosuhteet_2035_web.pdf
Terveystieteiden tutkimuskeskus 2017	https://www.thl.fi/en/web/terveyden-edistaminen/johtaminen/tyokaluja/ihmisiin-kohdistuvien-vaikutusten-arviointi-iva
Turun satama 2017	www.port.turku.fi/portal/fi/
Ulkoministeriö (Utrikesministeriet) 2017	http://formin.finland.fi/
Valtioneuvosto (statsrådet) 2017	www.valtioneuvosto.fi
Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista (VAT)	http://www.ymparisto.fi/download/noname/%7BA2516D1A-DF52-4E0B-A00C-E2DDC51EF440%7D/59386
Valtiovarainministeriö (Finansministeriet) 2017	www.vm.fi
Verne 2012 Henkilö- ja tavaraliikenteen kehityskuva 2035	http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lts_2012-36_henkilo_ja_tavaraliikenteen_web.pdf
Ympäristöministeriö (Miljöministeriet) 2017	www.ym.fi