



Uppföljning av de transportpolitiska målen 2026

Rapport: 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

Omlagsfoto: Adobe Stock

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. I årets rapport, avseende tillståndet i transportsystemet under 2025, används som tidigare 15 indikatorer för en långsiktigt hållbar transportförsörjning för uppföljningen. Rapporten har en tonvikt på uppföljning av indikatorer till och med 2025. Uppföljningen baseras i stor utsträckning på mått i tidsserier som vi följt sedan målen antogs, men i några fall har vi utvecklat nya mått som vi bedömer bättre beskriver de aspekter vi vill fånga in, och dessa kommer då att ha kortare tidsserier. Somliga mått presenteras med ett års fördröjning, och i dessa fall kompletteras analysen precis som tidigare med annan information om hur transportsystemet har utvecklats.

Precis som de senaste åren presenteras måluppföljningen i två publikationer. Dels denna huvudrapport med våra sammanvägda bedömningar av utvecklingen på målnivå, dels en underlags-PM, *Måluppföljningens indikatorer och mått 2026* (Trafikanalys PM 2026:4).

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, Björn Tano, Krister Sandberg och Florian Stamm. Avdelningschef Andreas Tapani har också deltagit i arbetet med rapporten.

Stockholm i april 2026

Mattias Viklund

Generaldirektör

Innehåll

| | |
|--|-----------|
| Sammanfattning | 5 |
| 1 De transportpolitiska målen och uppföljningsmetoden | 11 |
| 1.1 Riksdagens mål och etappmål | 11 |
| 1.2 Uppföljningsmetoden | 11 |
| 1.3 Nyheter i årets måluppföljning | 13 |
| 2 Sammanvägda målbedömningar | 15 |
| 2.1 Omvärldsfaktorer som påverkat resor och transporter under 2026 | 15 |
| 2.2 Det övergripande transportpolitiska målet | 20 |
| 2.3 Funktionsmålet | 26 |
| 2.4 Hänsynsmålet | 38 |
| 3 Slutsatser och utvecklingsbehov | 47 |
| 3.1 Slutsatser | 47 |
| 3.2 Måluppföljningens utveckling | 51 |
| Källförteckning | 54 |

Sammanfattning

Det övergripande transportpolitiska målet

Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Sammantaget bedömer Trafikanalys att samhället inte har närmat sig en långsiktigt hållbar transportförsörjning sett ur alla relevanta perspektiv. Detta eftersom det finns både nyckelindikatorer och kompletterande indikatorer som haft en negativ utveckling sedan målen antogs, och de olika aspekterna inte kan anses kompensera för varandra.

Det finns kvarvarande icke internaliserade kostnader för både person- och godstransporter och inom alla trafikslag. Det innebär en risk för att samhället överkonsumerar transporter jämfört med vad som är samhällsekonomiskt mest effektivt. Varken över- eller underinternalisering bidrar till en samhällsekonomisk effektivitet. Jämfört med föregående år är det tydligt att de trafikslag som i ökande grad omfattas av handeln med utsläppsrätter uppvisar minskande icke-internaliserade kostnader och högre internaliseringsgrader än tidigare. Men inom vägtrafiken, där det dröjer ytterligare några år innan ETS 2 kommer på plats, ökar de icke-internaliserade kostnaderna. Personbilstrafiken med eldrivna personbilar utanför tätort är numera överinternaliserad, men inte för elbilar inom tätorter (eller i genomsnitt). Även lastbilstrafik, buss och tåg har en högre internaliseringsgrad utanför tätort än i tätort. Skillnaden i internaliseringsgrad mellan tätort och landsbygd är störst för personbil och lätt lastbil (diesel).

Förutsättningarna för näringslivets transporter bedöms inte ha utvecklats positivt. Inom indikatorn *Transportsystemets standard och tillförlitlighet* uppvisar nyckelmåtten för bantrafikens tillförlitlighet de senaste åren sämre värden än när målen antogs. Den interregionala tillgängligheten bedöms åter ha stärkts något och kan nu sägas vara på en liknande nivå som när målen antogs, bland annat på grund av en viss förbättring av tillgänglighet och åtkomlighet med inrikesflyget. Tendensen är dock att den interregionala tillgängligheten stärks mest bland kommuner som redan har en god tillgänglighet, och försvagas något bland de som har relativt låg tillgänglighet. Användbarheten för alla i transportsystemet bedöms vara på en liknande nivå som när målen antogs. Det är samma bedömning som föregående år.

Den digitala tillgängligheten utan koppling till transporter förbättras. Vi ser också att områden med tidigare bristfällig bredbandstäckning nu i hög grad omfattas av utbyggnaden, även om alla uppsatta etappmål kring bredbandsutbyggnad inte uppnåtts i tid. Transportsystemets negativa påverkan på landskap och djurliv bedöms inte ha minskat. Framför allt syns en ökad påverkan av invasiva arter i artrika vägmiljöer, och antalet trafikolyckor med vilt och ren är det högsta sedan målen antogs. Luftkvaliteten i våra tätorter verkar förbättras, men en allt större andel av befolkningen bor i tätorter så utsatthet för buller och luftföroreningar kvarstår. Bullerproblematiken bedöms också ha ökat.

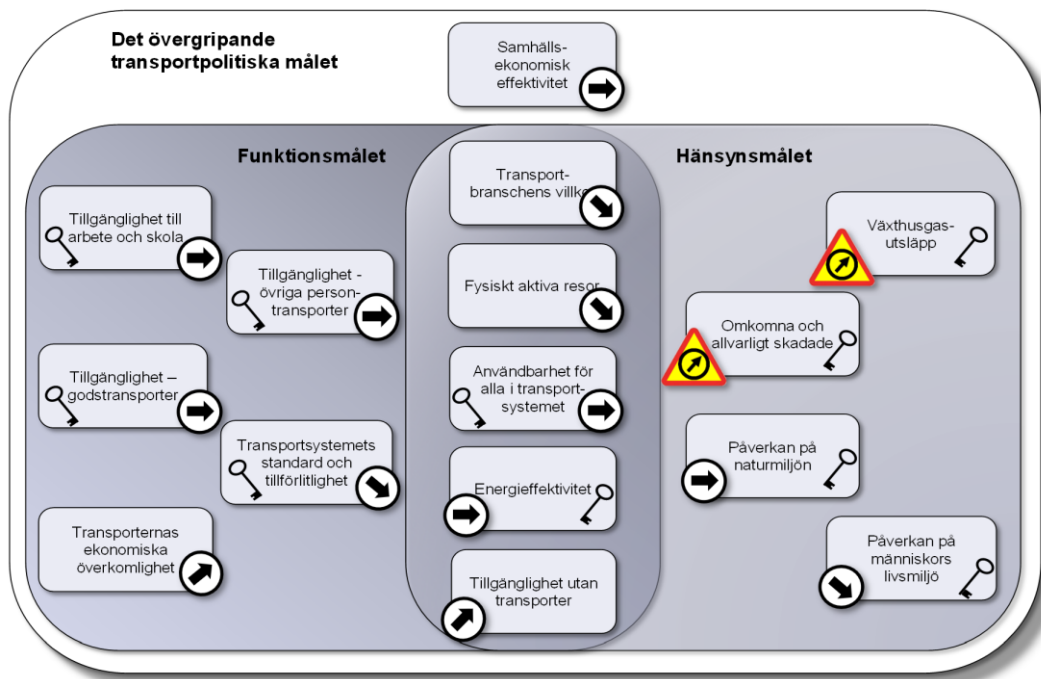
Ettappmålen för trafiksäkerhet innebär att jämfört med medelvärdet för åren 2017–2019 ska antal omkomna i samtliga trafikslag, var för sig, halveras till 2030. Självordshändelser inkluderas i de omkomna *enbart* i bantrafiken. Antalet allvarligt skadade ska under samma period minska med 25 procent i respektive trafikslag. Under 2025 omkom preliminärt 364

personer i hela transportsystemet. Sedan 2007 har antalet omkomna, inklusive självmord, minskat med 37 procent. I vägtrafiken omkom 208 personer, vilket är en minskning från 210 året innan. De senaste årens utvecklingstakt är inte tillräcklig för att det ska vara sannolikt att det uppsatta etappmålet ska nås. Detsamma gäller inom bantrafiken där framför allt antalet dödsfall genom självmord måste halveras i förhållande till nivån som varit under de senaste tre åren.

Även om den sammanvägda bedömningen är oförändrad sedan föregående år, så finns det skäl att notera att ett antal av de nyckelmått som ingår visar att transportsystemet i vissa avseenden har utvecklats i en hållbar riktning. Fler så kallade nyckelmått haft en gynnsam utveckling sedan målen antogs (9), jämfört med de nyckelmått som utvecklats i oönskad riktning (4). Men ännu fler nyckelmått (18) uppvisar endast mindre förändringar sedan 2009, och bedöms nu vara på ungefär samma nivå som då.

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

Övriga bedömningar ligger fast sedan föregående år. Alla bedömningar framgår av Figur A.



Figur A. Utvecklingen av de 15 indikatorer som används för att bedöma tillståndet i transportsystemet. Pil uppåt innebär att indikatorn utvecklats i den riktning målen anger, och pil nedåt att utvecklingen gått i oönskad riktning. Horisontell pil innebär att tillståndet sammantaget bedöms vara på en nivå motsvarande när målen antogs 2009. Varningsmärket används för att markera att ett uppsatta etappmål inte bedöms uppnås i tid.

Funktionsmålet

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

Funktionsmålet utveckling bedöms sammantaget som negativ, även om flera delområden uppvisar en stabil eller svagt positiv utveckling. Transportsystemets standard och tillförlitlighet fortsätter att vara en central utmaning. Punktligheten i järnvägstrafiken är fortsatt på en nivå som inte fullt ut motsvarar resenärers och näringslivets behov, och infrastrukturen uppvisar en sårbarhet som bland annat hänger samman med återkommande driftstörningar och ett mer väderkänsligt klimat. På vägsidan kan enstaka förbättringar noteras under det senaste året, men dessa förändrar inte bedömningen av att utvecklingen på längre sikt är otillräcklig.

Den grundläggande tillgängligheten i riket är i stort sett stabil, men skillnaderna mellan kommuntyper och regioner är fortsatt betydande. Storstadsområden uppvisar generellt god tillgänglighet till service och arbetsmarknad, medan många landsbygds- och glesbygdskommuner har en mer begränsad tillgång till viktiga målpunkter. Den interregionala tillgängligheten har försämrats under flera år, främst som en följd av minskat flygutbud, längre restider och en fortsatt låg punktlighet i fjärrtågstrafiken. Detta påverkar i stor utsträckning både medborgare och näringsliv, särskilt i de delar av landet där alternativen till flyg och fjärrtåg är begränsade.

Flera kompletterande mått och indikatorer uppvisar en mer positiv eller stabil utveckling. Tillgänglighetsmåttens logsumma visar på förbättrad tillgänglighet till både arbetsplatser och service. Den digitala tillgängligheten fortsätter att stärkas och möjliggör i ökande grad tillgång till tjänster och verksamheter utan behov av fysiska transporter, även om förbättringarna är ojämnt fördelade geografiskt. För näringslivet innebär detta utökade möjligheter till effektiva distanslösningar, men digital utveckling kan endast delvis kompensera för brister i den fysiska infrastrukturen.

Indikatorn för fysiskt aktiva resor utvecklas däremot negativt. Minskad gång och cykling och ett ökat stillasittande innebär att transportsystemets bidrag till ett mer aktivt resande är svagare än vad som är önskvärt ur både hälsosynpunkt och tillgänglighetsperspektiv.

Jämställdhetsaspekterna uppvisar i huvudsak en horisontell utveckling. Skillnaderna i mäns och kvinnors resmönster är relativt små och har varit stabila över tid, det är främst val av färd sätt som skiljer. Däremot kvarstår skillnader i trygghetsupplevelser, vilket påverkar förutsättningarna för att resa på lika villkor. Även utvecklingen inom tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning är relativt oförändrad. De formella förbättringar som gjorts i kollektivtrafiken har ännu inte lett till en fullt ut förbättrad användbarhet i praktiken.

Sammantaget visar årets uppföljning att flera centrala delar av funktionsmålet utvecklas långsamt eller i negativ riktning, samtidigt som det finns områden där utvecklingen är stabil eller svagt positiv. För att funktionsmålet ska kunna uppnås krävs fortsatt utveckling av transportsystemets tillförlitlighet, en minskning av geografiska skillnader samt förbättrade förutsättningar för såväl interregional rörlighet som ett tillgängligt och användbart transportsystem för alla grupper i samhället.

Hänsynsmålet

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

Två nyckelindikatorer för hänsynsmålet, *Växthusgasutsläpp* och *Omkomna och allvarligt skadade* visar en tydligt positiv utveckling sedan 2009. För båda gäller dock också att den nuvarande utvecklingstakten inte gör det sannolikt att uppsatta etappmål till 2030 kommer att nås i tid.

För *Växthusgasutsläpp* bröts den positiva utvecklingen under 2024, som en följd av minskad reduktionsplikt och sänkta drivmedelsskatter. I nyregistreringarna av personbilar minskade andelen laddbara fordon, och exporten av relativt nya elbilar slog ett nytt rekord under 2024. Under 2025 har utvecklingen på nytt börjat gå åt rätt håll tack vare att reduktionsplikten höjdes igen under sommaren, och andelen laddbara fordon i nybilsregistreringen på nytt börjat öka. Exporten av relativt nya elbilar fortsätter emellertid att slå rekord, vilket håller tillbaka andelen laddbara fordon i trafik, och minskar utbudet av begagnade elfordon på den svenska marknaden.

Under året har också nya uppgifter om de tunga dieselfordonens utsläpp av lustgas framkommit. När tidsserierna uppdateras framgår det att växthusgasutsläppen är omkring en halv miljon ton koldioxidekvivalenter högre än vad som tidigare varit känt. Dessutom blir den överprestation i förhållande till ESR-utsläppsbanan som Sverige tidigare beräknat betydligt mindre. Det finns inget som tyder på att det nationella etappmålet till 2030 kommer att nås med redan beslutade styrmedel. De svenska utsläppen inom den så kallade ESR-sektorn kommer inte heller att nå målet att halveras fram till 2030 jämfört med 2005, om inte nya kraftfulla styrmedel sätts in.

Energieffektiviteten ökar främst i vägtrafiken. Samtidigt har vägtrafikens andel av gods-transporterna ökat och ingen tydlig överflyttning till energieffektivare trafikslag syns i transportarbetsstatistiken. Ett trendbrott syns dock i den senaste tillgängliga statistiken för 2023 och 2024, då andelen godstransporter på väg minskade något.

För indikatorn *Påverkan på naturmiljön* ingår sedan några år tillbaka tre av Trafikverkets delmål för *Landskapsanpassad infrastruktur* i bedömningen. Ett av dessa delmål, som rör hur stor andel av de artrika vägmiljöerna som påverkas negativt av invasiva arter, visar i den senaste uppföljningen en tydligt negativ utveckling. De övriga delmåten för Landskapsanpassad infrastruktur är dock på en nivå som är jämförbar med tidigare nivåer. Vår bedömning av indikatorn kompletteras med ett antal mått som tillsammans försöker fånga in viktiga aspekter av hur transportsystemets påverkan på naturmiljön förändras över tid. Dessa mått ger en lite splittrad bild, där några haft en önskvärd utveckling och andra inte. En tydligt negativ utveckling syns för olyckor med vilt och ren, som fortsätter att öka över tid, i en mycket högre grad än trafikarbetet. En positiv utveckling syns däremot för utsläppen av kväveoxider och svaveldioxid från internationella transporter, liksom för antalet observerade oljespill. Bedömningen från föregående år att påverkan inte på ett avgörande sätt har förändrats sedan målen antogs ligger därmed fast.

Bedömningen av hur indikatorn *Påverkan på människors livsmiljö* har utvecklats sänktes förra året, beroende på att utsattheten för buller ökat sedan målen antogs. Det beror på en kombination av en fortsatt ökad andel personer som bor i tätort och ett ökande trafikarbete. Trafikanalys instämmer därmed i de bedömningar som Trafikverket, Boverket och Naturvårds-

verket gör av bullerproblematiken. Vi har i årets uppföljning inga nya uppgifter kring utsatthet för buller, så bedömningen ligger kvar. Måtten som följer partikel- och kvävedioxidhalter utvecklas i önskvärd riktning. För alla mått under indikatorn gäller att det finns betydande skillnader över landet.

Under 2025 omkom preliminärt 364 personer i hela transportsystemet. Sedan 2007 har antalet omkomna, inklusive självmord, minskat med 37 procent. I vägtrafiken omkom 208 personer, vilket är en minskning från 210 året innan. Den utvecklingstakt som varit de senaste åren är inte tillräcklig för att det ska vara sannolikt att det uppsatta etappmålet ska nås. Detsamma gäller inom bantrafiken där framför allt antalet dödsfall genom självmord måste halveras i förhållande till nivån som varit under de senaste tre åren. Bedömningen att utvecklingen för *Omkomna och allvarligt skadade* går åt rätt håll men alltför långsamt kvarstår.

Av de kompletterande indikatorerna som ingår i bedömningen av hänsynsmålet är det endast *Tillgänglighet utan transporter* som visar en gynnsam utveckling. Endast en av hänsynsmålets nyckelindikatorer visar en negativ utveckling, men det innebär att transportsystemet inte närmast sig transportpolitisk måluppfyllelse sett ur hänsynsmålets perspektiv.

1 De transportpolitiska målen och uppföljningsmetoden

1.1 Riksdagens mål och etappmål

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 att 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

Övergripande mål

Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Funktionsmål

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

Hänsynsmål

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Figur 1.1. De transportpolitiska målen.

1.2 Uppföljningsmetoden

Indikatorer och mått

Eftersom det övergripande transportpolitiska målet syftar till att åstadkomma en långsiktig hållbar transportförsörjning behöver uppföljningen av målen omfatta alla aspekter av betydelse för detta. Uppföljningen utgår från att varje betydande aspekt ska beskrivas med en indikator. I den årliga måluppföljningen redovisar vi hur dessa indikatorer utvecklats sedan

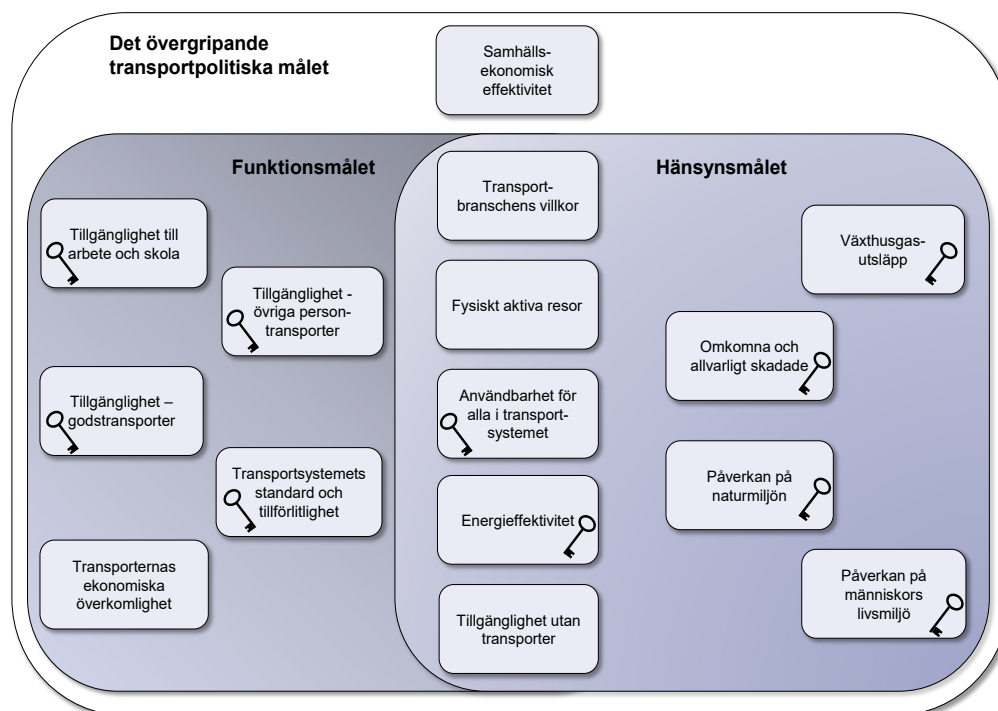
¹ Se sidan "Mål för transportpolitiken" på regeringens webbplats: www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur

målen antogs. Utöver att presentera indikatorernas utveckling ska vi också redogöra för hur transportsystemet utvecklats med avseende på de transportpolitiska målen.

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. 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, eller för ett år som bedömts som representativt. Det gäller exempelvis de nya nyckelmåtten för kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning (inom *Användbarhet för alla i transportsystemet*), och nyckelmåtten 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 uppföljningsmetod som Trafikanalys utgår från i denna rapport 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 en indikatorbedömning förändrats. Indikatorn *Tillgänglighet – övriga persontransporter* bedöms ha förbättrats jämfört med föregående år och är nu åter 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*² 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.

² Logsumma är en sammanvägning av det utbud som erbjuds och de generaliserade reskostnader som är förknippade att ta del av utbudet. I Trafikanalys (2024b). Tillgänglighet - teori och praktik redovisas en teoretisk bakgrund till måttet och hur det beräknas.

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.

Under Transporternas ekonomiska överkomlighet har vi årets uppföljning uppmärksammat att även om kollektivtrafikpriserna i många län ökat mindre än inkomstutvecklingen, så bor nära hälften av befolkningen i regioner där det motsatta gäller. I årets uppföljning kvarstår den positiva bedömningen av hur den ekonomiska överkomligheten har utvecklats, men för att den bedömningen ska bestå i kommande uppföljningar måste kostnadsutvecklingen för kollektivtrafiken i de större regionerna dämpas.

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 Sammanvägda målbedömningar

2.1 Omvärldsfaktorer som påverkat resor och transporter under 2026

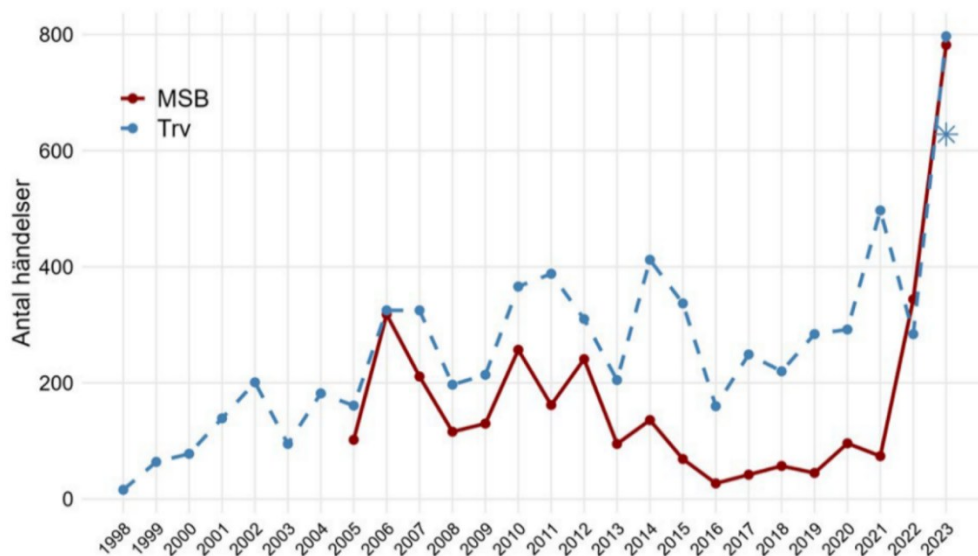
Det senaste året har det svenska transportsystemet drabbats av ett flertal större störningar som kan kopplas till extrema väderhändelser. Vårt närområde präglas fortfarande av den ryska krigsföringen i Ukraina och i Mellanöstern har USA:s och Israels anfall mot Iran avlöst Gazakriget, med stor påverkan på världsmarknadspriser på olja, gas och andra energivaror samt på internationella godsflöden. Parallellt pågår omställningen till klimatneutralitet med uppdaterade internationellt överenskomna utsläppsmål.

Större händelser i svenska transportsystemet under det senaste året

Under 2025 utsattes det svenska transportsystemet för omfattande kritiska incidenter, med bland annat värmebölja under sommaren, flera större skyfall, omfattande översvämningar och uppmärksammade tågurspårningar.

De mest omfattande skadorna kunde ses i Västernorrland i samband med kraftiga skyfall i september. Regnet ledde till bortspolade banvallar, förstörda vägkroppar och två tågurspårningar varav den ena i svårtillgänglig terräng. En person omkom i en bilolycka i samband med skyfallen där en väg spolats bort.

Att den typen av extrema väderhändelser kommer att bli allt vanligare är en förväntad effekt av ett varmare klimat, då varmare luftmassor kan innehålla större mängder fukt. Under den senaste 30 års-perioden har också antalet vägvastängningar per år till följd av översvämningar ökat mycket kraftigt.



Figur 2.1. Antal avstängda vägar på grund av översvämning per år (Trv) och översvänningslarm (MSB). Den blå asterisken visar var TRV-kurvan skulle ha legat 2023 utan Hans-händelserna (6-11 augusti 2023).

Källa: SMHI (2026)

I underlagspromemorian (Trafikanalys 2026c) redovisas under respektive indikator fler aktuella händelser och förändringar som kan komma att få en påverkan på utfallet av de transportpolitiska målen, även om det i många fall ännu inte haft genomslag i de mått som vi redovisar.

Krig och geopolitiska spänningar i vår omvärld

Under det senaste året har Ryssland fortsatt sin krigsföring i Ukraina med oförminskad kraft. Situationen i Mellanöstern fortsätter att präglas av militära konflikter med stort mänskligt lidande som följd. Under det gångna året har det skett en förskjutning av konflikterna från Gaza och Röda havet till Iran och Persiska viken. Med Israels och USA:s anfall mot Iran under våren 2026 nådde konfliktnivån nya höjder genom att Iran slog tillbaka mot en lång rad länder i regionen och stängde Hormuzsundet.

Sveriges militära underrättelse- och säkerhetstjänst (MUST) konstaterar att säkerhetsläget försämrades ytterligare under 2025. Den internationella politiken fortsätter att präglas av stormaktskonkurrens om viktiga resurser, politiskt inflytande och tillgång till nyckelteknologier. I det läget får tidigare internationella spelregler allt mindre betydelse (Försvarsmakten 2026). Trafikverket slår fast att det försämrade säkerhetspolitiska läget och Sveriges medlemskap i Nato ställer nya krav på transportinfrastrukturen. Totalförsvarets bedömningar av behov av transportinfrastruktur väger allt tyngre i framtagandet av den nationella transportplanen (Trafikverket 2025).

Det försämrade säkerhetsläget tar sig flera konkreta uttryck på transportområdet. Ett är att betydelsen av svensk flagg på fartyg värderas högre. Flaggen betyder att fartyget seglar under svensk lag och kan disponeras av Sverige i kris och krig på ett sätt som vi inte kan räkna med för andra fartyg. Under året har vi sett sjöfartspolitiska satsningar med mycket tydligt och uttalat beredskapsfokus. Det gäller t.ex. frågan om en reservhamn till Visby hamn och regeringens åtgärder för att upprätthålla tåg färjetrafik mellan Sverige och Tyskland (Trafikanalys 2025b).

Det försämrade säkerhetsläget manifesteras också genom ryska GNSS-störningar³ som påverkar både civil och militär luft- och sjöfart. Det förekommer två typer av medvetna störningar:

- Jamming – en störsändare blockerar GNSS-signalen medvetet. Detta är vanligt i militära sammanhang för att hindra spårning och försvåra navigering.
- Spoofing – här manipuleras GNSS-signalerna så att mottagaren får en felaktig position. Detta kan få allvarliga konsekvenser eftersom systemet luras att acceptera felaktig information.

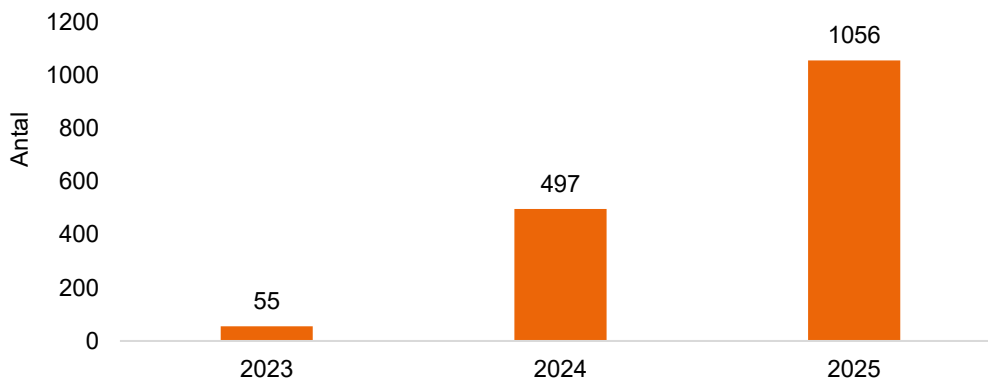
Vid flera tillfällen har det observerats att GNSS-signaler försvunnit helt eller att fartygspositioner rört sig i onaturliga mönster och farter på Östersjön, vilket kan få allvarliga konsekvenser. Felaktiga positionsangivelser kan leda till kollisioner eller grundstötningar, med risk för både människoliv, egendom och miljö. Samtidigt finns traditionella navigeringshjälpmedel som prickar, bojar och fyrrar för att säkerställa säkerheten till sjöss (Sjöfartsverket 2025).

Även flyget har drabbats av GNSS-störningar över Östersjön. Störningarna utgör en säkerhetsrisk även om piloter har alternativa metoder för navigering. Den internationella civila

³ GNSS är en förkortning för Global Navigation Satellite System och utgör ett samlingsnamn för satellitbaserade navigations- och positioneringssystem. Det amerikanska Global Positioning System (GPS), det ryska GLONASS, det europeiska Galileo och kinesiska Beidou utgör exempel på de vanligaste förekommande systemen.

luffartsorganisationen (ICAO) har fördömt Rysslands agerande och pekar på att GNSS-störningarna utgör ett brott mot Chicagokonventionen som styr det civila flyget (ICAO 2025).

Antalet störningar med svenskregistrerade luftfartyg har ökat kraftigt från 55 år 2023 till över 1 000 år 2025 (Figur 2.2). Ökningen är egentligen ännu kraftigare, men rapporteringskraven ändrades till att enbart omfatta spoofing under det senaste året för att minska rapporteringsbördan. Störningarna uppträder ofta över Östersjön, men de förekommer även vid Svartahavskusten och på andra ställen i världen. GNSS-störningarna på Östersjön har även spillt över på land och påverkar bland annat maskiner inom det gotländska lantbruket (Widegren 2025).

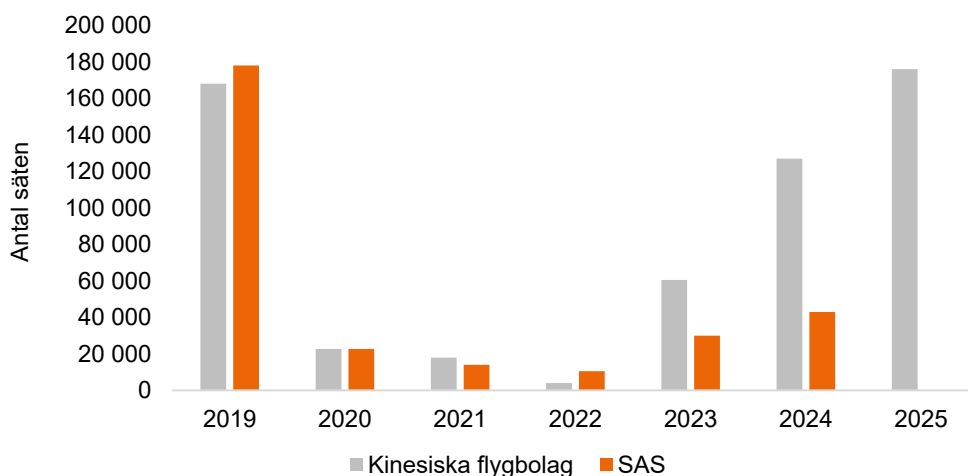


Figur 2.2. Rapporterade GNSS-störningar av svenskregistrerade luftfartyg eller av flygbolag med svenskt certifikat.

Källa: Transportstyrelsen (2026b)

Anm: Under sommaren 2025 ändrades kraven för rapportering till att enbart omfatta spoofing.

Flyget påverkas också alltjämt av det stängda ryska luftrummet för västliga flygbolag, vilket medför en stor påverkan på de europeiska flygbolag som bedriver trafik mellan Europa och Asien. SAS uppger att flygtiden från Köpenhamn till Shanghai ökade från 10 till 12 timmar till följd av det stängda luftrummet. Det betyder ökade bränslekostnader med nära 20 procent. Kinesiska flygbolag som har tillstånd att flyga genom ryskt luftrum har därför en uppenbar konkurrensfördel. En konsekvens blev att SAS slutade flyga på Kina under 2025. Det kan också noteras att det kombinerade sätesutbudet av SAS och kinesiska flygbolag nästan har halverats 2025 i jämförelse med det förpandemiska 2019 (Thessen 2025).



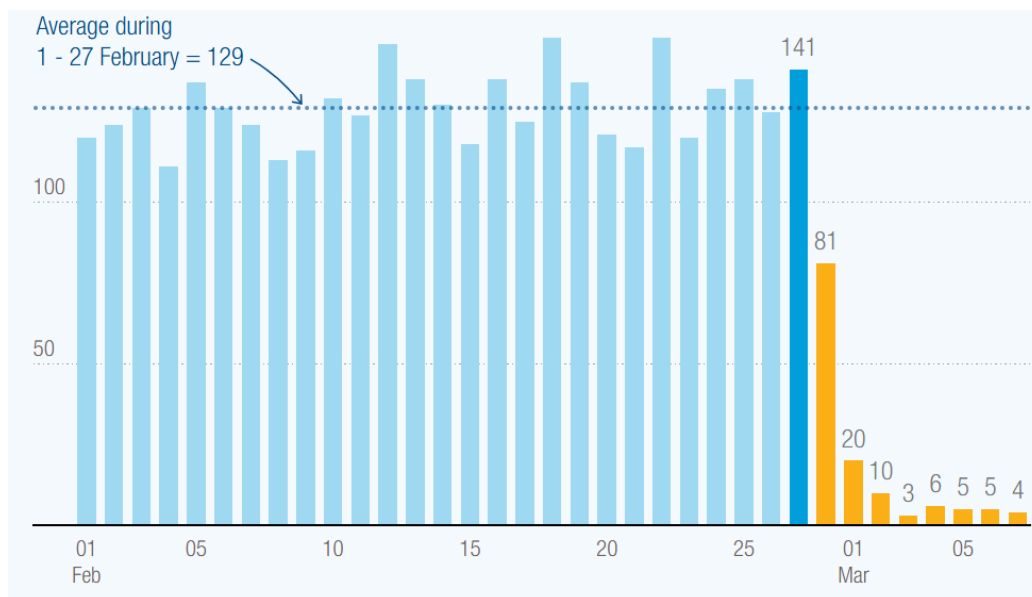
Figur 2.3. Utbud av flygsäten mellan Skandinavien och Kina/Hong Kong.

Källa: Thessen (2025)

Helsingfors var länge det viktigaste skandinaviska navet för flygningar till Kina och östra Asien. Helsingfors är fortfarande ett betydande nav för asientrafiken, men efter det ryska luftrummet stängning har andelen passagerare som flyger via Amsterdam, Frankfurt, München och flygplatserna vid Persiska viken ökat. Flygplatserna i Istanbul och Wien har procentuellt ökat allra mest, men från låga nivåer (Thessen 2025).

Flygplatserna vid Persiska viken är hårt drabbade av kriget i Iran som snabbt spred sig till samtliga länder runt Persiska viken. Flygrutten mellan Sverige och Asien via de stora flygnaven i Doha och Dubai bröts, vilket resulterade i många strandade resenärer. I skrivande stund har de europeiska flygbolagen ställt in trafiken till regionen och de stora gulfbolagen trafikerar enbart i begränsad omfattning. Konflikten i Mellanöstern visar hur en regional kris snabbt kan utvecklas till en global logistisk utmaning (Khan 2026).

De logistiska utmaningarna för sjöfarten av de senaste årens konflikt i Mellanöstern har varit ännu mer utmanande än inom flyget. Under 2025 drabbades sjöfarten främst av störningar på Röda havet, vilket innebar att sjöfarten undvek Suezkanalen till förmån för den betydligt längre ruten runt Afrika. I maj 2025 var trafiken genom kanalen 70 procent lägre än genomsnittet för 2023 (UNCTAD 2026a). Efter att Israel och USA gått till attack mot Iran försköts konflikten till Persiska viken. När Iran hotade sjöfarten genom Hormuzsundet fick det snabbt konsekvenser för sjöfartstrafiken. Under februari passerade i snitt 129 fartyg genom sundet och några dagar in i kriget enbart en handfull (Figur 2.4).



Figur 2.4. Antal fartygspassager genom Hormuzsundet per dag under perioden 1 februari–7 mars 2026. Källa: UNCTAD (2026b)

Genom Hormuzsundet passerar normalt omkring 25 procent av världshandeln med olja på fartyg och betydande mängder gas (UNCTAD 2026b). Efter att trafiken genom sundet minskat sköt oljepriset i höjden och låg vid den första krigsmånadens slut på 100 dollar fatet, vilket kan jämföras med 70 dollar före krigsutbrottet (Dagens industri 2026).

Kostnaderna för flygbränsle har skjutit i höjden och flygbolagen varnar för ökade flygpriser, inställda flyg och brist på bränsle. Företrädare för branschen har talat om behovet att lätta på klimatpolitiken inom EU (Plucinska och Hepher 2026). Om krisen blir långvarig kommer de höga energipriserna sprida sig till andra delar av ekonomin och bidra till ökad inflation och lägre tillväxt, vilket i förlängningen kommer att minska världshandeln.

Effekter av ett förändrat klimat i form av exempelvis torka, översvämningar och bränder har blivit mer påtagliga det gångna året. En rapport från Europeiska rådet bedömer att klimatfrågan ändå pressades tillbaka till förmån för försvar, säkerhet, levnadsomkostnader och konkurrenskraft som upplevdes mer akuta (Europeiska rådet 2026).

I realiteten är det inte riktigt lika svartvitt. Visserligen har förbudet mot nybilsförsäljning av fordon med förbränningsmotor år 2035 mjukats upp genom att utsläppskraven sänkts från 100 till 90 procent lägre koldioxidutsläpp. De tillverkare som vill fortsätta tillverka bilar med förbränningsmotorer måste dock kompensera utsläppen på andra sätt. Det kan ske genom användning av hållbara bränslen eller genom att använda grönt stål i bilen (Europeiska kommissionen 2025a).

De styrmedel som antagits inom ramen för 55%-programmet ligger i stort sett fast. Under året har dessutom ett nytt klimatmål för 2040 antagits som innebär att nettoutsläppen av växthusgaser ska minska med 90 procent jämfört med 1990 års nivåer. Samtidigt utökas möjligheterna att uppnå målet genom att utnyttja olika typer av flexibiliteter som införs i systemet. Det kan handla om flexibiliteter mellan olika sektorer och möjligheten att använda internationella koldioxidkrediter. I förhandlingarna om det nya målet beslutades att tillämpningen av handelssystemet för byggnads- och vägsektorerna (ETS2) skulle skjutas upp ett år (Europeiska unionens råd 2026).

Påverkan på transportpolitiska mål

Världshandeln och transportsystemet har även under 2025 påverkats av kriget i Ukraina och Mellanöstern. Det stängda luftrummet över Ryssland för flygbolag i "väst" gör att flygtiden blir längre och utsläppen större, även om det internationella flyget i strikt mening inte ingår i Sveriges klimatredovisning. Kriget i Iran har medfört att trafiken på de för flyget viktiga naven för flygningar mellan Europa och Asien vid Persiska viken kraftigt reducerats. Minskad flygtrafik i kombination med kraftigt ökade bränslepriser har påverkat funktionsmålet negativt.

Effekterna på sjöfarten av kriget i Mellanöstern är mycket stora efter att trafiken på det strategiskt viktiga Hormuzsundet i det närmaste har upphört. Detta medförde att priset på olja och gas steg kraftigt vilket i förlängningen kan påverka hela världsekonomin utveckling. Vid en långvarig konflikt kan flaskhalsar uppkomma i leveranskedjorna på liknande sätt som under covid-19-pandemin. Risken för attacker mot fartygstrafiken genom Suezkanalen medför att många aktörer fortfarande väljer omvägen runt Afrika med ökade kostnader (försämrad tillgänglighet) och utsläpp som följd.

I det rådande tillspetsade säkerhetspolitiska läget hör ryska GNSS-störningar, inte minst i Östersjön, till vardagen. Även om det finns alternativa metoder att navigera utgör GNSS-störningarna en säkerhetsrisk och påverkar därmed trafiksäkerheten för flyg- och sjöfart negativt.

Funktionsmålet har drabbats negativt av flera väderrelaterade händelser under året, inte minst översvämningar som spolat bort både banvallar och vägkroppar. Händelserna pekar på behovet att bygga ett mer robust transportsystem med alternativa färdvägar om någon del av transportsystemet blir oframkomlig.

EU har under senare år vässat både målsättningar och styrmedel på klimatområdet som också i stor utsträckning påverkar transportpolitiken. Bedömare menar dock att det finns en risk för klimatfrågan kommer att pressats tillbaka till förmån för försvar, säkerhet, levnadsomkostnader och konkurrenskraft som upplevs mer akuta. Så här långt går det ändå att konstatera att klimatpolitiken inom EU i stort sett ligger fast, men har kompletterats med ett

2040-mål. På styrmedelssidan har vissa uppmjukningar och möjligheter till ökad flexibilitet införts.

Gällande det övergripande målet om samhällsekonomisk effektivitet är bedömningen fortsatt att de beslutade styrmedlen inom EU:s klimatpolitik har en positiv effekt. Infasningen av sjöfarten i utsläppshandeln genomförs under 2026. Införandet av ett separat handelssystem för vägtrafik och byggnader (ETS 2) skjuts dock upp ett år till 2028. Därefter är utgångspunkten att utsläppen från dessa trafikslag kan sägas vara internaliserade.

Effekterna på funktionsmålet av klimatpolitiken är osäkra. Handelssystem och krav på inblandning av bibränslen och andra hållbara bränslen kommer att öka transportkostnaden på kort sikt. Samtidigt är handel med utsläppsrätter ett bra och effektivt styrmedel om det även innehåller kompensatoriska delar för de grupper och regioner som drabbas hårt, vilket de föreslagna styrmedlen gör. EU har även vidtagit åtgärder för att minska kostnaden för hållbara bränslen för flyg och sjöfart (Europeiska kommissionen 2025b).

Bedömningen är fortsatt att EU:s klimatpolitik har stor betydelse för uppfyllelsen av hänsynsmålet. En minskad förbränning av fossila bränslen medför minskade utsläpp av avgaspartiklar, kväveoxider, svaveloxider och inte minst koldioxid, vilket är positivt för klimat, miljö och hälsa. Samtidigt kan den gröna omställningen också komma att innebära exempelvis gruvdrift med intrång i natur- och kulturmiljöer som följd.

2.2 Det övergripande transportpolitiska målet

Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Sammantaget bedömer Trafikanalys att transportförsörjningen inte har närmat sig en långsiktigt hållbar transportförsörjning sett ur alla relevanta perspektiv. Detta eftersom det finns nyckelindikatorer som haft en negativ utveckling, och de olika aspekterna inte kan anses kompensera för varandra. Bedömningen är densamma som föregående år.

Samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning

Formuleringen av det övergripande målet består av ett antal komponenter. Den första är samhällsekonomisk effektivitet. För två år sedan 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 från och med den uppdateringen 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 internaliseringssammanhang 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 har de icke-internaliserade kostnaderna för all trafik som inte omfattas av utsläppshandel ökat. Även eldrivna fordon har kvarstående icke-internaliserade kostnader som kan hänföras till partiklar (från däck och vägbanor), olyckor och buller som i Trafikanalys beräkningar antas vara desamma som för bilar med förbränningsmotor. Dock räknas inga koldioxidutsläpp från elbilstrafiken. Svensk elproduktion innebär också koldioxidutsläpp, men ur klimatpolitiskt hänseende hanteras dessa inte med transportpolitiska insatser.

Eftersom varken under- eller överinternalisering gynnar den samhällsekonomiska effektiviteten har målet ännu inte nåtts vad gäller denna del. Den skevhet som nu tycks finnas indikerar att alltför många transporter med lastbil genomförs, och att biltrafiken i tätorter borde minska jämfört med dagens nivå. Underinternaliseringen är påtagligt lägre utanför tätorter, vilket innebär att den trafiken i högre grad än tätortstrafiken bär sina kostnader. För elbilar som körs på landsbygden bedöms trafiken till och med vara överinternaliserad med några ören per personkilometer.

Större fartyg måste från och med 2025 köpa utsläppsrätter motsvarande 70 procent av sina växthusgasutsläpp. Därmed har de icke-internaliserade kostnaderna minskat och internaliseringsgraden ökat för sjöfartstransporterna.

Under perioden från 1 oktober 2024 till och med 30 september 2025 öppnades 25 namngivna infrastrukturobjekt för trafik. Av dessa uppges 13 ha en positiv nettonuvärdeskvot (NNK)⁴ baserat på slutkostnaderna för objektet (Trafikverket 2026c). 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 nettoytan 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 2026c).

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 på 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 2026c).

⁴ 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.

Tabell 2.1. Delmål i Agenda 2030 med tydlig koppling till transporter, trafik eller kommunikationer, och hur dessa kan kopplas till uppföljningen av de transportpolitiska målen 2025. Avsnitten hänvisar till Trafikanalys PM 2026:4 Måluppföljningens indikatorer och mått 2026.

| <i>Agenda 2030 – Globala delmål</i> | <i>Avsnitt i PM</i> | <i>Utveckling</i> |
|--|---------------------|-------------------|
| 3.6 Till 2020 halvera antalet dödsfall och skador i trafikolyckor i världen (delmålet är passerat). | 2.15 | ↗ |
| 5.b Öka användningen av gynnsam teknik, i synnerhet informations- och kommunikationsteknik, för att främja kvinnors egenmakt. | 2.9 | ↗ |
| 7.2 Till 2030 väsentligen öka andelen förnybar energi i den globala energimixen. | 2.12 | ↗ |
| 7.3 Till 2030 fördubbla den globala förbättringstakten vad gäller energieffektivitet. | 2.11 | → |
| 9.1 Bygga ut tillförlitlig, hållbar och motståndskraftig infrastruktur av hög kvalitet, inklusive regional och gränsöverskridande infrastruktur, för att stödja ekonomisk utveckling och människors välbefinnande, med fokus på ekonomiskt överkomlig och rättvis tillgång för alla. | 2.2 | ↘ |
| | 2.4 | → |
| | 2.5 | → |
| | 2.6 | ↗ |
| | 2.10 | → |
| 9.c Väsentligt öka tillgången till informations- och kommunikationsteknik samt eftersträva allmän och ekonomiskt överkomlig tillgång till internet i de minst utvecklade länderna senast 2020 (delmålet är passerat). | 2.9 | ↗ |
| 11.2 Senast 2030 tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. Förbättra trafiksäkerheten, särskilt genom att bygga ut kollektivtrafiken, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer. | 2.6 | ↗ |
| | 2.10 | → |
| 13.2 Integrera klimatåtgärder i politik, strategier och planering på nationell nivå | 2.12 | ↗ |
| 15.8 Senast 2020 införa åtgärder för att förhindra införseln av invasiva främmande arter och avsevärt minska deras påverkan på land- och vattnekosystem samt kontrollera eller utrota prioriterade arter (delmålet är passerat). | 2.13 | → |

Långsiktigt hållbar transportförsörjning

Den andra komponenten av det övergripande målet betonar långsiktigt hållbar transportförsörjning. Denna bedömning utgår från den metod som Trafikanalys presenterade 2017, där indikatorerna kopplas till relevanta dimensioner av hållbar utveckling bland de globala målen – Agenda 2030.

De delmål som allra tydligast kopplar till mål för en långsiktigt hållbar transportförsörjning redovisas i Tabell 2.1, tillsammans med indikatorer som vi menar kan öka förståelsen av hur transportsystemets utveckling kan bidra till eller motverka att delmålet uppnås.

Utvecklingen har på vissa områden varit positiv, medan den varit mer blygsam eller negativ på andra. En positiv hållbarhetsutveckling observeras exempelvis vad gäller trafiksäkerhet, teknikutveckling som medger tillgänglighet utan transporter och energiomställning från fossila bränslen, även om det finns mer kvar att göra.

En mer negativ utveckling kan ses när det gäller transportsystemets tillförlitlighet, vilket visas i mått både avseende totalstoppen i vägtrafiken och restidsvariationen och punktligheten i järnvägstrafiken.

För medborgare och näringsliv i hela landet

Den tredje komponenten i det övergripande målet har ett geografiskt perspektiv. Förutsättningarna för näringslivets transporter bedöms inte ha förbättrats sedan målen antogs. Den interregionala tillgängligheten minskade under pandemiåren, men en återhämtning inleddes under 2022 och fortsatte under 2023. Under 2024 minskade tillgängligheten och åtkomligheten med flyg åter igen, men det skedde på nytt en viss återhämtning under det senaste året.

Medborgarnas tillgänglighet har annars främst förbättrats tack vare en förbättrad tillgänglighet utan transporter. Här har utvecklingen historiskt gått allra fortast i de delar av landet som redan har en god fysisk tillgänglighet och även andelen av befolkningen med tillgång till snabb bredbandsuppkoppling är störst i tätbebyggda områden. Tillväxten av tillgången till bredband har nu nått långt även i glesbebyggda områden och ny teknik med satelliter öppnar för möjligheter till snabb internetuppkoppling även i mycket glesbefolkade områden.

Efter några år med ökade priser för både för persontrafiken och godstrafiken har de fallit tillbaka de senaste åren. Det innebär att såväl godstransporterna som persontransporterna blir mer ekonomiskt överkomliga under 2025. År 2026 har dock priserna börjat stiga igen som följd av krigens i Mellanöstern. Det är stora skillnader mellan olika regioner hur kostnaden för att resa kollektivt har utvecklats. Fler personer bor dock i de regioner som haft kostnadshöjningar i kollektivtrafiken som överstiger inkomstutvecklingen i de ekonomiskt svagare grupperna.

Den senaste uppföljningen av de regionala kollektivtrafikmyndigheternas arbete med hållbarhetsanpassningar av hållplatser, bytespunkter och fordon visar att det arbetet fortsätter att gå framåt. De andra delmåten som följdes upp i förra och förrförra årets rapporter visar dock inte på motsvarande framsteg. Kollektivtrafiken bedöms därför inte blivit mer användbar för personer med funktionsnedsättning. Generellt finns det relativt stora geografiska variationer vad gäller tillgänglighet både för att nyttja transportsystemet och för att nå önskade målpunkter, ett mönster som inte förefaller minska över tid.

Sammanvägd bedömning

Sammantaget bedömer Trafikanalys att transportförsörjningen inte har närmat sig en samhällsekonomisk effektivitet och långsiktig hållbarhet sett ur alla relevanta perspektiv, eftersom de olika aspekterna inte kan kompensera för varandra.

Det finns kvarvarande icke internaliserade kostnader för både person- och godstransporter och inom alla trafikslag. Det innebär en risk för att samhället överkonsumerar transporter jämfört med vad som är samhällsekonomiskt mest effektivt. Varken över- eller underinternalisering bidrar till en samhällsekonomisk effektivitet. Jämfört med föregående år är det tydligt att de trafikslag som i ökande grad omfattas av handeln med utsläppsrätter uppvisar minskande icke-internaliserade kostnader och högre internaliseringsgrader än tidigare. Men inom vägtrafiken, där det dröjer ytterligare några år innan ETS 2 kommer på plats, ökar de icke-internaliserade kostnaderna. Personbilstrafiken med eldrivna personbilar utanför tätort är numera överinternaliserad, men inte inom tätorter (eller i genomsnitt). Även lastbilstrafik, buss och tåg har en högre internaliseringsgrad utanför tätort än i tätort. Skillnaden är störst för personbil och lätt lastbil (diesel).

Förutsättningarna för näringslivets transporter bedöms inte ha utvecklats positivt. Inom indikatorn *Transportsystemets standard och tillförlitlighet* uppvisar nyckelmåten för bantrafikens tillförlitlighet de senaste åren sämre värden än när målen antogs. Den interregionala tillgängligheten bedöms åter ha stärkts något och kan nu sägas vara på en liknande nivå som när målen antogs, bland annat på grund av en viss förbättring av tillgänglighet och åtkomlighet med inrikesflyget. Tendensen är dock att den interregionala tillgängligheten stärks mest bland kommuner som redan har en god tillgänglighet, och försvagas något bland de som har relativt låg tillgänglighet. Användbarheten för alla i transportsystemet bedöms vara på en liknande nivå som när målen antogs. Det är samma bedömning som föregående år.

Den digitala tillgängligheten utan koppling till transporter förbättras. Vi ser också att områden med tidigare bristfällig bredbandstäckning nu i hög grad omfattas av utbyggnaden, även om alla uppsatta etappmål inte uppnåtts i tid. Transportsystemets negativa påverkan på landskap och djurliv bedöms inte ha minskat. Framför allt syns en ökad påverkan av invasiva arter i artrika vägmiljöer, och antalet trafikolyckor med vilt och ren är det högsta sedan målen antogs. Luftkvaliteten i våra tätorter verkar förbättras, men en allt större andel av befolkningen bor i tätorter så utsatthet för buller och luftföroreningar kvarstår. Bullerproblematiken bedöms också ha ökat.

Etappmålen för trafiksäkerhet innebär att jämfört med medelvärdet för åren 2017–2019 ska antal omkomna i samtliga trafikslag, var för sig, halveras till 2030. Självordshändelser inkluderas i de omkomna *enbart* i bantrafiken. Antal allvarligt skadade ska under samma period minska med 25 procent i respektive trafikslag. Under 2025 omkom preliminärt 364 personer i hela transportsystemet. Sedan 2007 har antalet omkomna, inklusive självmord, minskat med 37 procent. I vägtrafiken omkom 208 personer, vilket är en minskning från 210 året innan. Den utvecklingstakt som varit de senaste åren är inte tillräcklig för att det ska vara sannolikt att det uppsatta etappmålet ska nås. Detsamma gäller inom bantrafiken där framför allt antalet dödsfall genom självmord måste halveras i förhållande till nivån som varit under de senaste tre åren.

Även om den sammanvägda bedömningen är oförändrad sedan föregående år, så finns det skäl att notera att ett antal av de nyckelmått som ingår visar att transportsystemet i vissa avseenden har utvecklats i en hållbar riktning.

I Tabell 2.2 ges en översikt över utvecklingen för samtliga nyckelmått. Där framgår bland annat att fler nyckelmått haft en gynnsam utveckling sedan målen antogs (9), jämfört med de nyckelmått som utvecklats i oönskad riktning (4). Men ännu fler nyckelmått (18) uppvisar endast mindre förändringar sedan 2009, och bedöms nu vara på ungefär samma nivå som då.

Tabell 2.2. Nyckelmåttens utveckling. Grönt = måttet har utvecklats i önskad riktning. Rött = oönskad utveckling. Gult = ingen tydlig förändring. Årtalet anger senaste uppdateringen i måluppföljningen.

| Indikator (numrering anger avsnitt i PM 2026:4) | Nyckelmått | Uppdaterat | Trend |
|---|---|------------|--------|
| 2.1. Samhällsekonomisk effektivitet | Icke internaliserade kostnader | 2026 | Yellow |
| | Varaktighet i totalstopp i vägnätet | 2026 | Yellow |
| 2.2. Transportsystemets standard och tillförlitlighet | Punktlighet på järnväg | 2026 | Red |
| | Transportinfrastruktur | 2026 | Yellow |
| 2.3. Tillgänglighet till arbete och skola | Tillgänglighet till grundskola | 2026 | Yellow |
| | Tillgänglighet till gymnasium | 2026 | Yellow |
| | Antal lokala arbetsmarknadsregioner | 2026 | Green |
| 2.4. Tillgänglighet – övriga persontransporter | Viktad tillgänglighet – logsumma | 2026 | Yellow |
| | Kommuner med god lokal tillgänglighet | 2026 | Yellow |
| 2.5. Tillgänglighet – godstransporter | God eller acceptabel interregional tillgänglighet. | 2026 | Yellow |
| | Viktad tillgänglighet – logsumma | 2026 | Yellow |
| 2.6. Transporternas ekonomiska överkomlighet | Logistics Performance Index (LPI) | 2024 | Yellow |
| | Generaliserade transport- och logistikkostnader | 2025 | Yellow |
| 2.7. Transportbranschens villkor | Ekonomisk överkomlighet – bil* | 2026 | Green |
| | Ekonomisk överkomlighet – kollektivtrafik* | 2026 | Green |
| 2.8. Fysiskt aktiva resor | Körkortsinnehavare buss och tung lastbil | 2026 | Red |
| 2.9. Fysiskt aktiva resor | Fysiskt aktiva resor | 2026 | Red |
| 2.10. Tillgänglighet utan transporter | Tillgång till digital infrastruktur | 2026 | Green |
| 2.10. Användbarhet för alla i transportsystemet | Tillgänglighet till kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning** | 2026 | Yellow |
| | Mäns och kvinnors resmönster | 2026 | Yellow |
| | Inflytande i beslutsprocesser | 2026 | Yellow |
| | Objektiv trygghet | 2026 | Yellow |
| | Subjektiv trygghet | 2026 | Yellow |
| 2.11. Energieffektivitet | Energiintensitet i transportarbetet | 2026 | Yellow |
| 2.12. Växthusgasutsläpp | Utsläpp från inrikes transporter | 2026 | Green |
| | Utsläpp från utrikes transporter | 2026 | Yellow |
| 2.13. Påverkan på naturmiljön | Landskapsanpassad infrastruktur ** | 2026 | Yellow |
| 2.14. Påverkan på människors livsmiljö | Utsatthet för buller | 2025 | Red |
| | Kvävedioxid i luft | 2026 | Green |
| | Partiklar i gaturum | 2026 | Green |
| 2.15. Omkomna och allvarligt skadade | Omkomna i transportsystemet | 2026 | Green |
| | Svårt / allvarligt skadade i transportsystemet | 2026 | Green |

* Utvecklingen är i år uppskattad med en metod baserad på inkomstutvecklingen per decil.

** Dessa två nyckelmått värderas efter typvärdet av tre ingående delmått. Det vanligaste resultatet styr värderingen. Visar alla tre delmått olika utveckling sätts den som neutral (gul).

Jämfört med uppföljningen föregående år har en indikatorbedömning förändrats. Indikatorn *Tillgänglighet – övriga persontransporter* har förbättrats jämfört med föregående år och är nu åter 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 inter-regionala 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.

I ett fall styr inte nyckelmåttets utveckling vår bedömning av indikatorn. Det gäller *Utsläpp från utrikes transporter* avseende växthusgaser. Eftersom sjöfartens utsläpp speglar bunkringen snarare än trafikens utveckling bedöms indikatorn av de summerade inrikes och utrikes utsläppen.

2.3 Funktionsmålet

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

Uppföljningen av funktionsmålet består på samma sätt som uppföljningen av det övergripande målet av ett antal indikatorer och mått. Även i år blir den samlade bedömningen av utvecklingen av funktionsmålet negativ, eftersom en av fem nyckelindikatorer bedöms ha utvecklats i negativ riktning. De fyra övriga nyckelindikatorerna indikerar en horisontell utveckling mot funktionsmålet. Sett över alla indikatorer under funktionsmålet pekar tre mot en försämring över tid, sex indikatorer pekar på en horisontell utveckling och en indikator mot en förbättring. Även om det huvudsakligen är en negativ bild som förmedlas är det viktigt att komma ihåg att det samtidigt finns nyckelmått som pekar i önskvärd riktning.

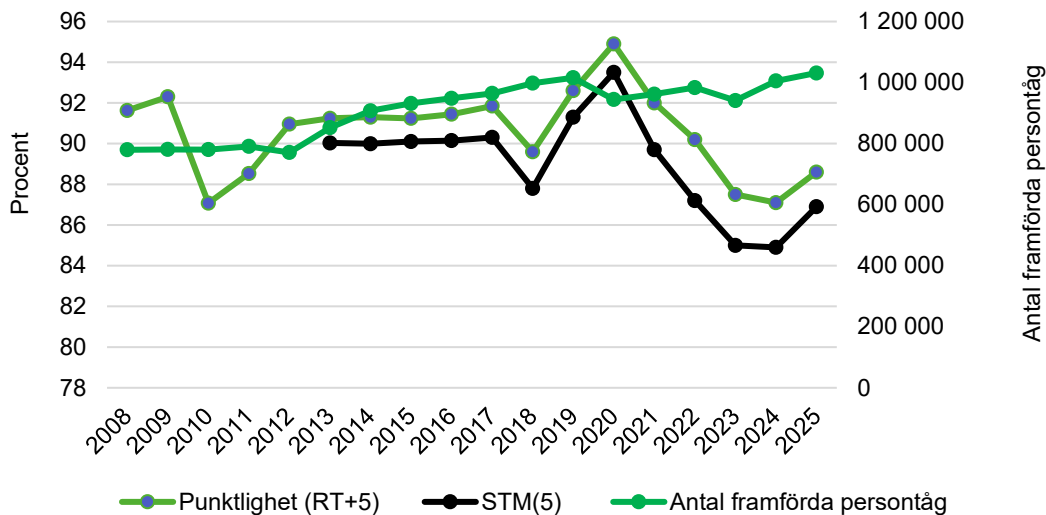
Transportsystemets standard och tillförlitlighet

Transportsystemets tillförlitlighet fortsätter att utgöra en av de mest avgörande begränsningarna för funktionsmålets uppfyllelse. Även om vissa mätpunkter förbättrades under 2025, exempelvis minskade totalstoppen i vägtrafiken, är det centralt att förstå helheten och den strukturella riktningen. Det är i denna helhet vi kan se att transportsystemets tillstånd fortfarande visar systemsvagheter som inte åtgärdas i den takt som utvecklingen kräver.

På vägsidan pågår en gradvis förändring där ett alltmer väderkänsligt klimat driver upp störningsbenägenheten. Den markanta minskningen av totalstoppen under 2025 bör därför inte ses som ett trendbrott, utan snarare som ett enskilt års förbättrade utfall. När man betraktar perioden 2017–2024 blir det tydligt att översvämningar, snöoväder, stormar och andra extremväderhändelser ökat både i omfattning och frekvens, vilket innebär att vägnätets robusthet snarare långsiktigt försämrats. En enda stor händelse, likt ovädret "Hans" 2023, kan snabbt slå ut flera års förbättringsarbete.

För järnvägen är bilden liknande. Visserligen ökade punktligheten under 2025, men jämfört med perioden innan 2013 har det svenska järnvägssystemet ännu inte återhämtat sig. Fjärrtågens punktlighet och restidsvariationer ligger fortsatt på nivåer som innebär planerings-

mässig osäkerhet för resenärer och näringsliv, och samma gäller godsflödenas tidsmässiga kvalitet. Det är också tydligt att infrastrukturen i flera delar av landet saknar redundans: en störning på en enskild sträcka riskerar att få oproportionerligt stora effekter på hela trafiksystemet.



Figur 2.5. Persontågens 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 (2026d)

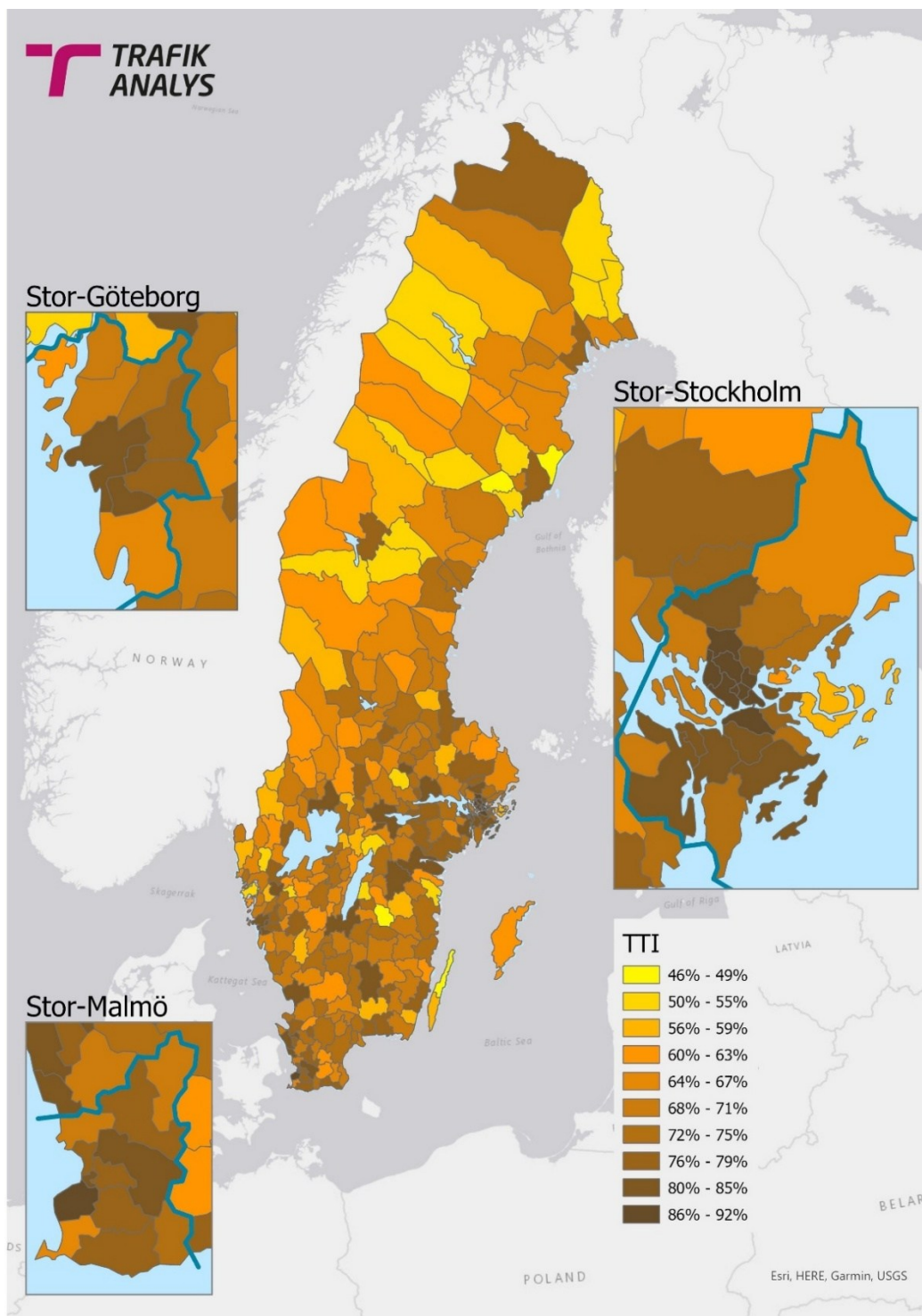
Det finns dessutom en tydlig geografisk snedfördelning i tillförlitligheten. I storstäderna är pendeltågstrafiken, trots vissa problem, fortfarande mer stabil än den fjärrtrafik och regionaltrafik som försörjer en stor del av landets mindre orter. I många kommuner är nivån på tillförlitlighet så pass låg att den i praktiken reducerar tillgängligheten, särskilt för arbetspendlare. Detta understryker att tillförlitlighet inte bara är ett kvalitetsmått, det är en central del av möjligheten att uppfylla funktionsmålet i grunden.

Sammanfattningsvis kvarstår transportsystemets standard och tillförlitlighet som en av de tyngsta begränsningarna för måluppfyllelsen. Ett enskilt positivt år förändrar inte en långsiktig negativ trend.

En grundläggande tillgänglighet

Den grundläggande tillgängligheten i transportsystemet uppvisar fortsatt en relativ stabilitet på nationell nivå, mätt genom det lokala tillgänglighetsindexet (TTI) som ligger kvar på 79 procent för perioden 2022–2024. Detta kan vid en första anblick ge intryck av att tillgängligheten i landet är oförändrad. En mer detaljerad analys visar dock att denna stabilitet döljer allt större skillnader mellan olika kommuntyper och regioner, där utvecklingen i flera fall går i motsatt riktning.

I storstadsregionerna och i större tätorter är tillgängligheten till samhällsservice, arbetsplatser och kollektivtrafik i huvudsak god. Den täta bebyggelsestrukturen och det breda utbudet av funktioner innebär att invånarna har korta avstånd till centrala målpunkter. Men även här finns tecken på ökande belastning, exempelvis i form av ökad trängsel och minskad tillgång till viss service i perifera stadsdelar.



Figur 2.6. 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 (2026a), SCB (2025), Skolverket (2025) och (Tillväxtverket 2024).

I andra kommuntyper, särskilt täta blandade kommuner och mycket glesa landsbygds-kommuner, ser vi däremot en tydligare negativ trend. Dessa kommuner präglas av längre avstånd till många målpunkter och har under senare år även upplevt försämrad tillgänglighet till viktiga noder i transportsystemet. Denna utveckling innebär att invånarnas möjligheter att nå grundläggande funktioner som handel, vård och utbildning försämrats eller blivit mer beroende av privat bil.

Tillgängligheten till service är fortsatt god för de som kan resa med bil sett till riksgenomsnittet, men för invånare utan bil, en växande grupp i både urbana och rurala områden, är förutsättningarna mer begränsade. I glesa landsbygdskommuner riskerar frånvaron av bil att innebära faktisk exkludering från delar av samhället.

Tillgången till publik laddinfrastruktur har förbättrats men är starkt geografiskt koncentrerad. Endast 37 procent av Sveriges befolkning kan nå en publik laddpunkt inom tio minuters gångavstånd från hemmet, med 51 procent i storstadskommuner och cirka 25 procent i landsbygdskommuner.

Dessa skillnader innebär att elektrifieringen av persontransporter riskerar att drivas av en utveckling som ökar skillnaderna mellan regioner snarare än minskar dem. För landsbygdsområden skapar avstånden, och i vissa fall avsaknaden av laddinfrastruktur, begränsningar inte bara för privatbilister, utan även för kommunala verksamheter, hemtjänst, företag och kollektivtrafik som vill ställa om.

Interregional tillgänglighet är en central del av den grundläggande tillgängligheten, eftersom den avgör hur väl kommuner och regioner är kopplade till varandra och till nationella och internationella målpunkter. Här visar utvecklingen ett tydligt och robust försämringsmönster som sträcker sig över flera år och fortsätter även under 2025.

2016 var toppåret för interregional tillgänglighet då flest kommuner uppfyllde samtliga kriterier för god eller acceptabel tillgänglighet. Antalet kommuner som uppfyllde kriterierna minskade 2017–2021, då stora delar av landet förlorade tillgång till viktiga flyg- och järnvägsrelationer. År 2022 såg vi ett tillfälligt uppsving då *195 kommuner* uppfyllde kraven.

År 2023 försämrades situationen igen, bland annat till följd av sämre åtkomlighet till inrikesflyget och minskad tillgänglighet till flygplatser i norra och östra Sverige. Under 2024 fortsatte försämringen med minskat flygutbud, längre restider (särskilt vid resor till/från Europa) och fortsatt låg punktlighet för fjärrtågstrafiken. Under 2025 noteras en återhämtning, även om den för flertalet av aspekterna inte är fullständig.

- Åtkomligheten till inrikesflyget fortsätter att vara nedsatt, flera sträckor saknar möjligheter till endagsresor och restiderna har ökat.
- Åtkomligheten till Europa är fortsatt försvagad genom långvarigt omdirigerade rutter, färre direktlinjer och förlängda flygtider.
- Fjärrtågspunktligheten fortsätter att ligga på en historiskt låg nivå, med omfattande restidsvariationer särskilt i norra Sverige.
- Kommuner i Norrland, inlandet och sydöstra Sverige drabbas hårdast, eftersom deras alternativa transportsätt är färre och restidsökningarna har större konsekvenser.
- Storstadsregionerna påverkas minst, vilket ytterligare förstärker de geografiska skillnaderna.

Resultatet är att den interregionala tillgängligheten som helhet i praktiken utgör en förstärkande mekanism för regional ojämlikhet, och därför måste betraktas som en integral del av den försämrade grundläggande tillgängligheten.

Till skillnad från andra mått utvecklas logsumman positivt i den senaste uppdateringen. Logsumman, som är ett nyckelmått för hur attraktivt det är att resa till olika målpunkter utifrån restid, kostnad och utbud, har ökat i den senaste mätningen, förbättrats i samtliga kommuntyper över lag jämfört med tidigare år och återhämtat sig efter tidigare nedgångar orsakade av höga drivmedelspriser (bland annat 2022). Det innebär att den generella tillgängligheten till arbetsplatser och andra målpunkter faktiskt har förbättrats, åtminstone strukturellt, även om nivåerna varierar betydligt mellan regioner.

Men – även om logsumman ökar i snitt, är förbättringen inte nödvändigtvis tillräcklig för att kompensera för:

- sämre interregional tillgänglighet
- längre avstånd i landsbygdskommuner
- minskat kollektivtrafikutbud i vissa områden.

Det innebär att logsumman ger ett begränsat men viktigt positivt signalvärde.

Antalet lokala arbetsmarknadsregioner (LA-regioner) fortsätter att utvecklas långsamt men tydligt över tid. LA-regionerna visar hur väl arbetsmarknader är integrerade geografiskt, alltså hur långt människor faktiskt pendlar och hur regionala ekonomier binds samman. Antalet LA-regioner fortsätter att minska, om än långsammare de senaste åren, mäns arbetsmarknader är i genomsnitt något större än kvinnors, men gapet är stabilt. Minskningen av LA-regioner innebär en långsamt växande regionförstoring, men denna förstoring är betydligt mer uttalad i storstads- och förortskommuner än i landsbygdskommuner.

Det innebär att regionförstoringen, som är en viktig förutsättning för att stärka arbetsmarknadsmässig och ekonomisk tillgänglighet, inte utvecklas jämnt över landet. I flera landsbygdskommuner står utvecklingen i princip stilla, vilket betyder att dessa kommuner inte drar nytta av de regionala tillväxtdynamiker som storstadsregioner och expansiva regionalcentra får.

Den grundläggande tillgängligheten i Sverige är alltså en stadig helhet på pappret, men i realiteten en geografiskt splittrad struktur där lokala, regionala och interregionala faktorer samvarierar på ett sätt som förstärker skillnaderna mellan regioner:

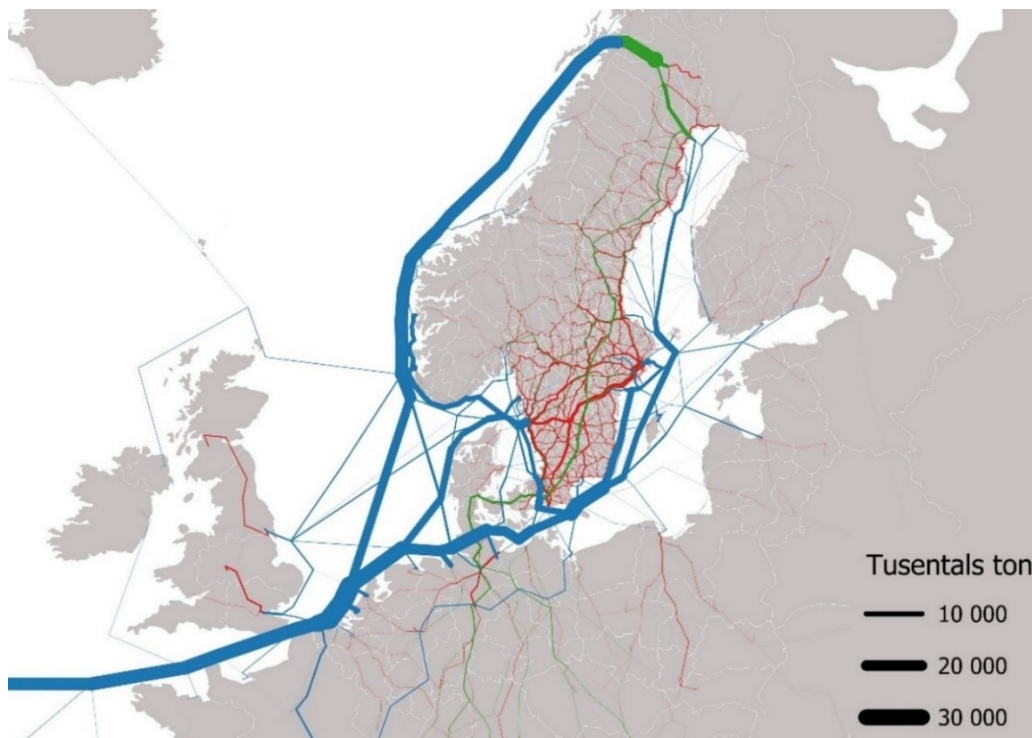
- Tillgängligheten försämras för allt fler kommuner utanför storstadsregionerna.
- Interregional tillgänglighet pekar i två riktningar. Dels har fler kommuner noterat förbättringar i tillgänglighet (antal kommuner som uppfyller alla 8 kriterier för god respektive acceptabel tillgänglighet) i paritet med 2016 års toppnivåer, dels har antalet kommuner som endast uppfyller högst 3 kriterier också ökat något till en nivå som noterades vid mätningens början 2013.
- Tillgänglighetens beroende av bil håller i sig, och är fortsatt ett hinder för likvärdig mobilitet.
- Laddinfrastrukturen fördelas ojämnt och riskerar att öka skillnaderna ytterligare.

Denna utveckling innebär att avståndet till funktionsmålets ambition om en likvärdig grundläggande tillgänglighet i hela landet fortsätter att vara stort, och att de geografiska tillgänglighetsskillnaderna nu är en av de mest centrala utmaningarna för funktionsmålets uppfyllelse.

Tillgänglighet med avseende på godstransporter

Tillgängligheten med avseende på godstransporter är avgörande för näringslivets konkurrenskraft, regional utveckling och Sveriges roll i internationella försörjningskedjor. Tillgängligheten för godstransporter ligger på samma nivå som när målen antogs, men det finns risk för försämring på sikt. Det handlar om strukturell utveckling som kan försämma både systemets robusthet, näringslivets konkurrenskraft och likvärdigheten mellan regioner. Underlaget pekar på ökad kostnadsvolatilitet, kapacitetsbegränsningar i järnvägen, obalanser mellan trafikslag, brist på kompetens i transportbranschen och vikande nöjdhet för vissa kundgrupper.

En fördjupad analys visar att svensk godstransporttillgänglighet idag formas av förändringar som är mer långsiktiga och mer strukturella än enbart trafik- eller efterfrågevariationer.



Figur 2.7. Totala godstransportflöden, tusentals ton.

Anm: Bearbetning av resultat från Samgods 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)

En marknad som blivit mer volatil och där kostnadsstrukturen pressar vissa godsflöden

Under och efter pandemin ökade transportkostnaderna kraftigt för flera trafikslag, särskilt inom väg, flyg och sjöfart. Utvecklingen har dämpats något under 2023 och 2024, men prisnivåerna ligger fortsatt högre än perioden före pandemin och är särskilt märkbara i segment som omfattar lågförädlade och tunga varugrupper, där transportkostnaden utgör en stor del av varans totalpris.

Logistics Performance Index (LPI) visar dessutom att Sverige tappat i ranking, framför allt i delindex för internationell handel, vilket signalerar att svenska företag möter svårigheter i att upphandla konkurrenskraftiga transportlösningar. Detta är särskilt problematiskt eftersom stora delar av svensk industri är exportintensiv.

Sammantaget innebär detta att även om transportkapacitet formellt finns att tillgå, så är den inte alltid ekonomiskt tillgänglig, vilket påverkar företagens val av trafikslag och flödesupplägg.

Järnvägens strukturella flaskhalsar – en begränsande faktor för systemets omställning

Järnvägen har under lång tid pekats ut som ett av de trafikslag som ska bära en större del av godstransporterna i den gröna omställningen. Men utvecklingen visar att flera faktorer begränsar järnvägens konkurrenskraft.

Låg punktlighet är ett centralt hinder. Godståg behöver hög precision för att integreras i moderna logistiksystem. Flera års negativa utveckling i punktlighet innebär att godsköpare tvingas lägga till buffertar i planeringen, eller i vissa fall välja bort järnvägen helt. Terminaler och omlastningspunkter är ofta flaskhalsar där efterfrågan växer snabbare än infrastrukturen. Detta gäller särskilt i växande regioner och i relationer där intermodala transportupplägg blivit vanligare. Stambanorna är hårt belastade. När kapaciteten planeras eller vid störningar uppstår nästan alltid prioriteringskonflikter, där godstågen ofta kommer i andra hand. Detta förvärras av bristande robusthet i systemet.

Tillsammans innebär dessa faktorer att järnvägen, trots sin energieffektivitet, inte lyckas öka sin andel av transporterna, vilket på sikt riskerar att motverka både transportpolitiska mål och klimatmål.

Vägtrafiken stärker sin ställning ytterligare – effektivt men systemiskt problematiskt

Vägtrafiken står redan för en stor del av Sveriges godstransporter och har blivit ännu mer konkurrenskraftig genom tillgång till längre och tyngre fordon (BK4, 74-tons fordon), effektiviseringar i logistikupplägg och ruttplanering, relativt hög punktlighet jämfört med järnvägen och bättre flexibilitet i terminal- och last-mile-strukturer. Detta stärker systemets kortsiktiga effektivitet, men ökar också beroendet av en trafik som är mer energiintensiv och mer sårbar för exempelvis bränsleprisvariationer och chaufförsbrist.

Antalet innehavare av C- och D-behörigheter fortsätter att minska, samtidigt som medianåldern för dessa grupper stiger. Detta innebär minskad tillgång på godschaufförer på både kort och lång sikt, ökade rekryteringssvårigheter för åkerier, högre löneglidning och därmed högre kostnader i vägtransporter samt att särskilt godsintensiva regioner får sämre förutsättningar att upprätthålla transportkapacitet.

Trots att nuvarande nivåer enligt rapporten *fortfarande täcker behovet på nationell nivå* är det en tydlig riskindikator, särskilt i ljuset av den ökande åldersprofilen. På sikt kan detta innebära att tillgängligheten på väg minskar, eller att kostnaderna ökar, vilket skapar tryck på hela godssystemet.

Regelefterlevnaden inom yrkestrafik på väg är god i flera avseenden, men med några viktiga problemområden. Efterlevnaden av kör- och vilotidsregler har förbättrats, men den tekniska beskaftenheten på fordon i vissa segment har försämrats och en betydande andel av företagen har skatteskulder, vilket tyder på ekonomisk press i branschen. Detta skapar en dubbel effekt där transportkvaliteten blir mer ojämn när vissa delar av branschen är pressade.

Ekonomiskt svaga företag är mer sårbara för störningar, vilket riskerar att öka volatiliteten i godsflödena. Regelefterlevnaden är därför inte bara en fråga om ordning och reda, utan en direkt komponent i godstransporters tillgänglighet och robusthet.

Sjöfarten – stor potential men fortsatt underutnyttjad i nationella flöden

Sjöfarten är traditionellt ett av Sveriges mest konkurrenskraftiga logistikslag, särskilt för exportindustrin. De senaste åren har dock visat att sjöfarten är mycket känslig för geopolitiska förändringar (t.ex. Suezkrisen), brist på hamnpersonal och periodvis höga fraktpriser.

Därtill påverkar kostnader och krav för miljöomställningen, till exempel krav på landström, användning av alternativa bränslen, möjligheten för mindre rederier att konkurrera fullt ut. Därmed riskerar sjöfarten att inte nå sin potential i intermodala upplägg, inrikes kustsjöfart och som alternativ till vägtrafik i längre stråk.

Även om sjöfartens totala volymer ligger relativt stabilt, ökar vägtrafikens andel av det totala transportarbetet, vilket innebär att sjöfarten i praktiken tappar systemandel trots att volymerna inte minskar.

Ett transportsystem som blir mer ensidigt – ökade risker i kris och omställning

När vägtrafiken ökar sin dominans samtidigt som järnväg och sjöfart står stilla eller tappar relativa andelar innebär det att transportsystemet som helhet blir mindre robust (färre alternativa rutter och upplägg), blir mindre energimässigt effektivt (eftersom vägtrafiken har högre energiintensitet på systemnivå), blir mer sårbart för klimatpolitiska och ekonomiska störningar och får svårare att nå de långsiktiga hållbarhetsmålen. Detta innebär att en formellt stabil tillgänglighet i själva verket döljer en strategiskt försvagad utvecklingsriktning för svensk godstransportkapacitet.

Samlad bedömning av tillgänglighet för godstransporter

Tillgängligheten för godstransporter bedöms ligga kvar på en nivå som liknar situationen när målen antogs, men att den utvecklas på ett sätt som påtagligt försämrar systemets långsiktiga konkurrenskraft och hållbarhet. Denna utveckling drivs av strukturell kapacitetsbrist i järnvägen, logistisk sårbarhet i sjöfartens internationella flöden, ökade kostnader i flera trafikslag, vägtrafikens förstärkta konkurrenskraft och brister i terminalstruktur och intermodala kopplingar. Därför är den övergripande slutsatsen att även om den formella indikatorn är neutral, utvecklas godstransporternas tillgänglighet i en riktning som motverkar funktionsmålets intention om en hållbar, robust och likvärdig tillgänglighet i hela landet.

Ekonomiskt överkomliga transporter

Ekonomiskt överkomliga transporter utgör en central förutsättning för att människor ska kunna ta del av arbetsmarknad, utbildning, service och sociala aktiviteter. När transportkostnaderna ökar i relation till hushållens inkomster riskerar delar av befolkningen att få sin geografiska rörlighet begränsad, vilket i sin tur kan förstärka sociala och regionala skillnader. En transportförsörjning som är ekonomiskt överkomlig innebär därför inte enbart låga kostnader i absoluta termer, utan även att kostnadsnivåerna står i proportion till hushållens ekonomiska förutsättningar och de alternativ som finns att tillgå.

Under de senaste åren har transporternas ekonomiska överkomlighet utvecklats positivt, men denna förändring behöver förstås i sitt sammanhang. Förbättringen kan inte fullt ut kopplas vare sig till politiska beslut eller långsiktigt förändrade kostnadsstrukturer, utan ska också ses mot bakgrund av att transportmarknaden återhämtat sig från exceptionellt höga prisnivåer under pandemin och den efterföljande energikrisen. Det innebär att en del av den positiva utvecklingen mer handlar om en normalisering än om varaktigt förbättrade villkor.

Minskade bränslepriser har haft särskilt stor betydelse för biltrafiken, där även den tekniska utvecklingen och effektivare fordon har lett till lägre genomsnittliga kostnader per körd kilometer. Även kollektivtrafiken har utvecklats positivt i majoriteten av länen, där prisökningarna under senare år legat under inkomstutvecklingen. I flera län har realpriserna faktiskt sjunkit, vilket innebär att kollektivtrafiken blivit relativt mer ekonomiskt tillgänglig för hushållen.

Samtidigt är det viktigt att betona att denna utveckling inte är geografiskt jämnt fördelad. I storstadsregioner har kollektivtrafikpriserna fortsatt att öka i högre takt än i övriga landet. Dessutom påverkar faktorer som parkeringskostnader, köer och marknadsprissättning på vägtrafiken hushållens transportkostnader negativt i dessa områden. Det innebär att de hushåll som är mest beroende av kollektivtrafiken, exempelvis de som saknar bil, inte nödvändigtvis får ta del av samma ekonomiska lindring som bilberoende hushåll i andra delar av landet.

Transportkostnaderna varierar också betydligt mellan olika samhällsgrupper. Hushåll i gles- och landsbygder är i högre grad bilberoende, vilket gör dem mer känsliga för bränsleprisförändringar, fordonsskatter och underhållskostnader. I urbana miljöer är alternativen fler, men hushåll med lägre inkomster kan fortfarande påverkas kraftigt av avgiftshöjningar i kollektivtrafiken eller av ökade kostnader för rörlighet inom städerna.

Därtill består transportkostnader inte enbart av direkta utgifter. Även tidskostnader, osäkerhet och bristande tillförlitlighet kan utgöra ekonomiska hinder. Långa restider eller låg punktlighet kan göra att ett i formell mening billigt alternativ i praktiken blir mindre användbart. Ekonomisk överkomlighet är därmed intimt kopplad till frågor om transportkvalitet och faktisk tillgänglighet i vardagen.

Det samlade intrycket är ändå en tydligt positiv utveckling när det gäller de ekonomiska aspekterna av transportförsörjningen. Samtidigt har skillnaderna mellan regioner ökat, vilket är en viktig aspekt i förhållande till funktionsmålets krav på likvärdig tillgång till transporter i hela landet. För att säkerställa att ekonomiskt överkomliga transporter kommer alla till del behövs därför en fortsatt noggrann analys av prisutveckling, hushållens faktiska kostnadsbelastning och de geografiska skillnader som riskerar att skapa ojämlikhet i rörlighet och tillgänglighet. I årets bedömning har vi valt att behålla en positiv sammanlagd bedömning i likhet med fjolårets bedömning. Om kollektivtrafikkostnaderna i befolkningsrika län även nästa år visar en snabbare stigning än inkomstutvecklingen kommer vi att överväga att sänka bedömningen till horisontell.

Ökat stillasittande och högre tillgång till digital infrastruktur

Detta avsnitt behandlar två fenomen som i praktiken drar åt olika håll, som tillsammans ger en ambivalent bild av transportsystemets funktion ur ett samhällsperspektiv. Å ena sidan fortsätter Sveriges digitala infrastruktur att förbättras i snabb takt, vilket skapar ökade möjligheter till tillgänglighet utan fysiska resor. Å andra sidan visar befolkningsstudier att den fysiska aktiviteten minskar, särskilt i form av gångresor och vardagsmotion. Tillsammans

illustrerar dessa utvecklingar ett tydligt spänningsfält mellan effektivitet i transportsystemet och långsiktiga folkhälsoaspekter.

Den digitala utvecklingen är stark och bred. Det stora flertalet hushåll och företag har i dag tillgång till snabbt fast bredband, och en växande del av landet har god täckning för mobila tjänster. Detta stärker möjligheterna att arbeta, studera, handla och ta del av samhällsservice utan att behöva resa fysiskt. Digitaliseringen har även möjliggjort nya tjänster inom vård och social omsorg, som distansmöten och digitala konsultationer, vilket i flera fall minskar behovet av transporter och ökar tillgängligheten i glesbefolkade områden. Sammantaget innebär detta en utveckling som stärker funktionsmålet genom att öka människors möjligheter att nå samhällsviktiga funktioner oavsett bostadsort.

Samtidigt är trenden tydlig när det gäller fysisk rörelse: både vuxna och barn rör sig för lite, och gångresorna har minskat över tid. Cyklandet ökade något, men denna ökning är inte tillräcklig för att kompensera för den nedåtgående trenden i gång och det ökande stillasittandet. Flera faktorer bidrar till denna utveckling. Den ökade digitala tillgängligheten gör att fler aktiviteter kan utföras hemifrån, samtidigt som förändrade arbets- och fritidsmönster innebär att delar av befolkningen rör sig allt mindre i vardagen. Distansarbete, som under pandemin var en kraftfull drivkraft bakom minskat resande, minskar nu igen. Detta gör att den potentiella positiva effekten på den fysiska aktiviteten uteblir; vi återgår till fler arbetsresor, men inte till mer vardagsrörelse.

Fysisk inaktivitet är inte enbart en folkhälsofråga utan har även konsekvenser för transportsystemet. Minskad vardagsmotion kan på sikt leda till ökade folkhälsokostnader, vilket indirekt påverkar samhällsekonomin och framtida prioriteringar inom transportpolitiken. Ett transportsystem som ger god tillgänglighet utan att uppmuntra till rörelse riskerar att bidra till en utveckling där effektiva digitala lösningar samexisterar med växande hälsoproblem i befolkningen.

Resultatet är en paradox: tillgänglighet utan transporter förbättras på ett sätt som ligger väl i linje med funktionsmålets ambitioner, men samtidigt ökar stillasittandet, vilket försvagar transportpolitikens samhällsnytta ur ett bredare välfärdsperspektiv. Utmaningen framåt handlar därför om att bättre förstå hur digitala tjänster, vardagsrörelse och transportefterfrågan samspelar, och hur transportsystemet kan utformas för att stödja både tillgänglighet och folkhälsa.

En tillgänglighet för alla

Ett transportsystem som är tillgängligt och användbart för alla är centralt för funktionsmålet likvärdighetsanspråk. Tillgänglighet handlar inte bara om fysisk utformning och formella möjligheter att resa, utan också om upplevelser av trygghet, begriplighet och förutsägbarhet i vardagen. Utvecklingen inom dessa områden är fortfarande ojämn, särskilt när olika gruppers mobilitetsförutsättningar analyseras utifrån kön, funktionsnedsättning och andra bakgrundsfaktorer.

För personer med funktionsnedsättning visar utvecklingen en tydlig dubbelhet. Den faktiska tillgängligheten i kollektivtrafiken har förbättrats genom fortsatt anpassning av hållplatser, fordon och bytespunkter samt genom tydligare informationssystem. Samtidigt visar indikatorerna att personer med funktionsnedsättning i ökande utsträckning avstår från kollektivtrafikresor. Detta pekar på att praktiska hinder kvarstår, såsom bristande trygghet, osäkerhet kring ledsagning, otillräcklig reseinformation eller osäkerhet kopplad till trafikens punktlighet och regularitet. Formella förbättringar leder därmed inte alltid till motsvarande förbättring i faktisk användbarhet.

Trygghetsutvecklingen skiljer sig mellan kvinnor och män. Kvinnors subjektiva trygghet har förbättrats något under det senaste året, men sett över en längre period visar utvecklingen en svag försämring. För män varierar trygghetsutvecklingen mer beroende på tid på dygnet, geografiskt område och trafikslag. Dessa skillnader innebär att kvinnor och män fortfarande möter olika förutsättningar i transportsystemet, inte när det gäller hur mycket de reser eller vilka färdmedel de använder, utan i vilka resor som anses genomförbara med hänsyn till trygghet och säkerhet.

I praktiken kan detta innebära att grupper, framför allt kvinnor, begränsar sina resmöjligheter tidsmässigt eller geografiskt på grund av otrygghet, även när den formella tillgängligheten är god. Jämställdhetsperspektivet handlar därför om att säkerställa att transportsystemet är lika användbart för alla, inte bara formellt sett utan också i upplevelsen av trygghet och framkomlighet.

En ytterligare aspekt av jämställdhet får vi genom att följa sammansättningen av styrelser, ledningsfunktioner och beslutsorgan inom transportsektorn för att säkerställa att kvinnor och män ska ha likvärdig möjlighet att påverka hur transportsystemet utformas och styrs. En ojämn representation riskerar att leda till att vissa erfarenheter och behov, till exempel trygghetsaspekter som framför allt påverkar kvinnor, får mindre genomslag i planering, prioriteringar och trafikupplägg. Representation är därför en central del av ett jämställt transportsystem: inte bara vem som reser, utan också vem som bestämmer hur resandet ska fungera. Genom att stärka jämställdheten i beslutsstrukturer skapas bättre förutsättningar för att transportsystemet utvecklas på ett sätt som svarar mot behoven hos befolkningen i sin helhet. Under de senaste åren har representationen i styrelser, nämnder och ledningsfunktioner inom transportområdet rört sig i riktning mot en något jämnare könsfördelning, men utvecklingen är ojämn och går långsamt.

Utöver könsskillnader och funktionsnedsättning möter även andra grupper hinder i transportsystemet, exempelvis äldre, unga, nyanlända och personer med begränsad digital vana. För dessa grupper kan brister i utformning, information, trygghet eller trafikutbud leda till att resor upplevs som svåra eller osäkra att genomföra.

Sammantaget visar utvecklingen att transportsystemet ännu inte erbjuder den nivå av likvärdig tillgänglighet som funktionsmålet förutsätter. De grupper som redan har svagare mobilitetsförutsättningar påverkas i högre grad av både praktiska och upplevda hinder. För att transportsystemet ska bli mer jämställt och jämlikt krävs därför en fördjupad förståelse för hur olika grupper använder, upplever och påverkas av transportsystemet, och hur trygghet, bemötande, information och stöd i praktiken begränsar eller möjliggör mobilitet.

Energieffektivitet

Energieffektiviteten utvecklas positivt inom flera trafikslag, särskilt genom ökad elektrifiering av personbilsflottan och införandet av längre och tyngre lastbilar inom godstransporter. Det är också tydligt att utskrotningen av äldre fordon ger mätbara förbättringar på energiintensiteten i vägtrafiken.

Samtidigt börjar en mer systemisk utmaning synas: den svenska elektrifieringstakten bromsade in under 2024, men har under 2025 åter ökat. Exporten av laddbara fordon fortsätter att öka, vilket innebär att Sveriges fordonsflotta elektrifieras långsammare än vad nybilsregistreringen antyder. Dessutom saknas tydliga tecken på att transporter flyttar över till mer energieffektiva trafikslag på systemnivå. Vägtrafikens andel av transportarbetet har ökat och järnvägens andel har inte stärkts trots investeringar och politiska ambitioner. Det innebär

att energieffektiviteten förbättras inom trafikslagen, men att transportsystemet som helhet inte rör sig mot en mer energieffektiv struktur.

För en fördjupning av uppföljningen för denna indikator hänvisar vi till redovisningen under hänsynsmålet nedan.

Sammanvägd bedömning

Den samlade bedömningen av funktionsmålet är fortsatt negativ. Även om flera indikatorer uppvisar förbättringar under det senaste året är det de mest systemkritiska utvecklingslinjerna som dominerar målbilden, och dessa pekar inte mot ökad måluppfyllelse. Det handlar framför allt om transportsystemets begränsade tillförlitlighet, de fortsatt stora geografiska skillnaderna i tillgänglighet, godstransporternas strukturella obalanser och den långsamma takten i överflyttningen till mer hållbara trafikslag. I flera av dessa avseenden förstärks snarare avståndet till målet.

Samtidigt finns tydliga positiva rörelser inom vissa områden. Transporternas ekonomiska överkomlighet har förbättrats, delvis genom minskade bränslepriser och dämpad prisutveckling i kollektivtrafiken i många län. Den digitala infrastrukturen fortsätter att utvecklas starkt och ger nya möjligheter att utföra arbete, utbildning och samhällstjänster utan fysiska resor. Dessutom förbättras energieffektiviteten inom vägtrafiken och logsummemåtten visar på en faktisk ökning i tillgängligheten för många resenärer.

Dessa framsteg är dock inte tillräckliga för att väga upp de mer omfattande bristerna i systemets robusthet, likvärdighet och punktlighet. Den ojämna geografiska tillgängligheten kvarstår som en av de mest avgörande utmaningarna: urbaniserade regioner har ofta bättre valmöjligheter och starkare utbud, medan många landsbygdsområden fortsatt präglas av begränsat trafikutbud och starkt bilberoende. Detta påverkar såväl hushållens faktiska förflyttningmöjligheter som deras ekonomiska sårbarhet.

En annan central fråga gäller tillgänglighetens likvärdighet mellan olika grupper. Trots förbättringar i fysisk tillgänglighet avstår personer med funktionsnedsättning i högre utsträckning från resor, vilket pekar på att praktiska hinder kvarstår. Därtill utvecklas tryggheten olika för kvinnor och män, och skillnaderna bidrar till en ojämlig faktisk tillgång till transporter. Jämställdhetsaspekterna förstärks också av att representationen i transportsektorns styrelser och ledande organ, även om den förbättrats över tid, fortfarande är ojämn. Detta riskerar att ge vissa frågeställningar, bland annat trygghet, användbarhet och bemötande, lägre genomslag i beslutsprocesserna än vad som motsvarar behovsbilden.

Digitaliseringen bidrar till ökad tillgänglighet utan transporter, men samtidigt minskar den fysiska aktiviteten i befolkningen, särskilt gångresorna. Denna utveckling kan på sikt leda till ökade folkhälsokostnader och ytterligare behov av kompensatoriska insatser, vilket i indirekta termer påverkar transportpolitikens handlingsutrymme.

Godstransporterna fortsätter att uppvisa strukturella utmaningar, där vägtransporterna står för en dominerande andel och överflyttningen till järnväg och sjöfart går långsamt. Detta begränsar möjligheten att stärka systemets effektivitet, hållbarhet och långsiktiga kapacitet.

Sammantaget kvarstår därmed en bild av ett transportsystem som visserligen gör framsteg på flera punkter, men där förbättringarna inte förmår driva helheten i en mer måluppfyllande riktning. De delar där utvecklingen är positiv är viktiga, men de har inte den systempåverkan som krävs för att förändra helhetsbedömningen. Den sammanvägda bedömningen är därmed att funktionsmålet inte närmar sig uppfyllelse. På flera centrala punkter ökar snarare avståndet till målet än minskar.

2.4 Hänsynsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarigt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Hänsynsmålet består på samma sätt som det övergripande målet och Funktionsmålet av ett antal komponenter som fångas av indikatorer och mått. Precis som föregående år är Trafikanalys bedömning att transportsystemet inte närmast sig hänsynsmålet sett ur alla relevanta perspektiv. Växthusgasutsläppen har minskat, och trafiksäkerheten förbättrats, men för båda dessa aspekter är utvecklingstakten inte tillräcklig för att det ska vara troligt att uppsatta etappmål nås i tid. Vad gäller växthusgasutsläppen har dessa dessutom ökat kraftigt i inrikestrafiken under 2024, och även om de åter sjönk under 2025 är utsläppsnivån betydligt längre från en tänkt utsläppsbana mot 2030-målen än de var för några år sedan.

Transporternas påverkan på naturmiljön förbättras i vissa delar men invasiva arter utgör ett växande problem för transportinfrastrukturens bidrag till biologisk mångfald, och trafikolyckorna med vilt och ren har fortsatt att öka. Påverkan på människors livsmiljö har försämrats i bullerhänseende, och energieffektiviteten förbättras för vägtrafiken, men inte på ett tydligt sätt på system- eller samhällsnivå.

Växthusgasutsläpp och energieffektivitet

Sedan 2009 har energieffektiviteten inom transportsektorn utvecklats positivt vad gäller person- och godstransporter på väg. Utvecklingstakten är dock låg i förhållande till de förhoppningar som ställs på att effektivisering ska bidra till att uppnå uppställda etappmål. I årets uppföljning av energiintensiteten i transportarbetet fram till 2024 syns vissa tendenser till ett trendbrott för vägtrafiken, där energiintensiteten ökar marginellt både i person- och godstransportarbetet. Låga drivmedelspriser under året kan ha bidragit till detta, liksom en avmattning i elektrifieringstakten under det året. Under 2025 har dock elektrifieringstakten ökat igen, och enligt preliminära beräkningar användes lika mycket el i vägtrafiken förra året som i hela bantrafiken under året innan (Trafikanalys 2026c).

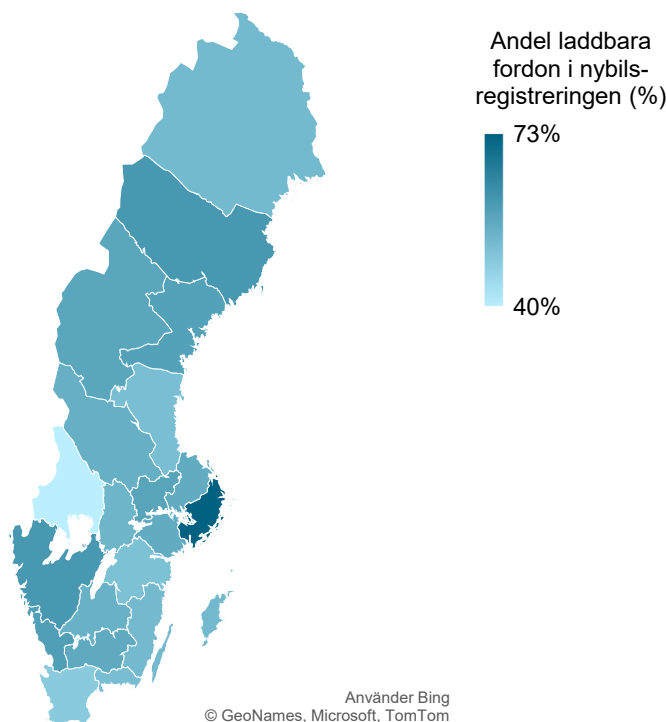
Även i lokal- och regional kollektivtrafik har beläggningstalen nu återhämtat sig efter pandemin, vilket minskat energianvändningen per personkilometer. Samtidigt har tillgängligheten utan transporter förstärkts när fler har kunnat arbeta och delta i möten och utbildningar på distans än innan pandemin. Den ökade digitala tillgängligheten är det tydligaste tecknet på en utveckling mot ett mer transporteffektivt samhälle, men här behöver ytterligare tid efter pandemin passera innan vi ser vilka de långvariga effekterna blir. Bedömningar pekar mot att det framför allt är efterfrågan på inrikes luftfart som påverkats av dessa förändringar. Sedan 2023 ser vi en nu en alltmer tydligare återgång till arbetsplatser, och en kontinuerlig om än långsam minskning i arbete hemifrån. Tidigare kunde vi också se en viss försvagning i e-handeln, men under 2024 och 2025 har e-handeln växt en del.

Under 2023 syns ett trendbrott avseende godstransporter på väg, där energiintensiteten ökat något jämfört med föregående år, vilket möjligen kan bero på en minskning av godsflöden på grund av lågkonjunktur. Under 2024 är energiintensiteten oförändrad. På längre sikt är dock energieffektiviseringen i vägtrafiken påtaglig. Men på systemnivå tycks denna effektivisering snarast ha bidragit till en ökad konkurrenskraft för godstransporter på väg. Mer än hälften av godstransportarbetet sker nu på väg, medan de ännu energieffektivare godstransporterna

med järnväg och sjöfart har tappat i andel av transportarbetet sedan målen antogs. Även här syntes dock ett trendbrott 2023, då vägtrafikens andel sjönk marginellt. Den utvecklingen tycks även ha fortsatt under 2024. Resultatet måste tolkas med försiktighet då metoderna för att fastställa transportarbetet också kontinuerligt utvecklas, men det syns i varje fall inga tecken på energieffektivisering på systemnivån.

I förra årets uppföljning noterades att utvecklingen mot en allt högre andel laddbara personbilar i nybilsregistreringen avstannat och vänt under 2024. Andelen laddbara bilar (elbilar och laddhybrider) sjönk då för första gången i riket med en procentenhet jämfört året innan. Minskningen skedde också i nästan hela landet.

Under 2025 har elektrifieringen åter tagit fart, och det skedde en ökning av andelen laddbara fordon i nybilsregistreringen i hela landet. Totalt utgjorde andelen laddbara fordon 61,3 procent av personbilarna i nyregistreringen, och endast i två län (Värmland och Skåne) var andelen under 50 procent (Figur 2.8).



Figur 2.8. Andel laddbara fordon (elbilar och laddhybrider) i nybilsregistreringen av personbilar i respektive län 2025. I hela riket var andelen laddbara fordon (elbilar och laddhybrider) 61,3%, jämfört med 57% året innan. Totalt uppgick nybilsregistreringen till 283 276 personbilar under 2025. Källa: Trafikanalys (2026b)

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 2026a).

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

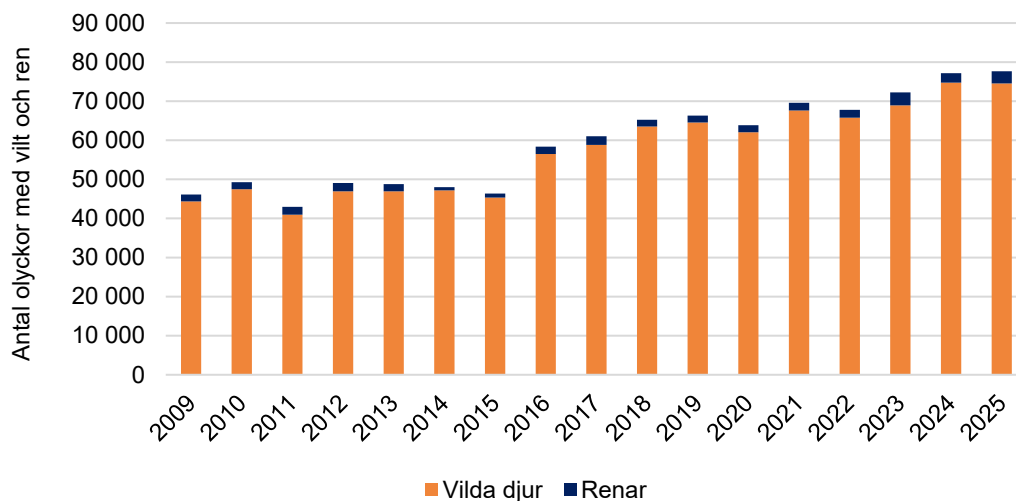
betydligt högre om inte exporten vore så omfattande. Vid utgången av 2025 var 16 procent av personbilarna i trafik laddbara, men skillnaderna över landet är stora. Även mellan kommuner i samma län finns stora skillnader i hur långt elektrifieringen av personbilsflottan har nått. Generellt sett är det relativt låga andelar i Norrlands inland, men även i delar av bland annat Värmlands och Kalmar län.

Beträffande utsläppen från utrikes resor och transporter beräknas dessa preliminärt fortsatt vara på en något lägre nivå än den som rådde vid tidpunkten för när målen antogs. Eftersom den statistik som används för att beskriva utsläppen från utrikes sjöfart utgår från bunkringsvolymerna snarare än på hur omfattande trafiken är bedömer vi tills vidare indikatorns utveckling baserat på de sammanlagda växthusgasutsläppen från inrikes och utrikes transporter.

Påverkan på naturmiljön och människors livsmiljö

Det finns inga tydliga tendenser till att transporternas inverkan på naturmiljön utvecklats på något avgörande sätt varken till det bättre eller sämre sedan de transportpolitiska målen antogs. Trafikverket bedömer i det senaste årets miljörapport (Trafikverket 2026b) att transportinfrastrukturens landskapsanpassning minskat något, framför allt beroende på en fortsatt spridning av invasiva främmande arter. Vi delar den bedömningen, men anser att tillståndet totalt ändå är på en jämförbar nivå som när målen antogs. Dock noteras utvecklingen som ett orosmoment, som kan leda till att bedömningen av indikatorn ändras i kommande uppföljningar.

Trafikanalys bedömning kompletteras med ett antal mått som försöker fånga in specifika aspekter av landskapsanpassningen. Åtgärdstakten för att motverka barriäreffekter fortsatte att öka under 2025 och ligger tydligt över nivån då målen antogs. Men bland de andra kompletterande måtten ser vi återigen en rekordhög nivå för antalet trafikolyckor med vilt och ren (Figur 2.9).



Figur 2.9. 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.

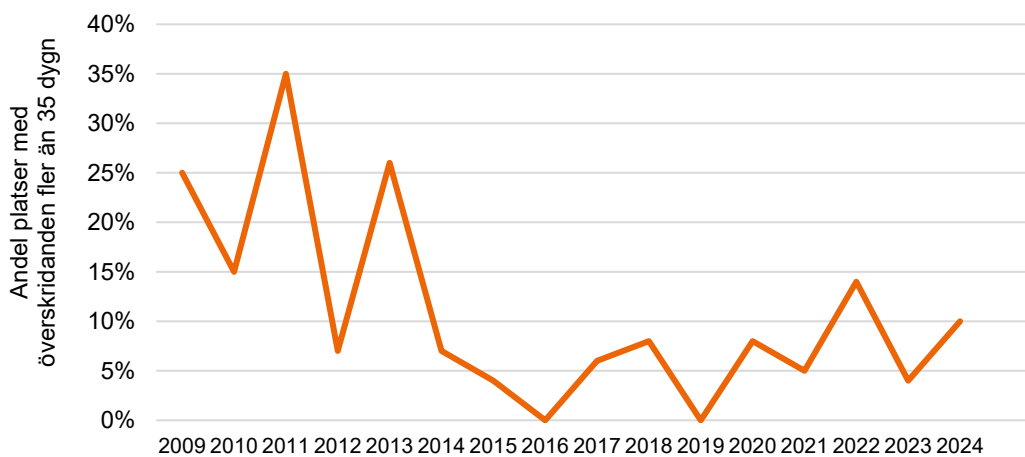
Källa: Nationella viltolycksrådet (2026). Uppgiften angående antalet olyckor med ren är avseende åren 2022 till 2025 från Trafikverket (2026c).

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

huvudförklaringen 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. Också avseende viltolyckor behöver det ske ett trendbrott om inte bedömningen av indikatorn ska gå från neutral till negativ utveckling i framtiden.

När det gäller människors livsmiljö ökar befolkningen snabbast i tätorter där det finns störst problematik med buller och luftföroreningar från transporter. Därmed kan fler personer bli exponerade för problematiska nivåer, även om det finns en långsiktig trend att problemen med framför allt luftföroreningar som kvävedioxid och de minsta partiklarna minskar i stadsmiljön. Trafikanalys gjorde förra året för första gången tolkningen att utsattheten för buller var större än när målen antogs, och det ledde till en negativ bedömning av indikatorn *Påverkan på människors livsmiljö*. Det föreligger inga nya data avseende utsatthet för buller i årets uppföljning, och bedömningen av indikatorn kvarstår därmed.

Vi kan se en minskad negativ påverkan på människors livsmiljö vad gäller halter av kvävedioxid och partiklar. Halterna av kvävedioxid i gaturummet mätt som årsmedelvärde är under miljö kvalitetsnormen vid samtliga rapporterade mätpunkter och andelen mätpunkter över miljö kvalitetsmålets precisering har minskat kraftigt sedan det transportpolitiska målet antogs. Färre platser har överskridanden av miljö kvalitetsnormen vad gäller både PM₁₀ och PM_{2,5} jämfört med när det transportpolitiska målet beslutades, men utvecklingen har inte varit entydigt positiv. Enligt de senast tillgängliga mätningarna från 2024 har andelen mätpunkter där miljö kvalitetsnormen för de större partiklarna överskridits fler än 35 dygn åter ökat (Figur 2.10).



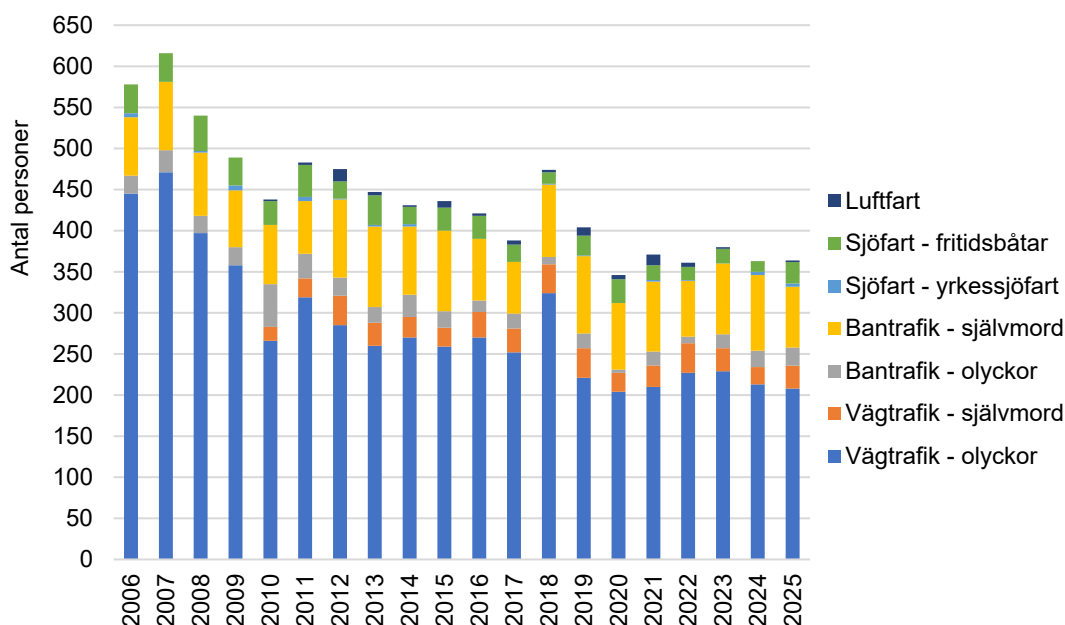
Figur 2.10. Andel platser i gaturum där miljö kvalitetsnormen (50 µg/m³ som dygnsmedelvärde) för PM₁₀ överskridits fler än 35 dagar per år. Åren 2009–2024.
Källa: Bearbetning av Naturvårdsverket (2025).

Den kompletterande indikatorn *Fysiskt aktiva resor* visar att en fortsatt betydligt lägre andel av befolkningen får sitt behov av motion tillgodosett genom dagliga gång- eller cykelresor än vad som var fallet när de transportpolitiska målen fastställdes. Därmed anses transportsystemets utveckling ur den aspekten inte ha bidragit till en ökad hälsa under perioden.

Omkomna och allvarligt skadade

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.

Under 2025 omkom preliminärt 364 personer i hela transportsystemet. Sedan 2007 har antalet omkomna, inklusive självmord, minskat med 37 procent. I vägtrafiken omkom 208 personer, vilket är en minskning från 210 året innan. Den utvecklingstakt som varit de senaste åren är inte tillräcklig för att det ska vara sannolikt att det uppsatta etappmålet ska nås. Detsamma gäller inom bantrafiken där framför allt antalet dödsfall genom självmord måste halveras i förhållande till nivån som varit under de senaste tre åren.



Figur 2.11. Antal omkomna i de olika trafikslagen, åren 2006–2025 (preliminärt för 2025).

Källa: Transportstyrelsen (2026a)

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.

Antal omkomna totalt i alla trafikslag har sedan 2007 minskat med 37 procent.⁵ 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. 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.

I vägtrafiken omkom alltså 208 personer i olyckor under 2025, mot 210 året innan. Målet om en halvering av antal omkomna bedöms nu bli svårt att nå för vägtrafiken. När vi följer det löpande treårsmedelvärdet över antalet omkomna i vägtrafiken ser vi att det legat på en

⁵ 2007 var basåret för de tidigare etappmålen och i praktiken användes genomsnittet 2006–2008 som ett basvärde vid utvärdering av målen.

närmast oförändrad nivå i flera år nu, så för närvarande talar inte mycket för att målet ska nås. 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.

Antalet omkomna i bantrafiken minskade med 16 personer under 2025 jämfört med året innan. Totalt omkom 96 personer i bantrafiken, 22 personer i olyckor och 74 i självmord. Under 2024 var antalet omkomna 112 personer. Målet om ett halverat antal omkomna till år 2030 motsvarar maximalt 48 personer. Nu har halva tiden gått för de aktuella etappmålen inom trafiksäkerhet, och ännu återstår alltså hela åtgärdsbehovet för bantrafiken. Antal omkomna i *olyckor* i bantrafiken är relativt få, så det helt avgörande för måluppfyllelsen blir att kunna minska antalet självmord. Att vi inte ser en utveckling mot färre självmordshändelser är en av de främsta anledningarna till att vi markerar den långsiktigt positiva utvecklingen av indikatorn med ett varningsmärke.

Under 2025 skedde ett stort antal dödsolyckor inom fritidssjöfarten. 26 personer omkom i fritidssjöfarten, vilket till viss del tros vara en följd av en varm sommar med många personer i rörelse på vatten. När det gäller sjöfarten är det fritidssjöfarten som dominerar antalet omkomna. De senaste tre åren har åtta personer omkommit i yrkessjöfarten, men 57 personer i fritidssjöfarten. Rapporteringen som möjliggör mätning av antal *skadade* i fritidssjöfarten står inför en förbättring framöver. Enligt lagen (SFS 2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas är numera Polisen, Kustbevakningen och akutsjukvården skyldiga att rapportera in uppgifter om skadade inom fritidssjöfarten till Transportstyrelsen (Transportstyrelsen 2025). Trafikanalys förhoppning är att det framöver ska vara möjligt att mäta antal skadade inom fritidssjöfarten. För omkomna i sjöfarten står fritidssjöfarten för den allra största delen och måluppfyllelsen kommer därmed dikteras av vad som händer inom det området.

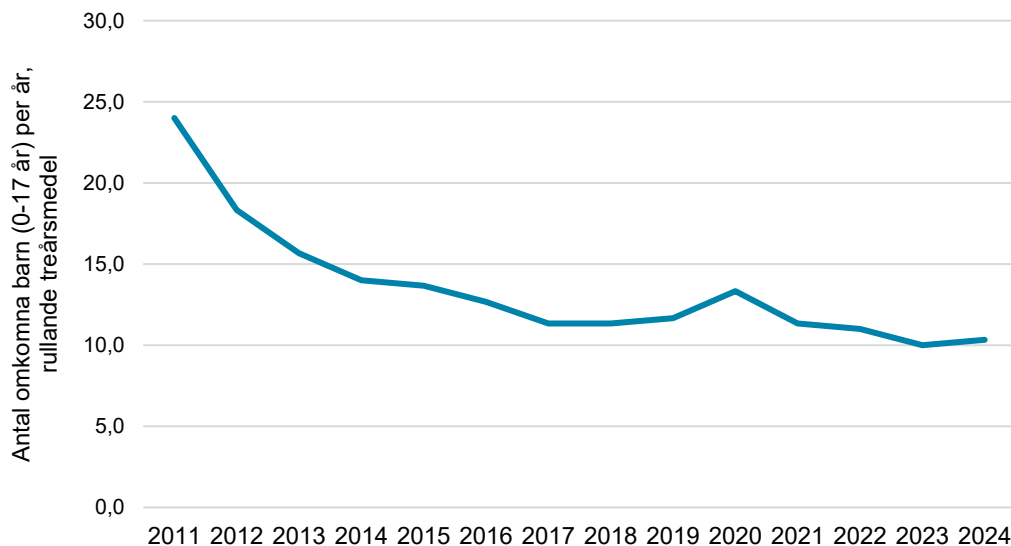
Enligt preliminära uppgifter omkom två personer i luftfartsolyckor under 2025. Båda dessa skedde inom den del av luftfarten som benämns "övrigt flyg" och inkluderar privatflyg, ultralätta plan, skärmflyg med mera. I linjefart och chartertrafik har inga dödsfall inträffat sedan 2016. Ser vi till medelvärdet per år över antal omkomna under 2023–2025 är därmed etappmålet nivå för 2030 uppnådd. Ett enskilt år med många olyckor kan dock förändra den bilden.

Män är kraftigt överrepresenterade bland omkomna i transportsystemet. Under 2025 uppgick andelen män bland omkomna i vägtrafikolyckor till 71 procent. Kvinnors inställning och beteenden kring trafiksäkerhet talar för att de är mindre riskbenägna i vägtrafiken jämfört med män. I bantrafiken är i skrivande stund inte uppdelning på kön färdig för 2025, men de senaste tio åren har ungefär 70 procent av de omkomna (i olyckor och självmord sammantaget) varit män. Av de 26 personer som omkom i fritidssjöfarten under 2025 var 25 män, och under hela perioden 2006–2024 har 95 procent av de omkomna varit män. I yrkessjöfart och luftfart registreras inte kön på omkomna.

Antal allvarligt skadade kan inte mätas i alla delar av transportsystemet på ett jämförbart sätt. Men med tanke på den gynnsamma utvecklingen av antalet omkomna i framför allt vägtrafiken gör vi den sammanfattande bedömningen att utvecklingen avseende allvarligt skadade går i riktning mot de transportpolitiska målen på trafiksäkerhetsområdet.

Vi har redan i tidigare måluppföljningar kunnat visa att barn alltmer sällan omkommer i trafikolyckor. Enligt den senast tillgängliga officiella statistiken har antalet barn och unga under 18 år som omkommer i vägtrafikolyckor per år mer än halverats sedan de transportpolitiska målen antogs 2009, om vi ser på utvecklingen genom ett rullade tre-årsmedelvärde (Figur 2.12).

En del av förklaringen till denna nedgång tycks dock vara att barn i minskande utsträckning rör sig på egen hand i trafikmiljöer. Andelen skolresor och fritidsresor med gång och cykel har minskat för de yngre barnen, samtidigt som skjutsandet med bil har ökat. Det tycks dock som att den positiva utvecklingen mot färre antal omkomna barn i vägtrafikolyckor bromsat in något under senare år.



Figur 2.12. Antalet barn och unga under 18 år som omkommit i vägtrafikolyckor, räknat som ett rullande treårsmedelvärde, 2011–2024. Värdet ett givet år avser medelvärdet av det året och de två föregående åren. Källa: Bearbetning av Trafikanalys årliga rapporter Vägtrafikskador från åren 2009–2004.

Sammanvägd bedömning

Två nyckelindikatorer för hänsynsmålet, *Växthusgasutsläpp* och *Omkomna och allvarligt skadade* visar en tydligt positiv utveckling sedan 2009. För båda gäller dock också att den nuvarande utvecklingstakten inte gör det sannolikt att uppsatta etappmål till 2030 kommer att nås i tid.

Bedömningen av indikatorn *Växthusgasutsläpp* är att den utvecklats positivt sedan målen antogs, men i en alltför långsam takt för att nå uppsatta etappmål. 2024 ökade vägtrafikens växthusgasutsläpp kraftigt jämfört med åren innan på grund av sänkt reduktionsplikt och sänkta drivmedelsskatter. I kombination med en avstannande elektrifiering i nyregistreringen av personbilar och rekordhög export av laddbara personbilar var slutsatsen då att varken det nationella etappmålet eller Sveriges åtaganden enligt ESR-målet skulle nås med beslutade styrmedel. Under 2025 har det återigen skett en minskning av utsläppen i och med att reduktionsplikten höjdes och elektrifieringen har skjutit ny fart. Avståndet ner till en tänkt målbana mot målen är dock fortsatt betydligt större än det var för några år sedan. Det talar för målen inte kommer att nås om inte ytterligare kraftfulla styrmedel introduceras

Energieffektiviteten ökar främst i vägtrafiken. En ökad elektrifiering och en fortsatt utskrotning av äldre fordon bidrar till att personresorna på väg effektiviseras, och på godssidan spelar också längre och tyngre lastbilar en roll för utvecklingen. Men på systemnivå har vägtrafikens andel av transportarbetet på godssidan ökat på senare år, vilket motverkar energieffektiviseringen. Beläggningstalen inom inrikes luftfart och inom järnvägstrafiken var 2024 uppe på nivåer som gör att energiintensiteten är i nivå med, eller till och med lägre än, tiden

innan pandemin. Samtidigt tycks andelen persontransportarbete som sker på väg ligga kvar på en högre nivå än innan pandemin.

För indikatorn *Påverkan på naturmiljön* ingår sedan några år tillbaka tre av Trafikverkets delmått för *Landskapsanpassad infrastruktur* i bedömningen. Dessutom kompletteras vår bedömning med ett antal mått som tillsammans försöker fånga in viktiga aspekter av hur transportsystemets påverkan på naturmiljön förändras över tid. Dessa mått ger en lite splittrad bild, där några haft en önskvärd utveckling och andra inte. Bedömningen från föregående år att påverkan inte har förändrats på ett avgörande sätt sedan målen antogs ligger tills vidare fast. Men en fortsatt spridning av invasiva arter som bland annat utarmar skyddsvärdet för artrika vägmiljöer och det höga antalet trafikolyckor med vilt och ren gör att bedömningen kan komma att sänkas i framtiden.

Indikatorn *Påverkan på människors livsmiljö* har ett par nyckelmått som uppvisar en positiv utveckling. Det gäller främst luftföroreningar i tätorter, där halter av både partiklar och kvävedioxidhalter utvecklas i önskvärd riktning. Dock tycks bullerproblematiken förvärras över tid och bedöms nu vara på en försämrad nivå i förhållande till när målen antogs. Här finns också betydande skillnader över landet. Vi har i årets uppföljning inte tillgång till nya uppgifter gällande utsattheten för buller, men bedömningen från förra året kvarstår.

Under 2025 omkom preliminärt 364 personer i hela transportsystemet. Sedan 2007 har antalet omkomna, inklusive självmord, minskat med 37 procent. I vägtrafiken omkom 208 personer, vilket är en minskning från 210 året innan. Den utvecklingstakt som varit de senaste åren är inte tillräcklig för att det ska vara sannolikt att det uppsatta etappmålet ska nås 2030. Detsamma gäller inom bantrafiken där framför allt antalet dödsfall genom självmord måste halveras i förhållande till nivån som varit under de senaste tre åren.

Av de kompletterande indikatorerna som ingår i bedömningen av hänsynsmålet är det två som visar en gynnsam utveckling *Tillgänglighet utan transporter* och *Transporternas ekonomiska överkomlighet*. Den senare har dock ett nyckelmått rörande kollektivtrafikens överkomlighet, som kan komma att sänkas i kommande uppföljningar om observerade utvecklingstendenser rörande kollektivtrafikpriserna i befolkningstäta län kvarstår. Endast en av hänsynsmålets nyckelindikatorer visar en negativ utveckling, men det innebär att transportsystemet inte närmat sig transportpolitisk måluppfyllelse sett ur hänsynsmålets perspektiv.

3 Slutsatser och utvecklingsbehov

3.1 Slutsatser

Samhällsekonomisk effektivitet och ETS 2

Trafikanalys konstaterar varje år i uppföljningen av de transportpolitiska målen att det är svårt att nå det övergripande målet om en samhällsekonomisk effektiv transportförsörjning så länge som transporterna inte bär sina fulla kostnader. När de externa kostnaderna inte täcks av transportköparen är det sannolikt att vi konsumerar mer transporter än vad som vore samhällsekonomiskt mest effektivt.

En del av dessa externa kostnader kopplas till transporternas växthusgasutsläpp. Sjöfarten och luftfarten har nu börjat omfattas av handelssystem som kan sägas internalisera kostnaden för att ställa om till fossilfrihet. Under 2025 har andelen av utsläppen som ska täckas av utsläppsrätter ökat, och då stiger också internaliseringsgraden. För vägtrafiken, som ännu inte omfattas av utsläppshandel, ser vi i stället ökande icke-internaliserade kostnader, eftersom koldioxidvärderingen då i stället utgår från en uppskattning av vilket pris som skulle krävas för att göra det sannolikt att nå det uppsatta etappmålet till 2030.

Under 2027 skulle det nya handelssystemet, ETS 2, introduceras som kommer att omfatta bland annat vägtrafikens utsläpp. När ett fungerande handelssystem finns på plats rekommenderar ASEK-gruppen att koldioxidkostnaden betraktas som internaliserad för vägtrafiken. Det är en rekommendation som även Trafikanalys ställer sig bakom. Efter förhandlingar inom EU är datumet för införandet av ETS 2 framflyttat till 2028. Det kommer att innebära att de icke-internaliserade kostnaderna för växthusgasutsläppen kommer att fortsätta öka de kommande åren. Som en åtgärd för att minska effekterna av ett snabbt stigande oljepris föreslår regeringen våren 2026 ytterligare tillfälliga sänkningar av drivmedelsskatterna, vilket skulle kunna minska internaliseringsgraderna. Samtidigt kan ökande priser för fossila drivmedel medföra mindre transporter med sådana drivmedel, vilket skulle kunna minska utsläppen.

En grundläggande tillgänglighet för alla

Transportpolitikens funktionsmål lägger tyngdpunkten på att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Dessutom är målet att transportsystemet ska vara jämställt.

Uppföljningen visar att utvecklingen av funktionsmålet är övervägande negativ. En av fem nyckelindikatorer har utvecklats negativt, medan de övriga fyra visar en horisontell utveckling. Sett över alla indikatorer under funktionsmålet pekar tre mot en försämring över tid, fem indikatorer pekar på en horisontell utveckling och två indikatorer mot en förbättring. Även om det huvudsakligen är en negativ bild som förmedlas är det viktigt att komma ihåg att det samtidigt finns nyckelmått som pekar i önskvärd riktning.

Genom att blicka bakåt till 2009 när målet antogs kan vi konstatera att transportsystemets standard och tillförlitlighet har försämrats efter en tidigare positiv utveckling. Punktligheten för persontåg har minskat till historiskt låga nivåer, och godstågstrafiken visar också låg punktlighet. Totalstoppen i vägnätet har ökat över en längre tid, dock med en tydlig minskning 2025. Sammantaget indikerar det en försämrad tillförlitlighet.

Det finns betydande geografiska skillnader i tillgänglighet. Lokala tillgänglighetsindexet (TTI) har varit stabilt, men vissa kommuntyper, som Täta blandade kommuner och Mycket glesa landsbygdskommuner, har visat en försämring. Tillgängligheten till trafikerade flygplatser och järnvägsstationer har också minskat i vissa områden.

Godstransportflödena är stabila över tid, men transportkostnaderna har ökat, särskilt under pandemin. Efter pandemin har prisnivån sänkts, men ligger kvar på en förhöjd nivå. Trots detta har transportkostnadernas andel av produktionskostnaderna varit relativt stabila. Det finns en oro inom branschen beträffande möjligheterna att kunna täcka framtida behov av arbetskraft, särskilt för bussförare.

Andelen av befolkningen som uppnår rekommenderad fysisk aktivitet är låg, och stillasittandet ökar. Fysiskt aktiva transporter, som gång och cykel, används i liten utsträckning. Samtidigt har tillgången till digital infrastruktur förbättrats, även om vissa bredbandsmål ännu inte har uppnåtts. E-handeln har ökat efter en nedgång under pandemin, vilket har bidragit till förbättrad tillgänglighet utan resor och transporter.

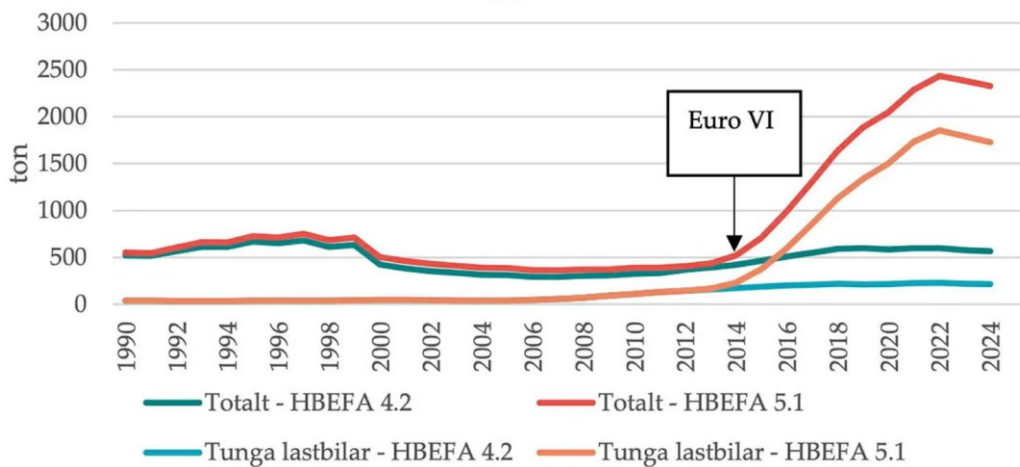
Skillnaderna mellan mäns och kvinnors resmönster minskar över tid, men män kör fortfarande mer bil och kvinnor reser mer bil som passagerare. Kvinnor har tidigare rest mer med kollektivtrafik än män, men skillnaderna har minskat de senaste åren är nu inte statistiskt säkerställd. Tryggheten i transportsystemet varierar, och det finns en ökad upplevd otrygghet bland kvinnor.

Energieffektiviteten i transportsystemet har förbättrats, särskilt inom vägtrafiken, men det finns inga tecken på att det sker överflyttning till mer energieffektiva trafikslag.

Lustgasutsläppen kommer påverka möjligheten att nå ESR-målet

För att beräkna vägtrafikens utsläpp använder Sverige och flera andra EU-länder modelleringsverktyget HBEFA⁶. Verktyget har nu uppdaterats till en ny version (5.1). En av de saker som förbättrats är emissionsfaktorerna för tunga lastbilars dieselmotorer. Den förändring som kommer att få störst betydelse är emissionsfaktorn för utsläppen av lustgas från motorerna, när det görs en tillsats av AdBlue (urea). Urea tillsätts för att minska dieselmotorernas utsläpp av kväveoxider, men nya mätningar av utsläppen vid verklig körning visar att det också leder till betydligt högre utsläpp av lustgas (dikväveoxid, N₂O) än vad som tidigare varit känt. Lustgas är en mycket potent växthusgas, med en nära 300 gånger större uppvärmningspotential per viktenhet än koldioxid sett ur ett 100-årsperspektiv.

⁶ Handbook of Emission Factors for road transport, <https://www.hbefa.net/>

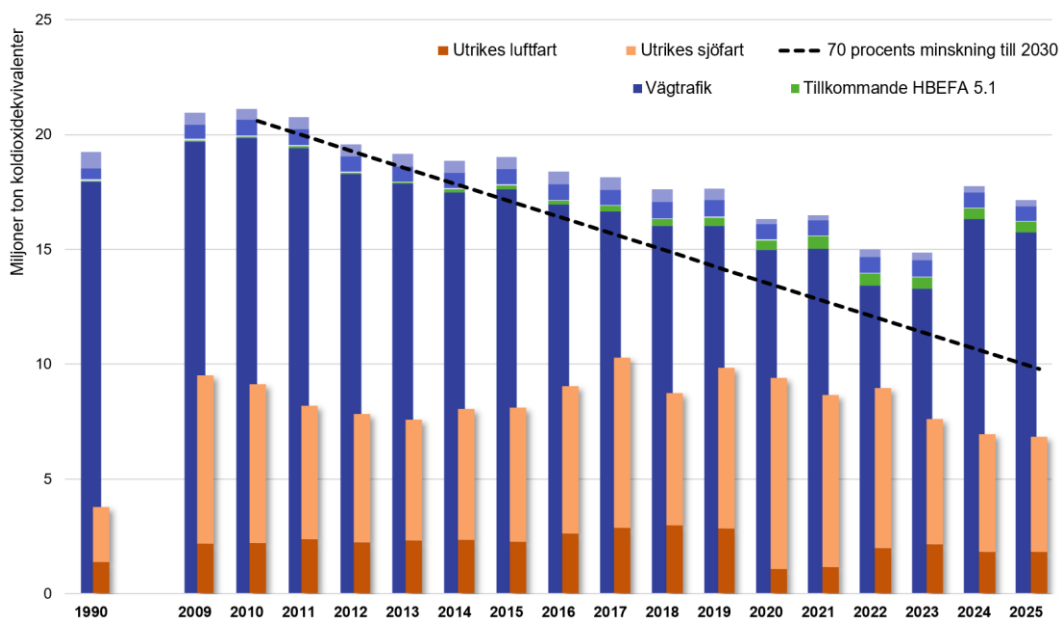


Figur 3.1. Utsläpp av N₂O för all vägtrafik respektive tunga lastbilar med HBEFA 4.2 respektive HBEFA 5.1. Källa: IVL (2026)

Användningen av urea-tillsatser började skjuta fart i och med att utsläppsklassen Euro VI introducerades (Figur 3.1). Som vi kan se i uppföljningen av indikatorn, *Påverkan på människors livsmiljö* har halterna av kväveoxider i gaturum succesivt minskat bland annat tack vare vägtrafikens minskade utsläpp (Trafikanalys 2026c).

Enligt Trafikverkets beräkningar av vägtrafikens utsläpp med den nya HBEFA-modellen blir utsläppen närmare en halv miljon ton koldioxidkvalenter högre per år under de senaste åren. Totalt under perioden 2010–2025 beräknar Trafikverket att växthusgasutsläppen ökar med nästan 4,5 miljoner ton, jämfört med officiell statistik fram till 2024 och en uppskattning av vad det senaste årets utsläpp skulle ha visat med den tidigare modellen (HBEFA 4.2).

I Figur 3.2 visas samma bild av transporternas växthusgasutsläpp som i *Måluppföljningens indikatorer och mått (Trafikanalys 2026c)*, men med ökningen av utsläppen som blir resultatet med de nya beräkningarna av lustgasutsläppen tillagd till staplarna.



Figur 3.2. Utsläpp av växthusgaser (miljoner ton koldioxidkvalenter) enligt modellberäkningar med HBEFA 5.1. Markerat med grönt är ökningen av vägtrafikens växthusgasutsläpp med den nya modellen. Källa: Trafikanalys (2026c) och Trafikverket (2026d).

För det nationella 2030-målet om 70 procents minskade växthusgasutsläpp från inrikes transporter exklusive flyg, innebär förändringen att avståndet till målet ökar. Men förändringen är långt mindre än till exempel effekten av den minskade reduktionsplikten år 2024. Gapet mot punktmålet 2030 blir större i motsvarande grad, men det blir inte av avgörande betydelse för måluppfyllelsen. Däremot får förändringen en större betydelse när det gäller möjligheterna att nå ESR-målet.

EU:s 55-procentspaket innebär att utsläppen från den icke handlande sektorn till år 2030 ska halveras jämfört med 2005. ESR-målet är dock inte bara uttryckt som ett punktmål som ska vara uppnått år 2030, utan styrningen mot målet sker genom en uträknad utsläppsbanan, med årliga utsläppsutrymmen för varje medlemsland. Om ett land överpresterar i förhållande till den tilldelade utsläppsbudgeten kan denna överprestation användas för att kompensera för underprestationer (för höga utsläpp) andra år, eller säljas till annat EU-land som behöver utöka sitt utsläppsutrymme.

Sverige har under åren 2021–2023 byggt upp en överprestation i förhållande till det tilldelade utsläppsutrymmet som tidigare beräknades till cirka 8,5 miljoner ton. Eftersom utsläppstidsserien nu kommer att justeras retroaktivt kommer Sveriges överprestation från de åren att räknas ner. Det innebär att det finns mindre att "kvitta mot" under de år då vi som nu (2024 och 2025) underpresterar i förhållande till utsläppsbanan.

Det här är dessutom inte något specifikt för Sverige, utan kommer att innebära uppräknningar av utsläppen i ett flertal EU-länder. Emissionsfaktorerna justeras oavsett om länderna använder HBEFA eller COPERT⁷, som är den andra välspridda modellen för att beräkna vägtrafikutsläpp. Det kan leda till att färre länder kommer att ha något överskott av utsläppsutrymme att erbjuda till försäljning. På så sätt innebär förändringen av emissionsfaktorn för lustgas ett tredubbelt slag mot Sveriges möjligheter att uppfylla ESR-förordningens krav. De högre utsläppen kommer också att påverka framtida beräkningar av den tunga trafikens internaliseringsgrad och återstående icke-internaliserade kostnader.

Hälsa och trafiksäkerhet

När det gäller transportsystemets påverkan på hälsan konstaterar vi att andelen av befolkningen som får sitt behov av fysisk aktivitet tillgodosett genom sina dagliga resor fortsätter att ligga på nivåer långt under vad som gällde tidigare. Detta samtidigt som en allt större del av befolkningen bor i tätorter och därmed i större utsträckning kan förväntas ha tillgång till skola, arbete och service inom gång- och cykelavstånd. Samtidigt ser vi att antalet lokala arbetsmarknadsregioner sjunker, vilket ju är en effekt av att fler bor längre från platsen där de arbetar, en faktor som motverkar aktivt resande.

Den fortsatta urbaniseringen, med en starkare befolkningsutveckling i tätorterna, har också betydelse för transportsystemets påverkan på människors livsmiljö. Även om flera tecken på en bättre luftmiljö i städerna finns, så ökar samtidigt andelen personer som bor i tätorter, så den sammanlagda exponeringen för luftföroreningar minskar inte i samma grad. Det samma gäller utsatthet för buller, där många av de bostäder som tillkommer byggs i våra tätorter, inte sällan med varierande grad av närliggande trafikbuller. I förra årets uppföljning gjorde vi tolkningen att bullerproblematiken har utvecklats så negativt att vi sänkte bedömningen av indikatorn *Påverkan på människors livsmiljö*. I årets uppföljning har vi inte några nya data rörande utsatthet för buller, och förra årets bedömning kvarstår. Det kan understrykas att tolkningen inte är helt självklar, då metoder och urval förändrats över tid, men även när vi eftersträvar att hålla parametrar så lika som det går tycks problemen ha ökat.

⁷ COPERT – Calculations of emissions from road transport. <https://copert.emisia.com/>

Det är för närvarande enbart utsatthet för trafikbuller som gör att indikatorn *Påverkan på människors livsmiljö* bedöms ha utvecklats negativt sedan målen antogs, medan luftkvalitetsmåttan däremot har utvecklats i positiv riktning. En fortsatt elektrifiering av fordonsflottan kan fortsätta påverka luftkvaliteten i tätorterna positivt, men även de laddbara fordonen ger upphov till slitagepartiklar från vägbana, däck och bromsar. Med avseende på buller är det främst i riktigt låga hastigheter som eldrivna fordon ger upphov till lägre bullerstörningar än fordon med förbränningsmotorer, men även till detta kan elektrifieringen alltså i viss utsträckning bidra till en positiv utveckling på sikt. Vid något högre hastigheter kan dock bullereffekten bli den motsatta, eftersom elbilar i genomsnitt väger mer och körs med bredare däck än förbränningsmotorbilarna.

Sett till alla trafikslag är det fortsatt vägtrafiken som leder till flest olyckor med dödlig utgång. De senaste sex åren är antalet dödade i trafiken i stort sett oförändrat enligt den preliminära statistik som presenteras i denna uppföljning (Figur 2.11).

Vi har i årets uppföljning precis som tidigare gjort bedömningen att utvecklingen gått åt rätt håll. Men vi understryker i årets rapport att det inte är sannolikt att de uppsatta etappmålen för väg- och bantrafik kommer att nås i tid. Antalet dödsolyckor i vägtrafiken måste börja minska i snabbare takt igen de kommande åren, och antalet självmord inom bantrafiken måste halveras jämfört med dagens nivå. Tills vi ser nya utvecklingstendenser i den riktningen kommer vi att markera den positiva bedömningen av indikatorn *Omkomna och allvarligt skadade* med ett varningsmärke.

3.2 Måluppföljningens utveckling

Behov att ersätta internationella index

Under många år har Trafikanalys bland annat använt delar av ett internationellt jämförelse-index i uppföljningen av det transportpolitiska funktionsmålet - *Global Competitiveness Index* (GCI) publicerat av World Economic Forum. Sedan ett antal år tillbaka har detta index inte publicerats. Coronapandemin anges som orsak till att det inte längre producerats, inte heller under 2025 har några nya data presenterats för GCI.

I uppföljningen har vi hittills ändå kunnat bedöma utvecklingen av våra indikatorer med stöd av andra mått. Ett alternativ är att använda uppgifter från ITF:s nyligen utvecklade *Transport Data Dashboard*. För tillfället finns det dock inga tidsserier redovisade för det måttet utan det redovisas endast en ögonblicksbild av tillståndet. I årets uppföljnings-PM har viss information därifrån redovisats under indikatorn Tillgänglighet – Godstransporter tillsammans med mått från EU:s Regional Competitiveness Index (RCI) och IMD:s konkurrenskraftsindex. Generellt finns det fortsatt ett behov av att ta fram nya mått, inte minst sådana som kan möjliggöra internationella jämförelser för bedömning av transportsektorns förmåga att bidra till företagets konkurrenskraft.

Fortsatt utveckling av tillgänglighetsmått

Trafikanalys arbetar kontinuerligt med att utveckla måluppföljningen. Ett spår som inleddes 2017 i samband med redovisningen av ett regeringsuppdrag (Trafikanalys 2017) var att introducera två breda tillgänglighetsmått, ett för persontransporter (logsumma) och ett för godstransporter (generaliserad transportkostnad).

En första beräkning redovisades i samband med 2019 års måluppföljning (Trafikanalys 2019) för persontransporter och 2021 för godstransporter (Trafikanalys 2021). I förra årets uppföljning (Trafikanalys 2025a) redovisades en uppdatering av måttet generaliserade transportkostnader för godstransporter med data från den senaste versionen av Samgods, version 1.2.2.

I förra årets uppföljning jämfördes också logsummer över perioden 2014–2022. I årets uppföljning (Trafikanalys 2026c) har tidsserien utökats till 2009–2024. Detta spår avser Trafikanalys att återkomma till under kommande uppföljningar. På sikt kan det också innebära att vissa av de idag redovisade måtten på tillgänglighet, till exempelvis service, kan ersättas.

Eftersom nya data tillkommer ökar också möjligheten att belysa fler aspekter än tidigare. Efterfrågan på nya mått tillkommer också, exempelvis för att fånga virtuell tillgänglighet eller tillgänglighet till färdtjänst och andra serviceresor eller hur väl Sveriges nationella data-ekosystem på transportområdet bidrar till uppfyllelsen av de transportpolitiska målen. Det finns med andra ord anledning att genomföra en mer övergripande genomlysning av de mått som bör utvecklas och inkluderas i funktionsmålets indikatorer framöver. En ambition bör också vara att tydligare än i dagens uppföljningssystem lyfta fram specifikt transportsystemets (infrastruktur, priser, regelverk etc.) bidrag till de observerade tillgänglighetsförändringarna.

Landskapsanpassad infrastruktur

Från och med uppföljningen 2024 har Trafikanalys valt att inkludera några av de delmått som Trafikverket följer som nyckelmått *Landskapsanpassad infrastruktur*. Trafikverkets bedömning är att landskapsanpassningen försämrats över tid, huvudsakligen beroende på att statusen på skyddsvärda objekt försämrats över tid, även om deras utbredning och omfattning bevarats. Samtidigt finns det en fortsatt positiv utveckling med ett pågående arbete för att minska transportinfrastrukturens negativa påverkan på naturmiljön i form av barriäreffekter, störningar i känsliga naturmiljöer och spridning av invasiva arter i landskapet.

Särskilt det sistnämnda förefaller vara en svår uppgift att bemästra, och Trafikverkets senaste bedömning är att andelen artrika vägkanter och banvallar som påverkats negativt av invasiva arter har ökat kraftigt jämfört med föregående års bedömning. Att vi trots detta inte markerar indikatorn *Påverkan på naturmiljön* med negativ pil, beror på att de andra två delmåtten i landskapsanpassningsmåttet inte förändrats på ett avgörande sätt, och nyckelmåttets utveckling tolkas efter typvärdet (det vanligaste värdet) bland delmåtten.

Att trafikolyckorna med vilt och ren fortsätter att öka är dock också ett bekymmer för måluppfyllelsen. Ökningen är på en mycket högre nivå än trafikarbetets utveckling. Det kan sannolikt till stor del förklaras av växande viltstammar av vissa arter. Till det kan läggas trafikutvecklingen där både trafikarbetet på väg och på järnväg ökat mycket under de senaste årtiondena. Att ta fram underlag för att nå en bättre förståelse för vad som kan förklara viltolycksutvecklingen är angeläget.

Målportalen fortsätter att utvecklas

I november 2024 lanserades Trafikanalys nya portal för måluppföljningen på webben (Trafikanalys 2024a). I ett första skede omfattar den endast måluppföljningens nyckelmått och bedömningarna av utvecklingen på indikatornivån. Nyckelmåtten uppdateras i samband med att denna rapport publiceras.

Avsikten är att under 2026 fortsätta utveckla måluppföljningen på webben. Dels genom att preliminära uppgifter som publiceras i april uppdateras när officiell statistik blir tillgänglig

antingen hos oss själva eller hos andra statistikmyndigheter, dels genom att ett antal kompletterande mått också tillgängliggörs.

Med portalen är det i flera fall möjligt att göra andra geografiska urval, skapa egna diagram som kan delas digitalt eller ladda ner underlagsdata för egna bearbetningar. Målsättningen är att måluppföljningens underlag ska vara till nytta för fler aktörer inom transportsektorn.

Källförteckning

- Dagens industri (2026). Brentolja. Råvarukurs. Nedladdad 2026-03-30.
<https://www.di.se/ravaror/ukoilUSD-4606814/>.
- Europeiska kommissionen (2025a). Automotive package. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/action-plan-future-automotive-sector/automotive-package_en.
- Europeiska kommissionen (2025b). Sustainable transport investment plan.
https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport/sustainable-transport-investment-plan_en.
- Europeiska rådet (2026). Forward look 2026.
- 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/>.
- Försvarsmakten (2026). MUST årsöversikt. <https://www.forsvarsmakten.se/aktuellt/nyheter/must-arsoversikt-2025/>.
- ICAO (2025). ICAO Assembly condemns GNSS Radio Frequency Interference originating from the DPRK and the Russian Federation. <https://www.icao.int/news/icao-assembly-condemns-gnss-radio-frequency-interference-originating-dprk-and-russian>.
- 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>.
- Khan, S. (2026). Global air travel disrupted as Iran war shuts key Middle East hub.
<https://moderndiplomacy.eu/2026/03/24/global-air-travel-disrupted-as-iran-war-shuts-key-middle-east-hubs/>.
- Nationella viltolycksrådet (2026). Antal hanterade viltolyckor, Nationella viltolycksrådet. Nedladdad 2026-02-18. <https://statistik.viltolycka.se/statistik/antal-genomforda-uppdrag/>.
- Naturvårdsverket. (2025). "Partiklar (PM2,5) i gaturum (årsmedelvärden)." från <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/partiklar-pm25-halter-i-luft-gaturum-arsmedelvarden/>.
- Plucinska, P. and T. Hopher (2026). European airlines warn of higher fares, fuel shortages due to Iran war. <https://www.reuters.com/business/energy/european-airlines-look-shake-off-green-agenda-fuel-prices-soar-2026-03-19/>.
- Prop. 2008/09:93 (2009). Mål för framtidens resor och transporter. Stockholm, Regeringen.
www.regeringen.se/rattsdokument/proposition/2009/03/prop.-20080993/.
- Regeringen (2020). Nytt transportpolitiskt etappmål för trafiksäkerhet. Utdrag Protokoll vid regeringssammanträde 2020-02-13. I2020/00423/US, I2019/00433/US.
www.trafikverket.se/contentassets/97b3a2f96ab341b590e9b1cd6d073fcf/beslut-etappmal-trafiksakerhet.pdf.
- SCB (2025). Befolkning på rutor 2025.
- Sjöfartsverket (2025). GNSS - en viktig del av sjöfarten, Sjöfartsverket.
<https://www.sjofartsverket.se/sv/om-oss/nyheter-och-press/nyheter/gnss--en-viktig-del-av-sjofarten/>.
- 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.
- Thessen, T. (2025). Impact of russian airspace closures on Scandinavian aviation. No 1, 2025.
- Tillväxtverket (2024). Servicedatabas - Pipos. <https://serviceanalys.tillvaxtverket.se/sa2/statistics>.
- 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 (2019). 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 (2021). 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 (2024a). Måluppföljningens nyckelmått på webben. Östersund, Trafikanalys. Nedladdad <https://www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/maluppfoljningens-nyckelindikatorer-pa-webben-15121/>.
- 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 (2025a). Måluppföljningens indikatorer och mått 2025. Stockholm. PM 2025:7. <https://www.trafa.se/uppdrag/transportpolitiska-mal/>.
- Trafikanalys (2025b). 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. (2026a). "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 (2026b). Fordon i län och kommuner 2025. Östersund. Statistik 2026:2. <https://www.trafa.se/vagtrafik/fordon/>.
- Trafikanalys (2026c). Måluppföljningens indikatorer och mått 2026. Stockholm. PM 2026:4. <https://www.trafa.se/uppdrag/transportpolitiska-mal/>.
- Trafikanalys (2026d). 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>.
- 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 (2025). Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 - Huvudrapport, Trafikverket. 2025:111. <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:2002088/FULLTEXT01.pdf>.
- Trafikverket (2026a). NVDB - Tillgänglighetsvägnät. Lastkajen, Trafikverket.
- Trafikverket (2026b). Trafikverkets miljörapport 2025.
- Trafikverket (2026c). Trafikverkets årsredovisning 2025. Borlänge. 2026:012. <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:2040315/FULLTEXT01.pdf>.
- Trafikverket (2026d). Vägtrafikens utsläpp 2025. Stockholm. TRV 2026/7947. <https://bransch.trafikverket.se/contentassets/bdc6eaecf796497dbf5720a71e607fd1/pm-vagtrafikens-utslapp-2025.pdf>.
- Transportstyrelsen (2025). Strada efter lag (2021:319)– förändringar i rapporteringsmönster och datakvalitet. Norrköping. TSV 2025-6833. <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/rapporter/vagtrafik/strada-efter-lag-2021-319.pdf>.
- Transportstyrelsen (2026a). Data från Transportstyrelsen om Trafiksäkerhet till Måluppföljningen 2026 (avser 2025). Handling #23 i Trafikanlys ärende Utr 2025/67.
- Transportstyrelsen (2026b). GNSS-störningar. Underlag till Trafikanalys, handling #37 i ärende utr 2025/2067.
- UNCTAD (2026a). 2025 Review of maritime transport, UN.
- UNCTAD (2026b). Strait of Hormuz disruptions.
- VTI (2025). Underlag till Trafikanalys. Handling #XX i ärende Utr 2024/65.
- Widgren, P. (2025). "Gotländska lantbrukare drabbas av GPS-störningar på Östersjön." från <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/ost/gotlandiska-lantbrukare-drabbas-av-gps-storningar-pa-ostersjon>.

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

