

En godstransportstrategi för ett konkurrenskraftigt näringsliv



Regeringskansliet
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Innehåll

Förord	3
Inledning	5
Regeringens övergripande inriktning	6
Ett intermodalt och effektivt transportsystem	9
Ett transportsystem med konkurrenskraftiga transporter	13
Ett robust transportsystem	17
Ett fossilfritt och resurssnålt transportsystem	21
Fakta om godstransporter	24



Förord



Andreas Carlson, infrastruktur- och bostadsminister

I Sverige ska alla ha möjlighet att skapa sig ett gott liv, driva företag och i trygghet bilda familj, oavsett var i landet man bor eller driver sin verksamhet. Vårt välstånd vilar på ett konkurrenskraftigt näringsliv och vår position som ett av världens främsta innovationsländer.

Godstransporter är en oundgänglig del av vår vardag, vårt samhälle och vår koppling till omvärlden. Regeringen prioriterar därför åtgärder för att underlätta för godstransporter och arbetspendling som stärker förutsättningarna för jobb och tillväxt i hela landet.

Den här strategin, En godstransportstrategi för ett konkurrenskraftigt näringsliv, ersätter den tidigare godstransportstrategin från 2018. Den nya strategin har ett tydligare fokus på näringslivets behov.

Grundläggande i den nya strategin är också att alla fyra trafikslag – väg, järnväg, sjöfart och luftfart – anses lika viktiga för att stärka Sveriges tillväxt och konkurrenskraft.

Den här strategin har även ett helt annat fokus på att stärka Sveriges totalförsvar. Geopolitisk oro och ett försämrat omvärldsläge har understrykt vikten av robusta och fungerande transporter även i kris och krig.

Sedan regeringen tillträdde har jag fört en aktiv dialog med aktörer från olika branscher samt expertmyndigheter. I arbetet med den här strategin har deras inspel varit värdefulla.

Det Godstransportforum som jag har inrättat är ett forum för regeringens samverkan med branschaktörer och kommer förbli en viktig plattform under strategins genomförande.

Jag vill tacka alla som har engagerat sig i framtagandet med den nya godstransportstrategin. Nu ser jag fram emot det fortsatta arbetet för en morgondag med ännu effektivare, robusta och mer hållbara godstransporter.

Andreas Carlson, infrastruktur- och bostadsminister



Inledning

Utan fungerande transporter stannar Sverige

Ett väl fungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem, där alla trafikslag utvecklas och bidrar till de transportpolitiska målen, är en förutsättning för svensk konkurrenskraft och för att hela Sverige ska fungera.

Den svenska ekonomin är en liten öppen ekonomi som är beroende av väl fungerande godstransporter såväl inom landets gränser som över dem. Näringslivet behöver tillförlitliga logistikkedjor för att säkerställa tillgången till insatsvaror och för att kunna leverera färdiga produkter i tid. Exempelvis förädlar industrin material från underleverantörer och råvaror från bl.a. skog, jordbruk och gruvor. Godset transporteras sedan som antingen färdiga produkter till kunder eller som insatsvaror till andra delar av industrin. Livsmedel och andra varor transporteras till återförsäljare. Därutöver är tillgång till medicin och andra viktiga produkter nödvändig för en fungerande vardag och samhälle.

För att stärka Sveriges konkurrenskraft och ge näringslivet rätt förutsättningar behöver infrastruktur, stödjande system, regelverk och människor med rätt kompetens bidra till ett ändamålsenligt utformat godstransportsystem. De fyra trafikslagen väg, järnväg, luftfart och sjöfart utgör grunden i godstransportsystemet. Tillsammans ska de på bästa sätt tillgodose näringslivets behov av godstransporter.

Samhällsutvecklingen ökar förväntningarna på väl fungerande transporter

De godsmängder som transporteras årligen är relativt stabila över tid. Detsamma gäller gods-transportflödena, dvs. hur och var godset transporteras. Undantag kan vara när en större industrietablering sker på en plats, vilket kan förändra godstransportflödet.

Digitaliseringen och den ökade tillgängligheten till marknader och produkter påverkar även godstransportsystemet. Det medför möjligheter för företag att nå ut till fler kunder eller innebär ett ökat utbud av leverantörer av insatsvaror för den egna verksamheten.

Dagens logistiksystem är digitaliserade, uppkopplade och i ökande grad automatiserade. De digitala och elektriska delarna av logistiksystemen behöver, liksom den fysiska infrastrukturen, underhållas och utvecklas för att göras motståndskraftiga. Transportsystemet ska fungera väl, även om det utsätts för störningar.

Logistiksystemen ska utformas så att de fungerar i glesbefolkade områden. Detta ställer krav på exempelvis transporteffektivitet, samordning och en väl fungerande transportinfrastruktur. I tätbefolkad miljö tillkommer dessutom, i högre grad, krav på hantering av trängsel, buller och olika former av utsläpp. Effektiva transporter ska bidra till att verksamheter i alla delar av landet kan fortsätta att bedrivas och utvecklas, samt att utsläpp kan minskas.

Klimatförändringarna aktualiserar behov av att ställa om till ett hållbart och fossilfritt transportsystem. Det sker en snabb utveckling inom elektrifiering av transporter och allt fler aktörer inom näringslivet efterfrågar i högre grad fossilfria transporter. Transportsektorn har även betydelse för industrins möjlighet att minska sitt totala klimatavtryck eftersom transporter utgör en väsentlig del av industrins värdekedja. Samtidigt ökar behovet av klimatanpassningsåtgärder i transportinfrastrukturen, inte minst för att kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner.

Pandemin, geopolitiska oroshärder och Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina visar tydligt på vikten av väl fungerande transporter i kris och krig. Ett effektivt godstransportsystem med väl utvecklade samarbeten mellan aktörer i fredstid ger Sverige bättre förutsättningar att hantera och stå emot störningar i samhället.

Den ekonomiska utvecklingen i andra delar av världen bidrar till att de globala logistikkedjorna fortsätter att utvecklas. Det medför tillgänglighet till nya marknader för svenska företag, samtidigt som den svenska marknaden blir mer tillgänglig för utländska företag.

Regeringens övergripande inriktning

Hela Sverige ska fungera. Ett pålitligt, robust och långsiktigt hållbart transportsystem är en förutsättning för att människor och näringsliv ska kunna verka i hela landet. Utan konkurrenskraftiga företag får olika delar av landet, såväl städer, tätorter som landsbygder svårare att utvecklas. En väl fungerande transportinfrastruktur med effektiva och robusta godstransporter gynnar näringslivet och bidrar till regional utveckling och landsbygdsutveckling.

Transportpolitikens nationella perspektiv ska bidra till utvecklingen av sammanhängande stråk utifrån en tydlig systemsyn och att antalet så kallade flaskhalsar minskas. Regeringen eftersträvar ökad effektivitet i transportsystemet i syfte att höja näringslivets konkurrenskraft. En mer effektiv godstrafik främjar jobb och tillväxt i hela landet. Det holistiska trafikslagsövergripande perspektivet inkluderar alla trafikslag, såväl väg- och järnvägstrafik som sjö- och luftfart.

Regeringen vill stärka underhållet av det svenska väg- och järnvägsnätet. I regeringens infrastrukturproposition Vågen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) konstaterar regeringen att en väl fungerande infrastruktur är avgörande för att hela Sverige ska fungera och tillväxten öka. Regeringen föreslog därför betydande medel för underhåll av vägar och järnvägar samt för nya investeringar. Det bidrar till ett robust och effektivt samt långsiktigt hållbart transportsystem där människors vardag fungerar och företag kan fortsätta att driva och utveckla sina verksamheter. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag i infrastrukturpropositionen om ekonomiska ramar för en ny nationell plan (bet. 2024/25:TU6, rskr. 2024/25:102). Enligt Trafikverkets bedömning i rapporten Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 medger de beslutade ramarna att hela underhållsskulden inom vägsystemet kan återtass.

Trafikverket bedömer vidare att de nya ekonomiska ramarna medger att det eftersläpande underhållet inom järnvägen delvis återtass. Trafikverkets bedömning är att 2050 är det möjligt att ha en järnvägsanläggning utan eftersatt underhåll förutsatt att de ekonomiska resurserna stegvis och stabilt ökar samtidigt som branschens samlade förbättringsinitiativ realiserass (LI2025/01642).

Ett robust och effektivt godstransportsystem i fredstid innebär bättre förmåga att stå emot störningar som kan uppstå i samband med kris eller krig. Arbetet med att genomföra denna strategi är därför också en del i arbetet med att stärka totalförsvaret.

Regeringen har ett långsiktigt utvecklingsperspektiv för att ge stabila förutsättningar för näringslivets och samhällets utveckling. Samtidigt är regeringen mån om att tillvarata möjligheter där det går att göra insatser i närtid.



Fokusområden

Regeringens strategiska arbete med godstransporter och denna strategi fokuserar på följande fyra områden för att ge näringslivet bättre förutsättningar för att utvecklas.

- Ett intermodalt och effektivt transportsystem
- Ett transportsystem med konkurrenskraftiga transporter
- Ett robust transportsystem
- Ett fossilfritt och resurssnålt transportsystem



Fokusområdena har tagits fram i dialog med näringslivsaktörer från olika branscher.



En strategi för nya förutsättningar och möjligheter

Med denna strategi, En godstransportstrategi för ett konkurrenskraftigt näringsliv, anger regeringen ramarna för det samlade arbetet för ett godstransportsystem där trafikslagen ska komplettera varandra utifrån sina respektive fördelar. Med godstransportsystem avses den fysiska och digitala transportinfrastrukturen samt även relevanta processer och arbetssätt. Syftet med strategin är att stärka näringslivets konkurrenskraft genom att öka effektiviteten i godstransportsystemet.



Strategin tar sin utgångspunkt i det strategiska arbete med godstransporter för vilket riksdagen efter förslag från regeringen i budgetpropositionen för 2025 tidigare har avsatt 10 miljoner kronor (prop. 2024/25:1, utg.omr. 22, bet. 2024/25:TU1, rskr. 2024/25:262) för åtgärder som syftar till ett effektivare utnyttjande av godstransportsystemet. För åren 2026–2028 är 4 miljoner kronor årligen avsatta för dessa åtgärder.



Ett intermodalt och effektivt transportsystem

En fungerande intermodalitet, där minst två trafikslag ingår i transportkedjan, ger förutsättningar för effektiva transporter, där det enkelt och kostnadseffektivt går att sömlöst transportera gods.

Den väl fungerande intermodala transporten är beroende av att aktörer längs med hela transportkedjan ges möjlighet till utökat samarbete. Transportkedjan är beroende av exempelvis den fysiska infrastrukturen, de digitala gränssnitten samt legala förutsättningar. Omlastning mellan trafikslagen sker i noder, såsom hamnar, terminaler och flygplatser. Effektiviteten och robustheten i noderna är en central del i den intermodala transporten.

Regeringen anser att förutsättningarna kan förbättras för samspelet mellan exempelvis nodernas användning och funktionalitet samt den mellanliggande infrastrukturen. Exempelvis ska satsningar som genomförs på transportinfrastrukturen bidra till att trafikslagen ges förutsättningar att komplettera varandra som sammanlänkade delar i ett transportsystem. Regeringen vill underlätta för intermodala godstransporter och en ändamålsenlig överflyttning av långväga godstransporter från vägtrafik till järnväg och sjöfart.

Som en del av regeringens arbete för ett intermodalt och effektivt transportsystem, där alla fyra trafikslag samverkar, är regeringens politik inriktad på åtgärder som stärker aktörernas möjligheter till effektiv omlastning av godstransporter och förbättrat informationsutbyte för godstransporter.

Regeringens insatser för ett intermodalt och effektivt transportsystem

Regeringen har fattat följande beslut som syftar till att stärka förutsättningarna för ett intermodalt och effektivt transportsystem.

Regeringen beslutade i augusti 2024 förordningen (2024:685) om investeringsstöd för överflyttning av godstransporter till järnväg och sjöfart. Stödet som infördes genom förordningen innebär att vissa angivna stödmottagare kan få stöd för upp till halva investeringen i bl.a. relevant omlastningsutrustning och programvara. Enligt Trafikverket kan investeringarna under en femårsperiod resultera i en överflyttning av 190 miljoner ton gods från vägtransport till järnväg och sjöfart samt nära 2 miljarder tonkilometer mindre på väg.

Transportstyrelsen och Trafikanalys fick i mars 2025 i uppdrag att göra en översyn av åtgärder som har vidtagits enligt artikel 10.7 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om ge-

mensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (LI2025/00595). Myndigheterna ska bl.a. beskriva och analysera hur de begränsningarna till följd av bestämmelsen i 3 f § förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) för kombinerade transporter, som trädde i kraft den 21 februari 2022, har påverkat godstransportmarknaden i Sverige, transportföretags konkurrenssituation och kontrollmyndigheternas möjlighet att kontrollera regelefterlevnaden. I förordningen om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) har det införts begränsningar som innebär att det som anges om cabotagetransporter i artikel 8 i den nämnda EU-förordningen ska gälla för yrkesmässiga vägtransporter som utgör en del av en kombinerad transport och som uteslutande utförs i Sverige. Uppdraget ska redovisas senast den 31 oktober 2026 till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet).

Regeringen gav i mars 2025 Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur (LI2025/00640). Enligt uppdraget skulle Trafikverket bl.a., inom ramen för trimningsåtgärder i den nu gällande planen, fördela medel som i dialog med näringslivet kan användas för åtgärder i den statliga järnvägsinfrastrukturen som stärker näringslivets konkurrenskraft. Trafikverket skulle vidare föreslå och motivera hur mycket medel som bör avsättas till detta ändamål under planperioden och vid behov föreslå justeringar i inriktning för dessa satsningar, exempelvis om även vissa typer av åtgärder i det statliga stamvägnätet också bör omfattas. Trafikverket redovisade uppdraget den 30 september 2025 till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) (LI2025/01642).

Regeringen gav i maj 2025 Trafikverket i uppdrag att ta fram en trafikslagsövergripande handlingsplan för att förbättra förutsättningarna för långväga godstransporter (LI2025/00937). Fokus vid genomförandet ska ligga på transporter som passerar läns- och nationsgränser. Med utgångspunkt i handlingsplanen ska Trafikverket sedan till och med 2028 genomföra åtgärder för att stärka myndighetens arbete med långväga godstransporter. Uppdraget ska slutredovisas senast den 1 februari 2029 till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet).

Regeringen gav vidare i maj 2025 Trafikanalys i uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag om effektiviteten för godstransporter på järnväg (LI2025/00938). Utifrån underlaget kan regeringen sedan vid behov gå vidare med förslag på åtgärder som kan bidra till effektivare godstransporter på järnväg. Uppdraget ska redovisas senast den 12 februari 2026 till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet).

Regeringen gav i maj 2025 Trafikverket i uppdrag att utveckla och förvalta en informationsportal för sjöfartslinjer (LI2025/01096). Syftet med portalen är att minska administrativa hinder i etableringsfasen av nya linjer genom att samla information om hur nya sjöfartslinjer för inrikes sjöfart och när-sjöfart kan startas. Portalen kan även innehålla information som andra aktörer i sjötransportkedjan såsom hamnar, transportköpare och myndigheter kan dra nytta av. Informationsportalen kan fylla en viktig funktion för att stärka godstransporter inom sjöfarten. Uppdraget ska redovisas senast den 4 december 2028 till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet).

Användningen av drönare har ökat kraftigt i Sverige och inom EU det senaste decenniet. Drönarsektorn är en framtidsbransch med potential för stor samhällsnytta inom offentliga och privata verksamheter, t.ex. blåljusverksamhet, inspektioner och kartering, men också inom logistik och transport. Regeringen gav i juli 2023 Transportstyrelsen i uppdrag att utreda frågeställningar som aktualiseras av användandet av drönare och deras roll i transportsystemet i Sverige (LI2023/02917). Syftet med uppdraget var att stärka förutsättningarna för en konkurrenskraftig drönarbransch i Sverige och EU. Transportstyrelsen slutredovisade uppdraget den 30 augusti 2024 (LI2024/01634).



Ett transportsystem med konkurrenskraftiga transporter

Konkurrenskraftiga transporter bidrar till fortsatt tillväxt och till att näringslivet i alla delar av landet kan behålla och stärka sin konkurrenskraft. För Sverige, med en vidsträckt geografi och långa avstånd till de internationella marknaderna, är det nödvändigt att det finns goda förutsättningar att utveckla och förbättra gods-transporterna.

För att Sverige ska fortsätta vara ett attraktivt land för investeringar och företagande måste gods-transporterna vara i världsklass. Ett starkt och effektivt transportsystem är betydelsefullt för att locka internationella företag och investerare till Sverige.

Noder, som hamnar och flygplatser, är centrala för Sveriges internationella tillgänglighet och handel. För att noderna ska kunna utvecklas, konkurrera internationellt och attrahera nya förbindelser krävs goda ramvillkor. Effektiva noder samt väg- och järnvägsinfrastrukturen till och från omlastningsplatser spelar en viktig roll för en ökad konkurrenskraft och möjliggör fler intermodala transporter. Det är främst inom inhägnade områden, som exempelvis noder, som automatiserade och autonoma fordon används i både försöksverksamhet och daglig verksamhet.

Kompetensförsörjning behövs för att kunna hantera, underhålla och bygga en komplex infrastruktur-anläggning med en godsvolym som ökar. De senaste årens säkerhetspolitiska utveckling visar på vikten av att ha en bred kompetensbas inom infrastruktur-området. Branschens arbete med kompetensförsörjning bör därför stärkas inom transportsektorns alla delar, från den som planerar transporten till den som kör lastbilen eller tåget, styr fartyget eller luftfartyget, från den som planerar och anlägger infrastrukturen, till den som underhåller och lagar den.

För att förbättra transportsektorns funktionssätt och konkurrenskraft är regeringens politik inriktad på ett brett spektrum av åtgärder som syftar till förändringar i skatte- och avgiftssystem, förenklade regelverk, stärkt kompetensförsörjning samt förbättrade förutsättningar för samverkan mellan trafikslag och aktörer.

Regeringens insatser för ett transportsystem med konkurrenskraftiga transporter

Regeringen har fattat följande beslut som syftar till att stärka förutsättningarna för ett transportsystem med konkurrenskraftiga transporter.

Regeringen beslutade i december 2023 att ge en särskild utredare, tillika samordnare, i uppdrag att föra dialog med berörda aktörer för att identifiera och föreslå åtgärder som kan genomföras på såväl kort som lång sikt för ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda flygplats (dir. 2023:178). Utredaren överlämnade den 2 juni 2025 slutbetänkandet Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet, Åtgärder som stärker konkurrenskraften för Arlanda flygplats (SOU 2025:67).

Regeringen beslutade i april 2024 om ändring av förordning (2009:145) med instruktion för Tillväxtverket. Genom ändringen inrättades ett förenklingsråd, som ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket, med ledamöter som utses av regeringen. Syftet med rådets arbete är att minska företagens regelbörda, administrativa kostnader och andra kostnader som uppstår för företagen till följd av regler. För godstransporter har rådet lämnat förslag om förändrade momsregler för lättare lastbilar i syfte att minska administrativ börda för de som investerar i lätta lastbilar.

Regeringen gav i juni 2024 Trafikverket i uppdrag att se över dagens nivåer och beräkningsgrunder för banavgifter som tas ut i det statliga järnvägsnätet (LI2024/00576, LI2024/01377). Syftet med översynen var att använda järnvägen effektivare och att stärka järnvägens konkurrenskraft. Uppdraget redovisades till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) den 30 juni 2025 i rapporten Redovisning av regeringsuppdrag gällande översyn av de banavgifter som tas ut på det statliga järnvägsnätet (LI2025/01332).

I enlighet med regeringens förslag i budgetpropositionen för 2025 beslutade riksdagen att avskaffa flygskatten från den 1 juli 2025, lag om upphävande av lagen (2017:1200) om skatt på flygresor. Detta kommer att ge bättre förutsättningar för flygfrakten eftersom en betydande del av flygfrakt transporteras i det reguljära passagerarflyget.

Regeringen gav i april 2024 Trafikverket i uppdrag att öka det regionala inflytandet avseende flyglinjer med allmän trafikplikt (LI2024/00920). Uppdraget redovisades den 30 januari 2025 till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) i rapporten Redovisning av uppdrag om ökat regionalt inflytande avseende flyglinjer med allmän trafikplikt (LI2025/00230).

Trafikverket har på regeringens uppdrag lämnat förslag på åtgärder för att stärka kompetensförsörjningen inom järnvägsområdet (LI2024/02410). Vidare har riksdagen efter förslag från regeringen avsatt medel för att utöka antalet utbildningsplatser, exempelvis inom yrkeshögskolorna och annan vuxenutbildning (prop. 2024/25 utg.omr. 16, bet. 2024/25:UbU1, rskr. 2024/25:110). Regeringen har också beslutat om en STEM-strategi för Sverige (Science, Technology, Engineering and Mathematics) (U2025/00563) där behovet av ett fortsatt arbete med kompetensförsörjning inom infrastruktursektorn lyfts fram.

Efter regeringens förslag i propositionen Slopad stämpelskatt vid inteckning i skepp beslutade riksdagen genom en ändring i sjölagen (1994:1009) att avskaffa stämpelskatten vid inteckning i skepp (prop. 2024/25:107, bet. 2024/25:SkU20, rskr. 2024/25:206).

Regeringen bemyndigade i mars respektive juni 2025 Transportstyrelsen att ingå överenskommelser om ömsesidigt erkännande av behörigheter och certifikat för sjöfolk med ansvariga myndigheter i ett flertal länder (LI2023/03003, LI2024/02052, LI2024/02246 och LI2025/00922). Transportstyrelsen har hittills ingått överenskommelser med Filippinerna, Förenade kungariket, Jamaica, Singapore, Sydafrika och Ukraina.

Efter regeringens förslag i propositionen Förenklad in- och uthyrning av skepp beslutade riksdagen genom en ändring i sjölagen (1994:1009) att förenkla in- och uthyrningen av obemannade skepp, så kallade skeppslega (prop. 2024/25:178, bet. 2025/26:TU2, rskr. 2025/26:23). Lagändringarna träder i kraft den 1 februari 2026.

Utbyggnaden av ett vägnät för den högsta bärighetsklassen, BK4, pågår och ca 45 procent av det statliga vägnätet tillhör i dag BK4. Regeringens målsättning är att hela det statliga vägnätet som i dag har bärighetsklass 1, BK1, ska nå BK4. Därför ingick det i uppdraget till Trafikverket att ta fram ett förslag till en ny nationell plan för transportinfrastrukturen att myndigheten ska redovisa en genomförandeplan för hur en sådan utbyggnad ska genomföras (LI2025/00640). Den samhällsekonomiska nyttan av att hela BK1-vägnätet öppnas för BK4 bedöms enligt Trafikverket vara mycket hög, se Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 (LI2023/03919).

Sammanhållna transportstråk för de tunga vägtransporterna ger möjligheter till både högre transporteffektivitet och enklare transporter. Regeringen gav därför i maj 2025 Trafikverket i uppdrag att redogöra för behovet av bärighetshöjande åtgärder i det icke-statliga vägnätet för att uppnå sammanhängande godsstråk (LI2025/00936). Uppdraget ska genomföras i dialog med relevanta kommuner och andra väghållare för att identifiera behov av bärighetshöjande åtgärder i det icke-statliga vägnätet som är viktigt för näringslivet vid transporter med tyngre lastbilar. Uppdraget ska redovisas senast den 9 januari 2026 till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet).

Regeringen anser att en samordnad dispensgivning för fordon som inte uppfyller kraven på längd, vikt och bredd underlättar och stärker förutsättningarna för effektiva godstransporter och förenklar för företag. Regeringen gav därför i maj 2025 Trafikverket i uppdrag att göra en fördjupad analys inför ett eventuellt helt eller delvis övertagande från kommunerna av hantering av undantag från trafikförordningens (1998:1276) krav på mått, längd och vikt (LI2025/01085). Uppdraget ska redovisas senast den 31 december 2025 till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet).

Regeringen beslutade i juni 2025 propositionen Intelligentare transportsystem – genomförande av ändringsdirektiv (prop. 2024/25:183). I propositionen föreslås ändringar i lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter. Ändringarna är en del av genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2661 av den 22 november 2023 om ändring av direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag. Förslagen i propositionen bidrar till att öka tillgången till data inom vägtransporter och gentemot andra trafikslag, och därmed till bättre förutsättningar för ett effektivt och uppkopplat transportsystem.



Ett robust transportsystem

Ett robust transportsystem, dvs. ett system som har god förmåga att motstå och hantera störningar, är en förutsättning för pålitliga godstransporter som kommer fram i tid. En väl underhållen och robust transportinfrastruktur kan bättre stå emot påfrestningar av olika slag och göra transportsystemet bättre rustat för att hantera konsekvenserna av klimatförändringarna eller externa hot. De insatser som vidtas på dessa områden är därför viktiga även för Sveriges beredskap.

Dagens logistik- och transportsystem är uppkopplade och i många delar automatiserade. Allt fler transporter elektrifieras vilket ställer krav på utbyggnad av laddinfrastruktur, elsystem och elförsörjning. Samtidigt som digitalisering och elektrifiering skapar nya möjligheter, innebär de också nya typer av sårbarheter – exempelvis vid strömavbrott, cyberattacker eller tekniska fel. Därför är det avgörande att säkerställa säkerhet, flexibilitet och återhämtningsförmåga i både teknik och organisation. På så sätt skapas ett transportsystem som inte bara är modernt och hållbart, utan också tryggt, motståndskraftigt och redo att möta framtiden.

Ett pålitligt, robust och långsiktigt hållbart transportsystem är en förutsättning för att människor och näringsliv ska kunna verka i hela landet. Transportinfrastrukturens ålder, slitage och ökade krav på robusthet gör att satsningar på vidmakthållande av transportinfrastrukturen behöver öka. Regeringen prioriterar därför att satsa på underhåll av och reinvesteringar i infrastrukturen för att därmed bryta den negativa trenden med en ökande underhållsskuld. Parallellt med att minska underhållsskulden föreslog regeringen i infrastrukturpropositionen (prop. 2024/25:28) också att utöka den ekonomiska ramen för utveckling av transportinfrastrukturen. Därmed ökar förutsättningarna för en robust transportinfrastruktur. I arbetet med detta ska klimatrelaterade risker fortsatt integreras och hanteras. Aktörerna i transportsystemet ska även ha beredskap för att förebygga och hantera olika typer av störningar, bl.a. sådana som orsakas av snö och is. Sjöfarten måste fungera även under vintertid och därför behövs väl fungerande isbrytning för att säkerställa tillförlitliga godstransporter till och från hamnar, inte minst i norra Sverige.

Mot bakgrund av det allvarliga säkerhetspolitiska läget i Sveriges närområde och i Europa, samt med hänsyn till Sveriges medlemskap i Nato, anser regeringen att förmågehöjande åtgärder och utvecklingsbehov inom beredskapssektorn för transporter bör ges hög prioritet inom ramen för en balanserad utveckling av totalförsvarets samlade förmåga. Transportsektorn behöver utveckla och stärka sin förmåga att kunna upprätthålla samhällsviktiga funktioner, både vid olika typer av fredstida kriser och vid höjd beredskap och ytterst i krig. Det handlar t.ex. om att det under höjd beredskap och ytterst krig kommer att finnas behov av att prioritera transportresurser. I propositionen Totalförsvaret 2025–2030 (prop. 2024/25:34) konstaterar regeringen att verksamhet av vikt för totalförsvaret behöver tillmätas större betydelse än tidigare när avvägningar görs mellan olika samhällsintressen.

För att stärka transportinfrastrukturens robusthet, tillförlitlighet och långsiktiga funktionalitet är regeringens politik inriktad på åtgärder som syftar till förstärkt underhåll, modernisering av tekniska system, förbättrad vinterberedskap och tydligare regelverk.

Regeringens insatser för ett robust transportsystem

Regeringen har fattat följande beslut som syftar till att stärka förutsättningarna för ett robust transportsystem.

Trafikverket redogjorde i november 2024 på regeringens uppdrag för förbättringsåtgärder och utvecklat en handlingsplan för förbättrad vinterväghållning (LI2024/01207). Åtgärdsområdena utgår från förbättringsförslag som Trafikverket presenterade efter ett antal väderrelaterade händelser som fick kraftig påverkan på framkomligheten i vägtrafiken under vintrarna 2023 och 2024.

I infrastrukturpropositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) föreslog regeringen en historiskt stor satsning på drift och underhåll av vägar och järnvägar. I propositionen föreslog regeringen att 210 miljarder kronor skulle av-

sättas för drift och underhåll av järnvägen för planperioden 2026–2037 samt att det för samma period skulle avsättas 354 miljarder kronor för drift och underhåll av vägar. Detta innebär en stor satsning på att återta eftersatt underhåll på både vägar och järnvägar. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102). Den 30 september 2025 överlämnade Trafikverket Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 (LI2025/01642).

Regeringen gav i februari 2025 Sjöfartsverket i uppdrag att inrätta en gemensam arbetsgrupp med det finska Trafikledsverket om isbrytning (LI2025/00348). Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) senast den 30 juni 2026. Parallellt med uppdraget fortsätter Sjöfartsverkets arbete med upphandling av ny isbrytare.

Takten i införandet av det nya signalsystemet European Rail Traffic Management System (ERTMS) och avvecklingen av det nuvarande ATC-systemet ska öka. Målsättningen är att ERTMS ska införas i hela svenska järnvägssystemet till 2042. Regeringen gav i februari 2025 Trafikverket i uppdrag att utforma ett stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS (LI2025/00347). Uppdraget redovisades till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) den 30 september 2025 i Trafikverkets rapport Stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS (LI2025/01649).

Efter regeringens förslag i propositionen Ändringar i lagen om hamnskydd (prop. 2024/25:148) har riksdagen beslutat om ändringar i lagen (2006:1209) om hamnskydd (bet. 2024/25:TU17, rskr. 2024/25:125) Ändringarna, som trädde i kraft den 1 juli 2025, innebär förtydliganden när det gäller lagens tillämpningsområde och att hamnens gränser i skyddshänseende ska fastställas i hamnskyddsutredningen.

I juni 2025 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att med utgångspunkt i Försvarmaktens behov av militär rörlighet och Sveriges förmåga att lämna och ta emot värdlandsstöd vidta åtgärder som bidrar till att upprätthålla fortsatt tåg färjetrafik mellan Sverige och Tyskland till och med 2031 (LI2025/01300). Trafikverket ska senast den 31 december 2025 respektive senast den 31 december 2026 redovisa vilka åtgärder som myndigheten har vidtagit med anledning av uppdraget till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet).

I juni 2025 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att vidareutveckla trafikledning och infrastrukturobjekt i Öresundsregionen (LI2025/01305). Trafikverket ska redovisa hur myndigheten avser att arbeta med att utveckla och säkerställa effektiva trafikflöden i Öresundsregionen. Myndigheten ska inom ramen för uppdraget ta fram och redovisa en handlingsplan för hur myndigheten avser att arbeta med att vidareutveckla trafikledningen i Öresundsregionen fram till år 2030. Uppdraget ska redovisas senast den 13 januari 2026 till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet).



Ett fossilfritt och resurssnålt transportsystem

Transportsektorn har en betydande klimatpåverkan och står för en tredjedel av Sveriges koldioxidutsläpp. Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter behöver vara i princip noll senast 2045 för att Sverige ska kunna nå det långsiktiga klimatmålet om nettonollutsläpp senast 2045. Transportsektorn behöver utvecklas i syfte att bidra till klimatomställningen.

Regeringen bedömer i skrivelsen Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till nettonoll (skr. 2023/24:59) att transportsektorns klimatomställning i huvudsak ska ske genom en elektrifiering av transportsektorn, men även genom ökad användning av fossilfria drivmedel och ökad transporteffektivitet. Omställningen av luftfart och sjöfart kräver fler åtgärder för ökad produktion och användning av hållbara drivmedel, elektrifiering och effektivare ruttplanering. Över 80 procent av det statliga järnvägsnätet är i dag elektrifierat och satsningen på underhåll bidrar till en mer robust och tillförlitlig anläggning för godstransporter. För att påskynda elektrifieringen av fordonsflottan samt för att stimulera en mer hållbar luftfart och sjöfart behövs ytterligare åtgärder.

Under de närmaste åren behöver takten i omställningen öka. Regeringen presenterar i den nämnda skrivelsen åtgärder för att påskynda elektrifieringen av både lätta och tunga fordon. Syftet är att fler aktörer ska kunna byta ut fordon och maskiner som drivs av fossila bränslen mot sådana som kan drivas med el. Det ska vara enkelt oavsett typ av verksamhet och företagets hemvist.

För att påskynda omställningen till ett fossilfritt och resurssnålt transportsystem är regeringens politik inriktad på en bredd av åtgärder som syftar till att främja elektrifiering och hållbara drivmedel, effektivisera styrmedel och samordna utbyggnaden av laddinfrastruktur, med fokus på att skapa långsiktigt hållbara förutsättningar för näringslivets och samhällets transporter.

Regeringens insatser för ett fossilfritt och resurssnålt transportsystem

Regeringen har fattat följande beslut som syftar till att stärka förutsättningarna för ett fossilfritt och resurssnålt transportsystem.

Klimatklivet, som regleras i förordningen (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar, underlättar den gröna omställningen för näringslivet och är ett viktigt stöd för utbyggnad av laddinfrastruktur för bl.a. elbilar och andra elfordon. På regeringens initiativ har Klimatklivet dels förstärkts, dels förlängts till år 2030 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 20, bet. 2024/25:MJU1, rskr. 2024/25:119). Regeringen föreslår dessutom i budgetpropositionen för 2026 ytterligare en förstärkning (prop. 2025/25:1 utg.omr. 20).

För tunga godstransporter sker utbyggnaden av ladd- och tankinfrastruktur genom stöd till regionala elektrifieringspiloter enligt förordningen (2022:107) om statligt stöd till regionala elektrifieringspiloter för tunga transporter. Stödet syftar till att påskynda elektrifieringen av regionala tunga godstransporter på väg. Genom stödet går utbyggnaden av publika snabbladdningsstationer snabbare och möjliggör för åkerier och transportföretag att växla över till eldrivna fordon.

Regeringen gav i augusti 2024 Statens energimyndighet (Energimyndigheten) i uppdrag att lämna förslag till hur stödgivningen för laddinfrastruktur kan administreras, samlas och utvecklas för att på ett bättre sätt kunna främja en snabb, samordnad och samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad av ändamålsenlig laddinfrastruktur som möjliggör eldrivna transporter i hela landet (KN2024/01680). Energimyndigheten delredovisade uppdraget den 3 mars 2025 i rapporten Effektiva-re stöd för laddinfrastruktur (KN2025/01851). Myndigheten lämnar i rapporten även förslag för att anpassa stöden där förutsättningar och behov har förändrats. Uppdraget ska slutredovisas den 15 december 2025.

Regeringen gav i januari 2024 Trafikverket i uppdrag att samordna statliga myndigheters arbete med transportsektorns klimatomställning (LI2024/00171). Samordningen spänner över ett stort antal myndigheters ansvarsområden, bl.a. ansvar för fordon, drivmedel, transportinfrastruktur, samhällsplanering, fartyg och flyg samt forskning och innovation. Uppdraget ska redovisas senast den 31 december 2026 till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet).

Genom en ändring i förordningen (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon, som regeringen beslutade i januari 2024, breddades den så kallade Klimatpremien så att premien även omfattar marknadsintroduktionen av lätta ellastbilar och vissa tunga lastbilar. Regeringen föreslår i budgetpropositionen för 2026 en förlängning av premien vid köp av lätta lastbilar t.o.m. 2028 (prop. 2025/26:1 utg.omr. 20). Syftet med premien är att påskynda omställningen av den svenska fordonsflottan och därmed minska utsläppen.

Regeringen beslutade i juni 2024 förordningen (2024:458) om förarbehörighet i försöksverksamhet med att köra tung lastbil med alternativa bränslen. Förordningen innebär att det mellan den 1 juli 2024 och den 1 januari 2030 tillåts försöksverksamhet där körkortsinnehavare med behörighet B, under vissa omständigheter, tillåts framföra fordon tyngre än 3,5 ton.

Regeringen beslutade i juni 2024 en ändring av förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Ändringen innebär att det sedan den 1 juli 2024 är möjligt att genomföra godstransporter med fordon som uteslutande drivs med el, naturgas eller flytande gas och som väger upp till 7,5 ton inom en radie av 100 kilometer från platsen där fordonet är stationerat, utan att omfattas av reglerna om kör- och vilotider samt färdskrivare.

Regeringen beslutade i oktober 2024 att ge en särskild utredare i uppdrag att analysera vilka styrmedel som kan utformas för att fasa ut fossila bränslen på ett kostnads- och samhällsekonomiskt effektivt sätt (dir. 2024:98). Syftet är att nå det långsiktiga nationella klimatmålet till 2045 samt de EU-åtaganden som Sverige har på klimatområdet. Uppdraget ska redovisas senast den 4 maj 2026.

Utredningen Fossilfritt Sverige (M 2016:05) fick genom tilläggsdirektiv i december 2024 i uppdrag att bidra till riskminimering och främja ökad efterfrågan på fossilfria och resurseffektiva produkter och tjänster, exempelvis genom samordnad kravställning i den offentliga upphandlingen (dir. 2024:121). Uppdraget ska slutredovisas senast den 31 december 2026.

I januari 2025 överlämnade Utredningen om elektrifierade transporter betänkandet Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet (SOU 2024:97). Betänkandet innehåller konkreta förslag på åtgärder som främjar en effektiv elektrifiering av transportsystemet, såsom undantag från förbud för lastbilar att köra i tätorter nattetid, om de drivs med el eller vätgas. Vidare innehåller betänkandet förslag på åtgärder för att korta ledtiderna för nätanslutning i syfte att i snabbare takt bygga ut laddningsinfrastrukturen i transportsystemet, samt åtgärder för att utöka möjligheterna för samfälligheter att installera laddningsinfrastruktur. Betänkandet har remissbehandlats.

Energimyndigheten fick i januari 2025 i uppdrag av regeringen att analysera och föreslå hur stöd för att främja sjöfartens och luftfartens omställning till fossilfrihet kan utformas (KN2025/00082). Energimyndigheten ska föreslå hur sådana stöd kan utformas i syfte att på ett effektivt sätt påskynda omställningen av transportsektorn från fossila bränslen. Uppdraget ska slutredovisas till Regeringskansliet (Klimat- och näringslivsdepartementet) senast den 1 februari 2026.

Regeringen gav i mars 2025 Trafikverket i uppdrag att analysera och redovisa förutsättningarna för stationär laddning på Trafikverkets rastplatser (LI2025/00546). Syftet med uppdraget är att underlätta för elektrifieringen av främst den tunga fordonsflottan. Uppdraget redovisades den 29 oktober 2025 i rapporten Stationär laddning på Trafikverkets rastplatser (LI2025/01837).

En bokstavsutredare fick i maj 2025 i uppdrag att analysera och föreslå hur tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel för sjöfarten och luftfarten i Sverige kan främjas (LI2025/01033). Bokstavsutredaren ska analysera hur tillgången kan tillgodoses genom produktion i Sverige och genom import. Vidare ska utredaren ta fram en handlingsplan för arbetet med att främja tillgången på hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel för sjöfart och luftfart. Uppdraget ska redovisas senast den 30 april 2026.

Efter regeringens förslag i budgetpropositionen för 2025 förlängde riksdagen miljökompensationen till 2030 i syfte att stärka järnvägens konkurrenskraft och bidra till en överflyttning av gods-transporter från väg till järnväg (prop. 2024/25:1 utg.omr. 22, bet. 2024/25:TU1, rskr. 2024/25:101). I budgetpropositionen för 2026 föreslår regeringen dessutom att stödet höjs (prop. 2025/26:1 utg.omr.22). För närvarande pågår en notifiering av förslaget hos EU-kommissionen.

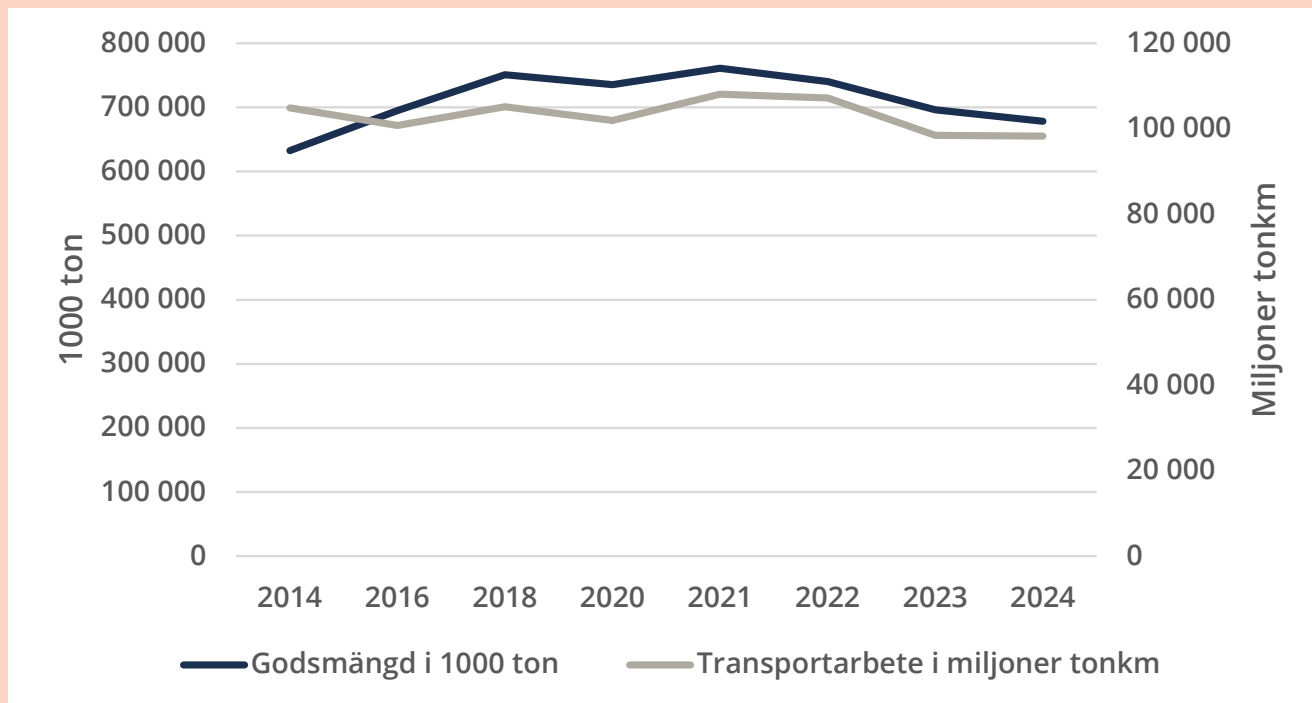
Regeringen remitterade i september 2025 en promemoria om stöd till laddnings- och tankningsinfrastruktur för tunga transporter (KN2025/01701). Förslagen i promemorian innebär bl.a. att det ska bli enklare för stödmottagare att erhålla stöd för laddningsinfrastruktur för tung trafik, bussar och fartyg.

Fakta om godstransporter

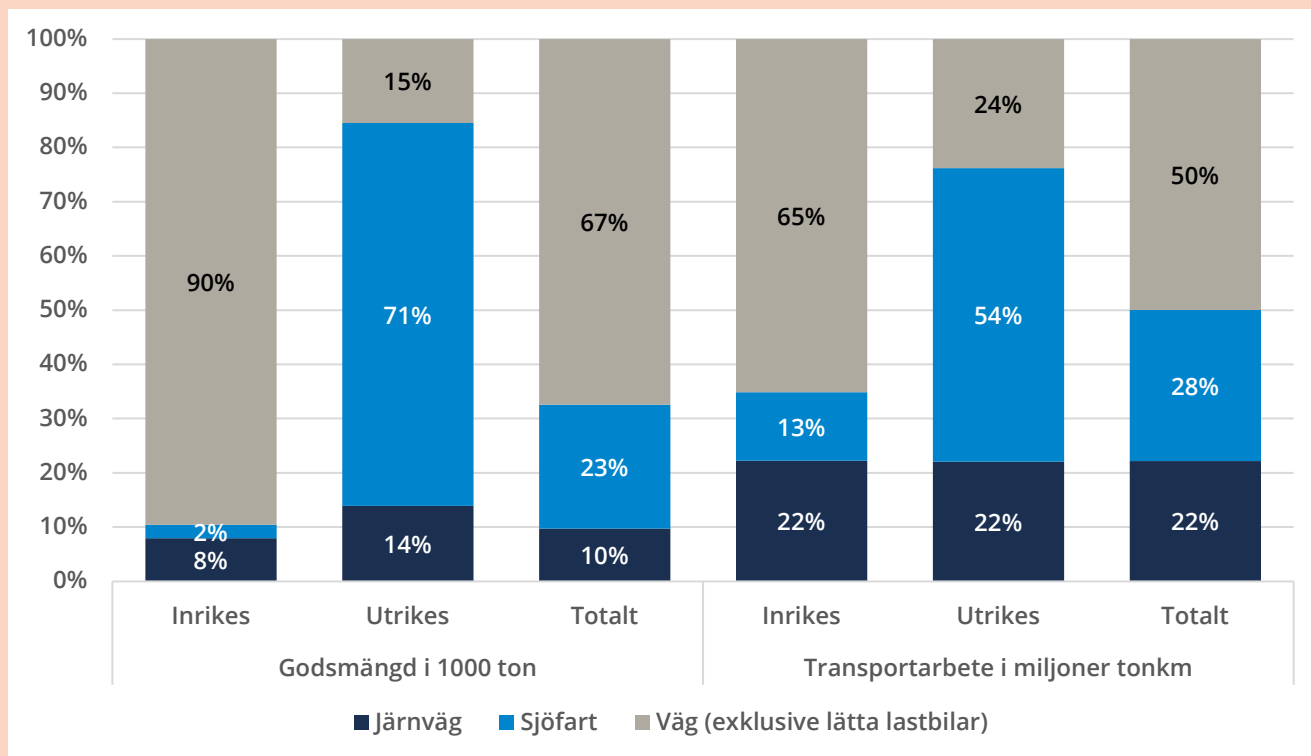
Transportsystemet består av fyra trafikslag: vägtrafik, sjöfart, järnvägstrafik och luftfart, samtliga med varierande grad av standard, lokalisering och nyttjande. De fyra trafikslagen interagerar med varandra, det vill säga trafikslagen möjliggör varierade transportupplägg tack vare att de är sammankopplade med varandra i omlastningsnoder.

Under 2024 transporterades ca 700 miljoner ton gods inom och till eller från Sverige, vilket genererade ett transportarbete i Sverige på ca 100 miljarder tonkilometer, se figur 1. Under det senaste decenniet har den årliga transporterade godsmängden varit relativt stabil, mellan 650 och 760 miljoner ton.

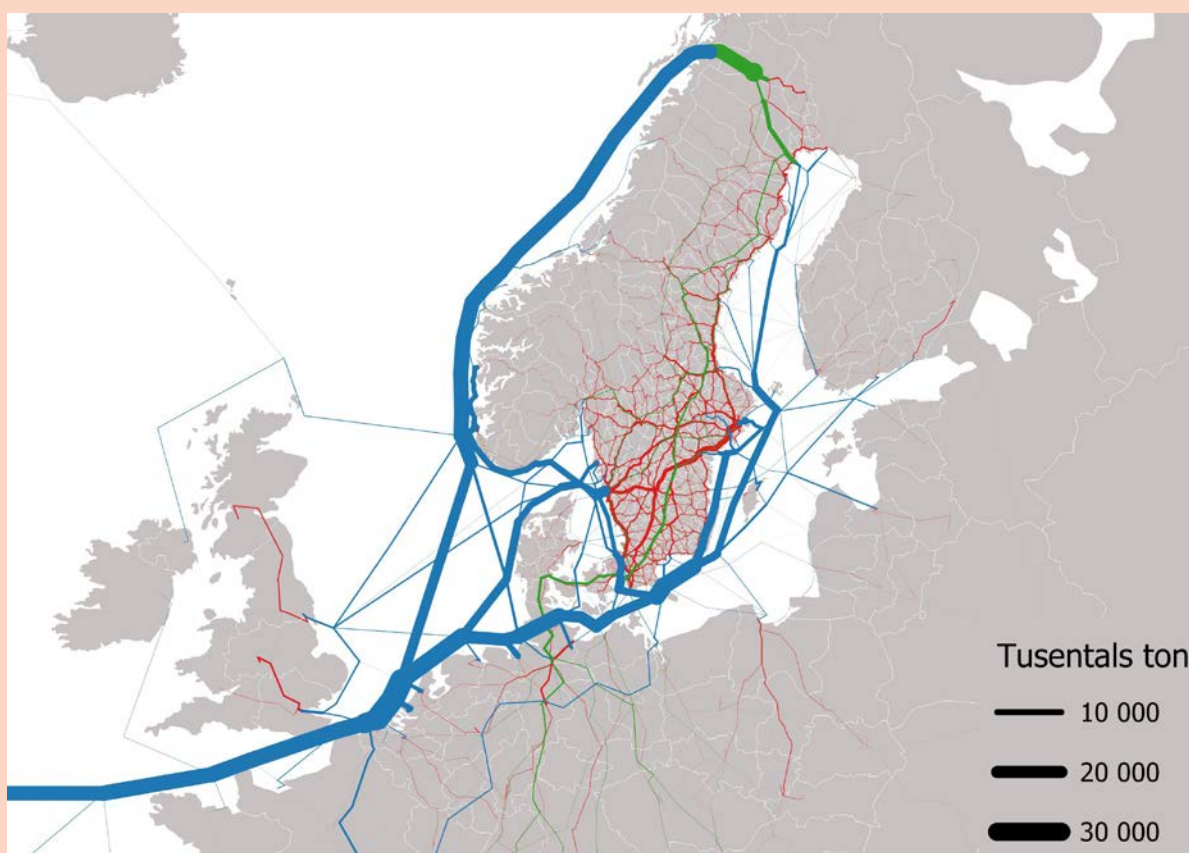
Vägtransporter utgör den dominerande delen av godstransporterna och står för ca 67 procent av den totala mängden gods som transporteras inom och till eller från Sverige, se figur 2. Sjöfarten svarar för ca 23 procent och järnvägen för omkring 10 procent, medan flygtransporter utgör mindre än 0,1 procent och används främst för högförädlade varor i utrikestransport. När man ser till transportarbete, alltså den totala sträckan i tonkilometer som gods transporteras inom och till och från Sverige, står vägtrafiken för hälften, medan sjöfarten svarar för 28 procent och järnvägen för 22 procent.



Figur 1. Transporterad godsmängd och transportarbete, totalt för alla godstransporter inom eller från/till Sverige. År 2014–2024. (Källa: Trafikanalys 2025).

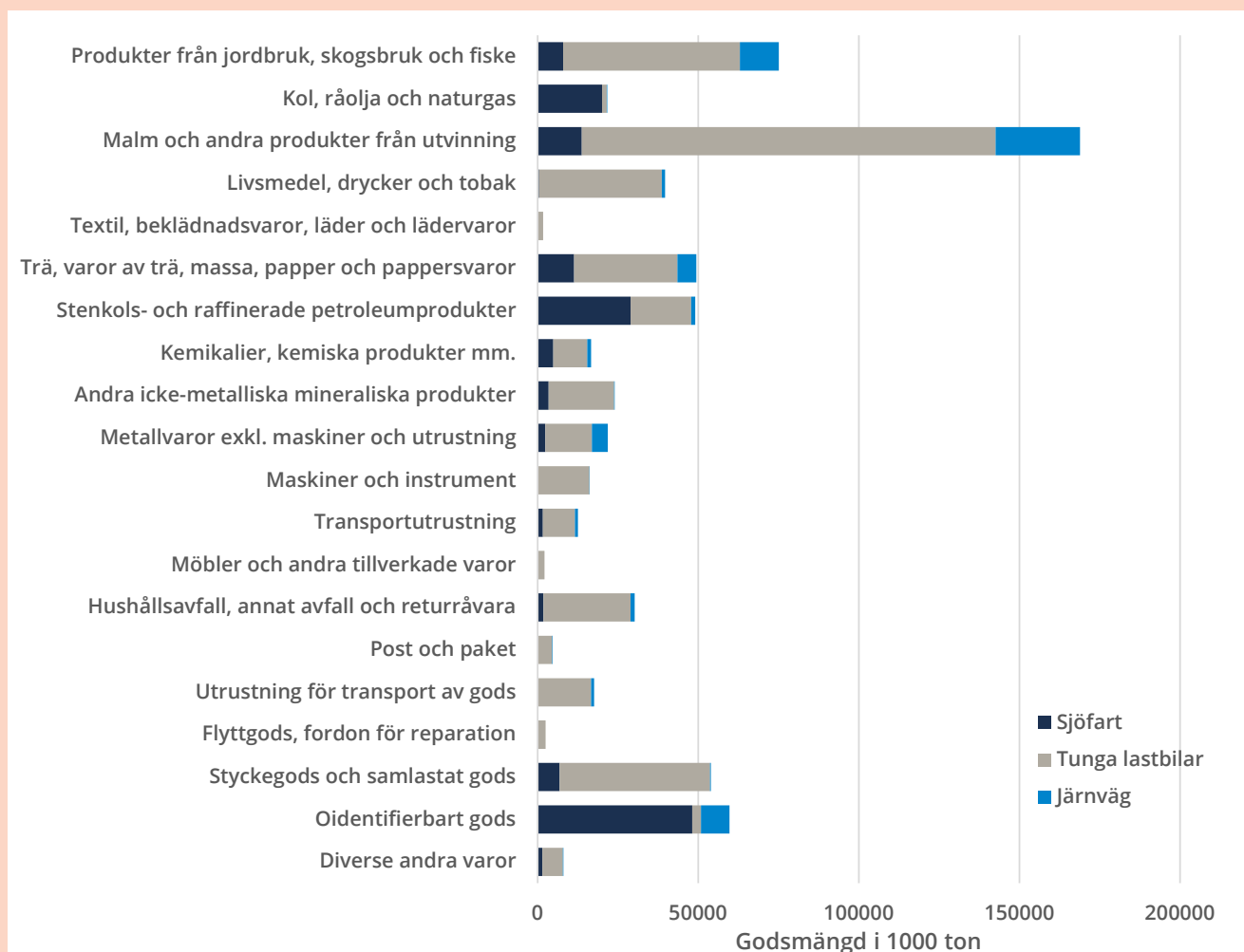


Figur 2. Andel av transporterad godsmängd samt transportarbete med sjöfart, väg och järnväg. Inrikestransporter, utrikestransporter samt totalt. År 2024. (Källa: Trafikanalys 2025).



Figur 3. Totala godstransportflöden, tusentals ton.

Anm: Bearbetning av modellresultat från Samgods version 1.2.2. Det innebär att volymerna avser år 2019, men kostnadsparametrar och infrastruktur m.m. avser en situation 2024. Det innebär att här presenteras en så aktuell bild som det är möjligt att få. Flöden till och från Ryssland som fanns 2019 har exkluderats. Blå = sjöfart, Röd = väg och Grön = järnväg. (Källa: Trafikanalys 2025).



Figur 4. Transporterad godsmängd inrikes och utrikes med sjöfart, tunga lastbilar och järnväg efter varugrupp. År 2024. (Källa: Trafikanalys 2025).

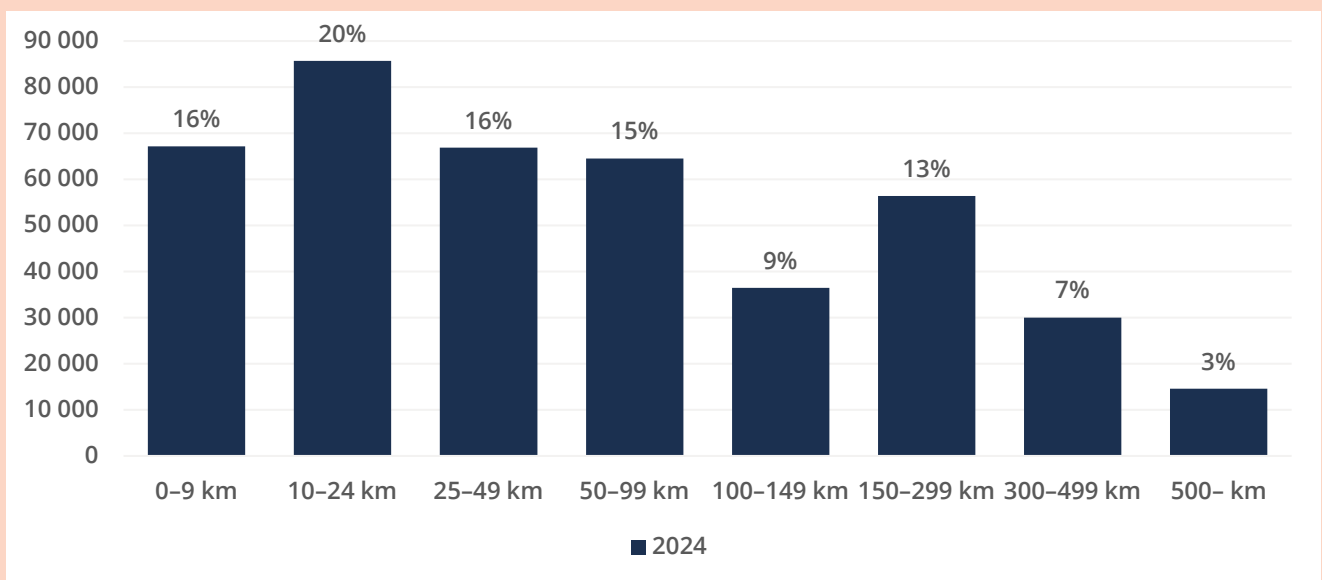
Av den totala godsmängden som transporteras utgör inrikestransporterna ca 70 procent. Dessa sker huvudsakligen med tunga lastbilar, medan utrikes-transporterna domineras av sjöfarten som, mätt i ton, används för att transportera över två tredjedelar av godset till och från Sverige. Godstransporterna är i hög grad koncentrerade till större stråk som i stora drag följer de svenska delarna av EU:s stomnät för transporter, TEN-T, se figur 3.

Malm och andra produkter från utvinning är den största varugruppen som transporteras både på väg och järnväg, se figur 4. Andra stora varugrupper för järnväg är jordbruks- och skogvaror, metallvaror samt gruppen oidentifierbart gods. Lastbilar används för att transportera samtliga varugrupper och är även det dominerande trafikslaget för i princip alla varugrupper. Sjöfarten transporterar främst fossil-baserade varuslag, trävaror samt oidentifierbart gods som oftast består av lastbilar, trailers och containrar med okänt innehåll.

Inrikes godstransporter

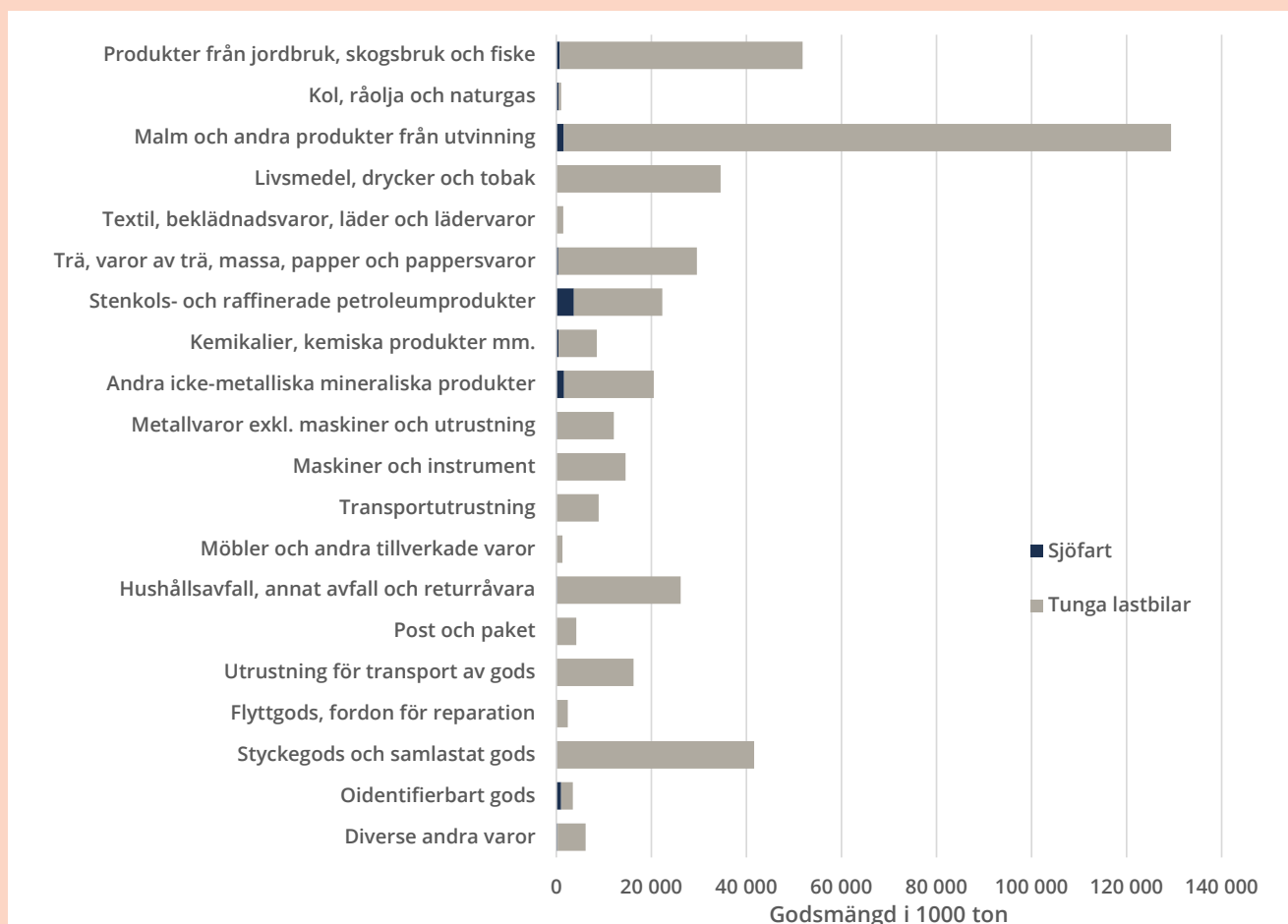
Omkring 500 miljoner ton gods transporteras inrikes årligen. Ungefär 90 procent av detta gods transporteras på väg, främst med tunga lastbilar, men även med lätta lastbilar som står för ca 2 procent av det transporterade godset. Vägtransporter används framför allt för kortare avstånd och för gods som kräver snabb och flexibel leverans, som t.ex. vid dörr-till-dörr-distribution. Järnvägen står för omkring 8 procent av inrikestransporterna och används ofta för tunga och volymkrävande transporter över längre sträckor. Sjöfarten används inrikes i mindre utsträckning, omkring 2 procent, och då främst för stora volymer gods mellan hamnar.

Många vägtransporter är korta, en betydande andel är kortare än fem mil, vilket speglar Sveriges höga grad av urbanisering och det faktum att tre storstadsregioner dominerar godsflödena. Över hälften av de inrikestransporter som sker med tunga lastbilar är kortare än 50 kilometer, medan endast 10 procent överstiger 300 kilometer, se figur 5.



Figur 5. Transporterad godsmängd inrikes med tunga lastbilar efter transportsträckan. År 2024.
(Källa: Trafikanalys 2025).





Figur 6. Transporterad godsmängd inrikes med sjöfart och tunga lastbilar efter varugrupp. År 2024.

Anm.: Godsmängder transporterade inrikes med järnväg per varugrupp finns inte tillgängligt. (Källa: Trafikanalys 2025).

Godsflödena inom Sverige inkluderar transporter av insatsvaror såsom skogsprodukter, malm, bränslen samt industrivaror, det vill säga produkter som tillverkas genom att råvaror förädlas i industriella processer som t.ex. maskiner, fordon, elektronik, kemikalier och byggmaterial. Skogsprodukter transporteras till pappers- och massaindustrier, medan malm från gruvor skickas till stålverk och exporthamnar. Bränslen distribueras från raffinaderierna och mellan oljehamnars lagringsdepåer och så småningom på lastbil, alternativt via pipelines, för att nå t.ex. drivmedelsstationer och flygplatser.

Av alla inrikes transporter med tunga lastbilar utgör malm och andra utvinningsprodukter, som främst består av sten, grus och sand, omkring 30 procent, se figur 6. Dessa transporter är i regel korta och kopplade till byggprojekt. Jordbruks- och skogsbruksprodukter står för ca 12 procent av den godsmängd som transporteras inrikes, medan livsmedel och trävaror utgör omkring 8 procent vardera. Inrikes sjötransporter domineras av raffinerade petroleumprodukter, som står för 35 procent av den transporterade mängden, följt av malm och andra utvinningsprodukter samt icke-metalliska mineraliska produkter med 14 procent vardera. Av järnvägstransporterna består drygt en femtedel av godsmängden som transporteras inrikes av järnmalm, men även produkter från skogsbruk, trävaror och metallprodukter har en betydande andel.



Utrikes godstransporter

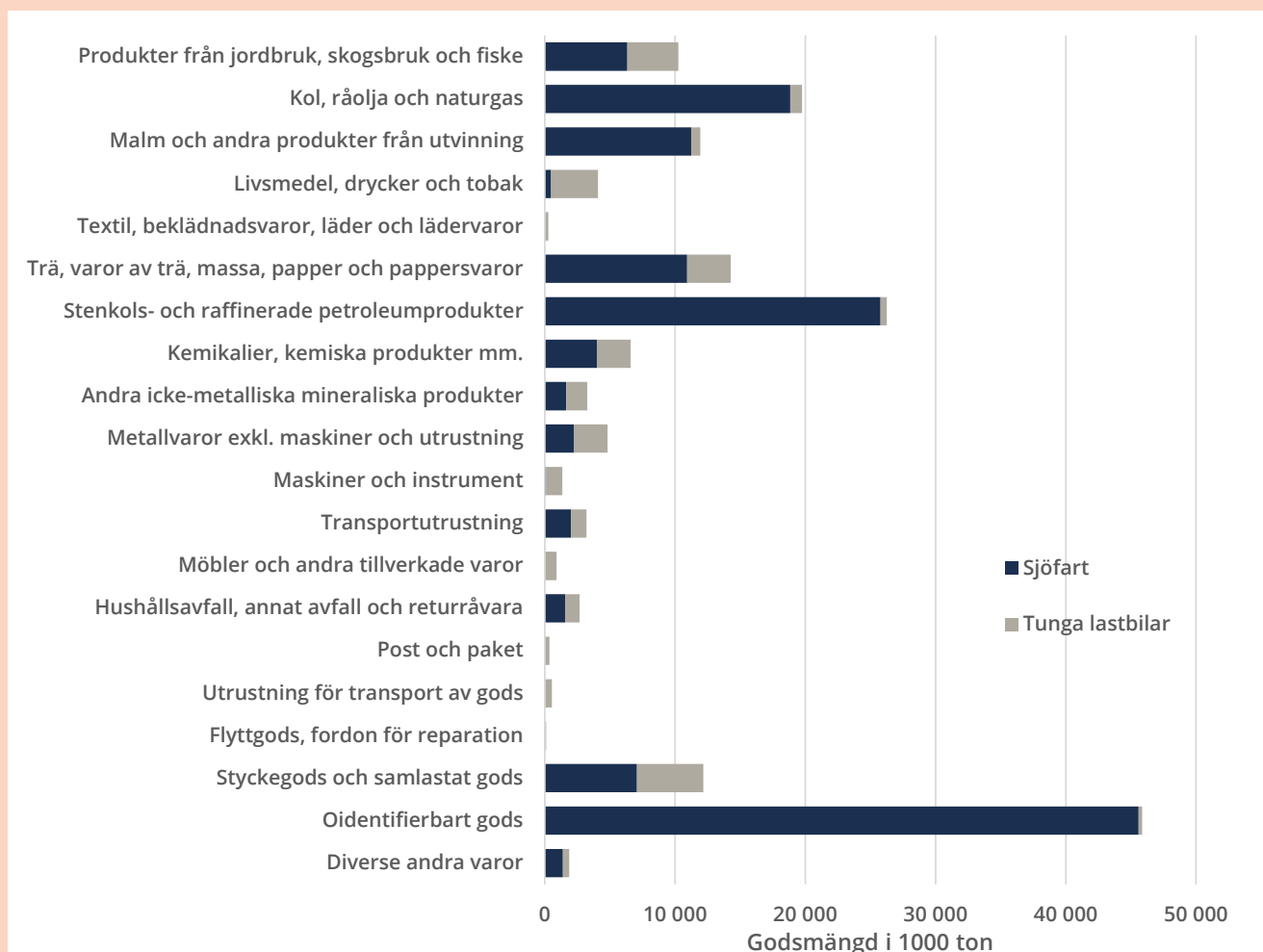
Sverige exporterar årligen varor motsvarande runt 90 miljoner ton till ett värde av ca 2 100 miljarder kronor, med industriprodukter som maskiner, fordon och elektronik samt trä och varor av trä som de största exportvarorna. Exporten är avgörande för Sveriges ekonomi och sysselsättning och många svenska företag är starkt beroende av internationella marknader. Importen uppgår till ca 80 miljoner ton med ett värde på ca 2 100 miljarder kronor och inkluderar råvaror, konsumtionsvaror och kemikalier. Importen är viktig för att tillgodose inhemsk efterfrågan och för att förse industrin med nödvändiga råmaterial.

Sjöfarten är det dominerande trafikslaget mätt i godsmängd för utrikestransporter och står för ca 71 procent av den transporterade godsmängden. Årligen skeppas omkring 65 miljoner ton gods från Sverige, främst till Norge, Tyskland, Finland, Polen, Danmark, Nederländerna och Belgien. Importen uppgår till ca 75 miljoner ton gods, där Tyskland, Finland, Polen, Belgien och Danmark är de främsta avsändarländerna. De vanligaste varorna som fraktas utrikes med sjöfart inkluderar raffinerade petroleumprodukter, som står för 19 procent av den transporterade godsmängden, följt av råolja med en andel på 14 procent, samt järnmalm och trävaror med 8 procent vardera, se figur 7.

Även lastbilstransporter spelar en viktig roll i utrikeshandeln, särskilt i handeln med grannländer som Norge och Finland, och utgör omkring 15 procent av den totala godsmängden som transporteras utrikes. Bland de varor som fraktas med tung lastbil till och från utlandet är skogsbruksprodukter och livsmedel vanligast och utgör 13 procent respektive 12 procent av godsmängden. Vidare utgör träprodukter 11 procent, metallvaror 8 procent och kemiska produkter 8 procent av utrikes transporter med tung lastbil.

Järnvägen används för utrikestransporter främst för att frakta järnmalm från gruvor i norra Sverige till den norska hamnen i Narvik, men också för andra typer av varor som skogsprodukter, trävaror och metallprodukter.

Flygtransporter, som utgör mindre än 0,1 procent av den transporterade godsmängden, används för snabba leveranser av högförädlad gods och av tidskritiska varor över längre avstånd. Det kan t.ex. vara export och import av maskiner och delar till maskiner, elektronik och e-handelspaket. Även export av läkemedel och andra färdigvaror från kemisk industri är en viktig del av godstransporterna som sker med flyg. Sett till värde utgör flygtransporter en betydande del av Sveriges godsexport.



Figur 7. Transporterad godsmängd utrikes med sjöfart och tunga lastbilar efter varugrupp. År 2024.

Anm: Godsmängder transporterade utrikes med järnväg per varugrupp finns inte tillgängligt. (Källa: Trafikanalys 2025).

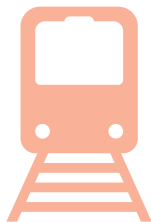
Transportinfrastruktur

Sveriges vägnät omfattar ca 60 000 mil väg. Väg-
nätet har en geografiskt stor spridning i landet vil-
ket ger möjligheter till lastbilstransporter, som även
i hög grad sker på enskilda vägar för exempelvis
transporter inom jord- och skogsbruk. Järnvägsnätet
sträcker sig över 15 000 kilometer och inkluderar
både gods- och persontrafik. Järnvägen används i
hög utsträckning för transporter av tungt gods som
malm och skogsprodukter.

Hamnar används för både inhemska och interna-
tionella godstransporter. Totalt finns ett hundratal
hamnar i Sverige som hanterar gods, varav ett 80-
tal av dessa är renodlade godshamnar. Ett femtio-
tal hamnar ägs av kommunala bolag, medan övriga
ägs av privata företag. Den totala godsvolymen som
hanteras i svenska hamnar uppgår till mellan 160
och 170 miljoner ton gods per år. Göteborgs hamn
är störst och hanterar ca 35 till 40 miljoner ton gods
årligen, vilket motsvarar mer än 20 procent av den
totala godsvolymen i svenska hamnar. Hamnar-
na utvecklas mer och mer till noder för omlast-
ning mellan sjöfart och järnväg. Göteborgs hamn
är också den svenska hamn som är mest integrerad
med det globala transportnätverket till sjöss, en-
ligt UN Trade and Development (UNCTAD) Port
Liner Shipping Connectivity Index.

Det finns 39 flygplatser med regelbunden passa-
gerartrafik och/eller flygfrakt i Sverige, av dessa
är 10 statliga och drivs av Swedavia AB. Resteran-
de 29 flygplatser drivs i kommunal och/eller privat
regi och står för en relativt liten andel av de totala
flygrörelserna. Den totala godsvolymen frakt och
post som lastas och lossas på flygplan på svenska
flygplatser är runt 150 000 ton per år. Flygfrakten
är koncentrerad till ett fåtal flygplatser. Flygplatser
som Stockholm-Arlanda och Landvetter hante-
rar en betydande andel av flygfrakten, där Stock-
holm-Arlanda flygplats är den största terminalen
för flygfrakt. Stockholm-Arlanda flygplats står för
mellan 60 och 70 procent av all flygfrakt i Sverige,
medan Landvetter flygplats hanterar mellan 10 och
15 procent. Malmö flygplats hanterar ca 10 pro-
cent. Flygfrakt transporteras antingen med rena
fraktflyg eller i passagerarflygplan. Runt 20 till
30 procent av godsmängden i utrikes trafik trans-
porteras i passagerarflygplan.

Sverige har ett omfattande nätverk av omlastnings-
punkter, bl.a. kombiterminaler och rangerbangård-
dar. Kombiterminaler är specialiserade terminaler
där gods byter transportsätt utan att själva godset
berörs, vilket möjliggör intermodala transporter.
Det finns ett trettiotal kombiterminaler i Sverige,
varav de största finns i Nässjö, Gävle och Eskilstu-
na. Rangerbangårdar är större godsbangårdar där
olika vagnar kopplas samman till utgående godståg.
Sverige har åtta rangerbangårdar. De största finns i
Hallsberg, Sävenäs (Göteborg) och Malmö.



Bilder

Omslagsfoto: Helsingborgs Hamn AB.

Sid 2 och sid 35 Fraktfartyget Bore Bay, Nynäshamn. Foto: Helikopterfoto/TT.

Sid 3 Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson. Foto: Ninni Andersson/Regeringskansliet.

Sid 4 Man och kvinna lastar in kartonglådor i bagageutrymme på bil. Foto: Maskot.

Sid 8 Foto: Michael Engman / Skogsindustrierna.

Sid 12 Container lossas från ett fraktflygplan på Arlanda. Foto: Johan Nilsson/TT.

Sid 16 Ett tåg med malm på väg förbi Abisko på Malmbanan. Foto: Erik Simander / DN / TT.

Sid 20 Flicka tittar på mormor under handling av fryst mat. Foto: Maskot.

Sid 28 Foto: Scania AB.

Sid 30 Skandiahamnen, Göteborgs hamn vid Göta älvs utlopp. Foto: Adam Ihse/TT.

Produktion

Regeringskansliet 2025

Tryck

Atta45 Tryckeri AB





Regeringskansliet

Växel: 08-405 10 00

www.regeringen.se