

Måluppföljningens indikatorer och mått 2026

PM: 2026:4

Datum: 2026-04-15

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54 118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Datum: 2026-04-15

Förord

Trafikanalys redovisar varje år en uppföljning av hur transportsystemet har utvecklats i förhållande till de transportpolitiska målen. Sedan 2022 har redovisningen av uppföljningen delats upp i en huvudrapport med Trafikanalys bedömningar av utvecklingen på målnivå (Trafikanalys Rapport 2026:4) och denna underlagspromemoria med redovisning av måluppföljningens indikatorer och mått.

Anders Brandén Klang har varit projektledare för årets måluppföljning. Övriga medarbetare har varit Sara Berntsson, Hans Lindh ten Berg, Fredrik Brandt, Andreas Holmström, Maria Melkersson, Tom Petersen, Krister Sandberg, Florian Stamm och Björn Tano. Avdelningschef Andreas Tapani har också deltagit i arbetet med promemorian.

Stockholm, i april 2026

Mattias Viklund

Generaldirektör

Innehåll

Sammanfattning	7
1. De transportpolitiska målen och uppföljningsmetoden	13
1.1 De transportpolitiska målen	13
1.2 Trafikanalys uppföljning	13
1.3 Nyheter i årets måluppföljning	15
2 Indikatorer för en hållbar transportförsörjning	17
2.1 Samhällsekonomisk effektivitet.....	17
2.2 Transportsystemets standard och tillförlitlighet.....	23
2.3 Tillgänglighet till arbete och skola.....	41
2.4 Tillgänglighet – övriga persontransporter.....	52
2.5 Tillgänglighet – godstransporter	77
2.6 Transporternas ekonomiska överkomlighet.....	91
2.7 Transportbranschens villkor.....	98
2.8 Fysiskt aktiva resor.....	108
2.9 Tillgänglighet utan transporter	116
2.10 Användbarhet för alla i transportsystemet	125
2.11 Energieffektivitet	141
2.12 Växthusgasutsläpp	151
2.13 Påverkan på naturmiljön	158
2.14 Påverkan på människors livsmiljö.....	168
2.15 Omkomna och allvarligt skadade.....	176
Källförteckning	185
Bilaga 1 Kommunindelning enligt Tillväxtverket	205



Sammanfattning



I denna PM redovisas de indikatorer och mått som ligger till grund för Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen. Varje indikator utveckling beskrivs med stöd av nyckelmått och kompletterande mått, där nyckelmåtten är styrande för bedömningen. Resultaten sammanfattas i tabell A nedan.



Jämfört med uppföljningen föregående år har en indikatorbedömning förändrats. Det gäller *Tillgänglighet – övriga persontransporter* där bedömningen är att indikatorn har förbättrats jämfört med föregående år och nu åter är på en motsvarande nivå som när målen antogs.





De sammanvägda bedömningarna av utvecklingen på målnivå redovisas i Trafikanalys rapport 2026:4 *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2026*.



Tabell A. Sammanfattande bedömningar av utvecklingen av de 15 indikatorer som används i måluppföljningen. En pil uppåt innebär att transportsystemet eller samhället utvecklats i den riktning målen anger. En nedåtppekande pil innebär att utvecklingen gått i oönskad riktning, och en horisontell pil att tillståndet är jämförbart med läget när de transportpolitiska målen antogs. Pil i varningstriangel betyder att ett uppsatt etappmål inte bedöms uppnås i tid.


Indikator	Beskrivning av tillståndet och utvecklingen	Bedömning
Samhällsekonomisk effektivitet	<p>Det återstår ännu icke internaliserade kostnader för alla trafikslag och för både person- och godstransporter. Internaliseringsgraderna har i vissa fall ökat över tid, och i takt med att fler transporter i växande utsträckning omfattas av handel med utsläppsrätter förväntas internaliseringsgraderna fortsätta att öka under kommande år. För transporter utanför handelssystemen ökar i stället de icke internaliserade kostnaderna.</p> <p>De objekt som öppnats för trafik under det senaste året har sammantaget en tydligt positiv NNK, och bedöms därmed ha bidragit till en ökad samhällsekonomisk effektivitet.</p> <p>I den uppföljning som görs på objekt som har öppnats för trafik fem år tidigare saknas kvantifierade NNK-beräkningar. Det är därmed fortsatt svårt att avgöra hur de tillkommande objekten påverkat transportsystemets samhällsekonomiska effektivitet på lite längre sikt.</p>	
Transportsystemets standard och tillförlitlighet	<p>Transportsystemets standard och tillförlitlighet har utvecklats i negativ riktning sedan 2009. På vägsidan har omfattningen av totalstopp legat kvar på en hög nivå, men har minskat tydligt 2025. I järnvägssystemet är punktligheten fortsatt betydligt lägre än nivåerna före 2013, särskilt för fjärrtågen, och restidsvariationerna är större än tidigare trots viss förbättring under 2025.</p>	

Indikator	Beskrivning av tillståndet och utvecklingen	Bedömning
	<p>Internt i systemet kvarstår stora geografiska skillnader, där storstadsregioner ofta uppvisar bättre punktlighet och framkomlighet än mindre och glesare områden. Tillförlitligheten i både väg- och järnvägstrafik är fortfarande otillräcklig för resenärers och näringslivets behov, vilket förstärks av att både stora störningar och kvalitetsbrister är återkommande.</p> <p>Även om investeringar och underhållsinsatser ökat i omfattning under senare år har dessa ännu inte varit tillräckliga för att vända den långsiktigt negativa utvecklingen.</p>	
<p>Tillgänglighet till arbete och skola</p>	<p>Tillgängligheten till arbete och skola har över lag förbättrats något sedan 2009. En större andel av befolkningen når både grundskolor och gymnasieskolor inom givna restider, och utvecklingen i riket är svagt positiv trots variationer mellan kommungrupper. Även logsumme-måttet, som speglar den samlade tillgängligheten till arbetsplatser och service, har stärkts över tid och pekar på en bredare förbättring av tillgängligheten.</p> <p>Samtidigt har restiderna för arbetspendling stigit något och de geografiska skillnaderna består, vilket gör att utvecklingen inte är entydigt positiv för alla grupper.</p> <p>Sammantaget bedöms därför tillgängligheten till arbete och skola vara i huvudsak stabil eller svagt förbättrad över tid, även om förbättringarna är begränsade och skillnaderna mellan kommungrupperna fortsatt är stora.</p>	
<p>Tillgänglighet – övriga persontransporter</p>	<p>Tillgängligheten för persontransporter varierar fortsatt tydligt mellan olika delar av landet. Den lokala tillgängligheten till service är generellt sett hög i tätare kommuner, men betydligt lägre i landsbygds- och glesbygdskommuner, särskilt för resor med gång, cykel och kollektivtrafik.</p> <p>Den samlade utvecklingen är i huvudsak stabil, med en svag förbättring i det lokala tillgänglighetsindexet, främst till följd av fler paketutlämningsställen. Den interregionala tillgängligheten förbättrades under 2024 efter tidigare års nedgång, men de geografiska skillnaderna är fortsatt stora. Nyckelmåttet logsumma visar samtidigt en svag förbättring av tillgängligheten till handelsområden i ett längre perspektiv, medan tillgängligheten till laddinfrastruktur har stärkts tydligt under 2025.</p>	

Indikator	Beskrivning av tillståndet och utvecklingen	Bedömning
	<p>Sammantaget bedöms tillgängligheten för persontransporter vara stabil eller svagt förbättrad över tid, men fortsatt starkt präglad av geografiska skillnader och beroende av bil, samt att den interregionala tillgängligheten är något lägre än när de transportpolitiska målen antogs.</p>	
<p>Tillgänglighet – godstransporter</p>	<p>Tillgängligheten för godstransporter ligger i stort sett på samma nivå som när målen antogs, men med tecken på en långsam negativ utveckling. Transportkostnadernas andel av företagets produktionskostnader har varit relativt stabil över tid, och flera kostnadstyper har minskat de senaste två åren efter tidigare kraftiga uppgångar.</p> <p>Samtidigt visar det internationella Logistics Performance Index (LPI) en svag, gradvis försämring för Sverige – både i ranking och indexvärde – vilket signalerar ökade utmaningar i de internationella handels- och logistikflödena. Framför allt delindexet <i>Internationell handel</i>, som speglar möjligheten att arrangera prisvärda och konkurrenskraftiga sändningar, har utvecklats negativt.</p> <p>Kunderfarenheter och nöjdkund-undersökningar bekräftar en liknande bild: godstransportköpare uppskattar tunga och volymkrävande flöden på järnväg men upplever begränsningar kopplade till kapacitet, tillförlitlighet och terminalinfrastruktur. Dessa strukturella faktorer påverkar godstransporternas tillgänglighet och robusthet, men har hittills inte inneburit tydliga försämringar på den övergripande indikatornivån.</p> <p>Sammantaget bedöms tillgängligheten för godstransporter vara snarlik den vid målens antagande, men med en långsiktigt svagt nedåtriktad trend, främst driven av försämring i internationella logistikförutsättningar.</p>	
<p>Transporternas ekonomiska överkomlighet</p>	<p>Milkostnaden för att köra bil minskar, medan den ekonomiska standarden ökar. Alla har dock inte tillgång till bil, speciellt inte i de lägre inkomstklasserna.</p> <p>Kollektivtrafikpriserna har ökat i genomsnitt i riket sedan 2009, och mest har biljettpriserna för lokaltrafik och järnvägsresor ökat. I flera folkrika län har milkostnaden i regional linjetrafik ökat väsentligt och även mer än ekonomisk standard. Men spridningen är stor mellan länen, och många län har även haft prishöjningar under genom-snittet av ökningen i ekonomisk standard, eller till och med prissänkningar.</p>	

Indikator	Beskrivning av tillståndet och utvecklingen	Bedömning
	<p>Tills vidare kvarstår vår bedömning att transporterens ekonomiska överkomlighet har stärkts för ett genomsnitt för befolkningen både avseende resor med bil och resor med kollektivtrafik. Om den minskande överkomligheten inom kollektivtrafiken i befolkningsmässigt stora regioner består, och antalet regioner med stärkt överkomlighet i kollektivtrafiken fortsätter att minska kan bedömningen av indikatorn komma att sänkas i kommande måluppföljningar.</p>	
<p>Transportbranschens villkor</p>	<p>Transportbranschens ekonomiska villkor för passagerartransporterna såg ut att ha återhämtat sig 2022 efter en stark nedgång under coronapandemin. Dock märks ett bakslag 2023. Godstransporter har däremot haft en positiv utveckling över tid, men minskade också något 2023. Då det gäller nyckelmåttet antalet innehavare av C- och D-körkort har antalet fortsatt att minska och innehavarnas medianålder har fortsatt att öka. Slutsatsen blir därför att indikatorn har utvecklats i negativ riktning.</p>	
<p>Fysiskt aktiva resor</p>	<p>Den fysiska aktiviteten bland vuxna har minskat sedan 2022 och endast en liten andel barn och unga når rekommendationen om daglig rörelse. Stillasittandet är fortsatt omfattande och andelen längre stillasittande resor har ökat något. Gång- och cykelresandet ligger fortfarande tydligt under nivåerna före pandemin och någon statistiskt säkerställd återhämtning har ännu inte kunnat påvisas. Samtidigt uppgår andelen resta kilometer med gång, cykel och kollektivtrafik till 23,7 ± 4,9 procent, vilket innebär att etappmålet om 25 procent till 2025 redan kan vara uppnått, även om det sannolikt inte är det.</p>	
<p>Tillgänglighet utan transporter</p>	<p>Tillgången till digital infrastruktur ökar genom fortsatt utbyggnad och möjlighet till satellitlösningar. Andelen som arbetar hemifrån har minskat jämfört med under pandemiåren. E-handels omsättning har återigen ökat efter ett par års nedgång.</p> <p>Som helhet har tillgängligheten utan resor och transporter ökat sedan de transportpolitiska målen antogs.</p>	
<p>Användbarhet för alla i transportsystemet</p>	<p>Nyckelmåttet "Kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättningar" bestäms av utfallen av tre olika delmått under de senaste åren. Årets delmått tillgängliga hållplatser och bytespunkter visar en positiv utveckling. Förra årets bedömning (2025) av information om tillgänglighet var neutral.</p>	

Indikator	Beskrivning av tillståndet och utvecklingen	Bedömning
	<p>Bedömningen året dessförinnan av upplevd användbarhet (2024) visade en negativ utveckling. Nyckelmåttet bedöms därmed sammantaget ha en neutral utveckling. Skillnader i resmönster mellan män och kvinnor, samt objektiv och subjektiv trygghet har inte utvecklats tydligt åt något håll sedan målen antogs. Den sammanvägda bedömningen för hela indikatorn blir därför även den neutral.</p>	
Energieffektivitet	<p>Energieffektiviteten ökar på väg, både i person- och godstransporterna. Effektiviseringen drivs både av en ökad andel laddbara fordon i nybilsförsäljningen och av utskrotning av äldre fordon med lägre energieffektivitet.</p> <p>För godstransporter på väg spelar också längre och tyngre lastbilar en roll för effektiviseringen. Det har skett en fortsatt återhämtning efter den tillfälliga minskningen av belägningsgraderna i kollektivtrafiken och luftfarten på grund av coronapandemin. Energiintensiteten har därmed åter minskat för persontransporter med järnväg och luftfart.</p> <p>Elektrifieringstakten inom vägtrafiken har åter ökat efter en inbromsning under 2024. Det finns inga tecken på överflyttning av transporter till mer energieffektiva trafikslag. På senare år har vägtrafiken ökat sin andel av transportarbetet på bekostnad av järnväg- och sjöfart, även om den trenden bröts under 2023.</p>	
Växthusgasutsläpp	<p>Utsläppen av växthusgaser från inrikes resor är lägre än de var när målen antogs. Men de minskar inte alls i den takt som skulle krävas för att göra det sannolikt att vi ska uppnå det nationella etappmålet till 2030 eller våra nationella åtaganden enligt ESR-förordningen. De senaste åren har avståndet till en tänkt målbana växt med flera miljoner ton koldioxidekvivalenter.</p> <p>Ytterligare styrmedel kommer att krävas för att bedömningen ska kunna förändras. Insatser för en snabbare elektrifiering, ökade incitament för användning av hållbara drivmedel och förstärkta insatser för att uppnå ett transporteffektivt samhälle kommer sannolikt alla behövas utöver den kommande handeln med utsläppsrätter i ETS 2.</p>	

Indikator	Beskrivning av tillståndet och utvecklingen	Bedömning
<p>Påverkan på naturmiljön</p>	<p>Infrastrukturens landskapsanpassning har försämrats över tid, bland annat genom att de värden som ska värnas har minskat genom att skyddsvärda objekt och biotoper har en sjunkande skötselstatus. Det syns också på att andelen artrika vägmiljöer som påverkas av invasiva arter har ökat över tid.</p> <p>Det sammanlagda antalet trafikolyckor med vilt och ren har också fortsatt öka under 2025 och var därmed på den högsta nivån sedan målen antogs. De internationella transporterarnas utsläpp av kväveoxider och svaveldioxider har dock minskat sedan målen antogs. Detsamma gäller antalet observerade oljespill i Östersjön, åtminstone fram till 2023, enligt senast tillgängliga mätning.</p> <p>Trafikanalys samlade bedömning är att tillståndet för indikatorn är jämförbart med när målen antogs, men bedömningen är osäker och betydligt närmare att bli negativ än positiv.</p>	
<p>Påverkan på människors livsmiljö</p>	<p>Bullerexponeringen bedöms inte ha minskat och en större andel av befolkningen bedöms vara utsatta för störande trafikbuller än när det transportpolitiska målet antogs. Halterna av kvävedioxid och partiklar har minskat över tid. Tillgången till naturmiljö bedöms sammantaget ha utvecklats neutralt.</p>	
<p>Omkomna och allvarligt skadade</p>	<p>De allra flesta av dem som omkommer i transportsystemet, omkommer inom väg- och bantrafiken. Tack vare en gynnsam utveckling framför allt i vägtrafiken sedan målen antogs 2009, gör vi den samlade bedömningen att utvecklingen varit positiv. Utvecklingstakten de senaste åren är dock för långsam. Antal omkomna i olyckor på väg måste minska snabbare och antalet omkomna i självmord inom bantrafiken måste <i>halveras</i> för att nå respektive etappmål till 2030.</p> <p>Sammantaget är utvecklingen på olycksområdet inte tillräcklig för att nå uppsatta etappmål till år 2030.</p>	

1. De transportpolitiska målen och uppföljningsmetoden

1.1 De transportpolitiska målen

Med transportpolitiska mål avses i denna uppföljning det övergripande transportpolitiska målet samt funktionsmålet och hänsynsmålet såsom de presenterades i propositionen "Mål för framtidens resor och transporter" (Prop. 2008/09:93) och fastställdes av riksdagen. Hänsynsmålets formulering har senare justerats med anledning av förändringar av begreppen inom miljökvalitetsmålen, men inriktningen och tolkningen av dess innebörd har inte förändrats (Figur 1.1). Förtydligandet att funktions- och hänsynsmålen är jämbördiga, och för att det övergripande transportpolitiska målet ska nås, behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet, finns inte kvar i de senaste årens budgetpropositioner. För hänsynsmålet finns även fastställda etappmål till år 2030 avseende inrikestransporternas växthusgasutsläpp och antalet omkomna och allvarligt skadade i respektive trafikslag.¹



Figur 1.1. De transportpolitiska målen.

1.2 Trafikanalys uppföljning

Indikatorer och mått

Det övergripande transportpolitiska målet syftar till att åstadkomma en långsiktigt hållbar transportförsörjning och därför behöver uppföljningen av målen omfatta alla aspekter av

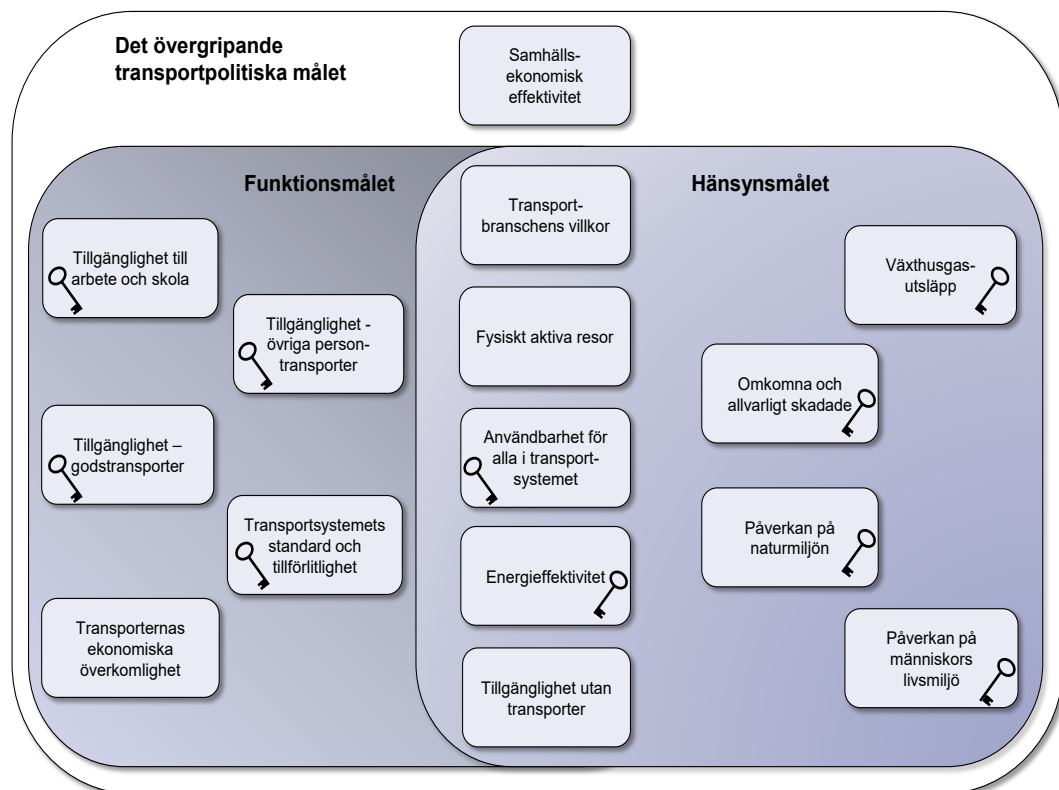
¹ Se sidan "Mål för transportpolitiken" på regeringens webbplats: www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/

betydelse för detta. Uppföljningen utgår från att varje sådan betydande aspekt ska beskrivas med en indikator. I den årliga måluppföljningen redovisar vi hur dessa indikatorer utvecklats sedan målen antogs. Baserat på indikatorernas utveckling ska vi också redogöra för hur transportsystemet utvecklats med avseende på de transportpolitiska målen. Denna del av måluppföljningen presenteras i huvudrapporten, Trafikanalys rapport 2026:4 *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2026*.

Principer för sammanvägningar — nyckelmått och nyckelindikatorer

Principen om nyckelmått och nyckelindikatorer bygger på att för varje indikator fastslå ett eller några få nyckelmått. Bedömningen av indikatorn kan sedan aldrig sättas mer positiv än det nyckelmått som gått sämst. På samma sätt fastställs vilka indikatorer som ska vara nyckelindikatorer för att bedöma utvecklingen på målnivå, och den kan aldrig bedömas vara bättre än utvecklingen för den nyckelindikator som gått sämst.

Metoden förhindrar att mindre betydelsefulla aspekter får ett alltför stort genomslag i bedömningarna, samtidigt som den undviker att göra avvägningar mellan icke jämförbara viktiga aspekter. Nackdelen är att det kan vara svårt att nå en samsyn kring vilka mått och indikatorer som ska tillmätas nyckelstatus.



Figur 1.2. Indikatorer för uppföljning av de transportpolitiska målen. Varje indikator bestäms av ett antal underliggande mått.

Anm: Ramarna i bilden illustrerar vilka indikatorer som ska sammanvägas vid bedömningen av respektive mål. Ingen bedömning kan sättas som mer positiv än den minst positiva nyckelindikatorn i sammanvägningen. När det gäller nyckelindikatorerna i snittmängden mellan funktions- och hänsynsmålet är *Användbarhet för alla i transportsystemet* en nyckelindikator endast för funktionsmålet (nyckel till vänster i rutan), och *Energieffektivitet* endast för hänsynsmålet (nyckel till höger i rutan).

Nyckelindikatorer har det gemensamt att vi bedömer dem som särskilt betydelsefulla för uppföljningen av funktions- respektive hänsynsmålet. En annan förutsättning är att det måste ske en förändring inom det transportpolitiska ansvarsområdet för att den hållbarhetsaspekt som indikatorn är inriktad på ska kunna uppfyllas. Därför blir till exempel *Växthusgasutsläpp* en nyckelindikator, medan *Fysiskt aktiva resor* inte blir det.

Sverige kan inte uppfylla sina åtaganden och mål om minskade växthusgasutsläpp om inte utsläppen från transportsektorn minskas, men däremot kan folkhälsopolitiska målsättningar om ökad fysisk aktivitet uppnås utanför transportsektorn. Ett annat exempel är att *Transporternas ekonomiska överkomlighet* inte blir en nyckelindikator, eftersom den aspekten kan uppfyllas av den allmänna välfärdsutvecklingen, även om det som hänt inom transportområdet är att kostnaderna ökat.

Tillstånd, trend och takt

Indikatorerna används för att ge en bild av transportsystemets tillstånd, utvecklingstrender och utvecklingstakt. Så långt det är möjligt fångas detta genom presentation av tidsserier. I de fall måtten och indikatorerna också används i uppföljningen av etappmål kommer utvecklingstakten de senaste åren att sättas i relation till den årliga utvecklingstakt som krävs för att etappmålen ska nås i tid. I den mån det finns fastställda etappmål från andra politikområden som berör några av måtten under en indikator kan dessa vara till stöd för bedömningen av hur olika mått utvecklas.

Trafikanalys använder pilar för att med en symbol markera bedömningarna i måluppföljningen. Eftersom målen ligger fast sedan 2009 är det i de flesta fall basåret som använts för att bedöma om utvecklingen gått åt rätt håll eller inte. För de fastställda etappmålen inom trafiksäkerhetens område används de basår som angetts i målen (tidigare 2007 men efter 2021 i stället genomsnittet för 2017 till 2019). Etappmålet om minskade utsläpp av växthusgaser har 2010 som basår. För några nyckelmått har nya metoder utvecklats, och bedömningen av deras utveckling utgår då från det tidigaste år som måttet kunnat fastställas för. Det gäller exempelvis nyckelmåttet för tillgänglighet till kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning inom *Användbarhet för alla i transportsystemet*, och för *Transporternas ekonomiska överkomlighet*.

För indikatorer som används i bedömningen av etappmål placeras bedömningspilarna i trafikmärkessymbolen för varning, om vi bedömer att utvecklingstakten inte gör det troligt att etappmålet nås i tid.

Den metod som Trafikanalys utgår från i måluppföljningen presenterades i samband med redovisningen av ett regeringsuppdrag under 2017. Metoden är närmare beskriven i en särskild PM (Trafikanalys 2017).

1.3 Nyheter i årets måluppföljning

Förändrade nyckelmått och indikatorbedömningar 2026

Jämfört med uppföljningen föregående år har endast en indikatorbedömning förändrats. Det gäller *Tillgänglighet – övriga persontransporter* där bedömningen är att indikatorn har förbättrats jämfört med föregående år och nu åter är på en motsvarande nivå som när målen antogs. Det beror på att bedömningarna av två nyckelmått för indikatorn nu är något mer

positiva än föregående år. Vi ser att den interregionala tillgängligheten stärkts något, dock mest för kommuner som redan har en relativt god tillgänglighet. Även nyckelmåttet *Viktad tillgänglighet – logsumma* visar i de senaste beräkningarna på transportkostnader på en lägre nivå än vad som var fallet i förra årets rapport, och därmed kan också bedömningen på indikatornivån lyftas till neutral.

Andra nyheter

I övrigt finns några mindre nyheter i rapporten. Då några av de internationella index som vi följer för att bevaka transportsystemets standard och godstransporternas tillgänglighet inte uppdateras så regelbundet som tidigare har vi baserat årets bedömningar på ett antal kompletterande mått. Det kan bli aktuellt att på sikt byta ut någon av de befintliga nyckelmåtten till förmån för mått där vi kan vara säkra på att de uppdateras.

Under *Transportsystemets standard och tillförlitlighet* lyfter vi transporternas ökade utsatthet för extrema väderhändelser. Antalet kraftiga skyfall som orsakat översvämningar på våra vägar har ökat dramatiskt under de senaste decennierna. Trafikanalys har under året arbetat med metodutveckling kopplat till hur klimatförändringar kan komma att påverka vår transportinfrastruktur och transporternas robusthet. Det kan leda till att nya mått introduceras i måluppföljningen.

Elektrifieringen av transportsystemet är en central fråga med stor betydelse för måluppfyllelsen för både funktions- och hänsynsmålen. Vi introducerade nya mått kopplade till elektrifieringen i förra årets måluppföljning och de måtten har nu alla uppdateras. På elektrifieringsfronten kan vi särskilt notera att vägtrafiken under 2025 bedöms ha använt lika mycket elenergi som hela bantrafiken (järnväg, spårväg och tunnelbana). Från och med 2026 förväntar vi oss att vägtrafiken gått om bantrafiken avseende elanvändning.

2 Indikatorer för en hållbar transportförsörjning

I det här kapitlet presenteras alla indikatorer och mått som måluppföljningen baseras på. Varje indikatoravsnitt inleds med en kort sammanvägd bedömning av hur indikatorn utvecklats sedan de transportpolitiska målen antogs, tillsammans med en riktningsspil. Därefter följer en redogörelse för de mått som används i bedömningen. Det är nyckelmåttens utveckling som är styrande för bedömningen på indikatornivå. De mått som är nyckelmått är markerade med en nyckelsymbol i marginalen. Varje avsnitt avslutas med en sammanvägd analys av utvecklingen.

2.1 Samhällsekonomisk effektivitet

Det återstår ännu icke internaliserade kostnader för alla trafikslag och för både person- och godstransporter. Internaliseringsgraderna har i vissa fall ökat över tid, och i takt med att fler transporter i växande utsträckning omfattas av handel med utsläppsrätter förväntas internaliseringsgraderna fortsätta att öka under kommande år. För transporter utanför handelssystemen ökar i stället de icke internaliserade kostnaderna.

De objekt som öppnats för trafik under det senaste året har sammantaget en tydligt positiv NNK, och bedöms därmed ha bidragit till en ökad samhällsekonomisk effektivitet.

I den uppföljning som görs på objekt som har öppnats för trafik fem år tidigare saknas kvantifierade NNK-beräkningar. Det är därmed fortsatt svårt att avgöra hur de tillkommande objekten påverkat transportsystemets samhällsekonomiska effektivitet på lite längre sikt.



Att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv uttrycks i det övergripande målet. Det innebär att den samhällsekonomiska nyttan med våra transporter och resor ska överstiga den samhällsekonomiska kostnaden som uppstår till följd av dem. Det kan vara svårt att fullt ut värdera nyttan av transporter och resor, då det handlar om att råvaror och produkter kommer till marknader där de betingar ett högre värde, att människor kan resa till arbete, utbildning och vård eller till fritidsaktiviteter, nöjen och upplevelser. För att ge en bild av hur den samhällsekonomiska effektiviteten utvecklas fokuserar Trafikanalys uppföljning på två områden:

- Bär transporterna sina egna kostnader (internaliseringsgrad och icke-internaliserade kostnader)?
- Utvecklas transportinfrastrukturen med samhällsekonomiskt lönsamma åtgärder (nettonuvärdeskvoter för objekt som öppnat för trafik)?

Mått

Internaliseringsgrad och återstående icke-internaliserade kostnader – nyckelmått



En förutsättning för att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv är att det som en transportköpare får betala för en resa eller en transport motsvarar alla de kostnader som transporten orsakar. Det gäller även de så kallade externa kostnader som uppstår till följd av en transport. Exempel på effekter som orsakar externa kostnader är buller, luftföroreningar och utsläpp av växthusgaser. För att inkludera dessa kostnader i de priser transportköparen får betala används olika typer av internaliserande skatter och avgifter.

Om internaliseringsgraden är 100 procent är alla identifierade externa kostnader internaliserade, det vill säga att transporterna bär sina kostnader fullt ut. Om internaliseringsgraden är under 100 procent så kostar transporterna mindre i förhållande till de externa effekter de ger upphov till vilket kan leda till att det konsumeras mer transporter än vad som är samhällsekonomiskt effektivt. På samma sätt kan en internaliseringsgrad över 100 procent (överinternalisering) innebära att samhällsekonomiskt motiverade transporter uteblir eller inte utförs i optimal utsträckning.

I Tabell 2.1 visas beräkningar av skillnaden mellan marginalkostnad för externa effekter och internaliserande skatter och avgifter, för person- samt godstrafik för väg-, järnvägs- och sjöfartstrafik samt luftfart. Denna differens är lika med den icke-internaliserade kostnaden för externa effekter. Den visar hur stor höjning av internaliserande skatter och avgifter som skulle behövas för att uppnå full internalisering av kostnaden för externa effekter. Inom parentes visas internaliseringsgrad (Trafikanalys 2026I).

I Trafikanalys beräkningar av internaliseringsgraden har tidigare en linjär utvecklingsbana för kostnaden för koldioxidutsläpp använts, som innebar att denna kostnad räknats upp år från år för att nå 7 kronor år 2030. Denna värdering baserades på ASEK-värdet som i sin tur utgick från sanktionsavgifter som fastställdes inom ramen för reduktionsplikten.

I april 2024 publicerade Trafikverket den nya ASEK-rapporten som redogör för hur externa kostnader ska hanteras i samhällsekonomiska beräkningar kopplade till infrastrukturens utveckling. En nyhet i ASEK är att värderingen av koldioxid nu utgår från att klimatmålet 2045 nås, och att koldioxidvärderingen därmed kommer att ingå i körkostnader och inte behöva hanteras som en extern effekt (med undantag för flygets höghöjdseffekter) (Trafikverket 2024a). Detta förutsätter dock att koldioxidkostnaden på något sätt internaliseras i kostnaden för drivmedel.

Tills vägtrafiken omfattas av ett fungerande utsläppshandelssystem kommer Trafikanalys i internaliseringsssammanhang att använda den koldioxidvärderingsbana som ASEK 8.0 anger som nödvändig för att uppnå det nationella etappmålet för växthusgasutsläpp till 2030 (Trafikverket 2024b). Efter justering till 2025-års prisnivå innebär det att koldioxidutsläpp från landbaserade transporter värderats till 3,40 kronor per kg, vilket är 0,38 kronor högre än förra

årets beräkning. I och med att införandet av ETS 2 skjutits upp kommer denna princip för värdering av koldioxidkostnaden också att användas i nästa års måluppföljning. Samma värdering används även för de växthusgasutsläpp som inte internaliserats genom utsläppshandel för sjö- och luftfart.

Efter denna justering av koldioxidvärderingen ökar de icke-internaliserade kostnaderna för vägtrafiken jämfört med föregående år. Elbilar har också kvarstående icke-internaliserade kostnader som kan hänföras till partiklar (från däck och vägbanan), olyckor och buller. Dock räknas inga koldioxidutsläpp från elbilstrafiken. Svensk elproduktion innebär också koldioxidutsläpp, men ur klimatpolitiskt hänseende hanteras dessa inte med transportpolitiska insatser. Därmed beräknas elbilar som kör utanför tätorter vara överinternaliserade, men som ett vägt genomsnitt rör det sig ännu om en underinternalisering (Tabell 2.1).

Tabell 2.1. Icke-internaliserad marginalkostnad för trafikens externa effekter uttryckt i kr/personkm respektive kr/tonkm samt internaliseringsgrad inom parentes i procent. Exklusive trängsel. Prisnivå 2025 och 2025 års kostnader, skatter och avgifter. För källhänvisningar och beräkningar se vidare Trafikanalys PM 2026:2 Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader – bilagor.

	Landsbygd	Tätort	Vägt genomsnitt	Kommentarer
Persontrafik				
Personbil, bensin	0,17 (59 %)	0,94 (22 %)	0,43 (36 %)	Snittbeläggning** 1,5
Personbil, diesel	0,21 (48 %)	1,01 (18 %)	0,48 (30 %)	Snittbeläggning** 1,5
Personbil, el	-0,02 (142 %)	0,65 (10 %)	0,21 (26 %)	Snittbeläggning** 1,5
Buss, diesel	0,12 (43 %)	0,43 (28 %)	0,23 (34 %)	Snittbeläggning** 10,0
Stadsbuss, el		0,31 (15 %)		Snittbeläggning** 10,0
Buss, HVO	0,13 (0 %)	0,45 (0 %)		Snittbeläggning** 10,0
Persontåg	0,04 (73 %)*	0,06 (62 %)		
Färjetrafik (sjöfart)			0,59 (40 %) ((1,31 (18 %)))	Stor variation
Flygtrafik Arlanda			-0,09 (138 %) ((0,38 (45 %)))	Avgående inrikesflyg från Arlanda
Godstrafik				
Lätt lastbil, diesel	0,36 (49 %)	1,57 (18 %)	0,77 (31 %)	fkm = pkm = tonkm
Tung lastbil utan släp	0,54 (34 %)	1,29 (19 %)	0,75 (27 %)	Genomsnittlig last 4,1 ton
Tung lastbil med släp	0,19 (32 %)	0,45 (18 %)	0,23 (28 %)	Genomsnittlig last 18,5 ton
Godståg	0,01 (80 %)*	0,02 (69 %)		
Sjöfart			0,01 (90 %) ((0,10 (40 %)))	Stor variation

*Låg bullerkostnad.

**Genomsnittligt antal resenärer.

Anm: Värden i dubbla parenteser för flygtrafik och sjöfart avser icke-internaliserad kostnad och internaliseringsgrad om utsläppshandel inom ETS inte skulle anses internalisera kostnaden för koldioxidutsläppen.

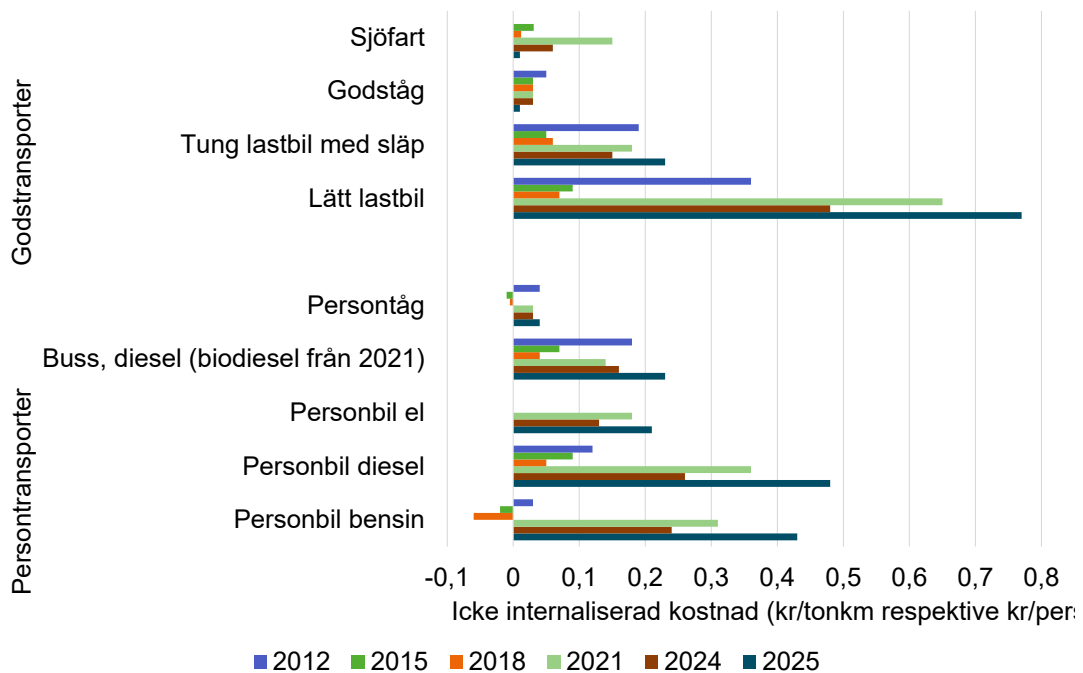
Källa: Trafikanalys (2026I)

Dieseldrivna lätta lastbilar som framförs i tätorter har de högsta icke internaliserade kostnaderna per fordonskilometer. Här bidrar både koldioxidutsläpp och hälsopåverkan till den höga kostnaden.

Om kostnaden för koldioxidutsläpp betraktas som internaliserad i och med handel med utsläppsrätter är inrikesflyget (som lyft från Arlanda) överinternaliserat. Om det däremot antas att EU ETS inte internaliserar kostnaden för luftfartens koldioxidutsläpp beräknas det bli en underinternalisering, där endast omkring 45 procent av flygets externa kostnader betalas (Tabell 2.1). Beräkningar för internationell luftfart visar att de flygavgifter som betalas inte alls täcker flygets externa effekter i dessa relationer (Trafikanalys 2025q).

Även sjöfarten började under 2024 inkluderas i handeln med utsläppsrätter, och under 2025 ska sjöfart med fartyg över 5 000 brutto betala för utsläppsrätter motsvarande 70 procent av sina koldioxidutsläpp. De stora skillnaderna bland annat i energiintensitet för olika fartygstyper gör att det blir en stor variation i de externa kostnaderna för olika typer av sjötransport. I tabellen anges både värden som utgår från att utsläppshandeln internaliserar koldioxidkostnaden, och värden som inte räknar dem som icke internaliserande (inom parentes).

När vi tittar på utvecklingen över tid kan vi se att de återstående icke-internaliserade kostnaderna har varierat för flera transporter de senaste åren (Figur 2.1) Dessa förändringar beror på förändrade skatter och avgifter, förändringar i utsläpp från trafiken och i förändringar av värderingen av de externa kostnader som transporterna orsakar.



Figur 2.1. Återstående icke-internaliserade kostnader för olika typer av trafik och transporter (kostnader i kronor per tonkm respektive personkm) beräknade vägda genomsnitt baserat på trafikens fördelning mellan tätort och landsbygd). Tågtrafik 2025 avser dock enbart tågtrafik i landsbygd. Negativa kostnader innebär att transporten är överinternaliserad. I de fall kostnaderna redovisats som intervall har den högre kostnaden använts i diagrammet.
 Källa: Trafikanalys årliga rapporter rörande transportsektorns samhällsekonomiska kostnader, Trafikanalys (2025p).

Järnvägstrafikens externa kostnader beror till mycket liten del på koldioxidvärderingen, och har därför inte förändrats mycket mellan 2023 och 2024. Minskningen som syns i diagrammet

beror på att värdena avseende 2025 inte speglar en viktning mellan tågtrafik i och utanför tätort, utan endast landsbygdstrafiken.

Jämfört med närmast föregående år har de icke internaliserade kostnaderna ökat för alla typer av transporter på väg. Den ökningen kommer att fortsätta tills ETS 2 införs. Den kraftiga minskningen av sjöfartens icke-internaliserade kostnader beror på att sjöfarten under 2025 ökat den andel av utsläppen som omfattas av utsläppshandeln inom ETS 1, och den del som ingår i utsläppshandeln räknas därmed som internaliserad.

Nettonuvärdeskvoter för öppnade projekt

Under perioden från 1 oktober 2024 till och med 30 september 2025 öppnades 25 namngivna infrastrukturobjekt för trafik där det inte förekommer tvister mellan Trafikverket och entreprenörer. Av dessa uppges 13 ha en positiv nettonuvärdeskvot (NNK)² baserat på slutkostnaderna för objektet (Trafikverket 2026h). Sex objekt anges ha en negativ NNK, det vill säga att objektets kostnader överstiger den bedömda samhällsekonomiska nyttan. För återstående sex objekt uppges det inte vara tillämpligt att beräkna en NNK eller så beräknas kvoten vara noll eller mycket nära noll. Orsaken till att det inte varit möjligt att beräkna NNK för ett antal objekt kan vara att objekten förändrats till sitt innehåll jämfört med vad som var känt vid byggstart. Baserat på de objekt där NNK redovisats kan vi konstatera att den sammanlagda samhällsekonomiska netto nyttan av de namngivna objekt som tagits i bruk under året har varit tydligt positiv och uppgår till cirka 11,7 miljarder kronor. Den sammanlagda slutkostnaden för de namngivna objekten uppgick till 41,9 miljarder kronor (Trafikverket 2026h).

I Trafikverkets årsredovisning redogörs också för effekter för de objekt som öppnades för trafik för fem år sedan, alltså denna gång avseende år 2020. Genomgången visar att åtta objekt av totalt tio bedöms ha uppnått de nyttor som eftersträvats och för ett objekt har syftet delvis uppnåtts. För åtta av projekten har dock deras lönsamhet minskat som följd av kostnadsökningar och endast ett projekt kunde genomföras till en lägre kostnad än den planerade vid byggstart (Trafikverket 2026h).

Trafikanalys konstaterar att Trafikverkets uppföljning av de samhällsekonomiska effekterna av de namngivna objekt som tagits i bruk under året gör det möjligt att bilda sig en uppfattning om hur dessa påverkat den sammanlagda samhällsekonomiska effektiviteten i transportsystemet. Trafikverket anger inte det verkliga värdet på NNK om objekt visar sig ha en uppföljd NNK som är lägre än -1, men inga sådana objekt ingick bland de som öppnat för trafik det senaste året. Dock saknas kvantitativa redovisningar av de beräknade uppföljda nettonuvärdeskvoterna fem år efter objektens öppnande. Här kan vi bara se att huvuddelen av objekten blivit dyrare än planerat men inte avgöra om den sammanlagda samhällsekonomiska nyttan överstigit kostnaderna.

Sammanvägd bedömning

Nyckelmåttet för indikatorn är internaliseringsgraden samt de återstående icke internaliserade kostnaderna. Internaliseringsgraderna för många typer av transporter har ökat över tid sedan

² Nettonuvärdeskvoten är en beräkning av hur mycket en investering ger tillbaka per satsad krona. I de samhällsekonomiska kostnads-nyttokalkyler som Trafikverket genomför inom ramen för infrastrukturplaneringen inkluderas både samhällsekonomiska vinster, såsom minskade restider eller färre omkomna, och kostnader till följd av externa effekter av exempelvis luftföroreningar och ökade växthusgasutsläpp. Om nettonuvärdeskvoten är positiv är investeringen samhällsekonomiskt lönsam, under förutsättning att de antaganden om effekter och kostnader som gjorts är korrekta.

målen antogs, men bilden är inte enhetlig. Internaliseringsgraden stiger för transporter som omfattas av handel med utsläppsrätter, men minskar för trafikslag som inte omfattas. Icke-internaliserade kostnader ökar därmed i vägtrafiken, och minskar i internationell sjöfart.

Varken under- eller överinternalisering gynnar den samhällsekonomiska effektiviteten. Den skevhet som tycks finnas skulle kunna innebära att alltför många transporter med lastbil genomförs, och att trafiken med i första hand fossildrivna personbilar och lätta lastbilar i tätorter borde minskas jämfört med dagens nivå. Även elbilstrafik medför marginalkostnader som inte fullt ut är internaliserade i tätortstrafiken. Det gäller kostnader för olyckor, för slitagepartiklar från däck och vägbana och i viss mån kostnader för buller. Elfordon bidrar också i samma utsträckning som bilar med förbränningsmotor till trängsel, och den påverkan på restidskostnader som detta medför.

I den uppföljning som görs på objekt som öppnats för trafik fem år tidigare saknas kvantifierade NNK-beräkningar. Det är därmed fortsatt svårt att avgöra hur de tillkommande objekten påverkat transportsystemets samhällsekonomiska effektivitet på lite längre sikt.

NYHETER

Införandet av ETS 2 skjuts upp

I slutet av 2025 slöt EU-parlamentet och ministerrådet en överenskommelse som innebär att starten för det nya handelssystemet för utsläpp inom bland annat vägtrafiken skjuts upp ett år. Handelssystemet kommer därmed att träda i kraft den 1 januari 2028 (Europeiska unionens råd 2026). När systemet införs kommer Trafikanalys räkna kostnaden för koldioxidutsläppen som omfattas av handelssystemet som internaliserade. Under 2026 och 2027 kommer de dock inte att vara det, och internaliseringsgraderna för de berörda transporterna kan därmed förväntas sjunka ytterligare.

Förslag till ny nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

I september överlämnade Trafikverket förslaget till ny nationell plan för transportinfrastrukturen till regeringen (Trafikverket 2025f). Förslaget har, jämfört med tidigare planer, ett ökat fokus på underhålls- och vidmakthållandeåtgärder, och samhällsekonomisk lönsamhet betonas tydligare som en vägledande princip. Just underhållsåtgärder bedöms generellt vara samhällsekonomiskt lönsamma.

2.2 Transportsystemets standard och tillförlitlighet

Transportsystemets standard och tillförlitlighet har utvecklats i negativ riktning sedan 2009. På vägsidan har omfattningen av totalstopp legat kvar på en hög nivå, men har minskat tydligt 2025. I järnvägssystemet är punktligheten fortsatt betydligt lägre än nivåerna före 2013, särskilt för fjärrtågen, och restidsvariationerna är större än tidigare trots viss förbättring under 2025.

Internt i systemet kvarstår stora geografiska skillnader, där storstadsregioner ofta uppvisar bättre punktlighet och framkomlighet än mindre och glesare områden. Tillförlitligheten i både väg- och järnvägstrafik är fortfarande otillräcklig för resenärers och näringslivets behov, vilket förstärks av att både stora störningar och kvalitetsbrister är återkommande.

Även om investeringar och underhållsinsatser ökat i omfattning under senare år har dessa ännu inte varit tillräckliga för att vända den långsiktig negativ utvecklingen.



Denna indikator tar fasta på funktionsmålets formulering om att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla, både medborgare och näringsliv, en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Nedan redovisas ett antal mått som syftar till att ge en överblick av hur väl transportsystemet lyckas leverera i enlighet med det uppsatta målet. Det görs i form av både kvantitativa och kvalitativa mätningar om tillståndet och hur aktörer uppfattar hur väl det motsvarar förväntningarna. Indikatorn kan också sägas fungera som en bred introduktion till de övriga indikatorerna som redovisas i de följande avsnitten.

Mått



Varaktighet i totalstopp i vägnätet – nyckelmått

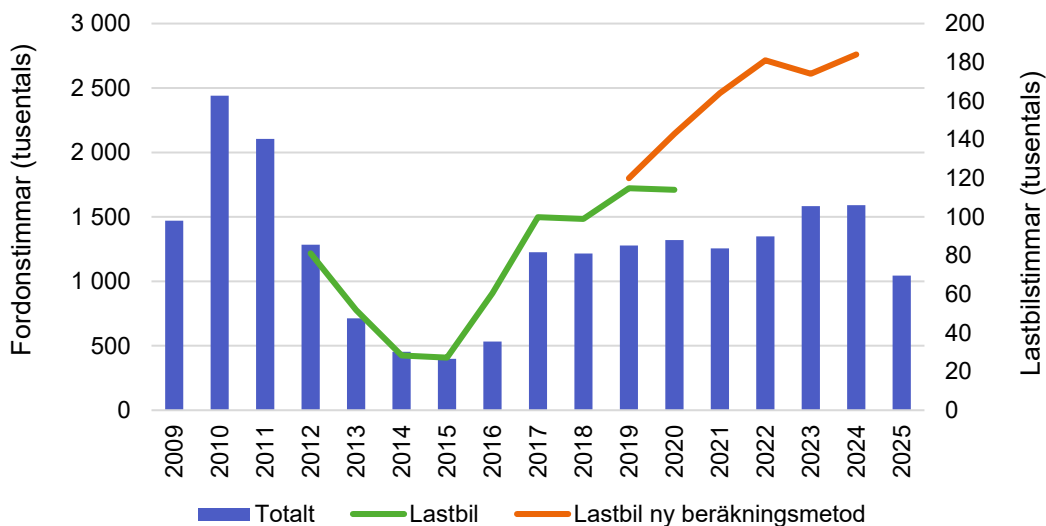
Ett sätt att generellt beskriva störningar i vägtransportsystemet är att utgå från kännbarheten, det vill säga varaktigheten på de totalstopp som sker i vägnätet.³

Varaktigheten i antal timmar av de förekommande totalstoppen på det statliga vägnätet har legat relativt stabilt kring 1 280 000 fordonstimmar sedan 2017. Under 2025 minskade de kraftigt, till knappt 1 045 000 timmar, se Figur 2.2. Det är en betydande minskning både jämfört med 2009 då en något annan metod användes, men fortsatt högre än 2016 då den nya metoden att beräkna kännbarheten infördes.

³ Trafikverkets beräkningsmetoder för kännbarheten har förändrats från och med 2016. Beräkningsmetoder för ÅDT-värden (årsdygnstrafik), definitionen av storstadsvägnätet (fler väglänkar ingår i storstadsvägnätet) samt uträkningsmetoden är förändrad. På grund av pågående kvalitetsarbete med modellens metod bör jämförelser mot äldre år göras med försiktighet.

Kännbarheten var relativt väl utspridd över riket under 2025, från 137 000 timmar i Trafikverksregionerna Östra till Norra med 211 000 timmar. Å andra sidan var spridningen större mellan månaderna. Högst kännbarhet noterades för januari (132 000 timmar) och december (124 000), men endast 46 500 timmar i oktober och 53 100 i maj. Korta stopp dominerar i antal, men stopp som varar över två timmar dominerar vid skattning av kännbarhet. De tio största händelserna bidrog med 17 procent av timmarna.

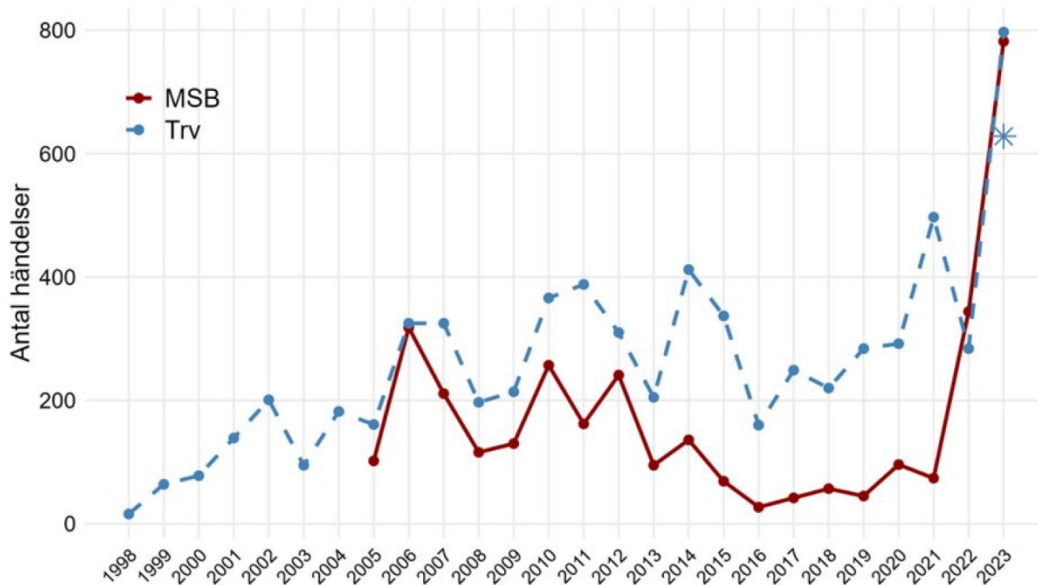
Kännbarheten för lastbilstrafiken, som ingår i den sammanlagda summan fordonstimmar ovan, av totalstopp på det statliga vägnätet minskade mellan åren 2012 och 2015. Sedan dess har antalet fordonstimmar vid totalstopp ökat för lastbilstrafiken och uppgick 2024 till totalt 184 000 timmar. Trafikverket har inte uppdaterat uppgifterna för lastbilstrafiken för 2025 varför det inte har varit möjligt att redovisa någon uppdatering för dessa. För de senaste åren har Trafikverket även ändrat metoden för att beräkna lastbilstimmarna varför jämförbarheten bakåt i tiden försvåras. En ökning kan dock konstateras även efter 2018 med den nya beräkningsmetoden. Baserat på nedgången av kännbarheten totalt, är det rimligt att anta att även kännbarheten för lastbilstrafiken minskat under 2025.



Figur 2.2. Kännbarhet – varaktighet av totalstopp i fordonstimmar (vänster axel) samt särredovisat för lastbilar (höger axel) på grund av totalstopp i det statliga vägnätet, 2009–2025.
Källa: Trafikverket (2026j)

Då vägtrafikens totalstopp i övrigt har legat på en stabil nivå över samma tidsperiod, förutom 2023 och 2024 då de ökade kraftigt och med en minskning för 2025, är det rimligt att anta att lastbilstrafikens totalstopp oftast inträffar i sådana stråk som är av vikt för godstransporter på väg.

En förväntad effekt av ett varmare klimat är att antalet lokala kraftiga skyfall kan komma att öka, då varmare luftmassor kan innehålla större mängder fukt. Under den senaste 30-årsperioden har också antalet vägavstängningar per år till följd av översvämningar ökat mycket kraftigt (Figur 2.3). Under 2023 uppgick antalet händelser till omkring 800, varav ett stort antal kan kopplas till stormen Hans i början av augusti.



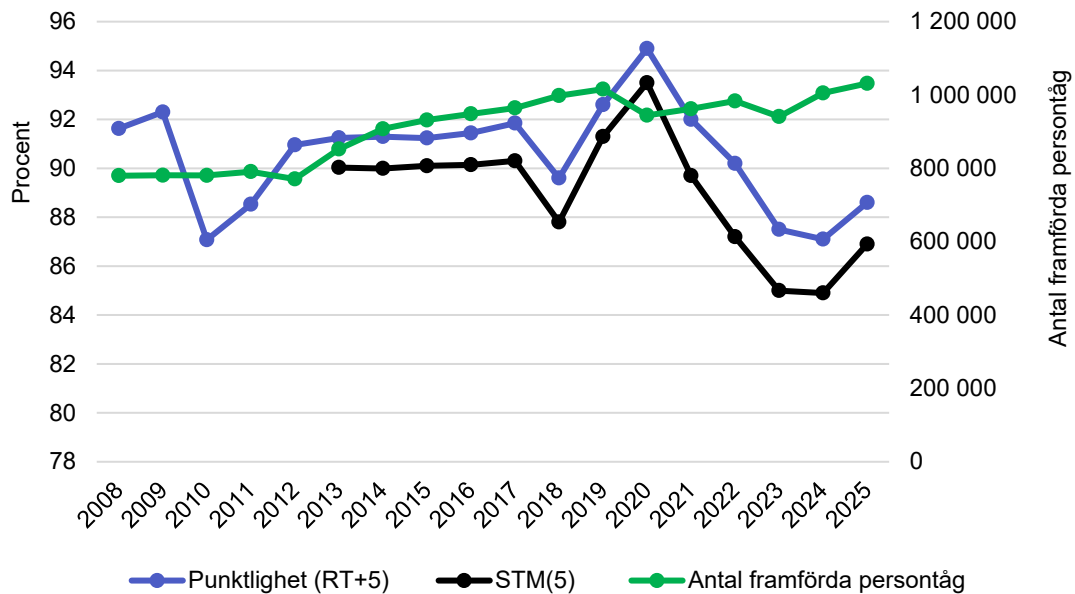
Figur 2.3. Antal avstängda vägar på grund av översvämningslarm (MSB) och översvämningslarm (Trv) per år. Den blå asterisken visar var TRV-kurvan skulle ha legat 2023 utan stormen Hans och dess påverkan (6-11 augusti).
Källa: SMHI (2026)

Punktlighet på järnväg – nyckelmått

Persontågens punktlighet (andel tåg i tid) och regularitet (andel tåg som framförts) har sedan 2013 fångats med det *sammanvägda tillförlitlighetsmålet* (STM)⁴. Som komplement används även redovisningen av punktlighet renodlat som andel tåg i tid (rätt tid = RT) till slutstation inom en marginal av 5 minuter (RT+5).

Den nedåtgående utveckling som präglat persontågstrafikes punktlighet sedan 2020 vände uppåt under 2025 för båda måtten. STM(5) och Punktligheten (RT+5) vid tågens slutstationer 2025 uppgick till 86,9 respektive 88,6 procent. Sett över en längre tidsperiod är nivån fortfarande lägre än nivån 2009 (RT+5) respektive 2013 (STM(5)).

⁴ STM motsvarar andelen av de tåg som var planerade dagen innan avgång, som ankommit till slutstation i tid. Siffran inom parentes efter STM anger antalet minuter efter tidtabell som tågen kan ankomma och fortsatt räknas vara i tid.



Figur 2.4. Persontågarnas punktlighet (RT+5) och sammanvägd tillförlitlighet STM(5) med 5 minuters förseningsmarginal mätt vid slutstation, 2008–2025. Notera att y-axeln ej börjar vid 0. Antal framförda tåg visas på höger axel.

Anm. I måttet punktlighet vid slutstation inom 5 minuter ingår endast framförda tåg. STM motsvarar andelen av de tåg som var planerade dagen innan avgång, som ankommit ”i tid” – i det här fallet inom 5 minuter efter planerad ankomsttid.

Källa: Trafikanalys (2026j)

Liksom under tidigare år har det under 2025 förekommit variationer i punktligheten och några större trafikstörande händelser har gett avtryck i statistiken. Uppdelat på månad var tillförlitligheten lägst i januari, då 86,5 procent av tågen ankom till slutdestinationen senast fem minuter efter tidtabell, och högst i december med 91,8 procent. Även mars var en förhållandevis bra månad med en punktlighet på 90,2 procent.

Generellt minskar tillförlitligheten i samband med mer trafik och längre trafikeringsavstånd. Antalet framförda persontåg 2025 uppgick till drygt 1 031 000. Det är det högsta antalet sedan målen antogs.

Pendeltåg och andra kortdistanståg, som utgör drygt hälften av alla framförda tåg, brukar vara mest tillförlitliga. Statistiken visar att 93,3 procent av dem kom fram till sitt slutmål senast fem minuter efter tidtabell under 2025. Punktligheten för medeldistanstågen uppgick till 85,7 procent. Fjärrtåg och andra interregionala långdistanståg, som är betydligt färre i antal, har haft svårare att hålla tidtabellen. 72,8 procent av dem anlände till sitt slutmål inom fem minuter.

De planerade tåg som *inte* anlände enligt tidtabell orsakade under 2025 sammanlagt drygt 63 000 förseningstimmar⁵, vilket var en förbättring med cirka 9 900 timmar eller 13,5 procent jämfört med 2024. För samtliga planerade persontåg motsvarade detta en genomsnittlig försening på 4 minuter per tåg, vilket är i nivå med 2024. För enbart de försenade tågen uppgick den genomsnittliga förseningen till 9 minuter per tåg, vilket kan jämföras med 11 minuter under 2024.

Trafikverket registrerar även avvikelser mellan start och slutpunkt. En ”händelse” registreras för varje störning som medför att ett eller flera tåg försenas med minst tre minuter. Under 2025

⁵ Kortdistanståg (17 300 h), medeldistanståg (30 900 h), långdistanståg (14 900 h).

registrerades 335 773 händelser. Det är en nedgång jämfört med 2024 (351 946 händelser), och ungefär jämförbart med 2023 års händelser (336 425).⁶ Störst minskning i antalet orsakskodade förseningar noteras för de händelser som beror på järnvägsföretagen och infrastrukturen (Trafikverket 2026h). En "stor händelse" definieras som en händelse som stör fler än 50 tåg eller orsakar mer än 1 000 förseningsminuter. Antalet stora händelser med infrastrukturen som orsak har gått ned med 22 procent mot föregående år och har lett till 25 procent färre förseningsminuter än under 2024. Under 2025 stod 328 stora händelser för knappt 50 procent av alla förseningsminuter och 30 procent av antalet störda tåg (under en procent av totala antalet händelser).

För järnväg mäter Trafikverket driftsäkerhet med måttet "tåg utan störningar". Måttet visar systemets förmåga att möjliggöra tågtrafik enligt tågplanen (andelen tågpassager utan störning i förhållande till det totala antalet tågpassager). Utfallet för tåg utan störningar orsakade av Trafikverket var 98,72 procent under 2025.⁷

Störningarna kan även mätas i monetära termer. Den som orsakar en störning, Trafikverket eller ett järnvägsföretag, får nämligen betala en kvalitetsavgift. Avgifterna som Trafikverket och järnvägsföretagen betalar enligt JNB⁸ uppgick till 403 miljoner kronor under 2025 (628 under 2024). Trafikverket svarade för 243 (418) miljoner och järnvägsföretagen för 161 (210) miljoner.

För att stimulera tidig avbokning av kapacitet som inte ska användas omfattar modellen även avgifter för sena eller ej genomförda avbokningar. För år 2025 uppgick dessa till 75,8 (2,9) miljoner kronor, varav Trafikverket stod för 49 (1,3) miljoner kronor och järnvägsföretagen för 25,8 (1,6) miljoner kronor. Av tekniska skäl sattes bokningsavgift, kvalitetsavgift för akut inställda tåg samt kvalitetsavgiften för inställda tåg till noll (0) kronor under tågplan 2024 (Trafikverket 2026h).

Persontågens punktlighet varierar över landet. Trafikverket ställer löpande samman uppgifter om punktlighet (RT+5) och antal ankomster för 61 stationer (Tabell 2.2). I stora drag känns mönstren från tidigare år igen. Det är också tydligt att stationer som utgör slutstation för ett högt antal framförda tåg har en förhållandevis hög punktlighet, inte sällan stationer med omfattande pendeltågstrafik. Stationer med en lägre och mer långväga trafikering uppvisar å andra sidan lägre punktlighet generellt sett. Där har punktligheten i flera fall under vissa månader 2025 understigit 60 procent. Till skillnad från 2023 och 2024 är skillnaderna mellan årets månader på stationsnivå inte lika tydliga under 2025.

⁶ Antalet händelser 2021 och 2022 var 262 958 respektive 308 856.

⁷ Störningar kan uppstå av olika skäl och ha att göra med infrastruktur, driftledning, järnvägsföretag, olyckor/tilbud och yttre faktorer eller följdorsaker. För att följa vad som orsakat driftstörningar rapporterar operativ personal inom trafikledning en orsakskod från en fastställd lista med drygt 200 olika koder, utifrån vad de bedömer är orsaken när ett tåg blir merförsenat med tre minuter eller mer under färd mellan två mätpunkter som följer direkt på varandra. Orsakskoderna registreras och lagras samt utgör grund för uttag av kvalitetsavgifter enligt kvalitetsavgiftssystemet.

⁸ Järnvägsnätsbeskrivningen.

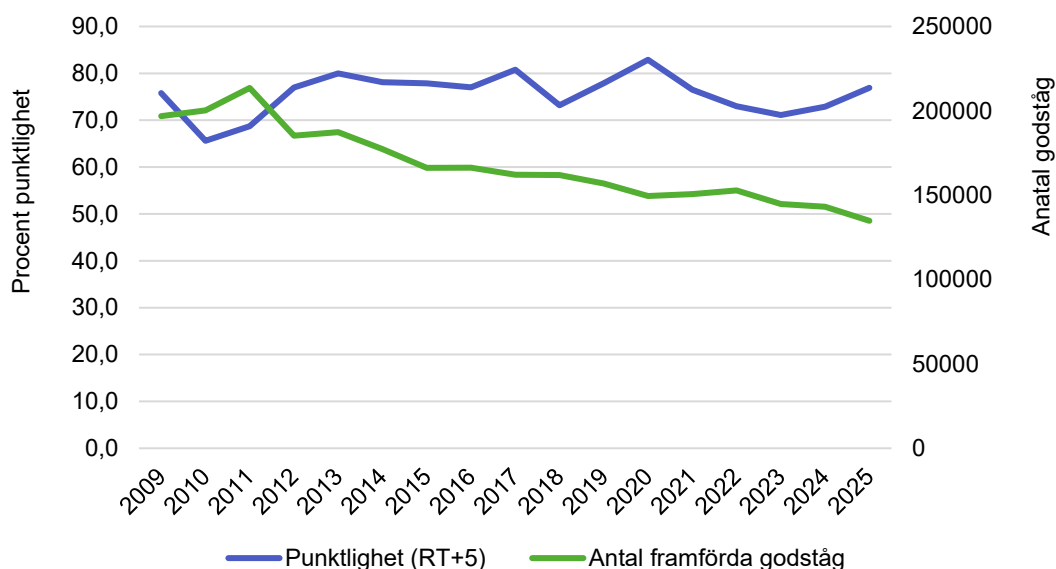
Tabell 2.2. Punktlighet (procent, RT+5) vid slutstation per månad 2025, sorterat på antal framförda tåguppdrag under året.

Station	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Antal framförda tåg
Malmö C	97,8	99,6	98	93	98,2	95,4	96,3	97,5	96,2	96,7	97,5	99,9	178 725
Lund C	89,5	91,4	89,4	85,9	89,5	86,1	87,4	89	87,4	87,6	88,4	91,3	154 182
Stockholm city	87,1	91,8	93,6	92,2	90,1	92,7	95,3	93,6	91,2	92,2	94,5	95,3	151 417
Stockholm C	71	74,9	80,9	75,9	78,8	79,8	73	78,4	79,9	75,8	78,7	86,2	102 173
Göteborgs C	90,4	89,6	88,8	86,4	85,8	87,6	84,6	86,2	86,6	86,1	88	90,7	89 494
Hässleholm	85,7	87,2	87,5	82	85,5	81,2	83,3	85,2	84,3	82,5	84,2	89,8	72 923
Uppsala C	73,8	77	83,3	79	85,1	86,4	81,9	88,1	89	83,9	86,3	91,1	66 036
Arlanda C	79,4	82,7	86,8	84,5	87	87,9	83,8	89,9	89,1	85,7	88,9	92,5	64 871
Helsingborg C	91,2	92,1	91,6	89,3	90,9	88,8	90	91,7	89	89,5	90	92,4	61 753
Linköpings C	84,5	87,4	90,5	86,7	88,1	83,4	83,4	88,5	87,1	87,3	86,7	92,4	52 655
Norrköping C	80	83,7	87,2	83,9	84,4	79	78,5	85,6	82,1	84,2	83,4	89,9	47 815
Västerhaninge	83,7	91,6	93,6	92,3	90,1	94,4	93,6	94,1	93,7	94,2	96,1	96,6	47 048
Höör	89,1	89,8	88,4	84,2	88,4	84,5	86	87,1	85,4	84,8	86,7	90,3	46 067
Alvesta	85,5	87,1	89,5	81,7	84,2	79,2	81	83,4	82,3	79,4	80,3	89	44 900
Kungsängen	90,2	95,3	96,6	94,7	93,3	95,8	99,6	96,3	95,3	95,8	97,3	97,7	41 600
Skövde C	84,8	86,5	84,9	80,7	79,3	81,6	78,8	83,1	79,6	77	80,8	86,8	37 887
Södertälje C	88,7	93,9	93,7	93,5	91,5	93,9	94	94,7	91,7	92,3	93,2	95	37 264
Herrljunga C	88,4	90,6	89,8	86,7	85,3	85,6	84,4	86,5	83,9	80,8	85,4	89,5	37 252
Kungsbacka	96	94	93,2	91,8	92	94,6	88,5	91,1	95,4	95,5	95,4	95,5	37 177
Mjölby	93,6	95,1	96,3	94,7	94,7	92,9	94,7	95,4	94,3	95,7	94,7	97,3	37 045
Märsta	88	90,8	91,9	90,6	90,2	91,2	89,1	91,8	88,8	89,9	91,5	93,7	36 944
Nässjö C	85,1	87,6	89,6	84,9	87,6	82,1	83,9	86,6	85,5	84,2	84,6	89,4	36 160
Västerås C	81,7	87,8	90,9	85,6	86,8	78,4	90,6	84,6	85,4	86,9	86,1	91,1	36 128
Alingsås	91,3	92,3	91,7	88,7	86,7	89	87,1	88,9	83,4	80,7	88,5	90,5	35 118
Gävle C	65,5	71,1	78,3	75,3	81,6	82,2	78,9	78	81,8	80,7	82,9	87,7	34 604
Ängelholm	96,6	96,8	95,9	94,5	96,1	93,8	93,9	96,5	95,9	96	96,7	96,3	33 586
Katrineholm C	79,2	83	84,1	81,6	78,9	75,3	71,1	80,5	77,4	79,6	77,9	87,3	32 847
Bålsta	83	89,3	92,7	89	90,3	90,1	98,4	88,2	92,6	91,7	91,6	93,2	31 267
Hallsberg pbg	84,8	87,7	87,2	84,7	84,8	86,5	80,1	85,7	84,5	85	85,6	88,6	31 162
Örebro C	78,3	81,4	86,2	84,1	83,8	82,2	85,1	82,2	80,5	82,3	83,6	85	30 866
Arlanda N	97,8	96,2	97,7	95,8	95,9	98	93,7	95,6	97,5	97,6	97	98,5	30 620
Trollhättan	89,4	91,9	92	91,4	89,5	89,4	90,8	89,7	90,5	86,8	88	93,2	30 234
Tierp	77,3	80,4	86,4	82,8	91,7	92,3	88,9	89,4	92,8	91,4	92,8	94,8	27 169
Kristianstad C	88,8	89,1	89,5	85	89,9	86,9	86,7	87,2	88,8	88,1	88,1	91,7	25 593
Eskilstuna C	79	82,9	86,8	83,3	79,7	60,5	82,2	87,5	83,6	84,9	82,6	88,2	24 450
Växjö	90,2	90,3	92,6	86,9	89,2	84,8	85,4	87,7	84,9	82,9	84,4	92,8	21 691
Ystad	88,3	93,5	90,7	88,1	90,9	90	89,3	90,7	88,1	89,3	88,9	93,3	20 972
Varberg C	95,3	94	93,3	90,7	92,8	91,2	89,5	93,9	94,2	94,5	94,6	94,6	20 714
Jönköpings C	93,7	96,7	95,3	96,3	96,3	92,6	94,2	94,1	92,8	92	93,5	95,2	19 353
Borlänge C	81,7	84,5	87,7	87,2	82,4	81,2	78,6	52	57	76	81,4	87,2	17 329
Karlstads C	72,9	71,5	74,5	77,9	76,2	80,7	78,5	80,3	79,7	83,6	87,2	87,9	16 333
Sundsvall C	62,5	67,6	72,9	72,1	72,8	75,2	74,9	76,1	63,3	58,8	59,2	67,3	15 334
Gnesta	90,5	92,7	93,7	90,8	90,8	88,9	76,5	88,9	89,3	90,9	90	94,1	14 998
Umeå	79,2	85,5	89,6	89,2	89,1	85,9	85	87,7	83,6	84,6	79,2	78,7	14 760

Station	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Antal framförda tåg
Borås C	91,1	93,5	91,5	91	89,7	90,7	85	90,9	84,7	81,7	85,9	91,5	13 765
Nynäshamn C	70,8	84,6	91,5	87,7	86	90,1	90,1	91,4	91,1	92,3	94	94,6	13 072
Karlskrona C	87,7	88,8	86,8	84,1	87,4	85	81,9	85,9	85,9	84,9	86,1	89	11 199
Nyköping C	88	86,7	90,4	88,1	87,3	87,3	73,4	77,7	75,6	73,3	74,8	89,8	10 865
Kalmar C	87,5	87,5	89,2	87	84,5	83,3	80,7	83,9	84,6	78,7	82,8	89,8	10 475
Falun	82,6	89,1	91,2	89,1	84,9	84,7	85,5	53,7	39,1	79,7	82,7	86,8	10 442
Uddevalla C	91,9	94,6	94,8	90,1	93	93,5	92,1	81,1	88	79,1	85,4	88,3	9 085
Vännäs	86,9	89,9	93,1	93,1	81,2	87,3	86,7	86	90,8	91,9	87,2	85,4	8 034
Ånge	74,1	80,4	84,8	84,5	84,9	83,4	80,2	68,3	71,8	75	82,2	89,1	7 933
Östersund C	75,9	78,3	81,8	83,8	85,5	85,9	83,5	77,1	77,5	79,6	86,3	89,6	6 960
Mora C	87,7	88	88,9	90,9	89	84,4	62,9	78,9	80,3	84,9	86,8	90,1	6 753
Ljusdal	67	73,2	75,1	78,1	80,6	83,9	71,4	77,3	89,3	83,5	89,1	87,7	6 150
Gnarp	83,3	83	86,7	87,1	82,7	85,3	89,9	88,8	88,6	93,1	90	93,5	4 901
Luleå	33,7	54,9	71,4	73,3	58	45,3	42,4	45,4	76,1	71	50,3	59,6	3 751
Charlottenberg	68,9	58,3	58,8	71	73,3	78,4	73,2	73,4	84	76,3	84,5	87,2	3 084
Storlien	90,7	83,3	92,5	91	82,3	87,1	84,9	76,3	84,7	79,5	87,1	82,8	976
Vassijaure	84	92,6	73,7	56,9	64,2	53,1	42,9	32,1	76	73,5	76,2	70,8	509

Källa: Trafikverket (2026k)

Godstågens punktlighet vid slutstation fortsatte att förbättras under 2025 och uppgick till knappt 77 procent. Det är dock 5 procentenheter lägre än toppåret 2020 och i nivå med 2009 års nivå (Figur 2.5). Variationerna över året har varit relativt små. Lägst punktlighet uppmättes i januari (71,2 %) och högst i augusti (80,1 %). Antalet framförda godståg har, bortsett från något undantag, kontinuerligt minskat över tid. Under 2025 framfördes knappt 135 000 godståg till slutstation, en minskning med 62 000 godståg jämfört med 2009.



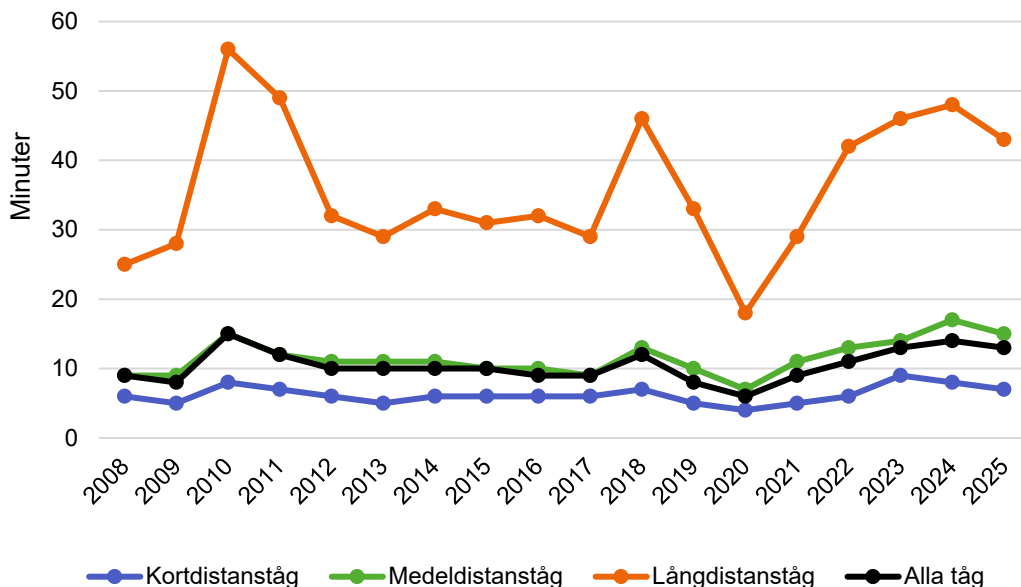
Figur 2.5. Godstågens punktlighet vid slutstation med 5 minuters förseningsmarginal, 2009–2025. Källa: Egen bearbetning av data från Trafikverkets uppföljningssystem.

Restidsvariation för persontåg och i storstadsvägnätet

Osäkerheten i att veta hur lång restiden med bil blir ifrån den planerade eller vanligt förekommande restiden, eller den extra restid som en försening med tåget i genomsnitt innebär, kan beskrivas med begreppet *restidsvariation*.

För persontågen kan detta uttryckas som den extra tidsmarginal som behövs för att en viss andel av tågen ska vara i tid. För att 95 procent av tågen skulle vara i tid till slutstation under 2024 krävdes en extra tidsmarginal på 13 minuter utöver tidtabellstiden (Figur 2.6). Något mer krävdes för medeldistanstågen (15 minuter).

Kortdistanstågen klarade sig bäst med 7 minuters extra tidsmarginal. Inom 43 minuter efter tidtabell hade 95 procent av alla långdistanståg anlänt. För samtliga tågtyper har utvecklingen varit negativ sedan 2009, med stora variationer framför allt för långdistanstågen. Men de senaste åren ser vi tendenser till förbättringar för samtliga tågsorter.



Figur 2.6. Extra tidsmarginal, i hela minuter, som krävdes för att nå 95 procent punktlighet. Samtliga persontåg och uppdelat på tågsort (distans), 2008–2025.

Källa: Egen bearbetning av data från Trafikverkets uppföljningssystem.

Med ett framkomlighetsindex⁹ för vägtrafiken väger Trafikverket (2026h) samman medelrestiden med vad genomsnittstrafikanten anser som lagom mycket marginal för att vara 90 procent säker på att komma fram i tid. Ett framkomlighetsindex på 1,4 kan således beskrivas som att restidsuppostringen för genomsnittstrafikanten är 40 procent högre än om det inte hade varit någon trängsel eller restidsosäkerhet. Restidsuppostring avser den extra tid som förloras på grund av trängsel och andra störningar i vägtrafiken, vilken hade kunnat nyttjas till andra aktiviteter om trafiken varit obehindrad. Indexvärdena för de tre städerna ligger på ungefär liknande nivåer över tidsperioden (2019–2025), även om indexvärdena har ökat kontinuerligt sedan 2022. Det vill säga, en ökad trängsel. Stockholm hade ett indexvärde på drygt 1,5 medan Göteborg hade drygt 1,3. Malmö låg snäppet lägre med knappt 1,2. I Stockholm och Göteborg förklaras försämringen främst av något ökade trafikvolym, medan

⁹ Sedan 2019 följer Trafikverket utvecklingen av restider och restidsosäkerhet på ett antal stråk i Stockholm, Göteborg och Malmö.

vägarbeten hade en stor trafikpåverkan i Malmö under 2025. En alternativ metod att redovisa restidsvariationen introducerades av Trafikverket i 2023 års årsredovisning.¹⁰

Personbilstäthet och kollektivtrafiktäthet

Ett sätt att anpassa sig till en osäkerhet är att ha ett alternativ. Det utbud av trafiklösningar som finns i en kommun eller i ett län kan sägas spegla den komplementaritet eller robusthet som ett transportsystem kan erbjuda. Komplementaritet kan sägas uttrycka hur beroende man i genomsnitt är av ett enskilt trafikslag för att kunna genomföra en transport när något oförutsägbart inträffar.

Vi använder här korrelationskoefficienten mellan personbilstäthet och utbudet av kollektivtrafik¹¹ i Sveriges kommuner som mått på komplementariteten i transportsystemet. Det tydligt negativa värdet (-0,74) pekar på att färdställen i hög grad inte är komplement utan snarare substitut till varandra. Det vill säga att antingen är utbudet av kollektivtrafik gott och fordonsstätheten låg, eller tvärtom. Ingen större förändring av detta samband har skett sedan det beräknades första gången 2012. I områden med relativt mycket kollektivtrafik verkar behoven av en reservlösning i form av en personbil, ifall en störning skulle uppstå, inte vara så stor. Och i områden med hög biltäthet har man hittat en individualiserad lösning när en störning förekommer.

Vid en studie av detta samband per kommungrupp kvarstår det statistiskt negativa sambandet för fyra av kommungrupperna.¹² För kommungrupperna Glesa och Mycket glesa landsbygdskommuner finns det däremot ett positivt samband, dvs. att bilinnehav och utbud av kollektivtrafik samvarierar positivt. Sammantaget tyder analysen på att kollektivtrafiken inte fyller samma funktion i alla kommuner.

Nöjda kunder

För denna indikator används även information redovisad från ett antal olika undersökningar som genomförs kontinuerligt över tid. Resultat från dessa undersökningar finns inte för hela perioden bakåt till 2009 när målen antogs. I några fall har även dessa undersökningar justerats över tid. Men genom att nyttja det överlapp som finns mellan undersökningarna är det möjligt att med viss säkerhet få en uppfattning av hur utvecklingen sett ut över tid.

Transportstyrelsen har låtit genomföra en kvantitativ marknadsundersökning för att ta reda på hur svenska folket ser på järnvägsresor, 2019, 2021, 2023 och 2025 (Transportstyrelsen

¹⁰ I 2024 års måluppföljning introduceras ett annat mått på restidsvariation i några stråk i storstadsvägnätet i Stockholm, Göteborg och Malmö, ett mått som togs fram av Trafikverket. Restidsvariationen speglade förutsägbarheten i framkomligheten i storstadsområden. Metoden innebar att en restid enbart anses vara förutsägbar om ruttens utfall för restidsvariation är lägre än eller lika med medianvärdet för motsvarande utfall året innan. Därför berodde måttutfallet till största del på föregående års utfall. Måttet uttrycktes som andelen resor som kan anses ha haft en förutsägbar restid under året. Restidsvariationen föreföll ha minskat på grund av att trafikmängderna och restiderna varit mer stabila än under pandemin. Andelen resor som kan anses ha haft en förutsägbar restid under 2023 uppgick till 53 procent i Stockholm, 38 procent i Göteborg och 59 procent. Tomtom redovisar med sitt trafikindex uppgifter om trängselnivån i fem större städer i Sverige. I stadskärnorna beräknas trängseln ha ökat för samtliga fem kommuner mellan 2024 och 2025. Sett över hela kommunen har trängseln ökat i fyra av fem kommuner Tomtom. (2026). "Traffic Index 2025.

¹¹ Utbudet av kollektivtrafik (fordonskilometer per startkommun) per km² och personbilar i trafik per 1 000 invånare, per kommun.

¹² Storstadskommuner (-0,65), Täta blandade kommuner (-0,57), Glesa blandade kommuner (-0,45) samt Tätortsnära landsbygdskommuner (-0,29). Glesa landsbygdskommuner (+0,38) och Mycket glesa landsbygdskommuner (+0,26). Se Bilaga 1 för en redovisning av vilka kommuner som ingår i respektive kommungrupp.

2023b), (Transportstyrelsen 2025f). Resultaten är relativt likartade över tid även om de tycks ha försämrats sedan 2021 och sedan 2023 överensstämmer de med 2019 års resultat.

En övergripande slutsats är att en majoritet av resenärerna är nöjda med hur det fungerar att resa med tåg. År 2025 var omkring 77 procent av resenärerna var ganska eller mycket nöjda med hur tågresandet fungerar på totalen och merparten var nöjda med hur resans olika delar fungerar. Det visar att trenden med över lag nöjda resenärer håller i sig. Äldre resenärer är generellt mer nöjda än yngre. Det finns även geografiska skillnader. Mest nöjda är resenärer i regiongruppen Väst, där 82 procent är mycket eller ganska nöjda. Detta kan jämföras med regiongruppen Norr, där andelen uppgår till 62 procent. Kvinnor är i högre grad nöjda än män, även om skillnaderna är små. Sällanresenärer tenderar att vara något mer nöjda än de som reser ofta. Det går inte att se några betydande skillnader mellan resenärer med respektive utan funktionsnedsättning.

Resenärer värderar generellt aspekter som är grundläggande för resans genomförande högt, exempelvis trafiksäkerhet, att tåget är i tid och trygghet ombord. Samtidigt tenderar de att lägga mindre vikt vid aspekter som främst syftar till att öka resans bekvämlighet, exempelvis tillgång till servering och Wi-Fi ombord. Liksom i de tidigare undersökningarna är merparten av resenärerna nöjda med hur de olika aspekterna av tågresan också fungerar. Resenärerna är minst nöjda med hur aspekterna *biljettpris*, *punktlighet* och *störningsinformation* fungerar. Att biljettpris och punktligheten hamnar i botten är dock inget nytt, så har det även varit i tidigare undersökningar. Däremot är det oroande att det inte tycks ske någon förbättring över tid. Tvärtom är snittbetygen för aspekterna de lägsta hittills. Under 2025 uppgav hälften av resenärerna anser att resor med tåg är prisvärda, varav 6 procent menar att de är mycket prisvärda och 44 procent ganska prisvärda. Sedan 2023 har andelen som upplever tågresor som prisvärda minskat med 2 procentenheter och sedan toppnoteringen 2021 med hela 16 procentenheter. Detta stämmer väl överens med prisökningen på 25 procent för järnvägsresor mellan 2020 och 2025.¹³

Av resenärerna upplever 10 procent att tågen nästan alltid är i tid och 45 procent att tågen oftast är i tid. Strax över hälften av resenärerna upplever därmed att tågen nästan alltid eller oftast håller tidtabellen. Trots att majoriteten upplever att tågen nästan alltid eller oftast är i tid, är andelen som gör det klart lägre än i tidigare undersökningar. Jämfört med 2023 (2021) års undersökning har andelen minskat med 7 (19) procentenheter. Den bild som målas upp av resenärerna bekräftas i den officiella punktlighetsstatistiken (Figur 2.4). Aspekterna tåg i tid och biljettpris är också det som icke-resenärerna rankar högst när de anger vad som skulle kunna få dem att resa med tåg i framtiden.

I (Transportstyrelsen 2024c), (Transportstyrelsen 2025i) konstateras annars att det över tid skett en utveckling som varit till godo för resenärerna. Tågtrafiken har blivit tillgängligare genom större utbud, kortare restider och mer differentierade biljettpriser. Sedan 1996 har snittpriset¹⁴ för den billigaste avgången på respektive undersökt sträcka minskat med knappt 65 (70) procent till 2024 (2023). Samtidigt har motsvarande biljett för den dyraste avgången ökat med drygt 30 (20) procent. I genomsnitt har det blivit dyrare att resa med långväga tåg under det senaste året. Prisökningen är dock marginell och har dämpats jämfört med förgående år.

¹³ Transportstyrelsen (2026e). Konsumentprisindex (KPI 07.3.1.1 Persontransport med tåg (T)) enligt COICOP (alla nivåer), 2020=100. Månad 1980M01 - 2025M12, Transportstyrelsen.

¹⁴ Inom den långväga trafiken tillämpas nästan uteslutande så kallad dynamisk prissättning. Det innebär att priset för en resa bestäms utifrån efterfrågan på just den avgången. Efterfrågan bestäms utifrån flera olika faktorer, exempelvis hur många biljetter som sålts och hur lång tid i förväg som resenären köper biljetten. De prisuppgifter som presenteras här avser biljetter bokade en vecka före avgång.

Till skillnad från den kommersiella trafikens dynamiska priser bestäms priserna inom den regionala kollektivtrafiken av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och justeras i regel enbart en gång per år. De är även desamma oavsett tid på dygnet. Det har blivit dyrare att resa med den upphandlade tågtrafiken över tid. Jämfört med 1990 har snittpriset för ett länskort giltigt i 30 dagar och som ger tillgång till tågtrafik ökat med knappt 100 procent i fasta priser. Priserna ökade kontinuerligt fram till 2016. Den tydligaste prisuppgången ligger således en bit bakåt i tiden. Sett till ett kortare tidsintervall har det snarare blivit billigare att resa med den upphandlade tågtrafiken, med viss ökning 2023 och 2024.

Det bör tilläggas att det enbart utifrån biljettprisets utveckling inte går att säga något om hur järnvägens prisvärdhet utvecklats, då denna också påverkas av faktorer kopplade till utbudets kvalitet, exempelvis omfattning, restider, punktlighet och möjligheten att resa utan att behöva göra byten. Ytterligare information om prisutveckling och transporternas ekonomiska överkomlighet redovisas i avsnitt 2.6.

Transportstyrelsen genomför också regelbundet marknadsundersökningar bland gods-transportköpare för att få deras syn på hur det fungerar att frakta varor på järnväg, senast avseende 2024 (Transportstyrelsen 2025c). Godstransportköparna har generellt har en positiv inställning till att frakta varor på järnväg. Särskilt fördelaktigt upplevs det vara vid längre sändningar av tungt och volymkrävande gods. Godstransportköparna upplever dock att deras möjligheter att frakta gods på järnväg begränsas av flera olika aspekter, som järnvägens begränsade kapacitet och bristfälliga tillförlitlighet, höga och ökade kostnader samt brist på terminalkapacitet.

I (Trafikanalys 2026b) fokuseras det på tre centrala problemområden för effektiva godstransporter på järnväg: planerad väntetid vid signal (så kallad skogstid), banarbeten samt avvikelser från fastställd tågplan. Förekomsten av dem kvantifieras. Den samlade konsekvensanalysen pekar på att de tre problemområdena förstärker varandra i ett självförstärkande mönster. Hög skogstid bygger in behov av buffertar och gör tågplanen känsligare för störningar. Avvikelser från tågplan försvårar genomförandet av banarbeten, medan bristande förutsägbarhet i banarbeten i sin tur ökar risken för ytterligare avvikelser och väntetider. Resultatet blir ett system med låg robusthet och begränsad förutsägbarhet, vilket försämrar järnvägens konkurrenskraft, särskilt för tidskänsliga och integrerade logistikkedjor.

Enligt undersökningen Trafikinformation järnväg (Trafikverket 2021) under tredje tertialet 2020 uppgav ungefär tre fjärdedelar att de är ganska eller mycket nöjda med trafikinformationen¹⁵ som gavs i väntsal, perrong eller ombord på tåget vid normala förhållanden. Nöjdheten sjunker vid ett stort läge, då är drygt fyra av tio ganska eller mycket nöjda med trafikinformationen.¹⁶ Vid ett stort driftläge är ungefär 25 procent missnöjda eller mycket missnöjda. Nivåerna uppvisar endast smärre variationer jämfört med äldre års resultat.

Redovisningen och mätningen av denna undersökning genomgick 2021 (Trafikverket 2022d) en förändring. Uppgifterna redovisas nu som ett Nöjd Kund Index, NKI. För perioden

¹⁵ Frågorna berör hur tillgänglig, snabb, tydlig och användbar informationen är. Populationen utgörs av tågresenärer i Sverige, som reser med tåg åtminstone en gång i månaden. Ett övergripande index innehåller uppgifter om nöjdhet vid ett stort respektive normalt driftläge. Resenären besvarar frågan: Hur nöjd var du totalt när det gäller trafikinformationen du fick i VÄNTSAL och PERRONG, respektive OMBORD vid din senaste tågresor? Anm: Totalt = sammanvägning av Tillgänglighet information, Snabbhet i information, Tydlighet i information samt Användbarheten av information. VÄNTSAL och PERRONG Normalt läge: Mycket nöjd (33 %), Ganska nöjd (39 %), Varken eller (22 %), Ganska missnöjd (5 %) och Mycket missnöjd (1 %). OMBORD, normal läge: Mycket nöjd (35 %), Ganska nöjd (40 %), Varken eller (21 %), Ganska missnöjd (4 %) och Mycket missnöjd (1 %).

¹⁶ VÄNTSAL och PERRONG Stort läge: Mycket nöjd (16 %), Ganska nöjd (28 %), Varken eller (30 %), Ganska missnöjd (13 %) och Mycket missnöjd (13 %). OMBORD, stort läge: Mycket nöjd (19 %), Ganska nöjd (27 %), Varken eller (29 %), Ganska missnöjd (11 %) och Mycket missnöjd (14 %).

december 2020–november 2021 är NKI för normalt läge och stort läge 78 respektive 57. Enligt motsvarande mätning för 2022 uppgick NKI till 79 för normalt läge och 55 för stort läge (Trafikverket 2022c). Enligt undersökningen för 2023 är NKI normalläge sett över hela året 81. I det störda läget är NKI 55. För 2024 och 2025 är resultaten ungefär desamma, 82 för normalt läge båda åren och 57 2024 och 55 för 2025 vid stort läge. Sett över en längre tidsperiod är utvecklingen stabil med viss fluktuation mellan åren och mellan tertialen (Trafikverket 2025k, 2026i).

En undersökning som genomförs vartannat år riktad till lokförare (Trafikverket 2024g, 2026i) ger ett övergripande mått (NKI) på hur de uppfattar underhållet av järnvägen. Utfallet av NKI för 2025 (38) pekar på en ytterligare försämring jämfört med 2023 (44) och toppnoteringen 2021 (47), och är nu mer i paritet med äldre mätvärden 2019 (40), 2017 (36) och 2015 (42).

Trafikverket (2026i) har även frågat om uppfattningen av deras underhåll av det statliga vägnätet sedan 2014. Både privatpersoner och yrkestrafikanter har tillfrågats. Nöjdhetsindex (NKI) har generellt fluktuerat kring 65 bland privatpersoner och kring 60 för yrkesförare.¹⁷ Skillnaderna mellan åren är små och det förefaller inte heller finnas några större skillnader i nöjdhet mellan sommar- och vintermätningarna.

Drygt 9 av 10 taxiresenärer uppger att de är nöjda eller mycket nöjda med resan, en andel som varit i stort sett oförändrad jämfört med undersökningarna för 2019 och 2022 (Transportstyrelsen 2025e).

Enligt undersökningen Kollektivtrafikbarometern (Svensk kollektivtrafik 2026) är 59 procent av resenärerna nöjda¹⁸ med kollektivtrafikbolaget i sin region. Nöjdheten med kollektivtrafiken bland allmänheten är något lägre, 43 procent. Nöjdheten bland resenärer med senaste resan är högre, 74 procent. Det är dock något lägre än de 80 procent nöjda resenärer som brukar uppmätas. För alla tre måtten är utvecklingen alltså svagt fallande över tid, men för 2025 ökar bedömningarna något igen.¹⁹ Nöjdheten med den kollektivtrafik som erbjuds varierar mellan regionerna. Lägst nöjdhet totalt sett noterades för Dalarna (56) medan den låg 26 procentenheter högre i Västmanland (75). Spridningen i nöjdheten med den senaste resan är något mindre, från 71 (Dalarna) till 82 (Norrbotten).

Varje år presenterar Svenskt Näringsliv (2025) en kommunrankning av det lokala företagsklimatet, baserat på resultatet från en företagsenkät med frågor om bland annat företagets upplevelse av vägnät, tåg- och flygförbindelser.²⁰ Svaren på dessa frågor presenteras också som ett genomsnitt per kommun, vilket har använts för att ta fram ett resultat per kommungrupp (Figur 2.7).²¹

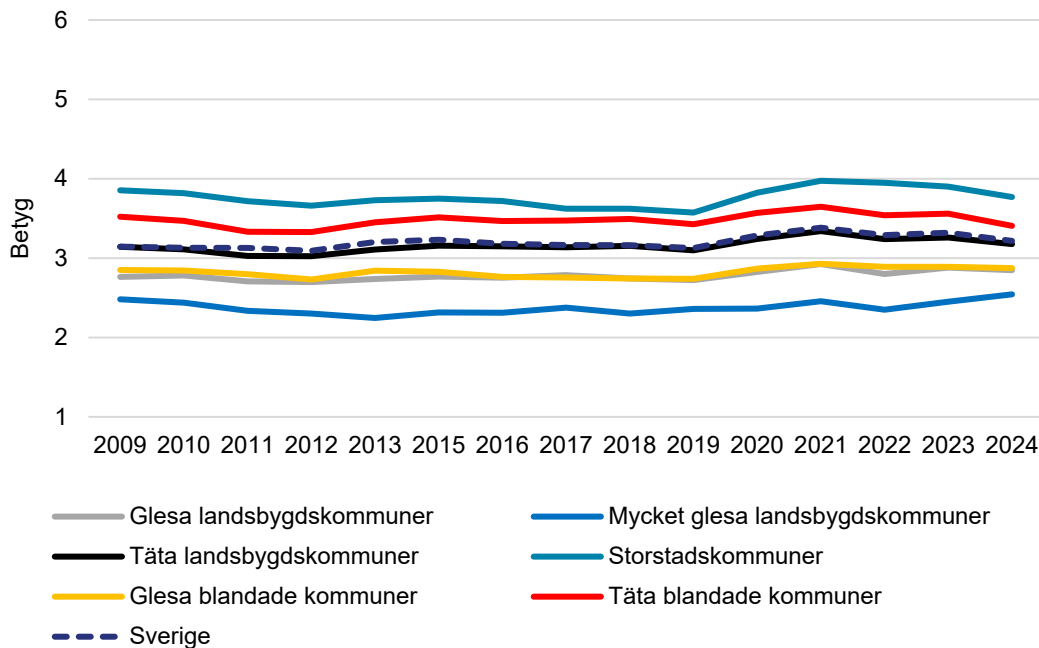
¹⁷ Trafikverket har genomfört en översyn av metoden under 2019 varför jämförelse bakåt i tiden bör göras med försiktighet.

¹⁸ Med nöjda avses de som har gett betyget 4 eller 5 på svarskalet 1–5.

¹⁹ Inför 2017 års undersökning gjordes ett omtag i Kollektivtrafikbarometerns upplägg i syfte att nå en modern och framtidssäkrad undersökning. Flera förändringar har genomförts, bland annat avseende urval, insamlingsmetod, ett flertal nya frågor samt nya deltagare. Sammantaget är det så pass många förändringar som har genomförts i undersökningen att det inte med säkerhet går att uttala sig om resultatsskillnaderna mot tidigare år beror på faktiska attitydförändringar bland befolkningen eller specifika förändringar som genomförts i undersökningen.

²⁰ Svaren på frågorna omsätts till poäng: Dålig=1 poäng, Inte helt godtagbart=2 poäng, Godtagbart=3 poäng, Bra=4 poäng, Mycket bra = 5 poäng, Utmärkt = 6 poäng. Under 2020 genomgick undersökningen en översyn, vilket medför att jämförelser bakåt i tiden försvåras. Frågan som ställs om infrastrukturen är dock nästan densamma som i tidigare enkät varför detta problem troligen är begränsat Svenskt Näringsliv (2019). Enkät om företagsklimatet i [kommun A - 2019]. Svenskt Näringsliv (2020). Enkät om företagsklimatet i [kommun A 2020].

²¹ Eftersom enkätsvaren inte har gått att få tag på har sammanslagningen till kommungrupper beräknats som genomsnittet av genomsnittsvärdena som presenteras per kommun i varje kommungrupp.



Figur 2.7. Företagens upplevelse av vägnät, järnvägs- och flygförbindelser i kommunen, 2009–2024. Redovisat enligt Tillväxtanalys 2021 års kommungruppsindelning. Genomsnitt av betyg på en sexgradig skala, där 1 = dåligt och 6 = utmärkt.

Källa: Svenskt Näringsliv (2025), egen bearbetning.

Anm: Då Tillväxtverket reviderat kommungruppsindelningen 2021 redovisas resultaten för enkelhets skull enligt denna indelning även för tidigare år. I huvudsak ändras inte resultaten jämfört med den äldre kommungruppsindelningen. För en jämförelse med den äldre indelningen hänvisas till 2021 års måluppföljningsrapport.

Tydligt är att företagen i *Storstadskommuner* och *Täta blandade kommuner* är mer nöjda med kommunens vägnät, tåg- och flygförbindelser än vad företagarna generellt är i riket. Bedömningen för *Täta landsbygdskommuner* följer bedömningen för riket. Det är också tydligt att företagen i *Mycket glesa landsbygdskommuner* är minst nöjda. Även om resultaten per kommungrupp uppvisar en viss variation mellan åren är det svårt att se en tydlig trend över tid. För Sverige som helhet har nöjdheten ökat från 3,14 till 3,22 mellan 2009 och 2024. Eftersom ingen osäkerhet i skattningarna finns redovisad bör resultaten tolkas med försiktighet.

Mätningen för 2025 har gjorts med en annan metod, där frågan är uppdelad i två frågor: dels en fråga om lokalt vägnät²², dels om infrastrukturen till och från kommunen för varor och personer²³ (Tabell 2.3). Betygen överensstämmer väl med de tidigare resultaten att tät kommuner får ett högre betyg än mer glesa och avlägset belägna kommuner. Det är också tydligt att bedömningen av den egna kommunens vägnät är lägre än företagens bedömning av hur väl kommunen är sammanknuten med omvärlden.

²² "Hur tycker du att det lokala vägnätets framkomlighet och underhåll är i din kommun idag?"

²³ "Hur tycker du att infrastrukturen till och från kommunen för varor och personer fungerar idag?"

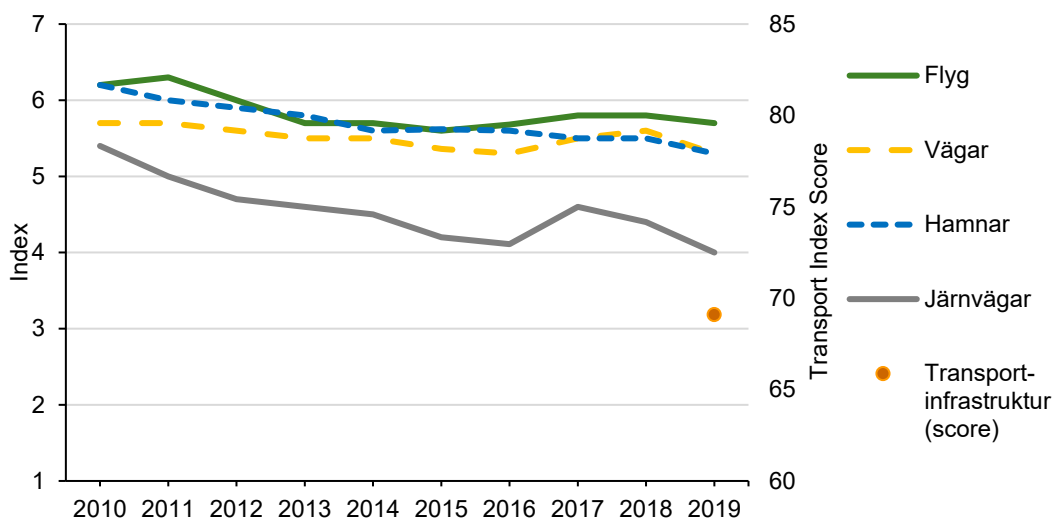
Tabell 2.3. Företagens upplevelse av kommunens vägnät och infrastrukturen till/från kommunen.

Kommungrupp	Inom kommunen	Till/från kommunen
Sverige	3,25	3,45
Storstadskommuner	3,56	3,80
Täta blandade kommuner	3,36	3,61
Glesa blandade kommuner	3,19	3,26
Täta landsbygdskommuner	3,28	3,47
Glesa landsbygdskommuner	3,09	3,23
Mycket glesa landsbygdskommuner	2,93	2,89

Källa: Svenskt Näringsliv (2026)

Transportsystemets kvalitet i ett internationellt näringslivsperspektiv – nyckelmått

För att spegla hur kvaliteten i det svenska transportsystemet per trafikslag i bred mening står sig i förhållande till andra länder används fyra mått på infrastrukturkvaliteten, ett per trafikslag.²⁴ I samband med coronapandemin avbröts publiceringen av detta index, varför den senaste informationen som redovisas avser 2019. Värdena sträcker sig mellan 1 och 7, ju högre desto bättre (World Economic Forum 2019). I jämförelse med 2010 befinner sig samtliga mått på en lägre nivå för Sveriges del 2019 (Figur 2.8). Största indexminskning står *järnvägar* för, med ett tapp från 5,4 till 4,0. Detta trots den klara förbättringen 2017. Även indexet för *hamnar* har minskat mycket – från 6,2 till 5,3.



Figur 2.8. Sveriges indexvärden för fyra transportkvalitetsmått för åren 2010–2019 samt ett övergripande nyckelmått för transportinfrastruktur (endast 2019).

Källa: World Economic Forum (2019)

²⁴ Måtten speglar hur näringslivet såsom till exempel en transportköpare upplever sitt lands transportsystem.

Dessutom inkluderas i undersökningen ett övergripande nyckelmått för transportinfrastruktur. Detta är en sammanvägning av dessa fyra kvalitetsmått ovan samt fyra andra tillgänglighetsmått, ett per trafikslag, vilka redovisas under indikatorn *Tillgänglighet – godstransporter* (Figur 2.31). Det sammanvägda nyckelmåttet redovisas på en skala mellan 0 och 100.²⁵ Sverige placerades 2019 på en 23:e plats vad gäller transportinfrastruktur, med ett värde på 69,1.²⁶ Tyvärr finns detta mått redovisat endast för 2019.

Resultat från tre andra internationella index med fokus på grundläggande infrastruktur har infogats under indikatorn (avsnitt 2.5). För att vidare komplettera tidsserien från GCI för de efterföljande åren har vi nedan också inkluderat uppgifter från transportmyndigheternas årsredovisningar.

För samtliga trafikslag pågår ett arbete med att vidmakthålla och utveckla infrastrukturen, se framför allt redovisningarna från Trafikverket (2026h) och Sjöfartsverket (2026) för mer information om myndigheternas respektive insatser under året. Trots dessa insatser tyder dock utvecklingen på en försämring av tillståndet för väg- och järnväg över tid, även efter 2019.

Trafikverket konstaterar, i motsats till föregående års årsredovisningar, att tillståndet på det statliga vägnätet nu börjar förbättras. Trafikverket redovisar ett flertal mått i årsredovisningen som stöd för sin slutsats, såsom vägytans tillstånd²⁷, broars brist på kapitalvärde och bärighet.

Man konstaterar i föregående års årsredovisningar också att ”järnvägsanläggningens tillstånd har under lång tid försämrats”, men även här finns det under 2025 indikationer på en positiv utveckling, exempelvis med måtten *Antal spårkilometer med hastighetsnedsättningar aviserade i JNB*, *Antal infrastrukturelaterade tågstörande fel per tusen tågkilometer* och *QS-talet*²⁸.

Sjöfartsverket (2026) redovisar för sin verksamhet goda resultat i förhållande till de flesta av sina uppsatta mål om servicenivåer. Jämfört med målsättningarna fanns det 2025 smärre brister i tillgängligheten i farlederna, en något mindre sjömått yta i förhållande till plan samt att man inte fullt ut når upp till målnivån för sjö- och flygräddning. År 2023 uppnåddes det högsta nöjd kund indexet (72 av 100) sedan mätningen inleddes 2014.²⁹

²⁵ För varje mått som ingår i detta sammanlagda mått ges värdet 100 till det bästa landet för respektive mått. Det sammanlagda värdet viktas sedan samman.

²⁶ Singapore är på plats 1 har värdet 91,7. Bland länderna i Sveriges närhet intar exempelvis Tyskland plats 7 med ett indexvärde på 84,3, Danmark plats 15 (75,7), Finland plats 27 (67,2) och Norge plats 62 (53,9).

²⁷ I Trafikanalys (2024d). Vägytans tillstånd 2013-2023. Stockholm, Trafikanalys. PM 2024:5.

²⁸ Trafikverket mäter regelbundet kvaliteten på spårslaget, det vill säga hur rakt spåret ligger i höjd- och sidoläge. Kvalitetstalet QS är ett sammanvägt värde för spårslaget och beräknas för att få en bild av kvaliteten på en längre sträcka. Ett högre QS-tal (maximalt 150) innebär bättre kvalitet.

²⁹ Vart tredje år gör Sjöfartsverket en NKI-undersökning (nöjd kundindex). Den ger en samlad bild av vad kunder och intressenter är nöjda med och vad som kan förbättras gällande bemötande, service och administration. Målsättningen är ett NKI över 75 Sjöfartsverket (2025). Årsredovising 2024.

I såväl 2024 som 2025 års årsredovisningar framhålls kris- och beredskapsarbetet, samt muddringsarbete vid Malmporten i Luleå³⁰ samt Skandiaporten³¹ samt arbetet vid slussarna i Trollhätte kanal³² och i Södertälje³³.

Sjöfartsverket har idag sex isbrytare, varav fyra snart är 50 år gamla och behöver bytas ut. Under januari 2025 genomfördes dialoger med fyra kvalificerade varv som anmält intresse att lämna anbud för att bygga en ny isbrytare. Tilldelningsbeslut fattades i juni 2025. Beslutet överprövades i början på juli och ärendet hanteras för närvarande av Förvaltningsrätten i Linköping. Sjöfartsverket har för avsikt att signera kontrakt med det varv som ska bygga den nya isbrytaren under våren 2026 och att det nya fartyget ska levereras under 2029. Sammantaget innebär detta att investeringsutfallet år 2025 är 2 147 miljoner kronor lägre än den investeringsram som regeringen medgivit. Avvikelsen härrör främst till isbrytningsverksamheten.

Transportstyrelsen (2026g) bedömer sina fyra verksamhetskategorier på en fyrgradig³⁴ skala.

- Regelgivningen bedöms som helhet vara "delvis inte tillfredsställande". Uppdelat finns det 19 av 35 verksamhetsområden inom regelgivningen som bedömdes vara "tillfredsställande", 14 områden var "delvis inte tillfredsställande" och 2 bedömdes "inte tillfredsställande".
- Tillståndsprovningen bedömdes som helhet vara "tillfredsställande". 30 av 62 verksamhetsområden bedömdes "tillfredsställande", medan 7 bedömdes vara "inte tillfredsställande".
- Tillsyn är den verksamhetskategori där utmaningarna är störst. Resultatet bedömdes som helhet "inte tillfredsställande". 30 av 86 verksamhetsområde var "tillfredsställande", 46 "delvis inte tillfredsställande" och 10 "inte tillfredsställande".
- Registerhållningen bedömdes som helhet vara "tillfredsställande". 14 av 32 verksamhetsområden bedömdes "tillfredsställande", 18 "delvis inte tillfredsställande".

³⁰ En stor del av årsredovisningen 2024 ägnades åt att beskriva muddringsarbetet vid Malmporten i Luleå, där förberedande muddringsarbete har skett under året. I årsredovisningen för 2024 nämns dock också att upphandlingen vad gäller det fortsatta muddringsarbetet har avbrutits i februari 2025. I årsredovisningen för 2025 framhålls att året präglats av upphandlingsarbete och omprojektering av farleden för att optimera omfattningen, som ett svar på allt högre anbud för muddringen. En ny upphandling publicerades under slutet av 2025.

³¹ Under 2025 har ytterligare projektering genomförts och upphandlingen publicerades i slutet av 2024, men fick avbrytas med hänsyn till allt för höga anbud. Efter en uppdelning av kontrakt och förnyade upphandlingar under 2026 beräknas projektet vara klart senast 2029. Samtidigt skall Göteborgs Hamn vara klara med kajförstärkningar så att hamnen kan ta emot de fartyg som farleden byggs för.

³² Projektet är i en utredningsfas där de tre aktuella orterna som berörs – Trollhättan, Lilla Edet och Vänersborg – befinner sig i olika skeden.

³³ Trafikverket genomför just nu byggnationen i Södertälje sluss och kanal tillsammans med Sjöfartsverket, som beräknas ta över fullt färdig anläggning under 2028.

³⁴ 1) Gott resultat, 2) Tillfredsställande resultat, 3) Delvis inte tillfredsställande resultat, 4) Inte tillfredsställande. I 2024 års uppföljning gjordes redovisningen på en tregradig skala varför det är svårt att jämföra utvecklingen över tid. Transportstyrelsen skriver: "Det arbete som bedrivs för att på en myndighetsövergripande nivå analysera tillståndet i verksamheten handlar i huvudsak om att kunna identifiera var i verksamheten det finns brister, och kunna vara ett underlag för prioriteringar, inte i första hand att bedöma verksamhetens resultat i årsredovisningen. Utgångspunkten är mätningar av tillståndet i det vi benämnt verksamhetsområden, vid två tillfällen per år. I dessa mätningar har hittills nivån "gott" inte använts, utan det har varit en tre-gradig skala där "tillfredsställande" omfattat motsvarande både gott och tillfredsställande. Den senaste mätningen gjordes i september 2025. Dessa mätresultat har ändå utgjort ett av underlagen för resultatbedömningarna i årsredovisningen. Men vid mättidpunkten var alltså inte hela årets resultat känt, och vi har heller inte byggt årsredovisningens resultatredovisning på strukturen med verksamhetsområden på det sätt som mätningarna av tillståndet i verksamheten följer. Verksamhetsområdena är dessutom olika stora i omfattning eller väsentlighet. I årsredovisningen har hänsyn tagits till detta genom att resultaten har viktats i helhetsbedömningen" Transportstyrelsen (2026f). Underlag till Trafikanalys, handling #22 i ärende Utr 2025/67.

Som huvudorsak till bristerna inom framför allt regelgivning och tillsyn nämns resursbrist i form av rekryteringssvårigheter och omprioriteringar. Bedömningarna är ungefärligt likvärda med hur de såg ut 2024.

Sammanvägd bedömning

Transportsystemets standard och tillförlitlighet bedöms fortsätta utvecklas i negativ riktning i ett längre perspektiv. De centrala nyckelmåtten visar att systemet inte återtagit den förväntade positiva utveckling som fanns före pandemin. Punktligheten i järnvägstrafiken har förbättrats något mellan 2024 och 2025, men ligger fortfarande under nivåerna från 2009 och 2013. Särskilt fjärrtågen har fortsatt låg punktlighet. Antalet stora trafikstörande händelser är fortsatt högt och även om förseningstimmarna minskat något under 2025 är den genomsnittliga tillförlitligheten på en nivå som inte motsvarar vare sig resenärers eller näringslivets behov.

På vägsidan är totalstoppen i det statliga vägnätet fortsatt omfattande. Nivån har legat relativt stabil sedan 2017, men ökade kraftigt 2023 för att minska tydligt under 2025. Särskilt lastbilstrafikens totalstopp har ökat stadigt sedan 2015. Restidsvariationen i storstäderna – där trängsel mäts genom framkomlighetsindex – visar en tydlig försämring sedan 2022, vilket innebär att restidsupphoffringen för trafikanterna ökar.

Det internationella jämförelsemåttet för transportinfrastruktur visar en långsiktigt nedåtgående trend fram till 2019, och andra indikatorer som tillkommit därefter – exempelvis företagens omdömen om vägnät och förbindelser – pekar inte på någon tydlig förbättring. Samtidigt ger kundundersökningar en bild av över lag fortsatt nöjda resenärer, men med vikande betyg för punktlighet och prisvärdhet, vilket sammantaget förstärker bilden av ett transportsystem som inte utvecklas i linje med förväntningarna.

Även om det under senare år genomförts betydande investeringar och ökat underhåll i väg- och järnvägsinfrastruktur, och vissa positiva tendenser finns i form av färre stora störningar, är den sammantagna utvecklingen fortsatt negativ. Sammantaget visar indikatorn att transportsystemets standard och tillförlitlighet är lägre än när de transportpolitiska målen antogs, och att återhämtningen efter pandemin inte varit tillräckligt stark för att vända den långsiktiga trenden.

NYHETER

Förslag till Nationell Plan 2026–2037

Trafikverket presenterade i september 2025 planförslag för 2026–2037. Det är en plan som syftar till mer tillförlitliga vägar och järnvägar som stärker näringsliv och arbetspendling, som har en tydlig och transparent prioritering efter samhällsnytta som ska ge ett mer robust transportsystem som stärker totalförsvaret. Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 uppgår till 1 171 miljarder kronor.

Av planeringsramen ska 607 miljarder kronor användas till utveckling av transportsystemet. Av planeringsramen avsätts 210 miljarder kronor till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar och 354 miljarder kronor till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar inklusive bärighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar. Till detta kommer ytterligare finansiering i form av bland annat infrastrukturavgifter (Trafikverket 2025c).

Ny infrastruktur

Av 176 namngivna objekt i den nuvarande planen är 40 färdigställda och 55 pågår (Trafikverket 2026h). Ett av de större projekten som har öppnat för trafik under 2025 är Varbergstunneln – nästan en mil nytt dubbelspår på Väst kustbanan i en ny tunnel under Varbergs centrum. Ombyggnaden av E4 förbi Ljungby blev också klar, vilket gör att det nu är motorvägsstandard från Gävle till Helsingborg. Dessutom har det skett större underhållsåtgärder, bland annat ett omfattande spårbyte på Malm banan mellan Gällivare och Råtsi. Detta förbättrar tillståndet på Malm banan som nu inte längre har några bärighetsnedsättningar.

Nato inträdet ställer ökade krav på transportsystemet

Sveriges anslutning till Nato i mars 2024 ställer krav på kritisk infrastruktur i landet. För att uppfylla Nato-standarderna för säkerhet och hållbarhet kommer svenska investeringar i sektorer som energiförsörjning, transport och telekommunikation att behöva anpassas och utökas. Redan i arbetet med Nationell Plan framgår det att Trafikverket arbetar med att inkludera dessa perspektiv. Det framgår också att inträdet kan innebära ökade möjligheter till medfinansiering (Regeringen 2024d).

2.3 Tillgänglighet till arbete och skola

Tillgängligheten till arbete och skola har över lag förbättrats något sedan 2009. En större andel av befolkningen når både grundskolor och gymnasieskolor inom givna restider, och utvecklingen i riket är svagt positiv trots variationer mellan kommungrupper. Även logsummemaåttet, som speglar den samlade tillgängligheten till arbetsplatser och service, har stärkts över tid och pekar på en bredare förbättring av tillgängligheten.

Samtidigt har restiderna för arbetspendling stigit något och de geografiska skillnaderna består, vilket gör att utvecklingen inte är entydigt positiv för alla grupper.

Sammantaget bedöms därför tillgängligheten till arbete och skola vara i huvudsak stabil eller svagt förbättrad över tid, även om förbättringarna är begränsade och skillnaderna mellan kommungrupperna fortsatt är stora.



Våra resor till skola och arbete hör till de resor vi genomför flest gånger per år. Hur tillgängligheten utvecklas till dessa målpunkter är därför av stor betydelse för hur vi uppfattar att transportsystemet fungerar som helhet. I denna indikator följer vi detta med mått som beskriver hur stor del av befolkningen som bor inom vissa restidsavstånd från viktiga målpunkter, med mått som visar hur arbetsmarknadsregionerna utvecklas för män och kvinnor samt med ett mått som väger samman olika reskostnader och nyttor av att nå målpunkter och visar hur de förändrats över tid.

Mått

Tillgänglighet till grundskola – nyckelmått

Antalet barn i åldern 7–15 år ökade med 9,8 procent, från 1 024 495 år 2014 till 1 124 458 år 2025. Under samma period minskade antalet grundskolor med 157, från 4 818 år 2014 till 4 661 år 2025.

Andelen barn 7–15 år som når närmaste grundskola³⁵ inom 10 respektive 20 minuter till fots, samt inom 10 respektive 20 minuter med kollektivtrafik³⁶, redovisas i Tabell 2.4 och Tabell 2.5. För hela Sverige räknat nådde 44 procent av barnen en grundskola inom 10 minuters promenad och 76 procent inom 20 minuters promenad, vilket är en ökning med 1 procentenhet jämfört med 2014. Det är framför allt i *Tätortsnära landsbygdskommuner* och *Glesa landsbygdskommuner* som tillgängligheten ökat jämfört med 2014. Tillgängligheten minskade något i *Storstadskommuner*. I *Glesa blandade kommuner* och i *Mycket glesa landsbygdskommuner* minskade tillgängligheten inom 10 minuters promenad medan den har varit

³⁵ Tillgänglighet till förskolor analyserades för 2024 och resultatet visade sig vara snarlikt det för grundskolor. För att inte belasta dokumentet med fler mått så valde vi att inte redovisa tillgängligheten till förskolor här.

³⁶ Tillgängligheten i kollektivtrafiksystemet beräknas utifrån den ordinarie tidtabellen v.41 Samtrafiken (2024). Beräkningen tar hänsyn till en rad kriterier som t.ex. maximala avståndet till närmaste hållplats, avståndet mellan hållplatser vid byten. Närbarheten för respektive tidsintervall kräver minst en avgång på vardagar mellan kl. 7 och kl. 9.



likvärdig över tid i *Täta blandade kommuner*. För tillgänglighet inom 20 minuters promenad noteras förbättringar över tid för de tre landsbygdskommuntyperna och en minskad eller oförändrad tillgänglighet för de tre övriga kommuntyperna.

Tabell 2.4. Andel (%) av befolkningen 7–15 år med högst 10 och 20 minuters promenad (5 km/h) till närmsta grundskola 2020 och 2025. Fördelat efter Tillväxtverkets kommungruppsindelning.

Tillgänglighet till grundskola, promenad, per kommungrupp	Inom 10 minuters promenad 2014 (%)	Inom 10 minuters promenad 2025 (%)	Inom 20 minuters promenad 2014 (%)	Inom 20 minuters promenad 2025 (%)	Antal 7-15 åringar 2025
Storstadskommuner	58	57	92	91	363 625
Täta blandade kommuner	41	41	74	73	458 559
Glesa blandade kommuner	39	37	69	69	79 118
Tätortsnära landsbygdskommuner	28	29	57	58	136 822
Glesa landsbygdskommuner	29	31	55	57	79 374
Mycket glesa landsbygdskommuner	26	25	55	56	6 960
Riket	43	44	75	76	1 124 458

Källa: NVDB från Trafikverket (2026c), befolkningsstatistik från SCB (2025b) och skolor från Skolverket (2025). Bearbetning av Trafikanalys.

För resor med kollektivtrafik ökar barnens tillgänglighet för resor inom 10 minuter med en procentenhet jämfört med år 2014 (Tabell 2.5). Förändringarna inom respektive kommungrupp är små. Inom 10 minuter minskar andelarna för en av kommungrupperna och ökar för tre kommungrupper. För den längre restiden har tillgängligheten ökat för fyra kommungrupper och minskar för två 2025 jämfört med 2014. Störst är ökningen i *Glesa landsbygdskommuner* och *Mycket glesa landsbygdskommuner* där andelarna ökat med 5 procentenheter vardera.

Tabell 2.5. Andel (%) av befolkningen 7–15 år med högst 10 och 20 minuters färd med kollektivtrafik, till närmsta grundskola 2014 och 2025. Fördelat efter Tillväxtverkets kommungruppsindelning.

Tillgänglighet till grundskola, kollektivtrafik, per kommungrupp	Inom 10 minuter kollektivt 2014 (%)	Inom 10 minuter kollektivt 2025 (%)	Inom 20 minuter kollektivt 2014 (%)	Inom 20 minuter kollektivt 2025 (%)
Storstadskommuner	91	91	98	98
Täta blandade kommuner	72	71	87	88
Glesa blandade kommuner	64	65	82	83
Tätortsnära landsbygdskommuner	52	52	74	74
Glesa landsbygdskommuner	50	52	71	76
Mycket glesa landsbygdskommuner	37	39	56	61
Riket	72	73	87	87

Källa: NVDB från Trafikverket (2026c), befolkningsstatistik från SCB (2025b), kollektivtrafikens tidtabeller från Samtrafiken (2025) och skolor från Skolverket (2025). Bearbetning av Trafikanalys.

Trots dessa förbättringar över tid noteras tydliga skillnader i nivåer mellan kommungrupperna. Tillgängligheten till grundskola är exempelvis avsevärt högre i *Storstadskommuner* än i *Mycket gleša landsbygdskommuner*. Skillnaden mellan dessa två grupper av kommuntyper var 32 procentenheter för tillgänglighet till skola inom 10 minuters promenad och 52 procentenheter för tillgänglighet med kollektivtrafik inom samma tidsram 2025. Skillnaden är än större för 20 minuters promenad, men något mindre för 20 minuters resa med kollektivtrafik.

Tillgänglighet till gymnasium – nyckelmått

Även antalet ungdomar i åldern 16–19 år fortsätter att öka jämfört med året innan, men är 2,5 procent lägre 2025 jämfört med 2014. Antalet gymnasieskolor minskade med 22 skolor från 1 306 år 2014 till 1 284 år 2025.

I genomsnitt nådde 12 procent av barnen i åldern 16–19 ett gymnasium inom 10 minuters promenad och 29 procent inom 20 minuters promenad 2025 (Tabell 2.6). Förändringarna över tid är små både för riket och per kommungrupp och tidsintervall. För *Gleša blandade kommuner* och *Gleša landsbygdskommuner* ökar tillgängligheten för både 10 och 20 minuters promenad.

Om beräkningarna delas upp per kommungrupp visar det på tre skikt där ingående kommungrupper har likartad tillgänglighet. Översta skiktet, med högst tillgänglighet, består endast av *Storstadskommuner*. Där nådde 16 respektive 37 procent av barnen i åldern 16–19 år ett gymnasium inom 10 respektive 20 minuters promenad 2025. Mellersta skiktet består av *Täta blandade kommuner*, *Gleša blandade kommuner* och *Mycket gleša landsbygdskommuner*. Kommungrupperna med lägst tillgänglighet till gymnasieskolor är *Tätortsnära landsbygdskommuner* och *Gleša landsbygdskommuner*. Andelen av barnen som når ett gymnasium inom 10 minuters promenad uppgår för dessa kommungrupper till 6–9 procent och 19–23 procent inom 20 minuters promenad.

Tabell 2.6. Andel (%) av befolkningen 16–19 år med högst 10 och 20 minuters promenad (5 km/h) till närmsta gymnasium 2014 och 2025. Fördelat efter Tillväxtnalys kommungruppsindelning.

Tillgänglighet till gymnasium, promenad, per kommungrupp	Inom 10 minuters promenad 2014 (%)	Inom 10 minuters promenad 2025 (%)	Inom 20 minuters promenad 2014 (%)	Inom 20 minuters promenad 2025 (%)	Antal 16–19 åringar
Storstadskommuner	16	16	38	37	159 918
Täta blandade kommuner	11	11	27	26	203 594
Gleša blandade kommuner	9	11	26	28	34 808
Tätortsnära landsbygdskommuner	6	6	20	19	58 928
Gleša landsbygdskommuner	7	9	19	23	34 891
Mycket gleša landsbygdskommuner	13	13	33	35	3 064
Riket	11	12	28	29	495 203

Källa: NVDB från Trafikverket (2026c), befolkningsstatistik från SCB (2025b) och skolor från Skolverket (2025). Bearbetning av Trafikanalys.

Tillgängligheten med kollektivtrafik till gymnasieskolor minskade något 2025 mätt som andelen ungdomar som kan nå närmaste gymnasieskola inom 10 minuter med kollektivtrafiken för



Riket som helhet samt för alla kommungrupper förutom *Glesa landsbygdskommuner* och *Glesa blandade kommuner* (Tabell 2.7). För andelen som kan nå gymnasium inom 20 minuter med kollektivtrafiken är det endast små förändringar, förutom i *Glesa blandade kommuner* samt *Glesa landsbygdskommuner* som ökade med 4 respektive 7 procentenheter. Även för dessa barn går det att urskilja nivåskillnader mellan kommungrupperna.

Tabell 2.7. Andel (%) av befolkningen 16–19 år med högst 10 och 20 minuters färd med kollektivtrafik till närmsta gymnasium 2020 och 2025. Fördelat efter Tillväxtverkets kommungruppsindelning.

Tillgänglighet till gymnasium, kollektivtrafik, per kommungrupp	Inom 10 minuter kollektivt 2014 (%)	Inom 10 minuter kollektivt 2025 (%)	Inom 20 minuter kollektivt 2014 (%)	Inom 20 minuter kollektivt 2025 (%)
	Storstadskommuner	39	36	83	81
Täta blandade kommuner	27	25	62	60
Glesa blandade kommuner	22	23	55	59
Tätortsnära landsbygdskommuner	18	16	41	38
Glesa landsbygdskommuner	18	20	39	46
Mycket glesa landsbygdskommuner	25	20	35	36
Riket	28	27	62	63

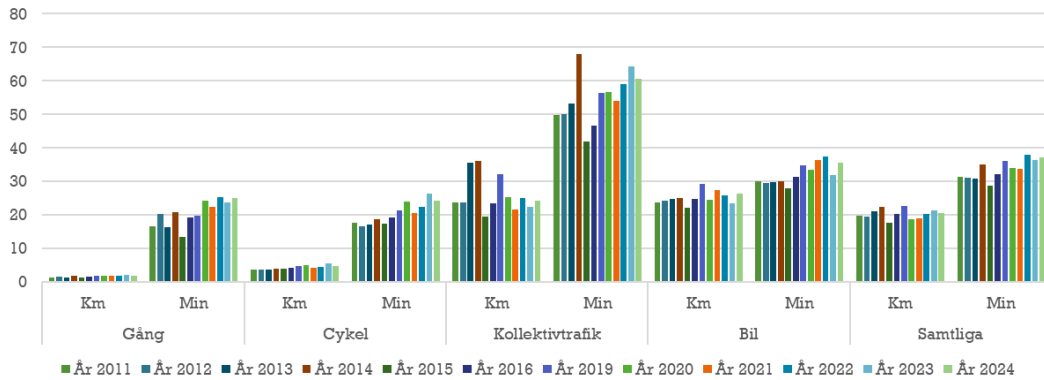
Källa: NVDB från Trafikverket (2026c), befolkningsstatistik från SCB (2025b) och skolor från Skolverket (2025). Bearbetning av Trafikanalys.

Sammantaget är det små förändringar av tillgängligheten till grundskola och gymnasium som noteras 2025 jämfört med 2014, där i flera fall de glesa kommungrupperna har haft en positiv utveckling medan kommungruppen *Storstäder* och *Täta blandade kommuner* haft en negativ utveckling.

2.3.1 Arbetspendling

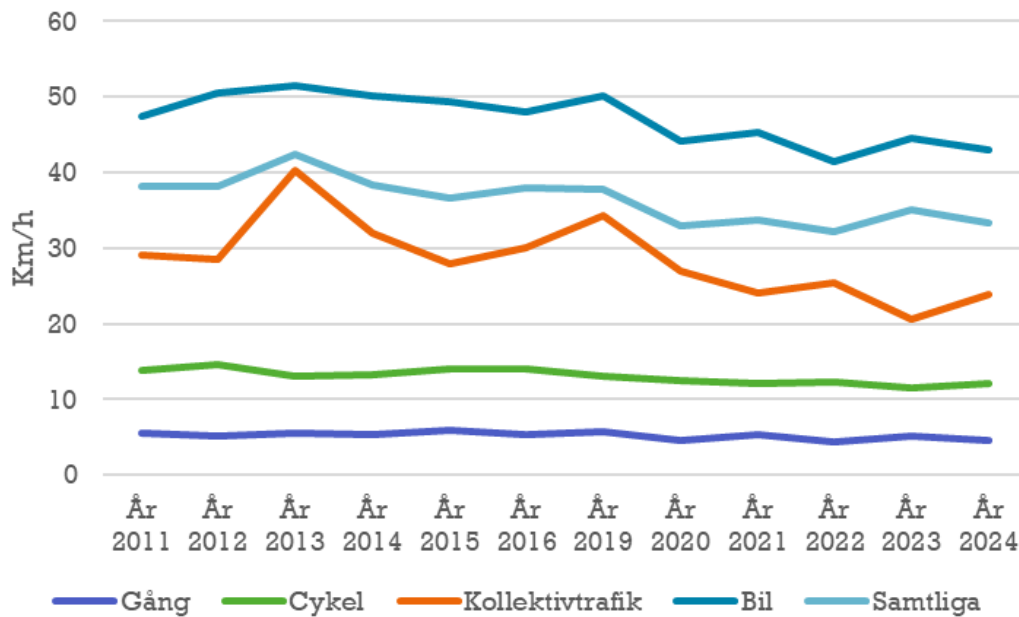
Genom att använda uppgifter från den nationella resvaneundersökningen (RVU) är det möjligt att beskriva den genomförda arbetspendlingen i avstånd och tid enkel väg mellan bostad och arbetsställe över tid med olika färdssätt (Figur 2.9).

Det genomsnittliga avståndet mellan hemmet och arbetsplatsen var 37 minuter och 21 km 2024. Den genomsnittliga reslängden och restiden för samtliga färdssätt ligger relativt stabilt under perioden 2011–2016 och 2019–2024, kring 19–23 km och 31–38 minuter. Efter en viss nedgång under pandemiperioden 2020–2021 ökade reslängden något igen 2022–2024. De tydligaste skillnaderna per färdssätt över tid noteras för bil och kollektivtrafik, som båda noterar kortare reslängder i km men längre i restid. Samtidigt ökar restiden över tid för både gång och cykel.



Figur 2.9. Genomsnittligt arbetspendlingsavstånd per färdssätt, mätt i avstånd (kilometer) och tid (minuter), år 2011 till 2016 och 2019 till 2024.
 Anm: Uppgifter för åren 2017 och 2018 saknas.
 Källa: Trafikanalys (2026k)

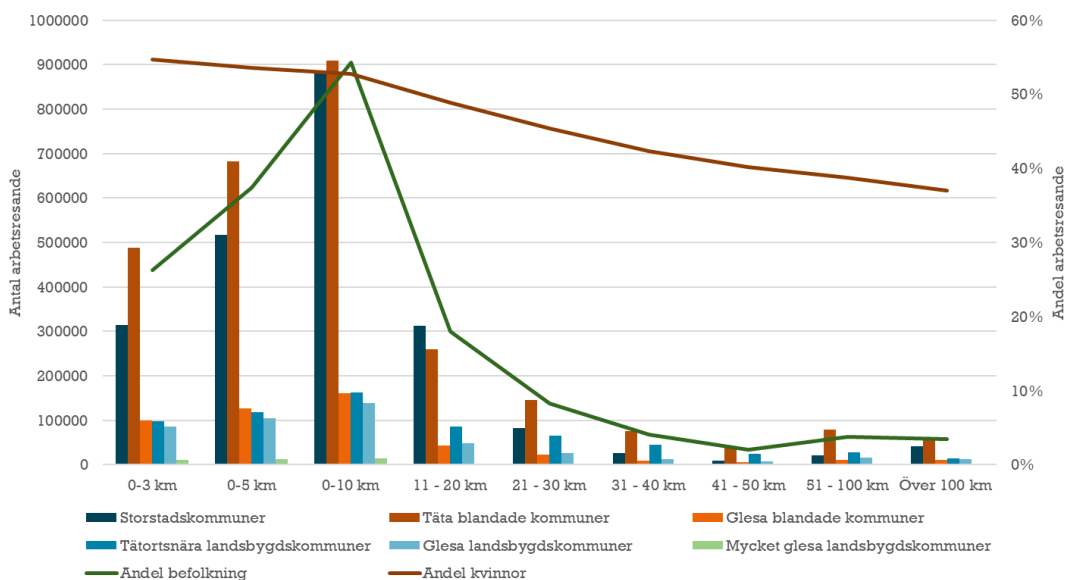
Eftersom förändringarna i både reslängd och restid är relativt små över perioden är även variationerna i den genomsnittliga hastigheten begränsade (se Figur 2.10). Samtidigt kan en svagt nedåtgående trend noteras. Mellan 2019 och 2024 har den genomsnittliga hastigheten minskat med cirka 7 km/h för bilresor och omkring 10 km/h för kollektivtrafikresor. Det tyder på att restiderna i genomsnitt har ökat något i förhållande till reslängden under perioden.



Figur 2.10. Genomsnittlig hastighet per färdssätt år 2011-2016 och 2019 till 2024 för arbetsresor.
 Anm: Uppgifter för åren 2017 och 2018 saknas.
 Källa: Trafikanalys (2026k)

Data från SCB:s register Befolkningens arbetsmarknadsstatus³⁷ (BAS) har använts för att närmare analysera och beskriva fågelvägsavståndet mellan arbetstagarens bostad och dennes arbetsställe. Totalt fanns det 4 177 251 sysselsatta i registret år 2023, varav 253 900 personer där arbetsställe var registrerad på samma ruta (100 meters ruta) som bostaden. Störst antal sysselsatta återfinns inte helt oväntat i kommungrupperna *Storstadskommuner* och *Täta blandade kommuner* (Figur 2.11).

Majoriteten av alla arbetstagare (54 procent) bor inom 10 kilometers fågelvägsavstånd från sina arbetsställen. Det är också inom det intervallet som andelen kvinnor (51 procent) är något större än andelen män. Med ökande avstånd sjunker andelen kvinnor och på avstånd över 100 kilometer är endast 37 procent kvinnor. Endast 13 procent av alla arbetsresande bor längre bort än 30 kilometer från sina arbetsställen. Att kvinnor bor närmare sina arbetsställen återspeglas även i deras större antal lokala arbetsmarknadsregioner.



Figur 2.11. Fågelvägsavstånd mellan bostad och arbetsställe uppdelat efter kommungrupp år 2023. Vänster axel visar antalet arbetsresande per avstånd (miljontal) och högra axeln andelen av samtliga arbetsresande samt andelen kvinnor i respektive avståndssegment. Observera att andelarna i de tre första grupperna är överlappande.

Källa: Pendlingsstatistik från SCB (2023c). Bearbetning av Trafikanalys.

Tittar man på den procentuella fördelningen på de olika avståndsintervaller för respektive kommungrupp blir det tydligt att det inte finns några större skillnader mellan de olika kommungrupperna (Figur 2.11). Omkring hälften av befolkningen i respektive kommungrupp bor inom 0 till 10 kilometer från sina respektive arbetsställen, förutom boende i *Tätortsnära landsbygdskommuner*, där endast 35 procent bor inom detta avstånd. Denna kommungrupp har i stället andelsmässigt flest boende med ett avstånd i intervallet 11–100 kilometer. Noterbart är också att kommungruppen *Mycket glea landsbygdskommuner* har den största andelen av befolkningen som bor inom de två intervallen 0-3 och 0-5 kilometer från sina arbetsställen.

³⁷ SCB:s registerbaserade arbetsmarknadsstatistik (BAS) över nattbefolkning och deras respektive arbetsställen ersätter det tidigare arbetsmarknadsregistret RAMS. Statistiken i BAS är mer omfattande och redovisar bland annat antalet sysselsatta, arbetslösa och personer utanför arbetskraften för den folkbokförda befolkningen. Statistik från BAS finns från och med år 2020. Den huvudsakliga skillnaden mellan BAS och RAMS är att BAS avser befolkningen mellan åldern 15 och 74 år medan den i RAMS är 16 till 74 år. Vilket gör att antalet sysselsatta skiljer sig mellan dessa olika register och statistiken är inte fullt jämförbar.

Samtidigt har gruppen även den klart högsta andelen som har ett avstånd på över 100 km till arbetet. Inkluderar man även alla som bor mellan 5-10 km är andelen högst i storstads-kommunerna med en andel på 60 procent.

Det finns stora likheter i fördelningen mellan olika avstånd och kommungrupperna över tid (detaljer har redovisats i tidigare års måluppföljningar). Det är i stort sett samma fördelning mellan avstånden och kommungrupper för alla tre undersökta år, 2016, 2020 och 2023. Den enda signifikanta skillnaden är i avståndet mellan 0–10 km som minskade något till 2023 och då framför allt för *Storstadskommuner*, vilket skulle kunna vara tecken på att den ökade möjligheten att jobba hemifrån har fått fler att välja arbeten eller bostad med längre resväg än tidigare då arbetsplatsen inte behöver nås varje dag.³⁸

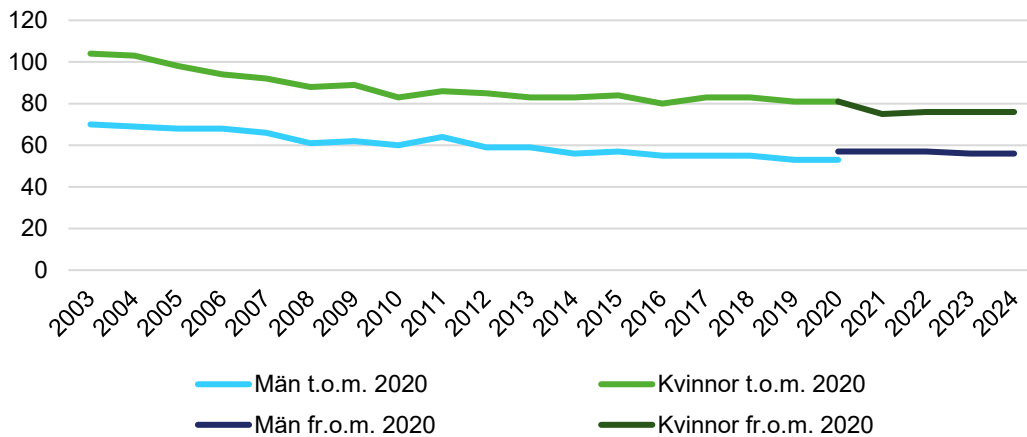
Antal lokala arbetsmarknadsregioner – nyckelmått

En lokal arbetsmarknadsregion (LA-region) kan förenklat sägas vara ett område inom vilket betydande arbetspendling över kommungräns äger rum. Ända sedan SCB började beräkna antalet LA-regioner har män haft färre och större LA-regioner än kvinnor, vilket speglar att män i genomsnitt har längre arbetsresor än kvinnor. Färre regioner innebär med andra ord att det skett en regionförstoring, något som anses positivt då befolkningen får möjlighet att ta del av utbud på fler platser än tidigare och att de agglomerationsfördelar som en större arbetsmarknad innebär kan utnyttjas (Fujita och Thisse 2002).

Sedan 2003 har antalet LA-regioner minskat för såväl män som kvinnor. För den senare perioden (2020–2024), med ny mätmetod, kan vi notera att det har varit en större förändring avseende kvinnornas LA-områden som minskade kraftigt från 81 områden 2020 till 75 år 2021, för att sedan öka till 76 områden år 2022. Antalet områden för både män och kvinnor har därefter varit oförändrade. Den geografiska utbredningen av områdena för män respektive kvinnor 2024 redovisas i Figur 2.13. Även den geografiska utbredningen är densamma sedan 2022.

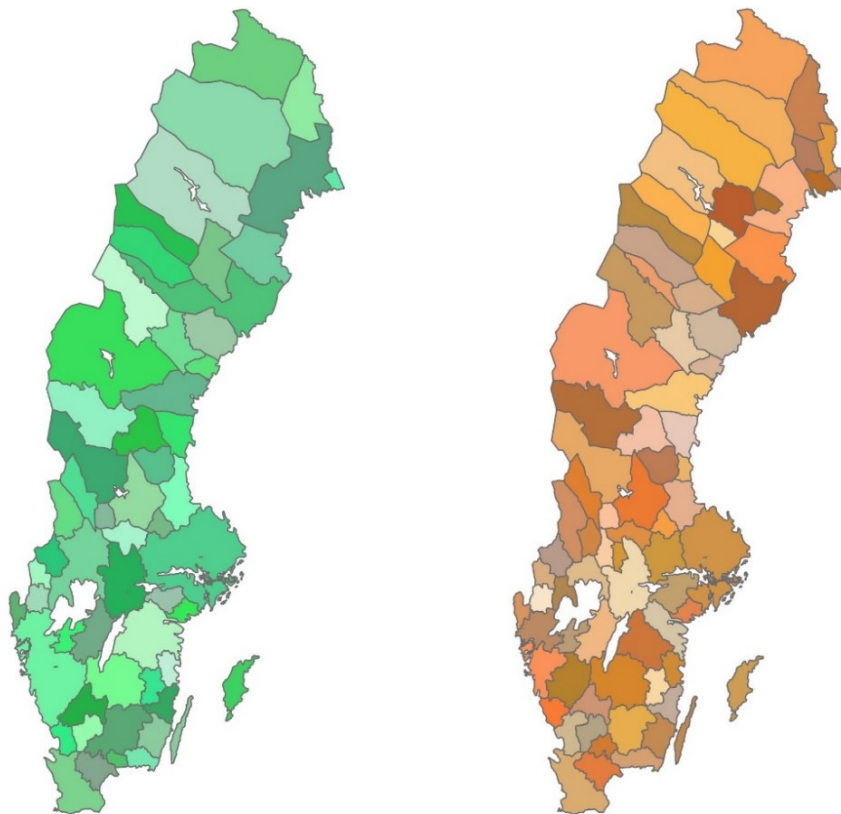


³⁸ Se exempelvis Tillväxtanalys (2024). Working from home, commuting distances and regional labour market expansion after the pandemic, Tillväxtanalys. WP 2024:04. Här visas att personer som har ett yrke som kan utföras på distans ökat sitt pendlingsavstånd efter pandemin med cirka 5 procent jämfört med perioden före pandemin. Det ökade pendlingsavståndet beror framför allt på att människor flyttat längre bort från sina arbetsplatser. Avståndet mellan bostad och arbetsplats har ökat mer bland individer som arbetar i landets storstadsregioner. Resultaten indikerar större effekter för yngre individer jämfört med äldre och för chefer och personer med högkvalificerade yrken jämfört med andra yrkesgrupper. Däremot finns inga tecken på signifikanta skillnader mellan kvinnor och män.



Figur 2.12. Antal lokala arbetsmarknadsregioner för män respektive kvinnor åren 2003–2024. Källa: SCB (2024b)

Anm: Tidigare använde SCB registerbaserad arbetsmarknadsstatistik (RAMS) för att beräkna LA-regionernas utbredning. Framställningen och redovisningen av RAMS upphörde efter referensåret 2021 och ersattes av Befolkningens arbetsmarknadsstatus, BAS. BAS finns med 2020 som första referensperiod. Därför redovisas antalet LA-områden som en bruten serie med LA-områden skapade med hjälp av RAMS t.o.m. år 2020 och LA-områden skapade med hjälp av BAS från och med år 2020.



Lokala arbetsmarknadsområden för män

Lokala arbetsmarknadsområden för kvinnor

Figur 2.13. De lokala arbetsmarknadsregionernas utbredning för män respektive kvinnor 2024.

Källa: SCB (2024b). Bearbetning av Trafikanalys.

Anm: Färgerna används endast för att gruppera kommuner som ingår i samma LA-region, för män (grönt) och kvinnor (brunt).



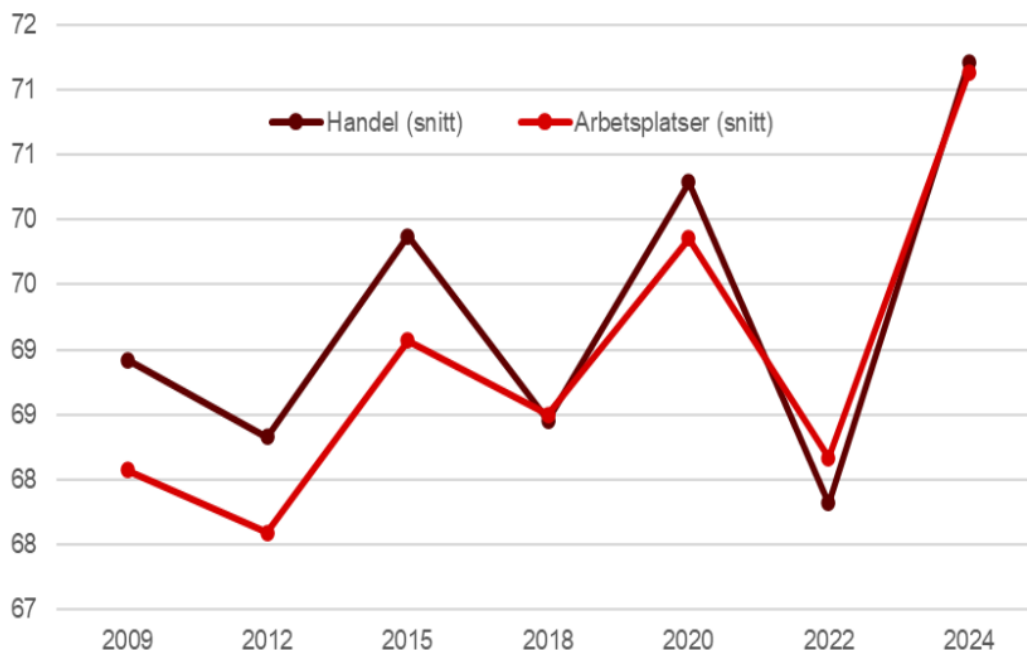
Logsumma - nyckelmått

I 2019 års måluppföljning (Trafikanalys 2019d) introducerades en beräkning av tillgänglighetsmåttet logsumma³⁹. Detta följdes av en redovisning i förra årets måluppföljning, för perioden 2014–2022, av tillgänglighet till *arbetsplatser* samt till *större handelsområden*⁴⁰. Trafikverket redovisade i slutet av 2025 en analys av tillgänglighetsutvecklingen i dessa områden för en längre tidsperiod (2009–2024) (Trafikverket 2025h). Här fokuserar vi redovisningen av tillgängligheten till arbetsplatser, medan tillgänglighet till handelsplatser redovisas i avsnitt 2.4.

Tillgänglighet, beräknad som logsumma, normeras i denna analys på kommunnivå på en 100-gradig skala, där de bebodda områdena med lägst tillgänglighet har tillgänglighet 0 och de med högst tillgänglighet har tillgänglighet 100. Med denna enhet på tillgänglighet har den allra största delen av befolkningen en tillgänglighet mellan 50 och 90 (Figur 2.15).

Tillgängligheten är högst i storstäderna och deras förorter – allra högst i förorterna, vilket beror på att biltillgången är högre där än i storstadskärnorna.

Befolkningens genomsnittliga tillgänglighet till arbetsplatser respektive handelsområden har ökat med cirka 2 respektive 3 enheter på den 100-gradiga skalan under perioden 2009–2024 (Figur 2.14). Att kurvan ser så hackig ut beror på att bränslepriserna, och därmed körkostnaden, varierat mellan åren. Fördelningen av tillgänglighet till handelsplatser är mycket lik fördelningen av arbetsplatstillgänglighet, eftersom handels- och arbetsplatstillgänglighet är starkt korrelerade.

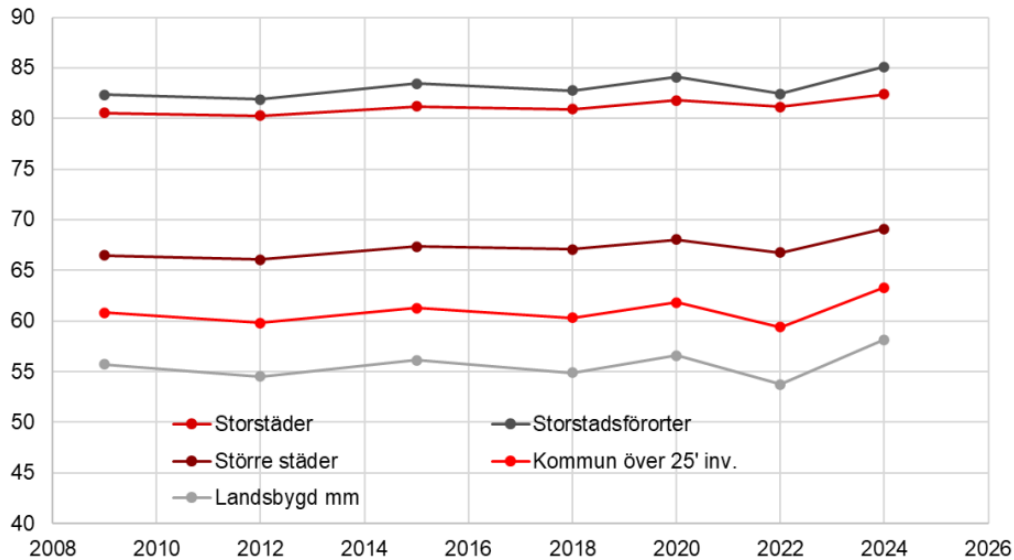


Figur 2.14. Tillgänglighet (normerad) till arbetsplatser och handelsplatser 2009–2024.
Källa: Trafikverket (2025h)

³⁹ I Trafikanalys (2024b). Tillgänglighet - teori och praktik. Stockholm, Trafikanalys. PM 2024:3, redovisas en teoretisk bakgrund till måttet och hur det beräknas.

⁴⁰ Veckohandelsaffärer, det vill säga stora livsmedelsaffärer som även har ett visst utbud av andra varor (t.ex. ICA Maxi eller Coop Forum).

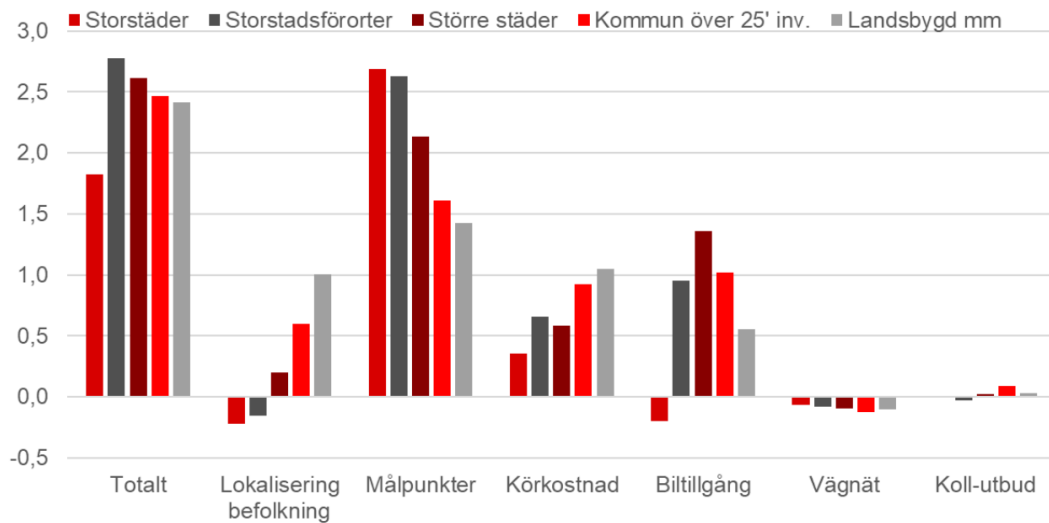
Förändringen av tillgänglighet har sett något olika ut i olika delar av landet, men skillnaderna är ganska små. Tillgängligheten har generellt sett ökat något för alla kommungrupper (Figur 2.15).



Figur 2.15. Tillgänglighet (normerad) till arbetsplatser, per kommungrupp, 2009–2024.
Källa: Trafikverket (2025h)

Den största enskilda faktorn som påverkat utfallet, för tillgängligheten till arbetsplatser (Figur 2.16) och (Figur 2.18) för tillgänglighet till handelsplatser, är att antalet målpunkter har ökat över i stort sett hela landet. Efter det följer tre faktorer som var och en bidragit till ungefär lika stor tillgänglighetsökning: befolkningen har koncentrerats till mer tillgängliga områden, körkostnaden har sjunkit, och biltillgången har ökat. Sänkta hastighetsgränser på vägarna har minskat tillgängligheten något, medan ökat kollektivtrafikutbud har gett en liten tillgänglighetsökning. De två sistnämnda effekterna är betydligt mindre än övriga förändringar.

När det gäller befolkningens lokalisering så noteras det att befolkningen inom varje kommungrupp har koncentrerats till mer tillgängliga områden, med undantag för storstadsområdena (Storstäder och Storstadsförorter) där befolkningen i stället har spridits ut något. Detsamma gäller för tillgängligheten med bil i storstäderna vilket kan förklaras med ett över tid lägre bilinnehav i dessa kommuner.



Figur 2.16. Förändrad tillgänglighet (normerad) till arbetsplatser 2009–2024, samt respektive faktors bidrag till tillgänglighetsförändringen när övriga faktorer hålls konstanta.
Källa: Trafikverket (2025h)

Sett över perioden 2009–2024 kan vi alltså konstatera att tillgängligheten till arbetsplatser och handelsområden har förbättrats. Bidraget till den ökade tillgängligheten från transportpolitiken har kommit i form av lägre körkostnader och ett ökat bilinnehav. Bidraget från infrastrukturutbyggnad och ett ökat kollektivtrafikutbud har överskuggats och motverkats av sänkta hastigheter och högre biljettpriiser.

Mått som inte uppdaterats i årets rapport

Måttet Överlappande funktionella arbetsmarknadsregioner har inte uppdaterats i årets rapport. Vi hänvisar till måluppföljningsrapporten från 2019 (Trafikanalys 2019d) för de senaste uppgifterna.

Sammanvägd bedömning

Tillgänglighet till arbete och skola mäts i denna indikator med flera mått som kompletterar varandra. Sammantaget pekar dessa på en i huvudsak stabil utveckling över tid, med vissa svaga förbättringar. Nyckelmåttet logsumma visar att tillgängligheten till arbetsplatser och handelsområden har ökat något under perioden 2009–2024. Förbättringen förklaras främst av att antalet målpunkter har ökat, att befolkningen koncentrerats till mer tillgängliga områden samt av ökad biltillgång och lägre körkostnader, medan bidraget från infrastrukturutbyggnad och kollektivtrafikutbud varit mer begränsat.

Tillgängligheten till grundskola och gymnasium har förändrats endast marginellt sedan 2014. För grundskolan syns mindre förbättringar, särskilt i vissa landsbygdskommuner, medan utvecklingen i storstadskommuner och tätare blandade kommuner varit svagare. För gymnasieskolor är förändringarna små, men nivåskillnaderna mellan kommungrupperna är fortsatt tydliga, generellt lägre i landsbygdskommuner än i storstads- och tätare kommungrupper.

För arbetsresor är reslängder och restider relativt stabila över tid, men den genomsnittliga hastigheten har minskat för såväl bil som kollektivtrafik. Det tyder på att framkomligheten i praktiken har försämrats något. Antalet lokala arbetsmarknadsregioner har minskat i ett längre perspektiv, vilket indikerar fortsatt regionförstoring, men utvecklingen har varit begränsad de senaste åren.

Sammantaget bedöms därför tillgängligheten till arbete och skola vara i huvudsak stabil eller svagt förbättrad över tid, även om förbättringarna är begränsade och skillnaderna mellan kommungrupperna fortsatt är stora. Särskilt kvarstår utmaningar vad gäller kollektivtrafikens tillgänglighet och utvecklingen i vissa kommungrupper.

NYHETER

Höjd gräns för reseavdrag

Regeringen föreslog i statsbudgeten för 2025 att höja gränsen för reseavdrag från 11 000 kr till 15 000 kr. Förändringen börjar gälla från 1 januari 2026 (Regeringen 2025c).

Förslag om skattelättnad för kollektivtrafik

Förslaget avser en skattelättnad om arbetsgivaren betalar periodkort för resa med kollektivtrafik. Enligt förslaget beskattas endast 50 procent av förmånen. Förslås träda i kraft 1 juli 2026 (Regeringen 2025g).

2.4 Tillgänglighet – övriga persontransporter

Tillgängligheten för persontransporter varierar fortsatt tydligt mellan olika delar av landet. Den lokala tillgängligheten till service är generellt sett hög i tätare kommuner, men betydligt lägre i landsbygds- och glesbygds-kommuner, särskilt för resor med gång, cykel och kollektivtrafik.

Den samlade utvecklingen är i huvudsak stabil, med en svag förbättring i det lokala tillgänglighetsindexet, främst till följd av fler paketutlämnings-ställen. Den interregionala tillgängligheten förbättrades under 2024 efter tidigare års nedgång, men de geografiska skillnaderna är fortsatt stora. Nyckelmåttet logsumma visar samtidigt en svag förbättring av tillgängligheten till handelsområden i ett längre perspektiv, medan tillgängligheten till laddinfrastruktur har stärkts tydligt under 2025.

Sammantaget bedöms tillgängligheten för persontransporter vara stabil eller svagt förbättrad över tid, men fortsatt starkt präglad av geografiska skillnader och beroende av bil, samt att den interregionala tillgängligheten är något lägre än när de transportpolitiska målen antogs.



Förutom våra resor till skola och arbete (avsnitt 2.3) finns det många andra målpunkter som är viktiga för upplevelsen av tillgänglighet. Många av dessa målpunkter samlar vi i ett mått för lokal tillgänglighet som vi redovisar per kommun, liksom i form av logsumma till större handelsområden. Men det är inte bara möjligheterna att nå dagliga servicepunkter som är viktiga, så i denna indikator följer vi också mått som visar på möjligheterna att resa interregionalt.

Mått

Kommuner med god lokal tillgänglighet – nyckelmått

På en lokal nivå följs tillgänglighetsförändringar upp i form av andelen av kommunens befolkning som bor inom 20 minuters reslängd till åtta olika typer av servicepunkter⁴¹ med olika färdssätt (Tabell 2.8). Dessa andelar har därefter aggregerats till ett tillgänglighetsindex (TTI)⁴² för en samlad jämförbar beskrivning av tillgängligheten på kommunal nivå (Figur 2.17) och grupperad per kommungrupp (Tabell 2.10). TTI är därmed ett medelvärde för alla färdssätt och målpunkter.



Tabell 2.8. Servicepunkter och färdssätt som ingår i Trafikanalys nya tillgänglighetsindex.

Service	Gång 20 min ³	Cykel 20 min ⁴	Bil 20 min ⁵	Kollektivtrafik 20 min ⁶
Livsmedel	X	X	X	X
Grundskola ¹	X	X	X	X
Gymnasieskola ²	X	X	X	X
Apotek	X	X	X	X
Paketutlämning ⁸	X	X	X	X
Järnvägsstation	X	X	X	X
Flygplats	-	-	X	- ⁷
Drivmedel ⁹	-	-	X	-

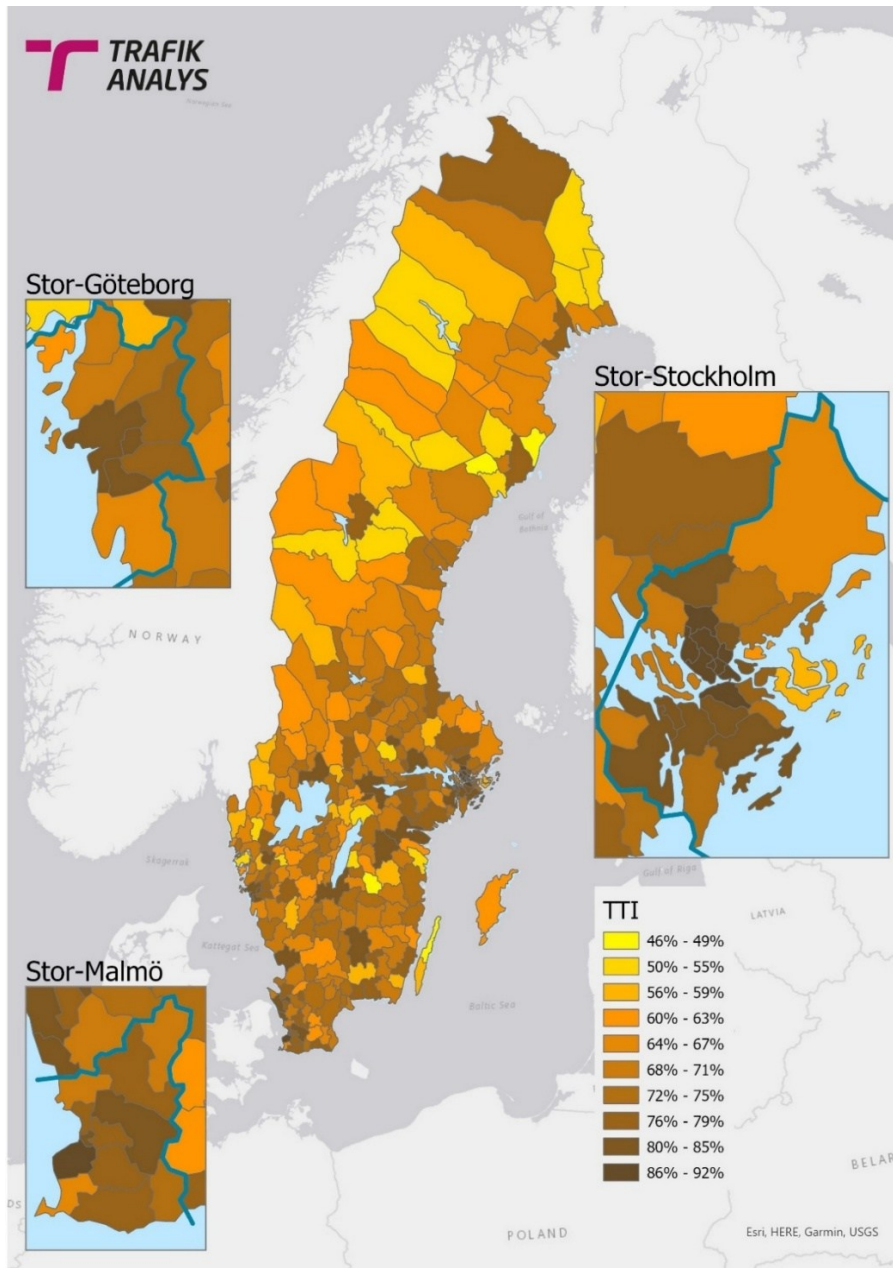
Anm: 1) Barn 7–15 år, 2) Ungdomar 16–19 år, 3) Givet en gånghastighet på 5 km/h, 4) Givet en hastighet på 20 km/h, 5) Skyltad hastighet i vägnätet, 6) Hastighet enligt tidtabell och givet hållplatsers lokalisering, 7) Ofullständiga data över flygbussar och annan kollektivtrafik till vissa flygplatser innebär att måttet utgår tills vidare, 8) Paketutlämning innefattar både paketombud och paketskåp/paketboxar, vissa ställen kan även tillhandahålla utökad postservice 9) Endast bil som färdmedel till drivmedelsstationer anses relevant. Tillgänglighet till laddstationer kan inkluderas i framtiden, men redovisas separat fr.o.m. 2025 års redovisning av de transportpolitiska målen.

Det finns betydande geografiska skillnader i den lokala tillgängligheten, där glesbefolkade kommuner generellt sett har en betydligt lägre tillgänglighet jämfört med tätbefolkade

⁴¹ Livsmedelsbutik, grundskola, gymnasium, apotek, paketutlämning, järnvägsstation, flygplats och tankstation (drivmedel).

⁴² Det tillgänglighetsindex som redovisats i tidigare års måluppföljningar baserades på ett medelvärde i fågelvägsavstånd på 1 000 meter till livsmedelsbutik, grundskola och vårdcentral. I år har det ersatts av ett nytt index som utgår från faktiskt avstånd och skyltad hastighet i vägnätet. Mellan åren 2010 och 2020 har det endast varit små förändringar i tillgängligheten till ovannämnda tre servicepunkter. Trots att antalet livsmedelsbutiker och grundskolor minskade under samma period har det således inte påverkat tillgängligheten i någon större utsträckning. Möjligtvis har urbaniseringen haft en positiv effekt på tillgängligheten, men det kan inte påvisas med denna typ av tillgänglighetsanalys.

kommuner (Figur 2.17 och Tabell 2.10). För att ytterligare illustrera skillnaderna mellan kommunerna har vi plockat ut de fem kommunerna med högst tillgänglighetsindex - de återfinns alla bland Storstadskommuner i Stockholmsregion och de fem kommunerna som har lägst tillgänglighetsindex. Två av dem finns i Glesa landsbygdskommuner (Ydre och Berg) och tre i Tätortsnära landsbygdskommuner (Bjurholm, Robertsfors och Borgholm), se Tabell 2.9.



Figur 2.17. Lokalt tillgänglighetsindex (TTI) år 2025 – Andel befolkning som i genomsnitt når målpunkterna i vägnätet inom 20 minuter med respektive färdssätt (gång, cykel, bil och kollektivtrafik). Anm: Inkluderade målpunkter är dagligvaruhandel, apotek, paketutlämning, drivmedel, grundskola, gymnasium, flygplats och järnvägsstation.

Källa: Egen bearbetning baserat på data från Trafikverket (2026c), SCB (2025b), Skolverket (2025) och Tillväxtverket 2024).

Tabell 2.9. De fem kommuner med högst tillgänglighetsindex respektive lägst tillgänglighetsindex.

Kommun	Tillgänglighetsindex (TTI)
Solna	92%
Upplands Väsby	91%
Sundbyberg	91%
Stockholm	89%
Järfälla	89%
Bjurholm	46%
Ydre	46%
Robertsfors	48%
Borgholm	49%
Berg	51%

Källa: Egen bearbetning baserat på data från Trafikverket (2026c), SCB (2025b), Skolverket (2025) och Tillväxtverket (2024).

Resultaten visar på tydliga systematiska skillnader i geografisk tillgänglighet mellan olika kommuntyper (Tabell 2.10). Tillgängligheten till samhällsservice är generellt hög i tätta och mer urbana kommuner, men minskar successivt i tätortsnära landsbygdskommuner och särskilt i mycket glesa landsbygdskommuner. Mönstret är konsekvent över samtliga analyserade funktioner, men skillnaderna är särskilt tydliga för gymnasieskola, apotek och järnvägsstation.

Bil ger genomgående en mycket hög tillgänglighet i samtliga kommuntyper, i många fall nära eller på 100 procent. Detta gäller exempelvis för tillgänglighet till livsmedelsbutik, skolor, apotek och paketutlämning. Resultaten indikerar därmed att tillgången till grundläggande service i stora delar av landet i praktiken är starkt beroende av bil. Skillnaderna mellan kommuntyper är relativt små när tillgänglighet mäts med bil, vilket tyder på att vägnätet i hög grad kompenserar för de längre avstånden i glesare områden.

Tillgängligheten med gång, cykel och kollektivtrafik uppvisar däremot betydligt större geografiska variationer. I *Täta blandade kommuner* är tillgängligheten med cykel generellt hög till många funktioner, medan den minskar markant i landsbygdskommunerna där avstånden är större.

Kollektivtrafikens tillgänglighet följer ett liknande mönster och är tydligt kopplad till befolkningstäthet och bebyggelsestruktur. I tätare kommuner når en stor del av befolkningen viktiga målpunkter med kollektivtrafik, medan tillgängligheten i glesa landsbygdskommuner är betydligt lägre. Skillnaderna är särskilt stora för gymnasieskola och järnvägsstation, där kollektivtrafikens räckvidd och turtäthet sannolikt påverkar resultaten.

Det är övervägande små förändringar i den lokala geografiska tillgängligheten år 2025 jämfört med tidigare år (i Tabell 2.11 jämförs 2022 med 2025). För perioden 2022–2025 ökar TTI för hela landet med en procentenhet. Antalet servicepunkter för paketutlämning fortsatte att öka från 8 238 år 2023 till 14 551 år 2024 och 16 305 år 2025.⁴³ Det innebär att antalet paketutlämningsställen har fördubblats sedan 2023. Det är framför allt i *Storstadskommuner* och

⁴³ I begreppet servicepunkter för paketutlämning ingår postkontor eller postombud för paketutlämning. Samt paketombud (som erbjuder in- och utlämning av paket och annan postrelaterad service), utlämning (mer begränsad service än hos paketombud), företagscenter och paketautomater Tillväxtverket (2024). Servicedatabas - Pupos. I detta avsnitt baseras uppgifterna om servicepunkter på PTS uppgifter som Tillväxtverket koordinatsatt i Pupos-databasen. Antalet serviceställen kan därmed skilja sig åt jämfört med vad vi redovisar i kapitel 2.9.

Täta blandade kommuner som tillgängligheten ökar mest till följd av denna expansion. Det är även den högre tillgängligheten till paketutlämningsställen som bidrar till en liten positiv utveckling för *Glesa blandade kommuner*, *Tätortsnära landsbygdskommuner* och *Glesa landsbygdskommuner*. Precis som förra året kan ökningen av utlämningsställen förklaras med en ökning av obemannade paketboxar medan däremot antalet fullservicekontor har minskat i antal på senare tid (Trafikanalys 2025j). Att tillgängligheten till paketutlämningsställen inte ökade 2025 jämfört med 2024 kan tyda på att det är nya boxar från andra aktörer som har tillkommit på platser där det redan fanns paketboxar.

Bortser vi från den ökade tillgängligheten till paketutlämningen är utvecklingen för TTI oförändrad för de flesta kommuntyper med en liten förbättring för *Tätortsnära landsbygdskommuner* samt *Glesa landsbygdskommuner* men något negativt för *Mycket glesa landsbygdskommuner*. Det är framför allt tillgängligheten till trafikerade flygplatser för kommuntyper *Storstadskommuner* och *Täta blandade kommuner* som har försämrats med -11 respektive -10 procentenheter. Även tillgängligheten till trafikerade järnvägsstationer har försämrats för *Mycket glesa landsbygdskommuner*.⁴⁴

Anmärkningsvärt är även den generellt sett relativt låga tillgängligheten till järnvägsstation med kollektivtrafik, vilken kan göra det svårare att välja tåget. Tyvärr är uppgifter om kollektivtrafik till flygplatser bristfälliga då tidtabellsdata saknas till flera av landets trafikerade flygplatser. Det förhindrar en analys av kollektivtrafikens tillgänglighet till flygplats på motsvarande sätt.

⁴⁴ Uppgifterna för 2021 redovisas i Trafikanalys (2022c). Måluppföljningens indikatorer och mått 2022. Stockholm. PM 2022:6.

Tabell 2.10. Lokal geografisk tillgänglighet. Andel (i procent) av befolkningen som bor inom 20 minuter med gång, cykel, bil eller kollektivtrafik i vägnätet från en livsmedelsbutik, grundskola (barn 7 till 15 år), apotek och paketutlämning, järnvägsstation, flygplats, drivmedel år 2025. Kommungruppsindelning enligt Tillväxtverket.

Kommungrupp	Livsmedelsbutik				Grundskola ¹				Gymnasium ²				Apotek			
	Gång	Cykel	Bil	Kollektiv	Gång	Cykel	Bil	Kollektiv	Gång	Cykel	Bil	Kollektiv	Gång	Cykel	Bil	Kollektiv
Storstadskommuner	89%	99%	100%	98%	91%	100%	100%	98%	37%	92%	100%	81%	73%	99%	100%	96%
Täta blandade kommuner	70%	93%	100%	87%	73%	96%	100%	88%	26%	71%	97%	60%	52%	88%	100%	82%
Glesa blandade kommuner	64%	89%	100%	81%	69%	94%	100%	83%	28%	67%	96%	59%	47%	84%	99%	75%
Tätortsnära landsbygdskommuner	54%	85%	100%	72%	58%	91%	100%	76%	19%	45%	91%	38%	44%	79%	100%	67%
Glesa landsbygdskommuner	55%	83%	100%	71%	57%	88%	100%	74%	23%	50%	88%	46%	45%	77%	99%	67%
Mycket glesa landsbygdskommuner	57%	76%	96%	62%	56%	77%	95%	61%	35%	53%	69%	36%	50%	71%	95%	53%
Riket	73%	93%	100%	87%	76%	96%	100%	88%	29%	73%	96%	63%	57%	89%	100%	83%

Kommungrupp	Paketutlämning				Järnvägsstation				Drivmedel	Flyg	TTI
	Gång	Cykel	Bil	Kollektiv	Gång	Cykel	Bil	Kollektiv	Bil	Bil	
Storstadskommuner	94%	100%	100%	98%	31%	89%	100%	79%	100%	52%	88%
Täta blandade kommuner	78%	94%	100%	88%	25%	75%	97%	65%	100%	44%	79%
Glesa blandade kommuner	69%	90%	100%	82%	27%	59%	87%	53%	99%	16%	74%
Tätortsnära landsbygdskommuner	59%	87%	100%	73%	26%	55%	90%	48%	100%	10%	68%
Glesa landsbygdskommuner	57%	84%	100%	72%	25%	54%	86%	46%	100%	15%	68%
Mycket glesa landsbygdskommuner	56%	73%	96%	59%	13%	23%	45%	18%	96%	22%	59%
Riket	79%	94%	100%	88%	27%	74%	95%	65%	100%	38%	79%

Anm: 1) Barn 7–15 år, 2) Ungdomar 16-19 år, 3) Endast bil som färdmedel anses vara relevant, 4) Tillgänglighet med kollektivtrafik till flygplatser utelämnas pga. brister i tidtabelldata.

Källa: Egen bearbetning baserat på data från Trafikverket (2026c), SCB (2025b), Skolverket (2025) och (Tillväxtverket 2024).

Tabell 2.11 Utvecklingen uttryckt i procentenheter av den lokala geografiska tillgängligheten mellan åren 2022 och 2025. Kommungruppsindelning enligt Tillväxtanalys.

Kommungrupp	Livsmedelsbutik				Grundskola ¹				Gymnasium ²				Apotek			
	Gång	Cykel	Bil	Kollektiv	Gång	Cykel	Bil	Kollektiv	Gång	Cykel	Bil	Kollektiv	Gång	Cykel	Bil	Kollektiv
Storstadskommuner	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	-1%	0%	0%	-1%	0%	0%	0%
Täta blandade kommuner	-1%	0%	0%	0%	-1%	-1%	0%	-1%	0%	-1%	0%	0%	-1%	-1%	-1%	0%
Glesa blandade kommuner	-1%	0%	0%	-1%	0%	0%	0%	-1%	0%	-2%	0%	0%	-2%	-1%	0%	-2%
Tätortsnära landsbygdskommuner	-1%	0%	0%	0%	-1%	-1%	0%	-1%	1%	-2%	-1%	-1%	-1%	0%	-1%	0%
Glesa landsbygdskommuner	-1%	0%	0%	-1%	0%	-1%	0%	-1%	0%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	-1%	0%
Mycket glesa landsbygdskommuner	0%	1%	0%	2%	0%	0%	0%	-1%	0%	0%	2%	-3%	-1%	-1%	-1%	-2%
Riket	0%	0%	0%	0%	-1%	0%	0%	-1%	1%	-1%	0%	-1%	-1%	-1%	0%	-1%

Kommungrupp	Paketutlämning				Järnvägsstation				Drivmedel	Flyg	TTI
	Gång	Cykel	Bil	Kollektiv	Gång	Cykel	Bil	Kollektiv	Bil	Bil	
Storstadskommuner	5%	1%	0%	1%	2%	3%	0%	5%	0%	-11%	0%
Täta blandade kommuner	8%	1%	0%	5%	1%	0%	1%	2%	0%	2%	0%
Glesa blandade kommuner	5%	2%	0%	4%	2%	2%	4%	3%	-1%	-10%	0%
Tätortsnära landsbygdskommuner	5%	3%	0%	4%	3%	8%	6%	7%	0%	-1%	1%
Glesa landsbygdskommuner	2%	2%	0%	4%	2%	5%	5%	4%	0%	0%	1%
Mycket glesa landsbygdskommuner	0%	1%	3%	7%	-11%	-12%	0%	-7%	0%	7%	-1%
Riket	7%	2%	0%	4%	1%	3%	2%	4%	0%	-4%	1%

Anm: 1) Barn 7–15 år, 2) Ungdomar 16-19 år.

Källa: Egen bearbetning baserat på data från Trafikverket (2026c), SCB (2025b), (Skolverket 2025) och (Tillväxtverket 2024).

En annan typ av avståndsmått avser andelen av befolkningen som har möjlighet att nå en kollektivtrafikhållplats inom 1 000 meter. Andelen befolkning per kommungrupp som bor inom 1 000 meter från en regelbundet trafikerad hållplats⁴⁵ varierar på ett liknande sätt över riket, se Tabell 2.12.

I snitt bor 81 procent av Sveriges befolkning inom 1 000 meter från en trafikerad hållplats. Det är generellt små förändringar som har skett de senaste tre åren, men jämfört med år 2012 kan det noteras att andelen befolkning som kan nå en trafikerad hållplats minskade i *Täta blandade kommuner*, *Tätortsnära landsbygdskommuner*, *Glesa landsbygdskommuner* och *Mycket glesa landsbygdskommuner*. Det kan delvis förklaras med en reviderad kommungruppsindelning från 2024.

Tabell 2.12. Andel (i procent) av befolkningen som bor inom 1 000 meter (enligt vägnätet) från en regelbundet trafikerad hållplats 2012, 2024 och 2025, efter kommungrupp. Tillväxtverkets kommungruppsindelning.

Inom 1 000 meter från en hållplats	2012 (%)	2024 (%)	2025 (%)
Storstadskommuner	96	96	96
Täta blandade kommuner	83	81	81
Glesa blandade kommuner	67	71	71
Tätortsnära landsbygdskommuner	65	61	61
Glesa landsbygdskommuner	60	66	56
Mycket glesa landsbygdskommuner	37	23	23
Riket	81	81	81

Källa: Egen bearbetning av uppgifter från Trafikverket (2026c) , Samtrafiken (2025) och SCB (2025b).
Anm: Även om tabellen nedan visar tillgänglighet till hållplats från år 2012, så bör det tas i beaktande att avtalet om en samordnad insamling av all kollektivtrafikdata först tillkom senare och det kan finnas kvalitetsbrister i data innan år 2019.

Som komplement till tidigare redovisade resultat för möjligheten att nå en järnvägsstation med bil och kollektivtrafik inom 20 minuter, samt med bil till flygplats, redovisas andelen befolkning per kommungrupp boende inom 20 respektive 60 minuter bilresa och 20 respektive 60 minuters resa med kollektivtrafik till en järnvägsstation (Tabell 2.13 respektive Tabell 2.14) och med bil till flygplats (Tabell 2.15) för åren 2020 och 2025.

⁴⁵ Begreppet "regelbundet trafikerad hållplats" saknar en enhetlig definition i Sverige, och antalet dagliga avgångar som krävs för att en hållplats ska anses vara regelbundet trafikerad varierar beroende på region och lokala förutsättningar. Tidigare krävdes att en hållplats trafikerades minst en gång vardagar mellan kl. 7.00 och kl. 9.00. Från och med årets måluppföljning baseras analysen på det genomsnittliga antalet avgångar per vecka. Även om enbart vardagar (måndag–fredag) kunde vara en utgångspunkt, finns det också behov av kollektivtrafik på helger för arbetsresor och andra aktiviteter. Vid lågt trafikutbud koncentreras avgångarna oftast till vardagar, men vid högre utbud finns bättre möjligheter att även erbjuda trafik på helger. För analysens skull används en förenklad klassificering, där minst 112 avgångar per vecka krävs för att tillgången till trafikerade hållplatser ska anses vara "Acceptabel".

Tabell 2.13. Andel (%) befolkning per kommungrupp (Tillväxtverkets indelning) som bor inom 20 respektive 60 minuters resa med bil till en järnvägsstation år 2020 och 2025.

<i>Tillgänglighet till järnvägsstation med bil, per kommungrupp</i>	<i>Inom 20 minuter med bil 2020 (%)</i>	<i>Inom 20 minuter med bil 2025 (%)</i>	<i>Inom 60 minuter med bil 2020 (%)</i>	<i>Inom 60 minuter med bil 2025 (%)</i>
Storstadskommuner	100	100	100	100
Täta blandade kommuner	95	97	100	100
Glesa blandade kommuner	83	87	99	100
Tätortsnära landsbygdskommuner	84	90	100	100
Glesa landsbygdskommuner	81	86	99	100
Mycket glesa landsbygdskommuner	45	45	78	83
Riket	93	95	100	100

Källa: Egen bearbetning av uppgifter från Trafikverket (2026c) , Samtrafiken (2025) och SCB (2025b).

Tillgängligheten 2025 till närmaste järnvägsstation visar generellt på en positiv utveckling för både bilresor inom 20 minuter och inom 60 minuter jämfört med 2020. I alla kommungrupper förutom *Mycket glesa landsbygdskommuner* ökade andelen befolkningen som kan nå närmaste trafikerade järnvägsstation inom 20 minuter, förutom i *Storstadskommuner* som är redan uppe i 100 procent.

Andelen för Riket som helhet ökade med 2 procentenheter för 20 minuters restid. Andelen är oförändrad på 100 procent för resor inom 60 minuter. Andelen inom 60 minuter ökade över tid för såväl *Glesa blandade kommuner*, *Glesa landsbygdskommuner* som *Mycket glesa landsbygdskommuner*. Det är även mycket små förändringar jämfört med 2024⁴⁶, vilket är väntat då det är samma antal järnvägsstationer som trafikerades under 2025. Motsvarande andelar för befolkningen som kan nå en järnvägsstation med kollektivtrafik ökade med 4 procentenheter för resor inom 20 minuter, respektive 1 procentenhet för resor inom 60 minuter (Tabell 2.14).

Tabell 2.14. Andel (%) befolkning per kommungrupp (Tillväxverkets indelning) som bor inom 20 respektive 60 minuters resa med kollektivtrafik till en järnvägsstation år 2020 och 2025.

<i>Tillgänglighet till järnvägsstation med kollektivtrafik, per kommungrupp</i>	<i>Inom 20 minuter med kollektivtrafik 2020 (%)</i>	<i>Inom 20 minuter med kollektivtrafik 2025 (%)</i>	<i>Inom 60 minuter med kollektivtrafik 2020 (%)</i>	<i>Inom 60 minuter med kollektivtrafik 2025 (%)</i>
Storstadskommuner	74	79	98	98
Täta blandade kommuner	63	65	88	87
Glesa blandade kommuner	51	53	73	72
Tätortsnära landsbygdskommuner	41	48	69	73
Glesa landsbygdskommuner	42	46	62	67
Mycket glesa landsbygdskommuner	25	18	40	29
Riket	61	65	85	86

Källa: Egen bearbetning av uppgifter från Trafikverket (2026c), Samtrafiken (2025) och SCB (2025b).

⁴⁶ Förra årets Måluppföljningens indikatorer och mått 2025. www.trafa.se/globalassets/pm/2025/pm-2025-7-maluppfoljningens-indikatorer-och-matt-2025.pdf

Tillgängligheten till flygplatser i Sverige varierar tydligt mellan olika kommuntyper och har i flera fall försämrats mellan 2020 och 2025, särskilt vad gäller kortare restider, se Tabell 2.15. Andelen av befolkningen som når en flygplats inom 20 minuter med bil har minskat i riket som helhet, från 42 till 38 procent. Minskningen är särskilt tydlig i *Storstadskommuner* och i *Glesa blandade kommuner*. I övriga kommungrupper är förändringarna små eller obefintliga.

Samtidigt är tillgängligheten inom 60 minuter generellt fortsatt hög och relativt stabil. På riksnivå har den till och med ökat något, från 90 till 91 procent. I flera landsbygdskommuner syns förbättringar, särskilt i *Mycket glesa landsbygdskommuner* där andelen ökat kraftigt från 42 till 71 procent. Däremot har vissa grupper, såsom *Glesa blandade kommuner* och *Glesa landsbygdskommuner*, sett en mindre minskning.

Sammantaget tyder utvecklingen på att den nära tillgängligheten till flygplatser har försämrats, medan tillgängligheten inom längre restider i stort sett har bibehållits och i vissa fall förbättrats.

Tabell 2.15. Andel (%) befolkning per kommungrupp (Tillväxtanalys indelning) som bor inom 20 respektive 60 minuters bilresa till en flygplats år 2020 och 2025.

Tillgänglighet till flygplats med bil, per kommungrupp	Inom 20 minuter med bil 2020 (%)	Inom 20 minuter med bil 2025 (%)	Inom 60 minuter med bil 2020 (%)	Inom 60 minuter med bil 2025 (%)
Storstadskommuner	63	52	100	100
Täta blandade kommuner	42	44	91	93
Glesa blandade kommuner	26	16	76	73
Tätortsnära landsbygdskommuner	11	10	86	92
Glesa landsbygdskommuner	15	15	65	63
Mycket glesa landsbygdskommuner	22	22	42	71
Riket	42	38	90	91

Källa: Egen bearbetning av uppgifter från Trafikverket (2026c), SCB (2025b) och Transportstyrelsen (2026d).

Någon motsvarande redovisning för tillgänglighet till flygplats med kollektivtrafik görs inte på grund av bristande dataunderlag.

Logsumma – nyckelmått

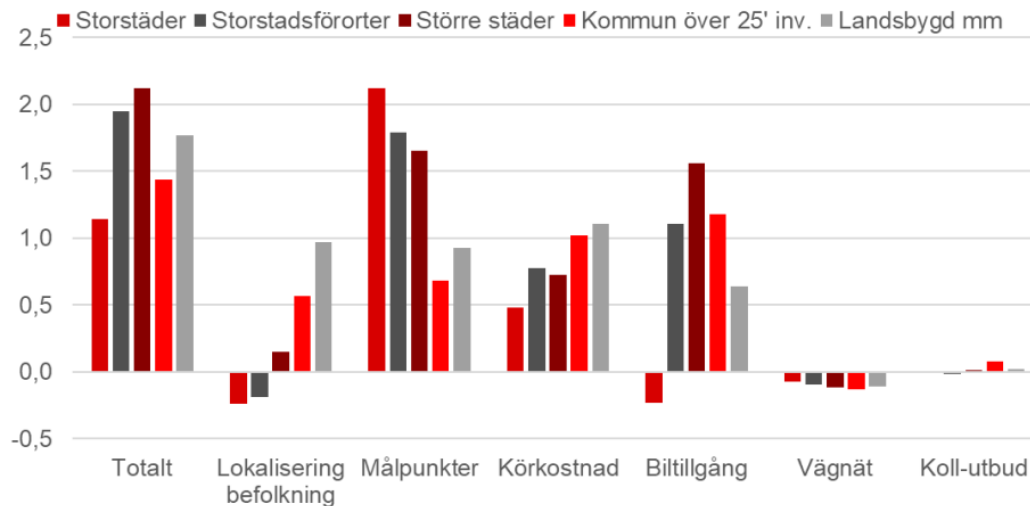
I 2019 års måluppföljning (Trafikanalys 2019d) introducerades en beräkning av tillgänglighetsmåttet logsumma⁴⁷ uppdelat för resor till arbetsplatser och övriga resor. Trafikverket har därefter tagit fram nya beräkningar av logsumma för resor till arbetsplatser och större livsmedelsbutiker (handelsområden⁴⁰) (Trafikverket 2025h). Tillgängligheten till handelsområdena får här betraktas som en proxy för övriga personrelaterade målpunkter.

Befolkningens genomsnittliga tillgänglighet till större livsmedelsbutiker (handelsplatser) har ökat med cirka 2 respektive 3 enheter på den 100-gradiga skalan under perioden 2009–2024 (Figur 2.14). Den största enskilda effekten kommer från att antalet målpunkter har ökat över i stort sett hela landet (Figur 2.18). Efter det följer tre faktorer som var och en bidragit till ungefär lika stor tillgänglighetsökning: befolkningen har koncentrerats till mer tillgängliga områden, körkostnaden har sjunkit, och biltillgången har ökat. Sänkta hastighetsgränser på

⁴⁷ I Trafikanalys (2024b). Tillgänglighet - teori och praktik. Stockholm, Trafikanalys. PM 2024:3, redovisas en teoretisk bakgrund till måttet och hur det beräknas.



vägarna har minskat tillgängligheten något, medan ett ökat kollektivtrafikutbud har gett en liten tillgänglighetsökning. De två sistnämnda effekterna är betydligt mindre än övriga förändringar. När det gäller befolkningens lokalisering så noteras det att befolkningen inom varje kommungrupp har koncentrerats till mer tillgängliga områden, med undantag för storstadsområdena (Storstäder och Storstadsförorter) där befolkningen i stället har spridits ut något. Detsamma gäller för tillgängligheten med bil i Storstäderna vilket kan förklaras med ett över tid lägre bilinnehav i dessa kommuner.



Figur 2.18. Förändrad tillgänglighet (normerad) till handelsplatser 2009–2024, samt respektive faktors bidrag till tillgänglighetsförändringen när övriga faktorer hålls konstanta.
Källa: Trafikverket (2025h)

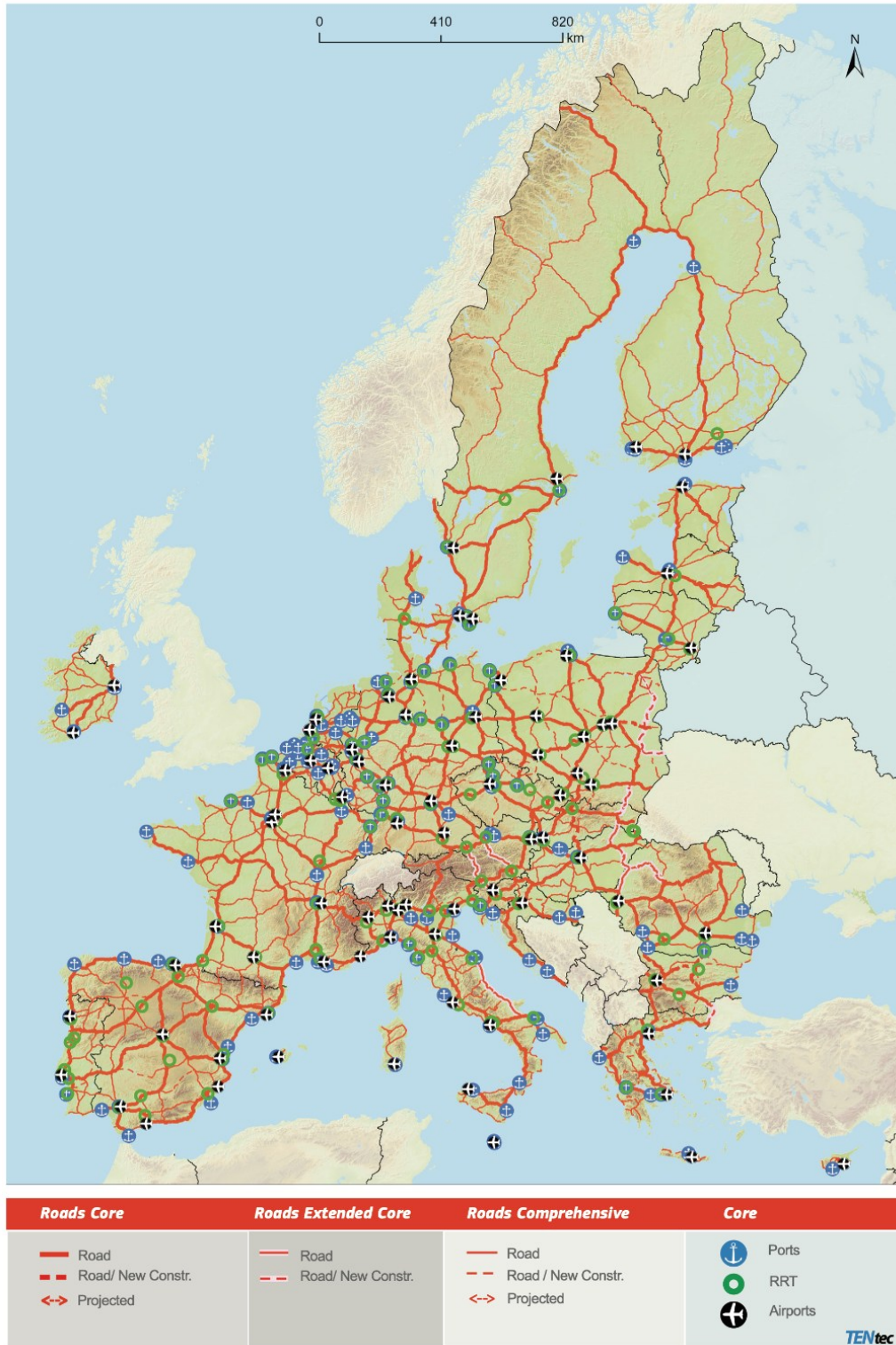
Tillgänglighet till laddinfrastruktur

I april 2014 trädde EU-förordningen AFIR⁴⁸ i kraft. Förordningen syftar till att främja utbyggnaden av infrastruktur för alternativa drivmedel. AFIR är bindande och ställer bl.a. krav på utbyggnad av laddinfrastruktur som är tillgänglig för allmänheten. Utifrån ett tillgänglighetsperspektiv kan kraven delas in i två kategorier. Det första är kravet på en geografisk fördelning av snabbladdstationer⁴⁹. Det andra är effektkravet längs TEN-T stornätet⁵⁰, som stipulerar att det ska finnas publik laddning med en effekt på 1,3 kW per elbil och 0.8 kW per laddhybridbil.

⁴⁸ AFIR – Alternativ Fuels Infrastructure Regulation.

⁴⁹ Minst två 150 kW var 6:e mil längs stornätet (TEN-T).

⁵⁰ TEN-T-vägnätet delas in i ett stornät (Core) och ett utökat stornät (Extended Core) och ett övrigt vägnät (Comprehensive). I Sverige ingår E4 (Helsingborg till Haparanda), E6 (Trelleborg till Svinesund), E18 (Stockholm till Oslo via Västerås och Örebro) och E20 (Malmö till Stockholm via Göteborg) i stornätet, se Figur 2.19.



Figur 2.19. Karta över det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och vägar som ingår.
Källa: EU-kommissionen (2024)

Enligt direktivet ska det enligt det första kravet, senast i slutet av 2025, finnas minst två laddpunkter var 6:e mil längs stornätet med en minsta effekt på 150kW per laddpunkt⁵¹ och 800 kW per laddstation⁵², se Tabell 2.16⁵³.

Tabell 2.16. Utbyggnadskrav enligt EU-direktivet AFIR längs TEN-T vägnätet. Kraven ska vara uppfyllda senast den 31:a december för respektive år.

TEN-T	2025	2027	2030	2035
Stornät (Roads core)	800 kW Minst två 150 kW Var 6:e mil	1 200 kW Varav fyra 150 kW Var 6:e mil		
Övergripande (Comprehensive)		600 kW Varav två 150 kW För 50% av väglängden Var 6:e mil	600 kW Varav två 150 kW Var 6:e mil	1 200 kW Varav två 150 kW Var 6:e mil

Källa: EU-kommissionen (2024)

I december 2025 fanns det cirka 9 404 laddpunkter med en effekt på minst 150 kW. Av dessa fanns drygt hälften (cirka 5 700) i omedelbar anslutning till TEN-T vägnätet (både stom- och övergripande nätet). Enligt den geografiska analysen återstår endast några enstaka korta vägvägsnitt i det övergripande vägnätet som inte täcks av en laddstation enligt kriterierna i Tabell 2.16. För TEN-T nätverket är det ett kort vägvägsnitt i Norrbotten (E10) som saknar närhet till en laddstation.

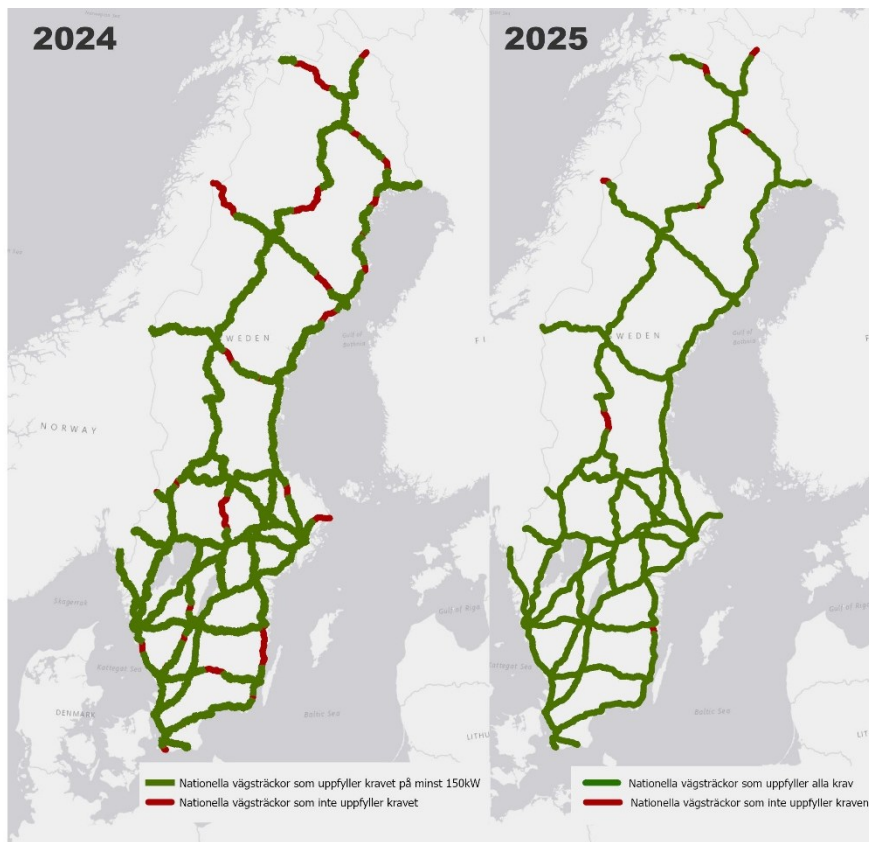
I slutet av 2025 fanns det totalt 60 836 publika laddpunkter i Sverige fördelade på 9 089 laddstationer⁵⁴. Det är 12 507 fler laddpunkter och 2 124 fler laddstationer än vad som fanns registrerade i slutet av 2024.

⁵¹ Laddpunkt: Ett ladduttag vars primära syfte är laddning av elfordon och som endast kan betjäna ett fordon åt gången.

⁵² Laddstation: En fysisk anläggning för laddning av elfordon som består av en eller flera laddpunkter med en maximal uteffekt angiven i kilowatt (kW).

⁵³ I Energimyndighetens data över laddstationer saknas uppgifter om laddstationens totala effekt. Att max-effekten inte redovisas för vissa laddstationer kan bero på att det i Sverige är vanligt med statisk lastbalansering där det finns flera laddpunkter vid en laddstation. Statisk lastbalansering innebär att en viss maximal effekt för hela stationen är fast allokerad och sedan fördelas mellan laddpunkterna. Det innebär att även om en laddstation har fyra laddpunkter och 100 kW total effekt, kan enskilda laddpunkter få exempelvis 25 kW vardera om alla används samtidigt, men mer om färre laddar. Dynamisk lastbalansering, där effekten justeras beroende på tillgänglig kapacitet i det lokala elsystemet, blir dock allt vanligare, särskilt i anläggningar med begränsad nätkapacitet. Som konsekvens kan analysen inte ta hänsyn till kravet om laddstationens totala effekt.

⁵⁴ En laddstation är en plats där elfordon kan laddas och som innehåller en eller flera laddpunkter. En laddpunkt är det enskilda uttaget eller den anslutning där ett fordon kan kopplas in och laddas. En laddstation kan alltså bestå av flera laddpunkter, vilket gör att flera fordon kan laddas samtidigt vid samma station.

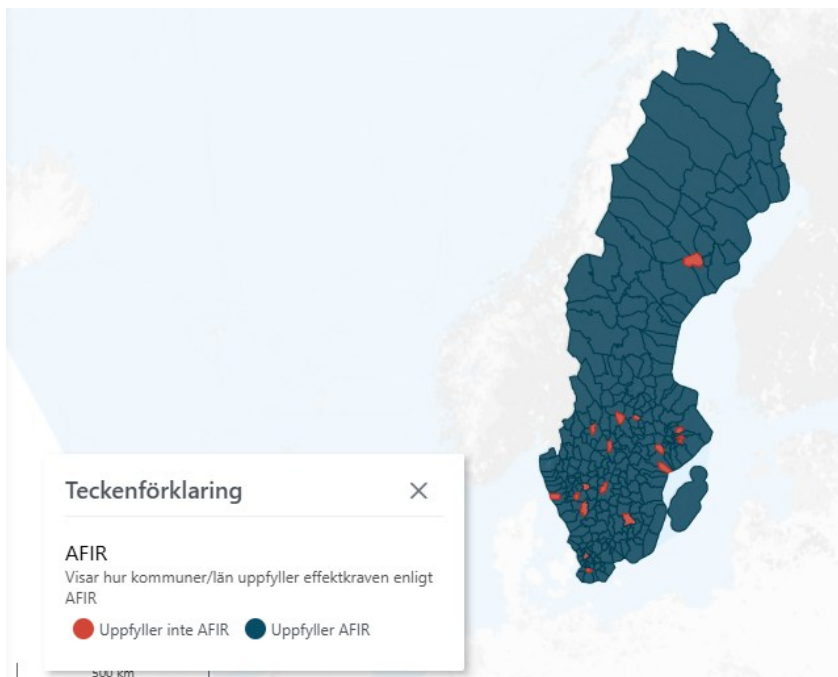


Figur 2.20. Nationella vägnätet och hur det uppfyller kraven för AFIR:s direktiv om att det ska finnas en laddstation var 6:e mil. Kartan visar vägarna (i grönt) där det finns en laddstation med minst en laddpunkt med en effekt på minst 150kW år 2024. Kartan till vänster avser 2024 och kartan till höger 2025. Källa: Egen bearbetning med data från NVDB Trafikverket (2026c), laddpunkter Nobil (2026).

Det andra kravet är satt på nationell nivå utifrån mängden fordon. För att uppfylla kraven för AFIR krävs det publik laddinfrastruktur för 1,3 kW per elbil och 0,8 kW för laddhybrider. För den laddbara fordonsflottan 2025 skulle det innebära 562 MW för rena elbilar och 299 MW för laddhybrider, vilket resulterar i en total laddkapacitet på 861 MW för enbart publika laddpunkter⁵⁵.

Sveriges totala laddkapacitet för publika laddstationer uppskattas till cirka 3 412 MW i början av 2026, vilket innebär att det fanns cirka 3,8 kW installerad laddeffekt per laddbart fordon (elbilar + laddhybrider) (Drivmedla 2026). Vilket på riksnivå är nästan mer än tre gånger så mycket än vad som krävs enligt AFIR. Däremot är det en ojämn geografisk fördelning där flera kommuner inte uppfyller kraven enligt AFIR. Störst effektbrist finns i Solna, Nacka, Vallentuna, Vaxholm och Danderyd. Förutom nämnda kommuner finns det ytterligare 10-tal kommuner som inte helt uppfyller kravet för AFIR, se Figur 2.21.

⁵⁵ I slutet av 2025 var 16 procent av alla personbilar i trafik laddbara, varav cirka 9 procent var elbilar Trafikanalys (2025d). Fordon 2024. Det är en ökning med 2 procentenheter för alla laddbara bilar och 2 procentenheter för elbilar, jämfört med 2024. Andelen nyregistrerade elbilar under 2025 var 25 procent och laddhybrider 26 procent. Vilket i båda fall är en liten ökning med knappt en procentenhet jämfört med 2024. Enligt Trafikanalys fordonsprognos Trafikanalys (2025f) beräknas andelen laddbara personbilar öka till cirka 21 procent år 2027, varav 12 procent förväntas vara elbilar.



Figur 2.21. Kommuner som ännu inte uppfyller kraven i EU:s förordning om infrastruktur för alternativa drivmedel (AFIR). Markerade i rött.
Källa: Drivmedla (2026)

Utöver EU-kraven finns det även nationellt uttryckta ambitioner om förbättrade möjligheter till laddningsmöjligheter. En välfungerande och tillgänglig laddinfrastruktur anses vara en förutsättning för en fortsatt elektrifiering av transportsektorn (Regeringen, 2023). Ett sätt att följa denna utveckling är att mäta andelen av befolkningen som bor i närheten av en laddstation.

Idag redovisas tillgängligheten till närmaste drivmedelsstation med flytande drivmedel som en del i den lokala tillgängligheten (Tabell 2.10). Med en allt större andel laddbara bilar bör detta tillgänglighetsmått på sikt kompletteras med ett mått för tillgänglighet till den närmaste publika laddstationen. Redan nu är det dock på sin plats att redovisa beräkningar för tillgänglighet till den närmaste publika laddstation per kommun redovisat per kommungrupp (Tabell 2.17). Analysens syfte är att undersöka möjligheten till att ladda bilen nära bostaden.⁵⁶

För hela riket är andelen befolkning som kan nå sin närmaste publika laddstation inom 10 minuters gångavstånd 45 procent 2025, vilket är en ökning med 8 procentenheter jämfört med 2024. Med 59 procent är den högst i *Storstadskommuner* där även andelen boende i flerbostadshus är störst med 58 procent. Den är lägst i *Tätortsnära landsbygdskommuner*, *Glesa landsbygdskommuner* och *Mycket glesa landsbygdskommuner* där även andelen boende i flerbostadshus är lägst. Många väljer dock att ladda sin bil i hemmet eller vid arbetsplatserna, även om det saknas tillförlitlig statistik som visar hur och var laddbara bilar laddas.⁵⁷

⁵⁶ Enligt Plan- och byggförordningen ska nya bostadshus från och med 10 mars 2021 med fler än 10 parkeringsplatser ha laddinfrastruktur Boverket (2024b). Regler för laddning av elfordon.

⁵⁷ <https://via.tt.se/pressmeddelande/3801377/volkswagens-undersokning-slar-hal-pa-elbilsmyterna?publisherId=1995691&lang=sv>

Tabell 2.17. Tillgänglighet till närmaste publika laddpunkt inom 10 respektive 20 minuters promenad år 2024 och 2025 samt andel av hushåll som bor i ett flerbostadshus år 2024.

<i>Kommungrupp</i>	<i>Andel inom 10 minuter 2024</i>	<i>Andel inom 10 minuter 2025</i>	<i>Andel inom 20 minuter 2024</i>	<i>Andel inom 20 minuter 2025</i>	<i>Andel boende i flerbostadshus 2024*</i>
Storstadskommuner	51%	59%	79%	85%	58%
Täta blandade kommuner	31%	40%	57%	65%	42%
Glesa blandade kommuner	33%	41%	59%	64%	39%
Tätortsnära landsbygdskommuner	25%	32%	44%	52%	26%
Glesa landsbygdskommuner	25%	31%	43%	50%	27%
Mycket glesa landsbygdskommuner	29%	34%	49%	54%	22%
Riket	37%	45%	62%	69%	36%

Källa: Vägnätet från Trafikverket (2026c), befolkningsdata från SCB (2025b) och laddinfrastruktur från Nobil (2026).

Anm: *Uppgifter för 2025 saknas.

2.4.1 Tillgänglighet till befolkningskoncentrationer

Flera av de observerade mönstren kan förklaras av befolkningsomflyttning- och tillväxt, särskilt i större städer. Tillgänglighet till befolkningskoncentrationer speglar hur stor andel av befolkningen som bor nära det utbud som sådana områden erbjuder.

Trafikanalys använder SCB:s regionala indelning DeSO (2025) för att beräkna andelen som bor i eller nära kommunens centralort. Sverige är uppdelat i 6 160 DeSO-områden, indelade i tre kategorier:

- Kategori A: Utanför befolkningskoncentrationer/tätorter (15 % av befolkningen).
- Kategori B: I befolkningskoncentrationer/tätorter utanför centralort (9 %).
- Kategori C: Inom/nära kommunens centralort (76 %).

Mellan 2010 och 2024 ökade Sveriges befolkning med 12,4 %. Fram till 2022 växte alla DeSO-kategorier, men mellan 2022 och 2024 minskade befolkningen i kategori A vilket är den första minskningen sedan 2018. Däremot ökade andelen befolkning i kategori B och C. Med andra ord ökar urbaniseringen, både i absoluta tal och som befolkningsandel.

Tabell 2.18. Andel (%) befolkning per DeSO kategori år 2018–2024.

	År 2018 (%)	År 2019 (%)	År 2021 (%)	År 2022 (%)	År 2023 (%)	År 2024 (%)
Kategori A, utanför befolkningskoncentrationer eller tätort	15,5	15,4	15,4	15,4	15,3	15,1
Kategori B, till största del i befolkningskoncentrationer eller tätort utanför kommunens centralort	8,7	8,7	8,7	8,6	8,6	8,7
Kategori C, inom eller nära kommunens centralort	75,8	75,9	75,9	76,0	76,1	76,2

Källa: Egen bearbetning av SCB (2026b).

Kommuner med god eller acceptabel interregional tillgänglighet enligt Trafikverkets kriterier – nyckelmått



Trafikverket gör tillgänglighetsberäkningar för att identifiera brister i den grundläggande tillgängligheten för interregionala resor (Trafikverket 2026b). Beräkningarna utgör underlag för beslut om upphandling av trafikavtal för tåg, buss och flyg. Trafikverket har valt att tolka och kvantifiera grundläggande tillgänglighet genom åtta tillgänglighetskriterier⁵⁸. För varje kriterium finns tre nivåer: god, acceptabel och dålig tillgänglighet⁵⁹. Nedan redovisas den tillgänglighet som finns när de trafikavtal Trafikverket upphandlat inkluderas.

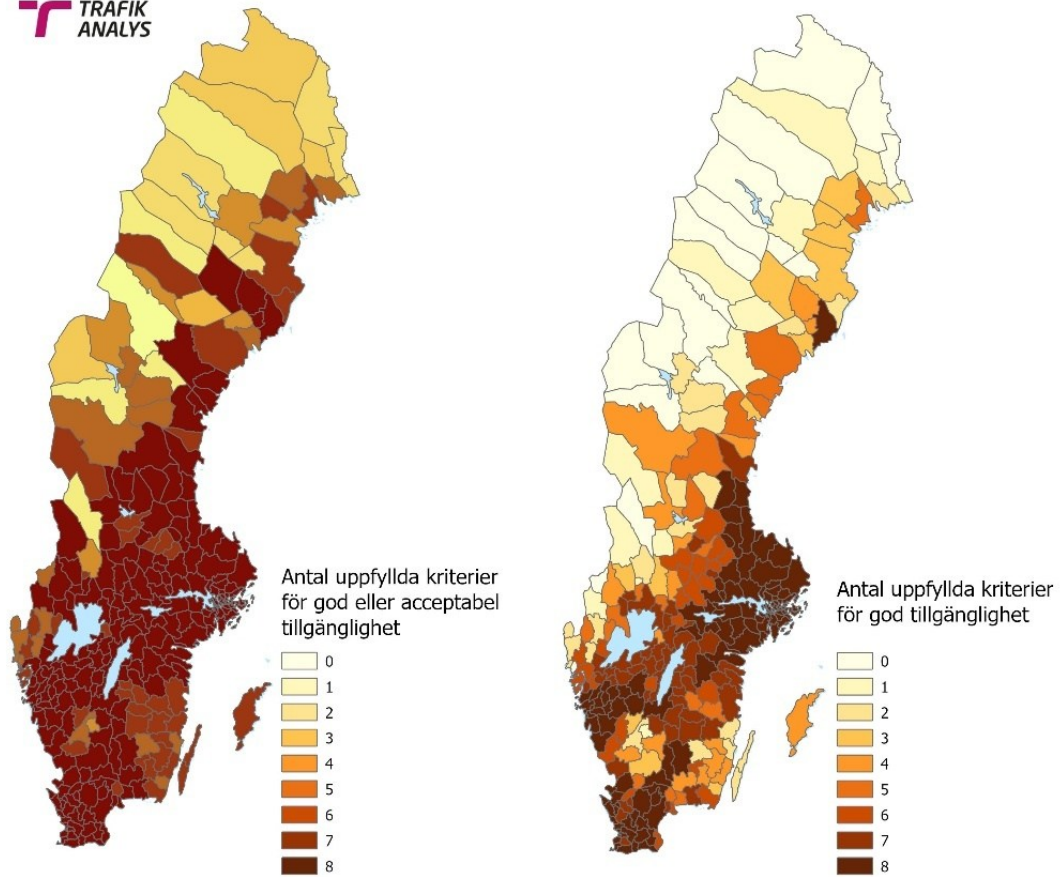
Trafikverket håller på att utveckla en ny tillgänglighetsapplikation och det finns därför inga nya uppgifter för 2025 att tillgå, däremot har uppgifter för 2024 beräknats under 2025 enligt samma kriterier och metod som för tidigare år, vilket redovisas nedan.

Trafikverkets analys av interregional tillgänglighet visar tydliga geografiska skillnader mellan olika delar av Sverige. Kartorna i Figur 2.22 redovisar hur många av de åtta kriterierna för interregional tillgänglighet som uppfylls för varje kommun. Den vänstra kartan visar kriterier som uppfylls med god eller acceptabel tillgänglighet, medan den högra kartan endast redovisar kriterier som uppfylls med god tillgänglighet.

Analysen visar att en hög grad av interregional tillgänglighet är starkt koncentrerad till södra och mellersta Sverige, särskilt till storstadsregionerna och de större transportkorridorerna. Kommuner i Stockholms-, Göteborgs- och Malmöregionerna uppfyller generellt flest kriterier, särskilt när det gäller god tillgänglighet. Även kommuner längs de nationella transportstråken, exempelvis längs stambanorna mellan Stockholm, Göteborg och Malmö, uppvisar relativt hög tillgänglighet. I stora delar av Norrlands inland är situationen däremot en annan. Här uppfyller många kommuner endast ett fåtal kriterier, särskilt när analysen begränsas till god tillgänglighet. I flera av dessa kommuner uppfylls inga eller endast ett fåtal kriterier på denna nivå.

⁵⁸ K1 = Till Stockholm K2 = Från Stockholm, K3 = Internationella resor, K4 = Storstäder och storstadsalternativ, K5 = Region-/universitetssjukhus, K6 = Universitets- och högskoleorter, K7 = Andra större städer, K8 = Besöksnäring.

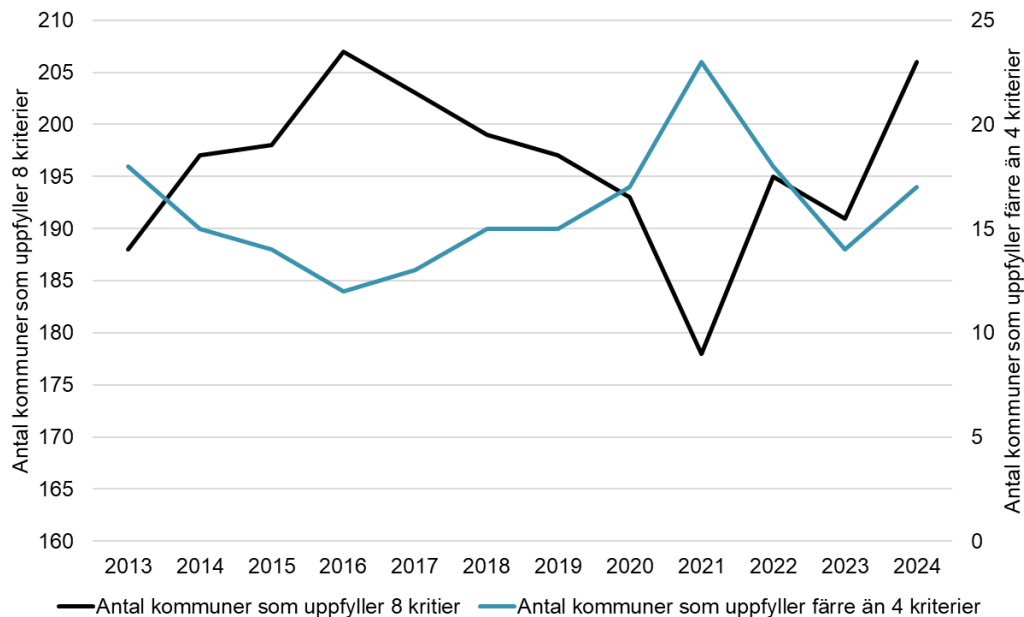
⁵⁹ Trafikverket har för 2024 års uppgifter även delat upp redovisningen för "Dålig tillgänglighet" i ytterligare tre kategorier (ljusröd, mellanröd och mörkröd) beroende på om kraven kan uppfyllas genom längre restid, kortare vistelsetid eller inte alls. Vi har valt att inte använda denna utökade information här.



Figur 2.22. Interregional geografisk tillgänglighet. Antal kriterier (1–8) som uppfylls på minst nivån för acceptabel tillgänglighet (vänster bild) respektive nivån för god tillgänglighet (höger bild) per kommun, med Trafikverkets trafikavtal 2023.

Källa: Egen bearbetning av uppgifter från Trafikverket (2026b).

Den interregionala tillgängligheten förbättrades mellan åren 2013 och 2016. Därefter försämrades den till 2021 för att sedan återhämta sig igen (Figur 2.23). Under 2024 noteras över 205 kommuner klara samtliga 8 kriterier för antingen god eller acceptabel tillgänglighet, något som inte uppmätts sedan 2016. Andelen kommuner som uppfyller färre än 4 kriterier ligger mer i linje med 2013 års nivå.



Figur 2.23. Antal kommuner som uppfyller alla 8 kriterier på antingen god eller acceptabel tillgänglighet (vänster axel) och antal kommuner som uppfyller färre än 4 kriterier (höger axel) åren 2013–2024. Källa: Egen bearbetning med data från Trafikverket (2026b).

Genom att för varje kriterium⁶⁰ tilldela respektive kommun som uppfyller nivån god tillgänglighet värdet 1, acceptabel tillgänglighet värdet 2 och dålig tillgänglighet värdet 3, kan en summa beräknas per kriterium. Värdesättningen innebär att ju högre värdet blir, desto lägre är tillgängligheten.⁶¹

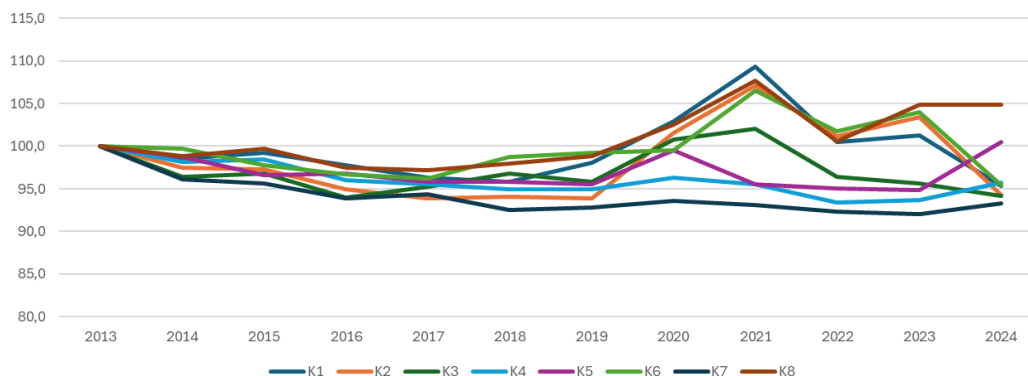
2013 uppgick den sammanlagda summan för riket till 3 296. Lägst värde (dvs. högst tillgänglighet) uppnåddes 2017 med ett värde på 3 148. Den kraftiga försämringen till 2020 med ett värde på 3 285 förstärktes ytterligare under 2021 till 3 367, vilket är det sämsta resultatet för hela perioden 2013–2021.

Tillgängligheten förbättrades åter under 2022 till ett sammanlagt värde på 3 218, men försämrades återigen under 2023 till ett sammanlagt värde på 3 250. Under 2024 sjönk värdet till 3 180. Översatt till ett index med start 2013 visas i Figur 2.24 utvecklingen av den interregionala tillgängligheten över tid. Genom att indexera värdena blir det möjligt att jämföra förändringen över tid mellan de olika kriterierna.

Indexvärdet utvecklades negativt (högre grad av tillgänglighet) för alla kriterier utom K8 (Besöksnäring) och K5 (Universitets- och regionsjukhus) jämfört med 2013. Kriteriet K7 (Andra större städer) har utvecklats bäst jämfört med 2013. Noterbart är även den ökade spridningen mellan kriterierna av hur väl de uppfylls.

⁶⁰ www.trafikverket.se/contentassets/bd574b838ada4882926a9c0d58c0d994/kriterier_for_grundläggande_tillgan_qlighet.pdf

⁶¹ Minsta värde man kan få för hela riket är $290 \times 8 \times 1 = 2\,320$. Maximala summan är $290 \times 8 \times 3 = 6\,960$.



Figur 2.24. Indexdiagrammet visar utvecklingen av den interregionala tillgängligheten över tid, där 2013 = 100.

Anm: Ett lägre indexvärde innebär förbättrad tillgänglighet medan ett högre värde indikerar försämrad tillgänglighet. Indexet baseras på kommunernas samlade värden för respektive kriterium. K1 = Till Stockholm K2 = Från Stockholm, K3 = Internationella resor, K4 = Storstäder och storstadsalternativ, K5 = Region-/universitetssjukhus, K6 = Universitets- och högskoleorter, K7 = Andra större städer, K8 = Besöksnäring

Källa: Egen bearbetning med data från Trafikverket (2026b).

Tillgänglighet med flyg

Internationell åtkomlighet⁶² och tillgänglighet⁶³ till Europa samt inrikes med flyg beräknas av Transportstyrelsen. Beräkningen görs för 37 svenska städer och 15 länder inom Europa. Urvalet av länderna baseras på de länder som Sverige har mest handelsutbyte med, och destinationerna utgörs i huvudsak av respektive lands huvudstad (Commission 2025). Metoden för att beräkna åtkomlighet och tillgänglighet till och från Europa har utvecklats över tid och det är därför inte möjligt att redovisa en sammanhängande tidsserie. Med den nya metoden viktas bland annat de genomsnittliga vistelsetiderna med storleken på handeln mellan Sverige och respektive land.

Efter flera år med relativt stabil utveckling har tillgängligheten och åtkomligheten med flyg förändrats tydligt i olika perioder. Mellan 2009 och 2016 låg både tillgänglighet och åtkomlighet i huvudsak på en relativt stabil nivå, även om det fanns årliga variationer (Figur 2.25). Den lägsta nivån under denna period nåddes 2014–2015, varefter utvecklingen vände uppåt igen 2016.

Den nyare dataserien från 2017 visar en kraftig nedgång under 2020 och 2021. Det sammanfaller med pandemin och de omfattande restriktioner som påverkade både inrikes och utrikes flygtrafik. Under dessa år var både åtkomligheten och tillgängligheten mycket låg. Under 2021 och 2022 sker sedan en tydlig och snabb ökning av både åtkomlighet och tillgänglighet, i takt med att restriktioner lättas och flygutbudet återhämtas.

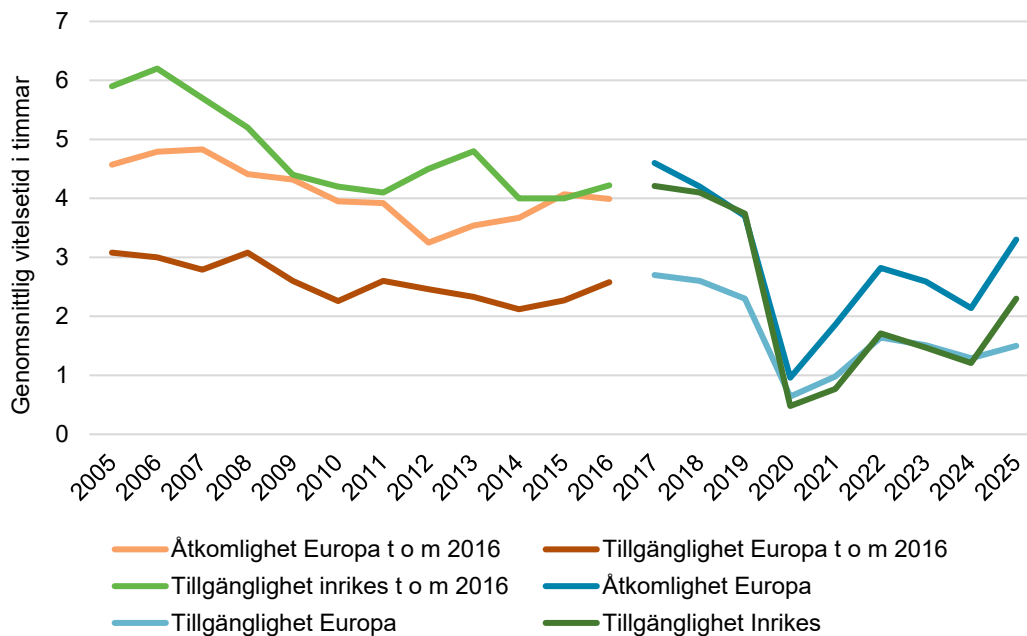
Från 2023 börjar utvecklingen åter försämrans. Nedgången fortsätter under 2024, då både åtkomligheten till Europa och tillgängligheten – både inrikes och från Europa – minskar. Tillgängligheten börjar under denna period närma sig de låga nivåerna som sågs under pandemin. År 2025 bryts den negativa trenden och utvecklingen vänder uppåt igen - den genomsnittliga vistelsetiden inrikes ökade till 2,3 timmar 2025. Efter två år av minskande åtkomlighet och tillgänglighet syns alltså en återhämtning.

⁶² Åtkomlighet definieras som hur länge en person från exempelvis Umeå i genomsnitt kan vistas på annan ort genom att ta första flyget på morgonen ut från Umeå och åka hem med sista flyget.

⁶³ Tillgänglighet definieras som hur länge personer från andra orter kan besöka exempelvis Umeå under dagen med första flyget dit och sista flyget därifrån.

För utrikes trafik är åtkomligheten (3,3 h) bättre än tillgängligheten (1,5 h), det vill säga att det är lättare att ta sig till Europa för en endagarsförrättning än att ta sig från Europa till Sverige.

Bäst tillgänglighet och åtkomlighet under 2025 hade Stockholm, Göteborg och Malmö Transportstyrelsen (2026d).



Figur 2.25. Utveckling av genomsnittlig (i timmar) vistelsetid 2005–2025 till och från Europa samt till och från svenska flygplatser.

Källa: Transportstyrelsen (2026d).

Anm: Från och med 2017 används en ny metod för att beräkna den internationella tillgängligheten och åtkomligheten vilket innebär ett tidsseriebrott mellan åren 2016 och 2017.

Mellan 2024 och 2025 ökade den genomsnittliga vistelsetiden vid en tydlig majoritet av flygplatserna. Av totalt 37 flygplatser fick 23 en ökning, 2 en minskning (Gällivare och Växjö) och 12 var oförändrade, se Tabell 2.19. De största ökningarna återfinns i Ronneby (+3,31 timmar), Östersund (+2,71 timmar), Visby (+2,69 timmar), Ängelholm (+2,57 timmar) och Örnköldsvik (+2,4 timmar).

Utvecklingen innebär ett tydligt trendbrott jämfört med tidigare år. Perioden 2022–2024 präglades i stor utsträckning av minskningar eller små förändringar, medan 2024–2025 visar på en bred återhämtning med ökande vistelsetider i nästan hela landet⁶⁴. Jämfört med nivåerna före pandemin är det dock fortfarande på lägre nivåer.

⁶⁴ Uppgifterna är tagna ur tidtabellerna för en utvald dag vecka 47 år 2025 Transportstyrelsen (2025b). Geografisk tillgänglighet med flyg 2024 - En jämförelse mellan 2023 och 2024 TSL 2025-13.

Tabell 2.19. Förändringen av genomsnittlig vistelsetid i timmar för inrikes flyg per flygplats mellan 2021 och 2025.

Flygplatsregion	Förändring mellan 2021 och 2022	Förändring mellan 2022 och 2023	Förändring mellan 2023 och 2024	Förändringar mellan 2024 och 2025
Stockholm	2,66	-0,52	-0,39	1,43
Malmö	1,89	-0,19	-0,89	1,51
Luleå	1,75	-1,16	0,38	1,06
Umeå	1,41	-0,64	-0,41	1,2
Hagfors	4,17	-1,09	-0,39	1,6
Göteborg	1,72	0,14	-1,39	1,86
Torsby	3,47	-0,97	-0,33	1,37
Östersund	0,81	-0,06	-0,03	2,71
Mora	0	2,36	-0,44	1,6
Lycksele	1,75	-1,17	-0,39	1,4
Visby	0,61	-0,14	0,03	2,69
Sveg	1,36	-0,98	-0,38	1,4
Örnsköldsvik	2,92	0,58	-2	2,4
Skellefteå	0,61	-0,41	-0,23	2
Kramfors	2,78	-0,78	-0,64	1,8
Vilhelmina	1,05	-0,47	-0,39	1,4
Arvidsjaur	0,78	-0,67	-0,28	1
Hemavan	0	1,53	-0,53	0,8
Ängelholm	1,28	-0,61	-0,92	2,57
Gällivare	0	0	0,89	-0,91
Ronneby	-0,03	-0,5	0	3,31
Halmstad	0,19	-0,19	0	2,17
Kalmar	0,14	-0,19	0	0,97
Växjö	0,19	0,14	0,03	-0,37
Pajala	0	0,03	0	0
Borlänge	0	0	0	0
Jönköping	0	0	0	0
Karlstad	0	0	0	0
Kiruna	0	0,19	-0,19	0,2
Kristianstad	0	0	0	0
Linköping	0	0,58	-0,58	0
Norrköping	0	0	0	0
Nyköping	0	0	0	0
Örebro	0	0	0	0
Sundsvall	3,47	-3,47	0	0
Trollhättan	0,28	-0,28	0	0
Västerås	0	0	0	0

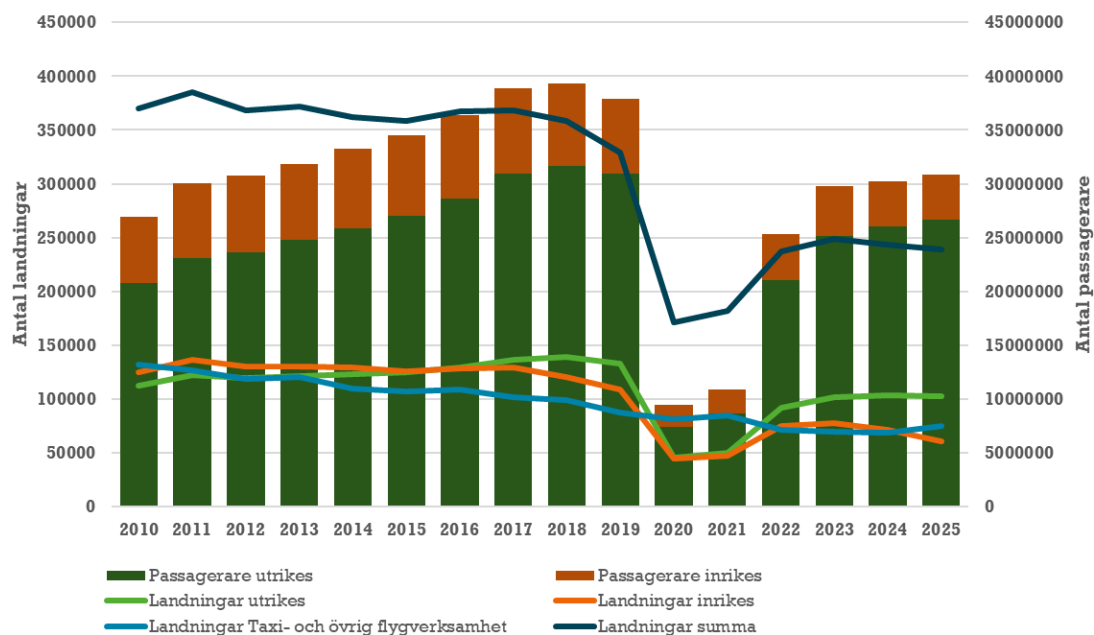
Källa: Transportstyrelsen (2026d).

Dessutom visar Trafikanalys officiella statistik över antal landningar och antal passagerare i linjetrafik vid Sveriges flygplatser att flygtrafiken ännu inte fullt ut har återhämtat sig efter pandemin, och att utvecklingen skiljer sig tydligt mellan inrikes och utrikes trafik, se Figur 2.26.

Antalet passagerare i inrikesflyget fortsätter att minska i ett längre tidsperspektiv. År 2025 var antalet inrikespassagerare cirka 4,2 miljoner, vilket motsvarar en minskning med omkring 32 procent jämfört med 2010 och närmare 40 procent jämfört med 2019. Nedgången är därmed i stort sett oförändrad jämfört med 2024 och tyder på en mer varaktig strukturell förändring snarare än en tillfällig effekt av pandemin.

Utrikestrafiken uppvisar däremot en tydligare återhämtning. Efter en kraftig ökning med närmare 50 procent mellan 2010 och toppåren 2018–2019 minskade antalet utrikespassagerare under pandemin, men har därefter ökat successivt. År 2025 uppgick antalet till cirka 26,7 miljoner, vilket innebär att utrikestrafiken nu ligger något över nivåerna för 2015–2016 och endast cirka 15 procent under toppnivåerna 2018–2019. Jämfört med 2010 motsvarar detta en ökning på omkring 28 procent.

Antalet landningar har samtidigt minskat i ett längre perspektiv, både för inrikes och utrikes trafik samt för taxi- och övrig flygverksamhet. Den totala minskningen av flygrörelser är tydlig även efter återhämtningen i passagerarvolymen. Detta innebär att antalet passagerare per landning har ökat, särskilt inom utrikestrafiken. Utvecklingen tyder på en ökad användning av större flygplan, högre kabinfaktor samt en viss koncentration av trafiken till färre avgångar.



Figur 2.26. Antal landningar och antal passagerare 2010 till 2025. Inrikes landningar och passagerare, utrikes landningar och passagerare samt landningar för taxi- och övrig flygverksamhet.
Källa: Transportstyrelsen (2026d)

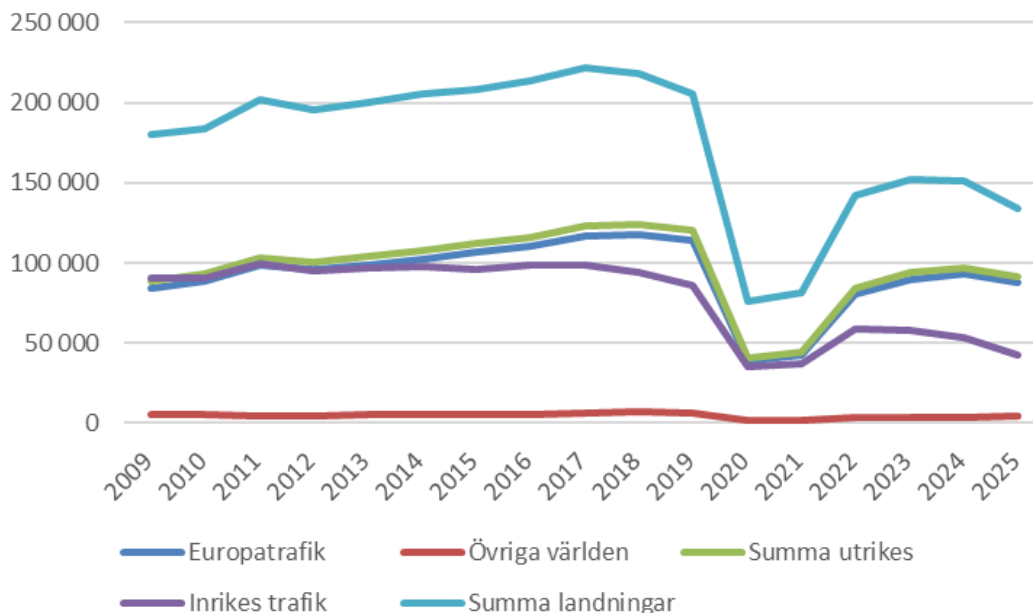
Antalet landningar vid Swedavias flygplatser⁶⁵ ökade relativt stabilt under perioden 2009–2017 (Figur 2.27). Under dessa år steg antalet landningar från cirka 180 000 till knappt 222 000, vilket motsvarar en ökning på drygt 23 procent. Tillväxten drevs framför allt av en stark utveckling i utrikestrafiken, särskilt inom Europatrafiken. Efter toppnoteringen 2017 började

⁶⁵ År 2023 fanns det 41 flygplatser som har linjetrafik varav 10 flygplatser ägs av Swedavia.

utvecklingen plana ut för att sedan minska något under 2018–2019 i antalet landningar, främst till följd av minskad inrikestrafik.

År 2020 innebar ett kraftigt trendbrott. Antalet landningar minskade med 63 procent jämfört med 2019, vilket tydligt speglar effekterna av covid-19-pandemin och de omfattande restriktionerna för internationellt resande. Under 2021–2023 skedde en successiv återhämtning. Den starkaste ökningen inträffade 2022, då antalet landningar ökade med 74 procent jämfört med året innan. Trots återhämtningen nådde trafiken dock inte tillbaka till nivåerna före pandemin på Swedavias flygplatser. De senaste åren visar åter en svag nedgång. Mellan 2024 och 2025 minskade åter antalet landningar med cirka 11 procent, från 150 929 till 133 853 landningar.

Utvecklingen visar också en strukturell förändring i trafiken. Inrikestrafiken har minskat betydligt mer än utrikestrafiken, särskilt efter pandemin. År 2025 uppgick inrikestrafiken till drygt 42 000 landningar, vilket är mindre än hälften av nivån omkring 2010-talets mitt. Utrikestrafiken, framför allt Europatrafiken, står därmed för en allt större andel av flygrörelserna vid Swedavias flygplatser.



Figur 2.27. Antal landningar på Swedavias flygplatser 2009 till 2025 efter inrikes-, Europa och övriga världen.

Källa: Swedavia (2026)

Sammanvägd bedömning

Tillgängligheten för persontransporter uppvisar sammantaget små förändringar över tid, men med tydliga skillnader mellan olika delar av landet och mellan olika färdssätt. Den lokala tillgängligheten till service är generellt hög i tätare och mer urbana kommuner, men betydligt lägre i landsbygds- och glesbygdskommuner. Den samlade utvecklingen enligt det lokala tillgänglighetsindexet (TTI) är svagt positiv mellan 2022 och 2025, men förbättringen förklaras i stor utsträckning av den kraftiga ökningen av paketutlämningsställen. Bortsett från detta är utvecklingen i huvudsak stabil, med endast mindre förändringar mellan kommungrupperna.

Resultaten visar samtidigt att tillgängligheten till grundläggande service i stora delar av landet i praktiken är starkt beroende av bil. Tillgängligheten med gång, cykel och kollektivtrafik varierar betydligt mer geografiskt och är generellt svagare i glesare kommuntyper. Tillgängligheten till

kollektivtrafikhållplatser är i riket som helhet stabil, men på fortsatt betydligt lägre nivåer i glesare kommuner. Den relativt låga tillgängligheten till järnvägsstationer med kollektivtrafik innebär också ett hinder för tågresande i flera delar av landet, även om utvecklingen mellan 2020 och 2025 varit svagt positiv för riket som helhet.

Tillgängligheten till flygplatser med bil har däremot försämrats vad gäller kortare restider, medan tillgängligheten inom längre restider i huvudsak är stabil eller i vissa fall förbättrad. Den interregionala tillgängligheten förbättrades under 2024 efter tidigare försämringar och är nu åter nära de bättre nivåerna som noterades under mitten av 2010-talet. Samtidigt kvarstår stora geografiska skillnader, där många kommuner i Norrlands inland fortfarande uppfyller få av Trafikverkets kriterier för god tillgänglighet.

Nyckelmåttet logsumma visar att tillgängligheten till handelsområden har förbättrats något i ett längre perspektiv. Den utvecklingen förklaras främst av fler målpunkter, ökad biltillgång, lägre körkostnader och befolkningens koncentration till mer tillgängliga områden, medan förbättringar till följd av kollektivtrafikutbud och transportinfrastruktur varit mer begränsade. Samtidigt har tillgängligheten till laddinfrastruktur förbättrats tydligt under 2025, även om den geografiska fördelningen fortfarande är ojämn.

Sammantaget bedöms tillgängligheten för persontransporter vara i huvudsak stabil eller svagt förbättrad, men förbättringarna är ojämnt fördelade och i stor utsträckning beroende av bil. De största utmaningarna kvarstår för kollektivtrafikens och järnvägens lokala och interregionala tillgänglighet i glesare delar av landet.

NYHETER

Satsning på regionala flygplatser och fler direktlinjer till Arlanda

Regeringen föreslår att driftbidragen till regionala flygplatser höjs från dagens 210 miljoner till 528 miljoner. Dessutom föreslås en ökning av ersättning till beredskapsflygplatser från dagens 70 miljoner till 103 miljoner. Transportstyrelsen ges ett tillskott på 10 miljoner för att förbättra förutsättningarna att få fler internationella direktlinjer till Arlanda (Regeringen 2025d).

Nya EU-regler för laddinfrastruktur (AFIR)

EU införde 2025 en förordning om laddinfrastruktur (AFIR – Alternative Fuels Infrastructure Regulation). Den innebär bland annat att operatörer av publika laddstationer måste tillhandahålla öppna data om laddpunkter och att pris, tillgänglighet och driftstatus ska vara tillgänglig digitalt i syfte att göra det lättare att hitta och använda laddstationer (Energimyndigheten 2025d).

EU vill satsa på höghastighetståg i hela Europa

Baserad på TEN-T nätverket (Trans-European Transport Network) ska det 2030 vara möjligt att resa mellan Berlin och Köpenhamn på 4 timmar och Köpenhamn till Stockholm på 4 timmar (Commission 2025).

2.5 Tillgänglighet – godstransporter

Tillgängligheten för godstransporter ligger i stort sett på samma nivå som när målen antogs, men med tecken på en långsam negativ utveckling. Transportkostnadernas andel av företagets produktionskostnader har varit relativt stabil över tid, och flera kostnadstyper har minskat de senaste två åren efter tidigare kraftiga uppgångar.

Samtidigt visar det internationella Logistics Performance Index (LPI) en svag, gradvis försämring för Sverige – både i ranking och indexvärde – vilket signalerar ökade utmaningar i de internationella handels- och logistikflödena. Framför allt delindexet *Internationell handel*, som speglar möjligheten att arrangera prisvärda och konkurrenskraftiga sändningar, har utvecklats negativt.

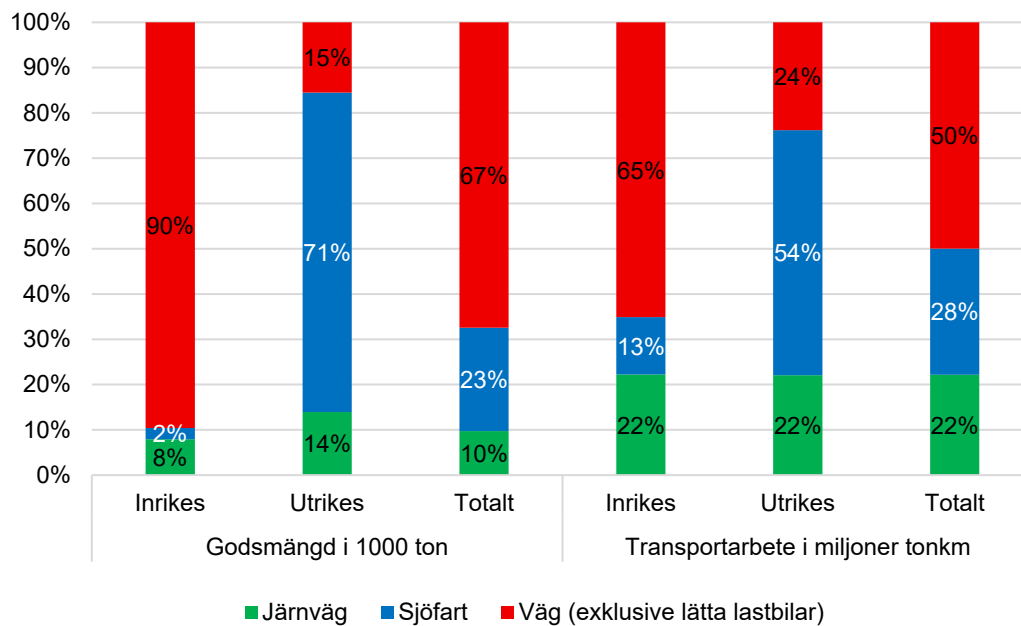
Kunderfarenheter och nöjdkund-undersökningar bekräftar en liknande bild: godstransportköpare uppskattar tunga och volymkrävande flöden på järnväg men upplever begränsningar kopplade till kapacitet, tillförlitlighet och terminalinfrastruktur. Dessa strukturella faktorer påverkar godstransporternas tillgänglighet och robusthet, men har hittills inte inneburit tydliga försämringar på den övergripande indikatornivån.

Sammantaget bedöms tillgängligheten för godstransporter vara snarlik den vid målens antagande, men med en långsiktigt svagt nedåtriktad trend, främst driven av försämring i internationella logistikförutsättningar.



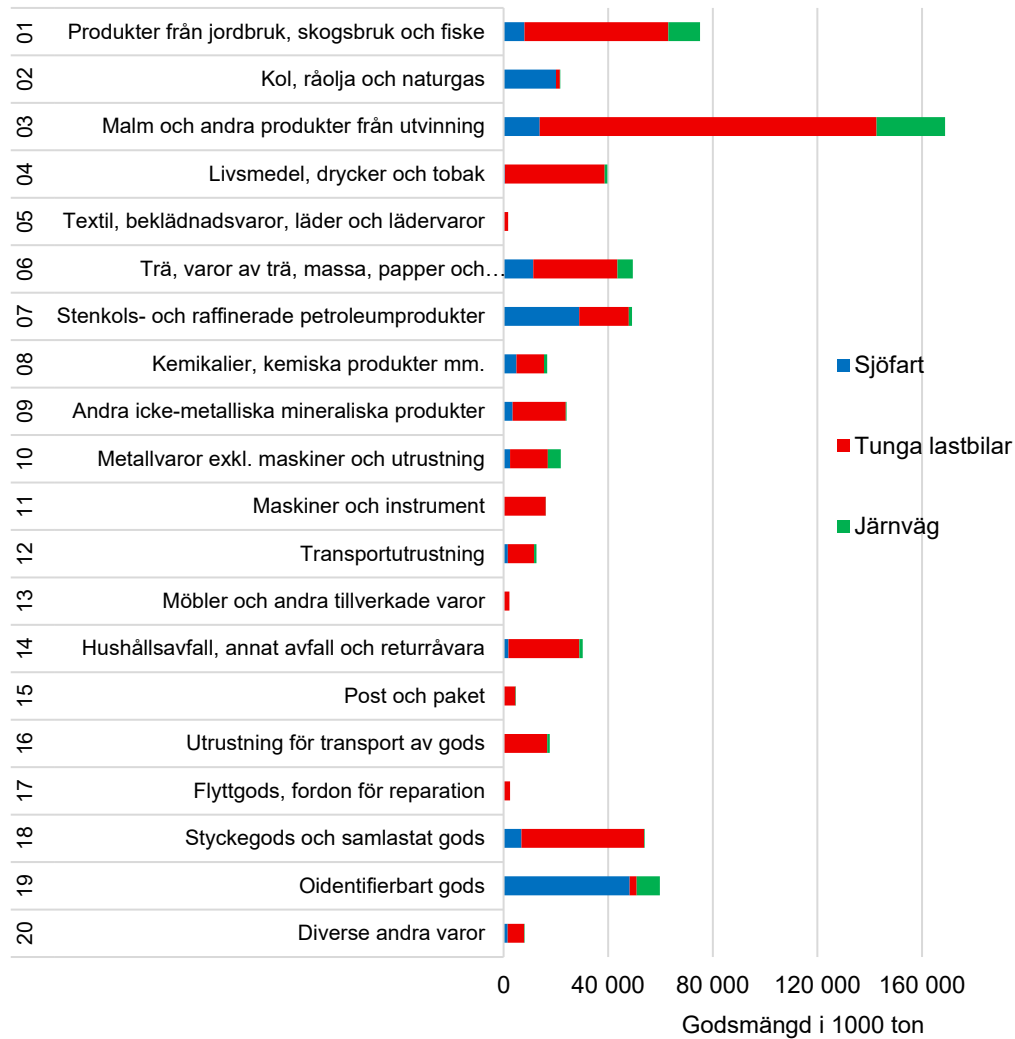
På motsvarande sätt som för persontransporter är tillgänglighet av betydelse för gods-transporter. Måtten i redovisningen nedan utgår främst från företagets kostnader för sina transporter och vilka förutsättningar som finns för att genomföra transporter. Ambitionen är här också att sätta den svenska situationen i ett internationellt perspektiv. Bilden som förmedlas i detta avsnitt bör framför allt läsas tillsammans med avsnitten 2.2 och 2.7 för att få en samlad bild av utvecklingen för transporter av gods. Avsnittet inleds med en kort beskrivning av godsmängder, transportarbete och flödet av godsmängder i transportsystemet. Se även avsnitt 2.7 för en separat redovisning av hur transportbranschens villkor utvecklats.

Under det senaste decenniet har den årliga totala transporterade godsmängden varierat över åren strax under 700 miljoner ton gods inom och till eller från Sverige, vilket genererat ett transportarbete på nästan 100 miljarder tonkilometer. Av den totala godsmängden som transporteras utgör inrikestransporterna cirka 70 procent. Vägtransporter dominerar främst för inrikes transporter, medan sjöfarten har en mycket tydlig övervikt på utrikes transporter (Figur 2.28). Järnväg har en mer jämn fördelning, men med något högre andel godsmängd vid utrikes transporter.



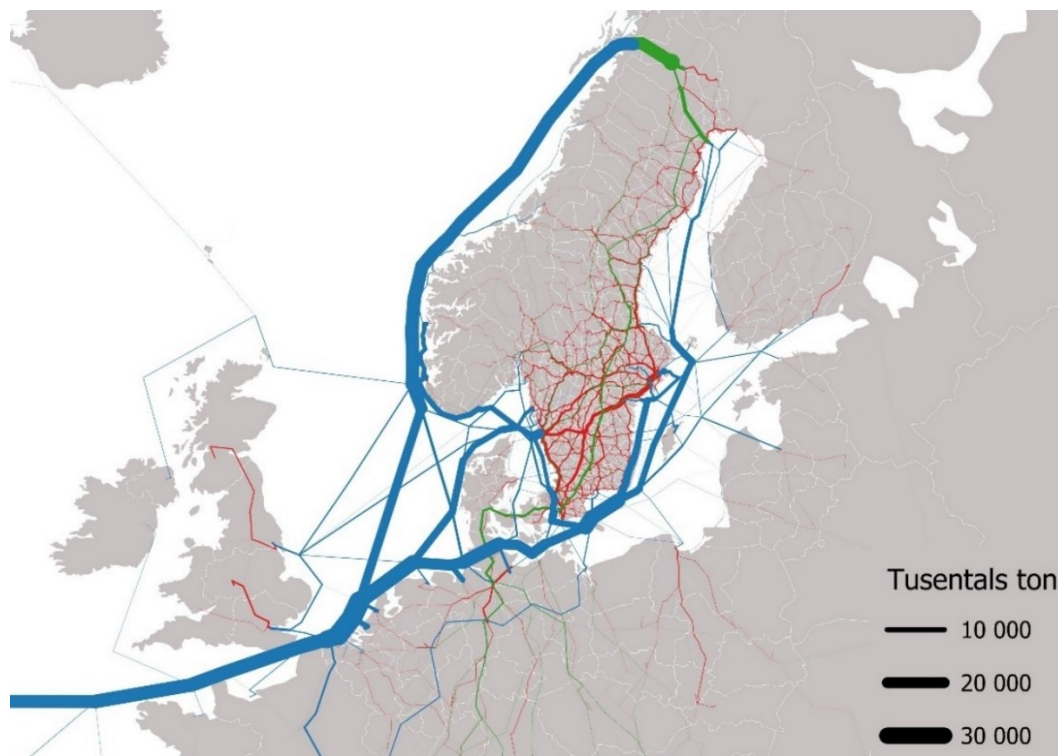
Figur 2.28. Andel av transporterad godsmängd samt transportarbete med sjöfart, väg och järnväg. Inrikestransporter, utrikestransporter samt totalt. År 2024.
 Källa: Trafikanalys (2025a, 2025n, 2025h, 2025r).

Malm och andra produkter från utvinning är den största varugruppen som transporteras både på väg och järnväg (Figur 2.29). Större 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 fossilbaserade varuslag, trävaror samt oidentifierbart gods, vilket i hög grad kan översättas med lastbilar och trailers med okänt innehåll. Fördelningen av varuslagen över tid uppvisar små förändringar, men det är ändå tydligt att vägtrafiken ökar i andel för i stort sett alla varuslag (Trafikanalys 2016, 2022d).



Figur 2.29. Transporterad godsmängd inrikes och utrikes med sjöfart, tunga lastbilar och järnväg efter varugrupp. År 2024.
 Källa: Trafikanalys (2025a, 2025n, 2025h, 2025r).

Fördelningen av de större flödena av gods är i princip identiska vid en jämförelse med tidigare redovisningar, se exempelvis (Trafikanalys 2016).



Figur 2.30. Totala godstransportflöden, tusentals ton.
 Anm: Bearbetning av resultat från Samgoods version 1.2.2. Det innebär att volymerna avser år 2019, men kostnadsparametrar och infrastruktur m.m. avser en situation 2024. Flöden till och från Ryssland som fanns 2019 har exkluderats. Blå = sjöfart, Röd = väg och Grön = järnväg.
 Källa: VTI (2025)

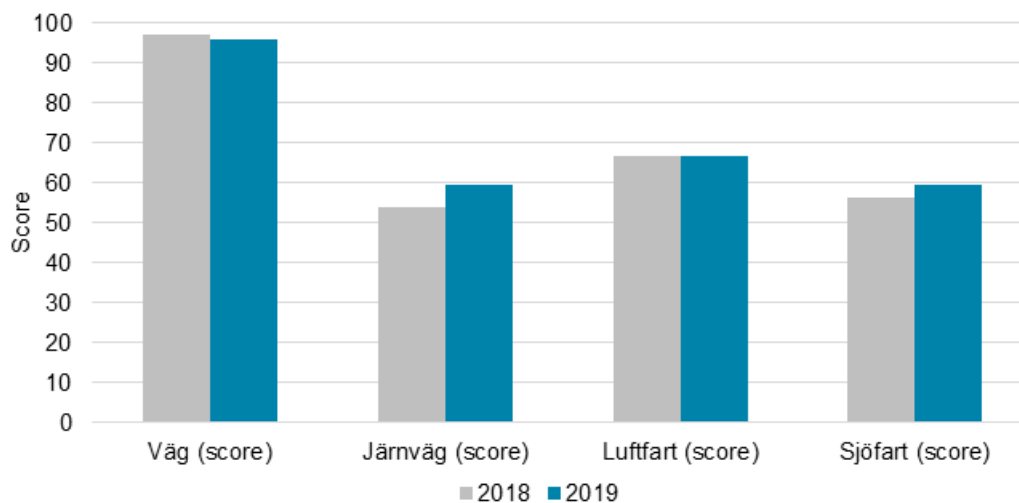
Mått

Transportsystemets konnektivitet

Hur utbredd och hur väl det svenska transportnätverket är sammankopplat med det internationella nätverket fångas med fyra tillgänglighetsmått, se Figur 2.31.⁶⁶ Samtliga mått redovisas på en skala mellan 0 och 100 där 100 har tilldelats landet med högst värde. Det går alltså att följa utvecklingen över tid i förhållande till det världsledande landet. Beräkningar av respektive mått finns tyvärr endast för två år, 2018 och 2019.

Mellan 2018 och 2019 noteras endast smärre förändringar, med en något högre utbredning och konnektivitet för sjöfart och järnväg. Som komplement till måttet från GCI inkluderas därför nedan information från ITF, IMD och EU som var och en täcker upp för bristen på tillgänglighetsdata per trafikslag enligt GCI. Trafikanalys kommer att följa utvecklingen av dessa mått i framtiden ifall GCI inte skulle bli uppdaterat i framtiden.

⁶⁶ Dessa fyra mått ingår dessutom i beräkningen av ett sammanvägt nyckelmått, se Figur 2.8.



Figur 2.31. De svenska trafikslagens utbredning och konnektivitet (2018–2019).

Anm: Samtliga mått redovisas på en skala mellan 0 och 100 där 100 har tilldelats landet med högst värde. Måtten ingår som delar i Global Competitiveness Index (GCI).

Källa: World Economic Forum (2019)

ITF publicerar ett "Transport Data Dashboard" för varje land i sex dimensioner⁶⁷, varav en är infrastruktur vilken kan sägas fortsätta GCI-undersökningen efter 2019. Sveriges totala ITF-indexvärde uppgår i den senaste publicerade statistiken till 6,1. Indexvärdet för infrastrukturdimensionen låg samtidigt på 3,1. I jämförelse med övriga dimensioner är det ett lågt värde. Flera av dataserierna avser värden 2022 och 2023. Inga tidsserier redovisas på ITF:s webbsida.

IMD:s konkurrenskraftsindex innehåller också ett infrastrukturblock, bestående av *grundläggande infrastruktur, teknologisk infrastruktur, vetenskaplig infrastruktur, hälso- och miljöinfrastruktur samt utbildningsinfrastruktur*.⁶⁸ Sett över hela infrastrukturblocket är Sverige placerad på plats 3, men först på plats 23 av 69 för grundläggande infrastruktur (minskning med 3 platser jämfört med 2024) med värdet 59,1 (IMD 2025b).

I Figur 2.31 infogas nedan även uppgifter från EU:s *Regional Competitiveness Index (RCI)* för åren 2016, 2019 och 2022 (reviderad maj 2023) (Dijkstra, Papadimitriou m.fl. 2023) för att få en lite längre tidsserie. RCI är uppbyggt på ett liknande sätt som GCI, i ett antal pelare med ett flertal underliggande mått. Av samtliga mått som ingår i RCI har följande tre valts ut. De beräknas och vägs samman för pelaren Infrastruktur. Även om de inte har ett primärt godsfokus visar de ändå på en marknadspotential för näringslivet – hur enkelt är det för kunder att nå relevanta målpunkter där företag är lokaliserade eller att kunna transportera sina varor till sina kunder?

- Befolkning som kan nås med bil inom 90 minuter, dividerat med befolkningen som bor inom en radie av 120 km (det motsvarar en hastighet av 80 km/h).
- Befolkning som kan nås med järnväg inom 90 minuter, dividerat med befolkningen som bor inom en radie av 120 km (det motsvarar en hastighet av 80 km/h).
- Antal flygavgångar som nås inom 90 minuter med bil.

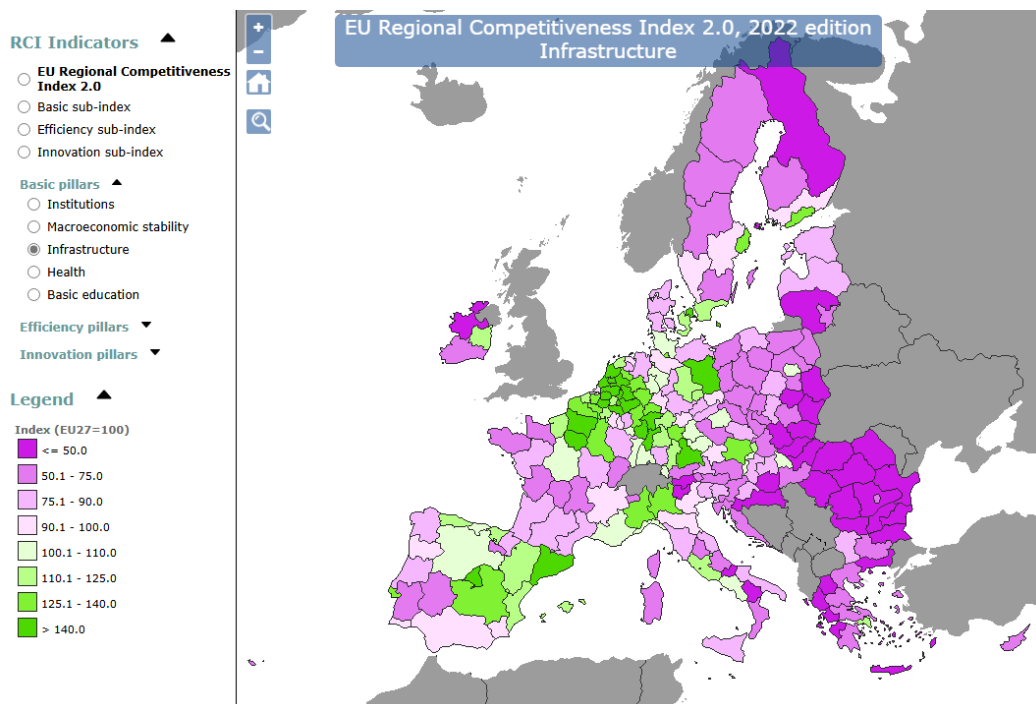
⁶⁷ International Transport Forum (ITF). (2025). "Transport Data Dashboard." 1) Infrastructure (How well-developed are physical transport links?), 2) Capacity (How much can the transport system handle?), 3) Activity (How high is transport activity?), 4) Value (Does transport contribute to the economy?), 5) Safety (How safe are roads?), 6) Carbon (How fossil-fuel dependent is transport?)

⁶⁸ Den senaste upplagan (2025) är globalt jämförbar och mycket närliggande i metodik till GCI IMD. (2025a). "Methodology WCR 2025."

RCI redovisas såväl för Sverige som helhet, samt per NUTS 2-region, totalt och per pelare.

Enligt 2022 års totala RCI hamnar Sverige på plats 5 med ett värde på 120,2.⁶⁹ Det är ett tapp på två placeringar och från värdet 124,7 år 2019. Sverige låg även på en tredjeplats 2016, med värdet 133,0. Enligt infrastrukturpelaren placerar sig Sverige på plats 7 år alla tre åren. Värdet har varierat över tid, 91,7 (2016), 102,6 (2019) och 99,9 (2022).

På NUTS 2-nivån återfinns region Stockholm (SE11) på plats 6 för RCI (1:a var Utrecht med värdet 151,1) och på plats 31 för pelaren Infrastruktur med ett värde på 131,2 (Ile-de-France var där 1:a med 185,8). Region Sydsverige (SE22) är den enda övriga svenska regionen på listan över de 50 högst placerade regionerna (plats 43) för Infrastrukturpelaren (Figur 2.32). För RCI totalt har Sverige fyra regioner bland topp 50.



Figur 2.32. Regional Competitiveness Index – Infrastruktur, år 2022.
Källa: Dijkstra, Papadimitriou m.fl. (2023).

Som nation ligger Sverige alltså högt på rankinglistan, men har som sagt tappat placeringar över tid. För infrastrukturpelaren är utvecklingen horisontell med samma placering och värdestabilitet över tid. På regional nivå finns det större skillnader och flera av Sveriges regioner ligger lågt ner på rankinglistan, både för RCI totalt och för infrastrukturpelaren. Endast Stockholmsregionen, samt Sydsverige i viss mån, sticker ut positivt i detta avseende.

Logistics Performance Index (LPI) – nyckelmått

För att jämföra hur det svenska transportsystemet står sig i konkurrens med andra länder används även *Logistics Performance Index* (LPI).⁷⁰ En uppdatering av LPI sker ungefär vartannat år.

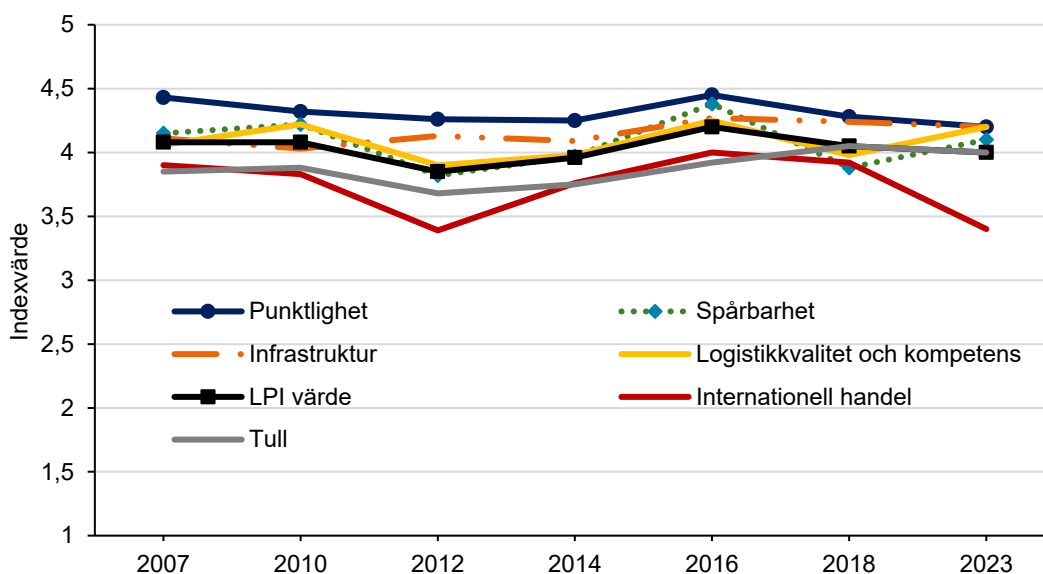
⁶⁹ 1) Nederländerna (136,9), 2) Belgien (125,7), 3) Luxemburg (125,1), 4) Danmark (122,9).

⁷⁰ LPI tas fram genom ett samarbete mellan Världsbanken, logistikföretag och vetenskapliga institutioner. Bedömningen görs av yrkesverksamma inom logistik och fraktverksamhet i länder med stort utbyte med det aktuella landet. LPI kan anta ett värde mellan 1 och 5. Högre värden är bättre.



I undersökningen 2023 rankades Sverige på en delad 7:e plats⁷¹ totalt med ett LPI-värde på 4,0. Det är marginellt lägre än 2010 års värde på 4,1 (rankingplacering nr 3). Singapore leder LPI med indexvärdet 4,3 följt av Finland, Danmark, Nederländerna, Schweiz och Tyskland alla på (4,2) (The World Bank 2023).

Sedan mätningen 2010 har Sverige ett högre indexvärde för delindexen Tull och Infrastruktur. Tydligast försämring indikerar delindex Internationell handel (hur enkelt det är att arrangera en konkurrenskraftigt prissatt sändning), en minskning från 3,8 till 3,4. För övriga delindex redovisas smärre nedgångar.



Figur 2.33. Logistics Performance Index (LPI) med delindex för Sverige 2007–2023.
Källa: The World Bank (2023)

Generaliserade transport- och logistikkostnader - nyckelmått



Under detta mått presenteras näringslivets transport- och logistikkostnader beräknade med hjälp av Trafikverkets Samgodsmodell för att åstadkomma flödena som visades i Figur 2.30. Jämförelser av modellscenarier ger en indikation på hur dessa kostnader förändrats över tid. Årtalen avspeglar vilket år data är insamlad, men kostnadsparametrar och infrastruktur-nätverket som beräkningarna utgår från härrör från det år Samgodsmodellen publicerades. Det innebär exempelvis att eftersom den senaste modellversionen (version 1.2.2) publicerades i april 2024 ges alltså en så aktuell bild som det är möjligt att få givet ett något äldre grunddataunderlag. En fördjupning av resultat och metodbeskrivningar redovisas i Trafikanalys (2021a) Westin (2020) och (Johansson och Westin 2025).

Resultaten visar att den inrikes transporterade godsmängden i Samgods ökat med cirka 24 procent och att genomsnittlig logistik- och transportkostnad ökat med 29 respektive 19 procent mellan 2017/2020 och 2019/2024 (Tabell 2.20). Motsvarande utveckling mellan 2012/2018 och 2017/2020 var 35, -4 respektive -8 procent (Tabell 2.21).

På varugruppernivå har de genomsnittliga logistik- och transportkostnaderna ökat kraftigt mellan 2017/2020 och 2019/2024. Mellan 2012/2018 och 2017/2020 var förändringarna inte lika extrema, men upp till 31 procent för genomsnittlig transportkostnad för Allmänt gods.

⁷¹ Samma indexvärde hade även Belgien, Förenade Arabemiraten, Hong Kong, Kanada och Österrike.

Tabell 2.20. Förändring av total transporterad godsmängd och genomsnittlig logistik- och transportkostnad mellan Samgods 1.2 basår 2017 (avser tillståndet år 2020) och Samgods 1.2.2 basår 2019 (avser tillståndet år 2024).

	<i>Alla</i>	<i>Torrbulk</i>	<i>Flytande bulk</i>	<i>Allmänt gods</i>	<i>Ej malm och olja</i>
Förändring transporterad godsmängd (ton/år)	24 %	33 %	-14 %	-11 %	-6%
Förändring i genomsnittlig logistikkostnad (procent)	29 %	30 %	58 %	66 %	64 %
Förändring i genomsnittlig transportkostnad (procent)	19 %	20 %	32 %	47 %	43 %

Tabell 2.21. Förändring av total transporterad godsmängd och genomsnittlig logistik- och transportkostnad mellan Samgods 1.1.1 basår 2012 (avseende 2018) och Samgods 1.2 basår 2017 (avseende 2020).

	<i>Alla</i>	<i>Torrbulk</i>	<i>Flytande bulk</i>	<i>Allmänt gods</i>	<i>Ej malm och olja</i>
Förändring transporterad godsmängd (ton/år)	35 %	41 %	-5 %	68 %	24 %
Förändring i genomsnittlig logistikkostnad (procent)	-4 %	-20 %	-1 %	10 %	-0 %
Förändring i genomsnittlig transportkostnad (procent)	-8 %	-27 %	8 %	31 %	-7 %

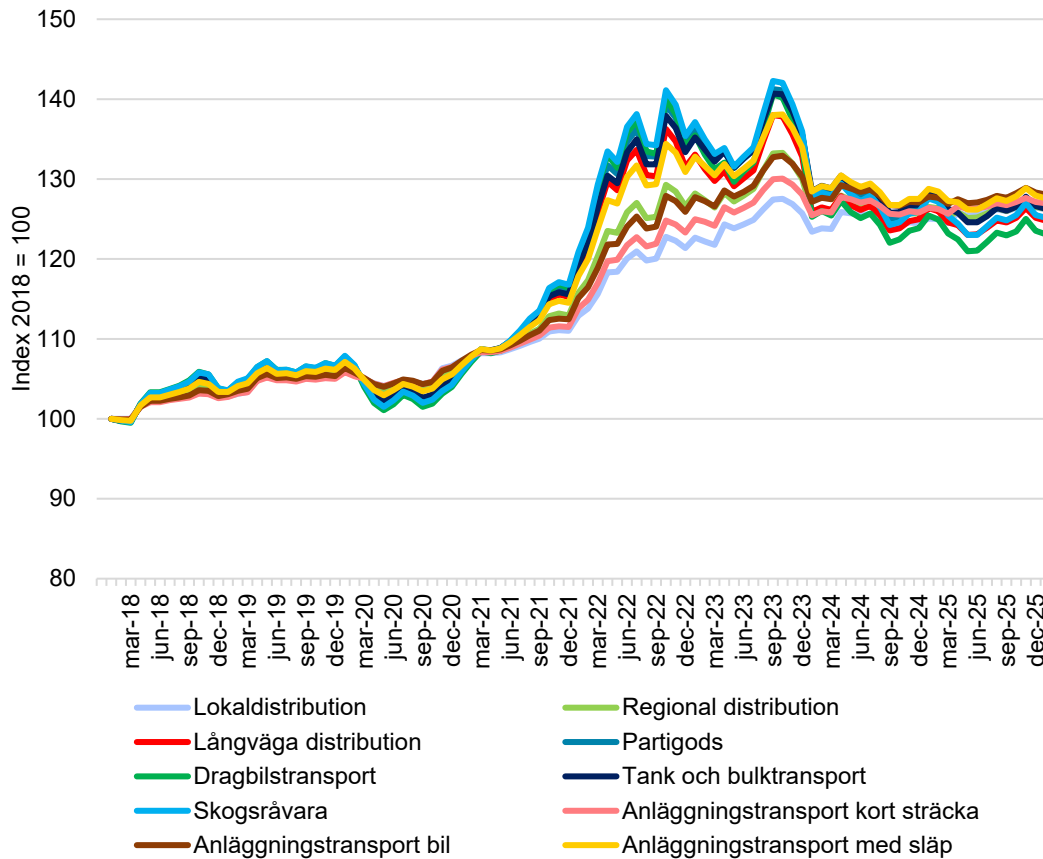
Eftersom jämförelserna av Samgodsresultaten är baserade på modellkörningar är resultaten mer att betrakta som modellbaserade indikatorer på utvecklingen av företags genomsnittliga transport- och logistikkostnader i olika regioner och branscher, snarare än statistiskt belagda förändringar baserade på företagsstatistik.⁷² Resultat från studien kan därför med fördel kombineras med underlag från exempelvis företagsenkäter för en mer komplett bild.

Ett sådant exempel är det kostnadsindex⁷³ som Sveriges Åkeriföretag, genom SCB, tar fram för lastbilstransporter redovisade i ett antal typtransporter (Figur 2.34). Dessa

⁷² Att det blir svårt att jämföra riksgenomsnitt mellan modellversioner har flera förklaringar. Volymförändringar spelar roll. Modellens indata har också förändrats. Dels har modellens nätverk, järnvägskapaciteter, banavgifter och andra fordonsrelaterade kostnader uppdaterats i enlighet med ASEK Trafikverket (2024a). Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn ASEK 8.0. Borlänge. Dels har modellen omkalibrerats genom att bland annat fordonsrelaterade kostnader justerats för att modellen bättre ska efterspegla verkligheten i ett antal uppsatta kalibreringsmål. Kalibreringsmålen inbegriper bland annat transportarbete per trafikslag för vägtransporter, järnvägstransporter och sjöfart, lastade och lossade godsvolymer per kustområde, flöden på ett antal kända länkar samt transport- och trafikarbete per lastbilstyp, tågkategori och fartygskategori Trafikverket (2024c). Kalibrering Samgods version 1.2.2. PM. Detta innebär att fordonskostnaderna inte enbart justerats för att efterspegla kostnadsutvecklingen hos olika trafikslag utan även som ett led i kalibreringen av modellen. Bland dessa har kilometer- och tidskostnaderna höjts för de flesta fordonskategorier. Undantagen är 60-tons lastbils ekipage där tids- och kilometerkostnaderna reducerats samt den näst minsta fartygsklassen, färjor och fartyg för inlandssjöfart där kostnaderna lämnats oförändrade. Kalibreringen innehåller kraftiga höjningar av tids- och kilometerkostnader för rorofartyg och den minsta fartygsklassen. Utöver detta har även kostnader för bland annat lastning och lossning förändrats vilket gör att den samlade kostnadsutvecklingen inte är entydig utan skiljer sig åt mellan olika fordonstyper.

⁷³ SÅ-index är ett kostnadsindex framtaget för att reglera kostnader i transportavtal och speglar kostnadsutvecklingen för olika kostnadsslag inom lastbilstransporter. Det är således inte ett prisindex som justeras för konsumentprisernas utveckling.

lastbilstransporter ingår huvudsakligen i den kategori som ovan benämndes ”Allmänt gods”, som hade haft en större kostnadsökning såväl 2012–2017 och 2017–2019.



Figur 2.34. Transportkostnadsindex för olika typransporter med lastbil 2018–2025.

Källa: Sveriges Åkeriföretag (2026)

Anm: Indextal för lastbilsserier T08 med diesel MK1. Index 100 = januari 2018. Notera att skalan inte börjar vid noll. Indexet är inte inflationsjusterat.

För perioden 2018 och framåt pekar indexen på kostnadsökningar för samtliga typransporter, med ett negativt brott i mars 2020 i samband med coronapandemins intåg i Sverige. Kostnadsindexen har därefter stigit igen under 2021 och 2022 med en ökad spridning mellan de olika typransporterna fram till slutet av 2023 då de började sjunka igen till en nivå som bibehållits över 2024 och 2025. Lokal distribution hade den tydligaste kostnadsökningen över tid fram till våren 2021. Därefter har kostnadsökningen skett för samtliga typransporter, men främst för typerna Skogsråvara, Dragbilstransport, Tank och bulktransport samt Partigods. Sedan slutet av 2023 kan vi även notera en viss omkastning och konvergering av kostnaderna för de olika typransporterna. Exempelvis har Dragtransport haft den lägsta kostnadsutvecklingen under 2024 och 2025 jämfört med startåret 2018.

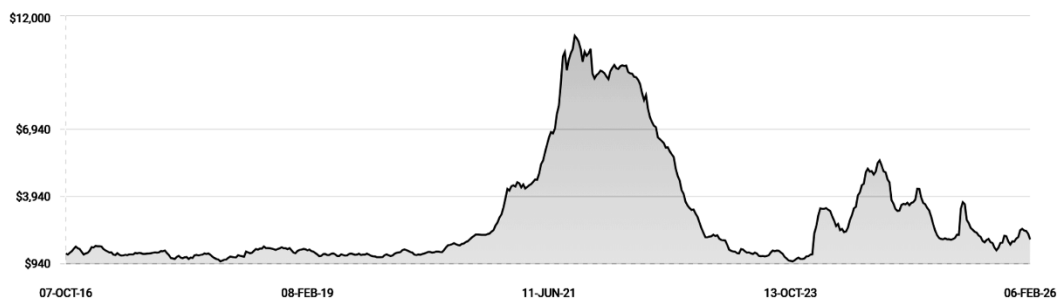
Tyngre fordonsekipage tillåts nu på stora delar av vägnätet, med en totalvikt på upp till 74 ton (BK4). Detta vägnät fortsätter att utökas. Under 2025 öppnades cirka 2 920 kilometer på strategiskt utpekade vägar för BK4.⁷⁴ Hittills har 71 (66) procent av det strategiskt utpekade vägnätet upplåtits för BK4. För hela det statliga vägnätet öppnades under 2025 ytterligare

⁷⁴ Motsvarande öppnade kilometer för 2023 och 2024 var 5 581 och 2 324.

cirka 3 000 kilometer för BK4.⁷⁵ Totalt har nu 47 300 (44 311) kilometer statlig väg öppnats för BK4 (Trafikverket 2025j, 2026h).

Den 1 december 2023 öppnades även ett vägnät för längre lastbilar upp till 34,5 m. Initialt öppnades cirka 450 mil utpekade huvudvägnät, cirka 140 mil statliga anslutningsvägar samt kommunala vägar i cirka 130 kommuner som ansluter till cirka 550 relevanta målpunkter. I dialog med branschen utvecklas nätet kontinuerligt. Dessutom tar Transportstyrelsen fram fler typgodkännande för nya fordonskombinationer utöver de som för närvarande tillåts trafikera vägnätet. Arbete pågår även för att kunna tillåta längre, tyngre och större tåg på den svenska järnvägen.

För att sätta lastbilstransporternas kostnadsökning i ett internationellt perspektiv har vi jämfört med utvecklingen av priserna för containerfrakt med internationell sjöfart (Freightos 2026). Även där började kostnadsökningarna i början av 2021 för att nå sin topp i september samma år. Därefter har fraktpriserna fallit kraftigt och låg under 2023 på prepandemiska nivåer. Fraktpriserna ökade igen kring årsskiftet 2023/2024. Därefter har priserna fortsatt att sjunka. Även Freightos globala flygfraktsindex (FAX) uppvisar fallande priser och dessa har mer än halverats till slutet av 2023 sedan toppen i december 2021 (Freightos 2026). Priserna har därefter utvecklats på en, sett över perioden 2021–2025, stabilt låg nivå.



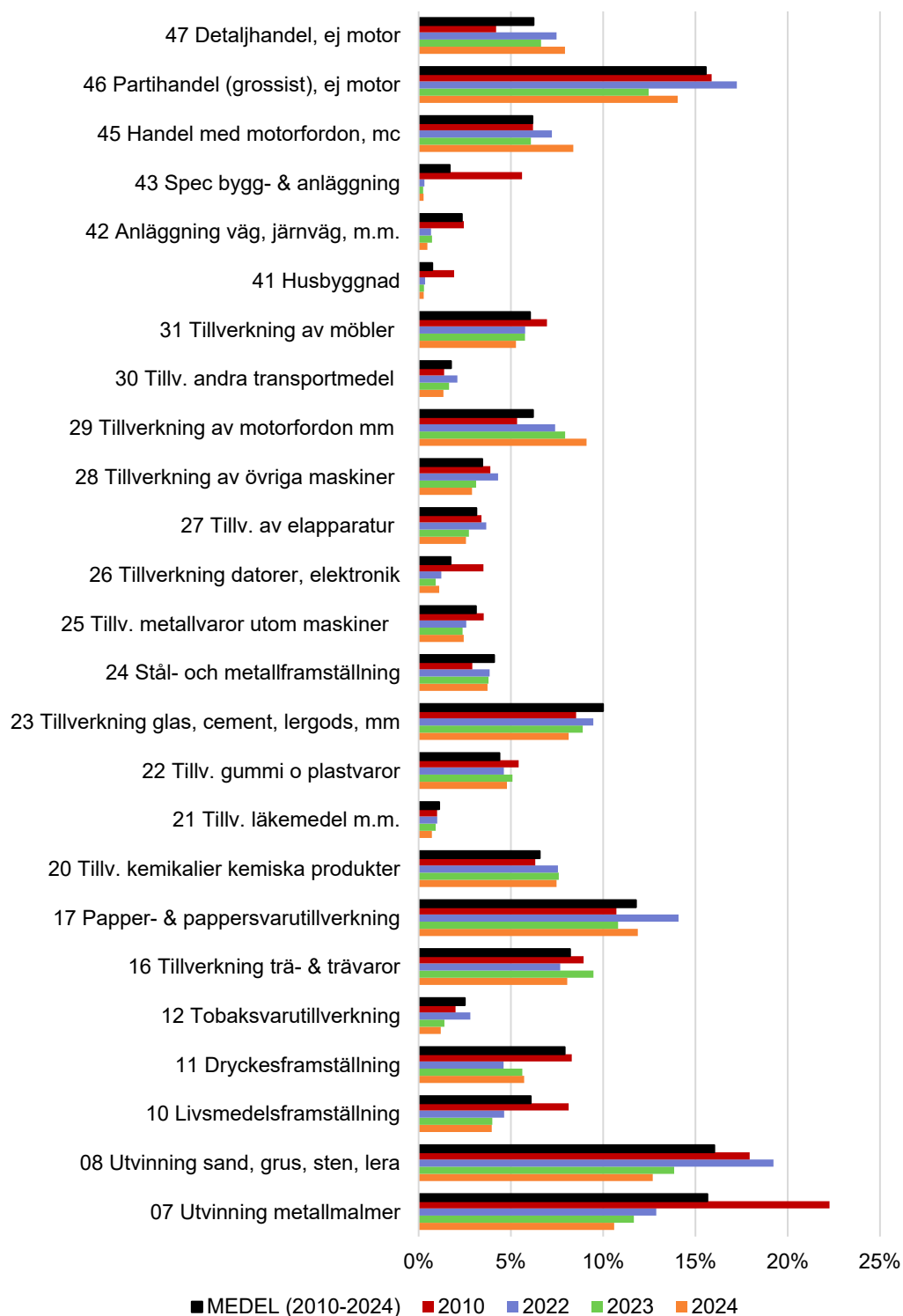
Figur 2.35. Freightos Baltic Index (FBX): Global container Index, oktober 2016–februari 2026. Källa: Egen bearbetning av data och diagram från Freightos (2026).

Ser vi till transportkostnadsandelen av företagets produktionskostnader (Figur 2.36) har den legat relativt stabilt över tid, på i genomsnitt cirka 5–6 procent för näringslivet som helhet. Variationen inom och mellan näringsgrenarna uppvisar en större variation. För flertalet näringsgrenar har transportkostnadsandelarna fallit eller legat relativt stilla över en längre period. Noterbart är särskilt näringsgrenarna *29 Tillverkning av motorfordon m.m.* och *47 Detaljhandel, ej motor* som i stället uppvisar ökade transportkostnadsandelar över tid.

Näringsgrenar som producerar relativt lågförädlade produkter har också en högre transportkostnadsandel, medan andra med högförädlade varor generellt sett har en lägre transportkostnadsandel. Näringsgrenar med lågförädlade produkter ligger ofta långt norrut i Sverige och har därmed också långa transporter till och från kunder och leverantörer.

Den svenskflaggade flottan har varit stabil, men den totala flottans storlek och kapacitet ligger fortfarande under nivåerna före pandemin. Jämfört med de större nordiska flaggstaterna är Sveriges och Finlands register betydligt mindre, och den globala trenden visar fortsatt tillväxt för så kallade bekvämlighetsregister. Regeringen har vidtagit åtgärder för att stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft, bland annat genom att avskaffa stämpelskatten, utveckla tonnageskattesystemet och förenkla möjligheterna till bareboat-charter (Trafikanalys 2025o).

⁷⁵ Motsvarande öppnade kilometer för 2023 och 2024 var 7 969 och 2 913.



Figur 2.36. Transportkostnadsandel av totala produktionskostnad 2010, 2022–2024 samt medel för perioden 2010-2024, per näringsgren.

Källa: SCB (2026h)

Anm: Vissa SNI saknar värden för 2010. Dessa har imputerats med närmast tillgängliga år: 07 Utvinning metallmalmer (2014), 12 Tobaksvarutillverkning (2017). Näringsgrenarna 9 (Service, stöd till utvinning) och 19 (Tillv. stenkolsprod raff. petroleumprod.) har utelämnats då de saknar värden för ett flertal år.

Trenden för anlop av lastfartyg har fortsatt nedåt. Under 2025 minskade de deklarerade anlöpen med lastfartyg med fem procent jämfört med föregående år, till 20 590 (Sjöfartsverket 2026). Utvecklingen skiljer sig mellan segmenten, där containertrafiken stod för den största nedgången med en minskning på omkring 13 procent. Minskningar ses dock för samtliga större segment med undantag för RoRo. Sammantaget bekräftar utvecklingen en fortsatt nedåtgående trend för lastfartygstrafiken och nedgången berör nu fler segment än tidigare år. Av de deklarerade anlöpen debiterar Sjöfartsverket knappt 15 000 en farledsavgift och i förekommande fall en lotsavgift⁷⁶.

Under 2024 (2023) har totalt 33 (34) rederier erhållit sammanlagt cirka 1,42 (1,39) miljarder kronor i sjöfartsstöd, jämfört med 1,33 miljarder kr och 33 rederier år 2022 (Trafikanalys 2025m). Efter pandemin har stödet ökat successivt, men det är fortfarande något lägre än 2019 då stödet uppgick till 1,56 miljarder kr. Stödet är fortsatt viktigt för att skapa förutsättningar för lönsamhet inom svensk sjöfart. Utan sjöfartsstödet blir många av de finansiella nyckeltalen negativa. Gruppen rederier med sjöfartsstöd är mer effektiva än genomsnittet i svenskt näringsliv. Rederierna har en bättre ekonomisk effektivitet än vägtransportföretag, lufttransportföretag och järnvägsföretag.

Den tidigare stimulansen för nya sjöfartslösningar, "ekobonus", har nu upphört (Trafikverket 2023a). I stället erbjuds företag som utförde en del i en intermodal transportkedja möjlighet att under 2025 ansöka om investeringsstöd för investeringar som bidrar till effektivare byten mellan trafikslag i godstransportkedjorna och som därmed minskar godstransporterna på väg (Trafikverket 2025e). Möjligheterna att söka dessa medel upphörde vid årsskiftet.

Regeringen budgeterade 550 miljoner kronor per år för miljökompensation för godstransporter på järnväg för perioden 2021–2025 och aviserade i budgetpropositionen för 2026 885 miljoner kronor per år till 2030 (Regeringen 2025f). För perioden 2020–2024 har drygt 3 miljarder betalats ut i miljökompensation, varav 1,7 miljarder har gått till Green Cargo AB (Trafikverket 2026a). Med årliga banavgifter på cirka 1 200 miljoner och miljökompensation på nästan 900 miljoner innebär det att godstågstrafiken i realiteten endast kommer att betala cirka 300 miljoner netto de kommande åren (Trafikanalys 2025e).

I december 2022 redovisades Trafikanalys slututvärdering av den godstransportstrategi som introducerades 2018 (Trafikanalys 2022d). Strategin har motiverat till bredare engagemang för godstransportfrågor i transportsektorn, men utvärderingens slutsats var att effekterna på målluppfyllelse i termer av effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter ännu var begränsade. Att förändra ett transportsystem innebär att ett antal trögrörliga processer måste sättas i rullning. Samtidigt pågår den dagliga verkligheten där transportsystemet ännu visar sig robust för påfrestningar, men tecken finns på en ökad sårbarhet. Vissa sektorer, till exempel vägtransport och godshantering, har förmåga att ställa om och utvecklas inom ramen för det befintliga systemet. Att kunna möta den ökade e-handels krav på snabba och flexibla lösningar är tecken på denna förmåga genom nya och förbättrade logistiklösningar. Andra aktörer brottas med låg lönsamhet och en lägre omställningsförmåga.

Denna uppdelning av transportsystemet och aktörer inom ett trafikslag återfinns även inom forskning och innovation. Sverige ligger långt fram i transportforskning och innovation, men prestationerna är trafikslagsspecifika. Vägtransporter, fordonsteknik och drivmedel dominerar forskning, investeringar och riskkapital.

⁷⁶ Farledsavgifterna får höjas högst i takt med konsumentprisindex med konstant skatt. Sjöfartsverket har under 2025, i enlighet med ekonomiskt mål, höjt farledsavgifterna med 4,75 procent (2024 10,9 procent och 2023 5,1 procent) exklusive förändring av miljöincitamentet. Sjöfartsverket höjde farledsavgiften med 5,75 procent (inklusive miljöincitament) och lotsavgiften med 10,0 procent per den 1 januari 2025. En ytterligare höjning av lotsavgiften gjordes med 10,0 procent den 1 juli 2025.

I november 2025 presenterades en ny godstransportstrategi (Regeringskansliet 2025) med fyra huvudspår: ett intermodalt och effektivt transportsystem, ett transportsystem med konkurrenskraftiga transporter, ett robust transportsystem samt ett fossilfritt och resurssnålt transportsystem.

Ytterligare information om transportbranschens villkor och situation redovisas i avsnitt 2.7.

Sammanvägd bedömning

Tillgängligheten för godstransporter bedöms vara på en nivå som i stort sett motsvarar läget när de transportpolitiska målen antogs. Utvecklingen i centrala nyckelmått visar en blandad men övergripande stabil bild. Transportkostnaderna steg kraftigt under pandemin med globala störningar i logistiksystemet, men har sedan 2023 minskat för flera trafikslag – särskilt lastbilstransporter, flygfrakt och internationell sjöfart. I ett längre perspektiv har transportkostnadernas andel av produktionskostnaderna varit relativt stabil.

Det internationella Logistics Performance Index (LPI) visar en långsam försämring i Sveriges ranking och indexvärde, främst kopplad till delindexet för internationell handel där kostnader och komplexitet i att arrangera sändningar ökat. Detta indikerar ökade utmaningar i gränsöverskridande logistik, även om övriga delindex ligger kvar på god nivå. Nöjdhetsundersökningar bland transportköpare bekräftar en i huvudsak stabil upplevelse av godstransporternas funktion, samtidigt som kapacitet i järnvägsnätet, punktlighet, terminaltillgång och planerade avbrott fortsatt lyfts fram som begränsande faktorer.

Utbyggnaden av BK4-vägnätet och den successiva öppningen av vägar för längre och tyngre lastbilar förbättrar vägtrafikens transportkapacitet och stärker förutsättningarna för kostnadseffektiva transporter. Samtidigt kvarstår kapacitetsutmaningar i järnvägssystemet och punktligheten för godståg ligger fortsatt under historiska toppnivåer. Variationer mellan trafiklagen gör att vägtrafiken fortsatt ökar sin andel av transportarbetet, medan järnväg och sjöfart i huvudsak ligger kvar på tidigare nivåer.

Sammantaget bedöms tillgängligheten i godstransportsystemet ligga kvar på en snarlikt nivå som när målen antogs. LPI-utvecklingen och branschens återkommande synpunkter om framför allt järnvägens tillförlitlighet innebär att utvecklingen inte går tydligt i positiv riktning, men den är inte heller tillräckligt negativ för att motivera en försämrad indikatorbedömning.

NYHETER

Ny nationell godstransportstrategi

Regeringen inledde i början av 2024 en ny dialog med näringslivet, med fokus att "utveckla förutsättningarna för godstransporter". I november 2025 presenterades sedan en ny nationell godstransportstrategi (Regeringskansliet 2025) med fokus på näringslivets behov inom fyra områden:

- ett intermodalt och effektivt transportsystem
- ett transportsystem med konkurrenskraftiga transporter
- ett robust transportsystem
- ett fossilfritt och resurssnålt transportsystem.

Nya utredningar

I december 2025 presenterade Trafikverket en trafikslagsövergripande handlingsplan för hur förutsättningarna kan förbättras för långväga godstransporter som passerar läns- och nationsgränser (Trafikverket 2025d). Den innehåller både pågående och nya aktiviteter för att förenkla transporter och öka konkurrenskraften för svenskt näringsliv. Bland pågående kan nämnas arbete med vägnät för längre fordon och kodifiering av järnvägsnätet för ökad funktionalitet. Bland nya åtgärder kan nämnas utredningar och analyser av redundans i transportsystemet.

Trafikanalys redovisade i februari 2026 en analys av effektiviteten för svenska godstransporter på järnväg, med fokus på tre huvudfrågor: planerad väntetid vid signal, banarbeten och avvikelser från tågplan (Trafikanalys 2026a).

Kapacitetsutnyttjandet nationellt är stabilt, men toppbelastade timmar skapar betydande flaskhalsar. Blandad trafik, med stora skillnader i hastighet och uppehållsmönster, förvärrar trängseln och försämrar punktligheten. Analysen visar att skogstid, banarbeten och tågplaneavvikelser förstärker varandra och skapar ett mindre robust system med låg förutsägbarhet — något som påverkar konkurrenskraften negativt, särskilt för tidskritiska logistikkedjor (Trafikanalys 2026a).

Regler för lastbilar

Från den 1 juli 2024 tillåts en försöksverksamhet där företag, myndigheter eller andra organisationer kan ansöka om undantag från körkortslagen för att deras förare som har haft körkort med behörighet B i minst två år ska kunna framföra lastbil, utan släp, som drivs av alternativa bränslen och vars totalvikt överstiger 3 500 kg, men inte 4 250 kg. Även om körkortskravet lättas så omfattas dessa fordon, på grund av sin vikt, av de trafikregler som gäller för tunga lastbilar (Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet 2024). Under 2025 (2024) nyregistrerades 612 (97) ellastbilar i denna kategori, och 391 (369) ellastbilar med en totalvikt över 4 250 kg. Sammanlagt registrerades 6 783 (6 5424) tunga lastbilar (Trafikanalys 2026i).

Handelsavtal och konflikten i Mellanöstern

I juli 2025 slöts en politisk överenskommelse om ett handelsramverk mellan USA och EU. Implementeringen sker stegvis efter ytterligare förhandlingar, exempelvis infördes i augusti en enhetlig 15-procentig tull för de flesta EU-varor som annars skulle ha drabbats av nya amerikanska straffullar (European Commission 2025a). Delvis som ett svar på detta avtal slöts i januari två handelsavtal, mellan EU och Mercosur (Argentina, Brasilien, Paraguay och Uruguay) respektive Indien (Atlantic Council Experts 2026, Ellis-Petersen och Rankin 2026).

En överenskommelse om frihandel och försvarssamarbete ingicks även mellan EU och Australien i mars 2026 (Delegation of the European Union to Australia 2026). För att träda i kraft krävs dessutom att de godkänns av rådet och parlamentet.

I slutet av februari 2026 anföll Israel och USA Iran. Transportpolitisk påverkan märks kriget främst genom att Iran har blockerat trafiken genom Hormuzsundet, med omdirigerade rutter och stigande oljepriser som följd, samt längre flygvägar (Ericson och Kronstrand 2026, Kronstrand 2026).

2.6 Transporternas ekonomiska överkomlighet

Milkostnaden för att köra bil minskar, medan den ekonomiska standarden ökar. Alla har dock inte tillgång till bil, speciellt inte i de lägre inkomstklasserna.

Kollektivtrafikpriserna har ökat i genomsnitt i riket sedan 2009, och mest har biljettpreiserna för lokaltrafik och järnvägsresor ökat. I flera folkrika län har milkostnaden i regional linjetrafik ökat väsentligt och även mer än ekonomisk standard. Men spridningen är stor mellan länen, och många län har även haft prishöjningar under genomsnittet av ökningen i ekonomisk standard, eller till och med prissänkningar.

Tills vidare kvarstår vår bedömning att transporternas ekonomiska överkomlighet har stärkts för ett genomsnitt för befolkningen både avseende resor med bil och resor med kollektivtrafik. Om den minskande överkomligheten inom kollektivtrafiken i befolkningsmässigt stora regioner består, och antalet regioner med stärkt överkomlighet i kollektivtrafiken fortsätter att minska kan bedömningen av indikatorn komma att sänkas i kommande måluppföljningar.



Transporternas ekonomiska överkomlighet har mätts på olika sätt de senaste åren. År 2021–2022 och 2024 använde vi ett nyckelmått som jämför inkomstförändringar bland hushåll med låg ekonomisk standard med prisförändringarna för bil och kollektivtrafik (Trafikanalys 2021b, c, 2022c, 2024a). Måttet togs fram i samarbete med SCB. Åren 2023 och 2025 användes allmänt tillgänglig aggregerad statistik.

I år redovisas en blandning av egen och andras statistik. Trafikanalys kan analysera den nominella drivmedelsförbrukningen som är registrerad i Transportstyrelsens vägtrafikregister, där alla fordon finns registrerade.⁷⁷ Till varje fordon finns dessutom en körsträcka beräknad utifrån mätarställningar som registreras vid fordonsbesiktningar. Privatägda fordon har en registrerad hushållsadress som gör att vi kan knyta det till exempelvis en kommun. Vi kan därför kombinera dessa uppgifter med prisuppgifter och få fram de genomsnittliga privatekonomiska milkostnaderna uppdelat på olika geografiska indelningar.

Milpriser för kollektivtrafik beräknas utifrån officiell statistik om trafikintäkter och personkilometer. Till detta kommer statistik från SCB, transportprisindex och ekonomisk standard⁷⁸.

Följande mått redovisas under denna indikator:

- Körkostnader per mil enligt befintlig fordonsmix, 2009–2024 (Trafikanalys).
- SCB, KPI transportprisindex, 2009–2025.
- Kollektivtrafikpriser: Regional linjetrafik 2009–2024 (Trafikanalys). Kollektivtrafikmyndighetens trafikintäkt per personmil.
- SCB, Ekonomisk standard, 2011–2024.

Transportprisindex är uppdaterade fram till 2025. Övriga mått rapporteras fram till 2024. Ekonomisk standard har dessutom ett senare startdatum, 2011.

Mått

Milkostnad med personbil

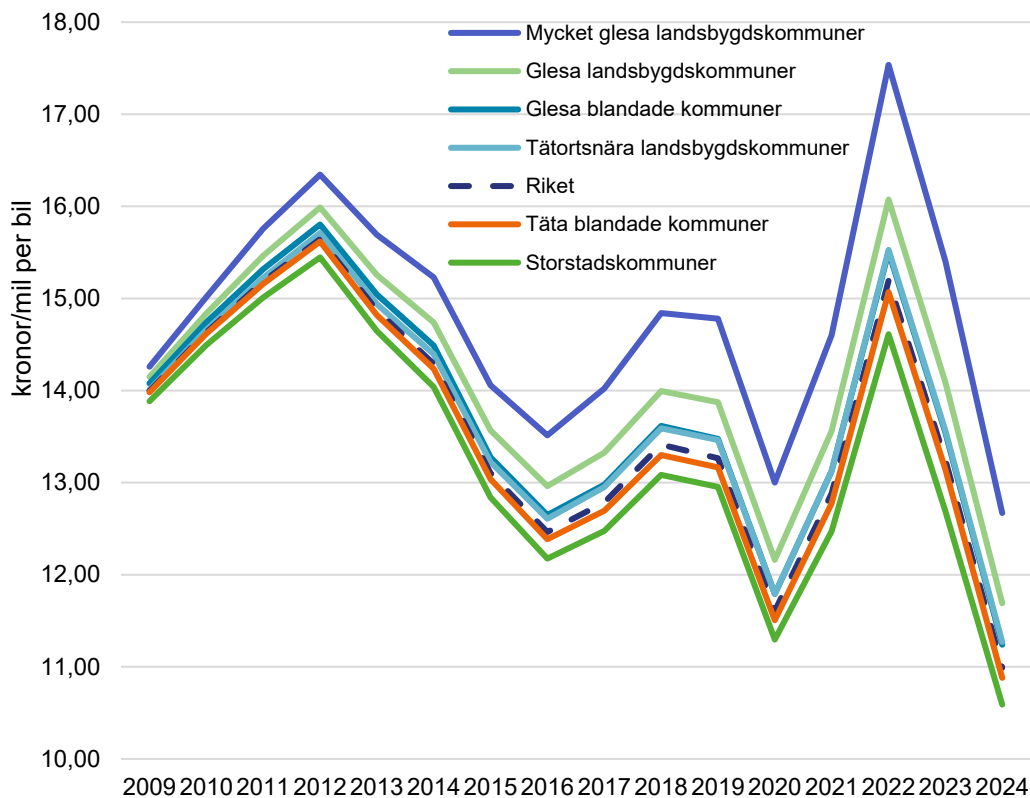
Milkostnaden med bil (i fasta priser) har varierat upp och ned med konjunktursvängningarna sedan referensåret 2009, och steg speciellt mycket 2022 som en följd av Ukrainakriget och medföljande inflation (Figur 2.37). Sedan dess har de dock sjunkit tillbaka igen, till nivåer väsentligt under nivåerna 2009. Den långsiktiga trenden beror på en ökad bränsleeffektivitet, elektrifiering och hybridisering av fordonsflottan, och 2024 även på den kraftiga sänkningen av reduktionsplikten.

Det finns dock tydliga skillnader i utvecklingen mellan olika delar av landet, här illustrerat som olika kommungrupper⁷⁹. Glesare och mer avlägsna kommuner har inte haft lika stora kostnadsminskningar som tätare och mer centralt belägna kommuner. Det beror till viss del på att fordonsflottan inte förnyngas lika snabbt där, vilket kan avläsas i att medelåldern på personbilarna ökar snabbare i exempelvis *Glesa landsbygdskommuner* än i *Storstadskommuner*, och var som mest 18 år i *Mycket glesa landsbygdskommuner*, jämfört med 11,5 år i *Storstadskommuner* (2024). Genomsnittet i Sverige är 13 år, vilket också är genomsnittsåldern i *Täta blandade kommuner*, den vanligaste och mest folkrika kommungruppen.

⁷⁷ Kallas därför ibland för "fordonsregistret" – men det finns även andra uppgifter registrerade där, t.ex. körkort.

⁷⁸ Se fotnot 85.

⁷⁹ Enligt Tillväxtverkets indelning Tillväxtverket (2021). Kommunindelning 2021 städer och landsbygder, Tillväxtverket.



Figur 2.37. Milkostnad med personbil, en person i bilen, efter kommungrupp och i riket, 2009–2024. Fasta 2024 års priser.
 Källa, drivmedelspriser, bensen, diesel och etanol: Drivkraft Sverige (2026); gaspriser: Circle K (2026); elpriser: SCB (2022b, 2026g); KPI: SCB (2026d); drivmedelsförbrukning: Trafikanalys fordonsdatabas (2026f).
 Anm: Drivmedelsförbrukningen per mil enligt angiven förbrukning i fordonsdatabasen enligt NEDC. Hybridbilar antas tanka 100% bensen, diesel eller gas. Elpriser avser det vanligaste hushållet, med årlig konsumtion 5 000–15 000 kWh, inkl. nätavgifter.

Om vi räknar förändringarna från år 2011 till 2024, minskade milkostnaden med 28 procent. Det ska jämföras med en ökning av ekonomisk standard⁸⁰ på 21 procent under samma tid (se det avsnittet här nedan). Även i *Mycket glesa landsbygdskommuner* har körkostnaden minskat med 20 procent. Inkomstgrupperna med sämst utveckling hade under samma period en ökning av disponibel inkomst på 17 procent. Det visar på en extremt god utveckling när det gäller ekonomisk överkomlighet av att köra personbil. Förutsättningen är förstås att hushållet har råd att finansiera en sådan, vilket inte alls är lika vanligt i lägre inkomstklasser. I de fallen är det viktigt att även kollektivtrafiken utvecklas i positiv riktning, eller åtminstone inte ökar snabbare i pris än inkomsterna.

SCB:s transportprisindex

Inflationen har gått ned, men priserna är nu på en betydligt högre nivå: 22 procent högre än 2021. I det följande räknar vi alla indikatorer i fasta, även kallade "reala" priser, dvs. med den generella prisökningstakten (KPI) borträknad. Eftersom inflationen steg kraftigt 2022, och ekonomin nu har landat på en högre prisnivå, innebär det att kurvorna här nedan har en knäck nedåt efter 2021. Det innebär dock inte att tjänsterna har blivit mer överkomliga för alla, t.ex.

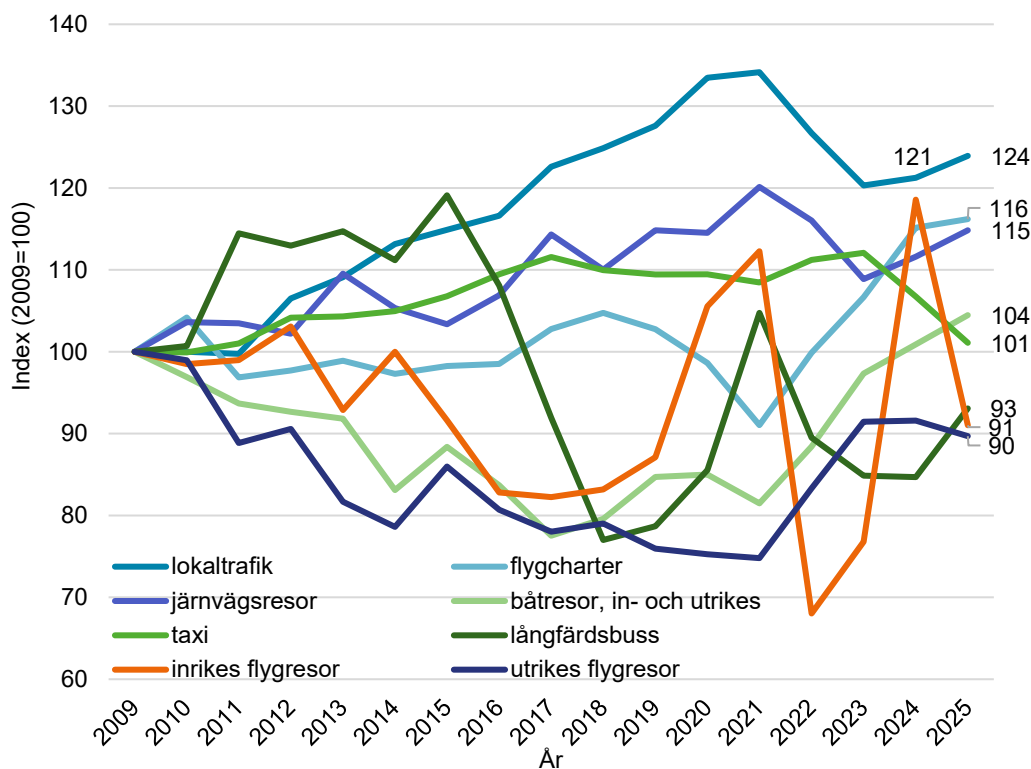
⁸⁰ Se fotnot 85.

om inte inkomsterna har ökat i motsvarande grad. Vi måste därför även kontrollera hur de disponibla inkomsterna förändrats under perioden, för olika inkomstgrupper.

SCB:s prisindex mäter *biljettpriser*, och tar inte hänsyn till antalet eller längden på de resor som genomförs, t.ex. med regionaltåg eller på periodkort. Det kan spela en viss roll när man jämför det med milpriserna längre ned i detta kapitel, som tar hänsyn till den totala längden på resandet.

Sedan lång tid har lokaltrafik (regional kollektivtrafik), järnvägsresor och taxi (inklusive färdtjänst och sjukresor och skolskjuts) enligt SCB ökat mest av alla transportprisindex sedan referensåret 2009 (Figur 2.38). Sedan pandemin ser vi dock en betydande tillbakagång i dessa priser, som landar på mellan 1 (taxi) och 24 procent⁸¹ (lokaltrafik) över 2009 års nivå, räknat i fasta priser. Järnvägsresor har stigit med 15 procent under hela perioden.

Pandemin 2020 och energiprischocken 2022 påverkade resandet med långväga färdsätt mest, dvs. flyg och sjöfart (Figur 2.38). De ekonomiska problemen för flyget har fortsatt, och flyglinjer har lagts ned. Priset på inrikes flyg har varit väldigt instabilt sedan dess, och låg 2025 på –9 procent jämfört med 2009. Även resor med långfärdsbuss har sjunkit i pris (–7 procent), liksom utrikes flyg (–10 procent). Sjöfarten, som redovisas både in- och utrikes tillsammans, utvecklade sig under lång tid så att den blev realt sett allt billigare, men har sedan 2021 kommit i kapp prismässigt och ligger nu 4–5 procent över prisnivån 2009. Under de senaste åren har åtminstone Gotlandstrafikens biljetter ökat kraftigt i pris.⁸²



Figur 2.38. Utvecklingen av priserna inom åtta transportsektorer, 2009–2025. Fasta priser.
Anm: Index, år 2009 = 100. Indexen är konstruerade enligt en mix av biljettyper, utan hänsyn tagen till hur mycket man reser på varje biljettyp. Det kan ha sin betydelse främst när det gäller periodbiljetter och fördelningen mellan dessa och enkelbiljetter. Rabatterade biljetter är inräknade.
Källa: SCB (2026e, 2026d)

⁸¹ Vi kan jämföra denna siffra med milpriserna i kollektivtrafiken längre ned i detta avsnitt, som tar hänsyn till reslängden.

⁸² Region Gotland (2025). Ny undersökning visar kraftigt ökade färjepriser för gotlänningar, Region Gotland.

För jämförelser med befolkningens inkomstutveckling i Figur 2.40 nedan räknar vi från 2011 till 2024. Enligt den här jämförelsen har biljettpriserna i lokaltrafiken ökat obetydligt mer under 2011–2024, +21,6 procent, än genomsnittliga ekonomiska standarden i riket, +21,4 procent (Figur 2.40). Alla andra färdsätt har blivit mer ekonomiskt överkomliga sedan 2011.

Milkostnad med regional linjetrafik

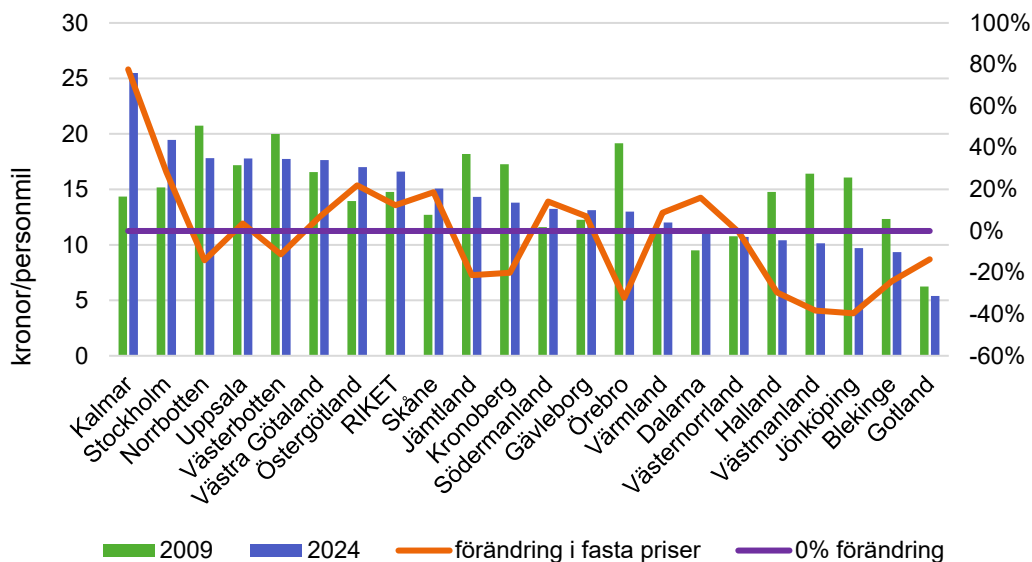
Konsumentpriset för kollektivtrafik mäter vi som kollektivtrafikmyndighetens trafikintäkt⁸³ delat med reslängden räknat i personmil. Detta för att få fram en kostnad per mil som är någorlunda jämförbar med drivmedelskostnaden för bil (vid beläggningen en person).

Milkostnaden i regional kollektivtrafik var 2024 16,60 kronor i genomsnitt i landet, en ökning med 12 procent i fasta priser sedan 2009 (Figur 2.39). Jämfört med 2023 var förändringen en minskning med 1 procent i fasta priser.

Priset varierade 2024 från 5,40 kr/mil på Gotland, till 25,49 kr/mil i Kalmar län – nästan med en faktor 5. Kalmar står även för den största ökningen av priset sedan 2009, 78 procent. Två andra län som haft stora kostnadsökningar är Stockholms (28 procent) Östergötlands län (22 procent).

I tio av länen har det skett realprissänkningar på upp till 40 procent (Jönköpings län). Även Västmanland och Örebro län har haft realprissänkningar på över 30 procent.

Ungefär två tredjedelar av resandet i landet, räknat i personkilometer, står storstadslänen⁸⁴ för, varför deras pris har större vikt, och det är högre än genomsnittet: 17,39 kr/mil. Prisökningen har i storstadslänen varit +18 procent sedan 2009, jämfört med en *minskning* efter fastprisjustering på –4 procent i övriga län under samma period.



Figur 2.39. Milkostnad per person, mätt som trafikintäkt/personmil (vänster skala), samt förändring av milkostnad per person (höger skala), efter län och i riket. Åren 2009 och 2024.

Källa: Trafikanalys (2025k) och SCB (2026d).

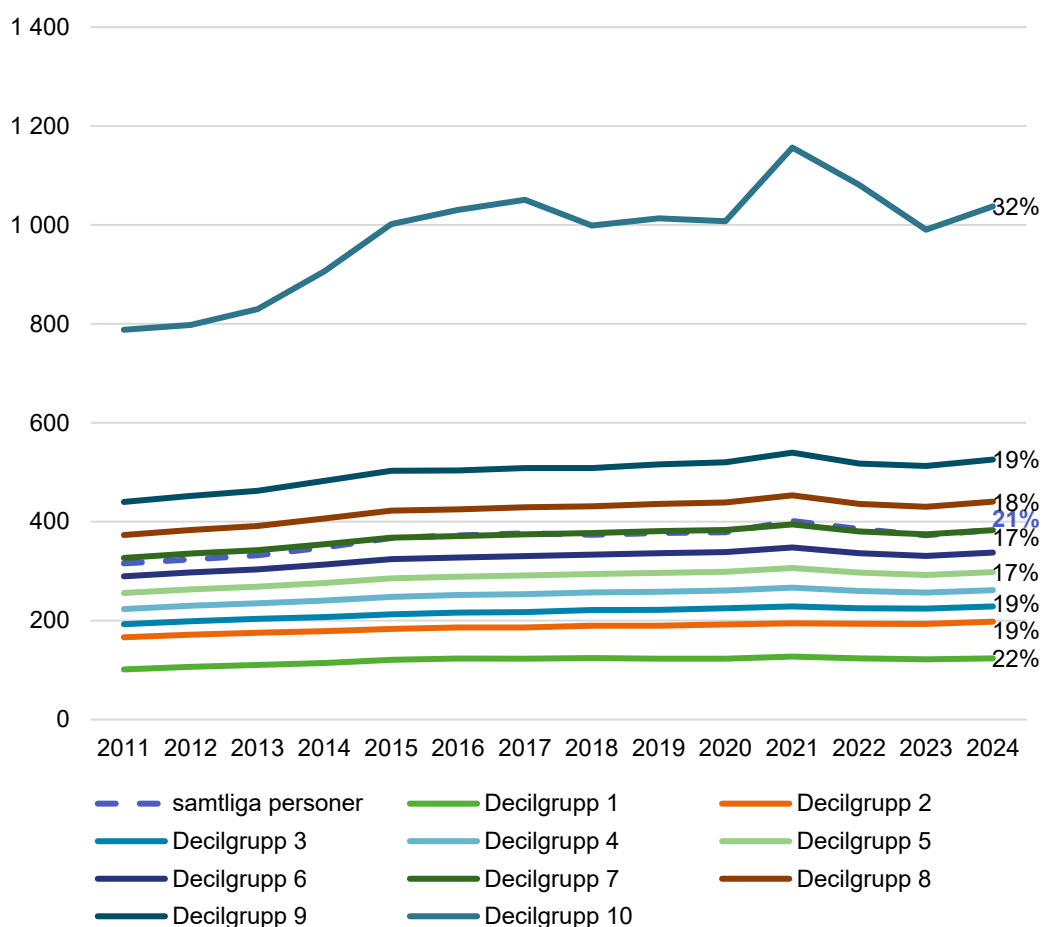
Anm: 2009 års värden är omräknade till 2024 års priser. Förändringar är alltså i reala termer.

⁸³ Med detta mått tas hänsyn till aktuell biljettmix med rabatter, periodkort, enkelbiljetter osv, och aktuellt resande på t.ex. periodkort. Om det finns andra trafikintäkter än dem som kommer direkt från resenärerna, t.ex. i trafikavtalen med operatörerna, hyror och liknande, kan måttet slå fel. Så även om kompensationen till operatörer, t.ex. tågforetag, sker genom ren underskottstäckning, utan någon redovisning av intäkter (t.ex. vid koncessionsavtal). Mätningarna av reslängden (personkilometer eller -mil) sker med olika metoder i olika regioner, och är också behäftade med osäkerheter.

⁸⁴ Stockholms, Västra Götalands och Skåne län.

Ekonomisk standard

Hushållens disponibla inkomster, räknat per konsumtionsenhet (dvs. ekonomisk standard)⁸⁵, har i genomsnitt ökat med 21 procent mellan 2011 och 2024 (Figur 2.40, streckad linje). Bäst utveckling har den översta tiondelen av inkomstfördelningen haft med +32 procent. Sämst utveckling i ekonomisk standard har de 40 procent av befolkningen haft, som har en ekonomisk standard omkring medianen (decil 4 till 7), +17 procent. De hade en ekonomisk standard 2024 på mellan (i snitt) 262 000 och 383 000 kronor per år. Näst bäst utveckling har hushåll i tiondelen med *lägst* ekonomisk standard haft, +22 procent.



Figur 2.40. Inkomststruktur (ekonomisk standard) för hushåll efter decilgrupp. Medelvärden tusentals kronor, per år. Fasta 2024 års priser.

Källa: (SCB 2026c)

Anm: Medelvärdet för samtliga hushåll (streckad linje) sammanfaller nästan med decilgrupp 7 i diagrammet. Decilgrupp 7 har dock haft en långsammare inkomstutveckling, 17 procent, mot 21 procent för samtliga. Låg ekonomisk standard motsvaras av decilgrupp 3 (60 procent av medianinkomsten, som i sin tur är decilgrupp 5).

Om vi jämför denna inkomstutveckling med milpriserna för bil och kollektivtrafik ovan, finner vi till att börja med att priset att köra bil minskat väsentligt, medan den ekonomiska standarden

⁸⁵ "Ekonomisk standard" betyder att hushållsinkomsterna är ekvivalerade, dvs. justerade med hänsyn tagen till hushållets storlek och sammansättning. För att göra jämförelser av disponibel inkomst mellan olika typer av hushåll används ett viktsystem, där konsumtionen är relaterad till hushållets sammansättning. En andra vuxen och barn har lägre vikter än den första vuxna i hushållet. Den disponibla inkomsten divideras med den konsumtionsvikt som gäller för hushållet. Ytterligare information finns i statistikens kvalitetsdeklaration (se viktiga fotnoter här: www.statistikdatabasen.scb.se/sq/160096)

ökat. Alla har dock inte tillgång till eller förmågan att köra bil, särskilt i lägre inkomstskikt, varför kollektivtrafikens kostnadsutveckling blir desto mer intressant att titta på.

Om vi jämför med SCB:s biljettprisindex ser vi att alla färdsätt utom just lokaltrafiken ökat mindre i pris än den genomsnittliga ekonomiska standarden, och även mindre än de deciler med sämst ekonomisk utveckling (+17 procent) (Figur 2.38). Men om vi i stället jämför med milpriset enligt den officiella kollektivtrafikstatistiken, där hänsyn tas till faktiskt resande (i personmil), var ökningen endast 13 procent i genomsnitt i riket mellan 2011 och 2024, och alltså under ökningarna av ekonomisk standard i samtliga decilgrupper. Som vi sett ovan döljer sig dock stora variationer bakom den här siffran.

Bland annat i stora län som Stockholms och Västra Götalands län har det skett prisökningar som överstiger den genomsnittliga ekonomiska standarden, +22 procent. Fyra län har haft större prishöjningar än den: utöver de två största länen, även Kalmar och Östergötlands – sammanlagt cirka 5,0 miljoner invånare.

Tre län har haft realprisökningar i paritet med ekonomisk standard för 9 av 10 i befolkningen, dvs. mellan +17 och +22 procent: Södermanland, Dalarna och Uppsala, med sammanlagt cirka 1,0 miljoner invånare.

I 14 län med 4,6 miljoner invånare har de reala prisökningarna varit lägre än +7 procent och därmed långt under ökningen av ekonomisk standard. Av dessa har det i tio län, med 2,5 miljoner invånare, varit realprissänkningar.

Sammanvägd bedömning

Milkostnaden för att köra bil minskar, medan den ekonomiska standarden ökar. Alla har dock inte tillgång till bil, speciellt inte i de lägre inkomstklasserna. De är därför beroende av att andra skjutsar dem för längre resor, där inte gång eller cykel fungerar. Annars är de hänvisade till kollektivtrafik, skolskjuts, eventuell färdtjänst, med mera.

Biljettpriserna för vissa kollektiva färdsätt har ökat sedan 2009, medan andra har minskat i reala priser. Mest har biljettpriserna för lokaltrafik och järnvägsresor ökat, medan in- och utrikes flyg samt långfärdsbuss blivit billigare när den generella inflationen räknats bort.

Om man i den regionala kollektivtrafiken även tar hänsyn till att resandet varierar mellan biljettyperna är ökningen av milkostnaden bara ungefär hälften så stor som biljettprisökningen i SCB:s mätningar, och hamnar därför under utvecklingen av ekonomisk standard. *I genomsnitt* kan man därför säga att den ekonomiska överkomligheten av regional kollektivtrafik har ökat.

De regionala variationerna är dock stora, och i bland annat de två största länen där kollektivtrafikresandet också är som mest omfattande, har priserna ökat mer än ekonomisk standard. Knappt halva Sveriges befolkning bor i län med en sådan prisutveckling. Nästan lika många, 4,6 miljoner, bor i län som haft lägre prishöjningar än den sämsta utvecklingen i ekonomisk standard, eller reala prissänkningar. En knapp tiondel – en miljon – bor i län med en utveckling som varit jämförbar med utvecklingen av den ekonomiska standarden.

Baserat på den genomsnittliga utvecklingen kvarstår vår bedömning att nyckelmåtten och indikatorn haft en gynnsam utveckling sedan målen antogs. Dock är bedömningen av kollektivtrafikens ekonomiska överkomlighet osäker. Om den ekonomiska överkomligheten inom kollektivtrafiken i befolkningsmässigt stora regioner fortsätter att visa på en försvagning samtidigt som färre regioner visar en starkt ekonomisk överkomlighet kan bedömningen komma att sänkas i kommande måluppföljningar.

NYHETER

Riktad elbilspremie till utsatta transportanvändare

I december 2025 fattade regeringen beslut om att införa en ny elbilspremie för hushåll med lägre inkomster som bor i landsbygdskommuner eller i andra områden med begränsad tillgång till kollektivtrafik. Ansökningar kan göras till Naturvårdsverket från och med den 18 mars 2026 (Naturvårdsverket 2026a). Finansieringen av stödet är kopplat till EU:s sociala klimatfond.

Osäkert läge rörande bränsleprisutvecklingen

Efter att Israel och USA inlett angrepp mot Iran i slutet av februari 2026, och sjöfarten i Persiska viken stoppats har oljepriset stigit kraftigt. Det har i mars börjat synas på drivmedelspriser runt om i världen. Om den väpnade konflikten blir långvarig kan påverkan på transporterens ekonomiska överkomlighet bli betydande (Berg 2026, Frostberg 2026). Som en följd av de stigande råoljepriserna har det fattats ett flertal beslut om att tillgängliggöra beredskapslager av fossila drivmedel av olika aktörer, däribland Sverige. Dessa resurser kommer dock bara att kunna nyttjas under en mycket begränsad tidsperiod (Regeringen 2026d).

Tillfälligt sänkt skatt på bensin och diesel samt elstöd

Tidösamarbetet föreslår i vårändringsbudgeten 2026 en tillfällig sänkning av skatter på bensin och diesel under maj till och med september. Sänkningen ska resultera i en krona lägre pris vid pump för bensin och 40 öre lägre pris för diesel. Samtidigt presenterades ett utvidgat elstöd, som ska kompensera hushållen för höga elpriser i januari och februari, vilket även träffar dem som laddade en elbil hemma då. Elbilstödet ska betalas ut automatiskt av Försäkringskassan (Juhlin 2026).

2.7 Transportbranschens villkor

Transportbranschens ekonomiska villkor för passagerartransporterna såg ut att ha återhämtat sig 2022 efter en stark nedgång under coronapandemin. Dock märks ett bakslag 2023. Godstransporter har däremot haft en positiv utveckling över tid, men minskade också något 2023. Då det gäller nyckelmåttet antalet innehavare av C- och D-körkort har antalet fortsatt att minska och innehavarnas medianålder har fortsatt att öka. Slutsatsen blir därför att indikatorn har utvecklats i negativ riktning.



En långsiktigt hållbar transportförsörjning fordrar en ekonomiskt konkurrenskraftig transportbransch som kan erbjuda attraktiva arbetsuppgifter och villkor så att kompetensförsörjningen kan tryggas. I denna indikator följer vi mått som försöker spegla dessa aspekter med några olika perspektiv; förädlingsvärde, nettoinvesteringar, antal anställda,

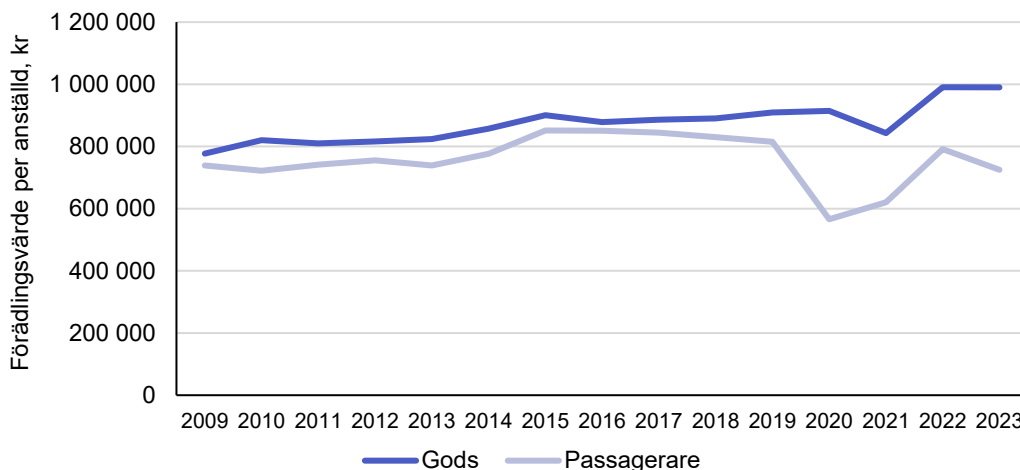
körkortsinnehav och yrkeskompetensbevis. Indikatorn kompletterar därmed indikatorn Tillgänglighet – godstransporter (avsnitt 2.5).

Mått

Transportbranschens ekonomi

SCB redovisar företagens ekonomi fördelat på SNI. Som mått använder vi förädlingsvärdet per anställd, ett produktivetsmått, samt investeringsgraden, det vill säga nettoinvestering per summa tillgångar. Uppgifter finns publicerade fram till och med 2023.

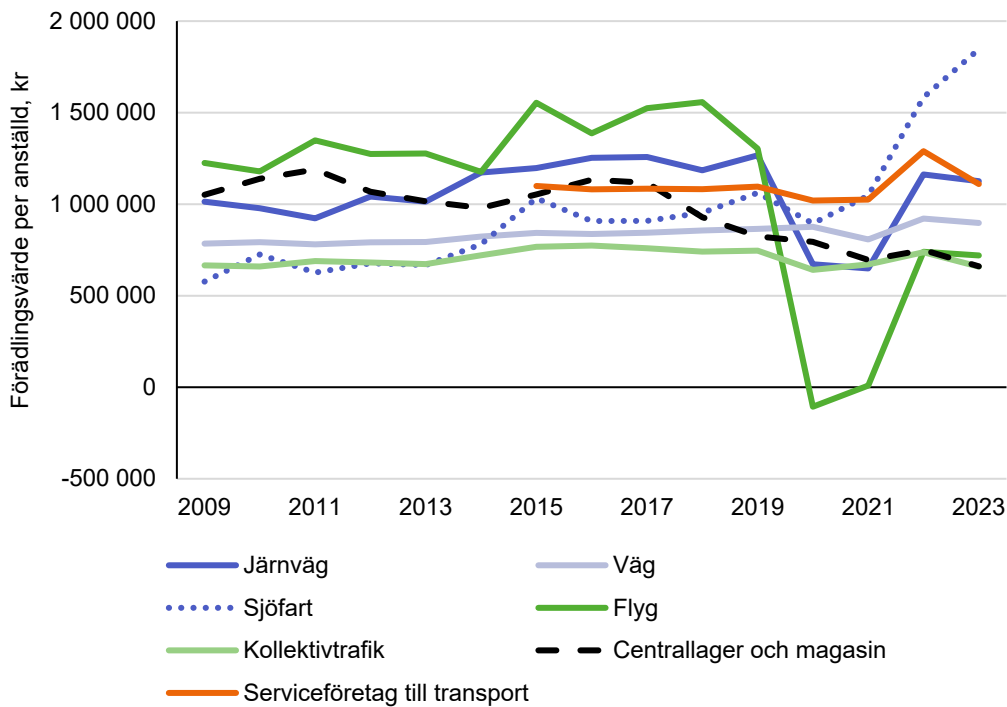
Godstrafiken har haft en positiv utveckling vad gäller förädlingsvärde per anställd (Figur 2.41). Den genomsnittliga ökningen är 2,0 procent per år från 2009 till 2023, även om vi inte ser någon ökning för 2023 utan snarare en svag minskning jämfört med 2022.



Figur 2.41. Förädlingsvärde per anställd efter gods- och passagerartrafik för åren 2009–2023. Fasta priser 2023. Källa: SCB (2024a)

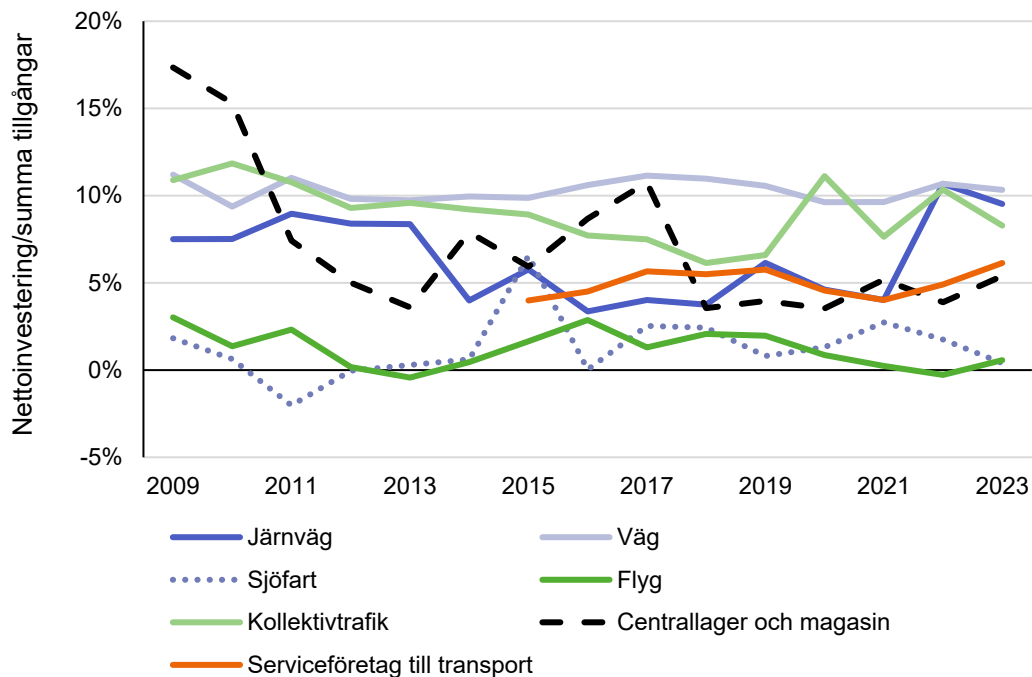
Förädlingsvärde för passagerartrafiken per anställd påverkades visserligen starkt av pandemin, men redan 2015 bröts den dittillsvarande positiva trenden. Sett till hela tidsserien från 2009 till 2023 har det skett små förändringar, men sedan toppåret 2015 är minskningen 1,9 procent årligen efter en relativt stor minskning med 8,4 procent 2023 jämfört med 2022.

Fördelas förädlingsvärde per anställd på bransch visar samtliga branscher, med undantag för sjöfart, på en minskning 2023 jämfört med 2022 (Figur 2.42). Sjöfart ökade med 16 procent och är också den bransch som har ökat mest över tid. Förädlingsvärdet per anställd är mer än tre gånger så stort 2023 jämfört med hur det såg ut 2009. De branscher som minskade mest var serviceföretag med 14 procent, centrallager och magasinering med 12 procent samt kollektivtrafik med 11 procent. För övriga branscher skedde inga större förändringar. Järnväg, väg och flyg minskade alla med 3 procent 2023 jämfört med 2022. Sett över längre tid visar framför allt flyg och centrallager och magasinering på stora minskningar på 41 respektive 37 procent 2023 jämfört med 2009. Förutom sjöfart visar väg och järnväg på större ökning under samma period med 14 respektive 11 procent.



Figur 2.42. Förädlingsvärde per anställd efter bransch för åren 2009–2023. Fasta priser 2023.
Källa: SCB (2024a)

När man studerar investeringar blir bilden lite annorlunda. De kapitaltunga trafikslagen flyg, sjöfart och järnväg gör stora investeringar men mera sällan, medan mindre kapitaltunga branscher investerar oftare i förhållande till kapitalstocken (Figur 2.43).



Figur 2.43. Nettoinvesteringar per summa tillgångar, för företagen inom olika transportsektorer åren 2009–2023, procent.
Källa: SCB (2024a)

Mer intressant är kanske hur nettoinvesteringarna utvecklar sig över tid, vilket är ett mått på hur respektive bransch förmår att förnya sig och anpassa produktionen efter framtida marknadskrav och konkurrens. Totalt sett är det ingen större skillnad under åren 2016–2023 jämfört med 2009–2015. Vi ser en svag minskning vad gäller passagerartransporter. Fördelat på bransch ser vi att investeringarna ökar eller är oförändrade inom sjöfart och vägtransporter, medan de minskat inom järnväg, kollektivtrafik och centrallager och magasin samt flyg under de senaste 15 åren (Tabell 2.22).

Tabell 2.22. Nettoinvesteringar, andel per summa tillgångar, i olika transportsektorer 2009–2023.

<i>Genomsnittliga investeringar</i>	<i>2009-2015 (%)</i>	<i>2016-2023 (%)</i>	<i>Differens (%)</i>
Gods	6,9	6,8	0,0
Passagerare	4,9	4,7	-0,2
Järnväg	7,1	5,6	-1,5
Väg	10,1	10,4	0,3
Sjöfart	1,0	1,5	0,5
Flyg	1,2	1,1	-0,1
Kollektivtrafik	10,0	7,9	-2,1
Centrallager och magasin	7,9	5,5	-2,3
Serviceföretag till transport		5,2	–
Totalt	5,7	5,7	0,0

Källa: SCB (2024a)

Transportstyrelsen konstaterar i sin rapport över resenärernas syn på järnvägsmarknaden 2025 att järnvägen fortsätter att locka resenärer, men att resenärerna inte reser lika ofta som förut, vilket tyder på förändrade resvanor i spåren av covid-19-pandemin. De konstaterar vidare att, precis som i tidigare undersökningar, resenärer generellt värderar aspekter som är grundläggande för resans genomförande högt, exempelvis trafiksäkerhet, att tåget är i tid och trygghet ombord. Samtidigt som de tenderar att lägga mindre vikt vid aspekter som främst syftar till att öka resans bekvämlighet, exempelvis tillgång till servering och Wi-Fi ombord. De upplever framför allt långvariga problem gällande punktlighet och biljettpris. Äldre är generellt mer nöjda än yngre och kvinnor i något högre grad än män Transportstyrelsen (2025f).

I godstransportköparnas syn på järnvägsmarknaden 2024 varierar järnvägstransporterna i hög grad beroende på deras behov och val av transportupplägg. Mycket hör det samman med järnvägens styrkor. Framför allt tenderar de som fraktar mindre volymer med vagnslasttransporter vara mer kritiska. Transportköparna har i grunden en positiv syn på järnvägstransporter och uttrycker också en vilja att använda järnvägen i större utsträckning. Fördelar som de lyfter är järnvägstransporternas höga lastkapacitet, kostnadseffektiviteten vid längre transporter och låg miljöpåverkan. Nackdelarna är långa oförutsägbara ledtider, otillräcklig tillförlitlighet och kapacitetsbegränsningar. De ser utmaningar kopplade till hanteringen på terminalerna med för få kombiterminaler och för höga kostnader för omlastning mellan trafikslagen. De uttrycker även oro över allt för påtagliga kostnadsökningar (Transportstyrelsen 2023a).

I Transportstyrelsens rapport över utvecklingen av utbud och priser på järnvägslinjer 1990–2024 ser de att under perioden har en övergripande utveckling mot ett större och mer varierat utbud tillsammans med mer differentierade och i genomsnitt lägre biljettpriser. Detta har inneburit ökad valfrihet och en möjlighet till billigare resor. Dock har utbudsutvecklingen i stor

utsträckning varit koncentrerad till ett fåtal sträckor med större resandeunderlag, särskilt mellan Stockholm–Göteborg, medan den varit begränsad på många andra sträckor. Resultaten från den senaste prisinsamlingen visar att det i genomsnitt har blivit dyrare att resa med långväga tåg 2024 jämfört med 2023. Prisökningen är dock marginell och har dämpats jämfört med mellan 2022 och 2023 (Transportstyrelsen 2025i).

Transportstyrelsen konstaterar i sin senaste marknadsöversikt avseende 2023 att återhämtningen efter coronapandemin fortsatte. Enligt deras bedömning har marknaderna för kommersiell persontrafik och i viss mån upphandlad busstrafik utvecklats i positiv riktning, medan upphandlad järnvägstrafik och godstrafik uppvisar negativa tendenser.

Det regionala resandet har fortfarande en bit kvar till nivåerna innan pandemin medan det långväga resandet överträffar nivåerna innan pandemin. Förändrade resvanor har dock skapat osäkerhet kring trafikens fortsatta utveckling och flera regioner har genomfört neddragningar i trafiken för att spara pengar, vilket kan innebära utmaningar för den regionala kollektivtrafiken.

Den upphandlade järnvägstrafiken redovisade stora ekonomiska förluster under 2023. Det är för tidigt att dra några långtgående slutsatser av detta och det finns tecken på en förbättring under 2024.

Trots minskad efterfrågan på lastbilstransporter har det ekonomiska tillståndet i den branschen förblivit relativt stabilt. Eftersom lågkonjunkturen fördjupades under 2024 är det möjligt att det leder till att efterfrågan på lastbilstransporter minskar vilket sannolikt så småningom kommer att återspegla sig i branschens ekonomiska tillstånd. Detta är oroväckande med tanke på en ökande andel åkerier med skatteskulder. Dock finns en ljusning i sikte då lågkonjunkturen bedöms ha nått botten 2024 och prognoser pekar på att den kan vara över 2027 (Transportstyrelsen 2025h).

I den kartläggning Trafikanalys gjorde angående godstransporters konkurrenskraft under 2021 (Trafikanalys 2022a) pekade analysen på mycket stora skillnader i omfattning, lönsamhet och framtidstro (i form av investeringar) mellan de olika trafikslagen. Vägtransporter, samt de trafikslagsövergripande verksamheterna godshantering och godsförmedling, var lönsamma, har en stabil investeringstakt och ökar i både antal anställda och förädlingsvärde.

Däremot var den ekonomiska situationen för järnväg, sjöfart och flyg bekymmersam. Miljökompensationen till järnvägsföretag under senare år har bidragit till att dämpa fallet, men sjöfartens ekobonus har än så länge inte märkts som en förstärkning av företagets resultat. Samtidigt är de offentliga investeringarna i infrastruktur, drift och underhåll på en väldigt hög nivå inom järnvägssektorn i förhållande till dess ekonomiska betydelse, i synnerhet om vi jämför med situationen för vägsektorn.

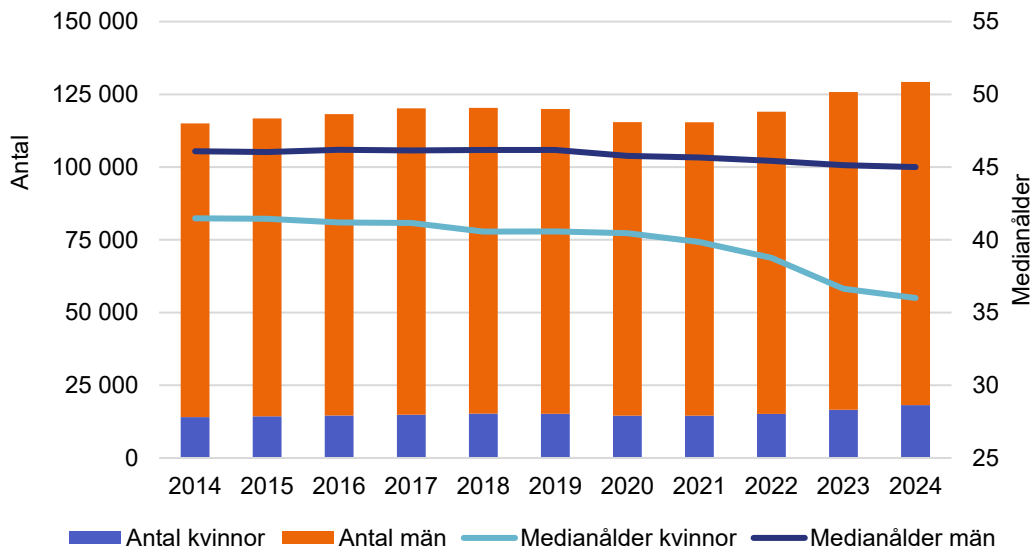
I ett internationellt perspektiv använder Sverige förhållandevis stora och tilltagande offentliga medel på investeringar samt drift och underhåll av transportinfrastruktur, både monetärt och per capita. Över tid ökar även företagets och den offentliga forskningsbudgeten.

Sysselsättning

I samband med den fördjupade måluppföljningen 2018 studerade vi sysselsättningen inom transportområdet (Trafikanalys 2018). Utgångspunkten för analysen var 14 yrken som enligt SCB:s sysselsättningsregister identifierades som transportyrken.

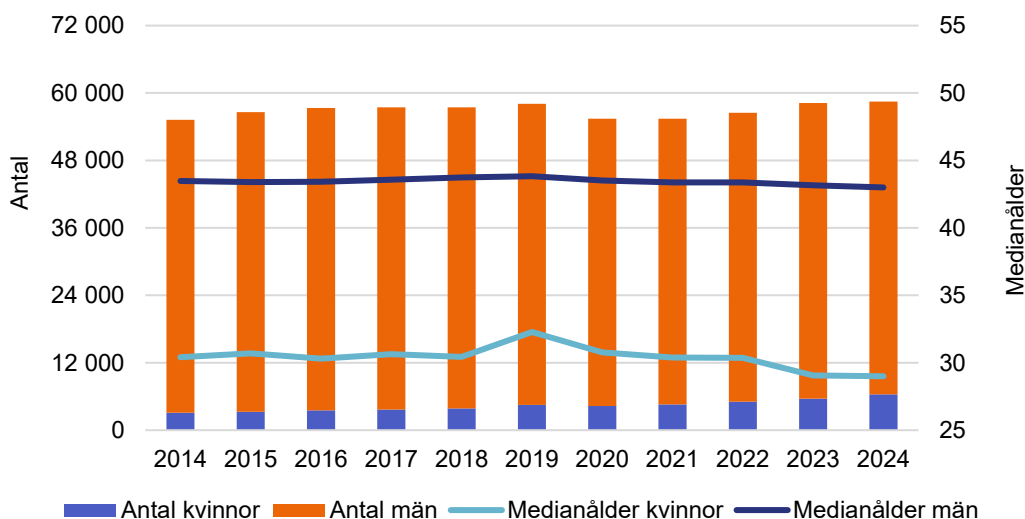
Nedan redovisar vi uppdaterad statistik om antalet anställda inom transportyrken baserat på SCB:s sysselsättningsregister. Under 2024 var det drygt 129 000 personer anställda i de 14 transportyrkena (Figur 2.44). Sett över alla yrken är nära hälften kvinnor, men den andelen är betydligt lägre för transportyrkena, 14 procent. Medianåldern för alla yrkesverksamma är

42 år, samma för kvinnor och män, medan den i transportyrkena är 36 år för kvinnor och 45 år för män.



Figur 2.44. Antal anställda, 16–64 år, i transportyrken samt deras medianålder. Åren 2014–2024. Källa: SCB (2025e)

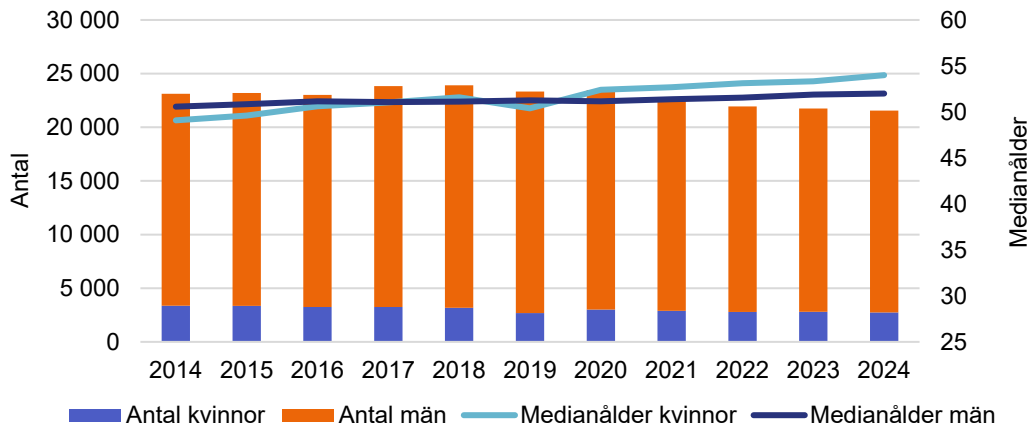
Det största transportyrket är lastbilsförare med drygt 58 000 anställda (Figur 2.45). Medianåldern för män bland lastbilsförare är 43 år, medan den är 29 år för kvinnor. Den betydligt lägre medianåldern för kvinnor bör innebära att andelen kvinnor bland de som går i pension de närmaste åren är mycket låg, vilket i sin tur bör medföra att andelen kvinnliga lastbilsförare kommer att öka de närmaste åren. Fast då från en mycket låg nivå, 11 procent, vilket är en ökning med drygt en procentenhet sedan 2023.



Figur 2.45. Antal anställda, 16–64 år, i yrket 8332 Lastbilsförare m.fl. samt deras medianålder. Åren 2014–2024. Källa: SCB (2025e)

Bussförare (inklusive spårvagnsförare) är det näst största transportyrket med knappt 22 000 anställda, varav 13 procent är kvinnor. Det är ungefär samma som 2023 (Figur 2.46).

Medianåldern är 54 år för kvinnor och 52 år för män. Den höga medianåldern för bussförare pekar mot förhållandevis höga pensionsavgångar de närmaste åren (Trafikanalys 2018).

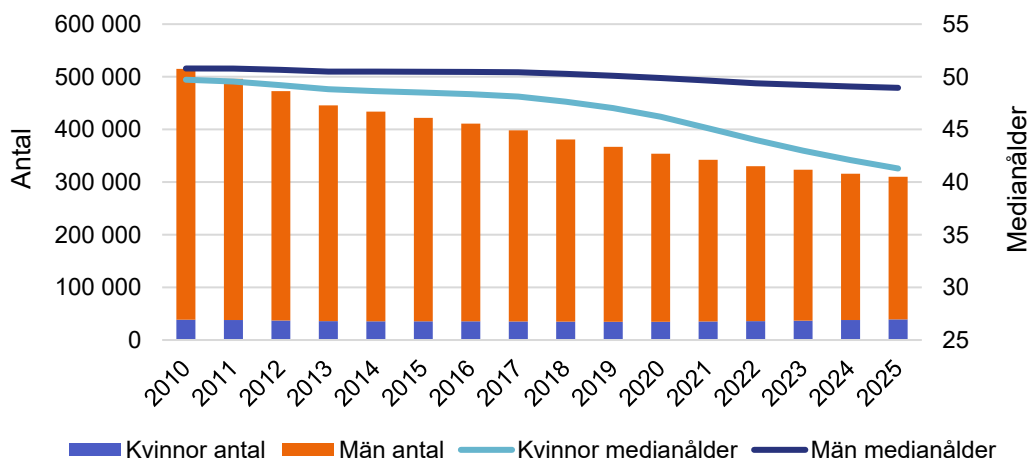


Figur 2.46. Antal anställda, 16–64 år, i yrket 8331 Buss- och spårvagnsförare, samt deras medianålder. Åren 2014–2024. Källa: SCB (2025e)

För att nå en jämnare könsfördelning bland de anställda handlar det för de flesta yrkena om att utveckla dessa så att de lockar fler kvinnor.⁸⁶ Eftersom det är så få kvinnor i branschen är det också där det finns störst potential att öka rekryteringsbasen när konkurrensen om arbetskraften hårdnar.

Innehavare av körkort för buss och tung lastbil – nyckelmått

Under de senaste åren har antalet körkortsinnehavare, 18–64 år, som har behörighet att köra tung lastbil, behörighet C, minskat. Under de tio senaste åren har den årliga minskningen varit 2,6 procent (Figur 2.47). Fortfarande gäller dock att antalet innehavare av körkort för tung lastbil vida överstiger antalet yrkesverksamma lastbilsförare. Kvinnornas medianålder bland de som har behörighet att köra tung lastbil är 41 år och männens 49 år.

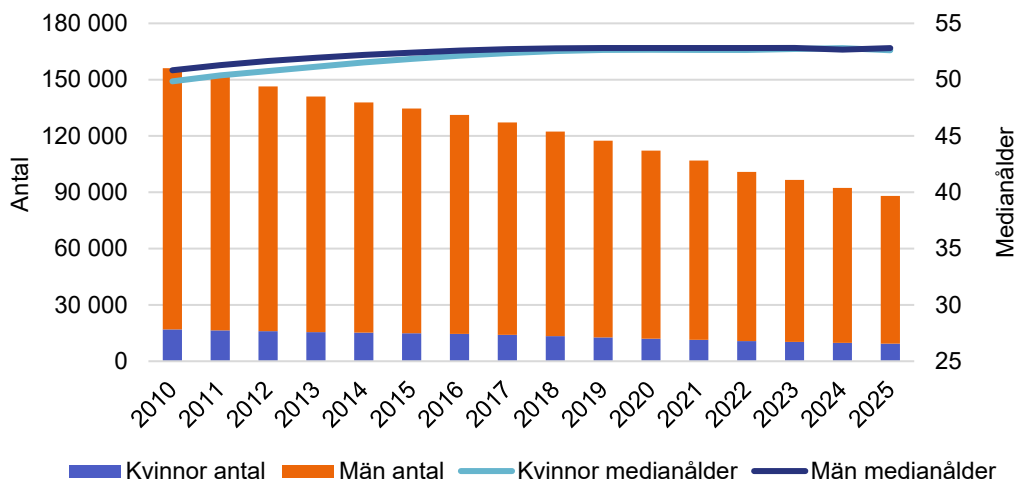


Figur 2.47. Antal körkortsinnehavare med behörighet C (tung lastbil), 18–64 år, samt deras medianålder. Åren 2010–2025. Källa: Fordonsstatistik, Trafikanalys (2026d)

⁸⁶ Det finns även kvinnodominerade yrken inom transportbranschen, som t.ex. SSKY-kod 511, Kabinpersonal, tågmästare och guider m.fl. där en betydande majoritet är kvinnor.



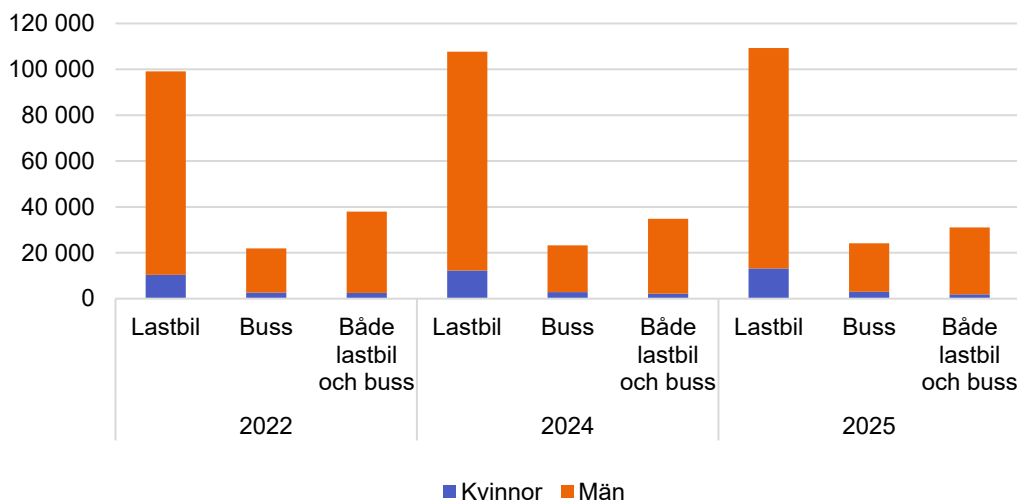
Även antalet körkortsinnehavare, 18–64 år, med behörighet att köra buss, behörighet D, har minskat de senaste åren. De tio senaste åren med i genomsnitt med 3,5 procent per år (Figur 2.48). Det är framför allt antalet män med sådan behörighet som har minskat. Även här gäller att antalet personer med behörighet att köra buss är betydligt större än antalet anställda bussförare. Medianåldern för innehavare av D-behörighet i åldrarna 18–64 år är 53 år både för män och kvinnor.



Figur 2.48. Antal körkortsinnehavare med behörighet D (buss), 18–64 år, samt deras medianålder. Åren 2010–2025.

Källa: Fordonsstatistik, Trafikanalys (2026d).

Utöver C- eller D-behörighet krävs numera även ett bevis om yrkesförarkompetens (YKB) för att köra tunga fordon yrkesmässigt.⁸⁷ Antalet personer med YKB minskade något 2025 jämfört med 2024. Dock ökade antalet personer med YKB endast för lastbil respektive endast för buss med 1 respektive 4 procent, så det är gruppen som har YKB både för lastbil och buss som minskat. Detta borde innebära minskad konkurrens mellan branscherna att hitta förare. För 2025 täcker både de med yrkeskompetensbevis för endast lastbil respektive för endast buss behovet i de två branscherna (Figur 2.49).



Figur 2.49. Yrkeskompetensbevis för lastbil och buss 2022 och 2024–2025.

Källa: Transportstyrelsen (2026c) och Trafikanalys (2025i).

⁸⁷ www.transportstyrelsen.se/yrkesforarkompetens

Regelefterlevnad

Transportstyrelsen konstaterade i sin senaste mätning från 2024 gällande regelefterlevnad bland de som utför godstransporter på väg att den generellt är hög och att detta gäller oavsett om det är krav på förare, företag eller fordon som har kontrollerats (Transportstyrelsen 2024b). Inom flera områden råder fullständig, eller nära på fullständig, regelefterlevnad. Inom området för kör- och vilotider går det att se en tydlig positiv utveckling över tid, men det är fortsatt ett av områdena med lägst regelefterlevnad. Ett annat område där mer kan göras är fordonens tekniska beskaftenheter. I senaste mätningen bedömdes 70 procent möta de krav som regelverket ställer. Denna andel har dessutom minskat över tid. Trots detta är den övergripande utvecklingen positiv. Detta visas bland annat av att andelen kontroller utan brister har ökat med 10 procentenheter jämfört med förra mätningen och nu uppgår till 42 procent.

Undersökningen visar också att en majoritet av förarna trivs med sitt arbete och att de är nöjda med sina arbetsförhållanden. Det finns dock i likhet med 2022 vissa skillnader beroende på om arbetsgivaren var etablerad i Sverige eller i annat land, där förare med utländska arbetsgivare oftare övernattar i lastbilen, återvänder mer sällan till varaktig bostad eller till det land där arbetsgivaren är etablerad, och har i genomsnitt lägre lön. Över tid har dock de sociala villkoren förbättrats även bland förare med utländsk arbetsgivare.

Kontrollen av företagens skatter och avgifter visar att 18 procent av alla företag med tillstånd att bedriva yrkesmässig godstrafik på väg hade skulder registrerade på sitt skattekonto. Detta är en klar ökning jämfört med kontrollen som gjordes i 2022 års mätning. Däremot har företagens genomsnittliga skuldsättning minskat under samma period (Transportstyrelsen 2024b).

Transportstyrelsen gjorde även en mätning 2023 gällande regelefterlevnaden bland dem som utför beställningstrafik med buss. De konstaterade att regelefterlevnaden över lag är hög inom enskilda regelområden och det gäller oavsett om det är krav på förare, företag eller fordon som har kontrollerats. Jämfört med 2018 års mätning har regelefterlevnaden förbättrats inom områdena kopplade till hastighet och teknisk beskaftenhet. Däremot har efterlevnaden av kör- och vilotiderna försämrats, ett område där bristerna redan tidigare varit stora. Det har skett minskningar vad gäller fordon som framförts för fort, men en högre andel har resulterat i ordningsböter vilket pekar på att grövre hastighetsöverträdelser har ökat i omfattning (Transportstyrelsen 2023c).

Mätningen inom taxitrafik visade på en hög regelefterlevnad av kraven på förare, företag eller fordon (Transportstyrelsen 2025a). Inom flera områden rådde en närmast fullständig regelefterlevnad, bland annat vad gäller krav på taxiförarlegitimation, bilbälte och prisinformation. Däremot gjorde nästan var femte förare sig skyldig till överträdelser som rör den personliga tidboken. Den höga regelefterlevnaden tyder på att de flesta aktörerna är måna om att följa de regler som finns. Transportstyrelsen bedömer att taxibranschens främsta bekymmer inte är fusk utan konkurrensen från svarttaxiverksamhet.

Sammanvägd bedömning

Antalet innehavare av C- och D-körkort, som är ett nyckelmått, fortsätter att minska, men antalet täcker branschens nuvarande och framtida behov av arbetskraft med god marginal. Detta gäller även om vi ser till dem som också har yrkeskompetensbevis. En del av dessa är dock sysselsatta i andra branscher. Eftersom medianåldern är hög kommer många med C- eller D-behörighet att fylla 65 år under de närmaste åren. Det kommer att leda till en fortsatt minskning av personer med sådana behörigheter. Ett problem är dock att medianåldern för körkortsinnehavarna inte verkar minska, vilket indikerar att antalet unga personer som skaffar

sig C- eller D-behörighet är lågt. Ett positivt undantag är att medianåldern för kvinnor med C-behörighet fortsätter att minska. Det största bekymret gäller stigande medianålder för personer med D-behörighet. Även om antalet personer med C- eller D-behörighet fortfarande vida överstiger branschens behov av förare vet vi att många av dessa personer inte står till transportbranschens förfogande, vilket innebär att vi så småningom kommer att nå en kritisk nivå om nuvarande utveckling fortsätter.

Branschen uttrycker själv en oro för att inte kunna täcka framtida behov genom nyrekryteringar. Framtida pensionsavgångar är förhållandevis höga inom flera yrkeskategorier, framför allt för bussförare. Dessutom räknar bussbranschen med att nästan var fjärde anställd bussförare kommer att sluta av annan anledning än pension under de närmaste tre åren (Transportföretagen 2026b). Vad gäller totalt antal personer med yrkeskompetensbevis 2025 minskade det något jämfört med 2024, men det var samtidigt fler som hade antingen tillstånd endast för lastbil eller bara för buss, vilket borde kunna minska konkurrensituationen mellan branscherna. De som endast hade för lastbil 2025 är fler än antalet verksamma inom lastbilsbranschen 2024, detsamma gäller för bussbranschen. Vår analys pekar dock mot att det finns tillräcklig utbildningskapacitet, men att det krävs en bra rekryteringspolicy för att attrahera lämpliga kandidater.

Godstransporterna har fortsatt en positiv utveckling vad gäller förädlingsvärdet per anställd även om ökningen 2023 inte var så stor. Passagerartransporterna påverkades starkt negativt av pandemin. Efter starka återhämtningar 2021 och 2022 tappade de under 2023. Dock hade passagerartransporter redan innan pandemin en svag negativ trend. Den bransch som framför allt tappat sedan pandemin är flyget.

Regelefterlevnaden bland de som utför godstransporter är över lag hög. Detta gäller oavsett om det är krav på förare, företag eller fordon som har kontrollerats. Vi ser också en ökad efterlevnad av kör- och vilotidsreglerna över tid. Däremot märks försämringar vad gäller fordonets tekniska beskaffenhet.

Även bland de som utför beställningstrafik med buss är regelefterlevnaden över lag hög, även om respekten för kör- och vilotider tycks ha minskat något över tid. Regelefterlevnaden är även god inom taxibranschen.

Utvecklingen av nyckelmåttet om körkortsbehörighet för buss och lastbil är dock negativ vilket i det här fallet väger över till vår samlade negativa bedömning av utvecklingen av transportbranschens villkor över tid.

NYHETER

Ändring av Förordning (2007:1470) om yrkesförarkompetens

Från och med den 1 september 2026 införs ändring SFS 2026:31 i förordningen om yrkeskompetensbevis. Förändringarna ger större möjligheter till att bedriva fjärr- och distansundervisning vid grundutbildning och fortbildning av yrkesförare (Riksdagen 2026).

Bussbranschen ser fortsatt stora rekryteringsbehov

Under de kommande tre åren uppskattas rekryteringsbehovet till omkring 7 300 personer, varav merparten bussförare. Det beror delvis att cirka 2 500 bussförare väntas gå i pension de närmaste åren, men till ännu större del på att ytterligare omkring 4 400 bussförare slutar av andra skäl (Transportföretagen 2026b). Det beror delvis att cirka 2 500 bussförare väntas gå i pension de närmaste åren, men till ännu större del på att ytterligare omkring 4 400 bussförare slutar av andra skäl (Transportföretagen 2026b).

2.8 Fysiskt aktiva resor

Den fysiska aktiviteten bland vuxna har minskat sedan 2022 och endast en liten andel barn och unga når rekommendationen om daglig rörelse. Stillasittandet är fortsatt omfattande och andelen längre stillasittande resor har ökat något.

Gång- och cykelresandet ligger fortfarande tydligt under nivåerna före pandemin och någon statistiskt säkerställd återhämtning har ännu inte kunnat påvisas. Samtidigt uppgår andelen resta kilometer med gång, cykel och kollektivtrafik till $23,7 \pm 4,9$ procent, vilket innebär att etappmålet om 25 procent till 2025 redan kan vara uppnått, även om det sannolikt inte är det.



Transportsystemet ska utvecklas på ett sätt som bidrar till människors hälsa. Det ska dels ske genom minskade negativa effekter från trafikolyckor, luftföroreningar och buller, dels genom att transportsystemet uppmuntrar till fysiskt aktiva resor. I den här indikatorn har vi inkluderat mått som beskriver tillståndet beträffande befolkningens grad av fysisk aktivitet, mått som fokuserar på transportsystemets bidrag till detta, samt mått kring hur förutsättningarna för gång- och cykeltrafik utvecklas.

Mått

Fysisk aktivitet

Fysisk aktivitet är central för både fysisk och psykisk hälsa samt för inlärning, koncentration och sömn. Den omfattar allt från vardagsrörelse till organiserad träning och elitidrott (Folkhälsomyndigheten 2026c). Otillräcklig fysisk aktivitet och långvarigt stillasittande är

riskfaktorer för bland annat typ 2-diabetes, hjärt-kärlsjukdom och vissa cancerformer samt kan bidra till belastningsbesvär i nacke och axlar. Digitalisering, mer stillasittande arbete och ökad användning av motordrivna transporter har förändrat befolkningens rörelsemönster (Folkhälsomyndigheten 2026d). Ny forskning visar dock att även små öknings av fysisk aktivitet kan ge mätbara effekter på befolkningens hälsa. För de minst aktiva individerna kan fem extra minuter måttlig till högintensiv fysisk aktivitet per dag förhindra omkring sex procent av dödsfallen. På befolkningsnivå, om man bortser från de redan mest aktiva, uppskattas motsvarande ökning kunna förhindra upp till tio procent av dödsfallen. Att ersätta 30 minuter stillasittande per dag med lättare fysisk aktivitet beräknas kunna förhindra omkring tre procent av dödsfallen bland de minst aktiva och upp till sju procent på befolkningsnivå (Ekelund 2026).

År 2024 uppgav 64,6 procent av befolkningen (16–84 år) att de nådde rekommendationen om minst 150 minuters pulshöjande fysisk aktivitet per vecka, vilket är en minskning med 3,1 procentenheter jämfört med 2022. Nedgången syns hos både män och kvinnor, men är tydligare bland kvinnor, där andelen minskat med 3,9 procentenheter mellan 2022 och 2024 (62,7 procent 2024 jämfört med 66,6 procent 2022), medan motsvarande minskning bland män var 2,1 procentenheter (66,6 procent jämfört med 68,7 procent). Andelen som når en högre aktivitetsnivå – minst 300 minuter per vecka – har också minskat med 3,8 procentenheter, från 40,8 till 37,0 procent. Sedan 2016 har andelen varit relativt stabil kring 64–68 procent, med en topp 2022 (67,7 procent) följt av en nedgång till 64,6 procent 2024 (Folkhälsomyndigheten 2026b). Eftersom fysisk aktivitet har ett tydligt dos-responssamband⁸⁸ med mortalitet innebär en minskning av aktivitetsnivån i befolkningen en ökad risk för sjukdom och förtida död (Ekelund, Steene-Johannessen m.fl. 2016).

Kvinnor i åldrarna 30–64 år har minskat sin pulshöjande fysiska aktivitet mer än andra grupper. Vad det beror på är oklart. En möjlig förklaring är en så kallad covid-effekt, där den tillfälliga ökningen av fysisk aktivitet som noterades under pandemiåren 2020–2022 nu har återgått mot nivåer före pandemin (Folkhälsomyndigheten 2025d). Samtidigt kan livssituation och ålder, såsom arbetsbelastning och omsorgsansvar i medelåldern, ha påverkat utvecklingen. Minskningen innebär ett trendbrott efter flera år av successiv ökning för båda könen, men det är i nuläget för tidigt att bedöma om nedgången utgör en varaktig förändring eller en tillfällig variation. En fördjupad bedömning får anstå tills nästa omgång av den nationella folkhälsoenkäten som redovisas i december 2026, vilket möjliggör uppföljning av utvecklingen över tid.

Barn och unga som är mer fysiskt aktiva rapporterar genomgående bättre psykiskt välbefinnande, högre livstillfredsställelse och färre besvär med nedstämdhet, irritation och sömnproblem jämfört med mindre aktiva jämnåriga (Folkhälsomyndigheten 2021b). Endast 2 av 10 barn och unga når den rekommenderade nivån av fysisk aktivitet om minst 60 minuters daglig fysisk aktivitet (Generation Pep 2024). Andelen som når rekommendationen minskar med stigande ålder. Bland 11-åringar uppnår 19 procent rekommendationen, medan motsvarande andel är 14 procent bland 13-åringar och 11 procent bland 15-åringar. Pojkar når i högre utsträckning än flickor rekommendationen i samtliga åldersgrupper, skillnaden är tydligast vid 11 och 15 års ålder. Sammantaget innebär detta att en klar majoritet av svenska barn och ungdomar inte når den rekommenderade nivån av daglig fysisk aktivitet (Folkhälsomyndigheten 2023). I internationella jämförelser placerar sig Sverige relativt lågt när det gäller andelen tillräckligt aktiva barn, särskilt bland flickor (Folkhälsomyndigheten 2021b). Utvecklingen är en del av en lång trend där vi rör oss mindre i vardagen, bland annat på grund av ökad skärmtid och ökat stillasittande (Raustorp 2019). Det

⁸⁸ Dos-responssambandet för fysisk aktivitet innebär att hälsovinster ökar med ökad dos (tid och intensitet), där mer aktivitet generellt ger bättre hälsoeffekter. Källa: Jansson, E., M. Hagströmer and A. S. Andersson (2015). "Fysisk aktivitet – nya vägar och val i rekommendationerna för vuxna." *Läkartidningen* 2015;112:DP7W.

finns olika initiativ för att få barn att röra på sig mer. Fritidskortet, som beskrevs i föregående års uppföljning, är ett regeringsuppdrag som ger barn och unga i åldrarna 8–16 år ekonomiskt stöd för deltagande i organiserade fritidsaktiviteter inom idrott, kultur och friluftsliv. Kortet infördes i september 2025 och hade redan vid slutet av november använts av över 200 000 barn, med avgifter på drygt 111 miljoner kronor betalda till föreningar och kulturskolor (E-hälsomyndigheten 2025).

Andelen med tillräcklig fysisk aktivitet är lägre bland personer med förgymnasial utbildning (49 procent), i hushåll med lägst inkomst (51 procent) och bland personer födda utanför Europa (49 procent). För befolkningen 16–84 år ökade andelen som uppgav tillräcklig fysisk aktivitet under perioden 2016–2022, men minskade igen 2024 till drygt 64 procent, från drygt 67 procent år 2022. Det är ännu för tidigt att avgöra om denna nedgång innebär ett trendbrott (Folkhälsomyndigheten 2025a).

För att öka den fysiska aktiviteten och minska stillasittandet i befolkningen gav regeringen 2025 Folkhälsomyndigheten i uppdrag att förbereda en nationell kraftsamling för ökad daglig rörelse under 2026. Uppdraget syftar till att mobilisera myndigheter, kommuner, regioner och civilsamhället, med särskilt fokus på barn och unga, personer i yrkesför ålder samt äldre (Regeringen 2025h). I förra årets måluppföljning uppmärksammades, som en del av denna satsning, bildandet av ett nationellt kompetenscentrum för fysisk aktivitet vid Folkhälsomyndigheten, vilket nu har inrättats (Regeringen 2024b) (Folkhälsomyndigheten 2026a). Som ett led i detta arbete lanserade regeringen i februari 2026 Rörelseåret 2026, en nationell kraftsamling för att stärka förutsättningarna för ökad daglig rörelse i befolkningen (Regeringen 2026c). För att stärka förutsättningarna för vardaglig rörelse har 12 myndighetschefer och SKR:s ordförande signerat en överenskommelse om att långsiktigt arbeta för ett rörelsefrämjande arbete (Regeringen 2026c). Ett av initiativen för att främja ökad rörelse inom transportsystemet beskrivs närmare i avsnittet *Nyheter* nedan.

Stillasittande

Stillasittande definieras som längre perioder med låg energiförbrukning, exempelvis vid arbete eller skärmanvändning, och har blivit allt vanligare i ett digitaliserat samhälle. Långa perioder av stillasittande är förknippade med ökad risk för flera sjukdomar, såsom hjärt- och kärlsjukdom, cancer, typ 2-diabetes och psykisk ohälsa. Regelbundna avbrott med rörelse är därför viktiga för att främja och bevara hälsan (Folkhälsomyndigheten 2026e).

Cirka hälften av befolkningen uppger att de sitter minst sju timmar per dag, varav omkring en fjärdedel sitter tio timmar eller mer. Män rapporterar genomgående högre nivåer av mycket långt stillasittande än kvinnor (Folkhälsomyndigheten 2026b). Undersökningen Skolbarns hälsovanor år 2021/2022 visade att cirka en tredjedel till närmare hälften av barn och unga uppger att de sitter mycket eller nästan hela sin fritid. Andelen är lägst bland 11-åriga flickor (33 procent) och högst bland 15-åriga flickor (44 procent), vilket visar att stillasittandet ökar med åldern bland flickor. Bland pojkar varierar andelen mellan 37 och 44 procent utan någon tydlig skillnad mellan åldrarna. Sammantaget rör det sig om en stor andel ungdomar med höga nivåer av stillasittande i vardagen (Folkhälsomyndigheten 2025b).

Forskning visar att riskerna inte enbart är kopplade till den totala stillasittandetiden, utan även till hur sammanhängande den är. Regelbundna avbrott med rörelse kan minska de negativa hälsoeffekterna även om den totala sitttiden är densamma (Folkhälsomyndigheten 2026e). Vardagsrörelse, såsom att gå, cykla, städa eller ta trappor, bidrar sammantaget till betydande hälsoeffekter och är ett effektivt sätt att bryta stillasittandet. All rörelse räknas, och även små ökningar i aktivitetsnivå kan ge påtagliga hälsovinster, särskilt för personer med låg grundaktivitet (Folkhälsomyndigheten 2026e). Nyare forskning visar att 30 minuter mindre sittande

per dag kan minska dödligheten med sju procent på befolkningsnivå (Ekelund 2026). Evidensen visar också att höga nivåer av måttlig till intensiv fysisk aktivitet, motsvarande cirka 60–75 minuter per dag, i stor utsträckning kan motverka den ökade dödlighetsrisk som är förknippad med mycket sittande. Det mest effektiva är därför en kombination av att minska sammanhängande sittperioder genom regelbundna rörelsepauser och att öka den dagliga pulshöjande aktiviteten (Ekelund, Steene-Johannessen m.fl. 2016).

Att resa med bil eller kollektivtrafik bidrar till stillasittandet, i motsats till aktiv transport med gång och cykel även om en kollektivtrafikresa ofta förutsätter ett visst mått av fysisk aktivitet för att ta sig till en hållplats. Andelen personer 6–84 år som gör minst en 20 minuters stillasittande resa i bil eller kollektivtrafik en genomsnittlig dag uppgick till 31,4 procent år 2024, jämfört med 30,2 procent år 2023. Det innebär en ökning med 1,2 procentenheter mellan åren (Trafikanalys 2026g).

Stillasittande och otillräcklig fysisk aktivitet medför betydande samhällskostnader. Folkhälsomyndigheten uppskattar att dessa riskfaktorer kostade samhället cirka 16,5 miljarder kronor år 2023, varav omkring 5,5 miljarder utgjorde direkta kostnader för hälso- och sjukvård och cirka 11 miljarder indirekta kostnader i form av produktionsbortfall. Psykiatriska tillstånd (depression, stress och ångest) stod för den största delen av de indirekta kostnaderna. Prognoser pekar på ökande kostnader fram till 2040. Beräkningar visar samtidigt att om en tiondel av befolkningen ökar sin fysiska aktivitet till rekommenderad nivå och minskar sitt stillasittande kan samhällskostnaderna minska med omkring 25 procent (Folkhälsomyndigheten 2025e).

Fysiskt aktiva resor – nyckelmått

Forskning visar att aktiva resor, såsom gång och cykling, är kopplade till positiva hälsoeffekter och lägre dödlighet, med ett tydligt dosberoende samband där risken minskar i takt med ökad aktivitet (Ramboll 2024). Aktivt resande är förknippat med minskad dödlighet, och flera studier visar att risken är omkring 8–10 procent lägre jämfört med personer som inte går eller cyklar. De positiva hälsoeffekterna⁸⁹ av aktivt resande är lika stora som transportsystemets sammanlagda negativa hälsokonsekvenser, så som buller, försämrad luftkvalitet samt antalet skadade och dödade i trafiken (WSP 2019). Elcykling sker i något lägre intensitet än traditionell cykling men når oftast måttlig ansträngningsnivå och ger därmed positiva hälsoeffekter. Eftersom elcykelresorna ofta är längre och i högre grad ersätter bilresor kan den samlade folkhälsoeffekten ändå vara betydande (WSP 2023).

Nationella resvaneundersökningar visar att cyklandet har minskat kraftigt sedan mitten av 1990-talet – antalet cykelresor per invånare har sjunkit med nära 40 procent, med särskilt stora minskningar bland barn och unga. Sedan millennieskiftet syns en viss återhämtning i större städer, medan utvecklingen i övriga landet varit svag. Samtidigt har den genomsnittliga cykelresan blivit längre och risken att omkomma i en cykelolycka mer än halverats (Trafikanalys 2015).

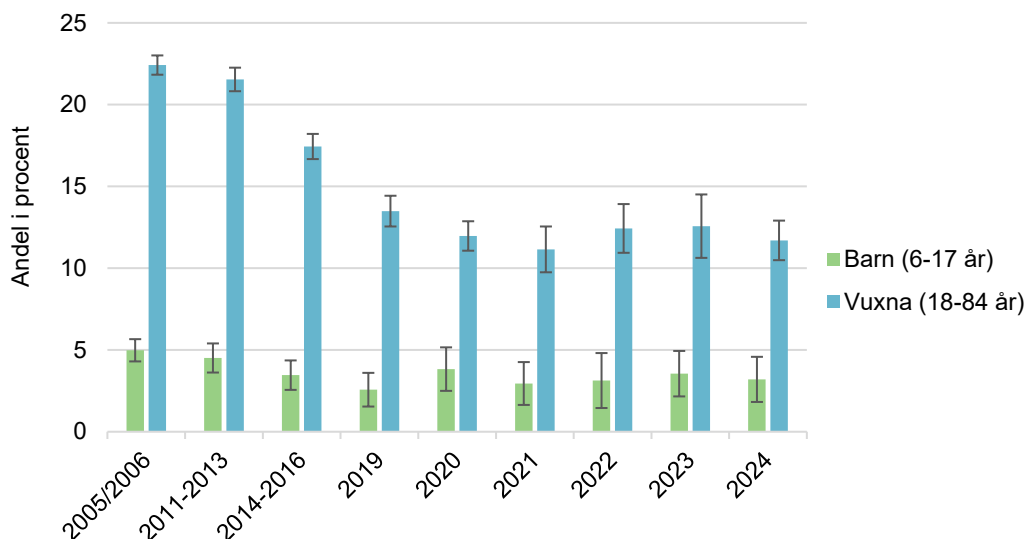
Det finns en betydande potential för ökad cykling i Sverige. Enligt SCB:s analys har cirka 1,2 miljoner anställda, motsvarande en tredjedel av landets anställda, möjlighet att cykla till arbetet inom 15 minuter givet avståndet mellan bostad och arbetsplats. Av dessa är 56 procent kvinnor och 44 procent män. Andelen är högst i mindre kommuner med en tydlig centralort och betydligt lägre i pendlingskommuner kring storstäderna, vilket visar att potentialen är ojämnt fördelad över landet (SCB 2024c). Trafikverkets undersökning om barns skolvägar 2024 visar att två av tre barn har högst 15 minuters gång- eller cykelväg till skolan,

⁸⁹ Hälsokonsekvenserna är beräknade i DALY (Disability-Adjusted Life Years), ett mått på sjukdomsburda som inkluderar både förlorade levnadsår och år levda med funktionsnedsättning.



men avstånden är betydligt längre på landsbygden. Andelen barn som cyklar till skolan är nu den lägsta sedan mätningarna startade år 2000, samtidigt som andelen som skjutsas med privat bil är den högsta hittills. Drygt hälften av föräldrarna upplever skolvägen som säker, men bristande trafiksäkerhet uppges fortfarande vara ett av de vanligaste skälen till att barn inte går eller cyklar själva. Förutsättningarna för aktiva skolresor är relativt goda i stora delar av landet, men utvecklingen går mot ökad bilskjuts och minskat cyklande – en trend som i första hand tycks drivas av upplevd trafiksäkerhet och förändrade normer snarare än av ökade avstånd (Trafikverket 2024d).

Fysiskt aktiva resor, såsom gång och cykling, bidrar till transportpolitikens funktionsmål och hänsynsmål genom att stärka både tillgänglighet och folkhälsa. År 2024 uppgick andelen barn (6–17 år) som använde fysiskt aktiva transporter mer än 60 minuter per dag till drygt 3 procent. Motsvarande andel bland vuxna (18–84 år) som använde aktiva transportsätt mer än 30 minuter per dag var närmare 12 procent (Figur 2.50). Andelarna är betydligt lägre än i mitten av 2000-talet, men har de senaste åren legat på en relativt stabil nivå.



Figur 2.50. Andel barn (6–17 år) som har minst en timmes fysisk aktivitet (motsvarande 5 km till fots eller 15 km med cykel) och andel vuxna (18–84 år) som har minst en halvtimmes fysisk aktivitet en genomsnittlig dag (motsvarande 2,5 km till fots eller 7,5 km med cykel), procent. Källa: Resvaneundersökningen, RVU. Trafikanalys 2026. Egna bearbetningar.

Enligt den nationella resvaneundersökningen 2024 ökade antalet cykelresor med 12 procent jämfört med 2023, medan resor till fots minskade med 9 procent. Förändringarna jämfört med föregående år är dock inte statistiskt säkerställda, vilket innebär att de kan ligga inom undersökningens felmarginal och bör därför tolkas med försiktighet. I ett längre perspektiv ligger både gång och cykel fortsatt under nivåerna före pandemin (2019), med 20 procent färre gångresor och 12 procent färre cykelresor. Att även arbets- och skolresor fortfarande understiger 2019 års nivå talar för att förändrade resmönster, såsom ett ökat inslag av distansarbete, kan ha bidragit till att det aktiva vardagsresandet ännu inte fullt ut har återhämtat sig (Trafikanalys 2025i).

Andelen resta kilometer som sker till fots, med cykel eller kollektivtrafik uppgick till $23,7 \pm 4,9$ procent år 2024 (Trafikanalys 2025i). Det innebär att andelen ligger omkring 1,3 procentenheter under det etappmål som regeringen beslutade om 2018 inom ramen för Strategi för levande städer, där målsättningen är att minst 25 procent av de totala persontransporternas kilometer ska ske med gång, cykel eller kollektivtrafik senast 2025 (Sveriges miljömål 2022).

Med beaktande av osäkerhetsintervallet kan målet inte uteslutas vara uppnått, samtidigt som utfallet också kan ligga mer än 5 procentenheter under målnivån.

Vad görs för att öka andelen aktiva transporter?

Investeringar i gång- och cykelinfrastruktur kan förbättra folkhälsan och vara samhälls-ekonomiskt lönsamma. Erfarenheterna visar att riktade satsningar kan ge effekt. Infrastrukturprojektet Cykelmiljarden, som implementerades i Stockholm mellan 2012–2018, bidrog till fler aktiva resor. Enligt en utvärdering bidrog projektet till att det cykelresorna ökade med 17 procent under perioden och gav betydande hälsovinster, där nyttorna översteg kostnaderna (Ramboll 2024). Trafikverket bedömer att stadsmiljöavtalen bidragit till en snabbare utbyggnad av kommunal och regional infrastruktur för cykel och kollektivtrafik. Totalt har 7,6 miljarder kronor beviljats mellan åren 2018–2023, där cykelåtgärder är vanligast till antalet medan större investeringar ofta kombinerar cykel- och kollektivtrafikåtgärder. I de projekt som hittills har slutförts har resandet med gång, cykel och kollektivtrafik ökat samtidigt som biltrafiken minskat i de punkter där mätningar genomförts. Bland resultaten finns bland annat 34 kilometer ny cykelinfrastruktur och över 100 hastighetssäkrade gång- och cykelpassager (Trafikverket 2025c). Samtidigt pekar den nationella utvecklingen, med minskade nivåer av gång och cykling över tid, på behovet av att säkerställa att offentliga insatser är långsiktiga, samordnade och effektiva. Riksrevisionen bedömer att statens arbete för att främja cykling inte är tillräckligt effektivt. Myndigheten pekar särskilt på otydlig och svagt integrerad styrning i infrastrukturplaneringen, oklar ansvars-fördelning mellan statliga aktörer samt otillräcklig uppföljning av insatsernas effekter. Sammantaget innebär detta en risk att beslutade mål, såsom etappmålet om ökad andel gång, cykel och kollektivtrafik, inte nås utan mer samordnade och träffsäkra åtgärder (Riksrevisionen 2025).

Under 2025 byggdes 41 kilometer ny statlig gång- och cykelväg och 74 gång-, cykel- och mopedpassager nybyggdes eller åtgärdades. Därutöver samfinansierades förbättrings-åtgärder för gång-, cykel- och kollektivtrafik samt citylogistik genom stadsmiljöavtalen. Inom satsningen på samfinansiering av cykelåtgärder i länsplanerna 2022–2027 färdigställdes 15 objekt under 2025. Totalt användes 298 miljoner kronor för trimnings- och miljöåtgärder. Inom åtgärdsområdet byggdes cirka 3,5 kilometer gång- och cykelväg, säkerhetshöjande åtgärder genomfördes vid 6 gång-, cykel- och mopedpassager och vissa tillgänglighets-åtgärder vid hållplatser och stationer genomfördes (Trafikverket 2026h).

Lokalt och regionalt görs kontinuerliga investeringar som ökar tillgängligheten och förbättrar förutsättningarna för fysiskt aktiva transporter. Under 2024 investerade de 49 deltagande kommunerna i Kommunvelometern sammantaget strax under en miljard kronor i ny cykelinfrastruktur och byggde 111 kilometer ny cykelväg. I genomsnitt investerade kommunerna 241 kronor per invånare i ny cykelinfrastruktur under 2024 samt 108 kronor per invånare i drift och underhåll (Cykelfrämjandet 2025).

Enligt Nationella vägdatan⁹⁰ (NVDB) uppgick den totala längden cykelväg till 30 875 kilometer år 2025, vilket är en ökning med 518 kilometer jämfört med 2024. Av den totala längden utgjorde 4 309 kilometer statliga cykelvägar (14 procent), 23 705 kilometer kommunala (77 procent) och 2 861 kilometer enskilda (9 procent). Den samlade ökningen i NVDB drivs helt av en utbyggnad av kommunala och enskilda cykelvägar, medan det statliga cykelvägnätet minskade med en kilometer. Det finns ingen officiell förklaring till minskningen av den statliga längden, men den kan bero på datarättelser i NVDB, omklassificeringar eller förändrat huvudmannaskap. Sammantaget visar utvecklingen att expansionen av cykelinfrastrukturen fortsatt i huvudsak sker på kommunal nivå (Trafikanalys 2026h).

⁹⁰ NVDB (nationell vägdatan) är resultatet av ett regeringsuppdrag som Vägverket fick 1996.

Samtidigt visar Transportstyrelsens statistik att antalet allvarligt skadade cyklister har ökat något sedan 2019. Detta understryker betydelsen av säkra trafikmiljöer och en väl utbyggd cykelinfrastruktur för att de stora hälsofördelarna med cykling ska kunna realiseras (Transportstyrelsen 2026g).

Sammanvägd bedömning

En majoritet av den vuxna befolkningen når fortfarande rekommendationen om fysisk aktivitet, men andelen har minskat sedan 2022, särskilt bland kvinnor. Bland barn och unga är situationen mer bekymmersam då endast omkring två av tio når rekommendationen om daglig fysisk aktivitet, och nivåerna är låga i ett internationellt perspektiv. Samtidigt är stillasittandet omfattande i alla åldersgrupper, och andelen längre resor som sker sittande i bil eller kollektivtrafik har ökat något. När det gäller transportsystemets bidrag till fysisk aktivitet visar RVU 2024 ingen tydlig återhämtning. Cykelresorna ökade visserligen jämfört med 2023 och gångresorna minskade, men förändringarna är inte statistiskt säkerställda.

I ett längre perspektiv ligger både gång och cykel tydligt under nivåerna före pandemin. Andelen resta kilometer med gång, cykel och kollektivtrafik uppgick 2025 till $23,7 \pm 4,9$ procent, vilket innebär att etappmålet om 25 procent till 2025 redan kan vara uppnått, även om det sannolikt inte är det.

Samtidigt genomförs betydande investeringar i gång- och cykelinfrastruktur på både statlig och kommunal nivå, och utvärderingar visar att riktade satsningar kan ge effekt. Riksrevisionens granskning av statens investeringar i cykelinfrastruktur pekar dock på brister i styrning, ansvarsfördelning och uppföljning, vilket kan försvaga genomslaget av insatserna.

Den samlade bedömningen är att utvecklingen för aktivt resande fortsatt är svag. Trots investeringar och vissa positiva signaler saknas tydliga tecken på en varaktig uppgång i gång- och cykelresandet, samtidigt som den övergripande fysiska aktivitetsnivån i befolkningen har minskat. Indikatorn fysiskt aktivt resande bedöms därför fortfarande ha en negativ utveckling.

NYHETER

Global verktygslåda för att främja gång och cykling

En ny internationell verktygslåda, *Promoting Walking and Cycling: A Toolkit of Policy Options*, samlar policyåtgärder och exempel på hur städer och länder kan öka andelen resor till fots och med cykel. Verktygslådan är en del av arbetet med att genomföra den globala handlingsplanen för fysisk aktivitet fram till 2030 och lyfter åtgärder inom bland annat stadsplanering, trafiksäkerhet och beteendeförändring (WHO 2025).

EU trappar upp arbetet för ökad cykling

EU-kommissionen har den 1 oktober 2025 antagit sin första lägesrapport om genomförandet av den europeiska cykeldeklarationen från 2024. Rapporten visar att 4,5 miljarder euro avsatts till cykelrelaterade satsningar under perioden 2021–2025, vilket väntas bidra till över 12 000 kilometer ny eller uppgraderad cykelinfrastruktur. Kommissionen uppmanar medlemsstaterna att stärka infrastrukturen och införa stöd till cyklar och elcyklar, särskilt för låginkomsthushåll, samt att förbättra förutsättningarna för multimodala resor och säker cykelparkering. Lägesrapporten är den första samlade uppföljningen av deklarationen, som erkänner cykling som ett fullvärdigt transportslag (European Commission 2025b).

Kraftsamling för ett rörelsefrämjande samhälle

Inom regeringsuppdraget Nationell kraftsamling för ökad rörelse höll Folkhälsomyndigheten den 19 februari en workshop om hur myndigheter och kommuner kan bidra till mer vardagsrörelse genom exempelvis gång, cykling och aktiva skolresor. Arbetet fortsätter nu inom totalt sex samhällssektorer, däribland samhällsplanering och transport (Folkhälsomyndigheten 2026f) (Folkhälsomyndigheten 2025c).

Trafikverket uppmanar barn att cykla tidigare

Trafikverket står bakom den nationella rekommendationen *Aktiva skolresor*, som uppmanar fler barn att gå och cykla till skolan – redan från förskoleklass och året om. Rekommendationen utmanar den tidigare normen att barn inte bör cykla själva före 12 års ålder, en uppfattning som har sitt ursprung i 1960- och 70-talens mer riskfyllda trafikmiljöer. Trafikverket betonar att bedömningen bör utgå från barnets mognad och den lokala trafikmiljön, snarare än en fast åldersgräns (Trafikverket 2026e).

Shift Sweden – omvandling av trafikmiljöer i mindre orter

Inom innovationsprogrammet Shift Sweden drivs projekt om hur trafikmiljöer i mindre städer och samhällen kan utvecklas för att bättre stödja hållbara transporter och levande tätortsmiljöer. Projektet *Omvandling av trafikmiljöer i mindre städer och samhällen*, som leds av Sustainable Innovation, omfattar bland annat pilotarbete i Ljungaverk, Ånge kommun och ska bidra med kunskap om hur gaturum kan utformas för att främja gång och cykel (Shift Sweden 2025) (Rise 2025).

2.9 Tillgänglighet utan transporter

Tillgången till digital infrastruktur ökar genom fortsatt utbyggnad och möjlighet till satellitlösningar. Andelen som arbetar hemifrån har minskat jämfört med under pandemiåren. E-handels omsättning har återigen ökat efter ett par års nedgång.

Som helhet har tillgängligheten utan resor och transporter ökat sedan de transportpolitiska målen antogs.



En förutsättning för det transporteffektiva samhället är att tillgänglighet till varor, tjänster, service, utbildning och arbete – när det är lämpligt – kan säkerställas utan resor och transporter. Digital uppkoppling och möjligheter att ersätta arbets- och tjänsteresor med distansmedverkan bidrar till detta. I denna indikator följer vi ett antal mått som belyser hur tillgängligheten kan stärkas utan att transportbehoven ökar. För att beskriva tillgänglighet utan transporter använder vi oss av tre mått; tillgången till digital infrastruktur, digitala aktiviteter på nätet och distanshandels omfattning.

Mått

Tillgång till digital infrastruktur — nyckelmått

År 2016 togs en bredbandsstrategi fram av den dåvarande regeringen som innehöll mål kopplade till tre olika år. Ett för 2020⁹¹, ett för 2023 och ett för 2025 (Regeringen 2016).

Bredbandsmålet för 2025 innefattar följande: År 2025 bör hela Sverige ha tillgång till snabbt bredband. Detta konkretiseras kring tre delmål för hastigheter i fiber eller motsvarande i alla hushålls och företags absoluta närhet. Alla tre delmålen måste vara uppfyllda⁹² för att nå 2025 målet.

- 98 procent av alla hushåll och företag bör ha tillgång till bredband om minst 1 Gbit/s i hemmet och på arbetet,
- 1,9 procent bör ha tillgång till minst 100 Mbit/s,
- 0,1 procent bör ha tillgång till minst 30 Mbit/s.

Enligt Post- och telestyrelsen (PTS), som följer⁹³ tillgången till bredband och mobiltäckning, uppgick den samlade måluppfyllelsen för 2025-målet till 99,5 procent under 2024. Det övergripande målet om att hela Sverige bör ha tillgång till snabbt bredband år 2025 hade dock inte uppnåtts i slutet av 2024, eftersom alla tre delmålen inte var uppfyllda.

Delmålet om 1 Gbit/s eller fiber i sin absoluta närhet nåddes i oktober 2024 då 98,45 procent av alla hushåll och företag hade denna tillgång (PTS 2025b).⁹⁴ Utbyggnaden av fiber har

⁹¹ Målet för bredbandsutbyggnaden år 2020 avsåg att minst 95 procent av alla hushåll och företag borde ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s. Eftersom slutåret är passerat behandlas det inte i denna rapport.

⁹² Anslutning krävs inte för måluppfyllnad. Det räcker med att det finns tillgång till lämplig infrastruktur i den absoluta närheten, att det är möjligt att köpa en bredbandsanslutning.

⁹³ PTS har följt utvecklingen i två separata, årligen återkommande, rapporter. Den ena (PTS mobiltäcknings- och bredbandskartläggning) beskriver tillgången till bredband och mobiltelefoni i dagsläget. Den andra (Uppföljning av regeringens bredbandsstrategi) är framåtblickande med prognoser kring den förväntade tillgången i framtiden.

⁹⁴ Till följd av inrapporterade felaktigheter har 2023 års data och därmed tidigare publicerade uppgifter korrigerats ned till 97,85 procent. Målet nåddes därför inte förrän 2024.



kommit långt i Sverige och de återstående hushållen och företagen är ofta avlägset belägna, vilket även ökar kostnaderna för anslutning. Enligt PTS är trådbundna tekniker som fibernät och kabel-tv-nät de enda tekniker som i dagsläget kan leverera bredbandstjänster med 1 Gbit/s (PTS 2024).

När det gäller delmålet om 100 Mbit/s saknades i oktober 2024 fortfarande 0,4 procentenheter för att nå full måluppfyllelse. Inte heller det sista delmålet om 30 Mbit/s uppnåddes under 2024 då det återstod 0,1 procentenheter till full måluppfyllelse. Det som återstår gäller främst utbyggnad i glesbygdsområden, det är där de två sista delmålen ännu inte är uppfyllda. Cirka 7 140 hushåll och företag i glesbygd, samt ungefär 200 i tätort eller småort, saknar fortfarande tillgång till 30 Mbit/s i sin omedelbara närhet.

Trådlösa tekniker såsom bredband via satellit⁹⁵ kan erbjuda bredbandstjänster som bidrar till att nå 2025 års mål. Bredband via satellit räknas till typen fast bredband och möjliggörs via tre separata antenner; en stationerad hos internetleverantören, en i rymden och en parabolantenn hos kunden. Tjänsten är främst designad för att kunna ge fast bredband på otillgängliga platser, exempelvis till sjöss eller på landsbygden (Bredbandsval.se 2024).

Sannolikt skulle de sista procentandelarna i bredbandsmålet kunna täckas av satelliters tillgång till täckning, men i PTS kartläggningar ingår enbart faktiska abonnemang på satellitbredband vid summering av bredbandsmålen (PTS 2025b).

Det pågår idag en snabb utveckling med stora investeringar i nya och uppgraderade satellit-system, både GEO-stationära satelliter⁹⁶ och lågflygande satelliter⁹⁷. Satellitoperatören Starlink har som enda aktör på marknaden etablerad kapacitet med lågflygande satelliter med marknadsförd hastighet på 100 Mbit/s i hela Sverige (Bredbandsval.se 2024) (Starlink 2006). Det rör sig fortfarande om relativt få tecknade abonnemang, cirka 4 000 i slutet av 2024 (PTS 2025b). Risken med enbart en aktör på marknaden är att användare som är beroende av satellit blir utan snabbt bredband, åtminstone på kort sikt, om aktören slutar att tillhandahålla tjänsten i Sverige (PTS 2024).

EU:s satellitprojekt IRIS² syftar till att tillhandahålla säker och pålitlig kommunikation över hela EU, inklusive avlägsna regioner. Satelliterna ska börja skjutas upp 2029. Inledningsvis är tjänsterna främst till för myndigheter, EU:s försvarssamarbete och säkerhetskritiska system, men förväntas även bli tillgängliga för allmänheten omkring år 2030 (Europeiska kommissionen 2024). På sikt kan IRIS² tänkas erbjuda satellitbaserad bredbandsuppkoppling för privatpersoner som ett komplement till befintliga Starlinktjänster. Detta skulle möjliggöra för fler att ta del av digitala tjänster i områden, särskilt på landsbygden, där tillgången till snabbt internet är begränsad.

Utgångspunkten i bredbandsstrategin är att marknaden ska bygga bredbandsnäten. Huvuddelen av fiberutbyggnaden i Sverige utförs idag av större privata bolag. I takt med att fiber-näten når allt längre ut på landsbygden minskar den kommersiella lönsamheten, merparten av den återstående utbyggnaden är därför beroende av offentliga stödmedel (PTS 2024).

Det finns ett statligt bredbandsstöd för områden där det inte finns förutsättningar att bygga nät på kommersiell grund. Under 2024–2027 finns 3,8 miljarder kronor aviserade för nya bredbandsprojekt som har kapacitet om minst 1 Gbit/s. Under 2024 infördes en ny utbetalnings-

⁹⁵ Eftersom uppkopplingen till internet via satellit kräver en parabolantenn kallas bredband via satellit ibland även för bredband via parabol eller internet via parabol.

⁹⁶ Geostationära satelliter är placerade över ekvatorn på cirka 36 000 km höjd och roterar med jorden. En satellit i en geostationär bana håller en fast position ovanför en punkt på jordytan. Denna typ används därför av många satelliter för TV- och radiokommunikation. Det långa avståndet från jorden gör att det tar relativt lång tid för signalen att ta sig fram och tillbaka till satelliten, vilket kan försämra den upplevda tjänstekvaliteten.

⁹⁷ Icke-geostationära satellitsystemen ligger på 300–2 000 km över jorden. Det är ett relativt kortare avstånd jämfört med geostationära satelliter, vilket minskar signalfördröjningen.

modell för bredbandsstöd med syfte att öka takten och effektivisera processen för bredbandsutbyggnad i glesbygd. Enligt den nya modellen kommer stödet att betalas ut i omgångar, årligen, enligt en förutbestämd utbetalningsplan och de som tar emot bredbandsstödet måste redovisa sina kostnader innan sista utbetalningen genomförs (Regeringen 2024a).

Vid utgången av 2024 fanns det ungefär 4,3 miljoner abonnemang med fast bredband, vilket jämfört med föregående år är ett nästintill oförändrat antal. Drygt 80 procent av de fasta bredbandsabonnemangen utgörs nu av fiber (Post- och telestyrelsen 2025c). Marknaden har, enligt PTS, mättats i takt med att de allra flesta hushåll som vill ha snabbt bredband också har haft möjlighet att skaffa det. Från toppåren 2016–2018 då tillväxttakten i nya fiberabonnemang ökade med över 300 000 på årsbasis har antalet nya abonnemang avtagit år efter år (Post- och telestyrelsen 2024).

Det andra målet i bredbandsstrategin, att hela Sverige 2023 bör ha tillgång till stabila mobila tjänster av god kvalitet (Regeringen 2016), innebär att människor ska ha möjlighet att använda mobila tjänster och applikationer utanför hemmet och arbetet, såsom på bussen, i bilen eller på promenaden. PTS uppföljning av detta mål utgår i första hand från den så kallade aggregerade (kombinerade) täckningen för alla mobiloperatörer. Det betyder att ett område som i statistiken anses ha tillgång till mobila tjänster av god kvalitet, har det genom minst en operatör.

PTS har inom ramen för uppföljningen definierat områden där människor normalt befinner sig, samt vilken kapacitet (nedladdningshastighet) för olika områden och användarsituationer som krävs för att uppnå regeringens mobilmål. Exempelvis ställs det högre krav på kapacitet (30 Mbit/s) i områden där många antas vistas samtidigt såsom längs bilvägar och järnvägar med hög trafik. Lägre krav (10 Mbit/s) ställs där färre människor kan antas vistas samtidigt såsom lågt trafikerade bilvägar och vandringsleder. I fritidshusområden utgår metoden från att det räcker med mobiltäckning för utomhusanvändning. Målet är dynamiskt i bemärkelsen av definition av god tjänstekvalitet och hur användare normalt sett använder tjänster i mobilnätet.

Den totala yta där människor normalt befinner sig beräknas till 19 520 km², vilket motsvarar ungefär 4 procent av Sveriges yta. I oktober 2024 uppskattar PTS att 95,87 procent av denna yta hade stabila mobila tjänster av god kvalitet.⁹⁸ Mobiltäckning med tillräcklig kapacitet saknas således i 806 km². Det innebär att målet i bredbandsstrategin om stabila mobila tjänster i hela Sverige under 2023 ännu inte uppnåtts i slutet av 2024. Ökad täckning och kapacitet för bil- och järnvägsnäten är avgörande för att närma sig detta mål (PTS 2025b).

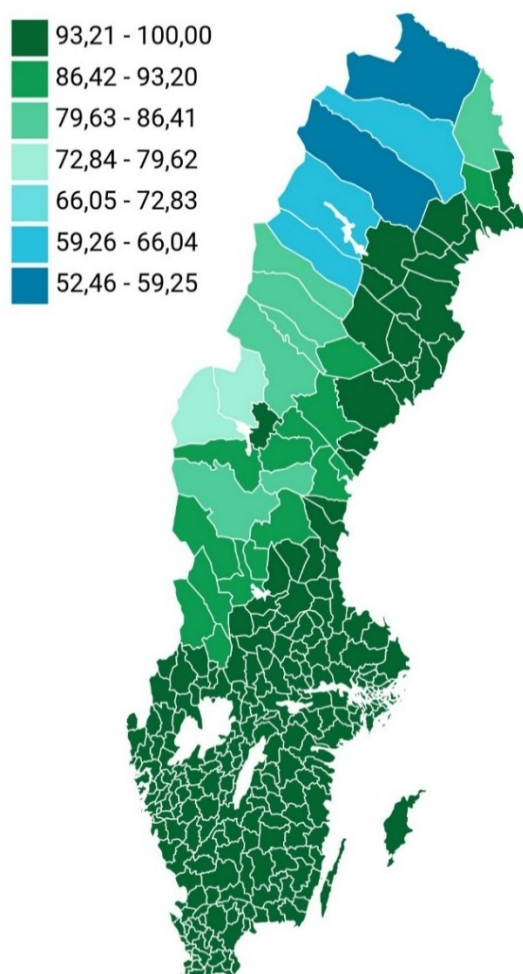
Andelen bilvägar med tillgång till mobila tjänster av god kvalitet är förhållandevis låg jämfört med exempelvis järnväg, handelsområden eller bebyggda områden runt byggnader. Men ökningstakten är snabb, främst tack vare utbyggnad av 4G och 5G. För järnvägen har statliga stöd betalats ut för att förbättra mobiluppkoppling för resenärer, vilket enligt PTS haft god effekt. En betydligt högre andel av vägarna, än de som uppfyller mobilmålet, har täckning som gör det möjligt att tala i telefon eller skicka sms. Täckning som möjliggör nödsamtal (112) är nära 100 procent för alla vägtyper (PTS 2025b).

Ett kompletterande mått till den yta där människor normalt befinner sig är den geografiska yttäckningen för hela Sveriges landyta. Det avser mobiltäckning i områden även där människor normalt inte vistas, exempelvis i skogsområden och dylikt, men där det ändå är relevant med mobiltäckning. Detta mått ingår därmed inte i uppföljningen av mobilmålet ovan.

⁹⁸ Mobiltäckningen utgår från den aggregerade täckningen av alla mobiloperatörer för olika områden. En yta motsvarande 18 714 km² hade tillgång till mobiltäckning i enlighet med målet 2023.

En yttäckning med minst 10 Mbit/s av mobila tjänster ger funktionell tillgång⁹⁹ till internet enligt Post- och telestyrelsen (Post- och telestyrelsen 2023). Yttäckningen med minst 10 Mbit/s¹⁰⁰ skiljer sig kraftigt åt över landet. I riket som helhet var den 87,51 procent under oktober 2024, vilket var en ökning med 0,77 procentenheter jämfört med fjolåret (PTS 2025b).

1. På länsnivå var den lägst i Norrbottens län (69 procent), Jämtlands län (82 procent) och Västerbottens län (88 procent). På kommunnivå är Kiruna lägst med 52 procent i yttäckning (Figur 2.51). Samma år uppgick motsvarande yttäckning om minst 100 Mbit/s i riket till 25,15 procent, vilket var en ökning med över 24 procentenheter jämfört med fjolåret. Yttäckningen för taltjänster i Sverige som helhet uppgick till 92,45 procent 2024 (PTS 2025d).



Figur 2.51. Yttäckning för datatjänster minst 10 Mbit/s 3G, 4G (exklusive 450 MHz) och 5G, med täckningsnivå 2 (8 dB) per kommun. År 2024.
Källa: PTS (2025d)

EU har inom initiativet *Det digitala decenniet 2030* antagit mål för digital infrastruktur. Målet är att alla hushåll i EU ska ha tillgång till gigabitkapabelt¹⁰¹ bredband och att 5G ska finnas i alla

⁹⁹ Nivån för grundläggande internet (funktionell tillgång till internet enligt Förordning (2018:20) om stöd för åtgärder som ger tillgång till telefoni och funktionell tillgång till internet) är 10 Mbit/s.

¹⁰⁰ Yttäckning för datatjänster minst 10 Mbit/s avser 3G, 4G (exkl. 450 MHz) och 5G. Här används täckningsnivå 2 (8 dB).

¹⁰¹ Med gigabitkapabelt bredband avses bredbandsnät som tekniskt kan leverera hastigheter upp till omkring 1 Gbit/s.

befolkade områden senast 2030. För Sverige innebär målen ett fortsatt fokus på utbyggnad av högkapacitetsnät och digital infrastruktur i hela landet. EU:s gigabitinfrastrukturlag (Gigabit Infrastructure Act, GIA) är ett av de regelverk som ska bidra till att uppnå målen och började tillämpas i november 2025 EU-kommissionen (2025). Samtidigt presenterades i Sverige betänkandet *Snabbare bredband i hela landet*, Statens offentliga utredningar (2025), som utreder hur EU:s förordning om gigabitinfrastruktur ska genomföras i svensk rätt. Syftet är att möjliggöra en snabbare och mer kostnadseffektiv utbyggnad av digital infrastruktur. När de föreslagna regeländringarna börjar tillämpas från 2026 kan de på sikt bidra till förbättrad digital tillgänglighet i hela landet, inklusive i landsbygdsområden.

Digitala aktiviteter på nätet

Arbete på distans och e-handel är de digitala aktiviteter på nätet som vi använder för att belysa tillgängligheten utan resor och transporter. Under 2025 noterar vi att det i genomsnitt arbetades färre arbetsdagar hemifrån, även om andelen hemarbete är fortsatt hög (SCB 2026a). Samtidigt ökade e-handelns omsättning jämfört med 2024 (Postnord 2026).

Undersökningar visar att nästan alla (97 procent) över 15 år i Sverige använder internet, det är en marginellt högre nivå jämfört med föregående år.¹⁰² I åldern 16–64 år uppger 100 procent att de använder internet. På befolkningsnivå är det lika många män som kvinnor som använder nätet. De som inte använder internet är i pensionsåldern, men här finns stor skillnad på yngre och äldre pensionärer. Icke-användarna är främst över 75 år (Internetstiftelsen 2025a).

Internetstiftelsen ställde under 2022 frågor om vad som begränsar respondenternas internetanvändning. De största begränsningarna uppges vara då personer vill skydda den personliga integriteten (81 procent), känsla av otrygghet (50 procent) och begränsningar av tekniken (43 procent). 13 procent uppges att de begränsas av uppkopplingen, 8 procent av kostnaden och 2 procent av funktionsvariationer (Internetstiftelsen 2022).

År 2025 använder 95 procent av svenskarna en e-legitimation, varav i princip alla använder mobilt BankID. Praktiskt taget alla som inte använder sig av e-legitimation är 65 år eller äldre. Allt fler svenskar väljer även att skaffa sig en digital brevlåda. Användandet av digitala brevlådor uppgår till 76 procent och det är Kivra som dominerar (Internetstiftelsen 2025a).

Sedan 2025 har PTS i sitt regleringsbrev (Regeringen 2024c) i uppdrag att verka för ökad digital inkludering och användning av digitala tjänster. Uppdraget ligger i linje med regeringens nya digitaliseringsstrategi (Finansdepartementet 2025) för perioden 2025–2030, som lyfter digital inkludering och digital kompetens som viktiga förutsättningar för att hela befolkningen ska kunna ta del av digitala tjänster. PTS lägesbild visar att även om en stor del av befolkningen använder internet dagligen, kvarstår betydande skillnader mellan olika grupper. En inte obetydlig andel använder internet sällan eller inte alls (omkring 280 000 personer), varav majoriteten är över 85 år (PTS 2025a). Detta påverkar möjligheten att ta del av samhällstjänster, välfärdstjänster och andra digitala funktioner. PTS arbete med indikatorer för digital inkludering utvecklas vidare under kommande år och samordnas med uppföljningen av regeringens digitaliseringsstrategi (PTS 2025c).

Att ha digitala färdigheter innebär att kunna hantera digitala verktyg och tjänster på ett tryggt, smart och medvetet sätt. I dagens samhälle är detta en grundläggande färdighet, något som Europeiska kommissionen tagit fasta på och satt som mål att åtminstone 80 procent av

¹⁰² Respondenterna i denna undersökning tillhör den svensktalande befolkningen som är förmögna att svara på en undersökning via telefon eller webb. Det innebär att personer som inte behärskar det svenska språket, eller som lider av exempelvis demens, har läs- och talsvårigheter eller av andra skäl inte kan svara eller nås inte ingår.

befolkningen ska ha minst grundläggande digitala färdigheter enligt en samlad indikator¹⁰³ senast 2030. Enligt SCB:s officiella statistik har en stor del av Sveriges befolkning, 70 procent, i åldern 16–74 år åtminstone en grundläggande nivå av digitala färdigheter. Det är en nivå som legat relativt stabilt i Sverige sedan 2021 och utan skillnader mellan könen. EU-målet uppfylls i dagsläget endast av två länder – Nederländerna och Finland. För enskilda indikatorer såsom åtminstone grundläggande informations- och datafärdigheter har Sverige en betydligt högre andel, 95 procent (Internetstiftelsen 2025a).

Det finns flera undersökningar som studerat i vilken utsträckning svenskar arbetar på distans, men eftersom frågeställningarna skiljer sig mellan undersökningarna försvåras tidsserier. Enligt tidigare nationella resvaneundersökningar, (RVU) för åren 2011–2016, arbetade ungefär 20 procent hemifrån någon gång.¹⁰⁴

Internetstiftelsens undersökning *Svenskarna och internet* (Internetstiftelsen 2025b) har ställt frågor om distansarbete vissa år. I deras senaste årliga undersökning som genomfördes i början av 2025 svarade 48 procent att de arbetat hemifrån digitalt minst någon dag en genomsnittlig vecka under den föregående 12-månadersperioden. I början av 2024 var motsvarande andel 46 procent (Internetstiftelsen 2024). Andelen personer som arbetade hemifrån var som högst under pandemin, 51 procent 2021 och 57 procent 2022. Det senaste året innan pandemin som Internetstiftelsen undersökte arbete hemifrån var 2018. Då använde 42 procent av befolkningen från 16 år och uppåt internet för att arbeta hemifrån minst en gång i veckan (Internetstiftelsen 2018).¹⁰⁵

En större andel kvinnor, 50 procent, än män, 47 procent, uppger att de arbetat hemifrån minst någon dag i veckan. Digitalt hemarbete domineras av tjänstemän med högskoleutbildning, som bor i ett höginkomsthushåll (det vill säga där hushållets årsinkomst är 700 000 kronor eller mer) i storstäder. Av personer i låginkomsthushåll (upp till 399 000 kronor) svarar endast 24 procent att de jobbar hemifrån (Internetstiftelsen 2025b).

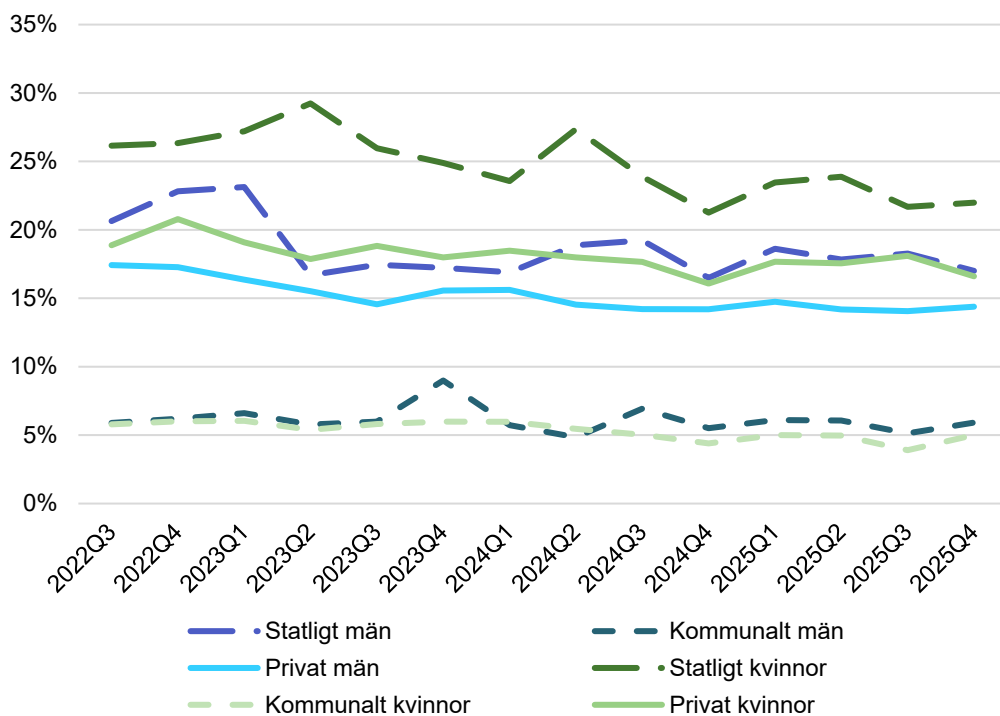
Även SCB började under pandemin ställa frågor om hemarbete i sin arbetskraftsundersökning (AKU). Resultaten publiceras numera varje månad i deras statistikdatabas. Mellan 2023 och 2025 tycks hemarbetet till viss del ha minskat något, sett till mängden dagar per vecka. Enligt undersökningen har andelen sysselsatta som arbetar hälften eller mer av dagarna minskat marginellt, från 15 procent under 2023 till 13 procent år 2025. Omkring 23 procent arbetade hemifrån mindre än hälften av arbetsdagarna under 2025 (jämfört med 22 procent 2023). Däremot var andelen sysselsatta som inte alls arbetar hemifrån oförändrat på 63 procent under 2025 (SCB 2026a).

AKU visar att det är stor skillnad på hemarbete mellan olika yrkesgrupper, där statlig sektor dominerar i andelen. Av de personer som jobbat hemifrån hälften eller mer än hälften av arbetsdagarna dominerade kvinnor i statlig sektor under slutet av 2025, tätt följt av män i statlig sektor och kvinnor i privat sektor (SCB 2025a), (Figur 2.52).

¹⁰³ Detta mäts med hjälp av indikatorn för digitala färdigheter, DSI 2.02 (Digital Skills Indicator) som är en del av den digitaliseringsstrategi som utvecklats av Europeiska kommissionen. Uppgifterna som ligger till grund för indikatorn samlas in vartannat år inom ramen för undersökningen om Befolkningens it-användning sedan 2021. För att fastställa den samlade indikatorn - andelen personer med grundläggande digital färdighet - analyseras 33 olika aktiviteter kopplade till internetanvändning och programvaruhantering. Dessa aktiviteter fördelas på fem delindikatorer som speglar olika aspekter av digitala färdigheter: Digital information och datahantering, Digital kommunikation och samarbete, Skapande av digitalt innehåll, Digital säkerhet och Digital problemlösning.

¹⁰⁴ Särskilt uttag ur Trafikanalys resvaneundersökningar (RVU) 2011–2016. Efter 2016 saknas frågeställning kring distansarbete i RVU.

¹⁰⁵ Observera dock att frågeställningen var annorlunda 2018 jämfört med senare år. Att "använda internet för att arbeta hemifrån" är inte samma sak som att "arbeta hemifrån över internet", då man inte kan anta att den första frågan innebär att arbetet hemifrån helt och hållet ersatt arbete på arbetsplatsen. Svarsandelarna blir därför sannolikt högre på den första frågan.



Figur 2.52. Andel personer i arbete som arbetat hemifrån hälften eller mer än hälften av dagarna. Fördelat efter kön och sektor, i åldern 15–74 år. Kvartal för åren 2022–2025. Källa: SCB (2025a)

Sammanfattningsvis har andelen som brukar distansarbete i någon mån ökat från knappt 20 procent när de transportpolitiska målen antogs till omkring 40 procent år 2025, beroende på mått. Vår tolkning av det är att möjligheten att arbeta på distans och tillgängligheten utan resor och transporter har ökat, även om vi ser en viss tillbakagång efter pandemin.

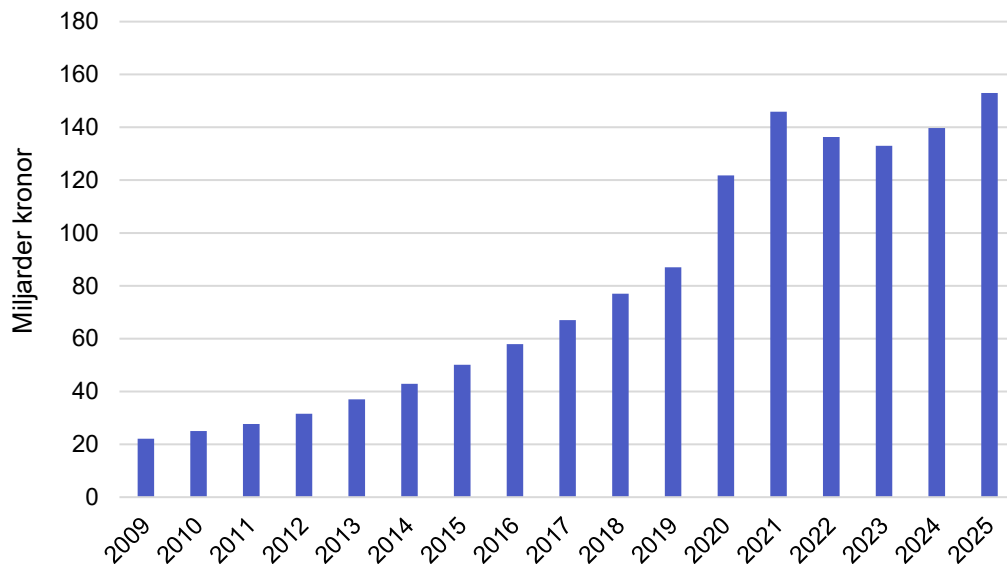
Under de senaste decennierna har distanshandeln, särskilt e-handeln, vuxit avsevärt i Sverige. Med Internet och mobila applikationer har shopping blivit mer lättillgängligt och det går att handla oberoende av tid och plats. Internetstiftelsen har mätt andelen personer i Sverige som e-handlat sedan år 2000, med viss variation i frågeställningarna.¹⁰⁶ Från år 2000 då endast 10 procent av alla internetanvändare, 16 år och uppåt, någon gång hade köpt och betalat varor eller tjänster över internet har antalet e-handelsköpare ökat kraftigt. Under åren 2019 till 2025 har andelarna varierat mellan 85 och 89 procent av alla internetanvändare. Dessutom visar deras undersökning att kvinnor och män e-handlar i ungefär samma utsträckning (Internetstiftelsen 2022, 2023, 2024), (Internetstiftelsen 2025b).

Svensk Handels e-handelsindikator skattar e-handels omsättning under helåret 2025 till 166 miljarder kronor, vilket var en ökning med fyra procent jämfört med fjolåret. De bedömer att andelen personer i befolkningen som e-handlat under en genomsnittlig månad 2025 uppgick till 71 procent, vilket var en lika hög andel som året innan. Under åren 2020–2023 uppskattas andelen som e-handlat till mellan 67 och 70 procent. En genomsnittlig månad uppskattas köpesumman per konsument till 2 315 kronor, vilket är knappt 70 kronor högre än fjolårets uppskattning (Handel 2026).

PostNord, som mätt e-handels omsättning i Sverige sedan 2006, beräknar att e-handeln omsatte över 153 miljarder kronor under 2025, vilket var en ökning med 10 procent jämfört med fjolårets omsättning på 140 miljarder kronor. Det överstiger även den tidigare rekordnoteringen från pandemin under 2021 (Figur 2.53). E-handels andel av den totala

¹⁰⁶ Åren 2000–2009 gjordes undersökningen av World Internet Institute.

handeln uppgick under 2025 till 15 procent, vilket inte var någon större skillnad jämfört med åren 2021–2024 (Postnord 2023), (Postnord 2024), (Postnord 2026).



Figur 2.53. E-handels omsättning i löpande priser i miljarder kronor per år. Åren 2009–2025.
Källa: Postnord (2026)

Det är stor skillnad mellan olika branschers utveckling inom e-handeln. Apotekshandeln har ökat kraftigt under många år och branschen har lyckats behålla den stora mängd kunder som tillkommit under pandemin, varav många är äldre konsumenter (Postnord 2024). Under 2025 var tillväxten för apotekshandeln 18 procent, samtidigt som e-handeln stod för 26 procent av den totala handeln med apoteksvaror (Postnord 2026). Denna bransch är ett bra exempel på när digitaliseringen bidragit till en ökad tillgänglighet för en bredare grupp.

Transportföretagens Paketindex visar att den totala paketvolymen inom e-handeln (både paket och större varuförsändelser) ökade med nära 13 procent under 2025. Totalt skickades 228 miljoner paket från e-handlare till privatpersoner i Sverige detta år. Utlandspaketen ökade med 32 procent medan de inhemska paketen ökade med nästan 8 procent, vilket kan förklaras av att fler handlar från utländska e-handlare med prisfokus. Resultaten från paketindex visar en returgrad på 8 procent, vilket är den lägsta uppmätta nivån i detta index. En möjlig orsak till den minskande returgraden är det ökade antalet utlandspaket som kan vara svårare att returnera samt att e-handlare börjat ta betalt för returer och uppmuntrat konsumenter att returnera i butik (Transportföretagen 2026a).

Med en allt större e-handel har logistik- och transportmarknaden växt både i omfattning och i komplexitet. Utvecklingen av alltmer flexibla leveranstider och leveranslösningar såsom hemleveranser och paketskåp har ökat tillgängligheten för många konsumenter i hela landet (Trafikanalys 2022b). PTS konstaterar att det finns en bred konkurrens på paketmarknaden med olika distributionsformer och aktörer i större delen av landet. Distribution av paket till de mest avlägsna geografierna utförs huvudsakligen av aktörer som baserar distributionen på fasta serviceställen (Post- och telestyrelsen 2025a).

Ett tydligt exempel på ökad tillgänglighet är antalet paketskåp som totalt sett ökat kraftigt i antal de senaste sex åren och särskilt mellan 2024 och 2025. De uppgick under 2025 till drygt

8 200 paketskåp¹⁰⁷, spridda i Sveriges samtliga län och kommuner. Paketboxarnas andel av det totala antalet servicepunkter uppgår därmed till 44 procent detta år. Även övriga typer av servicepunkter såsom paketombud har ökat mellan 2024 och 2025 (Post- och telestyrelsen 2025b). Förekomsten av konkurrerande servicenät i kombination med etableringen av paketboxar har ökat den geografiska tillgängligheten till paketservice i hela landet.¹⁰⁸

Enligt E-handelsindikatorn är leverans av e-handelsköp till ett utlämningsställe det överlägset vanligaste leveranssättet till konsumenterna. Under en genomsnittlig månad 2025 fick 40 procent av de som e-handlat sitt senaste e-handelsköp levererat på det sättet. Leverans till paketskåp har ökat mest de senaste åren, där 18 procent av e-handelskonsumenterna fick sitt senaste e-handelsköp levererat till en paketautomat på offentlig plats. Leverans hem till brevlåda eller fastighetsbox har i sin tur minskat tre procentenheter till 20 procent, jämfört med toppnivån 2023. Hemleveranser har legat stabilt med andelar om 15 procent i flera år (Handel 2026).

Konkurrensen mellan distributörer och utbyggnaden av paketboxar har generellt gjort att avstånden till servicepunkter minskat i hela landet. Effekterna skiljer sig dock åt beroende på kommuntyp. I storstäder och andra tätbefolkade områden är det framför allt paketboxar som har förkortat avstånden, i takt med att de blivit fler. I mer avlägsna och glesbefolkade kommuner är det främst konkurrerande servicenät som har bidragit till kortare avstånd. Även om paketboxar haft mindre betydelse på landsbygden, har både fler servicenät och etablering av boxar totalt sett förbättrat tillgängligheten till servicepunkter i alla typer av kommuner (Post- och telestyrelsen 2025a).

Sammanvägd bedömning

PTS prognoser tyder på att enbart ett av tre delmål för bredbandsutbyggnadens 2025-mål uppnåddes 2024. Dessutom kan vi konstatera att bredbandsstrategins mål om stabila mobila tjänster i hela Sverige 2023 inte uppfylldes. Målet nåddes inte heller 2024 då uppskattningar visar att det saknas en uppfyllnadsgrad med flera procentenheter.

Nyckelmåttet om tillgång till digital infrastruktur uppvisar dock totalt sett en positiv utveckling över tid. Sammanfattningsvis har tillgången till digital infrastruktur ökat sedan de transportpolitiska målen antogs och därmed även tillgängligheten utan resor och transporter.

Distansarbetet har också blivit vanligare sedan de transportpolitiska målen antogs. Det ökade under pandemin och har därefter minskat något men är fortfarande på en hög nivå. E-handels omsättning har ökat under 2025, till nivåer som är betydligt högre än när de transportpolitiska målen antogs.

Utvecklingen inom e-handeln och dess distributionstjänster har gått fort de senaste fem åren. Den stora ökningen av leveransalternativ såsom utvecklingen av paketskåp, är exempel på hur tillgängligheten för konsument ökat de senaste åren. Vår sammantagna bedömning är att tillgängligheten utan resor och transporter har ökat sedan de transportpolitiska målen antogs.

¹⁰⁷ Uppgiften avser det sammanlagda antalet paketboxar/paketskåp som erbjuds av olika aktörer. Flera distributörer kan använda sig av samma paketbox/skåp vilket innebär att i praktiken kan antalet fysiska boxar vara färre än redovisat antal.

¹⁰⁸ I detta avsnitt baseras uppgifterna om servicepunkter och paketskåp på PTS uppgifter. I avsnitt 2.4 utgår vi ifrån antalet serviceställen koordinatsatta enligt Tillväxtverkets Pupos databas. Antalet serviceställen kan skilja sig åt mellan dessa datakällor.

NYHETER

EU:s gigabitinfrastrukturförordning och implementering i Sverige

Den 12 november 2025 började EU:s gigabitinfrastrukturförordning (Gigabit Infrastructure Act, GIA) tillämpas. Regelverket syftar till att påskynda och minska kostnaderna för utbyggnaden av digital infrastruktur, särskilt fiber- och 5G-nät, i EU EU-kommissionen (2025). EU:s gigabitinfrastrukturförordning är ett av de regelverk som ska bidra till att uppnå målen för digital infrastruktur inom EU:s initiativ Det digitala decenniet 2030 Europeiska kommissionen (2023), Europeiska kommissionen (2022).

I november 2025 presenterades även betänkandet *Snabbare bredband i hela landet Statens offentliga utredningar (2025)*. Utredningen analyserar hur EU:s förordning om gigabitinfrastruktur ska genomföras i svensk rätt och föreslår åtgärder för att minska kostnader och förenkla utbyggnaden av bredbandsnät med mycket hög kapacitet. Bland annat föreslås effektivare tillståndsprocesser, bättre samordning av bygg- och anläggningsprojekt samt införandet av en central digital informationspunkt för tillstånd och infrastrukturdatasamordning. Syftet är att möjliggöra en snabbare och mer kostnadseffektiv utbyggnad av digital infrastruktur. När de föreslagna regeländringarna börjar tillämpas från 2026 kan de på sikt bidra till förbättrad digital tillgänglighet i hela landet, inklusive i landsbygdsområden.

2.10 Användbarhet för alla i transportsystemet

Nyckelmåttet "Kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättningar" bestäms av utfallen av tre olika delmått under de senaste åren. Årets delmått tillgängliga hållplatser och bytespunkter visar en positiv utveckling. Förra årets bedömning (2025) av information om tillgänglighet var neutral. Bedömningen året dessförinnan av upplevd användbarhet (2024) visade en negativ utveckling. Nyckelmåttet bedöms därmed sammantaget ha en neutral utveckling.

Skillnader i resmönster mellan män och kvinnor, samt objektiv och subjektiv trygghet har inte utvecklats tydligt åt något håll sedan målen antogs. Den sammanvägda bedömningen för hela indikatorn blir därför även den neutral.



Funktionsmålet för transportpolitiken är bland annat att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet

och användbarhet för alla. Transportsystemet ska också på ett likvärdigt sätt svara mot mäns och kvinnors transportbehov.¹⁰⁹

Målet för funktionshinderspolitiken är bland annat att uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund.¹¹⁰

Mått

Tillgänglighet till kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning – nyckelmått



Trafikanalys uppföljning av kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning omfattar tre delmått: (1) upplevd användbarhet, (2) information om tillgänglighet och (3) tillgängliga hållplatser och bytespunkter (Trafikanalys 2020). Respektive delmått följs upp vart tredje år, ett delmått årligen. Det sammanlagda utfallet ges av det vanligaste utfallet (typvärdet) av de tre senaste mätningarna. Årets uppföljning avser det tredje delmålet: tillgängliga hållplatser och bytespunkter.

För mer utförliga metodbeskrivningar och resultatsammanfattningar hänvisar vi till tidigare publikationer (Trafikanalys 2019b, a), samt en promemoria om de tidigare uppföljningarna (Trafikanalys 2023).

Delmått: Tillgängliga hållplatser och bytespunkter

Delmålet har fokus på åtgärdsbehov och insatser för att tillgängliggöra hållplatser och bytespunkter, som regionerna uppfattar och rapporterar dem. Hållplatser inkluderar hållplatser för spårväg, järnvägsstationer och bryggor för färjetrafik, men redogörelsen nedan fokuserar på busshållplatser eftersom de till skillnad från de andra finns överallt. För järnvägsstationer finns det dessutom ett kompletterande europeiskt regelverk, TSD PRM¹¹¹.

Innan vi beskriver vår uppföljning av tillgänglighet ges en kort introduktion av hur arbetet med tillgänglighet på hållplatser och bytespunkter är tänkt att fungera enligt befintliga regelverk och praxis, samt hur ansvaret ser ut. Den tänkta arbetsgången är:

1. den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) anger i trafikförsörjningsprogrammet (TFP) vilka hållplatser (och även linjer, men de bortser vi från här) som ska vara fullt tillgängliga, och när det ska vara uppnått,
2. kriterier antas för när en hållplats eller linje ska anses som "fullt tillgänglig", t.ex. i en "hållplatshandbok" (kommun eller RKM),
3. hållplatser inventeras med avseende på tillgänglighetskriterierna,
4. planering av investeringar; om- och nybyggnad av hållplatser,
5. följ upp och uppdatera punkterna 1–4 regelbundet, t.ex. en gång per mandatperiod (punkt 3–4 kan uppdateras årligen).

¹⁰⁹ Regeringen. (2009). Mål för transportpolitiken.

¹¹⁰ Regeringen. (2017). Mål för funktionshinderspolitiken.

¹¹¹ TSD PRM – Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för personer med funktionsnedsättning och personer med nedsatt rörlighet, kommissionens förordning (EU) nr 1300/2014, www.transportstyrelsen.se/sv/om-oss/dina-rattigheter-lagar-och-regler/lagar-och-regler/regler-for-jarnvag/eu-lagstiftning/tekniska-specifikationer-for-driftskompatibilitet-td/

Det som komplicerar arbetet är att RKM endast har rådighet över en liten del av tillgängligheten på hållplatserna. Det är väghållaren, dvs. kommunen eller Trafikverket, som ansvarar för marknivån, och RKM enbart för strukturerna ovan mark: bänkar, väderskydd, belysning, skyltar; samt information och tidtabeller. Väghållaren ansvarar även för drift och underhåll, snöröjning m.m.

För att finansiera anpassningar behöver länsplaneupprättaren (regionen) lägga in hållplatserna i länsplanerna för hållplatser på regionala vägar, och kommunens gatukontor budgetera för de hållplatser som ligger på kommunal väg. Trafikverket behöver lägga in hållplatser på statlig väg i nationell plan.

Detta gör att de kriterier som RKM antar endast kan vara rådgivande, i synnerhet när väghållaren är en kommun (oftast i tätort, detaljplanerat område). När Trafikverket är väghållare är i stället riktlinjerna i *Vägars och gators utformning (VGU)* bindande.¹¹² RKM:s rekommendationer gentemot kommunerna kan dock ibland kopplas till medfinansiering i länsplaner, villkor kring trafikering, m.m.

Trafikanalys har i år, för tredje gången, samlat in uppgifter om regionernas insatser för att öka tillgängligheten vid hållplatser och bytespunkter. Uppgifterna avser åtgärder som genomförts i enlighet med regionernas egna riktlinjer och prioriteringar. Uppgifter samlas in om utvecklingen av såväl riktlinjer som mål- och kravuppfyllnad. Regionernas lägesrapportering 2026 ställs mot deras lägesrapportering 2023. Utvecklingen i sin helhet, dvs. utvecklingen i alla 21 regioner, avgörs av typvärdet, dvs. den vanligaste regionala trenden.

Om mål, riktlinjer och definitioner har förändrats över tid görs en bedömning om det innebär högre, lägre eller oförändrade tillgänglighetskrav, alternativt högre, lägre eller oförändrad kvalitet på kunskapsunderlaget om tillgänglighet. Om det föreligger förändringar av formella krav är det inte aktuellt att jämföra reell tillgänglighet över tid, eftersom definitionerna skiljer sig åt. I stället räknas regelutvecklingen i sig som positiv eller negativ.

Om regionala riktlinjer, krav och definitioner är jämförbara över tid (2023 och 2026) bedöms utvecklingen på basis av rapporterad andel tillgänglighetsanpassade hållplatser, om denna andel har ökat eller inte. En förändring på minst 3 procentenheter (1 procentenhet per år 2023–2026) betraktas som signifikant.

Regionala riktlinjer och uppföljning avser främst busstrafik och hållplatser på väg. Underlaget för övriga trafikslag är mer varierande. Det beror inte minst på ägandet av och ansvar för infrastruktur, samt ansvarsfördelningar för riktlinjer och uppföljning. Uppgifter om tillgänglighet för infrastruktur för spårtrafik kan exempelvis falla på tre eller fler aktörer. Hållplatser för busstrafik är helt dominerande i regional trafik, och därmed även i de uppgifter som RKM lämnar.¹¹³ Uppgifter om spårväg, bryggor och stationer förekommer också, men är mer lokala och har delvis andra förutsättningar. Järnvägsstationernas tillgänglighetsanpassningar är i mindre utsträckning ett ansvar för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM).¹¹⁴

Trots att vi begränsar uppföljningen till busshållplatser är variationen stor i "riktlinjer", samt insatser och anpassning. Det gäller för 2026 precis som det gjorde 2020 och 2023. "Riktlinjerna" kan omfatta allt från kriterier för tillgänglighet, omfattningen av berörda, inventerade eller prioriterade busshållplatser, till uppsatta mål.

¹¹² Se fotnot 115.

¹¹³ En stor andel av busshållplatserna har låga resandetal, på grund av utspridda linjenät. Om de ligger vid en landsväg är det också andra förutsättningar för ombyggnad än i tätort.

¹¹⁴ Tillgänglighet och användbarhet på järnvägsstationernas perronger regleras exempelvis av TSD PRM, där Trafikverket är ansvarigt. För stationsbyggnader och anslutande tillfartsvägar gäller Boverkets föreskrifter och allmänna råd, och kommuner, Jernhusen och andra stationsförvaltare är ansvariga. Se en mer omfattande sammanställning av regelverken i Trafikanalys (2019b). Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. 2019:3.

En övergripande bild är att de flesta RKM kommit i gång med något slags arbete kring kartläggning, inventering, prioritering och i många fall även åtgärdande av hållplatser sedan den här uppföljningen startade. Dock kan kriterierna skilja sig åt väldigt mycket mellan vad en region betraktar som en "tillgänglighetsanpassad hållplats" jämfört med en annan. Tre län har inte beslutat om några kriterier över huvud taget, och ett – Stockholms – har valt att inte längre definiera om en hållplats är tillgänglig eller ej, utan att i stället beskriva förutsättningarna vid inventerade stoppställen direkt mot resenärerna.

Den lägsta nivån som tillämpas i län som antagit kriterier är:

- 1) plattformshöjd (kantstödet) 16 cm eller högre
- 2) kontrasterande kantrensa.

Utöver dessa två har dock flera län även krav på

- 3) taktilt och visuellt ledstråk på plattformen.

Förutom dessa tre kriterier finns det i Boverkets föreskrifter ytterligare krav och råd för allmänna platser. Trafikverket har 2011 tagit fram ytterligare rekommendationer för fyra olika kategorier av hållplatser, som bygger på Boverkets föreskrifter och allmänna råd.¹¹⁵ För hållplatser med fler än 20 påstigande per dag¹¹⁶ finns det ytterligare nio kriterier som en *rekommenderad lägsta nivå*.¹¹⁷ De övriga nio kriterierna var:

- 4) plattform med full längd och jämn belagd yta
- 5) plattformsbredd 2,25 meter
- 6) hållplatsstolpe vid eller mitt för påstigningsplatsen
- 7) bänk med ryggstöd och armstöd
- 8) max 5 procent lutning till och från hållplatsen (i dess närhet)¹¹⁸
- 9) gångbana med jämn yta till och från hållplatsen (i dess närhet)
- 10) belysning vid busshållplatsområdet
- 11) tidtabellinformation ska vara belyst och tillgänglig för funktionshindrade
- 12) telefonnummer för upplysning och störningsinformation i blindskrift.

Av dessa är det få RKM som nämner de två sista i sin helhet (belyst och tillgänglig tidtabellinformation, och telefonnummer i blindskrift).

Att RKM nämner en full uppsättning kriterier i sina riktlinjer innebär ändå inte att de tillämpas vid inventering och uppföljning, utan då räcker ofta de två–tre mest grundläggande kriterierna på plattformen. I vissa län hänvisas till skilda riktlinjer och praxis i länstrafiken och i större kommuner, varför det är svårt att få en helhetsbild. Det är inte självklart att RKM ska göra inventeringen av hållplatserna, när olika riktlinjer gäller i länet och i städerna.

¹¹⁵ Trafikverket (2011). Användbar kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning bygger på Boverket BFS 2003:19 HIN ("Enkelt avhjälpna hinder", finns senare versioner BFS 2011:13 och 2013:9), samt *Vägar och gators utformning – VGU*, som i sin tur bygger på Boverkets ALM-föreskrifter ("Allmänna platser och områden för andra anläggningar än byggnader", senaste version BFS 2011:5 ALM 2). Boverkets författningar kompletterades 2025 med *Boverkets föreskrifter om byggnaders tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga* (BFS 2024:12), som tar mer fasta på funktion och mindre på detaljreglering.

¹¹⁶ 20 påstigande per dag är en vanlig gräns för prioritering av åtgärder vid hållplatserna, men det förekommer både lägre och högre gränser.

¹¹⁷ Även i detta avseende är variationen stor mellan länen – från att endast omfatta länets största resecentra, några tiotal, till "alla hållplatser", vilket är flera tusental i de flesta län.

¹¹⁸ Har i vissa sammanhang minskats till 2 procent i senare föreskrifter.

Ansvar för åtgärder på hållplatserna är delat mellan åtminstone tre parter – ibland flera. Vägytan och plattformen ansvarar väghållaren för – kommunen eller Trafikverket. Installationer ovan mark, som bänkar, papperskorg och belysning, ansvarar ofta kommunen för. Hållplatsstolpe, tidtabeller och annan information ansvarar RKM för. Det gäller även elektroniska tidtabelltavlor och talad tidtabellinformation, s.k. "prator". Vädskydd kan ha olika huvudmän, och även lejas ut till reklamföretag. För järnvägsstationer tillkommer stationsförvaltare som Jernhusen och andra. Det uppdelade ansvaret gör det svårare att både besluta om kriterier, följa upp, och åtgärda tillgängligheten vid hållplatser.

Trafikverkets rekommendationer från 2011 är nu införda i *VGU – Vägars och gators utformning*, som är obligatoriska att användas vid arbeten på statliga vägar, men frivilliga och rådgivande för kommunerna.¹¹⁹ En något kortare lista med exempel finns i SKR:s *Handbok för attraktiv kollektivtrafik*.¹²⁰

Resultatet av årets uppföljning sammanfattas i Tabell 2.23. Tio regioner rapporterar uppgifter som tolkas som en positiv riktning för tillgänglighetsanpassning; nio regioner som en oförändrad riktning och två regioner som negativ riktning. Det är färre regioner med en negativ utveckling än 2023, då fem bedömdes så. Dessvärre har två av storstadsregionerna en neutral utveckling. Storstadsregionernas utveckling har betydelse för flest resenärer.

Av tio regioner där utvecklingen gått i positiv riktning är det hela åtta där andelen busshållplatser som funktionshinderanpassats enligt egna kriterier har ökat med 3 procentenheter eller mer. 2023 var det bara tre regioner som uppnådde det. Låt vara att kriterierna ofta är lågt satta.

Två regioner med positiv utveckling har antagit tydligare riktlinjer.

I nio regioner bedöms utvecklingen mer eller mindre ha stått still ("neutral"); osäkerheten om utvecklingen är för stor; inventeringar har inte kommit i gång; målen eller det prioriterade nätet har justerats ned; men det kan också bero på att anpassningen av hållplatserna har skett långsammare än med en procentenhet per år.

I två regioner har Trafikanalys bedömt utvecklingen som negativ, dels beroende på lägre ambitioner i form av färre prioriterade hållplatser, dels på att det inte skett någon synbar anpassning av hållplatser sedan 2023.

Sammantaget konstaterar Trafikanalys en svagt positiv regional utveckling – även om den inte gäller i alla storstadsregioner. I måttet har dock alla regioner lika vikt oavsett storlek.

¹¹⁹ Trafikverket (2022a). *Krav - VGU : Vägars och gators utformning*.

¹²⁰ Sveriges kommuner och regioner (2022). *Handbok för attraktiv kollektivtrafik*.

Tabell 2.23. Utvecklingen 2023–2026 av regionala insatser för tillgänglighetsanpassning av hållplatser och bytespunkter i kollektivtrafik.

Region	Jämförelse av uppgifter om tillgänglighetsanpassning 2023 och 2026	Bedömning av trend
Blekinge	Har anpassat lika många icke-prioriterade som prioriterade hållplatser. Totala antalet hållplatser har minskat något.	Positiv
Dalarna	Ökad andel anpassade hållplatser (4 procentenheter)	Positiv
Gotland	Tydligare riktlinjer.	Positiv
Gävleborg	Förändring <3 procentenheter.	Neutral
Halland	Ökad andel anpassade hållplatser (4 procentenheter)	Positiv
Jämtland/ Härjedalen	Något tydligare prioriteringar, men inga ändrade riktlinjer och ingen uppgift om anpassningar.	Neutral
Jönköping	Låga krav på "anpassad hållplats". Fortfarande ingen inventering påbörjad, tre år senare.	Neutral
Kalmar	Trots att fler hållplatser omfattas 2026 än 2023 har andelen anpassade hållplatser ökat.	Positiv
Kronoberg	Finns en prioriteringslista på hållplatser och kriterier, men fortfarande ingen inventering.	Neutral
Norrbottnen	Har tagit fram en prioriteringslista med de största bytespunkterna, men inga kriterier. 2023 var det både fler prioriterade och anpassade bytespunkter, samt kriterier. Ambitionsnivån har minskat.	Negativ
Skåne	Justerat mål ger 12% färre prioriterade hållplatser, och endast ett fåtal anpassade sedan 2023. Dessutom låga krav på anpassning.	Neutral
Stockholm	Endast ett fåtal busshållplatser inventerade, 2 procent. Trafikförvaltningen har valt att inte definiera om en busshållplats är tillgänglig eller ej. Det gör utvecklingen svårbedömd.	Neutral
Södermanland	Inga kriterier ens i kommande hållplatshandbok, vilket gör uppföljningen svår.	Neutral
Uppsala	Antalet hållplatser har minskat med 11 procent, men antalet anpassade har ökat väsentligt, med 50 procent.	Positiv
Värmland	Svarar likadant som 2023. Enligt trafikförsörjningsprogrammet är 73 procent av utpekade linjer och bytespunkter tillgängliga (2022).	Neutral
Västerbotten	"Målstandard", ej fasta kriterier, används i länstrafiken, vilket gör uppföljning svårt. Fåtal hållplatser inventerade. Olika kriterier i länet och städerna. I Umeå saknas kriterier och uppföljning.	Neutral
Västernorrland	Har antagit en plan för ökad tillgänglighet med tidsatta mål. Inventering pågår.	Positiv
Västmanland	Har ökat andelen anpassade hållplatser med 5 procentenheter. Dock låga krav på "anpassad hållplats".	Positiv
Västra Götaland	Andelen anpassade hållplatser har ökat (3 procentenheter), trots att antalet prioriterade hållplatser också ökat.	Positiv
Örebro	Samma antal icke-åtgärdade hållplatser som 2023, men utbyggnad av BRT* har gett en större andel anpassade hållplatser.	Positiv
Östergötland	17% färre prioriterade hållplatser, och ingen förändring av antalet anpassade.	Negativ

* BRT – Bus Rapid Transit: kapacitetsstarka och prioriterade busstrafiklösningar, gärna på egen bana med god framkomlighet och regularitet.

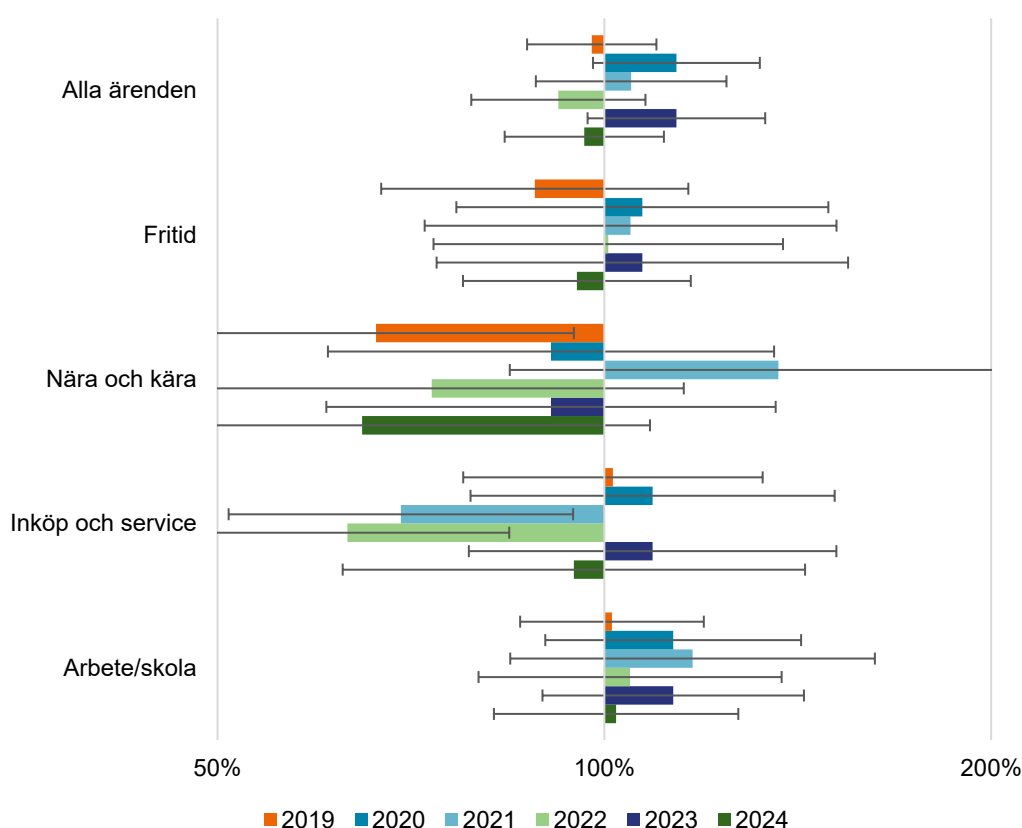
Källa: Trafikanalys sammanställning av enkätsvar från regionala kollektivtrafikmyndigheter.



Mäns och kvinnors resmönster – nyckelmått

Det finns skillnader mellan kvinnors och mäns resmönster. Dessa kan ses som en konsekvens av mer övergripande skillnader, som att kvinnor generellt tar ett större ansvar för det obetalda hushålls- och omsorgsarbetet medan män förvärvsarbetar i högre utsträckning. Det är skillnader som framkommer i de tidsanvändningsstudier som SCB genomfört och gäller även i den senaste som publicerades 2022 (SCB 2022a).

Resmönster för kvinnor och män kan analyseras med den senaste nationella resvaneundersökningen Resvanor i Sverige 2019–2024. Figur 2.54 visar mäns restid för regionalt resande¹²¹ eller vardagsresande, relativt kvinnors. Resultaten bygger på uppgifter insamlade under ett enstaka år och har därför stor statistisk osäkerhet.



Figur 2.54. Mäns restid för regionala resor (vardagsresande) relativt kvinnors efter delresans ärende. När stapeln är större än 100 % (riktad åt höger) reser män mer än kvinnor och när den är mindre än 100 % (riktad åt vänster) reser män mindre än kvinnor. Åren 2019–2024.

Källa: Resvanor i Sverige 2019–2024

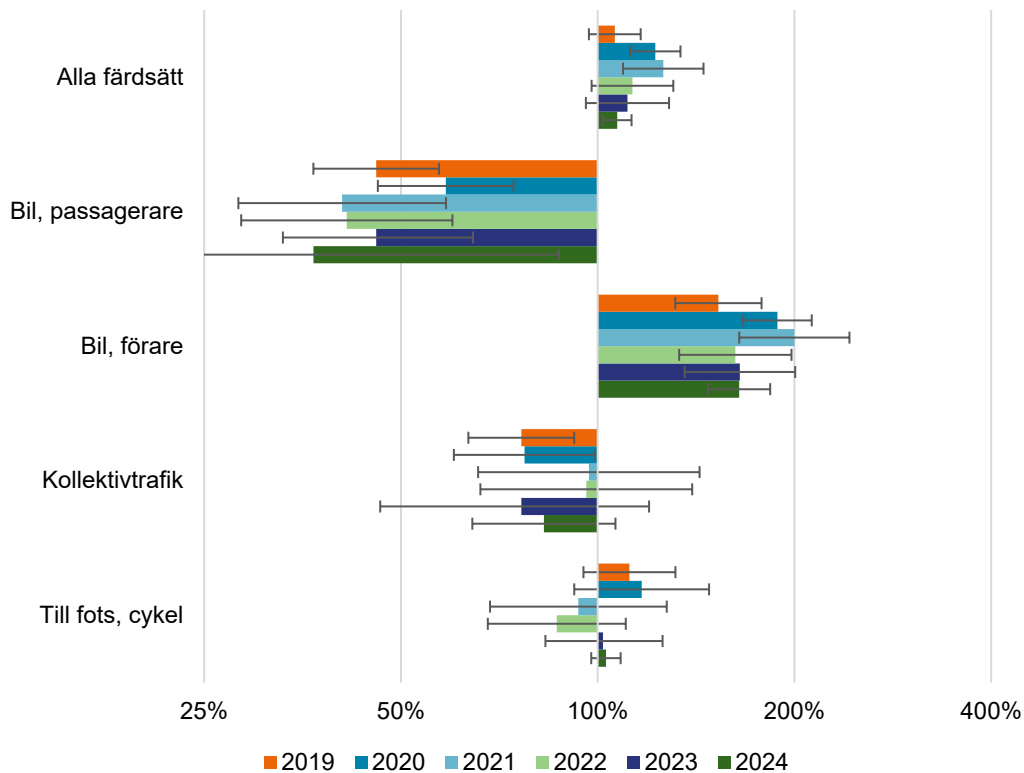
Anm. Felstaplarna anger 95-procents konfidensintervall.

Det finns inga statistiskt säkerställda skillnader mellan mäns och kvinnors restid för ärende under 2024. När det gäller punktskattningarna är det mer sammanlagd restid till nära och nära för kvinnor medan det är relativt små skillnader för övriga ärenden (Figur 2.54).

När det gäller antal kilometer för resor är det tydligt att män under 2024 körde bil i större utsträckning än vad kvinnor gjorde och kvinnor reste mer med bil som passagerare än män. För antal kilometer till fots eller på cykel samt med regional kollektivtrafik fanns det ingen

¹²¹ Regionalt resande är delresor inom län eller sådana som passerar länsgräns men är kortare än 100 kilometer samt alla förflyttningar till fots eller med cykel. Notera att regionalt resande även omfattar regionala resor till eller från utlandet. Alla resor med flyg räknas som interregionala.

statistiskt säkerställd skillnad mellan män och kvinnor (Figur 2.55). För regional kollektivtrafik har kvinnor tidigare haft statistiskt säkerställt längre sträckor än män. För resor till fots eller med cykel har däremot inga statistiskt säkerställda skillnader identifierats avseende reslängd tidigare år.



Figur 2.55. Mäns regionala resande (vardagsresande) i antal kilometer relativt kvinnors efter färdstätt. När stapeln är större än 100 % (riktad åt höger) reser män mer än kvinnor och när den är mindre än 100 % (riktad åt vänster) reser män mindre än kvinnor. Åren 2019–2024.

Källa: Resvanor i Sverige 2019–2024

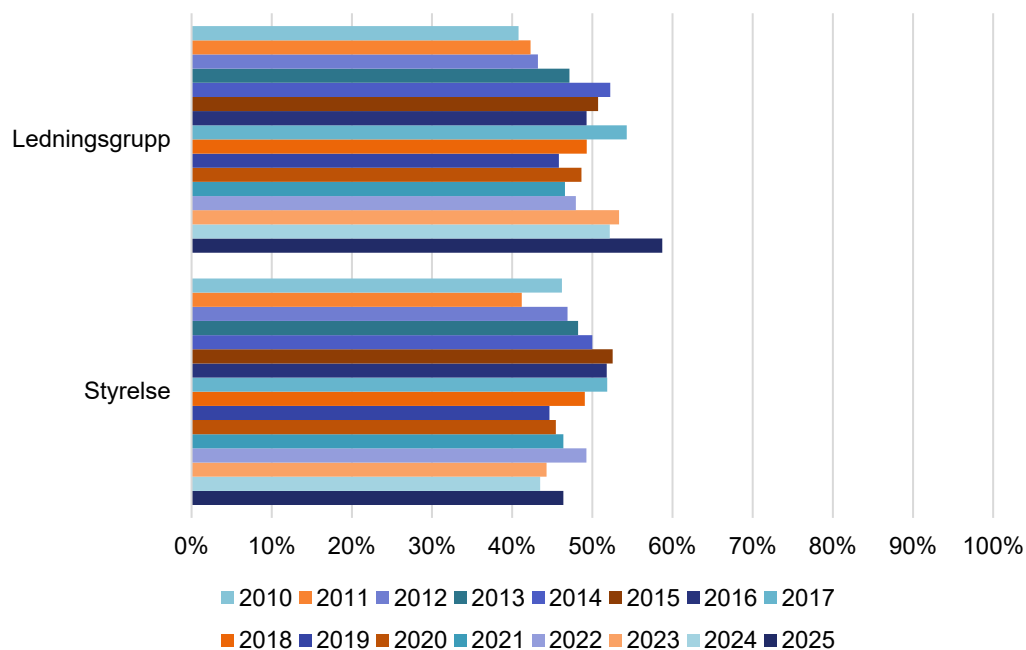
Anm. Felstaplarna anger 95-procents konfidensintervall.

Inflytande i beslutsprocessen – nyckelmått



Eftersom det finns skillnader mellan mäns och kvinnors resmönster är det viktigt att fånga upp både mäns och kvinnors erfarenheter i de beslutsprocesser som styr transportsystemets utveckling. Ett relevant mått är huruvida det i transportsystemets beslutande församlingar finns en jämn representation mellan kvinnor och män. Måttet ses som relevant då det i någon mån visar i vilken grad det finns möjlighet för både kvinnor och män att göra yrkeskarriär inom transportpolitiken. En jämn representation kan också främja jämställdheten i organisationen som helhet.

Andelen kvinnor i styrelsen för statliga myndigheter och bolag har i huvudsak varierat mellan 40 och 50 procent sedan 2010, men har i några fall överstigit 50 procent. Andelen ökade något under 2025, men ligger fortfarande under 50 procent. I ledningsgrupper har det varit mer jämställt över tid där det har varierat mellan fler kvinnor och fler män. Under 2025 är det dock relativt stor övervikt vad gäller kvinnor i ledningsgrupp och visar på sin högsta andel för hela tidsserien, nästan 60 procent. Dock har det historiskt sett funnits år där övervikten varit högre när det gäller andelen män i ledningsgrupp (Figur 2.56).

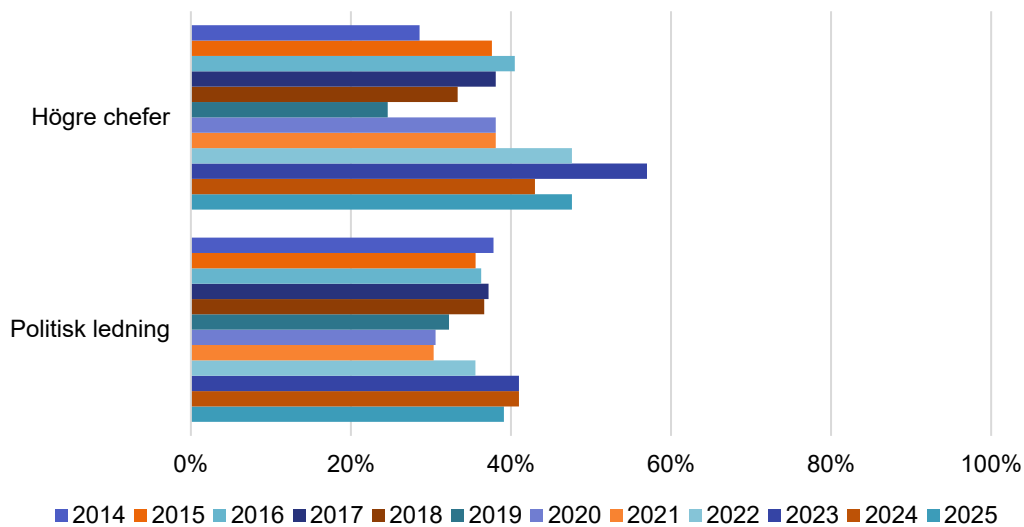


Figur 2.56. Andel kvinnor i ledningsgrupper och styrelser för ett antal statliga myndigheter och bolag¹²² inom transportsektorn. Årtalen går uppifrån och nedåt. Åren 2010–2025.
Källa: Egen insamling från årsredovisningar och webbplatser.

Utformningen av transportsystemet beror i stor utsträckning på beslut som fattas på regional och lokal nivå. Därför är det rimligt att också studera i vilken utsträckning kvinnor och män är med och fattar beslut på dessa nivåer.

Sedan 2012 är det de länsvis organiserade regionala kollektivtrafikmyndigheter, RKM, som har ansvaret för utformningen av de regionala kollektivtrafiksystemen. Bland deras uppgifter ingår att upprätta regionala trafikförsörjningsplaner, som beskriver behovet av kollektivtrafik och hur det kan tillgodoses. Andelen kvinnor i politisk ledning ligger på ungefär samma nivå 2025 som under 2024, men har halkat ner till strax under 40 procent. Andelen i förvaltningsledning ligger däremot på närmare 50 procent, vilket är en ökning sedan 2024 (Figur 2.57).

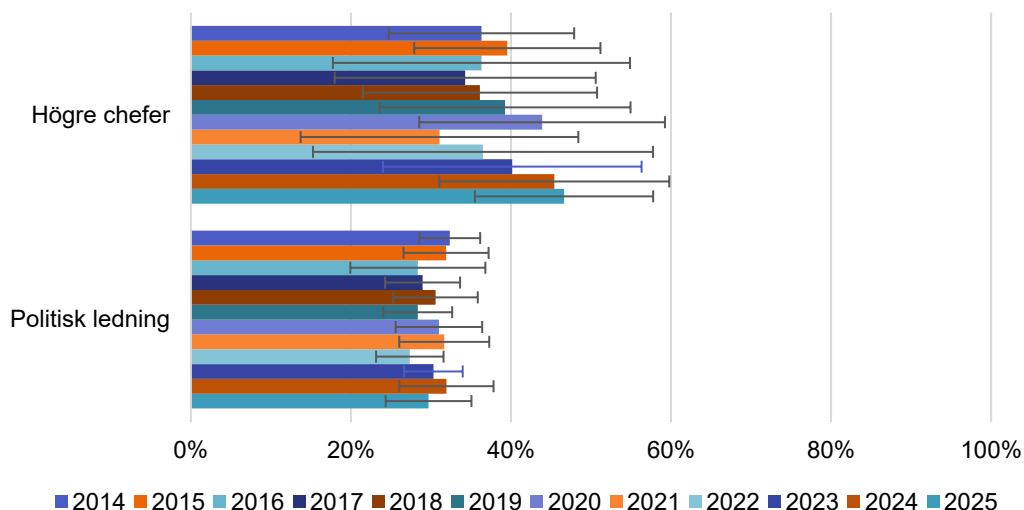
¹²² Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Trafikverket, Luftfartsverket, Trafikanalys, Jernhusen, Swedavia.



Figur 2.57. Andel kvinnor bland beslutsfattare i regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM). Årtalen går uppifrån och nedåt. Åren 2014–2025.

Källa: Respektive organisations webbplats under mars månad under åren 2014–2025.

Andelen kvinnor i nämnder, styrelser och förvaltningar relaterade till kommunal (primärkommunal) transportsektor minskade något under 2025. Då var knappt en tredjedel i de politiska ledningarna kvinnor. Bland förvaltningsledningarna uppmättes 2025 den högsta kvinnor sedan mätningarna inleddes, även om den inte riktigt når upp till 50 procent. Om hänsyn tas till den statistiska osäkerheten ser vi inga skillnader mellan åren och det går inte heller att utesluta att det är jämställt i förvaltningsledningen. Det går däremot att säga att män är över-representerade i de politiska ledningarna (Figur 2.58)



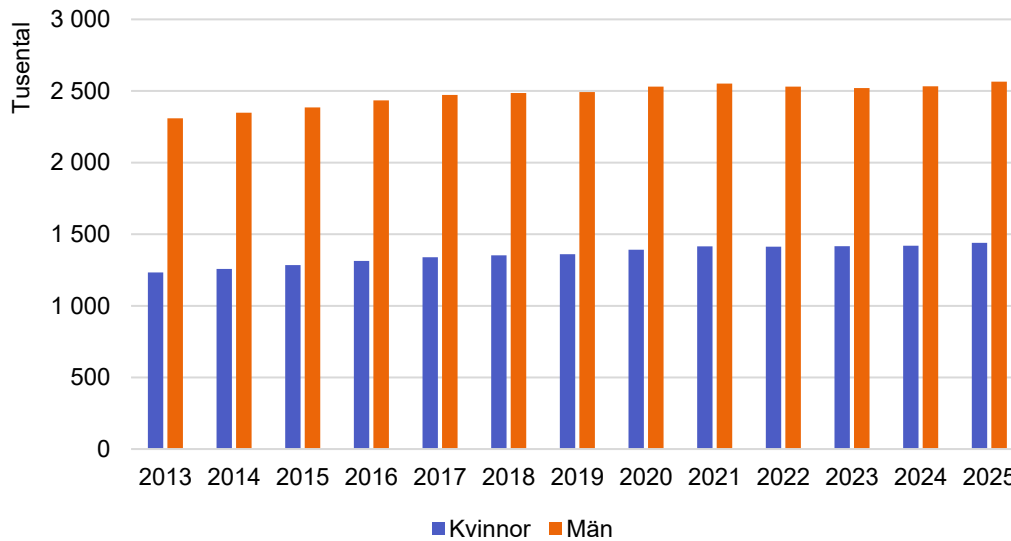
Figur 2.58. Andel kvinnor bland beslutsfattare i kommuner¹²³ gällande frågor om infrastrukturplanering, väghållning och kollektivtrafik. Felstaplarna anger 95-procents konfidensintervall. Åren 2014–2025.

Källa: Respektive organisations webbplats under mars månad under åren 2014–2025.

¹²³ Bland Sveriges kommuner gjordes en stratifierad stickprovsundersökning i drygt 20 kommuner under mars månad åren 2014–2020. Andel kvinnor i politiska beslutande organ med verksamhetsområden infrastrukturplanering, väghållning, trafikfrågor och liknande på kommunal nivå beräknades. Motsvarande gjordes bland högre chefer för förvaltningar relaterade till de politiska organen samlats in.

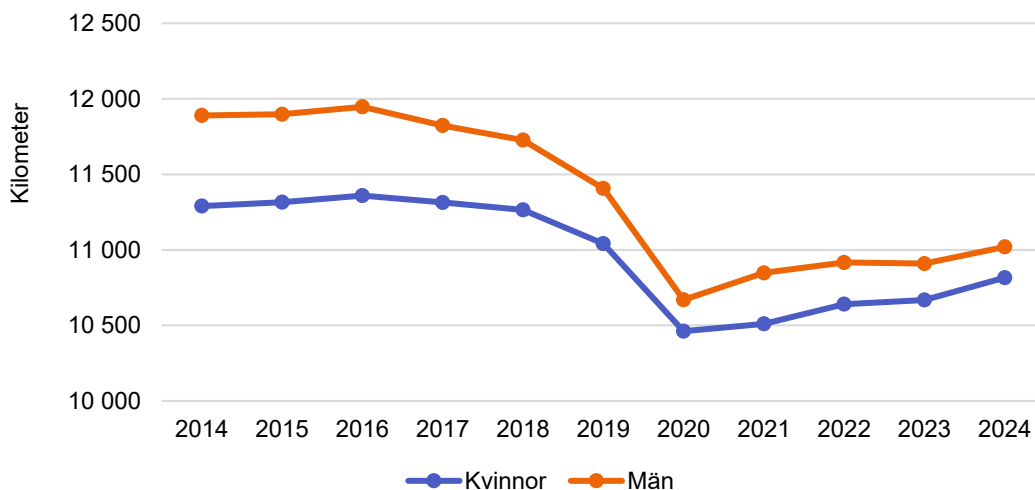
Fordonsinnehav och körsträckor

Personbilar som ägs av fysiska personer ägs i betydligt större utsträckning av män än av kvinnor (Figur 2.59). Den relativa skillnaden har dock minskat en aning de senaste tio åren. Bilinnehavet bland kvinnor har årligen ökat med i genomsnitt 1,2 procent under 2015–2025 medan männens innehav ökat med 0,8 procent årligen. Under 2025 var det dock ingen större skillnad i ökning för kvinnor än för män. Ökningen för kvinnor var 1,3 procent medan den för män var 1,2 procent.



Figur 2.59. Antal personbilar i trafik med fysiska personer som ägare. Åren 2013–2025.
Källa: Fordonsstatistik, Trafikanalys (2026d).

Personbilar som ägs av män har längre årlig körsträcka än de personbilar som ägs av kvinnor (Figur 2.60). Den absoluta skillnaden i körsträckor mellan könen har dock minskat de senaste tio åren. Under denna tioårsperiod visar årets siffror på sin lägsta skillnad.



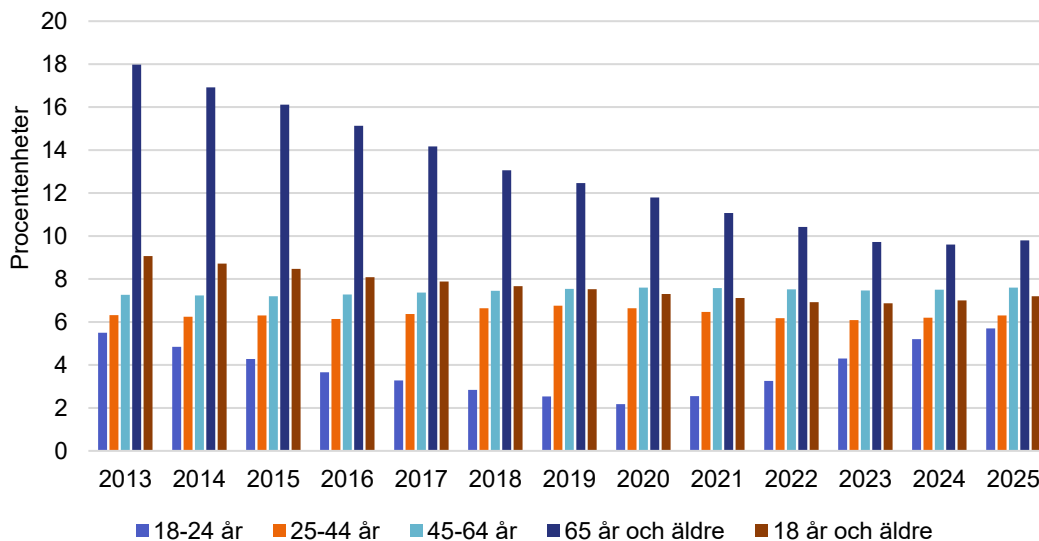
Figur 2.60. Genomsnittlig körsträcka i kilometer för personbilar ägda av fysiska personer. Observera att skalan för den lodräta axeln inte börjar på 0. Åren 2014–2024.
Källa: Körsträckor, Trafikanalys (2025g).

Körkortsinnehav

Könsskillnaderna i körkortsinnehav minskade tidigare, men har de två senaste åren börjat öka igen, särskilt bland unga. Oavsett åldersklass har män körkort för personbil i högre utsträckning än kvinnor. Som minst var skillnaden knappa 7 procentenheter under åren 2022 och 2023, men har 2025 ökat till lite dryga 7 procentenheter. Innan 2022 var det tydliga minskningar i skillnader från år till år och detta berodde till störst del på minskningar i gruppen 65 år eller äldre.

Men 2025 ser vi för första gången ökade skillnader för denna grupp även om ökningarna är förhållandevis små. Dock är det framför allt i gruppen 18–24 år som vi ser ökade skillnader. Där har skillnaden ökat från som minst dryga 2 procentenheter 2020 till knappa 6 procentenheter 2025. Det är också för denna åldersgrupp vi ser den största förändringen med en ökning med 0,5 procentenheter 2025 jämfört med 2024. För personer 24–44 år och 45–64 år har skillnaden mellan könen varit relativt stabil över tid.

Sett till de senaste 10 åren är det endast den äldsta åldersgruppen som visar någon större förändring med en minskning med 0,7 procentenheter per år. De yngsta visar en svag ökning i skillnaden under samma period med 0,1 procentenheter per år (Figur 2.61). Ytterligare information om körkortsinnehav för buss och tung lastbil presenteras i kapitel 2.7.



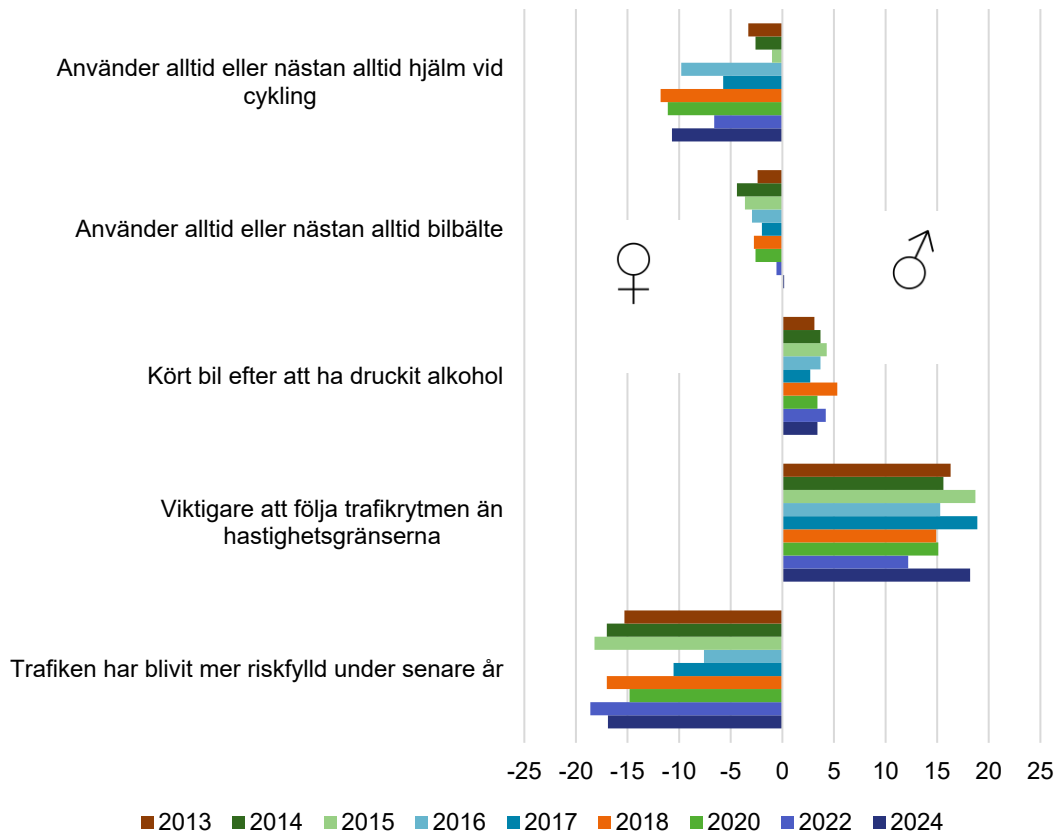
Figur 2.61. Skillnad, procentenheter, i körkortsinnehav, behörighet B, mellan män och kvinnor vid utgången av respektive år. Staplarna visar hur många procentenheter högre körkortsinnehavet är för män än för kvinnor. Åren 2013–2025.

Källa: Fordonsstatistik, Trafikanalys (2026d).

Attityd till trafiksäkerhet och trafiksäkert beteende

Det finns olikheter i attityder relaterade till trafiksäkerhet mellan kvinnor och män. Det finns också skillnader gällande självrapporterat trafikantbeteende. Dessa skillnader mellan män och kvinnor har med en del variation varit desamma under 2013–2024 (Figur 2.62). Skillnaden i användning av bilbälte har dock varit avtagande och 2024 visar män till och med marginellt högre användning av bilbälte än kvinnor, vilket är första gången. I övrigt följer 2024 mönstret från tidigare år. Andelen män som upplever att trafiken blivit mer riskfylld är lägre än för kvinnor, men skillnaden var väsentligt mindre under 2016–2017 jämfört med såväl åren före som efter.

Det bör påpekas att reellt blir trafiken allt mindre riskfylld om man ser till antalet som skadas eller dödas i vägtrafikolyckor. Upplevelsen av risker i vägtrafiken påverkar dock såväl beteendet i trafiken som benägenheten att ge sig ut i den. Omvänt gäller att fler män uppfattar det som viktigare att följa trafikrytmen än hastighetsgränserna, denna andel har med undantag från 2022 legat stabilt kring 15–20 procentenheter. Ett mer försiktigt beteende i trafiken innebär bättre förutsättningar för att uppnå trafiksäkerhetsmålen. När det gäller användningen av cykelhjälm ökade skillnaden tillbaka till 2020 års nivå efter en tillfällig nedgång 2022.



Figur 2.62. Skillnad i procentenheter mellan mäns och kvinnors svarsandelar i trafiksäkerhetsenkäten 2013–2024. Staplar till vänster indikerar att kvinnor i högre utsträckning svarar så än män. Åren 2013–2024.

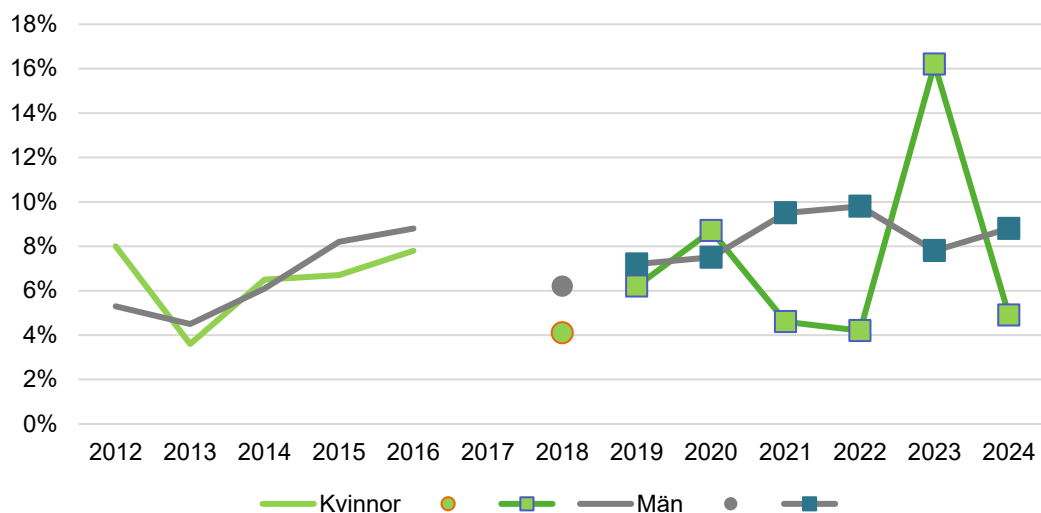
Källa: Trafikanalys (2024a) och Trafikverket (2025a).

Sammantaget gäller att kvinnors attityder och beteenden kring trafiksäkerhet talar för att de utsätter sig för mindre risker att skada sig själva eller andra i vägtrafiken jämfört med män. Eftersom Trafikverkets trafiksäkerhetsenkät är en stickprovsundersökning finns det en statistisk osäkerhet i de skillnader som redovisas, men Trafikverket redovisar inte den (Figur 2.62).

Objektiv trygghet – nyckelmått

Vi har använt BRÅ:s Nationella trygghetsundersökning – uppföljningsintervjuer (NTU) som huvudsaklig källa för denna indikator. BRÅ har förändrat NTU, vilket har medfört ett tidsseriebrott både i undersökningen 2018 och 2019 för variabeln om andelen av våldsbrotten som sker i kollektivtrafik (Figur 2.63).





Figur 2.63. Andel av våldsbrott som sker i kollektivtrafik. Åren 2012–2024.

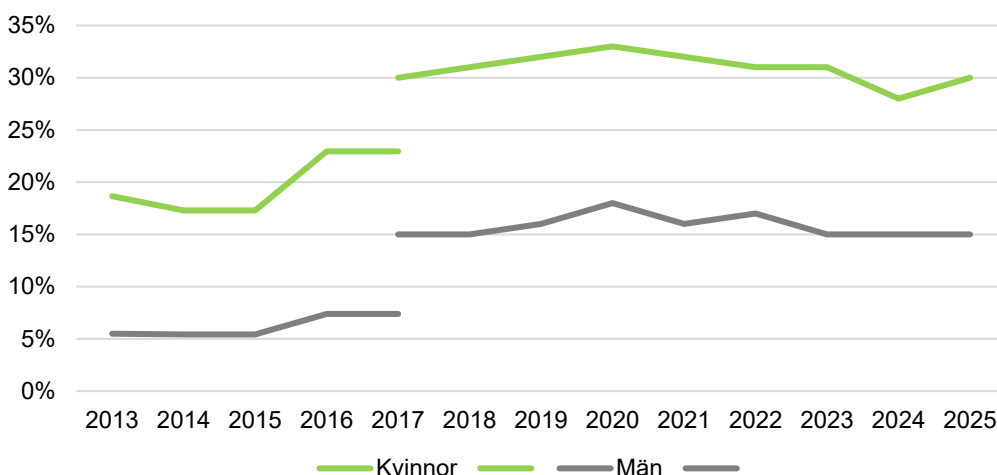
Källa: Brå (2026) och Trafikanalys (2025i).

Anm. Det har gjorts metodförändringar 2018 och 2019.

Enligt uppföljningsintervjuerna av de brottsutsatta var andelen av våldsbrotten som sker i kollektivtrafik ungefär dubbelt så hög för män som för kvinnor 2024, vilket är hur det sett ut sedan 2021 med undantag för 2023. Siffrorna för enskilda år ska dock tolkas med försiktighet. Detta på grund av metodologiska begränsningar med uppföljningsintervjuerna som till stor del beror på att ett litet urval görs.

Subjektiv trygghet – nyckelmått

Det finns även ett mått i NTU som kopplar upplevd otrygghet till vistelse i transportsystemet.¹²⁴ Det måttet är uttryckt som andel av befolkningen som uppger att de under det senaste året valt att ta en annan väg eller ett annat färdssätt på grund av oro för att utsättas för brott (Figur 2.64).



Figur 2.64. Andel av befolkningen som uppger att de under det senaste året (2013–2017) respektive mycket eller ganska ofta (2017–2025) valt att ta en annan väg eller ett annat färdssätt på grund av oro för att utsättas för brott. Åren 2013–2025.

Källa: Brå (2025) och Trafikanalys (2025i).

¹²⁴ I de senaste nationella trygghetsundersökningarna har BRÅ använt en annan metod än tidigare för denna fråga.

Om hänsyn tas till tidsseriebrott har andelen ökat med fyra procentenheter för kvinnor och två procentenheter för män från 2013 till 2025.¹²⁵ Det har således inte skett någon större förändring över tid. För 2025 märks dock en uppgång med två procentenheter från 2024 års nivå för kvinnor medan andelen var oförändrad för män.

Sammanvägd bedömning

Nyckelmåttet för kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättningar mäts med tre delmått, där ett delmått per år undersöks. Nyckelmåttets utveckling bestäms av det vanligaste utfallet (typvärdet) av de tre senaste mätningarna. Om alla delmått pekar i olika riktningar (positiv, neutral och negativ) bedöms utvecklingen som neutral.

Årets delmått *tillgängliga hållplatser och bytespunkter* visar en positiv utveckling.

Förra årets bedömning (2025) av *information om tillgänglighet* var neutral. Bedömningen året dessförinnan av *upplevd användbarhet* (2024) visade en negativ utveckling. Nyckelmåttet kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättningar bedöms därmed sammantaget ha en neutral utveckling.

Skillnader i resmönster mellan män och kvinnor är små vad gäller hur restiden fördelas. Däremot finns skillnader mellan män och kvinnor i den tillryggalagda sträckan när de använder olika färdstätt. Dessa skillnader har varit relativt stabila över tid.

När det gäller andelen kvinnor i beslutsprocessen har det inte skett några större förändringar 2026 jämfört med 2025.

- För statliga myndigheter och bolag ökade andelen kvinnor både vad gäller ledningsgrupp och styrelsen. För styrelser ökade andelen kvinnor till närmare 50 procent, men för ledningsgrupper var andelen kvinnor tidigare runt 50 procent men har nu ökat till närmare 60 procent.
- I regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) var det i stort sett jämställt vad gäller högsta chefer 2025. Andelen kvinnor totalt sett i RKM minskade något till just under 40 procent från att ha legat strax över 40 procent. Samtidigt hör andelen kvinnor fortsatt till de högsta uppmätta nivåerna sett till hela tidsserien.
- På kommunal nivå har inga större skillnader skett mellan åren. Det är fortsatt långt från jämställt vad gäller politisk ledning, medan det inte går att utesluta att förvaltningsledningen är jämställd om hänsyn tas till den statistiska osäkerheten.

När det gäller den objektiva tryggheten har vi valt att redovisa andelen som utsatts för våldsbrott i kollektivtrafik. Undersökningen som ligger till grund för statistiken har under åren genomgått metodförändringar, men har sedan 2019 haft samma metod. Andelen har varierat relativt mycket under åren. Sedan 2021 har dock män, med undantag för 2023, haft ungefär dubbel så hög andel som kvinnor. Andelen som har valt att ta en annan väg eller ett annat färdstätt på grund av oro för att utsättas för brott har ökat med fyra procentenheter för kvinnor och två procentenheter för män sedan 2013. För kvinnor syns en ökning senaste året, medan andelen för män är oförändrad. Den sammanvägda bedömningen är att indikatorn användbarhet för alla i transportsystemet inte har utvecklats i någon tydlig riktning sedan målen antogs.

¹²⁵ Förändringen med hänsyn till tidsseriebrott har beräknats lägga ihop skillnaderna mellan 2024 och 2017 med den nuvarande frågeställningen och skillnaderna mellan 2017 och 2012 med den gamla frågeställningen.

NYHETER

Uppdaterade föreskrifter om tillgängliga publika lokaler

Den 1 juli 2025 trädde Boverkets uppdaterade föreskrifter om tillgängliga publika lokaler i kraft (BFS 2024:12). Kraven på tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättningar gäller exempelvis för buss- och järnvägsstationer och preciseras närmare i byggreglerna. De nya författningarna tar mer fasta på funktion och mindre på detaljreglering.

Nationell handlingsplan för funktionshinderspolitiken lämnad till regeringen

Den 1 december överlämnade Myndigheten för delaktighet (MfD) ett förslag till nationell handlingsplan för funktionshinderspolitiken åren 2026–2031. Handlingsplanen innehåller 119 förslag för en stärkt funktionshinderspolitik. Transporter och resande är ett av de områden som lyfts i handlingsplanen. Där föreslås bland annat att regeringen bör överväga att låta en lämplig aktör undersöka hur samverkan kan utvecklas för att bättre leva upp till behoven hos personer med funktionsnedsättning ur ett "hela resan"-perspektiv (Myndigheten för delaktighet 2025a).

Statsbidrag för funktionshinderanpassningar till tio modellkommuner

Tio kommuner har utsetts att arbeta mer riktat med funktionshinderpolitik, och sprida goda arbetssätt för att nå det nationella målet för funktionshinderpolitiken. Under 2025 lämnades 6 miljoner kronor i bidrag till en förstudie och till att ta fram en plan för att genomföra utvecklingsarbete inom funktionshinderområdet under 2026–2028. Bidraget kan bland annat gå till samhällsplanering – att utforma miljöer som inkluderar personer med funktionsnedsättning – men även till sju andra samhällsområden. Varje år ska det finnas 10 miljoner kronor att söka, och uppdraget pågår till 2031. 2029 kan tio nya kommuner utses (Myndigheten för delaktighet 2025b).

Enklare för personer med adhd och autism att få körkortstillstånd

Transportstyrelsen redovisade i september 2025 ett uppdrag att se över de medicinska kraven för körkortsinnehav för personer med adhd, autism och likartade tillstånd. Antalet barn och unga som diagnostiseras med adhd och autismspektrumtillstånd har ökat på senare år. Utvecklingen har gjort att det blivit en ökad efterfrågan på undersökningar och läkarintyg för prövning av körkortstillstånd, men 99 procent får ändå bifall. Från den 15 januari 2026 kommer personer med adhd och autism som ansöker om körkortstillstånd inte längre att prövas utifrån nämnda diagnoser, och kravet på läkarintyg är borta (Regeringen 2025e).

2.11 Energieffektivitet

Energieffektiviteten ökar på väg, både i person- och godstransporterna. Effektiviseringen drivs både av en ökad andel laddbara fordon i nybilsförsäljningen och av utskrotning av äldre fordon med lägre energieffektivitet.

För godstransporter på väg spelar också längre och tyngre lastbilar en roll för effektiviseringen. Det har skett en fortsatt återhämtning efter den tillfälliga minskningen av beläggningsgraderna i kollektivtrafiken och luftfarten på grund av coronapandemin. Energiintensiteten har därmed åter minskat för persontransporter med järnväg och luftfart.



Elektrifieringstakten inom vägtrafiken har åter ökat efter en inbromsning under 2024. Det finns inga tecken på överflyttning av transporter till mer energieffektiva trafikslag. På senare år har vägtrafiken ökat sin andel av transportarbetet på bekostnad av järnväg- och sjöfart, även om den trenden bröts under 2023.

En ökad energieffektivitet bidrar till funktionsmålet genom att hålla transportkostnaderna låga och till hänsynsmålet genom att minska transporternas växthusgasutsläpp. Ökad energieffektivitet kan uppnås på flera olika sätt. Antingen genom effektiviseringar inom respektive trafikslag, genom att fordonen blir mer energieffektiva (t.ex. genom elektrifiering) eller kan framföras på ett effektivare sätt (t.ex. genom rakare flygvägar), eller genom överflyttningar från mindre energieffektiva trafikslag till mer energieffektiva.

Dessutom kan energieffektivisering uppnås genom att samhället planeras och utvecklas på ett sådant sätt att trafikarbetet kan minska utan att tillgängligheten försämras. Exempelvis genom en god kollektivtrafikförsörjning där det finns tillräckligt underlag, eller genom att tillgängligheten tillgodoses utan resor eller transporter.

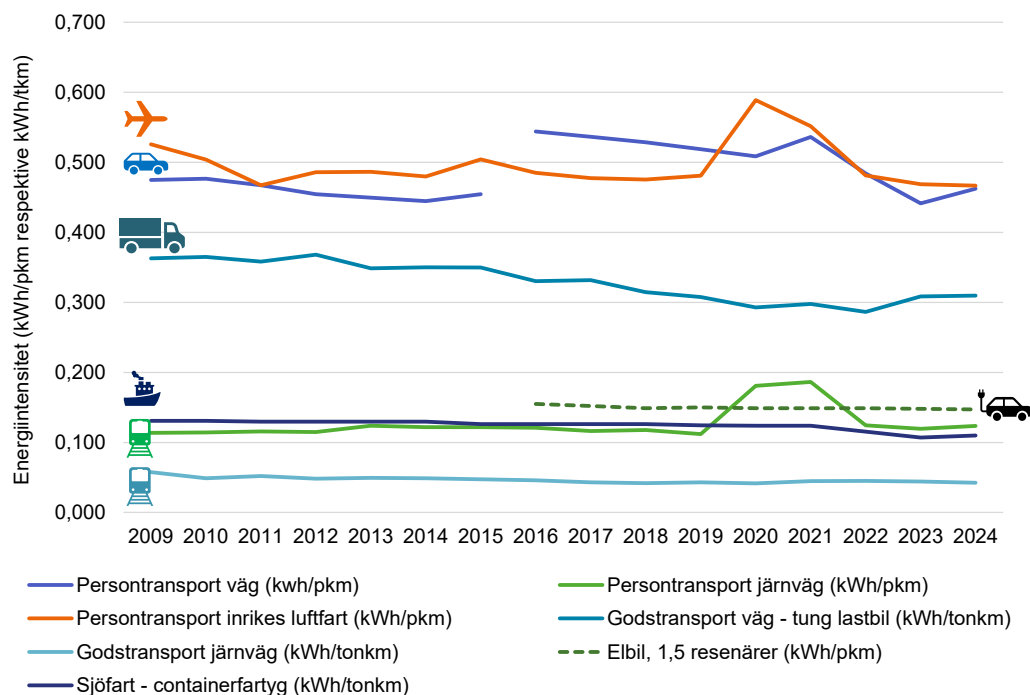
Mått

Energiintensitet i transportarbetet – nyckelmått



Energiintensiteten sjunker i långsam takt för både persontransporter och godstransporter på väg.¹²⁶ Under 2021 syns dock en svag ökning av energiintensiteten för persontransporter på väg, trots att personbilsflottan blir alltmer energieffektiv i genomsnitt. En förklaring till det är att covidrestrktionerna medförde att en större andel av persontransportarbetet på väg utfördes med personbil, och kollektivtrafikresandet med buss sjönk kraftigt. Under 2022 och 2023 har kollektivtrafikresandet åter ökat och då sjunker också energiintensiteten tydligt, medan det däremot syns en viss ökning av energiintensiteten under 2024. För övriga transporter är förändringarna sedan målen antogs 2009 mycket små (Figur 2.65).

¹²⁶ Beträffande persontransporter finns ett tidsseriebrott i kurvan som beror på en förändrad metod för fastställande av persontransportarbetet med bil, men i båda perioderna finns en tydlig utveckling mot minskad energiintensitet.



Figur 2.65. Energiintensitet i persontransportarbete (kWh/personkilometer) respektive godstransportarbete (kWh/tonkilometer) 2009–2024. En lägre energiintensitet innebär en högre energieffektivitet.¹²⁷ Källa: Egen bearbetning av underlag från Trafikanalys (2024c) Trafikverket (2025b), Conlogic AB (2021), Transportstyrelsen (2026a), Energimyndigheten (2025a) samt Network for Transport Measures (2025).

I diagrammet redovisas också energiintensitet för en modern elbil med 1,5 resenärer, vilket ungefär motsvarar den nuvarande beläggningen i personbilstrafiken¹²⁸. Energiintensiteten ligger väsentligt lägre än för vägtrafiken i genomsnitt och kan utmana järnvägstrafiken när den också inkluderar persontåg på icke elektrifierade sträckor. I diagrammet tas ingen hänsyn till energiförluster som uppstår vid elproduktion, distribution och laddning av fordonet, men övriga kurvor i diagrammet avser också endast den slutliga energianvändningen i fordonen. Nivån illustrerar att elektrifiering skulle kunna öka energieffektiviteten i transportsystemet på ett avgörande sätt.

Nyckelmåttet sträcker sig fram till 2024, och det syns tydligt i diagrammet hur luftfarten och persontrafiken på järnväg under 2020 drabbades av kraftigt minskat resande och lägre beläggningstal. Under 2022 och 2023 har både flygtrafiken och järnvägstrafiken fortsatt att återhämta resenärer och därmed åter sänkt energiintensiteten. Under 2024 låg inrikesflygets energiintensitet marginellt lägre än innan pandemin.

Det finns för närvarande ingen tillgänglig statistik över energianvändningen vid inrikes sjöfart uppdelat på gods- respektive persontrafik. Vad som däremot är känt är att godstransporter i sjöfarten kan vara mycket energieffektiva, i paritet med godstransporter med järnväg, men också ha en relativt hög energiintensitet, i nivå med långa och tunga lastbilar på väg. Det senare värdet gäller RoRo-fartyg. I Figur 2.65 representeras sjötransporter med värdet för mindre containerfartyg (Conlogic AB 2021), som är i stort sett oförändrat under tidsperioden.

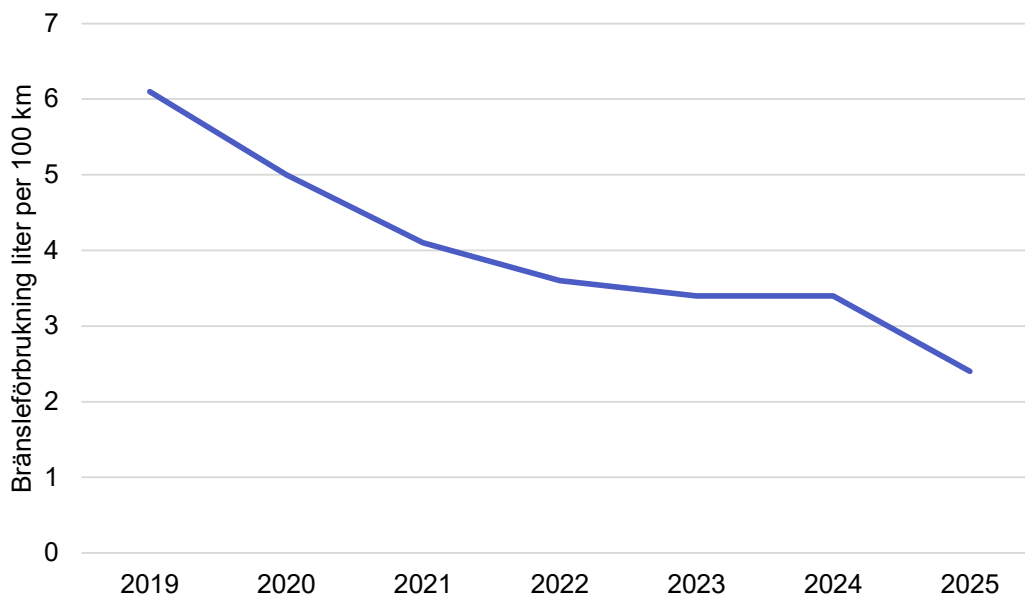
¹²⁷ Anm: Från år 2016 ingår endast resandet för personer i åldern 6–84 år när beläggningsgraden för personbilar beräknas. Beläggningsgraden multipliceras med trafikarbetet för att bestämma persontransportarbetet med personbil. I tidsserien fram till 2015 ingår även resandet för personer under 6 år och över 84 om de reste som passagerare i bil där föraren var under 85 år. Beläggningsgraden har framför allt minskat på grund av att de yngsta passagerarna inte längre omfattas.

¹²⁸ Genomsnittsbeläggningen enligt Trafikanalys statistik över persontransportarbete/trafikarbete på svenska vägar är 1,45 personer mellan 6-84 år.

De sista årens värde för containerfartyg har dock uppdaterats med de värden som används i beräkningsverktyget NTM-Calc (Network for Transport Measures 2025).

Genomsnittlig bränsleförbrukning för nyregistrerade personbilar

Under de senaste åren har det skett en snabb minskning av den genomsnittliga bränsleförbrukningen för nyregistrerade personbilar. Det beror i första hand på att andelen laddbara fordon i nybilsförsäljningen ökat snabbt. Genomsnittsbilens förbrukning av flytande drivmedel har minskat kraftigt sedan 2019, vilket nästan helt förklaras av den ökande andelen elbilar och laddhybrider. Som Figur 2.66 visar planade effektiviseringstakten ut under 2023 och 2024 vilket beror på en avmattning i utvecklingen mot en allt större andel laddbara fordon i nybilsförsäljningen (se nedan). Under 2025 sköt den utvecklingen ny fart igen och den genomsnittliga bränsleförbrukningen sjönk därmed snabbt.



Figur 2.66. Genomsnittlig bränsleförbrukning enligt WLTP-cykeln för nyregistrerade personbilar i Sverige år 2019–2025, liter per 100 kilometer.
Källa: Trafikverket (2026I)

Eftersom de nya fordon som tillkommer i genomsnitt är betydligt mer effektiva än de som skrotas, fortsätter den sammantagna energieffektiviteten i personbilsflottan ändå att öka. För att energieffektiviteten i fordonsflottan ska öka ännu mer kommer det att krävas en fortsatt ökad andel fordon som drivs helt eller delvis med el (Figur 2.65). Samtidigt sker en omfattande export av relativt nya fordon (se vidare nedan) som bidrar till att genomsnittsåldern på personbilar i trafik under 2025 steg till 12,1 år jämfört med 11,8 år under 2024. Faktum är att alla vägfordon i trafik har en högre genomsnittsålder 2025 än när målen antogs.¹²⁹

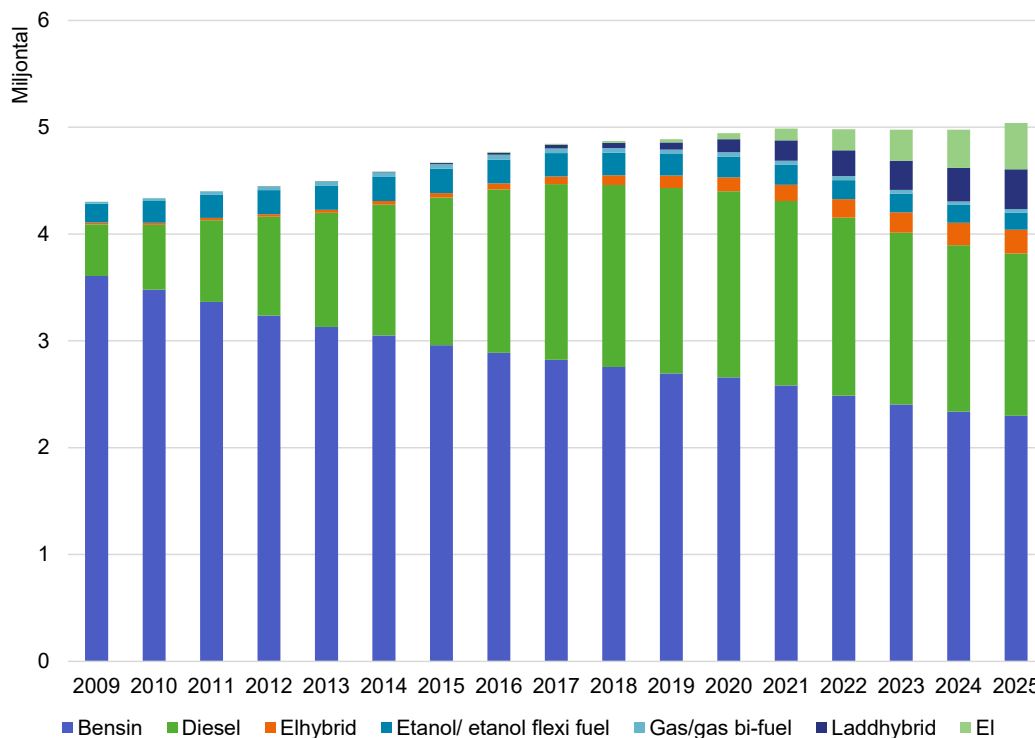
Personbilar i trafik vid utgången av respektive år, fördelat efter drivmedel

Nyregistreringarna av personbilar ökade en del under 2025 och uppgick till 283 276 fordon, jämfört med 277 338 under 2024. Det är ändå ett relativt lågt antal sett till åren innan (298 107 under 2023 och 299 220 stycken under 2022) (Trafikanalys 2026e).

¹²⁹ [Hur gamla är olika typer av vägfordon?](#)

Antalet personbilar i trafik har ökat med cirka 739 000 fordon sedan år 2009. Under samma period har andelen och antalet bensinbilar minskat kraftigt, medan antalet dieslbilar ökat. Vid utgången av 2023 var dock antalet rena diesel- och bensinpersonbilar för första gången lägre än det var när målen antogs. Antalet bensin- och dieslbilar i trafik minskade under 2024 för åttonde året i rad och antalet personbilar med enbart förbränningsmotor verkar ha kulminerat vid 2018. Även antalet flexifuelbilar och antalet gasbilar i trafik minskar nu relativt snabbt. (Figur 2.67). Under 2025 ökade det totala antalet personbilar i trafik med 61 640 fordon (Trafikanalys 2026e).

Laddbara fordon, det vill säga elbilar eller laddhybridbilar fortsätter att öka i antal och andel av flottan. Dessa fordon utgjorde vid utgången av 2025 cirka 16 procent av personbilarna i trafik, vilket kan jämföras med 13,5 procent 2024, 11,3 procent 2023, 9 procent år 2021 och 6 procent år 2020 (Trafikanalys 2026e). En ökad elektrifiering är den viktigaste åtgärden för att öka vägtrafikflottans energieffektivitet (Figur 2.65).

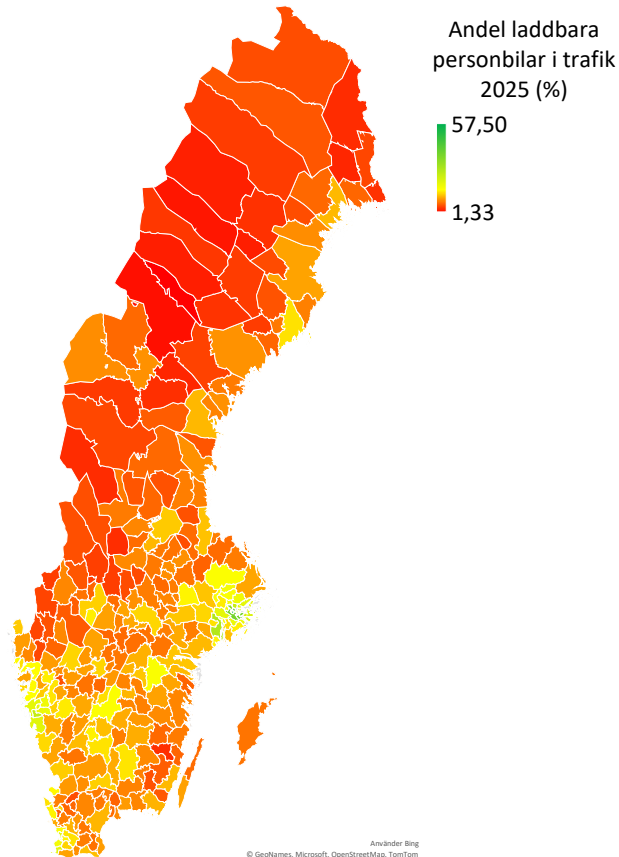


Figur 2.67. Antal personbilar (miljoner) i trafik fördelade efter drivmedel, vid utgången av respektive år, 2009–2025. Antalet icke laddbara bilar kulminerade vid 2018, och är nu för första gången färre än de var när de transportpolitiska målen antogs 2009. Källa: Trafikanalys (2026e)

Laddbara personbilar i trafik per kommun

Andelen laddbara personbilar (elbilar och laddhybrider) i trafik var vid utgången av 2025 16,0 procent i riket. Men det är stora skillnader mellan olika regioner och mellan kommuner i samma region. De högsta andelarna finns i några kommuner i Stockholms län, vilket delvis beror på att många företagsägda bilar är registrerade där företagens huvudkontor finns, även om bilarna egentligen körs någon helt annanstans. I en stor del av landet är andelen laddbara fordon väsentligt lägre än riksgenomsnittet, lägst andelar hittar vi i Norrlands inland. Jämfört med föregående år har andelen laddbara personbilar i trafik ökat i samtliga kommuner utom Täby och Ängelholm. I fallet Täby, där andelen sjunkit kraftigt, är förklaringen kopplad till ett flyttat huvudkontor som inneburit att ett större antal laddbara fordon bytt registreringskommun

från Täby till Solna. Solna har därför en motsvarande ökning av andelen laddbara fordon men dessa förändringar speglar ingen verklig förändring av förhållandena i de två kommunernas trafikmiljöer.



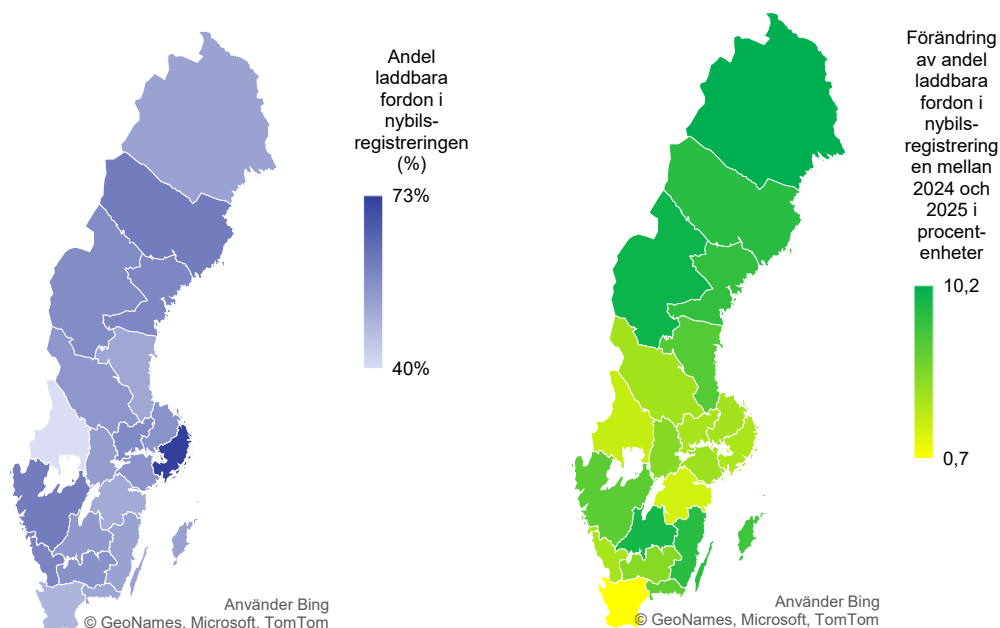
Figur 2.68. Andel laddbara personbilar i trafik per kommun vid utgången av 2025, procent. Med laddbara personbilar avses laddhybrider och elbilar. Kommuner markerade med gult ligger nära genomsnittet för riket på 16,0 procent.

Källa: Trafikanalys (2026e)

Andel laddbara fordon av nybilsregistreringarna

Under 2024 bröts den tidigare ökningen av andelen laddbara personbilar i nybilsregistreringen, och andelen sjönk eller var oförändrad jämfört med året innan i alla län utom två. Under 2025 har utvecklingen tagit fart igen och andelen laddbara fordon ökade i samtliga län. Mest steg andelen i Norrbottens, Jämtlands och Jönköpings län, medan den lägsta andelsökningen syntes i Skåne län. Andelen laddbara personbilar i nybilsregistreringen i riket (elbilar och laddhybrider) var under 2025 61,3 procent, jämfört med 57 procent året innan.

Andelen laddbara nyregistrerade fordon är fortfarande högst i Stockholms län (Figur 2.69), vilket delvis förklaras av att en stor andel av personbilarna som ägs eller leasas av företag registreras där företagets huvudkontor finns. Det är endast i Skåne och Värmland som andelen laddbara fordon i nybilsregistreringen var under 50 procent under 2025.



Figur 2.69. Andel laddbara personbilar (elbilar och laddhybrider) av antalet nyregistreringar per län under 2025 i procent (kartan till vänster) samt förändring i andel laddbara mellan 2024 och 2025 i procentenheter (kartan till höger). I den högra kartan motsvarar den gula färgen de län som har ungefär samma andel laddbara personbilar i nybilsregistreringen som de hade föregående år. Källa: Trafikanalys (2026e)

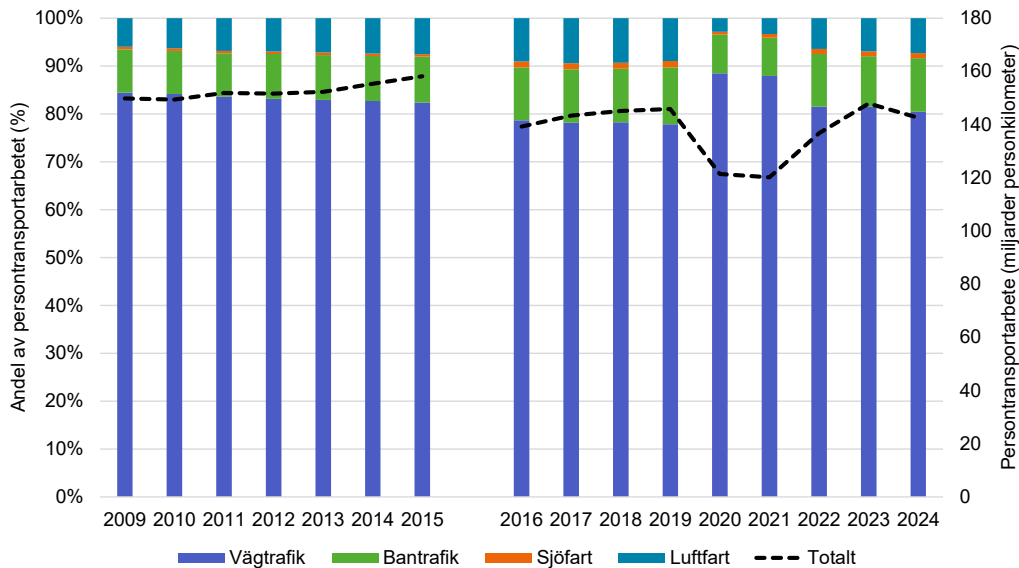
Under de senaste åren har Trafikanalys i ett flertal rapporter kunnat konstatera att det sker en omfattande export av relativt nya fordon från Sverige. Närmare 150 000 begagnade personbilar exporterades under 2023. Det är det högsta observerade antalet exporterade personbilar någonsin. Under 2024 minskade exporten något, men exporten av begagnade elbilar och laddhybrider som vuxit många år i rad fortsatte också att öka under 2024 (Trafikanalys 2025c).

Ett minskande utbud av begagnade bilar i kombination med en starkare svensk krona har inneburit att den totala exporten av begagnade personbilar under 2025 minskat med 24 procent jämfört med året innan. Även under 2025 ökade dock exporten av elbilar från Sverige. För elbilarna ökade exporten med 35 procent jämfört med 2024, vilket innebar att drygt 24 500 elfordon exporterades under året. Exporten av laddhybrider minskade dock med 42 procent till drygt 12 500 fordon, så sammanlagt sjönk exporten av laddbara personbilar med 2 800 fordon jämfört med året innan (Trafikanalys 2026c). De allra flesta av de laddbara fordon som exporterats har varit i trafik under max fem år. Exporten innebär att utbudet av laddbara fordon på den svenska begagnatmarknaden minskar, och att fordon som inköpts med miljöbilspremier inte längre bidrar till uppfyllandet av de svenska klimatmålen för transportsektorn. Andelen laddbara fordon i trafik skulle vara betydligt högre om inte exporten vore så omfattande.

Andelar av persontransportarbetet per trafikslag

Det finns ingen tydlig tendens till överflyttning av persontransportarbete mot mer energieffektiva trafikslag, även om persontransportarbetet med bantrafik ökat under de senaste åren innan coronapandemin, samtidigt som inrikesflyget minskat något. Det senaste året som vi har uppdaterad statistik för är 2023, och här syns tydligt hur återhämtningen efter pandemin fortsatt att påverka utvecklingen.

Resandet minskade mycket kraftigt under pandemins första år och sjönk med flera 10-tals miljarder personkilometer jämfört med året innan. Utvecklingen var tydligast för luftfart och bantrafik. Vägtrafikens andel av persontransporterna steg därmed med 10 procentenheter till omkring 88 procent under 2020 och låg kvar på ungefär samma nivå under pandemins andra år. Men under 2022 återhämtade både luftfarten och bantrafiken andelar av resandet igen och den utvecklingen fortsatte under 2023 (Figur 2.70). Det samlade persontransportarbetet är nu sedan några år på samma nivå som innan pandemin.

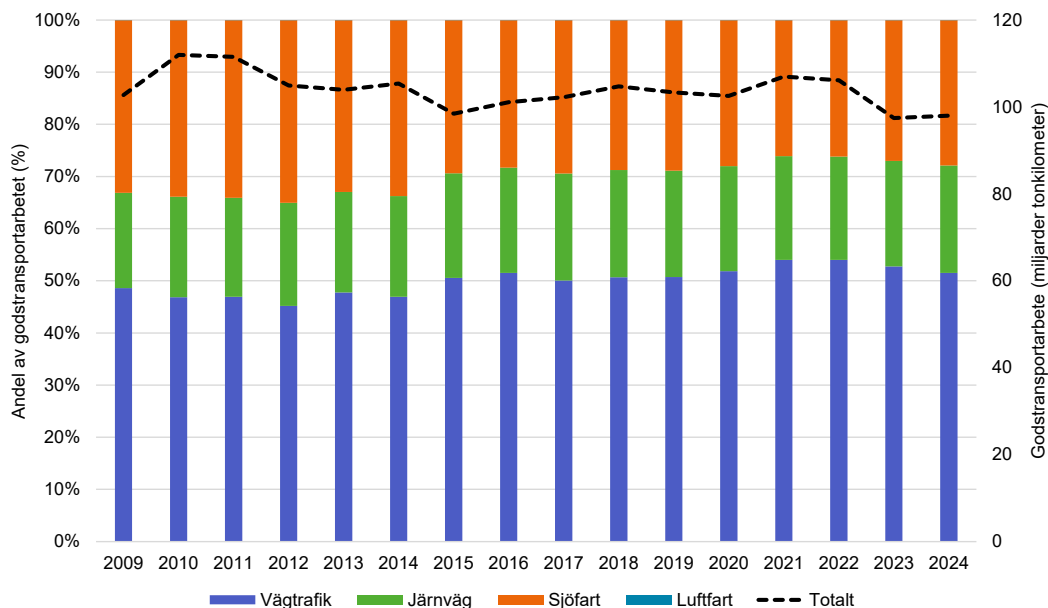


Figur 2.70. Andelar av inrikes persontransportarbete per trafikslag (procent) samt det samlade persontransportarbetet i miljarder personkilometer (skalan till höger) 2009–2024. Tidsseriebrott 2015/2016 avseende förändringar i insamlingen av persontransportarbete med personbil. Luftfart omfattar här även den del av utlandsresor som skett inom svenskt luftrum. Källa: Trafikanalys (2024c)

Andelar av godstransportarbetet per trafikslag

Det finns inte heller något tydlig tendens till överflyttning av godstransporter mot de mer energieffektiva trafikslagen sjöfart eller bantrafik. Det samlade godstransportarbetet växer visserligen inte i takt med den ekonomiska utvecklingen, men visar inte heller någon tydlig tendens att minska (Figur 2.71). Sedan 2009 har Sverige dock haft en befolkningsökning (SCB 2021), så godstransportarbetet per person har minskat en del sedan målen antogs.

Det syns en liten minskning i det samlade godstransportarbetet mellan 2019 och 2020, men det är tydligt att godstransporterna inte alls påverkades av coronapandemin i samma omfattning som persontransporterna. Redan under 2021 ökade godstransportarbetet något igen. Andelen vägtrafik har ökat och har under de senaste åren legat över på 50 procent av transportarbetet, från att tidigare ha legat en bit under den nivån. Under 2023 sjönk godstransportarbetet tydligt vilket kan höras samman med den allmänna lågkonjunkturen och under 2024 steg transportarbetet endast marginellt. Andelen transportarbete på väg fortsatte också att minska något under 2024 medan sjöfartens andel ökade i motsvarande grad.

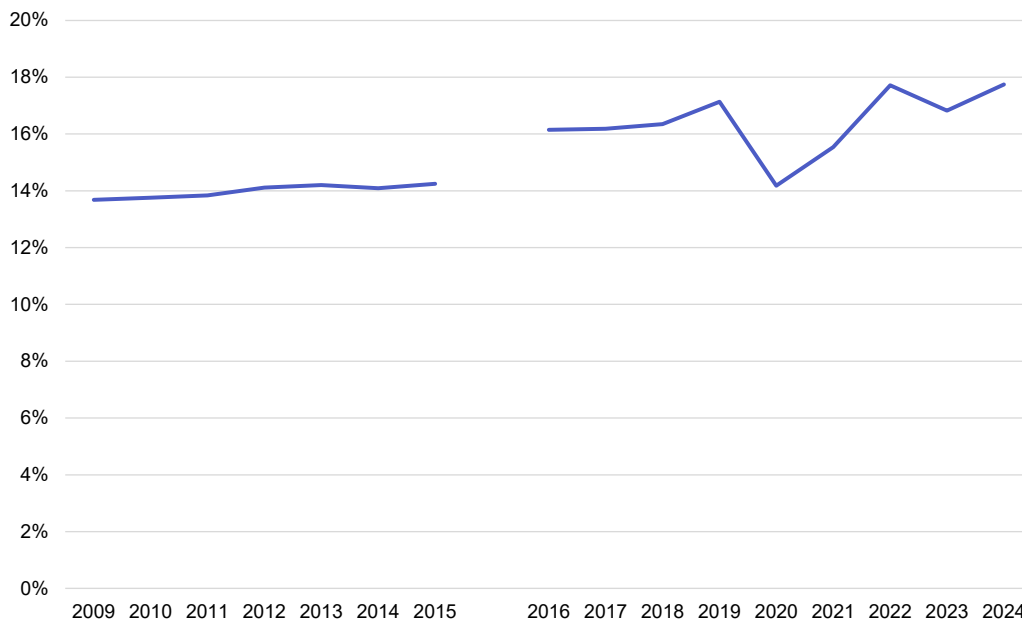


Figur 2.71. Andelar av inrikes godstransportarbete per trafikslag (procent) samt det samlade godstransportarbetet i miljarder tonkilometer (skalan till höger) 2009–2024.
Anm: Förändringar i metoder för beräkning av transportarbete har delvis ändrat fördelningen jämfört med tidigare måluppföljningar, då bland annat en bättre skattning av transportarbetet med sjöfart kunnat göras med stöd av fartygens AIS-data. Luftfarten kan inte urskiljas i figuren, men finns med som en kontur högst upp i staplarna.
 Källa: Trafikanalys (2024c)

Andelen buss, bantrafik och sjöfart av det totala inrikes resandet

Det fanns innan coronapandemin en svag tendens till en ökning av resandet med buss, bantrafik och sjöfart som andel av det samlade inrikes persontransportarbetet. På grund av ett tidsseriebrott för skattningen av resandet med personbil är det svårt att tolka utvecklingen sedan målen antogs. Men när vi betraktar perioderna 2009 till 2015 respektive 2016 till 2019 var för sig så syns en svag tendens till ökad andel buss, bantrafik och sjöfart i båda perioderna.

Observera att i denna beräkning ingår även annan busstrafik än den som ingår i allmän kollektivtrafik. Här syns dock ett tydligt trendbrott under coronapandemin då andelen resande med kollektiva färdmedel minskade radikalt under 2020. Påverkan från pandemin fortsatte under 2021 men under 2022 återhämtade sig resandet med kollektiva färdmedel, och har sedan dess legat på en relativt stabil nivå med små variationer mellan åren (Figur 2.72).



Figur 2.72. Andelen (%) inrikes resande (mätt i personkilometer) som skett med buss, bantrafik eller sjöfart, 2009–2024. Tidsseriebrott 2015/2016 beroende på ny skattning av persontransportarbetet med personbil.

Källa: Trafikanalys (2024c)

Sammanvägd bedömning

Energieffektiviteten i transportsystemet har i flera avseenden förbättrats sedan de transportpolitiska målen antogs för drygt 10 år sedan. Det sker förbättringar framför allt inom vägtrafiken och förbättringstakten har ökat under de senaste åren.

Coronapandemin ökade under några år den genomsnittliga energianvändningen per personkilometer för både luftfarten och bantrafiken då de upplevde en kraftig minskning av resandantalet. Pandemin ökade också andelen personresor med bil under dessa år. Å andra sidan har det totala antalet personkilometer också minskat under pandemin då många resor ersatts av distanslösningar, vilket bidragit till det transporteffektiva samhället och en minskad total energianvändning under pandemiåren. Vi ser nu en tydlig återhämtning, och en ökad andel kollektivtrafikresande igen, även om det är en bit kvar till 2019 års nivå i vissa regioner. Under 2024 stod vägtrafiken fortfarande för en större andel av persontransportarbetet än innan pandemin och det året var det samlade persontransportarbetet jämförbart med 2019, så den överflyttning som skett mot vägtrafiken verkar bestå.

En fortsatt elektrifiering är det som kan få störst effekt på transporternas energieffektivisering. Att elektrifieringen av personbilsflottan under 2024 såg ut att ha bromsat in i nästan hela landet i kombination med den fortsatta omfattande exporten av laddbara fordon skulle därför kunna vara ett illavarslande tecken. Exporten av nya elfordon har fortsatt att öka under 2025 men andelen laddbara fordon i nybilsregistreringen har åter börjat växa, liksom andelen laddbara fordon i trafik. Trots dessa positiva tecken kommer det att bli svårt att nå den del av växthusgasutsläppsminskningen som tidigare förväntades åstadkommas genom energieffektivisering.

Det finns inga tydliga tecken på överflyttning av godstransporter till mer energieffektiva trafikslag, utan tvärtom tycks vägtrafikens andel av godstransporterna öka. Även om godstransporter på väg blir allt mindre energiintensiva, ligger de ännu väsentligt över bantrafik och sjöfart i energianvändning per transportarbete. Det finns en tendens till att den utvecklingen nu

börjat gå tillbaka, men även i den senaste statistiken är andelen vägtrafik i godstransporterna högre än när målen antogs. Det finns svaga tendenser till minskade transportbehov sett till totalt transportarbete per capita, vilket skulle kunna indikera en mer transporteffektiv samhällsutveckling.

Trafikanalys samlade bedömning är att transportsystemets energieffektivitet ännu inte utvecklats på ett avgörande sätt sedan målen antogs. Att elektrifieringen av personbilsflottan nu åter ökar är ett positivt tecken, medan en fortsatt hög export av laddbara fordon och en högre andel relativt energiintensiv vägtrafik inom såväl person- som godstransporter motverkar energieffektiviseringen.

NYHETER

Ny elbilspremie från 18 mars 2026

I december fattade regeringen beslut om att införa en ny elbilspremie för hushåll med lägre inkomster som bor i landsbygdskommuner eller i andra områden med begränsad tillgång till kollektivtrafik. Se vidare under nyhetsrutan i avsnitt 2.12.

Ett energipolitiskt mål för en effektiv energianvändning

Regeringen publicerade i november 2025 en promemoria med ett förslag till nytt energieffektiviseringsmål (Regeringen 2025a). Det nya förslaget till målformulering lyder: *Energianvändningen i Sverige ska vara effektiv och bidra till starkt motståndskraft, konkurrenskraftiga energipriser, ett resurseffektivt energisystem och samhällets elektrifiering. En effektiv energianvändning ska innebära god hushållning av energiresurser, utjämning av effektoppar samt ökad förmåga till efterfrågeflexibilitet och energilagring.* En fortsatt elektrifiering av exempelvis vägtrafiken passar väl ihop med en sådan målformulering, då det leder till en minskad energianvändning i transportsystemet och kan bidra med effektutjämning om bilarnas batterier kan anslutas till "smarta elnät".

Förlängt stöd för lätta ellastbilar

Regeringen beslutade i februari 2026 att förlänga stödet för lätta ellastbilar så att det nu möjligt är att söka stöd fram till 31 oktober 2027. Stödet för utsläppsfria och fossilfria lastbilar justeras också (Regeringen 2026b). De förändringarna öppnar bland annat för att Energimyndigheten ska kunna utlysa stöd genom ett så kallat konkurrensutsatt anbudsförfarande, vilket möjliggör högre stödnivåer. Stöden riktar sig till företag, kommuner och regioner.

2.12 Växthusgasutsläpp

Utsläppen av växthusgaser från inrikes resor är lägre än de var när målen antogs. Men de minskar inte alls i den takt som skulle krävas för att göra det sannolikt att vi ska uppnå det nationella etappmålet till 2030 eller våra nationella åtaganden enligt ESR-förordningen. De senaste åren har avståndet till en tänkt målbana växt med flera miljoner ton koldioxidekvivalenter.

Ytterligare styrmedel kommer att krävas för att bedömningen ska kunna förändras. Insatser för en snabbare elektrifiering, ökade incitament för användning av hållbara drivmedel och förstärkta insatser för att uppnå ett transporteffektivt samhälle kommer sannolikt alla behövas utöver den kommande handeln med utsläppsrätter i ETS 2.



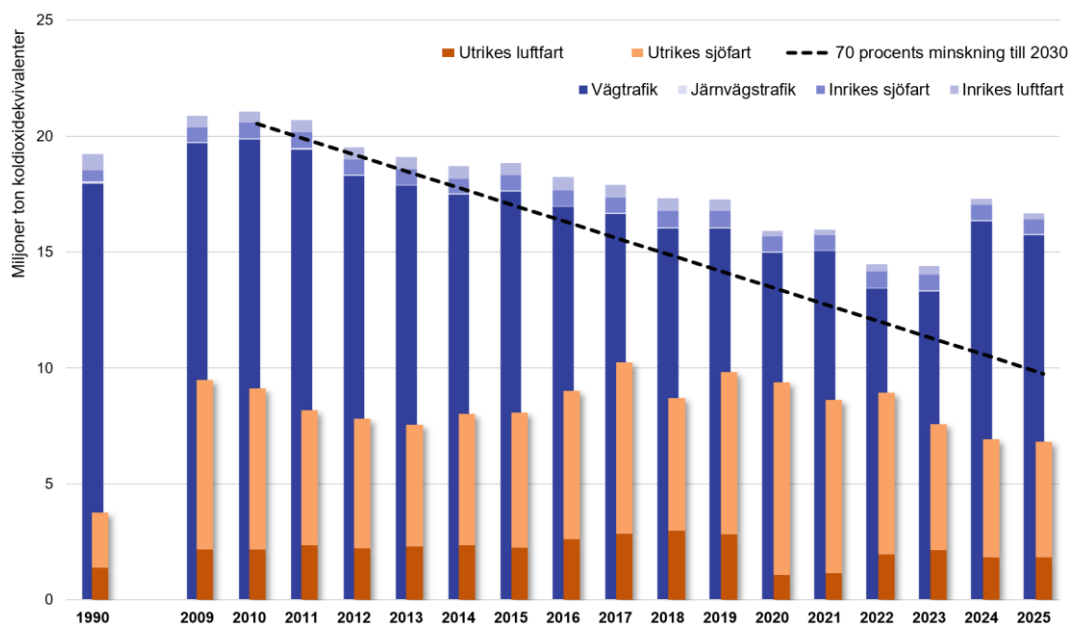
Transportsektorn står för omkring en tredjedel av Sveriges territoriella utsläpp. Det innebär att Sverige inte kan uppfylla sina åtaganden gentemot EU eller Parisavtalet utan att utsläppen från våra transporter minskar kraftigt under de kommande åren. Det finns också nationella mål fastställda av riksdagen att ta hänsyn till, och även dessa förutsätter minskade utsläpp från transportsektorn. Utsläppen kan minskas genom energisnålare fordon, utsläppsnåla drivmedel, ökad elektrifiering och genom planering som medger ett mer transporteffektivt samhälle. I detta avsnitt ligger fokus på hur utsläppen utvecklas från respektive trafikslag. Störst fokus ägnas åt vägtrafiken, som helt dominerar i inrikestransporternas växthusgasutsläpp.

Mått

Utsläpp av växthusgaser per trafikslag – nyckelmått

Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter har med något undantag minskat kontinuerligt sedan målen antogs 2009. Den 1 januari 2024 sänktes dock den svenska reduktionsplikten för bensin och diesel, och därmed ökade utsläppen från inrikes vägtrafik kraftigt under året (Figur 2.73). Vid halvårsskiftet 2025 höjdes reduktionsplikten en del, och el som laddats vid publika laddstationer kan nu inräknas i plikten. Den höjda reduktionsplikten har bidragit till att utsläppen minskat under året. Det finns för närvarande inte mycket som talar för att Sverige kommer att nå det nationella etappmålet om att till år 2030 minska växthusgasutsläppen från inrikes transporter exklusive inrikes flyg med 70 procent jämfört med år 2010, även om det ännu skulle kunna vara möjligt. För att nå etappmålet behövs ökade incitament för användning av hållbara drivmedel samtidigt som elektrifieringstakten för lätta och tunga fordon höjs och en överflyttning mot energieffektivare transportsätt stimuleras. Dessutom behöver tydliga steg mot ett mer transporteffektivt samhälle tas.





Figur 2.73. Utsläpp av växthusgaser per trafikslag (miljoner ton koldioxidekvivalenter), år 1990 samt åren 2009–2025.

Källa: 1990, 2009–2024 Naturvårdsverket (2025d, 2025s). 2025 års värden är baserade på preliminära uppgifter.¹³⁰

Anm: Den streckade linjen markerar den linjära utvecklingsbana som krävs för att nå etappmålet om att reducera utsläppen från inrikes transporter exklusive luftfart (de blå staplarna utom den översta) med 70 procent till år 2030.

Utsläppen från utrikes transporter och resor där bränslet bunkrats i Sverige minskade kraftigt under pandemin. Under 2025 var utsläppen från internationell flygtrafik som startat i Sverige alltså lägre än innan. Den internationella luftfartens utsläpp är sedan 2022 åter högre än de var under 1990, basåret för det första internationella klimatavtalet.

I den svenska utsläppsrapporteringen redovisas utsläpp som uppstår från internationell sjöfart baserat på de volymer fartygsbränslen som bunkrats inom Sverige, och inte de faktiska utsläppen från varje fartygsavgång fram till första utländska hamn. Det är därför vanskligt att göra prognoser för vad utsläppsstatistiken kommer att visa baserat på uppgifter om trafikens utveckling. Baserat på anlop till svenska hamnar och total bruttodräktighet för dessa fartyg bedömer vi ändå att bunkringen minskat marginellt under 2025.

Utsläppskurvan beräknas bli justerad uppåt – lustgasutsläppen är högre

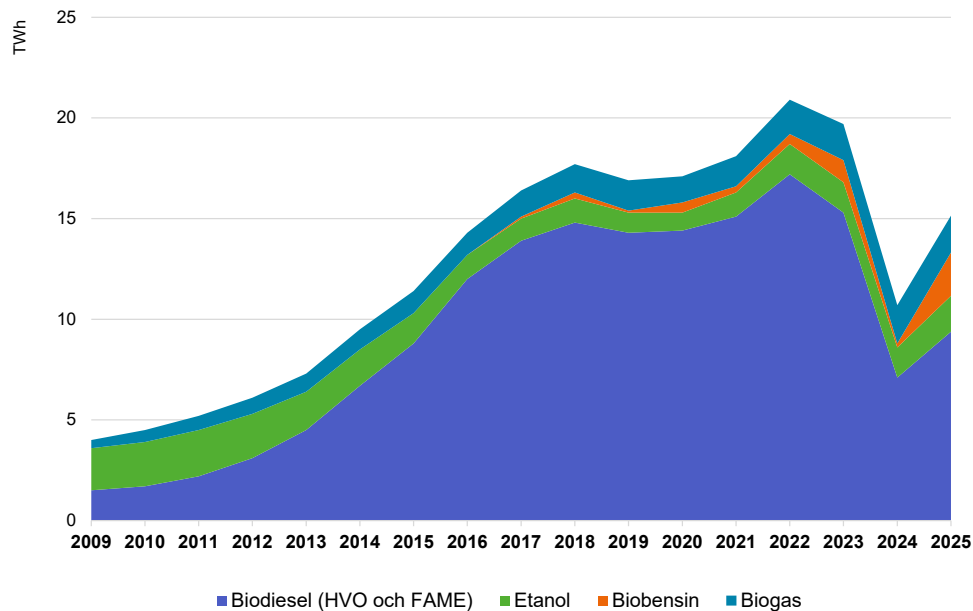
Trafikverket har meddelat att uppdateringar av HBEFA-modellen som används för att beräkna vägtrafikens utsläpp har visat att tidigare uppskattningar av lustgasutsläppen från tunga dieselfordon varit alldeles för låga (IVL 2026). Det gäller alla år från 2014 och framåt. Tillsatsen av urea (AdBlue) som minskar kväveoxidutsläppen har medfört större utsläpp av lustgas än tidigare varit känt. Se vidare nyhetsrutan i slutet av detta avsnitt.

Leveranser av förnybara drivmedel

Den 1 januari 2024 sänktes reduktionsplikten på 6 procent för både bensin och diesel, vilket innebar en kraftig minskning av biodrivmedelsleveranserna under 2024, och en motsvarande ökning av växthusgasutsläppen från inrikestrafiken. Sommaren 2025 höjdes reduktionsplikten

¹³⁰ Preliminära uppgifter från Trafikverket (vägtrafiken) och Transportstyrelsen (luftfart) samt en uppskattning baserad på förändringen i totala antalet anlop i svenska hamnar (sjöfart). Bantrafikens utsläpp 2025 har uppskattats 2024 års värde.

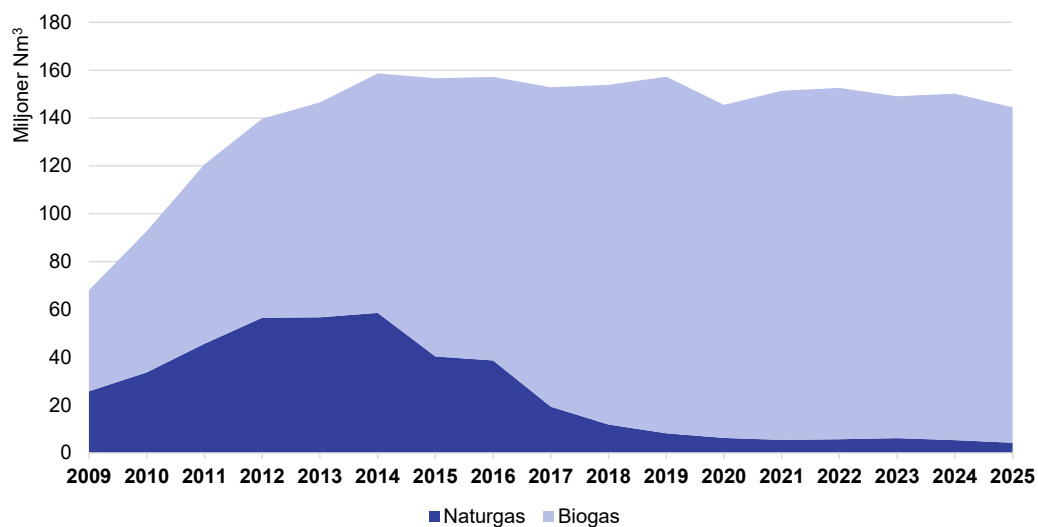
igen, och numer kan även el som laddas vid publika laddstationer räknas in i uppfyllandet av plikten. Höjningen har gjort att leveranserna av förnybara drivmedel på nytt ökade under 2025, till omkring 15 TWh. Det är fortfarande långt ifrån toppnoteringen 2022. Det är framför allt biodieselanvändningen och biobensinen som ökat under året (Figur 2.74).



Figur 2.74. Leveranser av biodrivmedel för inrikes transporter, TWh, 2009–2025. Källa: 2009–2024 Energimyndigheten (2026). 2025 års siffror är beräknade utifrån förändringar i levererad volym enligt Energimyndigheten (2026).

Leveranser av fordonsgas

De samlade leveranserna av fordonsgas ökade kraftigt fram till år 2014 och har sedan dess långsamt minskat (Figur 2.75). Andelen biogas av den totala volymen har ökat sedan 2014. Under 2025 minskade volymen levererad biogas med drygt 3 procent jämfört med föregående år. Sett till volym stod naturgasen endast för cirka 2,9 procent av de totala leveranserna (SCB 2026f).

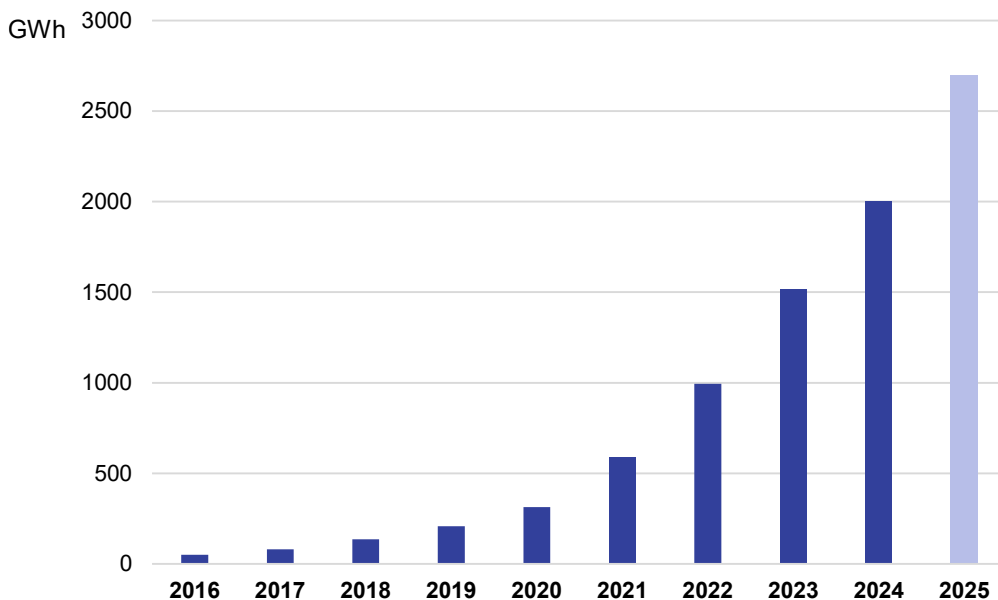


Figur 2.75. Leveranser av fordonsgas (miljoner normal kubikmeter), åren 2009–2025. Källa: SCB (2026f)

Elanvändningen i vägtrafiken

Elanvändningen inom vägtrafiken har växt exponentiellt och uppskattas under 2025 enligt preliminära beräkningar för första gången vara i samma nivå som elanvändningen inom bantrafiken. Enligt den senaste tillgängliga officiella statistiken var elanvändningen inom järnvägar, spårvägar och tunnelbana under 2024 cirka 2,68 TWh (Energimyndigheten 2025a) och enligt preliminära beräkningar uppgick vägtrafikens elanvändning 2025 till 2,7 TWh (Trafikverket 2026l).

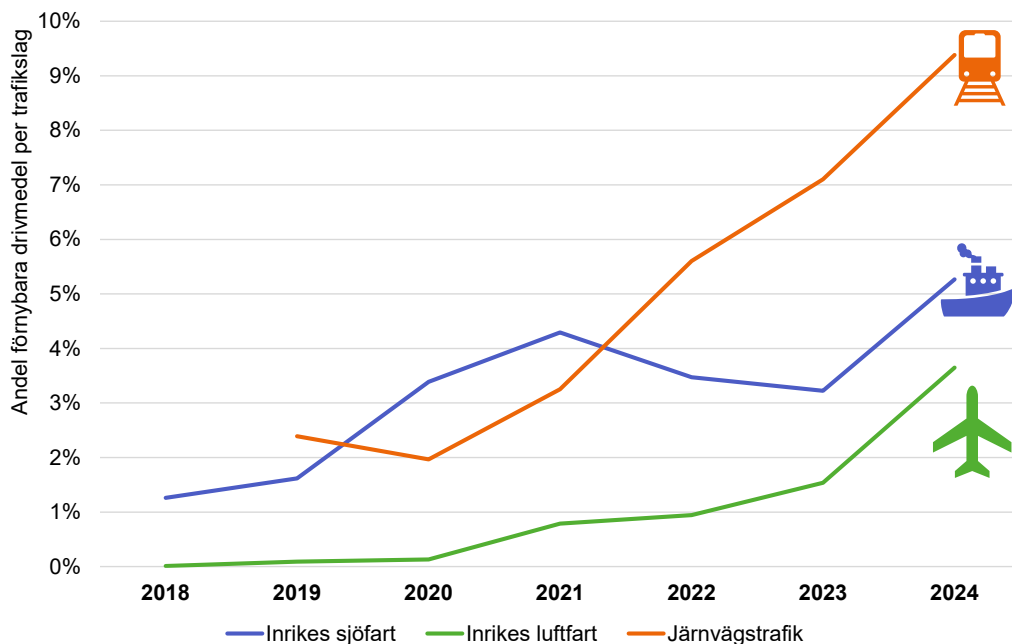
Statistiken visar en modellerad elanvändning, och bör tolkas med viss försiktighet. Under 2025 anas en förstärkt ökningstakt, som speglar en motsvarande utveckling när det gäller de laddbara fordonen i nybilsregistreringen. Under 2022 beräknas elanvändningen i vägtrafiken för första gången nått 1 TWh och om utvecklingen fortsätter kan vi förvänta oss att cirka 3,5 TWh nås under 2026 (Figur 2.76).



Figur 2.76. Modellerad elanvändning inom vägtransporter 2016–2025, GWh.
Källa: 2016–2024 Energimyndigheten (2025c) och Trafikverket (2026l) avseende det preliminära värdet för 2025.

Förnybara drivmedel i andra trafikslag

Även inom de andra trafikslagen används förnybara drivmedel och el. Inom den närmaste tiden förväntas elanvändningen inom sjöfarten öka väsentligt, och på lite längre sikt förväntas även elflyg i reguljär trafik. EU-lagstiftningen styr också mot en ökad användning av förnybara och hållbara flyg- och sjöfartsbränslen. På senare tid har också en växande andel av dieselanvändningen i järnvägstrafiken utgjorts av biodiesel (HVO). Endast en liten del av järnvägens energianvändning utgörs av diesel. Diesel stod bara för 2,4 procent av persontågens energianvändning, och ungefär 11,5 procent av godstågens under 2024 (Energimyndigheten 2025a). Av den del av energianvändningen som var diesel utgjordes 9,4 procent av biodiesel 2024 jämfört med 7 procent året innan (Figur 2.77).



Figur 2.77. Andel förnybara drivmedel i andra trafikslag än vägtrafiken, inrikes trafik 2018–2024.
Anm: Annan energianvändning än flytande drivmedel ingår inte i nämnaren. Det vill säga för järnvägstrafiken ingår inte elanvändningen som dominerar energianvändningen för trafikslaget, utan endast dieselanvändningen.
Källa: Sveriges klimatrapportering avseende 2024 (sjö- och luftfart), samt Energimyndigheten (2025b) (järnväg).

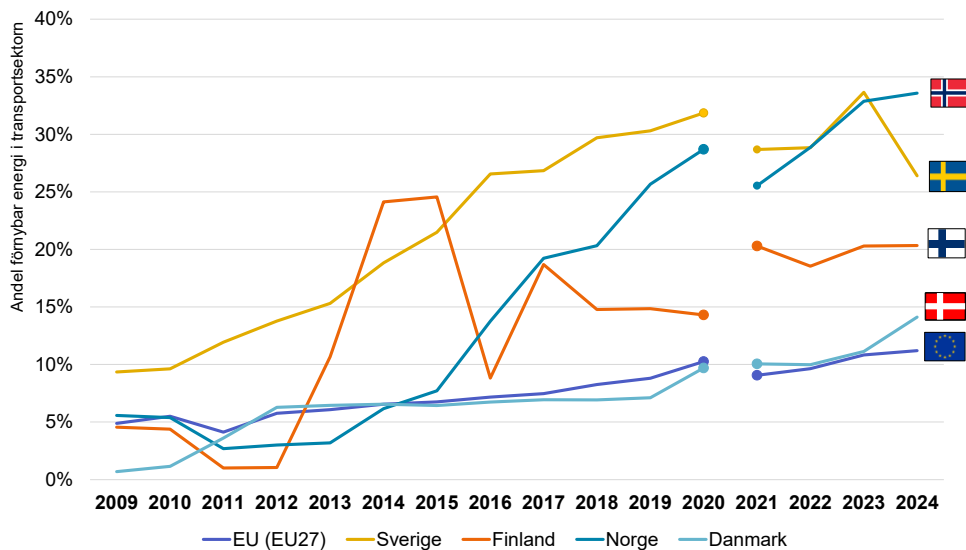
Andelen förnybar energi inom transportsektorn

Transportsektorns andel av energi från förnybara drivmedel och förnybar el har ökat kontinuerligt sedan de transportpolitiska målen antogs och fram till och med år 2020. Sverige är det land inom EU som uppnått den högsta andelen förnybar energi i transportsektorn, drygt 33,6 procent som uppnåddes 2022.

EU-snittet nådde 2020 nivån drygt 10 procent och klarade därmed precis målet som var uppsatt för 2020. Beräkningen görs enligt ett särskilt direktiv som medger att vissa kategorier av biodrivmedel räknas dubbelt, och motsvarar därför inte en verklig andel sett till använd energi.

Under 2021 ändrades regelverket för hur andelen förnybar energi ska beräknas. Det innebar ett tidsseriebrott som försvårar jämförelser med tidigare år. Enligt det nya beräkningssättet var andelen förnybar energi i de svenska transporterna drygt 30 procent 2021, och EU-27 snittet nådde inte längre upp till 10 procent, utan stannade strax över 9 procent. Under 2022 och 2023 ökade andelarna igen, både i Sverige och EU 27 (Figur 2.78).

Under 2024 har andelen förnybar energi i transportsektorn minskat i Sverige till följd av den förändrade reduktionsplikten. Andelen stannade därmed på drygt 26 procent under 2024. Andelen har ökat igen under 2025, men detta mått presenteras med ett års fördröjning. Högst andel förnybar energi i transportsektorn uppnår Norge med 33,6 procent. Norge, som inte ingår i medelvärdet för EU-länderna, passerade under 2024 därmed för första gången Sverige.



Figur 2.78. Andel förnybar energi inom transportsektorn i Sverige, Norge, Finland och Danmark samt genomsnittet för EU-länderna (procent), åren 2009–2024.
Anm: Metoden för att beräkna andelen förnybar energi är ändrad från och med 2021 års värde, vilket innebär ett tidsseriebrott i diagrammet. Metoden utgår från förnybartdirektivet, och speglar inte fullt ut den verkliga andelen förnybar energi sett till energivärde.
 Källa: Eurostat (2026)

Sammanvägd bedömning

Utsläppen av växthusgaser per trafikslag från inrikes respektive utrikes transporter är nyckelmåtten för denna indikator. Eftersom den officiella statistiken i klimatrapporeringen ligger till grund för måtten speglar dock nyckelmåttet avseende utrikes sjöfart inte de verkliga förändringarna i trafiken, utan snarare hur bunkringsmönster förändras mellan olika år.

Trafikanalys bedömer därför indikatorn utifrån de sammanlagda utsläppen från inrikes och utrikes transporter, till dess att ett mått på utrikes sjöfartens verkliga växthusgasutsläpp kan beräknas utifrån den trafik som lämnat Sverige. De sammanlagda utsläppen av växthusgaser från inrikes och utrikes transporter var under 2025 enligt preliminära uppskattningar cirka 7 miljoner ton lägre än 2009.

Trafikanalys bedömer därför att indikatorns utveckling varit positiv, även om de senaste årens utveckling har varit kraftigt negativ i förhållande till uppsatta mål. Det är osannolikt att det uppsatta etappmålet för inrikestransporternas växthusgasutsläpp kommer att nås med de beslut om styrmedel som finns på plats idag. Klyftan till den linjära utvecklingsbanan mot 2030-målet växte under 2024, och även om reduktionsplikten höjts igen i mitten av 2025 så räcker inte det för att påskynda fordonsflottas utveckling i den omfattning som skulle krävas för att målet ska nås. En ytterligare höjning av reduktionsplikten eller andra åtgärder för att öka efterfrågan på hållbara drivmedel behövs som komplement till den fortsatta elektrifieringen av transportsektorn. Denna slutsats stärks ytterligare av det som framkommit de senaste månaderna avseende den tunga lastbilstrafikens utsläpp av lustgas. För luftfartens del har återhämtningen av trafiken efter pandemin fortsatt i utrikestrafiken. Både trafiken och utsläppen ligger dock ännu på en lägre nivå jämfört med innan pandemin.

Utsläppen från internationell luftfart är också marginellt lägre än de var 2009 när målen antogs. Enligt preliminära uppgifter ökade resandet med inrikes luftfart något under 2025, även om trafikarbetet minskade jämfört med föregående år. Enligt preliminära uppgifter från Transportstyrelsen (Transportstyrelsen 2026a) var persontransportarbetet med inrikesflyg år 2025 cirka 42 procent lägre än det var 2017 då resandet var som störst.

NYHETER

Vägtrafikens utsläpp har underskattats sedan 2014 – lustgasutsläppen större

För att beräkna vägtrafikens utsläpp använder ett flertal europeiska länder modellverket HBEFA. Det har visat sig att modellen under en längre tid underskattat framför allt de tunga lastbilarnas utsläpp av N₂O, lustgas, som är en växthusgas. Utsläppen av lustgas har ökat som en följd av att urea tillsätts dieselbränslet för att minska fordonens utsläpp av kväveoxider. HBEFA-modellen har nu uppdaterats med mer korrekta utsläppsvärden baserade på mätningar av verkliga utsläpp. Det har då visat sig att underskattningen har varit betydande vilket innebär att tidsserien över vägtrafikens växthusgasutsläpp kommer behöva justeras uppåt med omkring 0,5 miljoner ton koldioxidekvivalenter per år (IVL 2026). Förändringen innebär att Sverige är ännu längre ifrån att nå nationella och EU-gemensamma utsläppsmål för växthusgasutsläpp än vad som tidigare varit känt (Trafikverket 2026I). Denna justering är inte ännu gjord i officiell statistik, och framgår därför inte av diagrammet i årets uppföljningsrapport.

Miljömålsberedningen föreslår bibehållet etappmål till 2030

I oktober överlämnade Miljömålsberedningen sitt delbetänkande rörande hur Sveriges nationella klimatmål förhåller sig till EU:s långsiktiga mål och 55-procentpaketet (SOU 2025:107). Beträffande det nationella etappmålet för inrikes transporter exklusive inrikes luftfart till år 2030 föreslår beredningen att det ska behållas oförändrat, även om mycket nu tyder på att det inte kommer att nås. I februari 2026 framförde klimatministern Romina Pourmokhtari (L) ett förslag att ersätta 2030-målet med ett elektrifieringsmål i stället. Det är ännu oklart om det finns stöd för det förslaget i regeringen, men flera partier har uttalat stöd för att utreda ett elektrifieringsmål som ett komplement till etappmålet 2030.

ETS 2 skjuts upp till 2028

I slutet av 2025 slöt EU-parlamentet och ministerrådet en överenskommelse som innebär att starten för det nya handelssystemet för utsläpp inom bland annat vägtrafiken skjuts upp ett år. Handelssystemet kommer därmed att träda i kraft den 1 januari 2028. Beslutet förväntas ytterligare minska sannolikheten att Sverige når det nationella 2030-målet för transportsektorn, och våra åtaganden enligt ESR-förordningen.

Ny elbilspremie från 18 mars 2026

I december fattade regeringen beslut om att införa en ny elbilspremie för hushåll med lägre inkomster som bor i landsbygdskommuner eller i andra områden med begränsad tillgång till kollektivtrafik. Ansökningar kan göras till Naturvårdsverket från och med den 18 mars (Naturvårdsverket 2026a). Finansieringen av stödet är reserverat i statsbudgeten och kommer enligt uppgift inte påverkas av det fördröjda införandet av ETS 2. I efterhand ska dock Sverige söka om utbetalning från den EU:s sociala fond, och om den blir mindre omfattande som ett resultat av fördröjningen kan det dock påverka hur många premier som kan finansieras (Pourmokhtari 2025).

2.13 Påverkan på naturmiljön

Infrastrukturens landskapsanpassning har försämrats över tid, bland annat genom att de värden som ska värnas har minskat genom att skyddsvärda objekt och biotoper har en sjunkande skötselstatus. Det syns också på att andelen artrika vägmiljöer som påverkas av invasiva arter har ökat över tid.

Det sammanlagda antalet trafikolyckor med vilt och ren har också fortsatt öka under 2025 och var därmed på den högsta nivån sedan målen antogs. De internationella transporternas utsläpp av kväveoxider och svaveldioxid har dock minskat sedan målen antogs. Detsamma gäller antalet observerade oljespill i Östersjön, åtminstone fram till 2023, enligt senast tillgängliga mätning.

Trafikanalys samlade bedömning är att tillståndet för indikatorn är jämförbart med när målen antogs, men bedömningen är osäker och betydligt närmare att bli negativ än positiv.



Transportsystemet påverkar naturmiljön på flera olika sätt. Dels handlar det om infrastrukturen som tar mark i anspråk och skapar barriärer och vandringshinder i landskapet. Dels handlar det om trafiken som ger upphov till djurpåkörningar, utsläpp till luft och vatten, buller och ljusföroreningar. Slutligen bidrar både internationella och inrikes transporter till spridandet av invasiva arter i naturen. Men transportsystemet har också potential att bidra till positiv påverkan. Vägkanter och banvallar kan utgöra viktiga miljöer för arter av både växter och insekter som missgynnas av jordbrukslandskapens tillbakagång. Våra vägar, järnvägar och kanaler utgör också en del av vår historia och här finns viktiga kulturmiljöer att bevara.

Mått

Landskapsanpassad infrastruktur – nyckelmått

I samband med att den nya metoden för måluppföljningen presenterades 2017 föreslogs ett sammanvägt mått för landskapsanpassad infrastruktur. Måttet ska omfatta säkra passage-möjligheter för djur, frånvaro av bullerstörningar i ekologiskt viktiga naturmiljöer, bevarande av biotoper samt bekämpning av invasiva arter, men också bevarande och utvecklande av kulturella värden i transportinfrastrukturen. Från och med 2022 års årsredovisning och miljörapport presenterar Trafikverket mått som delvis täcker in det avsedda nyckelmåttet.



13 % av befintlig statlig anläggning bedöms bidra till biologisk mångfald i landskapet



54 % av högtrafikerade vägar och järnväg bedöms ha fungerande stängselsystem med faunapassager för stora däggdjur



Andel statliga artrika vägmiljöer som är hotade av invasiva arter bedöms vara 58 %

Figur 2.79. Tre delmått som beskriver olika aspekter av infrastrukturens landskapsanpassning. Källa: Trafikverket (2026h)

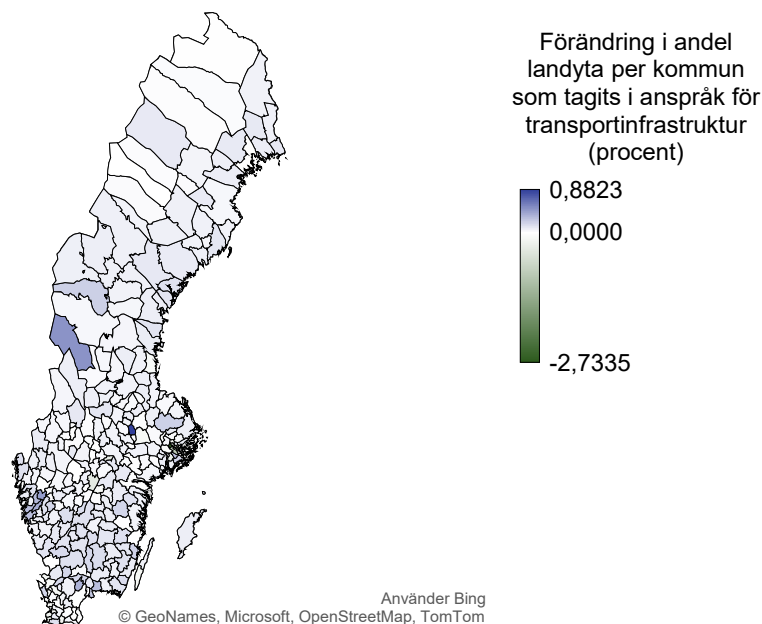
Artrika vägkanter, artrika järnvägsmiljöer och alléer bedöms i Trafikverkets miljörapport vara i stort oförändrade i sin utbredning men biologiska värden bedöms ha minskat och skötseln räcker inte för att uppfylla målen (Trafikverket 2026h). Trafikverket bedömer därför att landskapsanpassningen totalt sett försämras över tid trots de insatser som genomförts, även om utvecklingen i vissa delar är positiv (Trafikverket 2026h). Trafikanalys tolkar detta som att nyckelmåttet har haft en delvis negativ utveckling, och att det främst är den snabba spridningen av invasiva arter och hur det påverkar infrastrukturens förmåga att bidra till biologisk mångfald som ligger till grund för denna bedömning. Nyckelmåttet bedöms utifrån typvärdet för delmått, och de två andra delmått har förändrats mindre än 5 procent sedan måttet började följas för några år sedan.

Det pågår ett omfattande utvecklingsarbete inom Trafikverket för att förbättra metoderna för att arbeta med infrastrukturens landskapsanpassning. Generellt sett kan man säga att arbetet kommit längre för vägar och naturmiljö, och mer utvecklingsarbete återstår att göra inom järnvägsinfrastruktur och kulturmiljö.

Europeiska Miljömyndigheten (EEA) har tagit fram en indikator som beskriver landskapets fragmentering. Landskapets fragmentering mäts genom att utgå från områden som hänger ihop, och sedan se hur många sådana områden det finns inom 1 000 km² (European Environment Agency 2022b). Ju färre sammanhängande områden som finns per kvadratkilometer, desto större är varje område, vilket alltså anses vara gynnsamt för biologisk mångfald och motståndskraft. I Sverige var genomsnittet 0,241 områden/km² år 2018, vilket är det tredje lägsta inom EU. Det innebär att ett genomsnittligt sammanhängande område är väsentligt större i Sverige än i EU som helhet. 4 procent av ytan i Sverige bedömdes som mycket eller väldigt mycket fragmenterad (European Environment Agency 2022a).

SCB tar fram statistik över mark med transportinfrastruktur. Ju mer mark som tas i anspråk för transportinfrastruktur, desto mindre mark finns kvar för andra användningsområden så som naturområden. Mark med transportinfrastruktur har ökat med 4,5 procent mellan 2010 och 2020. Mark som tas i anspråk av flygplatser har minskat, samtidigt som mark som tas i anspråk av hamnar, vägar och järnvägar har ökat (SCB 2023a). De kommuner där störst andel av landarealen är ianspråktagen av transportinfrastruktur är Solna, Stockholm, Malmö och Burlöv, som alla hade mer än tio procent mark med transportinfrastruktur år 2020.

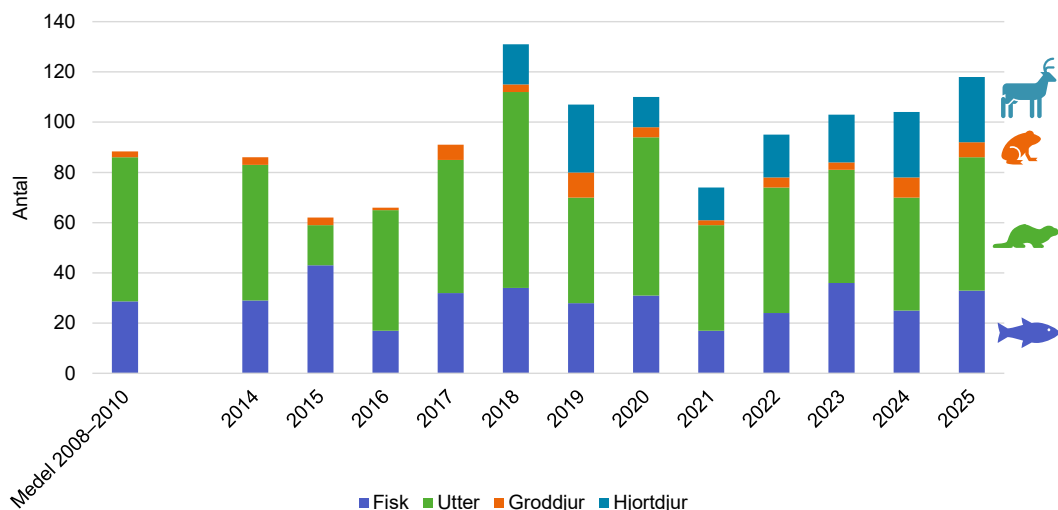
Om vi i stället tittar på hur stor andel av varje kommuns landyta som tagits i anspråk för transportinfrastruktur mellan åren 2000 och 2020 ser vi att förändringarna i de flesta fall är mycket små (någon hundradels procent), men att några kommuner sticker ut (Figur 2.80). Störst andel tillkommande transportinfrastruktur i förhållande till landytan har Surahammar haft (+0,9%), medan minskningen i andel varit störst i Järfälla (-2,7 %).



Figur 2.80. Förändring i andel av respektive kommuns landyta som tagits i anspråk för transportinfrastruktur under åren 2000–2020, procent.
Källa: Egen bearbetning av SCB (2023a) och SCB (2023b) samt SCB (2025d).

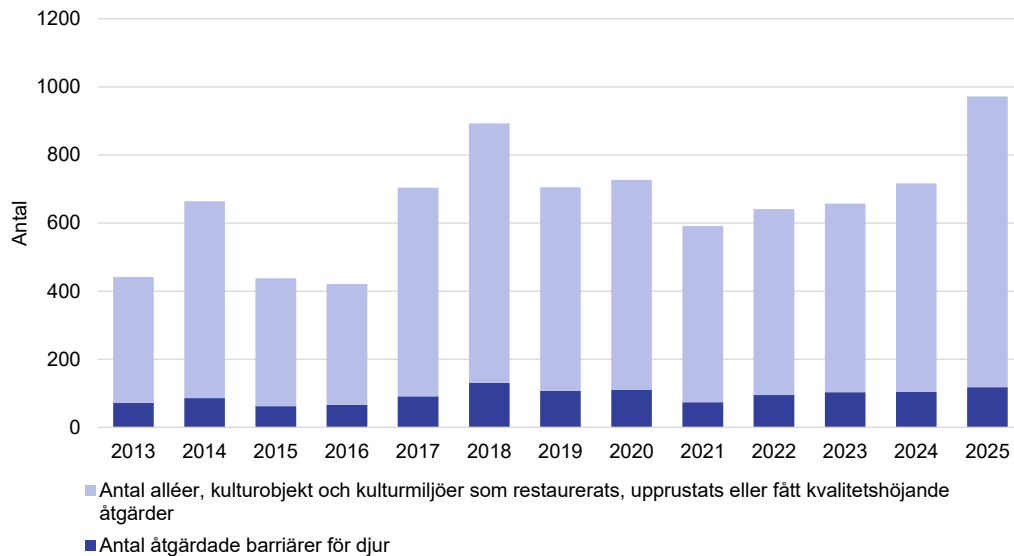
Åtgärdsarbete för landskapsanpassning

Antalet åtgärder för att förbättra landskapsanpassningen genom minskade barriäreffekter för djurlivet har ökat under de senaste åren och under 2025 genomfördes 118 sådana åtgärder jämfört med 104 året innan. Sett till ett rullande treårssnitt var åtgärdstakten den högsta sedan toppnoteringen åren 2018–2020 (Figur 2.81).



Figur 2.81. Antal objekt som varit föremål för åtgärder för landskapsanpassning med avseende på att minska barriäreffekter för djur, uppdelat på djurgrupp. Medelvärde åren 2008–2010 samt åren 2014–2025.
Källa: Trafikverkets årsredovisningar från 2010 och framåt.

Det genomförs betydligt fler åtgärder på kulturobjekt och kulturvägar jämfört med åtgärder för att minska barriärer för djur. Under året åtgärdades även 582 (384 under 2024) kulturobjekt och kulturvägar samt 272 (229) alléer (Trafikverket 2026g). Det betyder att åtgärdstakten sammantaget ökat jämfört med 2024, och räknat som ett rullande treårsmedelvärde är takten som högst under åren 2023–2024 (Figur 2.82).



Figur 2.82. Antal objekt som varit föremål för åtgärder för landskapsanpassning åren 2013–2025. Källa: Trafikverket (2026g)

Artrika miljöer och invasiva arter

Arbetet med att förstärka och bevara artrika miljöer i anslutning till vägar och järnvägar, och bekämpa invasiva arter som bland annat riskerar att minska den biologiska mångfalden mattades av under 2025 då endast 389 åtgärder genomfördes jämfört med 979 åtgärder året innan och 406 insatser under 2023 (Trafikverket 2026h). Trafikverket skriver i sin miljörapport att inventeringar visar en fortsatt försämring för artrika miljöer och en fortsatt utbredning av invasiva arter. I årets bedömning uppskattas 58 procent av de artrika miljöerna i den svenska väginfrastrukturen vara påverkade av invasiva arter vilket är en tydlig försämring jämfört med tidigare (se även måttet Landskapsanpassad infrastruktur ovan) då bedömningen var 46 procent (Trafikverket 2025i).

Med invasiva arter avses sådana djur eller växter som kan skada ekosystemet, ekonomiska värden eller påverka hälsan negativt hos människor eller djur. Sedan september 2017 är IMO:s barlastkonvention gällande, efter att ett tillräckligt antal länder anslutit sig. Det bedöms bidra till en minskad risk för spridning av invasiva arter till följd av internationell sjötrafik som tidigare varit ett stort problem. Antalet främmande arter som finns i Sverige ökar dock över tid, och internationell handel och ökat resande bidrar till den utvecklingen.

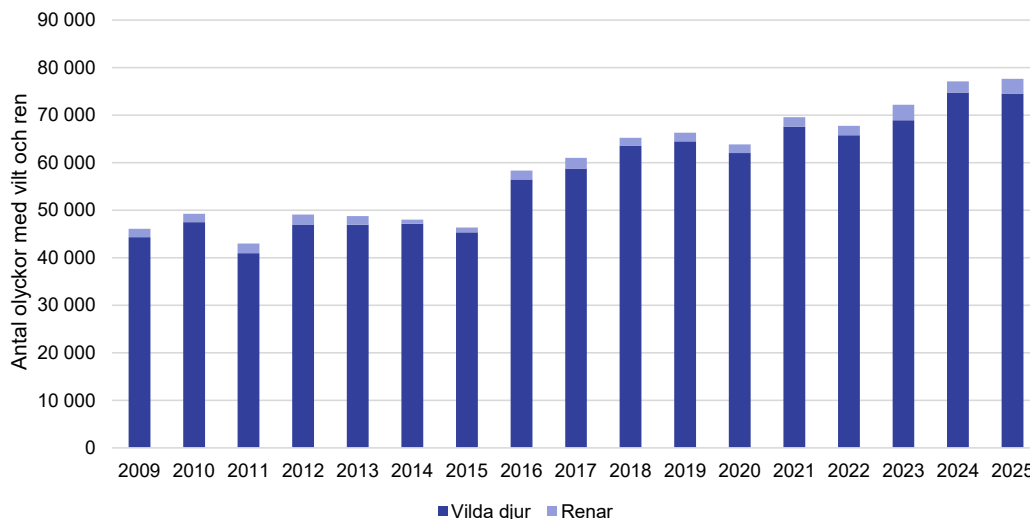
Inom EU finns en förteckning som numera omfattar 88 invasiva främmande arter, varav 25 har etablerat sig eller förekommer sporadiskt i Sverige (Naturvårdsverket 2022b). Några av de invasiva arterna sprider sig längs transportinfrastruktur såsom vägar och järnvägar. Det gäller exempelvis jättelokan vars växtsaft kan skada människor och djur.

Det finns även andra arter som är eller riskerar att bli invasiva i Sverige, men som ännu inte omfattas av några lagstadgade krav. Till exempel innebär blomsterlupinens spridning ett hot mot bevarandet av artrika väگانter och banvallar (Naturvårdsverket 2022a).

Ytterligare 41 arter varav nio är landlevande har förts upp på en nationell lista över invasiva arter som Naturvårdsverket och Havs- och vattenmyndigheten överlämnat till regeringen för vidare beredning (Havs- och vattenmyndigheten 2023). På den listan finns bland annat blomsterlupinen med. Under våren 2024 skickades listan på remiss och avsikten är att den nationella förteckningen ska fastställas i samband med att regeringens proposition om en ny förordning om invasiva främmande arter behandlas i riksdagen (se nyhetsrutan i slutet av detta avsnitt).

Trafikolyckor med vilt och ren

De senaste åren har antalet olyckor med vilt och ren inrapporterade av polis och/eller akutsjukvård ökat kraftigt jämfört med 2009 (Figur 2.83) och uppgick under 2025 till cirka 77 700 stycken. Jämfört med året innan har viltolyckorna minskat marginellt, men olyckorna med renar har ökat. Sammantaget blir det en liten ökning jämfört med 2024 då olyckorna uppgick till knappt 77 200 stycken. Antalet rapporterade olyckor med vilt och ren var 2025 därmed återigen det högsta sedan målen antogs.



Figur 2.83. Antal trafikolyckor med vilt respektive ren inrapporterade av polis och/eller akutsjukvård, åren 2009–2025. Observera att antalet inblandade djur kan vara högre än antalet olyckor. Diagrammet visar både väg- och järnvägsolyckor. Källa: Nationella viltolycksrådet (2026). Uppgiften angående antalet olyckor med ren är avseende åren 2022 till 2025 från Trafikverket (2026g).

Om vi jämför antalet olyckor med vilt och ren i genomsnitt under åren 2009 till 2011, med genomsnittet för 2023 till 2025 så visar det på en ökning av antalet olyckor med 64 procent. Trafikarbetet på väg har också ökat under perioden, och Trafikverket menar att det är den främsta förklaringen till det ökade antalet olyckor. Men trafikarbetet på väg mätt som totalt antal fordonskilometer ökade under samma period med knappt 9 procent, så det kan bara förklara en mindre del av utvecklingen. Andra förklaringar kan vara kopplade till hur olika viltstammar utvecklas, vilket till exempel kan vara den bakomliggande orsaken till de ökande antalet olyckor med rådjur, vildsvin och dovhjort.

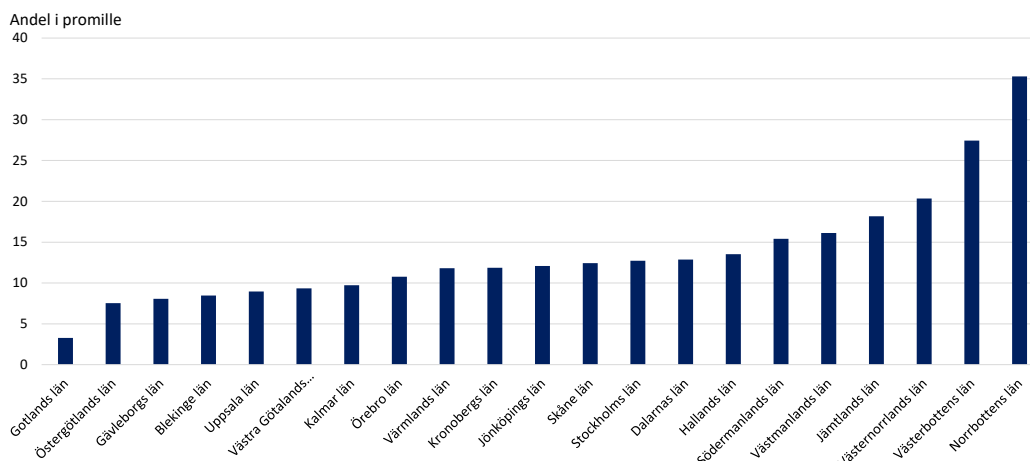
Rådjursolyckorna fortsätter att dominera de rapporterade viltolyckorna, och uppgick under förra året till 50 674 stycken vilket dock var en liten minskning jämfört med 2024. Det betyder att det under året skedde i genomsnitt nära 140 rådjursolyckor om dagen.

Olyckor med älg, vildsvin och dovhjort är numera ungefär lika vanliga och det inträffar drygt 6 000 sådana olyckor per år med respektive djurart. Antalet vildsvinsolyckor har dock ökat

kraftigt de senaste åren, och under 2025 har drygt 9 200 sådana olyckor rapporterats. Olyckor med så stora djur innebär också en betydande risk för såväl materiella skador som personskador.

Baserat på antalet viltolyckor under åren 2013–2017 har Trafikverket uppskattat den årliga kostnaden för viltolyckor till 11 miljarder kronor (Trafikverket 2023c). Om vi utgår från det genomsnittliga antalet viltolyckor åren 2023–2025 har viltolyckorna sedan dess stigit med 43 procent. Om vi antar att kostnaderna ökat i samma utsträckning skulle det motsvara en årlig kostnad för viltolyckor de senaste tre åren på närmare 16 miljarder kronor.

Viltolyckor sker över hela landet, men antalet olyckor med olika djur varierar stort beroende på omfattningen av trafikflöden och djurpopulationer. Risken för att drabbas av allvarliga personskador i samband med viltolycka varierar därmed över länen. Störst risk för personskada är det i de län där älgolyckor utgör en större andel av olyckorna och allra störst är risken i de fyra nordligaste länen där också andelen älgolyckor är högst. Även olyckor med vildsvin tycks öka risken för personskada vilket bidrar till att Skåne, Hallands, Kronobergs, Blekinge och Södermanlands län hamnar lite högre i risk än vad som förväntas utifrån andel älgolyckor (Figur 2.84).



Figur 2.84. Risk för personskada i anslutning till viltolycka (promille). Antalet trafikolyckor med vilt med personskada inrapporterade i Strada¹³¹ dividerat med antalet olyckor inrapporterade till Nationella Viltolycksrådet 2015–2025.

Flest viltolyckor sker inom vägtrafiken, men tusentals djur dödas årligen även i järnvägs- trafik. Kadaver från tågpåkörningar lockar i sin tur till sig rovdjur och rovfåglar. I synnerhet örnar riskerar att bli påkörda av nya tåg då de inte hinner lyfta i tid. Under 2023 uppgick antalet påkörda örnar till 114 vilket är det högsta antalet påkörda örnar som registrerats under ett år. Sammanställningen för 2025 visar att 79 örnar kördes på under året (Trafikverket 2026d). Åren 2015–2017 kördes i genomsnitt 61 örnar på varje år, medan genomsnittet åren 2023–2025 uppgår till 100 örnar per år. Det motsvarar en ökning på 63 procent.

Trafikverket uppgav redan i miljörapporten för 2021 att kraven på tågentreprenörer att avlägsna kadaver från spårområdet successivt kommer att skärpas i takt med att nya avtal upprättas och att detta bedöms minska risken för följdpåkörningar av örn och andra rovdjur (Trafikverket 2022b). Trafikverkets rutiner vid viltpåkörningar har också uppdaterats bland annat avseende hur långt från spårområdet som kadaver efter påkörda djur som lämnas i

¹³¹ Strada – Swedish Traffic Accident Data Acquisition är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportssystemet.

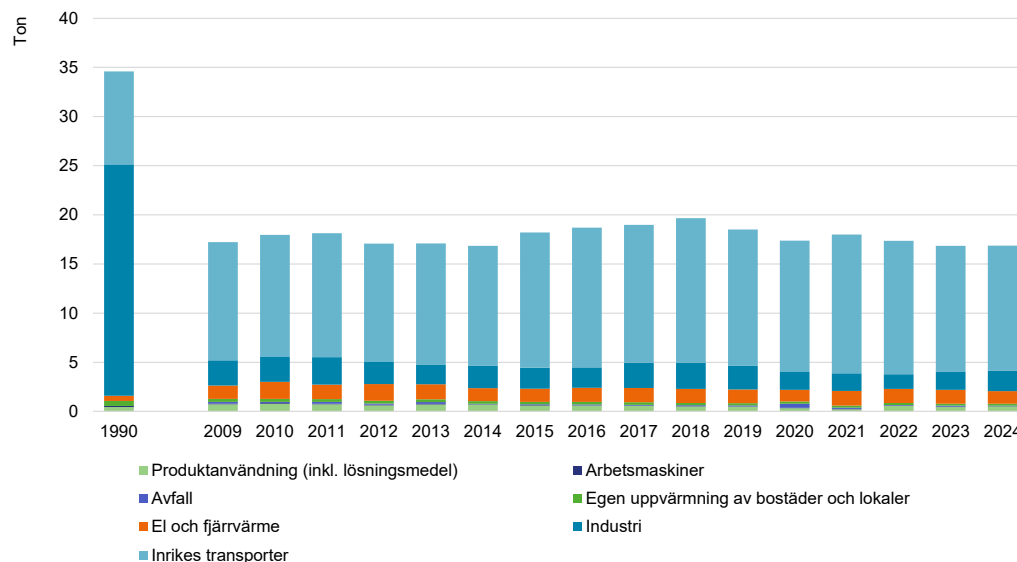
naturen ska flyttas (Trafikverket 2026f). Möjligen kan det senaste årets lägre siffra på antalet örnpåkörningar vara ett tecken på att det arbetet börjar ge resultat.

Det totala antalet djurpåkörningar med tåg uppgick under 2025 till 7 083 djur. I den rapporteringen ingår såväl vilda djur som tamboskap och husdjur. Det är en marginell minskning jämfört med föregående år (7 162 djur) (Trafikverket 2026d).

Utsläpp av koppar till luft

Koppar är en livsnödvändig metall men överskott av koppar kan ge negativa hälsoeffekter. När koppar sprids i naturen är det framför allt vattenlevande organismer som kan ta skada (Naturvårdsverket 2024a). Medan utsläppen av koppar till luft från industrin minskat kraftigt sedan 1990-talet, så har de i stället ökat från trafiken (Figur 2.85). Trafiken på våra vägar är nu den klart största källan till utsläpp av koppar till luft. Utsläppen kommer främst från bilarnas bromsbelägg. Kopparpartiklar frigörs från bromsbeläggen varje gång inbromsning sker och på så vis sprids koppar till luften (Naturvårdsverket 2025e). Koppar som sedan hamnar på vägar och andra hårdgjorda ytor följer med regnvatten ut till recipienter.

Sedan de transportpolitiska målen antogs har utsläppen ökat, som följd av en ökad trafik. En liten nedgång noterades under 2019, och under pandemiåret 2020 minskade utsläppen ytterligare som en följd av minskad trafik. Efter pandemin steg utsläppen något men har de senaste åren återigen minskat och låg under 2024 lägre än under pandemiåret 2020, men tydligt högre än när målen antogs (Figur 2.85). Under 2025 har modellen NORTRIP som används för att beräkna kopparutsläppen från inrikestrafiken justerats, och som en följd av det har hela tidsserien justerats nedåt. Inrikes transporter är dock även med de nya beräkningarna den största källan till utsläpp av koppar till luft.



Figur 2.85. Utsläpp av koppar till luft (ton) 1990 och 2009–2024. Källa: Naturvårdsverket (2025e)

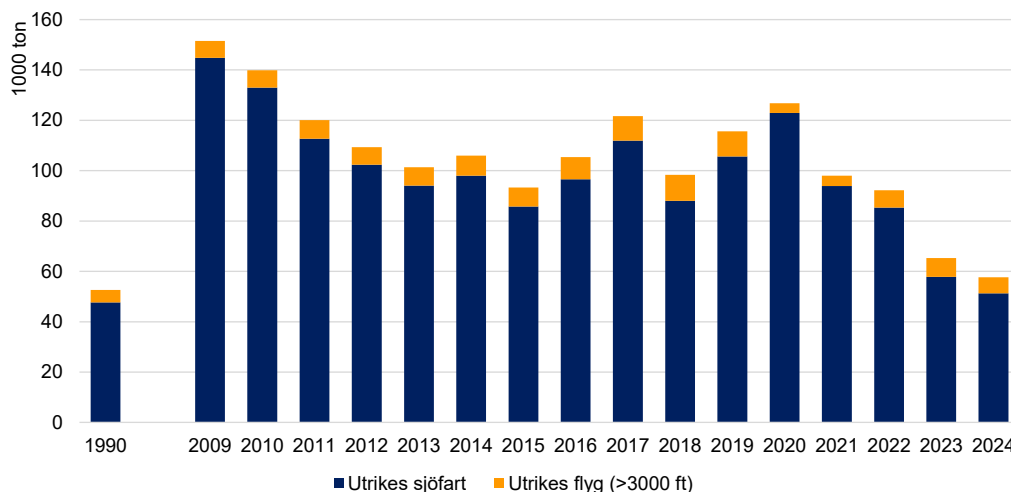
Utsläpp av kväveoxider från utrikes luft- och sjöfart

Kväveoxider bidrar till övergödning och försurning av skog, mark och vatten. Kväveoxider har också negativa hälsoeffekter (se även avsnitt 2.14). Utsläppen av kväveoxider från inrikes transporter har minskat till mindre än en tredjedel av vad de var i början av 90-talet, främst tack vare förbättrad avgasrening. 2024 uppgick utsläppen till knappt 39 000 ton vilket är

mindre än hälften av vad utsläppen var när de transportpolitiska målen antogs (Naturvårdsverket 2025g).

Utsläppen av kväveoxider från internationellt flyg och internationell sjöfart (som bunkrat i Sverige) har däremot ökat sedan 90-talet, som följd av ökad utrikeshandel och ökat internationellt flygresande. Utsläpp från internationell sjöfart definieras som utsläpp från det bränsle som köpts i Sverige av svenskt eller utländskt registrerade fartyg, och som används för transporter till utländska destinationer, exklusive fiskefartyg. Fartyg i internationell trafik som kör till och från svenska hamnar kan bunkra både i Sverige och utomlands. Hur mycket fartygen bunkrar i Sverige respektive utomlands kan variera mellan olika år. Det gör att statistiken över kväveoxidutsläppen kan variera på ett sätt som inte stämmer med hur sjötrafiken har utvecklats (Naturvårdsverket 2019b).

Efter 2009 sjönk utsläppen fram till 2013, och varierade sedan mellan 90 000–125 000 ton per år (Figur 2.86). I samband med pandemin sjönk utsläppen, och under 2023 var de på sin lägsta nivå sedan målen antogs. Utsläppen från internationell luftfart sjönk under pandemiåren 2020 och 2021 men ökade igen under de följande åren. Under 2024 minskade dock utsläppen från både luftfart och sjöfart (Naturvårdsverket 2025h).



Figur 2.86. Utsläpp av kväveoxider till luft (1000 ton) från utrikes sjö- och luftfart år 1990, samt 2009–2024.

Källa: Naturvårdsverket (2025h)

Utsläpp av svaveldioxid från utrikes luft- och sjöfart

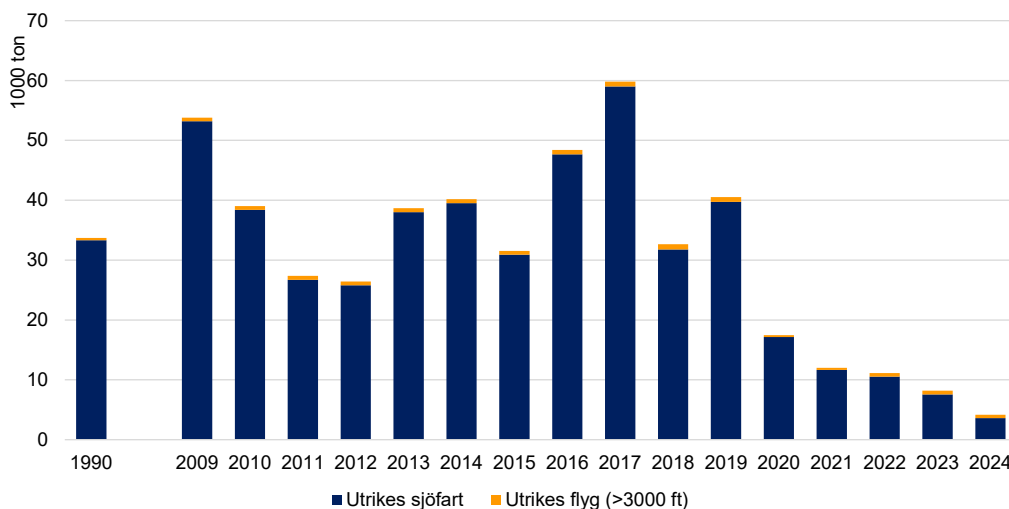
Även svaveldioxidutsläppen från den internationella trafiken ökade under åren 2012 till 2017 (Figur 2.87). Precis som för kväveoxiderna avser utsläppen det som kommit från bränslen som bunkrats i Sverige, så förändringar i utsläppen kan bero på förändringar i trafiken, men också på förändrade bunkringsmönster. Den ökning som ses för åren 2015 till 2017 tros framför allt förklaras av ändrade bunkringsmönster (Naturvårdsverket 2019a).

Vi kan dra slutsatsen att de bränslen som bunkrats i Sverige de senaste åren har en allt lägre svavelhalt. Det kan vi göra eftersom uppgifterna bygger på samma statistik över bunkrade volymer som kväveoxidutsläppen ovan, men utsläppen av svaveldioxid har minskat mer än utsläppen av kväveoxider. Det är en utveckling som är förväntad efter att SECA-områdena¹³²

¹³² SECA-område, eller *Sulphur Emission Control Area*. Inom dessa områden måste fartyg använda bränslen med låg svavelhalt eller visa att de har reningsutrustning som kan förhindra svaveldioxidutsläpp till luft.

infördes i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen, och kraven på sänkt svavelhalt för sjöfartsbränslen som används utanför SECA-områdena också började gälla 2020.

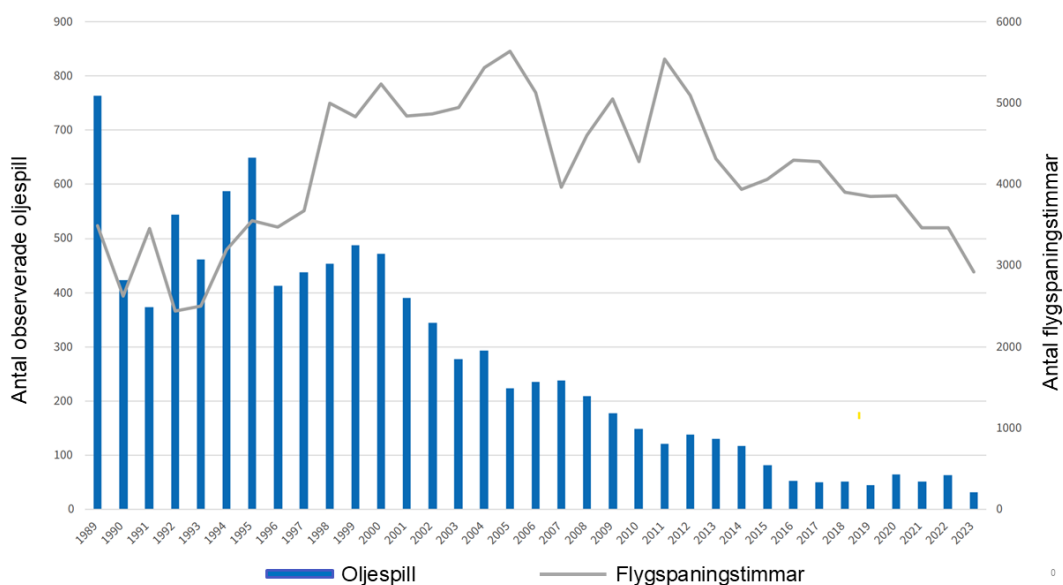
Svaveldioxidutsläppen från internationellt flyg har minskat under pandemin, precis som kväveoxidutsläppen, och är nästan inte möjliga att se i diagrammet åren 2020 och 2021. Under 2022 återhämtade sig flygtrafiken till och från Sverige och utsläppen steg åter. Den ökningen fortsatte även under 2023 men bröts under 2024 då utsläppen åter minskade. De sammanlagda utsläppen från utrikes luft- och sjöfart är nu på den lägsta nivå så långt som vi kan följa den officiella statistiken (Figur 2.87).



Figur 2.87. Utsläpp av svaveldioxid från internationell luft- och sjöfart, 1990 och 2009–2024. Källa: Naturvårdsverket (2025p)

Observerade oljeutsläpp i Östersjön

Oljeutsläpp från fartyg i Östersjön har minskat under lång tid, både när det gäller antalet observerade utsläpp, och den uppskattade sammanlagda volymen av oljeutsläpp (HELCOM 2024). Oljeutsläppen upptäcks genom flygspaning. Utvecklingen har varit fortsatt positiv sedan de transportpolitiska målen antogs, och antalet observerade oljespill var tidigare som lägst 2019. Under 2023 minskade antalet spaningstimmar och det observerade antalet oljespill var det lägsta sedan tidsserien inleddes (Figur 2.88). Uppgifterna rörande 2024 och 2025 publiceras först i juni 2026, och kan därför inte redovisas i årets uppföljning.



Figur 2.88. Antal observerade oljeutsläpp i Östersjön åren 1989–2023, samt antalet utförda flygspaningstimmar respektive år.
 Källa: Egen bearbetning av diagram från HELCOM (2024).

Sammanvägd bedömning

Nyckelmåtten för denna indikator är de som ska beskriva hur transportsystemets infrastruktur är anpassad till landskapet och naturmiljön. Dessa mått är ännu inte färdigutvecklade, men de uppgifter som föreligger tyder inte på att utvecklingen varit positiv. Två delmått har förändrats mindre än 5 procent sedan den första beräkningen. Ett delmått, avseende i vilken utsträckning artrika vägmiljöer påverkats av invasiva arter, har utvecklats kraftigt i oönskad riktning.

Beträffande de kompletterande måtten visar dessa på lite olika utvecklingstendenser. Statistiken över trafikolyckor med vilt och ren visar på en kraftig ökning av antalet olyckor över tid, som bara till en mindre del kan förklaras av ett ökat trafikarbete på väg och järnväg. Utsläppen av koppar till luft från trafiken har fortsatt att öka sedan målen antogs.

Däremot minskar utsläppen av kväveoxider både i inrikestrafiken och den internationella sjöfarten. I internationell sjöfart har också svaveldioxidutsläppen minskat väsentligt på senare år. Antalet observerade oljespill i Östersjön var under 2023 det lägsta sedan flygspaningen inleddes, men sedan dess finns inga tillgängliga mätvärden.

Trafikanalys gör därför den samlade bedömningen att tillståndet är jämförbart med när målen antogs. Bedömningen är osäker och ligger tydligt närmare att ändras till negativ än positiv.

NYHETER

Ny reglering av invasiva främmande arter

I november 2025 lämnade regeringen en proposition (Prop. 2025/26:41) till Riksdagen med förslag som syftar till att stärka regelverket kring invasiva främmande arter. Förslagen innehåller bland annat skärpta krav och straff vid införsel av dessa. Propositionen antogs av Riksdagen i mars 2026 och den nya lagen börjar gälla den 1 maj 2026. De skärpta straffbestämmelserna är tänkta att ge mer tyngd åt den nya förordningen om invasiva främmande arter som tagits fram parallellt. Förordningen innehåller bland annat en nationell förteckning över invasiva arter.

En svensk strategi för biologisk mångfald och ekosystemtjänster

I februari 2026 presenterade regeringen en strategi för biologisk mångfald och ekosystemtjänster (Regeringen 2026a). Strategin tar upp flera olika insatsområden, och ibland dem arbetet mot spridandet av invasiva arter.

Förstärkt budget för maritim miljöövervakning

Efter att budgetanslagen för maritim miljöövervakning minskades i budgeten avseende 2023, så har den återigen höjts i de tre senaste budgetpropositionerna. I den senaste budgeten tillfördes ytterligare 20 miljoner per år för ändamålet (Prop 2025/26:1).

2.14 Påverkan på människors livsmiljö

Bullerexponeringen bedöms inte ha minskat och en större andel av befolkningen bedöms vara utsatta för störande trafikbuller än när det transportpolitiska målet antogs. Halterna av kvävedioxid och partiklar har minskat över tid. Tillgången till naturmiljö bedöms sammantaget ha utvecklats neutralt.



Transportsystemet ska bidra till människors hälsa. I det ingår att minska exponeringen för transporternas negativa effekter som buller, luftföroreningar och partiklar. Men transportsystemet bidrar också till positiva hälsoeffekter till exempel genom att skapa tillgänglighet till natur- och grönområden.

Mått

De mått som används för att beskriva påverkan på människors livsmiljö är bullerexponering, halter av luftföroreningar (kväveoxider och partiklar) samt tillgången till naturmiljö. För både bullerexponering och halter av luftföroreningar finns ett samband med trafikmängden, även

om trafikmängden inte ensam är avgörande. Även egenskaper hos infrastruktur, fordonen, befolkningstäthet samt hur buller och luftföroreningar sprids och ackumuleras påverkar människors livsmiljö.

Hälsoeffekter av trafikbuller, luftföroreningar och tillgänglighet till natur

Trafiksystemet ger upphov till både buller och luftföroreningar, två av de mest betydande miljörelaterade hälsoriskerna i svenska tätorter. Både buller och luftföroreningar är kopplade till ökad risk för hjärt- och kärlsjukdom, förtida död och andra allvarliga hälsoutfall.

Trafikbuller är en av de mest utbredda miljöpåverkande faktorerna kopplade till transportsystemet (Naturvårdsverket 2026b). Buller definieras som oönskat ljud och mäts bland annat som ekvivalent ljudnivå (genomsnitt över tid) och maximal ljudnivå (högsta nivå vid en enskild händelse). Hur störande ljudet upplevs beror på omgivning, exponeringens varaktighet och individens känslighet (Boverket 2024a) (Trafikverket 2025g). Buller påverkar hälsan främst genom sömnstörningar och ökad risk för hjärt- och kärlsjukdom, men även typ-2 diabetes genom långvarig stressaktivering och störd återhämtning (Trafikverket 2025g) (Pershagen, Eriksson m.fl. 2020). Trafikbullerexponeringen i Sverige ger årligen upphov till cirka 1 000 hjärtinfarkter och 1 000 fall av stroke, varav omkring 500 leder till dödsfall. Den samlade bullerexponeringen innebär betydande folkhälsokonsekvenser och uppskattas orsaka hälsoförluster i storleksordningen 6 700 DALY¹³³ till följd av hjärtinfarkt, stroke och hypertoni. När även bullerrelaterade hälsoförluster till följd av allmänstörningar och sömnstörningar inkluderas ökar antalet till 41 000 DALY, vilket innebär att trafikrelaterad exponering är en av de största miljörelaterade hälsobelastningarna i landet (Trafikverket 2026g) (Trafikverket 2025g).

Transportsektorn genererar luftföroreningar genom både förbränning i motorer (t.ex. kväveoxider) och slitage av däck, bromsar och vägbanor, vilket ger upphov till partiklar. Exponeringen påverkas både av inhemska utsläpp och av långväga transporterade föroreningar. Luftföroreningar är kopplade till hjärt- och kärlsjukdom, lungsjukdom och lungcancer, och för fina partiklar (PM_{2,5}) har inga säkra tröskelvärden kunnat fastställas, vilket innebär att även låga halter kan innebära hälsorisker (Naturvårdsverket 2025a) (Naturvårdsverket 2025j). Ny nordisk kohortforskning visar dessutom att trafikbuller och luftföroreningar kan samverka och förstärka risken för stroke, även vid nivåer under gällande riktvärden (Thi Khanh HN 2025). Trafikens emissioner motsvarar omkring 1 400 förtida dödsfall och cirka 13 000 DALY (Trafikverket 2026g).

Transportsystemet påverkar naturområdenas tillgänglighet och kvalitet på flera sätt. Väg- och järnvägsinfrastruktur kan skapa barriärer som begränsar tillgången till grönområden, men kan samtidigt underlätta resor till grön- och friluftsområden. Forskning och internationella översikter visar att ökad exponering för grönområden är kopplat till förbättrad psykisk hälsa, ökad fysisk aktivitet och lägre dödlighet, särskilt i urbana miljöer och socialt utsatta områden. Närhet till natur bidrar också till bättre stressreduktion och främjar barns utveckling, och regelbunden naturvistelse har visat sig ge positiva effekter för både fysisk och psykisk hälsa. Tillgång till gröna miljöer inom gångavstånd främjar återhämtning, social interaktion och jämlik hälsa för hela befolkningen (Naturvårdsverket 2024c). Studier visar också att närhet till grönområden har stor betydelse för hur ofta de används, och att personer som bor nära grönområden vistas där oftare (Folkhälsomyndigheten 2025f). Naturområden som ligger nära där människor bor är av särskilt stor betydelse (Naturvårdsverket 2023), (Folkhälsomyndigheten 2025f).

¹³³ DALY står för *Disability-Adjusted Life Years* (funktionsjusterade levnadsår) och är ett mått på den samlade sjukdomsburden i en befolkning.



Utsatthet för buller – nyckelmått

Enligt Trafikverkets kartläggning utsattes drygt 1,2 miljoner personer för trafikbuller över 55 dB L_{den}¹³⁴ från statliga vägar och järnvägar.¹³⁵ Nationella uppskattningar anger cirka 2 miljoner exponerade, eftersom även kommunala vägar omfattas (Trafikverket 2024f).

Sedan 2011 har Trafikverket genomfört bullerskyddsåtgärder som berört cirka 75 000 personer längs statliga vägar och järnvägar. Under 2025 genomförde Trafikverket bulleravskärmande åtgärder för att förbättra boendemiljön för cirka 5 400 personer. Det omfattar 2 500 personer som var utsatta för buller från vägtrafik och 2 900 personer som var utsatta för buller från järnvägstrafik (Trafikverket 2026g).

Cirka 4–5 procent av befolkningen uppger besvär av trafikbuller i form av sömnstörningar, begränsad användning av balkong och uteplats eller svårigheter att ha fönster öppna dagtid. Dessa självrapporterade besvär har legat på en relativt stabil nivå under perioden 2021–2024, men på en högre nivå än under tidigare mätperioder (Folkhälsomyndigheten 2018) (Folkhälsomyndigheten 2024b). Miljöhälsoenkäten 2023 (MHE 23) visar att cirka 8 procent har svårt att somna eller blir väckta av trafikbuller, vilket innebär en tydlig ökning sedan mätningarna startade 1999 (Folkhälsomyndigheten 2024). Andelen som uppger sömnstörning varierar mellan län och är högst i storstadsregioner (Folkhälsomyndigheten 2024a). Resultat från miljöhälsoenkäten visar även att bullerexponeringen är socialt ojämnt fördelad, där barn i hushåll med lägre utbildningsnivå i större utsträckning bor i bullerutsatta miljöer (Folkhälsomyndigheten 2021a).

Kvävedioxid i luft i gaturum – nyckelmått

Kvävedioxid är en indikator på trafikens lokala påverkan i tätorter. Miljökvalitetsnormen¹³⁶ för årsmedelvärde är 40 µg/m³ och det nationella miljökvalitetsmålet¹³⁷ är 20 µg/m³. WHO:s riktvärde är 10 µg/m³. EU beslutade 2024 om reviderade luftkvalitetsdirektiv som innebär att EU:s norm för årsmedelvärde sänks till 20 µg/m³ från 2030 (Directive (EU) 2024/2881).

Halterna av kvävedioxid i gaturum har minskat över tid. Även i förhållande till miljökvalitetsmålet har utvecklingen förbättrats, även om jämförelser över tid bör göras med viss försiktighet eftersom antalet och lokaliseringen av mätplatser varierar (Naturvårdsverket 2025f). Naturvårdsverkets senaste utsläppsstatistik för 2024 visar att de totala nationella utsläppen av kväveoxider har minskat med drygt 50 procent sedan 2005 (Naturvårdsverket 2025b). Att halterna i gaturum har minskat innebär inte automatiskt att Sverige uppfyller sina nationella utsläppsåtaganden enligt EU:s takdirektiv (NEC) till 2030. Detta beror på att

¹³⁴ EU:s direktiv om omgivningsbuller anger mått som ska användas i samband med kartläggningar av buller. Måtten är L_{den} (dag-kväll-natt-nivå) och L_{night} (ekvivalent ljudnivå nattetid). I måttet L_{den} räknas den ekvivalenta ljudnivån för kvällen upp med 5 dB och nivån för natten med 10 dB. Både måtten L_{den} och L_{night} redovisar ljudnivån på 4 meters höjd över marken Trafikverket. (2023b). "Mått för ljudnivåer."

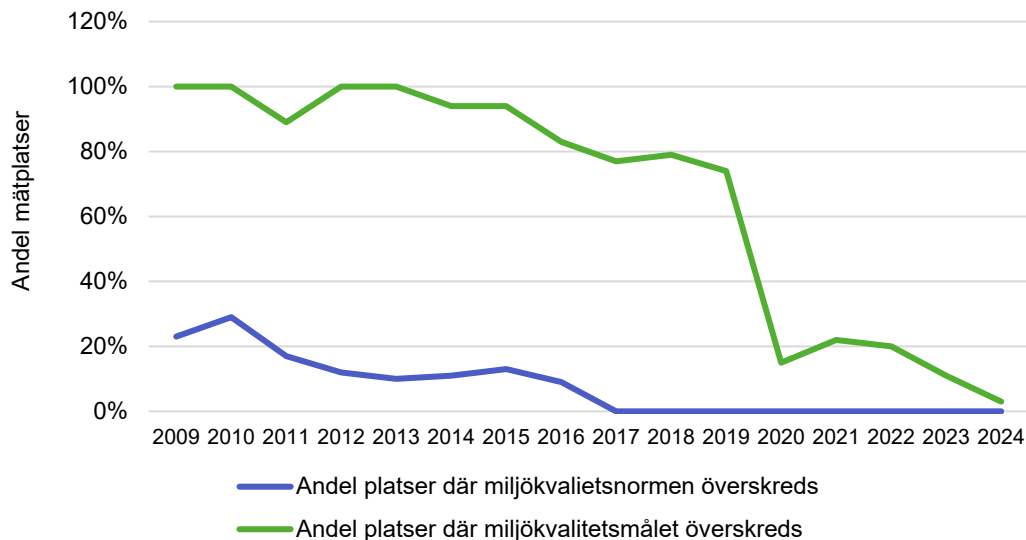
¹³⁵ Enligt förordning (2004:675) om omgivningsbuller, vilken införlivar EU:s bullerdirektiv (END), ska strategiska bullerkartläggningar genomföras vart femte år. Den senaste kartläggningen slutfördes 2022 (avseende 2021 års trafikdata) och nästa kartläggning ska vara genomförd senast den 30 juni 2027 Sveriges riksdag (2004). Förordning (2004:675) om omgivningsbuller.

¹³⁶ Miljökvalitetsnormer (MKN) är juridiska styrmedel som anger en bindande gräns för olika miljötillstånd vilka skall ha uppnåtts och följas vid en viss tidpunkt. De är inte ett målvärde utan är avsedda att reglera ett minimitillstånd av negativ miljöpåverkan, vilket utifrån rådande kunskapsläge, inte skall utgöra en fara för människors och djurs hälsa eller innebära en för stor störning på miljön. Naturvårdsverket ansvarar för vägledning kring Miljökvalitetsnormer för luftkvalitet och omgivningsbuller Centrum för arbets- och miljömedicin Region Stockholm. (2024). "Normer, mål och riktvärden för luftföroreningarC.". Miljökvalitetsnormer beslutas av regeringen, som även kan överlåta till en myndighet att meddela normer som följer av Sveriges medlemskap i EU (5 kap. 1 § miljöbalken) Sveriges riksdag (1999). Miljöbalk (1998:808).

¹³⁷ Miljökvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som ska nås. Det finns 16 miljökvalitetsmål som alla berör viktiga miljöområden. Riksdagen fastställer miljömålen (generationsmålet och miljökvalitetsmålen). Regeringen ansvarar för genomförandet och organiseringen av arbetet för att nå målen. Naturvårdsverket. (2025r). "Sveriges miljömål."



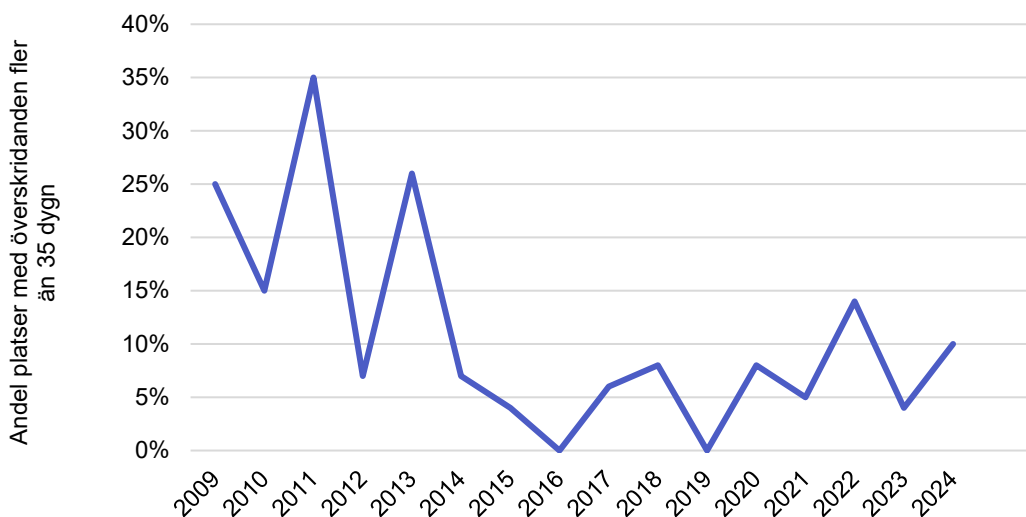
direktivet reglerar de samlade utsläppen i ton från samtliga sektorer, inklusive industri och arbetsmaskiner.



Figur 2.89. Andel platser av samtliga uppmätta platser där årsmedelvärdet av kvävedioxid i gaturum överstiger miljökvalitetsnormen (40 µg/m³) respektive miljökvalitetsmålet (20 µg/m³). Åren 2009–2024. Källa: Bearbetning av Naturvårdsverket (2025f).

Partikelhalter i gaturum (PM_{2,5} och PM₁₀) – nyckelmått

Vi ser en långsiktig minskande trend för partikelhalter även om det förekommer stora mellanårsvariationer (Naturvårdsverket 2025n). År 2024 uppgick andelen mätplatser i gaturum med fler än 35 överskridanden (Figur 2.90) till cirka 10 procent, vilket är något högre än 2023 men fortsatt på en lägre nivå än under början av 2010-talet (Naturvårdsverket 2025m).



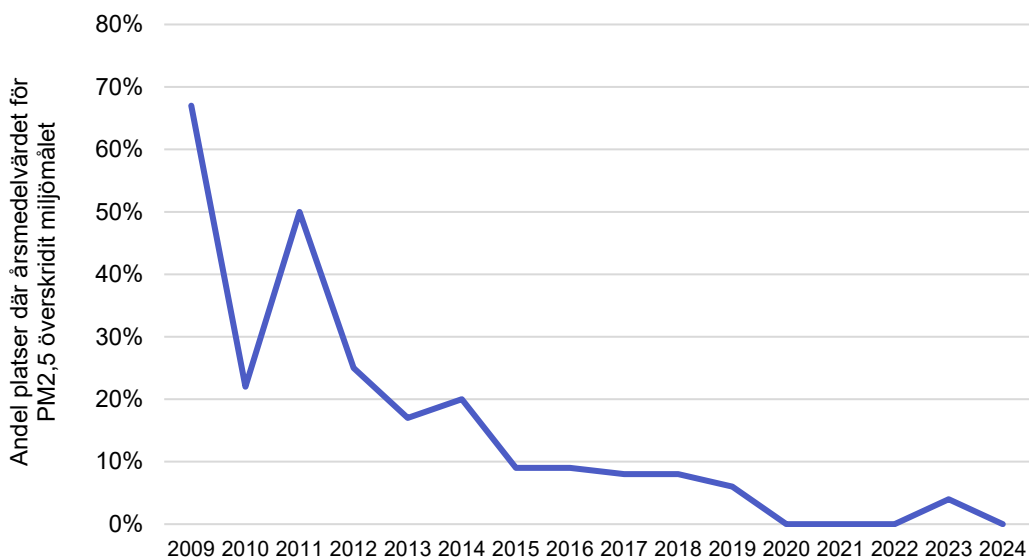
Figur 2.90. Andel platser i gaturum där miljökvalitetsnormen (50 µg/m³ som dygnsmedelvärde) för PM₁₀ överskridits fler än 35 dagar per år. Åren 2009–2024. Källa: Bearbetning av Naturvårdsverket (2025n)

Utsläppen av PM₁₀ från inrikes transporter uppgick 2024 till cirka 13 500 ton, vilket är något högre än när de transportpolitiska målen antogs 2009 (cirka 13 000 ton). Samtidigt har de totala nationella utsläppen av PM₁₀ minskat över tid. År 2009 uppgick de totala utsläppen till

cirka 64 800 ton, medan motsvarande siffra för 2024 var cirka 61 400 ton. Det innebär att den övergripande minskningen drivs av utsläppsreduktioner inom andra sektorer, medan utsläppen från inrikes transporter ligger kvar på en nivå något över 2009 års nivå (Naturvårdsverket 2025o).

År 2023 uppmättes halter av PM_{2,5} som överskred miljömålets precisering, 10 µg/m³, vid en av 26 mätplatser, vilket motsvarar cirka 4 procent.¹³⁸ År 2024 överskreds preciseringen inte vid någon av de 26 mätplatserna (Figur 2.91) (Naturvårdsverket 2025k).

De totala utsläppen av PM_{2,5} i Sverige har minskat från cirka 44 000 ton 1990 till omkring 12 700 ton 2024, vilket motsvarar en minskning med drygt 70 procent under perioden. Utsläppen av PM_{2,5} från inrikes transporter har fortsatt att minska och uppgick 2024 till cirka 2 100 ton, vilket är en minskning med drygt 40 procent jämfört med när de transportpolitiska målen antogs 2009 (Naturvårdsverket 2025i). Trots att utsläppen minskat totalt sett har utsläppen av små partiklar som uppkommer vid slitage av däck, bromsar och vägbana ökat (Naturvårdsverket 2024b).



Figur 2.91. Andel platser i gaturum där årsmedelvärdet för PM_{2,5} överskrider miljömålets precisering (10 µg/m³). Åren 2009–2024.

Källa: Bearbetning av Naturvårdsverket (2025k).

Elektrifieringen kan delvis bidra till minskad negativ påverkan

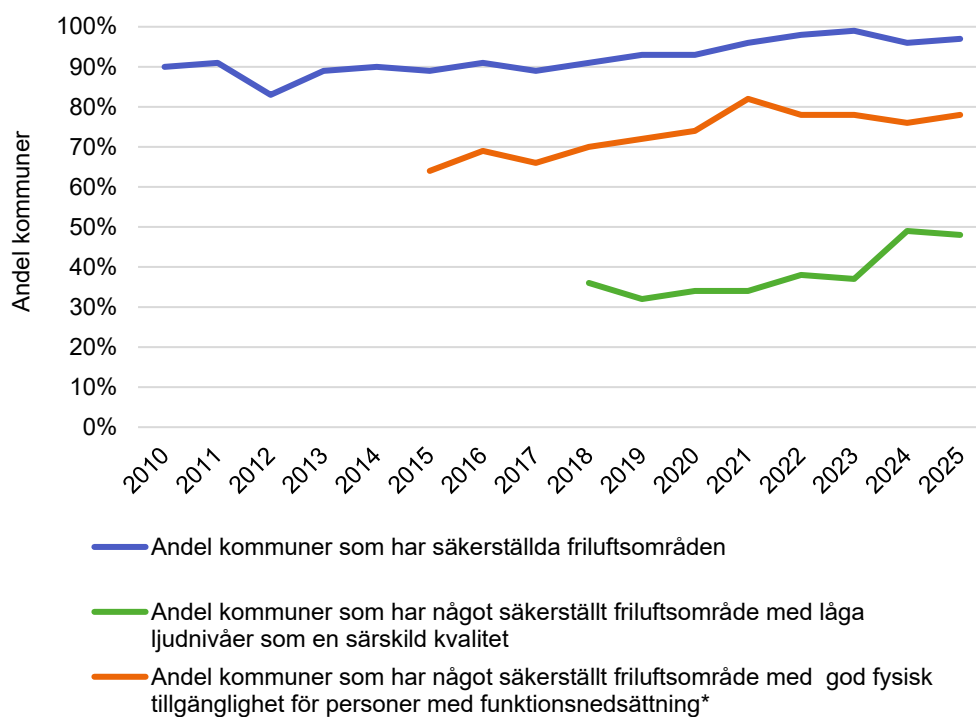
Utsläppen av kväveoxider (NO_x) har minskat kraftigt sedan 1990, särskilt från personbilar, tunga lastbilar och bussar. Minskningen förklaras främst av successivt skärpta Euro-krav, effektivare reningsteknik samt en växande andel el- och hybridfordon (Naturvårdsverket 2025i). Elektrifieringen bidrar till minskade avgasutsläpp och reducerat bromsslitage genom regenerativ bromsning. Samtidigt ökar den relativa betydelsen av slitagepartiklar från däck och väg, bland annat genom större och tyngre fordonspark, vilket innebär att elektrifiering inte ensamt kan lösa partikelproblematiken. Internationella studier visar att en överflyttning från bil till kollektivtrafik, gång och cykel kan minska partikelutsläppen upp till fem gånger mer än enbart elektrifiering av fordonsflottan. De nya Euro 7-kraven innebär för första gången gränsvärden för broms- och däckslitage, men eftersom regleringen endast gäller nya fordon

¹³⁸ Till år 2030 skärps EU:s norm till motsvarande nivå som det svenska miljömålet (10 µg/m³) Directive (EU) 2024/2881 Directive (EU) 2024/2881 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2024 on ambient air quality and cleaner air for Europe.

kommer effekterna att ta tid. En kombination av teknisk utveckling, beteendeförändringar och minskat trafikarbete bedöms därför vara avgörande för långsiktigt förbättrad luftkvalitet (EIT Urban Mobility 2025).

Tillgängligheten till naturmiljö

En genomgång av cirka 2 000 svenska tätorter visade att grönytor utgjorde i genomsnitt 67 procent av tätorternas landareal, och tätortsbefolkningen hade i genomsnitt 471 m² grönyta per person, med betydligt större ytor i små tätorter än i stora. Omkring 62 procent av grönytan var allmänt tillgänglig och 95 procent av befolkningen hade minst ett grönområde inom 200 meter från bostaden (SCB 2025c). År 2023 bodde cirka 8 procent av befolkningen inom 300 meter från skyddad natur, jämfört med 5 procent år 2013. Ökningen är särskilt tydlig i Stockholm och Uppsala.¹³⁹ Det är framför allt i Stockholm och i Uppsala som andelen har ökat (Statistiska Centralbyrån 2025).



Figur 2.92. Andel kommuner som har säkerställda friluftsområden, säkerställda friluftsområden med låga ljudnivåer och säkerställda friluftsområden med god fysisk tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Åren 2010–2025.

Källa: Naturvårdsverket (2025q)

Anm.*Frågan har formulerats om 2022. Ordet "fysisk" har lagts till för att särskilja fysisk och informativ tillgänglighet.

Även om tillgången till grönområden inom gångavstånd generellt är god i befolkningen, visar Miljöhälsoenkäten 2023 att den är ojämnt fördelad mellan grupper i befolkningen. Nästan 98 procent av personer födda i Sverige har ett grönområde på gångavstånd, medan motsvarande andel för personer födda utanför Europa är knappt 86 procent. Personer födda utanför Europa vistas mer sällan i grönområden än personer födda i Sverige eller övriga Norden. Under sommarhalvåret uppger cirka 55 procent av personer födda utanför Europa att de vistas i grönområden minst en gång i veckan, jämfört med omkring 78 procent bland personer födda i

¹³⁹ Definitionen av skyddad natur ändrades år 2018, vilket gav en högre andel av befolkningen bor inom 300 meter från skyddad natur.

Sverige. Skillnaderna i vistelsefrekvens är också påtagliga; personer med funktionsnedsättning vistas mer sällan i grönområden än befolkningen i övrigt och den yngsta åldersgruppen uppvisar en nedåtgående trend över tid (Folkhälsomyndigheten 2025f).

Sammanvägd bedömning

Sammantaget visar underlagen att påverkan på människors livsmiljö utvecklas i olika riktningar. Halterna av kvävedioxid och fina partiklar i gaturum har minskat över tid och överskridanden av miljökvalitetsnormer är idag mer ovanliga än när de transportpolitiska målen antogs. Samtidigt kvarstår utmaningar, bland annat vad gäller slitagepartiklar och de nationella utsläppsnivåerna i förhållande till kommande EU-krav.

När det gäller buller är bilden mer osäker. Kartläggningarna är inte fullt jämförbara över tid, men tillgängliga uppgifter tyder inte på någon tydlig minskning av den totala exponeringen, och självrapporterade störningar ligger kvar på relativt stabila nivåer. Samtidigt pågår en översyn av reglerna för trafikbuller vid bostäder, vilket kan komma att påverka skyddsnivåerna framöver (se avsnitt Nyheter). Tillgången till vardagsnära natur är generellt god och har förbättrats i vissa avseenden, men utvecklingen är ojämn mellan grupper och regioner.

NYHETER

Implementering av nytt luftdirektiv

Naturvårdsverket lämnade i november 2025 sitt slutliga förslag på hur EU:s nya luftkvalitetsdirektiv ska införas i svensk lagstiftning. Förslaget innebär att svenska miljökvalitetsnormer för bland annat kvävedioxid och partiklar skärps för att harmonisera med EU-kraven till år 2030 (Naturvårdsverket 2025c). Naturvårdsverket informerar löpande kommuner och andra berörda aktörer om direktivets innehåll och tidsplan genom särskilda informationsbrev. Direktivet innebär skärpta krav på luftkvalitet och uppföljning, med successiva milstolpar fram till 2030. Implementeringen väntas få betydelse för såväl kommunal luftkontroll som nationell uppföljning (Naturvårdsverket 2026e).

Skärpt industriutsläppsdirektiv (IED 2.0)

Det reviderade industriutsläppsdirektivet (IED 2.0) antogs formellt av EU i maj 2024 och implementeras nu i svensk lagstiftning. Direktivet, som ska vara genomfört i nationell rätt senast den 1 juli 2026, väntas få betydande effekt på de samlade nationella utsläppen av kväveoxider och bildandet av sekundära partiklar, vilket är en förutsättning för att Sverige ska klara sina åtaganden enligt takt direktivet (NEC) till år 2030. Trots att industriutsläppsdirektivet (IED 2.0) primärt reglerar punktutsläpp från fasta anläggningar, är dess genomförande relevant för transportsektorn. Skärpta industrikrav kan bidra till att skapa större nationella marginaler för att klara Sveriges åtaganden enligt takt direktivet (NEC), vilket indirekt påverkar förutsättningarna för transportsektorns omställning (Naturvårdsverket 2026c).

Euro 7 och bromspartiklar

Förberedelserna inför Euro 7-regelverket har intensifierats. Från och med november 2026 börjar de nya kraven gälla i EU, vilket innebär att även elfordon för första gången får gränsvärden för utsläpp av partiklar från bromsar och däck (Dornoff och Rodríguez 2024). EU-kommissionen väntas anta kompletterande genomförandeakter som preciserar emissionskrav, metoder för typgodkännande och administrativa processer. Dessa ska beslutas inom ett år för lätta fordon och inom 2,5 år för tunga fordon. Regelverket kommer successivt att påverka transportsektorns utsläpp och därmed luftkvaliteten (Naturvårdsverket 2026e).

Förenklade regler för trafikbuller vid bostäder ska utredas

Regeringen har gett Boverket i uppdrag att föreslå förenklningar av reglerna för trafikbuller vid bostäder, bland annat genom att se över kravet på skyddad sida. Uppdraget ska redovisas senast den 31 mars 2026 (Regeringen 2025b). Förändringarna kan innebära en sänkt skyddsnivå, vilket enligt forskning riskerar att försämra ljudmiljön och motverka folkhälsomål samt miljömålet God bebyggd miljö (Bullernätverket 2025).

Fortsatt stöd till elektrifiering genom Klimatklivet

Den pågående elektrifieringen av transportsektorn bedöms bidra positivt till luftkvaliteten, särskilt i tätorter. Regeringen har fortsatt avsatt medel till Klimatklivet och Ladda bilen, och 2025 var ett rekordår både vad gäller inkomna och beviljade ansökningar (Naturvårdsverket 2026e). Under 2025 inkom drygt 5 500 ansökningar till Ladda bilen och över 5 100 beviljades. Totalt beviljades stöd till 52 821 nya laddpunkter under året, motsvarande 620 miljoner kronor. Satsningarna stärker förutsättningarna för minskade utsläpp från vägtrafiken, särskilt i tätorter, och därmed förbättrad luftkvalitet (Naturvårdsverket 2026d).

2.15 Omkomna och allvarligt skadade

De allra flesta av dem som omkommer i transportsystemet, omkommer inom väg- och bantrafiken. Tack vare en gynnsam utveckling framför allt i vägtrafiken sedan målen antogs 2009, gör vi den samlade bedömningen att utvecklingen varit positiv.

Utvecklingstakten de senaste åren är dock för långsam. Antal omkomna i olyckor på väg måste minska snabbare och antalet omkomna i självmord inom bantrafiken måste *halveras* för att nå respektive etappmål till 2030.

Sammantaget är utvecklingen på olycksområdet inte tillräcklig för att nå uppsatta etappmål till år 2030.



Enligt regeringsbeslut om nytt transportpolitiskt etappmål för trafiksäkerhet (Regeringen 2020), är målen för de olika trafikslagen följande: jämfört med medelvärdet för åren 2017–2019 ska antal omkomna i samtliga trafikslag, var för sig, halveras till 2030. Suicid inkluderas i de omkomna *enbart* i bantrafiken. Antal allvarligt skadade ska under samma period minska med 25 procent i respektive trafikslag.

Vi kommer presentera antal omkomna och allvarligt skadade (i de fall det finns uppgifter om detta) för basperioden 2017–2019 samt åren 2020–2025 och resonera om hur långt från målnivån 2030 vi är.

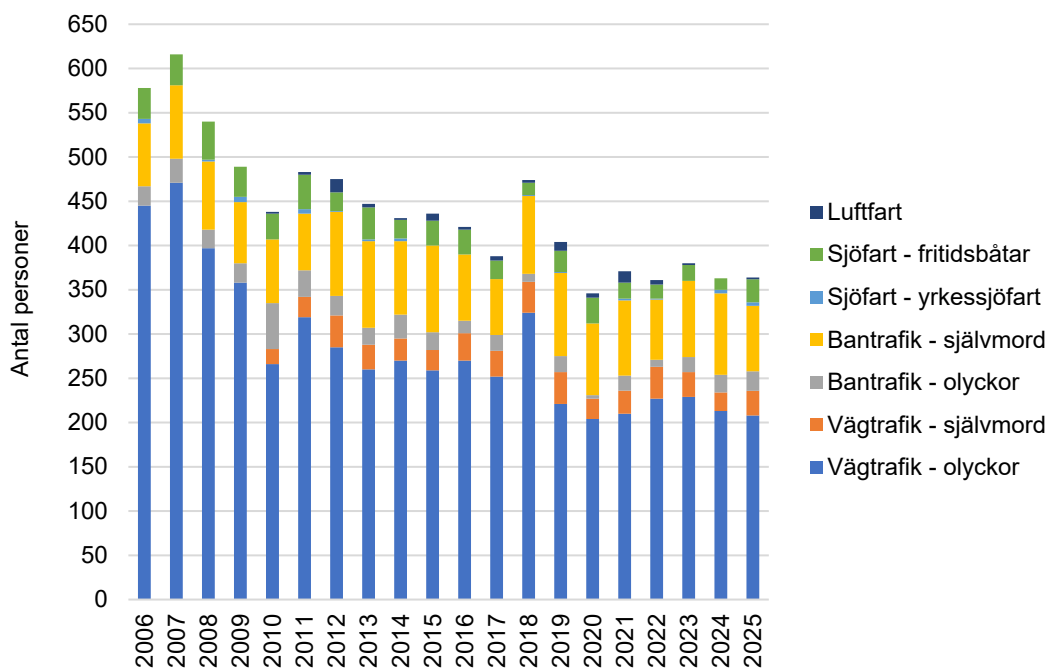
Mått

Omkomna och allvarligt skadade i transportsystemet – nyckelmått

Under 2025 omkom (preliminärt) 364 personer i alla trafikslag sammantaget, en person mer än året innan (Figur 2.93). Av de omkomna omkom 260 personer i olyckor och 102 i självmord.

Antal omkomna totalt i alla trafikslag har sedan 2007 minskat med 37 procent.¹⁴⁰ Den positiva utvecklingen förklaras nästan helt av den positiva utvecklingen i vägtrafiken, där majoriteten av de omkomna finns. Om vi ser till andel av samtliga omkomna under 2025 stod vägtrafiken för 65 procent och bantrafiken för 27 procent av de drabbade, dvs. tillsammans 92 procent. I båda fallen är siffrorna inklusive självmord. Antal omkomna inom luftfarten var 2 personer under 2025 och inom sjöfarten 30 personer; 4 i yrkessjöfarten och 26 i fritidsbåt.

¹⁴⁰ 2007 var basåret för de tidigare etappmålen och i praktiken användes genomsnittet 2006–2008 som ett basvärde vid utvärdering av målen.



Figur 2.93. Antal omkomna i de olika trafikslagen, åren 2006–2025 (preliminärt för 2025).
 Källa: Transportstyrelsen (2026b)
 Anm: Luffart finns endast med fr.o.m. år 2010. Självmorden på väg särredovisas endast fr.o.m. år 2010. För senaste året finns ingen uppgift om antal självmord och imputeras därför med genomsnittet för perioden 2010–2024; 28 personer.

Allvarligt skadade går inte att på något enkelt sätt sammanfatta för alla trafikslag, men vägtrafiken dominerar stort även där med några hundra eller några tusen skadade (beroende på vilket mått som används) mot relativt små tal i övriga trafikslag.

Omkomna och allvarligt skadade inom vägtrafiken

Etappmålen lyder: Antalet omkomna till följd av trafikolyckor i vägtrafiken ska halveras till år 2030 (jämfört med 2017–2019). Antalet allvarligt skadade ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Tabell 2.24 sammanfattar basnivåer för antal omkomna och svårt skadade samt etappmålen för 2030. För suicid i vägtrafiken finns inget uttalat etappmål. Under 2025 omkom enligt preliminära uppgifter 208 personer i vägtrafiken exklusive självmord¹⁴¹, jämfört med 213 personer år 2024, en *minskning* med 5 personer (-2 procent).

Vad gäller *svårt skadade*¹⁴² så är denna indikator baserad på polisens rapportering och vi har goda skäl att tro att svårt skadade är underrapporterade. Det har varit stora problem med polisens rapportering av skadade personer sedan hösten 2013, dels på grund av att IT-system inte fungerat, dels på grund av nedprioritering av rapportering från vägtrafikolyckor (Transportstyrelsen 2015). Som vi har förstått det kvarstår nedprioriteringen av trafikbrott fortfarande. Med de uppgifter som står till buds om svårt skadade är målet för 2030 redan uppfyllt (Tabell 2.24).

En annan källa för att mäta skadade i vägtrafiken är akutsjukvården. Med *allvarligt skadad* avses risken att få en funktionsnedsättning på minst en procent efter en vägtrafikolycka.

¹⁴¹ Antal självmord i vägtrafiken har mätts på ett rigoröst sätt fr.o.m. år 2010. Sedan dess har antal självmord i vägtrafiken varit i genomsnitt 28 fall per år. 28 används också som en uppskattning av antal självmord under 2025 (ännu ej fastställt).

¹⁴² I officiell olycksstatistik ingår svårt skadade som baseras på polisens rapportering.

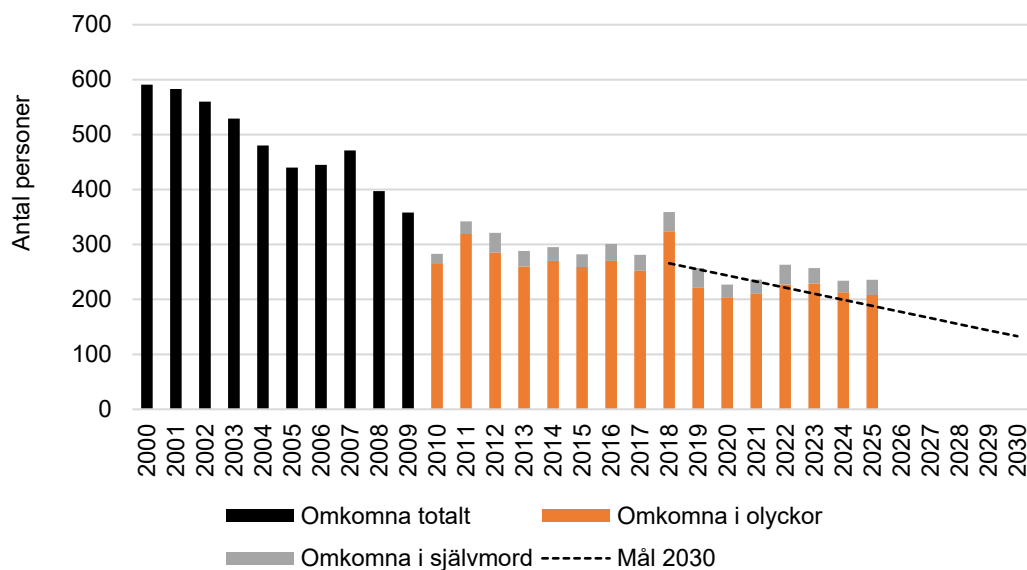
Mycket allvarligt skadad avser en funktionsnedsättning på 10 procent. Det finns inga uppgifter om allvarligt skadade eller mycket allvarligt skadade för de senaste åren. Detta har sin förklaring i att Transportstyrelsen arbetar på en ny metod för att kompensera för bortfall i rapportering. Vår förhoppning är att återigen kunna presentera dessa mått i nästa måluppföljning.

Tabell 2.24. Omkomna och svårt skadade i vägtrafiken. Basvärde (2017–2019), åren 2020–2025 (preliminärt för 2025) samt målvärde 2030.

	<i>Omkomna exkl. självmord</i>	<i>Svårt skadade</i>
Genomsnitt åren 2017–2019	266	2 140
2020	204	1 645
2021	210	1 718
2022	227	1 891
2023	229	1 789
2024	213	1 597
2025	208	1 498
Mål 2030	133	1 605

Källa: 2017–2024 (Trafikanalys 2025s), preliminär uppgift 2025 Transportstyrelsen (2026b).

Etappmålen för antal omkomna och skadade är mätta i absoluta tal, inte i relation till trafikarbetet, befolkningen eller liknande. Målet är en halvering av antalet omkomna i vägtrafikolyckor exklusive självmord – max 133 omkomna år 2030. Sedan etappmålet basår har antal omkomna i vägtrafiken minskat med i genomsnitt 3,4 procent per år. För att nå målet om maximalt 133 omkomna år 2030 måste antalet omkomna minska med minst 8,6 procent per år. Det ser med andra ord ut som det blir svårt att nå etappmålet för omkomna på väg. (Figur 2.94).



Figur 2.94. Antal omkomna i vägtrafikolyckor och självmord, etappmålet 2030 (max 133 omkomna i enbart olyckor). Åren 2000–2025 (preliminär uppgift för 2025).
 Källa: 2000–2024 (Trafikanalys 2025s), preliminär uppgift 2025 Transportstyrelsen (2026b).
 Anm: Självmorden särredovisas endast fr.o.m. år 2010. För senaste året finns ingen uppgift om antal självmord och imputeras därför med genomsnittet för perioden 2010–2024; 28 personer.

Under 2025 omkom alltså 208 personer i vägtrafikolyckor, 147 män och 61 kvinnor (71 procent män). Under de senaste 10 åren har männens andel bland de omkomna i olyckor varit i genomsnitt 76 procent. Tendensen de senaste decennierna är en något ökande andel män bland de omkomna.

Omkomna och allvarligt skadade inom bantrafik

Etappmålen lyder: Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030 (jämfört med 2017–2019). Antalet allvarligt skadade ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

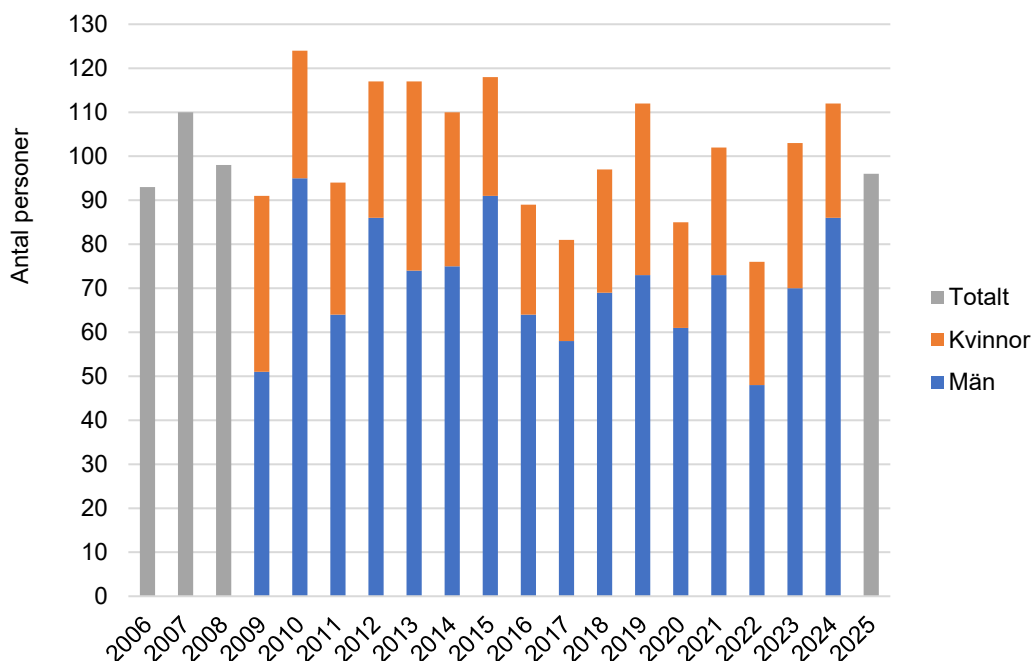
Under 2025 omkom totalt 96 personer i bantrafiken, 22 personer i olyckor och 74 i självmord. Detta innebär att antalet omkomna totalt minskade med hela 16 personer (14 procent) jämfört med 2024. Målet om halverat antal omkomna till år 2030 motsvarar maximalt 48 personer. Det innebär att antal omkomna behöver *halveras* till 2030. Antal omkomna i *olyckor* i bantrafiken är relativt få, så det helt avgörande för måluppfyllelsen blir att kunna minska antalet självmord. För allvarligt skadade låg bantrafiken 2025 strax över målvärdet (Tabell 2.25).

Tabell 2.25. Omkomna och allvarligt skadade inom bantrafiken. Basvärde (2017–2019), åren 2020–2025 (preliminär uppgift för 2025) samt målvärde 2030.

	Omkomna i olyckor	Självmord	Omkomna totalt	Allvarligt skadade i olyckor	Allvarligt skadade vid självmordsförsök	Allvarligt skadade totalt
Genomsnitt åren 2017–2019	15	82	97	24	11	35
2020	4	81	85	16	9	25
2021	17	85	102	20	10	30
2022	8	68	76	23	18	41
2023	17	86	103	32	10	42
2024	20	92	112	26	7	33
2025	22	74	96	15	7	22
Mål 2030	..	..	48	..	..	26

Källa: 2017–2024 Trafikanalys (2025b), preliminär uppgift 2025 Transportstyrelsen (2026b).
Anm: .. anger att uppgift ej är tillgänglig eller alltför osäker för att anges.

Självmorden har sedan år 2009 varit i genomsnitt 80 procent av alla omkomna i bantrafiken. Av de fall där kön är känt har männen utgjort 70 procent av de omkomna i olyckor och självmord sammantaget (Figur 2.95).



Figur 2.95. Antal omkomna i olyckor och självmord sammantaget i bantrafiken. Antal personer per kön åren 2006–2025 (preliminär uppgift för 2025).

Källa: 2006–2024 Trafikanalys (2025b), preliminär uppgift 2025 Transportstyrelsen (2026b).

Bantrafiken är ett trafikslag där de allvarligt skadade är *färre* än de omkomna (i olyckor och självmord sammantaget), på grund av att kollisionerna ofta är väldigt våldsamma och därmed dödliga. Spårvägstrafikens roll är marginell för statistiken på omkomna i olyckor och självmord, men står för nära hälften av de allvarligt skadade. Detta är alltså människor som skadas i en trafikmiljö där spårväg och vägtrafik samsas länga långa sträckor.

Omkomna och allvarligt skadade inom sjöfarten

Etappmålen lyder: Antalet omkomna till följd av trafikolyckor i sjöfarten ska halveras till år 2030 (jämfört med 2017–2019). Antalet allvarligt skadade ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Med utgångspunkt i basvärdet blir målet för 2030 max 10 omkomna i sjöfarten, dvs. yrkessjöfarten och båtlivet (fritidssjöfarten) tillsammans (Tabell 2.26). Under 2025 omkom 28 i sjöfarten (10 fall är fortfarande under utredning), den högsta dödssiffran på fem år. Under året omkom fyra personer inom yrkessjöfarten, vilket är samma nivå som året innan. De omkom i så kallade sjöolyckor; olyckor som har att göra med fartygets drift.¹⁴³ Antalet allvarligt skadade i yrkessjöfarten kan idag inte mätas på något konsistent sätt för hela perioden.

I fritidssjöfarten omkom 26 personer under 2025, vilket är en mycket hög siffra, till viss del en följd av en mycket varm sommar. Rapporteringen som möjliggör mätning av antal *skadade* i fritidssjöfarten står inför en förbättring framöver. Enligt den nya lagen (SFS 2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas är numera Polisen, Kustbevakningen och akutsjukvården skyldiga att rapportera in uppgifter om skadade inom båtlivet till Transportstyrelsen. Förhoppningen är att det framöver ska vara möjligt att mäta antal skadade inom båtlivet. För omkomna i sjöfarten står båtlivet för den allra största delen och måluppfyllelsen kommer därmed dikteras av vad som händer inom båtlivet.

¹⁴³ Olyckor ombord som inte är relaterade till fartygets drift kallas personolyckor.

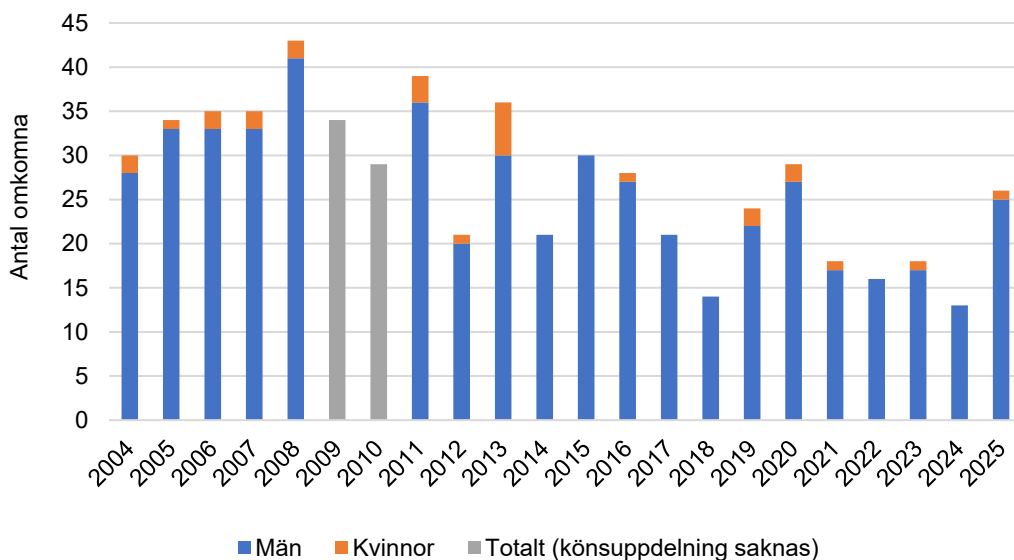
Tabell 2.26. Omkomna inom yrkessjöfarten samt båtlivet (fritidssjöfarten). Basvärde (2017–2019), åren 2020–2025 (preliminärt för 2025) samt målvärde 2030.

	Omkomna yrkessjöfart	Omkomna fritidssjöfart	Omkomna totalt	Allvarligt skadade yrkessjöfart	Allvarligt skadade fritidssjöfart
Genomsnitt 2017–2019	1	20	21	..	..
2020	0	29	29	..	..
2021	2	18	20	..	..
2022	1	16	17	..	..
2023	0	18	18	..	..
2024	4	13	17	..	..
2025	4	26	30	..	..
Mål 2030	..	..	10	..	..

Källa: Transportstyrelsen (2026b)

Anm: .. anger att uppgift ej är tillgänglig eller alltför osäker för att anges.

Under 2025 var bland de 26 omkomna, en enda kvinna. För hela perioden 2006–2025 har 95 procent av de omkomna varit män (Figur 2.96). I yrkessjöfarten finns ingen uppgift om kön på de omkomna.



Figur 2.96. Antal omkomna män respektive kvinnor i fritidsbåtsolyckor. Åren 2004–2025 (preliminär uppgift för 2025).

Källa: Transportstyrelsen (2026b)

Omkomna och allvarligt skadade inom luftfarten

Etappmålen lyder: Antalet omkomna till följd av trafikolyckor i luftfarten ska halveras till år 2030 (jämfört med 2017–2019). Antalet allvarligt skadade ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

För den del av flyget som kallas *linjefart och charter* är basvärdet noll och det har inte omkommit eller skadats någon alls inom den typen av flyg sedan 2016 (två omkomna år 2016). Under 2025 omkom inte heller någon inom linjefart och charter, medan två omkom i

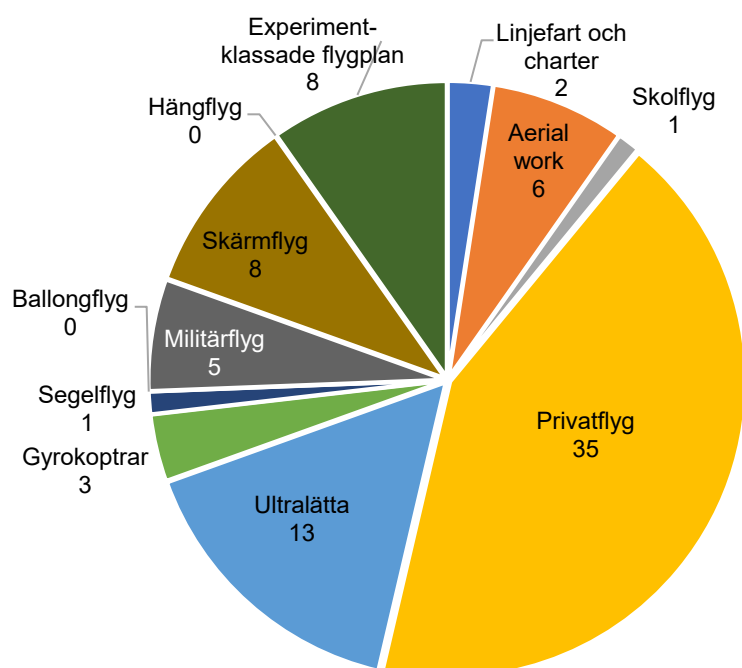
övriga flyget (privatflyg). Målet för 2030 för luftfarten totalt är maximalt 3 omkomna och maximalt 10 allvarligt skadade (Tabell 2.27). Det rör sig om små antal omkomna och skadade i flyget och målen förefaller vara inom räckhåll.

Tabell 2.27. Omkomna och allvarligt skadade inom linjefart och charter respektive övrigt flyg. Basvärde (2017–2019), åren 2020–2025 (preliminär uppgift för 2025) samt målvärde 2030.

	<i>Omkomna, linjefart och charter</i>	<i>Omkomna, övrigt flyg</i>	<i>Omkomna, totalt</i>	<i>Allvarligt skadade, linjefart och charter</i>	<i>Allvarligt skadade, övrigt flyg</i>	<i>Allvarligt skadade, totalt</i>
Genomsnitt 2017–2019	0	6	6	0	14	14
2020	0	5	5	0	12	12
2021	0	13	13	0	7	7
2022	0	5	5	0	19	19
2023	0	2	2	0	12	12
2024	0	0	0	0	5	5
2025	0	2	2	0	5	5
Mål 2030	..	..	3	..	..	10

Källa: 2017–2024 Transportstyrelsen (2025g), preliminär uppgift 2025 Transportstyrelsen (2026b).
Anm: .. anger att uppgift ej är tillgänglig eller alltför osäker för att anges.

Under perioden 2010–2025 (den period vi har likvärdiga uppgifter för) har totalt 82 personer omkommit inom luftfarten; 5 personer per år i genomsnitt. Hur dessa har fördelat sig mellan olika slags luftfartyg visas nedan (Figur 2.97).



Figur 2.97. Antal omkomna personer i olika slags luftfart och luftfartsfartyg, totalt åren 2010–2025 (preliminär uppgift för 2025).

Källa: 2010–2024 Transportstyrelsen (2025g), preliminär uppgift 2025 Transportstyrelsen (2026b).

Drygt 40 procent av dödsfallen var inom privatflyget, som bland annat rymmer de större olyckorna med flera fallskärmshoppare som skedde åren 2019 och 2021. Därefter följer, mätt i antal omkomna, det sportbetonade flyget i form av ultralätta plan och skärmflyg, samt experimentklassade flygplan. Kön och ålder på de omkomna och skadade i luftfarten samlas inte in. Under perioden 2010–2025 har totalt 157 personer skadats allvarligt inom luftfarten, 107 av dem (68 procent) skadades i skärmflyget.

Funktionsjusterade levnadsår (DALY) för transportsystemet totalt och dess delar

Antalet förlorade funktionsjusterade levnadsår har beräknats för en rad negativa sideeffekter av transporter, bland annat buller, luftföroreningar och vägtrafikolyckor, och även i positivt hänseende från fysiskt aktiva resor (läs mer under avsnitt 3.8). Baserat på 2018 års olycksstatistik motsvarar antalet omkomna i vägtrafiken cirka 10 900 förlorade levnadsår. Räknar man in både döda och allvarligt skadade i vägtrafiken uppgår antalet förlorade levnadsår till cirka 32 000 DALY. Detta kan jämföras med förlorade levnadsår till följd av buller (cirka 41 000 DALY) och luftkvalitet (cirka 19 400 DALY), som vägtrafiken också bidrar till.

Det är viktigt att iaktta att DALY-beräkningen för icke-dödliga skador från trafikolyckor är en approximation som bygger på olika definitioner av skador och grader av invaliditet och därför kan vara förenad med osäkerhet. DALY-beräkningar görs inte kontinuerligt och det finns därför ingen tidsserie som kan användas till att följa upp kvantifierade mål (Trafikanalys 2019c).

Sammanvägd bedömning

Under 2025 omkom (preliminärt) 364 personer i alla trafikslag sammantaget. Sedan det tidigare basåret 2007 (mätt som genomsnitt för åren 2006–2008) har antalet omkomna i hela transportsystemet minskat med 37 procent. Antalet allvarligt skadade kan inte mätas i alla delar av transportsystemet på ett jämförbart sätt.

Tack vare en gynnsam utveckling framför allt i vägtrafiken sedan målen antogs 2009, gör vi den samlade bedömningen att utvecklingen varit positiv. Utvecklingstakten de senaste åren har dock varit för långsam. Antal omkomna i olyckor på väg måste minska snabbare och antalet omkomna i självmord inom bantrafiken måste *halveras* för att nå respektive etappmål till 2030. Sammantaget är utvecklingen på olycksområdet inte tillräcklig för att uppsatta etappmål till år 2030.

NYHETER

Stärkta möjligheter att upptäcka narkotikapåverkade förare i vägtrafiken

En ny lag trädde i kraft den 1 mars 2025 och ska gälla i fem år (SFS 2024:1231). Den ger polisen, tullen och kustbevakningen befogenhet att utan misstanke om brott genomföra rutinmässig ögonundersökning av förare för att upptäcka tecken på narkotikapåverkan.

Mer ändamålsenlig AM-utbildning (mopeder, snöskotrar och terränghjulingar)

AM-utbildningen utvecklas och förbättras. Det blir fr.o.m. 1 februari 2026 möjligt att utbilda även med mopeder som har tre eller fyra hjul och det tillkommer innehåll specifikt för dessa. Utbildningens omfattning ökar, för att ge mer utrymme för övningskörning och elever ska praktiskt få öva med relevant fordon (TSFS 2025:45).

Bantrafik

EU:s regler för godsvagnar har skärpts för att öka säkerheten vid transport av semitrailers i starka sidvindar. Vagnar ska ha en låsanordning med viss styrka, det ska finnas indikatorer som visar om lasten är rätt låst samt tydlig märkning med användningsinstruktioner. Även befintliga vagnar måste testas och märkas som uppfyllande kravet på låskraft (TSD WAG, förordning EU 321/2013 med ändringar).

Sjöfart

Under 2025 har Transportstyrelsen tagit fram rapporten *Inriktning för ett hållbart båtliv 2035*. Målet är att skapa ett så säkert, miljövänligt och tillgängligt båtliv som möjligt. Den innehåller bl.a. en åtgärdslista som har tagits fram av Transportstyrelsen i samarbete med medlemmar ur både Sjösäkerhets- och Båtmiljørådet (Transportstyrelsen 2025d).

Nationell arbetsgrupp mot stökiga flygpassagerare

Sedan hösten 2023 bedrivs ett nationellt, branschgemensamt arbete mot stökiga passagerare, mot bakgrund av ökade incidenter som påverkar flygsäkerhet, trygghet och arbetsmiljö (Transportstyrelsen 2024a).

Källförteckning

- Atlantic Council Experts (2026). The EU and Mercosur are creating one of the world's largest free trade areas. What's next?, Atlantic Council. <https://www.atlanticcouncil.org/dispatches/eu-and-mercosur-are-creating-one-of-the-worlds-largest-free-trade-areas/>.
- Berg, D. (2026). Oljeshock höjer flygpriser efter kriget – så påverkas du. <https://www.svt.se/nyheter/ekonomi/oljeshock-hojer-flygpriser-efter-kriget-sa-paverkas-du>.
- Boverket. (2024a). "Beskrivning av ljud och buller." från <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/planeringsfragor/information-om-buller-och-goda-ljudmiljoer/beskrivning-av-ljud-och-buller/>.
- Boverket (2024b). Regler för laddning av elfordon. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/regler-om-byggande/laddning-av-elfordon/>.
- Bredbandsval.se. (2024). "Starlink – bredband via satellit." från <https://www.bredbandsval.se/bredband/starlink-bredband>.
- Brå (2025). Nationella trygghetsundersökningen 2025. Om utsatthet, otrygghet och förtroende. Stockholm. Rapport 2025:15. https://bra.se/download/18.2ea97252199c925f9182bbe/1760088515540/2025_15_Nationella%20trygghetsunders%C3%B6kningen%202025.pdf.
- Brå (2026). Underlag till Trafikanalys. Handling #30 i ärende Utr 2025/67. Stockholm.
- Bullernätverket. (2025). "Utredning om sänkta krav för trafikbuller vid bostäder." från <https://www.bullernatverket.se/aktuellt/nyhetslista/utredning-om-sankta-krav-for-trafikbuller-vid-bostader/>.
- Centrum för arbets- och miljömedicin Region Stockholm. (2024). "Normer, mål och riktvärden för luftföroreningarC." från <https://www.camm.regionstockholm.se/miljohalsa-online/gammalt-avpublicerat-slanga-s/luftfororeningar-utomhus/Normer-mal-och-riktvarden-for-luftfororeningar/>.
- Circle K (2026). Drivmedelspriser företagskund, Prishistorik Fordonsgas 2007-2025. Nedladdad 2026-03-19. <https://www.circlek.se/drivmedel/drivmedelspriser>.
- Commission, E. (2025). Commission launches plan to accelerate high-speed rail across Europe. https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/commission-launches-plan-accelerate-high-speed-rail-across-europe-2025-11-05_en.
- Conlogic AB (2021). Tidsutveckling. Underlag till Trafikanalys handling #8 i ärende Utr 2021/14.
- Cykelfrämjandet (2025). Cykelfrämjandets Kommunvelometer 2025 En granskning och jämförelse av kommunernas satsningar på att öka cykling och göra cykling säkrare och mer attraktivt. <https://cykelframjandet.se/wp-content/uploads/2025/08/kommunvelometern-2025-hogupplost.pdf>.
- Delegation of the European Union to Australia (2026). EU and Australia strengthen relations with Security and Defence Partnership and Trade Agreement, EU. https://www.eas.europa.eu/delegations/australia/eu-and-australia-strengthen-relations-security-and-defence-partnership-and-trade-agreement_en.
- Dijkstra, L., E. Papadimitriou, B. Cabeza Martinez, L. de Dominicis and M. Kovacic (2023). EU Regional Competitiveness Index 2.0, R. a. U. P. EU-kommissionen. 2022 edition, Revised, May 2023. https://ec.europa.eu/regional_policy/information-sources/publications/working-papers/2023/eu-regional-competitiveness-index-2-0-2022-edition_en.

- Directive (EU) 2024/2881 Directive (EU) 2024/2881 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2024 on ambient air quality and cleaner air for Europe. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:L_202402881.
- Dornoff, J. and F. Rodríguez (2024). Euro 7: The new emission standard for light- and heavy-duty vehicles in the European Union. https://theicct.org/wp-content/uploads/2024/03/ID-116-%E2%80%93Euro-7-standard_final.pdf.
- Drivkraft Sverige (2026). Historiskt riktpolis för bensin, dieselbränsle, HVO100 och etanol till företagskund – per år. Nedladdad 2026-03-19. <https://drivkraftsverige.se/fakta-statistik/priser/>.
- Drivmedla. (2026). "Kartor & Statistik AFIR." från <https://drivmedla.vti.se/>.
- E-hälsomyndigheten (2025). "Så har Fritidskortet använts 2025." <https://www.ehalsomyndigheten.se/om-ehalsomyndigheten/aktuellt/nyheter/2025/sa-har-fritidskortet-anvants-2025/>.
- EIT Urban Mobility (2025). STUDY ON NON-EXHAUST EMISSIONS IN ROAD TRANSPORT. <https://www.eiturbanmobility.eu/wp-content/uploads/2025/05/41-EIT-Emissions-Report-5a-Digital-1.pdf>.
- Ekelund, U., J. Steene-Johannessen, W. J. Brown, M. W. Fagerland, N. Owen, K. E. Powell, A. Bauman, I.-M. Lee, L. P. A. S. E. Committee and L. S. B. W. Group (2016). "Does physical activity attenuate, or even eliminate, the detrimental association of sitting time with mortality? A harmonised meta-analysis of data from more than 1 million men and women." *Lancet* **Sep 24;388(10051):1302-10**. <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/27475271/>.
- Ekelund, U. e. a. (2026). "Deaths potentially averted by small changes in physical activity and sedentary time: an individual participant data meta-analysis of prospective cohort studies." *The Lancet* Volume 407, Issue 10526, 24–30 January 2026, Pages 339-349. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0140673625022196>.
- Ellis-Petersen, H. and J. Rankin (2026). 'Mother of all deals': EU and India sign free trade agreement. <https://www.theguardian.com/business/2026/jan/27/eu-and-india-sign-free-trade-agreement>.
- Energimyndigheten (2025a). Energianvändning för trafik inom bantrafiken uppdelad per trafikslag och energivara, 2000-. Nedladdad 2026-02-26. https://pxexternal.energimyndigheten.se/pxweb/sv/Energimyndighetens_statistikdatabas/Energimyndighetens_statistikdatabas_Officiell_energistatistik_Transportsektorns_energianvandning/EN_0118_5.px/table/tableViewLayout2/.
- Energimyndigheten (2025b). Energibalans, 2005 - Eskilstuna, Statens Energimyndighet. EN0202_A. Nedladdad https://pxexternal.energimyndigheten.se/pxweb/sv/Energimyndighetens_statistikdatabas/Energimyndighetens_statistikdatabas_Officiell_energistatistik_Arlig_energibalans_Balanser/EN0202_A.px/.
- Energimyndigheten (2025c). Modellerad elanvändning inom vägtransporter, GWh, 2016-. Eskilstuna. Nedladdad 2026-02-26. https://pxexternal.energimyndigheten.se/pxweb/sv/Energimyndighetens_statistikdatabas/Energimyndighetens_statistikdatabas_Officiell_energistatistik_Transportsektorns_energianvandning/EN_0118_8.px/table/tableViewLayout2/.
- Energimyndigheten (2025d). Nya EU-krav förbättrar tillgången till data om laddinfrastruktur. <https://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2025/nya-eu-krav-forbatttrar-tillgangen-till-data-om-laddinfrastruktur/>.
- Energimyndigheten (2026). Biodrivmedelsanvändning i transportsektorn (inrikes) uppdelad på bränsleslag, 1997-. Eskilstuna. Nedladdad 2026-02-25. https://pxexternal.energimyndigheten.se/pxweb/sv/Energimyndighetens_statistikdatabas/Energimyndighetens_statistikdatabas_Officiell_energistatistik_Transportsektorns_energianvandning/EN_0118_4.px/table/tableViewLayout2/.

- Ericson, A. and N. Kronstrand (2026). 5 punkter om: kriget i Mellanöstern, Aftonbladet. <https://www.aftonbladet.se/nyheter/a/165Kxl/en-vecka-av-krig-mot-iran-detta-har-hant>.
- EU-kommissionen (2024). TEN-T Maps of the comprehensive, extended core and core networks. https://transport.ec.europa.eu/document/download/b2f02275-f1d3-49a9-97b4-5c456e42dddb_en?filename=Annex1_ComprehensiveExtendedCore_ntw.pdf.
- EU-kommissionen (2025). Regler för att underlätta utbyggnaden av bättre konnektivitetensnät träder i kraft. https://digital-strategy.ec.europa.eu/sv/news/rules-ease-rollout-better-connectivity-networks-enter-effect?utm_source=chatgpt.com.
- European Commission (2025a). The EU-US trade deal: Restoring stability and predictability, European Commission. https://commission.europa.eu/topics/trade/eu-us-trade-deal_en.
- European Commission (2025b). EU progress on cycling - greener, healthier, more inclusive mobility. https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/eu-progress-cycling-greener-healthier-more-inclusive-mobility-2025-10-01_en?dm_i=DA4.9232F.JGAWUY.11VAAH.1&prefLang=sv&etrans=sv.
- European Environment Agency. (2022a, 2022-06-16). "Landscape fragmentation in European countries, 2018, EU-27 and the UK." Nedladdad 2023-02-09, 2023, från https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/landscape-fragmentation-in-european-countries#tab-chart_1.
- European Environment Agency. (2022b, 2022-06-29). "Landscape fragmentation pressure in Europe." Nedladdad 2023-02-02, 2023, från <https://www.eea.europa.eu/ims/landscape-fragmentation-pressure-in-europe>.
- Europeiska kommissionen (2022). EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS BESLUT (EU) 2022/2481 av den 14 december 2022, om inrättande av policyprogrammet för det digitala decenniet 2030. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32022D2481>.
- Europeiska kommissionen. (2023). "Digital Decade Policy Programme 2030." Nedladdad 2023-01-05, från <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/library/digital-decade-policy-programme-2030>.
- Europeiska kommissionen. (2024). "IRIS2: EU:s nya säkra satellitkonstellation." från https://defence-industry-space.ec.europa.eu/eu-space/iris2-secure-connectivity_en?prefLang=sv&etrans=sv.
- Europeiska unionens råd. (2026, 2026-03-05). "EU:s klimatmål för 2040: rådet ger slutligt klartecken." Nedladdad 2026-03-16, från <https://www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2026/03/05/2040-climate-target-council-gives-final-green-light/>.
- Eurostat (2026). Share of renewable energy in gross final energy consumption by sector. Nedladdad 2026-02-12. https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sdg_07_40/default/table?lang=en.
- Finansdepartementet, R. (2025). Sveriges digitaliseringsstrategi 2025–2030. <https://www.regeringen.se/contentassets/fe3e296228fb474f803a986ae3842b4c/sveriges-digitaliseringsstrategi-20252030.pdf>.
- Folkhälsomyndigheten (2024). Boende- och närmiljö påverkar vår hälsa; Miljöhälsorapport 2024. <https://www.folkhalsomyndigheten.se/contentassets/f4237bcde947427aa3ab2d8e02de188c/boende-narmiljo-paverkar-halsa-miljohalsorapport-2024.pdf>.
- Folkhälsomyndigheten (2018). Miljöhälsoenkät 2007 och 2015; Besvär av trafikbuller efter kön, region och år. Andel (procent). http://fohm-app.folkhalsomyndigheten.se/Folkhalsodata/pxweb/sv/l_Milj%c3%b6h%c3%a4lsa/l_Milj%c3%b6h%c3%a4lsa_Buller/bullkon.px/table/tableViewLayout1/.
- Folkhälsomyndigheten (2021a). Miljöhälsorapport 2021; Barns miljörelaterade hälsa. <https://www.folkhalsomyndigheten.se/publicerat-material/publikationsarkiv/m/miljohalsorapport-2021/?pub=88328>.

- Folkhälsomyndigheten (2021b). Skolbarn som är fysiskt aktiva rapporterar bättre psykisk hälsa. <https://www.folkhalsomyndigheten.se/publikationer-och-material/publikationsarkiv/s/skolbarn-som-ar-fysiskt-aktiva-rapporterar-battre-psykisk-halsa-/?pub=91743>.
- Folkhälsomyndigheten (2023). Sverige. Fysisk aktivitet - faktablad 2021. <https://www.folkhalsomyndigheten.se/publikationer-och-material/publikationsarkiv/s/sverige-fysisk-aktivitet-faktablad-2021/>.
- Folkhälsomyndigheten (2024a). Nationella Folkhälsoenkäten, Trafikbuller, störd av, (självrapporterat) efter region, kön och år. Andel (procent). https://fohm-app.folkhalsomyndigheten.se/Folkhalsodata/pxweb/sv/A_Folkhalsodata/A_Folkhalsodata_B_HLV_iMiljohals_Buller/hlv1traxreg.px/.
- Folkhälsomyndigheten (2024b). Nationella folkhälsoenkäten; Trafikbuller, störd av, (självrapporterat) efter ålder, kön och år. Andel (procent). https://fohm-app.folkhalsomyndigheten.se/Folkhalsodata/pxweb/sv/A_Folkhalsodata/A_Folkhalsodata_B_HLV_iMiljohals_Buller/hlv1traaald.px/.
- Folkhälsomyndigheten (2025a). Folkhälsan i Sverige Årsrapport 2025. <https://www.folkhalsomyndigheten.se/contentassets/3a11f1932968414bae25a4da486340a4/folkhalsan-sverige-arsrapport-2025.pdf>.
- Folkhälsomyndigheten. (2025b). "Fysisk aktivitet och stillasittande i befolkningen." från <https://www.folkhalsomyndigheten.se/vara-amnesomraden/fysisk-aktivitet-och-stillasittande/om-fysisk-aktivitet-och-stillasittande/fysisk-aktivitet-och-stillasittande-i-befolkningen/>.
- Folkhälsomyndigheten (2025c). Kraftsamling för ökad rörelse 2026 – förberedelserna är igång. <https://www.folkhalsomyndigheten.se/nyheter-och-press/nyhetsarkiv/2025/oktober/kraftsamling-for-okad-rorelse-2026--forberedelserna-ar-igang/>.
- Folkhälsomyndigheten (2025d). Kvinnors fysiska aktivitet.
- Folkhälsomyndigheten (2025e). Samhällsekonomiska kostnader kopplat till stillasittande och otillräcklig fysisk aktivitet. <https://www.folkhalsomyndigheten.se/contentassets/56e9f2cdccf746b584fed5828db9d9f8/samhallsekonomiska-kostnader-kopplat-till-stillasittande-och-otillracklig-fysisk-aktivitet.pdf>.
- Folkhälsomyndigheten (2025f). Tillgång till vistelse i grönområden – Resultat från Miljöhälsoenkäten. <https://www.folkhalsomyndigheten.se/publikationer-och-material/publikationsarkiv/t/tillgang-till-vistelse-i-gronomraden/?pub=140087>.
- Folkhälsomyndigheten (2026a). Folkhälsomyndighetens årsredovisning 20205. <https://www.folkhalsomyndigheten.se/contentassets/532b431aa96a4eba86b5af3693501713/folkhalsomyndighetens-arsredovisning-2025.pdf>.
- Folkhälsomyndigheten (2026b). Fysisk aktivitet (självrapporterat) efter ålder, kön och år. Andel (procent). https://fohm-app.folkhalsomyndigheten.se/Folkhalsodata/pxweb/sv/A_Folkhalsodata/A_Folkhalsodata_B_HLV_aLevvanor_aadLevvanorfysak/.
- Folkhälsomyndigheten. (2026c). "Om fysisk aktivitet och stillasittande." från <https://www.folkhalsomyndigheten.se/vara-amnesomraden/fysisk-aktivitet-och-stillasittande/om-fysisk-aktivitet-och-stillasittande/>.
- Folkhälsomyndigheten. (2026d). "Om mat." från <https://www.folkhalsomyndigheten.se/vara-amnesomraden/mat/mat/>.
- Folkhälsomyndigheten. (2026e). "Stillasittande, vardagsrörelse, och pulshöjande fysisk aktivitet." från <https://www.folkhalsomyndigheten.se/vara-amnesomraden/fysisk-aktivitet-och-stillasittande/om-fysisk-aktivitet-och-stillasittande/varfor-ska-vi-framja-rorelse/stillasittande-vardagsrorelse-och-pulshojande-fysisk-aktivitet/>.
- Folkhälsomyndigheten (2026f). Tolv myndigheter och SKR i gemensam kraftsamling för ett rörelsefrämjande samhälle. <https://www.folkhalsomyndigheten.se/nyheter-och->

[press/nyhetsarkiv/2026/februari/tolv-myndigheter-och-skr-i-gemensam-kraftsamling-for-ett-rorelseframjande-samhalle/](https://www.svepc.se/press/nyhetsarkiv/2026/februari/tolv-myndigheter-och-skr-i-gemensam-kraftsamling-for-ett-rorelseframjande-samhalle/).

- Freightos. (2026). "Freightos Baltic Index (FBX): Global Container Freight Index." Nedladdad 2026-02-13, från <https://fbx.freightos.com/>.
- Frostberg, T. (2026). SAS vd: Ställer in tusen avgångar i april. <https://www.di.se/nyheter/sas-vd-staller-in-tusen-avgangar-i-april/>.
- Fujita, M. and J. F. Thisse (2002). Economics of Agglomeration. Cities, Industrial Location, and Regional Growth, Cambridge University Press
- Generation Pep (2024). Pep-rapporten. Ekonomisk ojämlikhet bidrar till barnens hälsoklyfta. file:///C:/Users/hte/Downloads/pep_rapporten_2024.pdf.
- Handel, S. (2026). E-handelsindikatorn Årsrapport 2025. <https://www.svenskhandel.se/491e5e/globalassets/svensk-handel/rapporter/e-handelsindikatorn/e-handelsindikatorn---arsrapport-2025.pdf>.
- Havs- och vattenmyndigheten. (2023, 2023-06-15). "Förslag på nationell förteckning över invasiva främmande arter." Nedladdad 2024-03-13, från www.havochvatten.se/arkiv/aktuellt/2023-06-15-forslag-pa-nationell-forteckning-over-invasiva-frammande-arter.html.
- HELCOM (2024). Annual report on discharges observed during aerial surveillance in the Baltic Sea 2023. Helsingfors. <https://helcom.fi/wp-content/uploads/2024/08/Aerial-surveillance-report-2023.pdf>.
- IMD. (2025a). "Methodology WCR 2025." Nedladdad 2026-01-30, från <https://www.imd.org/centers/wcc/world-competitiveness-center/rankings/world-competitiveness-ranking/methodology/>.
- IMD. (2025b). "World Competitiveness Ranking 2025." Nedladdad 2026-01-30, från https://www.imd.org/entity-profile/sweden-wcr/#_factor_Infrastructure.
- International Transport Forum (ITF). (2025). "Transport Data Dashboard." Nedladdad 2025-04-01, från <https://www.itf-oecd.org/transport-data-dashboard>.
- Internetstiftelsen (2018). Svenskarna och internet 2018. Tabellbilaga. <https://2018.svenskarnaochinternet.se/ladda-net/>.
- Internetstiftelsen (2022). Svenskarna och internet 2022. <https://svenskarnaochinternet.se/rapporter/svenskarna-och-internet-2022/>.
- Internetstiftelsen (2023). Tabellbilaga Svenskarna och internet 2023. <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fsvenskarnaochinternet.se%2Fapp%2Fuploads%2F2023%2F10%2Ftabellbilaga-svenskarna-och-internet-2023.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK>.
- Internetstiftelsen (2024). Tabellbilaga Svenskarna och Internet. <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fsvenskarnaochinternet.se%2Fapp%2Fuploads%2F2024%2F09%2Ftabellbilaga-svenskarna-och-internet-2024.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK>.
- Internetstiftelsen (2025a). Svenskarna och Internet 2025. <https://svenskarnaochinternet.se/app/uploads/2025/09/internetstiftelsen-svenskarna-och-internet-2025.pdf>.
- Internetstiftelsen (2025b). Tabellbilaga Svenskarna och Internet 2025. <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fsvenskarnaochinternet.se%2Fapp%2Fuploads%2F2025%2F09%2Ftabellbilaga-svenskarna-och-internet-2025.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK>.

- IVL (2026). Utsläpp av N2O från tunga lastbilar och HBEFA 5.1 Stockholm. U11153
<https://bransch.trafikverket.se/contentassets/0f68caf4aa824d458d522cc08c914e3b/utslapp-av-n2o-fran-tunga-lastbilar-och-hbefa-5.1.pdf>.
- Jansson, E., M. Hagströmer and A. S. Anderssen (2015). "Fysisk aktivitet – nya vägar och val i rekommendationerna för vuxna." *Läkartidningen* 2015;112:DP7W.
<https://media.arto.se/app/uploads/sites/11/EditorialFiles/7W/%5BDP7W%5D/DP7W.pdf>.
- Johansson, M. and J. Westin (2025). Kostnadsindex för generaliserade transportkostnader, Trafikanalys. VTI Working Paper 2025:3.
<https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2025/kostnadsindex-for-generaliserade-transportkostnader-2025.pdf>.
- Juhlin, J. (2026). Regeringen: Sänkt skatt på drivmedel och stärkt elstöd, Sveriges Television AB.
<https://www.svt.se/nyheter/ekonomi/regeringen-sankt-skatt-pa-drivmedel-och-starkt-elstod>.
- Kronstrand, N. (2026). Bränsleboven i Hormuzsundet - därför påverkas världsekonomin, Aftonbladet. <https://www.aftonbladet.se/nyheter/a/q6PLwm/darfor-paverkas-oljepriset-av-hormuzsundet>.
- Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet (2024). Nya regler för lastbilar ska påskynda omställning till elfordon. Regeringskansliet.
<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2024/06/nya-regler-for-lastbilar-ska-paskynda-omstallning-till-elfordon/>.
- Myndigheten för delaktighet (2025a). När delaktighet blir verklighet. Förslag till nationell handlingsplan för funktionshinderspolitiken 2026–2031. Liljeholmen. 2025:24.
<https://www.mfd.se/contentassets/e6a37e12e2f9412cb463986bf244b04f/rapport-slutlig-med-bilder-20251126-.pdf>.
- Myndigheten för delaktighet. (2025b, 2025-09-17). "Tio modellkommuner utvecklar funktionshinderspolitiken." från <https://www.mfd.se/nyhetsarkiv/tio-modellkommuner-utvecklar-funktionshinderspolitiken/>.
- Nationella viltolycksrådet (2026). Antal hanterade viltolyckor, Nationella viltolycksrådet. Nedladdad 2026-02-18. <https://statistik.viltolycka.se/statistik/antal-genomforda-uppdrag/>.
- Naturvårdsverket (2019a). Svaveldioxidutsläpp till luft från internationellt flyg och sjöfart. Stockholm, Naturvårdsverket. Nedladdad 2020-02-17. <http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Svaveldioxid-utslapp-till-luft-internationellt-flyg-och-sjofart/>.
- Naturvårdsverket (2019b). Utsläpp av kväveoxider till luft från internationellt flyg och sjöfart 1990–2018. Stockholm, Naturvårdsverket. Nedladdad 2020-02-17. <http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Kvaveoxider-utslapp-till-luft-internationellt-flyg-och-sjofart/>.
- Naturvårdsverket (2022a). Blomsterlupin. Stockholm.
<https://www.naturvardsverket.se/4ac5b4/globalassets/amnen/invasiva-frammande-arter/pdf/etablerade-vaxter-i-sverige/faktablad-blomsterlupin.pdf>.
- Naturvårdsverket. (2022b). "Invasiva främmande arter." Nedladdad 2023-03-21, 2023, från <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/invasiva-frammande-arter/>.
- Naturvårdsverket (2023). Uppföljning av målen för friluftslivspolitiken 2023.
<https://www.naturvardsverket.se/publikationer/7100/978-91-620-7123-3/>.
- Naturvårdsverket. (2024a, 2024-01-10). "Fakta om koppar." Nedladdad 2025-03-13, från <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/miljofororeningar/metaller/fakta-om-koppar/>.
- Naturvårdsverket. (2024b). "Partiklar (PM2,5), utsläpp till luft." från <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/utslapp/partiklar-pm25-utslapp-till-luft/>.
- Naturvårdsverket (2024c). Tillgång till vardagsnära natur är bra för folkhälsan.
https://www.naturvardsverket.se/4a5092/globalassets/amnen/friluftsliv/dokument/tillgang-till-vardagsnara-natur_digital.pdf.

- Naturvårdsverket. (2025a). "Barns hälsa och luftföroreningar." från <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/luft/barns-halsa-och-luftforeningar/>.
- Naturvårdsverket. (2025b). "För långsam minskning av luftföroreningar – risk för fortsatt ohälsa och EU-böter." från <https://www.naturvardsverket.se/om-oss/aktuellt/nyheter-och-pressemeddelanden/2025/december/for-langsam-minskning-av-luftforeningar--risk-for-fortsatt-ohalsa-och-eu-boter/>.
- Naturvårdsverket (2025c). Förslag till genomförande av det nya luftkvalitetsdirektivet i svensk rätt – delredovisning. Redovisning av ett regeringsuppdrag. <https://www.naturvardsverket.se/49a82d/contentassets/a943f7bf8b7345f587143c845824475a/for-slag-till-genomforande-av-det-nya-luftkvalitetsdirektivet-i-svensk-ratt-delredovisning.pdf>.
- Naturvårdsverket (2025d). Inrikes transporter, utsläpp av växthusgaser. Stockholm. Nedladdad 2026-01-22. <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/>.
- Naturvårdsverket (2025e). Koppar, utsläpp till luft. Stockholm. Nedladdad 2026-02-20. <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/utslapp/utslapp-koppar-luft/>.
- Naturvårdsverket. (2025f). "Kvävedioxid i gaturum (årsmedelvärdet)." från <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/kvavedioxid-i-gaturum-arsmedelvardet/>.
- Naturvårdsverket (2025g). Kväveoxider, utsläpp till luft. Stockholm. Nedladdad 2026-02-19. <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/utslapp/utslapp-av-kvaveoxider-till-luft/>.
- Naturvårdsverket (2025h). Kväveoxider, utsläpp till luft från internationellt flyg och sjöfart. Stockholm. Nedladdad 2025-01-30. <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/utslapp/kvaveoxider-utslapp-till-luft-fran-internationellt-flyg-och-sjofart/>.
- Naturvårdsverket. (2025i). "Kväveoxider, utsläpp till luft från vägtransporter." från <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/utslapp/utslapp-av-kvaveoxider-till-luft-fran-vagtransporter/>.
- Naturvårdsverket. (2025j). "Luftföroreningar och dess effekter." Nedladdad 21 november 2025, från <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/luft/luftforeningar-och-dess-effekter/>.
- Naturvårdsverket. (2025k). "Partiklar (PM_{2,5}) i gaturum (årsmedelvärdet)." från <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/partiklar-pm25-halter-i-luft-gaturum-arsmedelvardet/>.
- Naturvårdsverket. (2025l). "Partiklar (PM_{2,5}), utsläpp till luft." från <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/utslapp/partiklar-pm25-utslapp-till-luft/>.
- Naturvårdsverket. (2025m). "Partiklar (PM₁₀) i gaturum (antal dygn över miljö kvalitetsnormen)." från <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/partiklar-pm10-halter-i-luft-gaturum-antal-dygn-over-mkn/>.
- Naturvårdsverket. (2025n). "Partiklar (PM₁₀) i gaturum (årsmedelvärdet)." från <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/partiklar-pm10-halter-i-luft-gaturum-arsmedelvardet/>.
- Naturvårdsverket. (2025o). "Partiklar (PM₁₀), utsläpp till luft." från <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/utslapp/partiklar-pm10-utslapp-till-luft/>.
- Naturvårdsverket (2025p). Svaveldioxid, utsläpp till luft, internationellt flyg och sjöfart. Stockholm. Nedladdad 2026-02-19. <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/utslapp/svaveldioxid-utslapp-till-luft-internationellt-flyg-och-sjofart/>.
- Naturvårdsverket (2025q). Sveriges friluftskommun 2025. <https://www.naturvardsverket.se/4a4dd7/globalassets/media/publikationer-pdf/7100/978-91-620-7195-0.pdf>.

- Naturvårdsverket. (2025r). "Sveriges miljömål." från <https://www.naturvardsverket.se/om-miljoarbetet/sveriges-miljomal/>.
- Naturvårdsverket (2025s). Utrikes sjöfart och flyg, utsläpp av växthusgaser. Stockholm. Nedladdad 2026-01-21. <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-utrikes-sjofart-och-flyg/>.
- Naturvårdsverket. (2026a). "Elbilspremién." Nedladdad 2026-02-26, 2026, från <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/klimatomstallningen/elbilspremien/>.
- Naturvårdsverket. (2026b). "Hälsoeffekter av buller. Buller är den påverkan på miljön som berör flest människor i Sverige.", från [https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/buller/halsoeffekter-av-buller/#:~:text=Exponering%20av%20buller%20kan%20leda,sjukdomar%20och%20psykisk%20h%C3%A4lsa%20%C3%B6ka](https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/buller/halsoeffekter-av-buller/#:~:text=Exponering%20av%20buller%20kan%20leda,sjukdomar%20och%20psykisk%20h%C3%A4lsa%20%C3%B6ka.).
- Naturvårdsverket. (2026c). "Industriutsläpps--direktivet." från <https://www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/industriutslapp-ied/industriutslappsdirektivet-ied/andringar-i-ied/>.
- Naturvårdsverket (2026d). Årsredovisning 2025. <https://www.naturvardsverket.se/491dca/globalassets/media/publikationer-pdf/8900/978-91-620-8952-8.pdf>.
- Naturvårdsverket (2026e). Återkoppling på ditt ärende NV202611742.
- Network for Transport Measures. (2025, 2025-01-29). "Sea cargo transport baselines." Nedladdad 2025-03-06, 2025, från <https://www.transportmeasures.org/en/wiki/evaluation-transport-suppliers/sea-cargo-transport-baselines/>.
- Nobil (2026). API tjänst laddstationer och laddpunkter i Sverige. <https://info.nobil.no/>.
- Pershagen, G., C. Eriksson, L. Stockfelt, M. Ögren and K. Persson Waye (2020). Omgivningsbuller och hälsa. Faktablad 2020. https://www.amm.se/wp-content/uploads/2020/12/Faktablad_BULLER_Goteborg_201029.pdf.
- Post- och telestyrelsen (2023). PTS mobiltäcknings- och bredbandskartläggning 2022; En geografisk översikt av tillgången till bredband och mobiltelefoni i Sverige. <https://statistik.pts.se/media/3j3bdm3s/mobilt%C3%A4cknings-och-bredbandskartl%C3%A4ggning-2022.pdf>.
- Post- och telestyrelsen (2024). Svensk telekommarknad 2023. https://statistik.pts.se/media/3ormv1wl/rapport-svensk-telekommarknad-2023-dnr24-192_t.pdf.
- Post- och telestyrelsen (2025a). Den svenska paketmarknaden 2024. <https://statistik.pts.se/media/bkup0h4x/den-svenska-paketmarknaden-2024.pdf>.
- Post- och telestyrelsen (2025b). Svensk postmarknad 2025. https://pts.se/contentassets/b15095eed1c94bc89fa6a95632d0c7d8/publ_svensk-postmarknad-2025.pdf.
- Post- och telestyrelsen (2025c). Svensk telekommarknad 2024. https://pts.se/contentassets/feb20b39e0f64057a64364d70b70e9a2/rapport-svensk-telekommarknad-2024_t.pdf.
- Postnord (2023). E-Barometern Årsrapport 2022. <https://www.postnord.se/foretagslosningar/e-handel/e-barometern>.
- Postnord (2024). E-barometern Årsrapport 2023. https://sites.postnord.se/l/862341/2024-02-19/4thr83/862341/1708352921zOLib9qO/E_barometern_arsrapport_2023.pdf.
- Postnord (2026). E-barometern 2025. https://sites.postnord.se/l/862341/2026-02-16/4vrzb8/862341/1771230064yl70Hj6W/E_barometern_arsrapport_2025.pdf.

- Pourmokhtari, R. (2025). Svar på fråga 2025/26:247 Elbilspremiens finansiering. Stockholm, Sveriges Riksdag. https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/skriftlig-fraga/elbilspremiens-finansiering_hd11247/.
- Prop. 2008/09:93 (2009). Mål för framtidens resor och transporter. Stockholm, Regeringen. www.regeringen.se/rattsdokument/proposition/2009/03/prop.-20080993/.
- PTS (2024). Uppföljning av regeringens bredbandsstrategi 2024. <https://pts.se/contentassets/97c1742452fa4d01abec6d3623531ce8/uppfoljning-av-regeringens-bredbandsstrategi-2024.pdf> PTS-ER-2024:19.
- PTS (2025a). Lägesbild för digital inkludering, En uppföljning av arbetet med digital inkludering. <https://pts.se/contentassets/9241bad3fc174baf8537240a375275a8/lagesbild-for-digital-inkludering-rapport-2025.pdf>.
- PTS (2025b). Mobiltäcknings- och bredbandskartläggningen 2024, Geografisk översikt av tillgången till bredband och mobiltelefoni i Sverige. PTS-ER-2025:7. <https://pts.se/contentassets/3efb44398e5645e2a4adf83067860d21/pts-mobiltackning-och-bredbandskartlaggning-2024.pdf> PTS-ER-2025:7.
- PTS (2025c). Redovisning av uppdrag, Ökad digital inkludering och användning av digitala tjänster. <https://pts.se/contentassets/9241bad3fc174baf8537240a375275a8/redovisning-av-uppdrag-i-regleringsbrev-okad-digital-inkludering-och-anvandning-av-digitala-tjanster-.pdf>.
- PTS (2025d). Tabellbilaga fast bredband, Mobiltäckning och bredbandskartläggning 2024. <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fstatistik.pts.se%2Fmedia%2Ffaecfgy4i%2Ftabelbilaga-mobilt%25C3%25A4ckning-1-3.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK>.
- Ramboll (2024). Utvärdering av hälsoeffekter vid förbättrad gång- och cykelinfrastruktur, Trafikverket. https://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/Publikationer/Publikationer_007901_008000/Publikation_007936/7804_H%C3%A4lsoeffekter%20av%20aktiva%20transporter%20-%20Slutrapport.pdf.
- Raustorp, A. F., Andreas (2019). "Stor minskning av 14-åringars steg per dag." [Idrottsforskning.se](https://www.idrottsforskning.se/kraftig-minskning-av-14-aringsars-steg-per-dag/). <https://www.idrottsforskning.se/kraftig-minskning-av-14-aringsars-steg-per-dag/>.
- Regeringen. (2009). "Mål för transportpolitiken." Nedladdad 2023-04-05, från <https://regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>.
- Regeringen (2016). Sverige helt uppkopplat 2025 – en bredbandsstrategi. <https://bredbandsforum.se/media/1377/sverige-helt-uppkopplat-2025-slutlig.pdf>.
- Regeringen. (2017). "Mål för funktionshinderspolitiken." Nedladdad 2026-03-19, från <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/funktionshinder/mal-for-funktionshinderspolitiken/>.
- Regeringen (2020). Nytt transportpolitiskt etappmål för trafiksäkerhet. Utdrag Protokoll vid regeringssammanträde 2020-02-13. I2020/00423/US, I2019/00433/US. www.trafikverket.se/contentassets/97b3a2f96ab341b590e9b1cd6d073fc/beslut-etappmal-trafiksakerhet.pdf.
- Regeringen (2023). Regeringen gör det enklare för fler att ladda elbilar nära hemmet, Regeringen. <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2023/06/regeringen-gor-det-enklare-for-fler-att-ladda-elbilar-nara-hemmet/>.
- Regeringen (2024a). Ett effektivare bredbandsstöd på väg. <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2024/08/ett-effektivare-bredbandsstod-pa-vag/#:~:text=Regeringen%20satsar%203%2C8%20miljarder,f%C3%B6r%20att%20samh%C3%A4llet%20ska%20fungera.>
- Regeringen (2024b). "Regeringen ger stöd till rörelsefrämjande organisationer, friluftslivet samt inrättar nationellt kompetenscentrum för fysisk aktivitet." <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2024/09/regeringen-ger-stod-till-rorelseframjande->

[organisationer-friluftslivet-samt-inrattar-nationellt-kompetenscentrum-for-fysisk-aktivitet/?utm_source=chatgpt.com](https://www.regeringen.se/organisationer-friluftslivet-samt-inrattar-nationellt-kompetenscentrum-for-fysisk-aktivitet/?utm_source=chatgpt.com).

Regeringen (2024c). Regleringsbrev för budgetåret 2025 avseende Post- och telestyrelsen.
<https://www.statskontoret.se/statsliggaren/regleringsbrev/index?rbid=24810>.

Regeringen (2024d). Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur - för att hela Sverige ska fungera.
<https://www.regeringen.se/contentassets/0c8564476c464dadb711939c039829d9/vagen-till-en-palittig-transportinfrastruktur--for-att-hela-sverige-ska-fungera-prop.-20242528>.

Regeringen (2025a). Ett energipolitiskt mål för en effektiv energianvändning Stockholm.
<https://www.regeringen.se/contentassets/558add0b9f2444d88b08098ab71dff41/forslag-om-nytt-mal-for-effektiv-energianvandning.pdf>.

Regeringen (2025b). Förenklade regler för trafikbuller vid bostäder ska utredas.
<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2025/05/forenklade-regler-for-trafikbuller-vid-bostader-ska-utredas/>.

Regeringen (2025c). Höjd beloppsgräns vid avdrag för resor till och från arbetet.
<https://regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2025/05/hojd-beloppsgrans-vid-avdrag-for-resor-till-och-fran-arbetet/>.

Regeringen (2025d). Kraftigt ökad satsning på regionala flygplatser.
<https://www.regeringen.se/debattartiklar/2025/09/kraftigt-okad-satsning-pa-regionala-flygplatser/>.

Regeringen. (2025e, 2025-09-30). "Nu blir det enklare för personer med adhd att få körkortstillstånd." Nedladdad 2026-03-19, från
<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2025/09/nu-blir-det-enklare-for-personer-med-adhd-att-fa-korkortstillstand/>.

Regeringen (2025f). Regeringens proposition 2025/26:1; Budgetpropositionen för 2026; Utgiftsområde 22 Kommunikationer.
<https://www.regeringen.se/contentassets/3416d1df56ae4fcaacf03ecd8ed81ab1/utgiftsomrade-22-kommunikationer/>.

Regeringen (2025g). Skattelättnad för förmån av resor med kollektivtrafik.
<https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2025/05/skattelattnad-for-forman-av-resor-med-kollektivtrafik/>.

Regeringen (2025h). Uppdrag att förbereda nationell kraftsamling för ökad daglig rörelse och fysisk aktivitet.
<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2025/04/uppdrag-att-forbereda-nationell-kraftsamling-for-okad-daglig-rorelse-och-fysisk-aktivitet/>.

Regeringen (2026a). En svensk strategi för biologisk mångfald och ekosystemtjänster. Stockholm.
<https://www.regeringen.se/contentassets/0bb2d455cbb8406781c8487ad9d4c2d9/final-en-svensk-strategi-for-biologisk-mangfald-och-ekosystemtjanster.pdf>.

Regeringen (2026b). Regeringen förlänger stödet för lätta ellastbilar.
<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2026/02/regeringen-forlanger-stodet-for-latta-ellastbilar/>.

Regeringen (2026c). Regeringen lanserar Rörelseåret 2026 för ökad rörelse.
<https://www.regeringen.se/artiklar/2026/02/regeringen-lanserar-rorelsearet-2026-for-okad-rorelse/>.

Regeringen (2026d). Sverige stödjer IEA:s initiativ att släppa olja från beredskapslager, Klimat- och näringslivsdepartementet, .
<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2026/03/sverige-stodjer-ieas-initiativ-att-slappa-olja-fran-beredskapslager/>.

Regeringskansliet (2025). En godstransportstrategi för ett konkurrenskraftigt näringsliv.
https://www.regeringen.se/globalassets/regeringen/dokument/landsbygds--och-infrastrukturdepartementet/godstransportstrategi_2025.pdf.

- Region Gotland (2025). Ny undersökning visar kraftigt ökade färjepriser för gotlänningar, Region Gotland. <https://gotland.se/arkiv/nyheter/allmant/2025-10-15-ny-undersokning-visar-kraftigt-okade-farjepriser-for-gotlanningar>.
- Riksdagen. (2024). "Stärkta möjligheter att upptäcka narkotikapåverkade förare i trafiken." Nedladdad 2020-03-18, 2025, från https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/proposition/starkta-mojligheter-att-upptacka_hc0316/.
- Riksdagen. (2026). "Förordning (2007:1470) om yrkesförarkompetens." från https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-20071470-om-yrkesforarkompetens_sfs-2007-1470/.
- Riksrevisionen (2025). Statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken. <https://www.riksrevisionen.se/download/18.424f8401196b388bb95492c/1746944311371/RiR-2025-11-rapport.pdf> RiR 2025:11.
- Rise (2025). Byavägen för rörelse - Änge. <https://www.ri.se/sv/mobilitet-och-transportssystem/mobilitet/projekt/byavagen-for-rorelse-ange>.
- Samtrafiken (2024). Trafiklab, Transitfeed <https://transitfeeds.com/p/trafiklab>. <https://transitfeeds.com/p/trafiklab/50/20211011>.
- Samtrafiken (2025). Trafiklab. Trafiklab.
- SCB. (2021, 2021-03-18). "Befolkningsstatistik i sammandrag 1960–2020." Nedladdad 2021-04-08, 2021, från <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/helarsstatistik--riktet/befolkningsstatistik-i-sammandrag/>.
- SCB (2022a). En fråga om tid - En studie av tidsanvändning bland kvinnor och män 2021. Stockholm. TID2021. https://www.scb.se/contentassets/4e98132b0b784a01b6e4762e909a6fa2/le0103_2021a01_br_lebr2202.pdf.
- SCB (2022b). Priser på el för hushållskunder 2007–2014 (Äldre statistik). <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/energi/prisutvecklingen-inom-energiomradet/elpriser-och-elavtal/>.
- SCB (2023a). Mark med transportinfrastruktur efter region och transportslag. År 2010 - 2020. Nedladdad https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_MI_MI0803_MI0803A/Transport/nfAreal/.
- SCB (2023b). Markanvändningen i Sverige efter region och markanvändningsklass. Vart 5:e år 2010 - 2020. Nedladdad https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_MI_MI0803_MI0803A/MarkanvN/.
- SCB (2023c). Statistik om förvärvsarbete och pendlings, SCB.
- SCB (2024a). Företagens ekonomi. Örebro. Nedladdad https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_NV_NV0109_NV0109P/NSEBasfaktaFEngs07/.
- SCB (2024b). LA-regioner för kvinnor och män 2023, SCB.
- SCB. (2024c). "Nästan en av tre kan cykla till arbetet på 15 minuter." från <https://www.scb.se/hitta-statistik/artiklar/2024/nastan-en-av-tre-kan-cykla-till-arbetet-pa-15-minuter3/>.
- SCB (2025a). AKU, Sysselsatta 15-74 år, i arbete, efter arbete hemifrån i referensveckan, sektor och kön. Kvartal 2022K3 - 2025K4. Nedladdad https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_AM_AM0401_AM0401I/NAKUHemSektorK/.
- SCB (2025b). Befolkning på rutor 2025.

- SCB (2025c). Grönytor och grönområden i tätorter 2020.
https://www.scb.se/contentassets/b55d51e5c3e24becb6a76d7f7d3a109a/mi0805_2020a01_br_mi12br2501.pdf.
- SCB (2025d). Land- och vattenareal per den 1 januari efter region och arealtyp. År 2012 - 2025. Nedladdad 2025-03-13.
https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_MI_MI0802/Areal2012NN/.
- SCB (2025e). Yrkesregistret med yrkesstatistik. Örebro. Nedladdad 2026-03-10.
<https://www.scb.se/am0208>.
- SCB (2026a). AKU, Sysselsatta 15-74 år i arbete efter arbete hemifrån, 2023-2025. Nedladdad
https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_AM_AM0401_AM0401/NAKUHEmSektorAr/.
- SCB. (2026b). "DeSO - Demografiska statistikområden." från <https://www.scb.se/hitta-statistik/regional-statistik-och-kartor/regionala-indelningar/demografiska-statistikomraden-deso/deso-tabellerna-i-ssd--information-och-instruktioner/>.
- SCB (2026c). Inkomststruktur för hushåll uppdelade i decilgrupper per konsumtionsenhet, medelvärde, tkr efter region, inkomstkomponent, statistiska mått och år. Nedladdad 2026-03-18.
<http://www.statistikdatabasen.scb.se/sq/172463>.
- SCB (2026d). Konsumentprisindex (KPI) årsmedeltal totalt, skuggindex, 1980=100 efter år.
<http://www.statistikdatabasen.scb.se/sq/66071>.
- SCB (2026e). Konsumentprisindex efter produktgrupp, tabellinnehåll och månad.
<http://www.statistikdatabasen.scb.se/sq/160225>.
- SCB (2026f). Leveranser av fordonsgas år 2009–2025, totalt. Norrköping. Nedladdad 2026-02-25.
<https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/energi/tillforsel-och-anvandning-av-energi/leveranser-av-fordonsgas-och-vatgas/pong/tabell-och-diagram/leveranser-av-fordonsgas-ar-20092025-totalt/>.
- SCB (2026g). Totalpris på el för hushåll, öre/kWh efter halvår och förbrukarkategori (årlig elkonsument kWh). <http://www.statistikdatabasen.scb.se/sq/160245>.
- SCB (2026h). Underlag till Trafikanalys, handling #12 i ärende utr 2025/67.
- Shift Sweden (2025). Omvandling av trafikmiljöer i mindre städer och tätorter.
<https://arena.shiftsweden.se/labbar-och-projekt/73>.
- Sjöfartsverket (2025). Årsredovisning 2024. Norrköping. <https://sjofartsverket.se>.
- Sjöfartsverket (2026). Årsredovisning 2025. Norrköping.
<https://www.sjofartsverket.se/globalassets/sjov-ar-2025.pdf>.
- Skolverket (2025). Skolor, Lantmäteriet.
- SMHI (2026). Översvämningshändelser i Sverige Tidpunkter, platser och orsaker, med rekommendationer till varningstjänsten. Norrköping. Hydrologi 134.
https://www.smhi.se/download/18.3b0c31d719c28a350673ec8/1772195333452/Hydrologi_134_20%C3%96versv%C3%A4mningsh%C3%A4ndelser%20i%20Sverige%20Tidpunkter.%20platser%20och%20orsaker,%20med%20rekommendationer%20till%20varningstj%C3%A4nsten.pdf.
- SOU 2025:107 (2025). Sveriges nationella klimatmål – uppdaterat etappmål till 2030 Stockholm. ISBN 978-91-525-1392-7
<https://www.regeringen.se/contentassets/7cc2d92522104a968cea1c89d7636e44/sveriges-nationella-klimatmal-uppdaterat-etappmal-till-2030-sou-2025107.pdf>.
- Starlink. (2006). "Starlink tillgänglighet." från <https://starlink.com/map>.

- Statens offentliga utredningar (2025). Snabbare bredband i hela landet, – åtgärder för effektivare utbyggnad av gigabitinfrastruktur. Betänkande av Gigabitutredningen.
<https://www.regeringen.se/contentassets/879e4056734c428b9ba8c288a5e55387/snabbare-bredband-i-hela-landet-sou-2025110.pdf> SOU 2025:110.
- Statistiska Centralbyrån (2025). Statistikdatabasen. Folkmängd inom zon runt skyddad natur och medelavstånd till skyddad natur, efter region. År 2013 - 2023.
https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_MI_MI0603_MI0603P/FmangdAvst/?rxid=b9494b14-9ef2-4865-abf9-0dcb4f9ba7fa.
- Svensk kollektivtrafik (2026). Kollektivtrafikbarometern Årsrapport 2025, Svensk kollektivtrafik.
<https://svenskkollektivtrafik.se/app/uploads/2026/02/Kollektivtrafikbarometern-2025-arsrapport.pdf>.
- Svenskt Näringsliv (2019). Enkät om företagsklimatet i [kommun A - 2019], Svenskt Näringsliv.
<https://www.foretagsklimat.se/files/Gamla%20enk%C3%A4ten.pdf>.
- Svenskt Näringsliv (2020). Enkät om företagsklimat i [kommun A 2020], Svenskt Näringsliv.
<https://www.foretagsklimat.se/files/Nya%20enk%C3%A4ten%202020.pdf>.
- Svenskt Näringsliv. (2025). "Företagsklimat – Vagnät, tåg- och flygförbindelser." Nedladdad 2025-02-26, från <http://www.foretagsklimat.se/>.
- Svenskt Näringsliv. (2026). "Lokalt företagsklimat." Nedladdad 2026-03-09, från <https://www.foretagsklimat.se/ladda-ner/>.
- Sveriges kommuner och regioner (2022). Handbok för attraktiv kollektivtrafik. 978-91-8047-097-1 (ISBN). <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:trafikverket:diva-17819>: 294.
- Sveriges miljömål. (2022). "Andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik." från <https://www.sverigesmiljomal.se/etappmalen/andelen-gang--cykel--och-kollektivtrafik/>.
- Sveriges riksdag (1999). Miljöbalk (1998:808). https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808_sfs-1998-808/#K5.
- Sveriges riksdag (2004). Förordning (2004:675) om omgivningsbullen.
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2004675-om-omgivningsbullen_sfs-2004-675/.
- Sveriges Åkeriföretag (2026). Underlag till måluppföljningen. Handling # 11 i ärende Utr 2025/67.
- Swedavia (2026). Flygstatistik - antal landningar på Swedavias flygplatser.
<https://www.swedavia.se/om-swedavia/statistik/>.
- The World Bank (2023). Connecting to Compete; Trade Logistics in the Global Economy. Washington. https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/2023-04/LPI_2023_report_with_layout.pdf.
- Thi Khanh HN, S. M., Sørensen M, Poulsen AH, Raaschou-Nielsen O, Khan J, Brandt J, Olsen A, Andersen ZJ, Simonsen MK, Lim YH, Zhang J, Cole-Hunter T, Pershagen G, Pyko A, Åkesson A, Stockfelt L, Andersson EM, Ögren M, Segersson D, Rosengren A, Oudin A, Albin M, Engström G, Gustafsson S, Mattisson K, Rizzuto D, Magnusson PK, Gudjonsdottir H, Leander K, Lanki T, Tiittanen P, Yli-Tuomi T, Jousilahti P, Ljungman P, de Bont J. (2025). "Exploring the interaction between ambient air pollution and road traffic noise on stroke incidence in ten Nordic cohorts." *Environ Int* Apr;198:109403. <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/40132440/>.
- Tillväxtanalys (2024). Working from home, commuting distances and regional labour market expansion after the pandemic, Tillväxtanalys. WP 2024:04.
https://www.tillvaxtanalys.se/download/18.4dcbe9f4192ffe6d73f17acd/1730985897153/WP_2024_04_%20Working%20from%20home%20commuting%20distances%20and%20regional%20labour%20market%20expansion%20after%20the%20pandemic.pdf.
- Tillväxtverket (2021). Kommunindelning 2021 städer och landsbygder, Tillväxtverket.
<https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/statistikochanalys/statistikomregionalutveckling/regionalaindelningar/indelningistadochlandsbygdstyper.1844.html>.

- Tillväxtverket (2024). Servicedatabas - Pipos. <https://serviceanalys.tillvaxtverket.se/sa2/statistics>.
- Tomtom. (2026). "Traffic Index 2025." Nedladdad 2026-03-23, från <https://www.tomtom.com/traffic-index/country/sweden>.
- Trafikanalys (2015). Cyklandets utveckling i Sverige 1995–2014 – en analys av de nationella resvaneundersökningarna. Stockholm, Trafikanalys. 2015:14. http://www.trafa.se/globalassets/rapporter/rapport-2015_14-cyklandets-utveckling-i-sverige-1995-2014.pdf.
- Trafikanalys (2016). Godstransporter i Sverige – en nulägesanalys. Stockholm. Rapport 2016:7.
- Trafikanalys (2017). Preciseringsöversyn – Indikatorer och uppföljning. Östersund. PM 2017:1. www.trafa.se/globalassets/pm/2017/pm-2017_1-preciseringsoversyn--indikatorer-och-uppfoljning.pdf.
- Trafikanalys (2018). Fördjupad uppföljning av de transportpolitiska målen. Östersund. Rapport 2018:14. https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2018/rapport-2018_14-fordjupad-uppfoljning-av-de-transportpolitiska-malen.pdf.
- Trafikanalys (2019a). Kollektivtrafik för alla. PM 2019:8. <https://www.trafa.se/kollektivtrafik/anvandbarhet-i-kollektivtrafik-8307/>.
- Trafikanalys (2019b). Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. 2019:3. <https://www.trafa.se/kollektivtrafik/kartlaggning-av-funktionshinder-i-kollektivtrafiken-7636/>.
- Trafikanalys (2019c). Mer hälsa för pengarna? Slutrapport i fördjupning av de transportpolitiska målen – hälsa och livsmiljö. Rapport 2019:15. www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/hur-bidrar-transportsystemet-till-okad-halsa-8999/.
- Trafikanalys (2019d). Uppföljning av de transportpolitiska målen 2019. Rapport 2019:6. www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019_6-uppfoljning-av-de-transportpolitiska-malen-2019.pdf.
- Trafikanalys (2020). Uppföljning av de transportpolitiska målen 2020. Stockholm, Trafikanalys. Rapport 2020:5. www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/uppfoljning-av-de-transportpolitiska-malen-2020-9232/.
- Trafikanalys (2021a). Fördjupad måluppföljning - utveckling av tillgänglighetsmått till årlig måluppföljning. Stockholm, Trafikanalys. PM 2021:6. https://www.trafa.se/globalassets/pm/2021/pm-2021_6-fordjupad-maluppfoljning--utveckling-av-tillganglighetsmatt-till-arlig-maluppfoljning.pdf.
- Trafikanalys (2021b). Transporternas ekonomiska överkomlighet – hur mäter vi det? Stockholm, Trafikanalys. PM 2021:3. https://www.trafa.se/globalassets/pm/2021/pm-2021_3-transporternas-ekonomiska-overkomlighet--hur-mater-vi-det.pdf.
- Trafikanalys (2021c). Uppföljning av de transportpolitiska målen 2021. Stockholm, Trafikanalys. Rapport 2021:6. www.trafa.se/globalassets/rapporter/2021/rapport-2021_6-uppfoljning-av-de-transportpolitiska-malen-2021.pdf.
- Trafikanalys (2022a). Godstransporter och konkurrenskraftens utveckling. Stockholm. Rapport 2022:2. https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022_2-godstransporter-och-konkurrenskraftens-utveckling.pdf.
- Trafikanalys (2022b). Hållbara leveransval i e-handeln, Trafikanalys. https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022_10-hallbara-leveransval-i-e-handeln.pdf.
- Trafikanalys (2022c). Måluppföljningens indikatorer och mått 2022. Stockholm. PM 2022:6. <https://www.trafa.se/uppdrag/transportpolitiska-mal/maluppfoljningens-rapporter/>.

- Trafikanalys (2022d). På väg mot effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter? – utvärdering av den nationella godstransportstrategins genomförande. Stockholm.
https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022_16-pa-vag-mot-effektiva-kapacitetsstarka-och-hallbara-godstransporter.pdf.
- Trafikanalys (2023). Kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktions-nedsättning 2023. PM 2023:2.
- Trafikanalys (2024a). Måluppföljningens indikatorer och mått 2024. Stockholm. PM 2024:4.
www.trafa.se/uppdrag/transportpolitiska-mal/.
- Trafikanalys (2024b). Tillgänglighet - teori och praktik. Stockholm, Trafikanalys. PM 2024:3.
<https://www.trafa.se/globalassets/pm/2024/pm-2024-3-tillganglighet---teori-och-praktik.pdf>.
- Trafikanalys (2024c). Transportarbete i Sverige 2000-2024. Östersund, Trafikanalys. Statistik 2025:27. Nedladdad 2025-02-13. <https://www.trafa.se/transportmonster/transportarbete/>.
- Trafikanalys (2024d). Vägytans tillstånd 2013-2023. Stockholm, Trafikanalys. PM 2024:5.
<https://www.trafa.se/globalassets/pm/2024/pm-2024-5-vagytans-tillstand-2013-2023.pdf>.
- Trafikanalys (2025a). Bantrafik 2024, Trafikanalys. Statistik 2025:21.
- Trafikanalys (2025b). Bantrafikskador. Östersund. Statistik 2024:18.
<https://www.trafa.se/bantrafik/bantrafikskador/>.
- Trafikanalys (2025c). Export av begagnade personbilar 2024. Östersund. PM 2025:5.
<https://www.trafa.se/globalassets/pm/2025/2025-5-export-av-begagnade-personbilar-2024.pdf>.
- Trafikanalys (2025d). Fordon 2024. Stockholm. 2025:3. <https://www.trafa.se/vagtrafik/fordon/>.
- Trafikanalys. (2025e, 2025-11-12). "Har Sverige höga eller låga banavgifter?" Nedladdad 2026-01-19, från <https://www.trafa.se/bantrafik/har-sverige-hoga-eller-laga-banavgifter-15816/>.
- Trafikanalys (2025f). Kortidsprognoser för vägfordonsflotta 2025-2028. PM 2025:9.
- Trafikanalys (2025g). Körsträckor 2024. Stockholm. Statistik 2025:10.
<https://www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/korstrackor/2024/korstrackor--2024---2025-09-18.xlsx>.
- Trafikanalys (2025h). Lastbilstrafik 2024, Trafikanalys. Lastbilstrafik 2024 - Tabellverk. Nedladdad <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/lastbilstrafik/2025/lastbilstrafik-2024---tabellverk.html>.
- Trafikanalys (2025i). Måluppföljningens indikatorer och mått 2025. Stockholm. PM 2025:7.
<https://www.trafa.se/uppdrag/transportpolitiska-mal/>.
- Trafikanalys (2025j). Postverksamhet 2024. Stockholm. Statistik 2025:9.
<https://www.trafa.se/globalassets/statistik/postverksamhet/2024/postverksamhet-2024.pdf>.
- Trafikanalys (2025k). Regional linjetrafik (fram till 2015 Lokal och regional kollektivtrafik). Stockholm. Nedladdad 2026-03-18. <https://www.trafa.se/kollektivtrafik/kollektivtrafik/>: Statistik.
- Trafikanalys (2025l). Resvanor i Sverige 2024.
<https://www.trafa.se/globalassets/statistik/resvanor/2025/resvanor-i-sverige-2024.pdf>.
- Trafikanalys (2025m). Sjöfartsstödet effekter 2023 och 2024, Trafikanalys. Rapport 2025:8.
<https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2025/rapport-2025-8-sjofartsstodets-effekter-ar-2023-och-2024.pdf>.
- Trafikanalys (2025n). Sjötrafik 2024, Trafikanalys. Statistik 2025:17.
- Trafikanalys (2025o). Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2025. Stockholm, Trafikanalys. Rapport 2025:9. <https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2025/rapport-2025-9-svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation-2025.pdf>.

Trafikanalys. (2025p). "Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader." Nedladdad 2025-03-31, från <https://www.trafa.se/etiketter/transportekonomi/>.

Trafikanalys (2025q). Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader – bilagor. Stockholm. PM 2025:3. <https://www.trafa.se/etiketter/transportekonomi/>.

Trafikanalys (2025r). Utländska lastbilstransporter i Sverige 2024, Trafikanalys. Statistik 2025:34.

Trafikanalys (2025s). Vägtrafikskador 2024. Östersund. Statistik 2025:12. <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/vagtrafikskador/2024/vagtrafikskador-2024.xlsx>.

Trafikanalys (2026a). Effektiva godstransporter på järnväg - ett kunskapsunderlag. Rapport 2026:2. <https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2026/rapport-2026-2-effektiva-godstransporter-pa-jarnvag---ett-kunskapsunderlag.pdf>: 198.

Trafikanalys (2026b). Effektiva godstransporter på järnväg – ett kunskapsunderlag. Rapport 2026:2.

Trafikanalys. (2026c). "Exporten av begagnade personbilar föll kraftigt 2025." Nedladdad 2026-03-02, 2026, från <https://www.trafa.se/vagtrafik/exporten-av-begagnade-personbilar-foll-kraftigt-under-2025-15992/>.

Trafikanalys (2026d). Fordon 2025. Stockholm. 2026:3. <https://www.trafa.se/vagtrafik/fordon/>.

Trafikanalys (2026e). Fordon i län och kommuner 2025. Östersund. Statistik 2026:2. <https://www.trafa.se/vagtrafik/fordon/>.

Trafikanalys (2026f). Fordon på väg. <https://www.trafa.se/vagtrafik/fordon/>.

Trafikanalys (2026g). Fördelning av antalet delresor under en genomsnittlig dag med bil eller kollektivt där tiden i fordonet är 20 minuter eller längre (1000-tals personer).

Trafikanalys (2026h). NVDB 2025.

Trafikanalys (2026i). Nyregistrerade fordon per månad. Östersund. Nedladdad <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.trafa.se%2Fglobalassets%2Fstatistik%2Fvagtrafik%2Ffordon%2Fmanad%2Ffordon-nyregistreringar-2026-01.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK>.

Trafikanalys (2026j). Punktlighet på järnväg 2025. Stockholm, Trafikanalys. Statistik 2026:4. <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.trafa.se%2Fglobalassets%2Fstatistik%2Fbantrafik%2Fpunktlighe-pa-jarnvag%2F2026%2Fpunktlighe-pa-jarnvag-2025.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK>.

Trafikanalys (2026k). RVU - Restid och reslängd till arbete.

Trafikanalys (2026l). Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader för 2025. Stockholm. Rapport 2026:3. <https://www.trafa.se/etiketter/transportekonomi/>.

Trafikverket (2011). Användbar kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning. Borlänge. 100367. <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:trafikverket:diva-3805>.

Trafikverket (2021). Underlag till Trafikanalys, handlingar #6 i ärende Utr 2020/43.

Trafikverket (2022a). Krav - VGU : Vägars och gators utformning. Borlänge. 2022:001. <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:trafikverket:diva-5244>: 366.

Trafikverket (2022b). Trafikverkets miljörapport 2021. Borlänge. TRV 2021/148057.

Trafikverket (2022c). Underlag till Trafikanalys, handlingar #4 i ärende Utr 2022/69.

Trafikverket (2022d). Underlag till Trafikanalys, handlingar #12 i ärende Utr 2021/102.

- Trafikverket. (2023a, 2023-10-02). "Ekobonus – miljökompensation för överflyttning av gods till sjöfart." 2025-03-10, från <https://bransch.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-miljokompensation-for-overflyttning-av-gods-till-sjofart/>.
- Trafikverket. (2023b). "Mått för ljudnivåer." från <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/buller-och-vibrationer/Fakta-om-buller-och-vibrationer/matt-for-ljudnivaer/>.
- Trafikverket (2023c). Viltolyckskostnader – uppdatering 2022. Borlänge. TRV 2019/96127. <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1902374/FULLTEXT01.pdf>.
- Trafikverket (2024a). Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn ASEK 8.0. Borlänge. <https://bransch.trafikverket.se/contentassets/ba274bd6e024426a873114f0c6fb4252/2023-kasta/asek-8.0- vad-ar-nytt.pdf>.
- Trafikverket (2024b). ASEK 8.0 kalkylbilaga. Nedladdad <https://bransch.trafikverket.se/contentassets/0e5777a6301e4134a6e8365fc20c0e0e/asek-8.0-kalkylbilaga-2-april-2024.xlsx>.
- Trafikverket (2024c). Kalibrering Samgods version 1.2.2. PM. <https://bransch.trafikverket.se/contentassets/ab220f9016154ef7a8478555560bb280/2024/kalibrering-samgods-version-1.2.2.pdf>.
- Trafikverket (2024d). Trafikverket Attitydundersökning Barns skolvägar 2024. <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1944332/FULLTEXT01.pdf>.
- Trafikverket (2024e). Trafikverkets årsredovisning 2023. Borlänge. TRV 2023/63976. <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1839787/FULLTEXT01.pdf>.
- Trafikverket (2024f). Trafikverkets åtgärdsprogram enligt förordningen om omgivningsbuller 2024-2028. https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?aq2=%5B%5B%5D%5D&c=1&af=%5B%5D&searchType=SIMPLE&sortOrder2=title_sort_asc&query=f%C3%B6rordning+om+omgivningsbuller&language=sv&pid=diva2%3A1897593&aq=%5B%5B%5D%5D&sf=all&aqe=%5B%5D&sortOrder=author_sort_asc&onlyFullText=false&noOfRows=50&dswid=-7358.
- Trafikverket (2024g). Underlag till Trafikanalys, handlingar #16 i ärende Utr 2023/69.
- Trafikverket (2025a). Allmänhetens syn på trafiksäkerhet: resultat från Trafiksäkerhetsenkäten. Resultat från Trafiksäkerhetsenkäten 2024. Borlänge. 2025:009. <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1933343/FULLTEXT01.pdf>.
- Trafikverket (2025b). Diagramdata HBEFA. Handling #21 i Trafikanalys ärende 2024/65. Borlänge.
- Trafikverket (2025c). Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 - Huvudrapport, Trafikverket. 2025:111. <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:2002088/FULLTEXT01.pdf>.
- Trafikverket (2025d). Handlungsplan för långväga godstransporter. Redovisning av regeringsuppdrag. Rapport 2025:166. <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:2017382/FULLTEXT01.pdf>.
- Trafikverket. (2025e, 2025-02-26). "Investeringsstöd för överflyttning av gods." Nedladdad 2025-03-10, från <https://bransch.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/investeringsstod-for-overflyttning-av-gods/>.
- Trafikverket. (2025f, 2025-11-28). "Nationell plan 2026-2037." Nedladdad 2026-01-19, från <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/nationell-plan/nationell-plan-2026-2037/>.
- Trafikverket (2025g). Rapport Gränsvärden och effektsamband för trafikbuller. https://bransch.trafikverket.se/contentassets/6172806b6959485d895374173243047f/2025_ny/miljo/gransvarden-och-effektsamband-for-trafikbuller.pdf.

Trafikverket (2025h). Tillgängligheten i Sverige 2009-2024, Trafikverket. 2025:173.

Trafikverket (2025i). Trafikverkets Miljörapport 2024. Borlänge. TRV 2025/8158.
<https://trafikverket.se>.

Trafikverket (2025j). Trafikverkets årsredovisning 2024. Borlänge. 2025:006.
<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1939226/FULLTEXT01.pdf>.

Trafikverket (2025k). Underlag till Trafikanalys, handlingar #10 i ärende Utr 2024/65.

Trafikverket. (2026a, 2026-01-13). "Ansök om miljökompensation för godstransporter på järnväg." Nedladdad 2026-02-13, från <https://bransch.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/miljokompensation-for-godstransporter-pa-jarnvag/>.

Trafikverket (2026b). Interregional tillgänglighet 2024 #9 Utr 2025/67, Trafikverket.

Trafikverket (2026c). NVDB - Tillgänglighetsvägnät. Lastkajen, Trafikverket.

Trafikverket (2026d). Påkörda djur i hela landet 2015 - 2025. Handling #21 i Trafikanalys ärende Utr 2025/67. Borlänge.

Trafikverket. (2026e). "Rekommendation för barns aktiva skolresor." från <https://www.trafikverket.se/om-oss/skydda-klimat-miljo-och-halsa-i-vart-arbete/rekommendation-for-barns-aktiva-skolresor/>.

Trafikverket (2026f). Rutinbeskrivning: Djurpåkörning på järnväg. Borlänge.

Trafikverket (2026g). Trafikverkets miljörapport 2025.

Trafikverket (2026h). Trafikverkets årsredovisning 2025. Borlänge. 2026:012.
<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:2040315/FULLTEXT01.pdf>.

Trafikverket (2026i). Underlag till Trafikanalys, handling #2 i ärende 2025/67.

Trafikverket (2026j). Underlag till Trafikanalys, handling #34 i ärende Utr 2025/67.

Trafikverket (2026k). Underlag till Trafikanalys, handlingar #3 i ärende Utr 2025/67.

Trafikverket (2026l). Vägtrafikens utsläpp 2025. Stockholm. TRV 2026/7947.
<https://bransch.trafikverket.se/contentassets/bdc6eaeef796497dbf5720a71e607fd1/pm-vagtrafikens-utslapp-2025.pdf>.

Transportföretagen (2026a). Paketindex Kvartal 4 2025 och helår 2025.
<https://www.transportforetagen.se/globalassets/rapporter/paketindex/paketindex-q4-2025.pdf>.

Transportföretagen (2026b). Tempen på bussbranschen. Stockholm. Riksrapport 2026.
<https://www.transportforetagen.se/globalassets/rapporter/kompetensforsorjning/2026/buss/tempen-pa-bussbranschen-2026-riksrapport.pdf>.

Transportstyrelsen (2015). Trafiksäkerheten i Sverige – Statistik och analys över järnväg, luftfart, sjöfart och väg för 2014. Norrköping, Transportstyrelsen. Dnr TSG 2014-1989.
http://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/om_oss/trafiksakerheten-i-sverige/trafiksakerheten-i-sverige-2014.pdf.

Transportstyrelsen (2023a). Godstransportköparnas syn på järnvägsmarknaden 2022. TSJ 2023-1074.

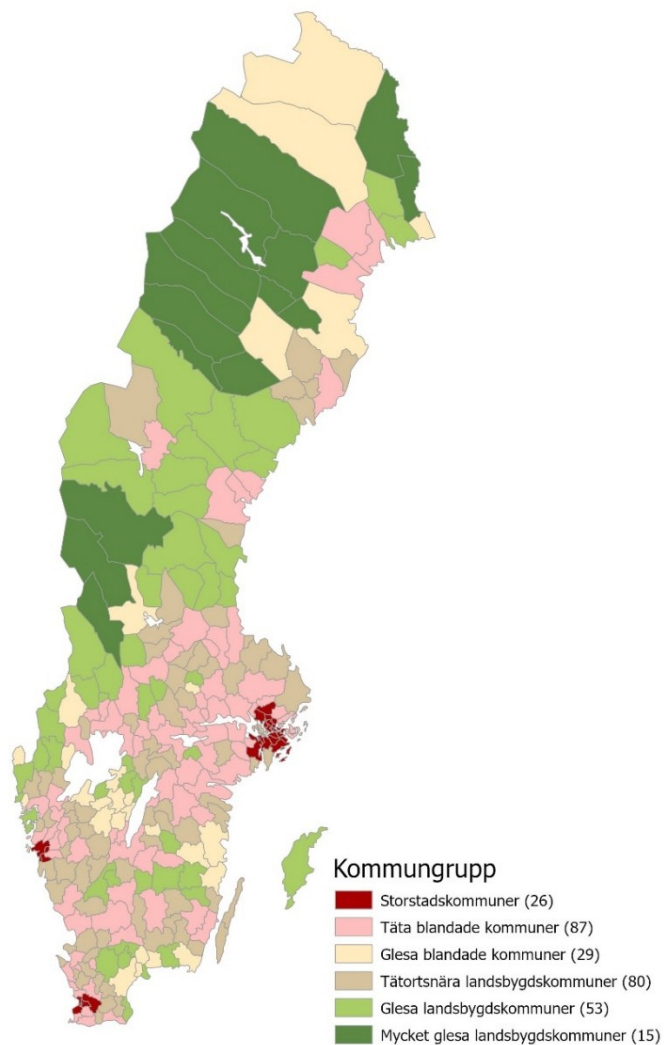
Transportstyrelsen (2023b). Resenärernas syn på järnvägsmarknaden 2023. TSJ 2023-1773.

Transportstyrelsen (2023c). Transportmarknaden i siffror 2022. TSG 2023-1435.
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/publikationer-och-rapporter/rapporter/marknadsovervakning/transportmarknaden-i-siffror-2022/>.

- Transportstyrelsen. (2024a). "Flygbranschen tar ställning med ny policy." Nedladdad 2026-03-26, 2026, från <https://www.transportstyrelsen.se/sv/om-oss/pressrum/nyhetsarkiv/2024/flygbranschen-tar-stallning-med-ny-policy>.
- Transportstyrelsen (2024b). Tillståndsmätning 2024. Kontroll av regelefterlevnad inom yrkestrafik på väg avseende godstransporter, mätning av lastbilsförarens sociala villkor och kontroll av transportföretags skatter och avgifter. TSG 2024-3759. <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/rapporter/vagtrafik/rapport-tillstandsmatning-gods-och-sociala-villkor-2024.pdf>.
- Transportstyrelsen (2024c). Utvecklingen av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2023. TSJ 2024-495.
- Transportstyrelsen (2025a). Data från Transportstyrelsen till måluppföljningen. Underlag #34 i Trafikanalys ärende Utr 2025/69.
- Transportstyrelsen (2025b). Geografisk tillgänglighet med flyg 2024 - En jämförelse mellan 2023 och 2024 TSL 2025-13. <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/luftfart/geografisk-tillganglighet-med-flyg-2024.pdf>.
- Transportstyrelsen (2025c). Godstransportköparnas syn på järnvägsmarknaden 2024. TSJ 2025-724. <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/marknadsovervakning/godstransportkoparnas-syn-pa-jarnvagsmarknaden-2024.pdf>.
- Transportstyrelsen (2025d). Inriktning för ett hållbart båtliv 2035. Norrköping. TSS 2024-4832. <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/rapporter/sjofart/inriktning-for-ett-hallbart-batliv-260112.pdf>.
- Transportstyrelsen (2025e). Prissättning och prisinformation vid taxiresor - Genomförd av Institutet för kvalitetsindikatorer (Indikator), september 2025. <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/marknadsovervakning/prissattning-prisinformation-taxiresor-2025.pdf>.
- Transportstyrelsen (2025f). Resenärers syn på järnvägsmarknaden 2025 - En marknadsundersökning i Transportstyrelsens regi, Transportstyrelsen. TSJ 2025-1280. <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/marknadsovervakning/resenarers-syn-pa-jarnvagsmarknaden-2025.pdf>.
- Transportstyrelsen (2025g). Säkerhetsöversikt Luftfart 2024. Norrköping. <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/rapporter/luftfart/sakerhetsoversikt-luftfart-2024.pdf>.
- Transportstyrelsen (2025h). Transportmarknaden i siffror 2024. Översikt av utvecklingen på marknaderna för väg- och järnvägstransporter. TSG 2025-1949. <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/marknadsovervakning/transportmarknaden-i-siffror-2024.pdf>.
- Transportstyrelsen (2025i). Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2024. TSJ 2025-564. <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/marknadsovervakning/utveckling-av-utbud-och-priser-pa-jarnvagslinjer-i-sverige-1990-2024.pdf>.
- Transportstyrelsen (2026a). Bilaga C Emissionsberäkningar utfall 2025. Handling #13 i Trafikanalys ärende Utr 2025/67
- Transportstyrelsen (2026b). Data från Transportstyrelsen om Trafiksäkerhet till Måluppföljningen 2026 (avser 2025). Handling #23 i Trafikanalys ärende Utr 2025/67.
- Transportstyrelsen (2026c). Data från Transportstyrelsen till måluppföljningen. Underlag #33 i Trafikanalys ärende Utr 2026/67.
- Transportstyrelsen (2026d). "Geografisk tillgänglighet med flyg. En jämförelse mellan 2024 och 2025.". <https://www.transportstyrelsen.se/sv/om-oss/publikationer-och-rapporter/rapporter/rapporter-inom-luftfart/geografisk-tillganglighet-med-flyg-2024-2025/>.

- Transportstyrelsen (2026e). Konsumentprisindex (KPI 07.3.1.1 Persontransport med tåg (T)) enligt COICOP (alla nivåer), 2020=100. Månad 1980M01 - 2025M12, Transportstyrelsen. Nedladdad 2026-01-30.
https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_PR_PR0101_PR0101DE/KPI2020COICOPMA/.
- Transportstyrelsen (2026f). Underlag till Trafikanalys, handling #22 i ärende Utr 2025/67.
- Transportstyrelsen (2026g). Årsredovisning 2025. Norrköping. TSG 2026-46.
<https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/om-oss/finansiering/arsredovisning/transportstyrelsens-arsredovisningen-2025.pdf>.
- VTI (2025). Underlag till Trafikanalys. Handling #XX i ärende Utr 2024/65.
- Westin, J. (2020). Analys av kostnadsindex för generaliserade transportkostnader för Trafikanalys måluppföljning. Umeå, CERUM Umeå universitet. CERUM Report Nr 66/2020.
- WHO (2025). Promoting walking and cycling A toolkit of policy options.
<https://www.who.int/publications/i/item/9789240109902>.
- World Economic Forum (2019). The Global Competitiveness Report 2019. Genève.
http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf.
- WSP (2019). Transportsystemets påverkan på människors hälsa och livsmiljö Hälsoeffekter, kostnader och insatser.
<https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2019/transportsystemets-halsoeffekter.pdf>.
- WSP (2023). Positiva hälsoeffekter av gång och cykling - ett kunskapsunderlag.

Bilaga 1 Kommunindelning enligt Tillväxtverket



Figur B1. Kommunindelning enligt Tillväxtverket.
Källa: Tillväxtverket (2021). Städer och landsbygder.
<https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/statistikochanalys/statistikomregionalutveckling/regionalaindelningar/staderochlandsbygder.1844.html>

Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.

Trafikanalys
Rosenlundsgatan 54
118 63 Stockholm

Tel 010 414 42 00
trafikanalys@trafa.se
www.trafa.se

