

# Presentation - Struktur och styrning av transportmyndigheter i Norden



2023-11-14

# Agenda

- **Kort introduktion till Sweco uppdrag och metod**
- **Sammanfattning** av förändringar som skett sedan 2011 inom struktur och styrning av transportmyndigheter i Sverige och övriga Norden samt skillnader mellan de nordiska länderna.
- **Genomgång av sex delområden**
  1. Planering, förvaltning och utveckling av statlig infrastruktur
  2. Myndighetsutövning i form av reglering och tillsyn
  3. Interregional tillgänglighet
  4. Forskningsfinansiering
  5. Granskning, uppföljning och utvärdering samt analys
  6. Officiell statistik
- **Påverkan från omvärldsförändringar**
- **Sweco reflektioner**
- **Frågor och diskussion**

# Bakgrund - uppdrag och metod

Sweco har genomfört en **dokumentstudie** på uppdrag åt Trafikanalys. Syftet med undersökningen har varit att beskriva hur struktur och styrning av transportmyndigheterna i de nordiska länderna (exklusive Island) ser ut samt om det har det skett några, och i så fall vilka, förändringar i strukturen och styrningen av de nordiska transportmyndigheterna sedan 2011.

Sweco har tagit del av styrdokument i form av instruktioner, regleringsbrev, budgetpropositioner och särskilda regeringsuppdrag samt motsvarande för de andra nordiska länderna. Sweco har genomfört intervjuer med personer från Regeringskansliet, Trafikverket, Transportstyrelsen, Kommunikationsministeriet i Finland och Samferdseldepartementet i Norge samt haft kommunikation via e-post till representanter från ländernas departement och transportmyndigheter. Intervjuerna har använts för att komplettera- och verifiera informationen från dokumentstudierna.

# Sammanfattande analys av utveckling och förändring av struktur och styrning av transportmyndigheter i Norden

# Oförändrad struktur och styrning i Sverige sedan 2011 men viss förändring har skett i övriga länder



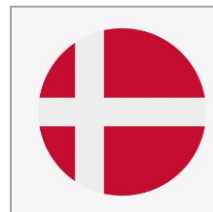
- Struktur och styrning av transportmyndigheterna i Sverige är i stora delar oförändrad sedan 2011 då en stor förändring av transportmyndigheterna precis hade genomförts. Myndigheter hade slagits ihop i syfte att skapa en trafikslagsövergripande ansats i den långsiktiga infrastrukturplaneringen. Transportstyrelsen inrättades 2009 och Trafikverket inrättades 2010.



- I Finland reformerades Kommunikationsministeriets förvaltningsområde år 2019 då bland annat klimat och miljö fick en egen enhet samt att Transport- och kommunikationsverket (Traficom) och bolaget Fintraffic inrättades. Trafikledsverket inrättades 2010 och har förändrats relativt litet sedan dess. Förändringarna var uttalat orsakat av omvärldsfaktorer.



- Strukturen av transportmyndigheterna i Norge har förändrats i och med en stor järnvägsreform 2016 och inrättandet av bolaget Nye Veier AS 2015 med syfte att skapa en parallell organisation med Statens Vegvesen mer fristående från Samferdseldepartementet med frihetsgrader att effektivisera vägbyggandet.



- Situationen kring transportmyndigheterna i Danmark är i stora delar oförändrad sedan 2011 men år 2020 delades uppdraget kring tillsyn och reglering av olika trafikslag upp då Færdselsstyrelsen med ansvar för tillsyn och reglering inom vägområdet inrättades.

# Det finns skillnader mellan de nordiska länderna



- Sverige har en trafikslagsövergripande ansats inom struktur och styrning av myndigheter inom transportområdet såsom Trafikverket (planering och förvaltning) och Transportstyrelsen (tillsyn och reglering).
- Styrning sker genom olika steg: lagar, förordningar/instruktioner, resurstilldelning via budget, årliga regleringsbrev samt särskilda regeringsuppdrag.
- I Sverige är enskilda myndigheter relativt fristående med möjlighet att tolka lagar och förordningar med mindre styrning från departementet jämfört med exempelvis i Norge och Danmark
- Granskning/utvärdering av måluppföljning görs av myndigheten Trafikanalys.



- Finlands ansats liknar Sveriges där myndigheterna Trafikledsverket och Traficom motsvarar Trafikverket och Transportstyrelsen i Sverige. Traficoms uppdrag är dock bredare och innefattar även områdena digital infrastruktur och cybersäkerhet.
- I Finland är uppdraget för trafikledning/-styrning för alla trafikslag samlat i ett enda bolag vilket är en skillnad mot Sverige.
- Styrningen av myndigheterna tar sikte på tydliga roller och uppgifter och årligen ingås resultatavtal med inkluderade resultatmål mellan Kommunikationsministeriet och respektive myndighet. Granskning av måluppföljning görs av Kommunikationsministeriet.

# Det finns skillnader mellan de nordiska länderna



- Norge har en uppdelning mellan myndigheter som ansvarar för olika trafikslag vilket återfinns både inom planering och förvaltning samt reglering och tillsyn.
- Styrning sker genom styrningsdialogen, som är en samlingsbeteckning för styrdokument, rapporter och ledningsmöten mellan departementet och underliggande myndigheter. De olika delarna liknar i stort ordningen som finns i Sverige. Måluppföljning görs av Samferdseldepartementet.
- Departementen i Norge kan instruera sina underordnade myndigheter, både generellt och i enskilda fall (norm av så kallat ministerstyre), vilket departementen i Sverige inte har samma möjlighet att göra.



- Även Danmark har en uppdelning av myndigheter för olika trafikslag till skillnad från Sverige.
- Styrning sker genom att myndigheternas uppgifter och mandat fastställs i Bekendtgørelser, samt upprättandet av årliga avtal mellan departementet och myndigheter på liknande sätt som i Finland. Mål- och resultatplaner uttrycker specifika mål som myndigheterna ska uppnå. Målen konkretiseras i tillhörande "driftsdokument" och följs upp av Transportministeriet.
- En skillnad gentemot Sverige är att Transportministeriet är mer operativt och själva utför uppgifter som ligger hos de svenska myndigheterna. Danmark har som norm en stark styrning från transportministeriet.

# Långsiktig planering återfinns nu i samtliga nordiska länder och omvärldsfaktorer har i viss mån påverkat innehåll i mål och plandokument



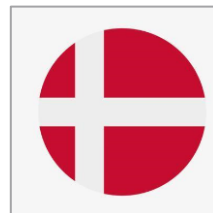
- I Sverige introducerades långsiktig planeringsmodell med inriktnings- och åtgärdsplanering på 90-talet. Det är tolvåriga trafikslagsövergripande planer för den nationella infrastrukturen som uppdateras var fjärde år. Syftet är att arbeta långsiktigt och genom integration av ekonomisk och fysisk planering nå transportpolitikens övergripande mål utifrån bland annat prognosticerad samhällsutveckling och omvärldsfaktorer. Innehåll har varit likartat men formuleringar och utrymme för olika delmål skiftat genom åren.



- Finland införde först 2021 en riksomfattande trafiksystemplan 2021–2032 (Trafik 12). En strategisk plan för utveckling av trafiksystemet med riktlinjer som beskriver och preciserar mål. Planen inkluderar åtgärdsprogram för staten och kommunerna och syftar till att medföra ökad långsiktighet. Digitalisering och hållbarhet är faktorer som återfinns som centrala delar i plandokumentet.



- I Norge fastställer regering och Stortinget de nationella målen för transportpolitiken i Norge genom den tolvåriga nationella transportplanen (NTP) sedan början av 2000-talet. I den senaste NTP har villkoren ändrats för genomförandet och regeringen har infört portföljstyrning så att verksamheterna under perioden kan föreslå ordning och omfattning av åtgärder som genomförs inom ramen för NTP.



- Danmark har inte några transportpolitiska mål av samma slag som övriga nordiska länder, utan mål fastställs i politiska överenskommelser för olika sakfrågor. I och med överenskommelsen om "Aftale om Infrastrukturplan 2035" etablerade Danmark år 2021 en 15-årig infrastrukturplan som ska uppdateras vart femte år, en modell snarlikt Sverige, Norge och Finland.



## **Genomgång av delområden/funktioner**

- Planering, förvaltning och utveckling  
av statlig infrastruktur

# Sverige och Finland har trafikslagsövergripande struktur medan Norge och Danmark har uppdelat ansvar för planering, förvaltning och utveckling



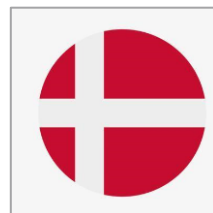
- I Sverige är det Trafikverket som ansvarar för planering, förvaltning och utveckling av den statliga infrastrukturen. Ordningen med långsiktig infrastrukturplanering är i stort förändrad sedan 2011 och Trafikverket har i stort sett samma uppdrag idag som de hade 2011. Sedan myndigheten inrättades har uppdragen i instruktionen utökats något.



- I Finland ansvarar Trafikledsverket för den statliga infrastrukturen såsom väg-, ban- och sjötrafiken samt för samordningen av trafiken och markanvändningen. Uppgifterna är i stort oförändrade sedan 2010.



- I Norge är ansvaret uppdelat mellan Statens vegvesen (väg), Nye Veier AS (väg), Jernbanedirektoratet, (järnväg), Bane Nor (järnväg), Avinor (Flygplatser) och Kystverket (sjöfart) när det gäller den statliga infrastrukturen. Förändring skedde i struktur 2015-2016 med järnvägsreform och inrättandet av Nye Veier AS.



- I Danmark är det Banedanmark (järnväg) och Vejdirektoratet (väg) som ansvarar för den statliga infrastrukturen. Mellan 2011 och 2023 är myndigheternas uppgifter i stort oförändrade.

## **Genomgång av delområden/funktioner**

- Myndighetsutövning i form av  
reglering och tillsyn

# Sverige och Finland har trafikslagsövergripande struktur medan Norge och Danmark har uppdelat ansvar för reglering och tillsyn



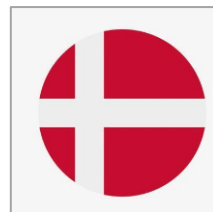
- I Sverige är det Transportstyrelsen som har till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet för samtliga trafikslag. Transportstyrelsens huvudsakliga ansvar är i stort sett oförändrat sedan 2011. Dock har de regler och lagar som Transportstyrelsen följer och utövar tillsyn inom ändrats över åren. Många av regleringarna är internationella och förhandlas fram inom EU,



- I Finland är det Traficom som sedan inrättandet 2019 är den myndighet som handlägger ärenden som gäller reglering och övervakning inom trafik, transport och kommunikation. Uppdraget innefattar även områdena digital infrastruktur och cybersäkerhet. Förändringen gjordes utifrån omvärldsförändringar såsom digitalisering, automatisering och klimatavtryck.



- I Norge är reglering och tillsyn, till skillnad från i Sverige, uppdelad på flera olika myndigheter för väg, järnväg och flyg. De respektive myndigheternas uppdrag ges genom instruktioner och regleringsbrev och är i stort förändrade sedan 2011/12.



- I Danmark är uppgifterna uppdelade på Trafikstyrelsen (flyg, järnväg, kollektivtrafik, hamnverksamhet och post), Færdselsstyrelsen (vägtrafik), Jernbanenævnet (konkurrencen på järnvägsområdet), Havneklagenævnet (klagomål på anløpstilddeling i hamnar) samt Søfartsstyrelsen (sjöfart). För varje område och myndighet finns ett flertal lagar. Mellan 2012 och 2023 har det skett en del förändringar i vilka delar olika myndigheter ansvarar över.

# **Genomgång av delområden/funktioner**

## - Interregional tillgänglighet

# Statliga myndigheter i Sverige och Finland medfinansierar trafikavtal där det inte finns marknadsunderlag för kommersiell interregional trafik



- Enligt Trafikverkets instruktion ska myndigheten verka för en grundläggande tillgänglighet i den interregionala kollektivtrafiken. Myndigheten ska minska bristerna och bidra till en grundläggande tillgänglighet genom att teckna trafikavtal. Trafikverket analyserar var de största bristerna i tillgänglighet finns. Trafikavtal finns för tåg-, flyg- och busstrafik samt för färjetrafik till Gotland. För nattåg, Gotlandsfärjan och flyg avtalar Trafikverket direkt med en operatör och för övriga trafikavtal samverkar Trafikverket med regionala kollektivtrafikmyndigheter.



- I Finland är det Trafikledsverket som ansvarar för att förbättra den interregionala infrastrukturen som främjar tillgänglighet.
- Traficom genomför riksomfattande och regional transportsystemplanering. Traficom har i samarbete med operatörer fastställt servicenivåmål för långväga transporttjänster (tåg, buss och flyg) för de viktigaste pendlings- och affärsförbindelserna mellan landskapscentra. Att definiera servicenivån för långväga transporter för resor är en del av den nationella transportsystemplanen (Trafik 12).
- Traficom beviljar statsunderstöd för den offentlig persontrafik som stöd till NTM-centralernas och kommunernas anslag för kollektivtrafiken i regioner/mellan regioner. I en utredning från 2022 har stödets effekt och ändamålsenlighet utvärderats och statsunderstöden för kollektivtrafik bedöms vara en viktig del av upprätthållandet och utvecklingen av kollektivtrafiken.

# Staten medfinansierar interregional trafik i Norge och i Danmark upphandlas trafikavtal av Transportministeriet



- I den norska järnvägsreformen 2016 lyfte Solberg-regeringen ut de delar som har höga fasta kostnader och låg lönsamhet. De sträckningarna finansieras via avtal med Jernbanedirektoratet. De sträckningar där privata aktörer kan åstadkomma en kommersiellt lönsam verksamhet ska upphandlas (Trafikpakke 1 till 3). Upphandling av tågoperatör för Trafikpakke 4 för Osloområdet stoppades av den nuvarande regeringen och ett kontrakt direktförhandlades fram med Vy.
- För allmän kollektivtrafik finansieras detta via fylkeskommunerna. De konkurrensutsätter merparten av trafiken, främst med bruttokontrakt. I norra Norge är interregionala busslinjer inte lönsamma och körs därför upphandlat och finansierat av fylkeskommunerna. I andra fall, främst i södra Norge, kan privata aktörer inom järnväg och buss sätta upp rent kommersiella sträckor.



- I Danmark ansvarar Transportministeriets enhet "Kontrakt- og Havnekontoret" för statliga köp av trafik på järnvägs- och färjeområdet. Enheten svarar också för uppföljning av kontrakten. Trafikplanen redogör för överväganden och prioriteringar för den tågtrafik som utförs på kontrakt med danska staten. Det sker ingen upphandling av busstrafik, även om möjligheten finns.
- Den tydligaste skillnaden gentemot Sverige är att Transportministeriet själv handlar själv upp tåg- och färjetrafik genom en egen enhet. Under det senaste decenniet har inga större förändringar identifierats.

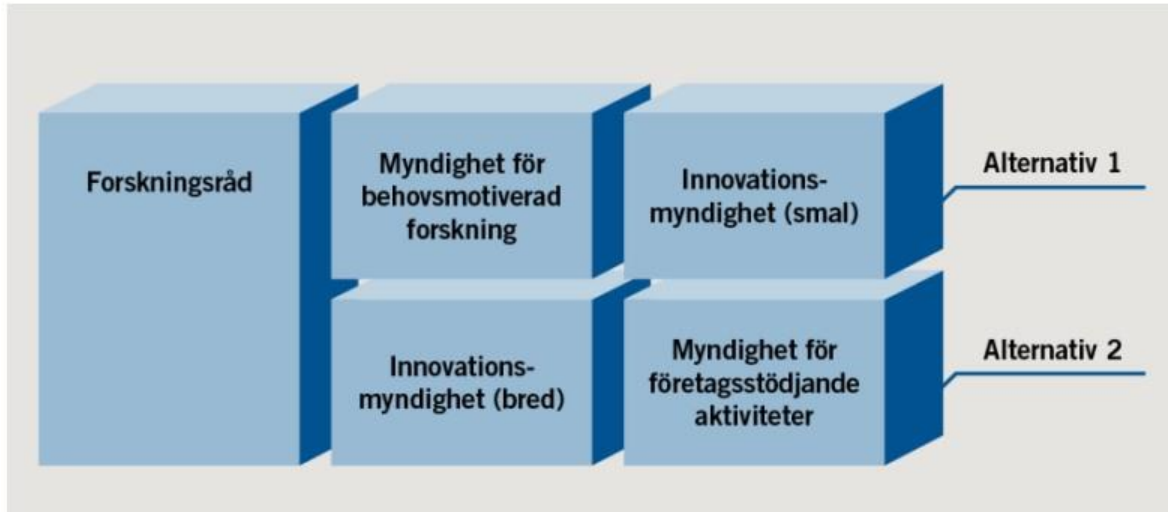
# Genomgång av delområden/funktioner

## - Forskningsfinansiering



# Modeller för forskningsfinansiering

Figur 4.1 Två alternativ för finansiering enligt tre-pelar-modell



Figur 4.2 Finansiering enligt två-pelar-modell



I oktober 2023 överlämnades slutbetänkandet från den statliga utredningen, "En ny organisationsstruktur för statlig forskningsfinansiering (SOU 2023:59)".

I rapporten har finansiering av forskning och innovation klassats i olika pelarmodeller, och det har gjorts jämförelser mellan olika länder.

Figur 4.3 Finansiering enligt en-pelar-modell



# Varje nordiskt land har sin egen modell för forskningsfinansiering inom transportområdet



- I Sverige har Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) till huvuduppgift att bedriva forskning och utveckling som avser infrastruktur, trafik och transporter. Myndighetens uppdrag är i stort sett oförändrat sedan 2011. Andra transportmyndigheter tilldelas statliga medel för forskningsfinansiering inom sina ansvarsområden och när det gäller innovationsprojekt kopplade till transportområdet finansieras projekt även av Vinnova, Statens energimyndighet och Formas. Enligt SOU 2023:59 beskrivs att "Sverige låter sig inte enkelt klassificeras enligt någon av pelarmodellerna. Skälet är främst att det svenska systemet baseras på en blandning av en funktionsprincip (typ av aktivitet man finansierar) och en sektorprincip (ett område eller tema utgör myndighetens uppdrag och avgränsning)"



- Det finns ingen motsvarighet till VTI i Finland. På Kommunikationsministeriet finns ingen direkt finansiering för transportforskning medan Traficom och Trafikledsverket har viss finansiering för forskning inom sina områden: Traficom 2 miljoner Euro/år och Trafikledsverket ca 5 miljoner Euro/år
- Andra viktiga finansieringsresurser för transportforskning är konkurrensutsatt finansiering där man kan ansöka om medel från *Academy of Finland*, ett statligt finansieringsorgan inom utbildningsdepartementet för vetenskaplig forskning (ca 260 miljoner Euro per år) eller *Business Finland* som finansierar forsknings- och innovationsprojekt för företag.
- Finland kan beskrivas ha en "2-pelar-modell" gällande forskningsfinansiering.

# Varje nordiskt land har sin egen modell för forskningsfinansiering inom transportområdet



- Norges forskningsråd är ett statligt norskt förvaltningsorgan som finansierar forsknings- och innovationsprojekt inom alla områden inkl. transporter. År 2021 har transportrelevant forskning finansierats med 517 miljoner norska kronor av Forskningsrådet, vilket motsvarar en ökning av portföljen med 23 procent från 2020. De förvaltar forskningsmedel och ger råd till myndigheter om forskningspolitik genom förslag till forskningsbudget i statsbudgeten. Norge kan därmed beskrivas ha en "1-pelar-modell".
- Forskningen i Norge är organiserad enligt den så kallade sektorprincipen. Det innebär att de olika departementen ansvarar för forskning inom den egna sektorn exempelvis Statens vegvesen och Jernbanedirektoratet. Det saknas en motsvarighet till VTI.



- Danmark har tre offentliga forskningsfonder, Danmarks Innovationsfond, Danmarks Frie Forskningsfond och Danmarks Grundforskningsfond, vilka disponerade 3,2 miljarder danska kronor år 2019. Danmark kan beskrivas ha en typ av 3-pelar-modell.
- Det saknas en motsvarighet till VTI.

## **Genomgång av delområden/funktioner**

- Granskning, uppföljning och  
utvärdering/analys

# Sveriges modell rörande granskning, uppföljning och utvärdering/analys inom transportområdet skiljer sig från övriga nordiska länder



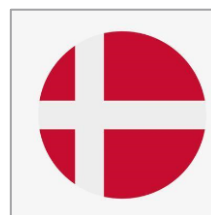
- Myndigheten Trafikanalys har enligt instruktionen till huvuduppgift att med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. Det skiljer sig från hur granskning och uppföljning görs i de övriga nordiska länderna.



- Traficom granskar och utvärderar övergripande verksamheten inom transportområdet. Uppgiften är också delegerad till myndigheterna genom deras ordinarie rapportering. Regeringskansliet i Finland har en avdelning som heter *corporate governance departement* med ansvar för att följa upp styrprocessen, och hur myndigheter inom olika departement når målen i resultatavtalen mellan Kommunikationsministeriet och respektive myndighet. All måluppföljning redovisas i digitalt verktyg.



- Måluppfyllelsen för varje enskild myndighet följs upp av ansvarig avdelning i departementet. De behandlar årsredovisningen och periodiska rapporter i separata ledningsmöten med respektive myndighet. I förberedelserna inför dessa möten bedömer departementet måluppfyllelsen, utifrån myndighetens egen rapportering och annan kunskap som departementet har samlat in.



- Danmark är det Transportministeriet som har en viktig roll i att granska, följa upp och utvärdera verksamheten hos transportmyndigheterna. Uppgiften är också delegerad till myndigheterna genom deras ordinarie rapportering

# **Genomgång av delområden/funktioner**

## **- Officiell statistik**

# Sveriges modell rörande officiell statistik inom transportområdet skiljer sig från övriga nordiska länder



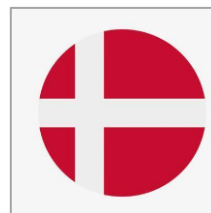
- I Sverige finns en decentraliserad statistikfunktion där ansvar för officiell statistik inom ämnesområdet transporter och kommunikationer ligger på myndigheten Trafikanalys sedan 2010. Detta skiljer sig från övriga nordiska länder där deras motsvarigheter till SCB har detta ansvar.



- Statistikcentralen i Finland ansvarar för att redovisa transportstatistik där källdata kommer från Traficom och Trafikledsverket. Traficom har 2021 lanserat en kompletterande webbplats som ska utvecklas till en informationshelhet om trafik, transport och kommunikation.



- Statistisk sentralbyrå (SSB) har huvudansvar för att sammanställa och redovisa samhällsstatistik inkluderat transportsektorn. De gör det i samverkan med Jernbanedirektoratet, Bane Nor och Statens vegvesen som levererar in data. Inga förändringar har skett det senaste decenniet.

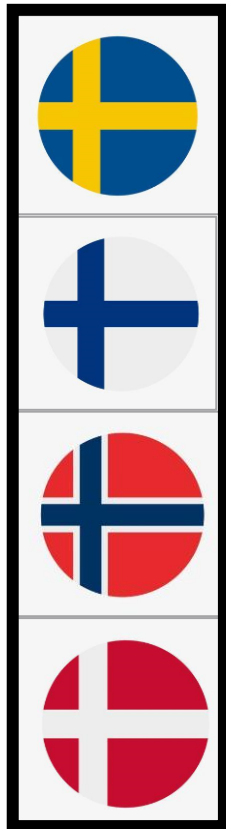


- Danmarks statistik sammanställer statistik inom transportområdet och framtagandet sker i samarbete med transportmyndigheterna. Exempelvis vidareförmedlar Danmarks statistik data från Vejdirektoratet, Trafikstyrelsen, tågoperatörer med flera. Trafikstyrelsen presenterar en stor mängd statistik på sin hemsida inom kollektivtrafikområdet. Inga större förändringar har identifierats det senaste decenniet.

# Omvärldsförändringar och globala drivkrafter

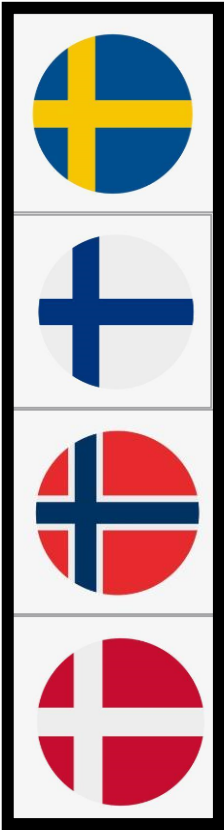


# Omvärldsfaktorer som digitalisering, klimat-/miljöfrågor, urbanisering och utmaningar inom beredskap/resiliens har påverkat transportområdet i samtliga nordiska länder



- **Klimat/Hållbarhet:** År 2019 trädde en ny förordning (2018:1428) gällande myndigheternas klimatanpassningsarbete i kraft. Förordningen gäller bland annat Sjöfartsverket, Trafikverket och Transportstyrelsen. Myndigheterna ska inom sitt ansvarsområde och inom ramen för sina uppdrag, initiera, stödja och utvärdera arbetet med klimatanpassning.
- I Norge är ett av de huvudsakliga målen i den nationella transportplanen ambitionen att halvera utsläppen från transportsektorn till 2030. I Finland fick frågor inom klimat och miljö en egen enhet vid kommunikationsministeriet år 2019 och nämns i Trafik 12. Det ökade fokuset på hållbarhet/klimat har ökat trycket på elektrifiering, inte minst inom transportsektorn. Elektrifiering nämns som ett fokusområde i Norges nationella transportplan 2022–2033. I Danmark återfinns i "Aftale om Infrastrukturplan 2035" fyra huvudmål som styr mot mindre klimatpåverkan.
- **Urbanisering** är lägst i Norge och avstannande även i Sverige med ändrad trend de senaste åren. Finland är det land där urbanisering förväntas fortgå under de närmaste decennierna. Dålig tillgänglighet och trängsel i vägnät, med exempelvis kö problem runt Köpenhamn, är utmaningar kopplat till urbanisering.

# Omvärldsfaktorer som digitalisering, klimat-/miljöfrågor, urbanisering och utmaningar inom beredskap/resiliens har påverkat transportområdet i samtliga nordiska länder



- **Digitalisering** är en omvärldstrend som påverkat transportmyndigheterna i de nordiska länderna bland annat genom Intelligent transport system och tjänster (ITS). Digitaliseringsmyndigheten inrättades i Sverige 2018 med uppdraget att öka takten i den offentliga förvaltningens digitalisering. I Sverige omnämns digitalisering i nationella transportplanen men inte som ett starkt fokusområde.
- I Norge och Danmark återfinns effektivt bruk av ny teknologi som ett huvudmål i plandokumentet. Finland är det land där utvecklingen ser ut att ha haft störst påverkan på transportområdet med förändring av lagar, struktur och styrning av transportmyndigheter. Digital infrastruktur handhas inom kommunikationsministeriet parallellt med transporter.
- **Beredskap:** I Sverige utfärdades 2022 en ny förordning (2022:524) om statliga myndigheters beredskap och uppgifter som statliga myndigheter har inför och vid fredstida krissituationer och höjd beredskap. Även i Norge och Finland omnämns beredskap som ett fokusområde medan det är mindre tydligt i Danmark. Norge avser att genomföra åtgärder som minskar risken för oönskade incidenter och handlingar och konsekvenserna av sådana. Klimatprognoserna för Norge visar att hela landet kommer att uppleva ett förändrat klimat.
- Den geopolitiska osäkerheten i och med kriget i Ukraina och Finlands Nato-medlemskap samt Sveriges Nato-ansökan kan komma att påverka transportområdet i samtliga nordiska länder.

# Reflektioner

# Reflektioner

<b>Område</b>	<b>Kommentar</b>
Långsiktighet i planering är viktigt för ett komplext transportsystem	<p>Alla de nordiska länderna har infört långsiktighet i planeringen och det finns idag 12- eller 15-åriga nationella transportplaner i samtliga fyra länder. Politiken är ombytlig – och ibland kortsiktig – och för att undvika att infrastrukturutvecklingen ”drabbas” av detta har säkerställandet av långsiktighet varit viktigt.</p> <p>Utifrån en föränderlig omvärld kan samtidigt behovet av anpassningsförmåga vara av vikt. I Sverige har trögrörligheten i infrastrukturplaneringen uppmärksammas i samband med den industriella utvecklingen i norr och resulterat i olika specifika regeringsuppdrag. En rimlig hypotes för framtiden är att behovet av att kombinera långsiktighet och tydlighet med mekanismer som medger snabbare respons, vid exempelvis mer plötsliga händelser, kommer att öka.</p>
Snabb teknisk utveckling och digitalisering har haft påverkan på hur styrning och struktur av transportmyndigheter har förändrats i flera nordiska länder	<p>Sverige har inte sett en liknande förändring hos transportmyndigheter utifrån omvärldsfaktorer som gjorts i Finland och till viss del Norge sedan 2011 men digitalisering kommer sannolikt fortsätta i hög takt och bör påverka hur transportmyndigheter styrs även i Sverige.</p> <p>De andra nordiska länderna har gjort vägval kring vilka aktörer som ska driva på digitalisering av transportområdet och tjänster. I Sverige saknas en tydlig inriktning som riskerar att påverka takten på utvecklingen.</p>

# Reflektioner

<i>Område</i>	<i>Kommentar</i>
Utmaningen med ökat klimatavtryck har inneburit ett ökat hållbarhetsfokus i mål och planering inom transportområdet.	<p>Att utnyttja teknikutveckling såsom elektrifiering av fordon och digitalisering av transportsektorn är sätt för transportbranschen att försöka minska utsläpp och öka hållbarheten. Elektrifiering av fordonsflottan har nått längst i Norge men området är centralt i samtliga nordiska länder. Inom mobilitet som tjänst, grundat i digitalisering, har Finland varit föregångare men verksamhet inom området finns i alla fyra länder.</p> <p>Integrationen mellan transport- och energiinfrastruktur kan ställa krav på mer samordning mellan myndigheter framöver.</p>
Vilken struktur och styrning av myndigheter är bäst anpassad för att möta framtiden?	<p>Det finns skillnader mellan hur de nordiska länderna har organiserat sina transportmyndigheter och hur styrning av dem ser ut. Vilka lärdomar för Sverige kan hämtas från de andra länderna när det gäller bland annat: storlek på myndigheter, uppgifter som ska ligga på olika myndigheter, resurser för transportområdet etc. ?</p> <p>Allmän diskussion och inspel kring detta i plenum.</p>

# Frågor och diskussion

# Frågeställningar att diskutera

- Hur är era tankar kring förändringarna/bristen på förändringar under det senaste decenniet?
- Hur ser ni på de skillnader som finns mellan länderna?
- Håller ni med om våra reflektioner kring framtiden?

