

Transport

En analys från Svensk Subsidiaritet

Björn Kenneth Holmström • april 2026
svensksubsidiaritet.se

Transport: infrastrukturparadoxen

Mobilitetsfattigdomsfällan: hur system i världsklass skapar transportutanförskap

Sverige investerar 70 miljarder kronor årligen i transportinfrastruktur – vägar i världsklass, omfattande järnvägar, moderna kollektivtrafiksystem. Ändå rapporterar 25 % av hushållen att transportkostnaderna är en "betungande utgift", en ökning från 15 % år 2010. Bilägandet har ökat med 20 % sedan år 2000 trots klimatambitioner, och 70 % av personkilometrarna sker med privat fordon. Norrland avfolkas medan Stockholm drabbas av trafikinfarkter, men transportinvesteringar följer trängsel snarare än behov, vilket accelererar obalansen.

Paradoxen: Sverige optimerar för att flytta fordon effektivt mellan städer samtidigt som man försummar hur människor faktiskt behöver röra sig i vardagen. Massiv infrastruktur tjänar långväga förbindelser medan den lokala mobiliteten – de 50 % av resorna som är under 5 km – förblir bilberoende på grund av förortsdesign och kollektivtrafiksystem optimerade för pendling snarare än tillgänglighet i samhället.

Den cybernetiska analysen: Mobilitetsbehov är ett fenomen med *hög varians* som varierar beroende på ålder, inkomst, förmåga, plats, resans syfte, tid på dygnet, väder och hushållsstruktur. Trafikverket är en styrenhet med *låg varians*: standardiserad samhällsekonomisk analys, enhetliga infrastrukturstandarder, centraliserad planering. Genom att försöka styra varierande mobilitetsbehov genom nationell planering som prioriterar samhällsekonomisk lönsamhet bryter Sverige mot Ashbys lag. Det förutsägbara resultatet: infrastrukturell excellens samexisterar med mobilitetsfattigdom eftersom centraliserad planering inte kan matcha den lokala mångfalden.

Aktiva systemfel

Trafikverkets planeringsmonopol: urban tidsvinst framför landsbygdens överlevnad

Mekanismen: En enda myndighet i Borlänge kontrollerar alla nationella transportinvesteringar genom kostnads-nyttoanalyser som systematiskt värderar urbana tidsvinster högre än tillgänglighet på landsbygden. Detta skapar en strukturell bias mot stora urbana korridorprojekt.

Beviset: Järnvägsprojektet Ostlänken för 400 miljarder kronor betjänar korridoren Stockholm–Malmö medan landsbygdsbussar som betjänade 200 samhällen drogs in under 2023. Metodiken behandlar urban pendlingstid som ekonomiskt värdefull medan transporttillgång på landsbygden ges minimal värdering.

Återkopplingsloopen: Urbana infrastrukturinvesteringar möjliggör ekonomisk koncentration vilket ökar pendlingsvolymen, vilket rättfärdigar fler urbana investeringar. Avinvesteringar på landsbygden driver på avfolkning vilket minskar resandeunderlaget, vilket rättfärdigar neddragningar. Båda är förstärkande loopar utan inbyggd korrigeringsmekanism.

Kränkningen av suveräniteten: Samhällen kan inte påverka transporter som betjänar deras regioner. Beslut koncentreras till en avlägsen myndighet som tillämpar enhetlig metodik oavsett lokal kontext eller prioriteringar.

Kollektivtrafikens urbana slagsida: transportöknar genom design

Mekanismen: Regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM), som Storstockholms Lokaltrafik, optimerar för täta stadskärnor där resandestatistik motiverar service, vilket skapar "transportöknar" i förorter och på landsbygden trots likvärdiga behov.

Beviset: En resa från en förort i Västerås till centrala Stockholm (40 km) tar 90 minuter med kollektivtrafik mot 45 minuter med bil. Från en by i Småland till centralorten (30 km): ingen trafik efter kl. 18.00. Systemet betjänar pendlare till arbetsplatser men exkluderar alla andra.

Mätetalens fälla: RKM optimerar för personkilometer och kostnad-per-resenär, mätetal som gynnar täta korridorer framför distribuerad tillgänglighet. Att optimera för fel variabler skapar effektiva system som betjänar fel befolkningar.

Klasskapandet: Två mobilitetsklasser uppstår – de som har råd med bil och de som är beroende av otillräcklig kollektivtrafik. Systemet förstärker snarare än minskar transportjämlighet.

Bilsubventioner genom infrastruktur: dolda överföringar till förare

Mekanismen: Svenska städer allokerar värdefull stadsmark till gratis parkering (uppskattningsvis värt 20 miljarder kr/år enbart i Stockholm) samtidigt som man hävdar klimatledarskap. Vägbyggen, underhåll och olyckskostnader representerar massiva subventioner till bilism.

Beviset: Trängselskatten i Göteborg drar in 1,2 miljarder kr/år men 80 % återinvesteras i utbyggnad av vägkapacitet. Systemet motsätter sig retoriskt bilar men stödjer dem finansiellt.

Den avslöjade preferensen: Trots miljöretorik visar den faktiska resursallokeringen på fortsatt optimering för privata fordon. Motsättningen mellan uttalade värderingar och strukturella incitament skapar politisk inkoherens.

Alternativkostnaden: Mark och kapital som allokeras till bilinfrustruktur skulle kunna stödja alternativ mobilitet till en bråkdel av kostnaden. Nuvarande tillvägagångssätt gör alternativ strukturellt omöjliga samtidigt som man påstår sig stödja dem.

Elbilens klassystem: subventionering av välstånd, bestraffning av fattigdom

Mekanismen: Transportplaneringen förutsätter bilägande, vilket skapar två klasser – de som har råd med dyra elbilar (snittpris 600 000 kr) och får betydande subventioner, och de som kör åldrande fossilbilar.

Fördelningen: Elbilssubventioner gynnar främst välbärgade stadsbor medan landsbygdens fattiga kör 15 år gamla dieselbilar i brist på alternativ. Politiken intensifierar transportojämlikheten.

Den strukturella inlåsnigen: Individuellt fordonsägande, vare sig fossilt eller elektriskt, kräver massiva kapitalinvesteringar som låginkomsthushåll inte kan göra. Att byta bränslekälla ändrar inte den grundläggande tillgångsbarriären.

Gemenskapsalternativet: Delade elbilsflottor (ett fordon per tio hushåll) skulle kunna ge tillgång till en tiondel av kapitalkostnaden, men planerings- och subventionsstrukturer förutsätter individuellt ägande.

Järnvägsromantik framför funktionell service: symboliska kontra funktionella investeringar

Mekanismen: Den nationella besattheten av tåg (den romantiska bilden av järnvägen) driver investeringar trots att bussar står för 60 % fler personkilometer i Sverige. Symbolvärde går före funktionell effektivitet.

Beviset: Återupplivandet av nattåg får 500 miljoner kronor medan nattbussnätverk som förbinder 100 mindre städer möter neddragningar. Investeringsmönstret prioriterar image framför faktiskt tillhandahållande av mobilitet.

Modus-biasen: Planeringen behandlar transportslag hierarkiskt (tåg bättre än buss bättre än cykel) snarare än funktionellt (vad som faktiskt flyttar människor effektivt). Detta skapar en felallokering av resurser som gynnar det dyra framför det effektiva.

Den missade integrationen: Multimodala nätverk utformade lokalt (cykel-buss-båt-gång-kombinationer) skulle kunna betjäna varierade befolkningar bättre än standardiserade en-modussystem, men planeringsstrukturen förhindrar deras framväxt.

Subsidiaritetsbaserade åtgärder

Grannskapsbaserade transportkooperativ: gemenskapsstyrd mobilitet

Åtgärden: Grupper om 50 hushåll bildar kooperativ som får bidrag på 100 000 kronor för att förvärva delade mobilitetsresurser – elektriska lådcyklar, en elbil, elsparkcyklar – och skapar mobilitetspooler i grannskapet.

Mekanismen: De flesta resor är under 5 km och skulle kunna använda aktiva eller lätta elektriska transporter om de fanns tillgängliga. Delning eliminerar hinder för individuellt ägande samtidigt som det bygger gemenskap genom samordning.

Målgruppen: Initialt fokus på miljonprogramsområden i förorter där bilberoendet är högst men inkomsterna lägst, för att demonstrera att delade modeller kan fungera i utmanande kontexter.

Skalningsekonomin: Kooperativt ägande uppnår individuell tillgång till en bråkdel av ägandekostnaden – en elbil betjänar tio hushåll, lådcyklar roterar mellan användare, samordningsplattformar minskar det totala fordonsbehovet.

Skolvägs garanti: att återta barnens mobilitet

Åtgärden: Varje skola måste säkerställa säkra gång- och cykelvägar, med föräldraledda "vandrande skolbussar" (gåbussar) som får försäkring och samordningsstöd.

Kontextskiftet: 70 % av svenska barn skjutsas till skolan idag jämfört med 20 % år 1980. Detta representerar en massiv beteendeförändring driven av förortsdesign och säkerhetsperception, inte faktisk farökningsökning.

Budgetomdirigeringen: Omdirigera budgetar för skolskjuts (3 miljarder kr/år) mot infrastruktur som möjliggör aktiv transport istället för att subventionera bilberoende.

Hälsoutdelningen: Aktiv skoltransport adresserar barnfetma och utvecklar livslånga mobilitetsvanor samtidigt som familjens transportkostnader och miljöpåverkan minskar.

Kommunala transportbudgetar: lokal kontroll över mobilitetsresurser

Åtgärden: Varje kommun får transportfinansiering per capita att spendera enligt lokala prioriteringar snarare än enligt beslut från regionala RKM eller nationell planering.

Kravet: Måste betjäna 95 % av invånarna inom 500 meter från någon mobilitetstjänst, men metoden bestäms lokalt – det kan vara anropsstyrda bussar, cykelvägar, bilpooler eller kombinationer.

Innovationen: Reservera 10 % av budgeten för experimentella tillvägagångssätt, vilket skapar utrymme för lokala lösningar som centraliserad planering aldrig skulle generera.

Ansvarsutkrävandet: Kommunal snarare än regional kontroll skapar ansvarighet gentemot lokala väljare som upplever transporten snarare än planerare som optimerar abstrakta måttal.

Landsbygdspaket för mobilitet: lämpliga lösningar för låg densitet

Åtgärden: Erkännande att en storlek inte passar alla (one-size-fits-all) i glesbygd. Landsbygdskommuner får flexibla budgetar för anropsstyrda bussar, samåkningsplattformar, elcykelbidrag (8 000 kr) och mobilitetstjänster för äldre.

Finansieringskällan: Omdirigera 20 % av investeringarna i järnvägsmegaprojekt till landsbygdsmobilitet, med insikten att dyr infrastruktur betjänar små befolkningar dåligt medan distribuerade tillvägagångssätt kan betjäna dem effektivt.

Variationsmatchningen: Olika landsbygdskontexter kräver olika lösningar – kustöar behöver båttransport, skogsregioner behöver snöskoterdelning, jordbruksområden behöver lådcykelnätverk. Lokal kontroll möjliggör lämplig matchning.

Värdigheten: Nuvarande landsbygdstransport innebär ofta att äldre väntar i timmar på enstaka bussar eller total isolering utan bil. Flexibla system möjliggör genuin tillgång snarare än symboliskt tillhandahållande.

Mobilitetshubbar: omvandling av parkering till blandad tillgång

Åtgärden: Omvandla parkeringsplatser till "mobilitetshubbar" som innehåller elbilsladdning, lådcykeluthyrning, paketskåp, bilpoolsbilar och upphämtning för mikrotrafik. Mål: 10 000 hubbar (en per 1 000 invånare).

Markanvändningen: Bilar står stilla 95 % av tiden på värdefull stadsmark. Att konvertera så lite som 20 % av parkeringen till hubbar förbättrar yteffektiviteten dramatiskt samtidigt som fordonstillgången bibehålls för dem som behöver den.

Modusskiftet: Att göra alternativ bekväma och synliga där bilar för närvarande dominerar skapar valfrihet där strukturen för närvarande tvingar fram bilberoende.

Rättvisan: Hubbar ger mobilitetstillgång till icke-bilägare istället för att reservera allmän mark exklusivt för privat fordonsförvaring.

Implementering: från teori till praktik

Fas 1: bemyndigande av gemenskapen (1–3 år)

Bidrag till grannskapskooperativ: 1 000 samhällen får 100 000 kronor för att etablera delade mobilitetspooler, vilket skapar bevis för att kooperativa modeller fungerar effektivt.

Skolvägsprogram: Nationell kampanj "Till skolan på egen kraft" med tävling om priser på 500 000 kronor för mest förbättrat hållbart skolresande.

Piloter för landsbygdsmobilitet: 100 kommuner testar flexibla anropsstyrda tjänster och etablerar en evidensbas för icke-linjebundna tillvägagångssätt.

Fas 2: kommunal suveränitet (3–7 år)

Budgetdelegering: Kommuner får transportfinansiering per capita med krav på att betjäna 95 % av invånarna inom 500 meter, men metoder bestäms lokalt.

Zonindelning för 10-minutersstaden: Grannskap med över 2 000 invånare måste säkerställa matbutik, skola, vård, grönområde och mötesplats inom tio minuters gångavstånd – genom att bygga om befintliga förorter, inte bara nyutveckling.

Nätverk av mobilitetshubbar: Konvertera 20 % av stadsparkeringar till blandade hubbar, vilket etablerar infrastruktur för bilfria eller bilsnåla livsstilar.

Fas 3: systemintegration (7–15 år)

Mobilitetsbank: Kreditbaserat system där alla får "rörlighetspoäng" som kan användas för vilket transportslag som helst, med koldioxidviktning som gör utsläppsintensiva alternativ dyra i poäng.

Mobilitetsdoktorer: 2-årigt utbildningsprogram som skapar 15 000 "mobilitetsdoktorer" som förskriver mobilitetslösningar baserat på individuella behov – trehjuliga elcyklar för äldre, ruttplanering för funktionsnedsatta, utbildning för invandrare.

Öppen dataallmänning för mobilitet: All transportdata (resor, flöden, behov) blir en offentlig resurs som möjliggör innovation samtidigt som integriteten skyddas genom anonymisering.

Den svenska kontexten

Sverige besitter egenskaper som möjliggör en transporttransformation:

Kompakta städer: Stadsformen är mer mottaglig för alternativ än utbredda nordamerikanska städer, även om förorter behöver anpassas.

Miljömedvetenhet: Allmänt stöd för hållbar mobilitet existerar om infrastrukturen möjliggör det snarare än bara uppmanar till det.

Digital mognad: Hög smartphoneanvändning och tillit till digitala system stödjer plattformsbaserad samordning.

Vinterexpertis: Skulle kunna vara pionjärer för aktiv och delad mobilitet i kallt klimat och skapa exporterbara lösningar.

Kommunalt självstyre: Grundlagsarrangemang möjliggör lokalt experimenterande.

Förväntat motstånd och bemötanden

Mytologin om bilfrihet

Farhågan: Alternativ begränsar den frihet som bilägande ger.

Verkligheten: Nuvarande system begränsar friheten för barn, äldre, fattiga, funktionsnedsatta – de som inte kan köra. "Frihet" som kräver dyr utrustning är ett privilegium, inte en universell rättighet.

Omramningen: "Frihet för alla" snarare än frihet för dem som har råd med bil. Genuin mobilitetsrättvisa innebär genomförbara alternativ oavsett ålder, inkomst eller förmåga.

Landsbygdens bilberoende

Farhågan: "Vi behöver bilar på landsbygden" presenteras som argument mot alternativ.

Medgivandet: Landsbygdsområden kommer att fortsätta behöva fordonstillgång, men nuvarande tillvägagångssätt är dyrt och exkluderande.

Förbättringen: Elbilsdelning på landsbygden, anropsstyrda tjänster, elcykelinfrastruktur och nätverk för snöskoter/båt ger bättre landsbygds mobilitet än att förutsätta individuellt ägande.

Myndighetsprotektionism

Farhågan: Trafikverket och regionala RKM skyddar sin planeringsauktoritet och motsätter sig kommunal kontroll.

Demonstrationen: Mobilitetslaboratorier i tio kommuner med femåriga regulatoriska undantag, mätta genom invånarnöjdhet snarare än personkilometer, fastställer att lokal kontroll producerar lämpliga resultat.

Övergången: Arbetare blir lokala mobilitetsexperter snarare än centraliserade planerare, vilket potentiellt förbättrar snarare än eliminerar sysselsättning.

Säkerhetsretorik

Farhågan: Delad och aktiv mobilitet känns mindre säker än individuella bilar.

Beviset: Perceptionen överstiger verkligheten – svenska trafikdödsfall minskade medan aktiv transportanvändning sjönk, vilket tyder på korrelation utan orsakssamband.

Certifieringen: "Trygg mobilitetscertifiering" med fordonsstandarder, utbildning, försäkring och integration av nödresponss adresserar legitima säkerhetsbekymmer.

Slutsats: erforderlig variation för mobilitet

Svensk transport demonstrerar ett kategorifel: att försöka styra varierande mobilitetsbehov genom centraliserad planering som optimerar för fordonsrörelser snarare än mänsklig tillgänglighet. Detta producerar infrastrukturell excellens som samexisterar med mobilitetsfattigdom.

Vägen framåt erkänner att mobilitet i grunden är ett lokalt fenomen. De flesta resor är korta, varierar i tid och syfte, och beror på individuella förmågor och begränsningar. Att försöka betjäna denna mångfald genom standardiserad infrastruktur och centraliserad planering bryter mot principen om erforderlig variation.

Detta handlar inte om att överge infrastrukturkvalitet utan om att inse att infrastruktur betjänar människor dåligt när den designas för fordon snarare än människor. Dyra järnvägsprojekt flyttar pendlare effektivt men skapar transportökningar. Vägkapacitet möjliggör bilägande men exkluderar dem utan bil. Systemet optimerar för fel mål.

Transformationen kräver att man erkänner att Sveriges transportproblem inte är resursbrist utan arkitektonisk dysfunktion. Landet besitter den rikedom, tekniska kapacitet och det miljöengagemang som krävs för hållbar mobilitet. Vad som saknas är en styrningsarkitektur som möjliggör för samhällen att kontrollera lokala transporter snarare än att acceptera centraliserad planering.

Det ekonomiska argumentet är ovedersägligt: 15–25 % av hushållsinkomsten för transport representerar en ohållbar börda. Klimatargumentet är övertygande: att 70 % av personkilometrarna sker med bil motsäger förnybara ambitioner. Det sociala argumentet är definitivt: mobilitetsfattigdom exkluderar barn, äldre, funktionsnedsatta och fattiga från fullt deltagande i samhället. Det systemiska argumentet följer: endast distribuerad intelligens inbäddad i samhällen kan matcha den erforderliga variationen av mobilitetsbehov.

Sveriges transportkris representerar både ett misslyckande och en möjlighet. Omöjligheten att fortsätta nuvarande bana kan möjliggöra en transformation som enbart effektivitetsargument inte kunde. Frågan är om Sverige kommer att vara pionjärer för genuint gemenskapskontrollerad mobilitet eller fortsätta optimera centraliserad infrastruktur medan samhällen upplever transportfattigdom.

Ironin: Sverige har byggt magnifika system för att flytta fordon mellan städer men försummat hur människor behöver röra sig inom sina grannskap. Tekniken finns. Resurserna finns. Vad som saknas är insikten att mobilitet är ett lokalt fenomen som kräver lokal kontroll snarare än nationell planering.

Denna analys tillämpar cybernetiska principer (särskilt Ashbys lag om erforderlig variation) och systemtänkande på svensk transport. Datakällor inkluderar Trafikverket, regionala kollektivtrafikmyndigheter och internationell forskning om hållbara mobilitetssystem.

Denna analys är en del av Svensk Subsidiaritets arbete för ett mer distribuerat och resilient Sverige.
svensksubsidiaritet.se