

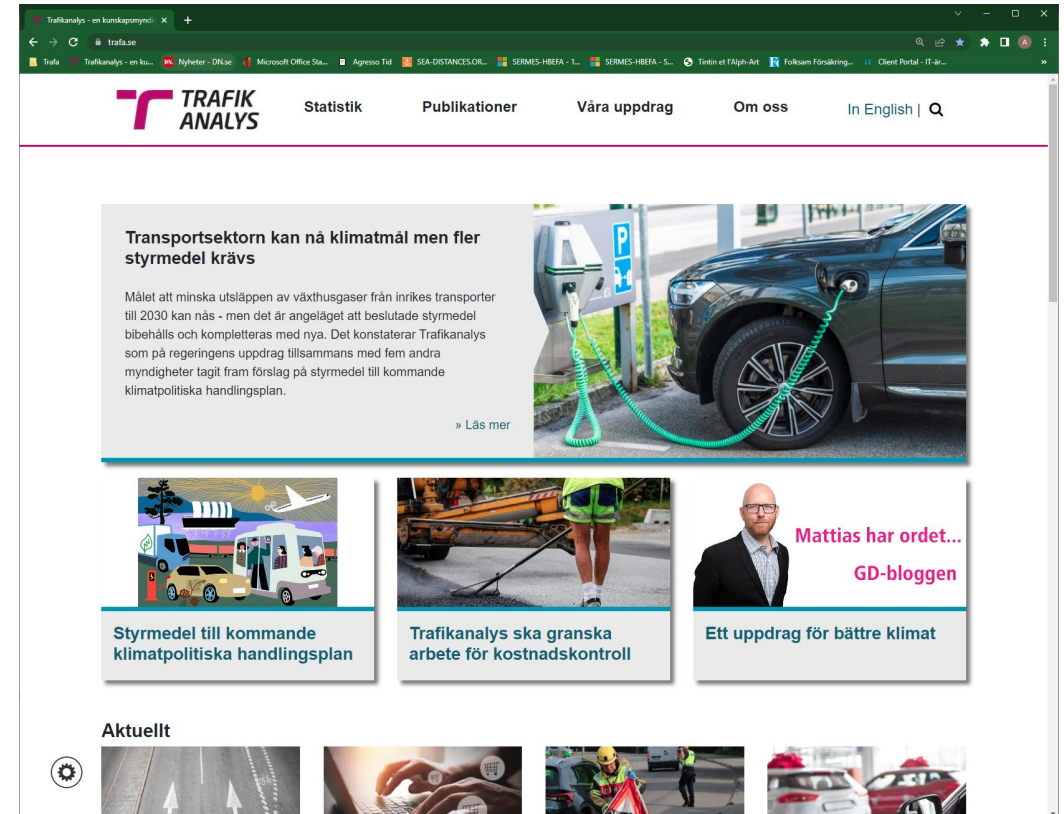


# Uppföljning av de transportpolitiska målen 2023

Webbinarie 2023-04-25

# Trafikanalys – en kunskapsmyndighet för transportsektorn

- Officiell statistik inom transporter och kommunikationer
  - Fordon
  - Trafik- och transportarbete för alla trafikslag
  - Kollektivtrafik och färdtjänst
  - Trafikskador
  - Resvanor och varuflödesundersökningar
- Utredningar och analyser
  - Regeringsuppdrag och regleringsbrevsuppdrag
  - Egeninitierade analyser
  - Uppdrag enligt instruktionen (fordonsprognoser och uppföljning av de transportpolitiska målen t ex)
- Ca 35 medarbetare i Stockholm och Östersund



**trafa.se**



## Övergripande mål

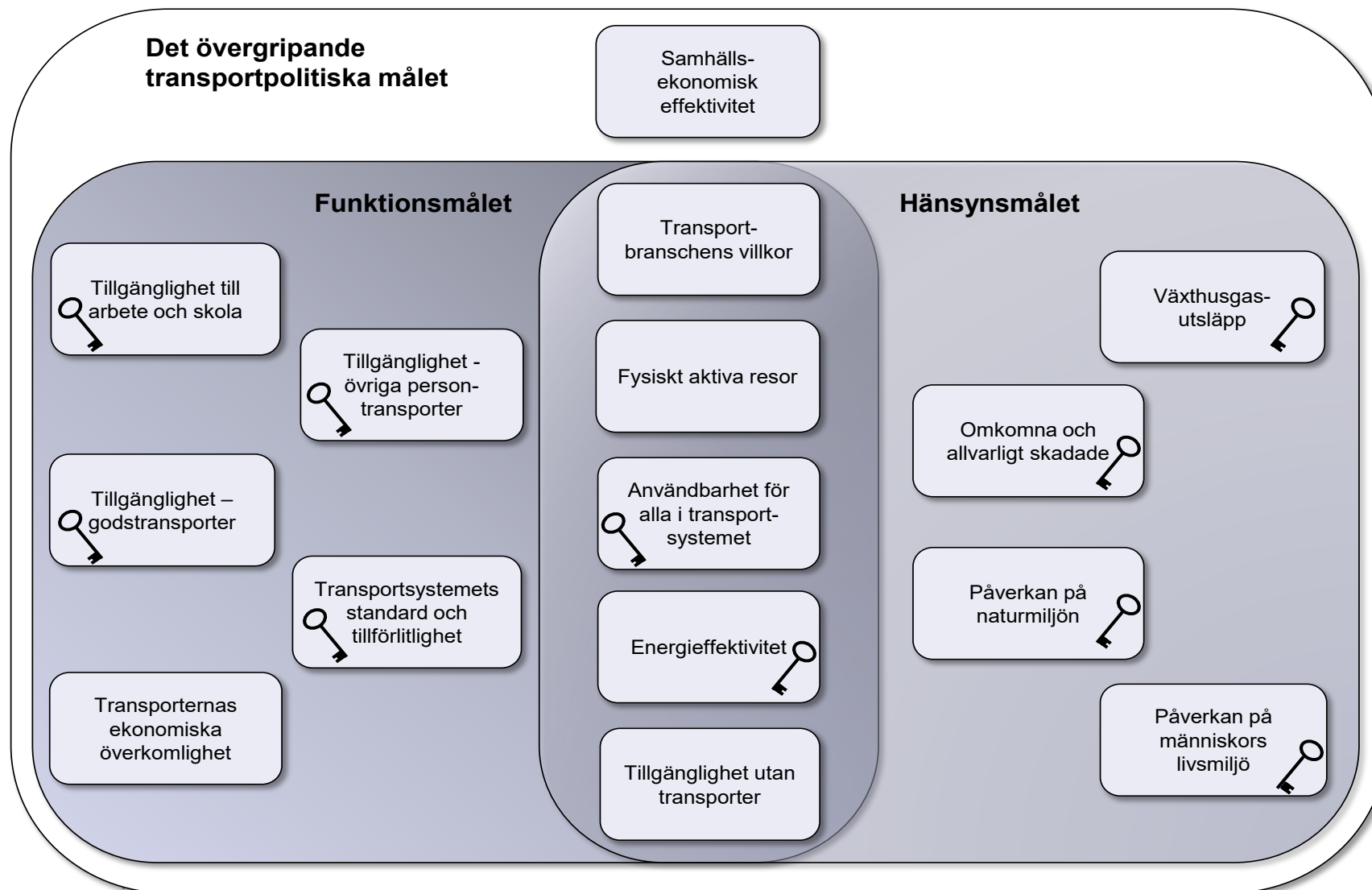
Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

### 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 samt bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

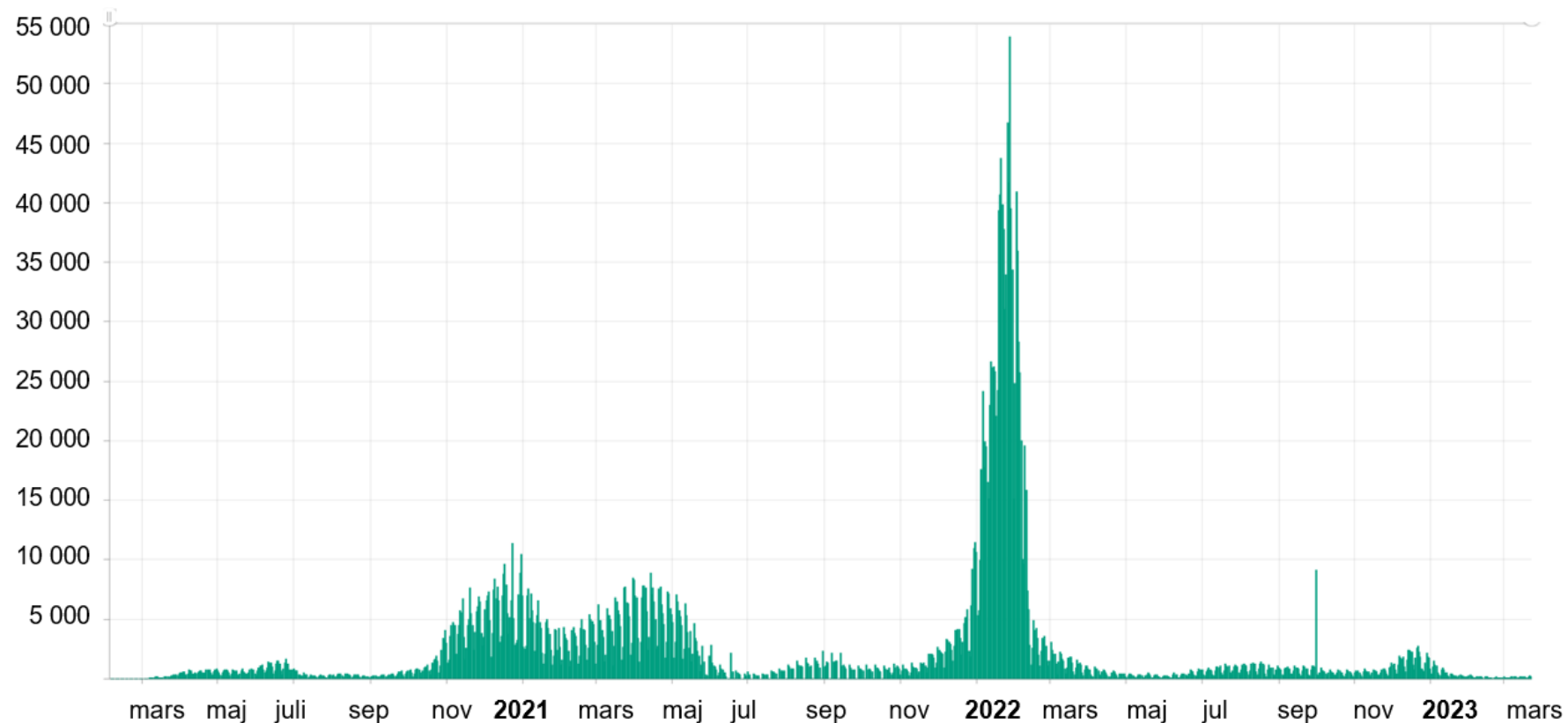


# En uppföljning – två publikationer

- Rapport 2023:5
  - Sammanfattning av utvecklingen på målnivån
  - Coronapandemin, Ukrainakriget och transporterna
  - Sammanvägda målbedömningar
  - Kopplingar till Agenda 2030
  - Slutsatser, diskussion och utvecklingsbehov
- PM 2023:3
  - Sammanfattning av utvecklingen på indikatornivån
  - Indikatorer och mått
  - Tillhörande Excel-bilaga med tabeller till figurerna



## Smittspridningen av covid-19 kulminerade



**Figur 2.1. Antal bekräftade sjukdomsfall i Covid 19 per dag i Sverige under perioden mars 2020 till mars 2023.  
Källa: Folkhälsomyndigheten (2023a)**

## Ukrainakriget påverkade transporter och fordonsindustrin

- Ryssland inleder fullskalig invasion av Ukraina 24 februari 2022
- Sanktioner införs – import och export minskar eller stoppas
- El- och drivmedelspriser pressas upp kraftigt – nya politiska beslut
- Luftrummet stängs – Flygvägar till Asien blir längre
- Fordonsindustrin drabbas av fortsatt komponentbrist
- Tillgången till vissa metaller begränsas



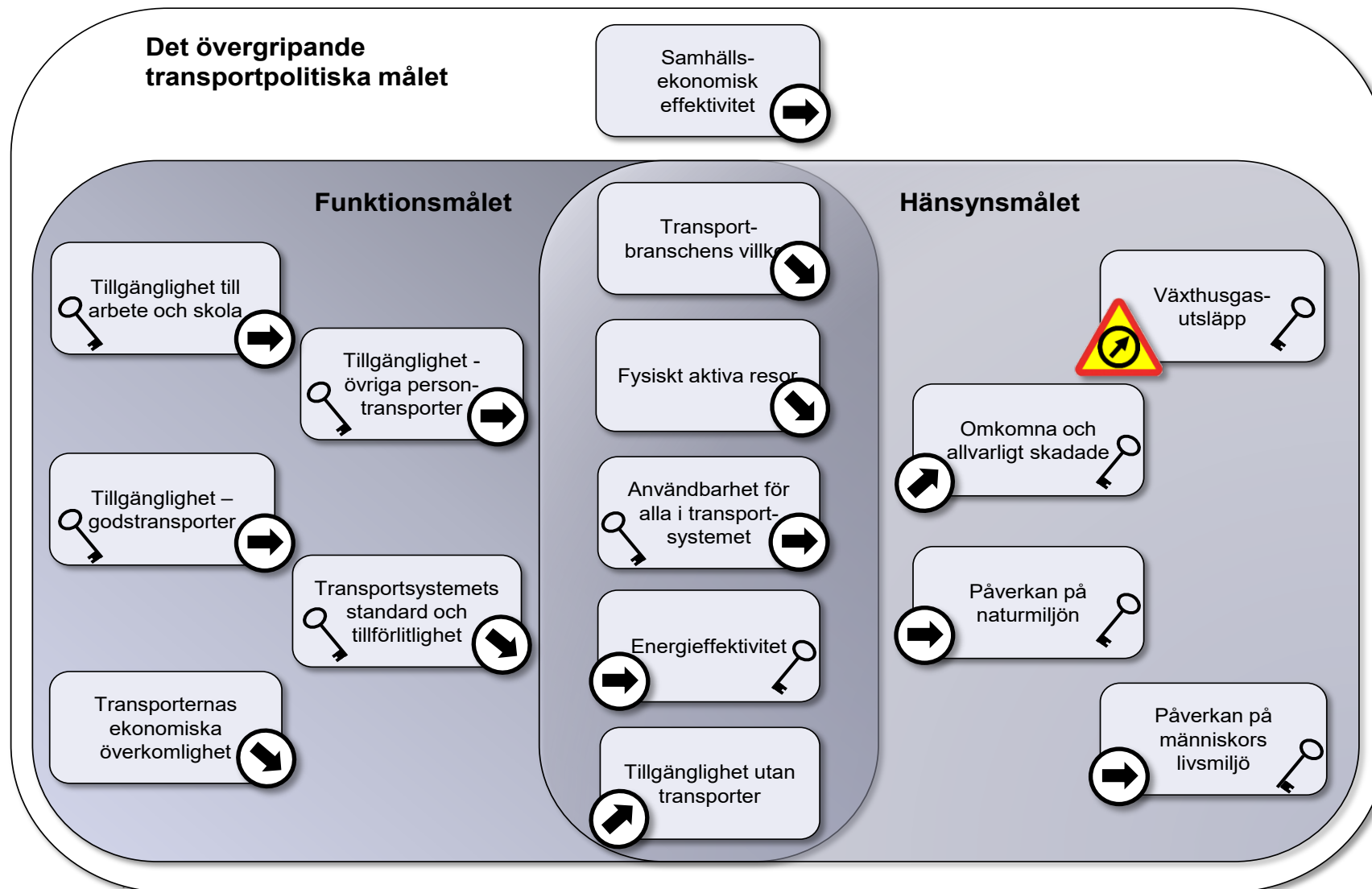
*Image by Vectonauta on Freepik*

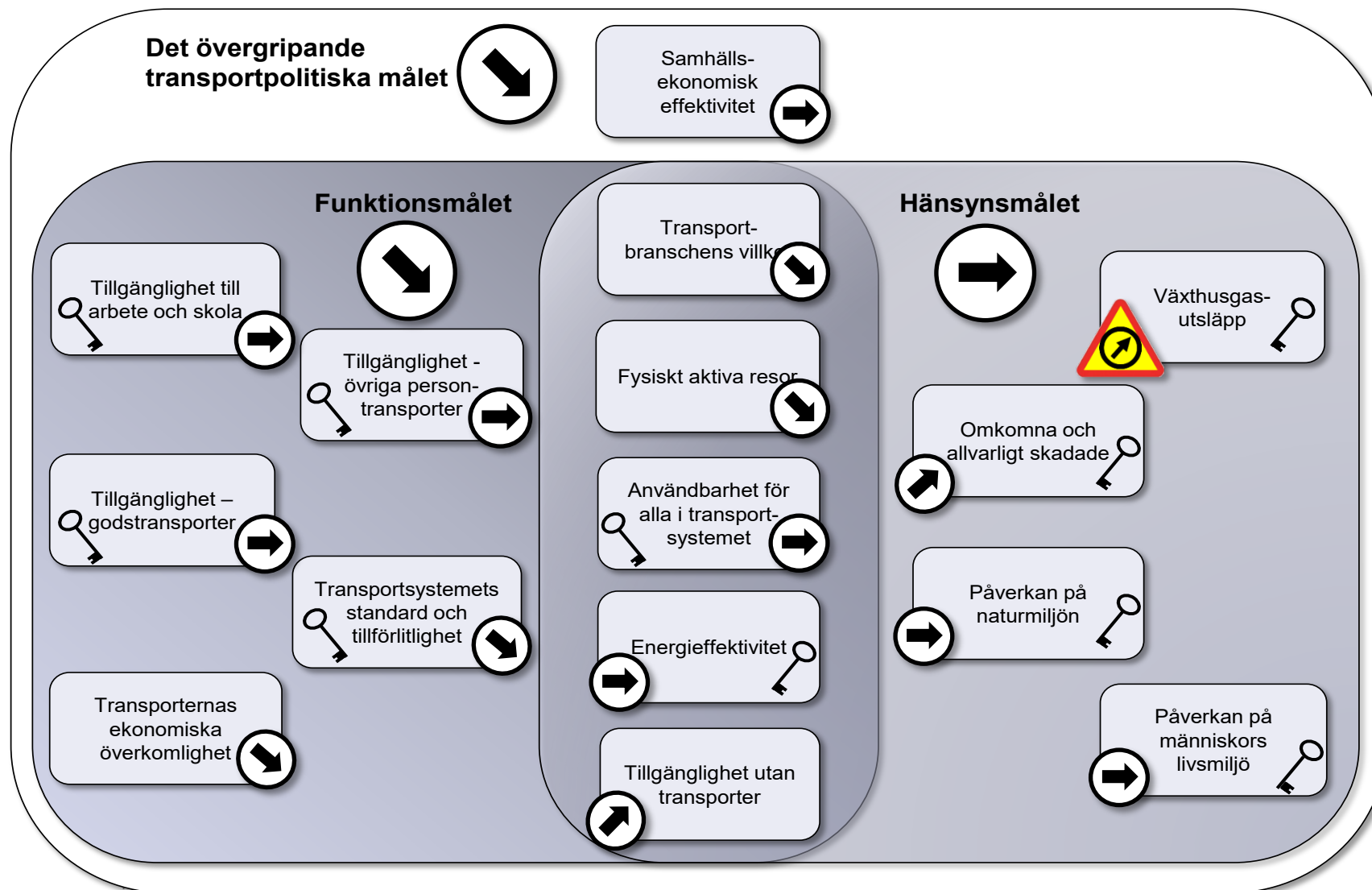
# Nyckelmåttens utveckling

- 31 stycken nyckelmått
- 25 av dessa är kopplade till nyckelindikatorer
- 7 bedöms ha utvecklats positivt
- 5 bedöms ha utvecklats negativt
- 3 är ej bedömda i årets uppföljning
- 16 bedöms vara på en liknande nivå som när målen antogs (eller när tidsserien inleds)

Indikator (numrering anger avsnitt i PM 2023:3)	Nyckelmått	Upp- daterat	Trend	
2.1. Samhälls-ekonomisk effektivitet	Icke internaliserade kostnader	2023	Yellow	
	2.2. Transportsystemets standard och tillförlitlighet	Varaktighet i totalstopp i vägnätet	2023	Yellow
		Punktlighet på järnväg	2023	Red
2.3. Tillgänglighet till arbete och skola	Transportinfrastruktur (från GCI)	2020	White	
	Tillgänglighet till grundskola	2023	Yellow	
	Tillgänglighet till gymnasium	2023	Yellow	
	Antal lokala arbetsmarknadsregioner	2023	Green	
	Viktad tillgänglighet – logsumma (ej beaktad i årets uppföljning)	2019	White	
2.4. Tillgänglighet – övriga persontransporter	Kommuner med god lokal tillgänglighet	2023	Yellow	
	God eller acceptabel interregional tillgänglighet.	2023	Yellow	
	Viktad tillgänglighet – logsumma (ej beaktad i årets uppföljning)	2019	White	
2.5. Tillgänglighet – godstransporter	Logistics Performance Index (LPI)	2019	Yellow	
	Generaliserad transportkostnad (ej beaktad i årets uppföljning)	2021	White	
2.6. Transporternas ekonomiska överkomlighet	Ekonomisk överkomlighet – bil*	2023	Yellow	
	Ekonomisk överkomlighet – kollektivtrafik*	2023	Red	
2.7. Transportbranschens villkor	Körkortsinnehavare buss och tung lastbil	2023	Red	
2.8. Fysiskt aktiva resor	Fysisk aktivitet	2023	Red	
2.9. Tillgänglighet utan transporter	Tillgång till digital infrastruktur	2023	Green	
2.10. Användbarhet för alla i transportsystemet	Tillgänglighet till kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning **	2023	Yellow	
	Mäns och kvinnors resmönster	2023	Yellow	
	Inflytande i beslutsprocesser	2023	Yellow	
	Objektiv trygghet	2023	Yellow	
	Subjektiv trygghet	2023	Yellow	
2.11. Energieffektivitet	Energiintensitet i transportarbetet	2023	Yellow	
2.12. Växthusgasutsläpp	Utsläpp från inrikes transporter	2023	Green	
	Utsläpp från utrikes transporter	2023	Red	
2.13. Påverkan på naturmiljön	Landskapsanpassad infrastruktur (ej färdigutvecklat, bedömd utifrån andra mått)	2023	Yellow	
2.14. Påverkan på människors livsmiljö	Utsatthet för buller	2023	Yellow	
	Kvävedioxid i luft	2023	Green	
	Partiklar i gaturum	2023	Green	
2.15. Omkomna och allvarligt skadade	Omkomna i transportsystemet	2023	Green	
	Svårt / allvarligt skadade i transportsystemet	2023	Green	

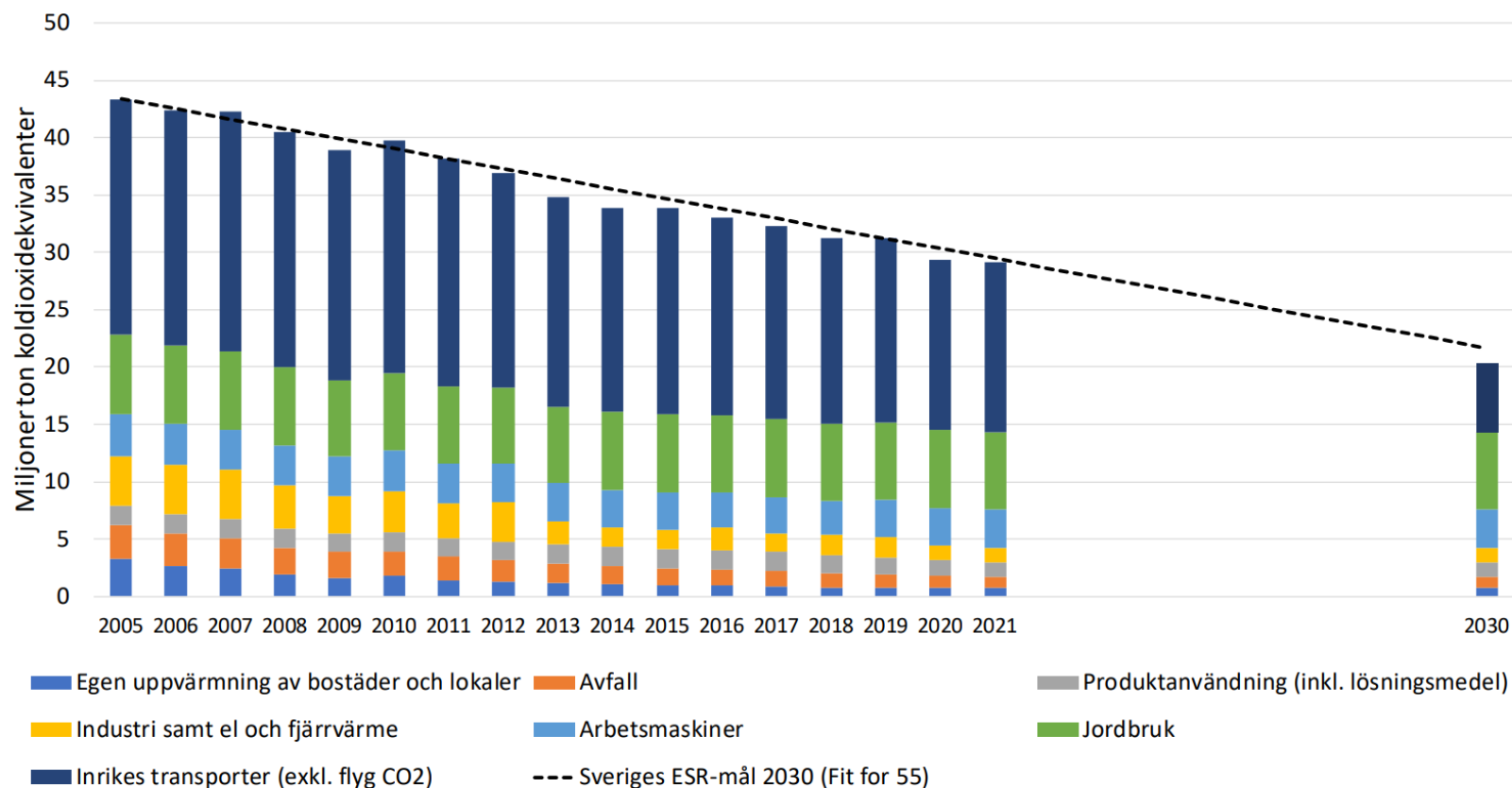






# Diskussion – växthusgasutsläpp och ESR

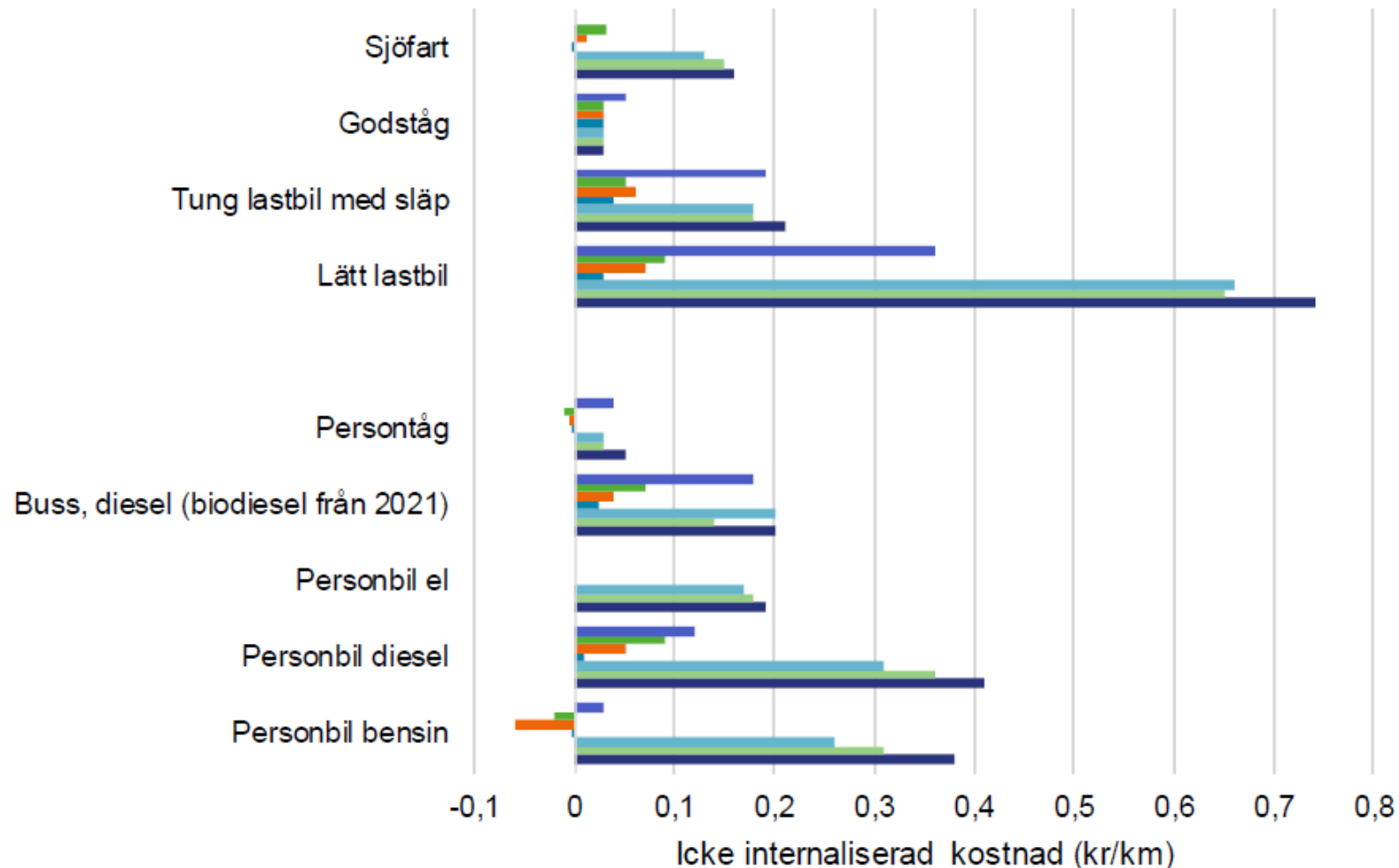
- Om Sverige når etappmålet att inrikes transporter (exkl flyget) halverar sina växthusgasutsläpp till 2030 så har övriga delsektorer redan minskat så mycket att vi klarar åtagandet enligt ESR utan ytterligare utsläppsminskningar.
- Om etappmålet inte nås är det sektorerna arbetsmaskiner och jordbruk som måste minska utsläppen mera.
- För arbetsmaskinernas del handlar det om samma åtgärder som transportsektorn: biodrivmedel och elektrifiering



**Figur 3.1. Sveriges utsläpp av växthusgaser (miljoner ton) i icke-handlande sektor 2005–2021, samt etappmålet enligt förslaget i Fit for 55 avseende utsläppsnivån 2030. I figuren antas det nationella etappmålet för utsläppen från inrikes transporter exklusive flyg ha uppnåtts 2030, men inga ytterligare utsläppsminskningar uppnåtts i övriga delsektorer efter 2021.**

Källa: Naturvårdsverket (2022b)

# Återstående icke internaliserade kostnader

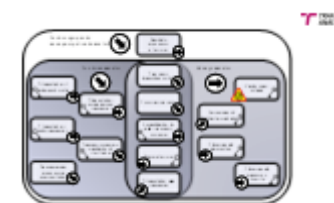
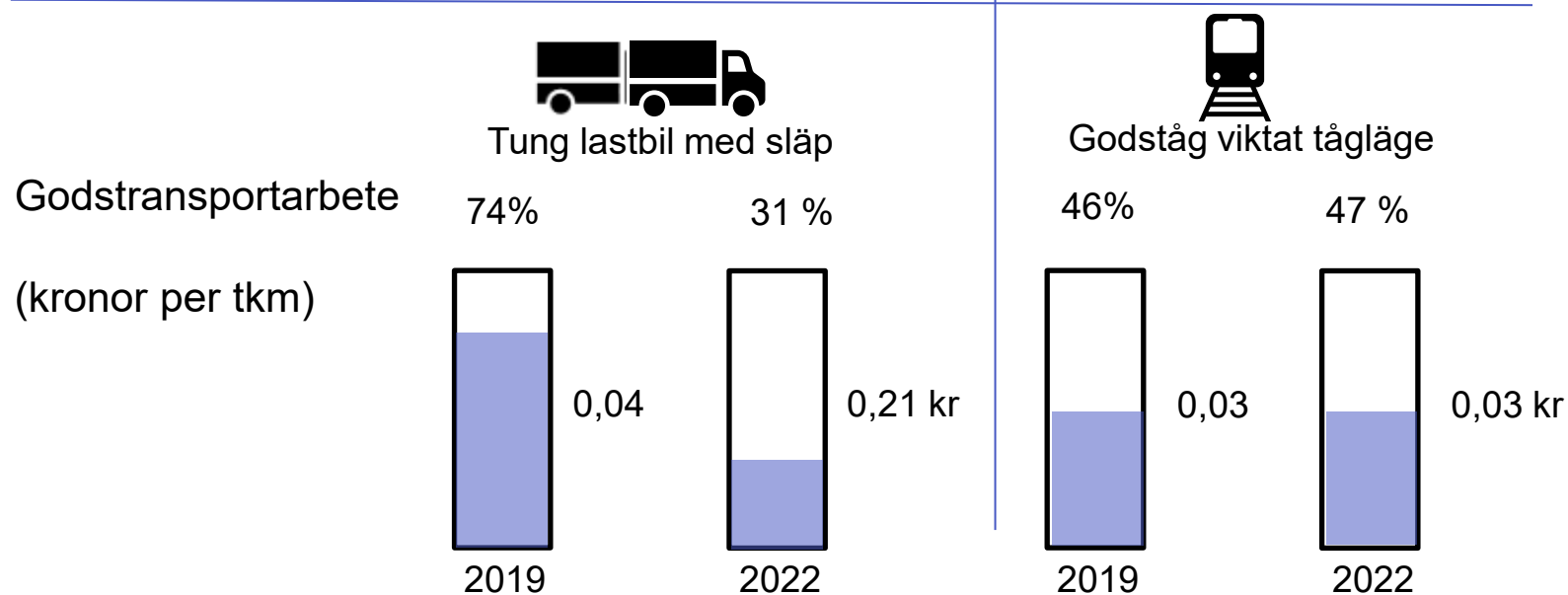
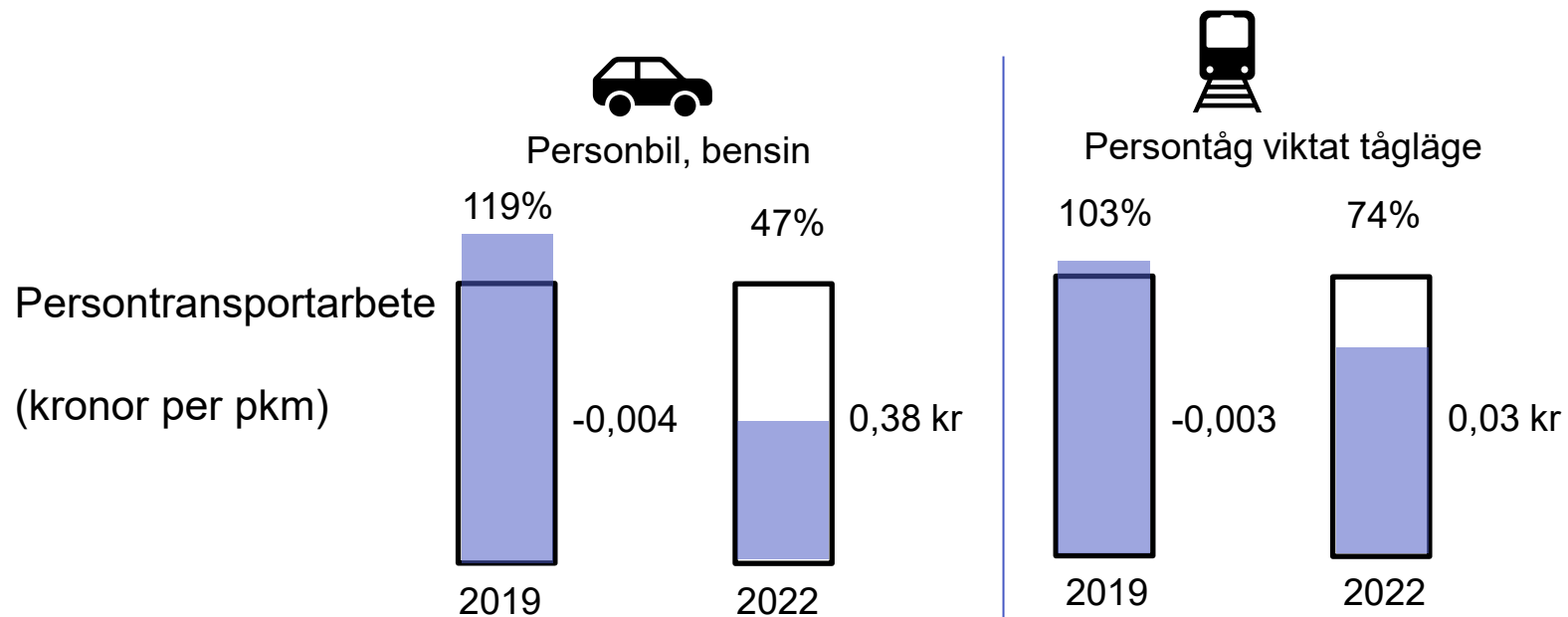


Figur 2.1. Återstående icke-internaliserade kostnader för olika typer av trafik och transporter (kostnader i kronor per kilometer, beräknade vägda genomsnitt baserat på trafikens fördelning mellan tätort och landsbygd). Negativa kostnader innebär att transporten är överinternaliserad. I de fall kostnaderna redovisats som intervall har den högre kostnaden använts i diagrammet. Åren 2012, 2015, 2018, 2019, 2020, 2021 och 2022.

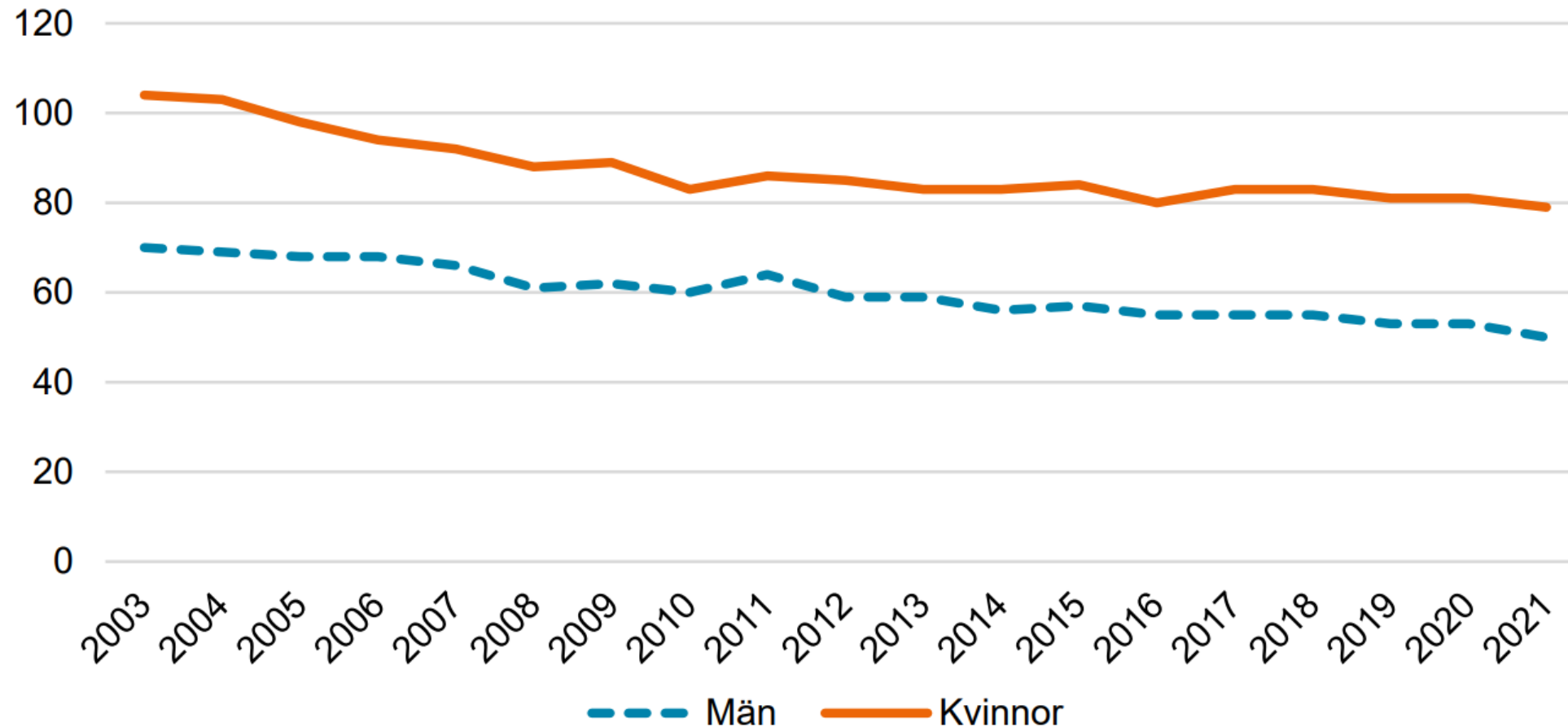
Källa: Trafikanalys (2016, 2017b, 2018b, 2019e, 2020c, 2021d, 2022h, 2023i)



# Ny koldioxidvärdering från 2020, stiger varje år

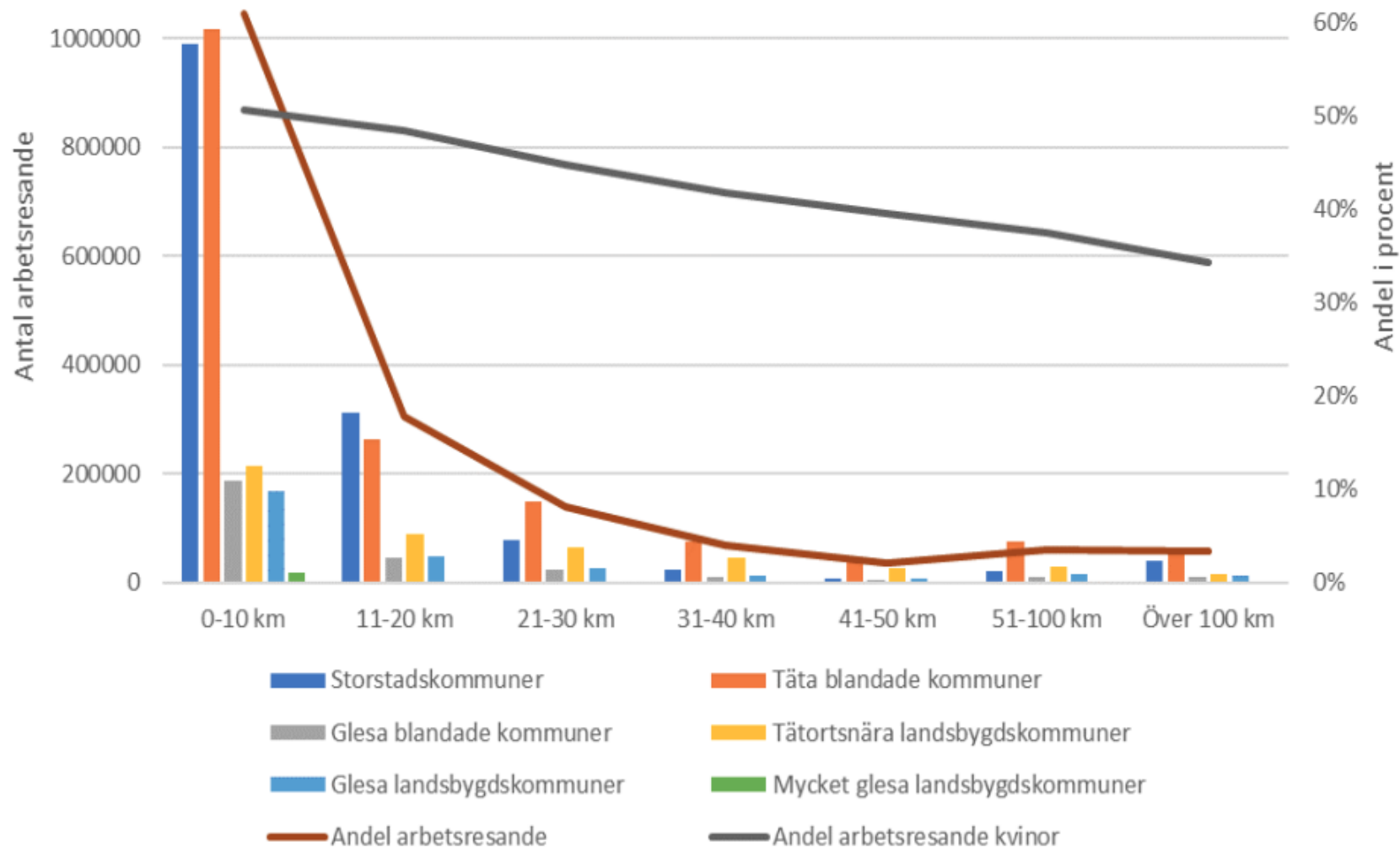


# Lokala arbetsmarknadsregioner

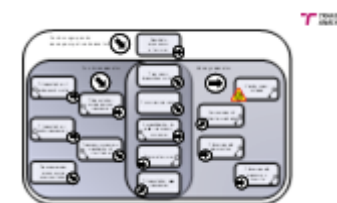


Figur 2.11. Antal lokala arbetsmarknadsregioner för män respektive kvinnor åren 2003–2021.  
Källa: SCB (2021b)

# Arbetspendlingen 2019

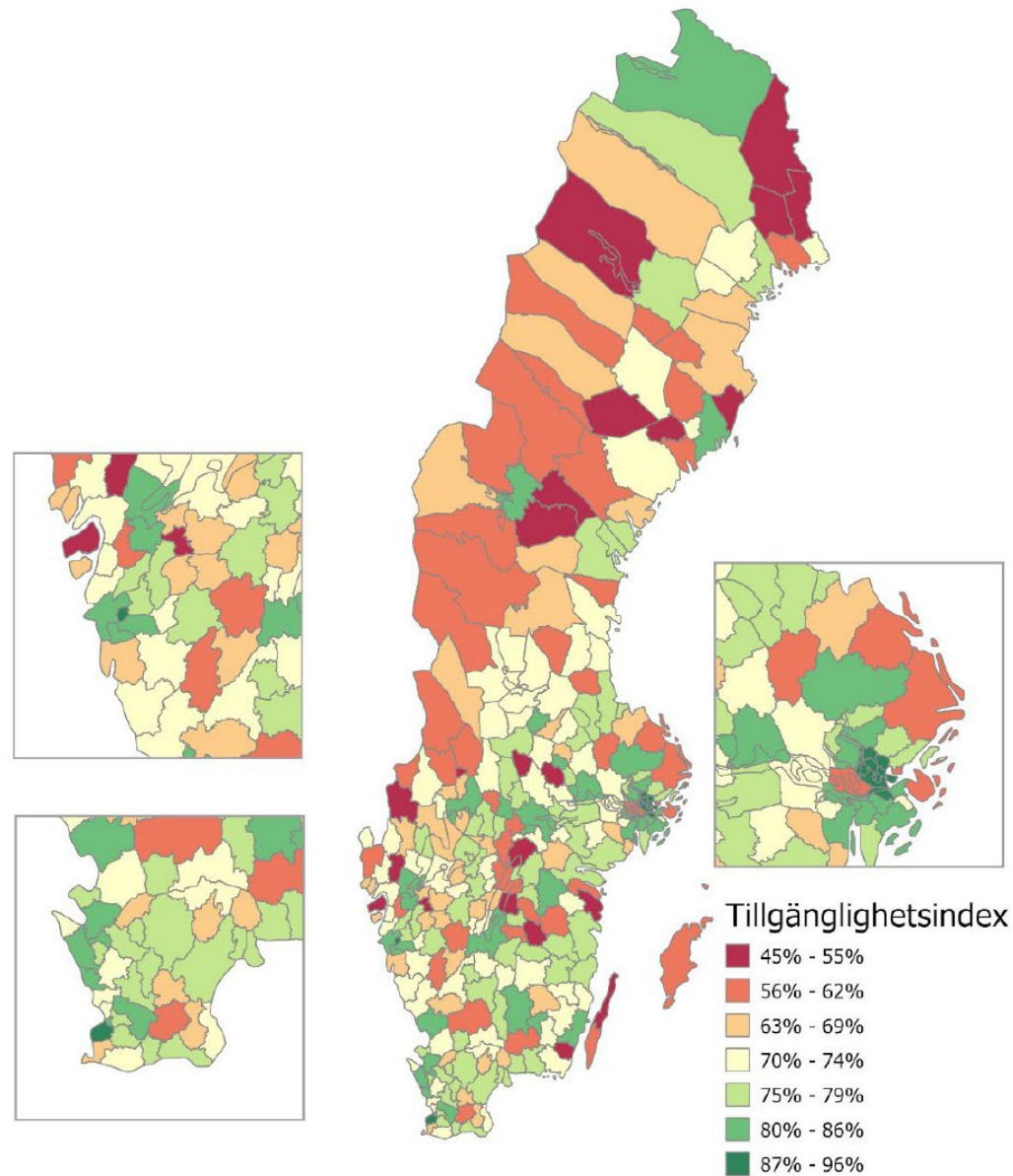


**Figur 2.9. Fågelvägsavstånd mellan bostad och arbetsställe uppdelat efter kommungrupp år 2020. Vänster axel visar antalet arbetsresande per avstånd och högra axel andelen kvinnor för respektive avstånd. Källa: SCB (SCB 2020b). Bearbetning av Trafikanalys.**



# Tillgänglighet – övriga persontransporter

## Lokalt tillgänglighetsindex

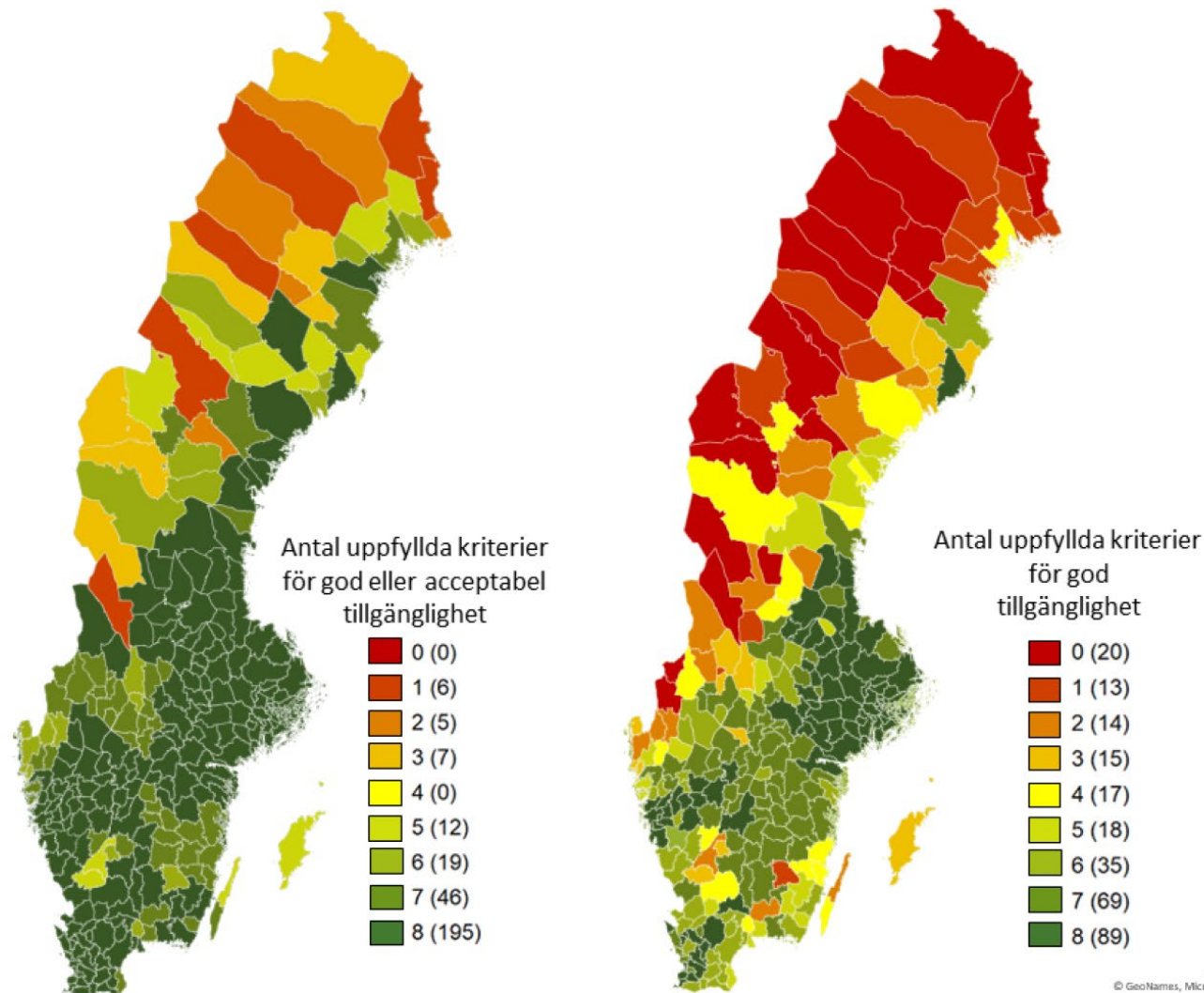


Figur 2.13. Lokalt tillgänglighetsindex (TTI) år 2022 – Andel befolkning som i genomsnitt når målpunkterna i vägnätet inom 20 minuter med respektive färdssätt (gång, cykel, bil och kollektivtrafik).  
Anm: Inkluderade målpunkter är dagligvaruhandel, apotek, postservice, drivmedel, grundskola, gymnasium, flygplats och järnvägsstation.  
Källa: Egen bearbetning baserat på data från SCB (2022i), Trafikverket (2022c), SCB (2022i) och Tillväxtverket (2022).



# Tillgänglighet – övriga persontransporter

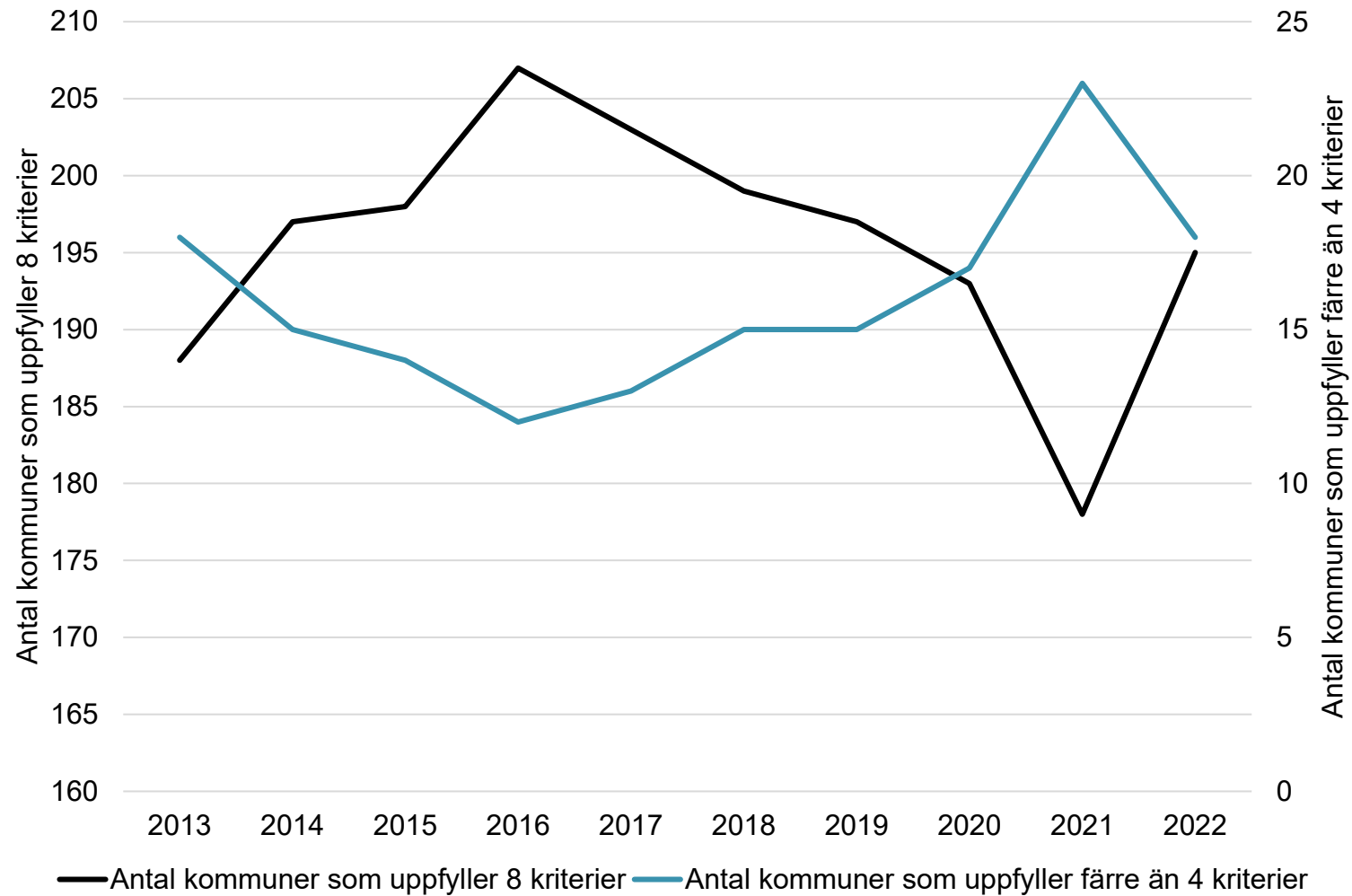
## Interregional tillgänglighet



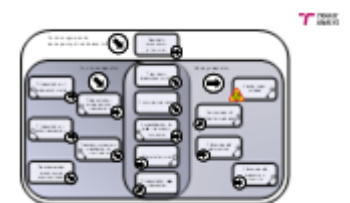
Figur 2.14. Interregional geografisk tillgänglighet. Antal kriterier (1–8) som uppfylls på minst nivån för acceptabel tillgänglighet (vänster bild) respektive nivån för god tillgänglighet (höger bild) per kommun, med Trafikverkets trafikavtal 2022.

Källa: Egen bearbetning av uppgifter från Trafikverket (2023e).

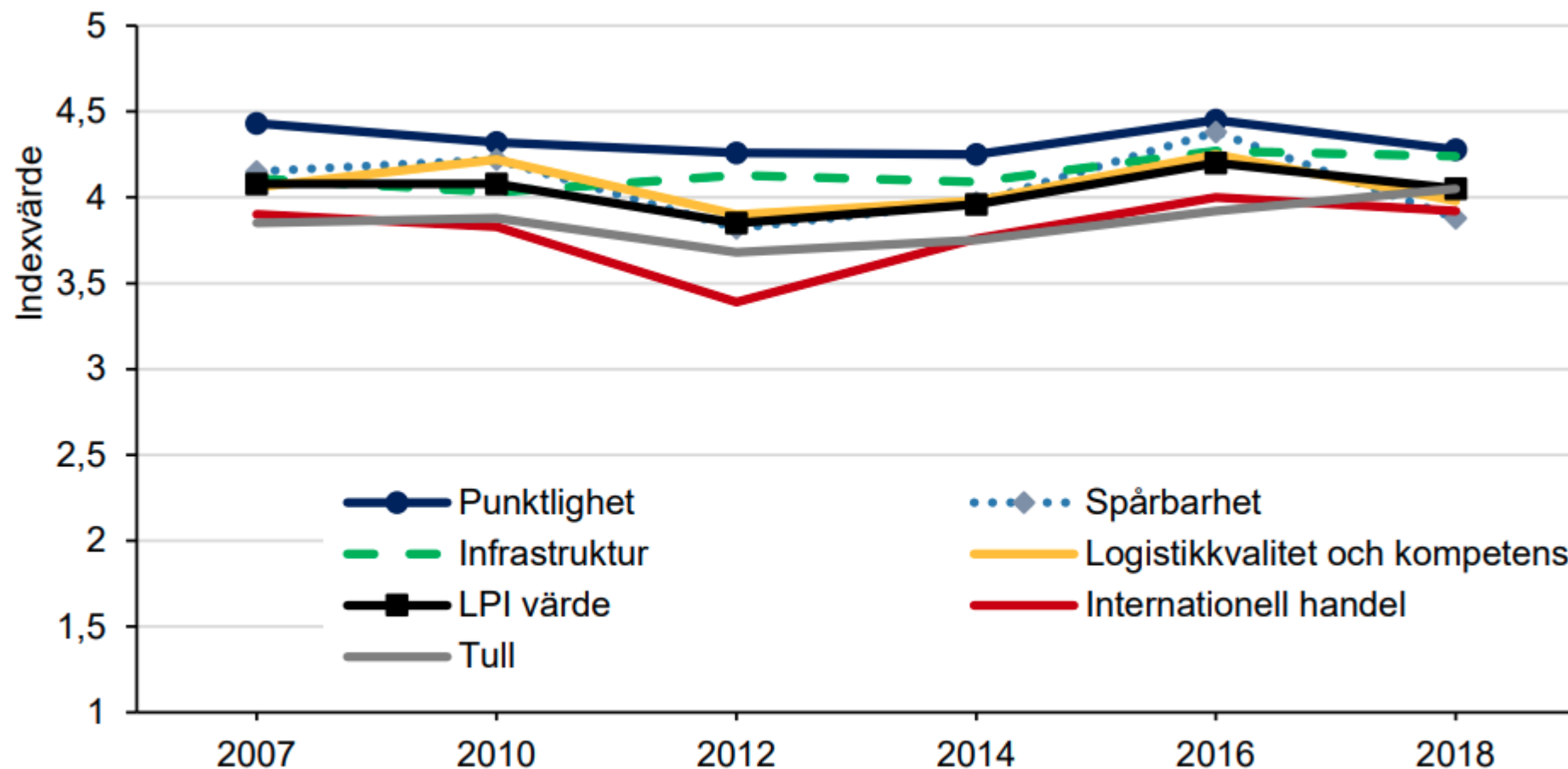
# Interregional tillgänglighet



Figur 2.15. Antal kommuner som uppfyller alla 8 kriterier på antingen god eller acceptabel tillgänglighet (vänster axel) och antal kommuner som uppfyller färre än 4 kriterier (höger axel) åren 2013–2022. Källa: Egen bearbetning med data från Trafikverket (2023e).

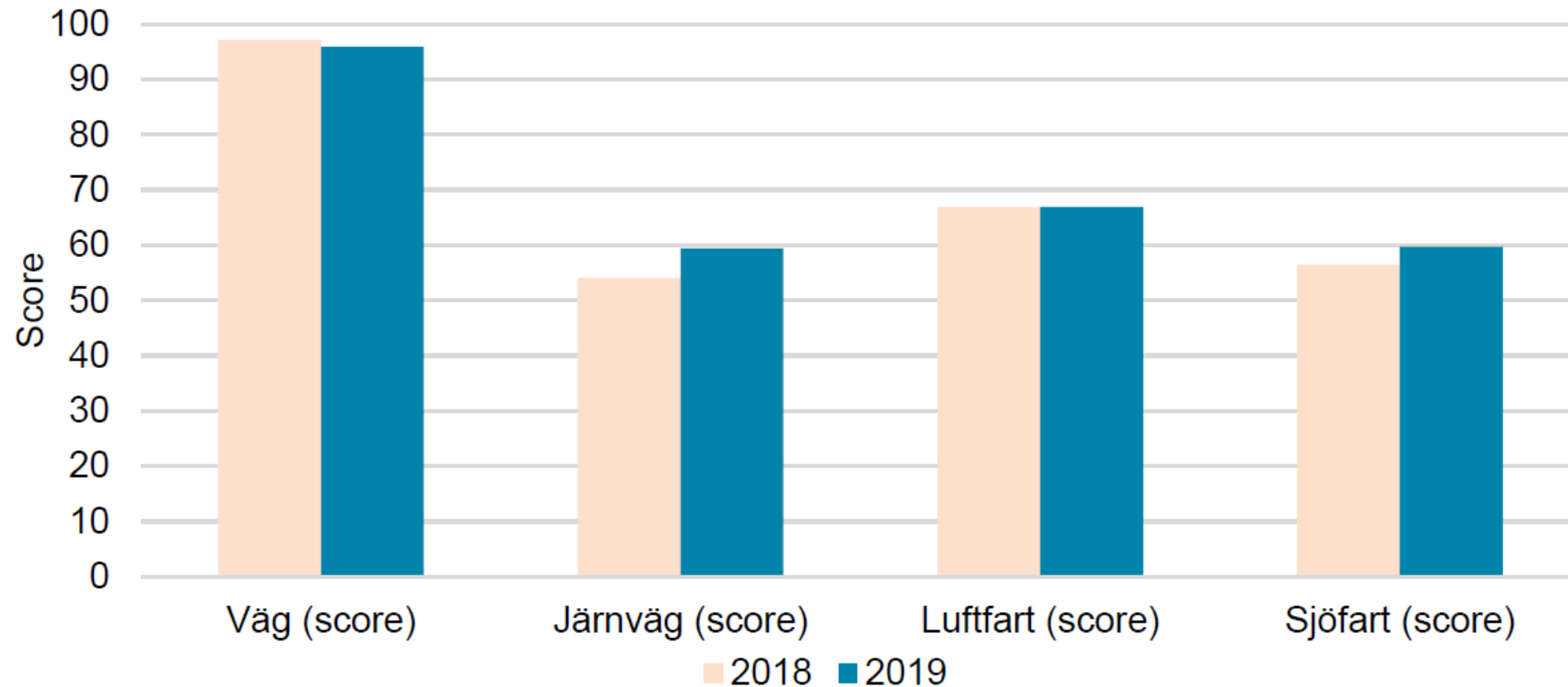


## Tillgänglighet – godstransporter LPI



**Figur 2.19. Logistics Performance Index (LPI) med delindex för Sverige 2007–2018.**  
Källa: The World Bank (2018)

# Trafikslagens utbredning och konnektivitet



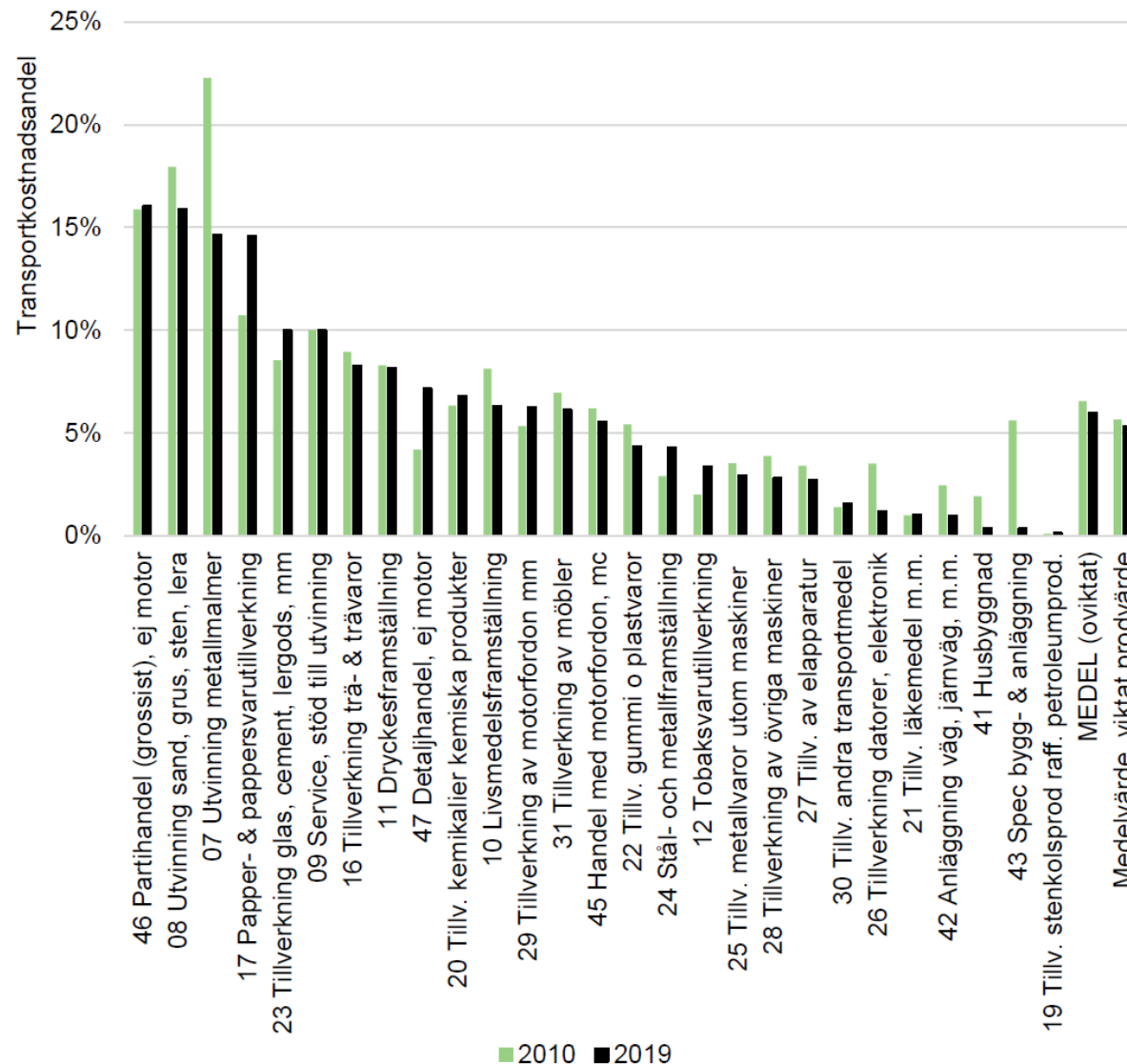
Figur 2.18. De svenska trafikslagens utbredning och konnektivitet (2018–2019).

Anm: Samtliga mått redovisas på en skala mellan 0 och 100 där 100 har tilldelats landet med högst värde.

Källa: World Economic Forum (2019).



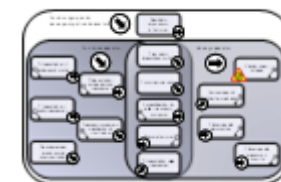
# Transportkostnads- andelen av totala produktionskostnaden



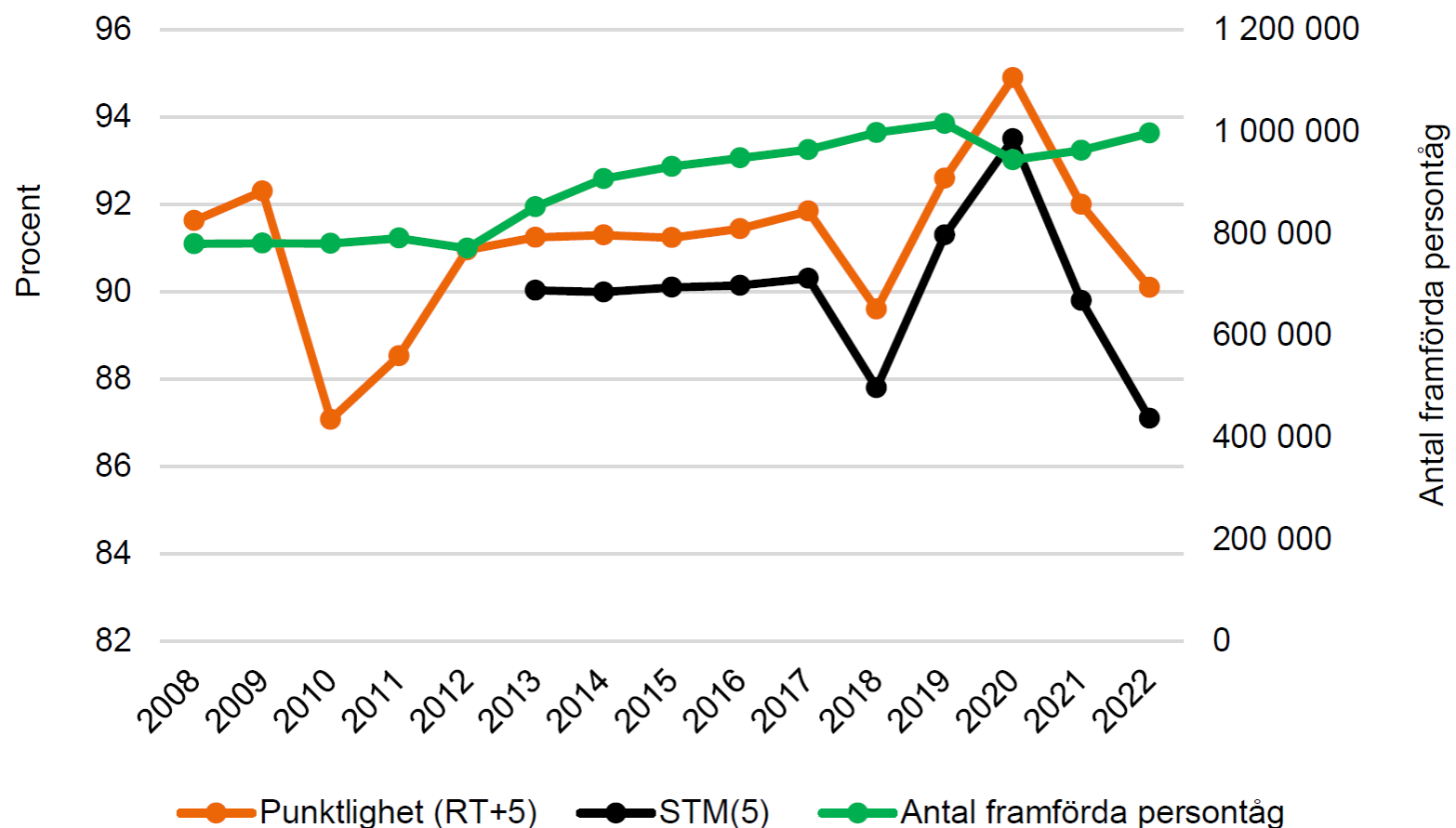
Figur 2.21. Transportkostnadsandel av totala produktionskostnad 2010 och 2019.

Källa: SCB (2021e)

Anm: Vissa SNI saknar värden för 2010. Dessa har imputerats med närmast tillgängliga år: 07 Utvinning metallmalmer (2014), 09 Service, stöd till utvinning (2016), 12 Tobaksvarutillverkning (2017). 2019 års värde har även imputerats för 09 Service, stöd till utvinning med 2016 års värde.



# Transportsystemets standard och tillförlitlighet

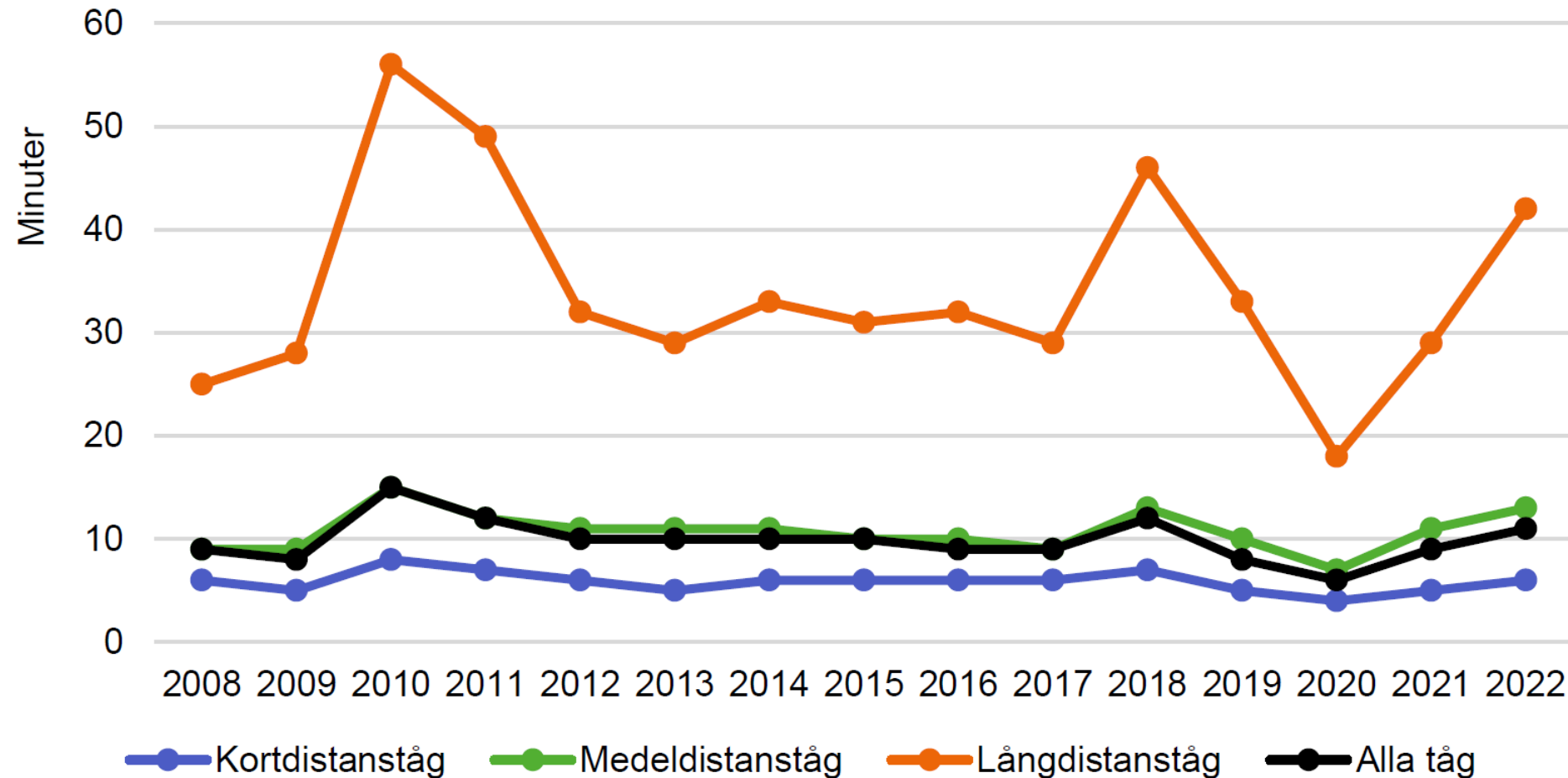


Figur 2.3. Persontågens punktlighet (RT+5) och STM med 5 minuters förseningsmarginal mätt vid slutstation, 2008–2022.

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 (2023h).

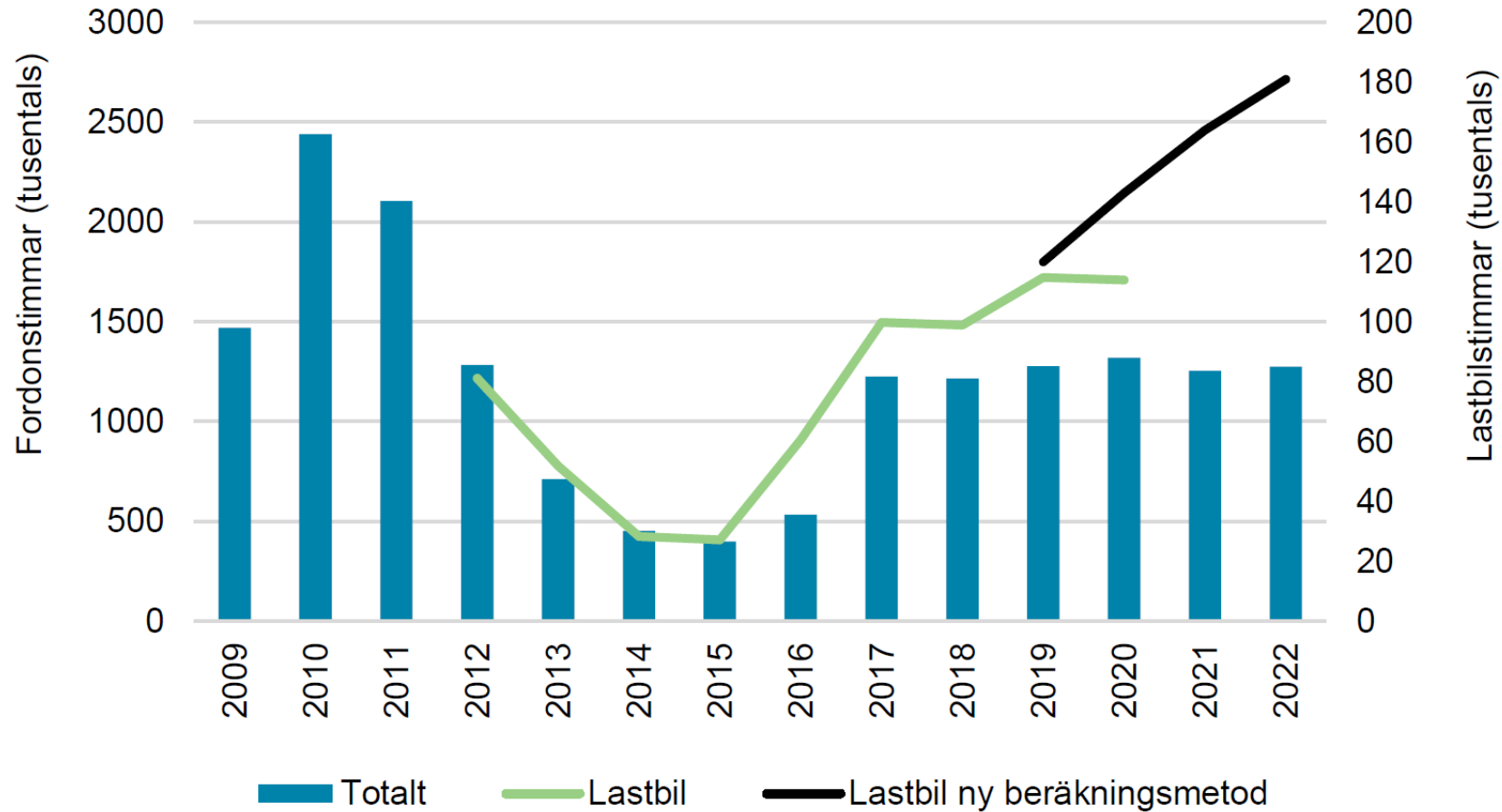
# Restidsvariation



Figur 2.5. Extra tidsmarginal, i hela minuter, som krävdes för att nå 95 procent punktlighet. Samtliga persontåg och uppdelat på tågsort (distans), 2008–2022.

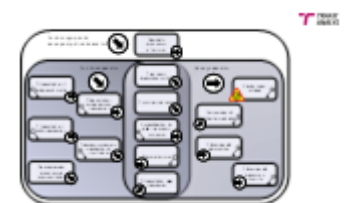
Källa: Egen bearbetning av data från Trafikverkets uppföljningssystem.

# Transportsystemets standard och tillförlitlighet

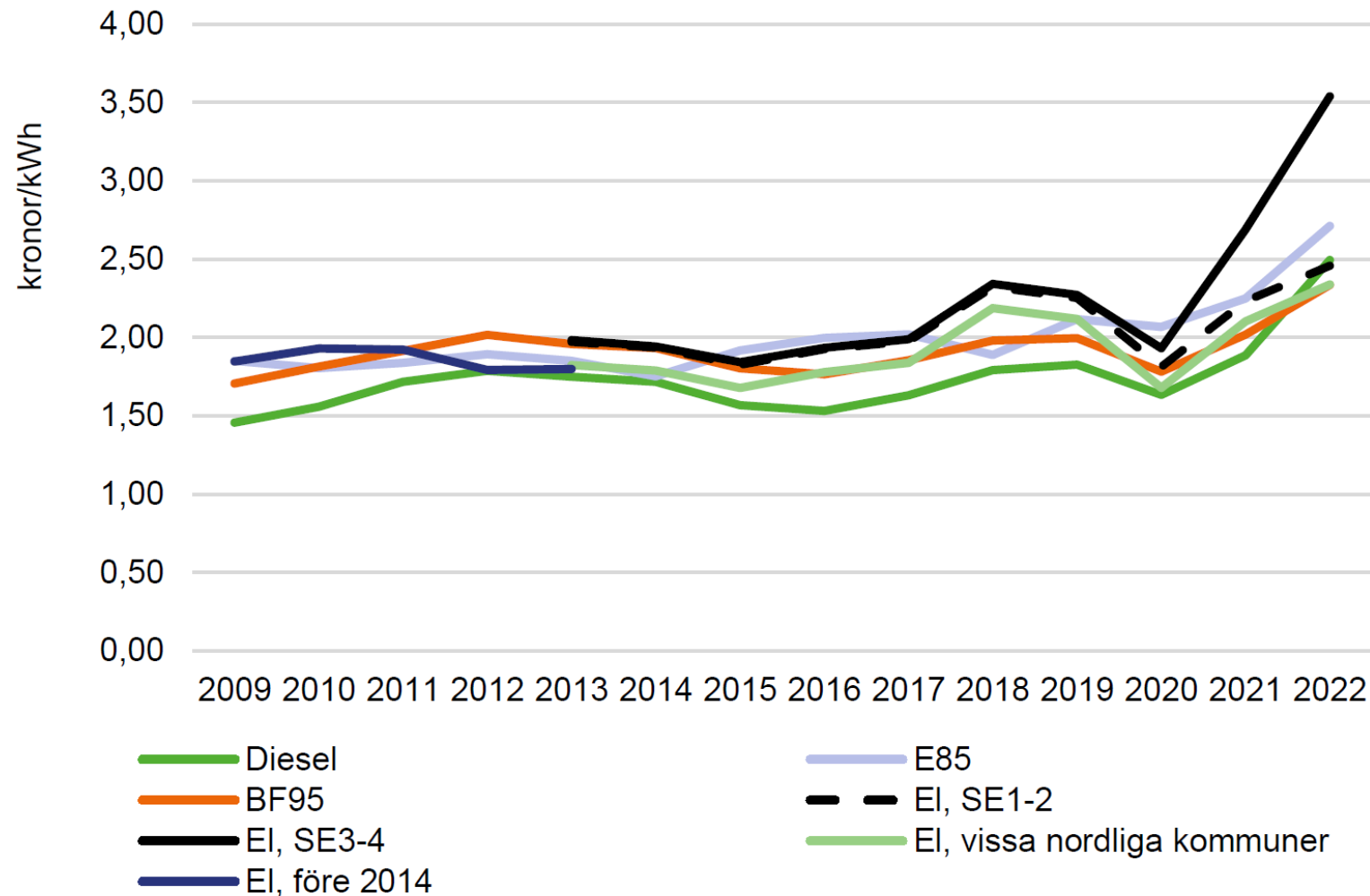


Figur 2.2. Kännbarhet – varaktighet i fordonstimmar (vänster axel) samt särredovisat för lastbilar (höger axel) på grund av totalstopp i det statliga vägnätet, 2009–2022.

Källa: Trafikverket (2023f)



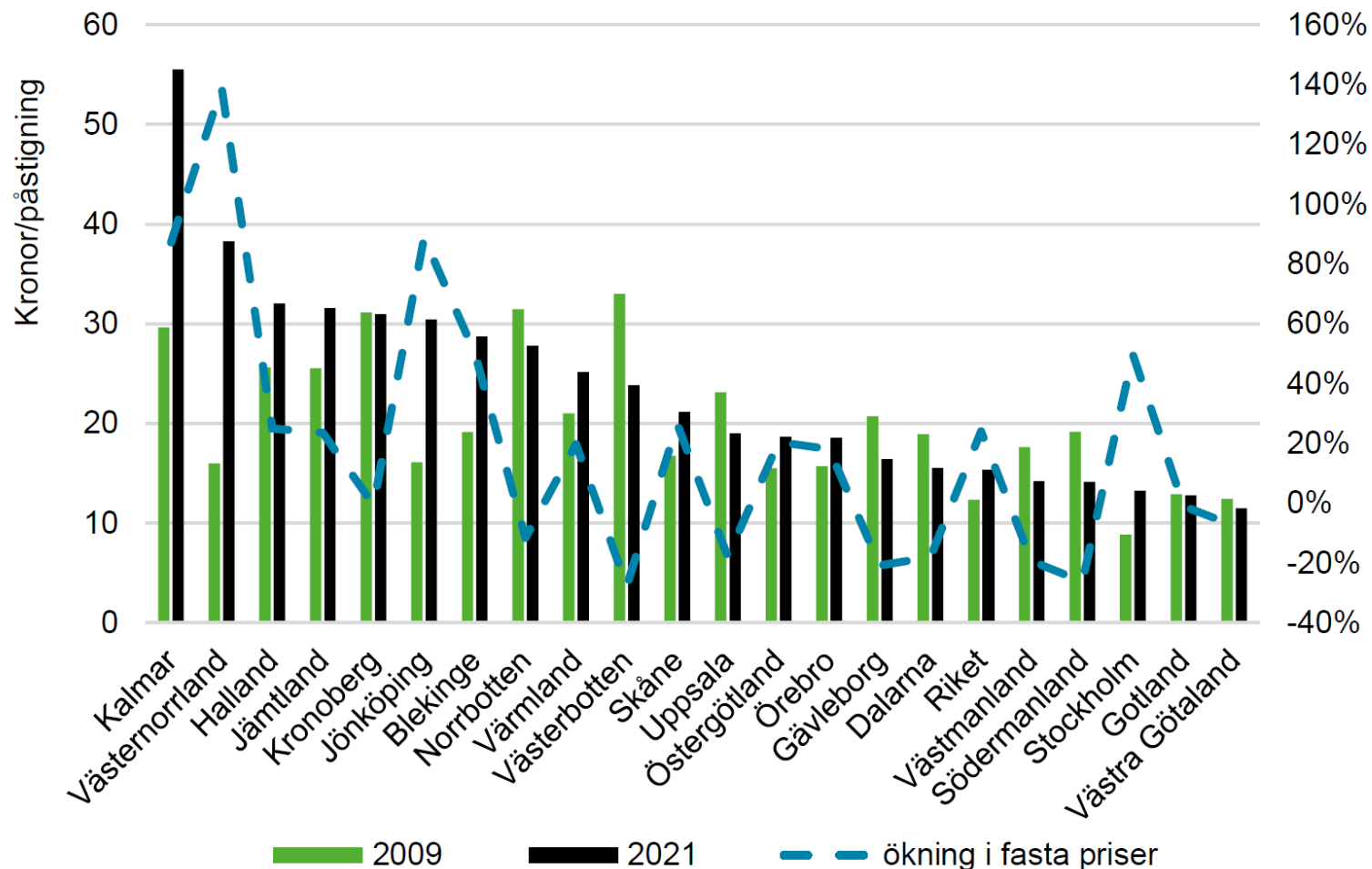
# Transporternas ekonomiska överkomlighet – energiprischocken 2022



Figur 2.23. Priser för drivmedel per energiinnehållet i kWh, 2009–2022. Fasta 2022 års priser.  
Källa: bränslepriser: Drivkraft Sverige (2023), elpriser: SCB (2022e, 2022g, 2023b)  
Anm: E85 avser en helårsmix med ca 20 procent etanol. Elpriser avser det vanligaste hushållet, förbrukarkategori DD med årlig konsumtion 5 000–< 15 000 kwh.



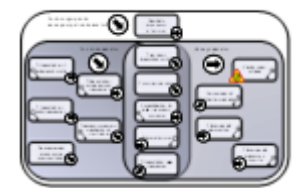
# Transporternas ekonomiska överkomlighet - kollektivtrafik



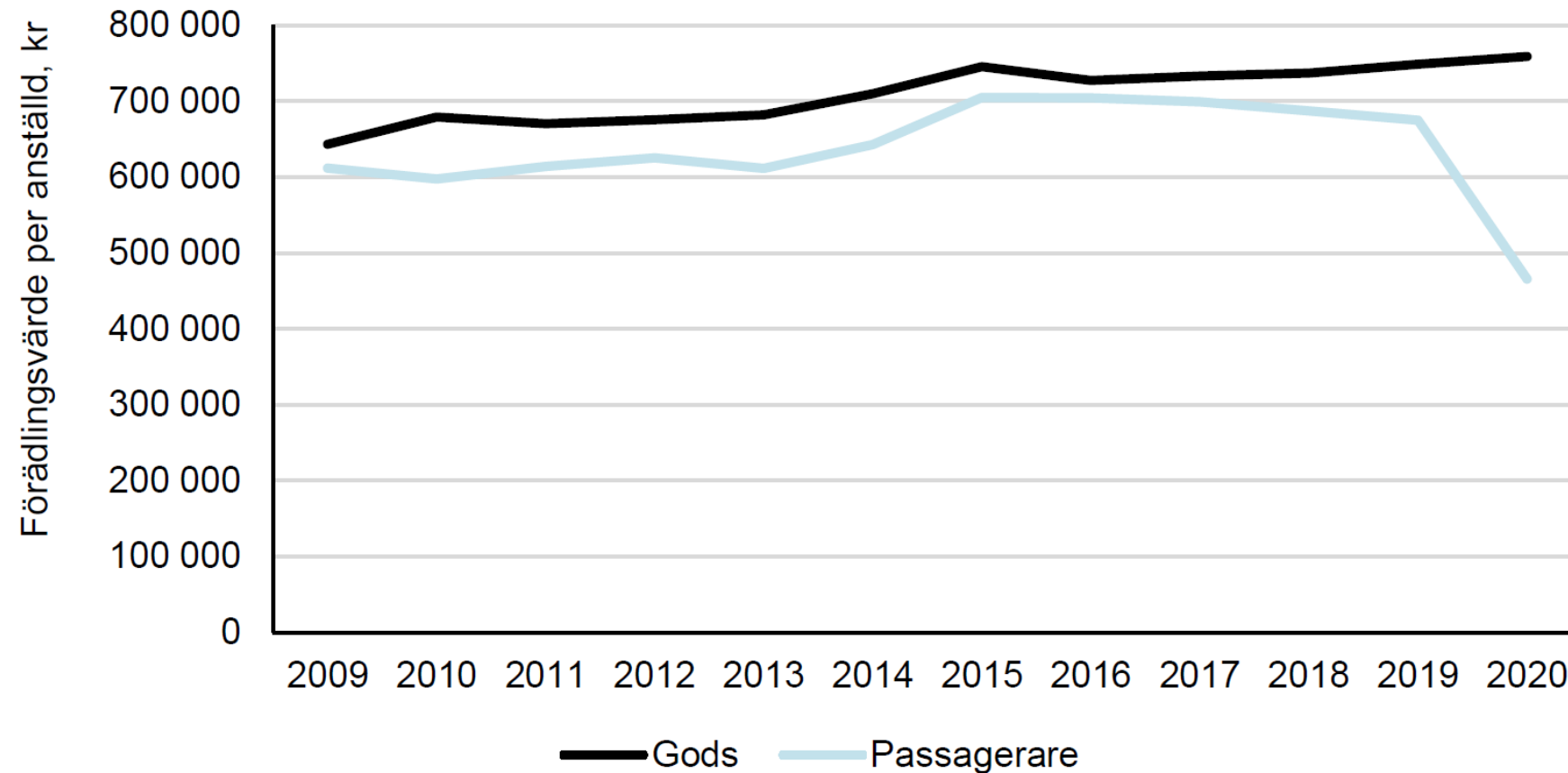
Figur 2.24. Pris per påstigning, mätt som trafikintäkt/antal påstigningar, efter län och i riket. Åren 2009 och 2021.

Källa: Trafikanalys (2022f), SCB (2023b).

Anm: 2009 års värden är omräknade till 2021 års priser.

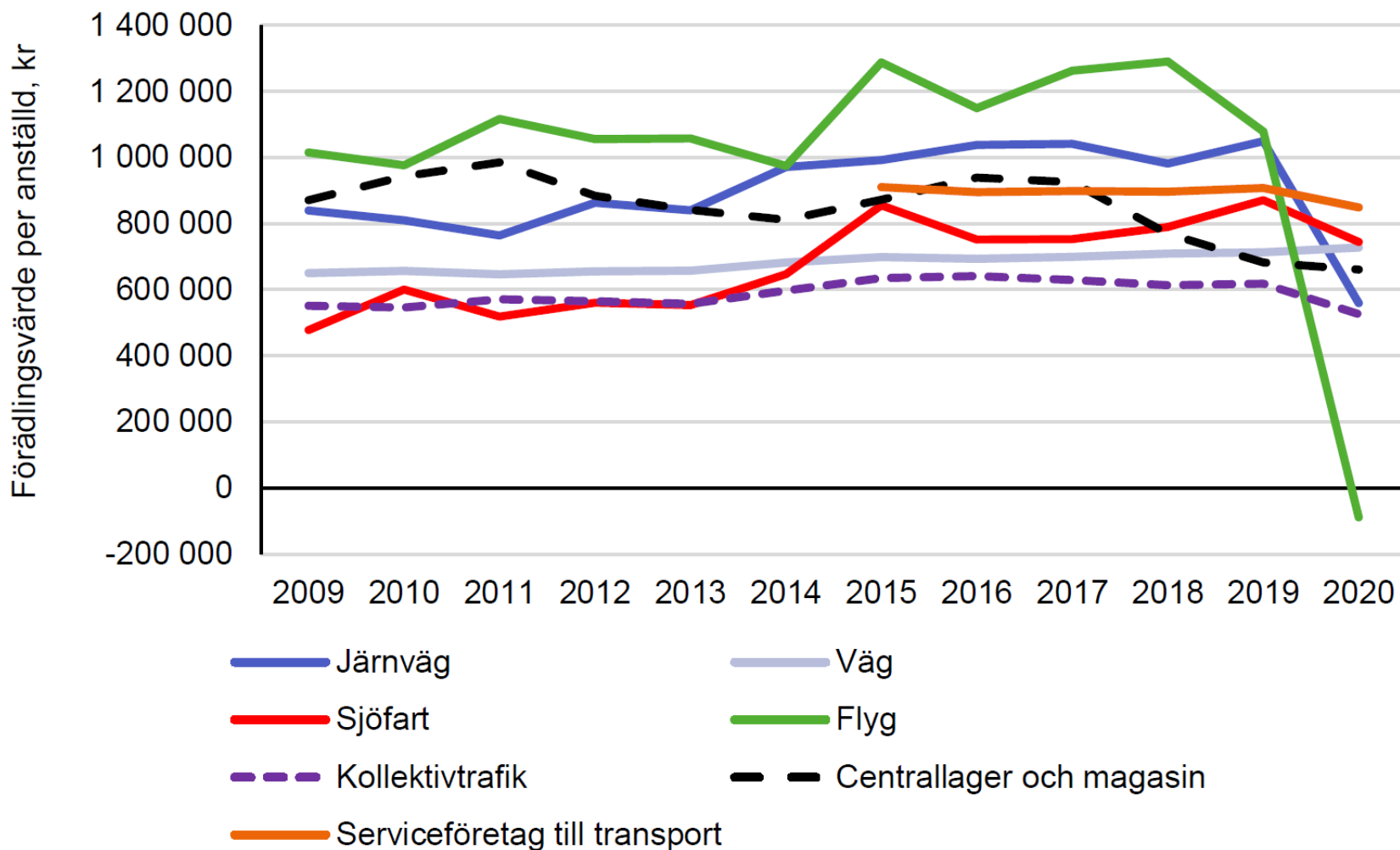


# Transportbranschens villkor – Förädlingsvärde per anställd



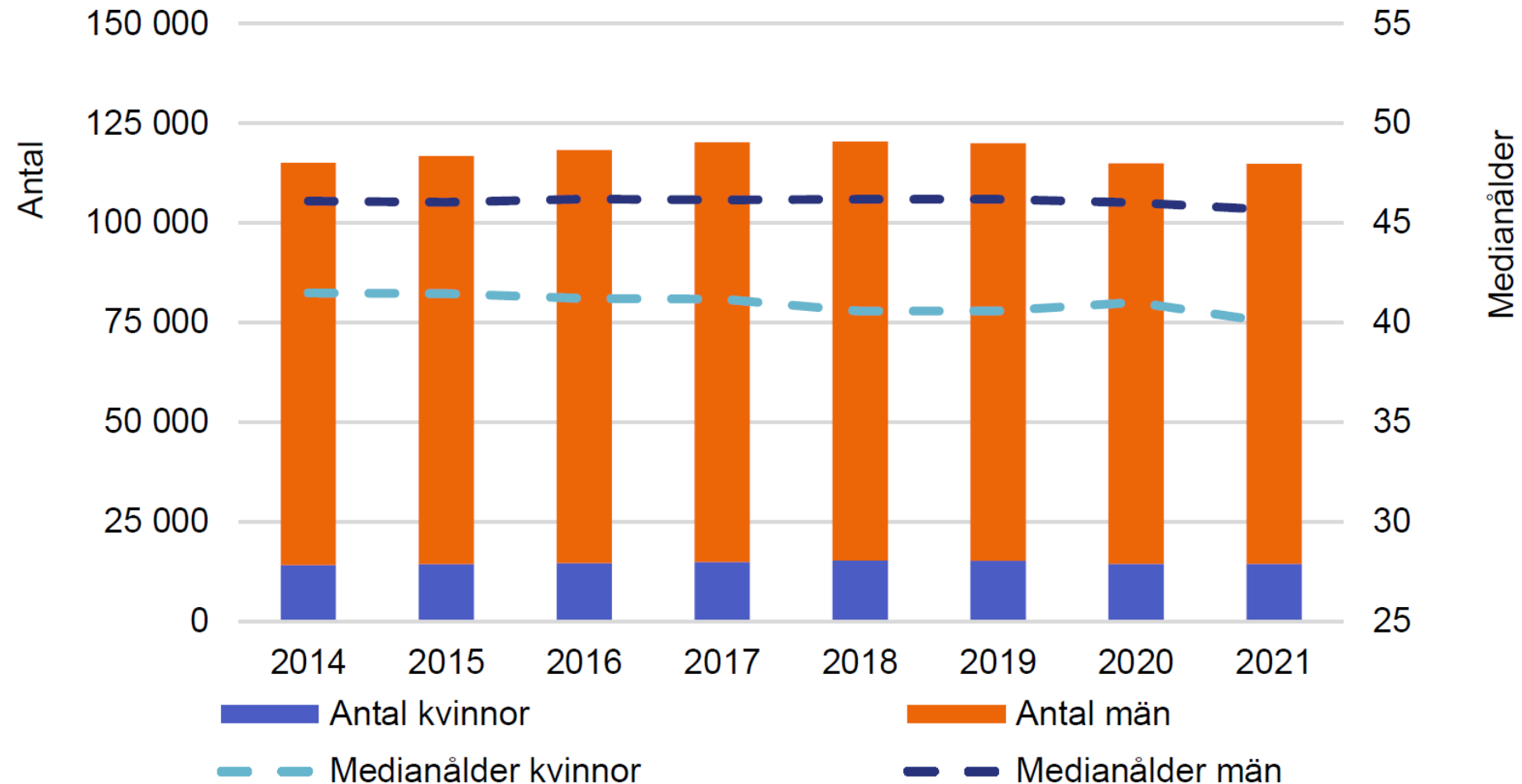
**Figur 2.30. Förädlingsvärde per anställd efter gods- och passagerartrafik för åren 2009–2020. Fasta priser 2020. Källa: SCB (2022d)**

# Förädlingsvärde per anställd efter bransch



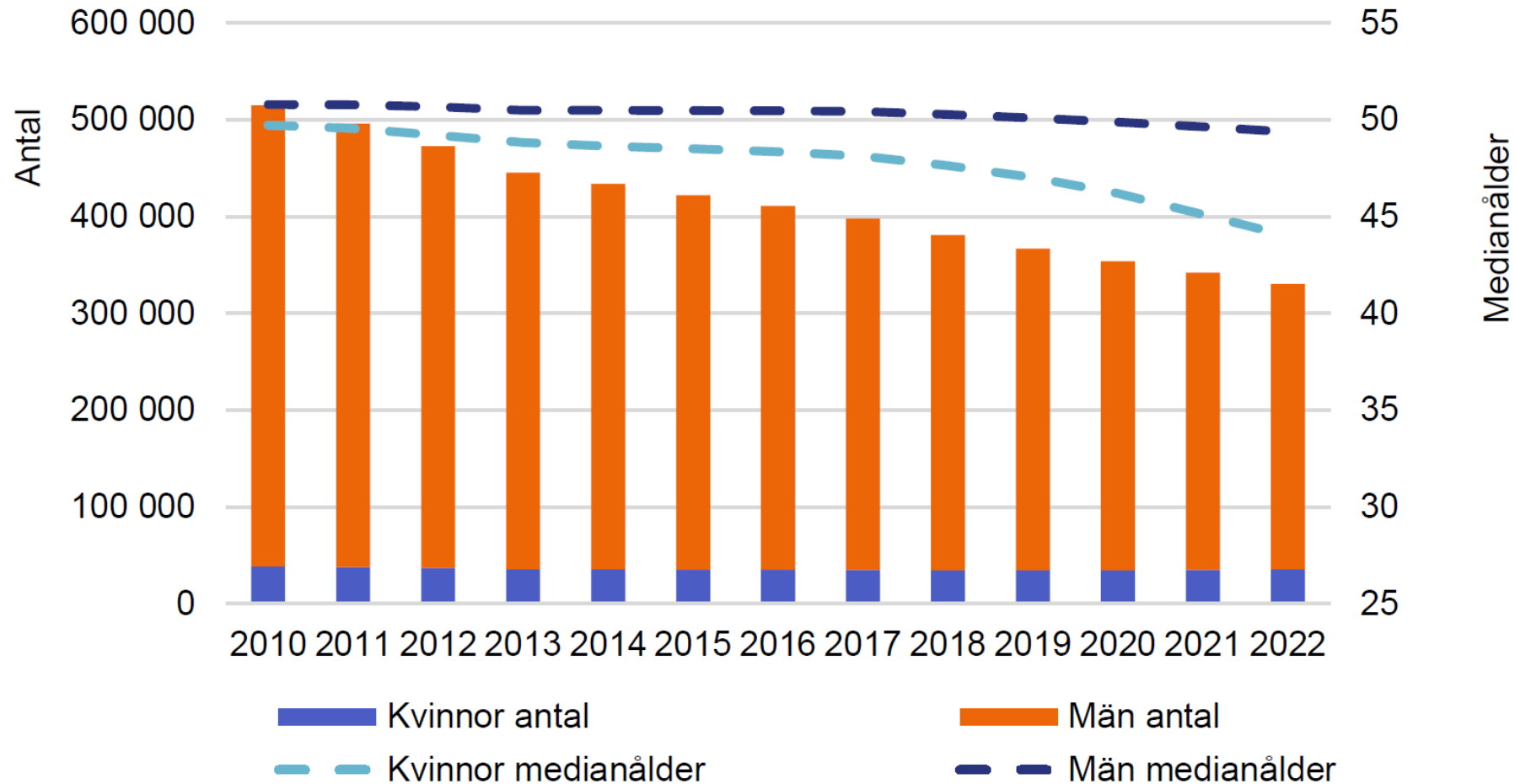
Figur 2.31. Förädlingsvärde per anställd efter bransch för åren 2009–2020. Fasta priser 2020.  
Källa: SCB (2022d)

# Antal anställda i transportyrken samt deras medianålder

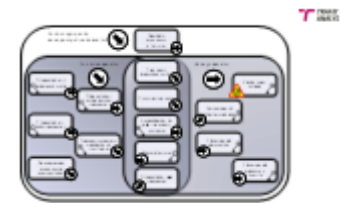


Figur 2.33. Antal anställda, 16–64 år, i transportyrken samt deras medianålder. Åren 2014–2021.  
Källa: Yrkesregistret, SCB (2023f)

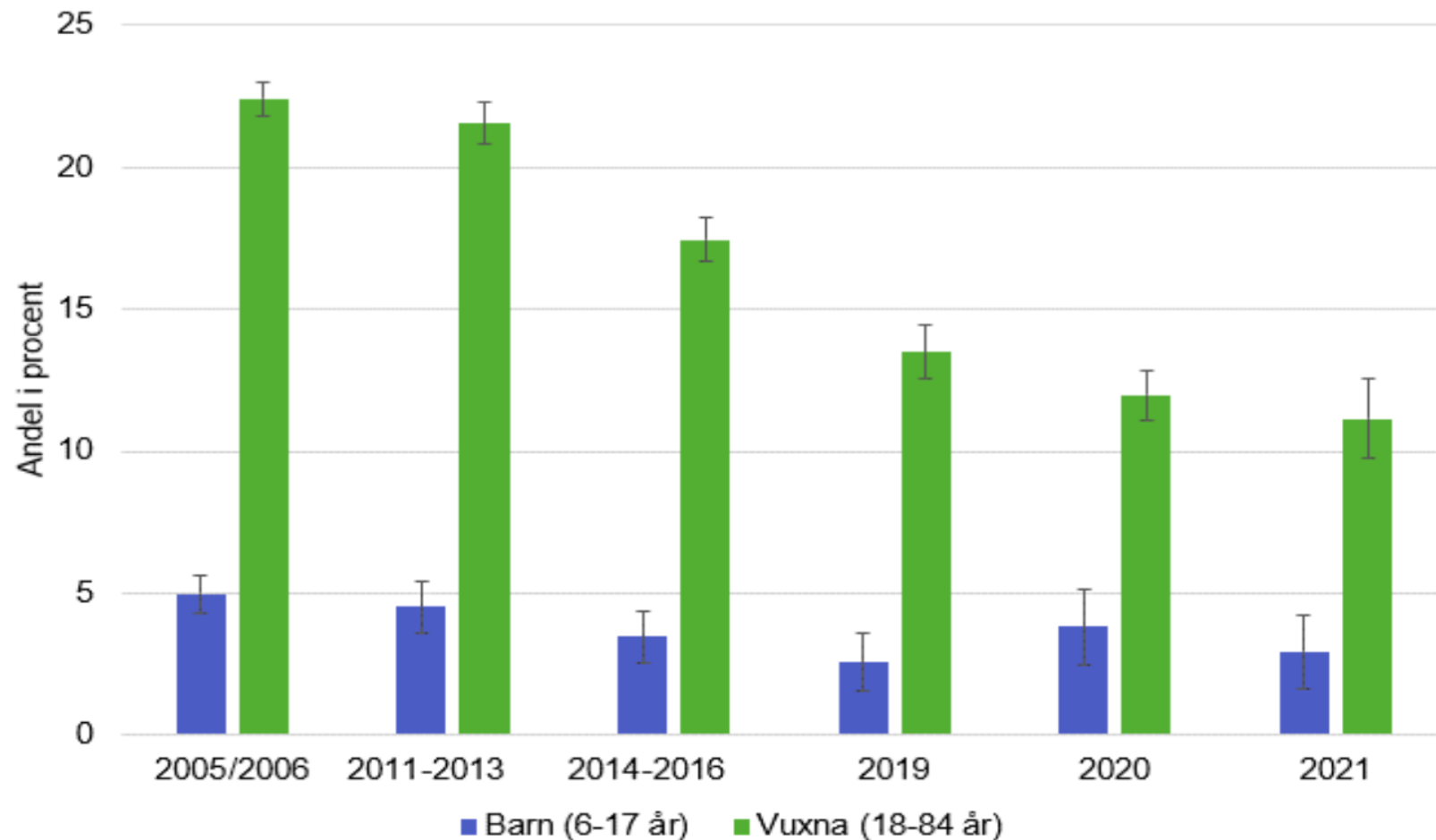
# Körkortsinnehavare med behörighet C



Figur 2.36. Antal körkortsinnehavare med behörighet C (tung lastbil), 18–64 år, samt deras medianålder. Åren 2010–2022.  
Källa: Fordonsstatistik, Trafikanalys (2023b).

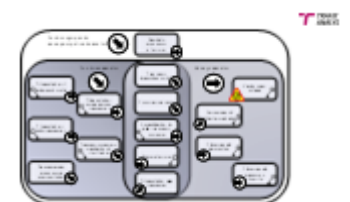


# Fysiskt aktiva resor



**Figur 2.38. Andel barn (6–17 år) som har minst en timmes fysisk aktivitet (motsvarande 5 km till fots eller 15 km med cykel) och andel vuxna (18–84 år) som har minst en halvtimmes fysisk aktivitet en genomsnittlig dag (motsvarande 2,5 km till fots eller 7,5 km med cykel), procent.**

Källa: Resvaneundersökningen, RVU. Trafikanalys 2023. Egna bearbetningar.





# Användbarhet för alla i transportsystemet – för personer med funktionsnedsättning

**2021**

Tabell 3.18. Benägenheten att avstå från att resa kollektivt av olika skäl. Paneler PSY och KOG avser psykisk, fysisk respektive kognitiv funktionsnedsättning.

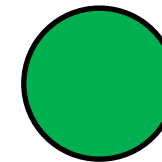
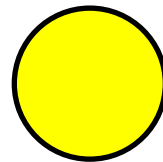
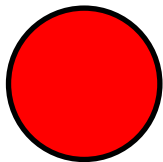
Panel	Har du avstått från att resa kollektivt på grund av...?	Funktionsnedsättning	Relativ risk*	Konfidensintervall 95%		
		Någon	Ingen			
3	Coronapandemin	55,3 %	53,6 %	1,0	1,0	1,1
3	Otillräcklig trafikinformation	14,0 %	9,0 %	1,6	1,3	2,0
3	Att inte klara av det på egen hand	6,1 %	1,1 %	5,5	3,4	8,9
		C PSY	Ingen			
3	Coronapandemin	61,4 %	53,6 %	1,2	1,1	1,3
		B FYS	Ingen			
3	Att inte klara av det på egen hand	10,6 %	1,1 %	9,5	5,6	16,0
1	Att inte klara av det på egen hand	19,8 %	3,5 %	5,7	3,7	8,9
		D KOG	Ingen			
3	Otillräcklig trafikinformation	24,1 %	9,0 %	2,7	1,9	3,7
2	Att det är svårt att planera	65,7 %	52,2 %	1,3	1,1	1,5

\* Relativ risk innebär här hur mycket mer sannolikt det är att en person med den aktuella funktionsnedsättningen ska ha avstått från en resa av respektive orsak, än att en person utan funktionsnedsättning ska ha avstått.

Källa: Trafikanalys bearbetning av enkätsvar från Kantar-Sifo

**2022**

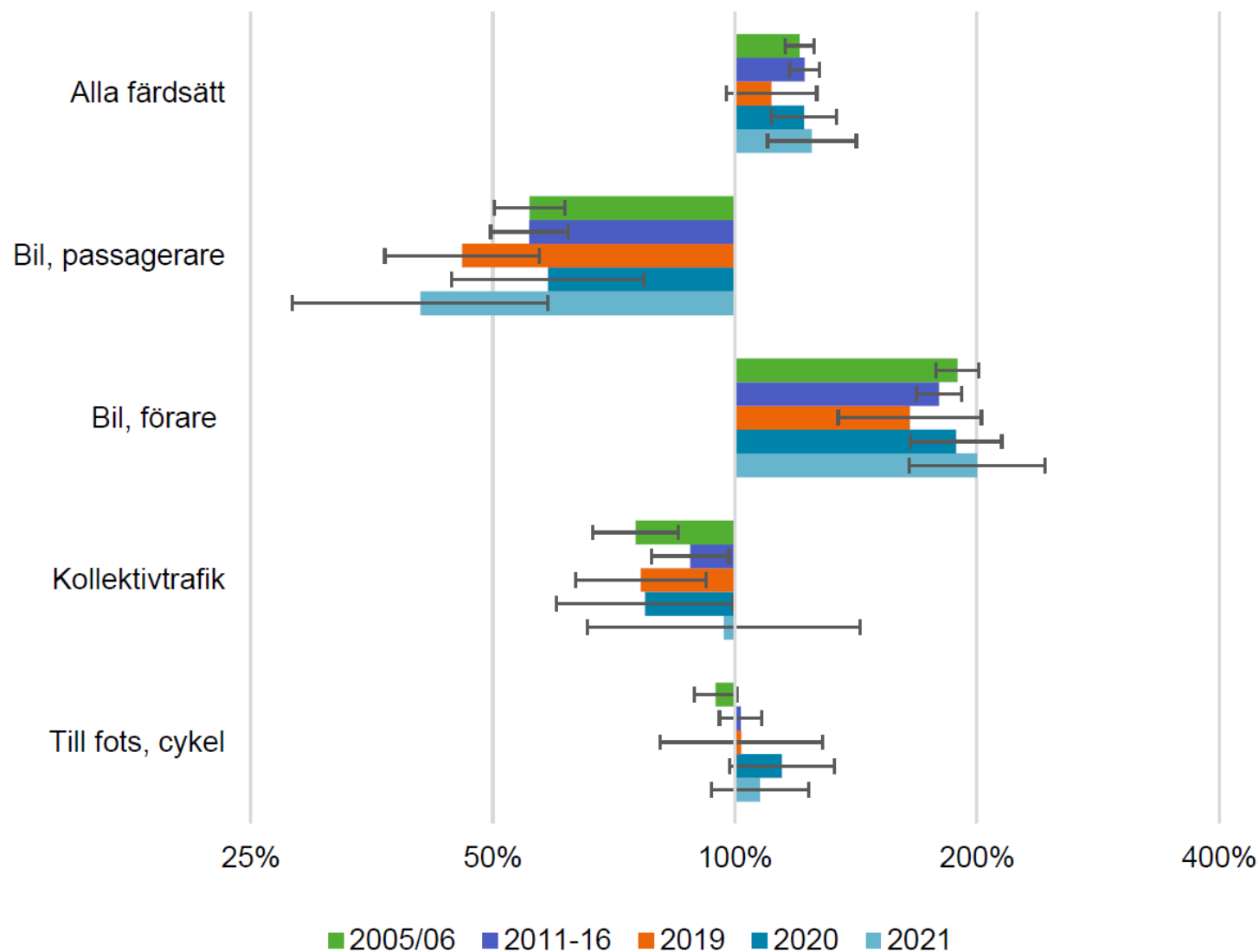
Tillgänglighetsinformation	2019	2021	Tillgänglighetsinformation	2019	2021
Utrymmet för rullstol på bussar	90%	90%	Höjd-/nivåskillnader vid hållplats	43%	28%
Förekomst av ledsagning på stationer	85%	83%	Förekomst av ledstråk på stationer	29%	24%
Utrymmet för rullstol på spårfordon	79%	82%	Tillgänglighetsåtgärder på busslinjer	30%	24%
Förekomst av ramp på spårfordon	79%	79%	Förekomst av punktskrift på stationer	21%	22%
Råd för allergiker på bussar	62%	79%	Förekomst av hörslinga på spårfordon	21%	21%
Förekomst av ramp på bussar	76%	71%	Förekomst av automatisk dörr till station	7%	17%
Förekomst av läggolv på bussar	67%	71%	Förekomst av toalett på bussar	10%	12%
Förekomst av AV-utrop på bussar*	57%	62%	Förekomst av prator på stationer	14%	11%
Förekomst av läggolv på spårfordon	43%	57%	Förekomst av punktskrift på hållplatser	5%	10%
Råd för allergiker på spårfordon	21%	53%	Förekomst av AV-utrop på hållplatser*	5%	7%
Förekomst av toalett på stationer	50%	50%	Förekomst av hörslinga på stationer	29%	6%
Förekomst av AV-utrop på spårfordon*	57%	46%	Förekomst av prator på hållplatser	10%	5%
Förekomst av toalett på spårfordon	50%	46%	Förekomst av hörslinga på bussar	10%	5%
Tillgänglighetsåtgärder på stationer	38%	36%	Förekomst av AV-utrop på stationer*	7%	3%
Förekomst av hiss på stationer	36%	31%	Förekomst av punktskrift på bussar	0%	0%
Höjd-/nivåskillnader vid hållplats	35%	29%	Förekomst av punktskrift på spårfordon	0%	0%
Förekomst av ledstråk på stationer	43%	28%	Förekomst av hörslinga på hållplatser	0%	0%



Region	Jämförelse av uppgifter om tillgänglighetsanpassning 2020 och 2023	Bedömning av trend
Blekinge	Uppgifterna om tillgänglighetsanpassning är oförändrade. 85–86 procent av prioriterade hållplatser.	Neutral
Dalarna	Formaliserade riktlinjer i nytt trafikförordningsprogram. Uppgift om andel anpassade hållplatser från inventering närmare 4 procent. Inga jämförbara uppgifter 2020.	Positiv
Götaland	Andelen tillgänglighetsanpassade hållplatser 2023 och 2020 skiljer sig mindre än 3 procentenheter. Ny hållplatshandbok gäller från 2023. Ny inventering är att vänta.	Neutral
Gävleborg	Kravspecifikationerna i trafikförordningsprogrammet 2022 (bilaga 6) är svagare än 2018 (bilaga 6). Aktuell uppgift om andel anpassade hållplatser är ännu inte tillgänglig.	Negativ
Halland	Drygt 61 procent av prioriterade hållplatser är anpassade. Inga uppgifter 2020 att jämföra med.	Positiv
Jämtland Härjedalen	På grund av osäkra underlag lämnas inga uppgifter om grad av anpassning av hållplatser 2023. Osäkerheten är med andra ord högre i uppföljningen 2023 än 2020.	Negativ
Jönköping	Underlaget avser snävare krav 2023 i jämförelse med 2020. 35 procent av alla hållplatserna uppfyller krav på 17 cm plattformshöjd och takbå stråk.	Negativ
Kalmar	En ny hållplatshandbok omfattar tydligare tillgänglighetskrav på för olika hållplatsklasser. Nya uppgifter om tillgänglighet har tagits fram. 34 procent av prioriterade hållplatser.	Positiv
Kronoberg	Inga uppgifter om tillgänglighet vare sig 2020 eller 2023.	Neutral
Norrbottnen	Uppgifter om antalet hållplatser skiljer sig över åren. Tidigare uppgifter är enligt regionen missvisande.	Neutral
Skåne	Nya krav konsekvensutvärdering på hållplatser från och med 2022. Andelen anpassade hållplatser 2023 är 67 procent jämfört med 37 procent 2020.	Positiv
Stockholm	Från 71 till 75 procent anpassning av prioriterade hållplatser jämfört med inventering 2020.	Positiv
Sörmland	Andelen anpassade hållplatser ökade från 60 procent 2020 till 67 procent 2023.	Positiv
Uppsala	Ny inventering. Andelen anpassade hållplatserna ökade från 67 till 72 procent 2023. Inga jämförbara uppgifter 2020.	Positiv
Värmland	Aktuell inventering saknas och ingen statistik om anpassning har delgetts utöver 2020 eller 2023.	Neutral
Västerbotten	En ny hållplatshandbok har tagits fram med tydligare tillgänglighetskrav för olika hållplatsklasser. Ny hållplatsinventering.	Positiv
Västernorrland	Regulteringsarbete pågår. Ny hållplatshandbok under 2023. Ingen ny statistik kan delges.	Neutral
Västmanland	Konstant andel tillgänglighetsanpassade hållplatser (9 procent av samtliga hållplatser).	Neutral
Västra Götaland	Tillgänglighetsanpassningen av prioriterade hållplatser har gått från 63 till 72 procent (>3 procentenheter).	Positiv
Örebro	Riktlinjer har tydliggjorts i en ny version av hållplatshandboken. En inventering har gjorts på basis av denna. 66 procent av alla hållplatserna uppfyller egen kravställning.	Positiv
Östergötland	Ett nytt regionalt styrdokument anger kravnivåer på hållplatser. 26 procent anpassning av alla buss hållplatser. Inga jämförbara uppgifter 2020.	Positiv

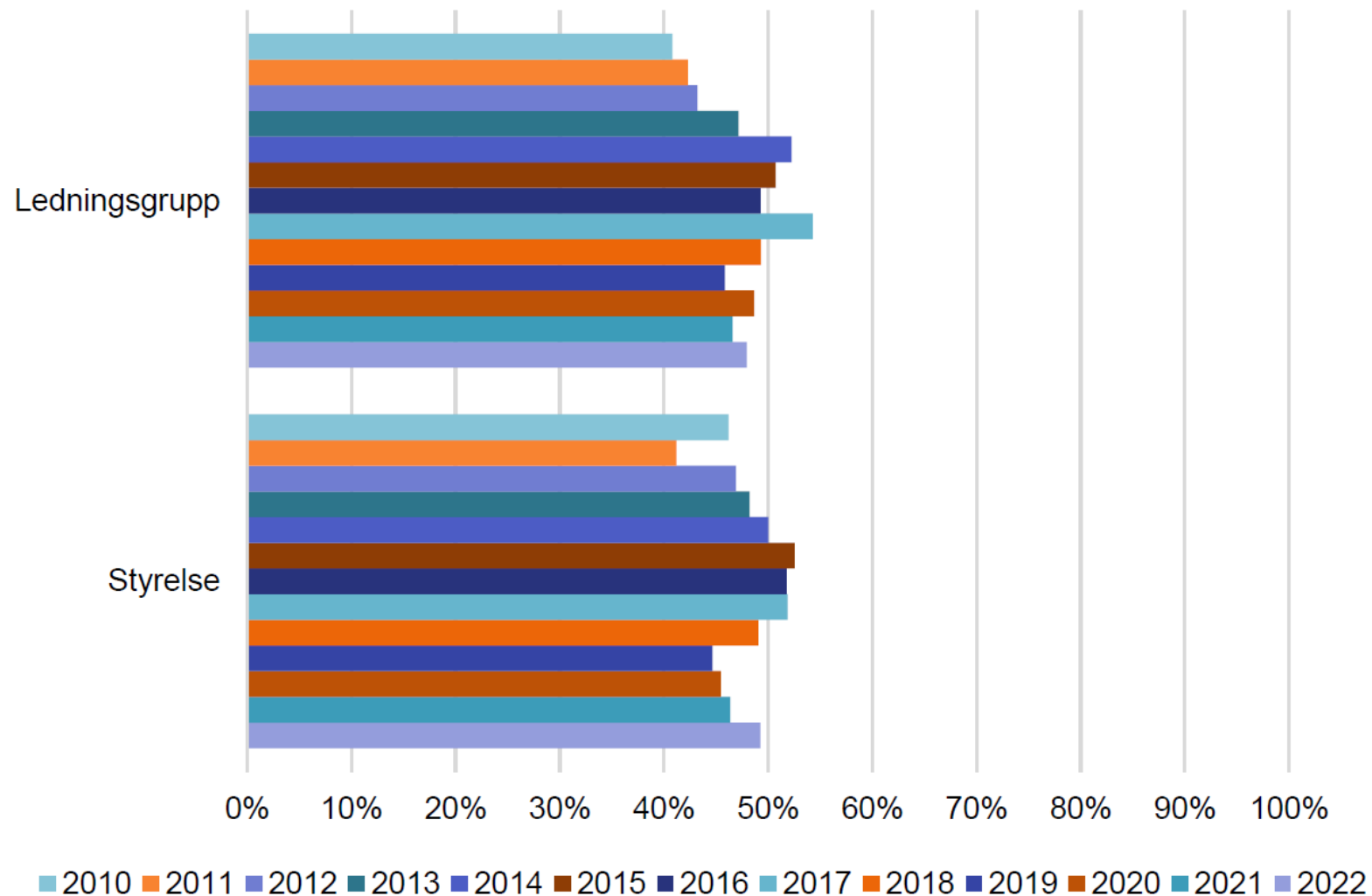
**2023**

## Skillnader i resandet mellan män och kvinnor



Figur 2.42. Mäns regionala resande (vardagsresande) i antal kilometer relativt kvinnors efter färdstätt. När stapeln är större än 100 % (riktad åt höger) reser män mer än kvinnor och när den är mindre än 100 % (riktad åt vänster) reser män mindre än kvinnor. Åren 2005/06, 2011–16, 2020 och 2021.  
Källa: RES 2005/06, RVU Sverige 2011–2016 och Resvanor i Resvanor i Sverige 2019–2021.  
Anm. Felstaplarna anger 95-procents konfidensintervall.

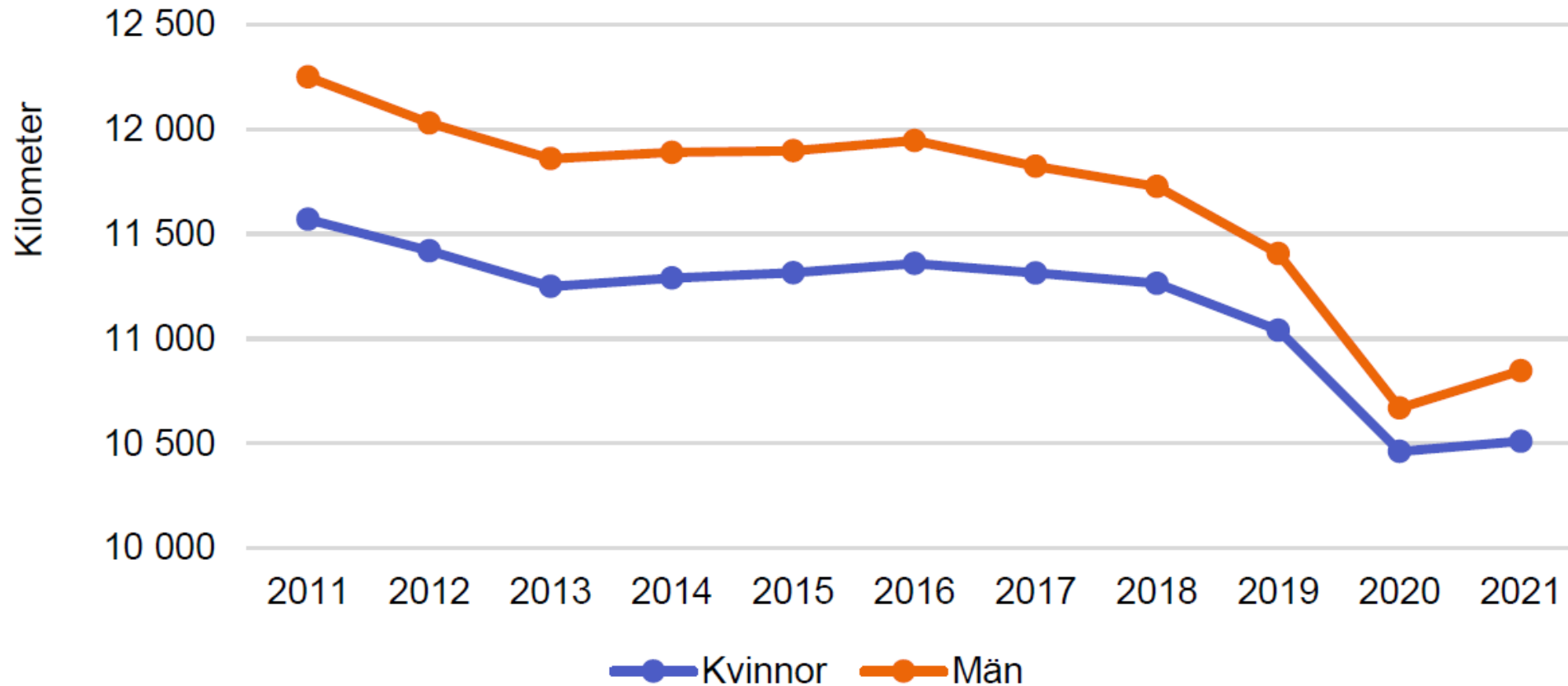
# Andel kvinnor i ledningsgrupper och styrelser



Figur 2.43. Andel kvinnor i ledningsgrupper och styrelser för ett antal statliga myndigheter och bolag<sup>47</sup> inom transportsektorn. Ärtalen går uppifrån och nedåt. Åren 2010–2022.

Källa: Egen insamling från årsredovisningar och webbplatser.

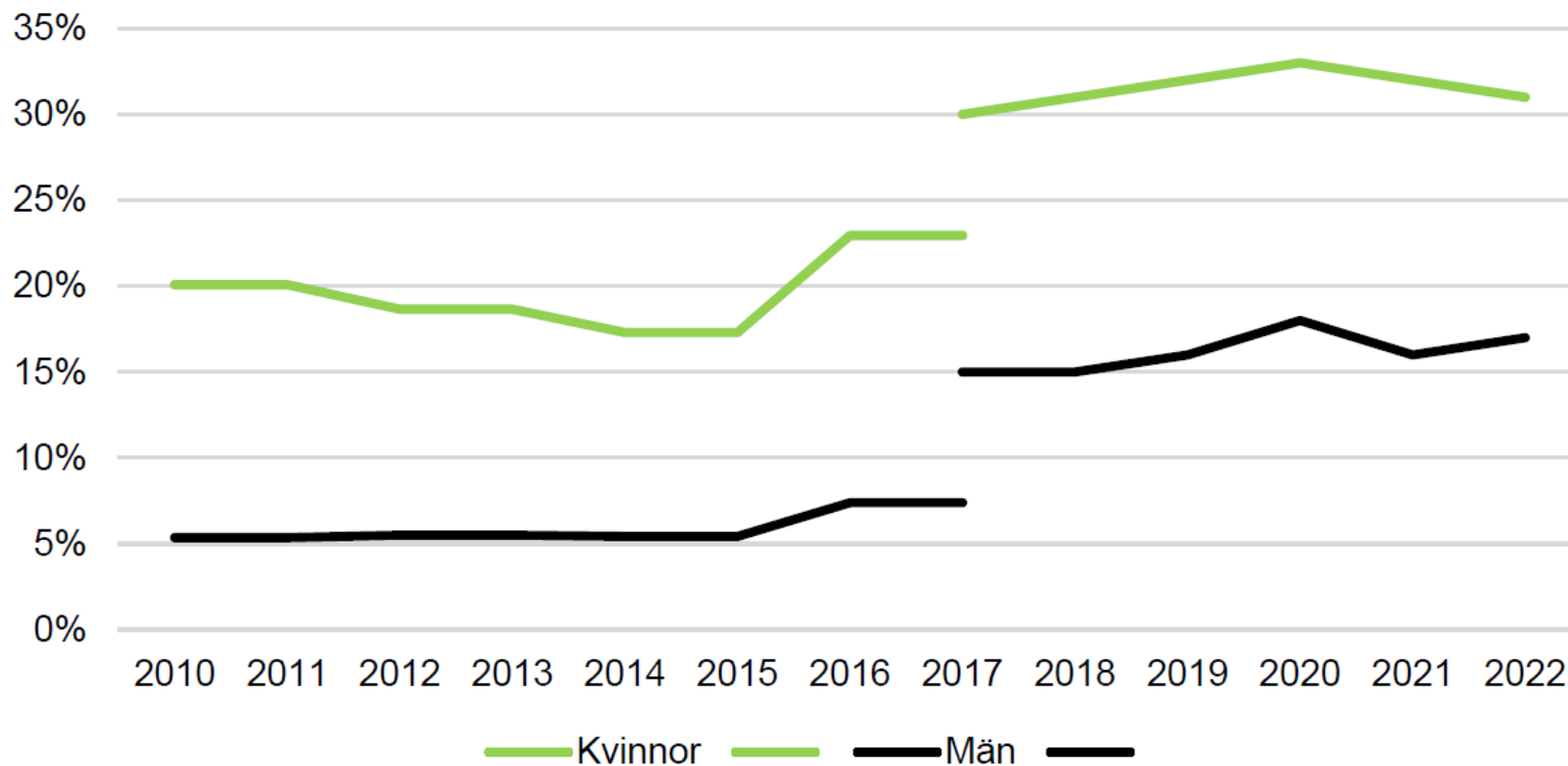
## Skillnader i körsträckor



Figur 2.47. Genomsnittlig körsträcka i kilometer för personbilar ägda av fysiska personer. Observera att skalan för den lodräta axeln inte börjar på 0. Åren 2011–2021.

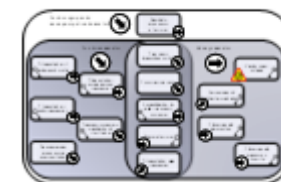
Källa: Trafikanalys (2022i, 2022c)

## Användbarhet för alla - subjektiv trygghet

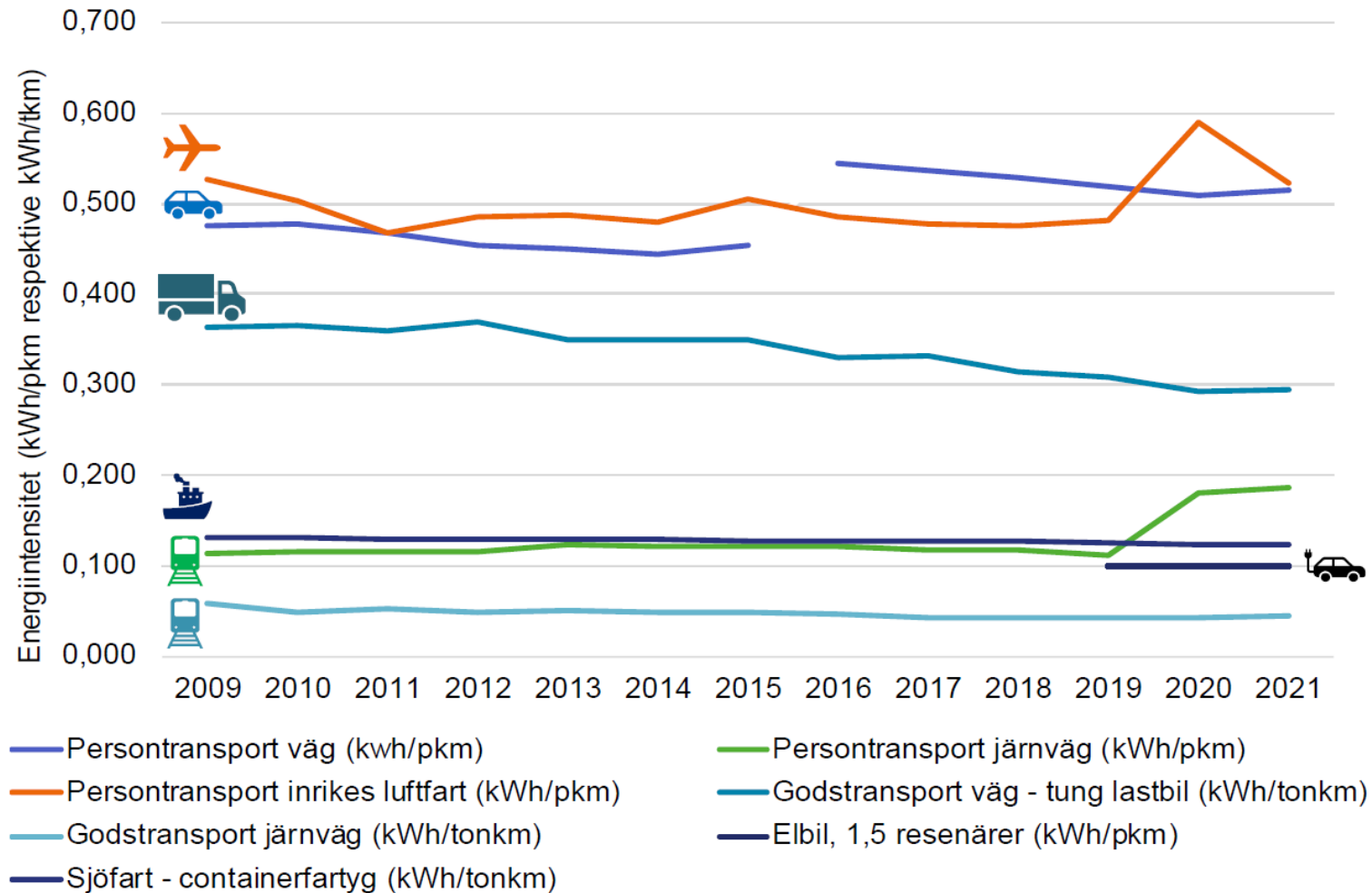


Figur 2.51. Andel av befolkningen som uppger att de under det senaste året (2006–2017) respektive mycket eller ganska ofta (2017–2022) valt att ta en annan väg eller ett annat färdssätt på grund av oro för att utsättas för brott. Åren 2010–2022.

Källa: Brå (2022) och Trafikanalys (2022d).



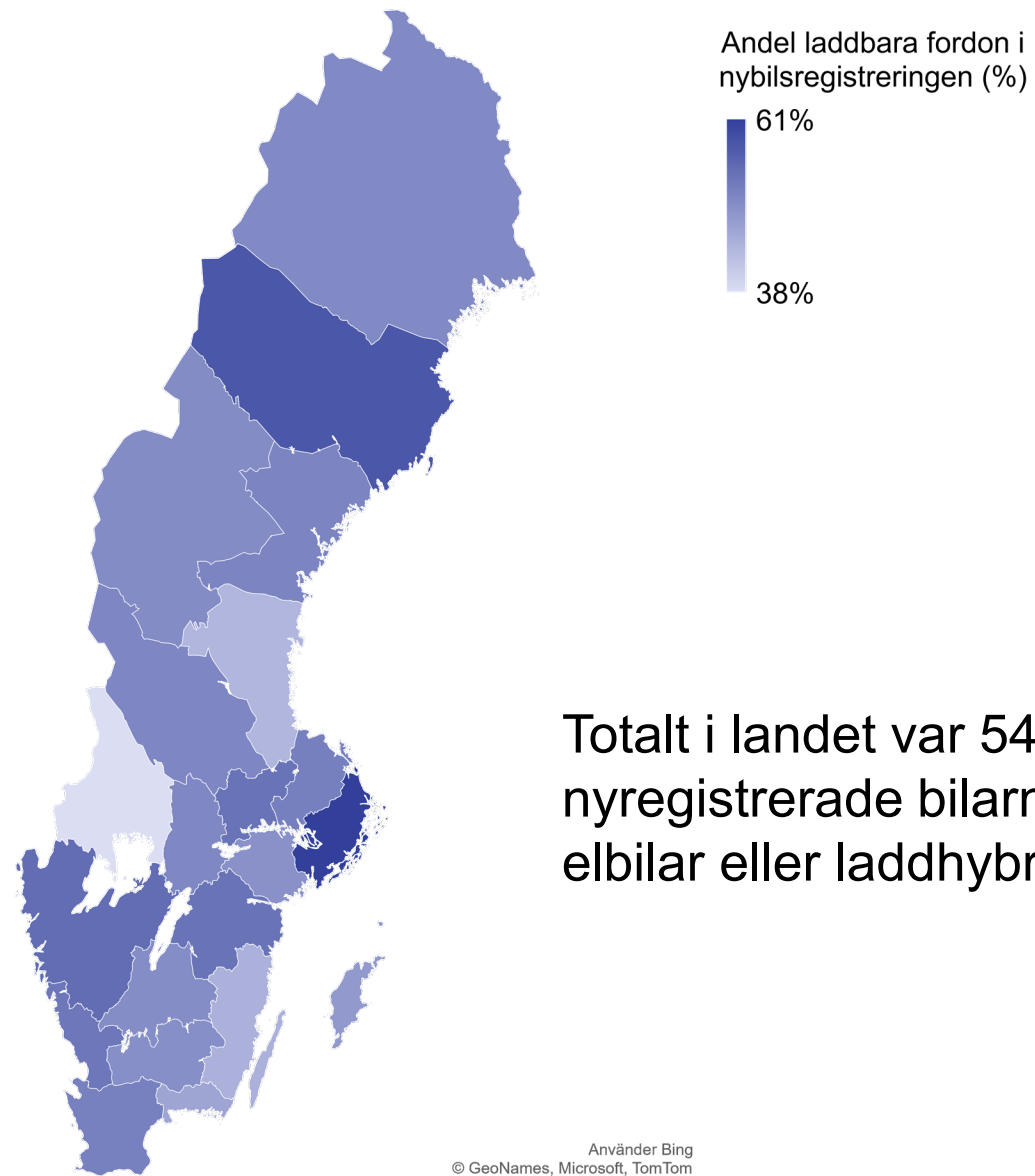
# Energieffektivitet - energiintensitet



Figur 2.52. Energiintensitet i persontransportarbete (kWh/personkilometer) respektive godstransportarbete (kWh/tonkilometer) 2009–2021. En lägre energiintensitet innebär en högre energieffektivitet. I diagrammet visas också energiintensiteten för en modern elbil, förutsatt att den framförs med förare och en passagerare. Den beräkningen tar inte hänsyn till energiförluster vid elproduktion, distribution eller laddning.

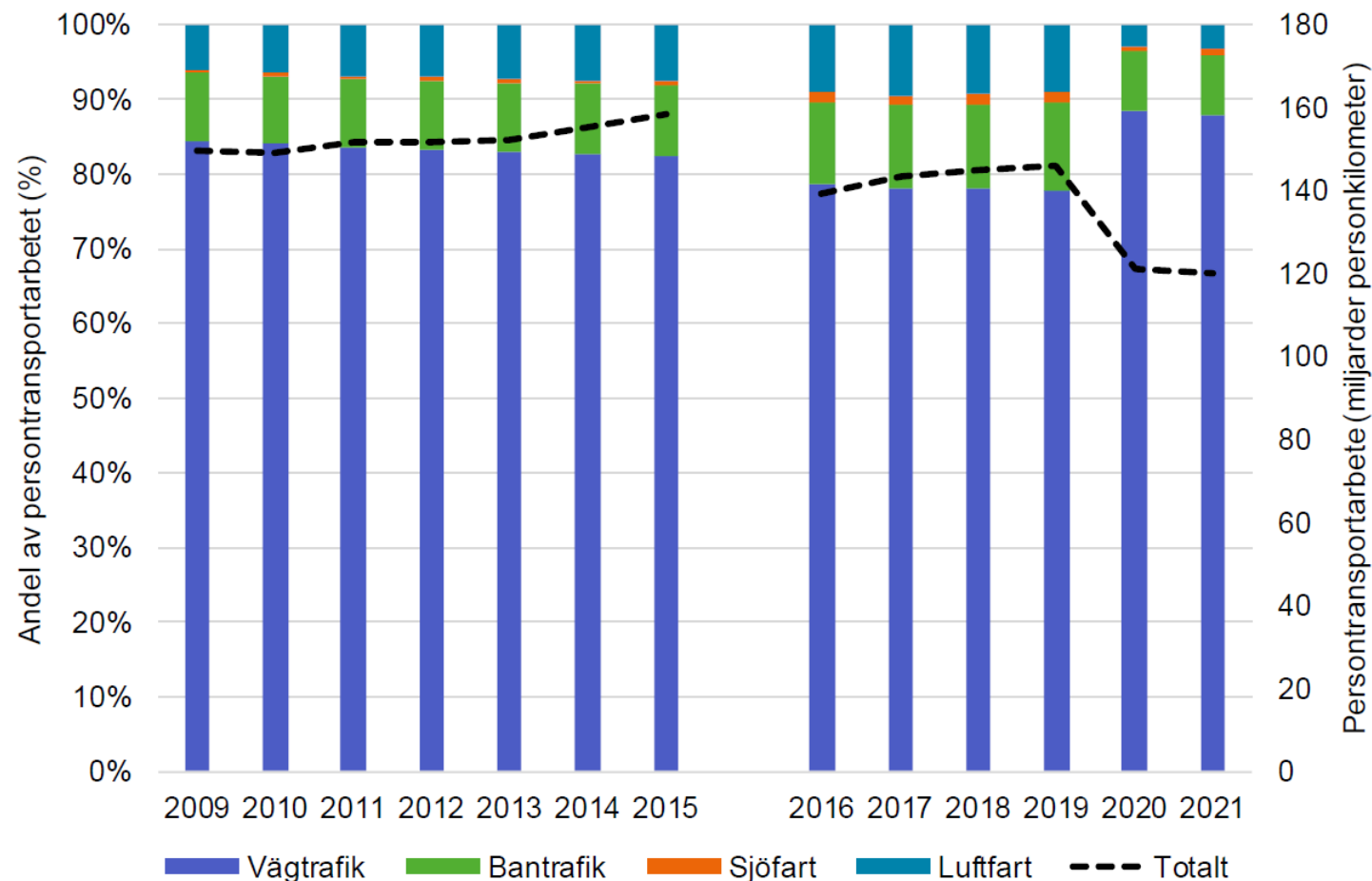


# Laddbara personbilar

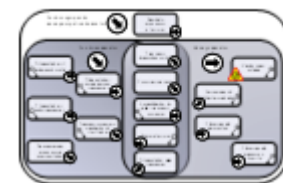


**Figur 2.55. Andel laddbara fordon (elbilar och laddhybrider) av antalet nyregistreringar per län under 2022.  
Källa: Trafikanalys (2023c).**

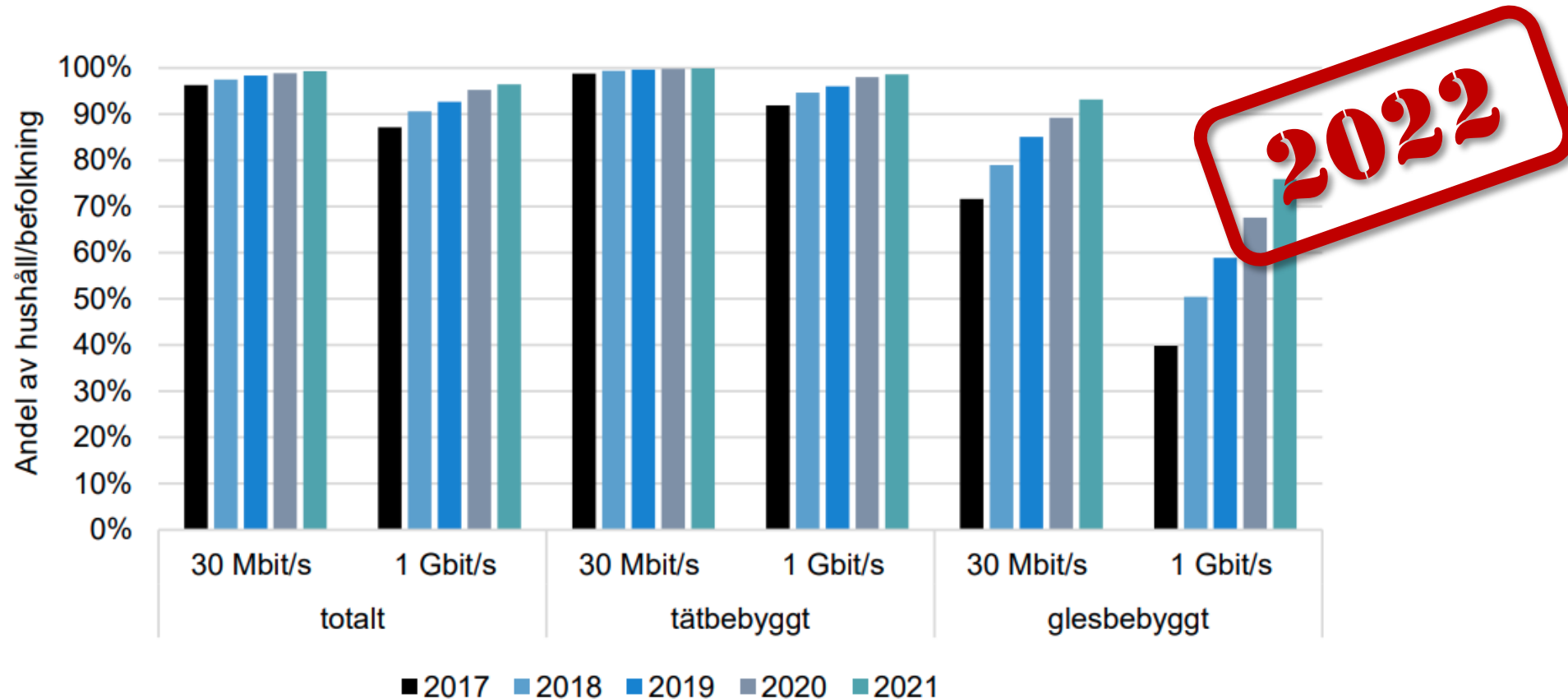
# Energieffektivitet – persontransporter



**Figur 2.56.** Andelar av det inrikes persontransportarbetet per trafikslag (procent) samt det samlade persontransportarbetet i miljarder personkilometer 2009–2021 (skalan till höger). Tidsseriebrott 2015/2016 avseende förändringar i insamlingen av persontransportarbete med personbil. Luftfart omfattar här även den del av utlandsresor som skett inom svenskt luftrum.  
Källa: Trafikanalys (2022g).



# Tillgänglighet utan transporter

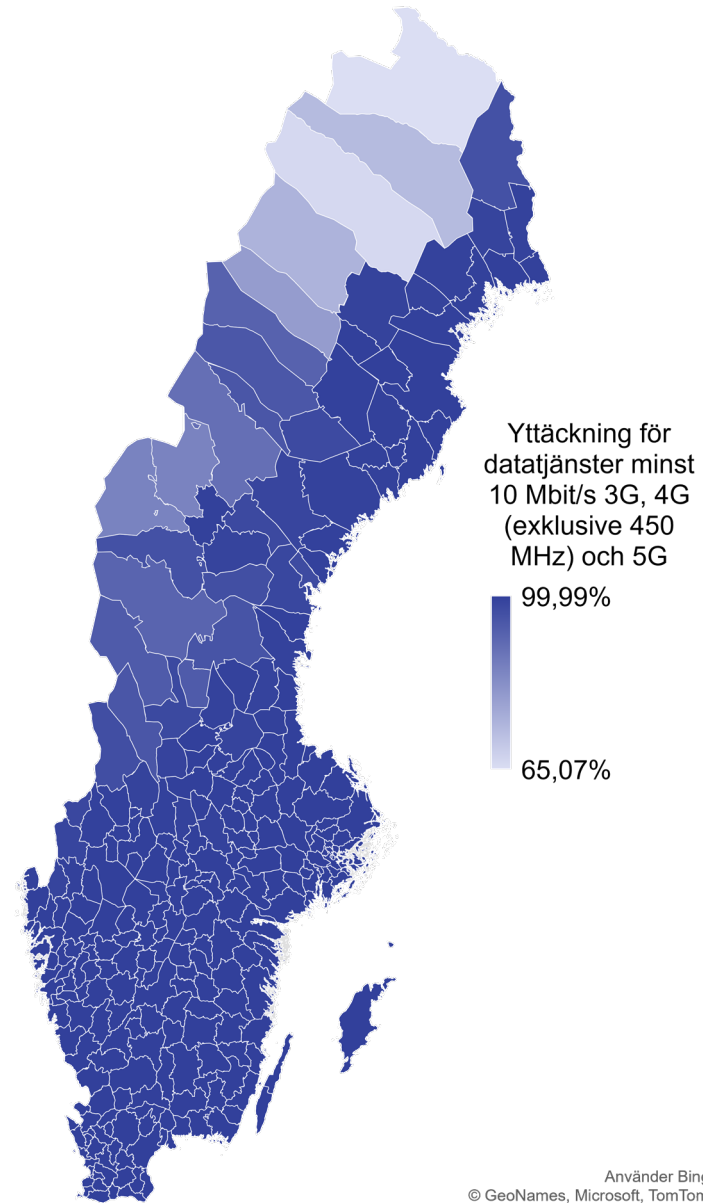


Figur 2.35. Hushållens tillgång, eller absoluta närhet, till bredband med olika hastigheter, 2017–2021. Andel hushåll totalt, i tätbebyggt respektive glesbebyggt område.

Anm: Tillgången till 1 Gbit/s är densamma som för 100 Mbit/s, då samma accesstekniker antas användas i båda hastigheterna (fiber och kabel-TV). Fram till 2020 baseras andelen på bostäder, från 2021 på befolkningen.

Källa: PTS (2022)

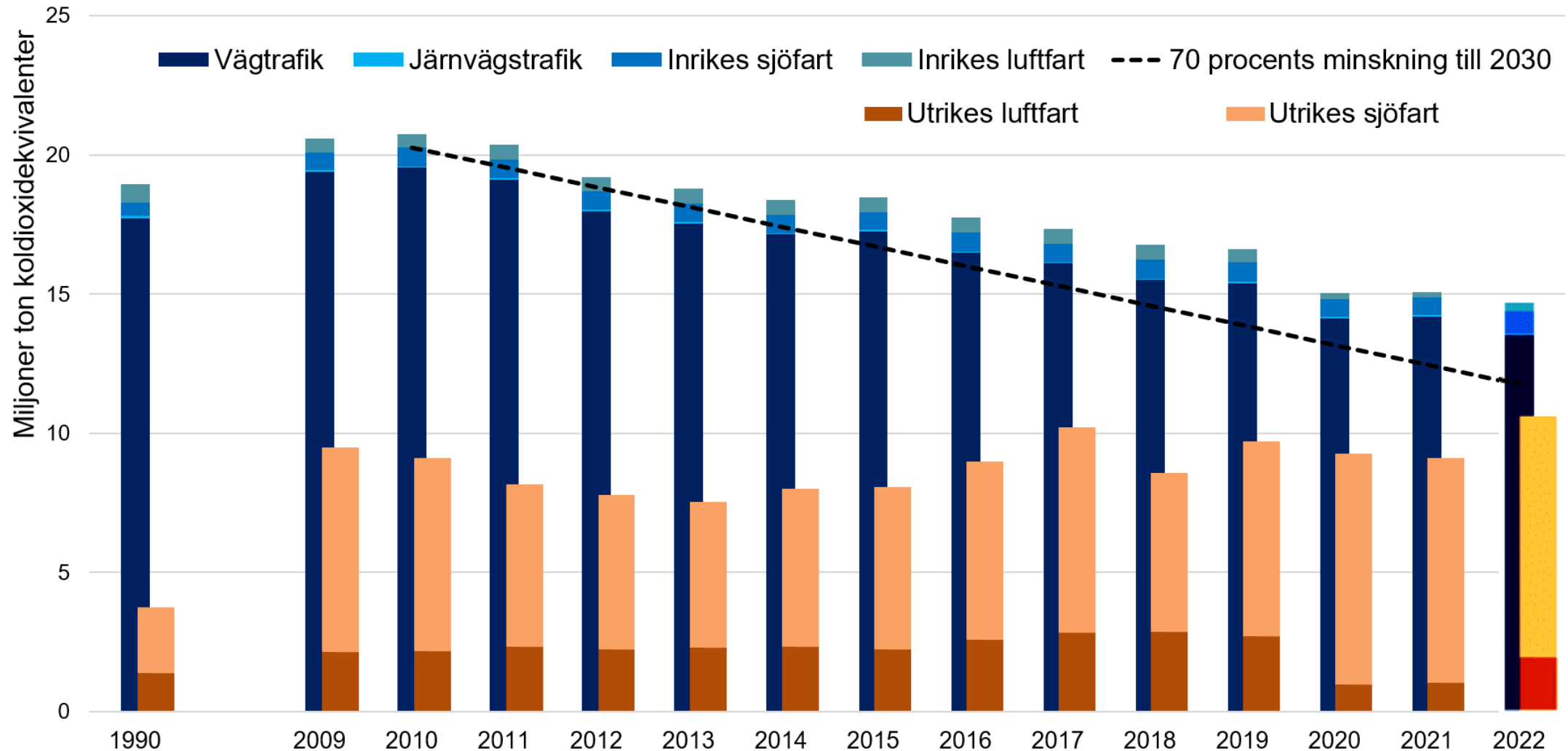
# Mobildatatäckningen



**Figur 2.39. Yttäckning för datatjänster minst 10 Mbit/s 3G, 4G (exklusive 450 MHz) och 5G år 2022.  
Källa: Post- och telestyrelsen (2023a).**

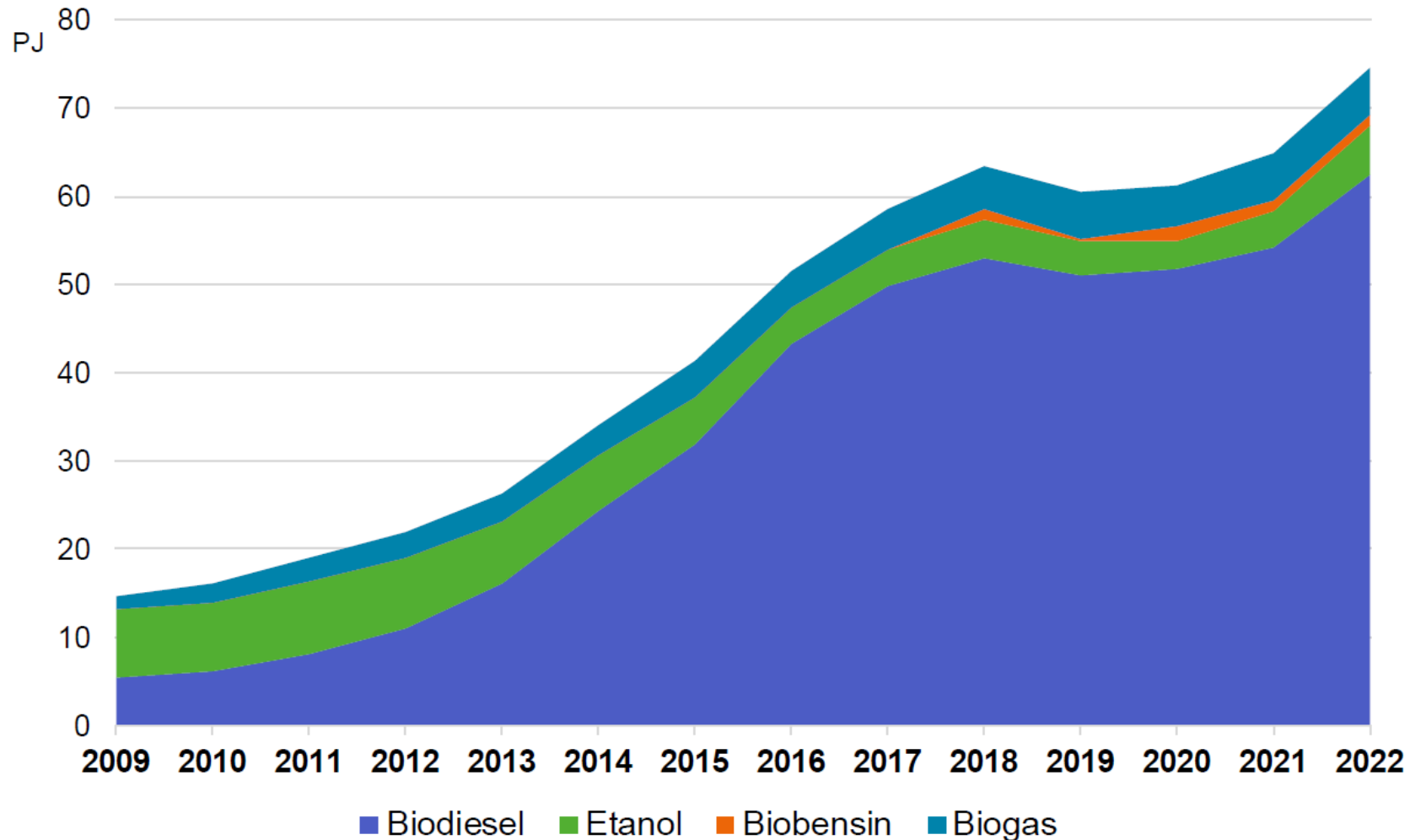


# Växthusgasutsläpp



Figur 2.59. Utsläpp av växthusgaser per trafikslag (miljoner ton koldioxidekvivalenter), år 1990 samt åren 2009–2022. Den streckade linjen markerar den linjära utvecklingsbana som krävs för att nå etappmålet om att reducera utsläppen från inrikes transporter exklusive luftfart (de blå staplarna utom den översta) med 70 procent till år 2030.

# Leveranser av biodrivmedel

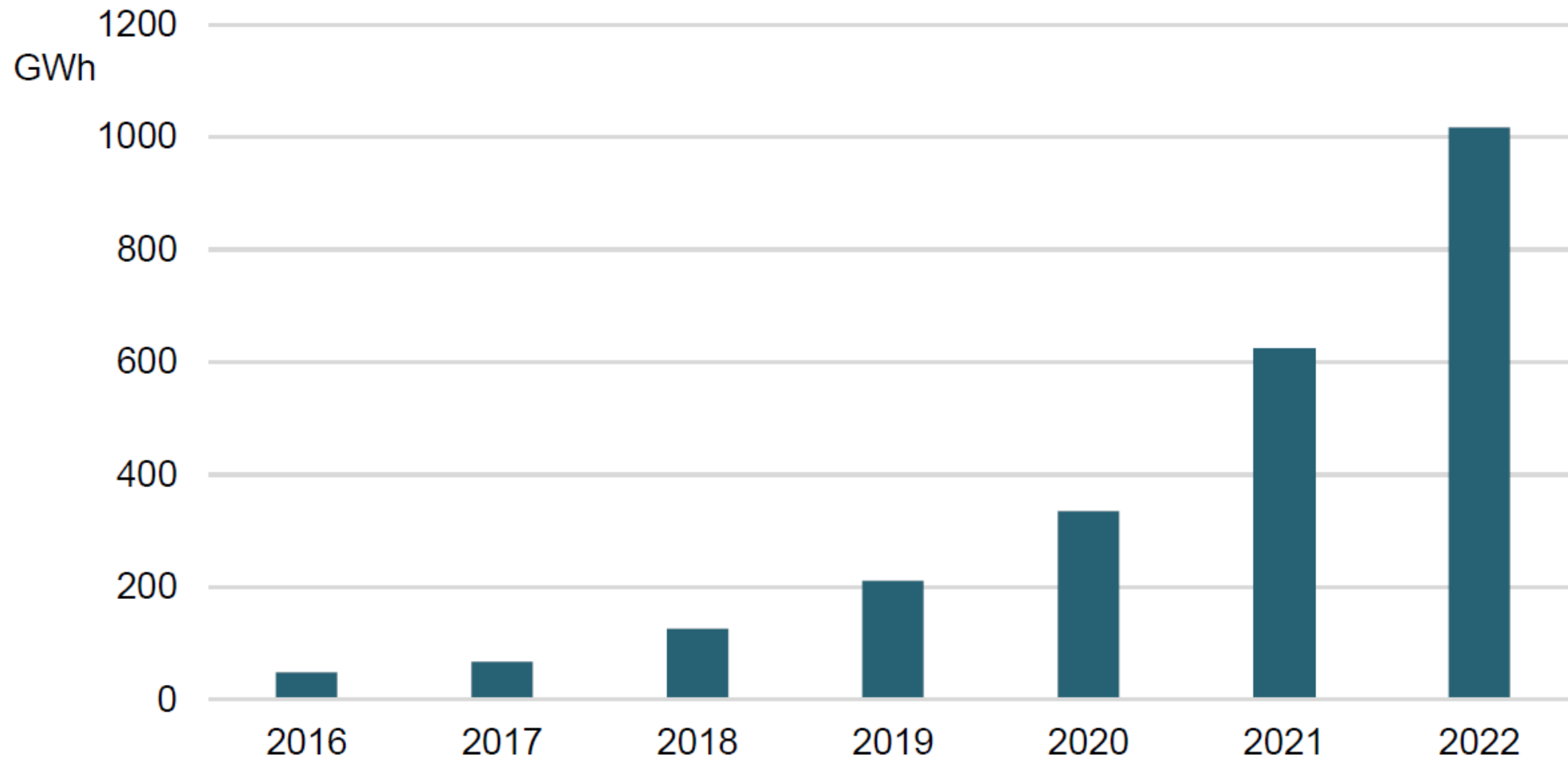


Figur 2.60. Leveranser av biodrivmedel för inrikes transporter, PJ, 2009–2022.

Källa: 2009–2021 Energimyndigheten (2023). 2022 uppskattat baserat på förändringar i leveransvolymer enligt Energimyndigheten (2023). OBS! det saknas uppgifter om biobensinleveranser under 2022, varför dessa i diagrammet har uppskattats med 2021 års värde.

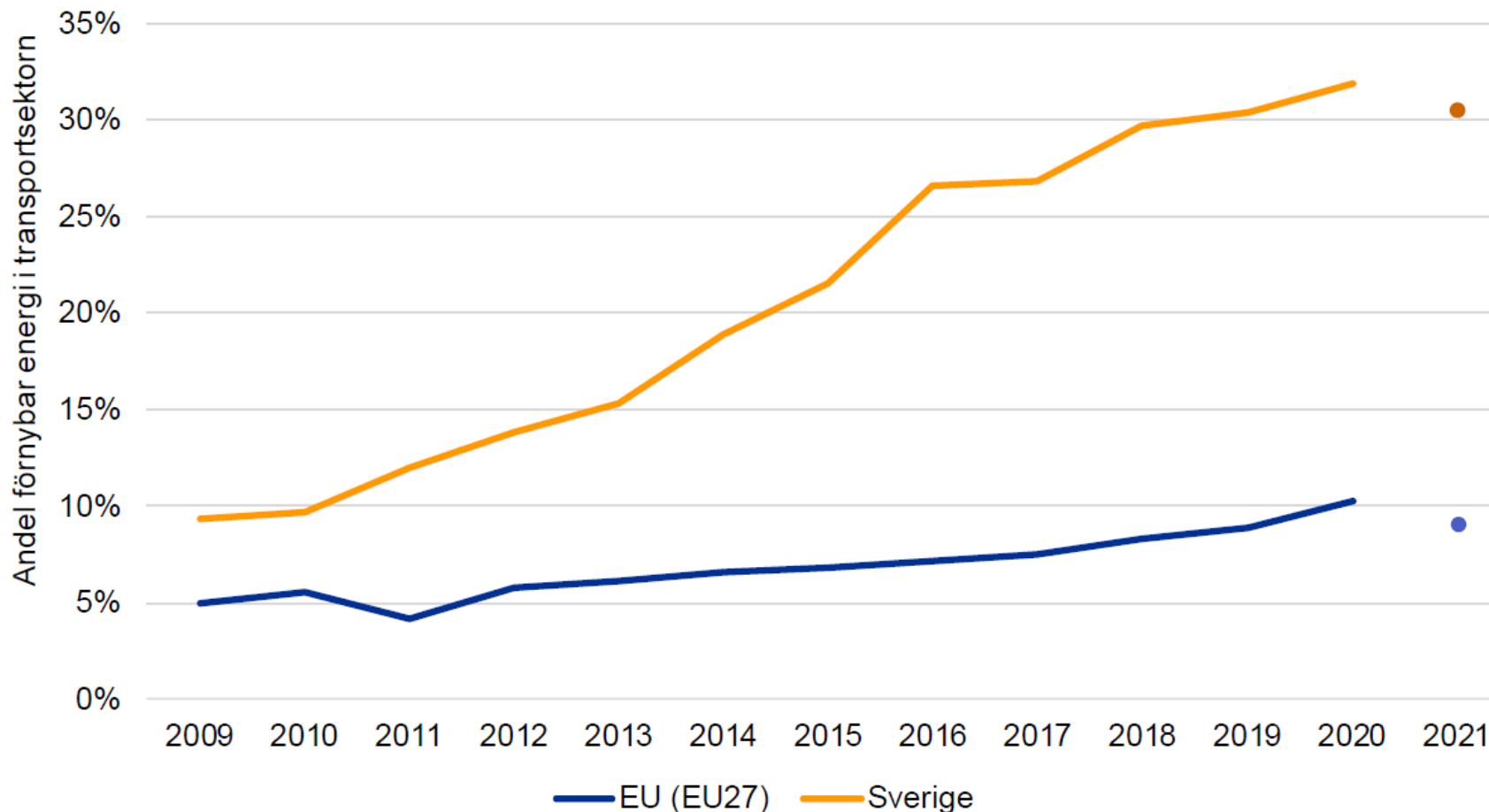


# Elanvändning i vägtrafiken

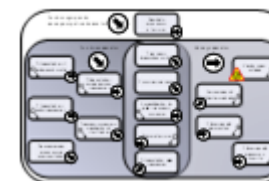


**Figur 2.62. Modellerad elanvändning inom vägtransporter 2016–2022, GWh.**  
Källa: Trafikverket (2023b), modelldata från HBEFA.

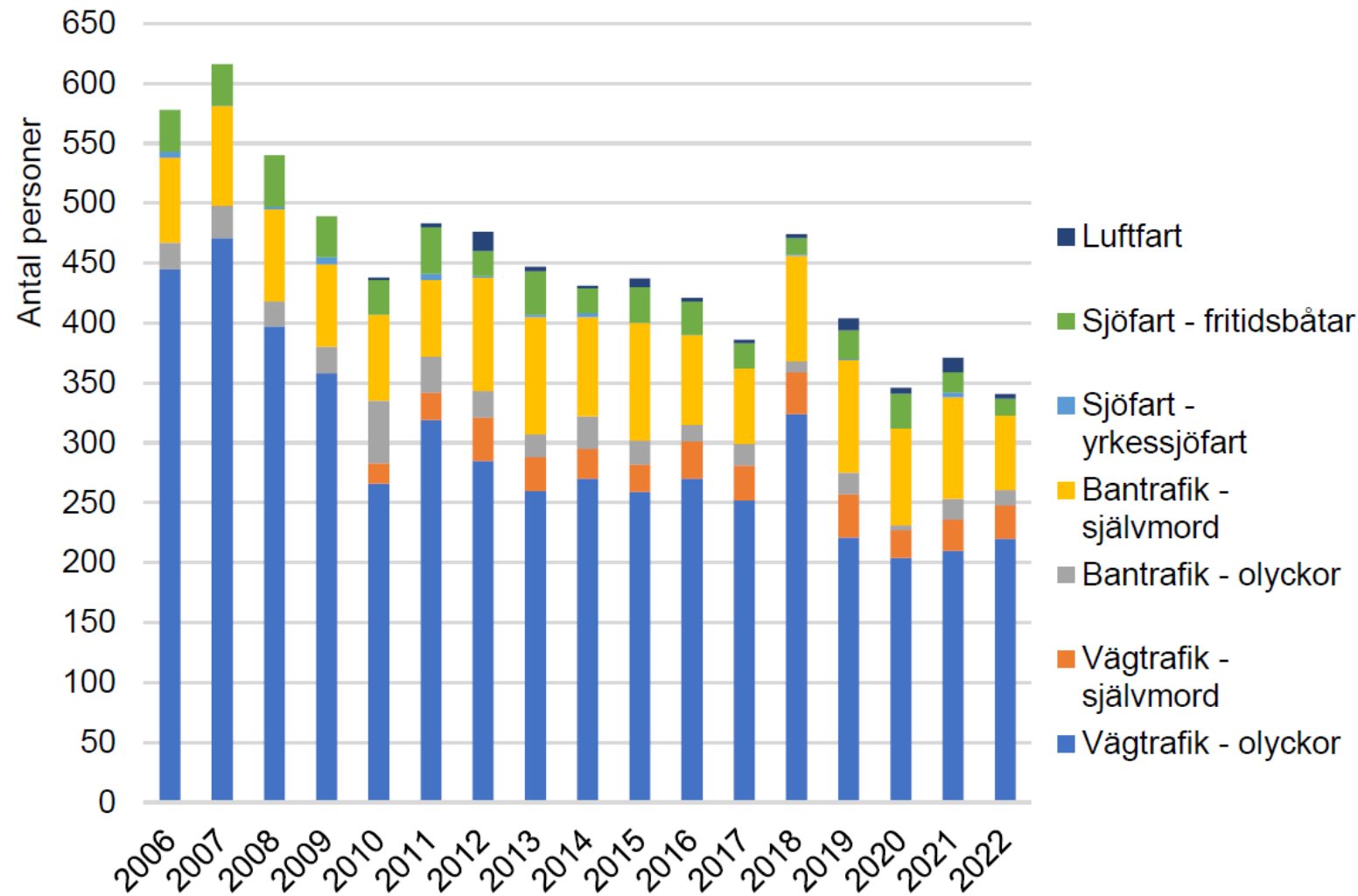
# Andel förnybar energi i transportsektorn



Figur 2.63. Andel förnybar energi inom transportsektorn i Sverige och genomsnittet för EU-länderna (procent), åren 2009–2021. Observera: Metoden för att beräkna andelen förnybar energi är ändrad från och med 2021 års värde, vilket innebär ett tidsseriebrott i diagrammet.  
Källa: Eurostat (2023).



# Omkomna i de olika trafikslagen

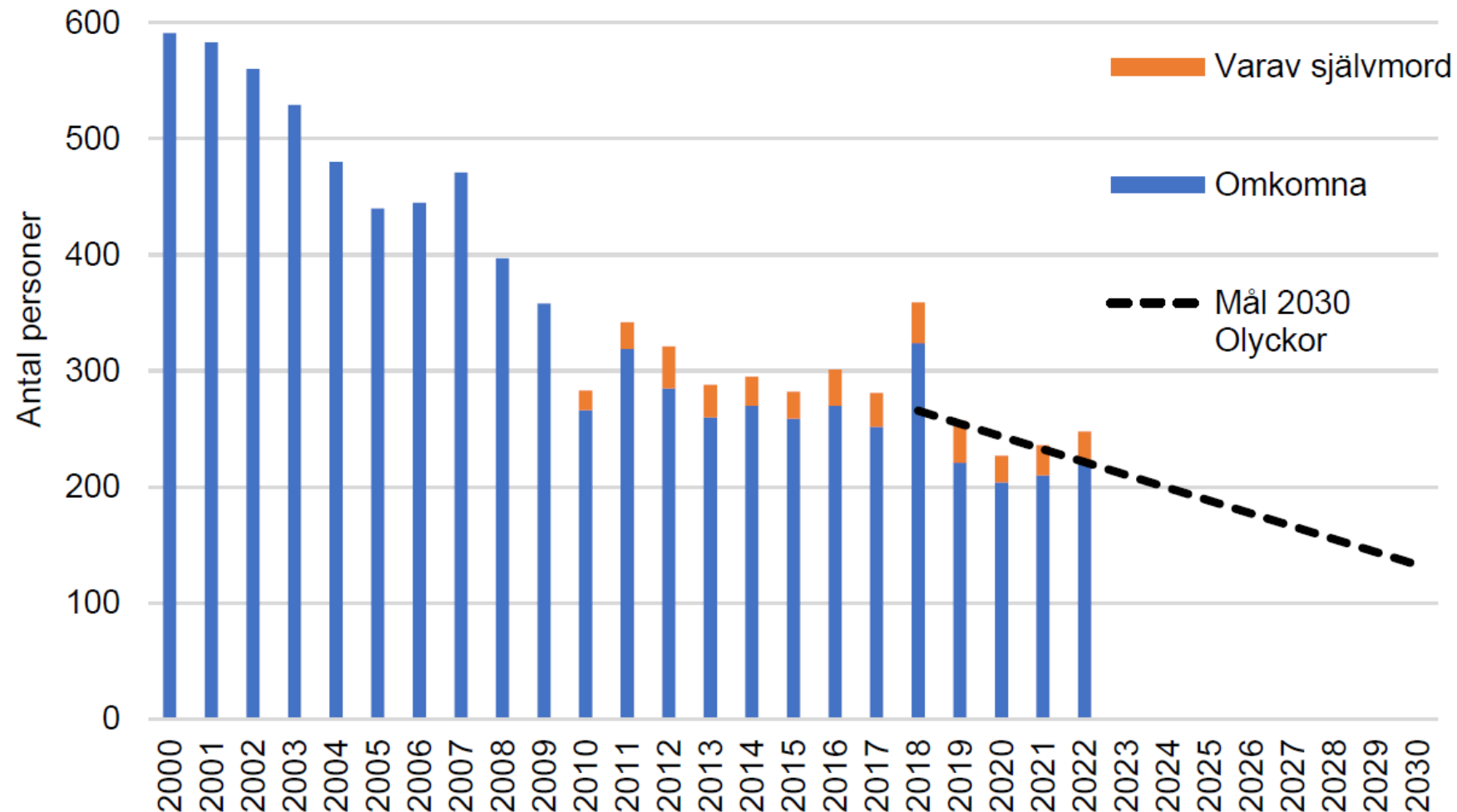


Figur 2.80. Antal omkomna i de olika trafikslagen, åren 2006–2022 (preliminärt för 2022).

Källa: Transportstyrelsen (2023a).

Anm: Luftfart finns endast med fr.o.m. år 2010.

# Omkomna i vägtrafiken



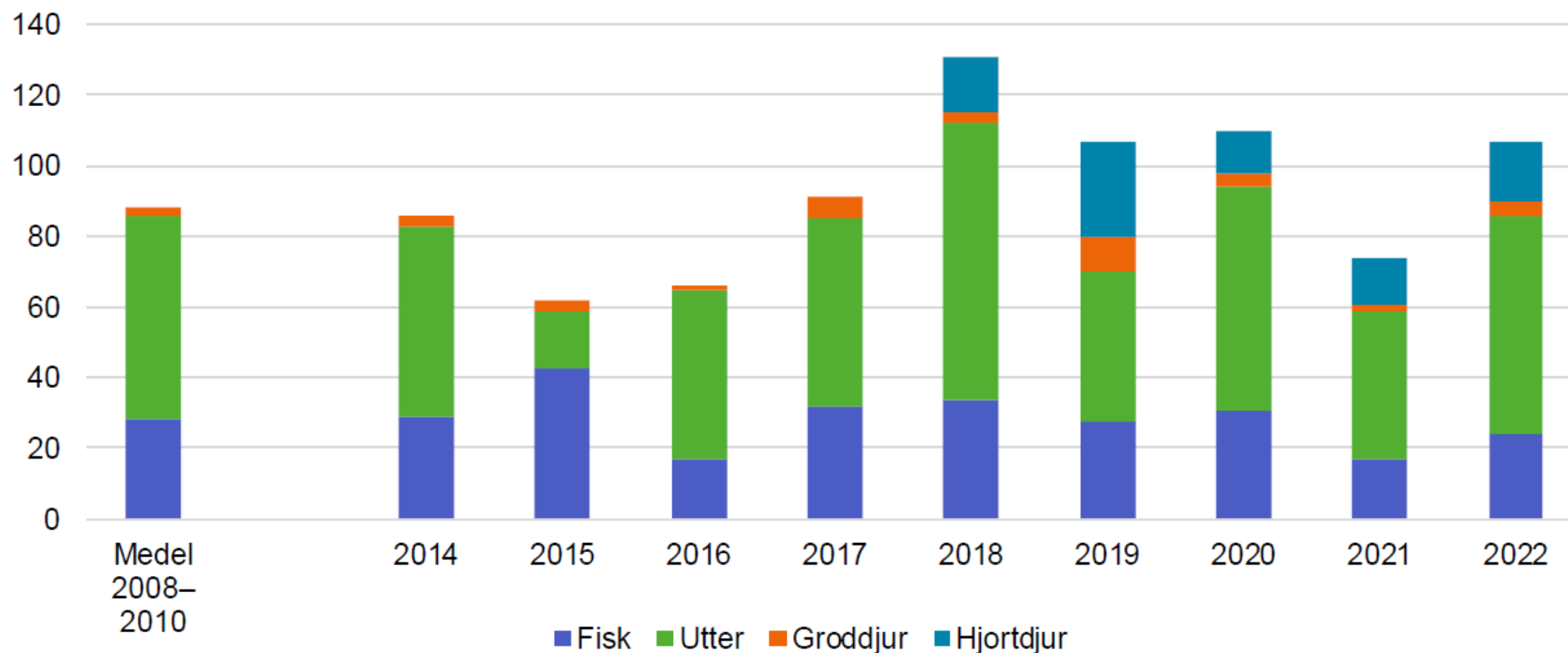
Figur 2.81. Antal omkomna i vägtrafikolyckor och självmord, etappmålet 2030 (max 133 omkomna i enbart olyckor). Åren 2000–2022 (preliminär uppgift för 2022).

Källa: Transportstyrelsen (2023a).

Anm: Självmorden särredovisas endast fr.o.m. år 2010.



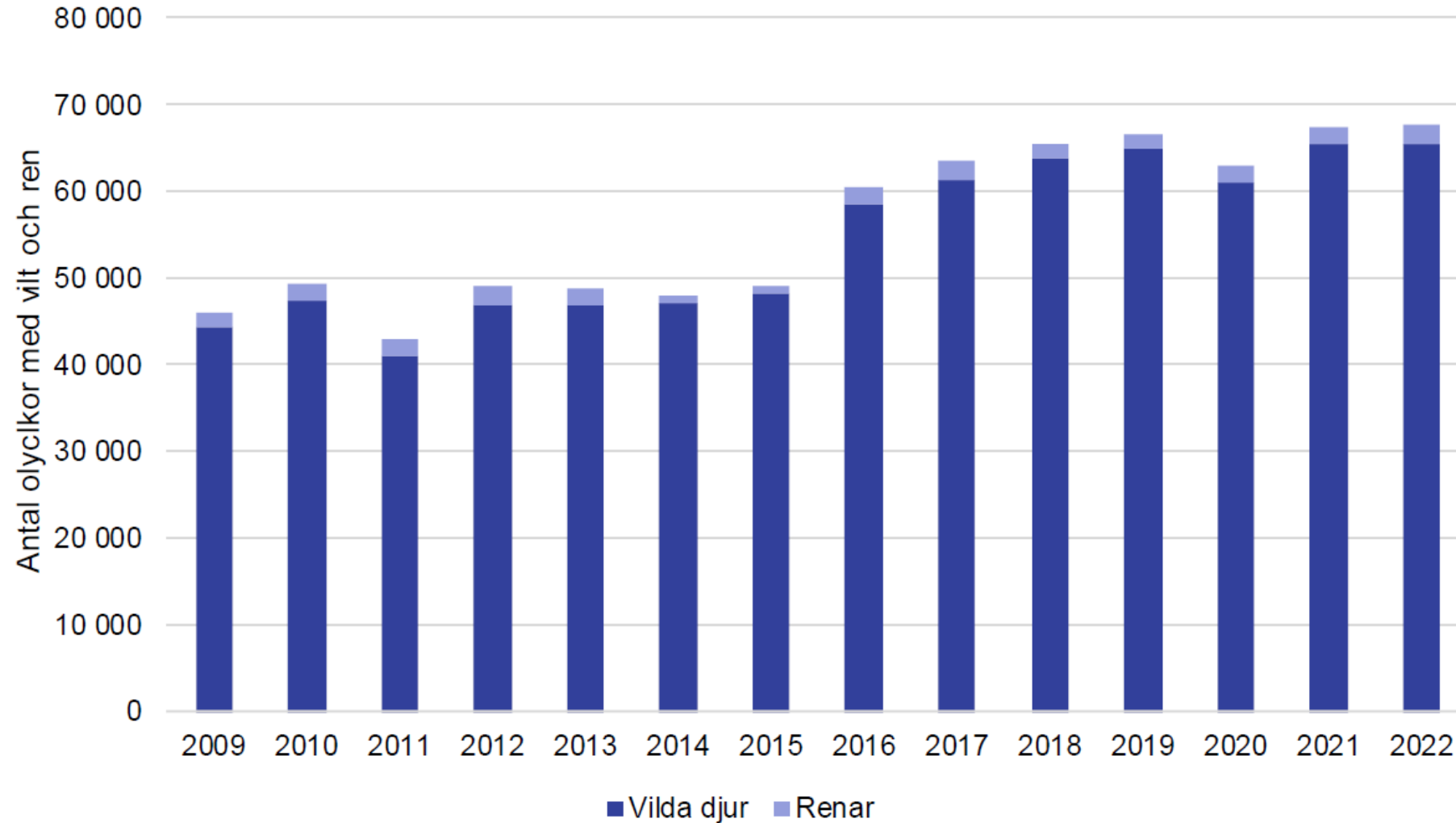
## Påverkan på naturmiljön – åtgärdsarbetet mot barriäreffekter för djur



**Figur 2.64.** Antal objekt som varit föremål för åtgärder för landskapsanpassning med avseende på att minska barriäreffekter för djur, uppdelat på djurgrupp. Medelvärdet åren 2008–2010 samt åren 2014–2022.

Källa: Trafikverkets årsredovisningar från 2010 och framåt.

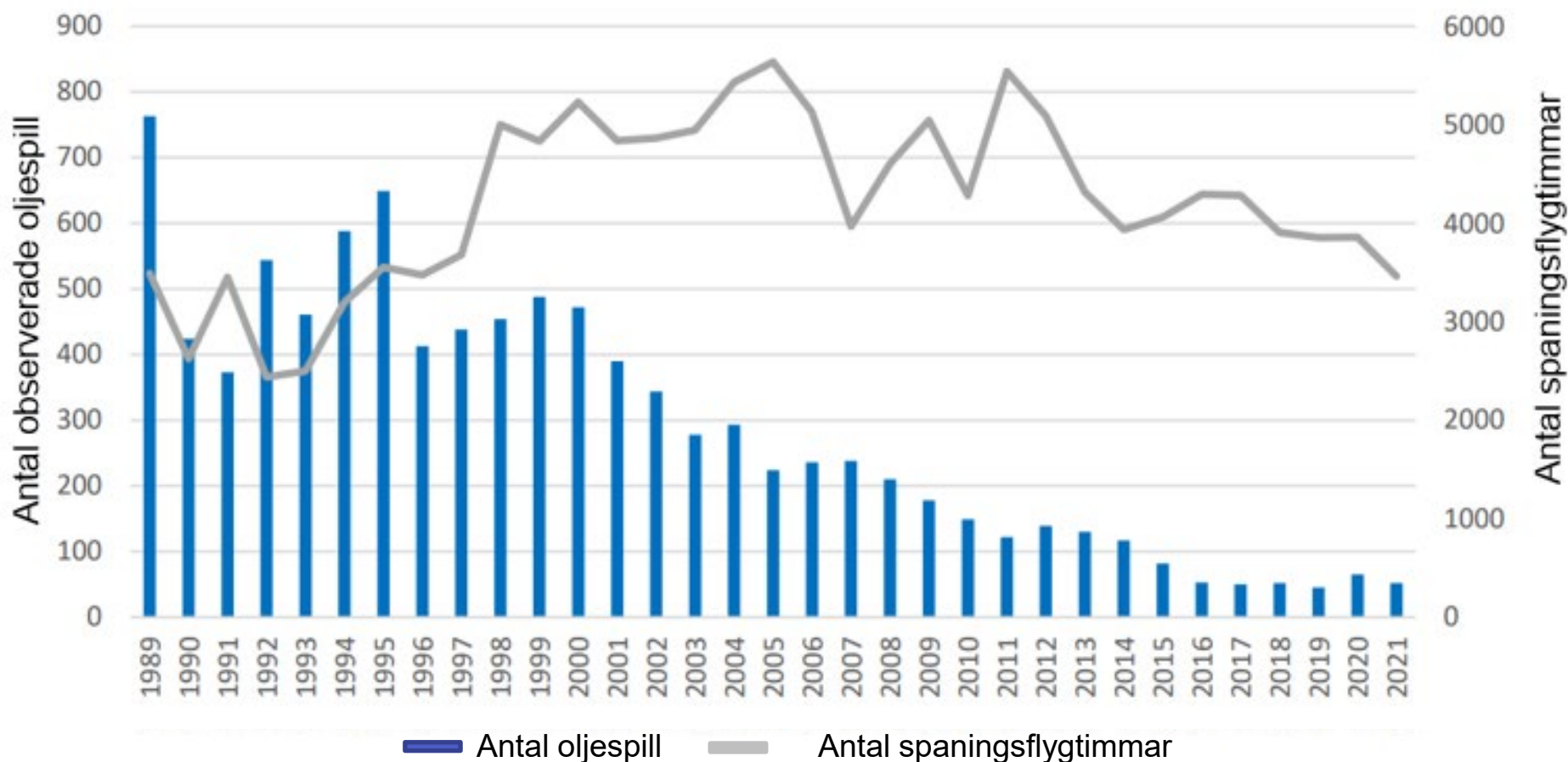
# Påverkan på naturmiljön – olyckor med vilt och ren



**Figur 2.66. Antal trafikolyckor med vilt respektive ren inrapporterade av polis och/eller akutsjukvård, åren 2009–2022. Observera att antalet inblandade djur kan vara högre än antalet olyckor.**

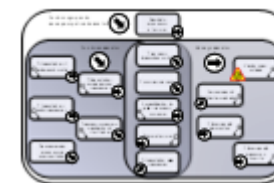
**Källa: Nationella viltolycksrådet (2023).**

## Påverkan på naturmiljön – oljespill i Östersjön



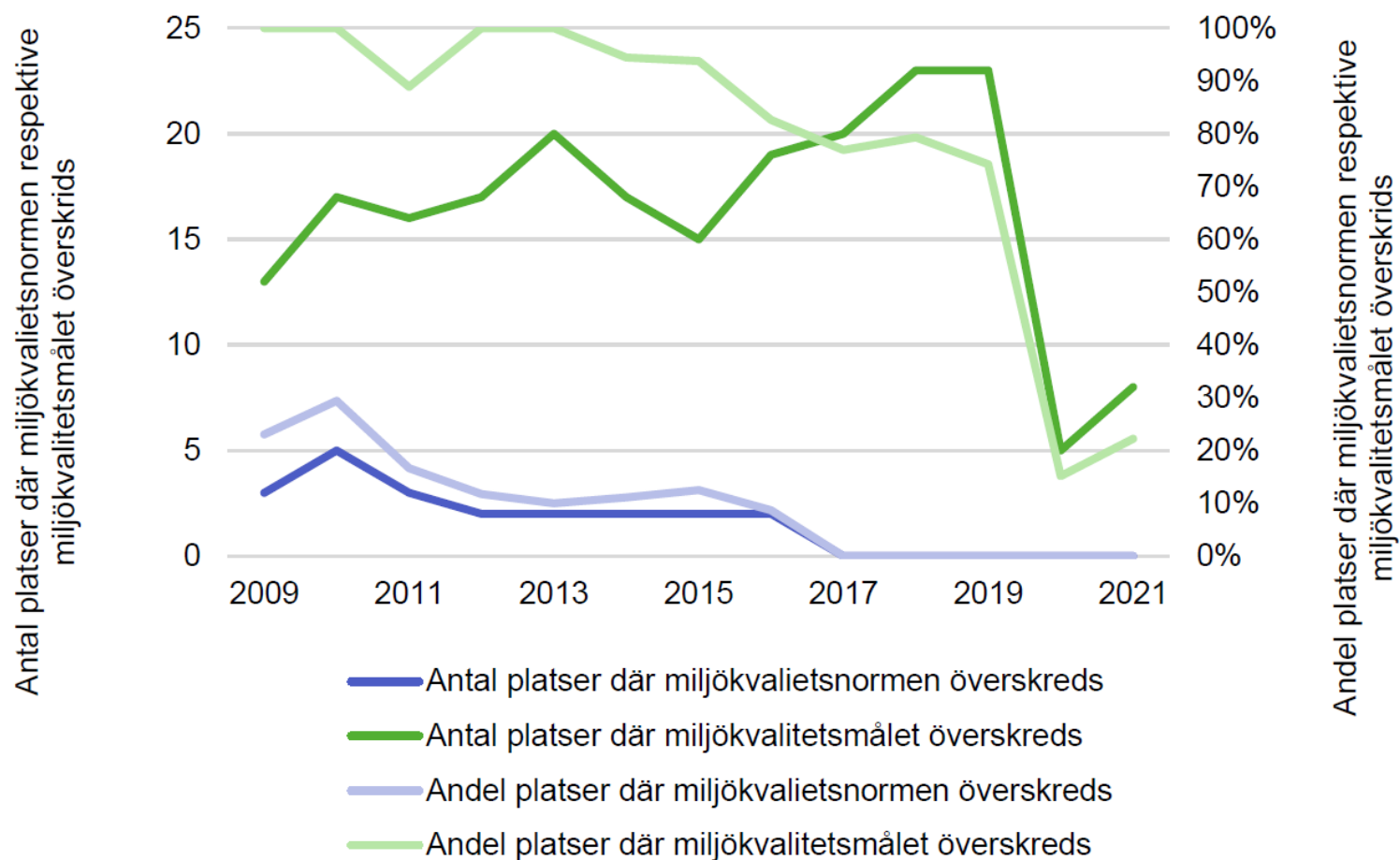
Figur 2.71. Antal observerade oljeutsläpp i Östersjön åren 1989–2021, samt antalet utförda spaningsflygtimmar respektive år.

Källa: HELCOM (2022b).





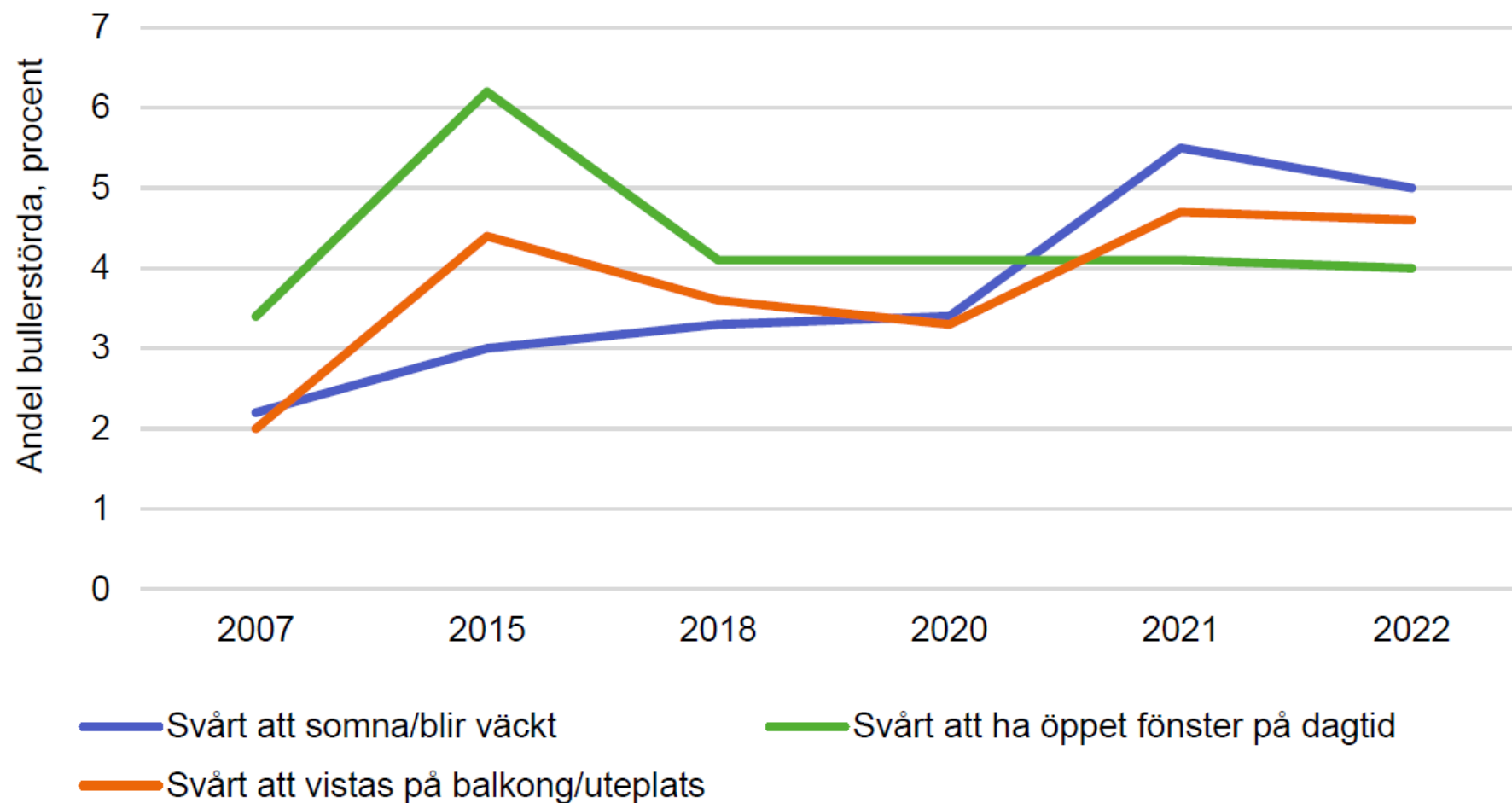
## Påverkan på människors livsmiljö – kvävedioxid i gaturum



Figur 2.76. Kvävedioxid i gaturum. Antalet platser med årsmedelvärde över miljökvalitetsnormen, MKN (40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ), andelen platser av samtliga uppmätta platser där årsmedelvärdet överstiger miljökvalitetsnormen, samt antalet platser där årsmedelvärdet överskrider miljömålets precisering, MKM (20  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) och andelen platser av samtliga uppmätta platser där årsmedelvärdet överstiger miljömålets precisering. Åren 2009–2021.

Källa: Naturvårdsverket (2023b)

# Påverkan på människors livsmiljö - buller



Figur 2.73. Störda av trafikbuller (självrapporerat). Andel (procent) för åren 2007, 2015, 2018, 2020, 2021 och 2022.

Källor: Folkhälsomyndigheten (2018b, 2023d).

