

CHALMERS



Gränshinder i anläggningsbranschen mellan Sverige och Norge

En studie inom vinterväghållning

*Master of Science Thesis in the Master's Programme Design and Construction
Project Management*

JONAS LANDIN

Department of Civil and Environmental Engineering
Division of Construction Management

CHALMERS UNIVERSITY OF TECHNOLOGY
Göteborg, Sweden 2013
Master's Thesis 2013:147

MASTER'S THESIS 2013:147

Gränshinder i anläggningsbranschen mellan Sverige och Norge

En studie inom vinterväghållning

*Master of Science Thesis in the Master's Programme Design and Construction
Project Management*

JONAS LANDIN

Department of Civil and Environmental Engineering
Division of Construction Management

CHALMERS UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

Göteborg, Sweden 2013

Gränshinder i anläggningsbranschen mellan Sverige och Norge
En studie inom vinterväghållning

*Master of Science Thesis in the Master's Programme Design and Construction
Project Management*

JONAS LANDIN

© JONAS LANDIN, 2013

Examensarbete / Institutionen för bygg- och miljöteknik,
Chalmers tekniska högskola 2013:147

Department of Civil and Environmental Engineering
Division of Construction Management

Chalmers University of Technology
SE-412 96 Göteborg
Sweden
Telephone: + 46 (0)31-772 1000

Chalmers reproservice Göteborg, Sweden 2013

Gränshinder i anläggningsbranschen mellan Sverige och Norge
En studie inom vinterväghållning

Examensarbete inom Design and Construction Project Management

JONAS LANDIN

Institutionen för bygg- och miljöteknik

Avdelningen för Construction Management

Chalmers tekniska högskola

SAMMANFATTNING

Ett ökande behov av arbetskraft finns inom anläggningsbranschen i Sverige och Norge som en följd av ökade satsningar på nybyggnad och underhåll av ländernas infrastrukturnät. Att öka rörligheten över nationsgränsen blir i och med dessa satsningar viktigt för att möjliggöra för företag från det ena landet att ta del av arbeten i det andra.

Som ett steg mot att öka rörligheten över nationsgränsen har denna studie syftat till att identifiera gränshinder samt möjliga följder och lösningar för dessa inom områdena vinterväghållning och järnväg. Gränshinder definieras i denna rapport som hinder vilka försvårar för företag att ta sig utanför hemmamarknaden på grund av exempelvis skillnader i språk och kultur eller olikheter i skatteregler, certifieringar och standardiseringar.

Med hjälp av en litteraturstudie, möten och intervjuer med entreprenörer, samt genom samtal med personal från Statens vegvesen och Trafikverket har ett antal gränshinder identifierats och bearbetats för att bli en grund att utgå ifrån vid en lösningsprocess. Identifierade gränshinder har exempelvis gällt skillnader i skyltning vid vägarbeten, olikheter i utbildning länderna emellan, olikheter gällande fordonsutseenden och fordonsgodkännanden samt skattefrågor.

Nyckelord: gränshinder, gränsöverskridande verksamhet, infrastrukturprojekt, arbetskraft, yrkeskompetens

Border Barriers in the Construction Industry between Sweden and Norway
A Study in the Field of Winter Road Maintenance
*Master of Science Thesis in the Master's Programme Design and Construction
Project Management*

JONAS LANDIN

Department of Civil and Environmental Engineering
Division of Construction Management

Chalmers University of Technology

ABSTRACT

Due to increasing investments in construction and maintenance of infrastructure in Sweden and Norway there is a growing demand for labour within the infrastructure sector. Adding to the mobility across the national border is in this sense important in order to enable for companies established in one country to take part in projects in the other.

As a step towards increasing mobility across the national border, the aim of this study has been to identify border barriers and possible consequences and solutions for these within the areas of winter road maintenance and railway construction. Border barriers are in this study been defined as barriers leading to difficulties for companies to take the step outside their domestic markets. Examples of border barriers are differences in language and culture, differences in tax regulations, certifications or standardizations.

With the aid of a literature study, meetings and interviews with contractors and dialogue with representatives of the Swedish and Norwegian Transport Administrations a number of border barriers have been identified and processed in order to create a foundation for a solution process. Identified border barriers are for example in the areas of differences in displaying during road works, education, vehicle approvals and tax regulations.

Key words: border barriers, cross-border operations, infrastructure, labour, competence

Innehållsförteckning

1	INTRODUKTION	1
1.1	Syfte	1
2	METOD	2
2.1	Schema över arbetsgång	3
2.2	Kvalitativ och kvantitativ forskningsmetod	4
2.3	Validitet	4
2.4	Intervjuer	5
2.4.1	Personliga intervjuer	5
2.5	Resultat, analys och diskussion	6
3	BAKGRUND	8
3.1	Skandinavisk infrastrukturkompetens	8
3.2	Aktörer inom Skandinavisk infrastrukturkompetens	9
3.3	Medverkande entreprenörer inom pilot Vinterväghållning	11
3.4	Medverkande entreprenörer inom pilot Säkerhet vid vistelse i spårområde	13
3.5	Vinterväghållning	13
3.5.1	Vinterväghållning inom SIK	13
4	TEORETISK REFERENSRAM	15
4.1	Kommunikation och ledarskap över kulturella gränser	15
4.1.1	Färdigheter och kompetenser i ledning av tvärkulturella organisationer	16
4.1.2	Tvärkulturell kommunikation	16
4.1.3	Ett skandinaviskt perspektiv	16
4.2	Globala exempel på gränshinder	18
4.3	Gränshinder mellan Sverige och Norge	19
4.3.1	Tillväxtverkets studie kring gränshinder	19
4.3.2	Tillväxtverkets kategorisering av gränshinder	19
4.3.3	Tillväxtverkets gränshindermodell	20
4.3.4	Kommerskollegiums studie kring gränshinder	20
5	RESULTAT	27
5.1	Resultat av sex möten med entreprenörer, utförda mars-april 2013	27
5.2	Resultat av tre intervjuer med entreprenörer, utförda maj-juni 2013	28
5.2.1	Skillnader och likheter i kultur och ledarskap mellan Sverige och Norge	28
5.2.2	Identifierad gränshinderproblematik	32
5.3	Resultat av intervju med Infranord, utförd augusti 2013	33

6	DISKUSSION	40
6.1	Begränsningar	47
6.2	Slutsatser	47
6.3	Förslag på vidare studier	48
7	REFERENSER	50

Förord

Denna rapport utgör examensarbete om 30 högskolepoäng inom masterprogrammet Design and Construction Project Management på institutionen för bygg- och miljöteknik vid Chalmers tekniska högskola. För rekommendationer, kommentarer och svar på frågor under arbetets gång vill jag tacka Jan-Åke Karlsson, Håkan du Rietz och Ulf Danielsson på Trafikverket, samt Torgeir Leland och Øystein Larsen på Statens vegvesen. Jag vill även tacka de övriga jag träffat på Trafikverket, Jernbaneverket och Statens vegvesen för en intressant och lärorik period genom min medverkan i Skandinavisk Infrastrukturkompetens. Vidare vill jag tacka de personer från Infranord, Mesta och Peab som ställt upp på intervjuer och som beskrivit gränshinderproblematik utifrån ett entreprenörsperspektiv. Slutligen vill jag rikta ett stort tack till min handledare på Chalmers, Pim Polesie, för sitt stora engagemang och många konstruktiva kommentarer och synpunkter under arbetet med denna rapport.

Göteborg, december 2013

Jonas Landin

1 Introduktion

Kompetensprojektet Skandinavisk infrastrukturkompetens (i fortsättningen benämmt SIK) som påbörjades i maj 2012 och beräknas vara färdigt i december 2014 är ett projekt som syftar till att ta fram gemensamma kompetenskrav för Sverige och Norge och därmed underlätta rörligheten över gränserna med avseende på infrastrukturbyggande.

Denna rapport syftar till att som ett delmål i detta projekt kartlägga gränshinder i anläggningsbranschen mellan Sverige och Norge samt att identifiera möjliga åtgärder för att minimera identifierade gränshinder. Gränshinder kan vara av olika natur, såsom exempelvis: ekonomiska, tekniska, administrativa, juridiska, kontraktsmässiga eller produktionsstyrningsrelaterade. De kan även kategoriseras som formella, informella och eller kulturella.

1.1 Syfte

Syftet med rapporten är att identifiera gränshinder i anläggningsbranschen inom området vinterväghållning mellan Sverige och Norge, samt att ge förslag till åtgärder för att reducera dessa.

- Forskningsfråga 1: Vilket eller vilka är de största identifierbara gränshindren och vad skulle en lösning av dem medföra?
- Forskningsfråga 2: Vilka möjligheter finns att gå vidare med lösningsåtgärder för de identifierade gränshindren?

2 Metod

Till bakgrund för detta examensarbete ligger en önskan från Trafikverket om att utreda möjligen förekommande gränshinder i anläggningsbranschen mellan Sverige och Norge samt att ge förslag till åtgärder för att reducera dessa. Ett förslag om inriktning mot gränshinder inom vägproduktion lades vid ett möte med SIK i slutet av januari 2013. Ett byte av inriktning mot vinterväghållning gjordes då det framkom att SIK bedrev ett pilotprojekt inom detta område vilket därmed ansågs lämpligt.

Utredning av gränshinder inom de tre övriga pilotprojekten Vinterväghållning vid spåranläggning, Säkerhet och arbete på väg och Säkerhet vid arbete på och invid järnväg började dock bedrivas parallellt med detta examensarbete i form av en konsulttjänst inom SIK.

Inom pilotprojektet vinterväghållning fanns ett antal möten med entreprenörer inplanerade för våren 2013, möten som skulle ge möjlighet till att ta upp frågeställningar kring gränshinder. Dessa sex första möten ägde rum på fyra orter i Sverige samt på två i Norge under mars-april 2013. Deltagare var representanter för entreprenörerna Mesta, NCC, Peab och Svevia samt representanter för Trafikverket och Statens Vegvesen. Med hänsyn till entreprenörernas begränsade tid hölls mötena 2 till 3 timmar vardera varav ca 30 minuter per möte avsattes för diskussion kring gränshinder.

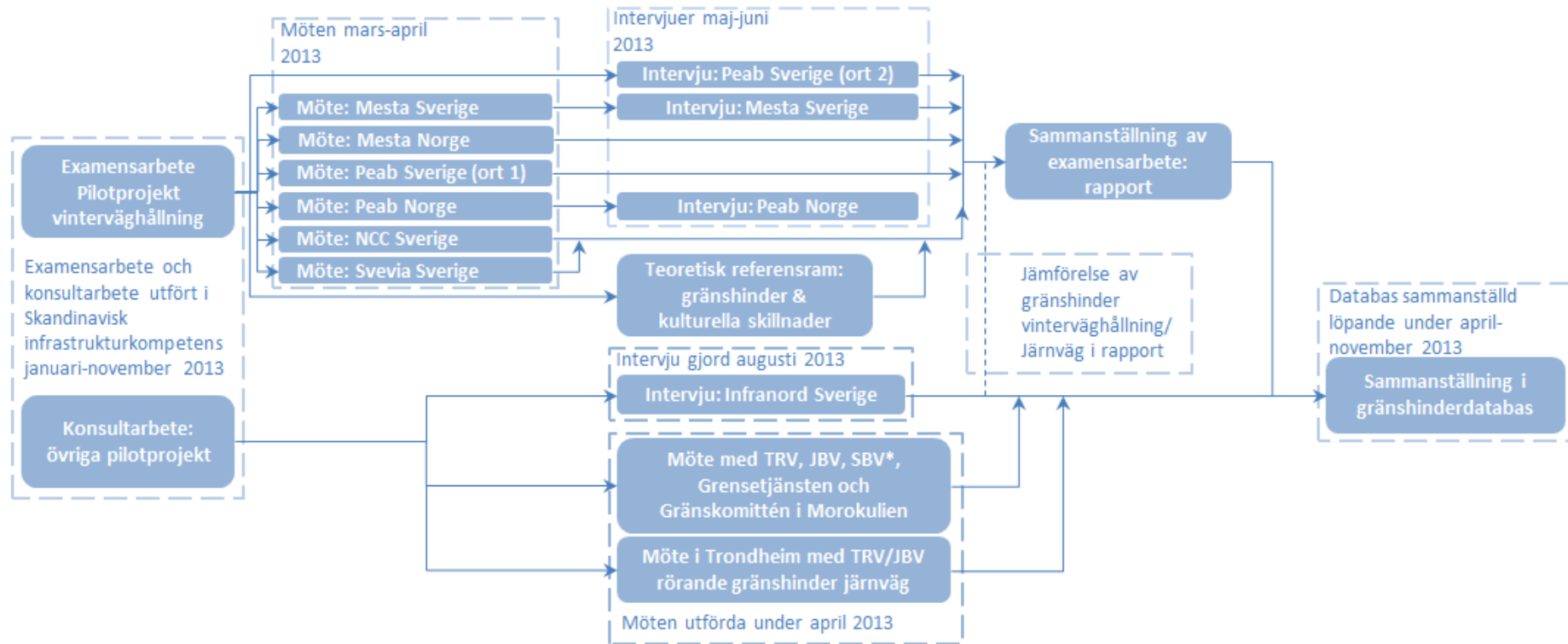
En öppen frågeställning användes utan att gå in på specifika typer av gränshinder, detta för att lyfta fram så många typer av gränshinder som möjligt i förhållande till den begränsade tid som stod till förfogande. Vid tre av mötena fanns hos de medverkande entreprenörerna ingen eller liten erfarenhet av gränshinder, men vid två av dessa tre gavs rekommendationer om vidare kontakt i entreprenörens organisation för vidare diskussion kring ämnet

Vid de tre övriga mötena fanns erfarenhet eller delvis erfarenhet av gränshinder vilket ledde till att det i två fall planerades in två längre intervjuer för utförligare diskussion kring gränshinder. Dessa intervjuer gjordes under maj-juni 2013 hos Mesta i Sverige och Peab i Norge, vidare gjordes under juni 2013 ytterligare en intervju hos Peab i Sverige efter rekommendation från en av Trafikverkets medverkande i pilotprojektet vinterväghållning.

Efter rekommendation ifrån Svevia i Sverige togs kontakt med Svevia i Norge, något som dock inte ledde till vidare diskussion. Vidare kontakt togs även med NCC i Sverige och Norge, där man inte ansåg sig ha kunskap om gränshinder vid arbete i grannlandet på grund av de två separata organisationer företaget är uppdelat i. Kontakt togs även med Skanska i Sverige, vilket inte heller ledde till vidare diskussion.

Inom det parallella konsultuppdraget diskuterades även gränshinder inom järnvägsområdet vid ett möte med Jernbaneverket och Trafikverket i Trondheim i maj samt under en intervju med Infranord i augusti 2013, även denna intervju gällande järnvägsområdet. Resultatet av intervjun med Infranord har använts i detta arbete för att försöka visa på om gränshinder existerar som påverkar oavsett vilken del av branschen som avses. För utförligare beskrivning av arbetsgången se följande sidor.

2.1 Schema över arbetsgång

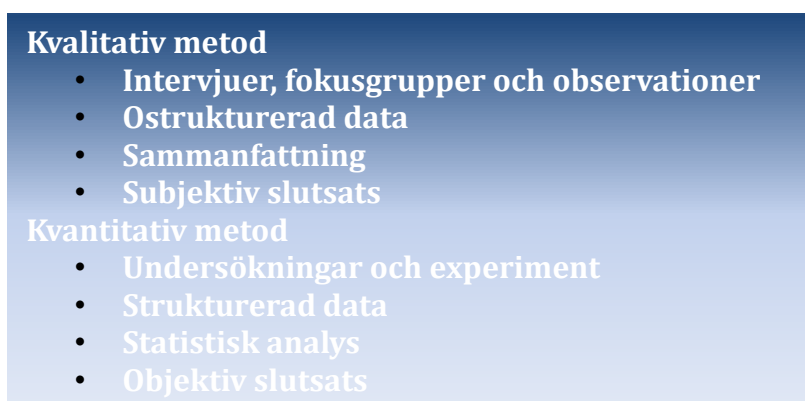


(*Trafikverket, Jernbaneverket och Statens vegvesen)

2.2 Kvalitativ och kvantitativ forskningsmetod

För denna rapport har en kvalitativ forskningsmetod valts. Metoden syftar till att skapa förståelse genom analys av de data i form av exempelvis inspelningar eller fältanteckningar som insamlats (Fejes och Thornberg, 2009). Kvale och Brinkmann (2009) beskriver på liknande sätt syftet med den kvalitativa metoden som att "förstå ämnen från den levda vardagsvärlden ur den intervjuades eget perspektiv".

Till skillnad från den kvalitativa metoden så läggs i den kvantitativa metoden tyngdpunkten på kvantifierbara data, och förenklat kan sägas att den kvantitativa metoden grundar sig i naturvetenskap och besvarar frågan "hur många?" medan den kvalitativa grundar sig i ord och besvarar frågan "varför?" (Svenning 2009).



Kvalitativ metod
• Intervjuer, fokusgrupper och observationer
• Ostrukturerad data
• Sammanfattning
• Subjektiv slutsats
Kvantitativ metod
• Undersökningar och experiment
• Strukturerad data
• Statistisk analys
• Objektiv slutsats

Figure 1. Kvalitativ och kvantitativ metod (My Market Research Methods, 2012)

Att skilja de båda metoderna åt och säga att de har sina bestämda tillämpningsområden menar Svenning (2009) är svårt, utan istället bör valet av forskningsmetod göras utifrån vilken som bäst lämpar sig för den valda forskningsfrågan.

2.3 Validitet

Fejes och Thornberg (2009) beskriver validitet som ett mått på hur väl den forskning som bedrivs och de metoder som används för exempelvis datainsamling och analys stämmer överens med forskningens syfte. Rimlighet i de val som gjorts, förekomst eller brist på reflektioner kring forskningen och trovärdighet i datainsamling och dokumentation är exempel på faktorer som påverkar validiteten (Fejes och Thornberg 2009, Svenning 2009). Vidare kan validitet enligt Svenning (2009) delas upp i inre och yttre validitet, där den inre validiteten påverkas till exempel av om rätt individer valts ut för en viss intervjustudie och om de frågor som ställs är tillräckligt breda för att täcka in vad som är önskvärt att undersöka. Här rådde kring de första sex mötena med entreprenörer osäkerhet kring vilken kunskap de lokalt skulle ha kring ämnet gränshinder, men det ansågs ändå som en värdefull start på intervjustudien oavsett deras kunskap kring ämnet, samt även en möjlighet att knyta ytterligare kontakter, vilket ledde till de tre intervjuerna med Peab i Gävle och Lilleström samt med Mesta i Helsingborg enligt ovan.

Enligt Bryman (2008) kan den inre validiteten beskrivas som hur väl de teorier en forskare lägger fram återspeglar de observationer vilka teorierna utgår ifrån. Den yttre validiteten kan beskrivas som möjligheten att utifrån en eller ett antal begränsade observationer göra generaliseringar i ett vidare sammanhang (Bryman 2008, Svenning 2009). Den yttre validiteten i en kvalitativ studie kan enligt Bryman (2008) bli bristfällig då möjligheten till generaliseringar kan begränsas av att fallstudier eller urvalsgrupper använts för observationer. Den inre validiteten kan å andra sidan ses som en styrka i en kvalitativ studie då forskaren är väl insatt i det sociala sammanhang i vilket observationerna sker.

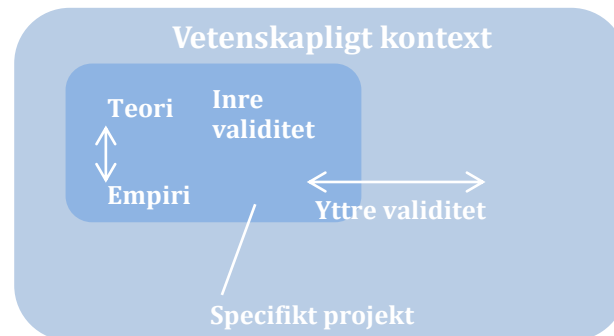


Figure 2. Relationen mellan inre och yttre validitet (Svenning, 2009)

2.4 Intervjuer

I detta avsnitt följer en genomgång av den intervjuteknik som valts för studien med beskrivning av intervjutyper, utförande och etik kring intervjuarbete.

2.4.1 Personliga intervjuer

Svenning (2009) nämner flera fördelar med personliga intervjuer, bland annat referenserna som intervjuaren får genom personlig kontakt med den eller de personer som intervjuas samt möjligheten att erhålla mer uttömmande svar än vid användning av exempelvis enkätundersökningar. För att nå önskat resultat kan vissa förberedande åtgärder vara lämpliga att vidta. Svenning (2009) rekommenderar att kontakt tas från intervjuarens sida en tid innan intervjuerna skall äga rum. Detta för att de som skall intervjuas skall få en inblick i ämnet kring vilket intervjuerna kommer att kretsa, samt att de utifrån vetskap om intervjuens syfte skall kunna avgöra om de finner sitt deltagande lämpligt eller ej. Även Bryman (2008) beskriver behovet av att delge intervjupersonerna information om studiens syfte samt att klargöra att deltagandet är högst frivilligt.

För de sex första träffarna med entreprenörer som gjordes under mars-april 2013 delgavs entreprenörerna via mailkontakt att ämnet gränshinder skulle bli en punkt att diskutera under mötena, varpå en introduktion till studien och dess syfte gavs under respektive möte. För möjligheten till längre intervjuer togs kontakt antingen direkt efterföljande de sex första möten med entreprenörer under mars-april 2013, eller genom mailkontakt med beskrivning av studien, SIK-projektet och en förfrågan om intresse av och möjlighet till medverkan i studien fanns. Beroende på vilken typ av intervju som används följer också ett visst upplägg och utförande av intervjun. Semistrukturerade intervjuer bygger på att ett antal i förväg bestämda frågor används men att den intervjuade har möjligheten att själv välja hur han eller hon väljer att svara (Bryman 2008). Samma frågor ställs till alla medverkande intervjupersoner men

följden av frågor kan skilja sig från en intervju till en annan och vid uppkomst av sidospår som av intervjuaren anses relevanta kan följdfrågor ställas kring detta (Bryman 2008, Haigh 2008).

Intervjuerna i denna studie är uppbyggda på detta sätt och har inletts med ett antal frågor kring skillnader och likheter i ledarskap och kommunikation vid arbete i Sverige och Norge, vilka ibland lett till följdfrågor för klagöranden eller fördjupanden. Efter denna del har frågan om gränshinder tagits upp, genom att innebörden av gränshinder beskrivits följt av frågan vad den intervjuade själv haft för erfarenheter av gränshindret. Intervjuernas fortlöpande har här baserats på hur den intervjuade svarat och vilka följdfrågor som varit möjliga att ställa enligt Bryman (2008) och Haigh (2008).

Något som kan ses som en svaghet kring intervjuer och som kan äventyra det slutliga resultatet är intervjuarens möjlighet att påverka intervjuens riktning och vad som framkommer i den. Haigh (2008) beskriver ett antal fall där intervjuaren kan påverka intervjun med felaktigt intervjuresultat som följd. Bland annat beskrivs hur lätt eller svårt intervjuaren gör det för den svarande att lägga fram obehagliga sanningar, vilka möjligheter till missuppfattningar som ges till följd av frågeställningen, i vilken omfattning som intervjuaren själv lägger fram exempel på svar eller hur intervjuaren själv drar slutsatser från diskussioner där direkt uttalade svar saknats (Haigh, 2008).

Svenning (2009) beskriver begreppet *konfidentiell behandling* som klagörandet av att endast den som intervjuar och den eller de som intervjuas kommer att känna till vem som sagt vad under intervjuerna. I denna rapport har de längre intervjuer som gjorts spelats in på fickminne, och i dessa fall har det klagjorts från intervjuarens sida att ingenting som nämns under intervjuerna kommer att publiceras utan de intervjuades samtycke. Det har i samband med intervjuerna även klagjorts att det skrivna material som sammanställts efter avslutade intervjuer kommer att skickas till de intervjuade för korrekturläsning och för möjlighet att lämna kommentarer innan materialet bearbetas vidare. De intervjuade benämns heller inte vid namn i rapporten, då det är det sammanlagda resultatet som helhet som är av intresse.

2.5 Resultat, analys och diskussion

I detta avsnitt redogörs för hur resultatet av den insamlade datan analyserats och bearbetats. De identifierade gränshindren inom detta examensarbete har tillsammans med övriga identifierade gränshinder inom SIK samlats i en databas, utifrån vilken exempel visas nedan under kapitel 4.

Den data som insamlats under intervjuer och möten inom ramen för denna rapport har sammanställts och delats in i en del vilken omfattar likheter och skillnader i kultur och ledarskap mellan Sverige och Norge, samt en del omfattande de specifika gränshinder som diskuterats. Dessa två delar presenteras i resultatet och är tänkta att besvara forskningsfrågorna: ”*Vilket eller vilka är de största identifierbara gränshindren och vad skulle en lösning av dem medföra?*” och ”*Vilka möjligheter finns att gå vidare med lösningsåtgärder för de identifierade gränshindren?*”

Detta görs genom att identifierade gränshinder presenteras och beskrivs, samt att möjliga lösningsförslag och synpunkter från entreprenörer och medverkande i SIK läggs fram.

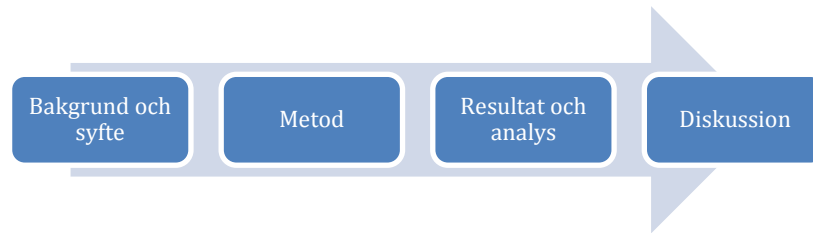


Figure 3. Beskrivning av processen för rapportens utförande.

I diskussionsavsnittet återkopplas resultatet till syfte, metod och den teori som framlagts. Detta görs för att försöka ge svar på hur väl resultatet motsvarat forskningsfrågorna, om resultatet överensstämmer med framlagd teori eller inte och vad avvikelser i sådana fall kan bero på, vilka författarens egna reflektioner kring rapporten varit samt om vidare forskning är möjlig.

3 Bakgrund

I detta avsnitt ges en beskrivning av projektet SIK, dess ingående aktörer, de företag hos vilka intervjuer hållits för att identifiera gränshinder inom vintervägunderhåll samt en introduktion till vintervägunderhåll.

3.1 Skandinavisk infrastrukturkompetens

Projektet Skandinavisk infrastrukturkompetens har initierats av svenska Trafikverket och norska Statens Vegvesen och Jernbaneverket. Som bakgrund till projektet finns ett ökande behov av arbetskraft inom anläggningsbranschen i både Sverige och Norge till följd av satsningar på nybyggnad och underhåll av infrastrukturnäten i länderna. Syftet med SIK är att genom översyn av kompetenskrav, certifieringar och utbildningar nå fram till gemensamma krav för de skandinaviska länderna inom branschen (Svenskt Projektforum, 2012).

Dessa gemensamma krav är tänkta att leda till fyra mål enligt följande:

- öka nyttan av investerade pengar
- skapa säkrare arbetsmiljöer
- öka rörligheten över gränserna, samt
- öka mångfalden i branschen.

Finansiärer av projektet är svenska Trafikverket, norska Statens Vegvesen och Jernbaneverket samt av Interreg IV A Öresund-Kattegat-Skagerrak vilket är skandinaviskt samarbetsprogram inom Europeiska Regionalfonden som sponsrar gränsöverskridande samarbete inom EU (SIK, 2012)

I SIK ingår de tre pilotprojekten *Vinterväghållning*, *Säkerhet vid arbete på väg* och *Säkerhet vid vistelse i spårområde*. *Vinterväghållning* har stor betydelse för trafikanters säkerhet och framkomlighet och utgör samtidigt en väsentlig del av kostnaden för vägunderhåll (SIK, 2012). Rätt kompetens för utförandet är en förutsättning för att leverera säkra och framkomliga vintervägar på ett effektivt sätt med låg miljöpåverkan. Målen med detta pilotprojekt är för Statens vegvesen och Trafikverket att kartlägga gemensamma kritiska arbetsmoment och att ta fram gemensamma kompetensbeskrivningar för dessa. Vidare syftar pilotprojektet till att formulera frågor och metoder för verifiering av kunskap och färdigheter, säkerställa relevans hos kompetensbeskrivningar och verifieringsfrågor genom samarbete med branschen samt att medverka vid framtagandet av en generell modell för verifiering av kompetens.

Inom pilotprojektet *Säkerhet vid arbete på väg* undersöks om möjligheten finns att utveckla motsvarande gemensamma kritiska kompetenskrav som för vinterväghållning mellan Statens vegvesen och Trafikverket med avseende på dem som arbetar på vägsidan. Projektet avgränsas till arbeten klassade som intermittenta och fasta arbeten inom verksamheterna beläggning och vägmarkering. Målen omfattar framtagande av ett gemensamt sätt att säkerställa kompetens inom arbete på väg, framtagande av en bild av hur en framtida kompetensprövning kan komma att se ut samt undersökning av möjligheter till säkerställning av att utbildare finns för förmedling av fastslagna kompetenskrav.

Pilotprojektet *Säkerhet vid vistelse i spårområde* syftar likt de två ovanstående pilotprojekten till att undersöka möjligheten till framtagande av gemensamma kritiska

kompetenskrav mellan Sverige och Norge. Målen för pilotprojektet omfattar kartläggning av gemensamma kritiska kompetenskrav mellan Jernbaneverket, Trafikverket och övriga infrastrukturförvaltare. Vidare syftar pilotprojektet till att framtida underlag för verifiering av dessa kritiska kompetenser, säkerställa relevansen och förutsättningarna för att tillgodogöra sig kompetensen, formulera frågor och framtida metoder för att testa kunskaper och färdigheter samt att säkerställa möjlighet till kompetensutveckling.

Inom pilotprojekten diskuteras även gränshinder som kan uppstå genom skillnader i definitioner, språk och trafikregler vilket medför att dagens regelverk påverkat möjligheten för arbetskraft att röra sig över landsgränserna.

3.2 Aktörer inom Skandinavisk infrastrukturkompetens

Nedan ges en introduktion till bildandet av Trafikverket 2010 samt dess verksamhet, samt till Statens vegvesen och Jernbaneverket. Avsnittet är tänkt att ge en överblick av organisationerna i fråga, samt att visa på likheter och olikheter organisationerna emellan vilka kan vara betydelsefulla genom kunskaps- och erfarenhetsutbyte i ett projekt som SIK.

Trafikverket

Trafikverket är en svensk myndighet vars ansvarsområden bland annat omfattar långsiktig planering av det svenska transportsystemet och planering av byggande, drift och underhåll av de svenska väg- och järnvägsnäten (Trafikverket, 2012a). I Trafikverket ingår tidigare Banverket, Vägverket, Rikstrafiken, Rederinnämnden, verksamhet för långsiktig planering av Sjöfartsverket och Transportstyrelsen samt en del av tidigare Statens institut för kommunikationsanalys (Trafikverket, 2012b). Trafikverket startade sin verksamhet 2010 efter en sammanslagning av verksamheterna ovan, något som gjordes efter att myndigheterna ansågs vara i behov av mer tydligt definierade uppgifter. Detta medförde bland annat att begreppet sektorsansvar upphörde att gälla.

Sektorsansvar

För tidigare Vägverkets del tillkom sektorsansvaret 1995/1996 för att bland annat hantera avvecklingen av Transportrådet och Trafiksäkerhetsverket. Sektorsansvaret hängde även ihop med ett regeringsförslag om att Vägverket borde ha ett samlat ansvar (sektorsansvar) för faktorer som rörde vägtransportsystemet. Bland dessa faktorer kan nämnas vägar, närliggande områden och trafikanter i samband med transporter på väg med avseende på miljöpåverkan, trafiksäkerhet, framkomlighet och frågor gällande väginformatik, fordon och framkomlighet etc. (SOU 2008:128, 18).

Även för tidigare Banverket, Luftfartsstyrelsen och Sjöfartsverket fanns sektorsansvar för respektive myndighets områden (SOU 2008:128, 19-22).

Otydligheter kring begreppet sektorsansvar

Enligt Trafikverksutredningen (SOU 2008:128, 51) var begreppet sektorsansvar otydligt och fanns heller inte lagstadgat eller klart definierat. Begreppet öppnade upp för olika tolkningar, något som medförde att regeringen som uppdragsgivare kunde tolka begreppet på ett visst sätt medan en utförande myndighet kunde ha en annan uppfattning. Hur begreppet *ansvar* skulle tolkas och användas rörde det också oklarheter kring (SOU 2008:128, 48). Exempelvis hade dåvarande Vägverket inte

ansvar för personer som körde bil alkoholpåverkade, vilket var polisens och det övriga rättssystemets ansvar. Vägverkets ansvar kan istället sägas ha varit att informera och upplysa i förebyggande syfte för att minimera bilkörning under alkoholpåverkan.

Ersättande och förtydligande

Sektorsansvar var något som tidigare Banverket, Vägverket, Sjöfartsverket och Luftfartsstyrelsen hade. Dock fanns ingen tydlig definition av vad ordet sektorsansvar innebar, och regeringen fastslog i direktiven till Trafikverksutredningen att detta begrepp borde kunna preciseras och användas mer trafikslagsövergripande (SOU 2008:128, 9). Förslaget från Trafikverksutredningen blev därför att sektorsansvaret skulle tas bort helt och hållet och ersättas av från regeringen tydligt definierade uppdrag och styrmedel för respektive myndighets verksamhetsområde (SOU 2008:128, 10).

Slutsatser och bildandet av Trafikverket

Slutsatsen av Trafikverksutredningen blev en rekommendation (SOU2009:31, 155) som ledde till bildandet av Trafikverket i vilket tidigare Banverket, Vägverket, Rikstrafiken, Rederinämnden, verksamheten för långsiktig planering av Sjöfartsverket och Transportstyrelsen samt del av tidigare Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) ingår (Trafikverket, 2012b). Bland möjliga fördelar med ett samlat trafikverk sågs ekonomiska vinster genom ökad produktivitet och höjd innovationsgrad samt vinst till följd av exempelvis samlad kompetens inom projektledning och tekniskt stöd genom sammanslagning av de tidigare trafikverken (SOU2009:31, 158). Vidare antogs på liknande sätt positiva effekter för miljö och klimat kunna uppnås genom de fördelar som ett gemensamt trafikverk i form av samlad kompetens och möjlighet till utbyte av erfarenheter enheterna emellan (SOU2009:31, 219).

Statens Vegvesen

Statens Vegvesen är en norsk myndighet som handhar planering, byggande och drift och underhåll av det norska vägnätet. Gällande norska riksvägar samarbetar Statens Vegvesen med transportdepartementet och avseende fylkesvägar samarbetar man med fylkeskommunerna.

Statens Vegvesen är uppdelat i två förvaltningsnivåer bestående av Vegdirektoratet och de fem regionerna nord, öst, väst, syd och mitt (Statens Vegvesen, 2012a). Vegdirektoratet ansvarar för att resurser används och mål nås ändamålsenligt och är uppdelat i sex avdelningar vilka bland annat omfattar Trafik och fordon, Trafiksäkerhet, miljö och teknologi samt Väg och transport (Statens Vegvesen, 2012b).

Statens Vegvesen har till skillnad från Trafikverket ett sektorsansvar för väg och vägtrafik (Statens Vegvesen, 2013a). Genom detta ansvar skall sektorns bidrag till ett bättre samhälle främjas, något som bland annat görs genom att Statens vegvesen har ansvar för kunskapsutveckling inom området och bidrar till att norska lärosäten tillhandahåller utbildningar som säkrar kvalitet och rekrytering inom området.

Bland Statens Vegvesens uppgifter ingår vidare att arbeta för ett säkert, miljövänligt och effektivt transportsystem, utarbeta riktlinjer för nybyggnad, drift- och underhåll och förvaltning av de norska vägarna samt att följa upp användandet av dessa. Statens Vegvesen skall också bistå myndigheter i analys av infrastrukturåtgärder inom transportområdet som exempelvis lokal kollektivtrafik och andra frågor inom drift,

trafik och markanvändning. Statens Vegvesen är också rådgivare för norska transportministeriet inom väg-, vägtrafik- och vägtransportområdet.



Figure 4. Logotyper för Statens vegvesen, Jernbaneverket och Trafikverket.

Jernbaneverket

Norska Jernbaneverket arbetar med planläggning, projektering och byggande av infrastruktur och har även ansvar för att tillhandahålla information om tågtrafik, ta fram tidtabeller och samordna spårkapaciteten för järnvägsföretag.

Jernbaneverket bildades efter att tidigare Norges statsbaner (NSB) 1996 delats upp i tågbolaget Norges statsbaner och det infrastrukturbyggande Jernbaneverket som är ägare till Jernbaneverket är ägare till järnvägsspår, plattformar och väntsalar, signal-, säkerhets-, trafikstyrnings- och telekommunikationsanläggningar samt annan elektrisk utrustning inom järnvägssidan. Ansvarsområdet täcker även exempelvis projektering, byggande och drift och underhåll av järnvägsbeståndet (Jernbaneverket, 2012). För åren 2010-2013 har Jernbaneverket mål uppsatta inom de tre områdena Trygghet, punktlighet och kundnöjdhet, Produktivitet och kvalitet samt Kompetens och kultur. Dessa mål handlar bland annat om att reducera antalet skador i samband med järnvägstrafik, lägga fram planer för kapacitetsökningar och restidsförkortningar inom tågtrafiken samt satsningar på ledarutveckling och säkring av tillgången på arbetskraft (Jernbaneverket, 2010)

I Jernbaneverkets organisation ingår förutom stabsfunktioner såsom ekonomi, teknik och kommunikation de tre divisionerna Bana, Trafik och Marknad och Utbyggnad. Bandivisionen har ansvar för drift och underhåll av det norska järnvägsnätet vilket är indelat i tio geografiska områden. Härtill finns tre rikstäckande enheter vilka handhar elförsörjning av järnvägsnätet, maskingodkännanden och certifieringar av förare med mera (Jernbaneverket, 2012).

3.3 Medverkande entreprenörer inom pilot Vinterväghållning

Nedan följer en introduktion till entreprenörerna Peab, NCC, Mesta och Svevia som medverkat vid möten och intervjuer inom pilotprojektet Vinterväghållning i Skandinavisk infrastrukturkompetens. Genom att visa på entreprenörernas verksamhetsområden är detta avsnitt tänkt att ge en bild av vikten av entreprenörernas medverkan i studien genom de områden inom vilka de verkar. Genom entreprenörernas verksamheter i både Sverige och Norge kan antagandet göras att kunskap kring gränsproblematik finns i respektive lands organisationer.

Mesta

Mesta är ett norskt statligt företag med verksamhet inom byggande och drift och underhåll med inriktning på infrastruktur. Företaget var tidigare en del av Statens Vegvesen men är sedan 2003 ett eget bolag (Mesta, 2013a). Företaget är i Norge indelat i de fem regionerna öst, väst, mitt, nord och syd med två tillhörande avdelningar inom elektronik och verkstad. Verksamhet finns också i Sverige (Mesta, 2013b). Arbete sker exempelvis inom områdena Drift och underhåll, Anläggning och Specialproduktion med uppgifter såsom vägunderhåll sommar- och vintertid, betong- och grundarbeten vid exempelvis dammar och broar samt arbeten med fjällanläggningar och ras- och snösäkring (Mesta, 2013c)

NCC

NCC har verksamheter inom bygg och anläggning i Sverige, Norge, Danmark, Finland, Tyskland, Estland och Ryssland (NCC, 2012a). Inom området NCC Roads finns avdelningen Vägservice, vilken bland annat handhar arbete kring vinterväghållning och snöröjning, beläggningsarbeten, trafikanordningar samt skyltar och räcken (NCC, 2012b)



Figure 5. Logotyper för entreprenörerna Mesta, NCC, Peab och Svevia.

Peab

Peab bedriver verksamhet inom bland annat hus- och anläggningsbyggnad samt drift och underhåll. Företaget har sitt huvudkontor i Sverige men verkar även i Norge och Finland (Peab, 2013a). I Sverige är dotterbolaget Peab Drift & Underhåll uppdelat i de fem regionerna Nord, Mellersta, Stockholm, Väst och Syd. Denna del av Peab arbetar med vinterväghållning samt även övrigt underhåll av väg- och gatunät, vatten- och

avloppsnet, trafikteknik och skyltning av vägnät samt underhåll av grönområden (Peab, 2013b).

Svevia

Svevia är ett svenskt statligt företag med uppdrag inom nyproduktion, drift och underhåll av vägar och annan infrastruktur vilket före år 2009 benämndes Vägverket Produktion (Svevia, 2013). Inom division Drift sköts drifts-, underhålls- och servicearbeten av infrastruktur åt exempelvis Trafikverket och kommuner men även industrier och andra privata bolag.

3.4 Medverkande entreprenörer inom pilot Säkerhet vid vistelse i spårområde

Infranord

Infranord är en svensk leverantör av nybyggnad och ombyggnad samt underhåll av järnvägsrelaterad infrastruktur (Infranord, 2013). Kundbasen finns förutom i Sverige även i Danmark och Norge, även om 95% av företagets uppdrag utförs på hemmamarknaden. Infranord beskriver efterfrågan på sitt arbete som driven av sina kunders kunder i form av resenärer och godstransportörer.

3.5 Vinterväghållning

I detta avsnitt beskrivs vinterväghållning med definition av vad vinterväghållning innebär, hur den genomförs och vilka aktörer och moment som ingår i den. En introduktion ges också till SIK:s pilotprojekt Vinterväghållning.

Vinterväghållning bedrivs på många sätt likvärdigt i Sverige och Norge sett till exempelvis väderförhållanden, målen med trafikanternas behov i centrum, vägarnas funktion samt de metoder och den utrustning som används. Bortsett från detta finns det dock skillnader, ett exempel är att det i Norge finns större förekomst av rasutsatta vägar och högfjällsvägar medan till exempel snödrift oftare inträffar i Sverige.



Figure 6. Exempel på rasutsatt väg och snödrift (Summitpost 2013, Göteborgs Universitet 2010)

3.5.1 Vinterväghållning inom SIK

Inom SIK finns Vinterväghållning med som ett pilotprojekt med syftet att säkerställa att erforderlig kompetens finns vid utförande av vinterväghållning som består i att

upprätthålla vägars funktion vintertid med hänsyn till miljöpåverkan och trafikanters säkerhet. Målen för pilotprojektet som drivs av Trafikverket och Statens Vegvesen är att säkerställa att relevant kompetens finns inom området genom identifiering av kritiska arbetsmoment, framtagande av kompetensbeskrivningar för dessa samt medverkan i framtagandet av en modell för verifiering av kompetens. Den kompetens som åsyftas går utanför ramen för yrkeskompetens och omfattar exempelvis kompetens inom säkerhetsarbete, miljö, attityder och beteenden.



Figure 7. Del ur informationsfoldern för pilotprojektet vinterväghållning inom Skandinavisk infrastrukturkompetens.

Relevansen hos frågorna i modellen säkerställs genom samarbete med aktörer inom branschen. Önskvärda effekter av pilotprojektet är säkrare arbetsmiljö för yrkesutövare, ökat intresse för branschen, ökad konkurrens med förhöjd kvalitet och fördelaktigare prissättning, möjlighet för beställare att säkerställa kompetens hos entreprenörer samt ökad möjlighet till att arbeta över gränsen mellan Sverige och Norge (SIK, 2013). Identifiering av gränshinder inom vinterväghållning blir härmed förhoppningsvis ett led i riktningen mot att uppnå dessa effekter, exempelvis genom förenklat arbete över gränsen mellan länderna.

4 Teoretisk referensram

Den inledande delen av detta kapitel består av beskrivningar av skillnader i kultur och kommunikation vid arbete som utförs över nationers gränser. Kultur kan beskrivas som de värderingar som kännetecknar en viss etnisk grupp med samma sociala bakgrund (Kawar, 2012). En vidare beskrivning ges av Balsmeier och Heck (1994) utifrån vilka kultur beskrivs som en förekomst av kunskap, värderingar, religion och seder med mera vilka innehas och ärvs av en generation från en annan. Grenness (2003) adderar till detta genom att även nämna historia, omgivning och utbildning som viktiga faktorer i definitionen av kultur. De flesta av kännetecknen för en viss kultur kan vara svåra att uppfatta för någon utanför gruppen, vilket kan leda till svårigheter för utomstående i att förstå och handskas med en främmande kultur (Balsmeier och Heck, 1994).

Vidare ges en beskrivning av ledarskap ur ett skandinaviskt perspektiv. Smith et al. (2003) har i en jämförande studie av hur företagsledare uppfattar sina roller i Norden och övriga Europa visat på att ledare i nordiska företag känner större tillit för sina underordnade och kollegor än för formella regler och överordnade än ledare i andra europeiska länder. Vidare har Smith et al. (2003) visat på studier där det framkommit att man i Norden i större utsträckning än i andra europeiska länder föredrar ledarskap genom coachning istället för anvisningar och att delegering av beslutsfattande till underordnade är mer vanligt förekommande i Norden än i övriga Europa.

Kapitlet fortsätter med en beskrivning av gränshinder för att ge en introduktion till problematiken inom ämnet. Gränshinder kan skilja sig mellan olika branscher, men en definition ges av Tillväxtverket (2012) som *hinder vilka försvårar för företag att ta sig utanför hemmamarknaden på grund av exempelvis skillnader i språk och kultur eller olikheter i skatteregler, certifieringar och standardiseringar*. Gränshinder kan även vara av en mer praktisk karaktär som till exempel svårigheter orsakade av tullens öppettider (Tillväxtverket, 2012).

Kapitlet fortsätter med globala exempel på gränshinderproblematik från Europa, USA, Kanada och Asien med beskrivningar av de identifierade gränshindrens natur samt vilken inverkan de har på de sektorer inom vilka de identifierats. Dessa delar följs av en presentation av modeller för hantering av gränshinder utförda av Tillväxtverket och Kommerskollegium. Sist i denna del presenteras SIK:s egen modell för hantering av gränshinder.

4.1 Kommunikation och ledarskap över kulturella gränser

Internationella affärsrörelser expanderar snabbt som ett resultat av att människor världen över vill ha och har ett behov av de ändliga resurser som finns. I takt med att vi går mot en global ekonomi ökar vikten av att utveckla färdigheter i kommunikation med människor från andra kulturer (Balsmeier och Heck, 1994). För att möjliggöra samarbete i en organisation är hantering av frågor såsom motivation hos anställda, upprättande av riktlinjer och utveckling av strategier en nödvändighet. För att åstadkomma detta krävs i en multikulturell organisation förståelse för de skillnader som kan förekomma på grund av att folk har olika kulturell bakgrund (Kawar, 2012).

Då såväl Chua et al. (2003) som Tillväxtverket (2012) beskriver kultur och språk som möjliga orsaker till gränshinder ges här en introduktion till vikten av fungerande kommunikation och hur kulturella skillnader kan hanteras.

4.1.1 Färdigheter och kompetenser i ledning av tvärkulturella organisationer

Frost och Walker (2007) rekommenderar åtgärder att som ledare för multikulturella arbetsgrupper vidta för att förenkla processen att anpassa sig till olika kulturer. Som ett första steg i denna anpassning nämns fördelen i att vara öppen för att lära från andra människor och att vända obekanta upplevelser till något positivt. Ett andra steg rör behovet av att sätta sig in i andras situationer och känslor och att föra en debatt kring behoven hos både ledaren och dess underställda.

Att skapa samförstånd är i detta fall mer användbart än att tvinga sin egen uppfattning på andra. Det tredje steget handlar om att samla kunskap om de nya kulturerna och om möjligt finna en mentor för att underlätta förståelsen för andra kulturer. Det fjärde steget handlar om att öka prestationsförmågan genom förbättrad kommunikation hos de anställda ökad genom personlig kontakt.

På liknande sätt beskriver Ochieng och Price (2009) vikten av att projektledare har förståelse för kulturella variationer för att uppnå effektiv kommunikation, samt vikten att öka prestationsförmågan hos gruppmedlemmar genom förbättrad sammanhållning, kommunikation och utveckling av koordinering och kontroll. Vid arbete på en ny marknad pekar Smith et al. (2003) på att vikt bör läggas på de olikheter som finns mellan länder istället för att fokusera på likheter. Likheter tas lätt för givna medan olikheter kan leda till utmaningar och problem om de inte uppmärksammas, men kan också leda till synergieffekter om de hanteras rätt.

Utöver att besitta egenskaper enligt ovan behöver ledare i tvärkulturella projekt även besitta kunskaper i lokala förutsättningar såsom lagar, förordningar och sociala sedvanor (Toor och Ogunlana, 2008).

4.1.2 Tvärkulturell kommunikation

På grund av olika bakgrund, värderingar, normer och uppfattningar kan människor vid kommunikation med andra tolka vad som sägs på olika sätt. Vad människor kommunicerar icke-verbalt kan också påverka tolkningar och det antas att människor till större del gör bedömningar utifrån kroppsspråk än utifrån vad som sägs (Balsmeier och Heck, 1994). Anledningar till att svårigheter i att förmedla ett budskap som avsetts uppstår kan därför bero på missuppfattningar vid kommunikation mellan olika kulturer, och förståelse för andra kulturer blir därför viktigt för uppnå ett effektivt samarbete (Kawar, 2012).

Samarbete mellan medlemmar i en grupp kan försvåras om kulturella skillnader förekommer, och enligt Worchel (2005) kan en ”inne-grupp” och en ”ute-grupp” i gruppen skapas då en och samma kultur inte delas av alla.

4.1.3 Ett skandinaviskt perspektiv

I en studie kring hur skandinaviska ledare uppfattar sitt eget ledarskap nämner Grenness (2003) att endast mindre skillnader finns i de sätt som ledarskap utövas i de skandinaviska länderna Danmark, Norge och Sverige, men att en större olikhet finns i jämförelse med icke-skandinaviska länder. Som exempel på likheter mellan Danmark, Norge och Sverige har det visats att kollektivism, maktfördelning, deltagande och

beslutsfattande genom demokratiska processer ses som positiva arbetssätt. Detta beskrivs på liknande sätt av Tixier (1994) som nämner att företag i de nordiska länderna i mindre är indelade i hierarkier än länder i sydeuropa som till exempel Frankrike, Belgien och Portugal. Hierarkier kan påverka graden av formalitet i en organisation, vilken visat sig vara lägre i de nordiska länderna jämfört med andra.

Vidare har Grenness (2003) presenterat exempel på studier kring ledarstilar där de skandinaviska länderna jämförts med icke-skandinaviska: i en jämförelse av Australien, Norge och Sverige drogs slutsatsen att både Norge och Sverige har olikheter jämfört med Australien, men att likheterna Norge och Sverige emellan möjliggjorde att betrakta dem som en enhet. I en annan studie där företag i 22 europeiska länder jämfördes skilde de skandinaviska länderna sig från de andra, exempelvis genom att man i Skandinavien söker undvika diskussion av ämnen vilka kan väcka känslor bland de deltagande, att entusiasm och belöning används för ökat deltagande, att vikt läggs på kontakt mellan människor och etablering av långtidsrelationer med intressenter.

Tecken på vikten av deltagande och kontakter mellan människor inom organisationer i de nordiska länderna visar även Perlitz och Seger (2004) på. De har i en studie kring europeiska kulturer och ledarstilar kommit fram till att organisationer i de nordiska länderna i större utsträckning är horisontellt uppdelade än andra i europa, och nämner att jämfört med exempelvis Frankrike är antalet hierarkiska nivåer i organisationer få inom de nordiska länderna.

Efter Hofstedes (1991) kriterier för att analysera kulturer (maktdistans, individualism kontra kollektivism, maskulinitet kontra femininitet samt osäkerhetsundvikande) har Perlitz och Seger (2004) jämfört 16 europeiska länder med USA och Japan. Resultatet av denna jämförelse presenteras i figurerna nedan, och visar i båda fall på likheter mellan de nordiska länderna.

Med maktdistans menas här till vilken grad mindre mäktiga medlemmar i en organisation förväntar sig och accepterar att makt fördelas olika, och i figuren till vänster nedan visar ett högt värde på maktdistans (figurens y-axel) att detta är vanligt förekommande. Individualism kontra kollektivism (figurens x-axel) visar på till vilken grad individer i ett samhälle eller en organisation antas ta hand om sig själva eller tillhöra grupper i vilka de är skyddade i utbyte mot lojalitet, ett högt värde visar här på en högre grad av individualism inom en kultur.

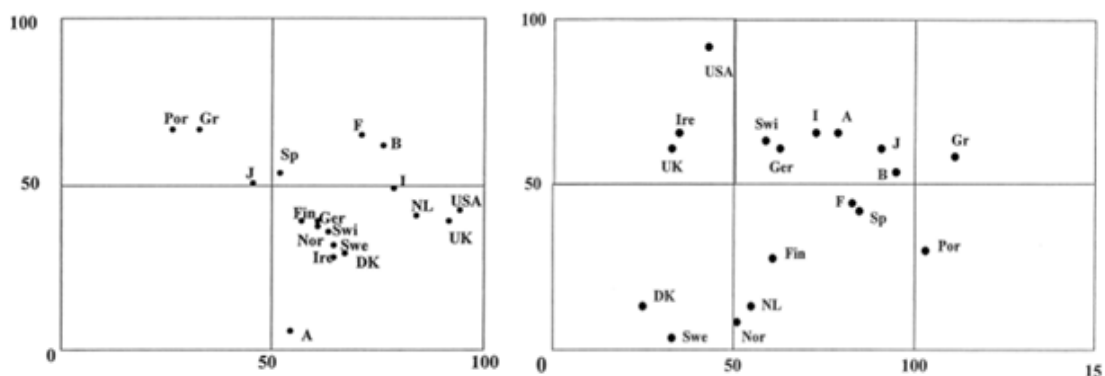


Figure 8. Exempel på maktdistans/individualism och maskulinitet/osäkerhetsundvikande (Perlitz och Seger, 2004)

Ur den vänstra figuren kan utläsas att både Sverige och Norge kännetecknas av ett relativt lågt värde på maktavstånd, vilket tyder på låg förekomst av hierarkier inom de nordiska länderna. Detta stämmer även väl överens med Tixiers (1994) beskrivning av låg förekomst av formalitet och hierarkier i de nordiska länderna jämfört med andra i Europa. Bilden av maktfördelning stämmer även överens med vad som visats av Grenness (2003) genom att ledare i nordiska företag ser deltagande och beslutsfattande genom demokratiska processer som viktig.

Med maskulinitet (y-axeln i den högra figuren) menas till vilken grad det inom ett samhälle råder bestämdhet och påstridighet, medan femininitet visar på tecken av omhändertagande och vårdande. Den sista faktorn, osäkerhetsundvikande (x-axeln i den högra figuren), beskriver den grad till vilken osäkerhet accepteras inom ett samhälle, och försök att minimera den kan exempelvis göras genom användande av regler för ett företags anställda. Även inom maskulinitet och osäkerhetsundvikande hamnar Sverige och Norge på snarlika värden. Det kan härmed sägas att tydliga likheter gällande kultur och sättet organisationer fungerar på verkar existera både mellan Sverige och Norge, men även mellan de nordiska länderna sett som grupp.

4.2 Globala exempel på gränshinder

Hart (2006) beskriver gränshinder mellan USA och Kanada där man tidigare uppmärksammat problem som uppkommit då skillnader i nationella regler lett till överflöd av tester och certifieringar av produkter vilket i sin tur lett till hämningar i form av minskad konkurrens, produktivitet, investeringar och ekonomisk tillväxt. Vidare nämner Hart (2006) att gränshinder oftare har sin grund i detaljskillnader än i större övergripande frågor, vilket exempelvis gäller produkter inom livsmedel och medicin.

Chua et al. (2003) har identifierat gränshinder inom byggbranschen i Ost-Asien. Där har källorna till gränshinder delats in i de fem följande kategorierna: företagsklimatsrelaterade risker, restriktioner i regelverk, kontraktsformer och skillnader i byggnadsstandarder och kultur. I dessa kategorier ingår orsaker till gränshinder såsom politisk korruption, inflation och valutadevalvering, komplicerad lagstiftning för byggindustrin, svårigheter för personer från olika yrkeskategorier att arbeta över landsgränser, outvecklade anbudssystem, skillnader i konstruktions- och materialstandarder samt språk- och kunskapskillnader (Chua et al., 2003).

Även på Europeanivå har studier kring gränshinder gjorts. Vos (2013) presenterar i en studie exempel på gränshinder mellan Europas länder. I studien visar Vos att gränshinder har negativ inverkan på länders konkurrenskraft på grund av oklarheter kring och skillnader i implementering av lagstiftning länderna emellan. Vos (2013) beskriver granskningar av gränshinder som gjorts i avfallshanterings-, bokförings- och vårdsektorerna och nämner att gränshinder mellan länder funnits i alla tre sektorerna.

Slutsatsen dras att eftersom EU-lagstiftningen dessa sektorer emellan går från sträng för avfallshantering till nästan obefintlig för vårdsektorn så bör andra sektorer vara påverkade av gränshinder på liknande sätt då även de täcks av detta spektrum av lagstiftning (Vos, 2013).

4.3 Gränshinder mellan Sverige och Norge

Detta avsnitt fokuserar på gränsproblematik mellan Sverige och Norge. I avsnittet redogörs för studier av Tillväxtverket och Kommerskollegium, samt SIK:s gränshinderstudie.

4.3.1 Tillväxtverkets studie kring gränshinder

Tillväxtverket (2012) har genomfört en studie fokuserande på gränshinder för svenska företag och resultatet av studien kan sammanfattas i åtta kategorier: *Information, praktikaliteter, skatteregler, regelverk för export av varor och tjänster, olika tekniska standarder och kundkrav, rekrytering/arbete i annat land, myndighetssamarbete samt finansiering.*

4.3.2 Tillväxtverkets kategorisering av gränshinder

Nedan presenteras egenskaper hos de åtta kategorierna enligt följande:

- Kategorin *information* beskriver möjligheten att underlätta verksamhet över landsgränser genom att tillgängliggöra information om lagar och regler för landet eller länderna i fråga. Här visar det sig finnas oklarheter kring vilka informationskällor man bör förlita sig på, och en underlättande åtgärd skulle kunna vara framtagandet av lättfattliga guider med beskrivningar av andra länders regelverk. Att anordna företagsträffar för att utbyta information och erfarenheter samt att även involvera näringslivsorganisationer ses också som en möjlighet.
- *Praktikaliteter* omfattar gränshinder som är mer av praktisk än av lag- eller regelmässig karaktär och beskriver exempelvis tullens öppettider, otillåten fordonsbesiktning i ett annat land och svårigheter med språk.
- Inom *Regelverk för export av tjänster och produkter* nämns bland annat mellan länder skiljande regelverk för offentlig upphandling, olika krav på yrkesutövare, etableringskrav eller speditjonskostnader för frakt över landgränser. Dessa hinder kan medföra höga kostnader och bidra till att stävja arbets- och rörelsemöjligheter länder emellan.
- Kategorin *Rekrytering/arbete i annat land* visar att länder har olika regelverk avseende socialförsäkringssystem.
- *Olika tekniska standarder och kundkrav* beskriver hinder i form av behov av anpassning av varor och tjänster för att dessa skall få föras in på en specifik marknad. Detta behov av anpassning rör bland annat varor och tjänster inom kemi-, livsmedels- och byggindustrier.
- I kategorin *Myndighetssamarbete* poängteras vikten av att länder lagar och regelverk tolkas på samma sätt i respektive länder. Kommunikationsproblem på grund av att gränshindersrelaterade frågor hanteras på olika administrativa nivåer i olika länder ses också som ett hinder. På liknande sätt kan skillnader i referensmaterial mellan länder vid samhällsplanering i gränsområden skapa problem.
- Problematik kring *Finansiering* handlar om företags svårigheter med att beviljas stöd från investeringsfonder i andra länder, vilket tros bero på politisk ovilja i landet där

4.3.3 Tillväxtverkets gränshindermodell

Nedan presenterad figur visar en modell för gradering av gränshinder framtagna av Tillväxtverket. Modellen visar gränshinder ur åtta kategorier som identifierats genom tretton intervjuer med svenska företag och organisationer (Tillväxtverket, 2012). Gränshindren i matrisen graderas utifrån komplexiteten att lösa gränshindret (enkelt att åtgärda – svårt att åtgärda) samt medförd effekt av en lösning av gränshindret (liten betydelse – avgörande betydelse). I modellen har de åtta typerna av gränshinder tilldelats olika symboler vilka används för att tyda matrisen.

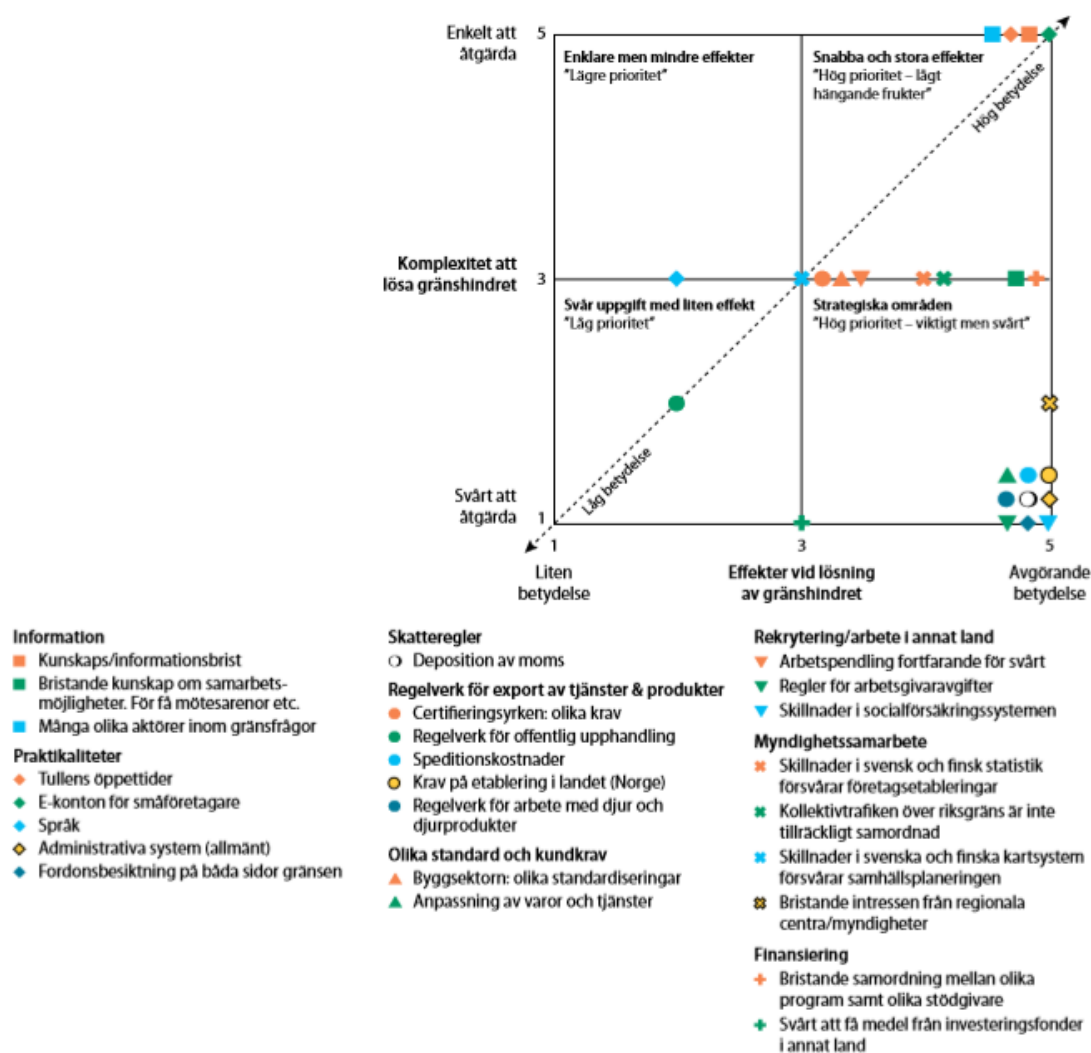


Figure 9. Tillväxtverkets gränshindermodell (Tillväxtverket, 2012)

4.3.4 Kommerskollegiums studie kring gränshinder

Kommerskollegium har i sin rapport Sveriges handel med Norge – grannhandel med förhinder? (2013) uppmärksammat vikten av åtgärder mot gränshinder mellan Sverige och Norge.

I rapporten beskrivs att åtgärder mot gränshinder har stor betydelse, då handeln mellan länderna är stor.

* 9,5% (eller 115 miljarder kronor) av Sveriges totala export 2011 gick till Norge.

* 81% av Norges export går till EU

* 70% av Norges import kommer från EU

4.3.4.1 Kommerskollegiums kategorisering av gränshinder

Genom insamling av exempel på gränshinder från Business Sweden, Europeiska kommissionen, Grensetjänsten, Nordiska ministerrådet och Solvit samt från handelskamrar, gränskommittéer och företag har Kommerskollegium tagit fram en sammanställning över de hinder vilka visat sig vara mest problematiska. Dessa hinder delas in i olika kategorier vilka omfattar följande typer av hinder:

- Tullprocedurer: hinder som handlar om att tullhanteringen upplevs som långsam och krånglig på grund av dokumentation och administration. Kommerskollegium menar att det är oundvikligt, eftersom Norge inte tillhör EU:s tullunion. Dock nämns det att Norge sett ur ett internationellt perspektiv har okomplicerade tullprocedurer, som förenklas genom samarbetet mellan Norges och Sveriges tullar.
- Momsregler: hinder inom detta område omfattar behovet av att som utländskt företag i Norge ha ett momsombud, vilket för svenska företag kan leda till extra kostnader. Deponi- och tullkostnader är andra faktorer som visat sig ansträngande, exempelvis vid tillfällig införsel av arbetsmaskiner vilket leder till deponi- och administrationskostnader.
- Tullar: höga tullkostnader för exempelvis livsmedels- och jordbruksprodukter har visat sig kunna omöjliggöra konkurrens med varor producerade i Norge. Behov av administration och varuklassificering är andra faktorer som påverkar handeln negativt.



Figure 10. Gränsen mellan Sverige och Norge vid Svinesund (Gränskommittén, 2013)

- Nationella tekniska regler: svenska företag har visat sig få problem med till exempel byggstandarder, mått- och tyngdkrav för fordon och regler för lastpallar. Nationsspecifika tekniska regler ställer till problem trots att Norge är del av EU:s inre marknad, vilket skall medföra att även om EU-gemensamma riktlinjer saknas över nationsgränserna, tillämpas principen om ömsesidigt erkännande som innebär att generella regler som hindrar varor från att spridas på den inre marknaden inte får förekomma.
- Personers rörlighet över gränsen: Då Norge genom EÖS-avtalet är en del av EU:s inre marknad skall detta förhindra problem för människor som inte är norska medborgare att arbeta, bo eller studera i Norge. Denna möjlighet till rörlighet över gränsen försvåras dock av svårigheter för en svensk att arbetspendla med bil mellan Sverige och Norge, problem med att erhålla intyg för arbetslöshetsförsäkring samt lång handläggningstid för erhållande av så kallat byggekort för arbete i byggbranschen.

- E-handel: Fyra av tio svenska företag har Norge som sin största utländska marknad. Men det finns en del problem som att Norge har krav på lokal etablering vid registrering av norsk toppdomän (.no) och oklara regler kring moms och tullar för e-handel.

4.3.4.2 Kommerskollegiums gränshindermodell

Kommerskollegiums modell ger en tydlig bild av olika typer av gränshinder. Vidare ges goda exempel på gränshinder samt en tydlig indikation på var i form av utgivning av information, ökad norsk integration på EU:s inre marknad eller förändringar i regelverk en hantering av gränshindret är möjligt.

Typ av hinder	Exempel på hinder	Möjlig hantering			
		Information om regelverk	EES-avtalet / integration på EU:s inre marknad	Förändrat regelverk i Sverige/EU	Förändrat regelverk i Norge
Tullprocedurer	Gränsdokumentation	●			
	Regler för klarering	●			
Moms	Krav på momsombud		●		●
	Deposition av moms	●			●
	ATA-carnet inte möjlig för alla varor			●	●
Tullar	Höga tullar		●		(●)
	Kvoter		●		(●)
	Klassificering		●		●
Nationella tekniska regler	Byggregler			●	●
	Lastbilsbredd och vikt			●	
	Lastpallar			●	●
E-handel	Domännamn		●		●
Fri rörlighet för personer	Personbil			●	●
	A-kassa			●	●
	Byggekort	●			●

Figure 11. Kommerskollegiums gränshindermodell (Kommerskollegium, 2013)

Modellen är enkel att tyda genom indelningen i typer av gränshinder samt möjliga sätt att hantera dem, dock ges ingen prioritetsordning i modellen och huruvida en sådan identifierats genom Kommerskollegiums studie är oklart.

4.3.4.3 SIK:s gränshinderstudie

Inom ramen för Skandinavisk Infrastrukturkompetens har rapporten Gränshinder i anläggningsbranschen framtagits. Målet med denna rapport har varit att ta fram en modell för identifiering, hantering och minimering av gränshinder i anläggningsbranschen mellan Sverige och Norge.

Denna modell har legat till grund för den databas som upprättats inom SIK och som identifierade gränshinder registreras i.

För att nå fram till den modell för kategorisering av gränshinder som rapporten utmynnat i och som presenteras i följande avsnitt har relevant teori inom området studerats och omfattar exempelvis studierna av Kommerskollegium och Tillväxtverket enligt ovan. Medarbetare inom Jernbaneverket, Statens vegvesen och

Trafikverket har också medverkat, bland annat inom de pilotprojekt som bedrivs inom SIK där det framtagna frågeformuläret och hanteringsprocessen för gränshinder diskuterats. Förutom bland de i SIK medverkande aktörerna har problematiken och hanteringsmöjligheterna kring gränshinder även diskuterats med Grensetjänsten och Gränskommittén.

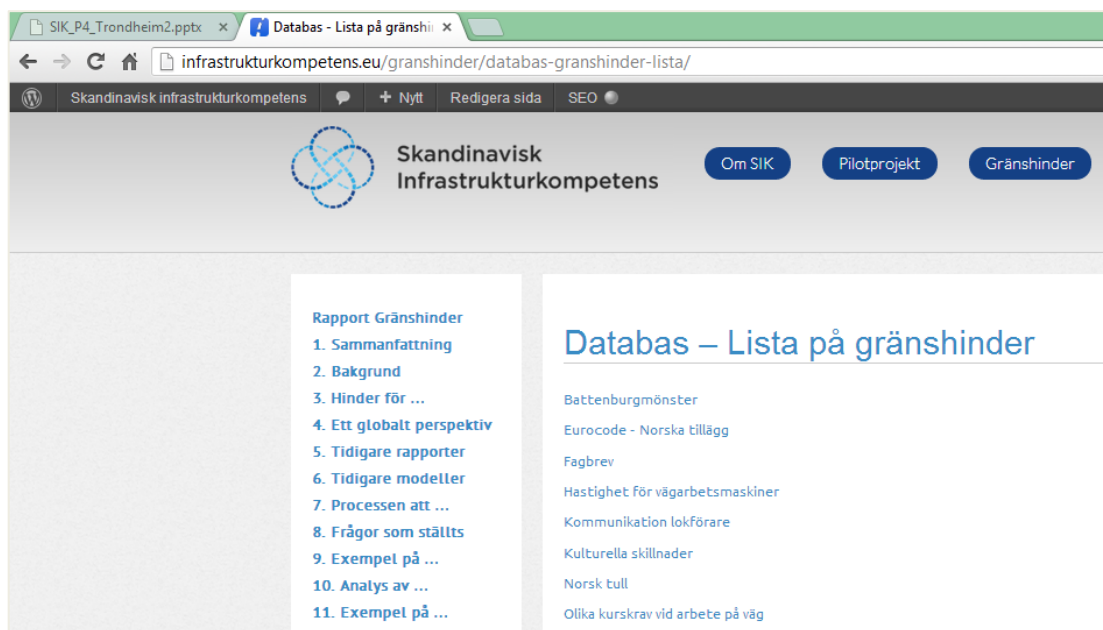


Figure 12. Vy över SIK:s gränshinderdatabas

Ett antal gränshinder inom infrastruktur mellan Sverige och Norge har identifierats utifrån erfarenheter hos medverkande personer i SIK. Dessa gränshinder är av både formell och informell karaktär och omfattar exempelvis: *färg på vägmärkesreflexer, fordonsmått och fordonstyngder, momskostnader och tull- och deponeringsavgifter, olika behörigheter i Sverige och Norge för att utföra samma arbete, varierande certifieringar kring säkerhetskrav samt kulturella skillnader och språkliga barriärer*. Dessa gränshinder kan delas in i *formella gränshinder* vilka påverkas av lagar och förordningar (till exempel fordonsmått och vikter eller färg på vägmärkesreflexer) och *informella gränshinder* som omfattar kulturella och språkliga barriärer (SIK, 2013)

4.3.4.4 SIK:s kategorisering av gränshinder

Inom SIK finns en databas i vilken identifierade gränshinder samlas in. Varje specifikt gränshinder ges här en benämning och beskrivs utifrån ett antal frågor identifierade inom SIK enligt följande:

Namnge och beskriv gränshindret

Benämning och identifikation av gränshindren är av stor vikt för att i ett senare skede möjliggöra en uppföljning av de observerade gränshindren. Då syftet är att identifiera gränshinder anses det även värdefullt att representanter ur pilotgrupperna inom SIK eller andra som intervjuats själva får namnge och beskriva gränshindren utifrån egna erfarenheter och med egna begrepp.

Är gränshindret formellt eller informellt

Gränshindret beskrivs här antingen som formellt (exempelvis beroende på att Sveriges och Norges lagar och regelverk inte fungerar optimalt tillsammans) eller som informellt (exempelvis beroende på bristande eller svårtillgänglig information). Svaret på om gränshindret är formellt eller informellt kan ge en fingervisning åt vilken instans som bör underrättas i syfte att hitta en lösning på hindret. Frågan kompletteras även följande frågor med syftet att skapa gynnsammare förutsättningar för uppföljning av de observerade gränshindren.

Vem påverkas av gränshindret

Denna fråga syftar till att besvara hur långt ifrån individen gränshindret påverkar, vilket innebär att respondenten ombeds beskriva gränshindret som internationellt, EU-specifikt, nationsspecifikt, branschspecifikt, organisationsspecifikt eller individspecifikt. Om gränshindret anses vara individspecifikt är det även av intresse att undersöka huruvida hindret påverkar andra medarbetare i individens omgivning. Denna fråga kan i likhet med den ovanstående ge en fingervisning åt vilken instans som lämpligen bör kunna lösa gränshindret.

Databas – Gränshinder

Battenburgmönster

Status i lösningsprocess: Löst

Battenburgmönstrade (flerfärgat ruttmönster som används för att maximera synlighet) fordon får enligt dagens regelverk användas i Sverige men inte i Norge.

Formellt/Informellt: Formellt

Vem påverkas: Internationellt

Organisation som kan lösa problemet:

För vem får det störst effekt: Företag

Figure 13. Exempel på vy över information kring gränshindret "battenburgmönster" i SIK:s databas

Förslag på vart man vänder sig för att lösa gränshindret

Denna fråga riktar sig direkt mot vilken instans som skulle kunna lösa gränshindret. Det har inom SIK visat sig att flera gränshinder varit kända under längre tid och det anses därför viktigt att respondenten får svara fritt och ges stort utrymme att komma med förslag på vilken eller vilka möjliga instanser det går att vända sig för att finna en lösning på gränshindren. Flera gränshinder kan även anses vara komplexa, vilket motiverar öppna svar på denna fråga.

Hur svårt är det att lösa gränshindret och hur viktigt är det att lösa det

Denna fråga ämnar motsvara komplexiteten att lösa gränshindret (enkelt att åtgärda – svårt att åtgärda) samt effekten vid en lösning av gränshindret (liten betydelse – avgörande betydelse). Denna fråga kan användas för att sammansätta en prioriteringsordning på de identifierade gränshindren och kan således vara användbar vid hanteringen av dem. Svaret på denna fråga skall även kunna visualiseras genom att använda en skala från 0-4 på de båda delfrågorna.

I vilken del av samhället får en lösning av gränshindret mest effekt

Till denna fråga hör tre svarsalternativ: direkt effekt (företag), indirekt effekt (bransch) samt samhällsnytta (samhälle). Denna fråga ligger nära fråga tre och fråga fyra (Vem påverkas av gränshindret och vart man skall vända sig för att lösa gränshindret). Till skillnad från dessa två frågor riktas denna fråga mot samhällsinstanser och på så sätt kan den användas som ett riktmärke åt till vilken del i samhället som bör ta hand om gränshindret.

Vilken status har lösningsprocessen av gränshindret

Denna fråga behandlar vilken status lösningsprocessen av gränshindret har och svarsalternativen delas in i *avskriven, löst, löst till viss del, under behandling* samt *vilande/avvaktar*.

4.3.4.4.1 Bilaga till frågor för identifiering av gränshinder inom SIK

Det har inom SIK framkommit att utförligare information än den som kan hämtas ur frågorna ovan kan vara nödvändig för att hantera gränshinder. Följande frågor anses nödvändiga för att dels möjliggöra förståelse för hindren och dels för att skapa en grund till förslag om åtgärder och hamnar i gränshinderdatabasen i en bilaga till varje gränshinder:

(Bilaga) Beskriv gränshindret så utförligt du kan

Det har inom SIK visat sig att medverkande individer haft stor kunskap om gränshinder samt dess orsaker, det är därför av vikt att denna kunskap samlas in och presenteras på ett tillgängligt sätt.

Bilaga

Fördjupad Förklaring: Battenburgmönstrade (flerfärgat ruttmönster som används för att maximera synlighet) fordon får enligt dagens regelverk användas i Sverige men inte i Norge.

Konsekvenser: Utförande av arbete i Norge med svenska fordon med denna mönstertyp hindras.

Hur stort värde har en lösning:

Lösningsförslag: Detta gränshinder löstes genom mailkontakt mellan Trafikverket och Statens vegvesen där det framkom att battenburgmönster i sig inte är något hinder så länge fordonet uppfyller normala fordonskrav.

Figure 14. Exempel på vy över bilagan till gränshindret "battenburgmönster" i SIK:s databas

(Bilaga) Vad för gränshindret med sig för konsekvenser

Frågan är i grunden en vidareutveckling av frågorna 2, 3 och 6 där konsekvenserna för gränshindret utvärderas ur ett samhällsperspektiv beaktas. Genom att ge respondenten utrymme att uttrycka sina synpunkter och tankar kring vilka konsekvenser gränshindret för med sig tillföras problematiken en praktisk dimension. Vid försök har denna dimension visat sig värdefull när gränshindret skall lyftas upp till rätt instans för att kunna lösas.

(Bilaga) Hur många drabbas av gränshindret och hur stort värde påverkar det

Ambitionen med denna fråga är att ge en fingervisning åt det ekonomiska värdet konsekvenserna av gränshindret för med sig samt hur många som drabbas av gränshindret.

(Bilaga) Vad finns det för lösningsförslag på gränshindret

Det har inom SIK framkommit att medverkande personer själva haft tydliga uppfattningar om vad som behöver göras för att lösa ett gränshinder. Av denna anledning kan erfarenheterna och förslagen från individerna som presenterat hindren vara av stor vikt för möjliggörandet av vidare hantering.

5 Resultat

I detta avsnitt presenteras resultatet av utförda möten med entreprenörerna Mesta, NCC, Peab och Svevia. Resultatet är uppdelat i två delar, där den första beskriver framkomna tankar och åsikter kring gränshinder från de sex första mötena som genomfördes hos entreprenörerna inom SIK:s pilotprojekt Vinterväghållning. Denna del följs av en redogörelse för de tre efterföljande intervjuerna under vilka både gränshinder samt skillnader i kultur och ledarskap mellan Sverige och Norge diskuterades.

5.1 Resultat av sex möten med entreprenörer, utförda mars-april 2013

Under det första av dessa sex möten framkom att skillnader mellan Sverige och Norge finns avseende utseende på snöstör, vilka används för att förare av plogfordon skall veta hur vägar går vid snöröjning. Vidare nämndes att märkning och utrustning av fordon skiljer sig länderna emellan, bland annat gällande så kallat battenburgmönster vilket är ett tvåfärgat rutnmönster som förutom på svenska vinterväghållningsfordon även används av exempelvis polisen. Slutligen nämndes under detta möte att det från svenskt håll upplevs problematiskt och omständigt med frågor gällande norsk tull.



Figure 15. Exempel på snöstör och battenburgmönstrat fordon (Trafikverket 2013, Ecoprofile 2013)

Under det andra mötet gavs ett exempel från den norska sidan då det vid ett tillfälle under kvällstid varit problematiskt att ta sig över gränsen mot Sverige med plogfordon för att hjälpa till med snöröjning på den svenska sidan.

Vid det tredje mötet nämndes att problem finns med sidoplogar på plogfordon, så kallade vingar, vid snöröjning i Norge (dessa plogar är tillåtna i Sverige).

Vid det fjärde och femte mötet fanns hos entreprenörerna i fråga ingen erfarenhet av gränshinder.

Det sjätte mötet som ägde rum i Norge ledde till samtal gällande ett antal gränshinder, vilka omfattade: önskan om likställande av kompetenskrav för så kallad ”arbetsvarsling”, skillnader i krav på märkning av plogfordon och saltspridare, skillnader i mått på fordon mellan länderna vilket påverkar monteringsmöjligheter av utrustning, en önskan om att harmonisera utförandet av plogfästen på plogfordon samt tull- och avgiftsfrågor vilket lett till administrativt arbete och kostnader för flytt av maskiner och utrustning över gränsen.

5.2 Resultat av tre intervjuer med entreprenörer, utförda maj-juni 2013

Nedan presenteras resultatet av tre intervjuer, uppdelat i en del gällande gränshinder och en del gällande skillnader och likheter i kultur och ledarskap mellan Sverige och Norge. För de intervjuades anonymitet är de i avsnittet kallade "Person A", "Person B" och "Person C".

5.2.1 Skillnader och likheter i kultur och ledarskap mellan Sverige och Norge

5.2.1.1 Språk och kommunikation

Avseende språk och kommunikation nämner Person B och Person C att språket till en början kan leda till missförstånd men att det går fort att lära sig facktermer med mera, så att missförstånd efter mellan ett par veckor och en månad endast dyker upp i det vardagliga språket. Person C tillägger att han uppfattar det som att svenskar har lättare för att läsa än för att skriva på norska, samt att norskar har lättare för att förstå svenska på grund av det utbud av svensk media genom tv etc. de haft under lång tid. Uppfattningen finns också att den största utmaningen att komma som svensk till Norge är att ordna med en norsk bank, kontakta skattemyndigheten och andra mer praktiska än språkliga bitar, vilket enligt den intervjuade känns som något krångligare än det borde vara.

5.2.1.2 Skillnader och likheter i ansvarsfördelning och arbetsledning

Person A nämner att han uppfattar det som att det i både Sverige och Norge ses som viktigt att skapa delaktighet och förståelse vid beslutsfattande, samt att mycket är likt gällande kultur länderna emellan. Dock kan skillnader förekomma inom enskilda företagskulturer som skapas lokalt genom att exempelvis en platschef sätter sin prägel på den grupp han eller hon leder.

Person B är av en något annorlunda åsikt och hävdar att det i Norge finns en större kultur av toppstyrning, men att han provat på annorlunda arbetssätt med målet att nå bättre kvalitet genom att skapa större delaktighet i beslutsprocesser. Person A uppfattar även att entreprenörer i Norge har större respekt för auktoriteter och exemplifierar detta genom att nämna att om polisen ringer och ber om att entreprenören skall utföra saltning av vägar så görs detta utan att ifrågasätta varför.

Toppstyrning vittnar även Person C om genom att uppleva att det i Norge är något viktigare med titlar och hierarkier jämfört med Sverige som han upplever som mjukare med avseende på dessa faktorer:

"Hantverkare och kollektivanställda skall vara ganska så självgående och initiativtagande i Sverige medan det i Norge finns personer i högre hierarkiska nivåer som bestämmer vad som skall göras och i vilken ordning arbete skall utföras" – Person C

Vidare beskrivs att sett till beställare kan Statens vegvesen uppfattas som mer styrande än Trafikverket. Detta visar sig exempelvis genom att det i Norge är större fokus på detaljstyrning, har Statens vegvesen köpt en produkt så skall arbetet utföras enligt bestämmelser oavsett om det behövs eller inte. Här ser person B möjligheter för Statens vegvesen att sänka kostnaderna:

”Skillnaden är att Statens vegvesen vill vara mer styrande än vad Trafikverket är i Sverige som jag uppfattar tittar på resultatet och produkten vi levererar. Här skall skyltar tvättas och jag vill inte att man tvättar sönder reflexerna på skyltarna. Men de har köpt produkten och då skall vi tvätta oavsett om det behövs eller inte. Här finns en möjlighet för Statens vegvesen att få detta lite billigare om man kan göra bedömningen att 30% av skyltbeståndet skall tvättas varje år. Då blir det ju ett annat pris” – Person B

5.2.1.3 Attraktionen på yrkesmän länderna emellan

Uppfattningen finns att det är mer attraktivt för svenskar att arbeta i Norge än åt andra hållet, detta är något som enligt Person A har att göra med lockande löner och antalet arbetstillfällen som finns i Norge, men som Sverige inte på samma sätt kan erbjuda norrmännen. Person A uppfattar det också som att svenskar ses som välutbildade och attraktiva i Norge, samt att möjligheten till bra löner och de många arbetstillfällena ökar svenskarnas lust att prestera, något som gör dem än mer attraktiva.

Detta visar enligt Person A på att kulturen inte är så olik eller påverkande, något som även visar sig i att den norska delen av det företag han arbetar i planerar att rekrytera svenskar genom det svenska bolaget via kampanjer i svenska skolor. Detta ses som ett sätt att möta det norska rekryteringsbehovet.

Ytterligare en positiv syn på svensk arbetskraft är att svenskar enligt Person C uppfattas som plikttrogna:

”När dagen är slut avslutar en svensk det han håller på med innan han går hem, medan en norrman oftare släpper det han arbetar med för tillfället ur händerna och går när klockan är fyra.” – Person C

Person C nämner vidare att det finns en positiv syn i Norge på svenska entreprenörer, samt att entreprenörer i Norge har en förhållandevis bättre dialog med Statens vegvesen än vad entreprenörerna har med Trafikverket i Sverige:

”Hos Statens vegvesen finns fler personer att ha som motpart per driftområde än vad det gör hos Trafikverket, beställaren blir alltså mer tillgänglig” – Person C

En annan positiv kommentar om Statens vegvesen är att de tillhandahåller ett bra rapporteringssystem för sina entreprenörer. I detta system är de norska vägarna fotograferade fotograferade med ett visst mellanrum, vilket underlättar genom att entreprenörerna kan ladda ner filer med dessa foton från internet när de skall räkna på

kostnader för arbeten för att få en verklighetsöverstämmande bild. Statens vegvesen har enligt Person C även bra funktioner för att rapportera brister.

Å andra sidan berättar Person C att det i Sverige finns ett välutvecklat VviS-system med ett hundratal VviS-stolpar, vilket saknas i Norge. I Norge går man enligt Person C "ut på trappan och ser efter om det börjar frysa på", vilket leder till att det i Norge går åt mycket mer salt än i Sverige på grund av avsaknad av information. I Sverige har vägarna även karterats för att avgöra var det oftast blir halka, varefter VviS-stationer placerats ut.

Vägväderinformationssystem – VviS – används för att erhålla exaktare väderinformation än vad normala prognoser kan ange. Trafikverkets VviS-stationer finns utplacerade längs vägar där stor risk för halka förekommer. Informationen som går att hämta ur VviS-stationen kan sedan användas för att avgöra när snöröjning och halkbekämpning behöver utföras, såväl som när trafikanter bör varnas (Trafikverket, 2013c).



Figure 16. VviS-station (Trafikverket, 2013)

5.2.1.4 Högre sjukfrånvaro i Norge

En skillnad jämfört med i Sverige är enligt Person A att det i Norge råder högre sjukfrånvaro, och även en skillnad på så sätt att arbetsgivaren i Norge har en högre utgift för en sjukskriven anställd än i Sverige. Detta har enligt Person A traditionellt sett varit en skillnad mot i Sverige men han nämner att det inom företaget han arbetar i görs försök att skapa en förbättrad säkerhetskultur med förhoppningen att detta skall leda till att de anställda blir friskare och tillbringar mer tid på arbetet. Person B nämner också skillnaden i antalet sjukskrivningar, och tror att detta kan ha att göra med skillnader i karensdagar, vilket även Person C berättar om:

"I Norge finns 30 sjukdagar att ta ut per år utan behov av läkarintyg, vilket får en negativ följd i att det uppenbart går att utnyttja detta inför till exempel skollov. Det kan vara så att en person tar ut sin semester under den första halvan av året, för att sedan utnyttja de 30 sjukdagarna under den andra halvan. Detta är ofrånkomligt, men viktigt att beakta för företag i Norge" – Person C

5.2.1.5 Arbete i gränstrakter och förslag på erfarenhetsutbyte

Person B nämner gällande möjligheten att köra över gränsen för att utföra arbete att det i driftområdet Älvdalen använts norska fordon på sveriges sida av gränsen, men huruvida det fungerar för svenska fordon att köra in i Norge var vid intervjutillfället oklart. Gällande gränstrakter föreslår Person B samarbete mellan Sverige och Norge i något driftområde för att kunna utbyta kunskaper:

”Något som skulle varit riktigt bra hade varit att i någon gränstrakt slå ihop två driftområden och kört dem i lag, det tror jag hade kunnat skynda på utvecklingen. Då får man ju lov att harmonisera och gjort en utvärdering, till syvende och sist är det ju pengar i det här också. Man hade nog kunnat lära mycket av varandra”
– Person B

5.2.1.6 Övriga skillnader

Gällande entreprenörer påpekar Person B att en skillnad gällande fordon finns i Norge jämfört med Sverige på så sätt att förarna gärna väljer fordon som är överdimensionerade och byggda för att köras hårdare än i Sverige:

”De har ett annat tänk, det skall vara så grovt och robust det bara går. Det är överdimensionerat för att hålla för att köra som de gör, de har en väldig blyfot”
– Person B

Detta har enligt Person B även inverkan på kostnaderna för vinterväghållning:

”Det jag uppfattat rent prismässigt är att skulle man nöja sig med en mindre bil med svagare motor och lite mindre bränsletörst.. den biten får vi inte med oss. I slutändan är det ju vi som får betala priset”
– Person B

Person B nämner vidare att vissa skillnader i utförande av arbetet finns, där Sverige ligger något före genom att sidoplogar används i större utsträckning:

”Vi har nu sju bilar som har sidoplog, så de plogar lite bredare. Traditionen här i Norge är väl att man har ett frontskär bara, en frontplog. Så det går åt lite mer enheter, man vill gärna åka tandem”
– Person B

Frågan om sidoplogar presenteras även nedan som ett gränshinder då de är tillåtna i Sverige men kräver ansökan om dispens för användande i Norge.

Geografiska skillnader finns på så sätt att det i Norge finns mer fjällområden med risk för skred vilket kan ses som en särart jämfört med Sverige.

Person A berättar att organisationen han arbetar i just nu befinner sig i en uppbyggnadsfas, vilket medfört att några större problem eller skillnader gentemot Norge ännu inte identifierats. Han upplever upplever gränsproblematiken som en okomplicerad fråga egentligen, dock behövs mer arbete tillsammans med den norska organisationen för att se vilka skillnader som existerar. I nuläget ser han dock mer likheter länderna emellan än väntat.

5.2.2 Identifierad gränshinderproblematik

I dett avsnitt presenteras de gränshinder som framkommit under de tre intervjuer som utfördes under maj-juni 2013.

- **Reflexer på snöstör:** Vid inköp av snöstör till Sverige tog man hjälp av inköpsorganisationen, men det finns olika krav där snöstör i Sverige skall ha en 20 cm reflex medan den i Norge skall vara 10 cm. Detta ses som ett litet problem då det går att ordna hos tillverkaren. Leverantören i Norge levererar ofta till Sverige men man måste vara uppmärksam på att ställa om detaljerna, vilket kan vara störande. I Sverige finns inget reflexionskrav, utan istället krav på synlighet från ett visst antal meter. Entreprenören upplever detta som att det är mer detaljstyrt i Norge.
- **Skyltning:** Norge gäller annan färgnyans och annat utseende vilket gör att samma skyltar inte kan användas över gränsen. Detta medför att dubbel uppsättning av skyltar krävs för att kunna korsa riksgränsen. Då trafikregler till stor del överensstämmer mellan Sverige och Norge finns uppfattningen hos entreprenörerna att skyltning för väg borde kunna likställas och att en konkurrensfördel hade kunnat uppnås.
- **Önskan om likställning av vinterkurser och kurserna ”arbete på väg” och ”arbetsvarsling”:** Kursen ”arbete på väg” borde kunna likställas med den norska motsvarigheten vilken kallas ”arbetsvarsling”, detta kräver dock enligt Person B att skyltning sker på samma sätt i båda länderna. Kurserna har enligt Person B samma upplägg men olika kompetenskrav, vilket leder till en önskan om att utförd kurs i det ena landet skall ge godkännande även i det andra. Motsvarande önskan om likställning finns för kursen inom vinterväghållning.
- **Skillnader i mått, utseende och utrustning av fordon:** Anläggningsbilar är byggda olika i Sverige och Norge, de är bland annat kortare i Norge vilket försvårar montering av exempelvis sidoplogar. Maskiner och fordon: Lastbilar är i Norge kortare än i Sverige, detta gör att det är svårt att få på viss utrustning som en saltspridare utan att modifiera fordonet. Svenska lastbilar är även fem cm bredare, vilket gör att svenska lastbilar inte får åka över gränsen.
- **Märkning av fordon:** Märkning av plogfordon och plogar fram- och baktill skiljer sig åt mellan länderna. I Norge gäller bland annat att plogar baktill skall vara lackerade matt svart, och framtill i en gul nyans med en längsgående reflexremsa.
- **Dispens på plogar:** Dispens krävs på vissa plogtyper i Norge, till exempel på sidoplogar. En entreprenör anser att riktlinjerna kunde varit tydligare från Norges sida om när man behöver ansöka om dispens. I Sverige räknas man som arbetsplats om man går fram med en bred bil och skyltar för bilen, här krävs därför ingen dispens.



Figure 17. Plogbil utrustad med sidoplog (Trafikverket, 2012)

- **Svårigheter att sätta sig in i skattefrågor etc.:** Man måste gå till skattemyndigheten för att få ett norskt personnummer, därefter kan man öppna bankkonto och hyra lägenhet. Detta kan heller inte göras ifrån Sverige utan man måste åka till Norge och ordna ett norskt personnummer på plats. Person C nämner här att hans företag upprättat en checklista för dessa procedurer, varför det inte är något större problem för företaget, dock tror han att det för ett i Norge nyetablerat företag kan innebära svårigheter.
- **Tidsbegränsat tillstånd för svensk vistelse i Norge:** Svenska åkerier får inte åka in i Norge mer än ett visst antal timmar, detta kan enligt en entreprenör ha att göra med norska transportarbetarfacket. Fordon som lagar hål och sprickor i vägar vill man gärna kunna köra över gränsen, men som läget är nu får den bara vara inne i Norge ett antal timmar. Oklart om det går att söka dispens för detta. Vad som åsyftas här kan ha att göra med vad Tillväxtverket (2012) benämner "krav på etablering i Norge" under kategorin *Regler för export av tjänster och produkter*.
- **Säkerhetsarbete på väg i Sverige:** I Sverige gäller högre krav på säkerhet vid arbete på väg än i Norge.
- **Kontraktsmässiga skillnader:** I Sverige finns standardföreskrifter som AB, ABT etc., jämfört med vilka det finns skillnader i Norge. Detta medför att man måste vara noggrann och försiktig i att läsa kontrakt, här kommer även språket in och det gäller att tyda vad som står för att få rätt förståelse.
-

5.3 Resultat av intervju med Infranord, utförd augusti 2013

I detta avsnitt presenteras resultatet av en intervju gjord med Infranord för att utreda om identifierade gränshinder inom vinterväghållning påverkar även inom järnvägssidan. Den intervjuade är i texten av anonymitetsskäl kallad "Person D".

- **Fagbrev:** Problematiken kring fagbrev handlar om att svensk utbildning, praktik och erfarenhet inte godkänns i Norge även om exakt samma arbete utförs i samma miljöer och med samma säkerhetskrav i Sverige. Infranord har via sitt norska dotterbolag försökt få Norsk Jernbaneskole att ordna en kompletterande utbildning för svenskar inom de områden där eventuella

skillnader finns mellan Sverige och Norge för att svensk personal skall kunna erhålla fagbrev, något som ännu inte lyckats:

”Där har vi inte haft någon större framgång, vilket jag till viss mån kan förstå då det gäller deras egna arbetstillfällen. För Jernbaneskolen är det ju bättre att man går igenom hela deras kursprogram än att man kommer och i princip tentar av och går en kort utbildning och sedan blir godkänd. Där tror jag det är ett problem i Jernbaneskolen, det finns inget incitament för dem att hitta någon smidig lösning. Det tror jag är problemet”- Person D

- För att få fagbrevet finns ofta ett behov av teoretisk utbildning kopplad till praktik, något som kan vara svårt att skaffa sig som helt ny på marknaden. För att komma runt detta har Infranords dotterbolag sedan 2010 norsk personal med fagbrev, vilket medfört att svensk personal nu kan gå tillsammans med dem för att få praktikdelen. Infranords svenska personal har således hyrts ut till Norge för att erhålla praktik och utbildning, vilket resulterat i att de fått fagbrev. På Infranord upplever man att problematiken är känd i Norge, men att den ges olika prioritet beroende på vem man talar med:

”De är frustrerade över det här systemet, men det är på den nivån med de som ansvarar för projektets genomförande och så vidare som man tycker det här är hur dumt som helst. Men när du kommer en våning högre upp, om det är politiskt eller yttersta ledningen på Jernbaneverket eller vart det är så blir det helt plötsligt mycket, mycket trögare” – Person D

- På Infranord pekar man också på Norges stora investeringar i infrastruktur och menar att ett behov finns i Norge av att få in utländsk arbetskraft för att hjälpa till med dessa:

”Jernbaneverket i Norge vill ju inget hellre än att vi ifrån Sverige går in och hjälper till så att säga, med deras investeringsboom. Utan svenska företag kommer de inte klara av sina investeringar” – Person D

- **Fordonsgodkännanden:** Svenska maskiner behöver så kallad drifttillatelse för att få gå över gränsen och trafikera norsk järnväg. Denna tillåtelse ges av Jernbaneverket, till vilket en ansökan görs som följs av en första bedömning gällande teknik avseende rätt hjulbaser och axellaster med mera. Ansökan går sedan vidare till norska transportstyrelsen som bedömer det svenska företaget med avseende på om det kan ses som en seriös leverantör etc.

Råder panik och en maskin enligt Jernbaneverket behövs så kan ett godkännande ges så att maskinen kan tas över gränsen redan under ansökningsprocessen. Detta gäller dock enbart om Jernbaneverket bedömer det vara viktigt.

Vidare skall alla maskiner med egen motor och bromskapacitet i Norge vara ATC-utrustade (Automatic Train Control) vilket är ett system som gör att om föraren skulle köra mot stoppsignal så tar ATC över och stannar fordonet. Krav finns på ATC på alla lok i Sverige men inte på enskilda maskiner.

Utrustningen går heller inte att flytta mellan olika maskiner utan är fastmonterad på respektive maskin. För svenska företag skapar detta enligt Infranord problem:

”Detta tycker vi är väldigt, väldigt konstigt. Det innebär att när man skall gå in med en maskin i Norge så blir det en investeringskostnad på cirka en miljon innan du ens kan skicka in handlingarna. De måste vara utrustade med ATC innan du skickar in handlingarna för drifttillatelse” – Person D

Infranord har för sin del accepterat investeringskostnaderna då man räknar med att stanna kvar i Norge för en långsiktig satsning, men ser det som att kravet på ATC begränsar antalet företag som kan gå in på den norska marknaden:

”Det är ett hinder för alla som vill etablera sig på den norska marknaden ifrån Sverige. Ska du ha över fem maskiner så kostar det fem miljoner. Då måste du ha antingen ett väldigt långsiktigt perspektiv, eller så måste du se en väldigt stor förtjänst för att göra denna investering. Detta gör väl att det är ett fåtal som satsar på den norska marknaden” – Person D

Ett annat exempel gäller spårriktare. Den österrikiska tillverkaren Plasser & Theurer tillverkar serier på dessa (exempelvis 15 stycken under två års tid) av vilka Baneservice, Infranord, Deutsche Bahn och British Rail med flera köper någon eller några vardera. Dessa levereras och Infranords maskin godkänns i Sverige efter visst arbete med handlingar och intyg, och Baneservice i Norge gör samma sak med sin maskin. Därefter är det dock omöjligt att köra den svenska maskinen till Norge och vice versa utan att få en ny drifttillatelse.

Man har på Infranord förståelse för att modifierade maskiner kan kräva detta, men en identisk maskin borde kunna leda till ett godkännande i båda länderna. I nuläget leder detta till onödig administration.

- **Tull:** På Infranord ser man inte tullen som kostsamt så länge man sköter sina tullprocedurer. Kostnaderna blir inte större än en handläggningsavgift om man bara tar maskinerna över gränsen tillbaks till Sverige i tid. Man har dock varit med om att hyra ut ett så kallat Quebecset till Jernbaneverket utan att tänka på moms och tull. Efter 8-9 månader när fordonet skulle tas hem var momsen förbrukad vilket ledde till att ny moms behövde erläggas. Tågsetet är därför kvar i Norge och hyrs ut.

Detta visar på behovet av att ha ordning och reda på papper och för mindre firmor tror man på Infranord detta kan innebära problem. Infranord själva har dock personal som enbart jobbar med detta varför det för dem inte innebär något problem.

- **Kontaktledningar:** Det finns i Sverige och Norge olika system för gjutande av fundament för kontaktledningar. Svenska fundament har en bulttopp bestående av fyra bultar, bottenplattan på stolpen har motsvarande fyra bulthål. Det norska har åtta bultar parvis och är cirkulärt. För att använda norska fundament i Sverige tog Ulf fram en ”övergångsplatta” som kunde sättas på det svenska fundamentet, varpå den norska stolpen kunde sättas på fundamentet. Motsvarande övergångsplatta finns för att använda svenska

fundament i Norge och är godkänt av både dåvarande Banverket och Norsk Jernbanedrift.

Detta ses inte som något jätteproblem utan är något som går att anpassa sig till. Dock hade möjligen kostnaderna gått att sänka genom en harmonisering, då en sådan övergångsplatta kostar ca 2500-2800 kr. Det har också visat sig att skillnaden mellan fundamenten är historisk, då hållfasthetsvärden med mera är likvärdiga och utgör ingen skillnad. Vidare finns många fler exempel där teknik skiljer de båda länderna åt.

- **Svetsning:** I Sverige används SKV-metod och i Norge PLA-metod vid svetsning, vilket innebär samma teknik men olika leverantörer. Enligt Infranord kan detta ha att göra med att leverantörerna lyckats övertyga ett land vardera om att en viss typ är bättre. För att få svetsa med båda metoderna krävs två olika certifikat:

”Det krävs två olika certifikat för att svetsa med de olika metoderna, svenska svetsare måste därmed ha ett extra certifikat för att få svetsa med PLA. För detta behövs en tvådagars utbildning samt en viss mängd arbete utfört per år för att få behålla certifikatet. Det är sånt där som krånglar till det, men i det stora perspektivet är inte detta något jätteproblem. – Person D

- **Begreppsskillnader:** Efter lång tids arbete har man på Infranord inga problem med begreppsskillnader, men det finns mycket järnvägsspecifika uttryck som har helt olika benämning i Sverige och Norge. Risken är om man inte säger ifrån då man kommunicerar med en norsk utan accepterar och tror att saker löser sig. Detta gäller främst tekniska termer. Norrmän blir inte så glada om man försöker med engelska utan vill hellre tala norska/svenska.
- **Tunneldimensioner:** Det finns sträckor i Norge där vissa svenska maskiner eller typer av laster inte kan färdas, även om de kan gå fritt på hela det svenska järnvägsnätet:

”Har du en maskin eller en last av något slag som är exakt inom fria rummet i Sverige så kan den gå på vilken järnväg som helst i Sverige, men det är inte en självklarhet att du kan skicka över den till Norge då den kan gå i ett plattformstak eller en tunnel som är för trång med mera. Då får man gå in och göra en ansökan om transport som inkräktar på fria rummet. Då lägger norska Jernbaneverket ut en transportväg i järnvägsnätet genom en datorsimulering för att finna en färdväg. Första gången man ska in i Norge och inte känner till detta kan det ju bli ett problem genom att man blir stående” – Person D

- **Elektrifierade järnvägar:** Norge har inte alla järnvägar elektrifierade, vilket kräver diesellok för att framföra fordon. Infranord använder oftast diesellok för att jobba spänningslöst vilket gör att det inte är något större problem, men dock ur ett tågföringstekniskt perspektiv.

- **Spårsidan:** I Norge finns vissa rälsvikter som inte är identiska med Sverige, detta är historiskt och har att göra med tyskarnas tid i Norge under kriget.
- **Extrema lutningar i Norge:** I Norge finns järnvägssträckor där Infranords maskiner under inga omständigheter får gå, beroende på extrema lutningar som kräver bromslok med mera för att sträckorna skall få trafikeras. Dessa lutningar finns exempelvis i norska Flomdalen.
- **Signalarbete:** Detta skiljer något mellan länderna då det finns olika behörigheter för att få arbeta med olika signaltyper. I Norge finns sex behörigheter, exempelvis gällande ATC och fjärrstyrning med mera. Sverige har ett liknande system där man blir signalsäkerhetskontrollant som signalarbetare för att få göra åtgärder i anläggningar. Likt i Norge finns då olika nivåer, där man kan vara signalsäkerhetskontrollant enbart på vägskyddsanläggningar, växlar eller ställverk (med olika typer som 65 och 95 med mera).

Sett till dessa säkerhetsnivåer på säkerhetsfolk inom signalarbete har Sverige antagligen fler än vad som finns i Norge.

Gällande möjligheten till harmonisering inom detta område ser man på Infranord en svårighet i att få Trafikverket och Jernbaneverket att harmonisera detta då det inom signalsektorn finns ett stort fokus på säkerhet inom signalarbete och signalsäkerhet.

I Sverige kan man vara signalsäkerhetskontrollant för vägskyddsanläggningar, varpå man senare läser en veckas utbildning för att bli signalsäkerhetskontrollant för ATC och olika typer av ställverk med mera. När man varit signalarbetare i 8-10 år är man i Sverige fullärd och enligt Infranord fungerar det ungefär på samma sätt i Norge där det finns fagbrev 1-6 där man som signalarbetare får arbeta med olika typer av anläggningar genom att börja med den enklaste varianten för att sedan vidareutbilda sig.

I Norge skall en erfaren person även kunna verifiera att man fått praktiken och fått nödvändig kunskap. Även om utbildningar och sätten att lära sig mer avancerade anläggningar alltså är lika kvarstår dock det stora säkerhetsfokus som finns som ett hinder för harmonisering.

Det tekniska regelverket ser något annorlunda ut länderna emellan, men det har Infranord anpassat sig till. Trafikverket har författningssamlingen BVF (banverkets föreskrifter), BVH (handböcker) plus ytterligare ett antal föreskrifter. Dessa skiljer sig något mot Norge, och hade dessa kunnat samordnas med Norges regelverk skulle lägre kostnader möjliggöras:

”De tekniska specifikationerna skiljer sig också litegrann. Om jag suttit på kommunikationsdepartementet eller samferdseldepartementet i Oslo så skulle jag se en idé i att försöka samordna det här då det totalt sett skulle minska kostnaden för järnvägssektorn i både Norge och Sverige genom större volymer och pressade priser med mera. Ur mitt perspektiv som entreprenör är det egentligen inget problem. Vi anpassar våra arbetsmetoder så att vi kan leverera den tekniska kvalitet eller specifikation som man kräver. Men det är klart att så fort man går ifrån en standard så kostar det ju lite mer” – Person D

- **Skattefrågor:** Vid arbete i Norge behöver svenskar skaffa ett norskt personnummer samt ordna med passkopior. Nödvärdigt för att få vistas i Norge är också att skicka in blanketter till norska skatteetaten angående vilket projekt man skall arbeta vid och mellan vilka datum, vilken typ av uppdrag som avses (uthyrning eller underentreprenör) vilket har att göra med om skatt skall betalas i Sverige eller i Norge, vidare behövs även passkopior.

Skattar man i Norge så gör man det för hela perioden man är där. Man skall även anmäla till försäkringskassan så att det svenska företag man är anställd i fortsätter betala in sociala- och arbetsgivaravgifter då de arbetande är tillfälligt iväg. För den delen av Infranords personal som arbetar i Norge har man tagit hjälp av Deloitte för arbete med deklarerationer med mera.

Hålls inte alla uppgifter om svensk personal i Norge uppdaterade finns risken att denna personal blir hemskickad. Enligt Infranord är Jernbaneverket revisionstätta mot de företag som inte är inhemska, vilket medför att om exempelvis en svensk platschef arbetar i Norge och får ytterligare ett uppdrag och inte tänker på att anmäla att personalen skall vara kvar längre än vad som tidigare sagts kan problem uppstå. Personalen som då inte har korrekta uppgifter riskerar att bli hemskickade och detta är något som kräver mycket jobb, och som enligt Infranord inte borde vara så omständigt med tanke på det stora antal svenskar som arbetar i Norge. Hos Infranord tittar man nu dock efter ett dataprogram som larmar om personer är nära att förbruka sin godkända tidsgräns i Norge, vilket hade setts som underlättande.

- **Slutsats:** På Infranord ser man gärna att fagbrev och maskingodkännanden ges prioritet vid hantering av gränshinder då dessa frågor borde ligga i både Sveriges och Norges intresse:

”Jag tror att godkännandeprocesser av maskiner och personal, skulle man kunna samordna dem och få samsyn i det så hade det underlättat jättemycket, det skulle det göra. Det skulle öka rörligheten, definitivt” – Person D

Hos Infranord pekar man vidare på behovet av medvetandet om problemen för att i dagsläget kunna handskas med dem som entreprenör. Till exempel försatte BB Rail och Structon sina dotterbolag i Norge i konkurs då för mycket problem med förseningar och revisioner med mera uppstått. Skulle man ta bort den befintliga problematiken så skulle antagligen flera europeiska entreprenörer vara intresserade av den norska marknaden.

Gällande frågan om maskingodkännanden kan exempelvis frågan ställas om krav på ATC-utrustning skall finnas i både Sverige och Norge? Detta borde man kunna komma överens om då det skulle gynna rörligheten. Kommer man överens om att ATC skall vara standard får alla då rätta sig efter det, men samtidigt får man en dubbelt så stor marknad att agera på vilket bode gynna flexibiliteten mellan länderna.

Gällande fagbrev anser man på Infranord att svenskar kunna få tenta av saknade moment i Norge och visa upp att man har sina teoretiska kunskaper. Via ett intyg från Sverige borde man även kunna visa att man har relevant praktik. Svenskar har ibland jobbat 25 år i branschen, men bedöms som okunniga då de inte har fagbrev. Detta borde ges prioritet inom Jernbanelverket.

6 Diskussion

Kulturella skillnader och kommunikationsproblem kunde utifrån den teoretiska referensramen antas relativt små sett till Sverige och Norge jämfört med andra länder i allmänhet och med sådana utanför nordens synnerhet (Grenness 2003, Tixier 1994). Om detta antagande går att göra för alla branscher länderna emellan är oklart, dock har det under de genomförda intervjuerna visat sig att olikheterna gällande kommunikation och kultur inom den undersökta delen av bygg- och anläggningsbranschen stämt väl överens med framlagd teori.

Gällande kultur berättar en av de intervjuade att mycket är likt länderna emellan, och att möjliga skillnader främst finns i lokala företagskulturer. Detta kan ha att göra med Sveriges och Norges gemensamma historia och geografiska närhet och bekräftar Kawars (2012), Balsmeier och Hecks (1994) och Grenness (2003) beskrivningar av kultur som religion, värderingar, historia och omgivning med mera som kännetecknar en viss etnisk gupp, faktorer som uppenbarligen är lika länderna emellan.

I Balsmeier och Hecks (1994) studie nämns vikten av att utveckla färdigheter i kommunikation mellan kulturer för att klara av en anpassning mot en mer global ekonomi. Sverige och Norge har här till synes en relativt enkel anpassning att göra, då språket enligt de intervjuade utgör ett mindre problem som för svenskar i Norge minimeras efter mellan några veckor och en månad och som för norrmännens del är än mindre på grund av det utbud av svensk tv de länge haft.

Det framkommer i intervjuerna att Norge kan uppfattas som något mer bundet till hierarkier än vad Sverige är, hur stor denna skillnad är kan dock vara svårt att avgöra i en begränsad studie som denna. Att deltagande och beslutsfattande genom demokratiska processer som enligt Grenness (2003) är exempel på likheter de nordiska länderna emellan har blivit mer tydliga. Värt att beakta är också att även om Norge kan ses som mer hierarkiskt än Sverige så är båda länderna till mindre del hierarkiskt indelade och mindre formellt bundna i sina organisationer än andra länder som exempelvis Frankrike eller Belgien (Tixier, 1994). Effekterna av att Norge till större del är hierarkiskt indelat än vad Sverige är kan möjligen också ses som försumbara sett till Grenness (2003) jämförande studie mellan Australien, Norge och Sverige där skillnaderna Norge och Sverige emellan ansågs vara så pass små att länderna kunde betraktas som en enhet.

Beträffande behovet av åtgärder för en ledare vid ledning av multikulturella arbetsgrupper för att förenkla anpassningsprocessen kulturer emellan (Frost och Walker, 2007), kan detta behov utifrån intervjuerna antas vara litet då svenskar omnämns som välutbildade och attraktiva i Norge. Att svenskar även ses som pliktrogna och villiga att prestera bekräftar detta ytterligare. Sveriges lägre attraktion på norrmän kan antas ha att göra med de goda arbets- och lönemöjligheterna som redan finns i Norge, då det uppenbarligen inte är svenska folket i sig som medför att norrmän stannar i Norge. Här finns även tecken på att Smith et al. (2003) har rätt i att vikt bör läggas på de olikheter som finns mellan länder istället för att fokusera på likheterna. Då språk och kultur är så pass likt och lätt att anpassa sig till Sverige och Norge emellan kan det vara värdefullt att lägga stort fokus på de skillnader och olikheter i form av gränshinder som existerar.

Att det i Norge råder högre sjukfrånvaro än i Sverige nämns i två av de tre intervjuerna med en förklaring i att det i Norge går att ta ut 30 sjukdagar utan läkarintyg. Att sjukfrånvaron är högre i Norge än i Sverige överlag går inte att

säkerställa utifrån dessa intervjuer, det nämns inte heller i studierna av Tillväxtverket (2012) och Kommerskollegium (2013). Kan det dock utifrån fler källor bekräftas att sjukfrånvaron verkligen är högre i Norge än i Sverige så kan ett förslag vara att tillgängliggöra information om detta enligt Tillväxtverkets (2012) kategori *information* för att underlätta för nyetablerade företag i Norge. Att personer utnyttjar möjligheten att sjukskriva sig för att få ledigt skulle exempelvis kunna leda till problem med tillfällig personalbrist för företag som inte har denna information tillgänglig.

Exemplet med uppfattningen om att norrmän i större utsträckning än svenskar väljer överdimensionerade fordon byggda för att köras hårdare än fordon i Sverige kan vara ett tecken på en kulturskillnad mot Sverige. Detta kan ses som tecken på en kultur enligt Kawars (2012), Balsmeier och Hecks (1994) och Grenness (2003) beskrivning av kultur som förekomsten av värderingar, seder och omvigning hos en viss grupp människor. Då detta antagande är baserat på resultatet av en enskild intervju går inga slutsatser att dra gällande om detta fenomen är vida spritt i Norge eller om det även existerar i Sverige. Möjligen kan detta hänga ihop med de geografiska skillnader som finns länderna emellan där Norge har mer fjällområden med risk för skred, något som möjligen kan leda till att överdimensionerade fordon anses nödvändiga. Detta kan även kopplas till de extrema lutningar inom järnväg som finns i Norge och som leder till behov av krav på de spårgående fordon som trafikerar sträckorna.

Påståendet om att Statens vegvesen är mer styrande än Trafikverket skulle kunna kopplas till de andra påståendena om den större förekomsten av hierarkier i Norge än i Sverige. Dock har detta troligen mer att göra med beställarrollerna som sådana, där Statens vegvesen har större fokus på funktionskrav medan Trafikverket går emot en renodlad beställarroll. Vilken beställarroll som är att föredra är dock svårt att sja om då de intervjuade nämner att Statens vegvesen har mer personal tillgänglig för entreprenörerna per driftområde än vad Trafikverket har, men även att Statens vegvesens funktionskrav möjligen leder till högre arbetskostnader.

Sett till beskrivningen av välfungerande rapporteringssystem för entreprenörer vilket Statens vegvesen tillhandahåller kan detta vara något för Trafikverket att ta efter, då det möjligen kan leda till kostnadsbesparingar genom att entreprenörerna har ett tydligt material att utgå från vid beräkning av arbetskostnader. En rekommendation kan å andra sidan ges åt Statens vegvesen att ta efter VviS-system som finns i Sverige och som av en av de intervjuade ses som välfungerande. Här ges även möjligheten att göra miljövinster då en ökad mängd information att utgå från exempelvis leder till mindre behov av saltanvändning.

Gällande förslaget om sammanslagning av två driftområden på vardera sidan av gränsen för att åstadkomma erfarenhetsutbyte kan detta vara något att föra vidare och undersöka möjligheterna för. Att harmonisera utförandet av arbete för att åstadkomma pressade kostnader genom förändrad praxis borde ligga i både Statens vegvesens och Trafikverkets intresse.

I följande stycke diskuteras de specifika gränshinder som framkommit under intervjuerna med Infranord, Mesta och Peab. Dessa gränshinder har förts in i den databas som finns tillgänglig på SIK:s hemsida (<http://infrastrukturkompetens.eu/databas-granshinder/databas-granshinder-lista/>).

Gränshinder:

- **Tull:** Såväl under de sex första mötena med entreprenörer och de efterföljande intervjuerna har problematik gällande tull- och momsfrågor i Norge nämnts, vilket inte kommer som någon överraskning då både Tillväxtverket (2012) och Kommerskollegium (2013) tar upp detta. Kommerskollegium (2013) beskriver Norges tullprocedurer som relativt okomplicerade ur ett internationellt perspektiv, men likväl är det ett gränshinder som behöver lyftas fram då Norge, Sverige och övriga EU har ett stort ekonomiskt utbyte med varandra sett till till export och import.
- **Skattefrågor:** Gränshinderproblematik gällande svårigheter att sätta sig in i skattefrågor har nämnts vid ett flertal tillfällen i denna studie. Även dessa frågor tas upp av Tillväxtverket (2012) och Kommerskollegium (2013) och dess påverkan hade möjligen kunnat begränsas genom framtagande av lättillgänglig information för nyanlända i Norge. Förenklingar inom denna fråga hade även kunnat leda till kostnadsbesparingar för entreprenörer, som i fallet Infranord tagit in extern hjälp för hantering av skattefrågor för personalen.
- **Utseende på och utrustning av fordon:** Dessa gränshinder gällande mått och märkning av fordon och utrustning i form av plogar med mera har visat sig problematiskt. Gränshindren stämmer överens med nationella tekniska regler beskrivna av Kommerskollegium (2013) samt olika tekniska standarder och kundkrav beskrivna av Tillväxtverket (2012). Harmonisering inom detta område kan möjligen leda till konkurrensfördelar och därmed sänkta kostnader.

Ett förslag finns som nämnts ovan om att samköra två driftområden inom vinterväghållning och även andra delar av branschen för att möjliggöra en jämförelse av arbetssätt. Detta skulle kunna leda till erfarenhets- och kunskapsutbyte och skulle även kunna förenkla en granskning av de skillnader som finns gällande fordon genom att titta på och diskutera dem på plats.

Följande text visar på Statens vegvesens kommande krav gällande plogfordon för kontraktsåret 2014:

”Spesielle krav til ploger/skjær.

Bredde

Det kreves dispensasjon for kjøretøy ved bruk av brøyteploger/skjær med større bredde enn kjøretøyet, Entreprenøren har ansvar for at nødvendige dispensasjoner er i orden under kjøring. For utsteding av dispensasjoner for denne kontrakten gjelder de begrensninger som er gitt i vedlagte oversikt.

For ploger/skjær hvor bruksbredden kan varieres under arbeidsutførelsen og det gis dispensasjon ut over 3,5 m, skal bredden under transport ikke overstige 3,5 m. Underliggende og bakmonterte skjær skal ikke stikke utenfor kjøretøyets sider under transport. Justering av bruksbredde skal kunne gjøres fra førerplass.

Dispensasjonen gjelder bruksbredden som defineres som den største bredde målt vinkelrett på kjøretøyets lengderetning. Se figur nedenfor.

Fast utstikk på venstre side skal ikke overstige 30 cm for diagonalploger eller 50 cm for spissplog.

All kjøring med redskap som har utstikk ut over motorvognens bredde skal foretas med ekstra stor aktsomhet.

Merking

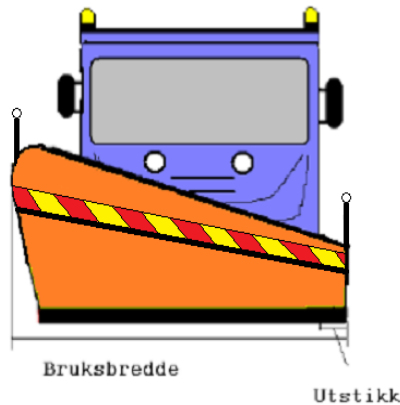
Den siden av plogbladet/skjæret som er synlig for møtende trafikk skal være oransje RAL 2011. Gul RAL 1006/1007 eller annen gul kontrastfarge kan også brukes. Baksiden av frontplogen/skjæret som er synlig for føreren skal være matt svart.

Det er krav om markeringslykt som markerer ytterkant av alle utstikk som går ut over 15 cm fra motorvognen. Markeringslyktene skal ha en lysåpning på minst 15 cm² og gi hvitt lys framover, rødt lys bakover og oransje til siden. Lyset må ikke virke blendende og skal være godt synlig på en avstand av minst 150 meter.

Markeringslykter skal være plassert ytterst på utstikket og slik at de er godt synlig forfra og bakfra. Om mulig må overkant av merking og lykter ikke være høyere enn 2 meter over vegbanen.

Foran på frontmontert brøyteplog/skjær som stikker ut over kjøretøyets sider og på sideplog skal det være refleks i hele plogens/skjærets bredde. Stripene skal være som i skilt 906H og skrå ned mot venstre i kjøreretningen. Høyden på det stripete feltet skal være 15 cm.

Refleksen skal ha vekselvis røde og fluoriserende gulgrønne striper som tilfredsstillende kravene til retrorefleksjon i NS EN 12899-1, klasse 3. Skadet evt. slitt merking eller refleks skal erstattes med ny. Minst 90 % av refleksen skal være uskadd.



Dokumentasjon på godkjent montering av plog/skjær

Ved bruk av plog eller skjær skal det framgå av kjøretøyets vognkort at innfestningen av ploget/skjæret er godkjent samt evt. begrensninger ved bruken.”

För Sveriges del finns information gällande exempelvis på fordon monterade redskap såsom plogar, där krav på utmärkning finns i Trafikförordningens 3 kap 83§:

”Last som i sidled skjuter ut utanför fordonet och är mer än 260 centimeter bred eller skjuter ut mer än 20 centimeter utanför fordonet skall vid färd på väg vara tydligt utmärkt. Sådan utmärkning behövs dock inte om de utskjutande delarna ändå tydligt framgår för andra trafikanter. Som last räknas även redskap och utrustning som inte är fast monterad på fordonet.

Under mörker, i skymning eller gryning och i övrigt när det är påkallat av väderleken eller andra omständigheter skall sådan last som avses iförsta stycket alltid märkas ut

- 1. framtill med en lykta som visar vitt ljus framåt och med vita reflexer, och*
- 2. baktill med en lykta som visar rött ljus bakåt och med röda reflexer.*

Lyktorna och reflexanordningarna skall i sidled sitta mindre än 40 centimeter innanför lastens yttersta kant. Om lasten är mer än 260 centimeter bred skall dock lyktorna och reflexerna sitta på lastens yttersta kant. Reflexerna skall vara placerade så lågt att de kan återkasta skenet från andra fordons halvljus

Vilka mått och storlekar ska det vara?

De exakta måttuppgifterna på vägmärken och lyktor hänvisar vi till kontraktshandlingen eller Transportstyrelsens författningssamling.”

I denna text finns till skillnad mot den norska inga anvisningar om specifik färg eller reflexmarkeringar på plogbladen. Vilka krav och anvisningar som finns för utseende på svenska plogblad, och hur eventuella skillnader påverkar möjligheten att använda samma plogblad i Norge blir därmed en fråga att utreda vidare.

De norska bestämmelserna som här visats är också mer specifika i angivelserna för lyktor på fordon, där det anges att lyktorna skall ha en ljusöppning om minst 15 cm² och vara synliga på ett avstånd av minst 150 meter. Huruvida de svenska kraven kring detta skapar hinder för användning av svenska fordon i Norge är även det okänt.

Geografiskt sett är likheterna mellan Sverige och Norge många, vilket leder till frågan om inte samma fordon och samma krav på utrustning borde kunna gälla i båda länderna. Då norska vägar är mer rasutsatta än svenska är det möjligt att vissa krav behöver vara annorlunda i Norge för att dessa problem skall kunna åtgärdas, men en harmonisering inom sådana områden som inte påverkar ett fordon's fysiska möjlighet att utföra ett tyngre arbete såsom snöröjning vid ras borde kunna vara en möjlighet.

- **Skyltning:** På Trafikverket är man medvetna om att det är olika krav på den gula färgen på vägmärken. Norge har som krav att utmärkning vid vägarbete skall göras med gul bottenfärg på samtliga vägmärken inom vägarbetsplatsen som är med i entreprenaden. Hade den norska gula färgen "vägarbetsgul" kunnat användas i Sverige hade samma skyltning kunnat användas även i Finland där fyra olika färgnyanser är tillåtna. Norska skyltar kan i dagsläget därmed användas i Finland och vice versa, men inte svenska skyltar i Finland och Norge.

På Trafikverket nämner man förutom skillnaden i färgnyans även skillnader i utformning av skyltar, exempelvis gällande vägmärke A20. På den svenska skylten skottar figuren snö åt vänster och på den norska åt höger. Detta är enligt Trafikverket principiellt inget problem då bilister inte reagerar på skillnaden.



Figure 18. Svenska och norska versioner av vägmärke A20 (ATA vägledning 2013)

Både Statens vegvesen och Trafikverket är intresserade av att ha specialistkompetenser som är färdigskyltade och som kan köra över landsgränserna, även mot Finland, vilket visar på ytterligare vinster i en harmonisering.

En möjlighet till lösning är enligt Trafikverket att presentera frågan för Transportstyrelsen (som fattar beslut i frågan) och beskriva den som ett handelshinder genom presentation över hur många fordon som åker över riksgränsen årligen och drar på sig kostnaden att behöva ändra skyltfärg.

- **Önskan om likställning av vinterkurser och kurserna ”arbete på väg” och ”arbetsvarsling”:** Statens vegvesen och Trafikverket har sedan en tid tillbaka arbetat med att göra det möjligt att arbeta i båda länderna med samma kompetensbevis. Då lagstiftningen inom vissa delar skiljer sig mellan länderna leder detta till att kompetensen inom vissa delar måste förstärkas med respektive lands krav. Inom många delar finns dock samma kravställning och där är målet att nå gemensamma krav.

En harmonisering av kurserna så långt det är möjligt skulle kunna leda till ökad rörlighet över gränsen och i en förlängning av detta ökad konkurrens genom att fler personer blir behöriga att åta sig det arbete vilket kurserna är en förutsättning för att få utföra.

- **Säkerhetsarbete på väg i Sverige:** Detta är enligt Trafikverket uppmärksammat och försök görs för länderna att närma sig en gemensam kravbild. En harmonisering inom detta område är positivt bland annat på så sätt att en bästa praxis gällande säkerhetsarbete blir möjlig att nå, samt att de som utför arbetet får större möjlighet att ta del av arbetet i grannlandet.
- **Fagbrev:** Frågan om fagbrev är problematisk då den enligt person D på Infranord verkar vara svår att få gehör för på den nivå där beslut om ändring kan tas. Behovet av svensk arbetskraft är enligt Infranord stor, samtidigt som det kan vara så att man i Norge värnar sina egna arbetstillfällen. Hur som helst visar Infranord på att frågan om fagbrev bör ges hög prioritet vid hantering av gränshinder, då den varit på agendan under lång tid utan att förändringar blivit av. Lösning av detta gränshinder skulle uppenbarligen vara till hjälp för Norge med dess infrastrukturinvesteringar samt leda till konkurrensfördelar genom ökad attraktivitet för utländska aktörer att verka på den norska marknaden.

En lista på aktuella fagbrev i Norge finns på hemsidan <http://utdanning.no/utdanningsbeskrivelser/videregående>, där en möjlig ansats kan göras för att utreda vilka delar av branschen som påverkas av behovet av fagbrev.

- **Fordonsgodkännanden:** Då behov av maskingodkännanden i respektive land i dagsläget leder till onödig administration för att i vissa fall flytta över en maskin som är identisk med de som finns på andra sidan landsgränsen hade en lösning av detta gränshinder kunnat leda till positiva effekter som sänkta administrationskostnader och tidsbesparing för entreprenörer. Ett förändrat beslut om krav på ATC på maskiner med egen motor och bromskapacitet hade även kunnat leda till att fler aktörer kommer in på den norska marknaden.
- **Olikheter i begrepp, tunneldimensioner, extrema lutningar och elektrifierade järnvägar:** Denna problematik handlar om att känna till skillnaderna som finns, det är alltså en fråga om tillgänglighet till information. Brist på information kan exempelvis i fallet med tunneldimensioner i Norge

leda till att svenska företag som är nyetablerade på den norska marknaden blir stående med ett spårgående i fordon om det har sådana mått att det inte får trafikera en viss sträcka. Att tillgängliggöra information kring dessa frågor för nyetablerade företag kan minska risken att misstag med onödig tidsåtgång som följd görs.

- **Olikheter i svetsmetoder, utseende på fundament för kontaktledningar, tekniska regelverk samt snöstör:** Dessa frågor ses av de intervjuade entreprenörerna som mindre problem vilka det går att anpassa sig efter. Dock finns här tänkbara möjligheter att som man på Infranord nämnt kunna få till sänkta kostnader genom användande av samma metoder och teknik. Harmonisering inom dessa områden hade kunnat bli ett led i rätt riktning mot det av SIK definierade delmålet ”öka nyttan av investerade pengar”.

6.1 Begränsningar

Sett till de sex första mötena med entreprenörer som utfördes mars-april 2013 fanns vid två av dessa möten ingen lokal kännedom om gränshinderproblematik. Att den lokala kännedomen kring gränshinder kunde vara begränsad var dock känt redan innan mötena, men medverkan vid dessa skedde ändå med syftet att möjligen knyta kontakter för vidare diskussion kring gränshinder i entreprenörernas organisationer. En positiv slutsats av dessa möten kan sägas vara att vidare kunskap kring gränshinder bör sökas i gränstrakter eller i de områden där personal finns som har erfarenhet av arbete i grannlandet.

Gällande de tre efterföljande intervjuerna kan frågan ställas om tre intervjuer varit tillräckliga för att täcka in ett verklighetsöverstämmande resultat. Då dessa intervjuer utförts på tre olika orter i både Sverige och Norge kan antagandet göras att så är fallet. Att syftet heller inte varit att få de intervjuade att exempelvis avslöja obehagliga sanningar, utan istället nämna erfarenheter där möjliga förbättringar är möjliga kan ses som positivt. Antagandet om att ett verklighetsöverstämmande resultat erhållits kan möjligen även styrkas av att resultatet gällande såväl likheter och skillnader i kommunikation och språk, synen från det ena landet på arbetskraft från det andra med mera varit likt de tre intervjuerna emellan.

Den del av den teoretiska referensramen som rör gränshinder i nordnorden visar på likheter med de gränshinder som uppkommit under mötena och intervjuerna i denna studie. Tidigare referenser relaterade till bygg- och anläggningsbranschen hade dock kunnat vara av värde för att visa på möjliga likheter till de områden som studerats. Exempelen från Asien visar dock på liknande gränshinder som de denna studie resulterat i, vilket kan tyda på att den diskuterade problematiken är relevant.

6.2 Slutsatser

Studien visar att vissa av gränshindren såsom frågor om skatt, tull, moms och behov av information redan är uppmärksammat av organisationer som Tillväxtverket och Kommerskollegium. Att tillgängliggöra ytterligare information för företag gällande hur man går till väga inom frågor som skatt och behovet av att anmäla att svensk personal arbetar i Norge kan dock ses som en underlättande åtgärd.

Att informera företag om att olikheter mellan länderna finns, som att exempelvis tunneldimensioner inte alltid stämmer överens och därmed kan leda till stopp i arbetet, kan ses som viktig information för de företag som är intresserade av att etablera sig på det andra landets marknad. Går det även att fastställa att sjukfrånvaron generellt sett är högre i Norge kan även detta vara en fråga att informera om.

Skillnader i hur man skyltar vid vägarbeten, skillnader i säkerhetsarbete och kurser har visat sig vara uppmärksammat av de svenska och norska trafikmyndigheterna, där man försöker närma sig så lika upplägg som möjligt. Detta kan ses som ett steg i rätt riktning mot en lösning av förekommande gränshinder inom dessa områden.

Sett till fagbrev, maskingodkännanden inom järnväg och fordon inom vägsidan har dessa frågor visat sig ha stor påverkan på entreprenörer. Det går utifrån denna studie inte att klargöra hur enkelt eller svårt dessa gränshinder är att hantera och minimera, men då exempelvis frågan om fagbrev diskuterats en längre tid kan det nu inför Norges stora infrastruktursatsningar vara läge att få till en förändring. Att få till ett gemensamt sätt att godkänna maskiner och utrustning kan också ses som viktigt då det i studien framkommit att det oftast är detaljskillnader som leder till större problem.

Att samordna tekniska krav och föreskrifter över lag skulle också vara positivt i den bemärkelsen att det skulle kunna möjliggöra pressade priser. Utjämnning av detaljskillnader som entreprenörer beskriver som olikheter som går att anpassa sig till men leder till en extra kostnad skulle kunna bli en del i målet som finns i Skandinavisk infrastrukturkompetens som lyder ”få mer för investerade pengar”.

Jernbaneverkets, Statens vegvesens och Trafikverket något olika roller som beställare enligt kapitel 3 bör också kunna vara en grund för att mellan de olika organisationerna lära sig av varandra. Entreprenörerna i studien nämner vissa skillnader beställarna emellan, och här kan också finnas möjligheter att ta lärdom av varandra för att om möjligt öka nyttan av investerade pengar ytterligare.

6.3 Förslag på vidare studier

Gå in mer på detaljnivå – vilka fler exempel som fundament till kontaktledningar, svetsmetoder m.m. finns som skulle kunna leda till sänkta kostnader?

För vidare identifiering av gränshinder inom andra delar av branschen - exempelvis vägbyggnadssidan – ges en rekommendation om en första kontakt tas på regionnivå eller motsvarande i gränsnära trakter. Denna rekommendation baseras på resultatet av de intervjuer och möten som gjort i denna studie, där den största kunskapen funnits på en något högre nivå än de som utför arbetet inom entreprenadföretagen samt i de delar av Sverige och Norge där gränsöverskridande arbete kan förekomma.

Vidare kan en rekommendation om fokus på företag för vidare studier ges, och då förslagsvis Skanska och Svevia, där kontakt tagits för denna studie utan att resultera i intervjuer eller möten. Från NCC:s sida klargjordes under denna studie från både den svenska och den norska sidan att kunskapen kring gränsproblematik inom företaget är liten, möjligen beroende på de två olika organisationer företagen verkar inom i de båda länderna.

Beräkning av möjliga ekonomiska vinningar genom reducering av gränshinder är ytterligare ett alternativ till fortsatta studier. I denna studie har det framkommit att flertalet detaljskillnader existerar, som enligt entreprenörerna inte i sig utgör några

större problem, men likväl enligt dem skulle kunna leda sänkta kostnader vid en harmonisering.

Att beräkna tilläggskostnader i ett längre tidsperspektiv för exempelvis användandet av övergångsplattor vid gjutande av kontaktledningsfundament skulle kunna ge en fingervisning om vilken ekonomisk påverkan gränshinder har.

Ett något större projekt skulle kunna vara att som i studien föreslagits slå ihop två driftområden inom exempelvis vinterväghållning och samköra dem för att på så sätt få till en harmonisering och arbete efter bästa praxis. Detta skulle kunna göras genom att ett antal betydelsefulla arbetsmoment väljs ut, varpå arbetssättet jämförs och utvärderas för att nå ett bästa gemensamt utförandesätt. Genom ett sådant projekt skulle även maskiner och utrustning kunna jämföras för att på plats utvärdera och dokumentera eventuella skillnader.

7 Referenser

- ATA Vägledning (2013). A20. Tillgänglig: <http://www.ata.se/eshop/vagledning/vagmarken-och-skyltar/vagmarken/varningsmarken/article861.aspx> [2013-10-31]
- Balsmeier, Philip W. & Heck, Anita H. (1994). *Cross-cultural Communication*. Cross Cultural Management: An International Journal, vol. 1, no.2 pp. 13-21.
- Brinkmann, Svend och Kvale, Steinar (2009). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Elanders Beijing Printing Co. Ltd., Kina.
- Bryman, Alan (2008). *Social Research Methods*. Oxford: Oxford University Press.
- Chua, D. K. H., Wang, Y. och Tan, W. T. (2003). *Impacts of Obstacles in East Asian Cross-Border Construction*. Journal of Construction Engineering and Management, march-april, no. 129.
- Ecoprofile (2012). *Bilar med mörk färg oftare inblandade i olyckor*. Tillgänglig: <http://www.ecoprofile.se/thread-2650-Bilar-med-mork-farg-oftare-inblandade-i-olyckor.html> [2013-12-09]
- Fejes, Andreas och Thornberg, Robert (2009). *Handbok i kvalitativ analys*. Liber AB, Stockholm.
- Frost, J. & Walker, M. (2007). *Cross cultural leadership*. Engineering Management, vol. 17, no. 3 pp. 27-29.
- Grenness, Tor (2003). *Scandinavian Managers on Scandinavian Management*. International Journal of Value-Based Management, no. 16, pp. 9-21.
- Gränskommittén (2013). *Verksamhet*. Tillgänglig: <http://www.granskommitten.com/verksamhet/granshinder/granshinder-for-naringslivet/identifierade-granshinder> [2013-12-09]
- Göteborgs Universitet (2010). *Snödrift*. Tillgänglig: http://www.gvc.gu.se/personal/Personal/Nordin_Lina/ [2013-10-30]
- Haigh, Richard (2008). A Negotiated Partnership. I *Advanced Research Methods in the Built Environment*, Andrew Knight & Les Ruddock (red.), 111-120. Blackwell Publishing Ltd.
- Hart, Michael (2006). *Steer or Drift? Taking Charge of Canada-US Regulatory Convergence*. C. D. Howe Institute Commentary, no. 229.
- Infranord (2013). *Företagspresentation*. Tillgänglig: <http://www.infranord.se/Om-foretaget/Foretagspresentation/> [2013-10-11]
- Jernbaneverket (2012). *Mer på skinner!* Tillgänglig: http://www.jernbaneverket.no/PageFiles/21081/JBV%20presentasjon_februar2012%20pdf.pdf [2013-01-18]
- Jernbaneverket (2012). *Om Jernbaneverket*. Tillgänglig: http://www.jernbaneverket.no/no/Om-oss/Om_jernbaneverket/ [2013-02-25]
- Kawar, Tagreed Issa (2012). *Cross-cultural Differences in Management*. International Journal of Business and Social Science, vol. 3, no. 6 pp. 105-111.
- Kommerskollegium (2013). *Sveriges handel med Norge – grannhandel med förhinder?* Tillgänglig:

- <http://www.kommers.se/Documents/dokumentarkiv/publikationer/2013/rapporter/rapport-sveriges-handel-med-norge.pdf> [2013-10-11]
- Mesta (2013). *Om Mesta*. Tillgänglig: http://mesta.no/no/om_mesta/ [2013-02-28]
- Mesta (2013). *Organisasjon*. Tillgänglig: http://mesta.no/no/om_mesta/organisasjon/ [2013-02-28]
- Mesta (2013). *Drift*. Tillgänglig: <http://mesta.no/no/forretningsomrader/drift/> [2013-02-28]
- My Market Research Methods (2012). *Qualitative vs. Quantitative Research – What’s the Difference?* Tillgänglig: <http://www.mymarketresearchmethods.com/quantitative-vs-qualitative-research-whats-the-difference/> [2013-10-31]
- NCC (2012). *Vår organisation*. Tillgänglig: <http://www.ncc.se/sv/OM-NCC/NCC-koncernen/Organisation1/> [2013-02-20]
- NCC (2012). *Vägservice*. Tillgänglig: <http://www.ncc.se/Material-och-service/vagserviceerbjudanden/> [2013-02-20]
- Ochieng, E. G. & Price, A. D. F. (2010). *Managing cross-cultural communication in multicultural construction project team: The case of Kenya and UK*. International Journal of Project Management, no. 28 pp. 449-460.
- Peab (2013). *Om Peab*. Tillgänglig: <http://www.peab.se/Om-Peab/> [2013-02-20]
- Peab (2013). *Peab Drift & Underhåll*. Tillgänglig: <http://www.peab.se/Produkter-tjanster/Drift-underhall/> [2013-02-20]
- Perlitz, M. & Seger, F. (2004). *European Cultures and Management Styles*. International Journal of Asian Management, no. 3.
- Skandinavisk infrastrukturkompetens (2012). *Om SIK*. Tillgänglig: <http://infrastrukturkompetens.eu/om-skandinavisk-infrastrukturkompetens/> [2013-02-01]
- Skandinavisk infrastrukturkompetens (2012). *Pilotprojekt*. Tillgänglig: <http://infrastrukturkompetens.eu/kontakt/pilotprojekt/> [2013-02-01]
- Skandinavisk infrastrukturkompetens (2012). *Vinterväghållning – pilotprojekt i Skandinavisk Infrastrukturkompetens*. Tillgänglig: <http://infrastrukturkompetens.eu/wp-content/uploads/2012/11/branschblad-a4-pilot1-vintervaghallning-sv-low.pdf> [2013-03-10]
- Skandinavisk infrastrukturkompetens (2013). *Gränshinder i anläggningsbranschen: Identifiera, hantera, minimera*. Tillgänglig: <http://infrastrukturkompetens.eu/rapport/granshinder/> [2013-10-11]
- Smith, P. B., Andersen, J. A., Ekelund, B., Graversen, G. & Ropo, A. (2003). *In search of Nordic management styles*. Scandinavian Journal of Management, vol. 19, no. 4 pp. 491-507.
- SOU 2008:128. Delbetänkande av Trafikverksutredningen. *Tydligare uppdrag – istället för sektorsansvar*. Stockholm: Edita Sverige AB.
- SOU 2009:24. Delbetänkande av Trafikverksutredningen. *De statliga beställarfunktionerna och anläggningsmarknaden*. Stockholm: Edita Sverige AB.

SOU 2009:31. *Effektiva transporter och samhällsbyggande – en ny struktur för för sjö, luft, väg och järnväg*. Stockholm: Edita Sverige AB.

Summitpost (2013). *Mini-avalanche on Mount Evans road*. Tillgänglig: <http://www.summitpost.org/mini-avalanche-on-mount-evans-road/354753> [2013-10-30]

Svenning, Conny (2009). *Metodboken – Samhällsvetenskaplig metod och metodutveckling*. Lorentz Förlag, Lund.

Svenskt Projektforum (2012). *Skandinavisk infrastrukturkompetens – för gemensamma kompetenskrav i anläggningsbranschen*. Tillgänglig: <http://projektforum.se/artiklar/ipma-certifiering/skandinavisk-infrastrukturkompetens-for-gemensamma-kompetenskrav-i-anlaggningsbranschen> [2013-02-01]

Svevia (2013). *Kort fakta om Svevia*. Tillgänglig: <http://www.svevia.se/om-svevia/korta-fakta-om-svevia.html> [2013-10-11]

Statens Vegvesen (2012). *Fakta om Statens Vegvesen*. Tillgänglig: <http://www.vegvesen.no/Om+Statens+vegvesen/Om+Statens+vegvesen/Om+organisasjonen/Fakta/Fakta+om+Statens+vegvesen.183872.cms> [2013-01-18]

Statens Vegvesen (2012). *Om vegdirektoratet*. Tillgänglig: <http://www.vegvesen.no/Om+Statens+vegvesen/Om+Statens+vegvesen/Om+organisasjonen/Vegdirektoratet> [2013-01-18]

Statens Vegvesen (2013). *Samfunnsansvar*. Tillgänglig: <http://www.vegvesen.no/Om+Statens+vegvesen/Om+Statens+vegvesen/Samfunnsansvar> [2013-09-16]

Statens Vegvesen (2012). *Vinterdrift*. Tillgänglig: <http://www.vegvesen.no/Fag/Veg+og+gate/Drift+og+vedlikehold/Vinterdrift> [2013-10-31]

Tillväxtverket (2012). *Gränshinder och gränshinderslösningar*. Stockholm: DanagårdLitho

Tixier, Maud (1994). *Management and Communication Styles in Europe: Can they be Compared and Matched*. Employee Relations, vol. 16, no. 1 pp. 8-26.

Toor, Shamas-ur-Rehman & Ogunlana, Stephen O. (2008). *Leadership skills and competencies for cross-cultural construction projects*. International Journal of Human Resources Development and Management, vol. 8, no. 3 pp. 192-215.

Trafikverket (2012). *Vem gör vad av myndigheterna inom transportområdet?* Tillgänglig: <http://www.trafikverket.se/Om-Trafikverket/Trafikverket/Vem-gor-vad-av-myndigheterna-inom-transportområdet/> [2013-01-18]

Trafikverket (2012). *Kort fakta om Trafikverket*. Tillgänglig: <http://www.trafikverket.se/Om-Trafikverket/Trafikverket/Snabbfakta-om-Trafikverket/> [2013-01-18]

Trafikverket (2013). *Trafikverkets väderinformation VviS*. Tillgänglig: <http://www.trafikverket.se/Foretag/Bygga-och-underhalla/Vag/Drift-och-underhall/Entreprenorer/Datasystem/VViS/> [2013-10-09]

Trafikverket (2013). *Snöstör*. Tillgänglig: <http://www.trafikverket.se/Privat/Vagar-och-jarnvagar/Sa-skoter-vi-vagar/1/Fragor-och-svar-om-skotsel-av-vag/Varfor-saknar-snostorarna-reflexer/Snostor/> [2013-12-09]

Trafikverket (2012). *Så sköts din väg på vintern i Blekinge*. Tillgängling: <http://www.trafikverket.se/Privat/I-ditt-land/Blekinge/Sa-skots-din-vag-pa-vintern/> [2013-10-31]

Vos, Jooske Marijke (2013). From Better to Best Regulation: Towards Competitiveness by Cross-Border Consistency. I *Better Business Regulation in a Risk Society*, Alemanno, A. et al. (red), 173-191. New York: Springer Science+Business Media.

Worchel, Stephen (2005). *Culture's role in conflict and conflict management: Some suggestions, many questions*. International Journal of Intercultural Relations, no. 29 pp. 739-757.