

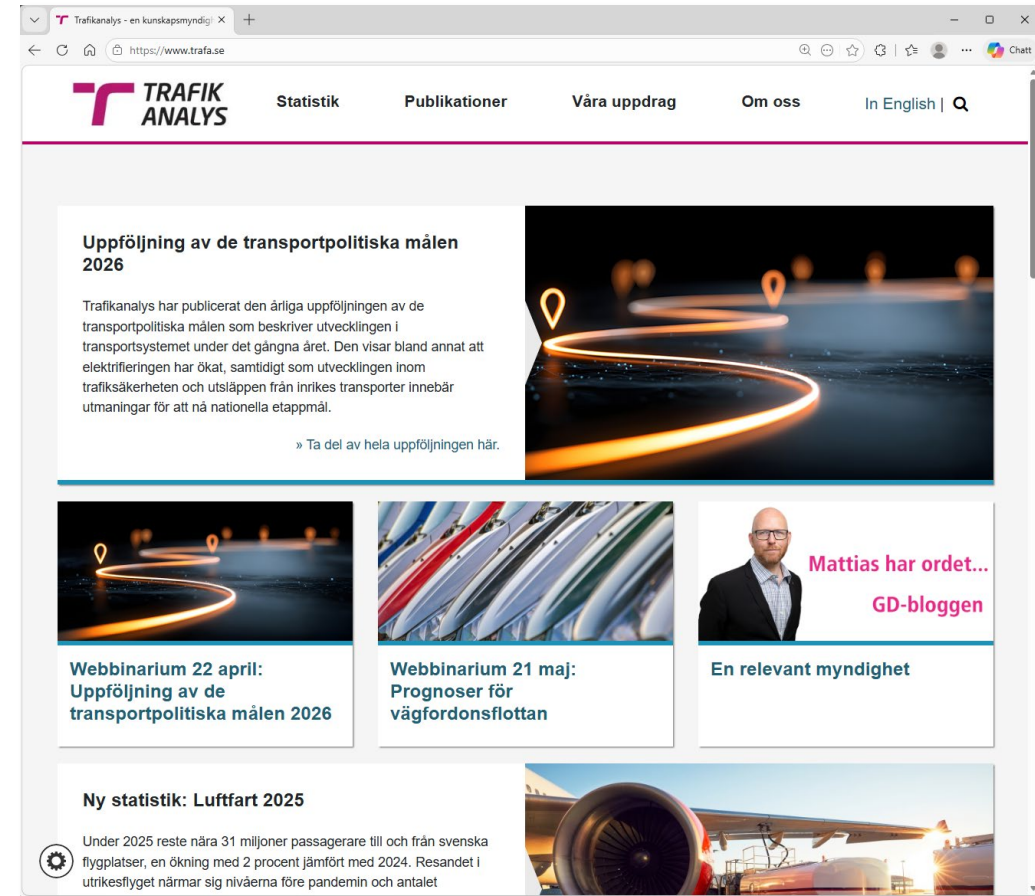
# Uppföljning av de transportpolitiska målen 2026



2026-04-22

# 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 40 medarbetare i Stockholm och Östersund
- **Från 1 januari 2027 ny myndighet efter sammanslagning med Tillväxtanalys.**



**trafa.se**

## Övergripande mål

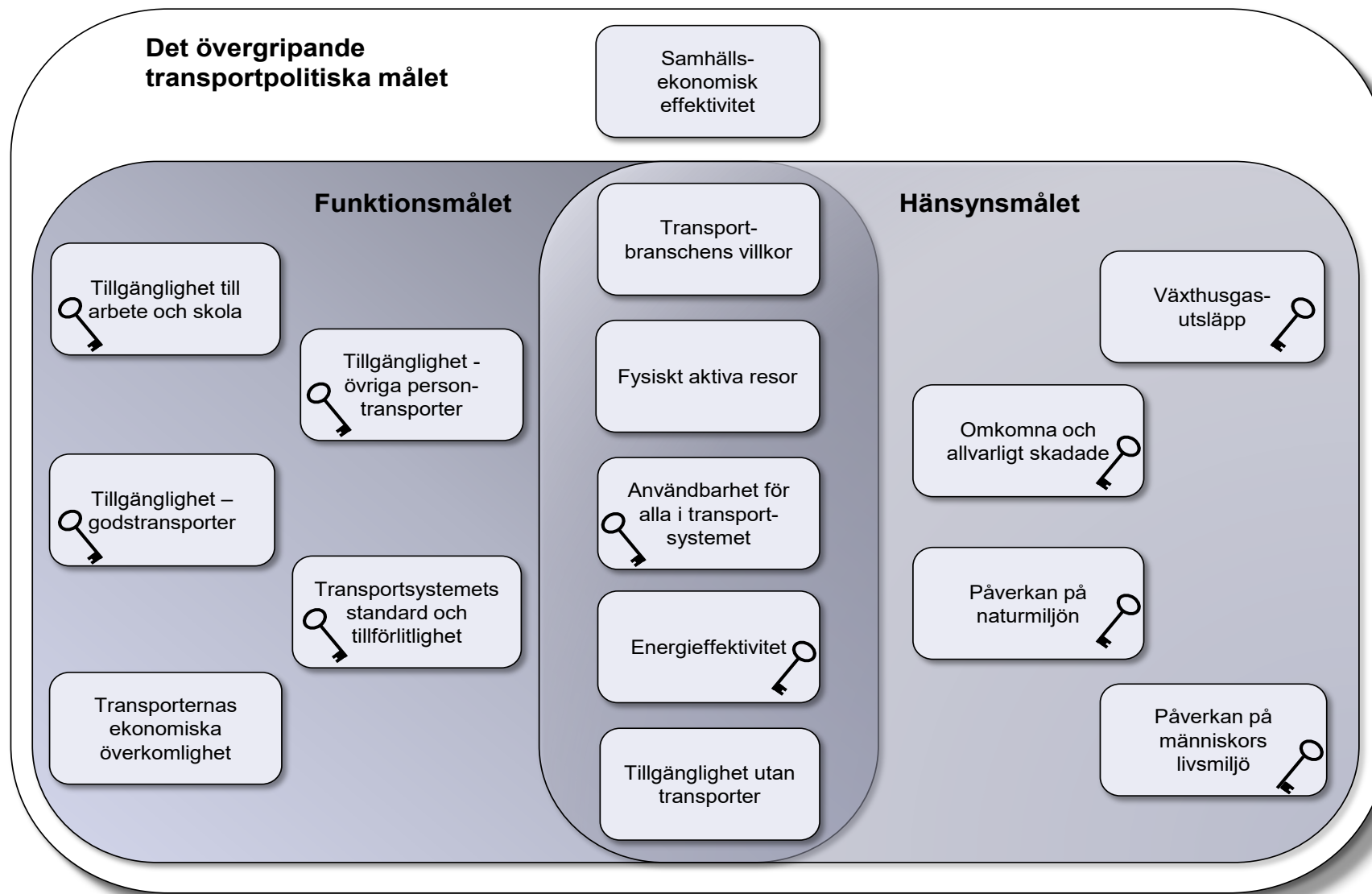
Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

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

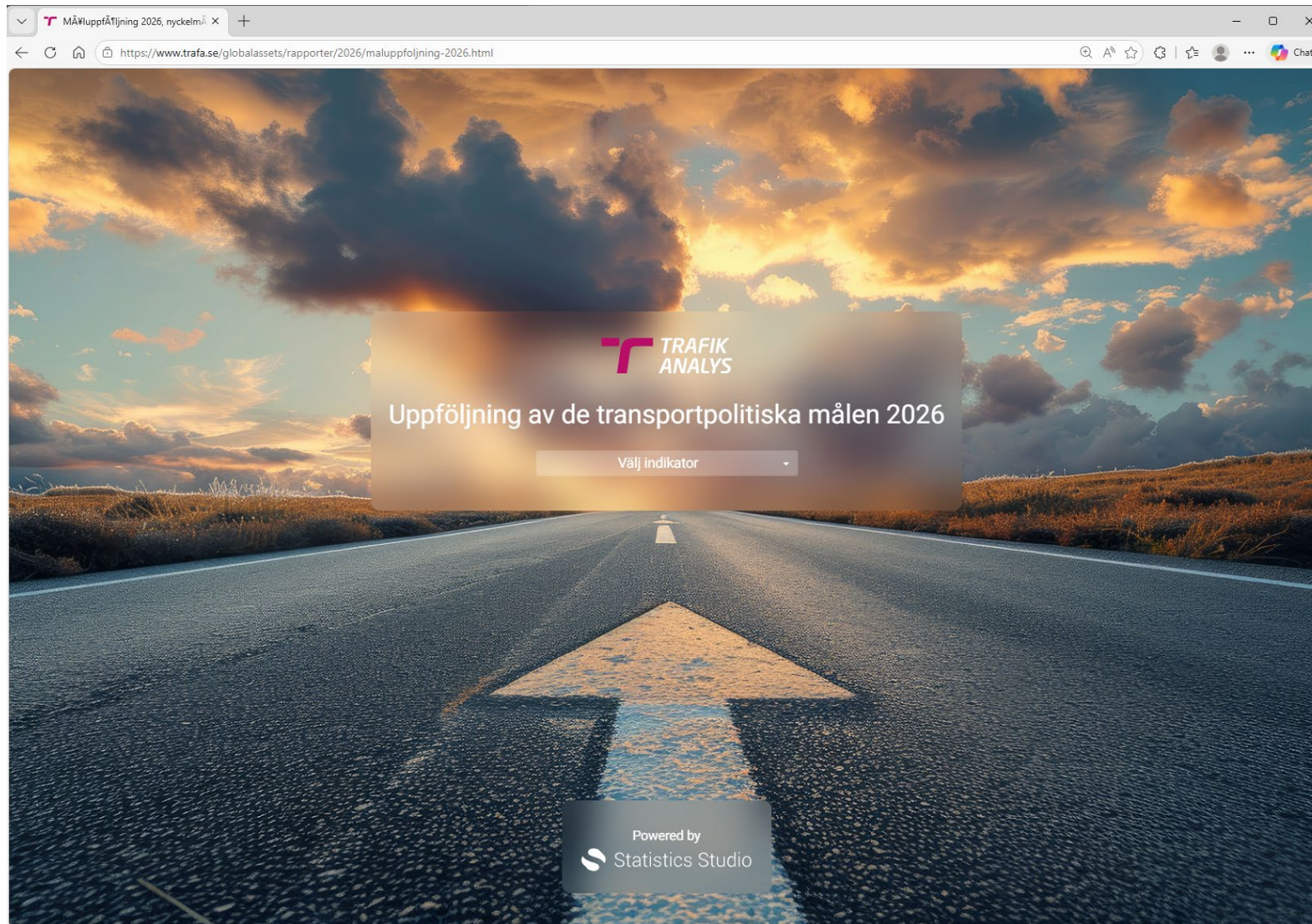


# En uppföljning – två publikationer

- Rapport 2026:4
  - Sammanfattning av utvecklingen på målnivån
  - Ukrainakriget, Iran-kriget och transporterna
  - Sammanvägda målbedömningar
  - Kopplingar till Agenda 2030
  - Slutsatser, diskussion och utvecklingsbehov
- PM 2026:4
  - Sammanfattning av utvecklingen på indikatornivån
  - Indikatorer och mått
  - Tillhörande Excel-bilaga med tabeller till figurerna

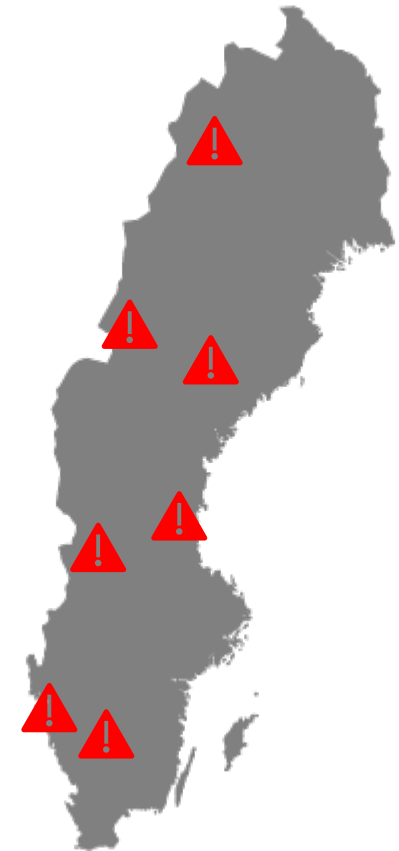


# Måluppföljningen på webben

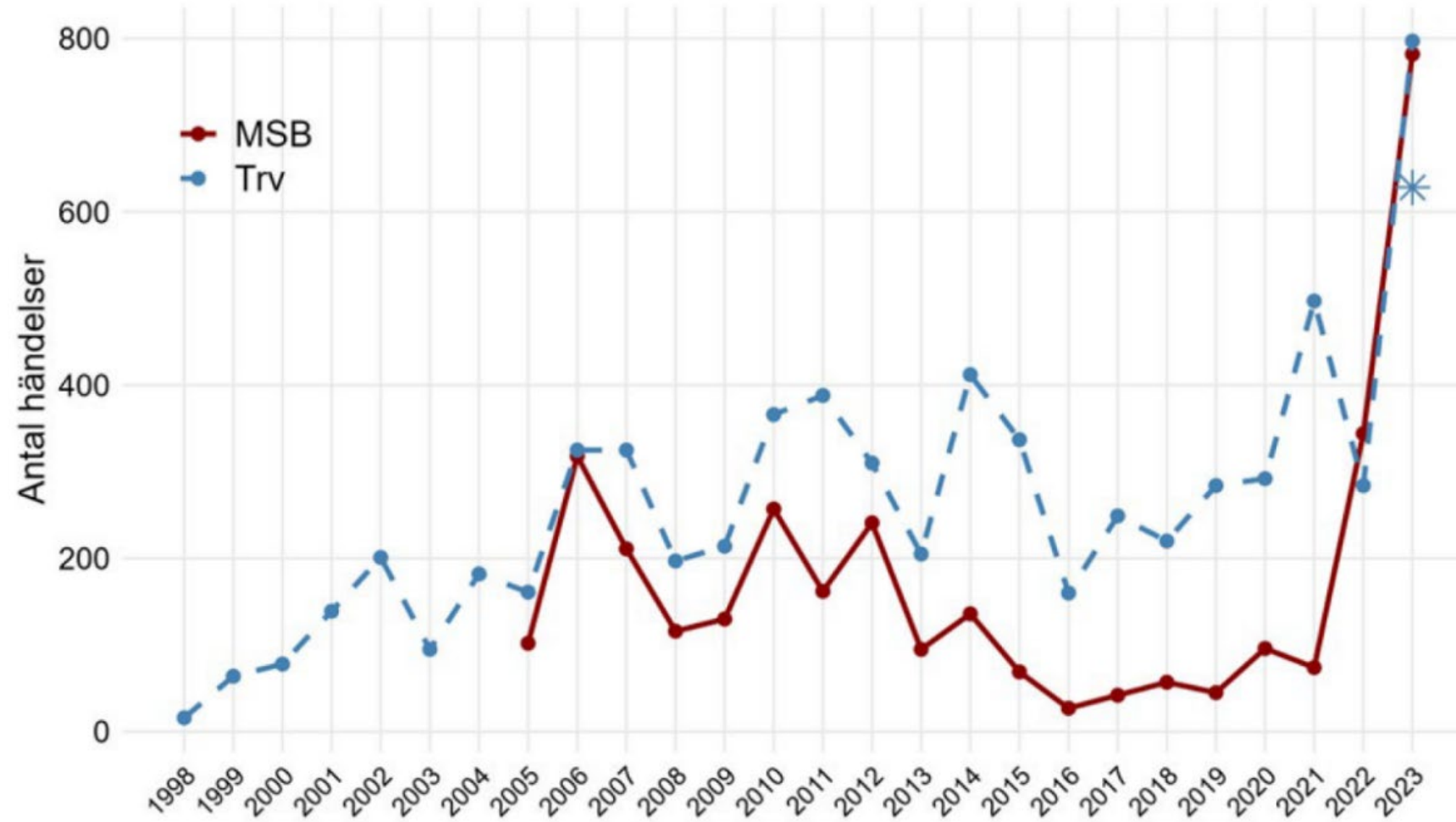


# Större händelser i transportsystemet 2025

- Flera kraftiga snöoväder över hela landet senare delen av januari (orkanstyrka i Norrlands fjälltrakter – stor påverkan på tågtrafiken)
- Stora skyfall i Västernorrland – tågurspårningar, bortspolade vägkroppar och banvallar och ett dödsfall – september
- Skyfall och översvämningar i Jönköping – september
- Massivt snöfall i Gävletrakten – 1,3 meter snö inom några dygn – november
- Extrema väderhändelser har redan blivit vanligare. Klimatanpassningsåtgärder pågår och behovet växer. Även verksamheter som bedrivs i närheten av transportinfrastruktur kommer att påverkas.



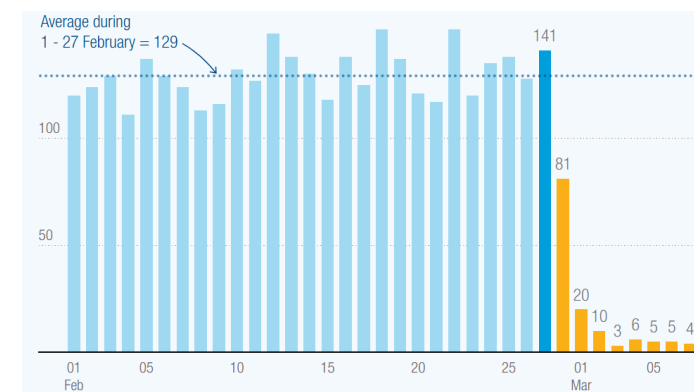
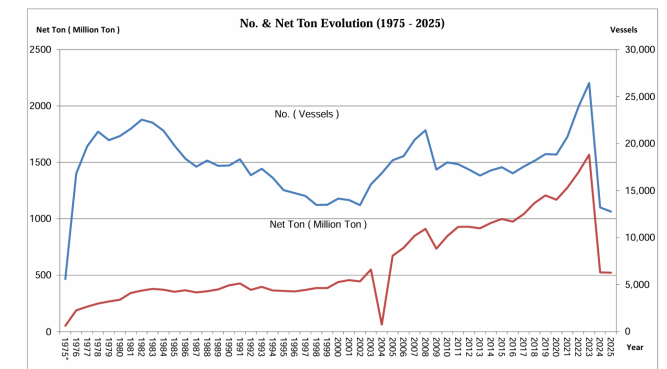
# Översvämningshändelser blir allt vanligare



Källa: SMHI (2026) Översvämningshändelser i Sverige

## Fortsatt oroligt omvärldsläge påverkar transporter

- Kriget i Ukraina fortsätter – fortsatt påverkan på energipriser, flygvägar och handelsflöden.
- Som en följd av Gazakriget fortsatte attackerna mot sjöfarten på väg mot Suezkanalen. Flera rederier väljer fortsatt att använda farleden runt Godahoppsudden istället. Trafiken genom Suezkanalen började visa en ökning under slutet av 2025.
- Fortsatta oklarheter rörande tullarna som USA infört påverkar den internationella handeln.
- USA och Israels angrepp mot Iran har 2026 medfört att sjöfarten förbi Hormuzsundet stoppats, med stor påverkan på oljans världsmarknadspris. Även sjöfarten i Röda havet och Suezkanalen har påverkats av konflikten. Nu råder vapenvila, men den är skör.



# Finlandsfärjor sänker farten – ska spara bränsle

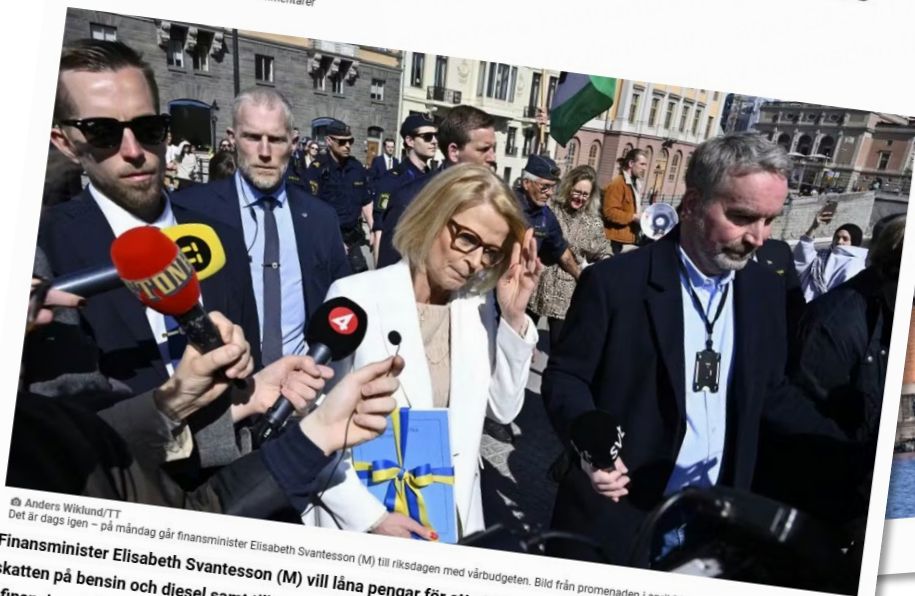
17 mar 2026 kl 19.28

TT

2026-04-10 05:15

## Regeringen vill miljardlåna för sänkt bensinskatt

Publicerad i söndags kl. 07:32 0 kommentarer



Anders Wiklund/TT  
Det är dags igen – på måndag går finansminister Elisabeth Svantesson (M) till riksdagen med vårbudgeten. Bild från promenaden i april 2025.

Finansminister Elisabeth Svantesson (M) vill låna pengar för att sänka skatten på bensin och diesel samt till elstöd. Vårbudgeten rymmer ofinansierade förslag på 7,7 miljarder kronor. Och beredskap finns för ytterligare 8 miljarder i sänkt skatt framåt höstens val.

## Nytt besked från SAS: Ställer in 1 000 avgångar

De extremt höga bränslepriserna tvingar SAS att ställa in flera hundra i mars. Och fler kommer det bli i april. Resebolaget tvingas stänga in över 1 000 avgångar i april. Men är detta en flygning som berörs.

Dela

## Finansministern utesluter inte ransonering: "Förbereder oss på det värsta"

Victor Stenquist

Publicerad 2026-03-30

+ Följ Mejl

Dela Spara

### Stigande bränslepriser och en nyckfull elmarknad

Finansminister Elisabeth Svantesson hoppas snart kunna sänka bensinskatten ytterligare – men varnar samtidigt att drivmedel kan bli en bristvara.

– Blir det här mer utdraget då kommer vi att få problem med högre priser och kanske till och med tillgång, säger hon.

## Europas flygbränsle slut om sex veckor

TRAFIK ANALYS

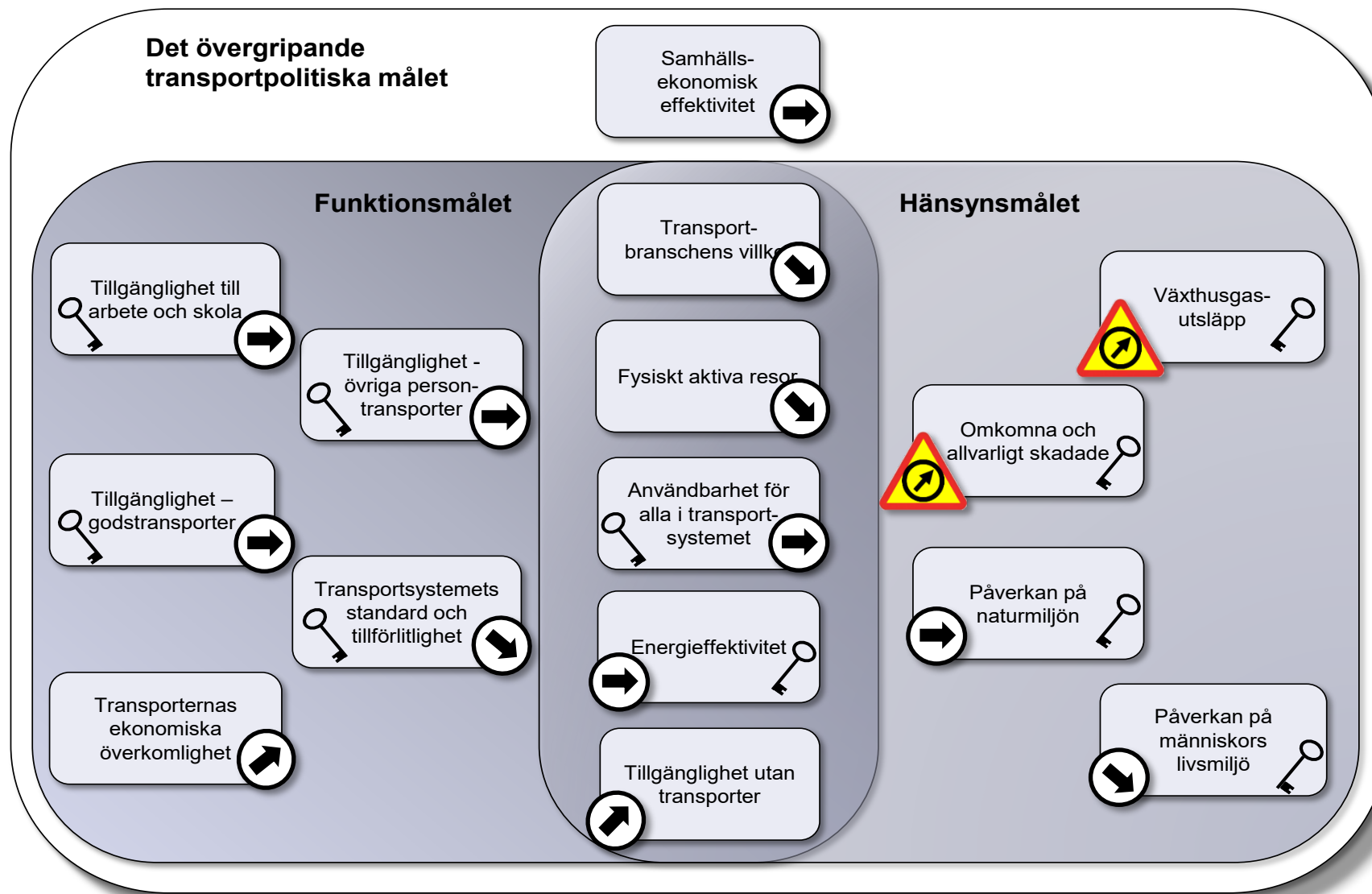


bränsle kvar, uppger Fatih Birol, chef för IEA. Det kan komma att ställas in om fortsatt blockeras. konsekvenser för ekonomisk tillväxt för Birol. Högre elpriser, säger han i en intervju. Det är hårdare än andra, menar Birol så som Kina, Indien och Japan. Det sätter han.

# Nyckelmåttens utveckling

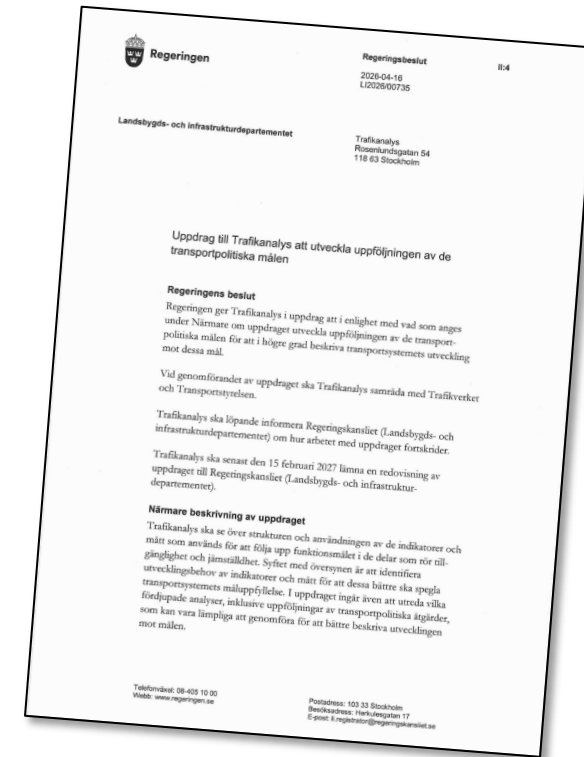
- 31 stycken nyckelmått
- 25 av dessa är kopplade till nyckelindikatorer
- 9 bedöms ha utvecklats positivt
- 4 bedöms ha utvecklats negativt
- 18 bedöms vara på en liknande nivå som när målen antogs (eller när tidsserien inleds)

Indikator (numrering anger avsnitt i PM 2025:7)	Nyckelmått	Uppdaterat	Trend
2.1. Samhällesekonomisk effektivitet	Icke internaliserade kostnader	2026	
2.2. Transportsystemets standard och tillförlitlighet	Varaktighet i totalstopp i vägnätet	2026	
	Punktlighet på järnväg	2026	
	Transportinfrastruktur	2026	
2.3. Tillgänglighet till arbete och skola	Tillgänglighet till grundskola	2026	
	Tillgänglighet till gymnasium	2026	
	Antal lokala arbetsmarknadsregioner	2026	
	Viktad tillgänglighet – logsumma	2026	
2.4. Tillgänglighet – övriga persontransporter	Kommuner med god lokal tillgänglighet	2026	
	God eller acceptabel interregional tillgänglighet.	2026	
	Viktad tillgänglighet – logsumma	2026	
2.5. Tillgänglighet – godstransporter	Logistics Performance Index (LPI)	2024	
	Generaliserade transport- och logistikskostnader	2025	
2.6. Transporternas ekonomiska överkomlighet	Ekonomisk överkomlighet – bil*	2026	
	Ekonomisk överkomlighet – kollektivtrafik*	2026	
2.7. Transportbranschens villkor	Körkortsinnehavare buss och tung lastbil	2026	
2.8. Fysiskt aktiva resor	Fysiskt aktiva resor	2026	
2.9 Tillgänglighet utan transporter	Tillgång till digital infrastruktur	2026	
2.10. Användbarhet för alla i transportsystemet	Tillgänglighet till kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning**	2026	
	Mäns och kvinnors resmönster	2026	
	Inflytande i beslutsprocesser	2026	
	Objektiv trygghet	2026	
	Subjektiv trygghet	2026	
2.11. Energieffektivitet	Energiintensitet i transportarbetet	2026	
2.12. Växthusgasutsläpp	Utsläpp från inrikes transporter	2026	
	Utsläpp från utrikes transporter	2026	
2.13. Påverkan på naturmiljön	Landskapsanpassad infrastruktur **	2026	
2.14. Påverkan på människors livsmiljö	Utsatthet för buller	2025	
	Kvävedioxid i luft	2026	
	Partiklar i gatorum	2026	
2.15. Omkomna och allvarigt skadade	Omkomna i transportsystemet	2026	
	Svårt / allvarigt skadade i transportsystemet	2026	

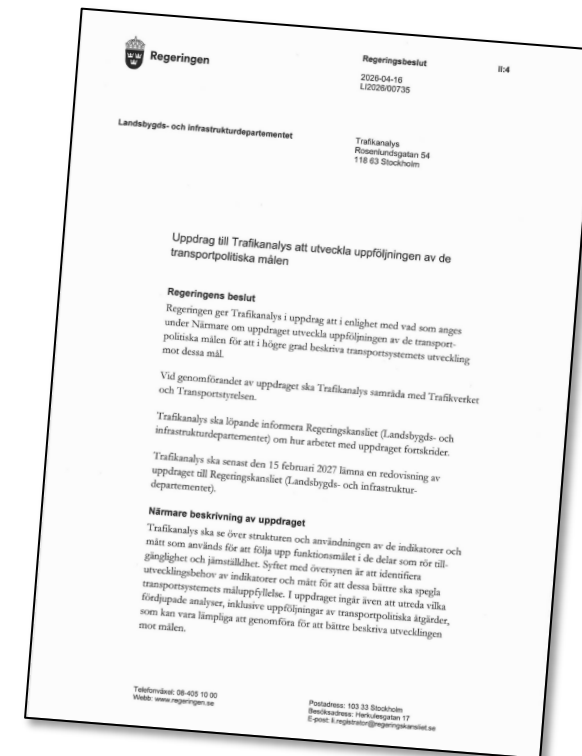


# Regeringsuppdrag – utveckla måluppföljningen, beslutat 16 april

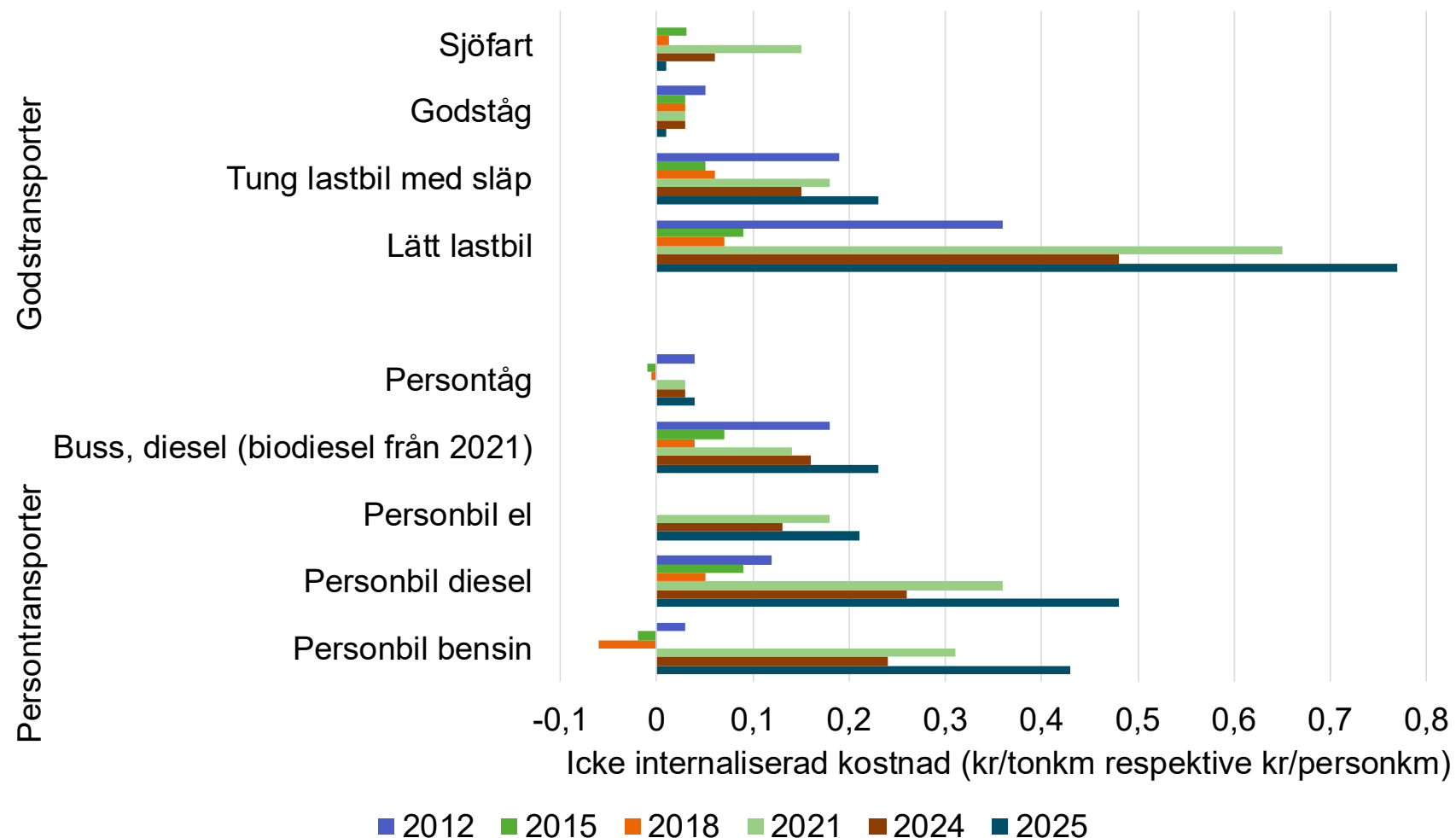
- Syftet med översynen är att identifiera utvecklingsbehov av indikatorer och mått för att dessa bättre ska spegla transportsystemets måluppfyllelse.
- Trafikanalys ska se över strukturen och användningen av de indikatorer och mått som används för att följa upp funktionsmålet i de delar som rör *tillgänglighet och jämställdhet*
- I uppdraget ingår även att utreda vilka fördjupade analyser, inklusive uppföljningar av transportpolitiska åtgärder, som kan vara lämpliga att genomföra för att bättre beskriva utvecklingen mot målen.
- Trafikanalys ska även se över och föreslå:
  - nya mått som speglar transportsystemets utveckling vad gäller näringslivets konkurrenskraft med utgångspunkt i de transportpolitiska målen,
  - hur en redovisning av väg- och järnvägsnätets kvalitet kan utvecklas,
  - relevanta mått för uppföljning av hur väl den svenska dataekonomin på framför allt vägområdet bidrar till de transportpolitiska målen, och
  - hur data för namngivna infrastrukturobjekt som tagits i bruk sedan kan användas för att följa upp samhällsekonomisk effektivitet.



- Där så är möjligt och relevant bör indikatorerna och måtten ge möjligheter att avspegla regionala och geografiska skillnader.
- Trafikanalys ska i övrigt pröva eventuella ytterligare behov av att se över och utveckla indikatorer i sin uppföljning inom ramen för myndighetens instruktionsenliga uppgift att varje år redovisa en uppföljning av de transportpolitiska målen till regeringen.
- Trafikanalys ska också se över hur Trafikverket, Transportstyrelsen och Trafikanalys bättre kan säkerställa tillgång till underlag som transportmyndigheterna tar fram inom sina respektive uppgifter.
- Redovisas senast den 15 februari 2027

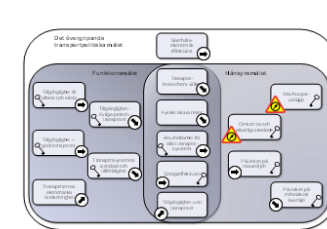
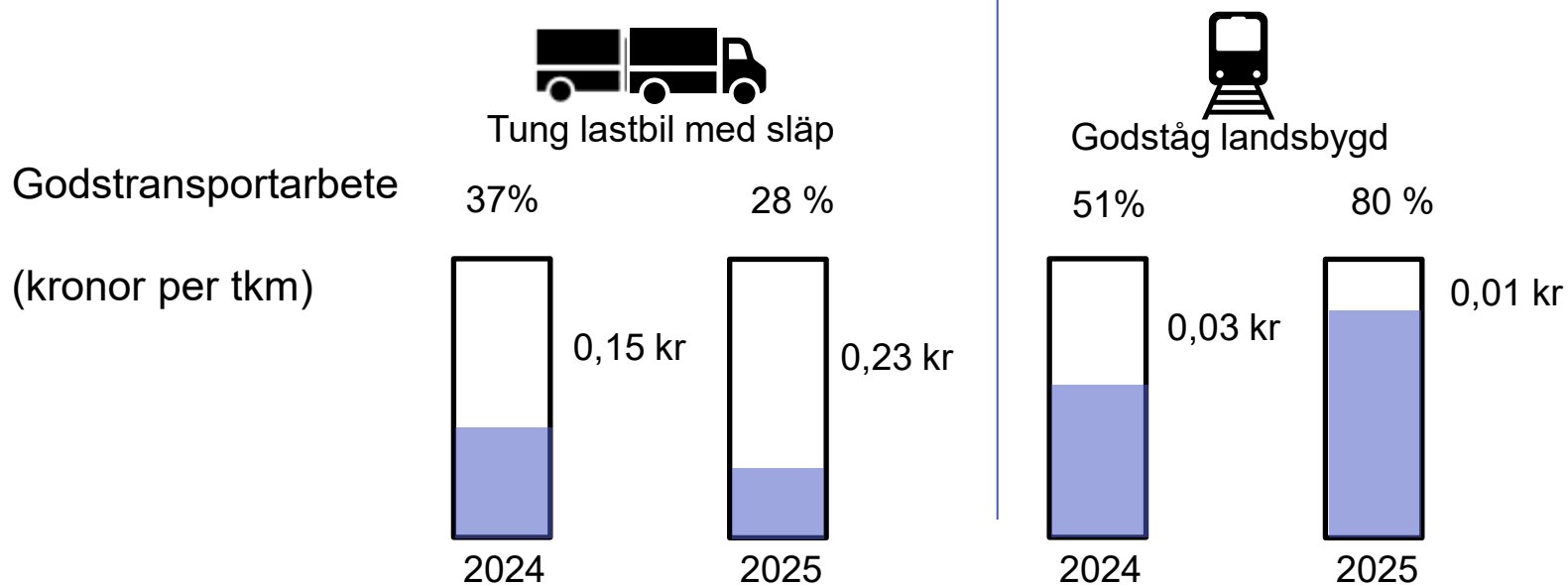
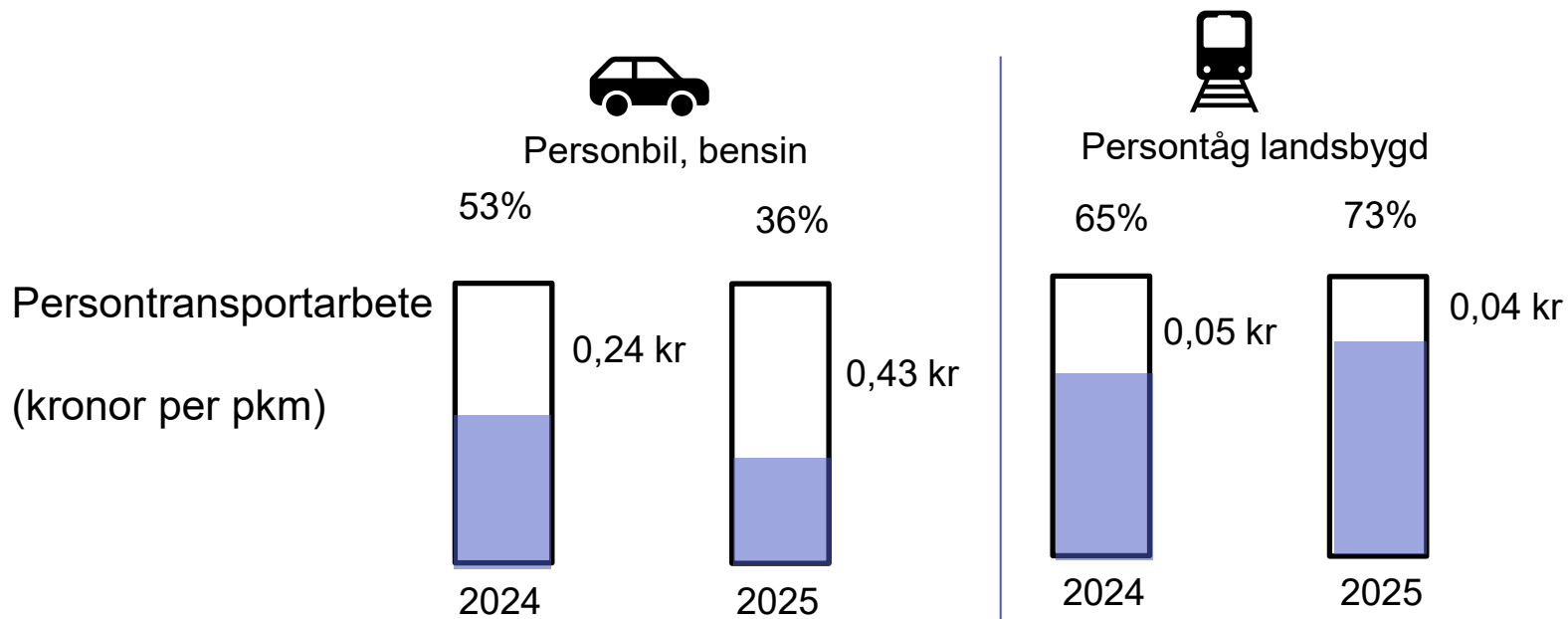


## Återstående icke internaliserade kostnader

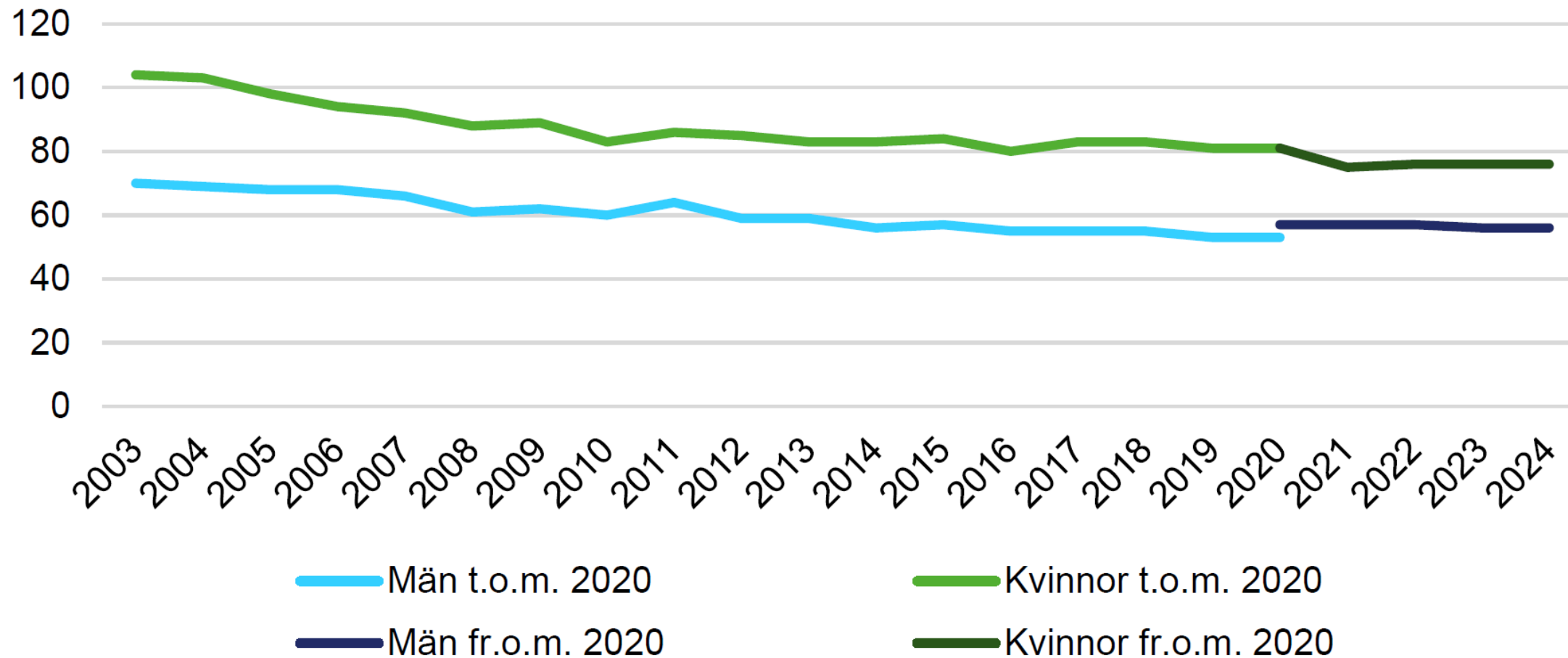


**Figur 2.1. Återstående icke-internaliserade kostnader för olika typer av trafik och transporter (kostnader i kronor per tonkm respektive personkm) beräknade vägda genomsnitt baserat på trafikens fördelning mellan tätort och landsbygd). Tågtrafik 2025 avser dock enbart tågtrafik i landsbygd. Negativa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

# Ny koldioxidvärdering från 2024 förändrar mest för vägtrafiken

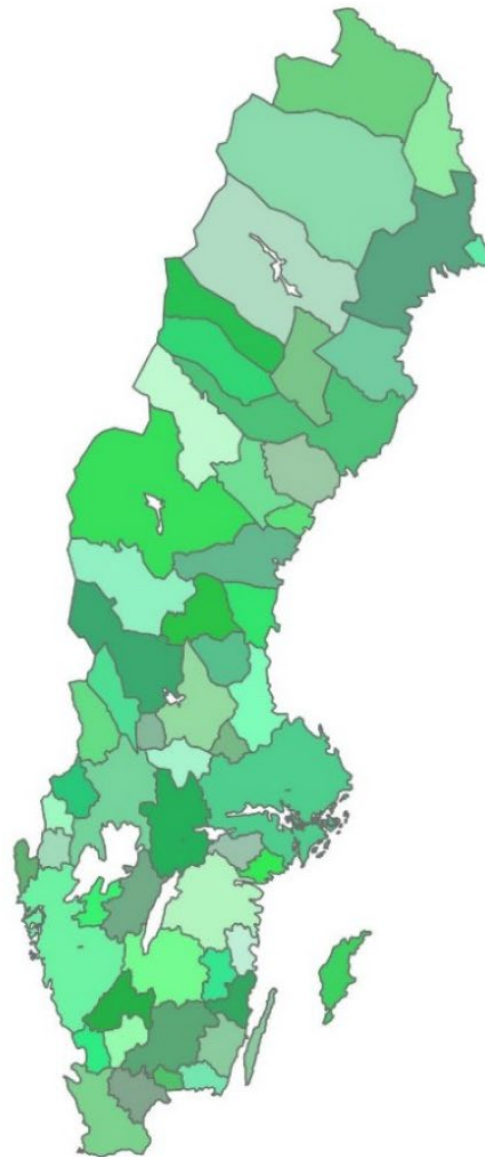


# Lokala arbetsmarknadsregioner

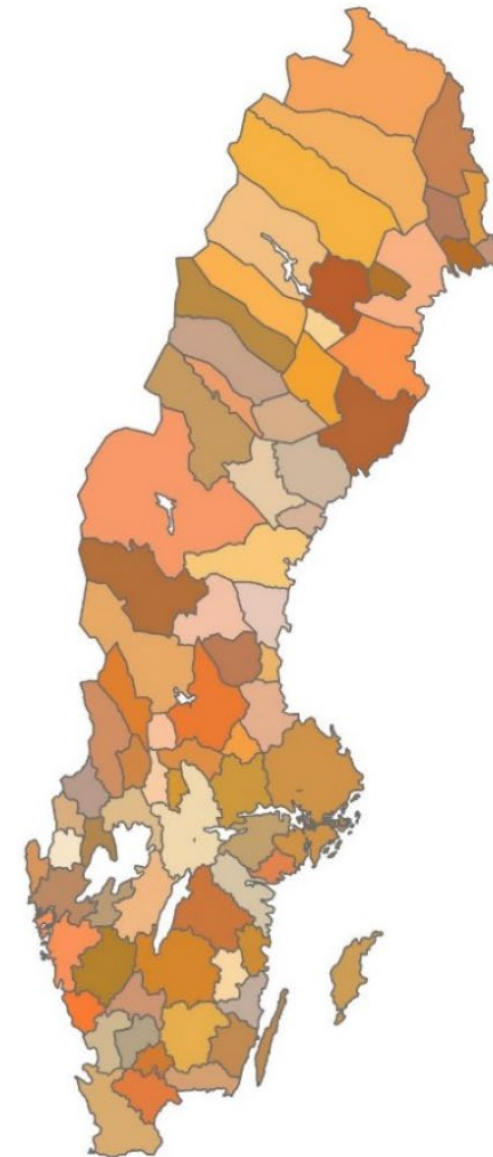


Figur 2.12. Antal lokala arbetsmarknadsregioner för män respektive kvinnor åren 2003–2024.  
Källa: SCB (2024b)

# Lokala arbetsmarknadsområden



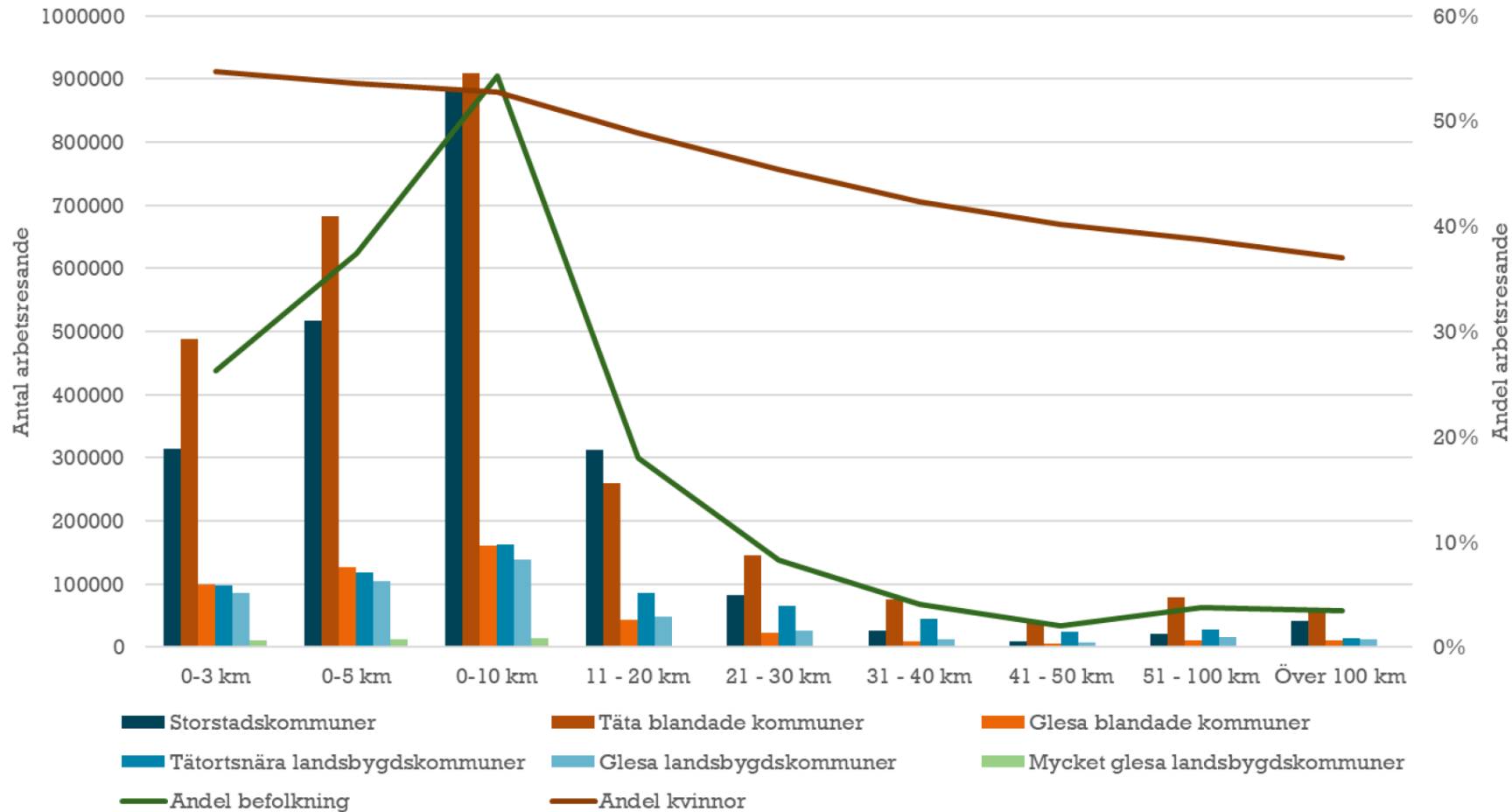
Lokala arbetsmarknadsområden för män



Lokala arbetsmarknadsområden för kvinnor

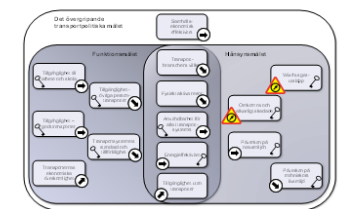
**Figur 2.13. De lokala arbetsmarknadsregionernas utbredning för män respektive kvinnor 2024.  
Källa: SCB (2024b). Bearbetning av Trafikanalys.**

# Arbetspendlingen



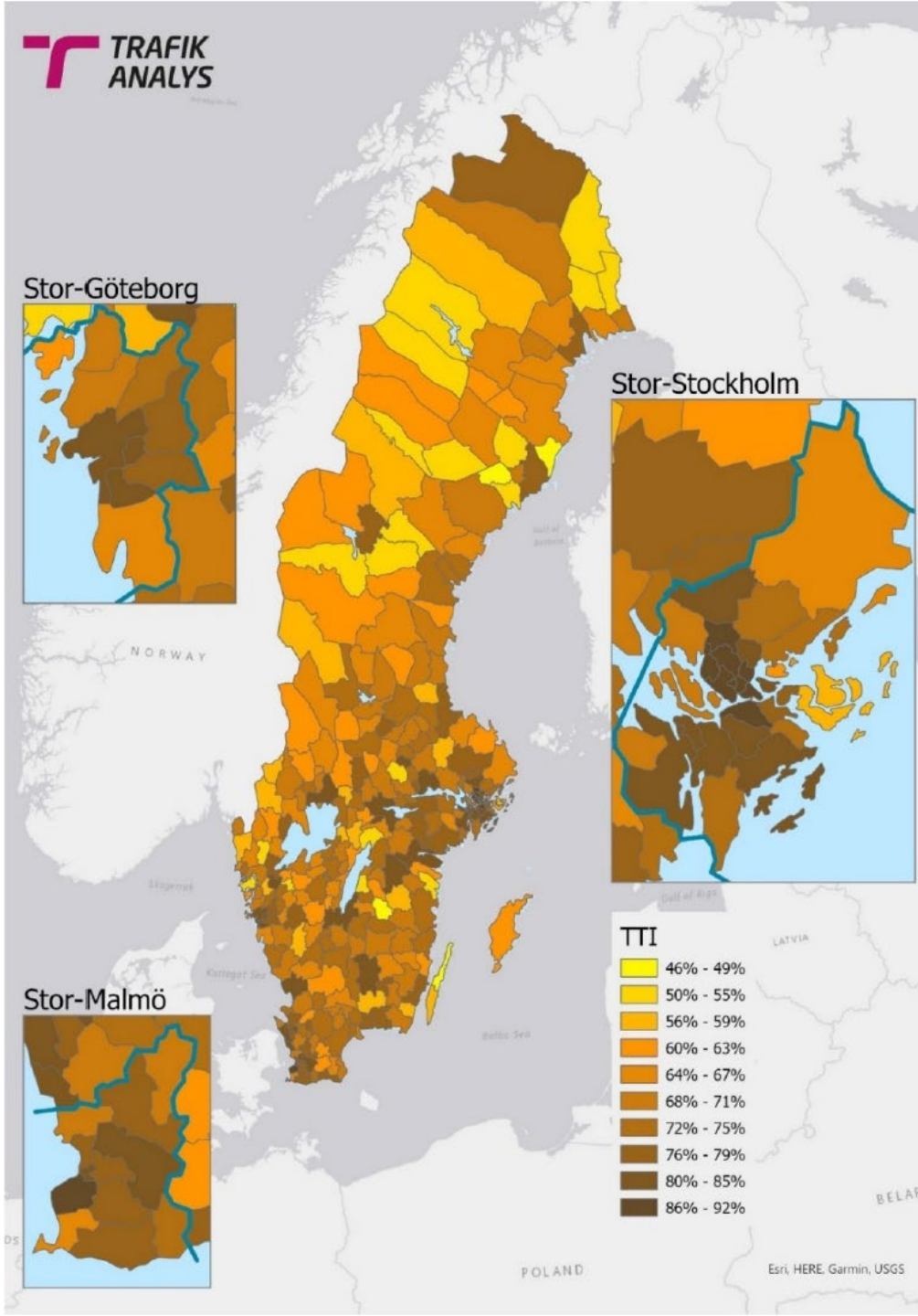
Figur 2.11. Fågelvägsavstånd mellan bostad och arbetsställe uppdelat efter kommungrupp år 2023. Vänster axel visar antalet arbetsresande per avstånd (miljontal) och högra axeln andelen av samtliga arbetsresande samt andelen kvinnor i respektive avståndssegment. Observera att andelarna i de tre första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

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



# Tillgänglighet – övriga persontransporter

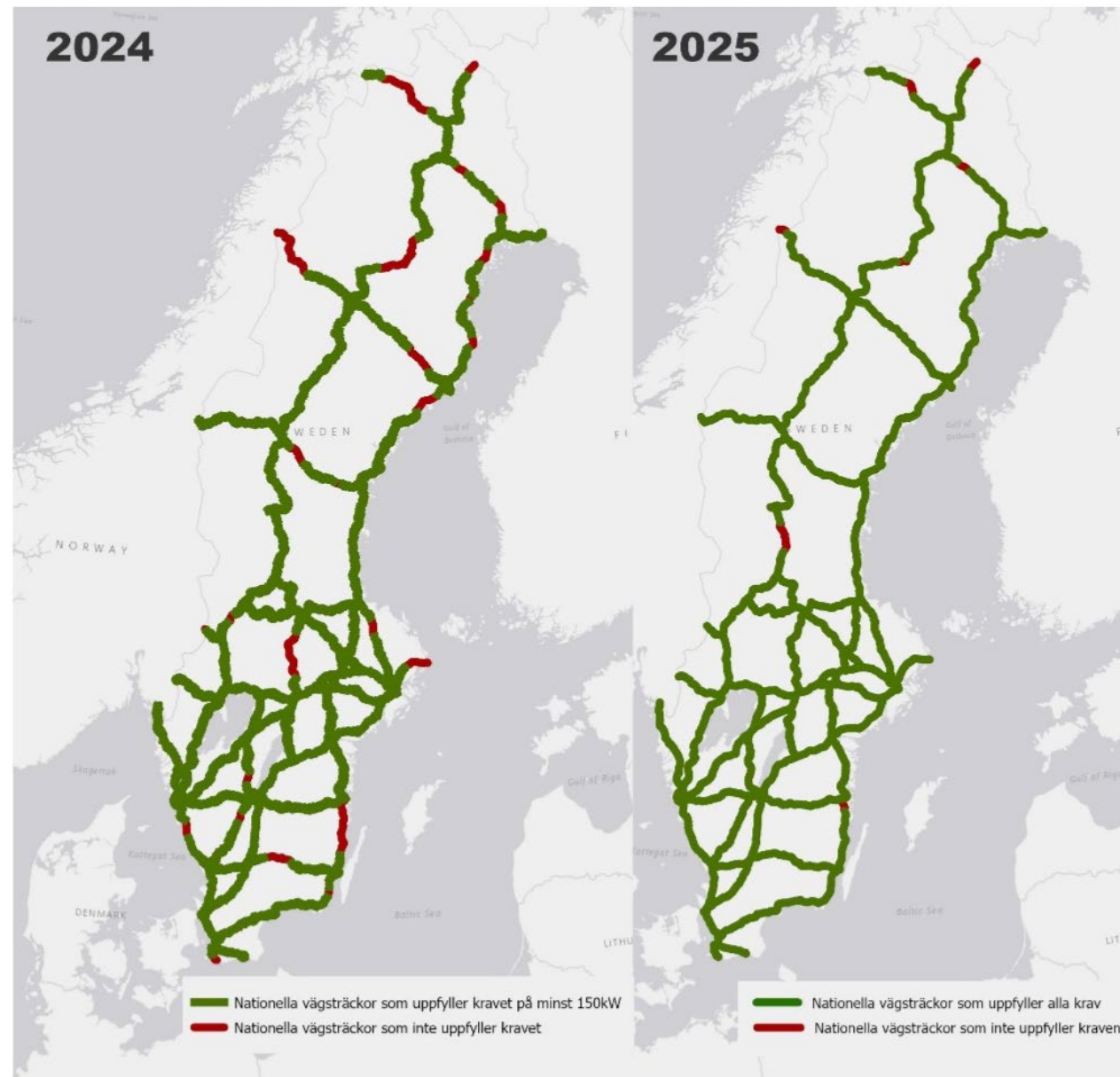
## Lokalt tillgänglighetsindex



Figur 2.17. Lokalt tillgänglighetsindex (TTI) år 2025 – Andel befolkning som i genomsnitt når målpunkterna i vägnätet inom 20 minuter med respektive färdssätt (gång, cykel, bil och kollektivtrafik). Anm: Inkluderade målpunkter är dagligvaruhandel, apotek, paketutlämning, drivmedel, grundskola, gymnasium, flygplats och järnvägsstation. Källa: Egen bearbetning baserat på data från Trafikverket (2026c), SCB (2025b), Skolverket (2025) och (Tillväxtverket 2024).

## Tillgänglighet till publik laddning

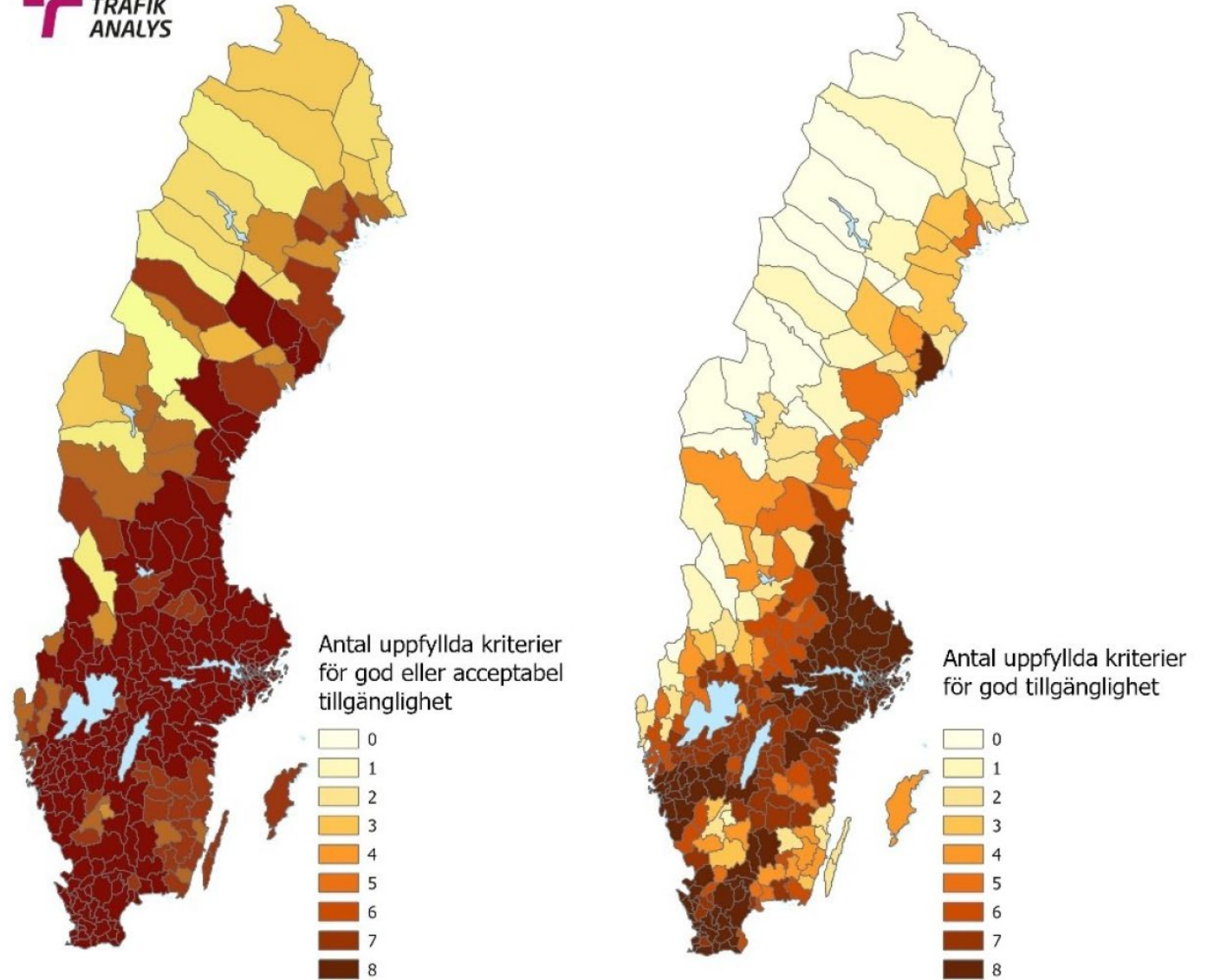
## Uppfyllandet av AFIR – direktivet



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

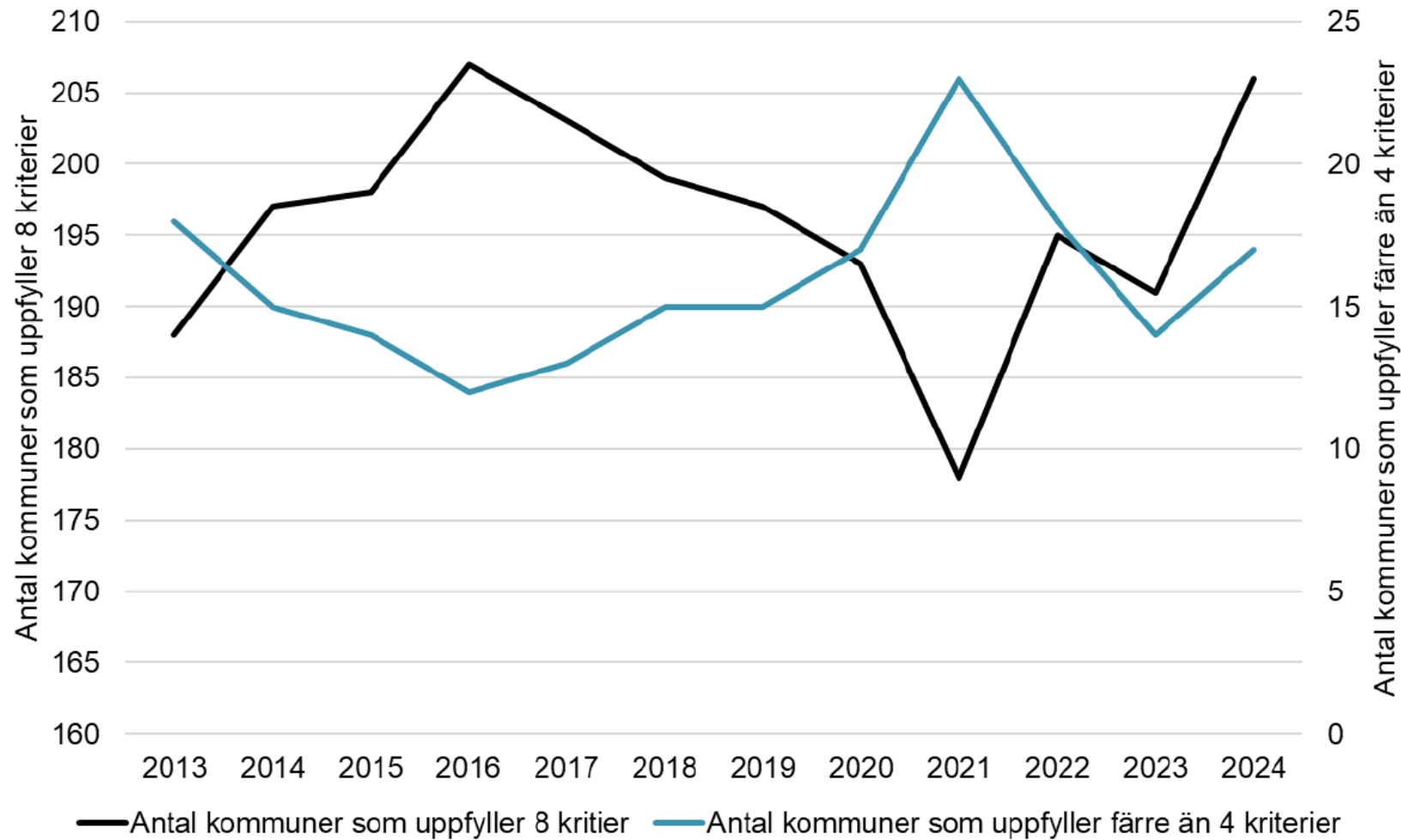
# Tillgänglighet – övriga persontransporter

## Interregional tillgänglighet



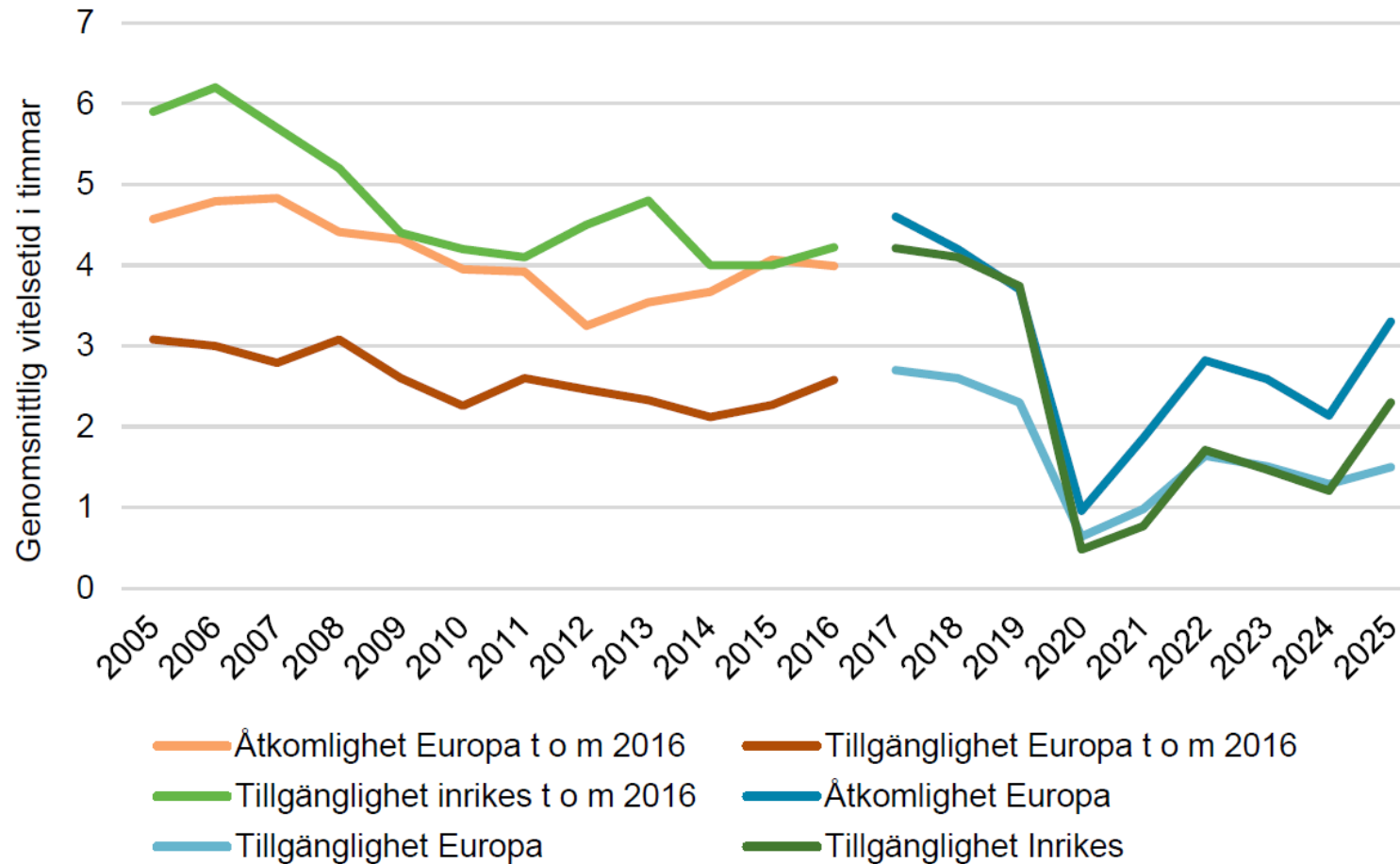
Figur 2.22. Interregional geografisk tillgänglighet. Antal kriterier (1–8) som uppfylls på minst nivån för acceptabel tillgänglighet (vänster bild) respektive nivån för god tillgänglighet (höger bild) per kommun, med Trafikverkets trafikavtal

# Interregional tillgänglighet



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

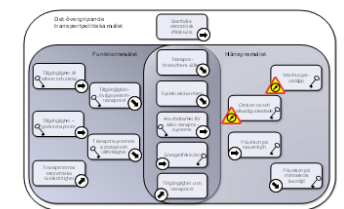
# Tillgänglighet och åtkomlighet med flyg



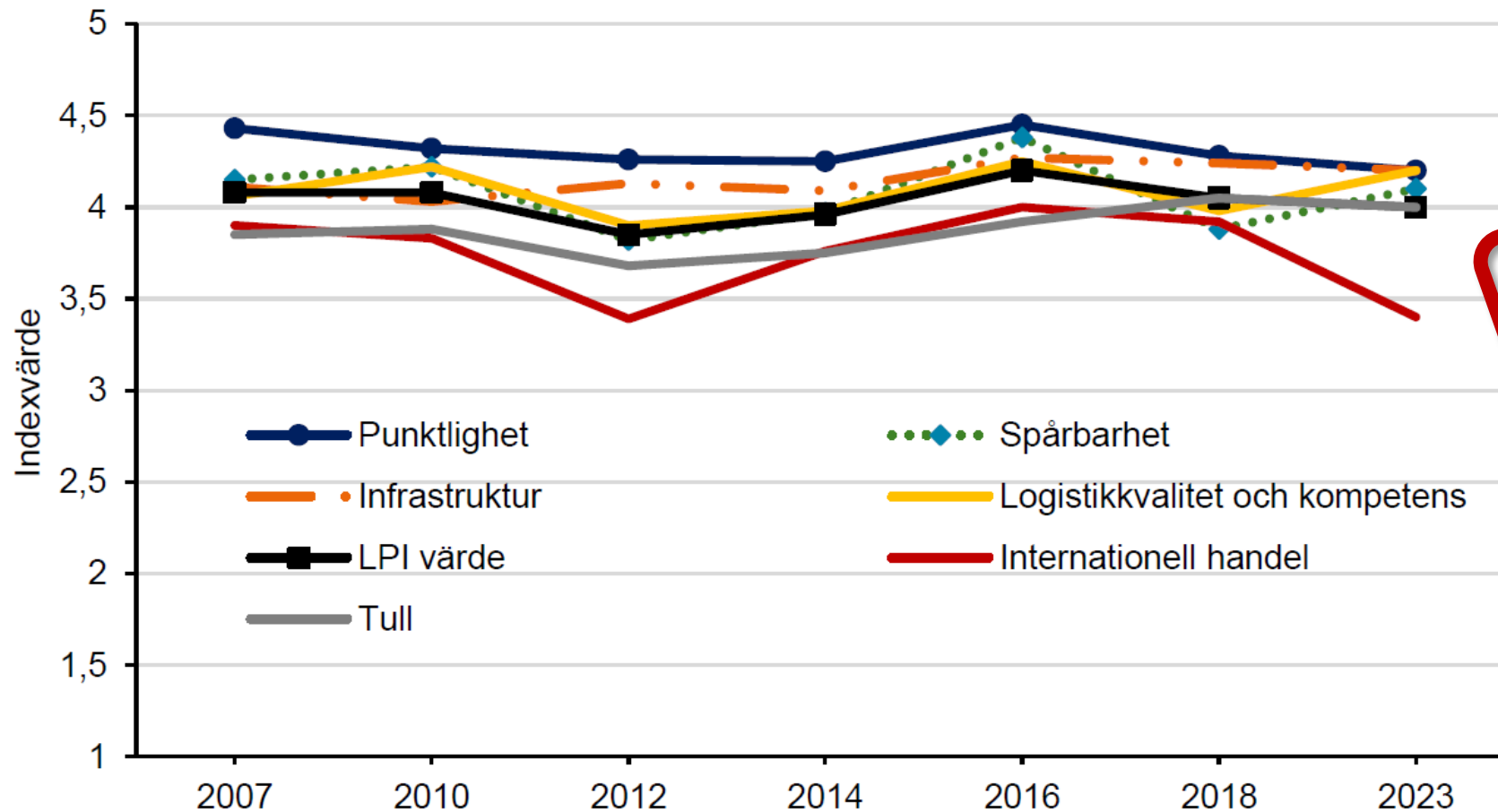
Figur 2.25. Utveckling av genomsnittlig (i timmar) vistelsetid 2005–2025 till och från Europa samt till och från svenska flygplatser.

Källa: Transportstyrelsen (2026d).

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

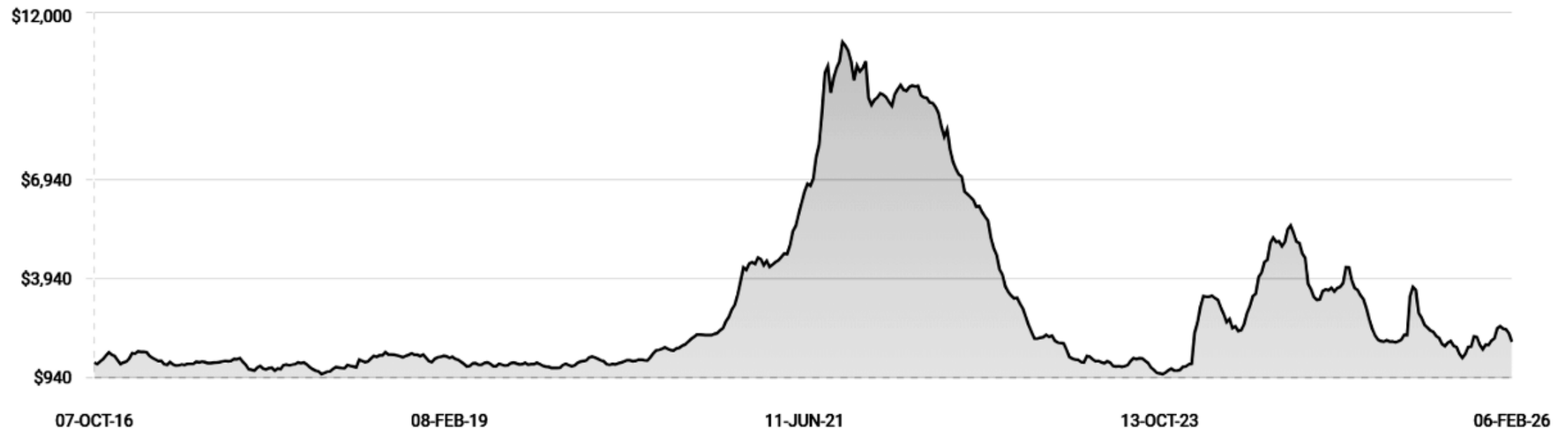


# Tillgänglighet – godstransporter LPI



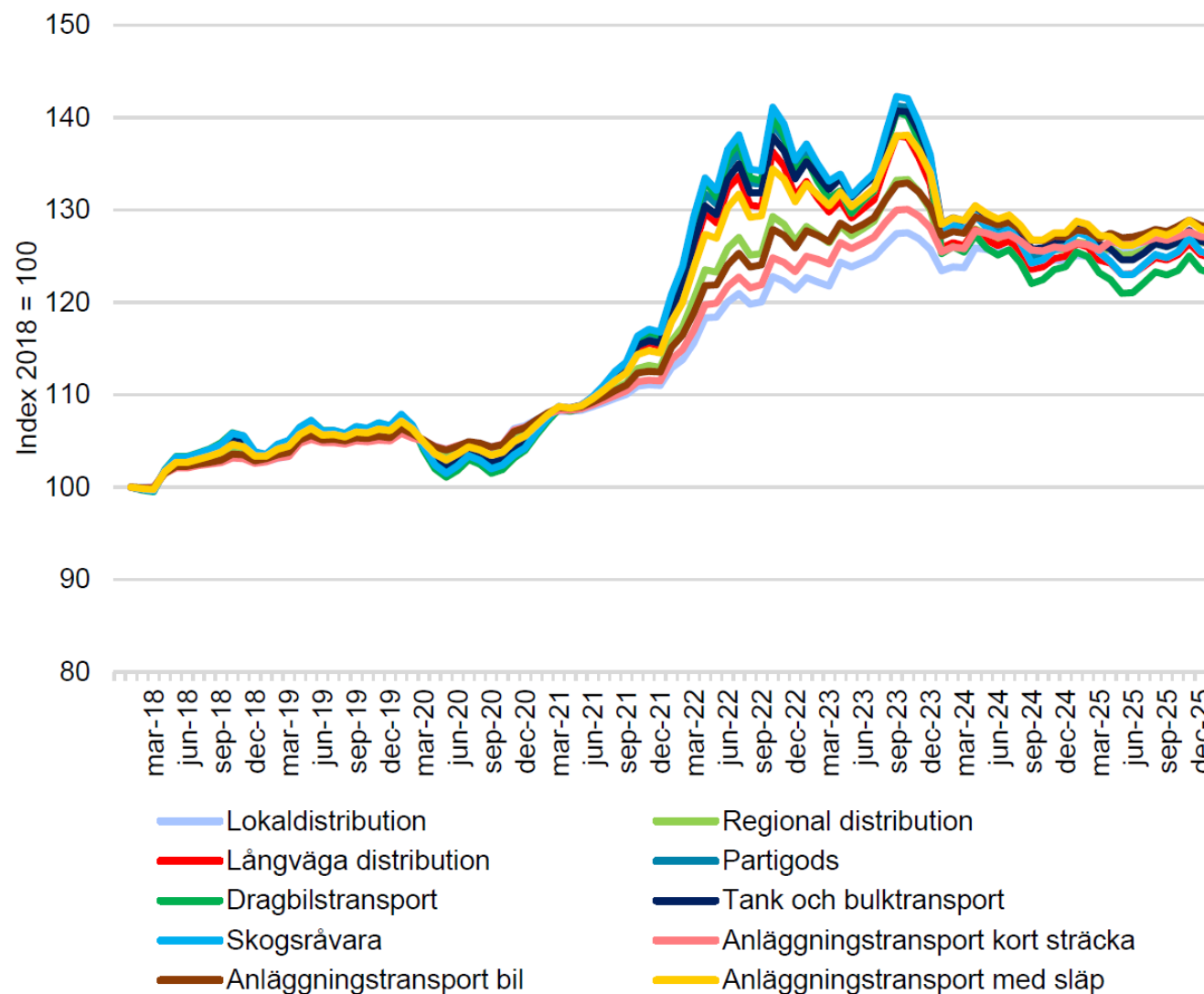
Figur 2.33. Logistics Performance Index (LPI) med delindex för Sverige 2007–2023.  
Källa: The World Bank (2023)

# Godstransportkostnader internationell containertrafik



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

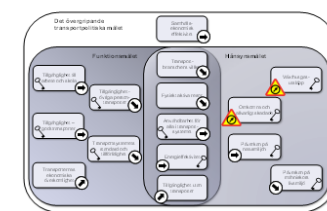
# Transportkostnadsutvecklingen för lastbilstransporter



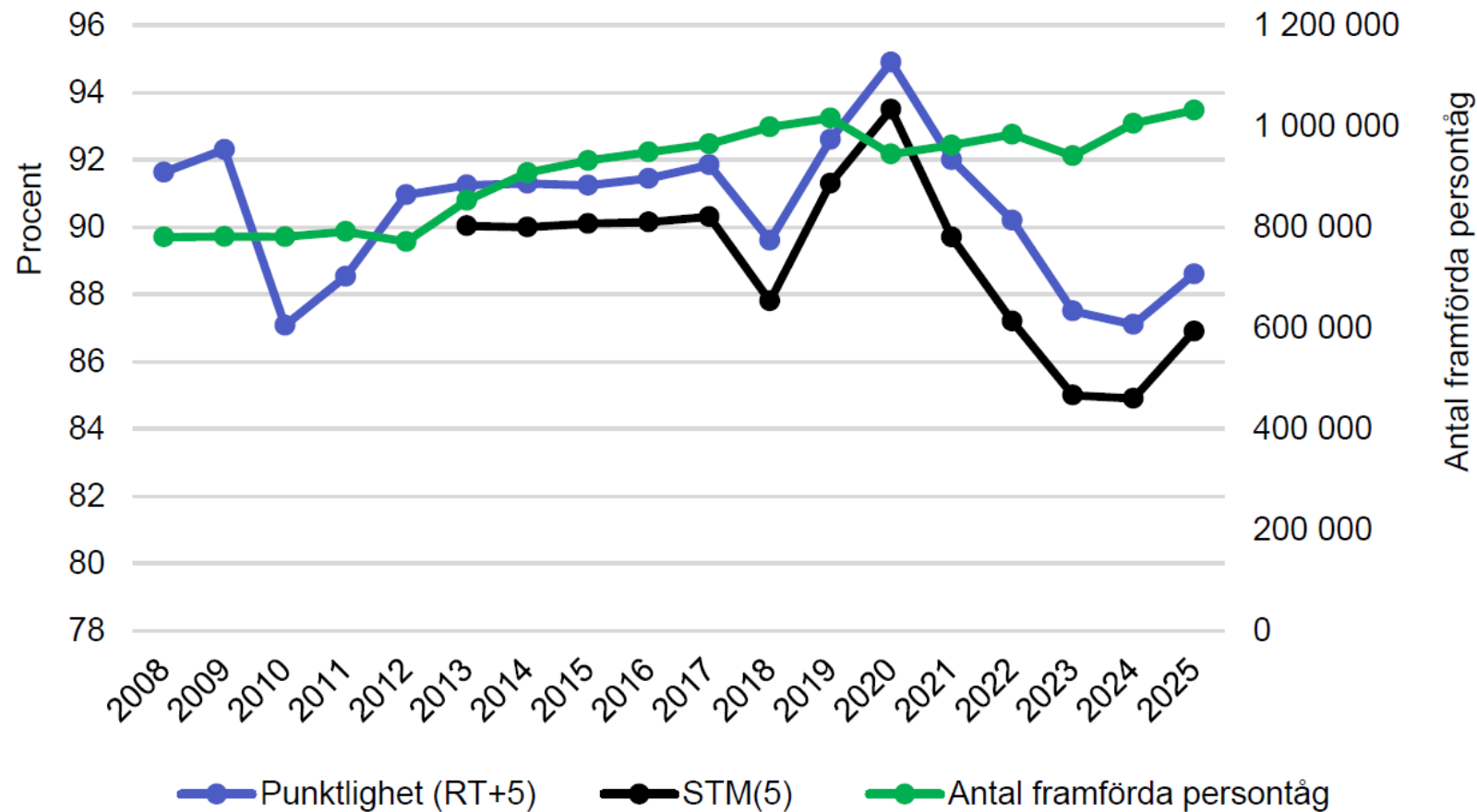
Figur 2.34. Transportkostnadsindex för olika typtransporter med lastbil 2018–2025.

Källa: Sveriges Åkeriföretag (2026)

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



# Transportsystemets standard och tillförlitlighet

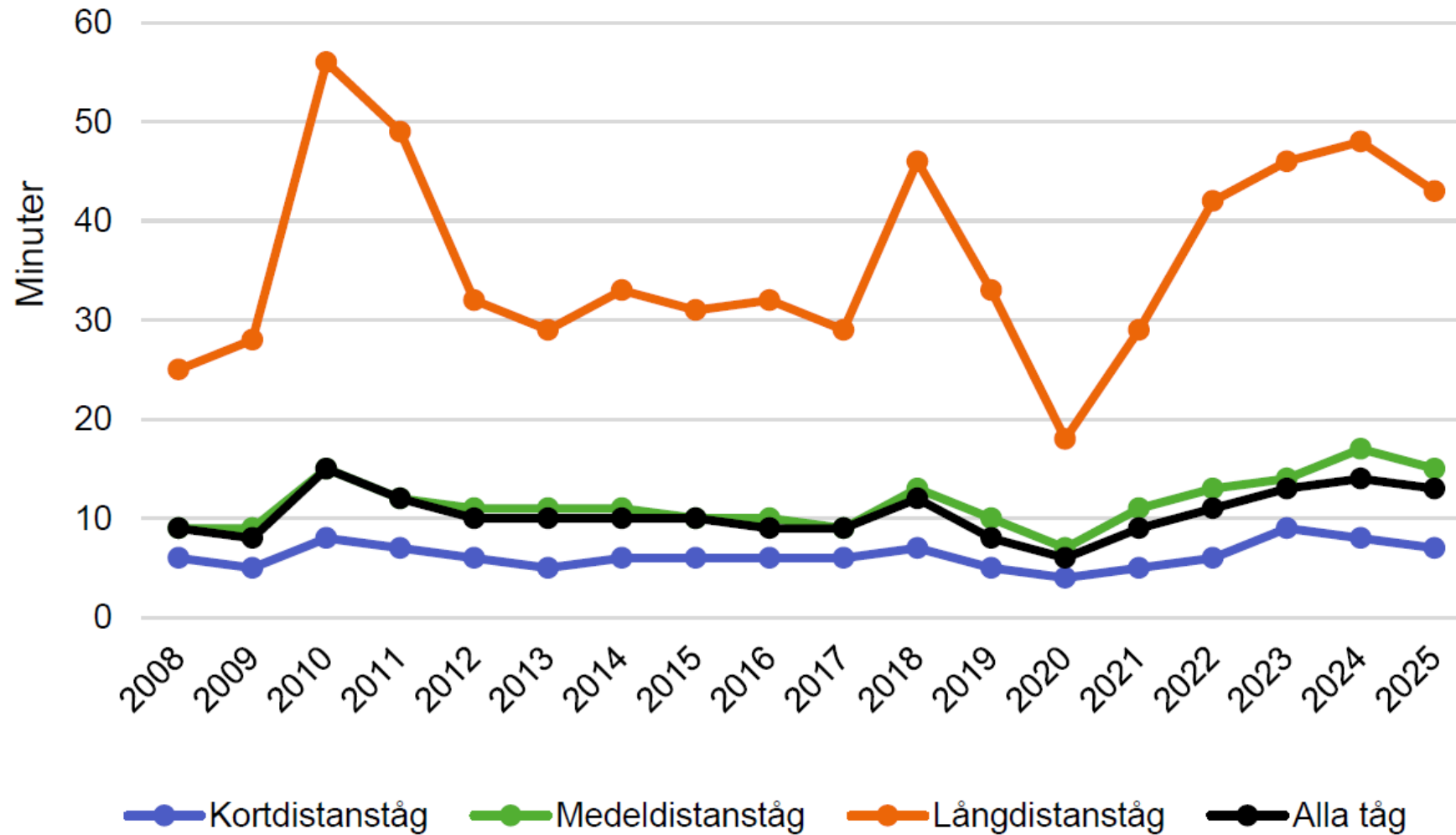


**Figur 2.4. Persontågens punktlighet (RT+5) och sammanvägd tillförlitlighet STM(5) med 5 minuters förseningsmarginal mätt vid slutstation, 2008–2025. Notera att y-axeln ej börjar vid 0. Antal framförda tåg visas på höger axel.**

**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 (2026j)**

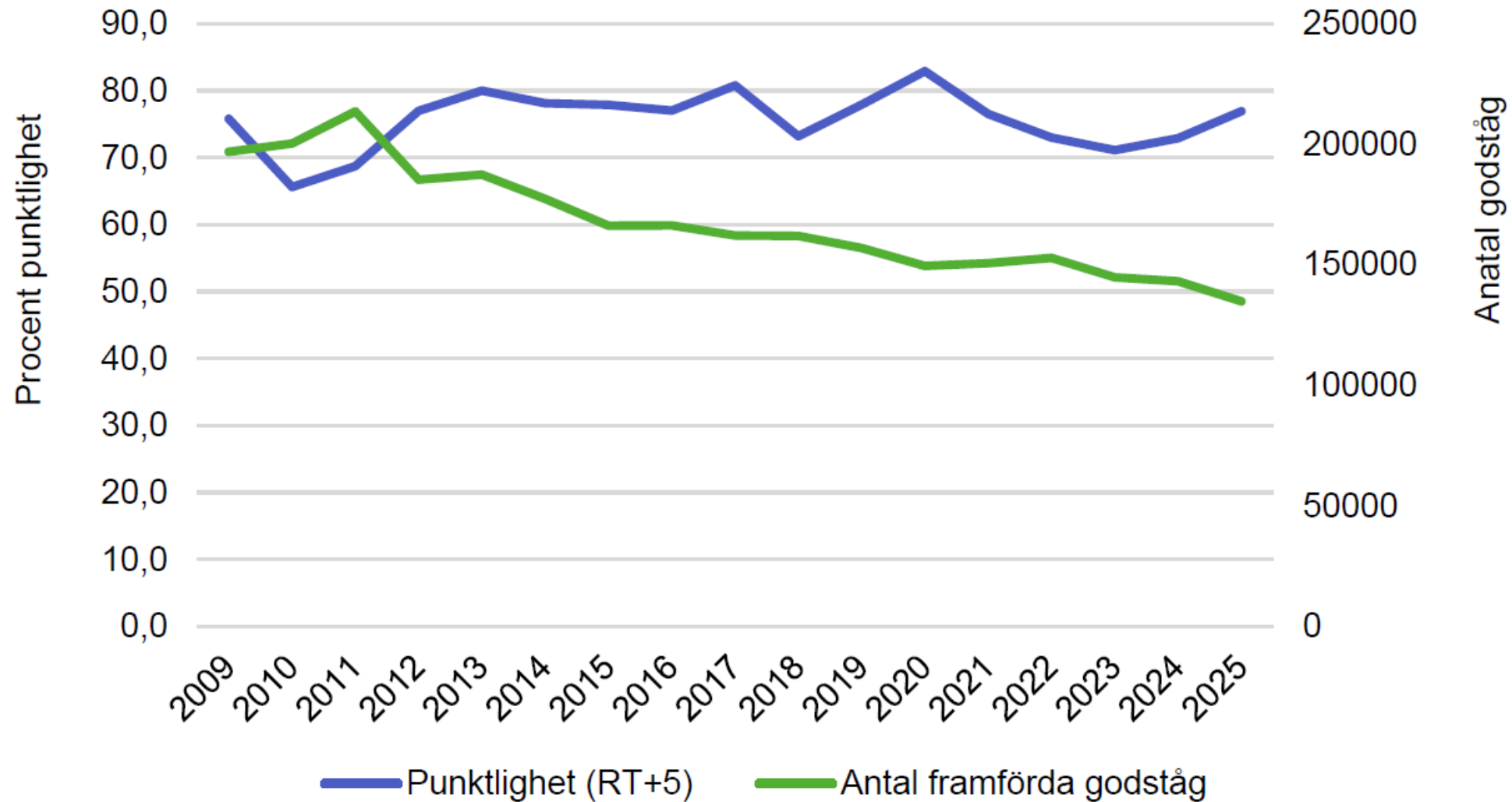
# Restidsvariation



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

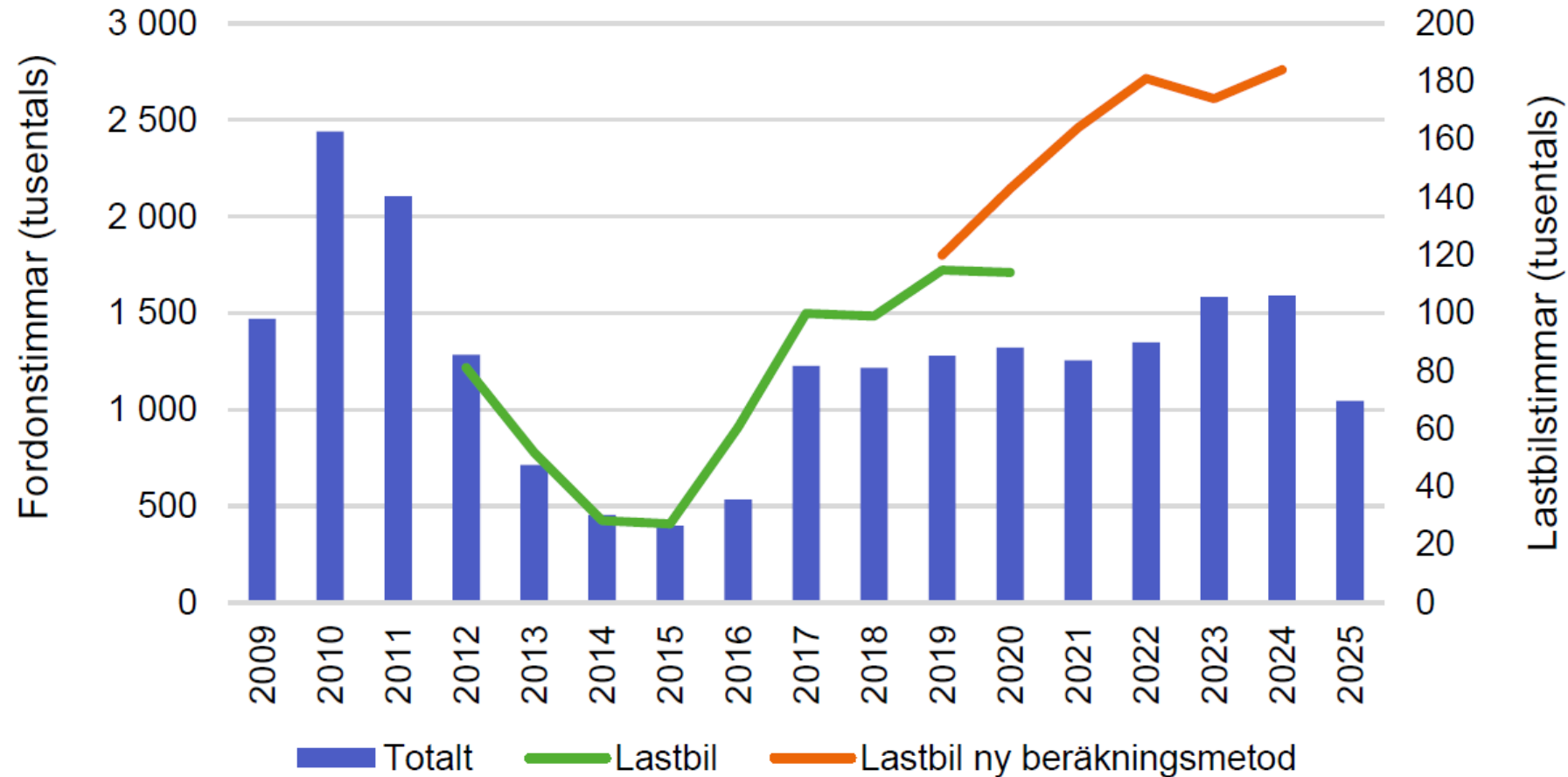
Källa: Egen bearbetning av data från Trafikverkets uppföljningssystem.

# Antal godståg och deras punktlighet



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

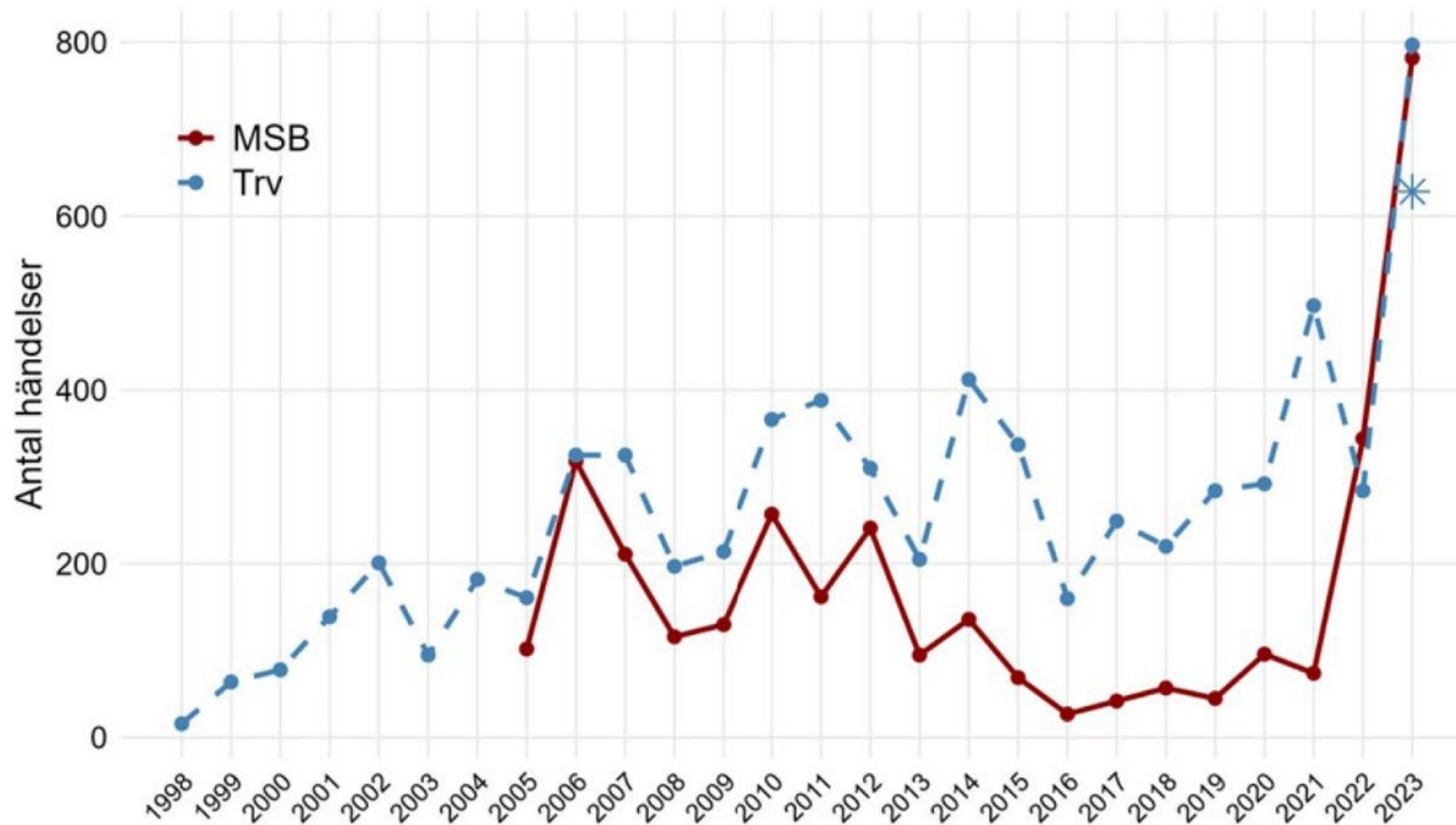
# Transportsystemets standard och tillförlitlighet - kännbarhet



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

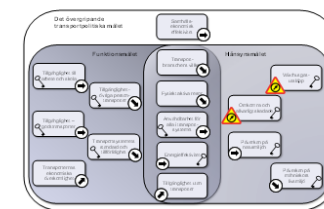
Källa: Trafikverket (2026j)

# Översvämningshändelser i vägnätet

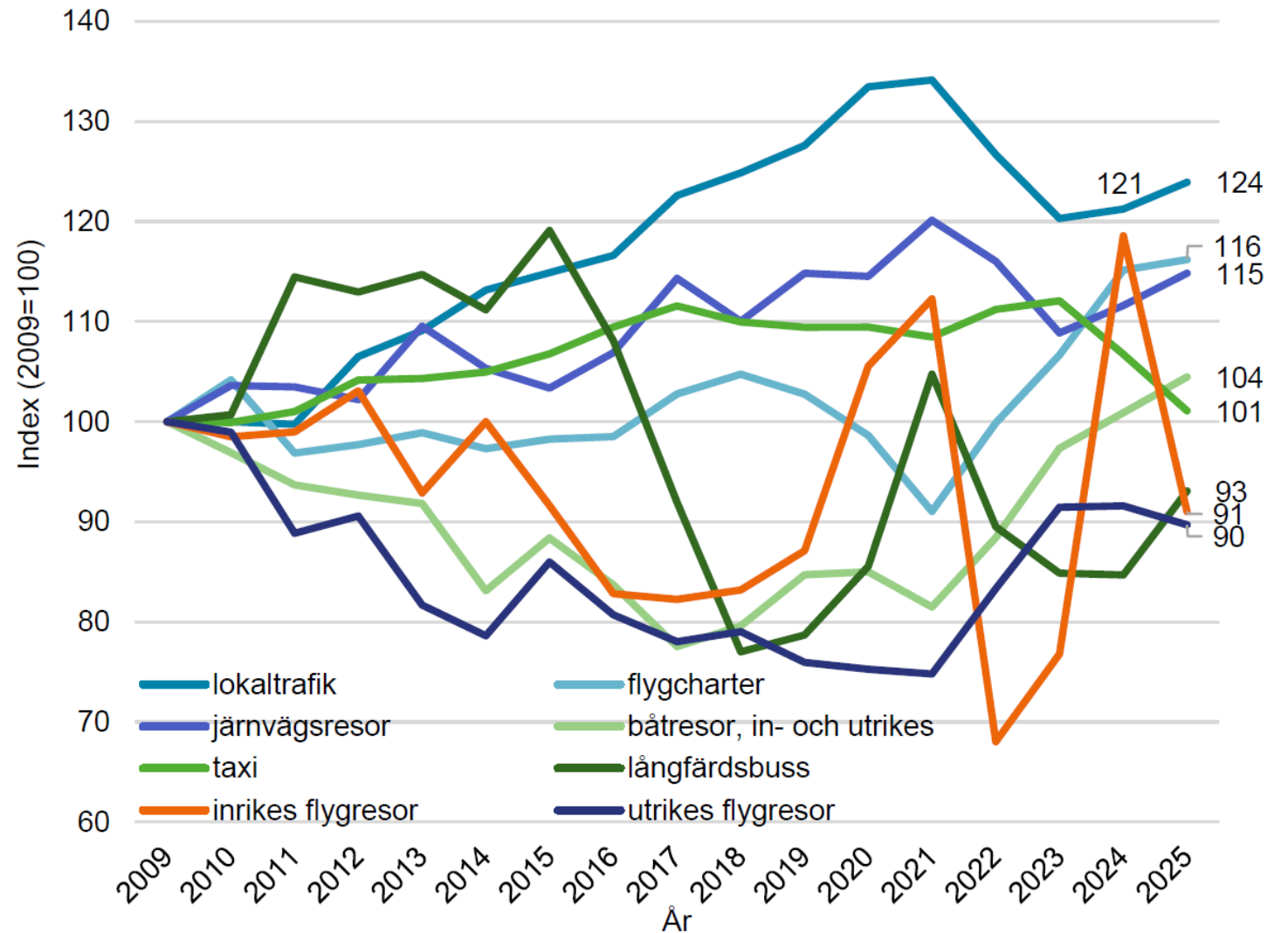


Figur 2.3. Antal avstängda vägar på grund av översvämning per år (Trv) och översvämningssvar (MSB). Den blå asterisken visar var TRV-kurvan skulle ha legat 2023 utan stormen Hans och dess påverkan (6-11 augusti).

Källa: SMHI (2026)

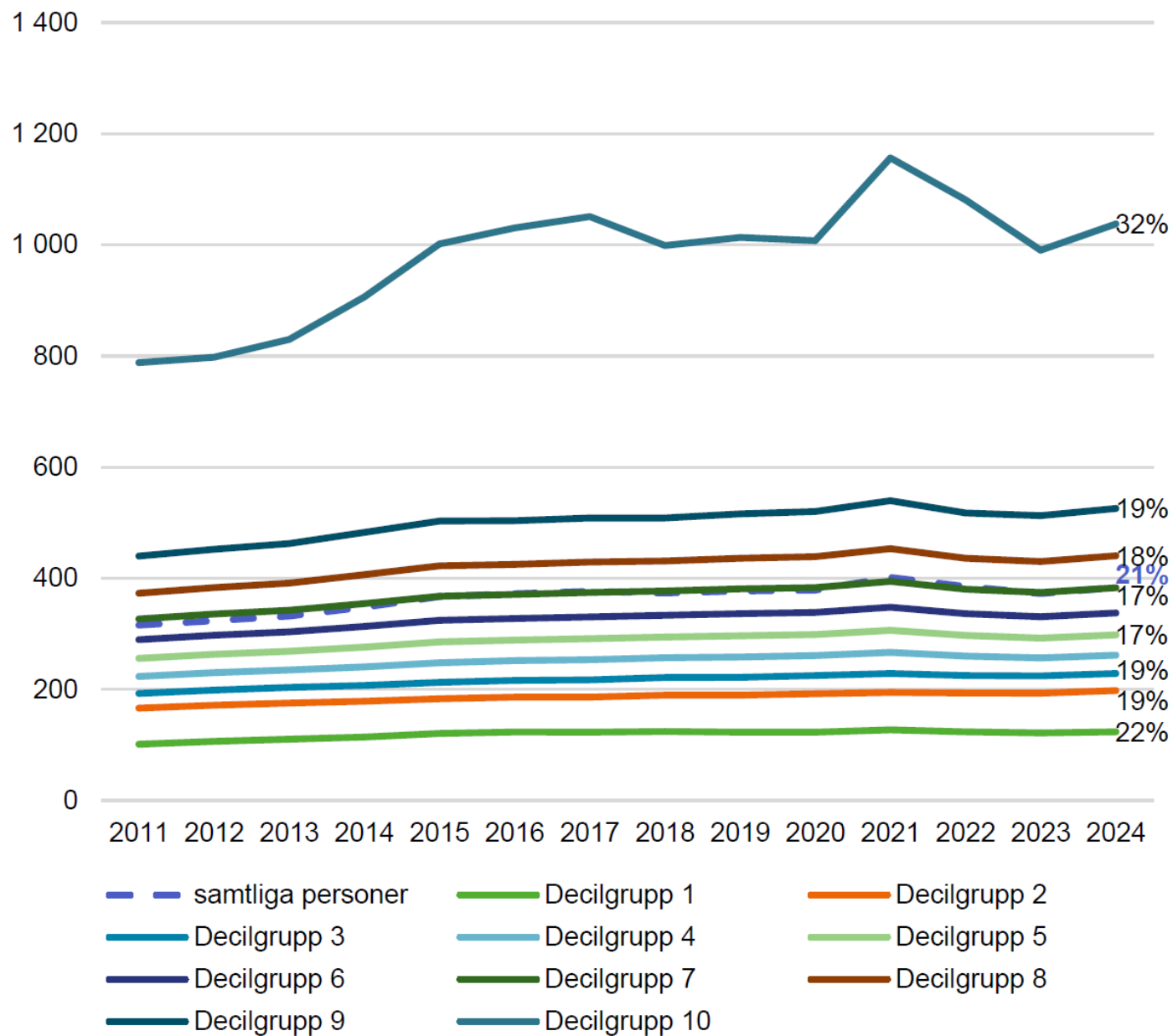


# Transporternas ekonomiska överkomlighet – transportkostnadsindex



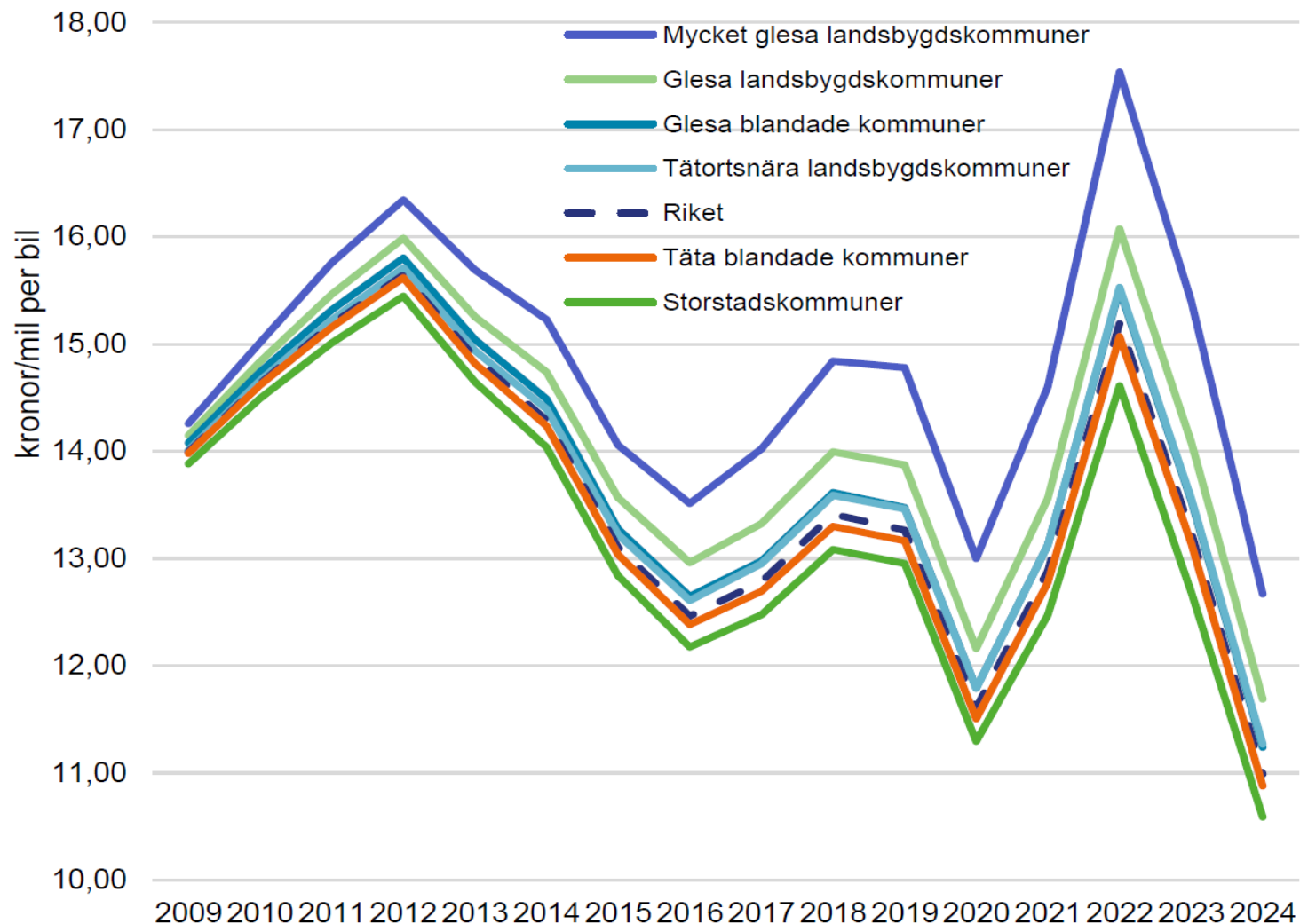
**Figur 2.38. Utvecklingen av priserna inom åtta transportsektorer, 2009–2025. Fasta priser.**  
 Anm: Index, år 2009 = 100. Indexen är konstruerade enligt en mix av biljettyper, utan hänsyn tagen till hur mycket man reser på varje biljettyp. Det kan ha sin betydelse främst när det gäller periodbiljetter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

# Transporternas ekonomiska överkomlighet – inkomstutveckling



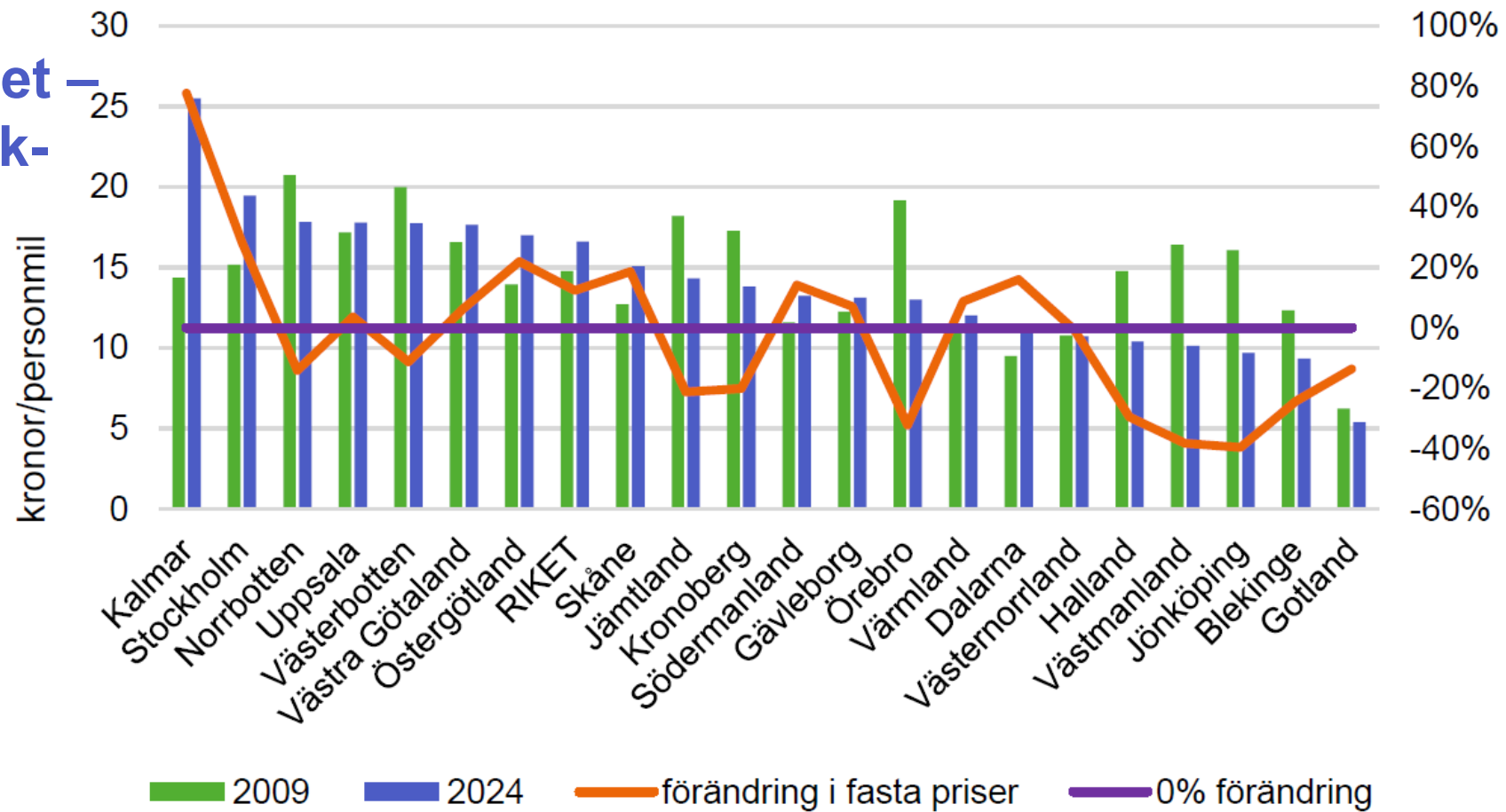
Figur 2.40. Inkomststruktur (ekonomisk standard) för hushåll efter decilgrupp. Medelvärden tusentals kronor, per år. Fasta 2024 års priser.  
Källa: (SCB 2026c)

# Transporternas ekonomiska överkomlighet – drivmedelskostnaden



Figur 2.37. Milkostnad med personbil, en person i bilen, efter kommungrupp och i riket, 2009–2024. Fasta 2024 års priser. Källa, drivmedelspriser, bensin, diesel och etanol: Drivkraft Sverige (2026); gaspriser: Circle K (2026); elpriser: SCB (2022b, 2026g); KPI: SCB (2026d); drivmedelsförbrukning: Trafikanalys fordonsdatabas (2026f).

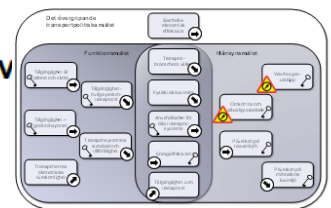
# Transporternas ekonomiska överkomlighet – kollektivtrafikpriserna



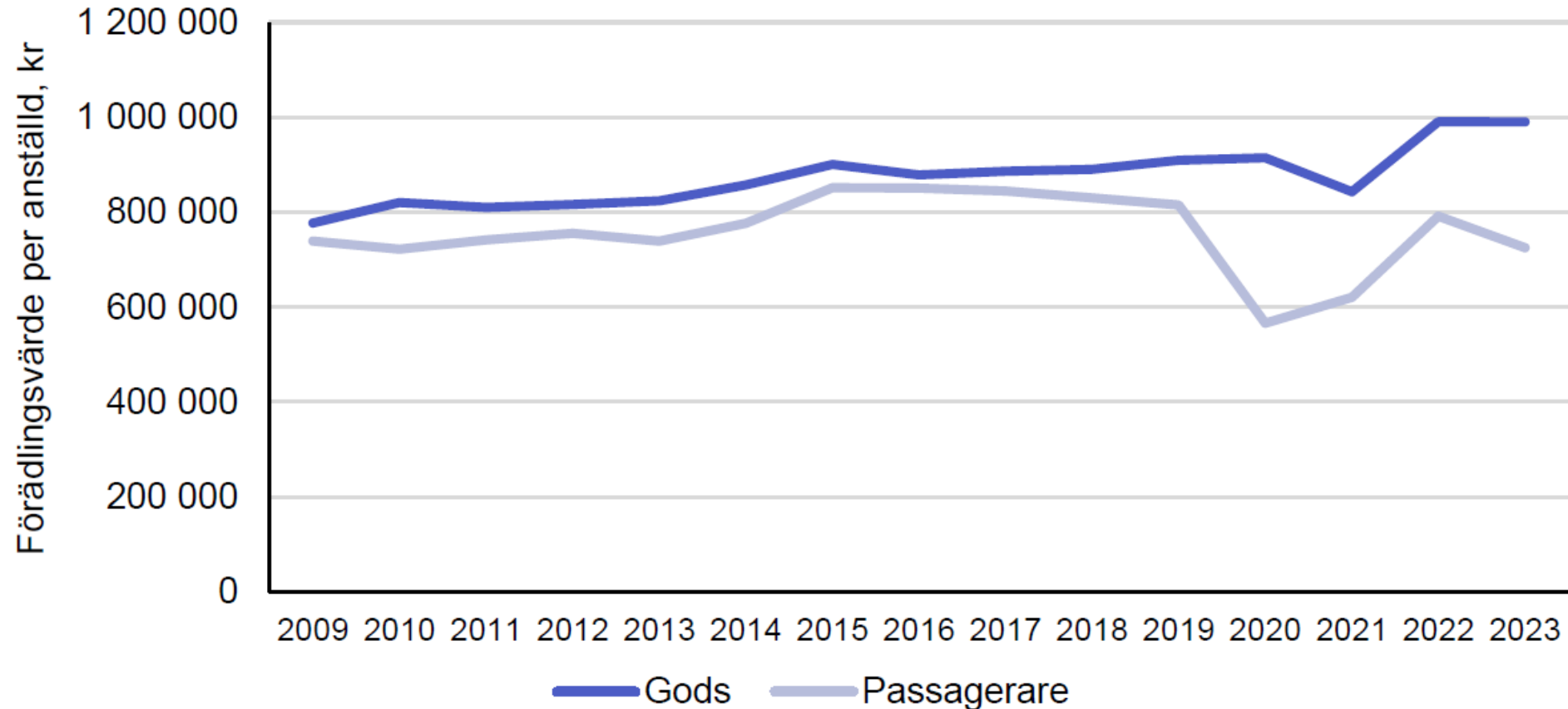
Figur 2.39. Milkostnad per person, mätt som trafikintäkt/personmil (vänster skala), samt förändring av milkostnad per person (höger skala), efter län och i riket. Åren 2009 och 2024.

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

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



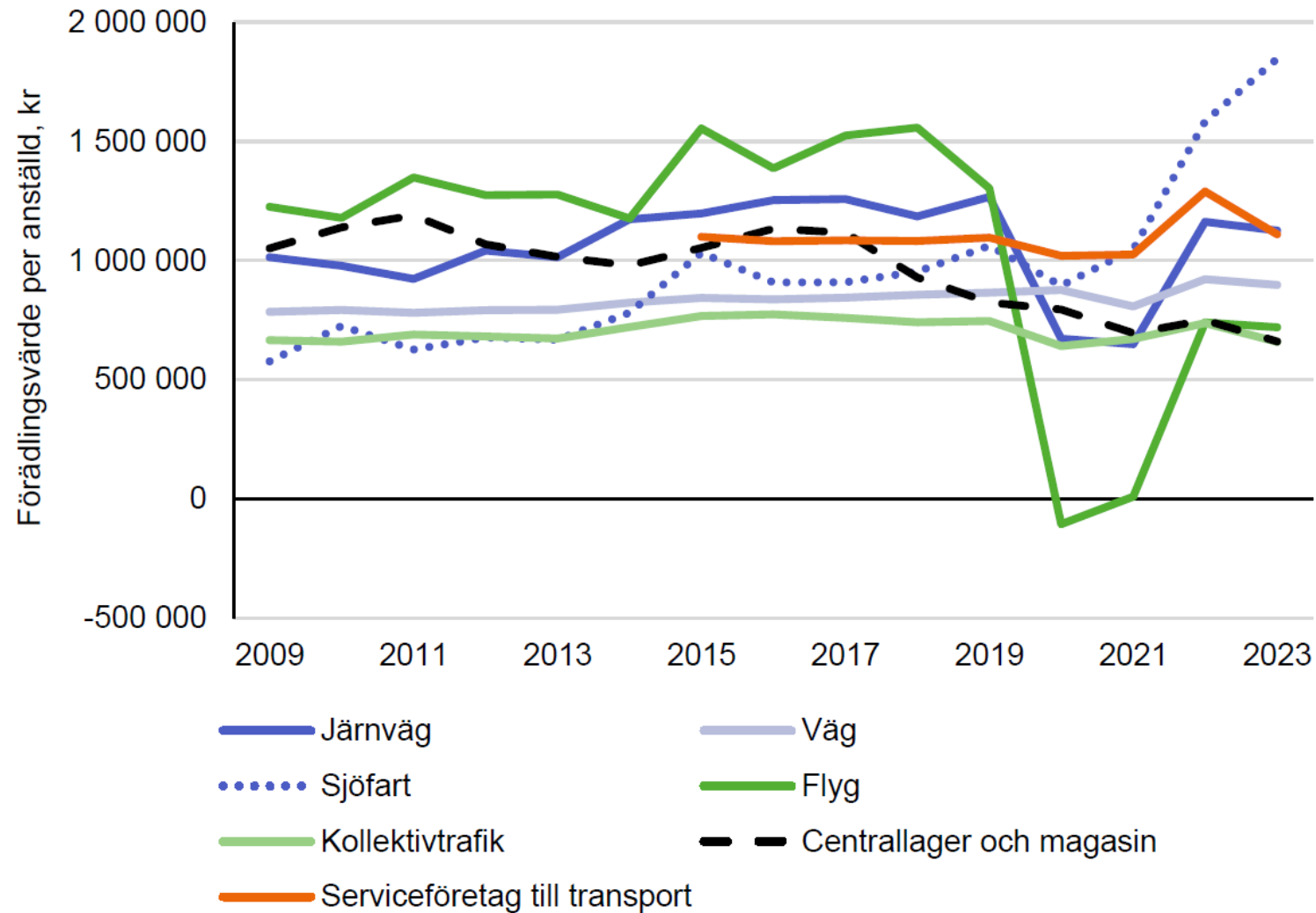
# Transportbranschens villkor – Förädlingsvärde per anställd



Figur 2.41. Förädlingsvärde per anställd efter gods- och passagerartrafik för åren 2009–2023. Fasta priser 2023.

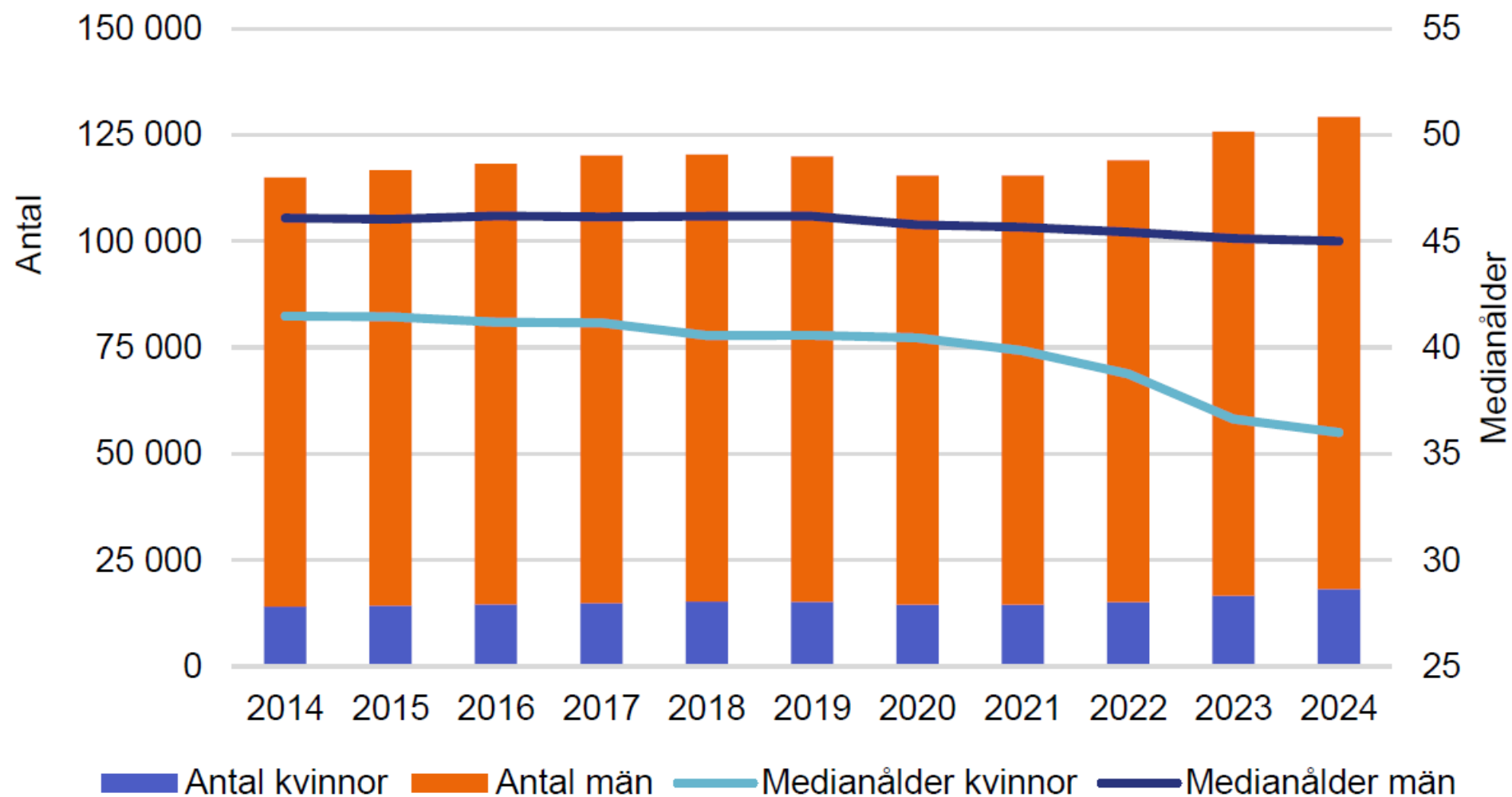
Källa: SCB (2024a)

# Förädlingsvärde per anställd efter bransch



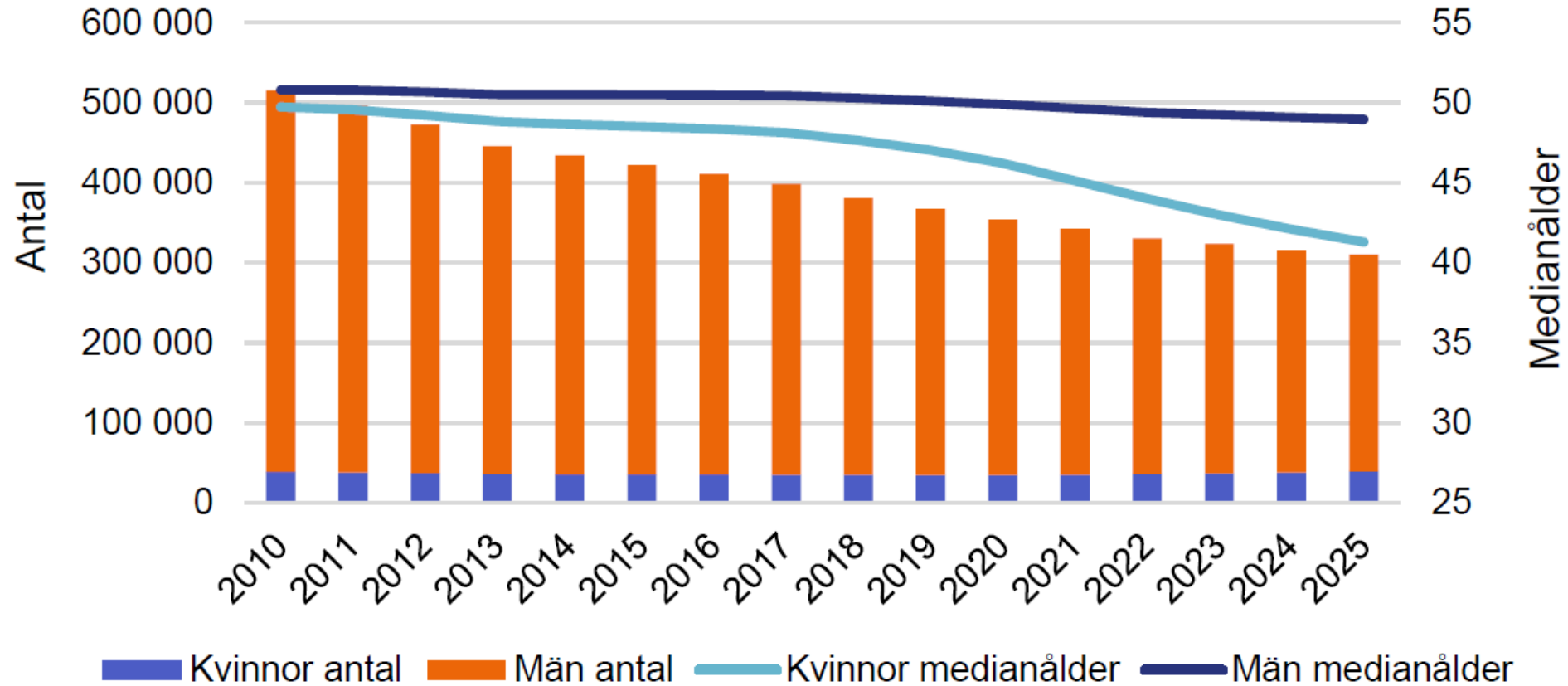
Figur 2.42. Förädlingsvärde per anställd efter bransch för åren 2009–2023. Fasta priser 2023.  
Källa: SCB (2024a)

## Antal anställda i transportyrken samt deras medianålder



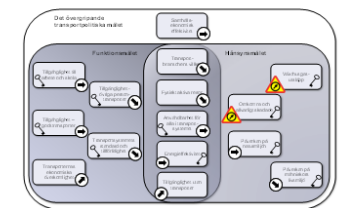
Figur 2.44. Antal anställda, 16–64 år, i transportyrken samt deras medianålder. Åren 2014–2024.  
Källa: SCB (2025e)

# Körkortsinnehavare med behörighet C

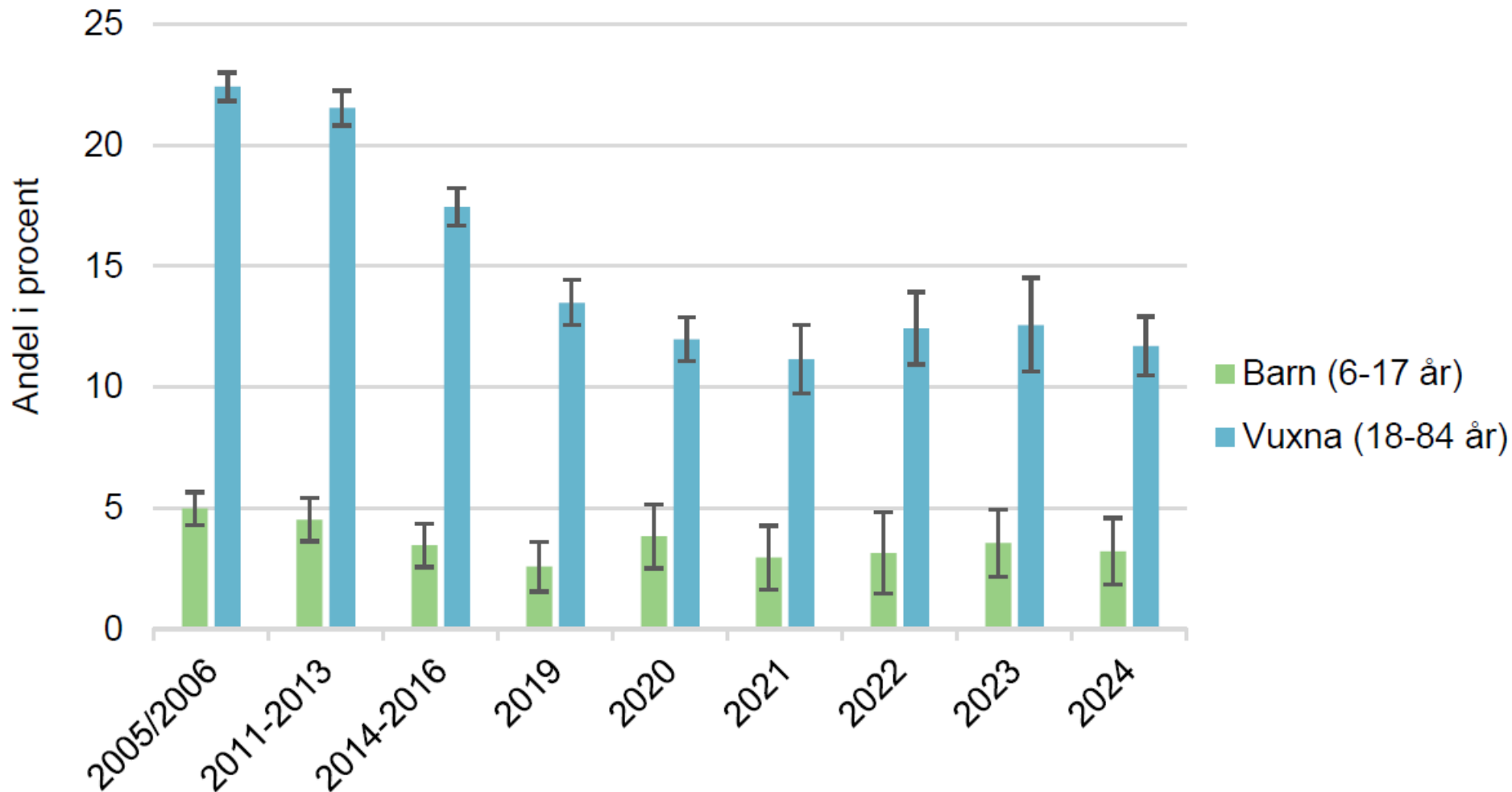


Figur 2.47. Antal körkortsinnehavare med behörighet C (tung lastbil), 18–64 år, samt deras medianålder. Åren 2010–2025.

Källa: Fordonsstatistik, Trafikanalys (2026d)

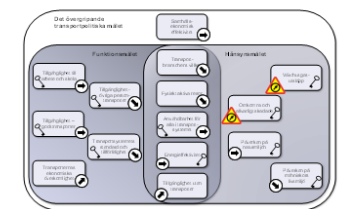


# Fysiskt aktiva resor



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

Källa: Resvaneundersökningen, RVU. Trafikanalys 2026. Egna bearbetningar.



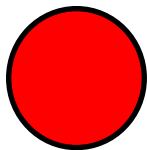
# Användbarhet för alla i transportsystemet – för personer med funktionsnedsättning

## Upplevd användbarhet

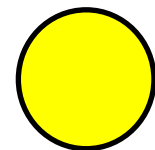
Tabell 2.19. Relativ risk att avstå från att resa kollektivt, på grund av att man inte tror att man klarar det på egen hand, efter olika typer av och antal funktionsnedsättningar. Om måtetalet är större än 1 föreligger en högre relativ risk för personer med funktionsnedsättning – ju högre, desto större risk.

Funktionsnedsättning	Jul–aug 2019	Nov–dec 2020	Nov–dec 2023
Medicinsk	6,0	6,6	10,5
Fysisk	8,7	9,5	15,1
Psykisk	5,6	6,3	8,4
Kognitiv	8,0	8,9	14,1
Personer med en funktionsnedsättning	2,6	2,9	3,1
Personer med en eller flera funktionsnedsättningar	5,4	5,5	8,6
Personer med två eller flera funktionsnedsättningar	10,3	10,8	14,1

Källa: Trafikanalys (2023c), Kantar-Sifo, numera Verian, (2019a, b, 2020, 2021) och (2023)  
 Anm: Basen i nämnaren är 1,1 procent för alla funktionsnedsättningar (första och sista undersökningen). Detta innebär att 1,1 procent av dem som inte hade någon funktionsnedsättning ändå hade avstått från att resa kollektivt på grund av att de inte ansåg sig klara det på egen hand.



## Tillgänglighetsinformation

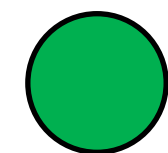


## Regionala insatser för ökad tillgänglighet

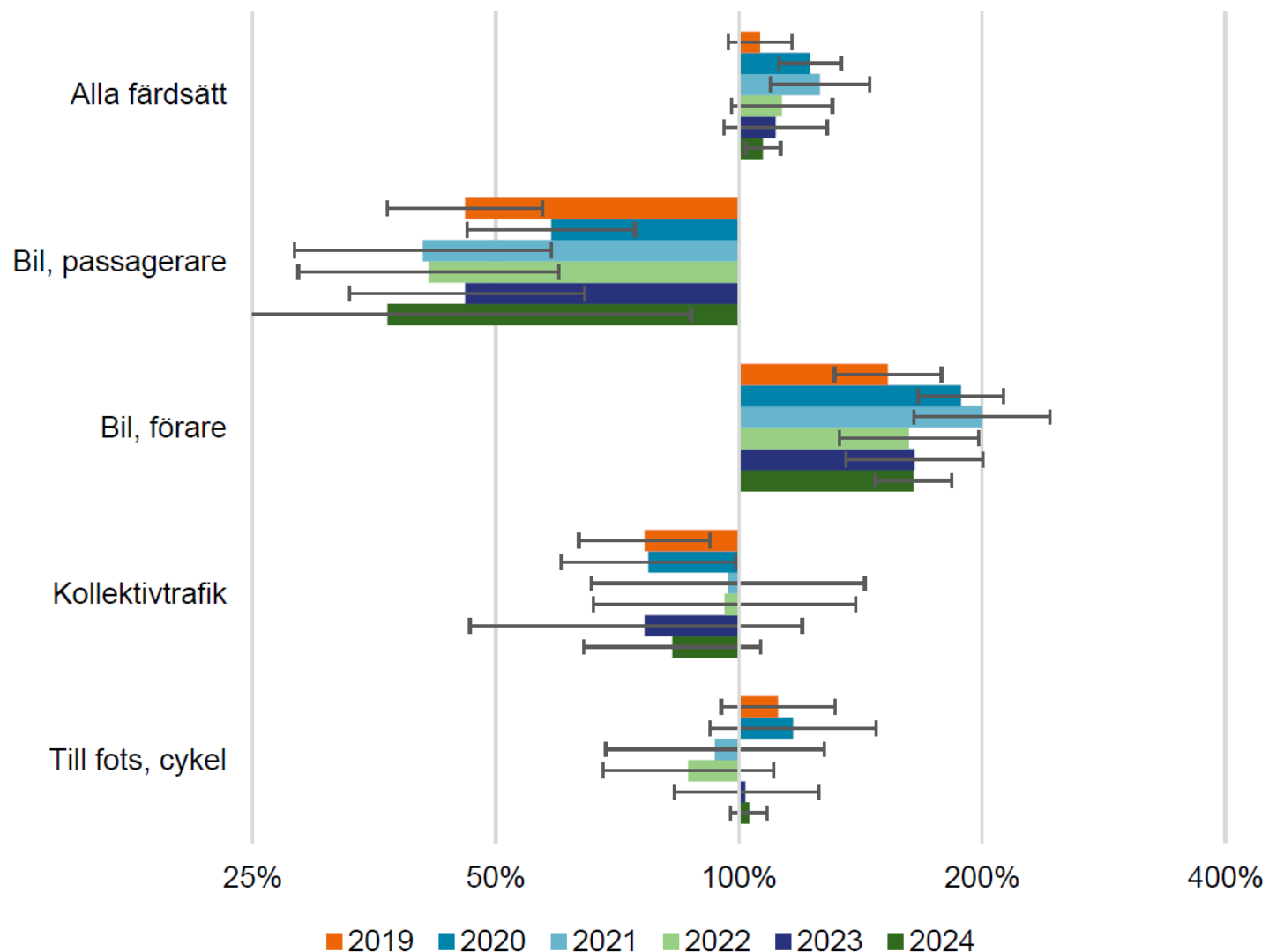
Tabell 2.23. Utvecklingen 2023–2026 av regionala insatser för tillgänglighetsanpassning av hållplatser och bytespunkter i kollektivtrafik.

Region	Jämförelse av uppgifter om tillgänglighetsanpassning 2023 och 2026	Bedömning av trend
Blekinge	Har anpassat lika många icke-prioriterade som prioriterade hållplatser. Totala antalet hållplatser har minskat något.	Positiv
Delarna	Ökad andel anpassade hållplatser (4 procentenheter).	Positiv
Götaland	Tydligare riktlinjer.	Positiv
Gävleborg	Förändring <3 procentenheter.	Neutral
Häland	Ökad andel anpassade hållplatser (4 procentenheter).	Positiv
Jämtland/Härjedalen	Något tydligare prioriteringar, men inga ändrade riktlinjer och ingen uppgift om anpassningar.	Neutral
Jonköping	Låga krav på "anpassad hållplats". Fortfarande ingen inventering påbörjad, tre år senare.	Neutral
Kalmar	Trots att fler hållplatser omfattas 2026 än 2023 har andelen anpassade hållplatser ökat.	Positiv
Kronoberg	Finns en prioriteringslista på hållplatser och kriterier, men fortfarande ingen inventering.	Neutral
Norrboten	Har tagit fram en prioriteringslista med de största bytespunkterna, men inga kriterier. 2023 var det både fler prioriterade och anpassade bytespunkter, samt kriterier. Ambitionsnivån har minskat.	Negativ
Skåne	Justerat mål ger 12% färre prioriterade hållplatser och endast ett fåtal anpassade sedan 2023. Dessutom har fokus på anpassning.	Negativ
Stockholm	Endast ett fåtal busshållplatser prioriterade, 2 procent. Trendutvecklingen har varit att inte prioritera om en busshållplats är full eller ej. Det gör utvecklingen svårbedömd.	Neutral
Södermanland	Inga kriterier finns i kommande hållplatshantering. Gör upp utvecklingen svårbedömd.	Neutral
Uppsala	Antalet hållplatser har minskat med 1 procentenhet. Andelen anpassade hållplatser har väsentligt ökat (50 procentenheter).	Positiv
Värmland	Svarar likadant som 2023. Enligt utvärderingsprogrammet är 73 procent av utpekade linjer och bytespunkter tillgängliga (2023).	Neutral
Västerbotten	"Målstandard", egna kriterier, används i länstrafiken. Det gör uppföljning svårt. Fler hållplatser inventerade. Egna kriterier i länet och städerna. I Umeå saknas kunskap om uppföljning.	Neutral
Västernorrland	Har antagit en plan för tillgänglighet med tidsatta mål. Inventering pågår.	Positiv
Västmanland	Har ökat andelen anpassade hållplatsern med 5 procentenheter. Dock låga krav på "anpassad hållplats".	Positiv
Västra Götaland	Andelen anpassade hållplatser har ökat (3 procentenheter), trots att antalet prioriterade hållplatser också ökat.	Positiv
Örebro	Samma antal icke-åtgärdade hållplatser som 2023, men utbyggnad av BRT* har gett en större andel anpassade hållplatser.	Positiv
Östergötland	17% färre prioriterade hållplatser, och ingen förändring av antalet anpassade.	Negativ

\* BRT – Bus Rapid Transit: kapacitetsstarka och prioriterade busstrafiklösningar, gärna på egen bana med god framkomlighet och reguljäret.  
 Källa: Trafikanalys sammansättning av enkätsvar från regionala kollektivtrafikmyndigheter.



## Skillnader i färdstätt mellan män och kvinnor

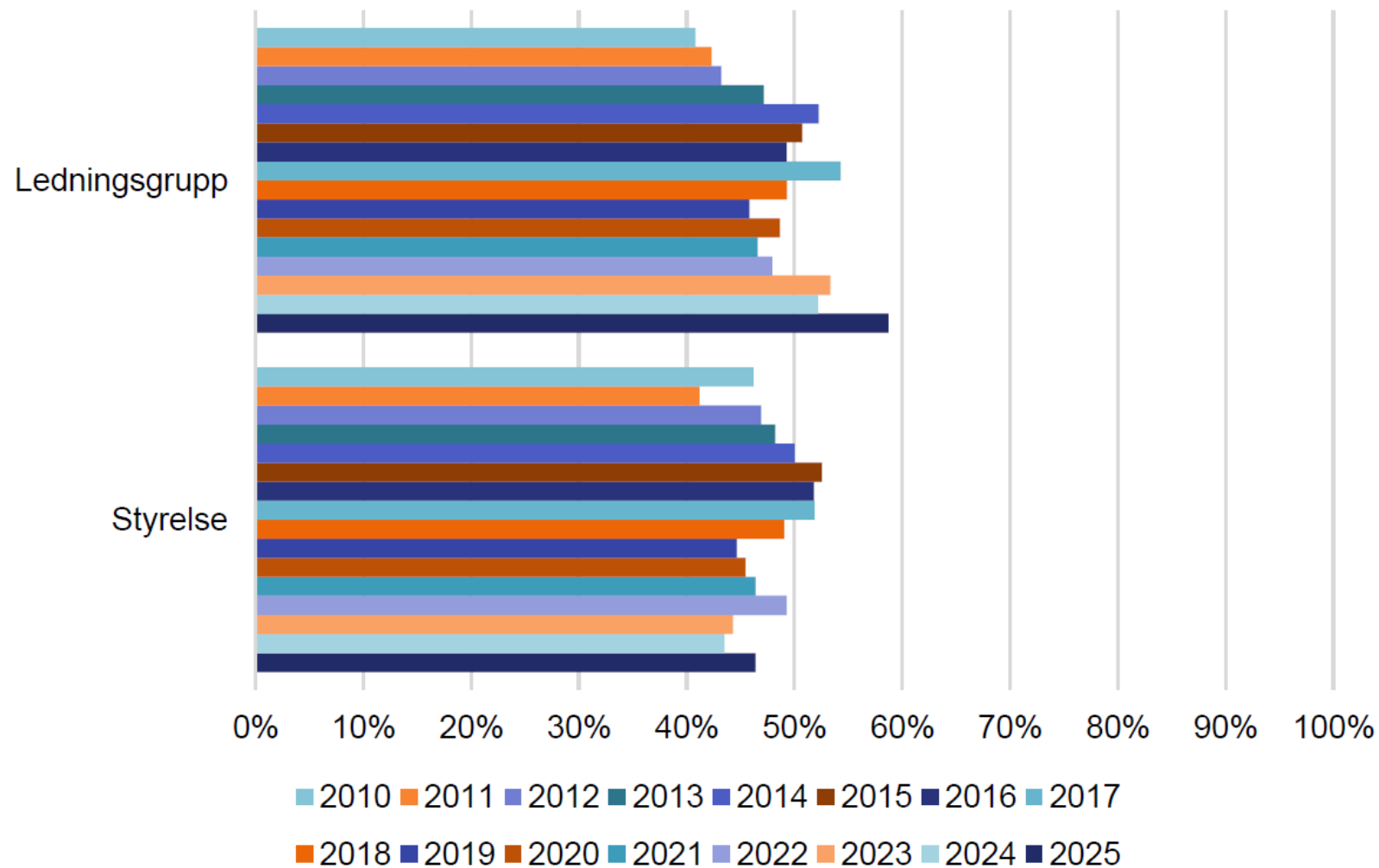


**Figur 2.55. Mäns regionala resande (vardagsresande) i antal kilometer relativt kvinnors efter färdstätt. När stapeln är större än 100 % (riktad åt höger) reser män mer än kvinnor och när den är mindre än 100 % (riktad åt vänster) reser män mindre än kvinnor. Åren 2019–2024.**

Källa: Resvanor i Sverige 2019–2024

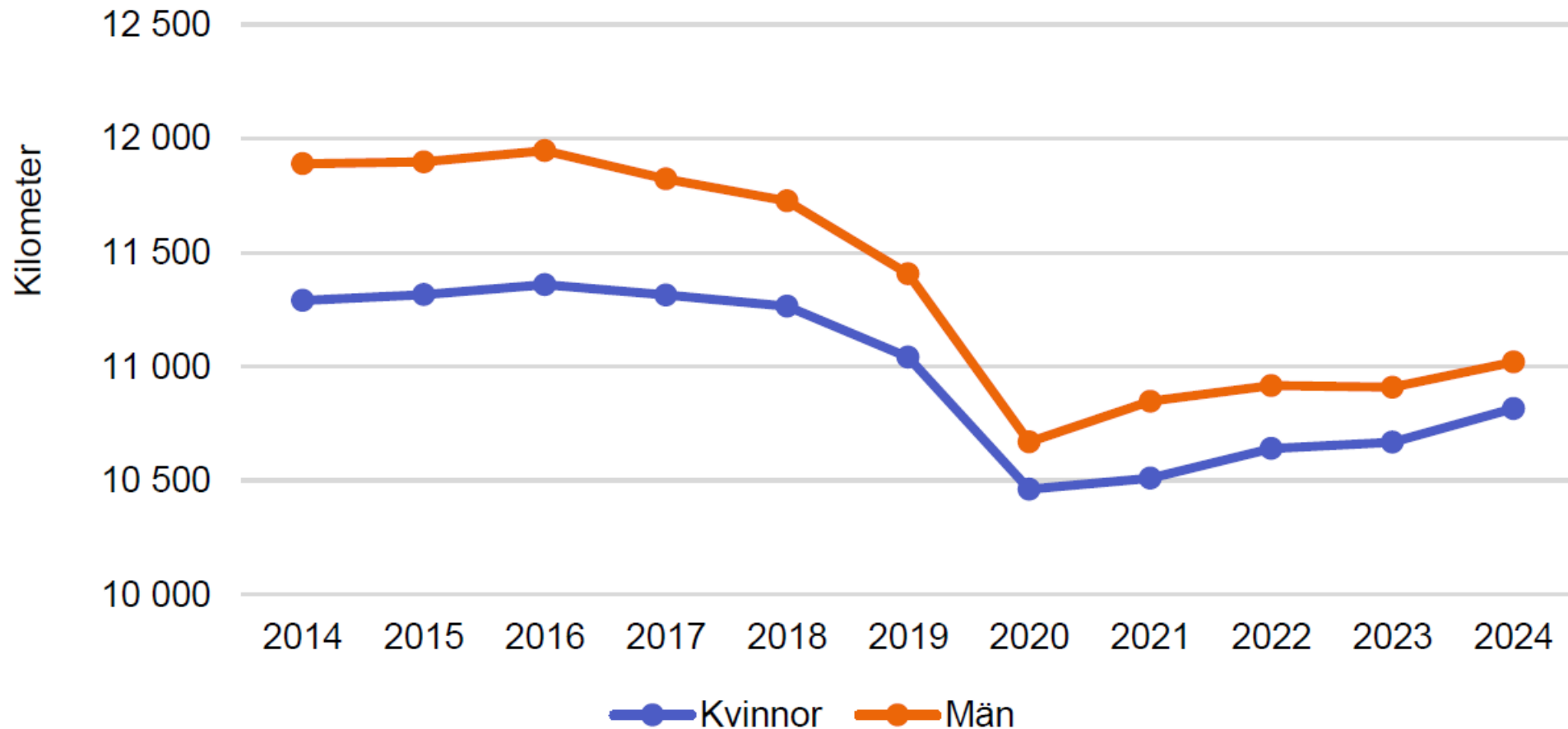
Anm. Felstaplarna anger 95-procents konfidensintervall.

# Andel kvinnor i ledningsgrupper och styrelser



Figur 2.56. Andel kvinnor i ledningsgrupper och styrelser för ett antal statliga myndigheter och bolag<sup>122</sup> inom transportsektorn. Årtalen går uppifrån och nedåt. Åren 2010–2025.  
Källa: Egen insamling från årsredovisningar och webbplatser.

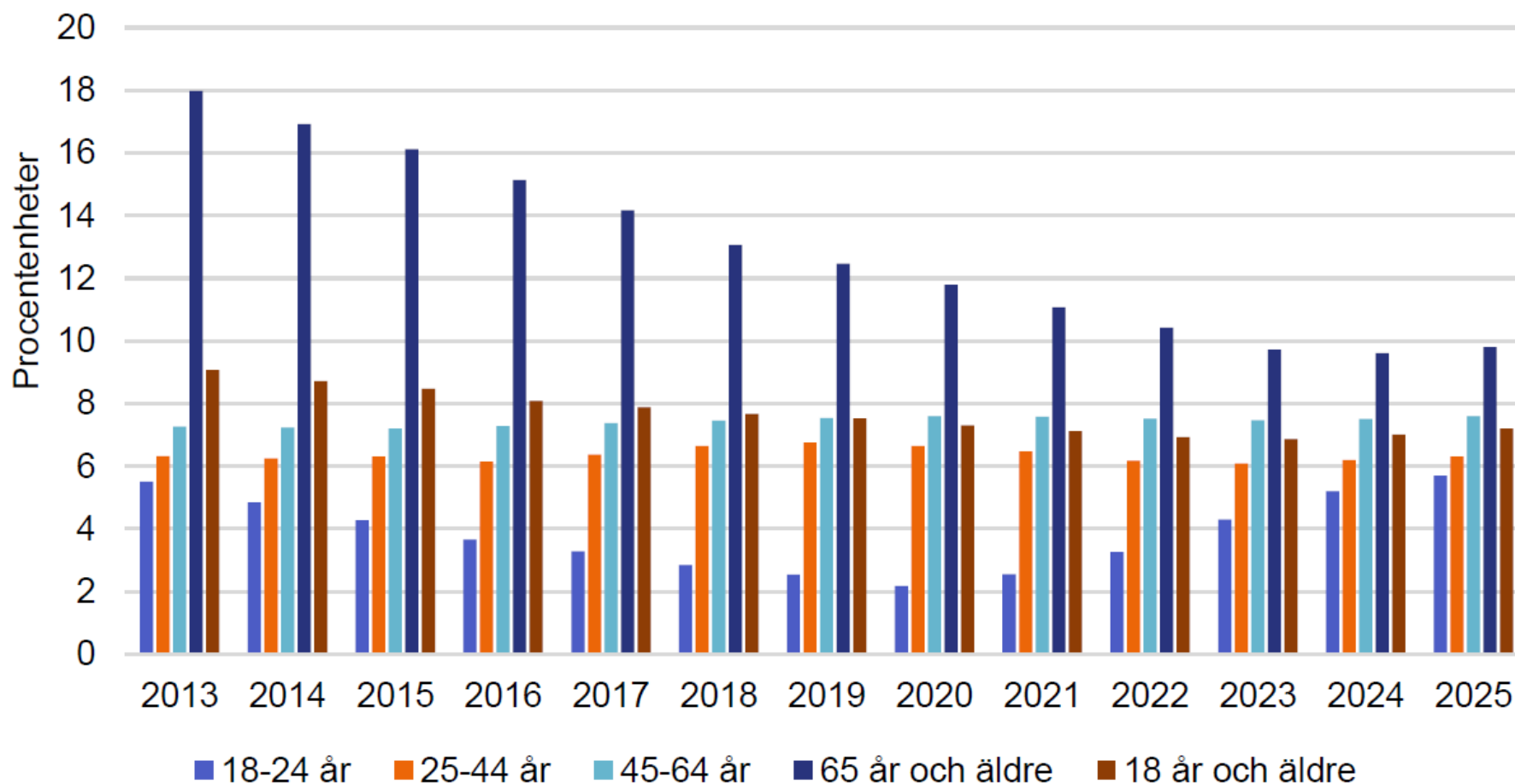
# Skillnader i körsträckor



**Figur 2.60. Genomsnittlig körsträcka i kilometer för personbilar ägda av fysiska personer. Observera att skalan för den lodräta axeln inte börjar på 0. Åren 2014–2024.**

**Källa: Körsträckor, Trafikanalys (2025g).**

# Skillnader i körkortsinnehav per kön och åldersgrupp



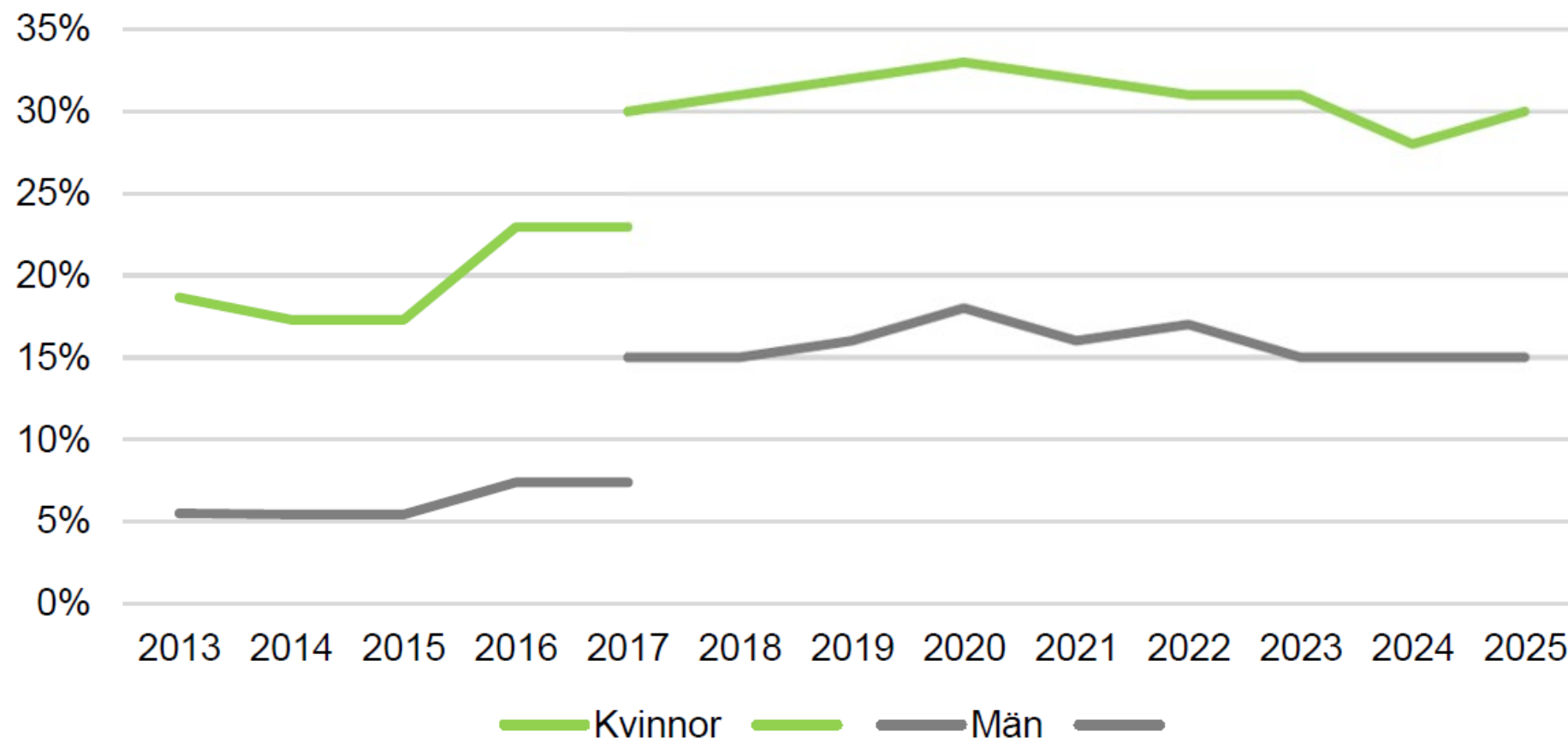
Andelen personer med B-körkort i den yngsta åldersgruppen har under 2020 – 2024 ökat från 58,1% till 62,1%

(64,9% för männen och 59,2% för kvinnorna)

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

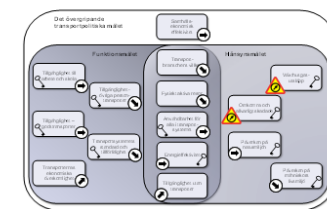
**Källa: Fordonsstatistik, Trafikanalys (2026d).**

## Användbarhet för alla - subjektiv trygghet



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

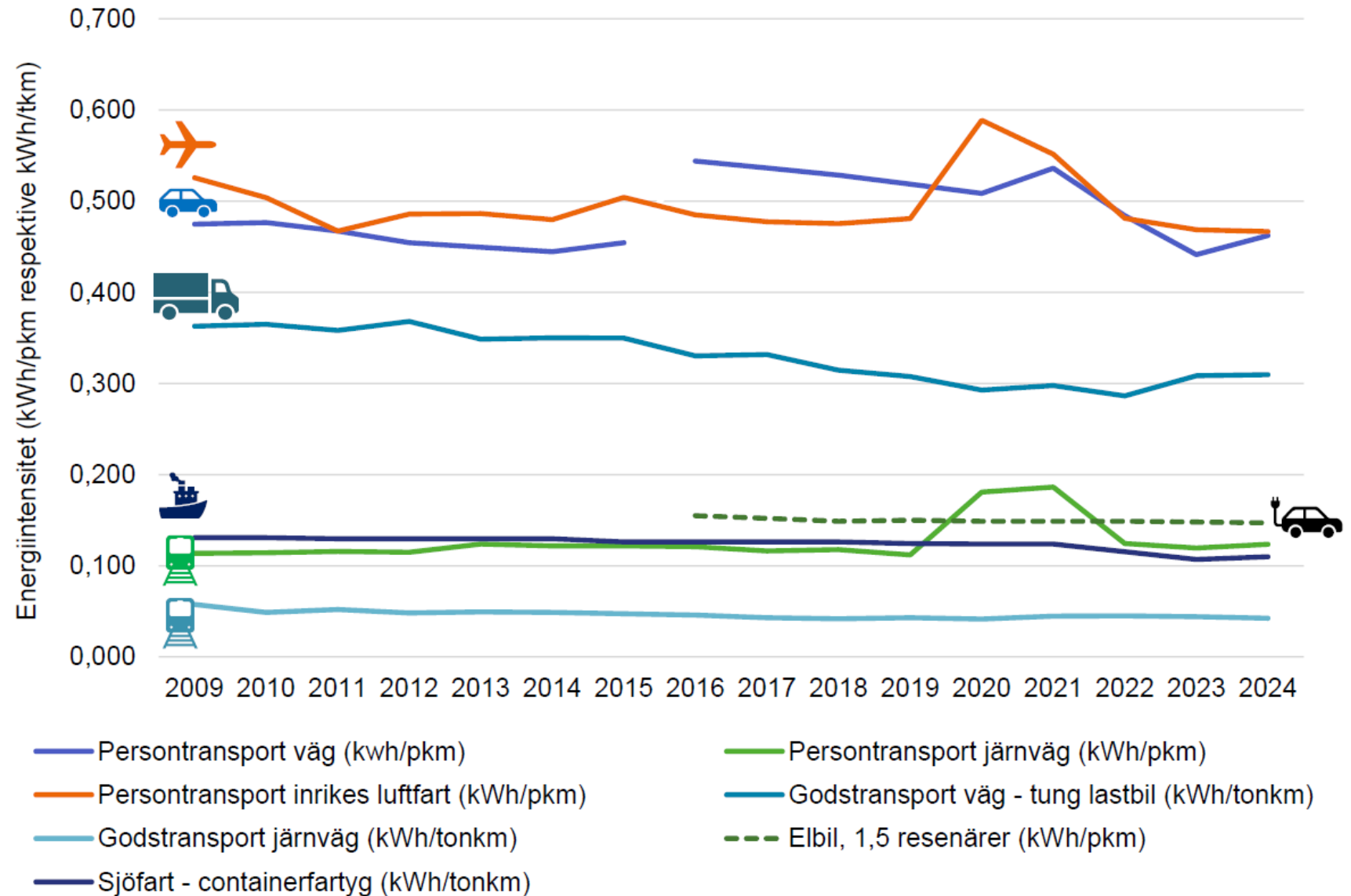
Källa: Brå (2025) och Trafikanalys (2025i).



# Energieffektivitet- energiintensitet

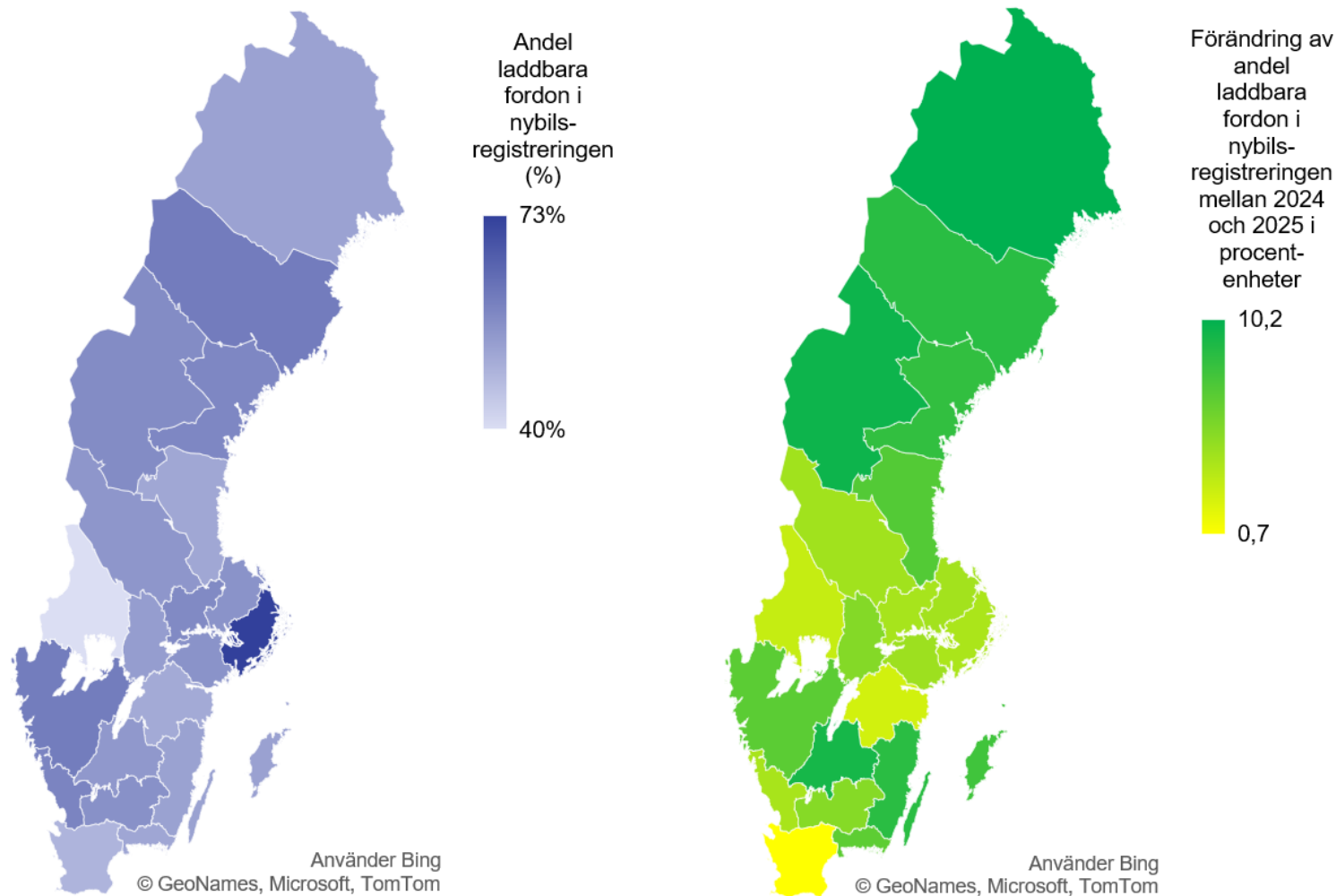
**Figur 2.65. Energiintensitet i persontransportarbete (kWh/personkilometer) respektive godstransport-arbete (kWh/tonkilometer) 2009–2024. En lägre energiintensitet innebär en högre energieffektivitet.**

**Källa: Egen bearbetning av underlag från Trafikanalys (2024c) Trafikverket (2025b), Conlogic AB (2021), Transportstyrelsen (2026a), Energimyndigheten (2025a) samt Network for Transport Measures (2025).**



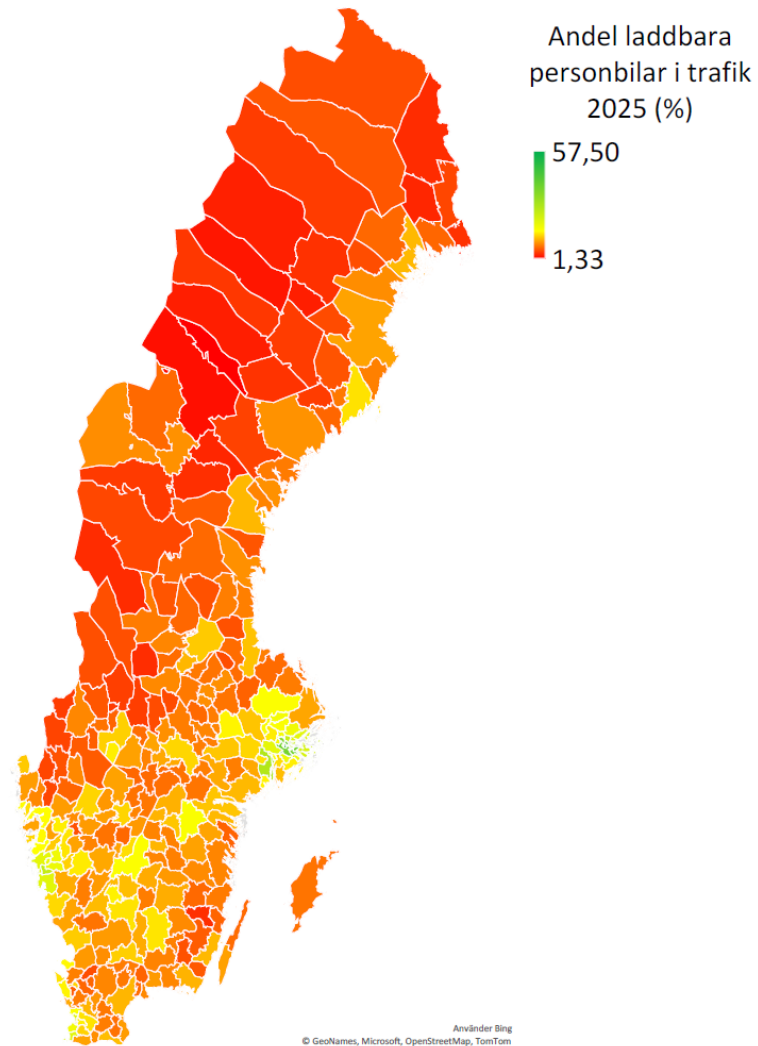
# Laddbara personbilar i nybilsregistreringen

Totalt i riket: 61,3 procent elbilar eller laddhybrider  
Jämfört med 57 procent under 2024



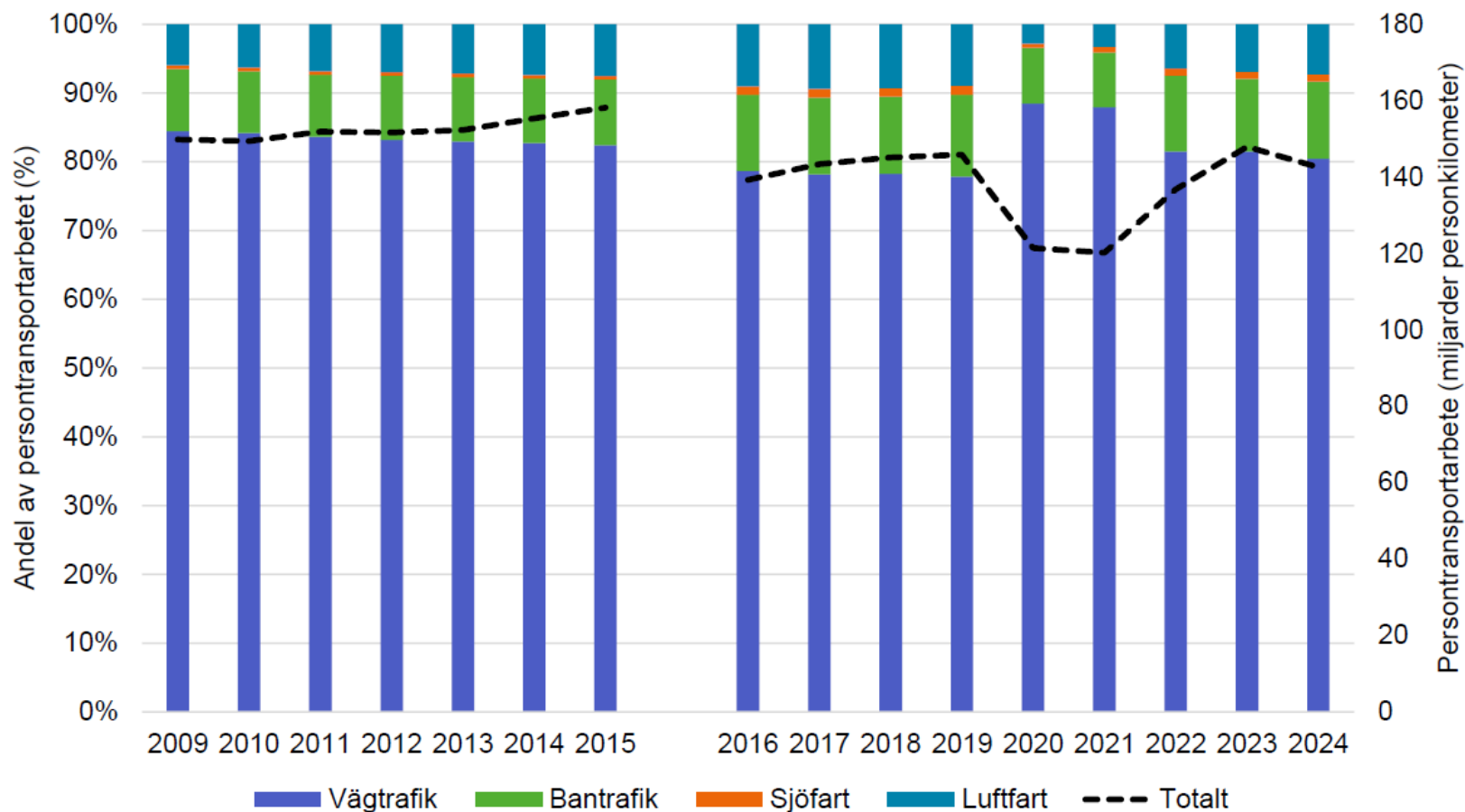
**Figur 2.69.** Andel laddbara personbilar (elbilar och laddhybrider) av antalet nyregistreringar per län under 2025 i procent (kartan till vänster) samt förändring i andel laddbara mellan 2024 och 2025 i procentenheter (kartan till höger). I den högra kartan motsvarar den gula färgen de län som har ungefär samma andel laddbara personbilar i nybilsregistreringen som de hade föregående år.  
Källa: {Trafikanalys, 2026, ABR501@@author-year}

# Andel laddbara personbilar i trafik vid utgången av 2025



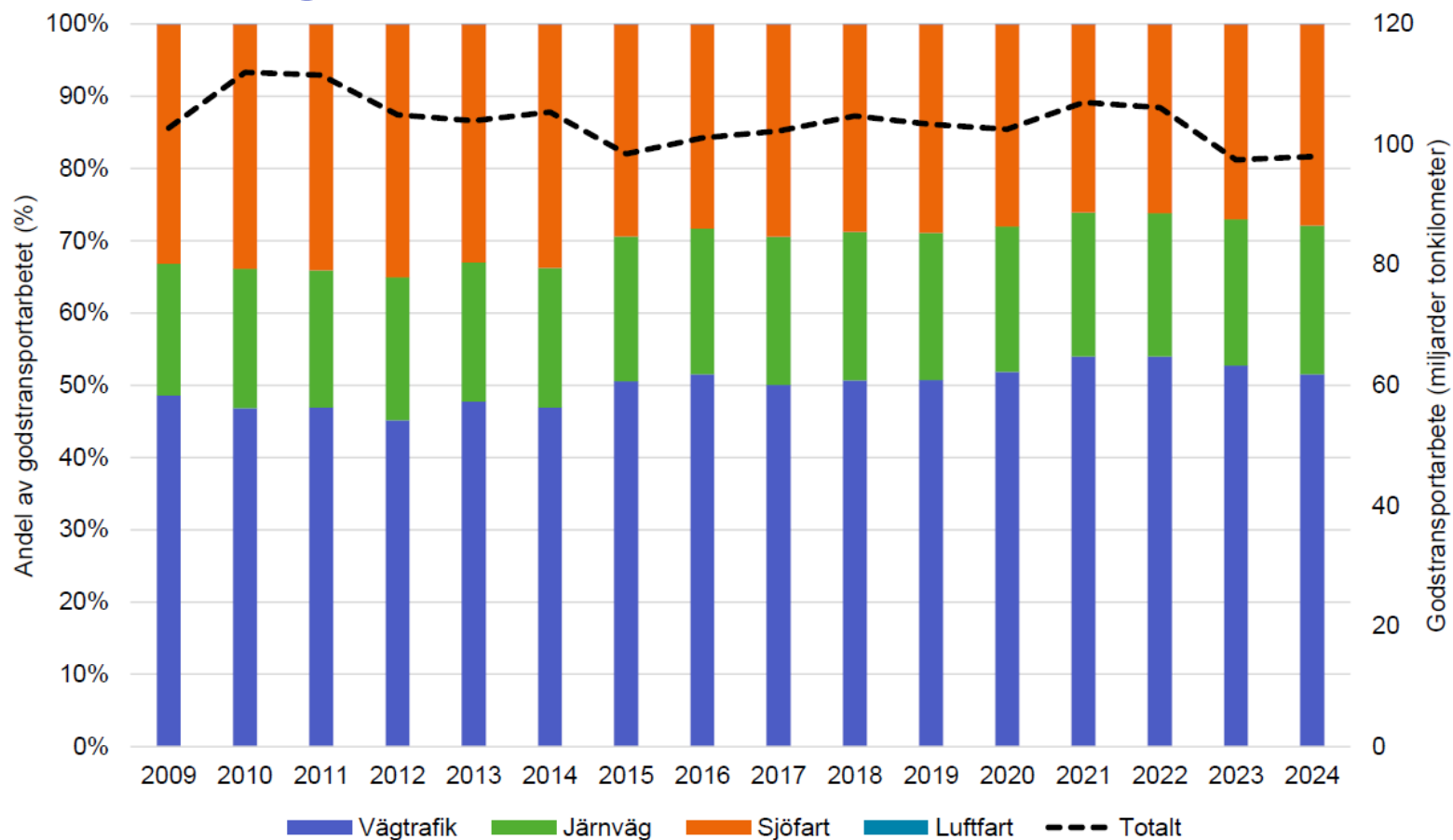
**Figur 2.68. Andel laddbara personbilar i trafik per kommun vid utgången av 2025, procent. Med laddbara personbilar avses laddhybrider och elbilar. Kommuner markerade med gult ligger nära genomsnittet för riket på 16,0 procent.  
Källa: Trafikanalys (2026e)**

# Energieffektivitet – persontransporter



Figur 2.70. Andelar av inrikes persontransportarbete per trafikslag (procent) samt det samlade persontransportarbetet i miljarder personkilometer (skalan till höger) 2009–2024. Tidsseriebrott 2015/2016 avseende förändringar i insamlingen av persontransportarbete med personbil. Luffart omfattar här även den del av utlandsresor som skett inom svenskt luftrum.  
Källa: Trafikanalys (2024c)

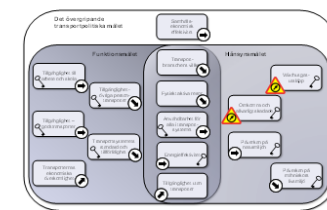
# Energieffektivitet – godstransporter



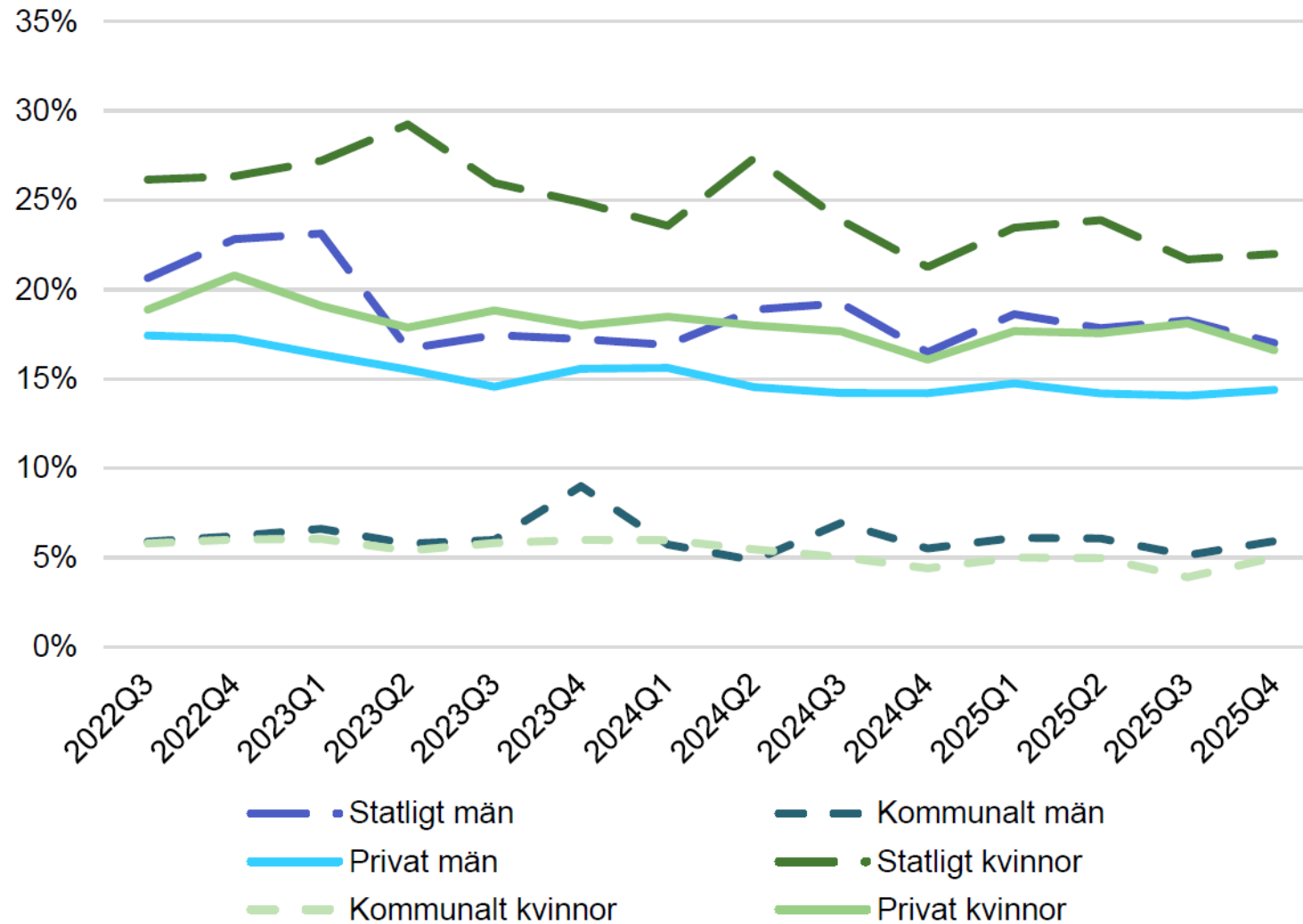
Figur 2.71. Andelar av inrikes godstransportarbete per trafikslag (procent) samt det samlade godstransportarbetet i miljarder tonkilometer (skalan till höger) 2009–2024.

Anm: Förändringar i metoder för beräkning av transportarbete har delvis ändrat fördelningen jämfört med tidigare måluppföljningar, då bland annat en bättre skattning av transportarbetet med sjöfart kunnat göras med stöd av fartygens AIS-data. Luftfarten kan inte urskiljas i figuren, men finns med som en kontur högst upp i staplarna.

Källa: Trafikanalys (2024c)

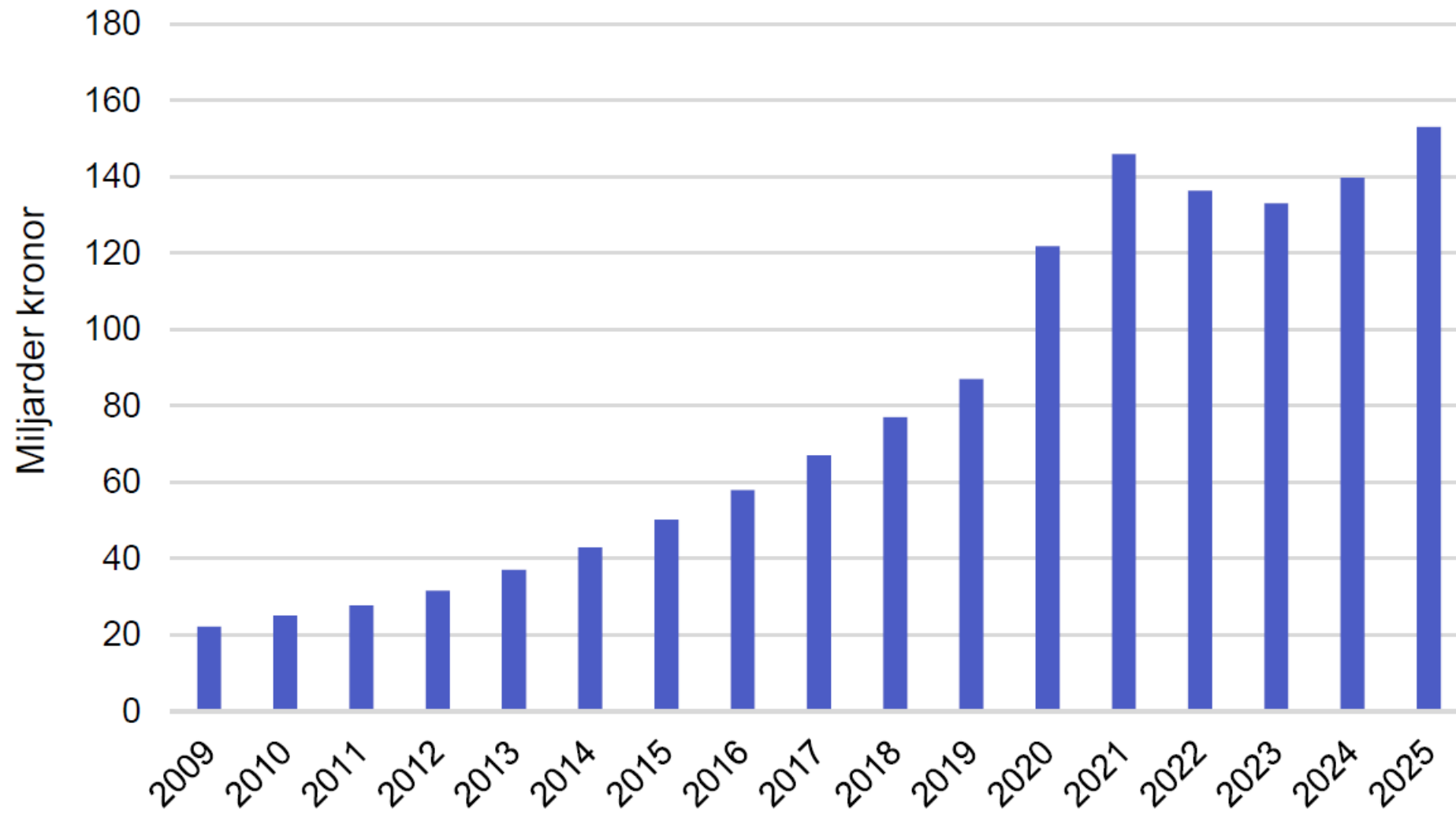


# Tillgänglighet utan transporter – andel som arbetat hemifrån



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

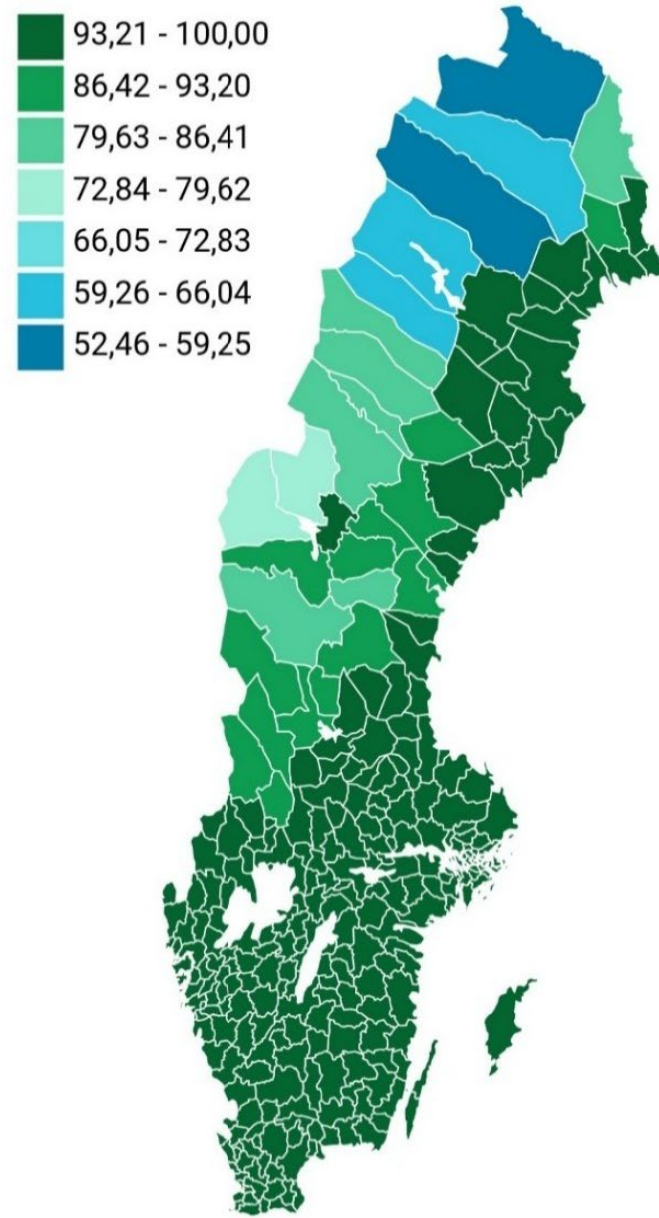
## E-handelns omsättning (löpande priser)



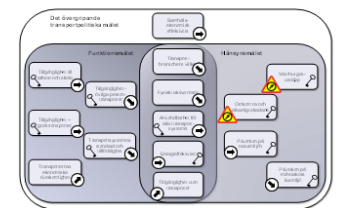
**Figur 2.53. E-handelns omsättning i löpande priser i miljarder kronor per år. Åren 2009–2025.**

Källa: Postnord (2026)

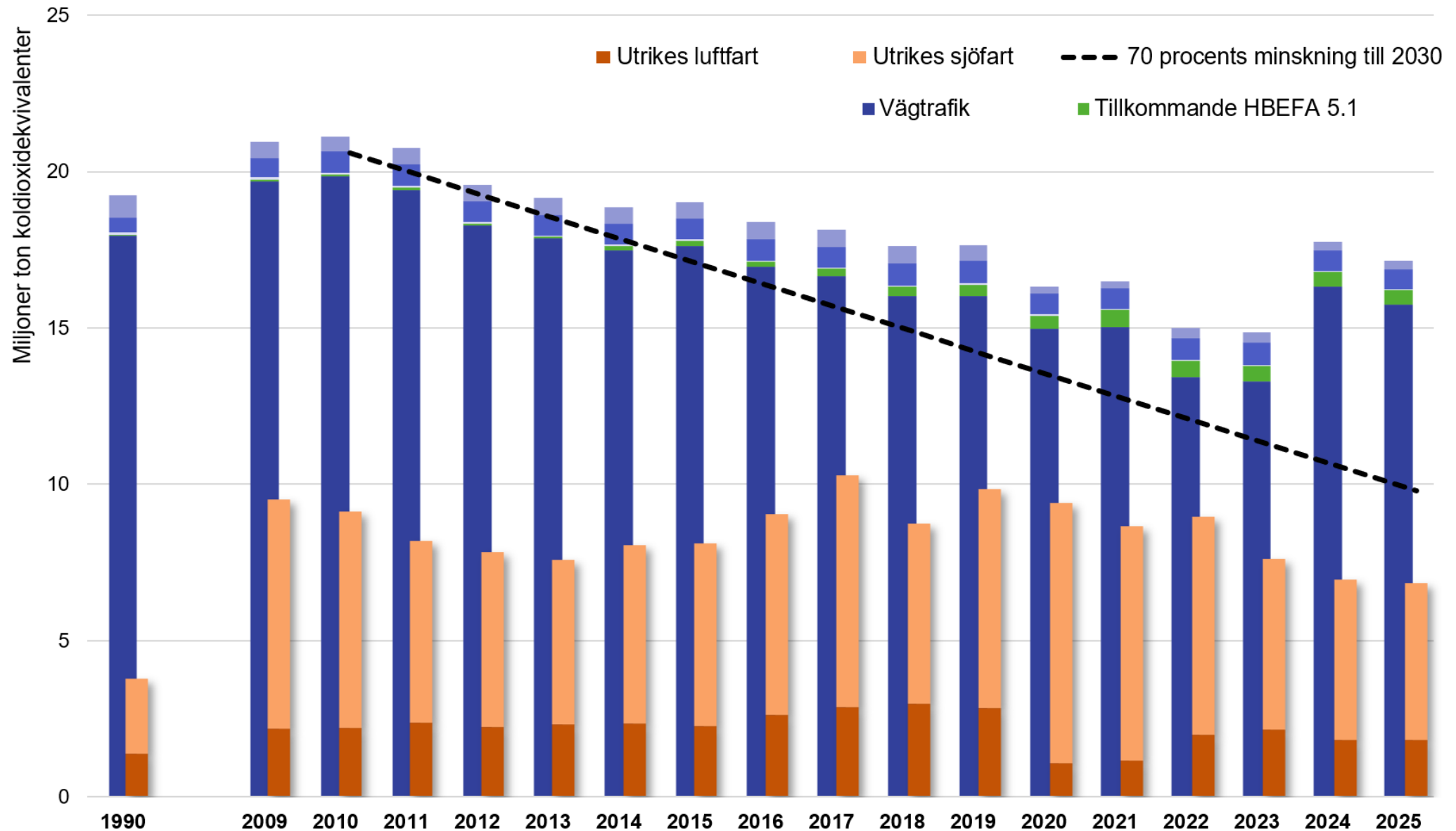
# Andel hushåll och verksamheter som har, eller har fått erbjudande om bredbandsuppkoppling med hastighet 1 GB/s



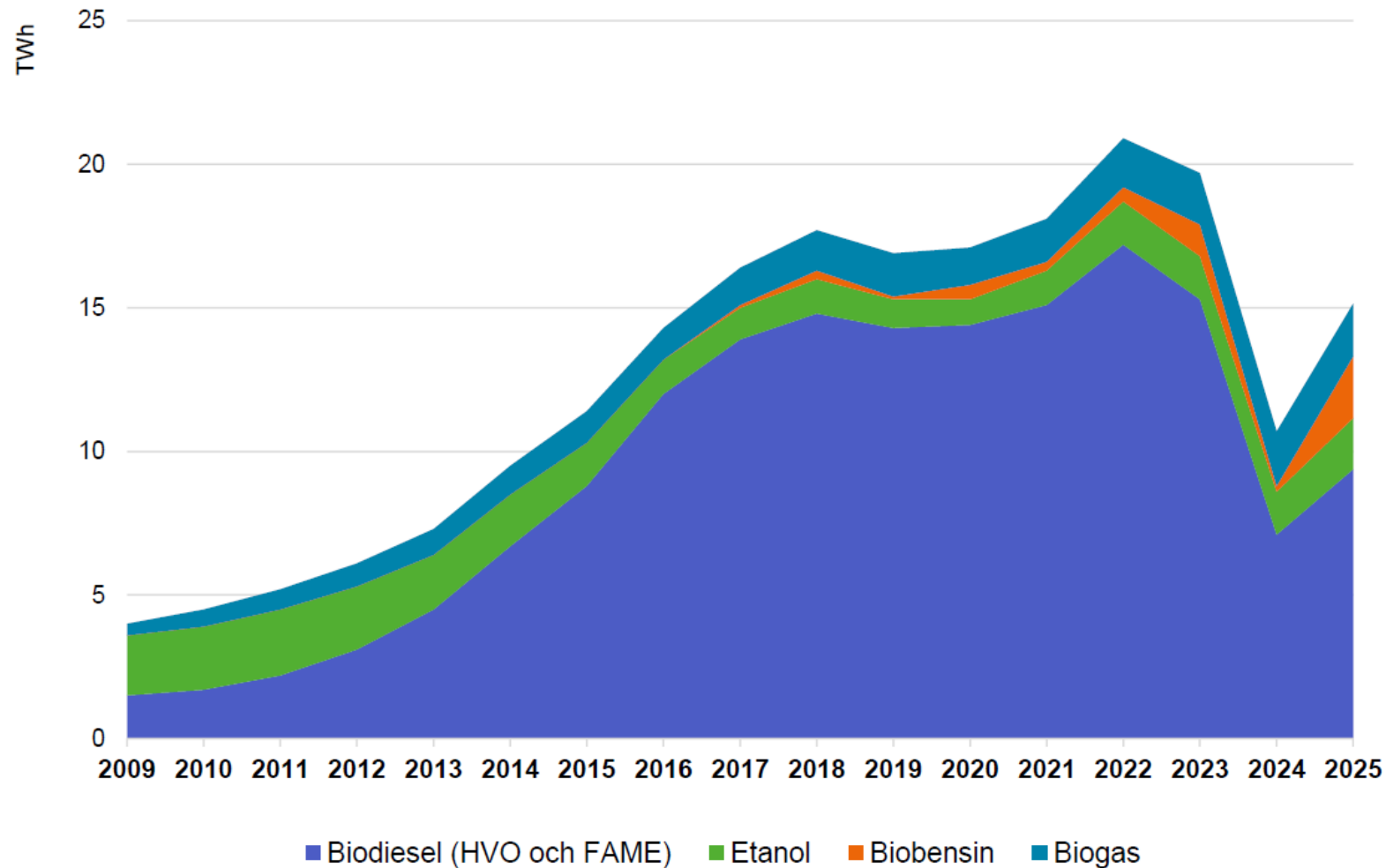
Figur 2.51. Yttäckning för datatjänster minst 10 Mbit/s 3G, 4G (exklusive 450 MHz) och 5G, med täckningsnivå 2 (8 dB) per kommun. År 2024.  
Källa: PTS (2025d)



# Växthusgasutsläpp

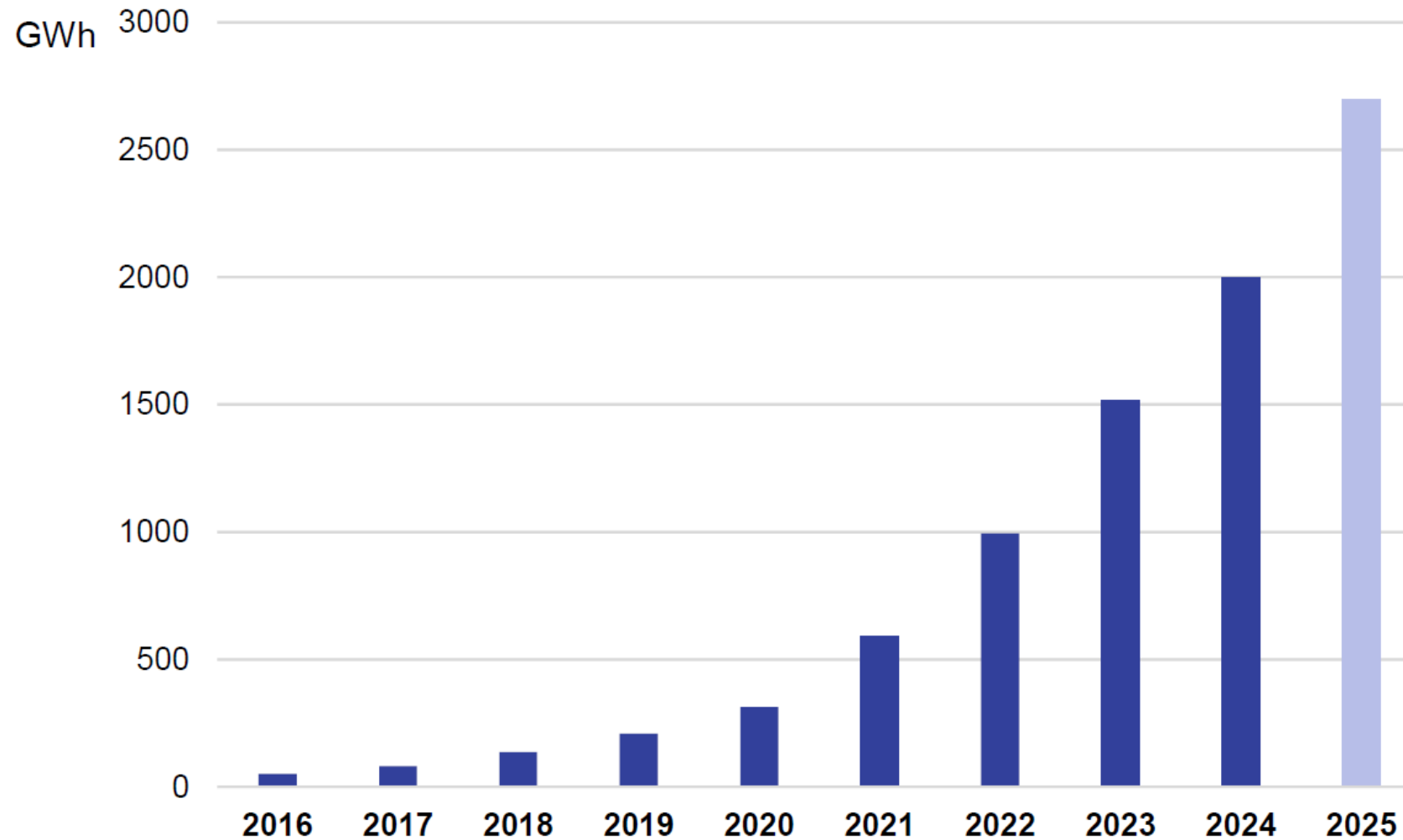


# Leveranser av biodrivmedel



Figur 2.74. Leveranser av biodrivmedel för inrikes transporter, TWh, 2009–2025.  
Källa: 2009–2024 Energimyndigheten (2026). 2025 års siffror är beräknade utifrån förändringar i levererad volym enligt Energimyndigheten (2026).

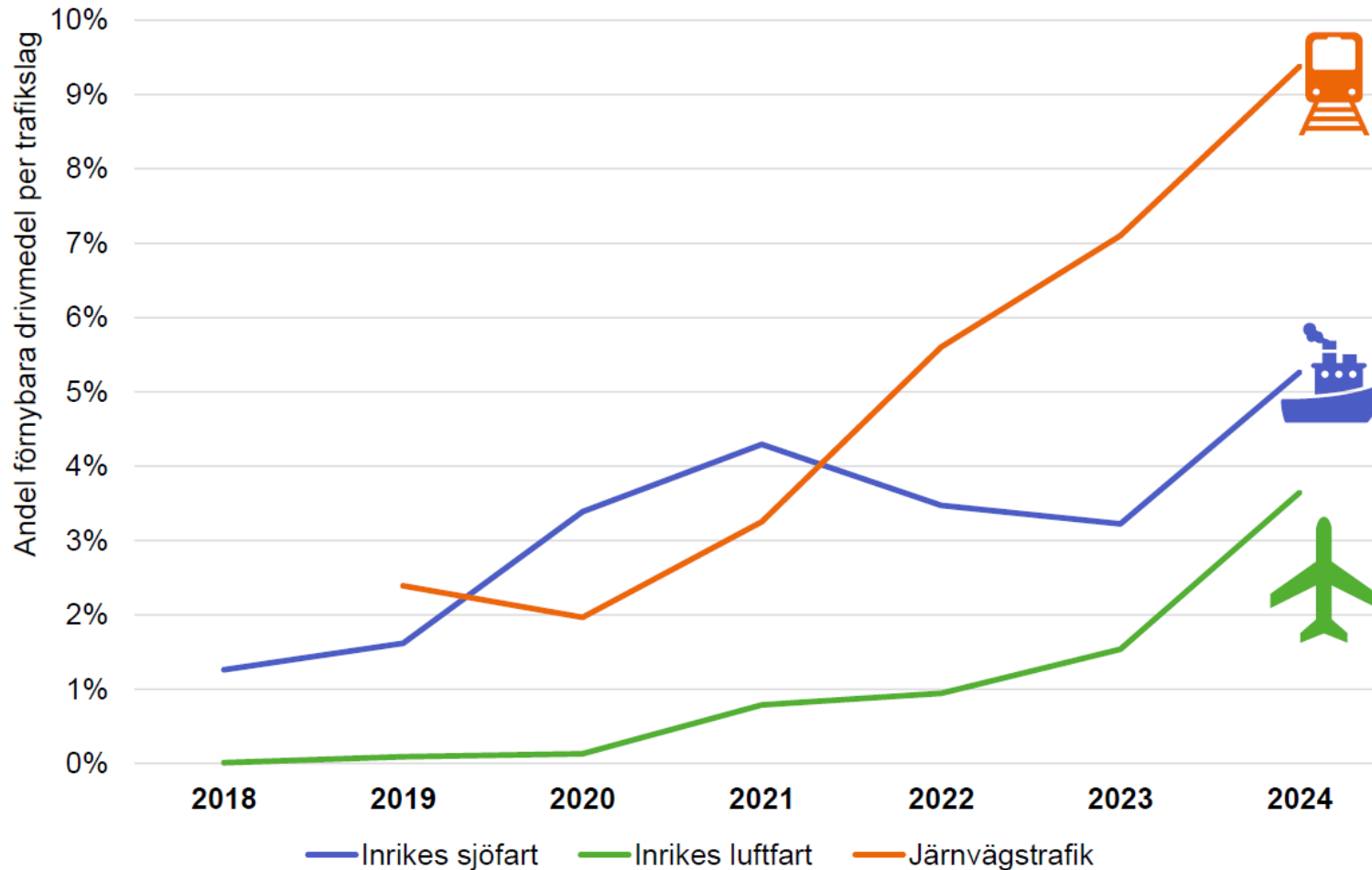
# Elanvändning i vägtrafiken



Figur 2.76. Modellerad elanvändning inom vägtransporter 2016–2025, GWh.

Källa: 2016–2024 Energimyndigheten (2025c) och Trafikverket (2026I) avseende det preliminära värdet för 2025.

# Andel förnybara drivmedel i järnväg, sjöfart och luftfart

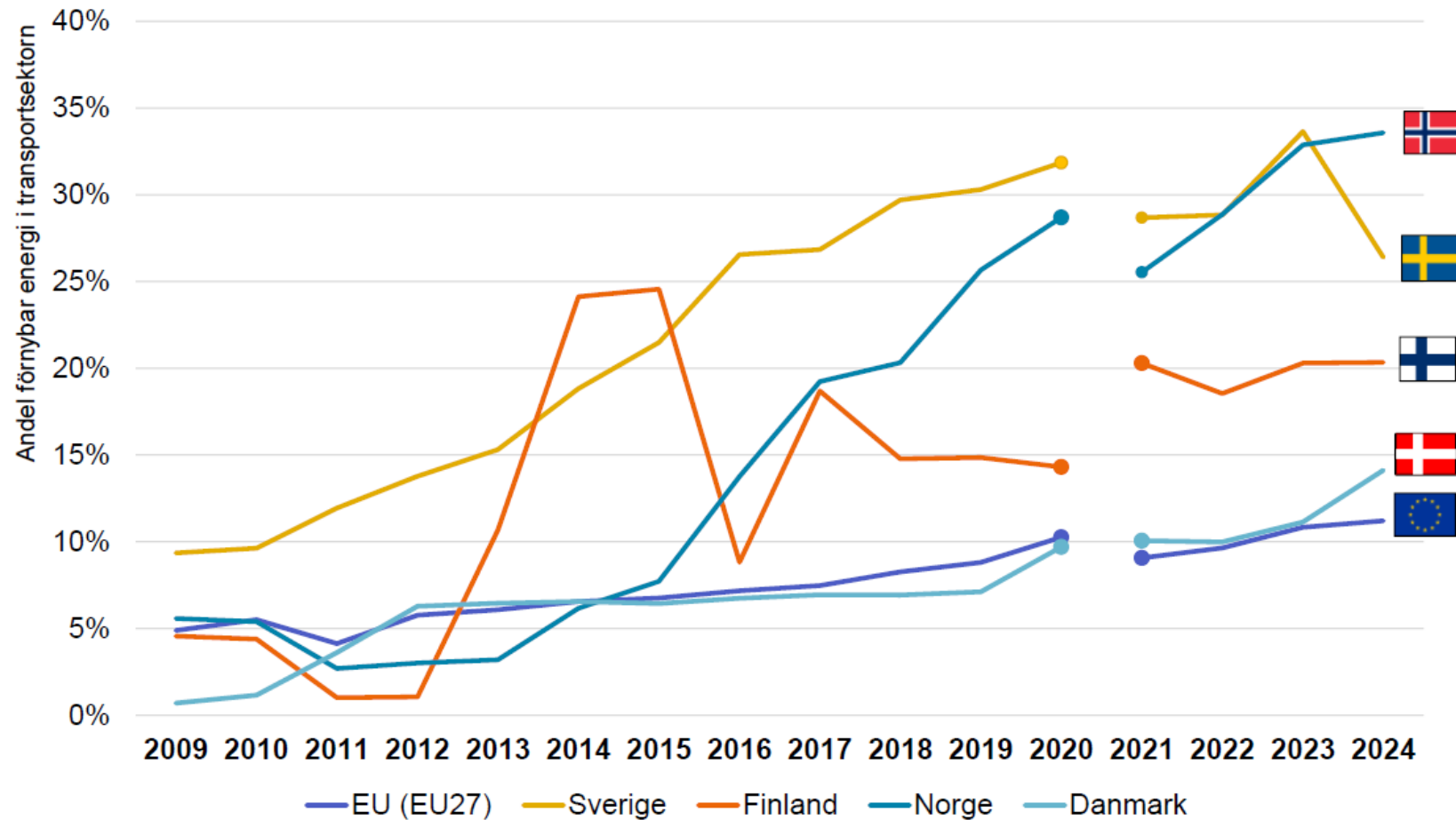


Figur 2.77. Andel förnybara drivmedel i andra trafikslag än vägtrafiken, inrikes trafik 2018–2024.

Anm: Annan energianvändning än flytande drivmedel ingår inte i nämnaren. Det vill säga för järnvägstrafiken ingår inte elanvändningen som dominerar energianvändningen för trafikslaget, utan endast dieselanvändningen.

Källa: Sveriges klimatrapportering avseende 2024 (sjö- och luftfart), samt Energimyndigheten (2025b) (järnväg).

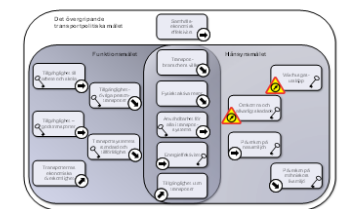
# Andel förnybar energi i transportsektorn



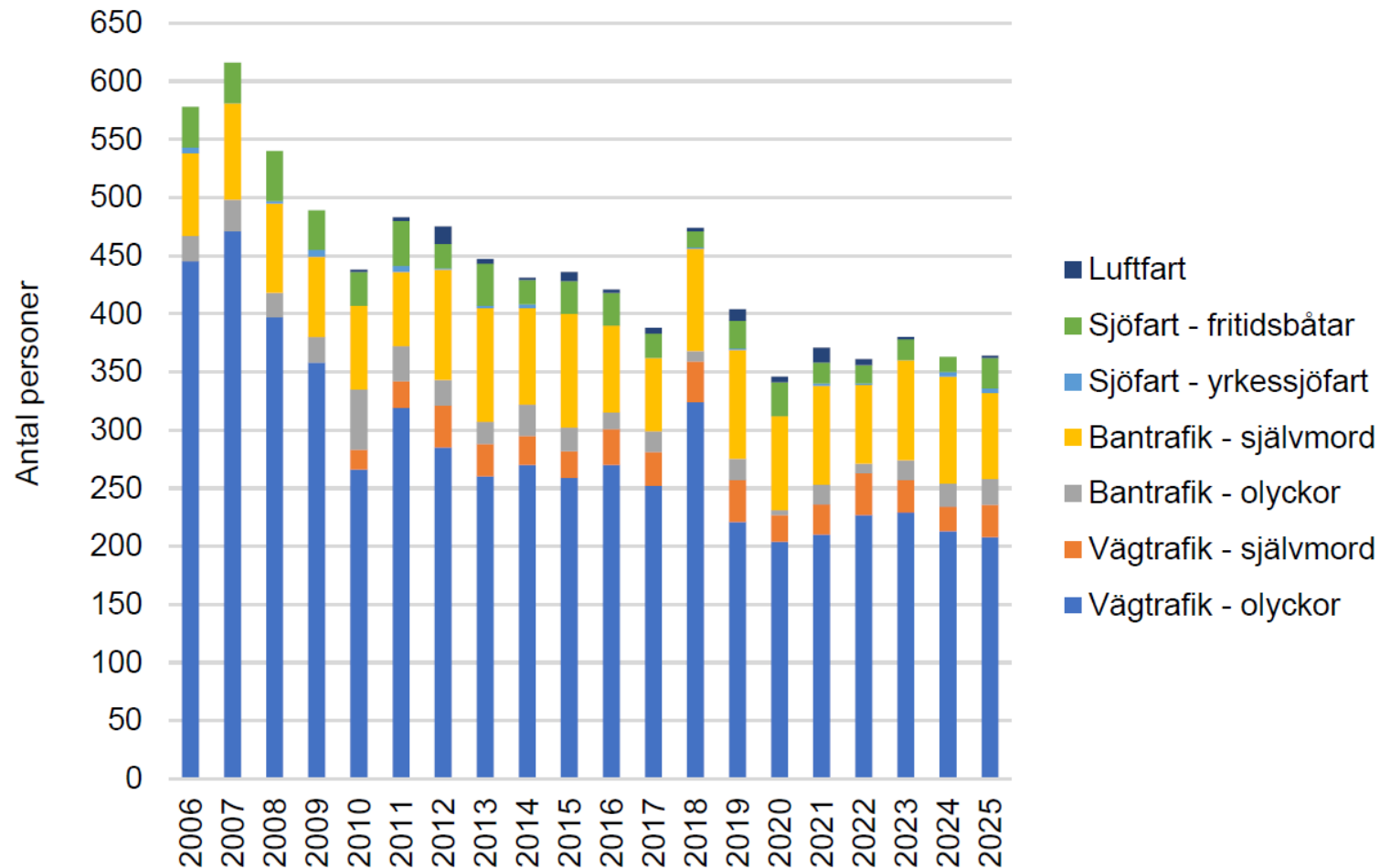
Figur 2.78. Andel förnybar energi inom transportsektorn i Sverige, Norge, Finland och Danmark samt genomsnittet för EU-länderna (procent), åren 2009–2024.

Anm: Metoden för att beräkna andelen förnybar energi är ändrad från och med 2021 års värde, vilket innebär ett tidsseriebrott i diagrammet. Metoden utgår från förnybartdirektivet, och speglar inte fullt ut den verkliga andelen förnybar energi sett till energivärde.

Källa: Eurostat (2026)



# Omkomna i de olika trafikslagen



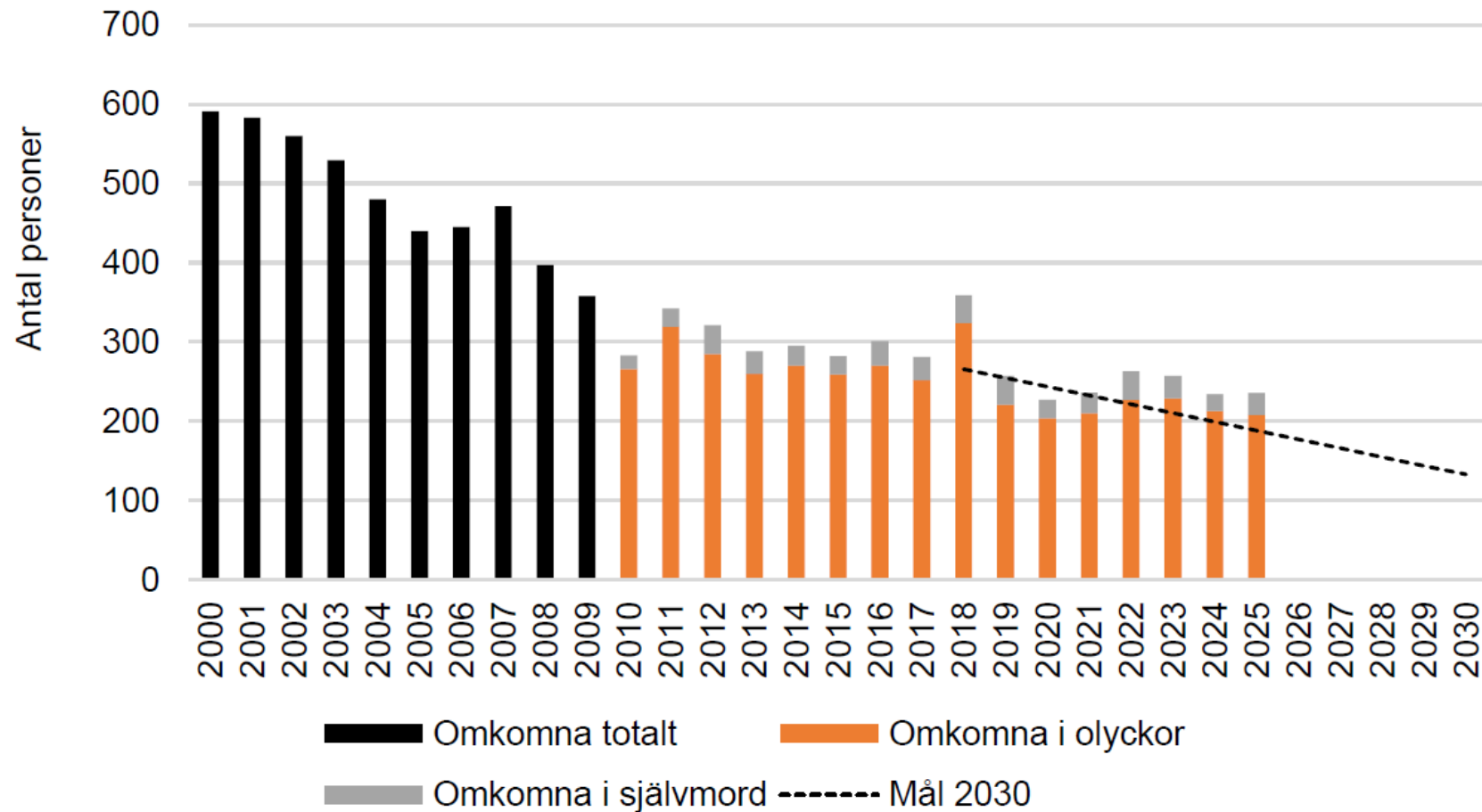
Figur 2.93. Antal omkomna i de olika trafikslagen, åren 2006–2025 (preliminärt för 2025).

Källa: Transportstyrelsen (2026b)

Anm: Luftfart 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.

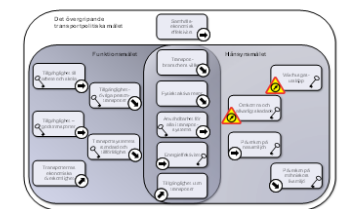
# Omkomna i vägtrafiken



**Figur 2.94. Antal omkomna i vägtrafikolyckor och självmord, etappmålet 2030 (max 133 omkomna i enbart olyckor). Åren 2000–2025 (preliminär uppgift för 2025).**

**Källa: 2000–2024 (Trafikanalys 2025s), preliminär uppgift 2025 Transportstyrelsen (2026b).**

**Anm: Självmorden särredovisas endast fr.o.m. år 2010. För senaste året finns ingen uppgift om antal självmord och imputeras därför med genomsnittet för perioden 2010-2024; 28 personer.**





*13 % av befintlig statlig anläggning bedöms bidra till biologisk mångfald i landskapet*



*54 % av högtrafikerade vägar och järnväg bedöms ha fungerande stängselsystem med faunapassager för stora däggdjur*

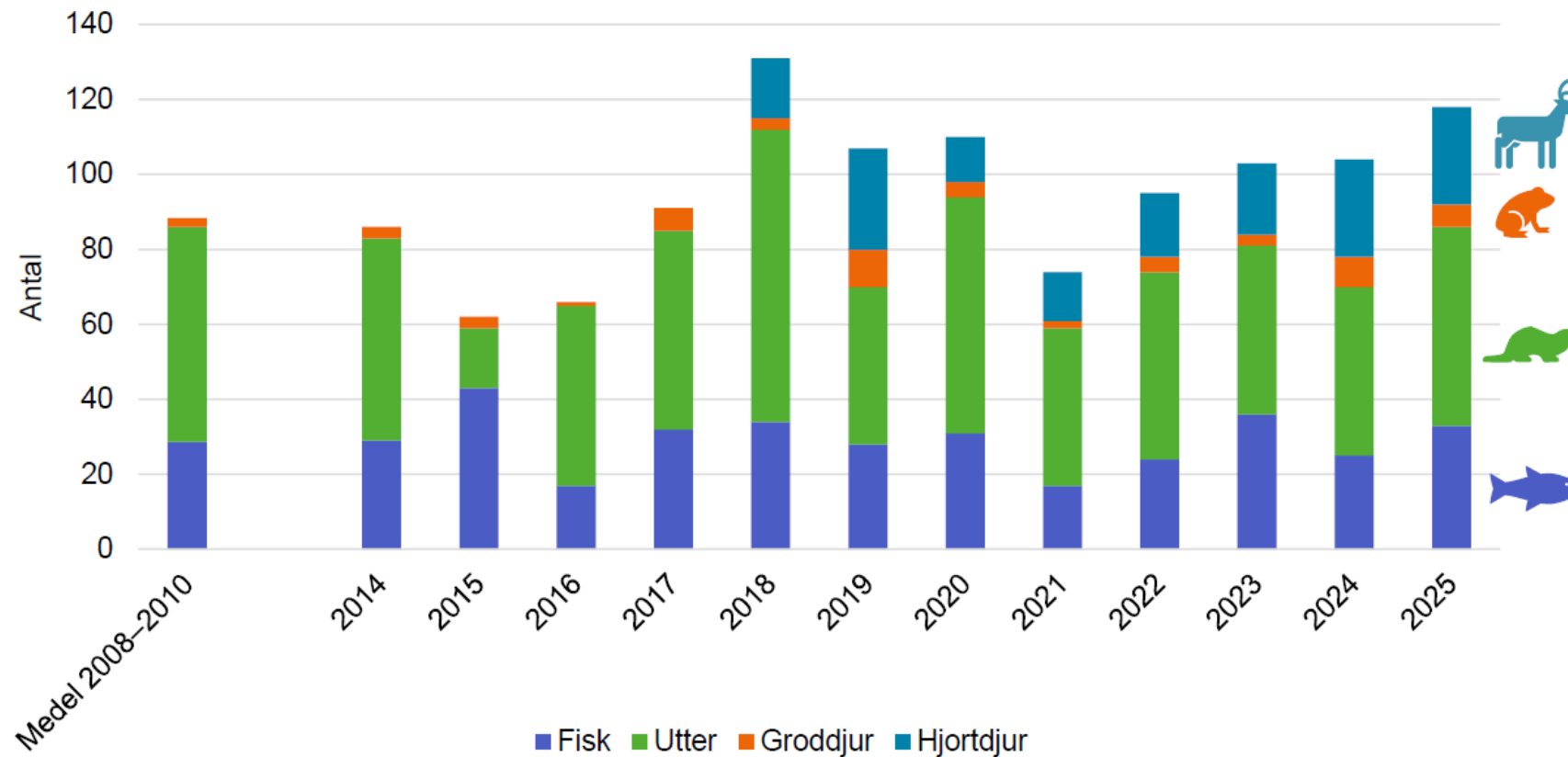


*Andel statliga artrika vägmiljöer som är hotade av invasiva arter bedöms vara 58 %*

**Figur 2.79. Tre delmått som beskriver olika aspekter av infrastrukturens landskapsanpassning.**

**Källa: Trafikverket (2026h)**

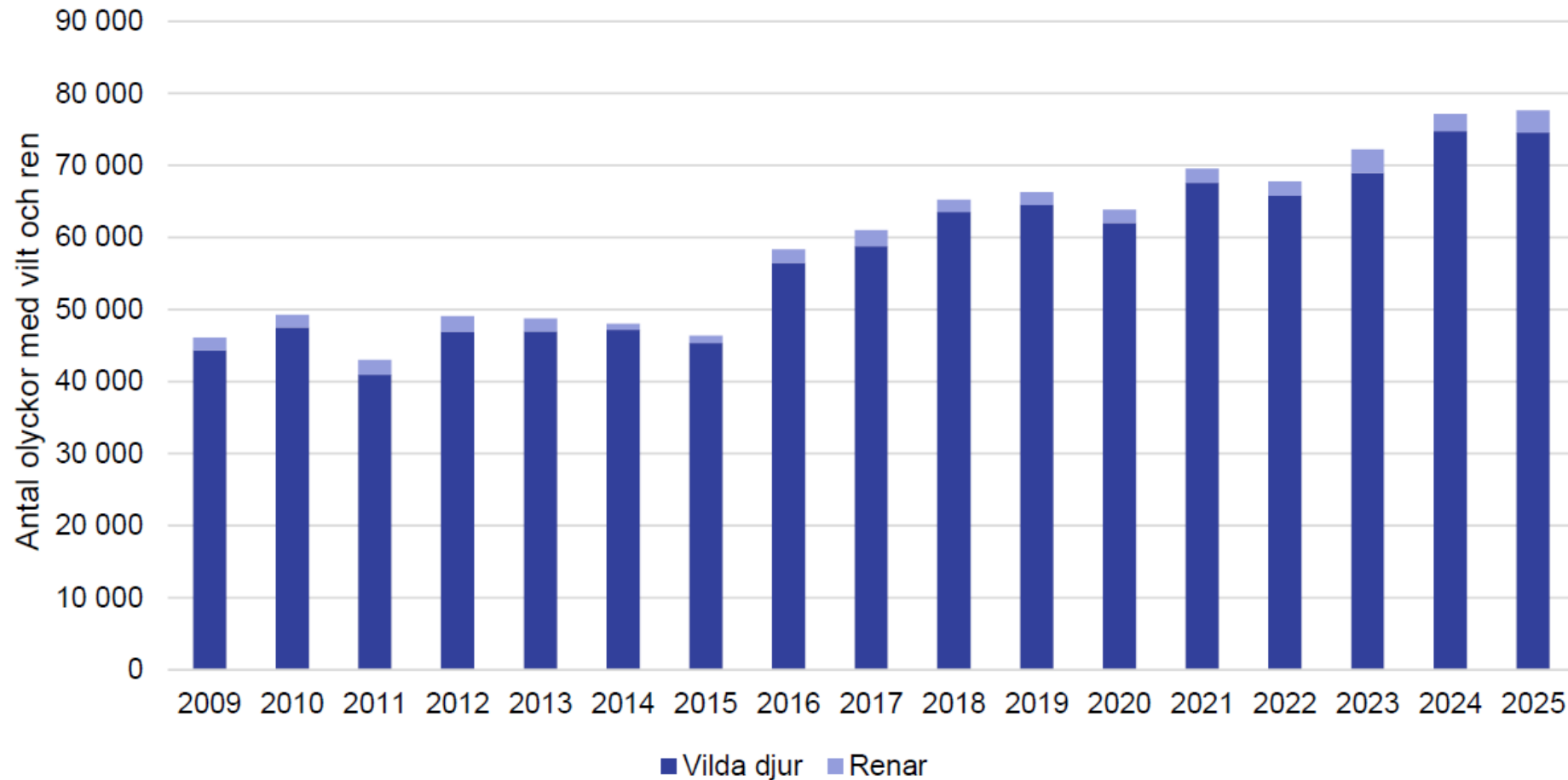
# Påverkan på naturmiljön –objekt som varit föremål för anpassning



Figur 2.81. 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 2014–2025.

Källa: Trafikverkets årsredovisningar från 2010 och framåt.

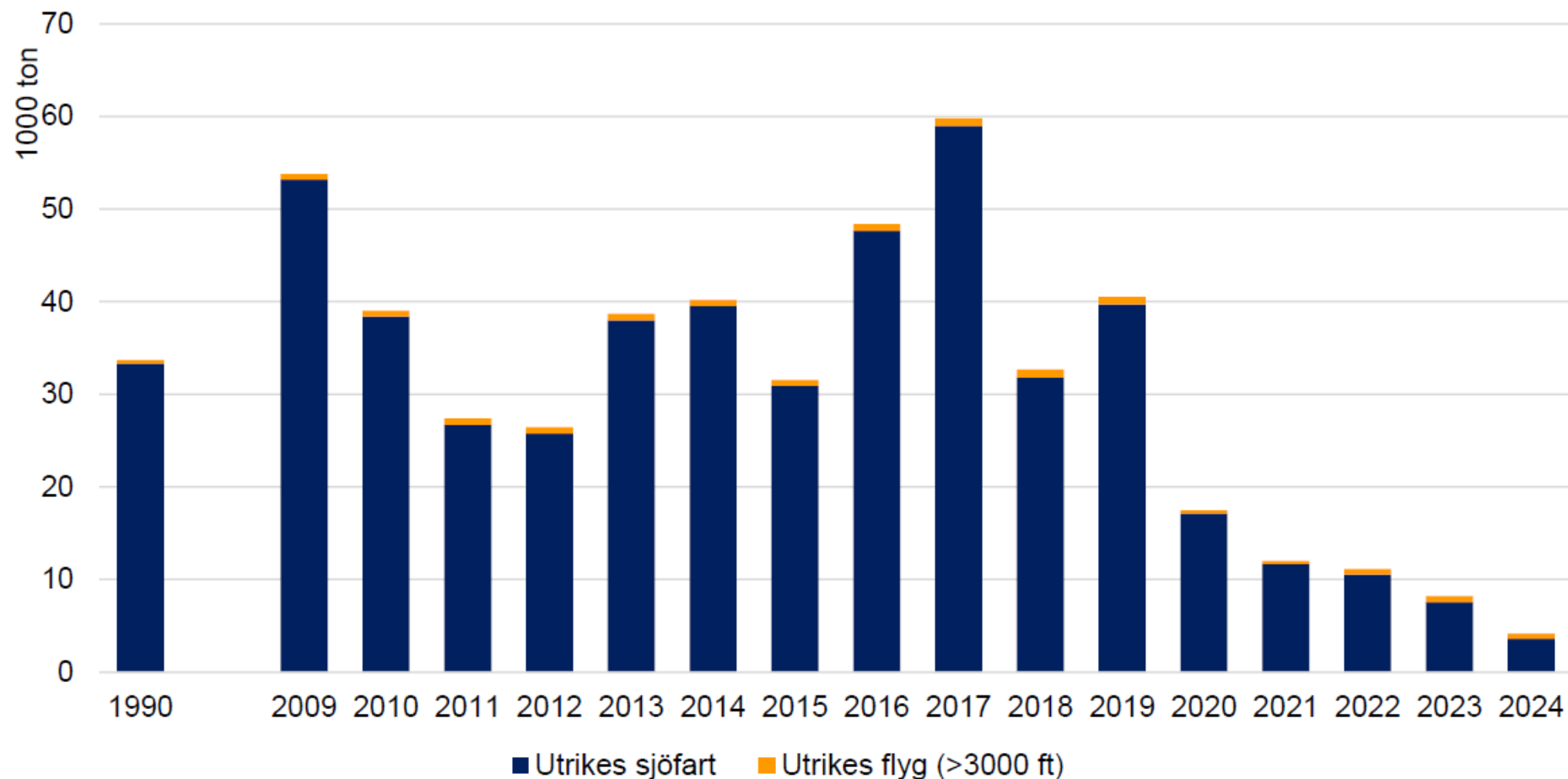
# Påverkan på naturmiljön – olyckor med vilt och ren



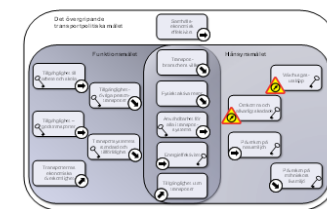
**Figur 2.83. Antal trafikolyckor med vilt respektive ren inrapporterade av polis och/eller akutsjukvård, åren 2009–2025. Observera att antalet inblandade djur kan vara högre än antalet olyckor. Diagrammet visar både väg- och järnvägsolyckor.**

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

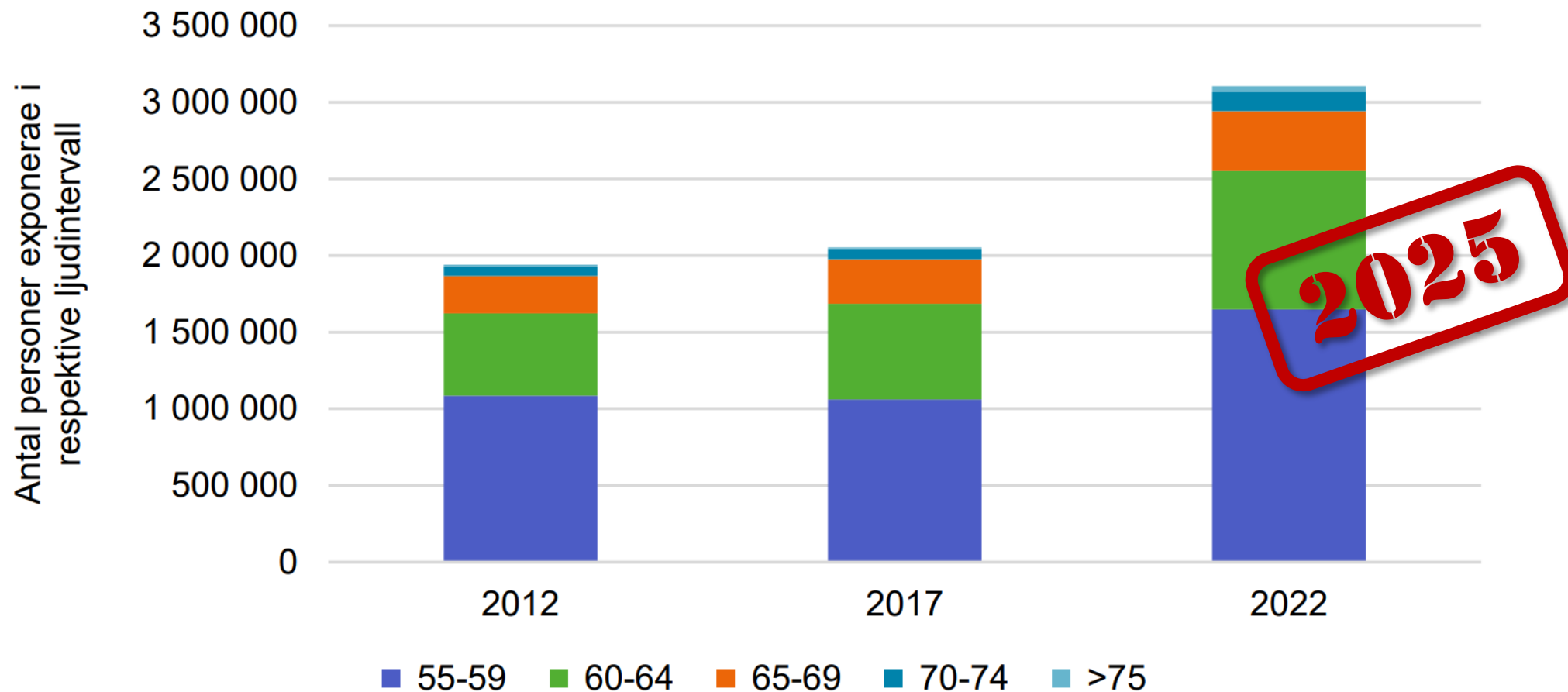
# Påverkan på naturmiljön – svaveldioxid från utrikes luft- och sjöfart



**Figur 2.87. Utsläpp av svaveldioxid från internationell luft- och sjöfart, 1990 och 2009–2024.**  
Källa: Naturvårdsverket (2025b)

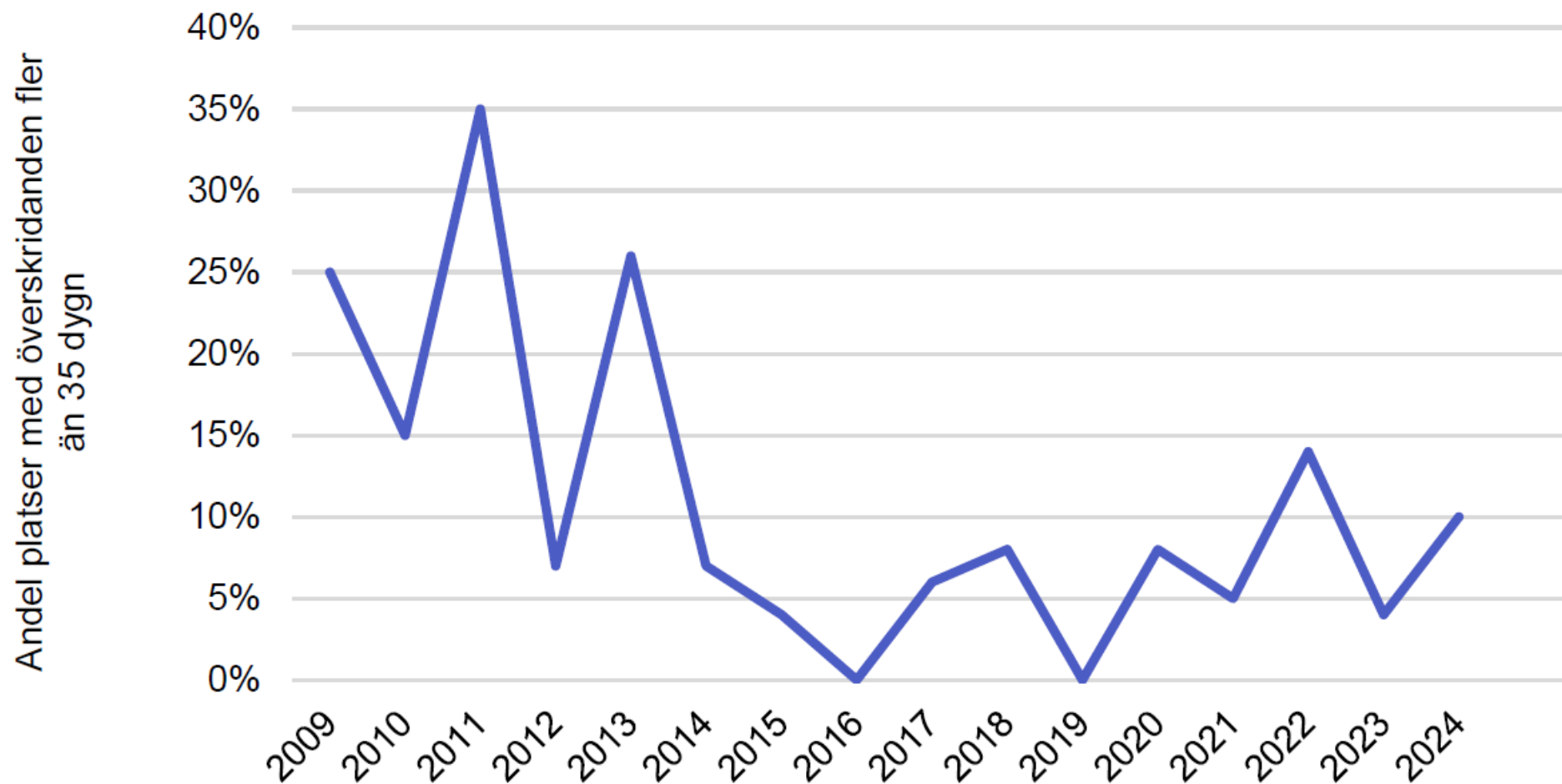


## Påverkan på människors livsmiljö – utsatthet för buller



Figur 2.87. Antal personer exponerade för trafikbuller i respektive ljudintervall, beräknat i dB Lden, i 13 svenska kommuner åren 2012, 2017 och 2022. Metod och urval skiljer sig mellan åren. Källa: Bearbetning av (European Environment Agency 2021b) (European Environment Agency 2021c) och (European Environment Agency 2024).

# Påverkan på människors livsmiljö – partiklar i gaturum (PM<sub>10</sub>)



**Figur 2.90. Andel platser i gaturum där miljö kvalitetsnormen (50 µg/m<sup>3</sup> som dygnsmedelvärde) för PM<sub>10</sub> överskridits fler än 35 dagar per år. Åren 2009–2024.**

**Källa: Bearbetning av Naturvårdsverket (2025n)**

