

# Vart är vi på väg?



Svag utveckling av Sveriges järnvägar  
och vägar i europeisk jämförelse.





# Innehåll

Förord	5
Sammanfattning	6
Utveckling av järnvägstäthet	7
Utveckling av motorvägstäthet	11
Infrastruktursatsningar som andel av BNP	15
Metodik	17
Referenser	19







# Förord

Sverige har ett stort behov av satsningar på infrastruktur. Forskning visar att det finns ett tydligt samband mellan investeringar i infrastruktur för transporter och ekonomisk tillväxt.<sup>1</sup> Tillgång till välfungerande transporter är dessutom en förutsättning för att uppnå de globala Agenda 2030 målsättningarna om hållbar utveckling.

Konjunkturinstitutet slog larm redan 2012 om att investeringarna i infrastruktur, som tidigare motsvarade 1 procent av BNP, var på väg att minska. Under tioårsperioden från 2013 till 2022 har Sverige investerat ungefär 0,7 procent av sin BNP i infrastrukturen. Det innebär att vi har lagt 170 miljarder kronor mindre än vad vi skulle ha gjort om 1 procentsnivån upprätthållits för underhåll och investeringar i transportinfrastrukturen.

Som teknik konsulter vill COWI vara med och utforma ett hållbart och robust samhälle. Syftet med den här rapporten är att belysa utmaningar vi står inför och bidra till en konstruktiv debatt om infrastruktur.

Rapporten visar vad investeringsunderskottet leder till konkret. Genom att analysera utvecklingen av järnvägstätheten (antalet kilometer järnväg per miljoner invånare) kan vi jämföra satsningar på infrastruktur i olika regioner i Europa med varandra. Vi ser att många regioner i Sverige, inte minst våra storstäder, ligger i botten av listan.

Investeringsunderskottet riskerar dels att hämma vår tillväxt, dels att bli en bromskloss för de satsningar inom industrin och i hela samhället som behövs för att vi ska nå globala klimat- och hållbarhets mål.

Anders Wiktorson,  
vd COWI i Sverige

---

<sup>1</sup> Se till exempel ITPS (2007); Farhadi (2015); Hultkrantz (2022).





# Sammanfattning

- Denna rapport analyserar utvecklingen av järnvägstäthet, och motorvägstäthet, i Sverige och övriga Europa. Järnvägstätheten (kilometer järnväg per miljon invånare) har mellan 2005 och 2021 minskat med hela 14 procent i Sverige. Det reflekterar att befolkningen i Sverige har vuxit, medan investeringar i ny järnväg har uteblivit.
- Samtliga län i Sverige, förutom Västernorrland och Jämtland, tillhör ekonomiska regioner som har haft en negativ utveckling av järnvägstätheten. Regionerna där de tre storstadslänen finns har särskilt halkat efter i kilometer järnväg per miljon invånare. I en jämförelse av 134 europeiska regioner placerar sig Stockholmsregionen på 5:e plats från botten, jämfört med 11:e plats för Västsverige och 14:e plats för Sydsverige.
- Tätheten av motorvägar per miljon invånare i Sverige har ökat med 12 procent mellan 2005 och 2021. Detta är en svagare utveckling jämfört med i Finland och i Danmark, men starkare än i Tyskland. Merparten av länen i Sverige har haft en positiv utveckling, men det finns samtidigt en alarmerande utveckling i delar av landet.
- Motorvägstätheten per miljon invånare har minskat med hela 31 procent i Norra Mellansverige, vilket är den allra svagaste utvecklingen i jämförelse av 117 europeiska regioner med motorväg. Stockholmsregionen har upplevt en minskning av motorvägstätheten, med 11 procent, den 5:e svagaste utvecklingen i jämförelse av med de övriga europeiska regionerna.
- År 2012 varnade Konjunkturinstitutet att satsningarna på infrastruktur, som tidigare låg på 1 procent av BNP, var på väg att sjunka. Under tioårsperioden mellan 2013 och 2022 har Sverige spenderat ungefär 0,7 procent av BNP. Under perioden har Sverige därmed investerat 170 miljarder kronor mindre i infrastruktur, jämfört med om 1 procent av BNP hade fortsatt gå till underhåll och investeringar i transportinfrastruktur.

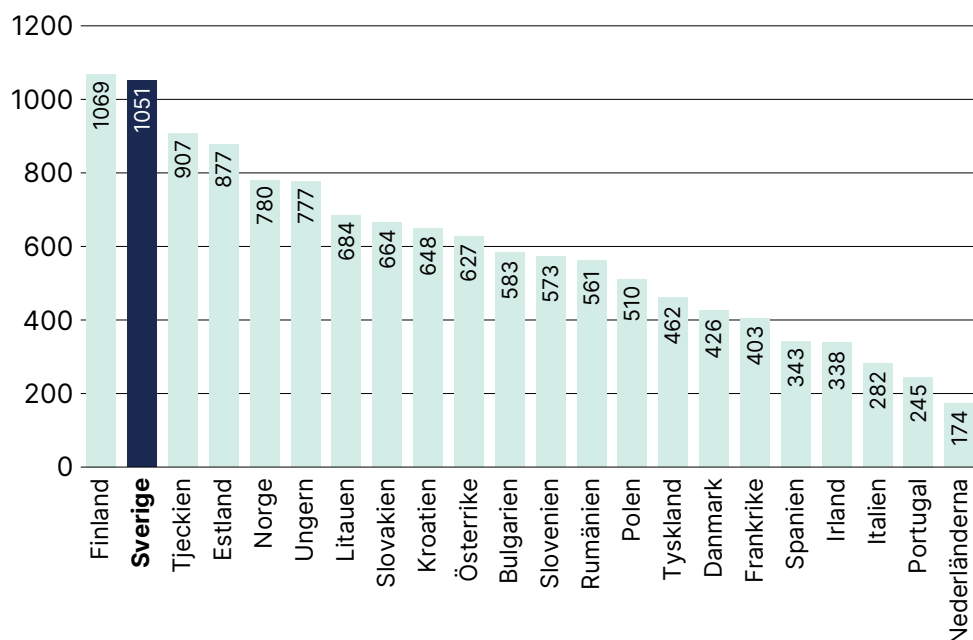


# Utveckling av järnvägstäthet

Järnvägen spelar en avgörande roll för transportinfrastrukturen runtom i Europa, då industrier typiskt förlitar sig på järnvägstransporter av varor, till och från hamnar, samt mellan olika städer. Många resor för arbete, studier och turism sker också med tåg.

Finland är tillsammans med Sverige de två europeiska länder som har högst antal kilometer järnväg per miljon invånare, vilket visas av jämförelsen i tabell 4. Detta är en reflektion av geografien som utmärker länderna, det vill säga att de är glesbefolkade. Näst efter Tjeckien, på tredje plats, har Estland och Norge mest järnväg per miljon invånare.

Figur 1. Km järnväg per miljon invånare 2021



Källa: Eurostat, senast tillgängliga data för 2021, samt egna beräkningar.

## Utveckling över tid

Den centrala frågan är hur järnvägstätheten har utvecklats över tid. Detta för att se hur länderna har anpassat järnvägsnätet i takt med befolkningsförändringar. Har antal kilometer järnväg per miljon invånare ökat eller minskat, och i så fall med hur mycket?



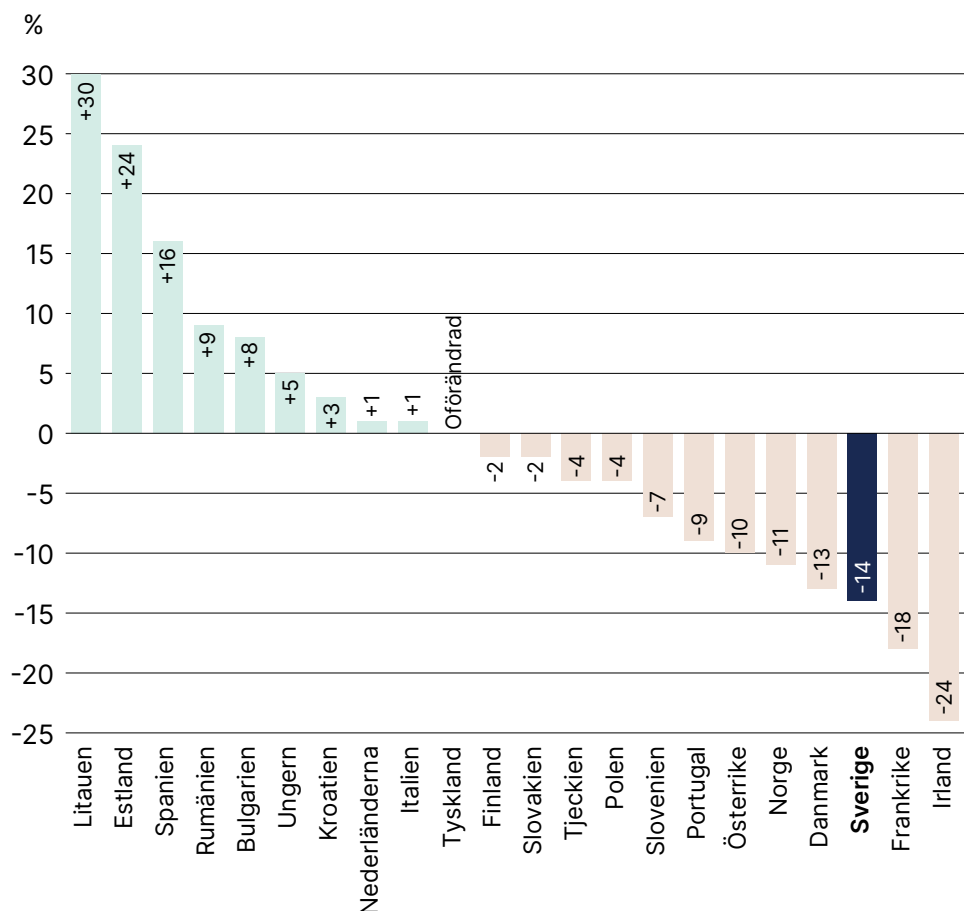
För att besvara detta jämförs utvecklingen mellan 2005 och 2021 för de relevanta europeiska länder för vilka data existerar. Perioden har valts då det finns data av hög kvalitet för många europeiska länder. På så sätt kan relevanta jämförelser göras med Sverige. Det finns, som visas i tabell 5, tre europeiska länder som har fått påtagligt högre täthet av järnväg per miljon invånare, som resultat av utbyggnad av järnvägen samt av befolkningsutvecklingen. Detta inkluderar Spanien, där järnvägen har byggts ut betydligt medan befolkningen ökat något, Estland som har byggt ut järnvägen och haft samma befolkning i början som i slutet av perioden, och Litauen som har byggt ut järnvägen trots en negativ befolkningsutveckling.

En annan grupp länder har bibehållit eller marginellt ökat tätheten av järnväg per invånare. Dessa omfattar Tyskland, som hade samma täthet i början som slutet av perioden, samt även Nederländerna, Italien, Rumänien, Bulgarien, Ungern och Kroatien.

Ytterligare en grupp länder har haft en viss negativ utveckling av järnvägsinfrastrukturen per miljon invånare. Dessa inkluderar Finland och Tjeckien, som tillsammans med Sverige utgör de tre länderna som har flest kilometer järnväg per miljon invånare. Även Österrike, Portugal, Slovakien, Tjeckien, Polen och Slovenien tillhör gruppen med viss negativ utveckling. Sverige, tillsammans med Danmark, Norge, Frankrike och Irland, tillhör gruppen med stark negativ utveckling av järnvägstäthet.

I Sverige har järnvägstätheten minskat med 14 procent mellan 2005 och 2021, vilket är lik utvecklingen i Norge och Danmark, men skiljer sig påtagligt från Finland och Tyskland som överlag har bibehållit samma kilometertäthet.

**Figur 2.** Utveckling km järnväg per miljon invånare 2005-2021



Källa: Eurostat, senast tillgängliga data för 2021, och egna beräkningar. Måttet km järnväg per miljon invånare har utvecklats i samband med denna rapport.



# Utveckling över tid på regional nivå

Utvecklingen av järnväg studeras för sammanlagt 134 europeiska regioner, inklusive de åtta regionerna i Sverige, samt regioner i Finland, Norge, Frankrike, Italien, Spanien, Nederländerna, Bulgarien, Tjeckien, Ungern, Polen, Rumänien, Slovenien och Slovakien. Det är länderna med regionala data av god kvalitet som har inkluderats i analysen. Resultaten som sammanställs i tabell 1 visar att alla län förutom två i Sverige finns i ekonomiska regioner som har haft en negativ utveckling av antal kilometer järnväg per miljon invånare.

**Tabell 1.** Regional utveckling av km järnväg per miljon invånare 2005–2021

	Kilometer järnväg/miljoner invånare utveckling 2005-2021	Ranking bland 134 europeiska regioner
Mellersta Norrland: Västernorrlands och Jämtlands län	+ 6%	31 (viss positiv utveckling).
Övre Norrland: Västerbottens och Norrbottens län	- 1%	61 (viss negativ utveckling).
Norra Mellansverige: Värmlands, Dalarnas och Gävleborgs län	- 8%	88 (viss negativ utveckling).
Småland med öarna: Jönköpings, Kronobergs, Kalmar, Gotlands län	- 11%	100 (negativ utveckling)
Östra Mellansverige: Uppsala, Södermanlands, Östergötlands, Örebro och Västmanlands län	- 13%	110 (negativ utveckling).
Sydsverige: Skåne och Blekinge län	- 17%	121 (negativ utveckling).
Västsverige: Västra Götalands och Hallands län	- 19%	124 (negativ utveckling)
Stockholms län (utgör egen NUTS-2 region)	- 24%	130 (stark negativ utveckling).

Källa: Eurostat och egna beräkningar. Baserat på NUTS-2 regioner, som motsvarar de funktionella ekonomiska regionerna som utgör olika länder. Sverige är indelad i åtta NUTS-2 regioner, där Stockholm är det enda länet som utgör en egen region. Måttet km järnväg per miljon invånare har utvecklats i samband med denna rapport, bedömningen om utvecklingen (till exempel "viss positiv utveckling") har gjorts i denna rapport baserat på en jämförelse av de europeiska regionerna.





Stockholms län är det enda län i Sverige som utgör sin egen ekonomiska region, det vill säga länet motsvarar en NUTS2-region. (NUTS är EU:s och Eurostats regionindelning) Stockholms län har upplevt en minskning av antal kilometer med hela 24 procent, då mängden järnväg minskat medan befolkningen har ökat. Därmed har Stockholm haft bland den allra svagaste utvecklingen, och rankas på 130:e plats i jämförelse av 134 europeiska regioner.

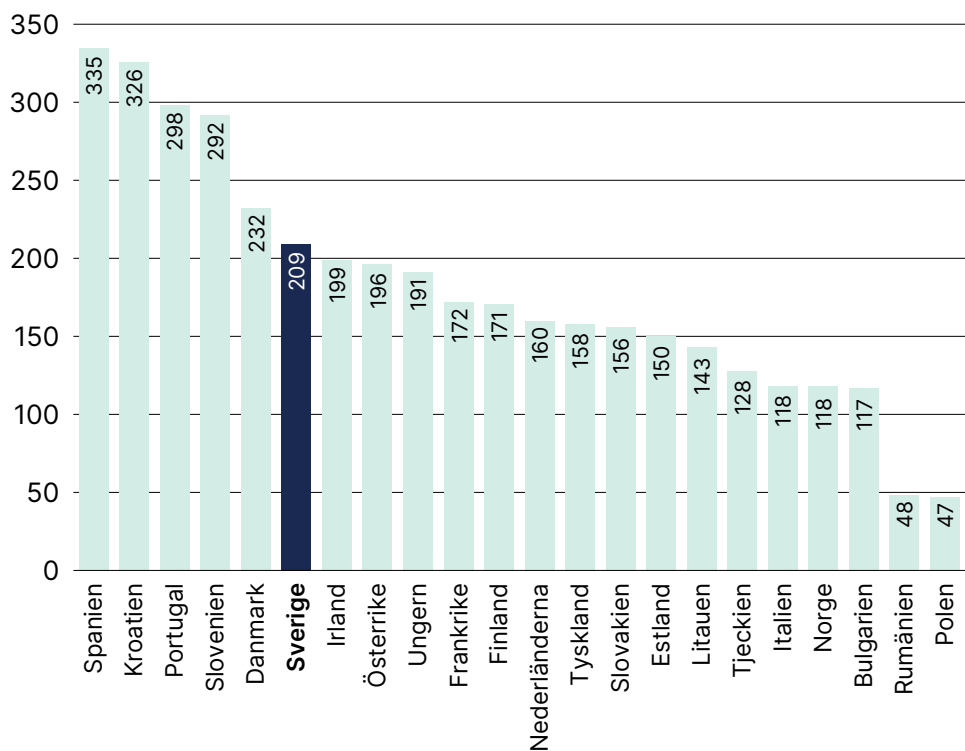
Stockholm, Västra Götalands, Hallands, Skåne och Blekinge län finns i ekonomiska regioner där järnvägstätheten har minskat påtagligt sedan 2005. De tre ekonomiska storregioner som omfattar dessa län finns i botten i en jämförelse av olika europeiska regioner. Regionerna där de tre storstadslänen finns har halkat efter i utvecklingen av järnvägstäthet. Detta reflekterar att Sverige inte har satsat på utbyggnad av järnvägen, i en period då befolkningen har ökat, vilket särskilt drabbar storstadslänen som har haft stark befolkningsutveckling.



# Utveckling av motorvägstäthet

I Sverige finns ett sammanhängande nät av motorvägar i de mer trafikerade områdena, längs med E4 och E6 i de södra, västra och östra delarna av landet. De norra delarna och inlandet saknar motorvägar eller har ett fåtal kortare. I relation till befolkningen är det Spanien, Kroatien, Portugal och Slovenien som har högst täthet av motorvägar i Europa, vilket visas i tabell 6. Sverige tillsammans med Danmark, Irland, Österrike och Ungern har relativt hög täthet av motorvägar.

Figur 3. Km motorväg per miljon invånare 2021



Källa: Eurostat, senast tillgängliga data för 2021, samt egna beräkningar.

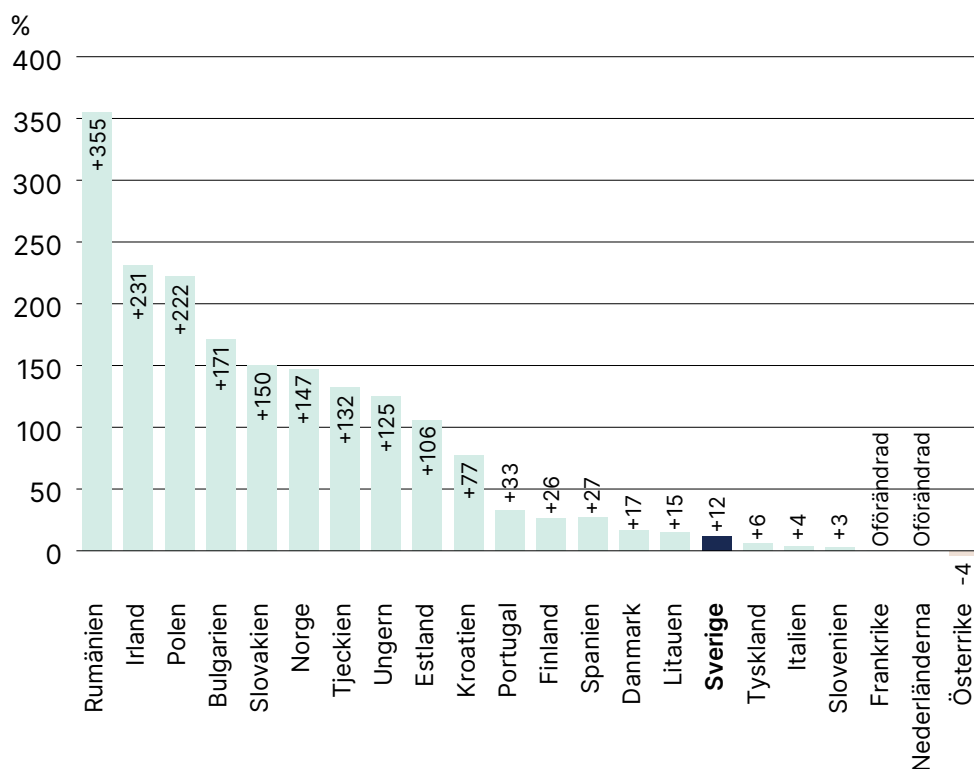


# Utveckling över tid

Ett antal europeiska länder har haft en kraftig utbyggnad av motorvägstätheten mellan 2005 och 2021, särskilt länder som i början av perioden hade begränsat med motorväg. Som visas i tabell 7 tillhör Norge, Irland, Rumänien, Polen, Bulgarien, Slovakien, Tjeckien, Ungern och Estland de länder där motorvägstätheten har ökat med minst hundra procent. Sverige tillhör en stor grupp europeiska länder som har haft en viss positiv utveckling av motorvägstätheten.

Tätheten av motorvägar per miljon invånare har ökat med 12 procent i Sverige mellan 2005 och 2021. Detta är en svagare utveckling jämfört med i Finland och i Danmark, men starkare än i Tyskland. Även Kroatien, Portugal, Spanien, Litauen, Italien, Slovenien, Frankrike och Nederländerna tillhör gruppen länder där motorvägstätheten antingen har varit oförändrad eller ökat lite. Österrike är det enda landet där tätheten av motorvägar har minskat lite, med 4 procent under perioden.

Figur 4. Utveckling km motorväg per miljon invånare 2005-2021



Källa: Eurostat, senast tillgängliga data för 2021, och egna beräkningar. Måttet km motorväg per miljon invånare har utvecklats i samband med denna rapport.

## Utvecklingen över tid på regional nivå

Utvecklingen av motorväg studeras för sammanlagt 117 europeiska regioner, inklusive de åtta regionerna i Sverige, samt regioner i Finland, Norge, Nederländerna, Frankrike, Italien, Spanien, Polen, Rumänien, Bulgarien, Slovenien, Tjeckien och Ungern. De

regioner som inte hade motorväg i början av perioden, inklusive Övre Norrland, exkluderas ur jämförelsen då jämförelsen är baserad på att mäta utvecklingen av tidigare infrastruktur.

Resultaten sammanställs i tabell 2. Västernorrlands, Jämtlands, Västra Götalands och Hallands län finns i ekonomiska regioner som har haft en positiv utveckling av motorvägstätheten. Skåne, Blekinge, Uppsala, Södermanlands, Östergötlands, Örebro, Västmanlands, Jönköpings, Kronobergs, Kalmar och Gotlands län finns i regioner som har en viss positiv utveckling av motorvägstätheten. Stockholms län har upplevt en minskning av motorvägstätheten med 11 procent mellan 2005 och 2021. Anledningen är att antal kilometer motorväg har vuxit långsammare än befolkningen. Värmlands, Dalarnas och Gävleborgs län tillhör regionen Norra Mellansverige, som har upplevt en minskning av mängden motorväg över tid, medan befolkningen vuxit något. Motorvägstätheten per miljon invånare har minskat med hela 31 procent i Norra Mellansverige, vilket är den allra svagaste utvecklingen i jämförelse av 117 europeiska regioner.

**Tabell 2.** Regional utveckling av km motorväg per miljon invånare 2005-2021

	Kilometer motorväg/ miljoner invånare utveckling 2005-2021	Ranking bland 117 europeiska regioner
Mellersta Norrland: Västernorrlands och Jämtlands län	+ 91%	18 (positiv utveckling)
Västsverige: Västra Götalands och Hallands län	+ 33%	41 (positiv utveckling)
Sydsverige: Skåne och Blekinge län	+ 15%	60 (viss positiv utveckling)
Östra Mellansverige: Uppsala, Södermanlands, Östergötlands, Örebro och Västmanlands län	+ 10%	69 (viss positiv utveckling)
Småland med öarna: Jönköpings, Kronobergs, Kalmar, Gotlands län	+ 7%	73 (viss positiv utveckling)
Stockholms län (utgör egen NUTS-2 region)	- 11%	113 (stark negativ utveckling)
Norra Mellansverige: Värmlands, Dalarnas och Gävleborgs län	- 31%	117 (Mest negativ utveckling av alla jämförda regioner)
Övre Norrland: Västerbottens och Norrbottens län	Fick motorväg först 2007	Saknade tidigare motorväg, ej del av jämförelsen

Källa: Eurostat och egna beräkningar. Baserat på NUTS-2 regioner, som motsvarar de funktionella ekonomiska regionerna som utgör olika länder. Sverige är indelad i åtta NUTS-2 regioner, där Stockholm är det enda länet som utgör en egen region. Måttet km motorväg per miljon invånare har utvecklats i samband med denna rapport, bedömningen om utvecklingen (till exempel "viss positiv utveckling") har gjorts i denna rapport baserat på en jämförelse av de europeiska regionerna.



Den framträdande bilden är att Sverige överlag har haft en viss positiv utveckling av motorvägstätheten, men Norra Mellansverige och Stockholm har haft en negativ utveckling. Norra Mellansverige har haft allra svagast utveckling av motorvägstätheten i jämförelse av 117 europeiska regioner, medan Stockholm är på femteplats från botten. Behovet av motorvägsutbyggnad är påtaglig särskilt i dessa två svenska regioner.

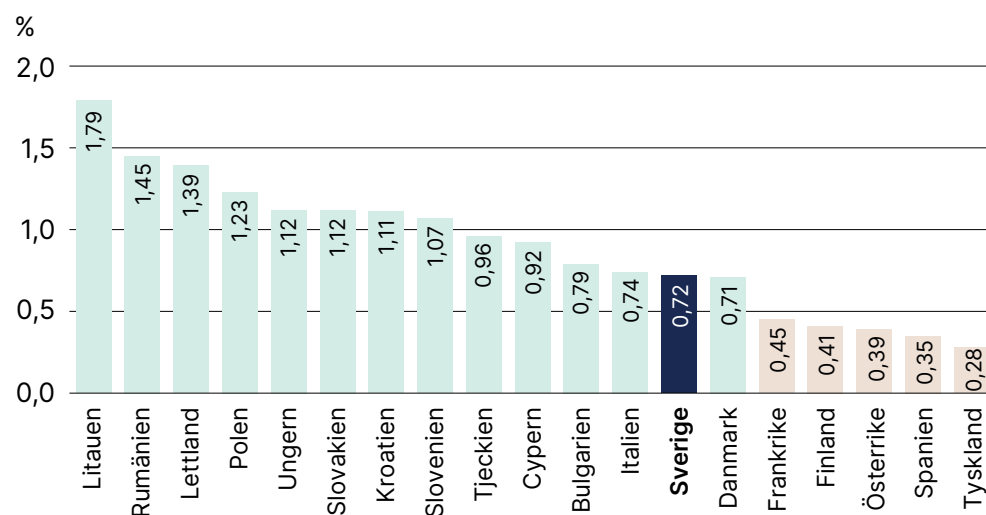


# Infrastruktur- satsningar som andel av BNP

Hur stor andel av den samlade bruttonationalprodukten, BNP, går då till underhåll av och investeringar i transportinfrastrukturen? En viktig bakgrund är att utgifterna till infrastruktur runt om i Europa minskade kraftigt omkring 2012. Fokus ligger på data från den senaste tioårsperioden, mellan 2013 och 2022.

I Sverige har nivån av infrastrukturinvesteringar i genomsnitt varit 0,72 procent av BNP mellan 2013 och 2022. Detta är en relativt hög siffra för norra och västra Europa, men klart lägre än i östra och centrala Europas tillväxtekonomier.

**Figur 5.** Utgifter för infrastruktur som % av BNP, genomsnitt 2013-2022



Källa: Eurostat och egna beräkningar.

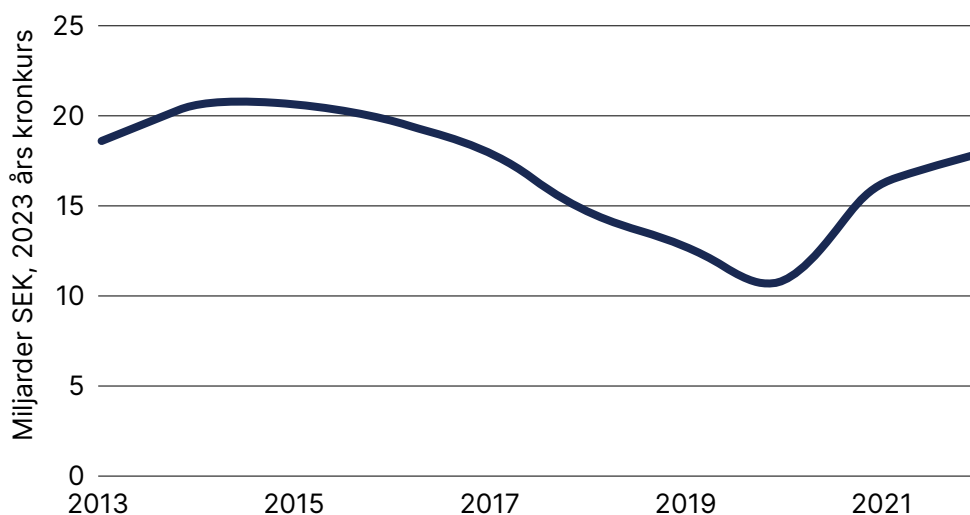
## Under en procent av BNP

Konjunkturinstitutet noterade i en rapport från 2012 att nivån av infrastrukturinvesteringar, för de undersökta åren mellan 1993 och 2011, låg på omkring 1 procent av BNP. Konjunkturinstitutet varnade också för att nivån av infrastrukturinvesteringar var på väg under denna nivå fram tills 2020, en utveckling som alltså mycket riktigt har inträffat.



Hur mycket mer pengar skulle de ha spenderats på underhåll och investeringar i transportinfrastrukturen, om nivån av utgifter mellan 2013 och 2022 hade varit på 1 procent av BNP, jämfört med de faktiska utgifterna? Totalt under hela perioden har 170 miljarder kronor mindre spenderats på infrastruktur, jämfört med 1 procent av BNP-målet.

**Figur 6.** Sveriges infrastrukturskuld mellan 2013 och 2022. Skillnaden mellan vad som har investerats i infrastruktur varje år jämfört med om 1 % av BNP hade fortsatt investeras i infrastruktur.



Källa: Egna beräkningar. Data över infrastrukturutgifter från OECD, samlad ekonomisk aktivitet (BNP) från Eurostat, kronkurs från Valuta.se.

En rapport som Svenskt Näringsliv publicerade under 2023 bedömer att Sverige har en ackumulerad underhållsskuld i infrastrukturen som under året uppgår till 77,5 miljarder kronor, för satsningar på järnväg och vägnätet.<sup>2</sup>

Ifall Sverige hade satsat 1 procent av BNP på infrastrukturen under perioden mellan 2013 och 2022, skulle det ha varit möjligt att betala den infrastrukturskuld på 77,5 miljarder kronor som Svenskt Näringsliv pekar på finns i underhåll av järnvägsnätet och vägnätet, och dessutom finansierat ytterligare satsningar på drygt 90 miljarder kronor.

---

<sup>2</sup> Svenskt Näringsliv (2023).

# Metodik

I denna rapport studeras hur transportinfrastrukturen för järnvägar och motorvägar har utvecklats i Sverige och 21 andra europeiska länder. De europeiska länder som data av god kvalitet finns för har inkluderats i analysen, några mindre länder har exkluderats då deras geografi gör dem mindre jämförbara med Sverige. Jämförelsen inkluderar de nordiska länderna Sverige, Danmark, Finland och Norge. De västeuropeiska länderna Tyskland, Österrike, Frankrike, Nederländerna och Irland inkluderas, samt Italien, Spanien och Portugal. Övriga europeiska länder som har inkluderats är Polen, Rumänien, Ungern, Bulgarien, Slovakien, Slovenien, Tjeckien, Kroatien, Estland och Litauen. Jämförelse på regional nivå sker för de åtta funktionella ekonomiska enheter som Sverige består av, i enlighet med EU:s NUTS-2 indelning: Stockholm, Östra Mellansverige, Småland och öarna, Västsverige, Sydsverige, Norra Mellansverige, Mellersta Norrland, Övre Norrland.

Utvecklingen av järnväg studeras för sammanlagt 134 europeiska regioner, inklusive de åtta regionerna i Sverige, samt regioner i Finland, Norge, Frankrike, Italien, Spanien, Nederländerna, Bulgarien, Tjeckien, Ungern, Polen, Rumänien, Slovenien och Slovakien. En del av regionerna, inklusive Övre Norrland i Sverige, saknade formellt motorvägar i början av perioden år 2005. Dessa regioner exkluderas ur analysen kring procentuell utveckling av antal kilometer motorväg per invånare över tid, då måttet som studeras är den relativa utvecklingen jämfört med början av perioden. För motorväg är det 117 europeiska regioner som studeras, i Sverige, Finland, Norge, Nederländerna, Frankrike, Italien, Spanien, Polen, Rumänien, Bulgarien, Slovenien, Tjeckien och Ungern. De länder för vilka regionala data av hög kvalitet existerar har inkluderats.

Analyserna baseras huvudsakligen på olika data från Eurostats databaser. I studien inkluderas också en jämförelse av nivån av infrastruktursatsningar, såväl investeringar som underhåll, i jämförelse med total nivå av ekonomisk produktion. En beräkning genomförs kring hur mycket mindre Sverige har investerat i infrastruktur mellan 2005 och 2021, i relation med om nivån hade varit på 1 procent av bruttonationalprodukten, BNP, i linje med det perspektiv av behovet och tidigare nivå på satsningar, som Konjunkturinstitutet pekade på i sin analys från 2012.<sup>3</sup> Inflationsjustering görs med Inflationtool, medan omräkning till svenska kronor sker via data från Valuta.se. Denna samhällsekonomiska beräkning kring infrastrukturskulden, sett i relation till 1-procentmålet, är försiktig då det inte omfattar ränta på ränta effekt. När infrastrukturinvesteringar och underhåll av infrastrukturen försenas, kan kostnaden för att uppnå samma behov bli större än om arbetet hade genomförts i tid. Anledningen kan vara att skador på vägar och järnvägar förvärras då de inte tillräckligt underhålls, eller att investeringar kan bli svårare att genomföra när flaskhalsar i transportflöden har förvärrats över tid. Modellen ser i stället på det ackumulerade underskottet, omräknat till

3 Konjunkturinstitutet (2012).



2023 års kronkurs, med en försiktig metodik som inte inkluderar att det kan kosta mer att hämta upp tidigare underskott på investeringar.

Rapporten mäter tätheten av järnväg (järnvägstätheten), i termer av antal kilometer järnväg per miljon invånare. På samma vis mäts tätheten av motorvägar (motorvägstätheten), som antal kilometer motorväg per miljon invånare. Dessa mått, som beräknas dels på nationell och regional nivå, har utvecklats av COWI baserat på statistik från Eurostat, EU:s statistiska myndighet.





# Referenser

- Byggvärlden (2014). "Pension kan investeras i infrastruktur", 2014-02-06.
- Eurostats databas, Expenditure on road transport vehicles and road infrastructure.
- Eurostats databas, Population on 1 January by age group, sex and NUTS 2 region.
- Eurostats databas, Road, rail and navigable inland waterways networks by NUTS 2 regions.
- Eurostats databas, GDP and main components (output, expenditure and income).
- Farhadi, M. (2015). "Transport infrastructure and long-run economic growth in OECD countries", *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 74:73-90.
- Financial Times (2013). "Infrastructure: Asset class gains more appeal", 2013-07-07.
- Finanspolitiska rådet (2023). "Svensk finanspolitik - Finanspolitiska rådets rapport 2023".
- Hasselgren, B. (2015). "Låt pensionsfonder lyfta den svenska infrastrukturen", *Dagens Samhälle*, 2015-05-25
- Hultkrantz, L. (2022). "Investeringar i infrastruktur och tillväxt", i Willman, A., Hovemyr, T., Barnevik Olsson, M. (red.), "Nio reformområden för ökad tillväxt, trygghet & tillit", Fores.
- Inderst, G. och R.D. Croce (2013). "Pension Fund Investment in Infrastructure: A Comparison between Australia and Canada", *OECD Working Papers on Finance, Insurance and Private Pensions*, nr. 32.
- Inflationtool. <https://www.inflationtool.com/euro>.
- ITPS, Institutet för tillväxtpolitiska studier (2007). "Samband mellan infrastruktur och produktivitet – En kunskapsöversikt", Arbetsrapport R2007:002.
- Konjunkturinstitutet (2012). "Nivån på infrastrukturinvesteringar i Sverige", s. 119-127 i "Fördjupning i konjunkturläget mars 2012".
- LRF (2021). "Vägunderhåll glöms i infrastrukturpropositionen", pressmeddelande 2021-04-16.
- OECDs databas, Dataset Transport infrastructure investment and maintenance spending.
- Regeringen, Agenda 2030. "Agenda 2030 för hållbar utveckling".
- <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/>
- Svenskt Näringsliv (2023). "Hur underhållsskulden på Sveriges vägar och järnvägar påverkar näringslivet", mars.
- Trafikverket. (2020). "Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037."
- Transportföretagen (2023). "Svenska vägarna fortsätter försämrats – här är hela listan", pressmeddelande 19-04-2023.
- Tågföretagen (2023). "Lägg i en högre växel för konkurrenskraft och infrastruktur", nyhetsbrev 9 juni.
- [Valuta.se](https://www.valuta.se), aktuell SEK/Euro kurs 11,68.

**Address**

COWI AB  
Vikingsgatan 3  
SE-411 04 Göteborg  
Sweden

**Phone**

+46 (0)10 850 10 00

**Email**

[info@cowi.se](mailto:info@cowi.se)

[www.cowi.se](http://www.cowi.se)

Tillsammans med kunder, partners och medarbetare skapar vi en framtid där människor och samhällen växer och utvecklas. Det gör vi genom samarbeten där vi skapar hållbara och vackra lösningar som förbättrar livskvaliteten för människor i dag och för kommande generationer.