

Struktur och styrning av transportmyndigheter i Norden



Innehållsförteckning

1	Sammanfattande analys av utveckling och förändring av struktur och styrning av transportmyndigheter i Norden	3
2	Bakgrund och uppdrag	7
2.1	Myndighetsstyrning	7
2.2	Transportpolitiken i Sverige.....	9
2.2.1	Ansvarsfördelning och styrning.....	9
2.2.2	Transportpolitiska mål.....	10
2.2.3	Centrala transportmyndigheter	10
2.3	Transportpolitiken i Norge	12
2.3.1	Ansvarsfördelning och styrning.....	12
2.3.2	Transportpolitiska mål.....	13
2.3.3	Centrala transportmyndigheter	14
2.4	Transportpolitiken i Danmark	15
2.4.1	Ansvarsfördelning och styrning.....	15
2.4.2	Transportpolitiska mål.....	16
2.4.3	Centrala transportmyndigheter	17
2.5	Transportpolitiken i Finland	18
2.5.1	Ansvarsfördelning och styrning.....	18
2.5.2	Transportpolitiska mål.....	19
2.5.3	Centrala transportmyndigheter	20
3	Förändringar i struktur och styrning utifrån sex olika fokusområden	21
3.1	Planering, förvaltning och utveckling av statlig infrastruktur	21
3.1.1	Sverige.....	21
3.1.2	Norge	24
3.1.3	Danmark	26
3.1.4	Finland	27
3.2	Myndighetsutövning i form av reglering och tillsyn	28
3.2.1	Sverige.....	28
3.2.2	Norge	29
3.2.3	Danmark	30
3.2.4	Finland	31
3.3	Interregional tillgänglighet	32
3.3.1	Sverige.....	32
3.3.2	Norge	33
3.3.3	Danmark	34
3.3.4	Finland	34
3.4	Forskningsfinansiering	36
3.4.1	Sverige.....	37
3.4.2	Norge	38
3.4.3	Danmark	40
3.4.4	Finland	41
3.5	Granskning, uppföljning och utvärdering, analys	42
3.5.1	Sverige.....	42
3.5.2	Norge	43
3.5.3	Danmark	44
3.5.4	Finland	45
3.6	Officiell statistik.....	46
3.6.1	Sverige.....	46
3.6.2	Norge	46
3.6.3	Danmark	47
3.6.4	Finland	48
3.7	Omvärldsförändringar och globala drivkrafter	48
3.8	Avslutande reflektioner.....	50

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

Den här rapporten syftar till att åskådliggöra de förändringar som skett sedan 2011 inom struktur och styrning av transportmyndigheter i Sverige och i övriga Norden (förutom Island). Vidare redogör rapporten för de skillnader som föreligger mellan de nordiska länderna avseende struktur och styrning av transportmyndigheterna.

På en dryg tioårsperiod hinner det ske mycket inom ett politikområde, bland annat till följd av regeringsskiften och av omvärldsförändringar. Regeringsskiften har skett i samtliga nordiska länder under den studerade perioden. Politiken sätter naturligtvis sin prägel på styrningen då olika frågor prioriteras olika högt av olika makthavare. Följaktligen kan det ha förekommit temporära förändringar i styrningen som inte framkommer vid en ögonblicks jämförelse mellan idag och 2010/2011.

Strukturen och styrningen 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. Trafikverket hade till exempel precis inrättats och ersatt Banverket och Vägverket. Därtill inrättades nya myndigheter med uppdrag att utöva reglering, tillsyn, uppföljning av- och forskning inom transportområdet. Den (då) nya myndighetsstrukturen ligger fast i Sverige och transportmyndigheternas instruktioner har inte förändrats i någon större utsträckning. På en övergripande nivå är det dock tydligt att vissa tvärsektoriella frågor som härrör från omvärldsförändringar har fått större utrymme och prioritet i myndigheternas uppdrag. Dels har det, framför allt mellan 2014 och 2022, varit ett större fokus på klimatet. Detta har märkts både genom formella styrdokument som exempelvis lagar och förordningar samt i förhandlingar som transportmyndigheterna deltagit i på EU-nivå. Flera av transportmyndigheterna har vidare involverats i uppdrag med koppling till informationssäkerhet och hantering av data. Under de senaste åren har även frågan om krisberedskap och civilt försvar aktualiserats för flera av de svenska transportmyndigheterna. Även frågan om brottsbekämpning har aktualiserats under framför allt det senaste året.

Vid omfattande förändringar av stora myndigheter tenderar det att dröja innan den nya ordningen har satt sig och myndigheterna har landat i ett effektivt och väl fungerande arbetssätt (jämför sammanslagning av länsarbetsnämnder till en Arbetsförmedling samt motsvarande omorganisering av Polismyndigheten). När önskade effekter inte infrias tenderar styrningen att bli mer detaljerad och mer omfattande. I en jämförelse av dagens ordning jämfört med 2011 har inga större förändringar av myndighetsstrukturen kunnat noteras i Sverige. Transportmyndigheternas instruktioner är i stort sett oförändrade liksom det övergripande transportpolitiska målet. Dock har det noterats att klimatfrågan och omvärldsläget medfört att flera av transportmyndigheterna har fått nya

uppdrag. Vidare har de olika regeringarnas politiska prioriteringar fått genomslag i styrningen av transportmyndigheterna.

När Sverige jämförs med de andra nordiska länderna finns både likheter och skillnader avseende struktur och styrning inom transportpolitiken. Avseende ansvar för planering, förvaltning och utveckling av statlig infrastruktur är Finland det land i Norden där myndighetsstruktur och ansvarsfördelning mest liknar ordningen i Sverige. Trafikledsverket i Finland inledde sin verksamhet den 1 januari 2010. Myndigheten ansvarar för planering, förvaltning och utveckling av den statliga infrastrukturen för väg-, ban- och sjötrafiken samt för samordningen av trafiken och markanvändningen. Att genomföra en sammanslagning, så som skett i Sverige och Finland för drygt tio år sedan, innebär att ett stort uppdrag förläggs på en myndighet. I Sverige menar de myndighetshandläggare som Sweco intervjuat att syftet med reformen har infriats. Samtidigt vittnar man om att det finns utmaningar i styrningen av stora myndigheter likt Trafikverket.

I Norge har man, till skillnad från i Sverige, inte infört en trafikslagsövergripande myndighetsstruktur utan har en fortsatt uppdelning av ansvaret för planering, förvaltning och utveckling av infrastruktur på flera olika myndigheter. År 2015 upprättades vidare norska Nye Veier som är en unik organisationsform i Norden för vägbyggande. Nye Veier är ett offentligt ägt aktiebolag. Projekten finansieras genom anslag via statsbudgeten. Från och med 2023 är det årliga anslaget 6,1 miljarder norska kronor per år. Dessutom finansieras vägprojekten med vägtullar där huvudregeln är att 30–35 procent av totalkostnad ska finansieras med vägtullar.¹ Vid instiftandet av Nye Veier fanns ett uttryckt mål att utmana rådande arbetsmetoder, både tekniskt och i processerna. Även i Danmark är ansvaret för planering, förvaltning och utveckling av den statliga infrastrukturen delat mellan olika myndigheter likt ordningen i Sverige före 2010. I Danmark är ansvaret uppdelat mellan främst Banedanmark (järnväg) och Vejdirektoratet (väg). En viktig aspekt är att transportministern enligt Vejloven (Väglagen) har ansvaret för överordnad väg- och trafikplanering.

I Sverige är Transportstyrelsen den myndighet som har till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Myndighetens uppdrag är i stort sett oförändrat sedan 2011. I Finland är det motsvarande Transport- och kommunikationsverket (Traficom) som handlägger ärenden som gäller tillstånd, registrering och övervakning inom trafik, transport och kommunikation. Traficom inrättades 2019 i och med en sammanslagning av Trafiksäkerhetsverket (Trafi), Kommunikationsverket och vissa funktioner vid Trafikledsverket. Traficom har ett bredare uppdrag än svenska Transportstyrelsen i och med att de, förutom transportområdet, även handhar områdena digital infrastruktur och cybersäkerhet. Norge och Danmark har, till skillnad från Sverige och Finland, en ordning där tillsynsansvaret är uppdelat på olika myndigheter. I Norge delas ansvaret för väg, järnväg och flyg mellan tre olika myndigheter. Dessa myndigheters uppdrag ges genom instruktioner och regleringsbrev och är i stort oförändrade sedan 2011/2012. I Danmark är ansvaret uppdelat på Trafikstyrelsen (flyg, järnväg, kollektivtrafik, hamnverksamhet och post), Færdselsstyrelsen (vägtrafik), Jernbanenævnet (konkurrensen på järnvägsområdet), Havneklagenævnet (klagomål på anlopstilldelning i hamnar) samt Søfartsstyrelsen (sjöfart). Færdselsstyrelsen bildades år 2020 och tog över arbetsuppgifter från Trafikstyrelsen på vägområdet. Därmed rörde sig Danmark från modellen att ha reglering och tillsyn i stort sett samlat för alla trafikslag (i Trafikstyrelsen).

¹ <https://www.nyeveier.no/om-oss/sporsmal-og-svar/>

I Sverige ansvarar kommuner, regioner och län för den regionala kollektivtrafiken medan den långväga trafiken bedrivs kommersiellt. På en del platser, främst i norra Sverige, finns det brister i trafiken mellan regionerna eftersom det inte är lönsamt att köra kollektivtrafik där. Trafikverket har i uppdrag att minska bristerna och bidra till en grundläggande tillgänglighet genom att teckna trafikavtal. Trafikverket analyserar var de största tillgänglighetsbristerna finns och för de kommuner som har störst tillgänglighetsbrister utreder Trafikverket vilken kompletterande interregional kollektivtrafik som behövs för att bidra till att uppnå en grundläggande tillgänglighet. Norge har en ordning likt den i Sverige. Enligt Norges *Nationell transportplan* ska regeringen utveckla effektiva transportkorridorer som binder samman landet och ger bra bostads- och arbetsmarknadsregioner. Även tätorterna är högt prioriterade i planen vilket för att nå nolltillväxtn målet för persontransporter med bil.² I den norska järnvägsreformen 2016 möjliggjordes konkurrensutsättning av tågtrafik som kan bedrivas lönsamt. Olönsam busstrafik finansieras av fylkeskommuner medan kommersiell trafik körs där det finns marknadsunderlag.

I Danmark finns motsvarande ett tydligt fokus på att främja tillgängligheten mellan landets olika delar. Åtgärderna i *Aftale om Infrastrukturplan 2035* ska exempelvis bidra till att "Danmark hænger bedre sammen...". I Danmark ansvarar Transportministeriet för upphandling av tåg- och färjetrafik genom en särskild enhet inom organisationen. Det är mycket omfattande tågtrafik och upphandlingen grundas i den "Trafikplan for den statslige jernbane" som tas fram av Trafikstyrelsen enligt "Lov om trafikkselskaber". Vidare upphandlar Transportministeriet samhällsviktig färjetrafik, bland annat till och från Bornholm, vilket kan ses som en motsvarighet till den svenska Gotlandstrafiken. I Finland är det myndigheten Trafikledsverket som ansvarar för att förbättra den interregionala, regionala och internationella infrastrukturen som främjar tillgänglighet. Det konkretiseras via investerings- och planeringsprogrammet samt planen för trafikledshållning. Fjärtrafik med tåg finansieras av staten medan kommersiell busstrafik körs där det finns marknadsunderlag. Kompletterande upphandlingar för busstrafiken sker genom gemensamma upphandlingar av ELY-centraler och/eller kommuner där servicenivåmålen är en riktad miniminivå.

Finansiering av forskning på transportområdet ser olika ut i de fyra studerade nordiska länderna. Det beskrivs i SOU 2023:59 "Ny myndighetsstruktur för finansiering av forskning och innovation". I Sverige är finansieringen uppdelad på flera olika myndigheter. Dels på VTI som har till huvuduppgift att bedriva forskning och utveckling som avser infrastruktur, trafik och transporter. Dessutom tilldelar staten medel till en rad andra myndigheter, både transportmyndigheter och andra, som ofta utlyses för att forskare ska kunna ansöka om att få nyttja medlen. Inget annat av de nordiska länderna har en motsvarande ordning för forskningsfinansiering. Norge har till exempel ingen motsvarighet till svenska VTI utan där finansieras forskningen via Norges forskningsråd, ett statligt norskt förvaltningsorgan som fördelar offentliga forskningsmedel, bland annat till transportforskning. Ökning av forskningsmedel från Forskningsrådet till transportsektorn har i Norge ökat något mer än KPI-Index under de senaste fem åren. Inte heller i Danmark eller i Finland finns en myndighet motsvarande VTI. Transportministeriet i Danmark har ett avtal med Danmarks Tekniske Universitet om "forskningsbaserad myndighetsservice". De

² <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-20-20202021/id2839503/>

danska transportmyndigheterna har i princip inga egna forskningsmedel. Offentliga forskningsmedel fördelas primärt via dels anslag till universiteten, dels tre offentliga, sektoröverskridande fonder med olika inriktning, från grundforskning till (huvudsakligen) innovation. I Danmarks gröna forskningsstrategi från 2020 är "Gröna transporter" ett undertema som har beviljats mer än 300 miljoner danska kronor per år från de offentliga forskningsfonderna samt EU och även offentliga pilot- och demonstrationsprojekt.

Avseende granskning, uppföljning, utvärdering, analys är det i Sverige Trafikanalys som har till huvuduppgift att utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. Myndigheten ska också ansvara för att samla in, sammanställa och sprida statistik på transportområdet och bistå regeringen med underlag och rekommendationer inom sitt område. Inte i något av de andra jämförda länderna finns en myndighet med motsvarande Trafikanalys uppdrag. I Norge, Finland och Danmark har ansvarigt departement en viktig roll i att granska, följa upp och utvärdera verksamheten. Denna uppgift är dock också delegerad till myndigheterna genom deras ordinarie rapportering. I Norge och Finland har olika transportmyndigheter tätare frekvens på återrapportering än årsrapporter. I Danmark är det Transportministeriet som har en viktig roll i att granska, följa upp och utvärdera verksamheten. Uppgiften är också, likt i Finland, delegerad till myndigheterna genom deras ordinarie rapportering.

Gällande uppföljning och granskning har i Sverige Riksrevisionen i uppgift att granska vad statens pengar går till, hur de redovisas och hur effektivt de används. Genom att utföra oberoende revision bidrar myndigheten till att stärka den demokratiska insynen, en god resursanvändning och en effektiv förvaltning i staten. I såväl Finland som Danmark och Norge finns motsvarigheter till svenska Riksrevisionen.

När det gäller ansvar för officiell statistik inom transportområdet är det i Sverige Trafikanalys som har det uppdraget. I Norge har SSB huvudansvar för att sammanställa och redovisa officiell statistik för samhället vilket inkluderar transportsektorn. I Danmark står motsvarande Danmarks statistik för den officiella statistiken, ofta i samverkan med transportmyndigheterna. I Finland ansvarar Statistikcentralen för den officiella statistiken i samverkan med transportmyndigheterna. Traficom, som grundades 2019, ansvarar för rapportering av dataunderlag till Statistikcentralen och redovisar även statistik på egen webbplats.

I Finland har det ganska nyligen, 2019, gjorts förändring i Kommunikationsministeriets organisationsstruktur och myndigheternas utformning. Dessa förändringar genomfördes utifrån omvärldsförändringar såsom bland annat digitalisering, automatisering och hållbarhetsutmaningar. Målet med myndighetsreformen var att göra det möjligt att bättre utnyttja tjänsterna, affärsverksamhetsmiljön och information/data. Genom reformen ska förmågan att svara på förändringar i omvärlden och beakta kundernas behov stärkas.

2 Bakgrund och uppdrag

Sweco har av Trafikanalys fått i uppdrag 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 då Trafikanalys publicerade en promemoria på temat.

Rapporten utgår från hur struktur och styrning av transportmyndigheterna i Sverige ser ut idag och redogör för eventuella skillnader jämfört med 2011. Utifrån nuläget i Sverige beskrivs även intressanta skillnader och/eller likheter i de andra berörda länderna. Strukturen på rapporten utgår från följande sex funktioner:

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, analys
6. Officiell statistik

I punkt 1 ovan ingår inte att beskriva hur kostnadskontroll sker, vilket Trafikanalys analyserar i en särskild studie.

Sweco har tagit del av styrdokument i form av instruktioner, regleringsbrev, budgetpropositioner och särskilda regeringsuppdrag samt motsvarande för de andra nordiska länderna. Vidare har Sweco 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.

Syftet med rapporten är att åskådliggöra hur struktur och styrning inom transportområdet i de nordiska länderna har utvecklats under de senaste tio åren samt belysa skillnader mellan Sverige och de andra inkluderade länderna.

2.1 Myndighetsstyrning

Myndighetsstyrning omfattar enligt Swecos tolkning, i korthet, alla sorters åtgärder som regeringen och Regeringskansliet, i form av både tjänstemän och politiker, vidtar för att påverka förvaltningen så att de mål som riksdag och regering har formulerat uppnås. Regeringen har ett långtgående ansvar (skyldighet) att styra så mycket eller lite som varje situation kräver och har därmed mandat att ingripa i myndighetens löpande arbete så vida det inte avser myndighetsutövning. Regeringen kan styra *hur* myndigheterna ska arbeta men varken statsråd eller regeringen får styra över hur myndigheten tolkar och tillämpar lagarna. De får heller inte påverka myndighetsutövningen det vill säga ett beslut eller annan åtgärd som fattas av en myndighet och som är ett uttryck av makt över en medborgare. Bland de styrinstrumenten som regeringen har till sitt förfogande finns bland annat val av organisering av de olika myndigheterna, utnämningmakten, kontrollmakten, finansmakten samt normgivningsmakten (lagar, myndighetens instruktion och andra förordningar). Ett viktigt komplement

till den formella styrningen är den informella styrningen vilken till exempel kan vara ett telefonsamtal eller ett möte mellan Regeringskansliet och myndigheten.

Lagar styr i flera fall myndigheternas verksamhet. Lagar kan ha olika detaljeringsgrad men är alltid en tydlig styrning då det inte är valbart om myndigheten vill följa en lag eller inte. Lagar och lagändringar beslutas av riksdagen och att stifta eller ändra en lag är en lång process som vanligtvis tar minst 1,5 år.³ Lagar kompletteras ofta med förordningar vilka brukar vara mer detaljerade än vad lagarna är. Förordningar beslutas av regeringen och är således regeringens styrinstrument (jämförelsevis med lag då riksdagen beslutar). En förordning kan ändras på relativt kort tid, ca tre månader. En central förordning är myndighetens instruktion. I denna regleras myndighetens uppgifter och ledningsform. Av instruktionen framgår även vilka eventuella undantag som gjorts från myndighetsförordningen.⁴ Instruktionen är ett långsiktigt styrinstrument vilket ska skapa framförhållning för myndigheten. Andra viktiga förordningar för samtliga myndigheter är myndighetsförordningen, förordningen om intern styrning och kontroll samt förordning om årsredovisning och budgetunderlag.

Finansmakten innebär resurstilldelning till myndigheterna och uppföljning av densamma. Hur mycket medel en myndighet tilldelas, till vilka ändamål olika medel får användas och hur dessa medel fördelas mellan anslag och anslagsposter är viktiga styrmedel som sätter ekonomiska gränser samt anger prioriteringar inom politikområdet. I Sverige är det ytterst riksdagen som fattar beslut om resurstilldelning och vad medlen får användas till, efter förslag från regeringen i budgetpropositioner. Budgetprocessen är en löpande process, vilket innebär att justeringar är möjliga att göra under budgetåret.

I budgetpropositionen anges ramarna för vad regeringen vill åstadkomma under kommande budgetår. Dessa ramar utgör utgångspunkten för styrningen till myndigheten som därefter realiserar i regleringsbrevet. I regleringsbrevet anger regeringen målen för verksamheten under det kommande året och i detta preciseras också den beslutade budgeten mer i detalj för kommande budgetår. Regleringsbrevet är ettåriga i Sverige och således ämnade för mer kortsiktig styrning än vad myndighetens instruktion är.

Via särskilda regeringsuppdrag lämnas (vanligtvis) större uppgifter eller uppdrag till myndigheten, i detta sammanhang utöver regleringsbrevet, som regeringen beslutar om. Uppdragen kan involvera flera myndigheter och kan då kräva samordning myndigheterna emellan.

Myndighetsstyrningen varierar över tid och mellan olika regeringar samt i viss utsträckning även mellan olika departement och myndigheter. Det övergripande målet med myndighetsstyrning är att säkerställa att den politik och de mål som är beslutade av riksdag och regering uppnås på ett effektivt och rättssäkert sätt.

³ [Lagstiftningsprocessen - Regeringen.se](#)

⁴ (Vägledning för statliga myndighetsstyrelser [vagledning-for-statliga-myndighetsstyrelser.pdf](#) [regeringen.se](#)).

2.2 Transportpolitiken i Sverige

Tabell 1, övergripande struktur per land.

Sverige	Norge	Danmark	Finland
Departement	Departement	Departement	Departement
Landsbygds- och infrastruktur-departementet	Samferdseldepartementet	Transportministeriet	Kommunikationsministeriet
Myndigheter	Myndigheter	Myndigheter	Myndigheter
Trafikverket	Statens vegvesen	Banedanmark	Trafikledsverket
Transportstyrelsen	Jernbanedirektoratet	Vejdirektoratet	Traficom
Luftfartsverket	Vegtilsynet	Trafikstyrelsen	
Sjöfartsverket	Statens jernbanetilsyn	Færdselsstyrelsen	
VTI	Luftfartstilsynet	Jernbanenævnet	
Trafikanalys	Statens haverikommission		

2.2.1 Ansvarsfördelning och styrning

Ansaret för transportsystemet i Sverige är uppdelat mellan såväl olika statliga myndigheter och affärsverk, som på regionala och kommunala aktörer. Landsbygds- och infrastrukturdepartementet ansvarar sedan 1 januari 2023 för transportpolitiken och styrningen av transportmyndigheterna. Myndigheten Transportstyrelsen ansvarar för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet medan Trafikverket, Luftfartsverket och Sjöfartsverket har mer operativa ansvarsområden. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) och Trafikanalys (Trafa) har i uppgift att förse regering och riksdag med information och kunskapsunderlag på det transportpolitiska området.

Inom transportpolitiken verkar även de statligt ägda bolagen AB Svensk Bilprovning, Arlandabanan Infrastructure AB, Green Cargo AB, Infranord AB, Jernhusen AB, SAS AB, SJ AB, Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB, Svevia AB och Swedavia AB.

Under oktober 2023 gick ett konsortium, med bland andra europeiska flygbolaget Air France-KLM, in som nya storägare i SAS. Den danska staten blir kvar som ägare och utökar sin ägarandel. Svenska och norska staten gick inte in med mer pengar och förväntas därmed, liksom andra befintliga aktieägare, inte ha något värde kvar i SAS AB.⁵

Ansaret för den regionala kollektivtrafiken regleras i Lag (2010:1065) om kollektivtrafik och är gemensamt för regionen och kommunerna inom ett län. Regionen och kommunerna får dock komma överens om att antingen regionen eller kommunerna ska bära ansaret. Regioner och kommuner har egen beskattningsrätt och deras verksamhet finansieras främst genom skatt men också genom avgifter och statsbidrag.

I avsnittet nedan beskrivs kortfattat de centrala transportmyndigheterna i Sverige och deras huvudsakliga ansvarsområden. Sedan 2023 ansvarar Landsbygds- och infrastrukturdepartementet för samtliga dessa myndigheter. Departementet ansvarar för frågor som rör landsbygd, livsmedel och areella

⁵ <https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2023/sas-nar-en-viktig-milstolpe-i-sas-forward--offentliggor-det-vinnande-konsortiet-inklusive-detallier-om-transaktionsstrukturen/>

närings-, regional utveckling, transporter och infrastruktur samt bostäder och samhällsplanering.

Statens sammantagna budget för transportpolitiken (infrastruktur- och trafikfrågor inom järnvägs-, väg-, sjöfarts- och luftfartsområdena samt transportforskning) uppgår enligt förslag i BP23 till 76,7 miljarder kronor 2023. År 2011 uppgick motsvarande till drygt 53 miljarder kronor i penningvärde september 2023.⁶ Det innebär att statens utgifter för transportpolitiken har ökat med över 40 procent i fast penningvärde sedan 2011.

2.2.2 Transportpolitiska mål

I Sverige är transportpolitikens övergripande mål att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Målet som beslutades av riksdagen 2009 är detsamma i dag som 2011. För transportpolitiken finns även två andra av riksdagen beslutade mål, funktionsmålet *tillgänglighet* och hänsynsmålet *säkerhet, miljö och hälsa*.

– *Funktionsmålet* innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

– *Hänsynsmålet* innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Hänsynsmålet har ändrats något sedan 2011 genom ett tillägg där det förtydligas att transportsystemets utformning, funktion och användning även ska bidra till att *det övergripande generationsmålet för miljö nås* (tidigare bara miljö kvalitetsmålen).

Riksdagsmålen följs årligen upp av regeringen i resultatredovisningen i budgetpropositionen. Regeringen använder huvudsakligen Trafikanalys årliga rapport som källa till uppföljning av målen. I resultatredovisningen för 2022 konstaterar regeringen avseende uppföljning av riksdagsmålen bland annat att transportförsörjningen inte är fullt ut samhällsekonomiskt effektiv, att transportsystemets standard och tillförlitlighet har försämrats något samt att användbarheten för olika grupper är i stort sett oförändrad.

2.2.3 Centrala transportmyndigheter

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen har till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Transportstyrelsen ska vidare verka för att de transportpolitiska målen uppnås och verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem.⁷ Transportstyrelsen inrättades 1 januari 2009 och var då en sammanslagning av flera olika myndigheter

⁶ (Prop. 2012/13:1 Utgiftsområde 22)

⁷ (förfordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen)

(Järnvägsstyrelsen, Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsinspektionen, Vägtrafikinspektionen och delar av Länsstyrelsen och Vägverket).

Trafikverket

Trafikverkets uppdrag är att med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv ansvara för långsiktig infrastrukturplanering för vägtrafik, järnvägs- trafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Myndigheten ska verka för en grundläggande tillgänglighet i den interregionala kollektivtrafiken samt, med utgångspunkt i ett samhällsbyggnads- perspektiv, skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem.

Trafikverket leds av en styrelse och har en regional organisation med huvudkontor i Borlänge. Trafikverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås enligt Förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket. Sedan 2022 är Trafikverket en beredskapsmyndighet och sektorsansvarig myndighet enligt förordningen (2022:524) om statliga myndigheters beredskap.

Luftfartsverket

Luftfartsverkets huvuduppgifter är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart och tjänster för planering och genomförande av flygning för obemannad luftfart. Luftfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås enligt förordning (2010:184) med instruktion för Luftfartsverket.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket ansvarar för att utveckla transport- och sjöfartspolitiken i linje med riksdagens och regeringens beslut. Myndigheten följer upp hur sjöfarten utvecklas i förhållande till de transportpolitiska målen och verkar för att minska sjöfartens negativa miljöpåverkan. Sjöfartsverket ansvarar för att sjövägarna är framkomliga, tillgängliga och säkra. Sjöfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås och ska, i sitt arbete, ha ett trafikslagsövergripande synsätt.⁸

Statens väg- och transportforskningsinstitut

Statens väg- och transportforskningsinstitut har till huvuduppgift att bedriva forskning och utveckling som avser infrastruktur, trafik och transporter. Institutet ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås genom att bidra till att kunskapen om transportsektorn kontinuerligt förbättras.⁹

Trafikanalys

Trafikanalys har till huvuduppgift att, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. Vidare ska myndigheten ansvara för att samla in, sammanställa och sprida statistik på transportområdet. Trafikanalys ska också, inom sitt ansvarsområde, bistå regeringen med underlag och rekommendationer.¹⁰

⁸ Förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket

⁹ Förordning (2007:964) med instruktion för Statens väg- och transportforskningsinstitut

¹⁰ Förordning (2010:186) med instruktion för Trafikanalys

2.3 Transportpolitiken i Norge

2.3.1 Ansvarsfördelning och styrning

I Norge är det Samferdseldepartementet (SD) som har det övergripande ansvaret för ramvillkoren för flyg-, väg- och järnvägssektorerna och för nationella landsvägsfärjor. Detta inkluderar långsiktig planering, utredning, analys, lagar, förordningar, tillstånd och budgetarbete inom dessa områden. I departementets uppdrag ingår att förbereda ärenden som ska läggas fram för riksdagen som exempelvis förslag på nationell transportplan, den årliga statsbudgeten och förslag till lagar och lagändringar. Departementet ansvarar även för att följa upp att myndigheterna inom tilldelade anslag verkar i enlighet med uppsatta mål och resultatkrav. De transportmyndigheter som svarar under SD är Statens vegvesen, Vegtilsynet, Jernbanedirektoratet, Statens jernbanetilsyn, Luftfartstilsynet, Statens haverikommissjon. SD förvaltar även statens ägarintressen i de statliga aktiebolagen Avinor AS, Vygruppen AS, Entur AS, Nye Veier AS och Norske Tog AS samt det statliga bolaget Bane NOR SF.

Liksom i Sverige är ansvaret för transportsystemet i Norge uppdelat mellan såväl olika statliga myndigheter som på regionala och kommunala aktörer. I Norge ligger ansvar på regionala fylkeskommunerna och Oslo kommun när det gäller den lokala kollektivtrafiken, staten har ansvar för järnvägen, medan regionalbusstrafik kan köras på kommersiell grund. Fylkena finansierar kollektivtrafiken med egna medel som generella skatteintäkter, biljettintäkter och tillskott från staten. I städerna ges det tillskott genom belöningsordningen i byvekstavtalen. Staten kan stödja nationellt viktiga fylkeskommunala kollektivtrafikprojekt med upp till 50 procent av kostnaden. I några städer används intäkter från biltullar till finansiering av kollektivtrafiken.

Myndigheterna i Norge tilldelas medel och uppdrag efter att Stortinget har beslutat om statsbudgeten och departementet fördelat anslagen till underliggande verksamheter. Detta görs med hjälp av uppdragsbrev som bland annat ställer upp mål för verksamheten, utgifts- och inkomstramar, budgetbemyndiganden och redovisningskrav. Skrivelserna är en viktig del av departementets övergripande styrning.¹¹

Varje departement har ansvar för att följa upp Stortingets beslut och antaganden och ska sköta sina myndigheter på ett sådant sätt att detta förverkligas. Detta sker genom styrningsdialogen, som är en samlingsbeteckning för styrdokument, rapporter och möten av ledningskaraktär mellan departementet och underliggande myndighet. För Samferdseldepartementet består ledningsdialogen av:

- instruktioner för myndigheter exempelvis Statens vegvesen (2011, 2019) och Jernbanedirektoratet (2016, 2021)
- årligt tilldelningsbrev
- statliga ledningsmöten

¹¹ <https://www.regjeringen.no/contentassets/087954c97c8e47b7b2a733e350a25b4a/instruks-for-svv-med-endringer-fra-1-september-2021.pdf> och <https://www.regjeringen.no/contentassets/07e14e608dbb4560bab3e8cc6371379c/2021/instruks-jernbanedirektoratet-2021.pdf>

- kompletterande tilldelningsbrev vid ändringar av godkända anslag eller förutsättningarna för dem under budgetåret, eller vid skriftliga uppdrag under budgetåret
- protokoll från byråledningsmöten och eventuella andra möten som ingår i hanteringsdialogen
- rapportering från myndigheternas verksamhet, inklusive kvartals- och årsredovisningar samt rapportering till statsräkenskaperna

Myndigheterna återrapporerar sitt arbete i en årsredovisning. Denna ska ge en samlad bild av resultatet i förhållande till målen och ge departementet underlag för bedömning av måluppfyllelse och resursanvändning. Rapporten diskuterar även myndighetens interna styr- och kontrollsystem och viktiga framtidsutsikter.

Styrning av myndigheter sker på ett annat sätt i Norge än i Sverige eftersom departementen i Norge kan instruera sina underordnade myndigheter, både generellt och i enskilda fall. Något enskilda departementet inte har samma möjlighet att göra i Sverige.¹²

2.3.2 Transportpolitiska mål

Regeringen och Stortinget fastställer de nationella målen för transportpolitiken i Norge genom den nationella transportplanen (NTP). Det har fastställts NTP sedan början av 2000-talet i Norge. NTP prioriterar vilka insatsområden transportpolitiken i Norge ska koncentrera sig på under de kommande tolv åren. Planen revideras vart fjärde år. Statens vegvesen ansvarar för att samordna arbetet med planeringsunderlaget för den nationella transportplanen. Stortingsbetänkandet om Nationell transportplan antas av Stortinget. Innehållet i NTP har i stort varit likartade sedan starten men haft olika utformningar och formuleringar. Digitalisering och klimatfrågan är egna strategiska områden i senaste versionen.

I NTP 2022–2033 finns fem strategiska områden¹³:

- Mer för pengarna.
- Effektiv användning av ny teknologi.
- Bidra till uppfyllelse av Norges klimat- och miljömål.
- Nollvision för dödade och svårt skadade.
- Enklare resor i vardagen och ökad konkurrenskraft för näringslivet.

I den senaste NTP har villkoren ändrats för genomförandet av planen. Tidigare har NTP försökt att i detalj bestämma vad som skulle byggas och när under hela planperioden medan nu sätts ramarna för viktiga val som ska göras när det är lämpligt. Regeringen har infört portföljstyrning så att verksamheterna under planperioden kan föreslå ordning och omfattning av åtgärder som genomförs inom ramen för NTP. Dynamiken i portföljförvaltning ger transportmyndigheter tydlig vägledning när det gäller området uppnå *mer för pengarna*. Exempelvis när det gäller potential för kostnadsminskningar i järnvägsprojekt har det analyserats varianter av värdeoptimering av InterCity-konceptet där kostnaderna för den återstående utvecklingen kan minskas till cirka hälften.

Målen anges även i de årliga tilldelningsbrev. Ledningssystemet mål- och resultatstyrning används i uppföljningen av målen, där utgångspunkten är att

¹² [Etatsstyring | DFØ \(dfo.no\)](https://www.etsstyring.no/DF0/)

¹³ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-20-20202021/id2839503/>

departementet koncentrerar sig på vad som ska uppnås, medan myndigheterna ska ta reda på hur. I linje med detta ska departementet fastställa övergripande mål och styrningsparametrar för sina myndigheter, följa upp de övergripande målen och i övrigt rikta uppmärksamheten mot områden där behovet är störst. Myndigheten ska se till att uppsatta mål och prestationskrav uppnås men bör i allt väsentligt ha frihet att välja vilka åtgärder och aktiviteter som ska initieras för att målen ska nås.

2.3.3 Centrala transportmyndigheter

Statens vegvesen

Statens vegvesen (SVV) är Norges vägmyndighet för riksvägar med ansvar för att utreda, planera, bygga, driva och underhålla riksvägar.

Myndigheten består av sex ämnesavdelningar och ett direktorat. SVV leds av en vägdirektör.¹⁴ Uppdragen är bemyndigade i väglagen, vägtrafiklagen, yrkestrafiklagen och ITS-lagen.

Jernbanedirektoratet

Jernbanedirektoratet har i uppdrag att utveckla järnvägen som en del av det övergripande transportsystemet. Järnvägssektorn i Norge består av Jernbanedirektoratet, infrastrukturförvaltaren Bane NOR och tågbolagen. Företaget Entur äger och förvaltar systemet för tågbiljettsförsäljning och samlar in data för all kollektivtrafik, Norske Tog AS äger och förvaltar tågmaterial som hyrs ut till tågbolag. Flera entreprenörer utför uppdrag åt Bane NOR.

Vegtilsynet

Vegtilsynet bildades 2012 och utövar tillsyn över Statens vegvesen och Nye Veier AS avseende säkerhetskraven på riksvägar och att verksamheten bedrivs på ett säkert och ändamålsenligt sätt för trafikanternas bästa.

Statens jernbanetilsyn (SJT)

SJT bildades 1996 och administrerar regelverk för järnvägssektorn och övervakar att verksamhet för tåg, spårvagnar och tunnelbanor samt för linbanor och nöjesanläggningar, bedrivs på ett säkert sätt inom gällande regelverk.

Norska Luftfartstilsynet

Norska Luftfartstilsynet bröts loss 2000 från Luftfartsstyrelsen vilken ombildades 2002 som det statliga bolaget Avinor. Luftfartstilsynet genomför kontroller, godkännanden och utövar tillsyn och planerade besiktningar av tillsynsobjekt, regelverksutveckling för luftfart samt kommunikation till befolkningen.

Statens haverikommisjon (SHK)

SHK är en offentlig förvaltning med uppdrag att utreda förhållanden som bedöms ha betydelse för att förebygga olyckor och allvarliga tillbud.

Norska Kystverket

Norska Kystverket lyder under handels- och fiskeridepartementet och har i uppdrag att säkerställa en säker och effektiv trafik i sjöleder längs kusten och in

¹⁴ <https://www.vegvesen.no/om-oss/om-organisasjonen/om-statens-vegvesen/samfunnsoppdrag-ansvar-oppgaver/slik-har-vi-organisert-virksomheten/>

i hamnar samt ansvarar för den nationella beredskapen mot akuta föroreningar. Kustverket äger hamninfrastruktur i många fiskehamnar.

I Norge har det inte genomförts en sammanslagning av transportmyndigheter på motsvarande sätt som Trafikverket och Transportstyrelsen i Sverige. Ansvaret är uppdelat mellan ett flertal myndigheter. En större förändring genomfördes 2016 med en järnvägsreform i Norge. Jernbaneverket avvecklades och uppgifterna överfördes vid årsskiftet 2016/17 till Jernbanedirektoratet (JDB) och Bane NOR. Förändring av JDB organisation har fortsatt under 2020-talet.

2.4 Transportpolitiken i Danmark

2.4.1 Ansvarsfördelning och styrning

Transportministeriet i Danmark ansvarar för planering, byggande samt drift och underhåll av den statliga infrastrukturen. Dessutom arbetar ministeriet med reglering och tillsyn av det danska transportsystemet.¹⁵ Transportministeriet leds av Transportministern. En skillnad gentemot Sverige är att Transportministeriet är mer operativt och själva utför uppgifter som ligger hos de svenska myndigheterna.¹⁶

De självständiga transportmyndigheterna som styrs av Transportministeriet är Vejdirektoratet (statliga vägar), Banedanmark (statliga järnvägar), Trafikstyrelsen (tillsyn järnväg, luftfart och hamnar), Faerdselstyrelsen (tillsyn vägtrafik). Dessutom ingår Jernbanenævnet (tillsyn av konkurrensen på järnvägsmarknaden), Havarikommissionen for Civil luftfart og jernbane, Havarikommissionen for Vejtrafikulykker och Kommissarius i Jylland/på Öerne (prövar statliga expropriationer).¹⁷

Vidare ingår de kommersiella bolagen DSB (tågtrafik), Metroselskabe I/S (utveckling och drift av tunnelbanan i Köpenhamn), Naviair (flygtrafikledning), Sund & Bælt Holding A/S (äger/deläger fasta förbindelser) samt Udviklingsselskabet By & Havn I/S (utvecklar markytorna i Ørestad och Köpenhamns hamn och svarar för drift av Köpenhamns hamn).

Till Transportministeriet är även olika råd och kommissioner knutna, med syfte att ge rekommendationer till transportpolitiken.

Övergripande sker styrningen av transportmyndigheter i Danmark med följande instrument:

- Deras uppgifter och mandat fastställs i Bekendtgørelser¹⁸, exempelvis "Bekendtgørelse om Banedanmarks opgaver og beføjelser"¹⁹. Dessa uppdateras med olika frekvens.
- Årliga mål- och resultatplaner, vilka uttrycker specifika mål som myndigheterna ska uppnå. Målen konkretiseras i tillhörande "driftsdokument". Mål- och resultatplanerna utformas som avtal mellan departementet och myndigheten.

¹⁵ Transportministeriet (2023). Kontakt. 2022-12-16. Hämtat oktober 2023.

<https://www.trm.dk/ministeriet>

¹⁶ Se Trafikanalys (2011) samt kommande kapitel i denna studie.

¹⁷ Transportministeriet (2023). Bestyrelser, råd mv. 2023-08-22. Hämtat oktober 2023.

<https://www.trm.dk/ministeriet/ministeriet-artikler/bestyrelser-raad-mv>

¹⁸ Bekendtgørelser används även för att meddela exempelvis lagförändringar.

¹⁹ Transportministeriet (2023). BEK nr 855 af 19/06/2023

- Budgeten för verksamheten fastställs i Finansloven. Finansloven är motsvarigheten till den svenska statsbudgeten, men fastställs som en lag.
- De breda, politiska avtal som styr transportpolitiken innehåller detaljerade uppgifter som verkställs av Transportministeriet och dess myndigheter.
- Rapportering från myndigheternas verksamhet, exempelvis årsrapporter där måluppfyllelsen beskrivs.

Liksom i Sverige är ansvaret för transportsystemet i Danmark uppdelat mellan både statliga myndigheter och regionala samt kommunala aktörer. Vejdirektoratet förvaltar större vägar, men den absolut största delen är kommunala. Den största delen av järnvägsnätet är statligt, men danska regioner äger och förvaltar så kallade lokalbaner, lokala järnvägar. Det finns även privata järnvägar. Kollektivtrafiken organiseras av regioner och kommuner. Trafiken på Själland drivs exempelvis i ett gemensamt bolag, Movia, som ägs av 45 kommuner och de två regionerna (Själland och Hovedstaden). Kollektivtrafiken finansieras med intäkter samt generella skatteintäkter.²⁰

2.4.2 Transportpolitiska mål

Danmark har inte några transportpolitiska mål av samma slag som Sverige, utan mål fastställs i politiska överenskommelser för olika sakfrågor. Om sakfrågorna är av strategisk betydelse är den politiska enigheten bred. Detta är oförändrat sedan 2011.²¹ Det ska samtidigt noteras att både *Jernbaneloven*²² (Järnvägslagen) och *Vejloven*²³ (Väglagen) har tydliga likheter med de svenska transportpolitiska målen. Vejloven ska bland annat medverka till ett välfungerande och sammanhängande vägnät, framkomlighet som gynnar samhällsekonomi och utveckling i hela Danmark, god tillgänglighet mellan hem och olika målpunkter samt god trafiksäkerhet och hänsyn till såväl miljö som andra värden, exempelvis kulturmiljö. Jernbaneloven har liknande syfte och ska främja tillväxt av tågtrafik och konkurrens på järnvägsmarknaden.

Det mest centrala avtalet för transportpolitiken är *Aftale om Infrastrukturplan 2035* från 2021.²⁴ Detta ersatte *Aftale om et sammenhaengenede Danmark – Investeringsplan 2030* från 2019. Det var det danska regeringsskiftet 2019 som gjorde att ett nytt avtal togs fram så snart efter det förra. I och med överenskommelsen om *Aftale om Infrastrukturplan 2035* etablerade Danmark också en 15-årig infrastrukturplan som ska uppdateras vart femte år, det vill säga en modell snarlikt Sverige, Norge och Finland.

²⁰ Det är Loven om trafikselskaber som reglerar de regionala kollektivtrafikbolagen. Källa: Transportministeriet (2023). Bekendtgørelse af lov om trafikselskaber

²¹ Trafikanalys (2011). Struktur og styrning av de statliga transportmyndigheterna i de nordiska ländernas. PM 2011:1. Sid 29.

²² Transportministeriet (2023). LBK nr 1091 af 11/08/2023 (Gældende) Bekendtgørelse af jernbaneloven

²³ Transportministeriet (2023). LBK nr 421 af 25/04/2023 (Gældende) Bekendtgørelse af lov om offentlige veje m.v.

²⁴ Som exempel på bred uppslutning är avtalet slutet mellan regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet och Kristendemokraterne.

Transportministeriet har en vision som anger att Danmark har transportsystem och byggnader som tillfredsställer samhällets behov på ett effektivt, konkurrenskraftigt, säkert och miljövänligt sätt.²⁵

2.4.3 Centrala transportmyndigheter

Vejdirektoratet

Vejdirektoratet är ansvarigt för det statliga vägnätet, det vill säga motorvägar, motortrafikleder och en stor del av landsvägarna och många av broarna. Myndigheten har en vision som formuleras "Bättre väg för pengarna – enkelt och säkert framåt".²⁶

Banedanmark

Banedanmark planerar, utvecklar, bygger, driver, underhåller samt förnyar den statliga järnvägsinfrastrukturen. Banedanmark tilldelar även tider i spåren för tågen och tar fram körplaner för det statliga järnvägsnätet. Myndigheten fastställer och samlar in banavgifter. Banedanmarks vision är att utveckla och bygga en attraktiv, grön, säker och effektiv järnväg.²⁷

Trafikstyrelsen

Trafikstyrelsen svarar för reglering, godkännande och tillsyn inom flyg, järnväg, kollektivtrafik och hamnverksamhet samt postområdet. Vidare sköter styrelsen uppgifter inom MKB-godkännanden för vägar, järnvägar och hamnar. Trafikstyrelsen ansvarar även för driften av Bornholms flygplats.²⁸

Færdselsstyrelsen

Færdselsstyrelsen bildades 2020 och har som huvuduppgifter att arbeta med trafiksäkerhet, mobilitet och gröna transporter på vägområdet. Det görs genom att svara för reglering, tillsyn och godkännande avseende fordon och deras utrustning, körkort, busstrafik, godstransporter och kommersiell persontrafik. Dessutom är det styrelsen som hanterar reglering och tillsyn avseende alternativa drivmedel.²⁹

Jernbanenævnet

Jernbanenævnet inrättades den 1 juli 2010 och är en oberoende nämnd som bevakar konkurrenssituationen på marknaden för järnvägstransporttjänster och utför tillsyns- och reklamationsfunktioner på järnvägsområdet i förhållande till tilldelning av infrastruktur, indrivning av avgifter och passagerarrättigheter.³⁰

Søfartsstyrelsen

Søfartsstyrelsen är en del av Erhvervsministeriet (Näringsministeriet). Myndigheten övervakar säkerhet, arbetsmiljö och miljö för fartyg, personal och passagerare. Søfartsstyrelsen ska arbeta för att förebygga nedsmutsning och förbättra sjöfartsnäringens villkor. Myndighetens mission är att "Effektivt stärka

²⁵ Transportministeriet (2022). Arbejdet i ett ministerie. 2022-09-26. Hämtat oktober 2023.

<https://www.trm.dk/job-og-karriere/job-og-karriereartikler/job-og-karriereartikler/arbejdet-i-et-ministerie>

²⁶ Transportministeriet och Vejdirektoratet (2022). Mål og- resultatplan 2023 s.2

²⁷ Banedanmark (2023). Årsrapport 2022

²⁸ Digitaliseringsstyrelsen (2022). Det Offentlige Danmark 2022

²⁹ Færdselsstyrelsen (2023). Årsrapport 2022

³⁰ Jernbanenævnet (årtal okänt). Om Jernbanenævnet. Hämtat oktober 2023.

<https://www.jernbanenaevnet.dk/>

det Blå Danmarks tillväxtförutsättningar samt främja säkerhet och hälsa i rena hav”.³¹

De viktigaste skillnaderna gentemot Sverige är att Danmark saknar transportpolitiska mål på samma sätt som Sverige. Målsättningen för transportområdet fastställs genom breda, politiska överenskommelser. Däremot uttrycker såväl Vägslagen som Järnvägslagen mål som liknar de svenska, transportpolitiska målen. Även Transportministeriets strategiska grundlag formulerar viktiga mål för ministeriets arbete på transportområdet. Transportministeriet och danska staten har en direkt roll som (del-)ägare i verksamheter som är regionala eller till och med lokala till sin karaktär, dels Metroselskabet AS, dels Udviklingsselskabet By & Havn I/S. Statliga expropriationer ligger i särskilda organisationer, de så kallade Kommissarius. Det finns nämnder för klagomål gällande exempelvis tilldelning av anlop i hamnar (Havneklagenævnet). Tillsyn och reglering hanteras av flera organisationer. Den närmaste motsvarigheten till regleringsbrev är Mål- og resultatplanerna, som sluts som avtal mellan departementet och myndigheterna. Dessa innehåller dock ingen budget, vilken fastställs i Finansloven.

De största förändringarna som identifierats det senaste decenniet är att i och med *Aftale om Infrastrukturplan 2035* år 2021 införde Danmark femtonåriga infrastrukturplaner som ska uppdateras vart femte år. År 2020 bildades Færdselsstyrelsen, som svarar för tillsyn och reglering inom vägområdet. Huvudsakligen tog den nya myndigheten över uppgifter från Trafikstyrelsen. Mål- og resultatplanerna ersatte i mitten av årtiondet de tidigare ”Resultatkontrakten”. Antalet mål har blivit färre med starkare fokus på myndigheternas kärnuppgifter och med starkare koppling till den högsta ledningen. Förändringen gällde alla statliga myndigheter.

2.5 Transportpolitiken i Finland

2.5.1 Ansvarsfördelning och styrning

Ansaret för transportsystemet i Finland är som i Sverige uppdelat mellan såväl olika statliga myndigheter samt regionala och kommunala aktörer.

VR Group Ab har koncession för person- och godstransporter på järnväg, de kör i stort all tågtrafik. Rysslandstågen har körts i samarbete med ryska statsjärnvägen men har pausats sedan mars 2022 på grund av geopolitiska läget.³² Helsingfors pendeltåg körs av VR men kommunerna medfinansierar trafiken. Metro, spårvagnar och bussar i Helsingforsregionen körs av lokaltrafikbolaget HSL/HRT, och olika kommunala bolag kör bussar i övriga Finland.

NTM-centraler har till uppgift att sörja för landsvägarnas skick, bygga nya vägar och förbättra befintliga vägar för att öka trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken. NTM-centralerna ansvarar för organiseringen av kollektivtrafiken i 15 regioner och definierar den målsbaserade servicenivån för offentlig persontrafik i samarbete med regionens andra aktörer och upphandlar trafiktjänster. NTM-centralerna sköter inköp av offentlig persontrafikservice och utvecklingen av

³¹ <https://www.soefartsstyrelsen.dk/om-os>

³² <https://svenska.yle.fi/a/7-10033400>

statligt finansierade uppgifter. ³³NTM står för närings-, trafik- och miljöcentral och benämns ELY-keskus på finska.

Kommunikationsministeriet i Finland har det statliga ansvaret för de transportpolitiska frågorna. Ministeriet bereder de politiska och strategiska riktlinjerna samt ansvarar för lagstiftningen inom ministeriets ansvarsområde. Kommunikationsministeriet styr ämbetsverken och inrättningarna och svarar för att deras mål och verksamhet står i linje med regeringsprogrammet. Styrningen följer koncernprincipen och grundar sig på partnerskap och utnyttjande av sakkunnignätverk. Ägarstyrningen i de statsägda bolagen sköts i enlighet med statsrådets principbeslut om statens ägarpolitik, god förvaltningssed och ministeriets principer för ägarstyrning.

Styrningen av ämbetsverken tar sikte på tydliga roller och uppgifter. Målen för verksamheten inom förvaltningsområdet ställs upp bland annat i koncernstrategin och i verksamhets- och ekonomiplanen, exempelvis Investeringsprogrammet och Planeringsprogrammet för Trafikledsverket, samt de resultatavtal med inkluderade resultatmål som ingår med ämbetsverken.

Den närmaste motsvarigheten till regleringsbrev är Resultatavtalen, som sluts som avtal mellan departementet och myndigheterna. Resultatplanen utgår från budgetunderlaget och beskriver mål för myndigheterna under året och för mål som är kopplade till den riksomfattande Trafik 12 planen, se beskrivning nedan.

Myndigheter och inrättningar inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde är Transport- och kommunikationsverket (Traficom), Trafikledsverket och Meteorologiska institutet. Ministeriet styr myndigheterna och svarar för att deras mål och verksamhet står i linje med regeringsprogrammet.³⁴ Ministeriet svarar också för ägarstyrningen av trafikstyrningsbolaget Fintraffic Ab (2018), Cinia Ab, Finlandsbanan Ab, Entimmeståget till Åbo Ab, Östbanan Ab och Rundradion Ab.

Finlands myndighetsstruktur inom transportområdet liknar den i Sverige där Trafikledsverket motsvarar Trafikverket och Traficom motsvarar Transportstyrelsen.

2.5.2 Transportpolitiska mål

Målet med transport- och kommunikationspolitiken i Finland är att genom lagstiftning säkerställa en fungerande vardag för medborgarna och rörlighet för information, varor och människor. Progressiv lagstiftning skapar grogrund för tjänsteproduktion på marknadens villkor och för nya affärsidéer. Lag om Trafikledsverket³⁵ och Lag om Transport och kommunikationsverket ³⁶ styr myndigheternas verksamheter.

Finlands riksomfattande trafiksystemplan 2021–2032 (Trafik 12) är en strategisk plan för utveckling av trafiksystemet och strategiska riktlinjer som beskriver och preciserar mål. Planen inkluderar åtgärdsprogram för staten och kommunerna

³³ <https://www.ely-keskus.fi/ptv/-/fsc/view/service/70267c23-4937-4fa1-ba31-5b09bce7b492/joukkoliikenteen-valtionavustus/KR3%3BValtionavut>

³⁴ <https://lvm.fi/sv/styrning>

³⁵ <https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2009/20090862>

³⁶ <https://finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2018/20180935>

för att uppnå målen och ett statligt finansieringsprogram samt en konsekvensbedömning.

Trafik 12 utgår från de lagstadgade målen om funktionalitet, säkerhet och hållbarhet och berör samhällsmål inom: främjande av Finlands konkurrenskraft, kampen mot klimatförändringar och regionernas vitalitet och tillgänglighet.³⁷

I Finland har transportpolitiken traditionellt varit ombytlig under olika regeringsperioder, vilket påverkat kommunerna, stadsregionerna och regionerna. Införandet av en nationell plan ska medföra ökad långsiktighet. I Trafik 12-planen ingår alla transportformer. Målet är ett effektivt, hållbart och tillgängligt transportsystem. Genomförandet av planen har ännu inte kommit i gång ordentligt, eftersom finansieringsbasen har undergrävts genom budgetbeslut.

Kommunikationsministeriet arbetar för att trafiken och transportererna på sikt ska bli en helhetsservice (mobilitet som tjänst). Avsikten är att trafiken och transportererna ska bilda en lika helgjuten servicehelhet som kommunikation. Finland är globalt sett föregångare inom konceptet mobilitet som tjänst. Inrättande av Lagen om transportservice 2017 var startskottet för denna inriktning som skiljer sig från andra nordiska länder.³⁸

2.5.3 Centrala transportmyndigheter

Trafikledsverket

Trafikledsverket inledde sin verksamhet den 1 januari 2010. Myndigheten fick då ta över all verksamhet från Vägförvaltningen, Banförvaltningscentralen och vissa av de uppgifter som Sjöfartsverket tidigare ansvarat för och som inte överfördes till det nya produktionsbolaget eller Trafiksäkerhetsverket. Trafikledsverket består av fem verksamhetsområden och två funktioner som rapporterar direkt till generaldirektören. De ansvarar för att utveckla och underhålla det statliga vägnätet, järnvägarna och farlederna. Därigenom främjas samhällets välmående och näringslivets konkurrenskraft.

Transport- och kommunikationsverket (Traficom)

Traficom betjänar i ärenden som gäller tillstånd, registrering och övervakning för trafik inom alla trafikslag, transport och kommunikation. Traficom består av fyra kompetensområden och två påverkansnätverk. Myndigheten skapades 2019.³⁹

Fintraffic

Fintraffic är ett statligt ägt specialuppgiftsbolag som grundades 2019 under namnet Traffic Management Finland Ab, senare ändrat till Fintraffic. Myndigheten tillhandahåller och utvecklar tjänster för trafikstyrning och trafikledning i hela landet, för alla trafikslag, och säkerställer en säker och smidig trafik. Trafikledsverket beställer trafikledningstjänster från bolaget. Att all trafikledning och -styrning för alla trafikslag är samlat i ett bolag är en skillnad mot hur det ser ut i Sverige.

Kommunikationsministeriets förvaltningsområde reformerades och många lagar trädde i kraft vid ingången av 2019. Klimat och miljö fick en egen enhet vid

³⁷ <https://julkaisut.vhhttps://lvm.fi/sv/-/andringar-vid-arsskiftet-inom-kommunikationsministeriets-forvaltningsomrade-993337altioneuvosto.fi/handle/10024/163390>

³⁸ <https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2017/20170320>

³⁹ <https://www.traficom.fi/sv/traficom/om-traficom/organisation>

kommunikationsministeriet. Den nya enheten är ett tecken på att klimat- och miljöfrågorna intar en central position även inom områdena för transport och kommunikation. Enheten svarar för att transport- och kommunikationssystemen är energieffektiva och utsläppsnåla och belastar miljön så lite som möjligt.⁴⁰

Att gamla Trafiksäkerhetsverket och Kommunikationsverket slogs samman till det nya Transport- och kommunikationsverket (Traficom) är en stor förändring som skedde 2019. Dåvarande Trafikverket fortsatte sin verksamhet som Trafikledsverket.⁴¹

3 Förändringar i struktur och styrning utifrån sex olika fokusområden

I kapitel 3 redogörs för huruvida det sedan 2011 har skett några förändringar i Sverige avseende struktur och styrning av transportmyndigheterna. Utifrån Sverige redogörs för likheter/skillnader jämfört med de andra länderna utifrån sex fokusområden. Likheter och eventuella skillnader lyfts fram och beskrivs.

Förändringar i omvärlden påverkar politik och inriktning på myndighetsstyrning. Det finns tvärssektoriella frågor som härrör från omvärldsförändringar som fått större utrymme och prioritet i myndigheternas uppdrag i de nordiska länderna. Det gäller områden såsom klimat- och miljöfrågor, digitalisering av transportområdet, urbanisering och frågor kring säkerhet och resiliens.

Även förändringar inom EU påverkar de nordiska ländernas transportpolitik. Detta bland annat genom direktiv och förordningar samt förhandlingar som transportmyndigheterna deltagit i på EU-nivå. Även Norge påverkas av detta.

3.1 Planering, förvaltning och utveckling av statlig infrastruktur

Tabell 2, Myndigheter med huvudsakligt ansvar för planering, förvaltning och utveckling av den statliga infrastrukturen. Andra aktörer med ansvar för transportinfrastruktur

Sverige	Norge	Danmark	Finland
Myndigheter	Myndigheter	Myndigheter	Myndigheter
Trafikverket	Statens vegvesen Jernbanedirektoratet	Banedanmark Vejdirektoratet	Trafikledsverket
Andra aktörer	Andra aktörer	Andra aktörer	Andra aktörer
Regioner, kommuner	Fylkeskommuner, kommuner, städer (Byvekstavtal)	Regioner, kommuner	Landskapsförbunden, kommunerna, stadsområden

3.1.1 Sverige

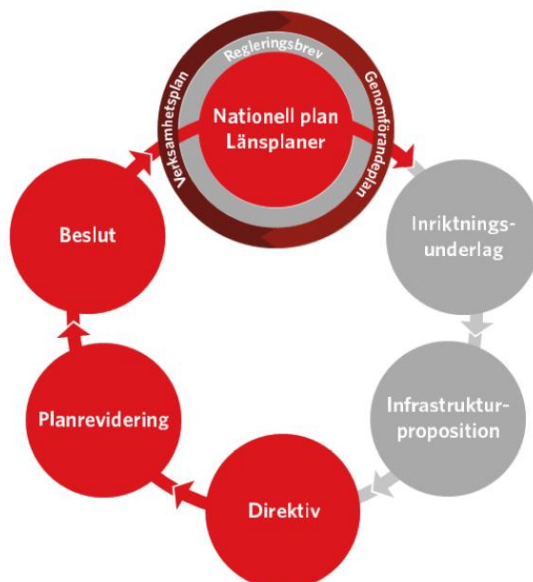
I Sverige är det huvudsakligen Trafikverket som ansvarar för planering, förvaltning och utveckling av den statliga infrastrukturen. Trafikverket inrättades i april 2010 mot bakgrund av ett behov av effektivisering inom transportområdet och för att man bedömde att en trafikslagsövergripande ansats var central i den

⁴⁰ <https://vm.fi/sv/-/andringar-vid-arsskiftet-inom-kommunikationsministeriets-forvaltningsomrade-993337>

⁴¹ <https://vayla.fi/sv/-/trafikverket-blir-trafikledsverket-kommunikationsverket-och-trafi-slas-samman-till-transport-och-kommunikationsverket>

långsiktiga infrastrukturplaneringen (prop. 2008/09:35). Enligt instruktionen ska Trafikverket ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Uppgiften ska utföras med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv.

Den långsiktiga infrastrukturplaneringen i Sverige sker i flera steg och omfattar det nationella stamvägnätet, de statliga järnvägarna samt slussar och farleder. Perspektivet ska vara trafikslagsövergripande och utgår från det övergripande transportpolitiska målet som riksdagen har beslutat. Den långsiktiga planeringsprocessen inleds med att regeringen ger Trafikverket ett direktiv att ta fram ett inriktningsunderlag. Normalt inleds en ny planeringsprocess vart fjärde år. Huvudsyftet med inriktningsunderlaget är att ge regeringen ett underlag till en kommande infrastrukturproposition. Inriktningsplaneringen omfattar bedömning av ekonomiska ramar och ger vägledning för prioritering av åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen. I inriktningsunderlaget beskrivs möjliga långsiktiga inriktningar för transportsystemets utveckling med övergripande beskrivningar av åtgärder och deras konsekvenser för infrastrukturen och måluppfyllelse. Utifrån inriktningsunderlaget lägger regeringen fram en infrastrukturproposition med ekonomiska ramar för den kommande nationella planen och länsplanerna. Efter riksdagsbeslut om propositionen får Trafikverket i uppdrag att ta fram en nationell plan, innan planrevideringsarbetet formellt kan påbörjas. Uppdraget, som ges i form av ett direktiv, anger centrala utgångspunkter för arbetet. Länsplanerna omfattar investeringar i det regionala vägnätet, samt medfinansiering. Det är regionerna som upprättar länsplaner för regional transportinfrastruktur, där bland annat Trafikverket bistår med underlag. Länsplaneupprättarna beslutar om länsplanerna och Trafikverket genomför planerna. Planperioden är normalt tolv år med en revidering vart fjärde år.⁴²



Trafikverkets illustration av långsiktig planering av infrastruktur

⁴² Källa: Trafikverket.se

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.

Exempelvis har ett antal åtaganden tillkommit kopplat till samhällsskydd och beredskap. Myndigheten ska land annat säkerställa att det finns ett nationellt nät av flygplatser som upprätthåller en grundläggande beredskap för att samhällsviktiga transporter ska kunna utföras. Myndigheten har också fått i uppgift att i den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart stegvis analysera val av åtgärder genom att överväga

- a) åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt,
- b) åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur,
- c) begränsade ombyggnationer, och
- d) nyinvesteringar eller större ombyggnationer. Förordning (2017:518).

Sedan bildandet har Trafikverket även fått flera andra frågor att ta hänsyn till i sin planering, förvaltning och utveckling. Då Trafikverket omfattas av förordning (2018:1428) om myndigheternas klimatanpassning behöver myndigheten inom sitt ansvarsområde och inom ramen för sina uppdrag, initiera, stödja och utvärdera arbetet med klimatanpassning, ta fram aktuella myndighetsmål för sitt arbete med klimatanpassning, bidra till att regeringen når sina mål för klimatanpassning samt ha handlingsplaner för arbetet med att nå myndighetsmålen.

Luffartsverket huvuduppdrag är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Luffartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Luffartsverket bedriver följande tjänster: civil och militär flygtrafikledning en route och för flygplats, luftrumstjänster, tekniska tjänster och informationstjänster nationellt och internationellt. Verksamheten finansieras genom avgifter, främst i form av den s.k. undervägsavgiften som tas ut av den civila luftfarten. Luffartsverkets uppdrag har tydligt påverkats av det förändrade omvärldsläget. Regeringen bedömer (Prop. 2022/23:1 Utgiftsområde 2) att Luffartsverkets förmåga att kunna leverera flygtrafiktjänst och andra tjänster kopplade till luftrummet och dess brukare behöver förstärkas och har därför anslagit ytterligare medel till Luffartsverket för att bygga upp ett system och förmåga för obemannad luftfart i hela det svenska luftrummet och för att kunna tillhandahålla bl.a. de gemensamma informationstjänster som avses i kommissionens förordning (EU) 2021/664 av den 22 april 2021 om ett regelverk för U-space. Luffartsverket har också blivit en beredskapsmyndighet.

Swedavia är ett statligt helägt bolag som bildades 2010. Deras uppdrag är att äga, driva och utveckla flygplatser som knyter samman Sveriges regioner, samtidigt som de också är en bro till och från världen utanför. Swedavia äger samtliga flygplatser förutom Ronneby Airport och Luleå Airport.⁴³

Sjöfartsverket har huvudsakligen operativa uppgifter kopplat till sjöfarten i Sverige. Bland annat handlar deras uppdrag om att planera och tillhandahålla infrastruktur och tjänster för sjöfarten i form av farleder, isbrytning, lotsning, sjögeografisk information samt att ansvara för sjö- och flygräddningstjänst. Sjöfartsverket är beredskapsmyndighet enligt förordningen (2022:524) om statliga myndigheters beredskap. Verksamheten finansieras genom avgifter som betalas av handelssjöfarten i form av farledsavgifter och lotsavgifter, anslag samt övriga externa intäkter.

⁴³ <https://www.swedavia.se/om-swedavia/roll-och-uppdrag/#gref>

För ändamålet *Utveckling av Statens transportinfrastruktur* anslags ca 34,5 miljarder kronor 2023. Av dessa disponeras knappt 34 miljarder av Trafikverket, ca 40 mnkr av Transportstyrelsen, ca 84 mnkr av Luftfartsverket och ca 413 mnkr av Sjöfartsverket (Prop. 2022/23:1 Utgiftsområde 22). Det innebär att Trafikverket bär det i särklass största ansvaret för utvecklingen av transportinfrastrukturen i Sverige. Även om anslagna medel har ökat kraftigt sedan 2011 så är bedömningen att den övergripande strukturen och styrningen avseende planering, förvaltning och utveckling av statlig infrastruktur i Sverige i stor utsträckning är densamma som 2011.

3.1.2 Norge

I Norge är det Statens vegvesen (väg), Nye Veier AS (väg), Jernbanedirektoratet, (järnväg), Bane Nor (järnväg), Avinor (Flygplatser) och Kystverket (sjöfart) som ansvarar för planering, förvaltning och utveckling av den statliga infrastrukturen.

Statens vegvesen (SVV) är Norges vägmyndighet för riksvägar och ansvarar för att sköta, utreda, planera, bygga, driva och underhålla dessa. SVV är tillståndsmyndighet för riksvägsfärjetrafiken och passagerar- och godstransporter och ger exklusiva rättigheter till driften av riksvägsfärjetrafiken. Myndigheten ansvarar även för att utföra förarprov och besiktning av fordon. SVV grundades 1864 och har haft en stabil struktur under lång tid. Myndighetens uppdrag är att utveckla ett heltäckande och framtidsinriktat transportsystem i hela landet. SVV samordnar arbetet med planeringsunderlaget för den nationella transportplanen rörande vägtransporter. Myndigheten består av sex ämnesavdelningar och ett direktorat. SVV leds av en vägdirektör.⁴⁴ Uppdragen är bemyndigade i väglagen, vägtrafiklagen, yrkestrafiklagen och ITS-lagen.

År 2015 upprättades norska Nye Veier som är en unik organisationsform i Norden för vägbyggande. Nye Veier är ett offentligt ägt aktiebolag som finansieras via statsbudgeten. Organisatoriskt arbetar Nye Veier parallellt med Statens Vegvesende i att detaljplanera, upphandla byggande och underhålla vägar.⁴⁵ Syftet med inrättandet av SVV var att skapa en organisation mer fristående från Samferdseldepartementet och politiken med frihetsgrader att effektivisera vägbyggandet, speciellt med fokus på snabbare färdigställning och lägre kostnader. Mottot var "Mer väg för pengarna" genom att utmana etablerade rutiner. Inrättandet av Nye Veier kan vara ett sätt att få till nytänkande. Nya Veiers verksamhet etablerades i Kristiansand, inte i Oslo där det politiska etablissemanget har större påverkan. Det saknas ännu en systematisk utvärdering av effekterna av Nye Veier. Det beror på att enbart ett fåtal projekt är färdigställda.⁴⁶

Jernbanedirektoratet (JBD) utvecklar järnvägen i Norge som en del av det övergripande transportsystemet. JBD ska se till att järnvägssektorn drivs så effektivt, säkert och miljövänligt som möjligt till gagn för resenärer, godstransporter och samhället. De tar fram analyser som underlag till den

⁴⁴ <https://www.vegvesen.no/om-oss/om-organisasjonen/om-statens-vegvesen/samfunnsoppdrag-ansvar-oppgaver/slik-har-vi-organisert-virksomheten/>

⁴⁵ <https://www.nyeveier.no/>

⁴⁶ <https://www.infrasweden.nu/wp-content/uploads/sites/36/2022/08/Norska-Nye-Veier-rappport.pdf> (2022 Gunnar Johansson, Currant AS, Johan Nyström, Nyfou)

nationella transportplanen för politisk behandling vart fjärde år. De definierar och upphandlar tjänster inom infrastruktur, persontrafik och tågmateriel.⁴⁷ JBD inrättades 2016. Direktionens inrättande var en del av Erna Solbergs regerings järnvägsreform. Det tidigare förvaltningsorganet, Jernbaneverket (JBV) avvecklades december 2016 och uppgifterna överfördes vid årsskiftet 2016/17 till JBD och Bane NOR. JBV bildades 1996 när det tidigare nationella järnvägsbolaget Norges Statsbaner (NSB) ombildades.

I april/maj 2017 blev Norske tog AS, Mantena AS och Entur egna bolag avknoppade från Vy (tidigare NSB). Vygruppen AS är en norsk transportkoncern verksam med persontrafik med tåg och buss i Norge och Sverige. Koncernen ägs av den norska staten genom Samferdselsdepartementet. Koncernen äger även godstågsoperatören Cargonet. Vy är Norges största tågbolag för inrikes passagerartrafik med tåg

Infrastrukturförvaltaren Bane Nor är ett statligt företag och etablerades som en del av Järnvägsreformen den 1 januari 2017. De ansvarar för den norska järnvägsinfrastrukturen och driver, underhåller och bygger järnvägar i hela landet. Det omfattar 4 200 kilometer spår, 335 tågstationer och hållplatser och över 4 300 fastigheter.

Kystverket säkerställer en säker och effektiv trafik i sjöleder längs kusten och in i hamnar samt sköter den nationella beredskapen mot akuta föroreningar. Myndigheten grundades 1974.

Avinors samhällsuppdrag är att säkerställa bra flygtjänster för hela Norge. Ansvaret består i att äga, driva och utveckla ett rikstäckande nätverk av flygplatser för den civila sektorn samt en kombinerad flygledningstjänst för den civila och militära sektorn. Verksamheten ska bedrivas på ett säkert, effektivt och miljövänligt sätt samt säkerställa god tillgänglighet för alla grupper av resenärer. 2003 blev Avinor omgjort till aktiebolag helägt av norska staten.

Regeringen och Stortinget fastställer de nationella målen för transportpolitiken i Norge genom den nationella transportplanen. Den nationella transportplanen prioriterar vilka insatsområden transportpolitiken i Norge ska koncentrera sig på under de kommande tolv åren. Planen revideras vart fjärde år. Statens Vegvesen och Jernbanedirektoratet ansvarar för att samordna sitt arbete med planeringsunderlag för den nationella transportplanen. Stortingsbetänkandet om Nationell transportplan antas av Stortinget.

Regeringen i Norge påbörjade en översyn av järnvägens organisation och företagsstruktur hösten 2022 med sikte på en "mer omfattande och tydlig organisation". Konkret innebär planerna att Norge kommer att stoppa ytterligare konkurrensutsättning av persontrafik på järnvägen.⁴⁸

Arbetet med att vidareutveckla styrningen av järnvägssektorn ska i första hand följas upp internt i departementet. I denna process kommer alla instrument, inte bara organisation, att ses i sitt sammanhang. Departementet ska bland annat titta på hur verksamheterna har följt upp åtgärder för att stärka budgetstyrningen, efter att flera projekt visat sig vara betydligt dyrare än planerat.

⁴⁷ <https://www.jernbanedirektoratet.no/no/om-oss/direktoratet-si-rolle-og-samfunnsoppdrag/>

⁴⁸ <https://www.jernbanedirektoratet.no/no/jernbanesektoren/>

Utifrån processen ska departementet även skapa ett beslutsunderlag inför nästa Nationella Transportplan för hur järnvägen ska utvecklas vidare.

Transportministern fick under augusti 2023 en utredningsrapport från konsultbolaget KPMG om organisatoriska och ledningsmässiga utmaningar inom järnvägssektorn, detta kan komma att leda till ytterligare förändringar.⁴⁹

Till skillnad från Sverige hanteras planering, anläggning och förvaltning av transportinfrastrukturen för väg och järnväg av flera separata myndigheter, SVV, Nye Veier AS, JBD och Bane Nor.

Det har skett förändringar under det senaste decenniet där inrättandet 2015 av Nye Veier AS gjordes med målet att utmana rådande arbetsmetoder, både tekniskt och i processerna, inom vägbyggande. Exempelvis har förhandlingar med kommuner om vägplaner och tekniska handböcker förändrats vilket lett till att både Statens Vegvesen och Bane NOR har tagit efter. I denna förändring finns stor potential för framtida effektivisering.

I och med järnvägsreformen 2016 förändrades strukturen inom järnvägssektorn i och med att Jernbanedirektoratet och Bane Nor fick olika delar av det uppdrag som tidigare låg hos Jernbaneverket.

3.1.3 Danmark

I Danmark är det Banedanmark (järnväg) och Vejdirektoratet (väg) som svarar för planering, förvaltning och utveckling av den statliga infrastrukturen. Verksamheten regleras genom lagarna Jernbaneloven⁵⁰ och Vejloven⁵¹. Vejloven fastställer att det är transportministern som är ansvarig för överordnad väg- och trafikplanering och tillhörande, nödvändiga undersökningar. Det är även transportministern som är vägmyndighet för statsvägnätet, medan administrationen är delegerad till Vejdirektoratet.⁵² Jernbaneloven specificerar att Transportministern är ansvarig för en mängd beslut, men den anger inte att ministern ansvarar för överordnad planering. Det framgår dock av Loven om trafikskaber⁵³ att transportministern minst vart fjärde år ska utarbeta en statlig trafikplan för den tågtrafik som utförs som offentlig servicetrafik genom kontrakt med staten.

Banedanmark förvaltar 1 962 km järnväg, en minskning med 130 km sedan 2011, varav hela minskningen har skett efter 2015. Mellan 2013 och 2023 är förändringarna av uppgifter och mandat små.⁵⁴ Den enda huvuduppgift som tillkommit eller förändrats gäller deltagande i, och samverkan med, det europeiska nätverket av infrastrukturförvaltare. EU:s ambitioner att skapa en gemensam järnvägsmarknad och att öppna den inhemska marknaden för passageratrafik innebär att Banedanmark får ett slags samordnande funktion att sammankalla infrastrukturförvaltare, tågbolag, trafikverksamheter, Trafikstyrelsen, representanter för brukarna samt Jernbanenævnet.

⁴⁹ https://www.regjeringen.no/contentassets/a953aa9643a94bd38572decd8bc86fda/kartlegging-av-utfordringer-i-jernbanesektoren_kpmg-pdf.pdf

⁵⁰ Transportministeriet (2023). Bekendtgørelse af jernbaneloven. LBK nr 1091 af 11/08/2023

⁵¹ Transportministeriet (2023). Bekendtgørelse af lov om offentlige veje m.v. LBK nr 421 af 25/04/2023

⁵² Ibid. s.2-3

⁵³ Transportministeriet (2023). Bekendtgørelse af lov om trafikskaber. LBK nr 215 af 01/03/2023

⁵⁴ Transportministeriet (2013, 2023). BEK nr 67 af 24/01/2013 och BEK nr 855 af 19/06/2023

Mellan 2011 och 2023 är Vejdirektoratets uppgifter oförändrade.⁵⁵ EU:s initiativ kring interoperabilitet mellan vägavgiftssystem hanteras av Vejdirektoratet. Intressant nog har Vejdirektoratet tilldelats befogenheter inom järnvägsområdet, bland annat rörande projektering av nya anläggningar och hastighetsuppgraderingar på en rad sträckor på huvudjärnvägen och de regionala banorna. Jämfört med "resultatkontraktet" för åren 2013–2016, som var föregångaren till mål- och resultatplanen, anges fyra mer övergripande mål som även täcks av målen för år 2023. Målet för jämlikhet är dock nytt.

De viktigaste skillnaderna gentemot Sverige är dels att transportministern har ett utpekat, tydligt ansvar för det statliga vägnätet genom Vejloven, dels att planering, anläggning och förvaltning av transportinfrastrukturen hanteras av två separata myndigheter, Vejdirektoratet och Banedanmark. Finansloven, den danska statsbudgeten, är mycket detaljerad avseende vilka anläggningar som ska byggas och även vilka studier som ska genomföras. I hög grad behandlas och beslutas infrastrukturprojekt enskilt.

De största identifierade förändringarna det senaste decenniet är att Danmark i och med *Aftale om Infrastrukturplan 2035* år 2021 införde femtonåriga infrastrukturplaner som ska uppdateras vart femte år. Samtidigt utvecklas planeringen av nya infrastrukturprojekt med en ny, fast procedur för prioritering. Fortfarande ska medel tilldelas för de olika infrastrukturprojekten genom den årliga statsbudgeten. Övriga förändringar är små, men EU:s ökade ambitioner på järnvägsområdet har gett Banedanmark en ny, samordnande roll för sektorns aktörer.

3.1.4 Finland

Trafikledsverket (Väylävirasto på finska) är den myndighet som ansvarar för planering, förvaltning och utveckling av den statliga infrastrukturen för väg-, ban- och sjötrafiken samt för samordningen av trafiken och markanvändningen.

Trafikledsverket inledde sin verksamhet den 1 januari 2010. Till den nya myndigheten överfördes Banförvaltningscentralen, alla de uppgifter från Sjöfartsverket som inte överfördes till det nya produktionsbolaget eller Trafiksäkerhetsverket samt Vägförvaltningen med undantag av vägdistrikten och vissa funktioner som flyttades till Trafiksäkerhetsverket. Trafikledsverket bytte namn från Trafikverket efter 31 december 2018 då delar av verksamheten flyttades till nya Transport- och kommunikationsverket (Traficom)⁵⁶

Trafikledsverket planerar trafiksystemen som huvudsaklig partner tillsammans med landskapsförbunden, kommunerna, stadsområden och andra aktörer. Trafikledsverkets uppgift är att effektivt och ansvarsfullt uppfylla de kundbehov som förändringarna i färdställen skapar samt framställa tillväxtplattformar för samhället i form av fungerande och säker infrastruktur. Dessutom bidrar de till utvecklingen av infrastruktursektorn och ansvarsfullt byggande.

Utifrån den riksomfattande trafiksystemplanen utarbetar Trafikledsverket i Finland ett 8-årigt investeringsprogram för utveckling av transportnätet samt en plan för basunderhållet av transportinfrastrukturen. Det första

⁵⁵ Transportministeriet (0211, 2023). BEK nr 1285 af 15/12/2011 och BEK nr 469 af 04/05/2023

⁵⁶ <https://vayla.fi/sv/trafikledsverket>

investeringsprogrammet offentliggjordes i januari 2022 och kommer att uppdateras årligen. Målet är att bättre utnyttja information om transportnätets framtida behov och att öka insynen i beslutsfattandet.

Trafikledsverket styrs dels av Lag om Trafikledsverket⁵⁷ dels den riksomfattande trafiksystemplanen (Trafik 12) som omfattar åren 2021–2032 samt riktlinjerna för allokeringen av budget. Resultatavtalet mellan Trafikledsverket och kommunikationsministeriet beskriver de funktionella målen för det kommande året inom ramarna för de beviljade anslagen.

Finlands myndighetsstruktur inom transportområdet liknar den i Sverige där Trafikledsverket motsvarar Trafikverket. Omstrukturering av kommunikationsministeriet 2019 påverkade Trafikledsverket i ganska liten utsträckning.

EU:s ökade ambitioner angående järnvägstrafik och europeiska stornät (EU-förordning nr 1315/2013) i och med TEN-T-riktlinjerna för det transeuropeiska transportnätet påverkar hur planering och utveckling sker i Finland av järnvägen.

3.2 Myndighetsutövning i form av reglering och tillsyn

Tabell 2, Myndigheter med ansvar för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn

Sverige	Norge	Danmark	Finland
Myndigheter	Myndigheter	Myndigheter	Myndigheter
Transportstyrelsen	Vegtilsynet Statens jernbanetilsyn Luftfartstilsynet Statens vegvesen	Trafikstyrelsen Færdselsstyrelsen Jernbanenævnet Havneklagenævnet Søfartsstyrelsen	Traficom

3.2.1 Sverige

Transportstyrelsen är den myndighet i Sverige som har till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Tillsyn utövas över järnvägs-, tunnelbane- och spårvägssystemen, den civila sjöfarten, särskilt sjösäkerheten, sjöfartsskyddet och hamnskyddet, över den civila luftfarten, särskilt flygsäkerheten och luftfartsskyddet, och inom vägtransportssystemet. Transportstyrelsen startade sin verksamhet den 1 januari 2009 och var då en sammanslagning av flera olika myndigheter till en myndighet. Syftet med att skapa en myndighet med samlat ansvar för järnvägs-, luftfarts-, sjöfarts- vägtrafik-, körkorts- och yrkestrafikfrågor var att effektivisera verksamheten och få en bättre samsyn mellan de olika trafikslagen. Att göra reglerna enklare är en viktig del av myndighetens uppdrag. Transportstyrelsen är en av de myndigheter som omfattas av förordning (2018:1428) gällande myndigheternas klimatanpassningsarbete.

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 reglerna är internationella och förhandlas fram inom EU, som exempelvis regelverket om kör- och vilotider för fordon och fordonskombinationer som har högre sammanlagd totalvikt än 3,5 ton samt bussar oavsett vikt.

⁵⁷ <https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2009/20090862>

I regleringsbrevet för 2023 fick Transportstyrelsen i uppdrag att redovisa hur arbetet med att stärka uppföljning, analys och prioritering av tillsynen på en myndighetsövergripande nivå framskrider. Det framgår även att Transportstyrelsen ska utveckla myndighetens redovisning av tillsynsverksamheten i årsredovisningen och budgetunderlaget så att den ger en tydligare bild av tillståndet inom tillsynsverksamheten och konsekvenserna för det fall tillsynen beskrivs som eftersatt. Utöver något stärkt fokus på intern styrning och kontroll så har frågor kopplat till krisberedskap, säkerhet och totalförsvaret fått genomslag i myndigheten. Bland annat har myndigheten inrättat ett kansli för säkerhetsskyddsfrågor. Frågan om informationssäkerhet och datahantering (-lagring) har även fått ett större fokus på myndigheten. Från myndighetens sida uppfattar man att de olika regeringarnas politiska prioriteringar fått genomslag i styrningen. Bland annat uppfattades att förra regeringen hade ett större fokus på klimatfrågan medan nuvarande regering har ett större fokus på bland annat regelförenklingar och svensk konkurrenskraft.

3.2.2 Norge

I Norge är 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.

Vegtilsynet bildades 2012 för att övervaka Statens vegvesen och övervakar sedan 2016 även Nye Veier AS. De utövar tillsyn över att Statens vegvesen och Nye Veier AS följer säkerhetskraven på riksvägar och att verksamheten bedrivs på ett säkert och ändamålsenligt sätt för trafikanternas bästa. Det är ett förvaltningsorgan vars syfte är att förbättra säkerheten på det nationella vägnätet i linje med nollvisionen och nationellt fastställda mål och använder adekvata och effektiva ledningssystem för att säkerställa säkerheten på det nationella vägnätet. De är uppbyggda kring en riskbaserad systemkontroll och ska prioritera sin tillsynsverksamhet där risken för olyckor är störst.

Statens jernbanetilsyn (SJT) inrättades den 1 oktober 1996 som tillsynsmyndighet för tåg, spårvagnar och tunnelbana. SJT fick tillsynsansvaret för linbanor och nöjesanläggningar den 1 januari 2012. Dessa uppgifter överfördes till SJT från linbanemyndigheten och Park- och nöjesmyndigheten. SJT administrerar regelverk för järnvägssektorn och övervakar att järnvägsverksamheten för tåg, spårvagnar och tunnelbanor samt för linbanor och nöjesanläggningar, bedrivs på ett säkert sätt och inom gällande regelverk. De ger tillstånd till de företag som driver järnväg, tillstånd att använda fordon och infrastruktur samt utfärdar körkort till nya lokförare. Jernbanedirektoratet ger operatörer tillstånd att bedriva järnvägsverksamhet i Norge. SJT bevakar även marknaden inom järnvägsområdet för att säkerställa en effektiv marknad med sund konkurrens och icke-diskriminerande villkor.

Norska Luftfartstilsynet bildades 2000 då det bröts loss från Luftfartsstyrelsen vilket senare ombildades 2002 som det statliga bolaget Avinor. Myndigheten har som kärnuppgifter att genomföra kontroller och godkännanden av organisationer, flygplan, material och personer som antingen är anställda eller söker arbete inom civil luftfart. Myndigheten utövar tillsyn och planerade besiktningsgrupper av olika grupper av tillsynsobjekt, regelverksutveckling för luftfart samt kommunikation till

befolkningen. Med start 2023 är de också rymdinspektör och har fått ansvar för att övervaka norska rymdhamnar och uppskjutning av bärraketer.

Statens Vegvesen ansvarar för att utföra förarprov och besiktning av fordon.

Med ett uppdelat ansvar för reglering och tillsyn på flera myndigheter är situationen i Norge annorlunda än i Sverige. Det steg av sammanslagning som gjordes i Sverige i och med Transportstyrelsen har inte skett i Norge.

3.2.3 Danmark

I Danmark är reglering och tillsyn uppdelad på Trafikstyrelsen (flyg, järnväg, kollektivtrafik, hamnverksamhet och post), Færdselsstyrelsen (vägtrafik), Jernbanenævnet (konkurrensen på järnvägsområdet), Havneklagenævnet (klagomål på anlöpstilldelning i hamnar) samt Søfartsstyrelsen (sjöfart). För varje område och myndighet finns ett flertal lagar som exempelvis Færdselsloven.⁵⁸

Mellan 2012 och 2023 har det skett stora förändringar i Trafikstyrelsens huvuduppgifter.⁵⁹ Flera uppgifter har tagits över av Færdselsstyrelsen som reglering, tillsyn och godkännande avseende fordon och deras utrustning, busstrafik, godstransporter och kommersiell persontrafik. Samtidigt har Trafikstyrelsen tagit över uppgifter från Kystdirektoratet i form av reglering, tillsyn och godkännande rörande hamnar. Trafikstyrelsen har vidare fått nya uppgifter som består av upphandling av operatörer av väsentliga transporttjänster samt reglering och tillsyn avseende säkerheten för nät- och informationssystem inom transportsektorn. Trafikstyrelsen hanterar även klagomål på körkortsområdet. *Havneklagenævnet* är en nämnd med fem personer som hanterar klagomål rörande tilldelning av anlöp i hamnar. Sekretariatet sköts av Trafikstyrelsen.

Det har inte skett någon förändring av Færdselsstyrelsens huvuduppgifter mellan 2021 och 2023.⁶⁰

Mellan 2012 och i dag har Jernbanenævnets huvuduppgifter ökat från tre till nio.⁶¹ Det beror delvis på nya EU-direktiv, exempelvis upprättandet av en gemensam järnvägsmarknad, men nämnden har också fått ökade möjligheter att genomföra revisioner hos infrastrukturförvaltare, operatörer och tågbolag att de följer regler om finansiell transparens. Det övergripande intrycket är att Jernbanenævnet fått ökade befogenheter och mandat. Resurserna är dock oförändrade med en intäktsfinansierad budget om cirka 4 miljoner danska kronor.⁶²

Med utgångspunkt i årsrapporterna för 2011 och 2022 har Søfartsstyrelsens uppgifter varit stabila under perioden.⁶³

De viktigaste skillnaderna gentemot Sverige är att reglering och tillsyn är uppdelad på flera myndigheter; Trafikstyrelsen (flyg, järnväg, kollektivtrafik,

⁵⁸ Transportministeriet (2023). Bekendtgørelse af færdselsloven LBK nr 168 af 14/02/2023

⁵⁹ Transportministeriet (2012, 2023). BEK nr 893 af 29/08/2012 och BEK nr 665 af 30/05/2023

⁶⁰ Transportministeriet (2021, 2023). BEK nr 2635 af 28/12/2021 och BEK nr 664 af 30/05/2023.

⁶¹ Transportministeriet (2012, 2021). BEK nr 678 af 26/06/2012 och BEK nr 2424 af 13/12/2021

⁶² Finansministeriet (2011, 2023). Finansloven

⁶³ Søfartsstyrelsen (2012, 2023). Årsrapport 2011 och Årsrapport 2022

hamnverksamhet och post), Færdselsstyrelsen (vägtrafik), Jernbanenævnet (konkurrencen på jernvægsområdet), Havneklagenævnet (klagomål på anløpstildeling i hamnar) samt Søfartsstyrelsen (sjöfart). Søfartsstyrelsen sorterar under Näringsministeriet.

De största förändringarna som identifierats det senaste decenniet är att Færdselsstyrelsen bildades år 2020 och därmed tog över arbetsuppgifter från Trafikstyrelsen på vägområdet. Därmed rörde sig Danmark från modellen att ha reglering och tillsyn (huvudsakligen) samlat för alla trafikslag. När Kystdirektoratet blev en del av Naturstyrelsen år 2017 flyttade tillsyn på hamnområdet över till Trafikstyrelsen. Trafikstyrelsen har fått nya uppgifter som består av upphandling av operatörer av transporttjänster samt reglering och tillsyn avseende säkerheten för nät- och informationssystem inom transportsektorn. Övriga förändringar är små, men EU:s ökade ambitioner på jernvægsområdet har gett Jernbanenævnet en ökad betydelse.

3.2.4 Finland

Transport- och kommunikationsverket (Traficom) är den myndighet som handlägger ärenden som gäller tillstånd, registrering och övervakning inom trafik, transport och kommunikation. Traficom främjar trafiksystemets funktion och säkerhet samt säkerställer att alla i Finland har tillgång till trygga och högklassiga kommunikationsförbindelser och -tjänster till ett rimligt pris. Traficom stöder hållbar utveckling och snabbar upp utvecklingen av det digitala samhället till exempel genom experiment inom automation och robotik för trafik, transport och kommunikation.

Traficom inledde sin verksamhet 1 januari 2019 i och med sammanslagningen av Trafiksäkerhetsverket (Trafi), Kommunikationsverket och vissa funktioner vid Trafikledsverket.

Omstruktureringen av myndigheterna gjordes utifrån omvärldsförändringar såsom digitalisering, automatisering och klimatavtryck. Målet med myndighetsreformen var att göra det möjligt att bättre utnyttja tjänsterna, affärsverksamhetsmiljön och information/data. Genom reformen stärktes också förmågan att svara på förändringar i omvärlden och beakta kundernas behov.⁶⁴ Lagarna med bestämmelser om ämbetsverken trädde i kraft den 1 januari 2019.

Från och med den 1 januari 2020 består Traficoms nya organisation av fyra kompetensområden: tjänster för bilförare, transportsystemtjänster, digitala förbindelser och cybersäkerhetscentret. Det finns två påverkansnätverk inom fungerande trafik och transport i framtiden samt hållbar och ren miljö. Syftet med den nya indelningen är att göra det möjligt för myndigheten att förnya sig, fatta mångfacetterade beslut och säkerställa att de kan utföra sina uppgifter effektivt och med goda resultat.

Traficom styrs dels av Lag om Transport och kommunikationsverket dels den riksomfattande trafiksystemplanen (Trafik 12) som omfattar åren 2021–2032 samt det resultatavtalet som slutits mellan Traficom och kommunikationsministeriet om de funktionella målen för det kommande året inom ramarna för de beviljade anslagen.

⁶⁴ <https://lvm.fi/sv/-/andringar-vid-arsskiftet-inom-kommunikationsministeriets-forvaltningsomrade-993337>

Traficom liknar i stort Svenska Transportstyrelsen när det gäller transportområdet med de har ett bredare uppdrag i och med att de förutom transportområdet även handhar områdena digital infrastruktur och cybersäkerhet.

3.3 Interregional tillgänglighet

Tabell 3, myndigheter och aktörer med ansvar för interregional tillgänglighet

Sverige	Norge	Danmark	Finland
Myndigheter	Myndigheter	Myndigheter	Myndigheter
Trafikverket	Statens vegvesen Jernbanedirektoratet	Transportministeriet (Kontrakt- og Havnekontoret) Trafikstyrelsen	Trafikledsverket Traficom
Andra aktörer	Andra aktörer	Andra aktörer	Andra aktörer
Regioner Kommuner	Nye Veier AS Bane NOR Fylkeskommuner		Landskapsförbunden, kommunerna, stadsområden

3.3.1 Sverige

I Sverige ansvarar kommuner, regioner och län för den regionala kollektivtrafiken medan den långväga trafiken bedrivs kommersiellt. På en del platser, främst i norra Sverige, finns det brister i trafiken mellan regionerna eftersom det inte är lönsamt att köra kollektivtrafik där. 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 först var de största tillgänglighetsbristerna finns. För de kommuner som har störst tillgänglighetsbrister utreder Trafikverket sedan vilken kompletterande interregional kollektivtrafik som kan bidra till att uppnå en grundläggande tillgänglighet.⁶⁵ Resultatet presenteras i en nationell behovsanalys. 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.

Transportstyrelsen ansvarar för viss tillsyn av kollektivtrafiken genom att kontrollera att regionala kollektivtrafikmyndigheter och kollektivtrafikföretag följer kollektivtrafiklagen. Det gäller krav om trafikförsörjningsprogram, anmälningsskyldighet, trafikantinformation och uppgiftsskyldighet (PM Transportstyrelsens tillsyn enligt kollektivtrafiklagen.⁶⁶

I Trafikverkets uppdrag ingår att samarbeta med andra infrastrukturhållare i Europa för att underlätta gränsöverskridande järnvägstrafik. Avseende internationell kollektivtrafik anslår regeringen särskilda medel för utgifter för statlig upphandlad tågtrafik från Sverige till destinationer i andra länder. Anslaget får även användas till utgifter för förberedande utredningar inför upphandling, för utgifter för tillfällig juridisk, ekonomisk eller annan expertis vid ingående av nya avtal samt för förvaltningsutgifter som är direkt hänförliga till

⁶⁵ <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/planera-person-och-godstransporter/Planera-persontransporter/Trafikavtal/aktuella-utredningar-trafikavtal-ny/>

⁶⁶ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/yrkestrafik/kollektivtrafik/>

sådana avtal. Det är Trafikverket som disponerar anslaget och 2023 uppgick det till 95 miljoner SEK.

3.3.2 Norge

Enligt kapitel 11 i Norges Nationell transportplan ska regeringen utveckla effektiva transportkorridorer som binder samman landet och ger bra bostads- och arbetsmarknadsregioner. Även tätorterna är högt prioriterade under planperioden och satsningen är ett viktigt bidrag till att nå nolltillväxtnålet för persontransporter med bil.⁶⁷ De åtta nationella transportkorridorerna är de viktigaste långväga transporterna i Norge och är strategiskt viktiga för landets konkurrenskraft.

Regeringen finansierar med totalt 359 miljarder norska kronor stora investeringsåtgärder i korridorerna under Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Bane NOR SF och Kystverket i planeringsperioden. Finansiering är uppdelad på 159 miljarder norska kronor under den första sexårsperioden och 199 miljarder norska kronor under den andra sexårsperioden

- Jernbanedirektoratet och Bane Nor – ansvarar för portfölj av nya korridorer för spårtrafik
- Statens vegvesen och Nye Veier AS – ansvarar för portfölj av nya vägar i korridorer.

Nye Veier AS har en utvecklingsportfölj på cirka 70 mil väg, främst gällande motorvägar, med en beräknad utvecklingskostnad på cirka 190 miljarder norska kronor.

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. För tågresor har detta inneburit att driften av sådana sträckor har konkurrensutsatts, Trafikpakke 1, 2, 3 vanns av bolagen GoAhead, SJ och Vy.

Upphandling av tågoperatör för Trafikpakke 4 för Osloområdet stoppades av den nuvarande regeringen och ett kontrakt direktförhandlades fram med Vy, det största tågbolaget i Norge för passagerartrafik.⁶⁸

För allmän kollektivtrafik finansieras detta via fylkeskommunerna. För bussar och båtar på regional nivå ansvarar fylkeskommuner via ett administrationsbolag (till exempel Ruter i Oslo och Akershus). 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 sätta upp rent kommersiella sträckor, både på järnväg, om det finns plats på banan, och busslinjer, om de så önskar. Det finns interregionala linjer som går mellan

⁶⁷ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-20-20202021/id2839503/>

⁶⁸ <https://www.jarnvagsnyheter.se/20211020/12602/norska-regeringen-aterfor-norsk-jarnvagstrafik-till-staten>

fylkeskommunerna. exempelvis finns det busslinjer från länet Innlandet som går in till Oslo. Dessutom finns det ett antal långfärdsbussar som är kommersiella till exempel NOR-WAY Bussekspress.

3.3.3 Danmark

Danmark har ett tydligt fokus att främja tillgängligheten mellan landets olika delar. Åtgärderna i *Aftale om Infrastrukturplan 2035* ska bidra till att "Danmark hænger bedre sammen...".⁶⁹ Planen konkretiseras i två centrala punkter för väg- och järnvägsnätet:

- Vägar som binder samman landet och vägar som begränsar trängsel
- Bygga ut järnvägsinfrastrukturen så att det blir möjligt att stärka tågtrafiken tvärs över landet och regionerna med fler och snabbare tåg.

I Danmark ansvarar Transportministeriets enhet "Kontrakt- og Havnekontoret" för statliga köp av trafik på järnvägs- och färjeområdet.⁷⁰ Enheten svarar också för uppföljning av kontrakten. Det är mycket omfattande tågtrafik och upphandlingen grundas i den "Trafikplan for den statslige jernbane" som tas fram av Trafikstyrelsen enligt "Lov om trafikskaber".⁷¹ Trafikplanen redogör för överväganden och prioriteringar för den tågtrafik som utförs på kontrakt med danska staten.⁷² Trafikplanen saknar tydliga beskrivningar av exempelvis mål för den interregionala trafiken och har i stället scenarier för trafiken med olika tidsperspektiv och det nämns exempelvis tre fjärrtågskanaler per timme för trafiken mellan Öst- och Västdanmark år 2025. Det sker ingen upphandling av busstrafik, även om möjligheten finns.⁷³

Transportministeriet svarar även för upphandling av samhällsviktig färjetrafik. De rutter som inkluderas är Bøjden-Fynshav, Samsø-Kalundborg samt två rutter till Bornholm från Ystad respektive Køge. Vidare ges subventioner till luftfart i form av driftstöd av flygplatser.

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.

3.3.4 Finland

I Finland är det Trafikledsverket som ansvarar för att förbättra den interregionala, regionala och internationella infrastrukturen som främjar tillgänglighet. Det konkretiseras via investerings- och planeringsprogrammet samt grundplanen för trafikledshållning. Den riksomfattande trafiksystemplaneringen är en fortlöpande verksamhet över landskapsgränserna, inom landskapen samt i stadsregioner och kommuner. Staten via Traficom och Trafikledsverket deltar i processen med andra aktörer med växelverkan och samarbete.⁷⁴

⁶⁹ Transportministeriet (2021). *Aftale om Infrastrukturplan 2035*, s.3

⁷⁰ Transportministeriet (2023). Organisationsdiagram for departementet Hämtat oktober 2023.

<https://www.trm.dk/media/wabdcztn/organisationsdiagram-departementet-september-2023.pdf>

⁷¹ Transportministeriet (2023). LBK nr 215 af 01/03/2023

⁷² Trafikstyrelsen (årtal okänt). Trafikplan for den statslige jernbane Hämtat oktober 2023.

<https://www.trafikstyrelsen.dk/arbejdsomraader/kollektiv-trafik/trafikale-analyser/trafikplan-for-den-statslige-jernbane>

⁷³ Transportministeriet (2022). Trafikkøbsrapport 2022

⁷⁴ <https://vayla.fi/sv/trafikleder/trafiksystemet/trafikplanering>

I Trafik 12-planen nämns att tillgänglighet mellan regioner ska främja pendling, hållbara mobilitetsformer och transporter. Det säkerställs att olika områden är tillgängliga inom skälig tid med något färdmedel eller med en kombination av olika färdmedel. Konkurrensförutsättningarna för kollektivtrafiktjänster på marknadsvillkor främjas och utbudet av bastjänster sköts så kostnadseffektivt som möjligt i regioner där tjänster på marknadsvillkor inte uppkommer med beaktande av de regionala särdragen.

Traficom främjar tillgängligheten i transportsystemet genom riksomfattande och regional transportsystemplanering och publicerar lägesbilder över tillgängligheten i transporttjänster och centrala utvecklingsbehov som en del av transportsystemanalysen.

Transport- och kommunikationsministeriet och 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). Staten förbinder sig att genomföra den fastställda servicenivån inom fjärrtrafiken genom upphandling av persontrafik från och med 2025, om servicenivån inte uppnås till marknadsvillkor.⁷⁵ Traficom beviljar statsunderstöd för den offentliga persontrafiken och NTM-centralernas anslag för kollektivtrafiken. 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.⁷⁶

Under 2022/2023 genomförde Traficom en utredning av den regionala tågtrafikens utvecklingsbehov som underlag till Trafik 12-planen. Resultat var att trafiken på de tretton regionala tågförbindelserna som Traficom granskat inte kommer att klara sig utan betydande statliga subventioner.⁷⁷

Den långväga kollektivtrafiken (tåg- och busstransporter samt flygtransporter) kommer att fortsätta att fungera huvudsakligen på marknadsmässiga villkor. Staten köper persontågstrafik och flygtrafik som kompletterar marknadsbaserad trafik. Kompletterande upphandlingar för busstrafiken sker i princip genom gemensamma upphandlingar av ELY-centraler och/eller kommuner. Servicenivåmålen är en riktad miniminivå, som vid behov säkras genom upphandling, om servicenivån inte uppfylls enligt marknadsmässiga förutsättningar. Transportupphandlingar beslutas i enlighet med separata beslut med hänsyn till efterfrågan och resurser.

NTM-centralerna ansvarar för organiseringen av kollektivtrafiken i 15 regioner. Genomförandet av målen för servicenivån för interregional trafik förutsätter att kommunerna och NTM-centraler samarbetar systematiskt med kostnadsfördelningsmodellen och upphandlingssamarbete. För busstrafikens del genomförs upphandlingen gemensamt av NTM-centralerna. Staten upphandlar inte konkurrerande trafiktjänster på samma sträckor.

⁷⁵ Sid 69, Den riksomfattande trafiksystemplanen för 2021–2032

⁷⁶ <https://www.traficom.fi/sv/aktuellt/statsunderstoden-kollektivtrafik-ar-en-viktig-del-av-uppratthallandet-och-utvecklingen-av>

⁷⁷ <https://www.traficom.fi/sv/aktuellt/okning-av-lokaltagstrafiken-skulle-krava-betydande-offentligt-stod>

I Trafik 12 planen omnämns att kommunerna finansierar största delen av kollektivtrafikservicen som inte genomförs på marknadsvillkor av kommersiellt upphandlade operatörer. Åren 2015–2017 finansierade kommunerna servicen med cirka 880 miljoner euro per år medan statens finansiering var cirka 100 miljoner euro per år. Staten planerar att stärka det stamnätverk för busstrafik som NTM-centralerna ordnar på förbindelsesträckorna med störst efterfrågan. Servicenivåmålen för den busstrafik som NTM-centralerna ordnar bereds i anslutning till beredningen av de regionala trafiksystemplanerna och i beredningen beaktas särskilt regionstädernas behov. Målet är dessutom att stödja kombinerade persontransporter på landsbygden som säkerställer en viss minimiservice i fråga om persontransporter

Det finns finansiering från Folkpensionsanstalten, FPA, i form av skolresestöd där FPA betalar ut skolresestödet till studenter som pendlar till studier. Under året 2022 betalades det ut 57 miljoner euro.

3.4 Forskningsfinansiering

Tabell 4, Ansvar för forskningsfinansiering

Sverige	Norge	Danmark	Finland
Myndigheter	Myndigheter	Myndigheter	Myndigheter
VTI Trafikverket	Statens vegvesen Jernbanedirektoratet		Traficom
Andra aktörer	Andra aktörer	Andra aktörer	Andra aktörer
Vinnova Energimyndigheten Formas	Forskningsrådet	Danmarks grundforskningsfond, Danmarks innovationsfond och Danmarks tillväxtfond	Academy of Finland Business of Finland

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.⁷⁸

3-pelarmodell: verksamheten delas in i tre myndigheter (eller motsvarande). En pelare har hög grad av forskarstyrning och dess medel fördelas i huvudsak enligt bottom-up-principen efter sakkunnigbedömning. De övriga två pelarna kan innehålla olika typ av verksamhet såsom inriktning på finansiering av forskning av behovsmotiverad karaktär respektive implementering och kommersialisering av forskningsbaserade idéer.

2-pelarmodell: verksamheten indelad i två myndigheter (motsvarande) – ett forskningsråd med ansvar för finansiering av grundforskning inom alla vetenskapliga discipliner och en innovationsmyndighet med ansvar för finansiering av behovsmotiverad forskning och innovationsfrämjande aktiviteter

1-pelarmodell: verksamheten samlas i en myndighet (motsvarande) för finansiering av alla typer av forsknings- och innovationsaktiviteter. Det gäller således allt ifrån grundforskning och behovsmotiverad forskning till rena

⁷⁸ Sida 173 till 190 i SOU 2023:59
<https://www.regeringen.se/contentassets/d495d565de554bb0952d783cdf645056/ny-myndighetsstruktur-for-fnansiering-av-forskning-och-innovation-sou-202359.pdf>

innovationsaktiviteter som ligger nära kommersialisering och implementering av lösningar i offentlig verksamhet.

På sid 190 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 (vilken typ av aktiviteter man finansierar) och en sektorsprincip (ett område eller tema utgör myndighetens uppdrag och avgränsning)". De övriga nordiska länderna beskrivs som varande av olika modelltyp.

3.4.1 Sverige

Statens väg- och transportforskningsinstitut har till huvuduppgift att bedriva forskning och utveckling som avser infrastruktur, trafik och transporter. Institutet ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås genom att bidra till att kunskapen om transportsektorn kontinuerligt förbättras. I institutets uppgifter ingår att bedriva samhällsmotiverad tillämpad forskning, tillhandahålla tvärvetenskapliga forskningsmiljöer och samverka med universitet och högskolor som bedriver näraliggande forskning och utbildning. Institutet utför forsknings- och utvecklingsarbete åt myndigheter och andra uppdragsgivare och får ta ut avgifter för uppdragen, besluta om avgifternas storlek och disponera inkomsterna. Myndighetens uppdrag är i stort sett oförändrat sedan 2011. Dock har myndigheten fått betydligt mer pengar att disponera. För 2023 beslutade regeringen att anvisa 83 mnkr under anslaget 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut för 2023. Av dessa får 5 miljoner användas för ett nationellt kunskapscentrum om cykel. För 2011 var motsvarande belopp på anslaget ca 40 mnkr. Det har därmed skett en avsevärd ambitionshöjning avseende avsatta medel för forskning och innovation inom transportområdet.

Gällande forskning ska såväl Luftfartsverket som Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och Trafikverket svara för forskning och innovation som "motiveras av myndighetens uppgifter". Sjöfartsverket ska även följa och dokumentera forskning och innovation inom sjöfartsområdet (förordning (2013:168)).

Trafikverket tilldelas särskilda medel för forskning och innovation vilket gör att myndigheten kan driva och finansiera forskning och innovation. För 2023 tilldelades Trafikverket för detta ändamål ca 662 mnkr (forskning och innovation). Beräkningarna i BP23 indikerar att ännu mer medel kommer att anslås för denna anslagspost under 2024 och 2025. Först 2015 fick Trafikverket en delpost med namnet *forskning och innovation*, den uppgick då till drygt 316 mnkr (RB 2015 för Trafikverket). Tidigare ingick forskning i en anslagspost som hette *Övriga insatser för effektivisering av transportsystemet*. I budgetpropositionen för BP13 angav regeringen en avsikt om att *utveckla tydligare styrning och uppföljning av forskning och innovation av de myndigheter inom transportområdet som berörs i syfte att få ännu effektivare användning av resurserna*. Till grund låg bland annat Transportforskningsutredningens betänkande Mer innovation ur transportforskning (SOU 2010:74).

Luftfartsverket bedriver egen forskning- och innovationsverksamhet utifrån ett antal strategiska utvecklingsområden. Målet är att utveckla koncept och lösningar med tydlig nytta för luftfarten som ökar säkerhet, effektivitet, kapacitet, tillgänglighet och hållbarhet i flygtrafikledningstjänsten. Luftfartsverkets forsknings- och innovationsverksamhet sker både i egen regi, men också inom

ramen för samarbeten med universitet, andra myndigheter och organisationer. Trafikverket och Horizon 2020, EU:s ramprogram för forskning och innovation (SESAR), är de största finansiärerna av Luftfartsverkets forskning. Andra samarbetspartners är Vinnova, INEA samt universitet och högskolor i Luftfartsverkets forsknings- och innovationsarbete.⁷⁹

Att mer medel avsätts för innovation och forskning härrör dels från den digitala utvecklingen där det ställs krav på nya intelligenta och klimatvänliga transportsystem. Bland annat handlar det om forskning och innovation på elflyg, fossilfria godstrafiksystem och om utökade möjligheter att tillvarata digitaliseringens möjligheter och bidra till att resenärer, järnvägsföretag och transportköpare får snabb och användbar trafikinformation. Avsikten med de utökade satsningarna på forskning och innovation torde vara effektiviseringar inom transportsektorn vilket kostar mer och mer pengar.

I den nationella planen för transportsystemet 2022–2033 är 6,7 miljarder kronor avsatta till forskning och innovation. Medlen fördelas på samtliga trafikslag och utgår från ett sammanhållet transportsystem. Teknik och lösningar ska vara förenliga i ett systemperspektiv och kunna utvecklas skalbart. Forskning och demonstration (tester i labb- eller verklig miljö) ska bidra till utveckling och nyttjande av ny teknik och digitaliseringens möjligheter till gagn för ett fossilfritt transportsystem i ett hållbart samhälle.⁸⁰

När det gäller innovationsprojekt kopplade till transportområdet finansieras projekt även av den statliga expertmyndigheten Vinnova och den statliga förvaltningsmyndigheten Statens energimyndighet (STEM), båda sorterar under Klimat- och näringslivsdepartementet samt Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande (Formas) som är ett svenskt forskningsråd och en statlig myndighet.

3.4.2 Norge

Samferdseldepartementet bidrar med medel för att främja forskning och utveckling inom transportsektorn. Kunskapsbehovet är främst relaterat till säkerhet, miljö, effektivitet, teknikutveckling, internationalisering, ledning och planering. Forskningsportföljen är brett sammansatt med projekt inom flyg, kollektivtrafik, järnväg och sjötransport. Andra projekt är mer inriktade på statistik och numeriska databaser. Forskningen i Norge är organiserad enligt den så kallade sektorprincipen. Det innebär att de olika departementen ansvarar för finansieringen av forskning inom den egna sektorn.

I uppföljningen av sektorsansvaret för forskning interagerar departementet med Forskningsrådet, berörda departement och med underliggande myndigheter och verksamheter om kunskapsbehov och finansiering av forskning. Myndigheterna tilldelas medel från statsbudgeten tillsammans med riktlinjer för drift i tillhörande period. De får inte öronmärkta medel för FoU utan bestämmer hur de använder pengar genom egen budgetering. Den totala användningen av forskningsmedel var 129,3 miljoner norska kronor 2018, varav 94,9 miljoner gick till Statens vegvesen.

Norges forskningsråd är ett statligt norskt förvaltningsorgan som finansierar forsknings- och innovationsprojekt inom alla områden, inte enbart transport. På uppdrag av regeringen investerar Forskningsrådet (per 2022) 11,7 miljarder

⁷⁹ <https://www.lfv.se/om-oss/innovation>

⁸⁰ <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/forskning-och-innovation/>

norska kronor årligen. De ansvarar för att främja grundläggande och tillämpad forskning och innovation. Det görs genom att förvalta forskningsmedel och genom att ge råd till myndigheter om forskningspolitik genom förslag till forskningsbudget i statsbudgeten. Norge kan därmed beskrivas ha en "1-pelarmodell".

Forskningsrådet förvaltar grundanslag till akademiska institut enligt riktlinjer som en del av sitt lagstadgade strategiska ansvar. Rådet har ett särskilt ansvar för att de institut som får grundbidrag uppfyller de krav på instituten som ställs i riktlinjerna. Forskningsrådets uppföljning av punkterna om akademisk frihet och om forskningsetik i punkt 4 begränsas till att inhämta självdeklaration från instituten.⁸¹

År 2021 har transportrelevant forskning finansierats med 517 miljoner norska kronor av Forskningsrådet, vilket motsvarar en ökning av portföljen med 23 procent från 2020. Det har varit en stadig tillväxt inom EU-portföljen. Norge har en särskilt hög framgångsfrekvens när det gäller integration och tillämpning av energi inom transporter och sjötransporter.⁸²

Statens vegvesen initierar och bedriver forskning inom vägtransport i nära samarbete med det utförande forskningsinstitutet eller universitetet. Resultaten av FoU-verksamheten ska vara öppna och tillgängliga så att de kommer hela väg- och transportsektorn till del och vara ett viktigt bidrag till att utveckla nationell kompetens och kunskap. Vid finansiering av FoU-portföljen kan avtal tecknas med industri och aktörer som bedriver forskning inom området.

Jernbanedirektoratet har ansvar att tillse det bedrivs tillräcklig och korrekt forskning inom järnvägssektorn för att etablera en god kunskapsbas för järnvägen i framtiden. JBD stödjer insatser som är relevanta för deras strategiska fokusområden och som återför kunskap till sektorns aktörer. Stödet ges i form av ekonomiskt stöd, stöd genom egna insatser ("in natura" i form av timmar, ärenden etc.), samt forskningsadministrativt stöd. Forskningsinsatser i FoU-satsningar bedrivs huvudsakligen av universitet, högskolor respektive forskningsinstitut.

De fem största forskningsmiljöerna när det gäller transportområdet är:

- Sintef,
- Institutet för transportekonomi (TØI),
- Norges tekniska och naturvetenskapliga universitet (NTNU),
- institutionen för energiteknik (IFE) och
- Norges universitet för miljö och biovetenskap (NMBU).

Enova är ett statligt bolag som stödjer utvecklingen inom transport, med huvudtyngdpunkt på åtgärder och projekt med hög Technical readiness level-nivå. Året 2018 avyttrade Enova 817 miljoner norska kronor för transportsektorn. Enova bildades av Stortinget 2001 för att bidra till omstrukturering av energianvändning och energiproduktion. Idag ägs företaget

⁸¹ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/retningslinjer-for-statlig-grunnbevilgning-til-forskningsinstitutter-og-forskningskonsern/id2895296/>

⁸² <https://www.forskningsradet.no/portefoljer/energi-transport-og-lavutslipp/portefoljeanalysen-for-energi-transport-og-lavutslipp/analyse-og-vurdering-av-delportefolje/transport/transport-og-mobilitet/>

av klimat- och miljöministeriet. Enova finansieras genom statlig finansiering utöver en tariff på 1 öre per kWh el till konsumenterna.

I Norge finns ingen motsvarighet till VTI men Forskningsrådet är ett statligt norskt förvaltningsorgan som fördelar offentliga forskningsmedel, bland annat till transportforskning. Under de senaste åren har det skett en ökning av forskningsmedel från Forskningsrådet till transportsektorn i något högre takt jämfört med KPI-Index de sista fem åren.

3.4.3 Danmark

Fram till år 2006 var Danmarks TransportForskning ett sektorforskningsinstitut inom Transport- och Energiministeriet. År 2007 blev institutet en del av Danmarks Tekniska Universitet (DTU).⁸³ I förslaget till Finanslov för år 2024 anges transportforskning som en utgift under Transportministeriets departement uppgående till 16,5 miljoner kronor. Detta är utformat som ett avtal med Danmarks Tekniska Universitet om "forskningsbaserad myndighetservice". Summan har varit relativt stabil det senaste dryga decenniet.⁸⁴

Vejdirektoratet har haft en budgetpost för forskning om cirka 1,5 miljoner kr per år, vilken dock saknar medel för åren 2024 och framåt.⁸⁵ Vejdirektoratet är del av NordFoU⁸⁶, svarar för sekretariatsfunktionen och finansierar dess driftsbudget med cirka 100 000 danska kronor per år. I gengäld får myndigheten ta del av forskningsresultat och bidra till dem.⁸⁷ När Vejdirektoratet är utförare av forskningsprojekt inom ramen för NordFoU registreras såväl intäkter som utgifter på ovan nämnda budgetpost för forskning. Det framstår därmed som att budgetposten om cirka 1,5 miljoner kr per år härstammar från NordFoU-projekt och att storleken är beroende av antalet beviljade ansökningar där Vejdirektoratet är utförare. Följaktligen bör budgeten kunna öka i storlek igen kommande år.

Varken Banedanmark, Trafikstyrelsen eller Færdselsstyrelsen har särskilda budgetposter för forskning.

Danmark räknade år 2019 totalt 22,6 miljarder danska kronor i offentlig forskningsfinansiering.^{88, 89} Nio miljarder utgjorde grundanslag till universiteten. Cirka 3 miljarder danska kronor utgjorde forskningsmedel på "övriga ministerområden". Tre offentliga forskningsfonder, Danmarks Innovationsfond, Danmarks Frie Forskningsfond och Danmarks Grundforskningsfond, disponerade 3,2 miljarder danska kronor. Ingen av dessa fonder har något

⁸³ Finansministeriet (2011). Finansloven 2012 s. 2929

⁸⁴ Finansministeriet (2011). Finansloven 2012 utgift 28.11.12

⁸⁵ År 2021: 1,3 miljoner, 2022: 1,5 miljoner, 2023: 0,4 miljoner. Källa: Finansministeriet (2023)

Forslag til finanslov for finansåret 2024 Tekst og anmærkninger § 28. Transportministeriet s.52-53

⁸⁶ NordFoU är ett samarbete mellan de nordiska vägmyndigheterna, se vidare <https://www.nordfou.org/>.

⁸⁷ Finansministeriet (2023). Forslag til finanslov 2024 s. 52.

⁸⁸ Uddannelses- og Forskningsministeriet (2020). Uddannelses- og Forskningspolitisk Redegørelse 2019

⁸⁹ År 2023 var den offentliga forskningsbudgeten 27 miljarder kronor inklusive medel från forskningsreserven. Källa: Regeringen (Socialdemokratiet, Venstre og Moderaterne), Socialistisk Folkeparti, Danmarksdemokraterne, Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti, Enhedslisten, Radikale Venstre, Dansk Folkeparti og Nye Borgerlige (2023). Aftaler om fordeling af forskningsreserve mv. i 2023

särskilt program för transportforskning, utan deras inriktning i form av program är tvärvetenskaplig.

I Danmarks gröna forskningsstrategi från 2020⁹⁰ är "Gröna transporter" ett av sju underteman. Temat har beviljats 310–330 miljoner danska kronor per år (redovisning sid 19).⁹¹ År 2022 kom 12 miljoner danska kronor från Danmarks Frie forskningsfond, 81 miljoner från Innovationsfonden, 67 miljoner från Energistyrelsen, 57 miljoner från utvecklings- och demonstrationsprogrammet för energi samt 55 miljoner från EU. Dessutom har området beviljats 39 miljoner danska kronor från privata fonder. Inom grön transport fördelas 82 miljoner danska kronor på danska universitet, varav DTU och Aarhus universitet får 33 miljoner var. Danmarks gröna forskningsstrategi från 2020 spelar en stor roll för fördelningen av medel från den så kallade forskningsreserven.⁹²

Danmark har en typ av 3-pelar-modell med Danmarks grundforskningsfond, Danmarks innovationsfond och Danmarks tillväxtfond.

De viktigaste skillnaderna gentemot Sverige är att det saknas en motsvarighet till VTI. Transportministeriet har ett avtal med Danmarks Tekniska Universitet om "forskningsbaserad myndighetsservice". Transportmyndigheterna har i princip inga egna forskningsmedel. Offentliga forskningsmedel fördelas primärt via tre offentliga, sektoröverskridande fonder med olika inriktning, från grundforskning till (huvudsakligen) innovation.

Under det senaste dryga decenniet har det skett en del förändringar. Det fanns en ambition att ge transportforskningen en tydligare roll, men nuvarande inriktning är att den offentliga forskningsfinansieringen är mer sektoröverskridande. Det finns dock betydande resurser att ansöka om för exempelvis gröna transporter, se ovan.

3.4.4 Finland

På Kommunikationsministeriet i Finland finns ingen direkt finansiering för enbart transportforskning, men de har professurer för forskning inom transportområdet, där det söks finansiering från utbildningsministeriet. Det fanns tidigare en mindre pott för forskningsfinansiering inom ministeriet som satsades på ekonomisk transportforskning. Det har gjorts relativt lite forskning om transportekonomi i Finland varför det satsades på den forskningen i tre år. Under de senaste 10 åren har Kommunikationsministeriet haft en nedåtgående trend gällande pengar till forskning, De flesta forskningsaktiviteterna utförs av myndigheterna och inte av departementet. På departementsnivå ligger fokus snarare på strategiprocessen.

Traficom och Trafikledsverket har viss finansiering för forskning inom sina områden: Traficom har ca 2 miljoner euro och Trafikledsverket ca 5 miljoner euro årligen. Det finns mycket teknisk forskning inom Trafikledsverket.

⁹⁰ Uddannelses- og Forskningsministeriet (2020). Fremtidens grønne løsninger Strategi for investeringer i grøn forskning, teknologi og innovation

⁹¹ Uddannelses- og Forskningsministeriet (2023). Bevillinger til grøn forskning og innovation i 2022

⁹² Forskningsreserven ingår i Finansministeriets "generella reserver". För finansåret 2024 uppgår reserven till 3,2 miljarder danska kronor. Syftet är att reserven ska användas för att uppfylla regeringens målsättning på forskningsområdet. Från reserven utdelas medel till prioriterade initiativ inom forsknings, utveckling och innovation. Utdelningen bygger på politiska överenskommelser.

Traficom möjliggör ansökningar om statsunderstöd för utvecklings-, planerings- och forskningsarbete inom transportområdet. Det är vanligtvis möjligt att lämna in ansökningar året runt utifrån de anslag som reserverats för respektive område.

Andra viktiga finansieringsresurser för transportforskning är konkurrensutsatt finansiering där man kan ansöka om medel:

Academy of Finland är ett statligt finansieringsorgan inom utbildningsdepartementet för vetenskaplig forskning baserat i Helsingfors. Akademin administrerar årligen över 260 miljoner euro till finsk forskningsverksamhet. Över 5000 forskare arbetar med projekt som stöds av akademien.

Business Finland kan finansiera forsknings- och innovationsprojekt för små-/medelstora företag- eller midcapföretag som strävar efter en betydande tillväxt på exportmarknaden genom att bevilja bidrag eller lån för ambitiösa FoU-projekt, som ger företaget en internationell konkurrensfördel. Business Finlands finansiering är konkurrenskraftig och behovsprövad.

Finland kan beskrivas ha en "2-pelar-modell" gällande forskningsfinansiering.

Det finns ingen motsvarighet till VTI i Finland och finansiering söks ofta i konkurrensutsatta utlysningar från finansieringsorgan

3.5 Granskning, uppföljning och utvärdering, analys

Tabell 5, organ som är ansvariga för granskning, uppföljning och utvärdering

Sverige	Norge	Danmark	Finland
Departement	Departement	Departement	Departement
	Samferdseldepartementet	Transportministeriet	Kommunikationsministeriet
Myndigheter	Myndigheter	Myndigheter	Myndigheter
Trafikanalys	SSB Statens Vegvesen Jernbanedirektoratet		Traficom

3.5.1 Sverige

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. Vidare ska myndigheten ansvara för att samla in, sammanställa och sprida statistik på transportområdet. Myndigheten ska inom sitt ansvarsområde bistå regeringen med underlag och rekommendationer. Myndigheten har haft samma huvuduppgift sedan den inrättades.

Trafikanalys ska vidare (bland annat) göra regelbundna beskrivningar av utvecklingen inom transportområdet, bedriva omvärldsbevakning och omvärldsanalys inom transportområdet, särskilt med tonvikt på transportsystemets utveckling i Europeiska unionen och dess effekter för Sverige, kontinuerligt följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser och följa den internationella modellutvecklingen på området, samt årligen följa den svenska sjöfartens internationella

konkurrenssituation och vartannat år utvärdera effekterna av stödet till svensk sjöfart.⁹³ Sjöfartsverket ska årligen bistå Trafikanalys i dess uppdrag att till regeringen redovisa en uppföljning av de transportpolitiska målen.

Att en myndighet har i uppdrag att följa upp målen för ett helt politikområde är en något ovanlig konstruktion i Sverige som skiljer sig från övriga nordiska länder. Vanligtvis är det Regeringskansliet som via underlag står för den samlade måluppfyllelsen av utvecklingen inom ett politikområde.

I Sverige finns 29 statistikansvariga myndigheter som ansvarar för officiell statistik inom sina respektive områden. De agerar som regeringens analys- och utvärderingsresurser och har även till uppgift att utvärdera, analysera och redovisa effekter av förslag och genomförda åtgärder inom sakområdet i Sverige. Exempel på dessa är Brottsförebyggande rådet (BRÅ), Institutet för arbetsmarknads- och utbildningspolitisk utvärdering (IFAU), Inspektionen för socialförsäkringen (ISF), Myndigheten för vård- och omsorgsanalys, Kulturanalys, Tillväxtanalys och Trafikanalys.

Under 2017 och 2018 genomfördes en statlig offentlig utredning kring den svenska modellen som påverkat organisering av de ovanstående.⁹⁴

3.5.2 Norge

Myndigheternas mål anges i de årliga tilldelningsbrev, de är ofta desamma flera år i rad. Ledningssystemets mål- och resultatstyrning används i uppföljningen av målen. Myndigheter ska se till att uppsatta mål och prestationskrav uppnås men bör i huvudsak ha frihet att välja vilka åtgärder och aktiviteter som ska initieras för att målen ska nås.⁹⁵

Myndigheten rapporterar tillbaka till departementet. Krav på rapporteringen framgår av de årliga tilldelningsbrev. Den viktigaste redovisningen, Årsredovisningen med årsbokslut, ska ge en samlad bild av myndighetens resultat för hela året samt ge departementet underlag för att bedöma måluppfyllelse och resursanvändning.

Måluppfyllelsen för varje enskild myndighet följs upp av ansvarig avdelning i Samferdseldepartementet. Till exempel har Baneplan och miljöavdelningen ett övergripande ansvar för järnvägssektorn, inklusive myndighetsledningen för det norska järnvägsdirektoratet. Vidare har avdelningen för väg-, tätorts- och trafiksäkerhet det övergripande ansvaret för vägar, inklusive myndighetsledning av det norska vägverket.

Samferdseldepartementet behandlar årsredovisningen och de periodiska rapporterna i separata ledningsmöten med respektive myndighet, så kallade myndighetsledningsmöten. I förberedelserna inför dessa möten bedömer departementet måluppfyllelsen, utifrån myndighetens egen rapportering och annan kunskap som departementet har.

⁹³ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2010186-med-instruktion-for_sfs-2010-186/

⁹⁴ <https://www.regeringen.se/contentassets/35234425d8b342dd8ccb6cbc7a3b7856/analyser-och-utvarderingar-for-effektiv-styrning-sou-201879.pdf>

⁹⁵ <https://dfo.no/fagomrader/etats-og-virksomhetsstyrning/mal-og-resultatstyrning/hvilke-krav-gjelder-mal-og-resultatstyrning-i-staten>

Utöver den årliga förvaltningen som genomförs i ledningsdialogen, som nämnts ovan, är departementet också skyldigt att bedöma behovet av ytterligare kontroller av myndigheten. Departementet ska också se till att utvärderingar görs för att få information om effektivitet, måluppfyllelse och resultat. Genom sådana tilläggskontroller och/eller utvärderingar får departementet därför ofta ytterligare bedömningar av myndighetens måluppfyllelse och resultat. Särskilt utvärderingar görs vanligtvis av externa aktörer.

De formella kraven för myndighetsstyrning ges i Regler för ekonomisk förvaltning i staten. § 7, 9, 14 och 15.⁹⁶

Utöver detta redovisar departementen genom sitt budgetförslag till Stortinget resultatet av arbetet inom sitt ansvarsområde. Dessutom skickas alla ledningshandlingar, protokoll från myndighetsledningsmöten och årsredovisningar till Riksrevisionen som är Stortingets kontrollorgan. Riksrevisionen använder därför även handlingar från departementets ledning av sina myndigheter som underlag för sina oberoende kontroller och utredningar.

När det gäller strategiska analyser som inte är forskning genomförs sådana av transportmyndigheterna Jernbanedirektoratet och Statens vegvesen. I Norge saknas en motsvarighet till Trafikanalys. Arbetet med granskning av måluppfyllelse har inte förändrats nämnvärt under de senaste åren.

3.5.3 Danmark

Danmark saknar en motsvarighet till myndigheten Trafikanalys. Granskning, uppföljning och utvärdering samt analys sker dels genom ordinarie myndighetsstyrning, dels i särskilda redovisningar för olika verksamhetsområden. Det är primärt Transportministeriet som samlar de senare, även om det kan vara myndigheterna som utför dem.

Det är ofta som strategiska analyser och utvärderingar härstammar från de breda, politiska avtalen som lägger grund för transportpolitiken. Exempelvis har Trafikstyrelsen utvärderat den upphandlade färjetrafiken till Bornholm på ett direktiv som följer av *Aftale om Infrastrukturplan 2035*.⁹⁷ Även mindre aftale kan föranleda strategiska analyser som *Aftale om udmøntning af pulje til grøn transport* från 2020, vilken bland annat resulterat i en analys om möjligheten till grön omställning av snabbfärjor.⁹⁸

Transportmyndigheterna redovisar verksamheten i regelbundna sammanställningar, utvärderingar och analyser som tillgängliggörs via hemsidorna. Banedanmark redovisar exempelvis årsrapporter, grönt bokslut och verksamhetens klimatplan. Vejdirektoratet redovisar dessutom ett stort antal utredningar och studier som myndigheten själv har tagit initiativ till.

Med jämna mellanrum granskar Rigsrevisionen olika frågor på transportområdet. Revisionerna under 2022 och 2023 har bland annat behandlat lotsning i danska farvatten, om Banedanmark hanterar resenärsnyttor

⁹⁶ https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/fin/vedlegg/okstyring/reglement_for_ekonomistyring_i_staten.pdf

⁹⁷ Trafikstyrelsen (2023). Bornholmeranalysen En undersøgelse af trafikbetjeningen af Bornholm og evaluering af den nuværende samfundsbegrundede færgekønskontrakt

⁹⁸ Transportministeriet & Cowi (2023). Grøn omstilling af hurtigfærger

tillräckligt tydligt vid järnvägsinvesteringar samt projekteringsfasen för Fehmarn Bält-förbindelsen.⁹⁹

Det kan även tilläggas att Transportministeriet har ett antal råd inom olika sakfrågor ger rekommendationer angående transportpolitiken. De kan delvis utföra egna studier och analyser, men är framför allt är forum för diskussion och utbyte. Vejtransportrådet diskuterar övergripande frågor på transportområdet med fokus på reglering av ramvillkoren för transportnäringen. Faerdselsikkerhedskommissionen ger förslag på åtgärder som kan reducera antalet trafikolyckor. Rådet for Sikker Trafik främjar trafiksäkerheten, primärt genom information till allmänheten.

De största skillnaderna gentemot Sverige är att det saknas en motsvarighet till Trafikanalys. Transportministeriet har en viktig roll i att granska, följa upp och utvärdera verksamheten, men denna uppgift är också delegerad till myndigheterna genom deras ordinarie rapportering. Olika verksamhetsområden redovisas separat och med tätare frekvens än årsrapporter. Under det senaste decenniet har inga större förändringar identifierats.

3.5.4 Finland

Traficoms roll när det gäller Trafik 12-planen är att ansvara för att ta fram information om transportsystemet, utveckla konsekvensbedömningen på transportsystemnivå samt följa upp uppfyllandet av målen i den riksomfattande trafiksystemplanen. I beredningsskedet för planen deltog Traficom genom att planera åtgärder, göra konsekvensbedömning och i att verkställa utredningar. Traficom publicerade 2021 den första transportsystemanalysen, i vilken man beskriver transportsystemets nuläge och framtid samt följer upp verkställandet av målen i Trafik 12-planen. Traficom utgår från den statistik som samlas i deras system, och från annan statistik insamlad hos Statistikcentralen.

För att följa upp målen i den riksomfattande trafiksystemplanen har en uppsättning indikatorer skapats. Uppsättningen inkluderar viktiga indikatorer som beskriver läget för transportsystemet.¹⁰⁰

När det gäller resultatstyrning skapas kontrakt (resultatavtal) årligen mellan Kommunikationsministeriet och transportmyndigheterna och det finns en specifik process för det som innehåller en målhierarki. I början av varje 4-årig regeringsperiod introduceras en 4-årsplan där fyra större strategiska mål för myndigheterna väljs ut. Därunder finns ett antal funktionsmål.

Regeringskansliet i Finland har en avdelning som heter *corporate governance department* och den är ansvarig för att följa upp styrprocessen, det är en styrenhet som följer upp processen för att uppnå målen och på vilket sätt myndigheter når målen i resultatavtalen.

Avdelningen har skapat ett specifikt digitalt verktyg (*DigiTS website*) som är utformat för att följa upp målen för alla myndigheter. Verktyget är transparent där alla tjänstemän kan se alla delar av det. Andra förvaltningar har anmält intresse för att kunna använda verktyget. De indikatorer som återfinns i

⁹⁹ Rigsrevisionen (2023). Revisionsraser. Hämtat oktober 2023.

<https://rigsrevisionen.dk/revisionsraser>

¹⁰⁰ <https://tieto.trafficom.fi/sv/node/8518?group=trafik12-indikatorer&limit=20&offset=0&query=&sort=updated>

verktöget kan vara av kvantitativ natur, med detaljerade måttal men är ofta dikotoma i formen av "har gjort/har inte gjort".

Det saknas en motsvarighet till den svenska myndigheten Trafikanalys i Finland. Kommunikationsministeriet har en viktig roll i att granska, följa upp och utvärdera verksamheten utifrån myndigheternas tertial- och årsrapporter. När det gäller strategiska analyser, som inte är forskning, genomförs sådana av Traficom.

Arbetet med granskning av måluppfyllelse har förändrats utifrån de strukturella förändringar som har skett inom Kommunikationsministeriet från 2019. En av de nya avdelningarna heter avdelningen för styrning. Kommunikationsministeriet har en central roll i att granska, följa upp och utvärdera verksamheten utifrån myndigheternas återsrapportering.

3.6 Officiell statistik

Tabell 6, ansvar för officiell statistik inom transportområdet

Sverige	Norge	Danmark	Finland
Myndigheter	Myndigheter	Myndigheter	Myndigheter
Trafikanalys	Statistisk sentralbyrå	Danmarks statistik	Statistikcentralen

3.6.1 Sverige

I Sverige finns en decentraliserad statistikfunktion där ansvar för officiell statistik inom ämnesområdet *Transporter och kommunikationer* ligger på myndigheten Trafikanalys. Detta skiljer sig från övriga nordiska länder.¹⁰¹

Statistik som klassas som officiell statistik ska uppfylla särskilda kvalitetskrav, offentliggöras utan avgift och hållas tillgänglig i elektronisk form. Trafikanalys ska, enligt sin instruktion, ansvara för att samla in, sammanställa och sprida statistik på transportområdet. Trafikanalys hade ansvaret för den officiella statistiken även 2011.

Trafikanalys publicerar officiell statistik inom olika områden: Vägtrafik, Bantrafik, Sjöfart, Luftfart, Postverksamhet, Televerksamhet, Kommunikationsvanor, Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. Trafikanalys publicerar även annan statistik inom ramen för utvecklingen inom transportområdet. Det kan vara såväl hela rapporter som enstaka tabeller. Sådan statistik omfattas inte av samma formella krav och publiceras inte under beteckningen Sveriges officiella statistik

3.6.2 Norge

Statistiklagen fastställer de formella ramarna för norsk officiell statistik och Statistisk sentralbyrås (SSB) ansvarsområden och bekräftar deras yrkesmässiga oberoende. Statistiklagen, lagens föreskrifter och EU:s övergripande ram för europeisk statistik finns tillgängliga via Lovdata.¹⁰²

¹⁰¹ <https://www.trafa.se/sidor/statistik/>

¹⁰² <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2019-06-21-32?q=statistikkloven>

SSB har huvudansvar för att sammanställa och redovisa officiell statistik för samhället vilket inkluderar transportsektorn. De gör det i samverkan med transportmyndigheterna som levererar in data.

För järnväg samlas även statistik in av Jernbanedirektoratet och Bane NOR. Jernbanedirektoratet presenterade fram till 2020 Järnvägsstatistik, med fler indikatorer än det som SSB rapporterar, som var sammanställd från siffror hämtade från Bane NOR, Statistisk sentralbyrå, tågoperatörer, Statens vegvesen och Jernbanedirektoratet.¹⁰³

Statistisk sentralbyrå (SSB) ska enligt statistiklagen bedriva forskning och analys. Utöver den verksamhet som SSB bedriver som ett led i uppdraget att utveckla, utarbeta och sprida statistik, bedriver myndigheten forskning och analyser riktade mot regeringen, centralförvaltningen, Stortinget och parterna i arbetslivet. Statistisk sentralbyrå är en av få statistikbyråer i världen med en egen forskningsavdelning.

3.6.3 Danmark

Danmarks statistik är en myndighet som är oberoende av de fackliga myndigheterna och sorterar under Indenrigs- og Sundhedsministeriet.¹⁰⁴ Danmarks statistik sammanställer den officiella statistiken i en särskild portal.¹⁰⁵ Myndigheten har i uppdrag att samordna aktiviteter kopplade till utveckling, insamling, sammanställning och presentation av den officiella statistiken. Offentliga myndigheter och institutioner ska delge den information de besitter efter anmodan från Danmarks statistik.

I framtagandet sker ofta ett samarbete mellan Danmarks statistik och transportmyndigheterna. Exempelvis vidareförmedlar Danmarks statistik uppgifter om vägnätet och vägtrafiken som samlas in och sammanställs av Vejdirektoratet.¹⁰⁶

På järnvägsområdet sker dock insamlingen av trafikstatistik av Danmarks statistik genom att alla operatörer kvartalsvis rapporterar omfattningen av trafiken via en särskild hemsida.¹⁰⁷ För sjötrafik sker insamlingen via danska hamnar, som rapporterar kvartalsvis eller per år beroende på storlek. Søfartsstyrelsen rapporterar om olyckor.¹⁰⁸ För luftfart är det Trafikstyrelsen som samlar in och sammanställer data, vilka sedan vidareförmedlas till

¹⁰³ <https://www.jernbanedirektoratet.no/no/jernbanesektoren/sectorstatistikk/>

¹⁰⁴ Ministeriet for Digitalisering og Ligestilling (2018). LBK nr 610 af 30/05/2018 (Gældende) Bekendtgørelse af lov om Danmarks Statistik

¹⁰⁵ Danmarks statistik (årtal okänt). Portal for officiel statistik. Transport. Hämtat oktober 2023. <https://www.dst.dk/da/officiel-statistik/transport>

¹⁰⁶ Danmarks statistik (årtal okänt). Vejnet og trafik. Statistikdokumentation. Hämtat oktober 2023. <https://www.dst.dk/da/Statistik/dokumentation/statistikdokumentation/vejnet-og-trafik>

¹⁰⁷ Danmarks statistik (årtal okänt). Jernbanetransport. Statistikdokumentation. Hämtat oktober 2023. <https://www.dst.dk/da/Statistik/dokumentation/statistikdokumentation/jernbanetransport>

¹⁰⁸ Danmarks statistik (årtal okänt). Skibsfarten på danske havne. Statistikdokumentation. Hämtat oktober 2023. <https://www.dst.dk/da/Statistik/dokumentation/statistikdokumentation/skibsfarten-paa-danske-havne>

Danmarks statistik.¹⁰⁹ Trafikstyrelsen presenterar en stor mängd statistik på sin hemsida, inte minst inom kollektivtrafikområdet.¹¹⁰

De viktigaste skillnaderna gentemot Sverige är att Danmarks statistik ansvarar för den officiella statistiken, ofta i samverkan med transportmyndigheterna.

Inga större förändringar har identifierats det senaste decenniet.

3.6.4 Finland

Statistikcentralen i Finland ansvarar för att ta fram officiell transportstatistik. Statistikcentralen är ett självständigt statligt ämbetsverk inom Finansministeriets förvaltningsområde. Enligt statistiklagen ansvarar Statistikcentralen för samhällsstatistik, bland annat från transportsektorn vilket redovisas årligen på Statistikcentralens hemsida. Källdata kommer från Traficom och Trafikledsverket.¹¹¹

Vägstatistiken (FOS) är en årligen publicerad basstatistik i form av tidsserier som områdesvis beskriver vägarnas och trafikens tillstånd i landsvägsnätet. Vägstatistiken publiceras av Transport och kommunikationsverket (Traficom) från och med år 2019.¹¹²

Traficom har lanserat en webbplats som under åren 2021–2023 ska utvecklas till en informationshelhet om trafik, transport och kommunikation.¹¹³

3.7 Omvärldsförändringar och globala drivkrafter

Det övergripande målet med myndighetsstyrning är att säkerställa att den politik och de mål som är beslutade av riksdag och regering uppnås på ett effektivt och rättssäkert sätt. Förutom den verksamhetsanpassade styrningen påverkar omvärldsförändringar och globala drivkrafter styrningen och organiseringen av våra myndigheter. Under de senaste tio åren har några tvärsektorieella frågor fått ökat genomslag i styrningen.

I Sverige antogs år 2018 en nationell strategi för klimatanpassning vilken pekar ut riktningen för Sveriges arbete med klimatanpassning. År 2019 trädde en ny förordning (2018:1428) gällande myndigheternas klimatanpassningsarbete i kraft. Förordningen gäller 32 myndigheter, bland annat Sjöfartsverket, Trafikverket, Transportstyrelsen. Myndigheterna som omfattas ska bland annat, inom sitt ansvarsområde och inom ramen för sina uppdrag, initiera, stödja och utvärdera arbetet med klimatanpassning. I de andra nordiska länderna har även klimatfrågan fått genomslag i styrningen. I Norge är det ett av de huvudsakliga målen i den nationella transportplanen 2022–2033 vilken bygger vidare på ambitionen att bland annat halvera utsläppen från transportsektorn till 2030. I Finland fick frågor inom klimat och miljö en egen enhet vid kommunikationsministeriet år 2019, vilket är en indikation på klimat- och miljöfrågorna intagit en central position även inom områdena för transport och kommunikation. Det

¹⁰⁹ Danmarks statistik (årtal okänt). Luftfart. Statistikdokumentation. Hämtat oktober 2023.

<https://www.dst.dk/da/Statistik/dokumentation/statistikdokumentation/luftfart>

¹¹⁰ Trafikstyrelsen (2023). Publicerede data

<https://www.trafikstyrelsen.dk/Media/638140555921894901/Oversigt%20over%20publicerede%20data%202023.pdf>

¹¹¹ <https://www.stat.fi/sv/statistik/rtie>

¹¹² <https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/sv/TraFi/>

¹¹³ <https://tieto.traficom.fi/sv/data-trafficom-ingangssida>

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. Det ses som en drivkraft bakom det gröna skiftet, och kommer att kunna ge en större grad av hållbar rörelsefrihet. Även i Danmark får klimatfrågan och miljön betydande genomslag i styrningen av myndigheterna. I den viktigaste politiska överenskommelsen kring transporter, *Aftale om Infrastrukturplan 2035*, pekas vägtrafikens påverkan på klimat och miljö ut som en utmaning att hantera och av sju så kallade landmärken styr fyra mot bättre miljö och mindre klimatpåverkan.

Under en lång period har trenden i Sverige varit en ökande inflyttning till storstäderna. Ökningstakten är nu avstannande och utvecklingen under de senaste åren visar en tydlig trend mot förändring. En av pandemins mest påtagliga följder för människors vardag har varit ökat arbete hemifrån.¹¹⁴ I Finland spås urbaniseringen fortsätta under de kommande årtiondena enligt en utredning som utarbetades för statsrådet och publicerades i september 2022. I den riksomfattande trafiksystemplanen 2021 till 2032 beskrivs att urbanisering sker genom flyttströmmar till stadsregionerna och tyngdpunkten i den naturliga befolkningsökningen förskjutits till de stora stadsregionerna, vilket ökar den regionala obalansen i befolkningsstrukturen. I Norge däremot avtog urbaniseringstakten under 1900-talet och Norge har den lägsta andelen, ca 84 procent, av boende i tätorter i Norden. De största utmaningarna som identifierats för de största tätorterna är dålig tillgänglighet och förseningar i vägnätet och kollektivtrafiken vilket drabbar både privatpersoner och näringslivet. Urbanisering omnämndes i Nationell transportplan 2014–2023 som en viktig orsak till infrastruktursatsningar inom järnväg samt utbyggnad av kollektivtrafik i storstäderna. Danmark har under lång tid haft stora bekymmer med trängsel i och runt Köpenhamn, men även längs de stora väg- och järnvägsstråken i landet på grund av omfattande transittrafik.¹¹⁵ Följaktligen pekas köbildning och trängsel ut som en central utmaning i *Aftale om Infrastrukturplan 2035* med ett av sju landmärken att "Färre ska sitta i kö".

Det förändrade omvärldsläget med både pandemi, extremväder och krig i Europa har påverkat styrningen i de nordiska länderna genom ett ökat fokus på samhällsskydd och krisberedskap. I Sverige utfärdades 2022 en ny förordning (2022:524) om statliga myndigheters beredskap vilken innehåller bestämmelser om uppgifter som statliga myndigheter har inför och vid fredstida krisituationer och höjd beredskap. I BP23 skriver regeringen att det civila försvaret och krisberedskapen avseende transportområdet behöver stärkas för att bättre kunna möta det försämrade säkerhetspolitiska läget i Europa och Sveriges närområde och för att kunna hantera olika risker, hot och situationer som samhället kan ställas inför. 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. Transportsektorn ska vara beredd att både förebygga och hantera större, tätare och allvarigare naturhändelser och klimatanpassning är ett prioriterat område i socialförsäkringsstrategin. Samhällsskydd och beredskap är inte lika synligt i den danska styrningen av transportmyndigheterna.

¹¹⁴ Sweco (2021). Sveriges Nya Geografi. Pandemins flyttmönster

¹¹⁵ Se exempel den så kallade Trængselskommissionens arbete från 2012-2013.

Digitalisering och innovation är ytterligare en omvärldstrend som påverkat myndigheterna i de nordiska länderna. I Sverige inrättades Digitaliseringsmyndigheten 2018 med uppdraget att öka takten i den offentliga förvaltningens digitalisering genom att utveckla byggblock, principer och tjänster som hjälper andra offentliga aktörer i deras digitalisering. I den nationella transportplanen 2022–2033 i Norge återfinns effektivt bruk av ny teknologi som ett huvudmål. Planen lägger grunden för en kraftigt ökad satsning på infasning av ny teknik i form av tekniska installationer och digitala lösningar. Viktiga inslag är forskning, pilot-tester, utveckling och innovation. I Danmark är digitalisering bland annat synligt som mål i de så kallade Mål- och resultatplanerna för myndigheterna, men också i särskilda studier, exempelvis en analys av den digitala infrastrukturen som stöd för utvecklingen av mobility-as-a-service (MaaS).¹¹⁶

I Finland infördes Lagen om transportservice 2017 vilket givit en inriktning mot att transport och kommunikation ses utifrån ett helhetsperspektiv. I framtidens trafiksystem deltar trafikanterna aktivt i planeringen av trafiksystemet. Den privata sektorn bär ansvaret för innovationer och serviceutveckling. Den offentliga sektorn möjliggör omvälvningen och skapar förutsättningar för verksamheten.

Att trafiken ändras till tjänster möjliggörs av den tekniska utveckling som har avancerat på bred front. Mobilt bredband, smarttelefoner och andra smarta enheter med positioneringstjänster har blivit vanliga och information och data spelar en allt viktigare roll. Trafikinformation samt infrastrukturen för trafik, transport och datakommunikation har lagt grunden för utvecklingen av trafik tjänster.

3.8 Avslutande reflektioner

Swecos övergripande reflektioner är att utveckling av transportområdet och transportinfrastruktur är en komplex verksamhet som kräver långsiktighet. Alla de nordiska länderna har infört långsiktighet i planeringen och har i dag 12- eller 15-åriga nationella transportplaner. Politiken är ombytlig – och ibland kortsiktig – och för att undvika att infrastrukturutvecklingen ”drabbas” av detta har säkerställandet av långsiktighet varit viktigt. Övergången till en långsiktig, rullande infrastrukturplan i Danmark motiveras med den snabba teknikutvecklingen och de stora utmaningarna på klimatområdet. Motivet kan tyckas något paradoxalt, men eftersom Danmark fortsätter att i hög grad besluta om infrastrukturprojekt ett och ett bibehålls en hög grad av anpassningsförmåga. I Sverige har trögrörligheten i den nationella infrastrukturplaneringen uppmärksammats i samband med den industriella omställningen i norr och bland annat 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.

Omvärldsfaktorer såsom snabb teknisk utveckling, digitalisering och ett osäkert omvärldsläge har haft påverkan på hur styrning och struktur av transportmyndigheter har förändrats i flera nordiska länder. I Finland har det

¹¹⁶ Transportministeriet (2018). Mobility-as-a-Service - Strukturel analyse af digital infrastruktur. 2018-05-14. Hämtat oktober 2023. <https://www.trm.dk/publikationer/2018/mobility-as-a-service-strukturel-analyse-af-digital-infrastruktur>

skett omstrukturering av ministeriet och transportmyndigheter i närtid där omvärldsfaktorer uttryckligen är orsaken till detta. I Norge har det skett en stor järnvägsreform där arbetssätt förändrades utifrån marknadssituationen och en ny myndighet för vägbyggnad (Nye Veier) infördes 2015 med syfte att effektivisera utveckling av väginfrastruktur. I Danmark har förändringarna av myndighetsstruktur inte kunnat härledas till omvärldsförändringar, däremot har myndigheterna drivit olika digitaliseringsprojekt som även fastställts i mål- och resultatplaner. Sverige har inte sett en liknande förändring hos transportmyndigheter som Finland och Norge sedan 2011 men digitalisering kommer sannolikt fortsätta i hög takt och bör påverka hur myndigheter styrs även i Sverige.

Utmaningen med ökat klimatavtryck har inneburit ett ökat hållbarhetsfokus i mål och planering inom transportområdet, även om det har funnits med sedan tidigare. Att utnyttja teknikutveckling såsom elektrifiering av fordon och digitalisering av transportsektorn är sätt för transportbranschen att försöka minska utsläpp och öka hållbarheten. Inom mobilitet som tjänst har Finland varit föregångare men verksamhet finns i alla fyra länder. I Sverige har dessa frågor ännu inte fått stort utrymme och det saknas en övergripande vision och vägval för vilken/vilka aktörer som ska driva på i dessa frågor. Det kan finnas ett behov att klargöra det för att driva på utvecklingen. Integrationen mellan transport- och energiinfrastruktur kan också ställa krav på mer samordning mellan myndigheter.

Att struktur och styrning av transportmyndigheter ser olika ut i de nordiska länderna, där Sverige och Finland har trafikslagsövergripande struktur medan det är uppdelat i Norge och Danmark, beror sannolikt på skillnader i kultur och politisk styrning. I Finland förhandlas ett resultatavtal fram mellan regeringen och myndigheterna. Dessutom har enskilda politiker i Finland ett större inflytande än enskilda statsråd i Sverige. I Danmark har transportministern och transportministeriet en starkare och mer operativ roll jämfört med i Sverige, vilket är synligt i såväl planering som reglering och utvärdering. De danska mål- och resultatplanerna sluts som avtal mellan ministeriet och respektive myndighet. Det finns ingen direkt anledning att anta att det kommer att ske någon ytterligare harmonisering mellan länderna. Även om EU-lagstiftning, omvärldsfaktorer och gränsöverskridande infrastrukturprojekt kan verka i den riktningen fungerar samordningen mellan länderna förhållandevis väl.