

# Måluppföljningens indikatorer och mått 2025

---

Rapport: PM 2025:7

Datum: 2025-04-15

**Trafikanalys**

Adress: Rosenlundsgatan 54 118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

E-post: [trafikanalys@trafa.se](mailto:trafikanalys@trafa.se)

Webbadress: [www.trafa.se](http://www.trafa.se)

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Datum: 2025-04-15

# Förord

Trafikanalys redovisar varje år en uppföljning av hur transportsystemet utvecklats i förhållande till de transportpolitiska målen. Sedan 2022 har redovisningen av uppföljningen delats upp i en huvudrapport med Trafikanalys bedömningar av utvecklingen på målnivå (Trafikanalys Rapport 2025:2) och denna underlagspromemoria med redovisning av måluppföljningens indikatorer och mått.

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

Stockholm, i april 2025

Mattias Viklund

Generaldirektör

# Innehåll



<b>Sammanfattning .....</b>	<b>7</b>
<b>1. De transportpolitiska målen och uppföljningsmetoden .....</b>	<b>13</b>
1.1 De transportpolitiska målen .....	13
1.2 Trafikanalys uppföljning .....	13
1.3 Nyheter i årets måluppföljning .....	15
<b>2 Indikatorer för en hållbar transportförsörjning .....</b>	<b>17</b>
2.1 Samhällsekonomisk effektivitet .....	17
2.2 Transportsystemets standard och tillförlitlighet .....	23
2.3 Tillgänglighet till arbete och skola .....	38
2.4 Tillgänglighet – övriga persontransporter .....	49
2.5 Tillgänglighet – godstransporter .....	70
2.6 Transporternas ekonomiska överkomlighet .....	81
2.7 Transportbranschens villkor .....	88
2.8 Fysiskt aktiva resor .....	97
2.9 Tillgänglighet utan transporter .....	103
2.10 Användbarhet för alla i transportsystemet .....	111
2.11 Energieffektivitet .....	126
2.12 Växthusgasutsläpp .....	136
2.13 Påverkan på naturmiljön .....	143
2.14 Påverkan på människors livsmiljö .....	154
2.15 Omkomna och allvarligt skadade .....	168
<b>Källförteckning .....</b>	<b>177</b>
<b>Bilaga 1 Kommunindelning enligt Tillväxtverket .....</b>	<b>194</b>

# Sammanfattning

I denna PM redovisas de indikatorer och mått som ligger till grund för Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen. Varje indikator utveckling beskrivs med stöd av nyckelmått och kompletterande mått, där nyckelmåtten är styrande för bedömningen. Resultaten sammanfattas i tabell A nedan. Jämfört med uppföljningen föregående år har tre indikatorbedömningar förändrats. Det gäller *Transporternas ekonomiska överkomlighet* som nu bedöms ha utvecklats positivt sedan målen antogs, samt indikatorerna *Tillgänglighet – övriga persontransporter* och *Påverkan på människors livsmiljö* som nu bedöms ha utvecklats i en negativ riktning.

De sammanvägda bedömningarna av utvecklingen på målnivå redovisas i Trafikanalys rapport 2025:2 *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2025*.

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

Indikator	Beskrivning av tillståndet och utvecklingen	Bedömning
<b>Samhällsekonomisk effektivitet</b>	Det återstår ännu icke internaliserade kostnader för både gods- och persontransporter i alla trafikslag. Det innebär att vi sannolikt konsumerar mer transporter än vad som är samhällsekonomiskt optimalt. De icke internaliserade kostnaderna har enligt årets bedömning sjunkit något jämfört med föregående år för flera olika typer av transporter. Detta förklaras delvis av en ny metod för att värdera växthusgasutsläpp från transportsektorn. De objekt som under året öppnats för trafik bedöms sammantaget ha bidragit till en samhällsekonomisk nytta även om vissa objekt saknar beräknade nettonuvärdeskvoter. Detsamma gäller objekt som öppnades för fem år sedan. Den sammanvägda samhällsekonomiska effektiviteten bedöms vara jämförbar med när målen antogs.	
<b>Transportsystemets standard och tillförlitlighet</b>	Sammantaget är bedömningen att transportsystemets standard och tillförlitlighet minskar i ett längre perspektiv. De nyckelmått som ingår i denna indikator pekar på ett transportsystem som under 2024 inte levde upp till de förväntningar om en positiv utveckling som byggts upp under åren som föregick pandemin. Övriga mått som avser upplevelser av vad transportsystemet levererar, visar endast på mindre förändringar över tid.	

**Tillgänglighet till arbete och skola**

Tillgängligheten till skolor, särskilt gymnasieskolor, varierar betydligt över hela landet och är markant lägre i landsbygdskommuner jämfört med övriga kommungrupper.

En övergripande bedömning indikerar att tillgängligheten till skolor har minskat något över tiden. Dessutom varierar längden på arbetsresor över landet. Den totala restiden för arbetspendling ökade något och befinner sig på en högre nivå år 2023 jämfört med 2019. Det är framför allt restiden för både cykel- och kollektivresor som har ökat, men den genomsnittliga reslängden har också ökat jämfört med 2019. Arbetsmarknadsområdena för kvinnor förblev oförändrade, medan det skedde en minskning för män med ett område år 2023 jämfört med föregående år. Logsumman som är ett nyckelmått indikerar försämrad tillgänglighet mellan 2014 och 2022 i alla kommuntyper. Det förklaras främst av ökade drivmedelskostnader som nu minskat kraftigt det senaste året, och påverkar därför inte bedömningen av indikatorn.

**Tillgänglighet – övriga persontransporter**

Tillgängligheten för övriga persontransporter har haft små förändringar, men stora geografiska variationer förekommer dock. Den lokala tillgängligheten till service har ändrats marginellt över tid, men den samlade bedömningen (Tillgänglighetsindexet) visar på en positiv utveckling. Det förklaras bland annat av att antalet utlämningsställen för paket har fortsatt en mycket positiv utveckling.

Nyckelmåttet för den interregionala tillgängligheten har inte uppdaterats avseende 2024, men flera kriterier kommer att påverkas av den minskade tillgängligheten och åtkomligheten med inrikesflyget.

Den genomsnittliga vistelsetiden med inrikesflyget fortsätter att minska och antalet flygplatser där det inte gick att resa till och från över dagen ökade under 2024. Även tillgängligheten och åtkomligheten till och från Europa minskade något. Den sammanvägda bedömningen är därför att tillgängligheten för persontransporter befinner sig på en något lägre nivå än när de transportpolitiska målen antogs.



### Tillgänglighet – godstransporter

Under de senaste åren har transportkostnaderna stigit kraftigt till följd av internationella störningar i transportsystemet och ligger till viss del kvar på höga nivåer. Kostnaderna för lastbilstransporter, flygfrakt och internationell sjöfart har dock minskat under 2023 och 2024. Transportkostnadernas andel av produktionskostnaderna har i övrigt, varit stabil sett över en längre tidsperiod. Utvecklingen av Logistics Performance Index (LPI) tyder på en långsamt fallande utveckling, både i ranking och indexvärde. Framför allt försämras delindexet Internationell handel (hur enkelt det är att arrangera en konkurrenskraftigt prissatt sändning). Den samlade bedömningen, som i huvudsak grundas på utvecklingen av LPI, är att godstransporternas tillgänglighet befinner sig på en snarlik nivå som då de transportpolitiska målen antogs. Detta ligger också i linje med resultaten från de nöjdkundundersökningar som redovisas i avsnitt 2.2.



### Transporternas ekonomiska överkomlighet

Sedan en längre tid har regional kollektivtrafik ökat i pris, medan biltrafiken blivit mer bränsleeffektiv och därmed billigare per mil. Det senaste året har även lättnader i pålagor på fossila bränslen spelat in på bilens milpriser. Sedan pandemins slut och energiprischocken till följd av Ukrainakriget ser vi dock en tillbakagång i både bil- och kollektivtrafikpriserna från toppnivåerna 2020–21, till nivåer nära situationen 2019. Riksgenomsnittet av kollektivtrafikpriset har ökat mindre än förbättringarna i ekonomisk standard, även i de lägsta inkomstskikten, varför utvecklingen som helhet måste betecknas som positiv. De tre storstadslänen plus några mindre län sticker dock ut med större prishöjningar. I tolv län har det varit realprissänkningar i kollektivtrafiken, räknat per rest mil.



### Transportbranschens villkor

Transportbranschens ekonomiska villkor för godstransporter har en fortsatt positiv utveckling. Passagerartransporterna hade en stark nedgång under coronapandemin men har i stort sett återhämtat sig nu. Nedgången gällde framför allt flyg och järnväg. Även om det är de branscher som har ökat mest det senaste året är det dock också de branscher som fortsatt ligger längst ifrån nivåerna innan pandemin. Då antalet innehavare av C- och D-körkort har fortsatt att minska och innehavarnas medianålder har fortsatt att öka, blir slutsatsen att indikatorn har utvecklats i negativ riktning.



**Fysiskt aktiva resor**

Vuxna och barn rör sig för lite och sitter stilla för mycket. Endast en liten andel barn och unga uppnår rekommenderad aktivitetsnivå genom fysiskt aktiva resor. Antalet resor och färdlängden till fots och med cykel har minskat jämfört med föregående år, även om förändringarna inte är statistiskt säkerställda. Etappmålet för andelen gång-, cykel- och kollektivtrafikresor kan ha uppnåtts år 2023, men det beror i så fall främst på en minskning av flygresor – inte på att det fysiskt aktiva resandet har ökat.

**Tillgänglighet utan transporter**

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

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

**Användbarhet för alla i transportsystemet**

Utvecklingen av tillgängligheten till kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning bedöms vara neutral. Bedömningen baseras på utvecklingen av tre delmål: 1) Information om tillgänglighet har ungefär oförändrad kvalitet 2) den relativa risken för personer med funktionsnedsättning att avstå från att resa med kollektivtrafik jämfört med övriga befolkningen har ökat och 3) tillgängliga hållplatser och bytespunkter har förbättrats.

Andelen kvinnor i centralt beslutande position i statliga myndigheter och organisationer har legat på en relativt stabil nivå, medan det för regionala organisationer märkts en positiv utveckling de senaste åren. När det gäller den objektiva tryggheten redovisas andel av våldsbrotten som skett i samband med allmän kommunikation går åt olika riktning för kvinnor och för män 2023 där den förbättrats för män och försämrats för kvinnor. Den subjektiva tryggheten förefaller ha förbättrats något senaste året. Förändringar i metoden för måttet gör det svårt att avgöra utvecklingen över tid, men det verkar ha försämrats något i ett längre perspektiv.





### Energieffektivitet

Energieffektiviteten ökar på väg, både i person- och godstransporterna. Effektiviseringen drivs både av en ökad andel laddbara fordon i nybilsförsäljningen och av utskrotning av äldre fordon med låg energieffektivitet. För godstransporter på väg spelar också längre och tyngre lastbilar en roll för effektiviseringen. Det har skett en fortsatt återhämtning efter den tillfälliga minskningen av beläggningsgraderna i kollektivtrafiken och luftfarten på grund av coronapandemin, och energiintensiteten har därmed åter minskat för persontransporter med järnväg och luftfart. Elektrifieringstakten har dock minskat i landet som helhet och i de allra flesta regioner. Det finns inga tecken på överflyttning av transporter till mer energieffektiva trafikslag. På senare år har vägtrafiken ökat sin andel av transportarbetet på bekostnad av järnväg- och sjöfart, även om trenden bröts under 2023.



### Växthusgasutsläpp

Utsläppen av växthusgaser från inrikes resor och transporter har med några undantag minskat kontinuerligt sedan 2010. Under 2024 ökade dock utsläppen från vägtrafiken kraftigt på grund av en minskad reduktionsplikt och sänkta drivmedelspriser. Elektrifieringstakten inom vägtrafiken har brutits. Inget tyder på att etappmålet, som innebär att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter exklusive flyg år 2030 ska ha minskat med 70 procent jämfört med år 2010, kommer att nås. Den höjning av reduktionsplikten som kommer att införas under 2025 bedöms inte vara tillräcklig för att nå etappmålet.

Beträffande utsläppen från utrikes transporter fortsätter det internationella flygets återhämtning efter pandemin. Både sjöfarten och luftfarten förväntas minska utsläppen i takt med de direktiv som fastslagits inom ramen för EU:s 55-procentpaket. Eftersom nyckelmåttet för de internationella transporternas växthusgasutsläpp inte fullt ut speglar trafikens utveckling bedöms indikatorn utifrån den sammanlagda nivån på utsläppen. Den är trots ökningen under 2024 tydligt lägre än när målen antogs.



**Påverkan på naturmiljön**

Trafikanalys bedömer att tillståndet i transportsystemet avseende påverkan på naturmiljön är i stort sett oförändrat sedan målen antogs. Trots insatser som bidrar till positiva effekter lokalt bedömer Trafikverket att landskapsanpassningen försämrats över tid, bland annat på grund av att de värden som skall värnas har minskat genom att skyddsvärda objekt och biotoper har en sjunkande skötselstatus. Takten i åtgärdsarbetet har under det senaste året återgått till en nivå som är jämförbar med åren innan 2021. Antalet olyckor med vilt och ren ökade återigen under 2024 och var därmed på den högsta nivån sedan målen antogs. De internationella transporterernas utsläpp av kväveoxider och svaveldioxider har minskat sedan målen antogs, och detsamma gäller antalet observerade oljespill i Östersjön.

**Påverkan på människors livsmiljö**

Antalet bullerutsatta personer bedöms vara fler än när det transportpolitiska målet antogs. Halterna av kvävedioxid har minskat liksom halterna av partiklar. Tillgängligheten och tillgången till naturmiljö har utvecklats neutralt.

**Omkomna och allvarligt skadade**

De allra flesta av de som omkommer i transportsystemet, omkommer inom väg- och bantrafiken. Tack vare gynnsam utveckling framför allt i vägtrafiken sedan målen antogs 2009, är vår samlade bedömning att utvecklingen varit positiv. Utvecklingstakten de senaste åren avseende antalet omkomna i självmord inom bantrafiken är dock inte tillräcklig för att uppsatta etappmål för detta trafikslag ska nås till år 2030.



# 1. De transportpolitiska målen och uppföljningsmetoden

## 1.1 De transportpolitiska målen

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



Figur 1.1. De transportpolitiska målen.

## 1.2 Trafikanalys uppföljning

### Indikatorer och mått

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

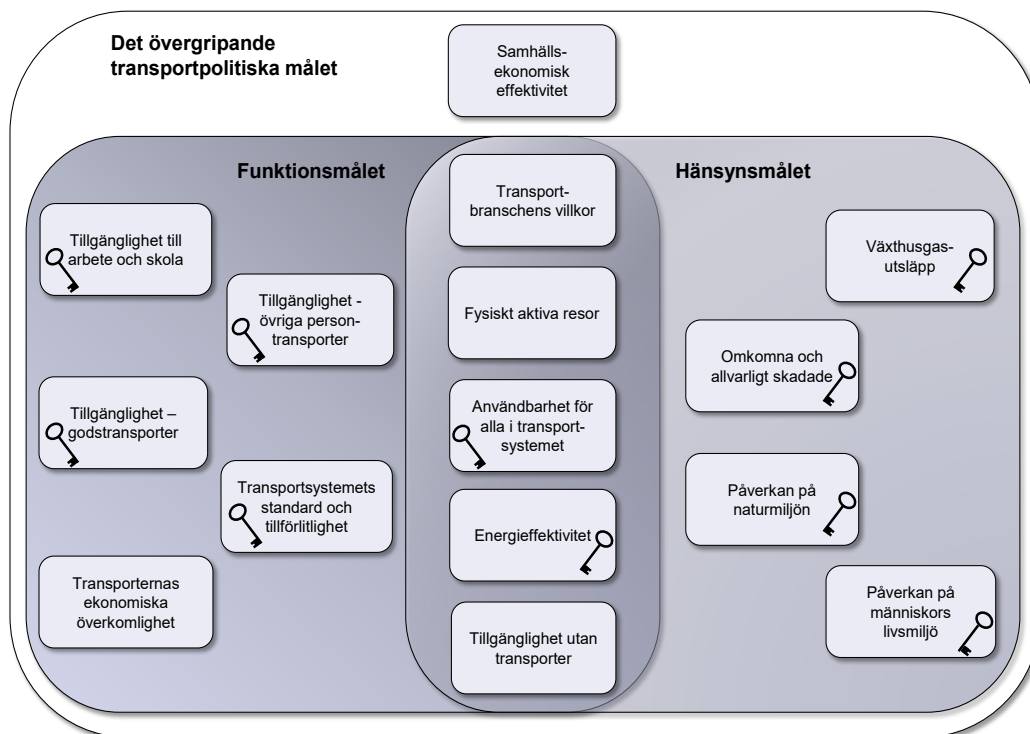
<sup>1</sup> Se sidan "Mål för transportpolitiken" på regeringens webbplats: [www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/](http://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/)

betydelse för detta. Uppföljningen utgår från att varje sådan betydande aspekt ska beskrivas med en indikator. I den årliga måluppföljningen redovisar vi hur dessa indikatorer utvecklats sedan målen antogs. Baserat på indikatorernas utveckling ska vi också redogöra för hur transportsystemet utvecklats med avseende på de transportpolitiska målen. Denna del av måluppföljningen presenteras i huvudrapporten, Trafikanalys rapport 2025:2 *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2025*.

## Principer för sammanvägningar — nyckelmått och nyckelindikatorer

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

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



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

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

Nyckelindikatorer har det gemensamt att vi bedömer dem som särskilt betydelsefulla för uppföljningen av funktions- respektive hänsynsmålet. En annan förutsättning är att det måste

ske en förändring inom det transportpolitiska ansvarsområdet för att den hållbarhetsaspekt som indikatorn är inriktad på ska kunna uppfyllas. Därför blir till exempel *Växthusgasutsläpp* en nyckelindikator, medan *Fysiskt aktiva resor* inte blir det.

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

## Tillstånd, trend och takt

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

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

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

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

## 1.3 Nyheter i årets måluppföljning

### Mer av måluppföljningen görs tillgänglig på webben

I november 2024 lanserades Trafikanalys nya målportal för uppföljningen av de transportpolitiska målen på webben (Trafikanalys 2024c). Till att börja med finns där nyckelmåtten för alla indikatorer, och dessa uppdateras i samband med att den senaste måluppföljningen publiceras den 15 april. Nyckelmått som omfattar preliminära uppgifter avseende senaste föregående år kommer dessutom att uppdateras när slutgiltig statistik finns att tillgå. Det gäller exempelvis uppgifter över omkomna i olika trafikslag. Under året kommer

också flera mått att tillgängliggöras på målportalen. Från portalen går det att ladda ner dataunderlag och göra egna geografiska urval för vissa mått.

## Förstärkt fokus på omställning och elektrifiering

För att följa den fortsatta omställningen mot fossilfria transporter utvecklar vi årets rapport i några avseenden. Avsnittet *Tillgänglighet – övriga persontransporter* har nu ett nytt mått som beskriver tillgången på publika laddpunkter och hur stor del av vägnätet som uppfyller kraven enligt AFIR-regelverket<sup>2</sup> avseende laddinfrastruktur.

Under indikatorn *Energieffektivitet* redovisar vi nu andelen laddbara personbilar i trafik per kommun, för att visa på skillnader mellan och inom regioner. Ett nytt mått över andelen förnybara drivmedel i andra trafikslag än vägtrafiken introduceras också under indikatorn *Växthusgasutsläpp*.

## Förändrade nyckelmått och bedömningar 2025

Trafikverket har inte uppdaterat underlaget till nyckelmåttet om interregional tillgänglighet som vi använder i indikatorn *Tillgänglighet övriga persontransporter*. Metoden för att ta fram underlaget ses för närvarande över, och i avvaktan på nya data har vi kompletterat uppföljningen med ett nytt mått för att spegla utbudet av kommersiell trafik med tåg, buss och flyg.

Nyckelmåtten för logsummer (personresor) och generaliserade transportkostnader har uppdaterats efter några års uppehåll. Måtten används i bedömningen av *Tillgänglighet – övriga persontransporter* respektive *Tillgänglighet – godstransporter*.

Tre indikatorer bedöms i år ha en annan utveckling än vad förra årets måluppföljning visade. Det gäller indikatorn *Transporternas ekonomiska överkomlighet* som förra året bedömdes ha en negativ utveckling. De senaste åren har vi sett en kraftig nedgång i drivmedelspriser och att kollektivtrafikpriserna inte stigit lika mycket som inflationen. Inkomstutvecklingen för personer som tillhör de lägsta inkomstdecilerna bedöms därför i genomsnitt ha överstigit transportkostnadsökningen i riket.

Vi bedömer vidare att den interregionala tillgängligheten, framför allt den som beror på inrikesflyget, har försämrats jämfört med när målen antogs. Det skedde en kraftigt tillfällig försämring i samband med pandemin, som följdes av en återhämtning, men under 2024 minskade tillgängligheten återigen. Det har gjort att bedömningen av indikatorn *Tillgänglighet – övriga persontransporter* har gått från neutral till negativ pil.

Det har även skett för bedömningen av indikatorn *Påverkan på människors livsmiljö*. Under flera år har det funnits indikationer på att utsattheten för buller ökat, delvis till följd av en fortsatt urbanisering. Förändringar i urval och metoder över tid gör det svårare att tolka utvecklingen men den sammanvägda bedömningen är att antalet personer som utsätts för störande buller från transportsystemet ökat sedan målen antogs.

---

<sup>2</sup> AFIR = Alternative Fuels Infrastructure Regulation. Europaparlamentet och rådets förordning (EU 2023/1804) som ställer krav på medlemsländerna att säkra infrastruktur för att tillhandahålla vissa alternativa drivmedel samt laddinfrastruktur längs viktiga transportvägar.

## 2 Indikatorer för en hållbar transportförsörjning

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

### 2.1 Samhällsekonomisk effektivitet

Det återstår ännu icke internaliserade kostnader för både gods- och persontransporter i alla trafikslag. Det innebär att vi sannolikt konsumerar mer transporter än vad som är samhällsekonomiskt optimalt. De icke internaliserade kostnaderna har enligt årets bedömning sjunkit något jämfört med föregående år för flera olika typer av transporter. Detta förklaras delvis av en ny metod för att värdera växthusgasutsläpp från transportsektorn. De objekt som under året öppnats för trafik bedöms sammantaget ha bidragit till en samhällsekonomisk nytta även om vissa objekt saknar beräknade nettonuvärdeskvoter. Detsamma gäller objekt som öppnades för fem år sedan. Den sammanvägda samhällsekonomiska effektiviteten bedöms vara jämförbar med när målen antogs.



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

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

## Mått

### Internaliseringsgrad och återstående icke-internaliserade kostnader – nyckelmått



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

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

I Tabell 2.1 visas beräkningar av skillnaden mellan marginalkostnad för externa effekter och internaliserande skatter och avgifter, för person- samt godstrafik för väg-, järnvägs- och sjöfartstrafik. Denna differens är lika med den icke-internaliserade kostnaden för externa effekter. Den visar hur stor höjning av internaliserande skatter och avgifter som skulle behövas för att uppnå full internalisering av kostnaden för externa effekter. Inom parentes visas internaliseringsgrad (Trafikanalys 2025m).

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

I april 2024 publicerade Trafikverket den nya ASEK-rapporten som redogör för hur externa kostnader ska hanteras i samhällsekonomiska beräkningar kopplade till infrastrukturens utveckling. En nyhet i ASEK är att värderingen av koldioxid nu utgår från att klimatmålet 2045 nås, och att koldioxidvärderingen därmed kommer att ingå i körkostnader och inte behöva hanteras som en extern effekt (med undantag för flygets höghöjdseffekter)(Trafikverket 2024a). Detta förutsätter dock att koldioxidkostnaden på något sätt internaliseras i kostnaden för drivmedel. Tills vägtrafiken omfattas av ett fungerande utsläppshandelssystem kommer Trafikanalys i 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 2024-års prisnivå innebär det att koldioxidutsläpp värderats till 3,02 kronor per kg, vilket är lägre än de senaste årens beräkningar.

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



Tabell 2.1. Icke-internaliserad marginalkostnad för trafikens externa effekter uttryckt i kr/personkm respektive kr/tonkm samt internaliseringsgrad inom parentes i procent. Exklusive trängsel. Prisnivå 2024 och 2024 års kostnader, skatter och avgifter. För källhänvisningar och beräkningar se vidare Trafikanalys (2025m).

	Landsbygd	Tätort	Vägt genomsnitt	Kommentarer
<b>Persontrafik</b>				
Personbil, bensin	0,07 (78 %)	0,58 (34 %)	0,24 (53 %)	Snittbeläggning** 1,5
Personbil, diesel	0,07 (75 %)	0,64 (25 %)	0,26 (44 %)	Snittbeläggning** 1,5
Personbil, el	-0,03 (174 %)	0,45 (12 %)	0,13 (32 %)	Snittbeläggning** 1,5
Buss, biodiesel	0,05 (65 %)	0,35 (34 %)	0,16 (45 %)	Snittbeläggning** 8,9
Stadsbuss, el		0,25 (27 %)		Snittbeläggning** 8,9
Buss, HVO	0,11 (0 %)	0,46 (0 %)		Snittbeläggning** 8,9
Persontåg, tågläge Bas	0,05 (65 %)*	0,06 (55 %)		
Persontåg, tågläge Hög		0,03 (83 %)		
Persontåg, viktat tågläge			0,03 (74 %)	
Färjetrafik (sjöfart)			0,68 (22 %) ((1,06 (15 %)))	Stor variation
Flygtrafik Arlanda			-0,25 (224 %) ((0,16 (73 %)))	Avgående inrikesflyg från Arlanda
<b>Godstrafik</b>				
Lätt lastbil, diesel	0,13 (73 %)	1,17 (22 %)	0,48 (42 %)	fkm = pkm = tonkm
Tung lastbil utan släp	0,32 (45 %)	1,04 (21 %)	0,52 (34 %)	Genomsnittlig last 4,1 ton
Tung lastbil med släp	0,12 (42 %)	0,34 (23 %)	0,15 (37 %)	Genomsnittlig last 18,8 ton
Godståg, tågläge Bas	0,03 (51 %)*	0,04 (44 %)		
Godståg, tågläge Hög		0,03 (53 %)		
Godståg, viktat tågläge			0,03 (50 %)	
Sjöfart			0,06 (51 %) ((0,11 (36 %)))	Stor variation

\*Låg bullerkostnad.

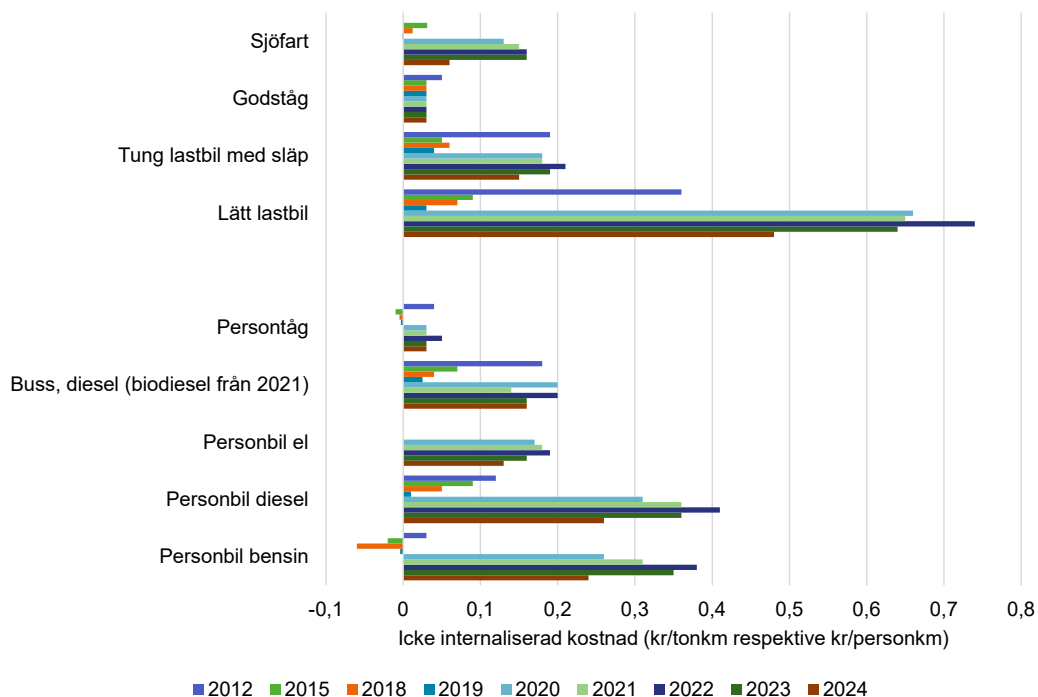
\*\*Genomsnittligt antal resenärer.

Källa: Trafikanalys (2025)

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

Om kostnaden för koldioxidutsläpp betraktas som internaliserad i och med handel med utsläppsrätter är inrikesflyget (som lyft från Arlanda) överinternaliserat. Om det däremot antas att EU ETS inte internaliserar kostnaden för luftfartens koldioxidutsläpp beräknas en underinternalisering, där 70–80 procent av flygets externa kostnader betalas (Tabell 2.1). Beräkningar för internationell luftfart visar att de flygavgifter som betalas inte alls täcker flygets externa effekter i dessa relationer (Trafikanalys 2025m).

Även sjöfarten har under 2024 börjat inkluderas i handel med utsläppsrätter. I ett första skede omfattas inte alla storlekar på fartyg, och inte heller alla klimatpåverkande utsläpp. De stora skillnaderna bland annat i energiintensitet för olika fartygstyper gör också att det blir en stor variation i de externa kostnaderna för olika typer av sjötransport. I tabellen anges både värden som utgår från att utsläppshandeln internaliserar koldioxidkostnaden, och värden som inte räknar dem som internaliserande (inom parentes).



**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). Negativa kostnader innebär att transporten är överinternaliserad. I de fall kostnaderna redovisats som intervall har den högre kostnaden använts i diagrammet. Åren 2012 och 2015 samt 2018–2024.**

**Källa: Trafikanalys årliga rapporter rörande transportsektorns samhällsekonomiska kostnader, Trafikanalys (2025k).**

När vi tittar på utvecklingen över tid kan vi se att de återstående icke-internaliserade kostnaderna har varierat för flera transporter de senaste åren (Figur 2.1) Under perioden 2012 till 2022 steg de icke-internaliserade kostnaderna för många transporter, men de senaste två åren har de i stället sjunkit för de flesta. Dessa förändringar beror på förändrade skatter och

avgifter, förändringar i utsläpp från trafiken och i förändringar av värderingen av de externa kostnader som transporterna orsakar. Den förändrade värderingen av koldioxidutsläpp ändrar dock bilden markant mellan 2023 och 2024 (Figur 2.1). Att de icke internaliserade kostnaderna minskade för dieseldrivna fordon trots att den sänkta reduktionsplikten lett till kraftigt ökade växthusgasutsläpp (se avsnitt 2.12) beror också på att dieselskatten höjdes från 1 januari 2024. Järnvägstrafikens externa kostnader beror till mycket liten del på koldioxidvärderingen, och har därför inte förändrats mycket mellan 2023 och 2024. Detsamma gäller för persontrafiken med buss, som sedan 2021 antas drivas med biodiesel.

Jämfört med närmast föregående år har de icke internaliserade kostnaderna minskat för flera typer av transporter. Den kraftiga minskningen av sjöfartens icke-internaliserade kostnader beror förutom den förändrade koldioxidvärderingen också på att sjöfarten under 2024 börjat inkluderas i utsläppshandeln inom ETS 1, och den del som ingår i utsläppshandeln räknas därmed som internaliserad.

## Nettonuvärdeskvoter för öppnade projekt

Under perioden från 1 oktober 2023 till och med 30 september 2024 öppnades 21 namngivna infrastrukturobjekt för trafik där det inte förekommer tvister mellan Trafikverket och entreprenörer. Av dessa uppges nio ha en positiv nettonuvärdeskvot (NNK)<sup>3</sup> baserat på slutkostnaderna för objektet (Trafikverket 2025i). Sju objekt anges ha en negativ NNK, det vill säga att objektets kostnader överstiger den bedömda samhällsekonomiska nyttan. För återstående sju objekt uppges det inte vara tillämpligt att beräkna en NNK eller så beräknas kvoten vara noll eller mycket nära noll. 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 1,93 miljarder kronor. Den sammanlagda slutkostnaden för de namngivna objekten uppgick till 15,3 miljarder kronor.

I Trafikverkets årsredovisning redogörs också för beräknade NNK för de objekt som öppnade för trafik för fem år sedan, alltså denna gång avseende år 2019. Genomgången visar på att elva objekt av totalt arton bedöms ha uppnått de nyttor som eftersträvats, och att elva av objekten beräknas ha en positiv NNK. Dock saknas en NNK-beräkning för fyra av objekten, som tillsammans kostar cirka 1,1 miljarder kronor (Trafikverket 2025i).

Trafikanalys konstaterar att Trafikverkets uppföljning av de samhällsekonomiska effekterna av de namngivna objekt som tagits i bruk under året och för fem år sedan nu åter gör det möjligt att bilda sig en uppfattning om hur dessa påverkar den sammanlagda samhällsekonomiska effektiviteten i transportsystemet. Dock fortsätter Trafikverket att för objekt med en uppföljd NNK som är lägre än -1 bara ange just det och inte det verkliga värdet. Det gör bedömningen av den sammanlagda nyttan mer osäker.

## Sammanvägd bedömning

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

<sup>3</sup> Nettonuvärdeskvoten är en beräkning av hur mycket en investering ger tillbaka per satsad krona. I de samhällsekonomiska kostnads-nyttokalkyler som Trafikverket genomför inom ramen för infrastrukturplaneringen inkluderas både samhällsekonomiska vinster, såsom minskade restider eller färre omkomna, och kostnader till följd av externa effekter av exempelvis luftföroreningar och ökade växthusgasutsläpp. Om nettonuvärdeskvoten är positiv är investeringen samhällsekonomiskt lönsam, under förutsättning att de antaganden om effekter och kostnader som gjorts är korrekta.

målen antogs, men bilden är inte enhetlig. Med den nya koldioxidvärdering som nu använts, har de icke internaliserade kostnaderna minskat för ett flertal transporter jämfört med 2023.

Varken under- eller överinternalisering gynnar den samhällsekonomiska effektiviteten. Den skevhet som tycks finnas skulle kunna innebära att alltför många transporter med lastbil genomförs, och att trafiken med personbilar och lätta lastbilar i tätorter borde minskas jämfört med dagens nivå. Det gäller även elbilstrafiken i tätorter, som inte heller bär sina fulla kostnader.

I den uppföljning som görs på objekt som öppnats för trafik fem år tidigare har det saknats NNK-beräkningar för de objekt med relativt stora budgetar (slutkostnader på flera hundra miljoner kronor). Det är därmed fortsatt svårt att avgöra hur de tillkommande objekten påverkat transportsystemets samhällsekonomiska effektivitet på lite längre sikt.

## NYHETER

### **Flera transporter införlivas i handelssystem för utsläppsrätter**

Sedan tidigare ingår flyget i EU:s handelssystem för utsläppsrätter (ETS1). Inom ramen för 55-procentpaketet har det nu beslutats att delar av sjöfarten också ska ingå i det befintliga handelssystemet, och att vägtransporterna ska ingå i ett nytt handelssystem (ETS2).

För sjöfarten började förändringarna träda i kraft avseende koldioxidutsläpp under 2024, och från 2026 omfattas även utsläppen av metan och dikväveoxid. Handelssystemet för vägtransporter, byggnader och mindre industrier beräknas starta under 2027, men redan från 1 januari 2025 ska utsläppen övervakas och rapporteras. Handelssystemen kan komma att innebära en förändrad syn på huruvida kostnaderna för växthusgasutsläppen är internaliserade för de transporter som ingår i handelssystemen (Trafikanalys 2023a).

### **Fokus på vidmakthållande och underhåll föreslås i infrastrukturplaneringen**

Trafikverket presenterade i januari 2024 ett förslag till inriktningsunderlag för nästa planeringsperiod. Det föreslås ett fokus på underhåll och vidmakthållandeåtgärder. Myndigheten har beräknat sammanvägda NNK-värden för olika typer av underhållsinsatser, och visar att de generellt sett är samhällsekonomiskt lönsamma (Trafikverket 2024d).

### **ASEK 8.0 presenterades i april 2024**

I april 2024 presenterade Trafikverket en uppdaterad ASEK-rapport, med tillhörande kalkylbilaga (Trafikverket 2024a). ASEK är en förkortning för Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn. I rapporten redogörs för antaganden och avväganden som ska ligga till grund för de samhällsekonomiska beräkningarna vid utveckling och underhåll av infrastrukturen i transportsystemet. Några nyheter i årets rapport är ett nytt rangordningskriterium, NUK, som kan tolkas som samhällsekonomisk nytta per skattekrona samt en ny princip för värderingen av transporternas klimatpåverkande utsläpp.

## 2.2 Transportsystemets standard och tillförlitlighet

Sammantaget är bedömningen att transportsystemets standard och tillförlitlighet minskar i ett längre perspektiv. De nyckelmått som ingår i denna indikator pekar på ett transportsystem som under 2024 inte levde upp till de förväntningar om en positiv utveckling som byggts upp under åren som föregick pandemin. Övriga mått som avser upplevelser av vad transportsystemet levererar, visar endast på mindre förändringar över tid.



Denna indikator tar fasta på funktionsmålets formulering om 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. Nedan redovisas ett antal mått som syftar till att ge en överblick av hur väl transportsystemet lyckas leverera i enlighet med det uppsatta målet. Det görs i form av både kvantitativa och kvalitativa mätningar om tillståndet och hur aktörer uppfattar hur väl det motsvarar förväntningarna. Indikatorn kan också sägas fungera som en bred introduktion till de övriga indikatorerna som redovisas i de följande avsnitten.

### Mått

#### Varaktighet i totalstopp i vägnätet – nyckelmått



Ett sätt att generellt beskriva störningar i vägtransportsystemet är att utgå från kännbarheten, det vill säga varaktigheten på de totalstopp som sker i vägnätet.<sup>4</sup>

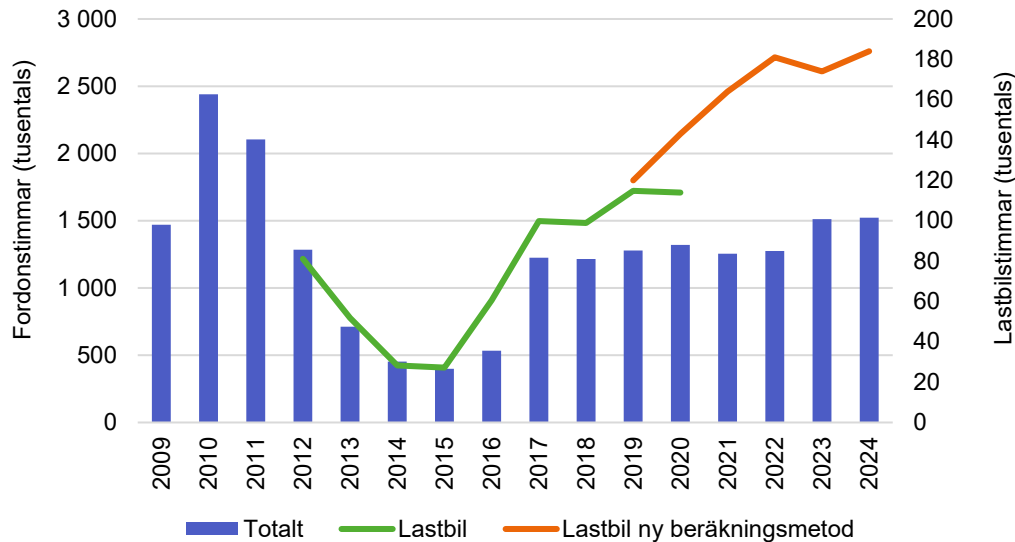
Varaktigheten i antal timmar av de förekommande totalstoppen på det statliga vägnätet har legat relativt stabilt kring 1 280 000 fordonstimmar sedan 2017. Under 2024 uppgick de till 1 522 000 timmar, se Figur 2.2. Jämfört med 2009 har det totala antalet stillastående fordonstimmar ökat med 4 procent 2024.

Mest utsatt av Trafikverkets fem regioner var Region Syd som svarade för 34 procent av fordonstimmarna, vilket motsvarade drygt 500 000 timmar. Problemen i denna region var störst framför allt i januari (31 % av Region Syds samtliga registrerade fordonstimmar). En stor anledning till detta är det omfattande avbrottet på E22 som skedde i början av januari 2024. Även i maj i Region Väst noterades relativt hög varaktighet i totalstoppen (35 % av Region Västs registrerade fordonstimmar) eller 144 000 timmar av totalt 415 000 timmar. Övriga regioner hade en mer jämn fördelning av fordonstimmarna både totalt sett och över årets tolv månader (Trafikverket 2025j).

Korta stopp dominerar i antal, men stopp som varar över två timmar dominerar vid skattning av kännbarhet Trafikverket (2025i). De tio största händelserna bidrog med 15,8 (15,0) procent av årets förseningstimmar. Mest bidrog stillastående fordon samt olyckor med tunga fordon som inträffade på vägar med hög årsdygnsmedeltrafik.

<sup>4</sup> Trafikverkets beräkningsmetoder för kännbarheten har förändrats från och med 2016. Beräkningsmetoder för ÅDT-värden (årsdygnstrafik), definitionen av storstadsvägnätet (fler väglänkar ingår i storstadsvägnätet) samt uträkningsmetoden är förändrad. På grund av pågående kvalitetsarbete med modellens metod bör jämförelser mot äldre år göras med försiktighet.

Kännbarheten för lastbilstrafiken, som ingår i den sammanlagda summan fordonstimmar ovan, av totalstopp på det statliga vägnätet minskade mellan åren 2012 och 2015. Sedan dess har antalet fordonstimmar vid totalstopp ökat för lastbilstrafiken och uppgick 2024 till totalt 184 000 timmar.



**Figur 2.2. Kännbarhet – varaktighet i fordonstimmar (vänster axel) samt särredovisat för lastbilar (höger axel) på grund av totalstopp i det statliga vägnätet, 2009–2024.**  
Källa: Trafikverket (2025j).

Dock bör det observeras att Trafikverket har använt en ny metod för att beräkna lastbilstimmarna varför jämförbarheten bakåt i tiden försvåras. En ökning kan dock konstateras även efter 2018 med den nya beräkningsmetoden. De mest problematiska månaderna 2024 var januari, april och maj, då sammanlagt knappt 50 procent av lastbilstimmarerna registrerades.

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

## Punktlighet på järnväg – nyckelmått

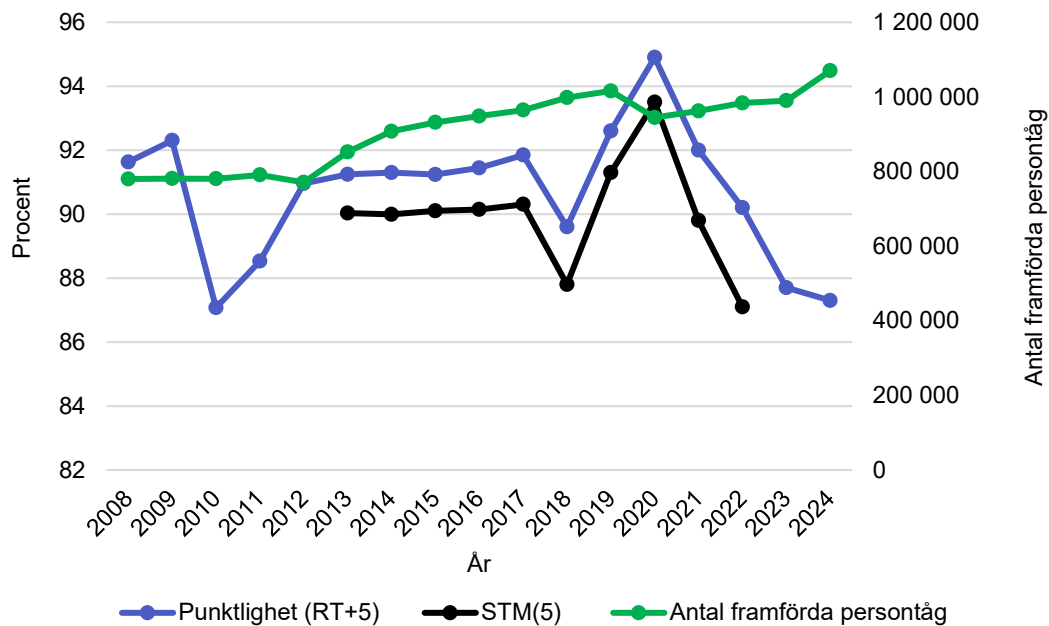
Persontågens punktlighet (andel tåg i tid) och regularitet (andel tåg som framförts) har sedan 2013 fångats med det *sammanvägda tillförlitlighetsmättet* (STM)<sup>5</sup>. Trafikanalys har dock från och med årsstatistiken för 2023 inte kunnat beräkna STM.<sup>6</sup> I stället används i redovisningen nedan andel tåg i tid (RT+5).

Den nedåtgående utveckling som har varit sedan 2020 fortsatte under 2024. Punktligheten (RT+5) vid tågens slutstationer uppgick 2024 till historiskt låga 87,3 procent.

<sup>5</sup> STM motsvarar andelen av de tåg som var planerade dagen innan avgång, som ankommit till slutstation i tid. Siffran inom parentes efter STM anger antalet minuter efter tidtabell som tågen kan ankomma och fortsatt räknas vara i tid.

<sup>6</sup> Införandet av Trafikverkets nya planeringssystem i samband med tågplan 2023 medförde att anordnade tåg och akut inställda tåg inte längre kan redovisas på samma sätt som tidigare. Det leder till stora osäkerheter vid beräkningen av antal planerade tåg dagen innan planerat avgångsdatum samt antal framförda tåg. Båda uppgifterna behövs för att beräkna STM. Därför används i stället RT-måttet (Rätt i tid) fortsättningsvis i den officiella statistiken. Punktighet (RT) beräknas på motsvarande sätt som STM, men utan korrigering för inställda tåg. [Ändrat statistiskt mått för punktighet på järnväg \(trafa.se\)](https://trafa.se/Andrat-statistiskt-matt-for-punktighet-pa-jarnvag)





**Figur 2.3. Persontågens punktlighet (RT+5) och STM(5) med 5 minuters förseningsmarginal mätt vid slutstation, 2008–2024 (STM enbart 2013–2022). 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 (2025i).**

Liksom under tidigare år har det under 2024 funnits både bättre och sämre perioder där några större trafikstörande händelser har gett avtryck i statistiken. Uppdelat på årets månader var tillförlitligheten lägst i januari, då endast 82,4 procent av tågen ankom till slutdestinationen senast fem minuter efter tidtabell, och högst i mars med 89,9 procent. Det vill säga, inte under någon månad översteg punktligheten 90 procent.

Generellt minskar tillförlitligheten i samband med mer trafik och längre trafikeringsavstånd. Antalet framförda tåg under 2024 uppgick till knappt 1 070 000. Det är det högsta antalet sedan målen antogs.

Pendeltåg och andra kortdistanståg, som utgör drygt hälften av alla framförda tåg, brukar vara mest tillförlitliga. Statistiken visar att 92,4 procent av dem kom fram till sitt slutmål senast fem minuter efter tidtabell under 2024. Punktligheten för medeldistanstågen uppgick till 83,5 procent. Fjärrtåg och andra interregionala långdistanståg, som är betydligt färre i antal, har haft svårare att hålla tidtabellen. 69,9 procent av dem anlände till sitt slutmål inom fem minuter, vilket är den sämsta årsnoteringen under den senaste 10 års-perioden.

Trafikverket (2025i) nämner att antalet förseningar ökade för fyra av sex kategorier (Trafikverket kategoriserar förseningar utifrån vilken orsak som låg bakom förseningen). Infrastruktur, järnvägsföretag, driftledning och övriga följdorsaker hade alla en ökning av antalet förseningar, medan följdorsaker beroende på järnvägsföretag samt olyckor/tillbud och yttre faktorer minskade gentemot föregående år. Infrastrukturen var den kategori som ökade sin negativa påverkan på punktligheten mest. Detta hänger samma med ett ökat antal spårfel eller dåliga spårålag, med efterföljande hastighetsnedsättningar, liksom fler planerade banarbeten, med tillfälliga hastighetsnedsättningar.

Persontågens punktlighet varierar över landet. Trafikverket ställer löpande samman uppgifter om punktlighet (RT+5) och antal ankomster för 61 stationer (Tabell 2.2). Särskilt i december 2023 var punktligheten låg i nästan hela landet. Detta fortsatte in på 2024 med januari som årets mest problematiska månad. Bland de större stationerna har de fyra med flest ankomster klarat sig relativt väl under hela året, något vi kunde se även under 2023. Men för några månader har punktligheten även för dessa understigit 85 procent. Punktligheten för de fyra nästkommande stationerna har inte varit lika bra under året. Av dessa är det framför allt Stockholm C som sticker ut, med en punktlighet under 80 procent under 10 av 12 månader. Sett över hela riket har punktligheten varit särskilt låg i Luleå under större delen av året, liksom i Kalmar under perioden juni–september. En generellt något högre punktlighet uppvisar en del stationer med mycket pendeltågstrafik.

**Tabell 2.2. Punktlighet (procent, RT+5) vid slutstation per månad 2024, sorterat på antal framförda tåguppdrag under året.**

Station	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Antal framförda tåg
Malmö C	92,8	95,2	96,4	96,3	94,9	92,7	96,2	95,3	95,5	93,6	95,6	98,2	171 890
Lund C	83,4	88,2	89,9	89	87,1	84,8	88,7	87,6	88	86,2	87,9	90,5	154 574
Stockholm city	88,5	91,3	92,6	92,4	89,3	92,6	92,3	88,6	94,9	92,7	92,4	93	139 153
Göteborgs C	82,9	88,7	91,2	87,7	85,1	87,9	92,2	89,9	85,4	84,5	86,1	90,4	101 999
Stockholm C	66,7	77,7	81,9	78,3	79,1	78,1	83,9	73,3	76,8	75	74	78,2	101 283
Hässleholm	77	81,4	83,3	81,2	79	75	82,6	79,8	79,3	79,2	79,2	86,5	71 163
Uppsala C	67,4	80,8	85,5	84,5	83,6	84	84,4	80,7	82,1	81,3	77,9	80,2	66 200
Arlanda C	69,3	79,5	84,5	82,6	82,1	83,6	84,3	80,4	83,4	80,8	79,9	83,7	64 656
Helsingborg C	84,7	87,4	89,6	89,8	86,9	86	89,8	87,7	87,7	87,8	88,4	91,1	60 869
Linköpings C	77,8	88	90,6	88,6	86,1	84,8	88,3	87,4	84,8	80,4	83,5	87,3	52 990
Norrköpings C	71,2	85,5	87,1	84,8	84	82,4	86,7	84	82,8	78,3	80,9	85,1	48 414
Västerhaninge	88	88,9	92,7	91,5	90,1	89,7	84,3	84	94,2	90,6	92	92,5	46 662
Alvesta	78,4	83,5	87,4	84,8	81,3	79,1	85,9	83,7	83,6	82,5	82	86,9	44 843
Mjölby	85,5	93,9	94,8	94,6	91,6	90,7	94,2	94,1	93,6	88,8	92,1	93,9	39 730
Kungsbacka	90,4	93,9	94,5	94,1	92,8	94	95,5	93,7	92	92,5	93,3	95,5	39 014
Alingsås	84,5	90,9	92,7	88,7	86,8	88,5	94,7	91,7	85,7	86,1	85,5	91,2	37 768
Skövde C	67,3	80,4	84,5	76,3	78,5	80,3	85,8	80,7	76,3	73,5	73,1	83,8	37 612
Kungsängen	94,3	94,8	94,7	95	94,7	95,2		93,5	97,4	94,9	95,4	95,1	37 320
Katrineholms C	69	83,2	84	76,2	81,2	79,2	85,1	77,7	76,7	75	75,2	82,9	36 742
Nässjö C	76,6	86,2	88,5	85,7	84,1	82,7	87,8	85,6	86	83,8	83,2	87,4	36 607
Märsta	81,6	88,3	92,3	91,6	88,8	89,3	91	87,2	92,7	90,8	88,6	93,1	35 100
Trollhättan	77,8	85,8	91	89,1	82,7	88,2	89	91,4	85,9	86,4	89,2	90,7	35 058
Södertälje C	88,8	94,2	96,1	93,5	93	94,8	98,2	90,5	95,2	95,2	94,4	95,7	34 830
Herrljunga central	78,8	88,8	90,6	85,7	85,8	86,8	91,4	88,8	83	82,4	84,1	89,6	34 351
Gävle C	66,3	77,7	84,2	79,7	80,5	80,3	82,7	83,1	79,6	76,5	72,9	73	34 045
Höör	83,1	88,1	89,7	87,3	86	81	86,8	85	86,8	85,1	86,4	90,2	33 607
Västerås C	71,5	84,2	86,4	83,2	79,1	83,3	87	83,2	78,9	84,7	84,8	86,6	33 127
Ängelholm	94,7	95,7	95,8	95,6	94,8	94,5	95,4	93,7	94,5	95,4	95,7	96,4	32 577
Hallsbergs pbg	72,7	83,7	83,2	79,4	81,3	82,1	84,7	82,4	80,6	82,1	80	86,3	30 465
Arlanda norra	91,3	95,8	96,7	97,6	95,9	96,5	96,7	96,6	97,6	98,1	97	97,2	29 665
Örebro C	66	79,6	82,6	79,6	75,3	76,5	83,8	80,8	78,2	79,4	79,9	80,2	29 645
Bålsta	85,5	90,6	93,2	90,4	89	89,4	90,7	85,7	88,7	90,2	91,2	90,9	28 671
Tierp	80,2	91	93,3	91,5	91,4	90,7	91,7	89,8	88,6	86,3	81,2	84,3	27 571

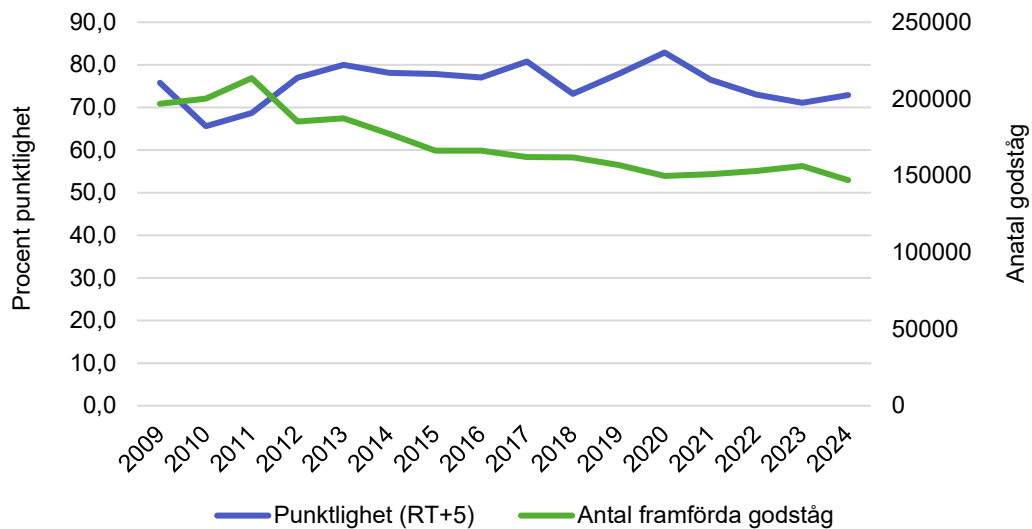


Station	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Antal framförda tåg
Eskilstuna C	66	83,7	85,4	83,1	78,2	81,1	84,2	76,6	78,7	79,9	82,4	84,1	24 213
Kristianstads C	83,7	87,1	88,5	89,1	84,7	79,4	83,2	82,9	84,2	83,4	82,9	89	23 708
Varberg	90,3	94	94,5	93,1	90,8	91,9	92,5	91,5	91,2	91,8	92,3	94,6	22 602
Växjö	84,2	86,3	90,6	88,7	82,6	79,9	85,7	85,3	86,2	87,7	88,1	90,7	21 238
Ystad	84,1	86,9	91,4	93,7	91,9	91,2	90,8	92,1	91,9	87,6	94,2	92,2	19 971
Jönköpings C	88,7	93,9	95,7	93,8	93,3	93,4	92,9	93,7	94,1	92,3	96	95,3	18 625
Borlänge central	67,9	79,4	84,4	83,6	79,6	80,5	80,7	81,8	85,8	78,7	82,2	79,3	17 122
Karlstads central	68,7	71,8	70,1	65,4	71,3	74,8	75,9	77,3	79,2	72,4	71,1	73,9	16 830
Sundsvall C	66,6	67,7	75,9	77	77,1	79,1	79,3	70,7	78,9	69,3	72,9	76,6	15 804
Gnesta	86,8	94	93,9	90,9	92	94,6	94,9	87,5	88,8	92,7	89,6	93	15 141
Umeå	71	74,8	82,6	82,5	83,4	85,8	88,2	79,4	88,8	89,9	89,6	86,3	14 695
Nynäshamns centrum	83,4	83,9	90,4	88,7	85,1	86,1	81,9	79,8	90,1	86,6	88,9	89,5	12 642
Borås central	87,7	92,3	93,3	90,6	92	90,7	94,3	92,6	84	77,3	90,3	92,6	12 349
Nyköping C	82,5	93	90,8	91,6	89,6	91,6	92,2	88,7	87,1	88,6	89,3	93	11 211
Karlskrona C	80	85,9	84,8	87	82,5	74,7	84,9	83,7	84,3	84	85	89,2	10 966
Falun	70,1	80,6	82,1	82,5	78	80,8	80,9	84,3	87	84	87,1	83,3	10 572
Kalmar C	75,3	82,7	79,3	76,8	69,7	56,4	55,5	58,2	62,6	74	81,3	85,6	10 198
Vännäs	74,9	81,2	89,6	85,1	77,7	81,5	91,3	89,9	89,4	91,4	90,2	90,1	7 957
Ånge	66,4	73,5	82,8	83,1	79,9	81,1	78,9	78,9	83,7	66,7	73,3	79,6	7 925
Uddevalla C	80,7	83,6	93,1	91,8	89,4	88,8	90,6	92,1	81,5	69,4	91,3	92	7 646
Östersunds C	66,2	73	86,4	87,2	82,6	79,6	79,7	83,2	88,5	76,2	83,6	80	7 037
Mora central	73,3	81,6	86,6	89,3	85,1	78,4	75,1	82,7	87,3	79,5	80,8	77,8	5 800
Ljusdal	55	73,1	69,8	64,4	71,1	62,3	77,8	79,1	70	74,5	70,3	70,5	5 664
Gnarps	80,9	88,9	93	91,5	91,2	88,8	93,9	93,5	88,3	93	89,2	90,2	5 109
Charlottenberg	69,7	86,1	78,8	77,6	82,5	86,4	87,6	83,8	83,3	83,4	74,5	68,2	3 779
Luleå	28	52,1	62,2	40,9	49,5	27,6	29,8	36,8	35,8	68,5	81,6	60,3	3 721
Storlien	60,7	71,2	77,8	93,8	88,1	96,4	88,2	80,6	89,6	82,5	82,5	83,6	781
Vassijaure						42,3	63,3	82,4	88	100	86,2	73,1	238

**Källa: Trafikverket (2025m).**

Godstågens punktlighet vid slutstation förbättrades något under 2024 och uppgick till knappt 73 procent. Det är dock 10 procentenheter lägre än toppåret 2020 och nästan 3 procentenheter lägre än 2009 års nivå (Figur 2.4).

Variationerna över året har varit relativt stora. Lägst punktlighet uppmättes i januari (59,9 %) och högst i juli (78,5 %). Antalet framförda godståg har, bortsett från något undantag, kontinuerligt minskat över tid. Under 2024 framfördes 147 000 godståg till slutstation, en minskning med nästan 50 000 godståg jämfört med 2009.

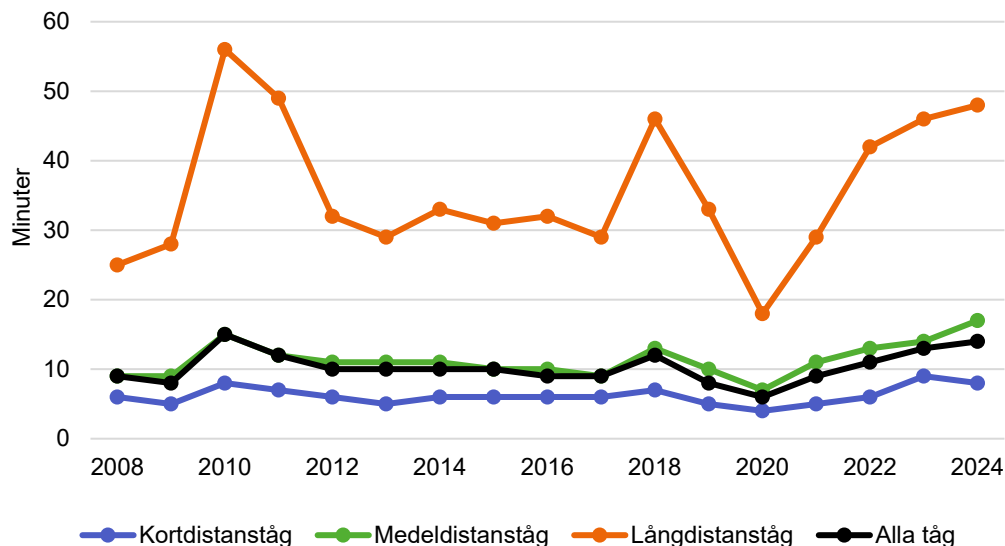


Figur 2.4. Godstågens punktlighet vid slutstation med 5 minuters förseningsmarginal, 2009–2024. Källa: Egen bearbetning av data från Trafikverkets uppföljningssystem.

## Restidsvariation för persontåg och i storstadsvägnätet

Restidsosäkerheten med tåg kan uttryckas som den extra tidsmarginal som behövs för att en viss andel av tågen ska vara i tid. För att 95 procent av tågen skulle vara i tid till slutstation under 2024 krävdes en extra tidsmarginal på 14 minuter utöver tidtabellstiden (Figur 2.5). Något mer krävdes för medeldistanstågen (17 minuter).

Kortdistanstågen klarade sig bäst med 8 minuters extra tidsmarginal. Inom 48 minuter efter tidtabell hade 95 procent av alla långdistanståg anlänt. För samtliga tågtyper har utvecklingen varit negativ sedan 2009 och är nästan uppe på nivåer som registrerades för problemåret 2010. Utvecklingen sedan pandemiåret 2020 har varit klart negativ.



Figur 2.5. Extra tidsmarginal, i hela minuter, som krävdes för att nå 95 procent punktlighet. Samtliga persontåg och uppdelat på tåg sorts (distans), 2008–2024. Källa: Egen bearbetning av data från Trafikverkets uppföljningssystem.

Med ett framkomlighetsindex<sup>7</sup> väger (Trafikverket 2025i) samman medelrestiden med vad genomsnittstrafikanten anser som lagom mycket marginal för att vara 90 procent säker på att komma fram i tid. Ett framkomlighetsindex på 1,4 kan således beskrivas som att restidsupppoffringen för genomsnittstrafikanten är 40 procent högre än om det inte hade varit någon trängsel eller restidsosäkerhet. Restidsupppoffring avser den extra tid som förloras på grund av trängsel och andra störningar i vägtrafiken, vilken hade kunnat nyttjas till andra aktiviteter om trafiken varit obehindrad. Indexvärdena för de tre städerna ligger på ungefär liknande nivåer över tidsperioden, även om nivåerna skiljer sig åt. Stockholm hade ett indexvärde på drygt 1,5 medan Göteborg hade drygt 1,2. Malmö låg snäppet lägre med knappt 1,2. En alternativ metod att redovisa restidsvariationen redovisades av Trafikverket i 2023 års årsredovisning.<sup>8</sup>

## Personbilstäthet och kollektivtrafiktäthet

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

Vi använder här korrelationskoefficienten mellan personbilstäthet och utbudet av kollektivtrafik<sup>9</sup> i Sveriges kommuner som mått på komplementariteten i transportsystemet. Det tydligt negativa värdet (-0,74) pekar på att färdställen i hög grad inte är komplement utan snarare substitut till varandra. Det vill säga att antingen är utbudet av kollektivtrafik gott och fordonsstätheten låg, eller tvärtom. Ingen större förändring av detta samband har skett sedan det beräknades första gången 2012. I områden med relativt mycket kollektivtrafik verkar behoven av en reservlösning i form av en personbil, ifall en störning skulle uppstå, inte vara så stor. Och i områden med hög bilstäthet har man hittat en individualiserad lösning när en störning förekommer.

Vid en studie av detta samband per kommungrupp kvarstår det statistiskt negativa sambandet för fyra av kommungrupperna.<sup>10</sup> För kommungruppen Glesa landsbygdskommuner finns däremot ett positivt samband, dvs. att bilnehav och utbud av kollektivtrafik samvarierar positivt. Sammantaget tyder analysen på att kollektivtrafiken inte fyller samma funktion i alla kommuner.

<sup>7</sup> Sedan 2019 följer Trafikverket utvecklingen av restider och restidsosäkerhet på ett antal stråk i Stockholm, Göteborg och Malmö.

<sup>8</sup> I 2024 års måluppföljning introduceras ett annat mått på restidsvariation i några stråk i storstadsvägnätet i Stockholm, Göteborg och Malmö, ett mått som togs fram av Trafikverket. Restidsvariationen speglade förutsägbarheten i framkomligheten i storstadsområden. Metoden innebar att en restid enbart anses vara förutsägbar om ruttens utfall för restidsvariation är lägre än eller lika med medianvärdet för motsvarande utfall året innan. Därför berodde måttutfallet till största del på föregående års utfall. Måttet uttrycktes som andelen resor som kan anses ha haft en förutsägbar restid under året. Restidsvariationen föreföll ha minskat på grund av att trafikmängderna och restiderna varit mer stabila än under pandemin. Andelen resor som kan anses ha haft en förutsägbar restid under 2023 uppgick till 53 procent i Stockholm, 38 procent i Göteborg och 59 procent i Malmö Trafikverket (2024j). Trafikverkets årsredovisning 2023. Borlänge. TRV 2023/63976. <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1839787/FULLTEXT01.pdf>.

<sup>9</sup> Utbudet av kollektivtrafik (fordonskilometer per startkommun) per km<sup>2</sup> och personbilar i trafik per 1 000 invånare, per kommun.

<sup>10</sup> Storstadskommuner (-0,69), Tätat blandade kommuner (-0,52), Glesa blandade kommuner (-0,47) samt Tätortsnära landsbygdskommuner (-0,30). Glesa landsbygdskommuner (+0,35). För den sjätte och sista kommungruppen – Mycket glesa landsbygdskommuner finns det inget statistiskt säkerställt samband. Se Bilaga 1 för en redovisning av vilka kommuner som ingår i respektive kommungrupp.

## Nöjda kunder

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

Transportstyrelsen har låtit genomföra en kvantitativ marknadsundersökning för att ta reda på hur svenska folket ser på järnvägsresor, 2019, 2021 och 2023 (Transportstyrelsen 2023b). Resultaten är relativt likartade över tid även om de tycks ha försämrats sedan 2021 och nu åter överensstämmer med 2019 års resultat. En övergripande slutsats är att en majoritet av resenärerna är nöjda med hur det fungerar att resa med tåg. Omkring 8 av 10 resenärer är ganska eller mycket nöjda med hur tågresandet fungerar på totalen och merparten är nöjda med hur resans olika delar fungerar. Det visar att trenden med över lag nöjda resenärer håller i sig. Resenärerna är dock särskilt missnöjda med hur aspekterna *biljettpris*, *punktlighet* och *störningsinformation*<sup>11</sup> fungerar. Aspekterna tåg i tid och biljettpris är också det som icke-resenärerna rankar högst när de anger vad som skulle kunna få dem att resa med tåg i framtiden.

Den aspekt av tågresandet som resenärerna är minst nöjda med är biljettpriset. När det gäller biljettpriset kan vi också konstatera att nöjdheten är klart lägre än i såväl 2019 som 2021 års undersökningar. Priset på att resa med tåg har generellt sett ökat på sistone. Sett över hela 2022 ökade prisindex för järnvägsresor med knappt 19 procent, det är rimligt att tro att detta till viss del speglas i resenärernas svar.

I Transportstyrelsen (2024e) konstateras annars att det över tid skett en utveckling som varit till godo för resenärerna. Tågtrafiken har blivit tillgängligare genom större utbud, kortare restider och mer differentierade biljettpriser. Sedan 1996 har snittpriset<sup>12</sup> för den billigaste avgången på respektive undersökt sträcka<sup>13</sup> minskat med knappt 70 procent. Samtidigt har motsvarande biljett för den dyraste avgången ökat med drygt 20 procent. 2022 skedde ett trendbrott när prisdifferentieringen minskade för första gången på länge. I genomsnitt har det blivit dyrare att resa med långväga tåg under 2023, jämfört med 2022 har snittpriset för en andraklassbiljett ökat med 13 procent. Därtill har prisdifferentieringen återigen ökat. Jämfört med 2022 har snittpriset på respektive sträckas dyraste avgång ökat med 23 procent. Samtidigt har snittpriset på de billigaste biljetterna minskat med 17 procent. Detta kan indikera ett tilltagande tjänsteresande jämfört med året innan.

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

<sup>11</sup> När det gäller information vid störning anser 58 procent att den är ganska eller mycket bra. Nöjdheten bland resenärerna är något lägre än 2021, och i nivå med 2019. När tågen inte går som planerat är det viktigt att det finns fungerande och användbar störningsinformation att ta del av. Därför är det negativt att en så pass hög andel av resenärerna upplever att denna aspekt inte fungerat på ett tillfredsställande sätt.

<sup>12</sup> Inom den långväga trafiken tillämpas nästan uteslutande så kallad dynamisk prissättning. Det innebär att priset för en resa bestäms utifrån efterfrågan på just den avgången. Efterfrågan bestäms utifrån flera olika faktorer, exempelvis hur många biljetter som sålts och hur lång tid i förväg som resenären köper biljetten. De prisuppgifter som presenteras här avser biljetter bokade en vecka före avgång.

<sup>13</sup> De fem sträckorna redovisas i Tabell 2.17.

den upphandlade tågtrafiken. Sett över de senaste fem åren har snittpriset för ett länskort minskat med 9 procent i fasta priser. Det senaste året har dock priserna återigen ökat. Jämfört med 2022 har snittpriset ökat med 2 procent 2023.

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

Enligt den officiella statistiken var, som vi sett ovan, knappt 9 av 10 framförda tåg i tid (RT+5). Samtidigt upplever enbart 6 av 10 resenärer att tågen oftast eller nästan alltid är i tid (Transportstyrelsen 2023b). Således tycks resenärerna uppleva att tågen är i tid mer sällan än vad de faktiskt är. Hur resenärerna upplever punktligheten beror till stor del på deras förseningstolerans. Bland de som ansåg att det inte var acceptabelt med en försening på över 5 minuter upplevde strax över hälften att tågen ofta eller nästan alltid var i tid. Medan motsvarande bland de som ansåg att det var acceptabelt med försening på mellan 11 och 15 minuter var närmare 70 procent. Det förekommer således en tydlig samvariation mellan resenärers förseningstolerans och hur ofta de upplever att tågen är i tid, där de som upplever att tågen ofta är i tid i regel har större förseningstolerans än de som upplever att tågen sällan är i tid.

Transportstyrelsen genomför också regelbundet marknadsundersökningar bland gods-transportköpare för att få deras syn på hur det fungerar att frakta varor på järnväg, senast avseende 2022 (Transportstyrelsen 2023a). Godstransportköparna har generellt har en positiv inställning till att frakta varor på järnväg. Särskilt fördelaktigt upplevs det vara vid längre sändningar av tungt och volymkrävande gods.

Godstransportköparna upplever dock att deras möjligheter att frakta gods på järnväg begränsas av flera olika aspekter, som järnvägens begränsade kapacitet och bristfälliga tillförlitlighet. De senaste åren har förtroendet för järnvägen försämrats ytterligare, bland annat till följd av problemen som omgärdat införandet av Trafikverkets nya planeringssystem. Utifrån resultaten i undersökningen tycks det vara nödvändigt med åtgärder som ökar järnvägens kapacitet, minskar störningar i trafiken och stärker systemets robusthet.

Enligt undersökningen Trafikinformation järnväg (Trafikverket 2021) under tredje tertialet 2020 uppgav ungefär tre fjärdedelar att de är ganska eller mycket nöjda med trafikinformationen<sup>14</sup> som gavs i väntsal, perrong eller ombord på tåget vid normala förhållanden. Nöjdheten sjunker vid ett stort läge, då är drygt fyra av tio ganska eller mycket nöjda med trafikinformationen.<sup>15</sup> Vid ett stort driftläge är ungefär 25 procent missnöjda eller mycket missnöjda. Nivåerna uppvisar endast smärre variationer jämfört med äldre års resultat.

<sup>14</sup> Frågorna berör hur tillgänglig, snabb, tydlig och användbar informationen är. Populationen utgörs av tågresenärer i Sverige, som reser med tåg åtminstone en gång i månaden. Ett övergripande index innehåller uppgifter om nöjdhet vid ett stort respektive normalt driftläge. Resenären besvarar frågan: Hur nöjd var du totalt när det gäller trafikinformationen du fick i VÄNTSAL och PERRONG, respektive OMBORD vid din senaste tågresa? Anm: Totalt = sammanvägning av Tillgänglighet information, Snabbhet i information, Tydlighet i information samt Användbarheten av information. VÄNTSAL och PERRONG Normalt läge: Mycket nöjd (33 %), Ganska nöjd (39 %), Varken eller (22 %), Ganska missnöjd (5 %) och Mycket missnöjd (1 %). OMBORD, normal läge: Mycket nöjd (35 %), Ganska nöjd (40 %), Varken eller (21 %), Ganska missnöjd (4 %) och Mycket missnöjd (1 %).

<sup>15</sup> VÄNTSAL och PERRONG Stort läge: Mycket nöjd (16 %), Ganska nöjd (28 %), Varken eller (30 %), Ganska missnöjd (13 %) och Mycket missnöjd (13 %). OMBORD, stort läge: Mycket nöjd (19 %), Ganska nöjd (27 %), Varken eller (29 %), Ganska missnöjd (11 %) och Mycket missnöjd (14 %).

Redovisningen och mätningen av denna undersökning genomgick 2021 (Trafikverket 2022c) en förändring. Uppgifterna redovisas nu som ett Nöjd Kund Index, NKI. För perioden december 2020–november 2021 är NKI för normalt läge och stort läge 78 respektive 57. Enligt motsvarande mätning för 2022 uppgick NKI till 79 för normalt läge och 55 för stort läge (Trafikverket 2022b). Enligt undersökningen för 2023 är NKI normalläge sett över hela året 81. I det störda läget är NKI 55. För 2024 är resultaten ungefär desamma, 82 för normalt läge och 57 för stort läge. Sett över en längre tidsperiod är utvecklingen stabil med viss fluktuation mellan åren och mellan tertialen (Trafikverket 2025l).

En undersökning som genomförs vartannat år riktad till lokförare (Trafikverket 2024l) ger ett övergripande mått (NKI) på hur de uppfattar underhållet av järnvägen. NKI 2023 sjönk tillbaka något, till 44 från toppnoteringen 2021 då NKI uppgick till 47. Det är fortfarande något högre än NKI 2019 (40), 2017 (36) och 2015 (42).

Trafikverket (2025k) har även frågat om uppfattningen av deras underhåll av det statliga vägnätet sedan 2014. Både privatpersoner och yrkestrafikanter har tillfrågats. Nöjdhetsindex (NKI) har generellt fluktuerat kring 65 bland privatpersoner och kring 60 för yrkesförare.<sup>16</sup> Vintermätningen 2024 resulterade i historiskt låga NKI 56 för yrkesförare och 63 för privatpersoner. Skillnaderna mellan åren är dock små och det förefaller inte heller finnas några större skillnader i nöjdhet mellan sommar- och vintermätningarna.

Enligt undersökningen Kollektivtrafikbarometern (Svensk kollektivtrafik 2025) är 56 procent av resenärerna nöjda<sup>17</sup> med kollektivtrafikbolaget i sin region. Nöjdheten med kollektivtrafiken bland allmänheten är något lägre, 42 procent. Nöjdheten bland resenärer med senaste resan är högre, 73 procent. Det är dock något lägre än de 80 procent nöjda resenärer som brukar uppmätas. För alla tre måtten är utvecklingen alltså svagt fallande över tid.<sup>18</sup> Nöjdheten med den kollektivtrafik som erbjuds varierar mellan regionerna. Lägst nöjdhet totalt sett noterades för Dalarna (46) medan den låg 26 procentenheter högre i Västmanland (72). Spridningen i nöjdheten med den senaste resan är något mindre, från 60 (Dalarna) till 81 (Norrbotten).

Varje år presenterar Svenskt Näringsliv (2025) en kommunrankning av det lokala företagsklimatet, baserat på resultatet från en företagsenkät med frågor om bland annat företagens upplevelse av vägnät, tåg- och flygförbindelser.<sup>19</sup> Svaren på dessa frågor presenteras också som ett genomsnitt per kommun, vilket har använts för att ta fram ett resultat per kommungrupp (Figur 2.6).<sup>20</sup>

<sup>16</sup> Trafikverket har genomfört en översyn av metoden under 2019 varför jämförelse bakåt i tiden bör göras med försiktighet.

<sup>17</sup> Med nöjda avses de som har gett betyget 4 eller 5 på svarskalet 1–5.

<sup>18</sup> Inför 2017 års undersökning gjordes ett omtag i Kollektivtrafikbarometerns upplägg i syfte att nå en modern och framtidssäkrad undersökning. Flera förändringar har genomförts, bland annat avseende urval, insamlingsmetod, ett flertal nya frågor samt nya deltagare. Sammantaget är det så pass många förändringar som har genomförts i undersökningen att det inte med säkerhet går att uttala sig om resultatskillnaderna mot tidigare år beror på faktiska attitydförändringar bland befolkningen eller specifika förändringar som genomförts i undersökningen.

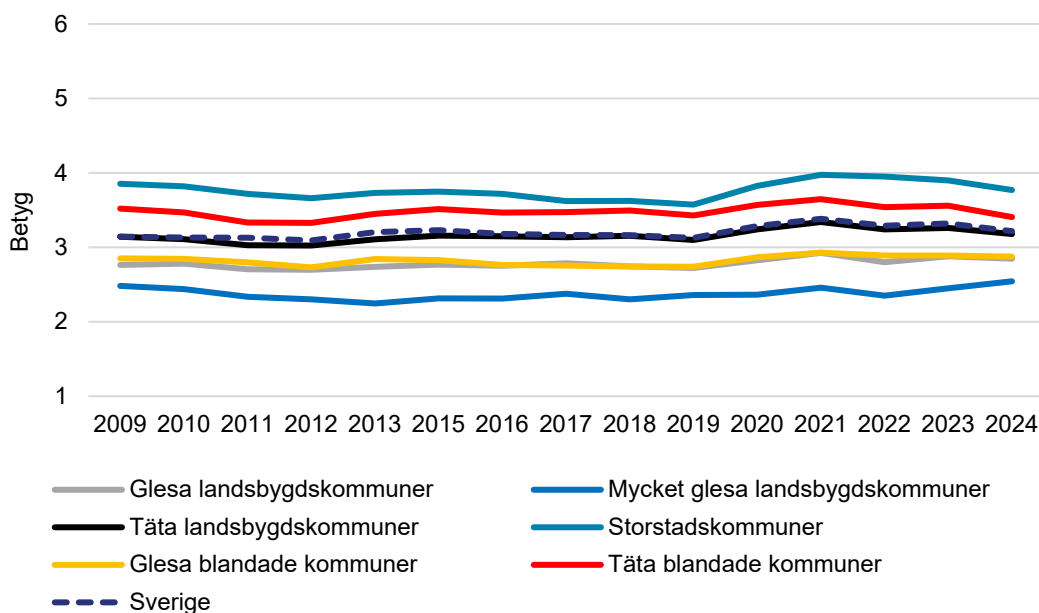
<sup>19</sup> Svaren på frågorna omsätts till poäng: Dålig=1 poäng, Inte helt godtagbart=2 poäng, Godtagbart=3 poäng, Bra=4 poäng, Mycket bra = 5 poäng, Utmärkt = 6 poäng. Under 2020 genomgick undersökningen en översyn, vilket medför att jämförelser bakåt i tiden försvåras. Frågan som ställs om infrastrukturen är dock nästan densamma som i tidigare enkät varför detta problem troligen är begränsat Svenskt Näringsliv (2019). Enkät om företagsklimatet i [kommun A - 2019], Svenskt Näringsliv.

[www.foretagsklimat.se/files/Gamla%20enk%C3%A4ten.pdf](http://www.foretagsklimat.se/files/Gamla%20enk%C3%A4ten.pdf).

Svenskt Näringsliv (2020). Enkät om företagsklimat i [kommun A 2020], Svenskt Näringsliv.

[www.foretagsklimat.se/files/Nya%20enk%C3%A4ten%202020.pdf](http://www.foretagsklimat.se/files/Nya%20enk%C3%A4ten%202020.pdf).

<sup>20</sup> Eftersom enkätsvaren inte har gått att få tag på har sammanslagningen till kommungrupper beräknats som genomsnittet av genomsnittsvärdena som presenteras per kommun i varje kommungrupp.



Figur 2.6. Företagens upplevelse av vägnät, järnvägs- och flygförbindelser i kommunen, 2009–2024. Redovisat enligt Tillväxtanalys 2021 års kommungruppsindelning. Genomsnitt av betyg på en sexgradig skala, där 1 = dåligt och 6 = utmärkt.

Källa: Svenskt Näringsliv (2025), egen bearbetning.

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

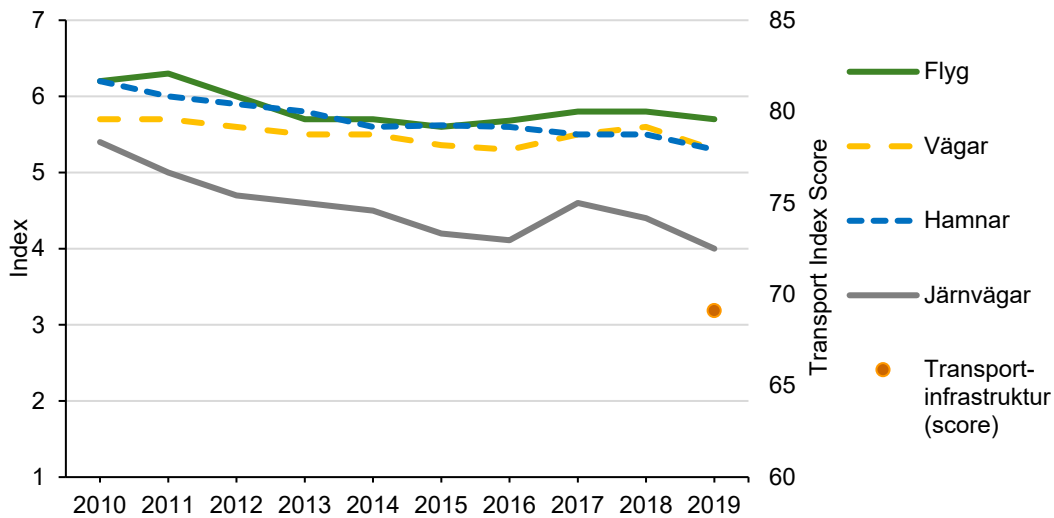
Tydligt är att företagen i *Storstadskommuner* och *Täta blandade kommuner* är mer nöjda med kommunens vägnät, tåg- och flygförbindelser än vad företagarna generellt är i riket. Bedömningen för *Täta landsbygdskommuner* följer bedömningen för riket. Det är också tydligt att företagen i *Mycket glesa landsbygdskommuner* är minst nöjda. Även om resultaten per kommungrupp uppvisar en viss variation mellan åren är det svårt att se en tydlig trend över tid. För Sverige som helhet har nöjdheten ökat från 3,14 till 3,22 mellan 2009 och 2024. Eftersom ingen osäkerhet i skattningarna finns redovisad bör resultaten tolkas med försiktighet. För utvecklingen av digital tillgänglighet, se kapitel 2.10.

## Transportsystemets kvalitet i ett internationellt näringslivsperspektiv – nyckelmått



För att spegla hur kvaliteten i det svenska transportsystemet per trafikslag i bred mening står sig i förhållande till andra länder används fyra mått.<sup>21</sup> På grund av coronapandemin har det inte publicerats några uppgifter avseende 2020 och framåt, varför informationen som redovisas avser 2019. Värdena sträcker sig mellan 1 och 7, ju högre desto bättre (World Economic Forum 2019). I jämförelse med 2010 befinner sig samtliga individuella mått på en lägre nivå för Sveriges del 2019 (Figur 2.7). Största indexminskning står *järnvägar* för, med ett tapp från 5,4 till 4,0. Detta trots den klara förbättringen 2017. Även indexet för *hamnar* har minskat mycket – från 6,2 till 5,3.

<sup>21</sup> Måtten speglar hur näringslivet såsom till exempel en transportköpare upplever sitt lands transportsystem.



**Figur 2.7. Sveriges indexvärden för fyra transportkvalitetsmått för åren 2010–2019 samt ett övergripande nyckelmått för transportinfrastruktur (endast 2019).**  
Källa: World Economic Forum (2019).

Dessutom inkluderas i undersökningen ett nyckelmått på en övergripande transportkvalitet som är en sammanvägning av dessa fyra kvalitetsmått och fyra andra tillgänglighetsmått, ett per trafikslag, som redovisas under indikatorn *Tillgänglighet – godstransporter*. Det sammanvägda nyckelmåttet redovisas på en skala mellan 0 och 100.<sup>22</sup> Sverige placerades 2019 på en 23:e plats vad gäller transportinfrastruktur, med ett värde på 69,1.<sup>23</sup> Tyvärr finns detta mått redovisat endast för 2019. För att komplettera tidsserien för de efterföljande åren har vi inkluderat uppgifter från transportmyndigheternas årsredovisningar.

För samtliga trafikslag pågår ett arbete med att vidmakthålla och utveckla infrastrukturen, se framför allt redovisningarna från Trafikverket (2025i) och Sjöfartsverket (2025) för mer information om myndigheternas respektive insatser under året. Trots dessa insatser tyder dock utvecklingen på en försämring av tillståndet för väg- och järnväg över tid, även efter 2019.

Trafikverket konstaterar, i likhet med i föregående års årsredovisningar, att tillståndet på det statliga vägnätet gradvis har försämrats under en längre tid, och att nedbrytningen fortsätter vara högre än åtgärdstakten. Detta förklaras av att Trafikverket inte haft möjlighet att "vidmakthålla vägsystemet kostnadseffektivt eftersom nödvändiga åtgärder inte kan utföras förebyggande, i rätt omfattning eller till önskad standard". Trafikverket redovisar ett flertal mått i årsredovisningen som stöd för sin slutsats, såsom vägytans tillstånd<sup>24</sup>, broars brist på kapitalvärde och bärighet.

Man konstaterar också att "järnvägsanläggningens tillstånd har under lång tid försämrats. Det beror på att den stora anläggningsmassa som uppfördes under 1990-talet har börjat uppnå sin tekniska livslängd." *Antal spårkilometer med hastighetsnedsättningar aviserade i JNB*<sup>25</sup> har de senaste åren dock kontinuerligt minskat (noll km 2023 och 2024) vilket är positivt.

<sup>22</sup> För varje mått som ingår i detta sammanlagda mått ges värdet 100 till det bästa landet för respektive mått. Det sammanlagda värdet viktas sedan samman.

<sup>23</sup> Singapore är på plats 1 har värdet 91,7. Bland länderna i Sveriges närhet intar exempelvis Tyskland plats 7 med ett indexvärde på 84,3, Danmark plats 15 (75,7), Finland plats 27 (67,2) och Norge plats 62 (53,9).

<sup>24</sup> I Trafikanalys (2024m). Vägytans tillstånd 2013-2023. Stockholm, Trafikanalys. PM 2024:5. redovisas en fördjupad analys av vägytans tillstånd för perioden 2013-2023.

<sup>25</sup> Järnvägsnätsbeskrivningen



Däremot ökade *Antal infrastrukturrelaterade tågstörande fel per tusen tågkilometer* för samtliga fem bantyper under såväl 2023 som 2024 jämfört med 2022 och i flertalet fall även i förhållande till tidigare år. *QS-talet*<sup>26</sup> för 2024 förändrades marginellt jämfört med föregående år. Banor i storstad, på större stråk och med omfattande gods- och resandetrafik har högre QS-tal (98, 102, 100) än övriga bantyper - Dagligaresor och arbetspendling (92) och Övriga för näringslivet viktiga banor (86). Det beror dels på att andelen äldre spår är större på banor med mindre trafik, dels på att mer trafikerade banor är högre prioriterade.

Sjöfartsverket (2025) redovisar för sin verksamhet goda resultat i förhållande till de flesta av sina uppsatta mål om servicenivåer. Jämfört med målsättningarna fanns det brister i att den genomsnittliga väntetiden på isbrytning översteg målnivån på 4 timmar med knappt 2 timmar och att räddningshelikoptrarnas tillgänglighet låg några procentenheter under målnivån 95 procent. År 2023 uppnåddes det högsta nöjd kund indexet (72 av 100) sedan mätningen inleddes 2014.<sup>27</sup>

I 2024 års årsredovisning framhålls kris- och beredskapsarbetet, samt muddringsarbete vid Skandiaporten<sup>28</sup> samt arbetet vid slussarna i Trollhätte kanal och i Södertälje.<sup>29</sup> Vidare framhålls inköp av en begagnad isbrytare samt pågående upphandling av en ny isbrytare för leverans 2028. Driften av isbrytarna har under året också övertagits i egen regi.

Transportstyrelsen (2025g) nämner i årsredovisningen exempel på genomförda insatser vad gäller regelgivning, tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning och uppger att årets resultat inom regelgivning som helhet var tillfredställande, även om det finns vissa problemområden. Begränsade resurser har lett till prioritering av de mesta kritiska regelarbetena. Även bedömningen för tillståndsgivningen pekar på ett övergripande gott resultat, men även här finns det områden som har blivit nedprioriterade. Vad gäller tillsynen pekar Transportstyrelsen på att man inte når upp till sina egna mål. Orsaken sägs vara en högre prioritering av resurser till tillståndsprövning. Transportstyrelsen har därför inte fullt ut kunnat säkerställa regel efterlevnad gentemot gällande regelverk och utfärdade tillstånd. Resultatet för registerhållningen anges som helhet fungera tillfredsställande. Transportstyrelsens insatser påverkar transportsystemet i olika utsträckning och ibland tar det lång tid innan de ger effekt.

## Sammanvägd bedömning

Sammantaget är bedömningen att transportsystemets standard och tillförlitlighet försämras i ett längre perspektiv.

De nyckelmått som ingår i denna indikator pekar på ett transportsystem som under 2024 inte levde upp till de förväntningar om en positiv utveckling som byggts upp under de föregående åren. Punktligheten för järnvägstrafiken nådde historiskt låga nivåer för både person- och

<sup>26</sup> Trafikverket mäter regelbundet kvaliteten på spårslaget, det vill säga hur rakt spåret ligger i höjd- och sidoläge. Kvalitetstalet QS är ett sammanvägt värde för spårslaget och beräknas för att få en bild av kvaliteten på en längre sträcka. Ett högre QS-tal (maximalt 150) innebär bättre kvalitet.

<sup>27</sup> Mätningen görs vart tredje år. Målsättningen är ett NKI över 75.

<sup>28</sup> En stor del av årsredovisningen ägnas också åt att beskriva muddringsarbetet vid Malmporten i Luleå, där förberedande muddringsarbete har skett under året. I årsredovisningen nämns dock att upphandlingen vad gäller det fortsatta muddringsarbetet har avbrutits i februari 2025.

<sup>29</sup> I 2023 års årsredovisning Sjöfartsverket (2024). Årsredovisning 2023. Norrköping.

[www.sjofartsverket.se/contentassets/8a304f497a49431abdebbc99b33dfbc2/sjofartsverkets-arsredovisning-2023.pdf](http://www.sjofartsverket.se/contentassets/8a304f497a49431abdebbc99b33dfbc2/sjofartsverkets-arsredovisning-2023.pdf). nämndes att i och med att flera farledsprojekt går in i en genomförandefas kommer intensiteten i farledsprojekten öka under åren 2024–2027, bland annat Malmporten och Skandiaporten. I Trollhätte kanal planeras utökat underhåll för att upprätthålla de befintliga slussarnas funktion fram tills dess att de kan ersättas inom ett tioårsperspektiv. Det löpande underhållsarbetet kring modernisering av sjösäkerhetsanordningar kommer fortsätta, och ambitionen är att på 10–15 års sikt ersätta all föråldrad och underhållskrävande teknik med ny modern.

godstågen. Totalstoppen i vägnätet har på totalnivå legat på en stabil nivå sedan 2017 men ökade under 2023 och låg kvar på denna nivå 2024. Totalstoppen för lastbilstrafiken har ökat kontinuerligt sedan 2015. Sammantaget är utvecklingen klart negativ över tid.

I indikatorn ingår även fyra mått på infrastrukturens kvalitet sett i ett internationellt näringslivsperspektiv. Uppgifter för måtten saknas för perioden efter 2019. För perioden fram till 2019 var utvecklingen dock entydigt negativ. De kvalitetsmått som redovisas i transportmyndigheternas årsredovisningar tyder också på att transportsystemet som helhet inte utvecklats i positiv riktning de senaste åren. Övriga mått som avser upplevelser av vad transportsystemet levererar i ett regionalt och nationellt perspektiv visar endast på mindre förändringar över tid, tendensen är dock vikande.

## NYHETER

### **Ny infrastrukturproposition**

Trafikverket levererade i januari 2024 sitt inriktningsunderlag för planperioden 2026–2037 (Trafikverket 2025i). Underlaget pekar på en fortsatt ambition att rusta, modernisera och utveckla transportsystemet. Samtidigt konstaterar Trafikverket att det inte är möjligt att inom nuvarande ram rymma både de resurser som krävs för att upprätthålla infrastrukturens funktionalitet, återta visst eftersatt underhåll och genomföra alla investeringar i nuvarande plan. Regeringen presenterade sedan infrastrukturpropositionen i oktober. I denna uppgår den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 till 1 171 miljarder kronor. Av planeringsramen ska 607 miljarder kronor användas till utveckling av transportsystemet. Av planeringsramen avsätts 210 miljarder kronor till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar och 354 miljarder kronor till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar inklusive bärighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar. Trafikverket fick i mars 2025 direktiven till åtgärdsplaneringen för att ta fram en ny nationell plan (Regeringen 2025b).

### **Natointrädet ställer ökade krav på transportsystemet**

Sveriges anslutning till Nato i mars 2024 ställer krav på kritisk infrastruktur i landet. För att uppfylla Nato-standarderna för säkerhet och hållbarhet kommer svenska investeringar i sektorer som energiförsörjning, transport och telekommunikation att behöva anpassas och utökas. Inträdet kan också innebära ökade möjligheter till medfinansiering (Regeringen 2024l).

### **Tyngre och längre lastbilar samt nytt planeringssystem för järnvägstrafik**

Under 2024 öppnades cirka 2 300 (5 600 år 2023) kilometer på strategiskt utpekade vägar för BK4 och från den 1 december 2023 ändrades regelverket som innebär att Trafikverket nu tillåter 34,5 meter långa lastbilar, mot tidigare 25,25 meter, på ett utpekat vägnät som är nära 600 mil långt (Trafikverket 2025i). Ett nytt system för att planera och leda järnvägstrafik (MPK) har stegvis införts. Den nya tågplanen för 2025 startade som planerat den 15 december 2024. Införandet har dock inte varit problemfritt.

Transportstyrelsen har genomfört tillsyn av införandet vilket resulterat i förelägganden gällande krav på säkerhetsstyrningssystem. Ett nytt föreläggande lades i januari 2025. Ett föreläggande har även lagts utifrån brister enligt lagen (2018:1174) om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster, även benämns NIS-lagen.

### **Isbrytare och egen drift**

I december 2022 godkände riksdagen finansieringen av två nya isbrytare. Med grund i den design som Sjöfartsverket tagit fram för en modern och fossilfri isbrytare med kapacitet för att bryta en 32 meter bred ränna, skickades under 2022 en inbjudan för kvalificering ut till varv att lämna anbud. Upphandlingsförfarandet påbörjades i september 2023. Upphandlingen fick avbrytas då inget av de anbud som inkom var giltigt. Sommaren 2024 påbörjades prekvalificering för upphandling igen, men denna gång omfattade underlaget bara en isbrytare i stället för två. Målet är att skriva kontrakt under våren 2025 och att det nya fartyget ska levereras under 2028. I juli 2024 tog Sjöfartsverket tillbaka driften av isbrytningen (Sjöfartsverket 2025).

### **BRA slutar flyga på Bromma och utredning för ett stärkt Arlanda**

I december 2024 slutade BRA att flyga från Bromma flygplats. Det har inneburit att i princip all linjetrafik försvunnit från Bromma flygplats. I mars 2025 presenterade Arlandasamordningen förslag på satsningar på väg för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft (Utredningen om stärkt konkurrenskraft för Arlanda flygplats genom ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från flygplatsen 2025), som kompletterar tidigare förslag om järnvägsanslutningarna som redovisades i november 2024 (Utredningen om stärkt konkurrenskraft för Arlanda flygplats genom ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från flygplatsen 2024).

## 2.3 Tillgänglighet till arbete och skola

Tillgängligheten till skolor, särskilt gymnasieskolor, varierar betydligt över hela landet och är markant lägre i landsbygdskommuner jämfört med övriga kommungrupper. En övergripande bedömning indikerar att tillgängligheten till skolor har minskat något över tid. Dessutom varierar längden på arbetsresor över landet. Den totala restiden för arbetspendling ökade något och befinner sig på en högre nivå år 2023 jämfört med 2019. Det är framför allt restiden för både cykel- och kollektivresor som har ökat, men den genomsnittliga reslängden har också ökat jämfört med 2019. Arbetsmarknadsområdena för kvinnor förblev oförändrade, medan det skedde en minskning för män med ett område år 2023 jämfört med föregående år. Logsumman som är ett nyckelmått indikerar försämrad tillgänglighet mellan 2014 och 2022 i alla kommuntyper. Det förklaras främst av ökade drivmedelskostnader som nu minskat kraftigt det senaste året, och påverkar därför inte bedömningen av indikatorn.



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

### Mått

#### Tillgänglighet till grundskola – nyckelmått

Antalet barn i ålder mellan 7–15 år ökade med 2,3 procent från 1 101 260 personer år 2020 till 1 126 979 år 2024. Efter att antalet grundskolor ökade under 2023, började antalet att minska igen, från 4 697 år 2022 till 4 677 år 2024.

Andelarna av befolkningen 7–15 år med högst 10 respektive 20 minuters promenad samt 10 respektive 20 minuters resa med kollektivtrafik<sup>30</sup> till närmsta grundskola<sup>31</sup> redovisas i Tabell 2.3 och Tabell 2.4. För hela Sverige räknat nådde 43 procent av befolkningsgruppen en grundskola inom 10 minuters promenad och 75 procent inom 20 minuters promenad, vilket är 2 procentenheter lägre för avståndet inom 10 minuters promenad och 1 procentenhet lägre för avståndet inom 20 minuter jämfört med 2020. Om vi delar upp beräkningar per kommungrupp (se bilaga 1 för karta över vilka kommuner som tillhör respektive kommungrupp), minskar andelen som kan nå närmaste i grundskola inom 20 minuter i alla kommungrupper förutom *Mycket glesa landsbygdskommuner* jämfört med 2020. För det kortare avståndet ses ett



<sup>30</sup> Tillgängligheten i kollektivtrafiksystemet beräknas utifrån den ordinarie tidtabellen v.41 Samtrafiken (2024). Trafiklab, Transitfeed <https://transitfeeds.com/p/trafiklab>. <https://transitfeeds.com/p/trafiklab/50/20211011>. Beräkningen tar hänsyn till en rad kriterier som t.ex. maximala avståndet till närmaste hållplats, avståndet mellan hållplatser vid byten. Närbarheten för respektive tidsintervall kräver minst en avgång på vardagar mellan kl. 7 och kl. 9.

<sup>31</sup> Tillgänglighet till förskolor analyserades för 2024 och resultatet visade sig vara snarlikt som det för grundskolor. För att inte belasta dokumentet med fler mått så valde vi att inte redovisa tillgängligheten till förskolor.

liknande mönster, förutom att tillgängligheten i *Tätortsnära landsbygdskommuner* är konstant över tid.

**Tabell 2.3. Andel (%) av befolkningen 7–15 år med högst 10 och 20 minuters promenad (5 km/h) till närmsta grundskola 2020 och 2024. Fördelat efter Tillväxtverkets kommungruppsindelning.**

Tillgänglighet till grundskola, promenad, per kommungrupp	Inom 10 minuters promenad 2020 (%)	Inom 10 minuters promenad 2024 (%)	Inom 20 minuters promenad 2020 (%)	Inom 20 minuters promenad 2024 (%)	Antal 7-15 åringar 2024
Storstadskommuner	58	56	91	89	365 252
Täta blandade kommuner	42	41	74	73	458 923
Glesa blandade kommuner	39	37	70	69	78 998
Tätortsnära landsbygdskommuner	29	29	59	57	137 110
Glesa landsbygdskommuner	31	30	59	58	79 665
Mycket glesa landsbygdskommuner	26	25	56	56	7 031
Riket	45	43	76	75	1 126 979

**Källa: NVDB från Trafikverket (2024g), befolkningsstatistik från SCB (2024c) och skolor från Skolverket (2024). Bearbetning av Trafikanalys.**

För resor med kollektivtrafik minskar tillgängligheten för resor inom 10 minuter med 1 procentenhet och 2 procentenheter för resor inom 20 minuter jämfört med år 2020 (Tabell 2.4). Förändringarna inom respektive kommungrupp är små. Inom 10 minuter minskar andelarna för tre av kommungrupperna och ökar för en kommungrupp. För den längre restiden är andelarna identiska för fyra kommungrupper och högre för två kommungrupper 2024 jämfört med 2020.

Om vi delar upp beräkningarna per kommungrupp framträder ett tydligt mönster av ojämlikhet. Tillgängligheten till grundskola var avsevärt högre i *Storstadskommuner* än i *Mycket glesa landsbygdskommuner*. Skillnaden mellan dessa två grupper av kommuner var 31 procentenheter för tillgänglighet till skola inom 10 minuters promenad och 51 procentenheter för tillgänglighet med kollektivtrafik inom samma tidsram 2024. Skillnaden är något större för 20 minuters promenad, men mindre för 20 minuters resa med kollektivtrafik.

**Tabell 2.4. Andel (%) av befolkningen 7–15 år med högst 10 och 20 minuters färd med kollektivtrafik, till närmsta grundskola 2020 och 2024. Fördelat efter Tillväxtverkets kommungruppsindelning.**

<i>Tillgänglighet till grundskola, kollektivtrafik, per kommungrupp</i>	<i>Inom 10 minuter kollektivt 2020 (%)</i>	<i>Inom 10 minuter kollektivt 2024 (%)</i>	<i>Inom 20 minuter kollektivt 2020 (%)</i>	<i>Inom 20 minuter kollektivt 2024 (%)</i>
Storstadskommuner	91	90	98	98
Täta blandade kommuner	71	70	86	86
Glesa blandade kommuner	65	65	82	83
Tätortsnära landsbygdskommuner	52	50	73	73
Glesa landsbygdskommuner	51	51	72	74
Mycket glesa landsbygdskommuner	37	39	59	61
Riket	73	72	89	87

**Källa: NVDB från Trafikverket (2025e), befolkningsstatistik från SCB (2024b), kollektivtrafikens tidtabeller från Samtrafiken (2024) och skolor från Skolverket (2025a). Bearbetning av Trafikanalys.**



## **Tillgänglighet till gymnasium – nyckelmått**

Även antal ungdomar i åldern 16–19 år fortsätter att öka och 2024 var det 6 procent fler ungdomar i denna åldersgrupp jämfört med 2020. Antalet gymnasieskolor minskade med 34 skolor från 1 322 år 2020 till 1 288 år 2024.

I genomsnitt nådde 12 procent av befolkningsgruppen 16–19 år ett gymnasium inom 10 minuters promenad och 28 procent inom 20 minuters promenad 2024 (Tabell 2.5). Förändringarna över tid är små både för riket och per kommungrupp, men i alla förekommande fall noteras en minskning mellan 2020 och 2024.

Om beräkningarna delas upp per kommungrupp visar det på tre skikt där ingående kommungrupper har likartad tillgänglighet. Översta skiktet, med högst tillgänglighet, består endast av *Storstadskommuner*. Där nådde 15 respektive 36 procent av befolkningen 16–19 år ett gymnasium inom 10 respektive 20 minuters promenad 2024. Mellersta skiktet består av *Täta blandade kommuner*, *Glesa blandade kommuner* och *Mycket glesa landsbygdskommuner*.

Kommungrupperna med lägst tillgänglighet till gymnasieskolor är *Tätortsnära landsbygdskommuner* och *Glesa landsbygdskommuner*. Andelen av ungdomarna som når ett gymnasium inom 10 minuters promenad uppgår för dessa kommungrupper till 6–9 procent och 18–23 procent inom 20 minuter.

**Tabell 2.5. Andel (%) av befolkningen 16–19 år med högst 10 och 20 minuters promenad (5 km/h) till närmsta gymnasium 2020 och 2024. Fördelat efter Tillväxtanalys kommungruppsindelning.**

<i>Tillgänglighet till gymnasium, promenad, per kommungrupp</i>	<i>Inom 10 minuters promenad 2020 (%)</i>	<i>Inom 10 minuters promenad 2024 (%)</i>	<i>Inom 20 minuters promenad 2020 (%)</i>	<i>Inom 20 minuters promenad 2024 (%)</i>	<i>Antal 16–19 åringar</i>
Storstadskommuner	16	15	38	36	154 849
Täta blandade kommuner	11	11	27	26	200 437
Glesa blandade kommuner	11	11	28	27	34 776
Tätortsnära landsbygdskommuner	7	6	20	18	57 992
Glesa landsbygdskommuner	9	9	22	23	34 834
Mycket glesa landsbygdskommuner	14	14	36	36	2 931
Riket	12	12	29	28	485 819

**Källa: NVDB från Trafikverket (2025e), befolkningsstatistik från SCB (2024b) och skolor från Skolverket (2025a). Bearbetning av Trafikanalys.**

Tillgängligheten med kollektivtrafik till gymnasieskolor minskade något för andelen ungdomar som kan nå närmaste gymnasieskola inom 10 minuter för *Riket* som helhet samt för alla kommungrupper förutom *Glesa landsbygdskommuner* (Tabell 2.6). För andelen som kan nå gymnasium inom 20 minuter är det endast små förändringar, förutom i *Mycket glesa landsbygdskommuner* där andelen minskade med hela 4 procentenheter. Det noteras också förbättringar i två kommungrupper.

**Tabell 2.6. Andel (%) av befolkningen 16–19 år med högst 10 och 20 minuters färd med kollektivtrafik till närmsta gymnasium 2020 och 2024. Fördelat efter Tillväxtverkets kommungruppsindelning.**

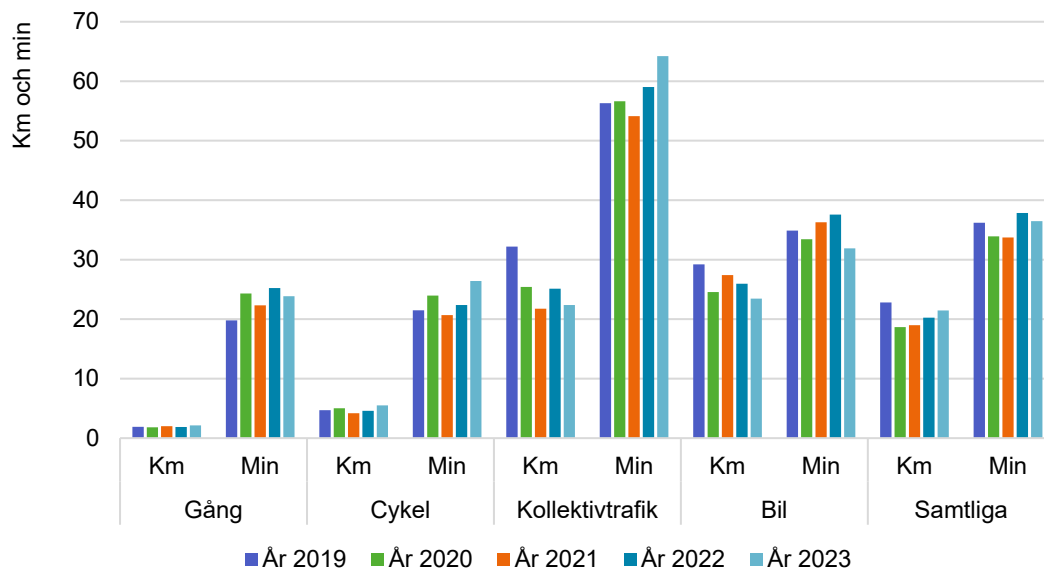
<i>Tillgänglighet till gymnasium, kollektivtrafik, per kommungrupp</i>	<i>Inom 10 minuter kollektivt 2020 (%)</i>	<i>Inom 10 minuter kollektivt 2024 (%)</i>	<i>Inom 20 minuter kollektivt 2020 (%)</i>	<i>Inom 20 minuter kollektivt 2024 (%)</i>
Storstadskommuner	37	36	81	81
Täta blandade kommuner	26	25	61	61
Glesa blandade kommuner	25	24	58	59
Tätortsnära landsbygdskommuner	18	16	39	38
Glesa landsbygdskommuner	21	21	45	46
Mycket glesa landsbygdskommuner	25	22	43	39
Riket	28	27	63	63

**Källa: NVDB från Trafikverket (2025e), befolkningsstatistik från SCB (2024b) och skolor från Skolverket (2025a). Bearbetning av Trafikanalys.**

Sammantaget är det små förändringar av tillgängligheten till grundskola och gymnasium som noteras 2024 jämfört med 2020, dock syns det en fortsatt negativ utveckling av tillgängligheten med kollektivtrafik. Den tydligaste minskningen i tillgänglighet till gymnasieskola mellan 2020 och 2024 syns i andelen som når gymnasium inom 20 minuter med kollektivtrafik i *Mycket glesta landsbygdskommuner*.

## Arbetspendling

Genom att använda uppgifter från den nationella resvaneundersökningen (RVU) är det möjligt att beskriva den genomförda arbetspendlingen i avstånd och tid enkel väg mellan bostad och arbetsställe över tid med olika färdssätt (Figur 2.8).

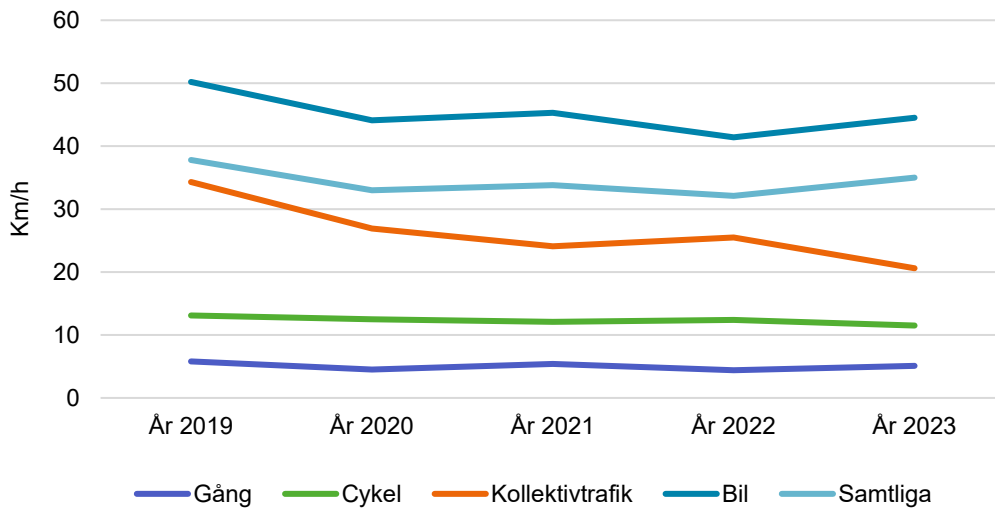


**Figur 2.8. Genomsnittligt arbetspendlingsavstånd per färdssätt, mätt i avstånd (kilometer) och tid (minuter), år 2019 till 2023.**  
Källa: (Trafikanalys 2025j).

Det genomsnittliga avståndet mellan hemmet och arbetsplatsen var 36,5 minuter och 21,5 km 2023 (Figur 2.8). Det är nästan samma restid som 2019, men med något kortare reslängd. Avståndet för bil har minskat över tid såväl för restid som kilometer. Arbetsresorna med kollektivtrafik har ökat i restid, men de har samtidigt blivit kortare räknat i kilometer. Även gång och cykel har ökat både reslängd och restiden ökat över tid.

Vid beräkningen av medelhastigheten för resorna till arbetet syns även en tydlig minskning av medelhastigheten för kollektivtrafik (Figur 2.9), medan den ökar något för bilresor det senaste året. Samtidigt minskar medelhastigheten med kollektivtrafik över tid.





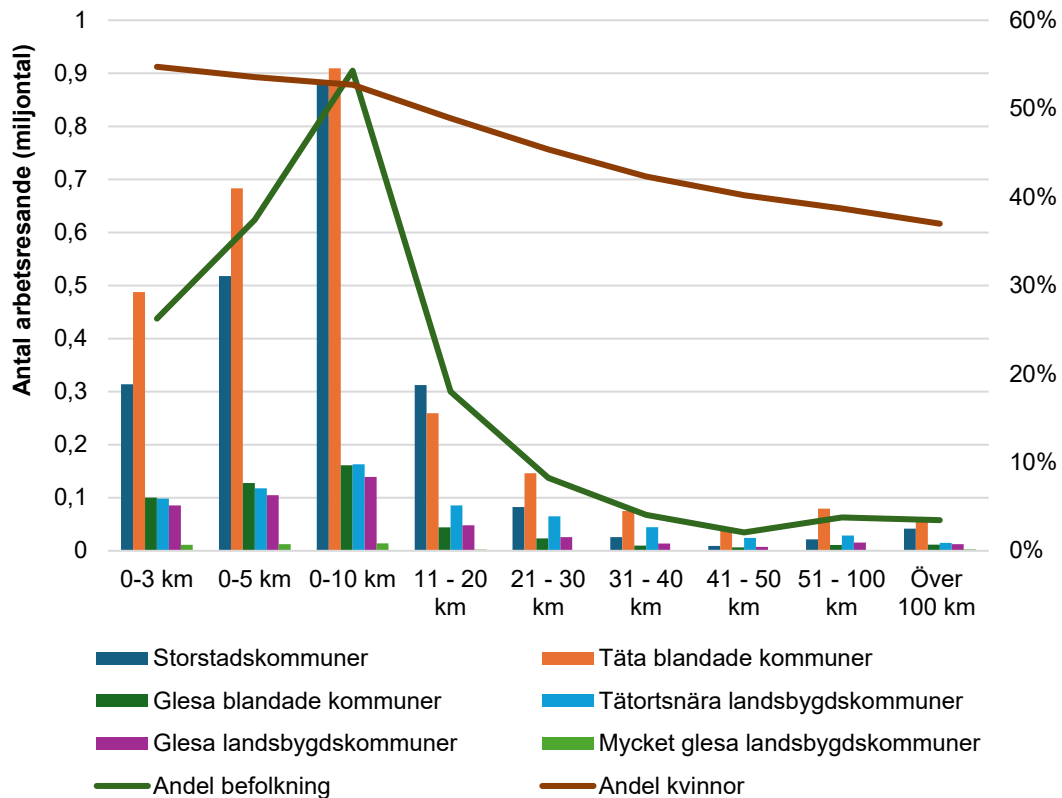
**Figur 2.9. Genomsnittlig hastighet per färdväg år 2019 till 2023 för arbetsresor.**  
Källa: Trafikanalys (2025j).

Data från SCB:s register Befolkningens arbetsmarknadsstatus<sup>32</sup> (BAS) har använts för att närmare analysera och beskriva avståndet mellan arbetstagarens bostad och arbetsställe.

Totalt fanns det 4 177 251 sysselsatta i registret år 2023, varav 253 900 personer där arbetsställe var registrerat på samma ruta (100 meters ruta) som bostaden. Störst antal sysselsatta återfinns inte helt oväntat i kommungrupperna *Storstadskommuner* och *Täta blandade kommuner* se (Figur 2.10).

Majoriteten av alla arbetstagare (54 procent) bor inom 10 kilometers fågelvägsavstånd från sina arbetsställen. Det är också inom det intervallet som andelen kvinnor (51 procent) är något större än andelen män. Med ökande avstånd sjunker andelen kvinnor och på avstånd över 100 kilometer är endast 37 procent kvinnor. Endast 13 procent av alla arbetsresande bor längre än 30 kilometer från sina arbetsställen. Att kvinnor bor närmare sina arbetsställen återspeglas även i ett större antal lokala arbetsmarknadsregioner, se Figur 2.12.

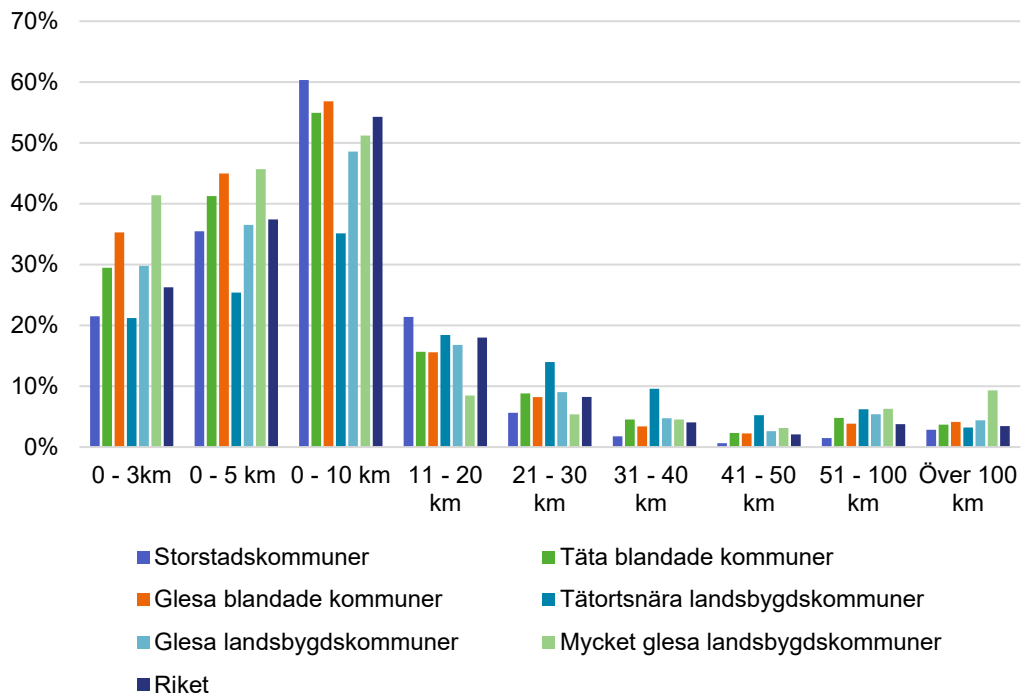
<sup>32</sup> SCB:s registerbaserade arbetsmarknadsstatistik (BAS) över nattbefolkning och deras respektive arbetsställen ersätter det tidigare arbetsmarknadsregistret RAMS. Statistiken i BAS är mer omfattande och redovisar bland annat antalet sysselsatta, arbetslösa och personer utanför arbetskraften för den folkbokförda befolkningen. Statistik från BAS finns från och med år 2020. Den huvudsakliga skillnaden mellan BAS och RAMS är att BAS avser befolkningen mellan åldern 15 och 74 år medan den i RAMS är 16 till 74 år. Vilket gör att antalet sysselsatta skiljer sig mellan dessa olika register och statistiken är inte fullt jämförbart.



**Figur 2.10. 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. Källa: Pendlingsstatistik från SCB (2023c). Bearbetning av Trafikanalys.**

Tittar man på den procentuella fördelningen på de olika avståndsintervaller för respektive kommungrupp blir det tydligt att det inte finns några större skillnader mellan de olika kommungrupperna. Omkring hälften av befolkningen i respektive kommungrupp bor inom 0 till 10 kilometer från sina respektive arbetsställen, förutom befolkningen i *Tåtortsnära landsbygdskommuner*, där endast 35 procent bor inom detta avstånd. Denna kommungrupp har andelsmässigt flest boende med ett avstånd mellan 11 och 100 kilometer. Noterbart är att kommungruppen *Mycket glesa landsbygdskommuner* har den största andelen av befolkningen som bor inom både 3 och 5 kilometer från sina arbetsställen. Samtidigt har gruppen även klart högst andel med avstånd över 100 km till arbetet.

En direkt jämförelse mellan 2023 och tidigare år låter sig av ovannämnda skäl inte göras. Däremot finns det stora likheter i fördelningen mellan olika avstånd och kommungrupperna, som redovisats i tidigare års måluppföljningar. Det är i stort sett samma fördelning mellan avstånden och kommungrupper som för 2016, 2020 och 2023. Den enda signifikanta skillnaden är i avståndet mellan 0–10 km som minskade något och då framför allt för *Storstadskommuner*, vilket skulle kunna vara tecken på att den ökade möjligheten att jobba hemifrån har fått fler att välja arbeten eller bostad med längre resväg än tidigare.



Figur 2.11. Andel arbetspendlare efter fågelvägsavstånd mellan bostad och arbetsställe uppdelat efter kommungrupp år 2023.

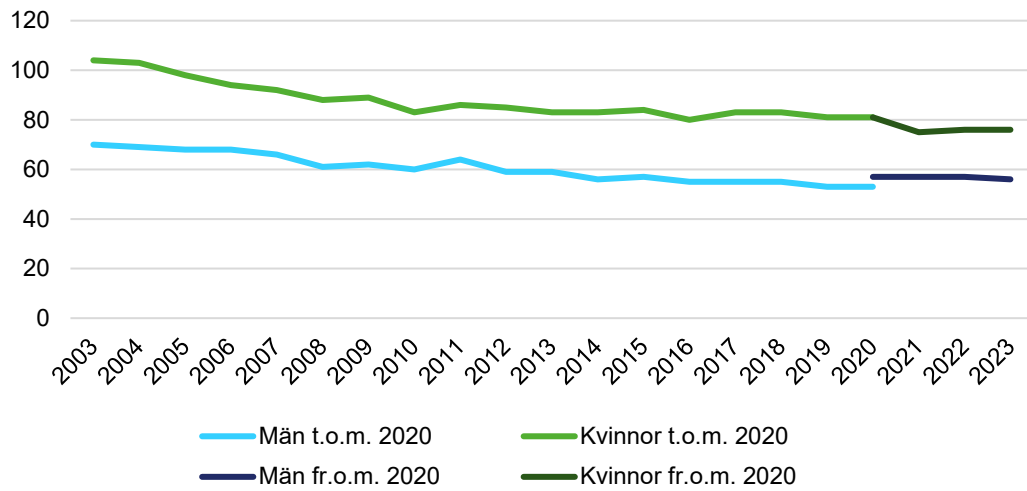
Källa: SCB (2023c). Bearbetning av Trafikanalys.

## Antal lokala arbetsmarknadsregioner – nyckelmått

En lokal arbetsmarknadsregion (LA-region) kan förenklat sägas vara ett område inom vilken betydande arbetspendling över kommungräns äger rum. Ända sedan SCB började beräkna LA-regioner har män haft färre och större LA-regioner än kvinnor, vilket speglar att män i genomsnitt har längre arbetsresor än kvinnor.

Sedan 2003 har antalet regioner minskat för såväl män som kvinnor. För den senare perioden med ny mätmetod kan vi notera att det har varit en större förändring avseende kvinnornas LA-områdena som minskade kraftigt från 81 områden 2020 till 75 år 2021, för att sedan öka till 76 områden år 2022. Medan männens LA-områden minskade under 2023 med ett område till 56, förblev kvinnornas antal områden oförändrat. Det innebär att skillnaden mellan könen LA-områden ökade något under 2023. Den geografiska utbredningen av områdena för män respektive kvinnor 2023 redovisas i Figur 2.13.

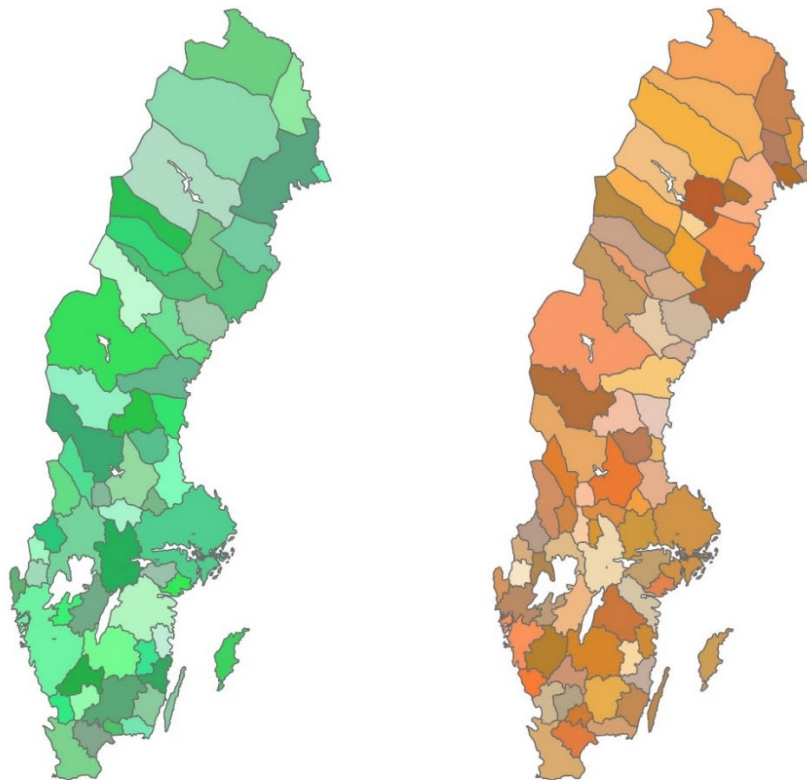




Figur 2.12. Antal lokala arbetsmarknadsregioner för män respektive kvinnor åren 2003–2023.

Källa: SCB (2024f).

Anm: Tidigare använde SCB registerbaserad arbetsmarknadsstatistik (RAMS) för att beräkna LA-regionernas utbredning. Framställningen och redovisningen av RAMS upphörde efter referensåret 2021 och ersattes av Befolkningens arbetsmarknadsstatus, BAS. BAS finns med 2020 som första referensperiod. Därför redovisas antalet LA-områden i Figur 2.12. som en brutet serie med LA-områden skapade med hjälp av RAMS t.o.m. år 2020 och LA-områden skapade med hjälp av BAS från och med år 2020.



Lokala arbetsmarknadsområden för män

Lokala arbetsmarknadsområden för kvinnor

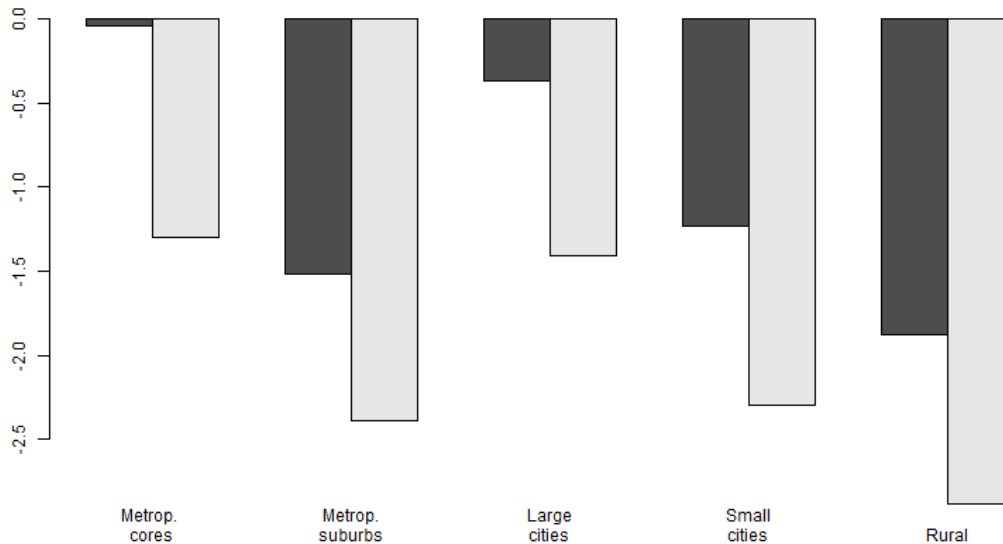
Figur 2.13. De lokala arbetsmarknadsregionernas utbredning för män respektive kvinnor 2023.

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

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

## Logsumma - nyckelmått

I 2019 års måluppföljning (Trafikanalys 2019b) introducerades en beräkning av tillgänglighetsmättet logsumma.<sup>33</sup> Med uppgifter från den nyligen uppdaterade versionen av modellverket Sampers har uppdaterade beräkningar genomförts för att beskriva utvecklingen mellan 2014 och 2022 avseende tillgänglighet till arbete och handel (Eliasson 2025).



**Figur 2.14. Ändrad tillgänglighet (logsumma) 2014–2022 till arbete respektive handel.**  
Källa: Eliasson (2025)

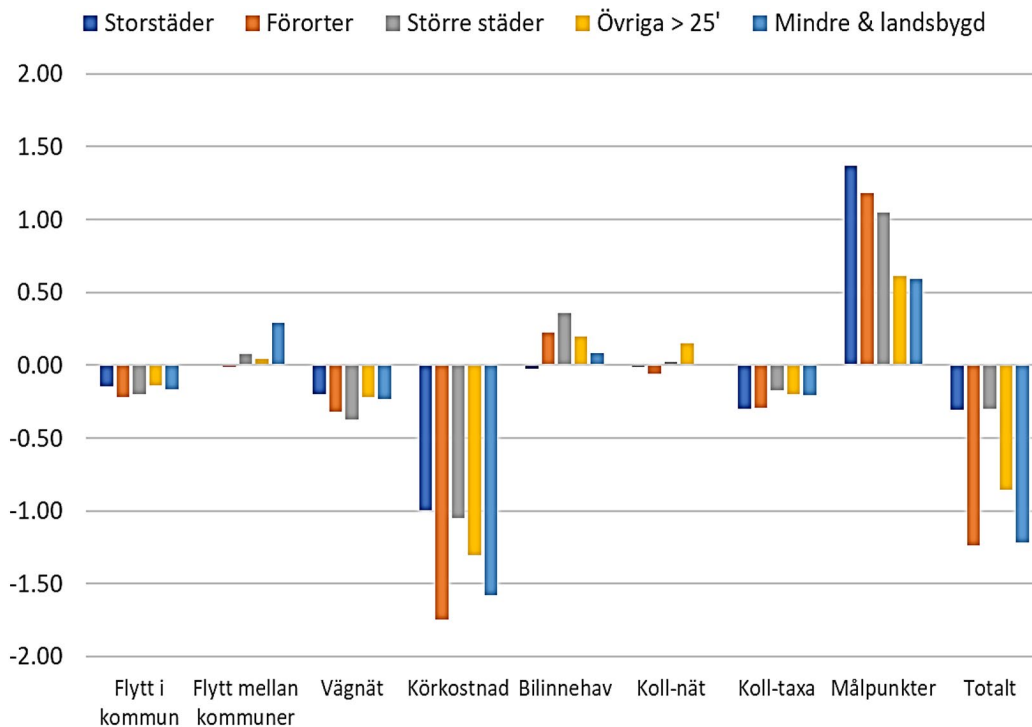
Anm: Svart stapel = arbetsplatser, grå stapel = handel.

Resultaten indikerar försämrad tillgänglighet i alla typer av kommuner (Figur 2.14). Försämringarna är större för handel än för arbeten. Försämringarna är också större för periferier än för (stor)stadskärnor.

En ökad körkostnad under 2022 förklarar en stor del av tillgänglighetsförsämringen som skett över tid (Figur 2.15). Därutöver förklaras minskningen av nedsatt hastighet på delar av vägnätet, omflyttning inom kommuner (periferin växer mer än kärnan), samt högre kollektivtrafiktaxor. Det positiva bidraget till tillgängligheten över tid har skett i form av ett ökat antal målpunkter, främst i större urbana områden, samt ett ökat bilinnehav. Förortskommuner samt kommuner med låg befolkningsstorlek och landsbygdskommuner har upplevt den största totala försämringen.

<sup>33</sup> I Trafikanalys (2024i). Tillgänglighet - teori och praktik. Stockholm, Trafikanalys. PM 2024:3.

[www.trafa.se/globalassets/pm/2024/pm-2024-3-tillganglighet---teori-och-praktik.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/pm/2024/pm-2024-3-tillganglighet---teori-och-praktik.pdf), redovisas en teoretisk bakgrund till måttet och hur det beräknas.



Figur 2.15 Olika faktorerers bidrag till förändringen av tillgängligheten (logsumma) till arbetsplatser 2014–2022, samt total förändring.

Källa: Eliasson (2025).

## Mått som inte uppdaterats i årets rapport

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

## Sammanvägd bedömning

Tillgänglighet till arbete och skola mäts i denna indikator med ett antal mått som kompletterar varandra. Tillgängligheten enligt nyckelmåttet Logsumma pekar på en tydlig försämring över tid. Bedömningen bör dock balanseras något eftersom utfallet till stor del beror av de mycket höga drivmedelskostnaderna för slutåret 2022 och då drivmedelspriserna minskat därefter.

Reslängderna (km och tid) uppvisar relativt stabila ökningar över tid för gång, cykel och kollektivtrafik (avståndet minskar dock för kollektivtrafiken mätt som km), men med minskningar för biltrafiken. Antalet LA-regioner fortsätter dock att minska över tid om än relativt lite de senaste åren. Till det bör det läggas att det också är små förändringar av tillgängligheten till grundskola och gymnasium över tid. Det som tydligast sticker ut är den något lägre tillgängligheten med kollektivtrafik som noteras för både för arbetsresor och skolresor.

## NYHETER

### Nya regler för arbetskraftsinvandring

Den 15 februari 2024 publicerades betänkandet "Nya regler för arbetskraftsinvandring m.m." (SOU 2024:15). Dessa regler syftar till att skärpa villkoren för arbetskraftsinvandring och främja invandring av högkvalificerad arbetskraft. Ändringarna, om de införs, kan påverka arbetsgivare och arbetstagare inom vissa sektorer, vilket i sin tur kan påverka pendlingen beroende på arbetskraftsbehovet i regionen.

## 2.4 Tillgänglighet – övriga persontransporter

Tillgängligheten för övriga persontransporter har haft små förändringar, men stora geografiska variationer förekommer dock. Den lokala tillgängligheten till service har ändrats marginellt över tid, men den samlade bedömningen (Tillgänglighetsindexet) visar på en positiv utveckling. Det förklaras bland annat av att antalet utlämningsställen för paket har fortsatt en mycket positiv utveckling.

Nyckelmåttet för den interregionala tillgängligheten har inte uppdaterats avseende 2024, men flera kriterier kommer att påverkas av den minskade tillgängligheten och åtkomligheten med inrikesflyget.

Den genomsnittliga vistelsetiden med inrikesflyget fortsätter att minska och antalet flygplatser där det inte gick att resa till och från över dagen ökade under 2024. Även tillgängligheten och åtkomligheten till och från Europa minskade något. Den sammanvägda bedömningen är därför att tillgängligheten för persontransporter befinner sig på en något lägre nivå än när de transportpolitiska målen antogs.



Förutom våra resor till skola och arbete finns det många andra målpunkter som är viktiga för upplevelsen av tillgänglighet. Många av dessa samlar vi ett mått för lokal tillgänglighet som vi redovisar per kommun. Men det är inte bara möjligheterna att nå dagliga servicepunkter som viktiga för oss, så i denna indikator följer vi också mått som visar på möjligheterna att resa interregionalt. Nytt för i år är att vi börjar följa tillgängligheten till publika laddpunkter, som kommer att bli allt viktigare för resandet i takt med att fordonsflottan fortsätter att elektrifieras.

## Mått

### Kommuner med god lokal tillgänglighet – nyckelmått



På en lokal nivå följs tillgänglighetsförändringar upp i form av andelen av kommunens befolkning som bor inom 20 minuters reslängd till åtta typer av servicepunkter<sup>34</sup> med olika färdssätt (Tabell 2.7). Denna information har därefter aggregerats till ett tillgänglighetsindex (TTI)<sup>35</sup> för en samlad jämförbar beskrivning av tillgängligheten på kommunal nivå (Figur 2.16) och grupperad per kommungrupp (Tabell 2.8). TTI är ett medelvärde för alla färdssätt och målpunkter.

Tabell 2.7. Servicepunkter och färdssätt som ingår i Trafikanalys nya tillgänglighetsindex.

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

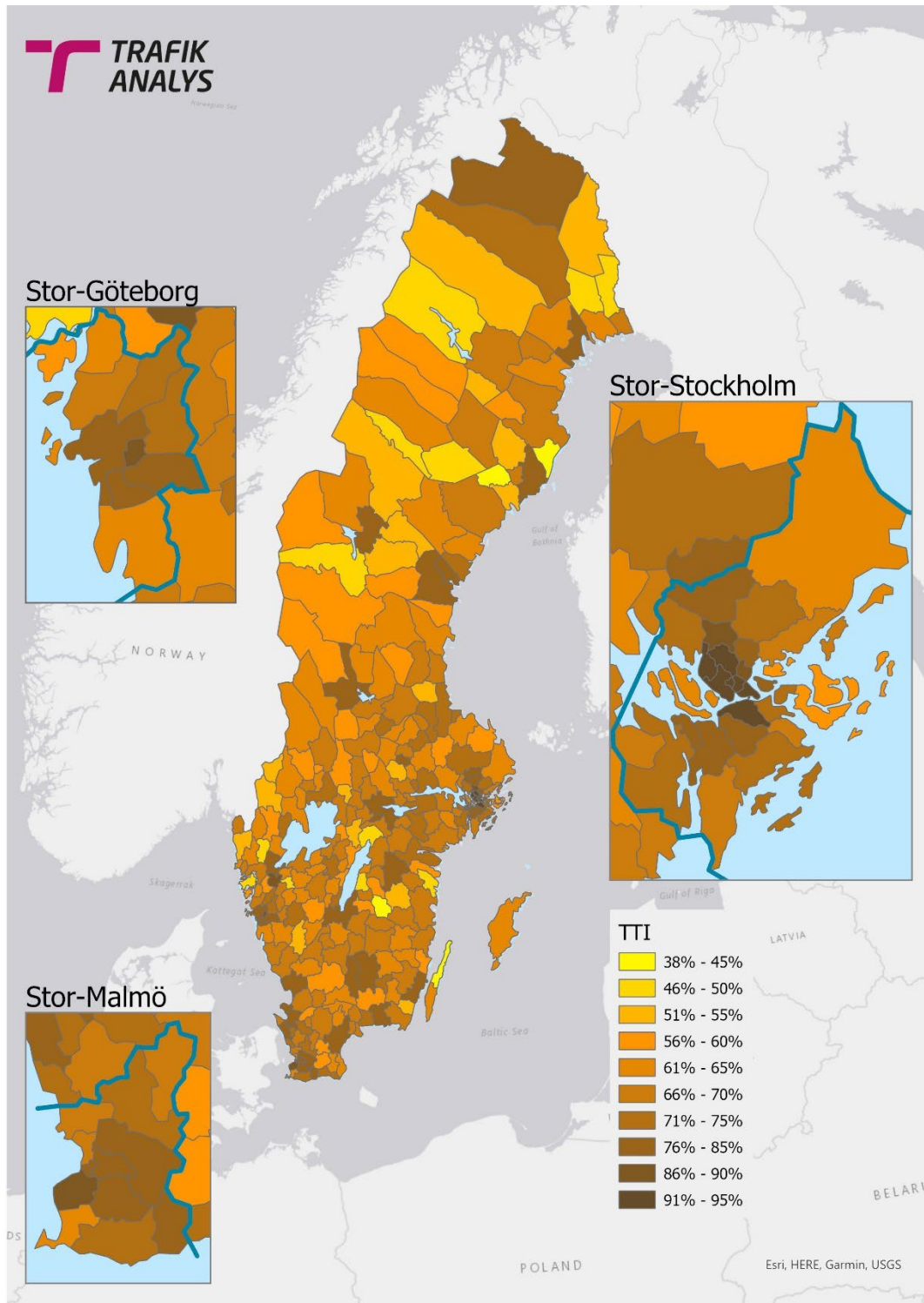
Anm: 1) Barn 7–15 år, 2) Ungdomar 16–19 år, 3) Givet en gånghastighet på 5 km/h, 4) Givet en hastighet på 20 km/h, 5) Skyltad hastighet i vägnätet, 6) Hastighet enligt tidtabell och givet hållplatsers lokalisering, 7) ofullständiga data över flygbussar och annan kollektivtrafik till vissa flygplatser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

Det finns betydande geografiska skillnader i den lokala tillgängligheten, där glesbefolkade kommuner generellt sett har en betydligt lägre tillgänglighet jämfört med tätbefolkade kommuner (Figur 2.16 och Tabell 2.8).

<sup>34</sup> Livsmedelsbutik, grundskola, gymnasium, apotek, paketutlämning, järnvägsstation, flygplats och tankstation (drivmedel)

<sup>35</sup> Det tillgänglighetsindex som redovisats i tidigare års måluppföljningar baserades på ett medelvärde i fågelvägsavstånd på 1 000 meter till livsmedelsbutik, grundskola och vårdcentral. I år har det ersatts av ett nytt index som utgår från faktiskt avstånd och skyltad hastighet i vägnätet. Mellan åren 2010 och 2020 har det endast varit små förändringar i tillgängligheten till ovannämnda tre servicepunkter. Trots att antalet livsmedelsbutiker och grundskolor minskade under samma period har det således inte påverkat tillgängligheten i någon större utsträckning. Möjligtvis har urbaniseringen haft en positiv effekt på tillgängligheten, men det kan inte påvisas med denna typ av tillgänglighetsanalys.





**Figur 2.16. Lokalt tillgänglighetsindex (TTI) år 2024 – 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 2025e), (SCB 2024b), (Skolverket 2025a) och (Tillväxtverket 2024b), Tillväxtverket (2024a).**

Bilen fortsätter att vara det färd sätt som innebär högst tillgänglighet oavsett typ av service. I genomsnitt kan 99 procent av befolkningen nå alla servicepunkterna utom flygplatserna med bil inom 20 minuter (Tabell 2.8). Motsvarande siffror för gång är 57 procent, för cykel 91 procent och för kollektivtrafik 78 procent. Generellt sett är tillgängligheten högre till livsmedelsbutiker, grundskolor, apotek, paketutlämningsställen samt drivmedelsstationer, än till gymnasieskolor, järnvägsstationer och flygplatser<sup>36</sup>. Oavsett färd sätt eller destination är tillgängligheten till service av olika slag högst i *Storstadskommuner* och *Täta blandade kommuner*. Däremot har *Glesa landsbygdskommuner* samt *Mycket glesa landsbygdskommuner* lägst tillgänglighet. *Tätortsnära landsbygdskommuner* har generellt sett en lägre tillgänglighet än *Glesa blandade kommuner*, särskilt när det gäller gång-, cykel- och kollektivtrafik. En stor del av befolkningen har möjlighet att välja hållbara trafikslag (gång, cykel- eller kollektiv) för att nå närmaste service<sup>37</sup> inom 20 minuter.

Det är övervägande små förändringar i den lokala geografiska tillgängligheten år 2024 jämfört med tidigare år (i Tabell 2.9 jämförs 2022 med 2024). För perioden 2022–2024 är TTI för hela landet oförändrat på 79 procent. Antal servicepunkter för paketutlämning fortsatte att öka från 8 238 år 2023 till 14 551 år 2024.<sup>38</sup> Det innebär att antalet paketutlämningsställen har nästan fördubblats sedan 2023. Det är framför allt i *Storstadskommuner* och *Täta blandade kommuner* som tillgängligheten ökar mest till följd av denna expansion. Det är den högre tillgängligheten till paketutlämningsställen som bidrar även till en liten positiv utveckling för *Glesa blandade kommuner*, *Tätortsnära landsbygdskommuner* och *Glesa landsbygdskommuner*. Precis som förra året kan ökningen av utlämningsställen förklaras med en ökning av obemannade paketboxar medan däremot antalet fullservicekontor har minskat i antal på senare tid (Trafikanalys 2025h).

Bortser vi från den ökade tillgängligheten till paketutlämningen är utvecklingen för TTI oförändrad för de flesta kommuntyper men negativ för *Täta blandade kommuner* samt *Mycket glesa landsbygdskommuner*. Det är framför allt tillgängligheten till trafikerade flygplatser för kommuntyper *Storstadskommuner* och *Täta blandade kommuner* som har försämrats med –11 respektive –10 procentenheter. Även tillgängligheten till trafikerade järnvägsstationer har försämrats för *Mycket glesa landsbygdskommuner*.<sup>39</sup>

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

<sup>36</sup> Den minskade tillgängligheten till trafikerade flygplatser kan förklaras med en förändrad metod för att välja ut trafikerade flygplatser. Enligt den tidigare metoden (t.o.m. 2022) valdes flygplatser utifrån den aktuella tidtabellen i slutet av året. Den nya metoden bygger på ett urval där det tas hänsyn till antalet landningar för linjetrafik under ett helt kalenderår. Det krävs minst 200 landningar under ett helt år för att flygplatsen ska anses uppfylla kraven för regelbunden linjetrafik Transportstyrelsen (2025d). Geografisk tillgänglighet med flyg 2024 - En jämförelse mellan 2023 och 2024 TSL 2025-13.

[www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/luffart/geografisk-tillganglighet-med-flyg-2024.pdf](http://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/luffart/geografisk-tillganglighet-med-flyg-2024.pdf). Det innebär exempelvis att flygplatserna i Kalmar och Sälén inte anses ha regelbunden linjetrafik.

<sup>37</sup> Det gäller endast service där närheten har beräknats för gång-, cykel- eller kollektivtrafik.

<sup>38</sup> I begreppet servicepunkter för paketutlämning ingår postkontor eller postombud för paketutlämning. Samt paketombud (som erbjuder in- och utlämning av paket och annan postrelaterad service), utlämning (mer begränsad service än hos paketombud), företagscenter och paketautomater Tillväxtverket (2024a). Servicedatabas - Pipos. <https://serviceanalys.tillvaxtverket.se/sa2/statistics>. I detta avsnitt baseras uppgifterna om servicepunkter på PTS uppgifter som Tillväxtverket koordinatsatt i Pupos-databasen. Antalet serviceställen kan därmed skilja sig åt jämfört med vad vi redovisar i kapitel 2.9.

<sup>39</sup> Uppgifterna för 2021 redovisas i Trafikanalys (2022c). Måluppföljningens indikatorer och mått 2022. Stockholm. PM 2022:6. [www.trafa.se/uppdrag/transportpolitiska-mal/maluppfoljningens-rapporter](http://www.trafa.se/uppdrag/transportpolitiska-mal/maluppfoljningens-rapporter).

Tabell 2.8. Lokal geografisk tillgänglighet. Andel (i procent) av befolkningen som bor inom 20 minuter med gång, cykel, bil eller kollektivtrafik i vägnätet från en livsmedelsbutik, grundskola (barn 7 till 15 år), apotek och paketutlämning, järnvägsstation, flygplats, drivmedel år 2024. Kommungruppsindelning enligt Tillväxtanalys.

Kommungrupp	Livsmedelsbutik				Grundskola <sup>1</sup>				Gymnasium <sup>2</sup>				Apotek			
	Gång	Cykel	Bil	Kollektiv	Gång	Cykel	Bil	Kollektiv	Gång	Cykel	Bil	Kollektiv	Gång	Cykel	Bil	Kollektiv
Storstadskommuner	89%	99%	100%	98%	89%	100%	100%	98%	36%	92%	100%	81%	73%	99%	100%	96%
Täta blandade kommuner	70%	93%	100%	87%	73%	96%	100%	86%	26%	71%	97%	61%	53%	89%	100%	82%
Glesa blandade kommuner	64%	89%	100%	82%	69%	94%	100%	83%	27%	67%	96%	59%	48%	85%	99%	77%
Tätortsnära landsbygdskommuner	54%	85%	100%	72%	57%	91%	100%	73%	18%	45%	91%	38%	44%	79%	100%	68%
Glesa landsbygdskommuner	55%	83%	100%	72%	58%	89%	100%	74%	23%	50%	88%	46%	45%	78%	99%	67%
Mycket glesa landsbygdskommuner	57%	76%	96%	61%	56%	77%	95%	61%	36%	53%	69%	39%	51%	72%	95%	53%
Riket	73%	93%	100%	87%	75%	96%	100%	87%	28%	73%	96%	63%	58%	90%	100%	83%

Kommungrupp	Paketutlämning				Järnvägsstation				Drivmedel <sup>3</sup>	Flyg <sup>4</sup>	TTI
	Gång	Cykel	Bil	Kollektiv	Gång	Cykel	Bil	Kollektiv	Bil	Bil	
Storstadskommuner	94%	100%	100%	98%	31%	89%	100%	78%	100%	52%	88%
Täta blandade kommuner	78%	94%	100%	88%	25%	75%	97%	65%	100%	32%	78%
Glesa blandade kommuner	68%	90%	100%	82%	27%	59%	87%	54%	99%	26%	74%
Tätortsnära landsbygdskommuner	59%	87%	100%	73%	26%	55%	90%	49%	100%	8%	68%
Glesa landsbygdskommuner	57%	84%	100%	72%	25%	54%	86%	47%	100%	15%	68%
Mycket glesa landsbygdskommuner	56%	73%	96%	59%	13%	24%	45%	18%	96%	22%	60%
Riket	78%	94%	100%	88%	27%	74%	95%	65%	100%	34%	79%

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

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

Tabell 2.9 Utvecklingen av den lokala geografiska tillgängligheten mellan åren 2022 och 2024. Kommungruppsindelning enligt Tillväxtanalys.

Kommungrupp	Livsmedelsbutik				Grundskola <sup>1</sup>				Gymnasium <sup>2</sup>				Apotek			
	Gång	Cykel	Bil	Kollektiv	Gång	Cykel	Bil	Kollektiv	Gång	Cykel	Bil	Kollektiv	Gång	Cykel	Bil	Kollektiv
Storstadskommuner	1%	0%	0%	0%	-2%	0%	0%	0%	-1%	-1%	0%	0%	-1%	0%	0%	0%
Täta blandade kommuner	-1%	0%	0%	0%	-1%	-1%	0%	-3%	0%	-1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Glesa blandade kommuner	-1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	-1%	-1%	-2%	0%	0%	-1%	0%	0%	-1%
Tätortsnära landsbygdskommuner	-1%	0%	0%	0%	-1%	-1%	0%	-4%	0%	-2%	-1%	-1%	0%	-1%	0%	-1%
Glesa landsbygdskommuner	-1%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	-1%	0%	-1%	-1%	0%	-1%	-1%	0%	-1%
Mycket glesa landsbygdskommuner	0%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	-1%	1%	0%	2%	1%	-1%	-1%	0%	-1%
Riket	0%	0%	0%	0%	-1%	0%	0%	-2%	0%	-1%	0%	0%	-1%	0%	0%	0%

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

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

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

En annan typ av avståndsmått avser andelen av befolkningen som har möjlighet att nå en kollektivtrafik hållplats inom 1 000 meter. Andelen befolkning per kommungrupp som bor inom 1 000 meter från en regelbundet trafikerad hållplats<sup>40</sup> varierar på ett liknande sätt över riket, se Tabell 2.10.

I snitt bor 84 procent av Sveriges befolkning inom 1 000 meter från en trafikerad hållplats. Det är generellt små förändringar som har skett senaste tre åren, men jämfört med år 2019 strax innan pandemin kan det noteras att andelen befolkning som kan nå en trafikerad hållplats minskade mest i *Glesa landsbygdskommuner* och *Mycket glesa landsbygdskommuner*.

**Tabell 2.10. Andel (i procent) av befolkningen som bor inom 1 000 meter (enligt vägnätet) från en regelbundet trafikerad hållplats 2012, 2019, 2022, 2023 och 2024, efter kommungrupp. Tillväxtverkets kommungruppsindelning.**

<i>Inom 1 000 meter från en hållplats</i>	2012 (%)	2019 (%)	2022 (%)	2023 (%)	2024 (%)
Storstadskommuner	96	96	96	96	96
Täta blandade kommuner	83	85	85	84	84
Glesa blandade kommuner	67	78	77	77	77
Tätortsnära landsbygdskommuner	65	67	68	67	67
Glesa landsbygdskommuner	60	66	66	64	64
Mycket glesa landsbygdskommuner	37	50	52	49	49
Riket	81	84	84	84	84

**Källa:** Egen bearbetning av uppgifter från Samtrafiken (2024) och Trafikverket (2025e).

**Anm:** Även om tabellen nedan visar tillgänglighet till hållplats från år 2012, så bör det tas i beaktande att avtalet om en samordnad insamling av all kollektivtrafikdata först tillkom senare och det kan finnas kvalitetsbrister i data innan år 2019.

Som komplement till tidigare redovisade resultat för möjlighet att nå en järnvägsstation med bil och kollektivtrafik inom 20 minuter, samt med bil till flygplats (Tabell 2.8) redovisas andelen befolkning per kommungrupp boende inom 20 respektive 60 minuter bilresa och 20 respektive 60 minuters resa med kollektivtrafik till en järnvägsstation (Tabell 2.11 och Tabell 2.12) och med bil till flygplats (Tabell 2.13) 2024.

<sup>40</sup> Begreppet "regelbundet trafikerad hållplats" saknar en enhetlig definition i Sverige, och antalet dagliga avgångar som krävs för att en hållplats ska anses vara regelbundet trafikerad varierar beroende på region och lokala förutsättningar. Tidigare krävdes att en hållplats trafikerades minst en gång vardagar mellan kl 07.00 och kl 09.00. Från och med årets måluppföljning baseras analysen på det genomsnittliga antalet avgångar per vecka. Även om enbart vardagar (måndag–fredag) kunde vara en utgångspunkt, finns det också behov av kollektivtrafik på helger för arbetsresor och andra aktiviteter. Vid lågt trafikutbud koncentreras avgångarna oftast till vardagar, men vid högre utbud finns bättre möjligheter att även erbjuda trafik på helger. För analysens skull används en förenklad klassificering, där minst 112 avgångar per vecka krävs för att tillgången till trafikerade hållplatser ska anses vara "Acceptabel".

**Tabell 2.11. Andel (%) befolkning per kommungrupp (Tillväxtverkets indelning) som bor inom 20 respektive 60 minuters resa med bil till en järnvägsstation år 2020 och 2024.**

<i>Tillgänglighet till järnvägsstation med bil, per kommungrupp</i>	<i>Inom 20 minuter med bil 2020 (%)</i>	<i>Inom 20 minuter med bil 2024 (%)</i>	<i>Inom 60 minuter med bil 2020 (%)</i>	<i>Inom 60 minuter med bil 2024 (%)</i>
Storstadskommuner	100	100	100	99
Täta blandade kommuner	95	97	100	100
Glesa blandade kommuner	83	87	99	100
Tätortsnära landsbygdskommuner	84	90	100	100
Glesa landsbygdskommuner	81	86	99	100
Mycket glesa landsbygdskommuner	45	45	78	84
Riket	93	95	100	100

**Källa:** Egen bearbetning av uppgifter från Trafikverket (2025e), Samtrafiken (2024) och SCB (2024b).

Tillgängligheten 2024 till närmaste järnvägsstation visar generellt på en positiv utveckling för både bilresor inom 20 minuter och inom 60 minuter jämfört med 2020 (Tabell 2.11). I alla kommungrupper ökade andelen befolkningen som kan nå närmaste trafikerade järnvägsstation inom 20 minuter, förutom i Storstadskommuner som är redan uppe i 100 procent.

Riket som helhet ökade med 2 procentenheter för 20 minuters restid. Andelen är oförändrad på 100 procent för resor inom 60 minuter. Andelen inom 60 minuter ökade över tid för såväl *Glesa blandade kommuner* och *Glesa landsbygdskommuner* som *Mycket glesa landsbygdskommuner*.

Motsvarande andelar för befolkningen som kan nå en järnvägsstation med kollektivtrafik ökade med 4 procentenheter för resor inom 20 minuter, respektive 2 procentenheter för resor inom 60 minuter (Tabell 2.12).

**Tabell 2.12. Andel (%) befolkning per kommungrupp (Tillväxverkets indelning) som bor inom 20 respektive 60 minuters resa med kollektivtrafik till en järnvägsstation år 2020 och 2024.**

<i>Tillgänglighet till järnvägsstation med kollektivtrafik, per kommungrupp</i>	<i>Inom 20 minuter med kollektivtrafik 2020 (%)</i>	<i>Inom 20 minuter med kollektivtrafik 2024 (%)</i>	<i>Inom 60 minuter med kollektivtrafik 2020 (%)</i>	<i>Inom 60 minuter med kollektivtrafik 2024 (%)</i>
Storstadskommuner	74	78	98	98
Täta blandade kommuner	63	65	88	88
Glesa blandade kommuner	51	54	73	74
Tätortsnära landsbygdskommuner	41	49	69	73
Glesa landsbygdskommuner	42	47	62	70
Mycket glesa landsbygdskommuner	25	18	40	36
Riket	61	65	85	87

**Källa:** Egen bearbetning av uppgifter från Trafikverket (2025e), Samtrafiken (2024) och SCB (2024b).

Tillgängligheten till närmaste trafikerade flygplats minskade för hela riket år 2024 jämfört med 2020 (Tabell 2.13). Redan 2023 minskade tillgängligheten jämfört med tidigare år och den



främsta anledningen är minskad inrikes linjetrafik. Andel av befolkningen som kan nå närmaste flygplats inom 20 minuter med bil minskade hela 8 procentenheter och 4 procentenheter för bilresor inom 60 minuter. Inom 60 minuters restid minskar andelen både i *Täta blandade kommuner* och *Glesa blandade kommuner*, medan *Storstadskommuner* är oförändrad. Å andra sidan ökar andelen i såväl *Tätortsnära landsbygdskommuner* som *Mycket glesa landsbygdskommuner* med flera procentenheter.

**Tabell 2.13. Andel (%) befolkning per kommungrupp (Tillväxtanalys indelning) som bor inom 20 respektive 60 minuters bilresa till en flygplats år 2020 och 2024.**

<i>Tillgänglighet till flygplats med bil, per kommungrupp</i>	<i>Inom 20 minuter med bil 2020 (%)</i>	<i>Inom 20 minuter med bil 2024 (%)</i>	<i>Inom 60 minuter med bil 2020 (%)</i>	<i>Inom 60 minuter med bil 2024 (%)</i>
Storstadskommuner	63	52	100	100
Täta blandade kommuner	42	32	91	82
Glesa blandade kommuner	26	26	76	71
Tätortsnära landsbygdskommuner	11	8	86	88
Glesa landsbygdskommuner	15	15	65	65
Mycket glesa landsbygdskommuner	22	22	42	66
Riket	42	34	90	86

**Källa:** Egen bearbetning av uppgifter från Trafikverket (2025e), SCB (2024b) och Transportstyrelsen (2024b).

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

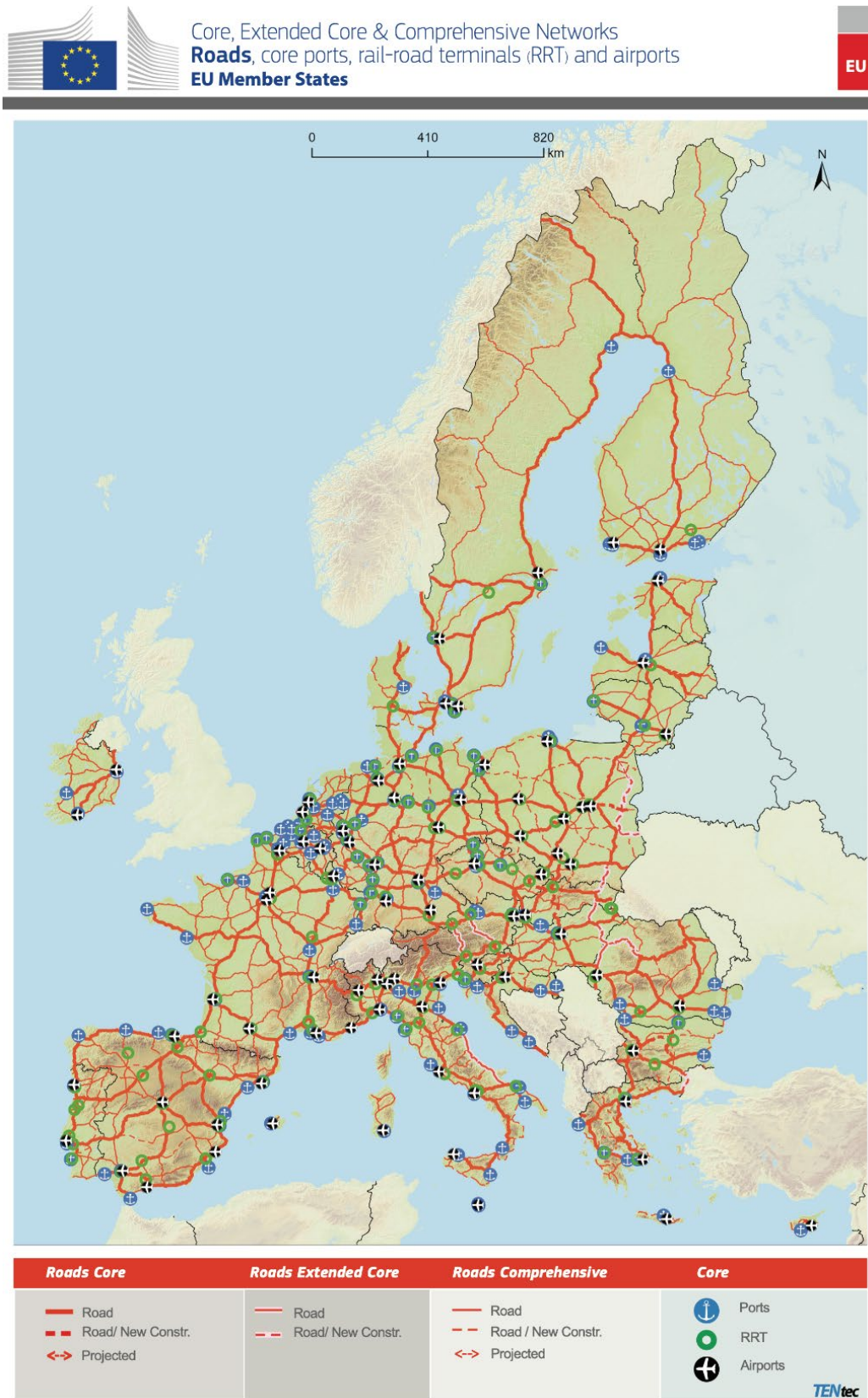
## Tillgänglighet till laddinfrastruktur

I april 2014 trädde EU-förordningen AFIR<sup>41</sup> i kraft. Förordningen syftar till att främja utbyggnaden av infrastruktur för alternativa drivmedel. AFIR är bindande och ställer bl.a. krav på utbyggnad av laddinfrastruktur som är tillgänglig för allmänheten. Utifrån ett tillgänglighetsperspektiv kan kraven delas in i två kategorier. Den första är effektkrav som stipulerar att det ska finnas publik laddning med en effekt på 1,3 kW per elbil och 0.8 kW per laddhybridbil. Det andra kravet är en geografisk fördelning av snabbaddstationer<sup>42</sup> längs TEN-T stomnätet.

Enligt TEN-T delas vägnätet i stomvägsnätet (Core) och övergripande vägnät (Extended Core). I Sverige ingår E4 (Helsingborg till Haparanda), E6 (Trelleborg till Svinesund), E18 (Stockholm till Oslo via Västerås och Örebro) och E20 (Malmö till Stockholm via Göteborg) i stomvägsnätet, se Figur 2.17.

<sup>41</sup> AFIR – Alternativ Fuels Infrastructure Regulation

<sup>42</sup> Minst två 150 kW var 6:e mil längs stomnätet (TEN-T).



Figur 2.17. Karta över det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och vägar som ingår.  
 Källa: EU-kommissionen (2024).



Enligt direktivet ska det, senast i slutet av 2025, finnas minst två laddpunkter var 6:e mil längs stornätet med en minsta effekt på 150kW per laddpunkt<sup>43</sup> och 800 kW per laddstation<sup>44</sup>, se Tabell 2.14.

**Tabell 2.14. Utbyggnadskrav enligt EU-direktivet AFIR längs TEN-T vägnätet. Kraven ska vara uppfyllde senast den 31:a december för respektive år.**

TEN-T	2025	2027	2030	2035
<b>Stornät</b>	800 kW Minst två 150 kW Var 6:e mil	1 200 kW Varav fyra 150 kW Var 6:e mil		
<b>Övergripande</b>		600 kW Varav två 150 kW För 50% av väglängden Var 6:e mil	600 kW Varav två 150 kW Var 6:e mil	1 200 kW Varav två 150 kW Var 6:e mil

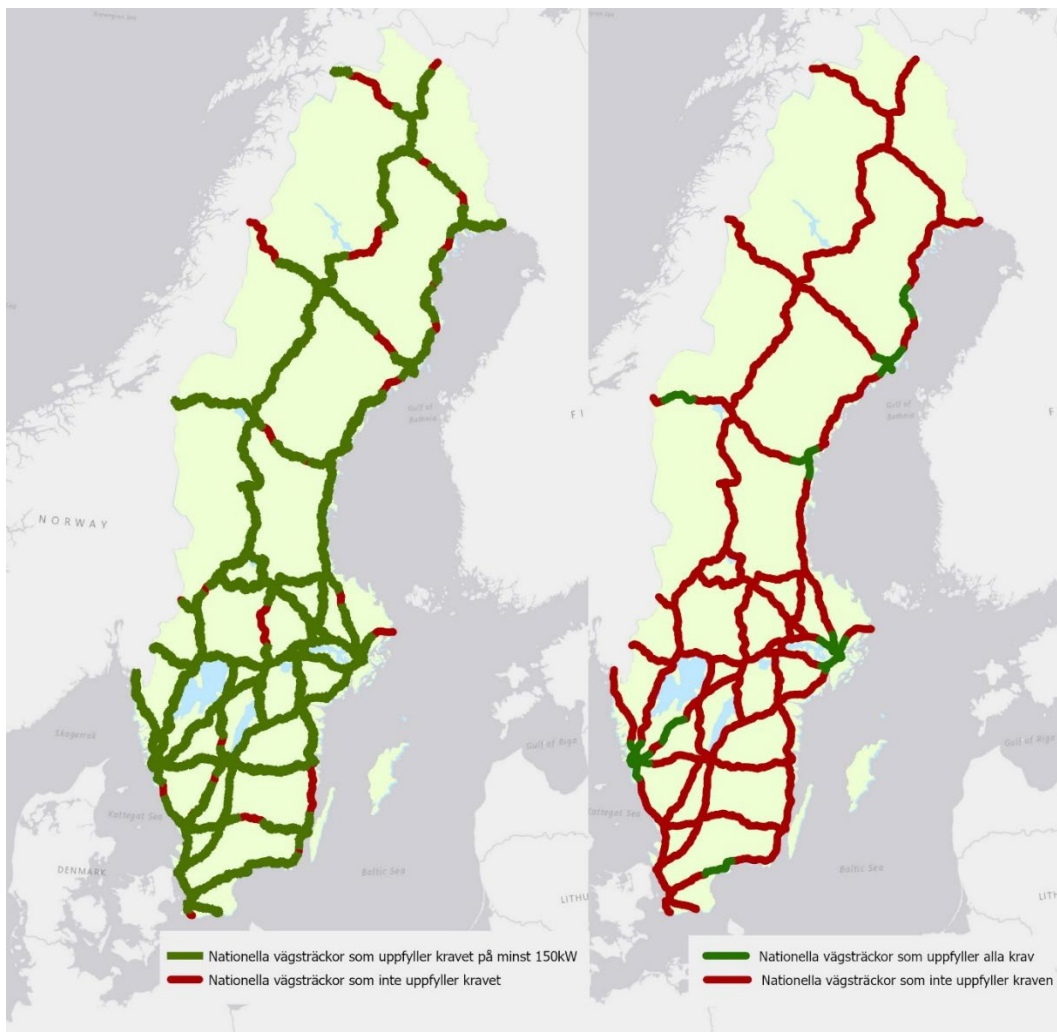
Källa: EU-kommissionen (2024).

I november 2024 fanns det cirka 5 300 laddpunkter med en effekt på minst 150 kW. Av dessa fanns knappt hälften (cirka 2 200) i omedelbar anslutning till TEN-T vägnätet (både stom- och övergripande nätet). Endast 376 laddpunkter fördelade på 67 laddstationer uppfyllde alla krav, dvs minst 150 kW per laddpunkt och minst 2 laddpunkter per laddstation med minst 800 kW total effekt för laddstationen. Som framgår av Figur 2.18 uppfylls ännu inte kraven som ska vara uppfyllda 2025 fullt ut.<sup>45</sup>

<sup>43</sup> Laddpunkt: Ett ladduttag vars primära syfte är laddning av elfordon och som endast kan betjäna ett fordon åt gången.

<sup>44</sup> Laddstation: En fysisk anläggning för laddning av elfordon som består av en eller flera laddpunkter med en maximal uteffekt angiven i kilowatt (kW).

<sup>45</sup> I Energimyndighetens data över laddstationer saknas uppgift om den totala effekten för 121 av de 387 laddstationer som finns längs TEN-T-vägnätet. Dessa stationer har därför exkluderats vid beräkningen av tillgängligheten i analysen av AFIR-kraven för 2025. Att maxeffekten inte redovisas för vissa laddstationer kan bero på att det i Sverige är vanligt med statisk lastbalansering där det finns flera laddpunkter vid en laddstation. Statisk lastbalansering innebär att en viss maximal effekt för hela stationen är fast allokerad och sedan fördelas mellan laddpunkterna. Det innebär att även om en laddstation har fyra laddpunkter och 100 kW total effekt, kan enskilda laddpunkter få exempelvis 25 kW var om alla används samtidigt, men mer om färre laddar. Dynamisk lastbalansering, där effekten justeras beroende på tillgänglig kapacitet i det lokala elsystemet, blir dock allt vanligare, särskilt i anläggningar med begränsad nätkapacitet.



**Figur 2.18. Nationella vägnätet och hur det uppfyller kraven för AFIR:s direktiv om att det ska finnas en laddstation var 6:e mil. Kartan till vänster visar vägarna (i grönt) där det finns en laddstation med minst en laddpunkt med en effekt på minst 150kW. Kartan till höger visar vägarna (i grönt) där det finns en laddstation med minst två laddpunkter på minst 150kW med en sammanlagd effekt på minst 800kW. Anm: För en del laddstationer saknas uppgiften om den maximala effekten för hela laddstationen även när det finns information om laddpunktens maximala effekt. Dessa har inte tagits hänsyn till i kartbilden till höger.**

**Källa: Egen bearbetning med data från NVDB Trafikverket (2025e), laddpunkter Energimyndigheten (2024).**

I slutet av 2024 var 13,5 procent av alla personbilar i trafik laddbara, varav cirka 7 procent var elbilar (Trafikanalys 2025c). Trots att andelen nyregistrerade elbilar minskade med 9 procent jämfört med 2021, utgjorde elbilar ändå 34 procent av alla nyregistrerade personbilar under 2024, medan laddhybrider stod för 23 procent.

För att uppfylla kraven för AFIR krävs det publik laddinfrastruktur för 1,3 kW per elbil och 0,8 kW för laddhybrider. För den laddbara fordonsflottan 2024 skulle det innebära 466 MW för rena elbilar och 251 MW för laddhybrider, vilket resulterar i en total laddkapacitet på 717 MW för enbart publika laddpunkter. Sveriges totala laddkapacitet var cirka 1290 MW i slutet av 2024, vilket innebär att det fanns cirka 1,9 kW installerad laddeffekt per laddbart fordon (elbilar + laddhybrider). Vilket är nästan mer än dubbelt av vad som krävs enligt AFIR.

Enligt Trafikanalys fordonsprognos (Trafikanalys 2024d) beräknas andelen laddbara personbilar öka till cirka 20 procent år 2027, varav 12 procent förväntas vara elbilar. En välfungerande och tillgänglig laddinfrastruktur anses vara en förutsättning för en fortsatt elektrifiering av transportsektorn (Regeringen (2023)).

Idag redovisas tillgängligheten till närmaste drivmedelsstation med flytande drivmedel som en del i den lokala tillgängligheten (Tabell 2.8). Med en allt större andel laddbara bilar bör tillgänglighetsmålet på sikt kompletteras med ett mått för tillgänglighet till den närmaste publika laddstationen. Redan nu kan det dock vara på sin plats att redovisa beräkningar för nära tillgänglighet till den närmaste publika laddstation per kommun redovisat per kommungrupp (Tabell 2.15). Analysens syfte är att undersöka möjligheten till att ladda bilen nära bostaden.<sup>46</sup>

För hela riket är andelen befolkning som kan nå sin närmaste publika laddstation inom 10 minuters gångavstånd 37 procent. Med 51 procent är den högst i *Storstadskommuner* där även andelen boende i flerbostadshus är störst med 58 procent. Den är lägst i *Tätortsnära landsbygdskommuner*, *Glesa landsbygdskommuner* och *Mycket glesa landsbygdskommuner* där även andel boende flerbostadshus är lägst. Många väljer dock att ladda sin bil i hemmet eller vid arbetsplatserna, även om det saknas tillförlitlig statistik som visar hur och var laddbara bilar laddas.<sup>47</sup>

**Tabell 2.15. Tillgänglighet till närmaste publika laddpunkt inom 10 respektive 20 minuters promenad samt andel av hushåll som bor i ett flerbostadshus år 2024.**

<i>Kommungrupp</i>	<i>Andel inom 10 minuter</i>	<i>Andel inom 20 minuter</i>	<i>Andel boende i flerbostadshus</i>
Storstadskommuner	51%	79%	58%
Täta blandade kommuner	31%	57%	42%
Glesa blandade kommuner	33%	59%	39%
Tätortsnära landsbygdskommuner	25%	44%	26%
Glesa landsbygdskommuner	25%	43%	27%
Mycket glesa landsbygdskommuner	29%	49%	22%
Riket	37%	62%	36%

Källa: Vägnätet från Trafikverket (2025e), befolkningsdata från SCB (2024b) och laddinfrastruktur från Energimyndigheten (2024).

## Tillgänglighet till befolkningskoncentrationer

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

Trafikanalys använder SCB:s regionala indelning DeSO (2023) för att beräkna andelen som bor i eller nära kommunens centralort. Sverige är uppdelat i 5 984 DeSO-områden, indelade i tre kategorier:

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

<sup>46</sup> Enligt Plan- och byggförordning ska nya bostadshus från och med 10 mars 2021 med fler än 10 parkeringsplatser ha laddinfrastruktur Boverket (2024). Regler för laddning av elfordon. [www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/regler-om-byggande/laddning-av-elfordon/](http://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/regler-om-byggande/laddning-av-elfordon/).

<sup>47</sup> <https://via.tt.se/pressmeddelande/3801377/volkswagens-undersokning-slar-hal-pa-elbilsmyterna?publisherId=1995691&lang=sv>

Mellan 2010 och 2023 ökade Sveriges befolkning med 10,8 %. Fram till 2022 växte alla DeSO-kategorier, men mellan 2022 och 2023 minskade befolkningen i kategori A och C – första minskningen sedan 2018.

**Tabell 2.16. Andel (%) befolkning per DeSO kategori år 2018–2024.**

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

Källa: Egen bearbetning av SCB (2024d).

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



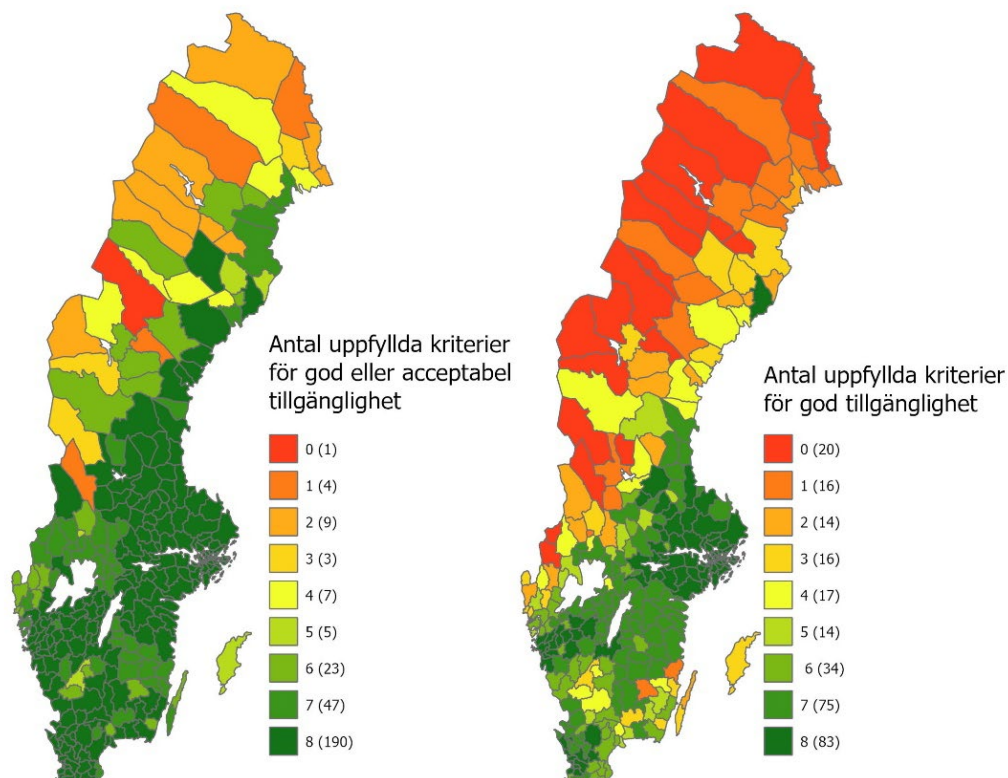
Trafikverket gör tillgänglighetsberäkningar för att identifiera brister i den grundläggande tillgängligheten för interregionala resor (Trafikverket 2024e). Beräkningarna utgör underlag för beslut om upphandling av trafikavtal för tåg, buss och flyg. Trafikverket har valt att tolka och kvantifiera grundläggande tillgänglighet genom åtta tillgänglighetskriterier<sup>48</sup>. För varje kriterium finns tre nivåer: god, acceptabel och dålig tillgänglighet. Nedan redovisas den tillgänglighet som finns när de trafikavtal Trafikverket upphandlat inkluderas.

Trafikverket håller på att utveckla en ny tillgänglighetsapplikation och har beslutat att spara in på att uppdatera det nuvarande verktyget, vilket innebär att det inte finns några nya uppgifter att redovisa för år 2024. Nedan redovisas därför en kondenserad bild av tillståndet som redovisades i förra årets uppföljning.

I Figur 2.19 visas kommunvis hur många av de åtta kriterierna som uppfylls på nivån för acceptabel tillgänglighet (vänster karta) respektive nivån för god tillgänglighet (höger karta). Tillgängligheten är generellt sett högre i södra Sverige och inte minst i och omkring storstadsområdena. Längre grad av tillgänglighet finns i stora delar av norra Sverige samt i de sydöstra delarna.

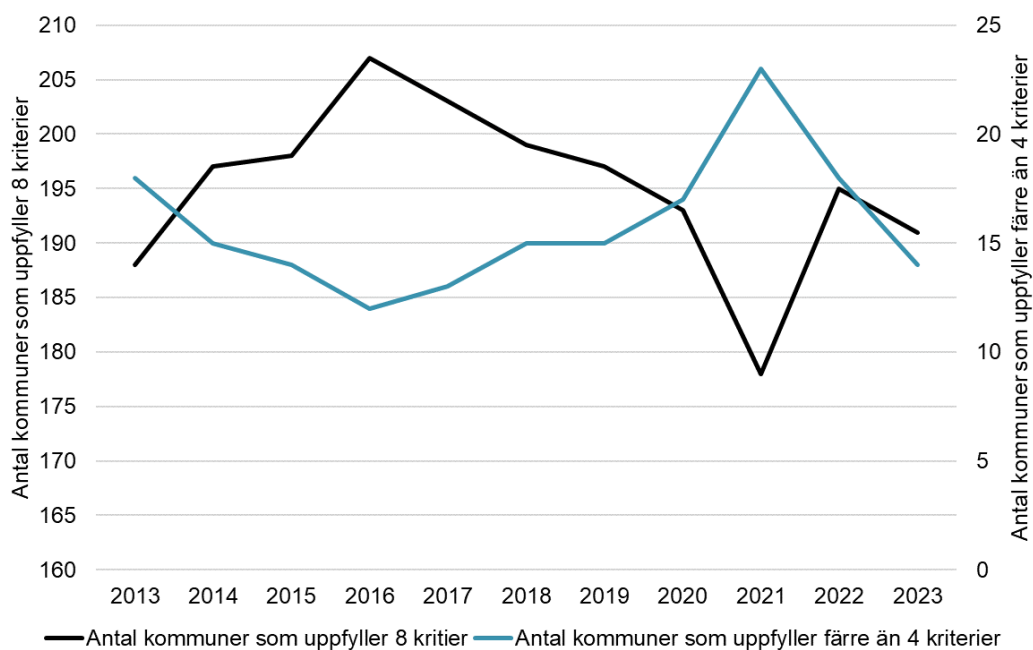
Den interregionala tillgängligheten förbättrades mellan åren 2013 och 2016, men har sedan dess sjunkit till under 2013 års nivå. En bottennotering nåddes år 2021, då effekterna av pandemin gav ett tydligt utslag i måttet (Figur 2.20). Under 2022 syns dock en tydlig effekt av återhämtningen efter pandemin. Antalet kommuner som uppfyller färre än fyra krav fortsätter att sjunka under 2023, däremot sjönk även antalet kommuner som uppfyller alla åtta kriterier något. Bedömningen blir därmed att nyckelmåttet befinner sig på en jämförbar nivå med 2013, men ännu tydligt under toppnoteringen 2016.

<sup>48</sup> K1 = Till Stockholm K2 = Från Stockholm, K3 = Internationella resor, K4 = Storstäder och storstadsalternativ, K5 = Region-/universitetssjukhus, K6 = Universitets- och högskoleorter, K7 = Andra större städer, K8 = Besöksnäring



Figur 2.19. Interregional geografisk tillgänglighet. Antal kriterier (1–8) som uppfylls på minst nivå för acceptabel tillgänglighet (vänster bild) respektive nivå för god tillgänglighet (höger bild) per kommun, med Trafikverkets trafikavtal 2023.

Källa: Egen bearbetning av uppgifter från Trafikverket (2025e).



Figur 2.20. 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 2013–2023.

Källa: Egen bearbetning med data från Trafikverket (2025e).

Genom att för varje kriterium<sup>49</sup> tilldela respektive kommun som uppfyller nivån god tillgänglighet värdet 1, acceptabel tillgänglighet värdet 2 och dålig tillgänglighet värdet 3, kan en summa beräknas per kriterium. Värdesättningen innebär att ju högre värdet blir, desto lägre är tillgängligheten.<sup>50</sup>

2013 uppgick den sammanlagda summan för riket till 3 296. Lägst värde (dvs. högst tillgänglighet) uppnåddes 2017 med ett värde på 3 148. Den kraftiga försämringen till 2020 med ett värde på 3 285 förstärktes ytterligare under 2021 till 3 367, vilket är det sämsta resultatet för hela perioden 2013–2021. Tillgängligheten förbättrades åter under 2022 till ett sammanlagt värde på 3 218, men försämrades återigen under 2023 till ett sammanlagt värde på 3 250.

## Kommersiell trafik med tåg, flyg och buss

För att kompensera för bristen av nya data för det nyckelmått som beskriver den inter-regionala tillgängligheten redovisas nedan i stället ett antal andra mått. I Tabell 2.17 jämförs olika färd sätt för fem stora långväga reserelationer ordnad efter distans och utbud. För tre av dessa fem relationer (Malmö–Göteborg, Sundsvall–Stockholm och Göteborg–Stockholm) är det tåget som är marknadsledande, men för de två längsta relationerna (Malmö–Stockholm och Umeå–Stockholm) är det flyget som är marknadsledande. Det är också på de två längsta reserelationer där tidsvinsten är störst med flyget jämfört med övriga resealternativ.

**Tabell 2.17. Utbud av färdmedel för fem stora inrikes långväga relationer samt restid för respektive färdmedel 2023.**

Utudsrelation	Järnvägs- avstånd (km)	Marknads- ledande	Alternativa	Marginellt utbud	Bilrestid (h.min) <sup>2</sup>
Malmö–Göteborg	300	Tåg (3:00) <sup>1</sup>	Buss (3:40)	(Flyg saknas)	02:55
Sundsvall–Stockholm	402	Tåg (3:30)	Flyg (3:20)	Buss (5:40)	04:15
Göteborg–Stockholm	455	Tåg (3:05) <sup>3</sup>	Flyg (3:20)	Buss (6:40)	05:15
Malmö–Stockholm	598	Flyg (3:20)	Tåg (4:35)	Buss (8:20), Nattåg (7:05)	06:30
Umeå–Stockholm	714	Flyg (3:05)	Tåg (6:25), Nattåg (9:10)	Buss (9:30)	07:20

Källa: Transportstyrelsen (2024e).

Anm: 1) Medelrestid för alla avgångar, 2) Bilrestid från stad till stad enligt Samtrafikens Resrobot 2024, 3) Enbart snabbtåg via Katrineholm.

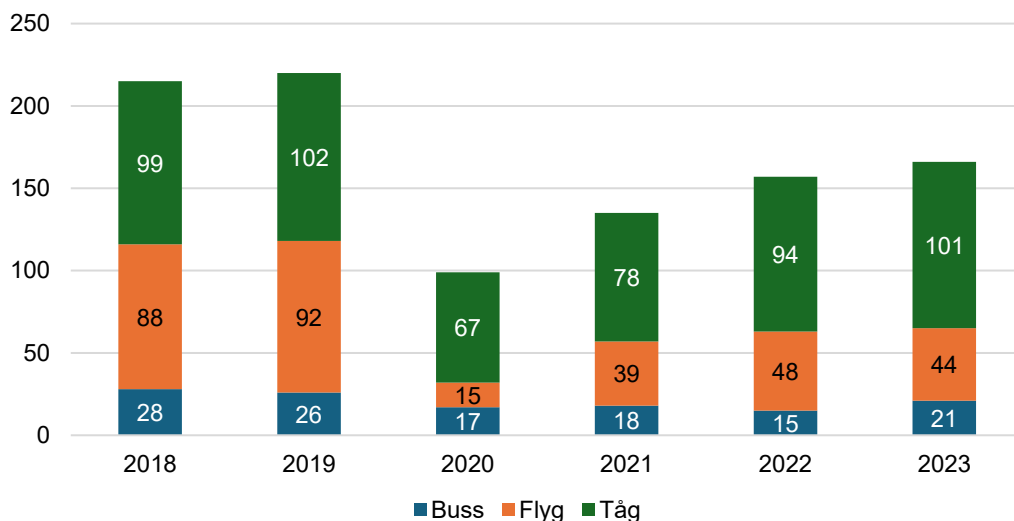
Långväga resor i Sverige har genomgått en dramatisk förändring under de senaste fem åren (Figur 2.21). Från en stabil situation 2018–2019, där flyg och tåg dominerade, slog pandemin till 2020 och förändrade spelplanen. Flyget minskade från 92 till 15 avgångar per vardag i de fem reserelationerna. Samtidigt minskade även tågavgångarna, men tåget behöll sin position som det ledande färdmedlet.

Sedan 2021 har resandet återhämtat sig, men det är en annan verklighet vi ser idag. Tåget har inte bara återtagit sin roll utan har även stärkt sin position mätt som antal avgångar. År 2023 hade tåget 101 avgångar per dag i de fem reserelationerna och är därmed nästan tillbaka på 2019 års nivå. Flyget har återhämtat en del men antalet avgångar ligger kvar på en betydligt lägre nivå än före pandemin.

<sup>49</sup> [www.trafikverket.se/contentassets/bd574b838ada4882926a9c0d58c0d994/kriterier\\_for\\_grundläggande\\_tillganglighet.pdf](http://www.trafikverket.se/contentassets/bd574b838ada4882926a9c0d58c0d994/kriterier_for_grundläggande_tillganglighet.pdf)

<sup>50</sup> Minsta värde man kan få för hela riket är  $290 \times 8 \times 1 = 2\,320$ . Maximala summan är  $290 \times 8 \times 3 = 6\,960$ .





Figur 2.21. Antal avgångar per vardag per färdmedel och totalt i fem stora långväga reserelationer perioden 2018–2023.

Källa: Transportstyrelsen (2024e).

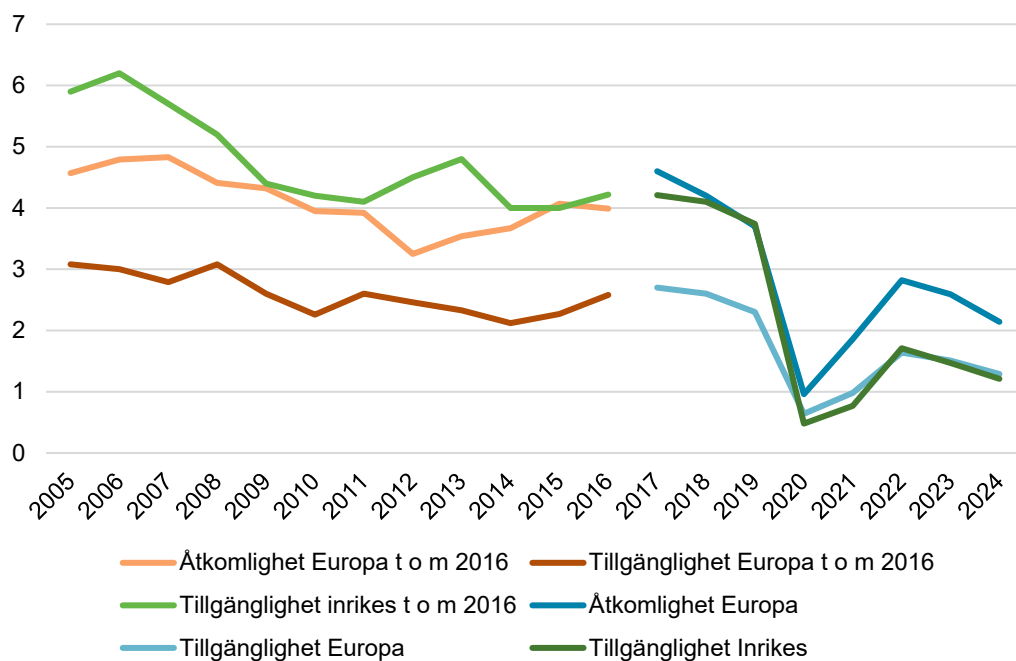
## Tillgänglighet med flyg

Internationell åtkomlighet<sup>51</sup> och tillgänglighet<sup>52</sup> till Europa samt inrikes med flyg beräknas av Transportstyrelsen. Beräkningen görs för 37 svenska städer och 15 länder inom Europa. Urvalet av länderna baseras på de länder som Sverige har mest handelsutbyte med, och destinationerna utgörs i huvudsak av respektive lands huvudstad (Transportstyrelsen 2024f). Metoden för att beräkna åtkomlighet och tillgänglighet till och från Europa har utvecklats och det är därför inte möjligt att redovisa en sammanhängande tidsserie. I den nya metoden viktas bland annat de genomsnittliga vistelsetiderna med storleken på handeln mellan Sverige och respektive land.

Både åtkomligheten till Europa samt tillgängligheten inrikes såväl som till Europa fortsatte att minska under 2024. Sedan 2009 och fram till 2016 har tillgängligheten och åtkomligheten med vissa årliga variationer legat relativt stabilt. Den nådde sin lägsta nivå 2014 och 2015 för att stiga igen 2016. Den nyare dataserien från och med 2017 visar på en mycket låg åtkomlighet och tillgänglighet för 2020 och 2021, vilket är rimligt med tanke på alla de restriktioner som då rådde för både inrikes och utrikes flygtrafik. År 2021 och 2022 visar på en brant ökning av både åtkomlighet och tillgänglighet. År 2023 börjar både åtkomligheten och tillgängligheten återigen minska och den negativa trenden fortsätta 2024. Tillgängligheten för flyg inrikes och till Europa börjar nu närma sig samma låga nivå som under pandemin.

<sup>51</sup> Åtkomlighet definieras som hur länge en person från exempelvis Umeå i genomsnitt kan vistas på annan ort genom att ta första flyget på morgonen ut från Umeå och åka hem med sista flyget.

<sup>52</sup> Tillgänglighet definieras som hur länge personer från andra orter kan besöka exempelvis Umeå under dagen med första flyget dit och sista flyget därifrån.



**Figur 2.22. Utveckling av genomsnittlig (i timmar) vistelsetid 2005–2024 till och från Europa samt till och från svenska flygplatser.**

Källa: Transportstyrelsen (2025d).

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.

Tillgängligheten för inrikes flyg minskade på de flesta inrikes flygplatserna mellan 2023 och 2024 förutom för Gällivare och Luleå där tillgängligheten ökade med 0,89 respektive 0,28 timmar och Växjö och Visby där tillgängligheten ökade med 0,03 timmar (Tabell 2.18). Flygplatser som det inte gick att resa till och från över dagen var Borlänge, Jönköping, Karlstad, Kiruna, Norrköping, Nyköping, Sundsvall, Västerås och Örebro.<sup>53</sup>

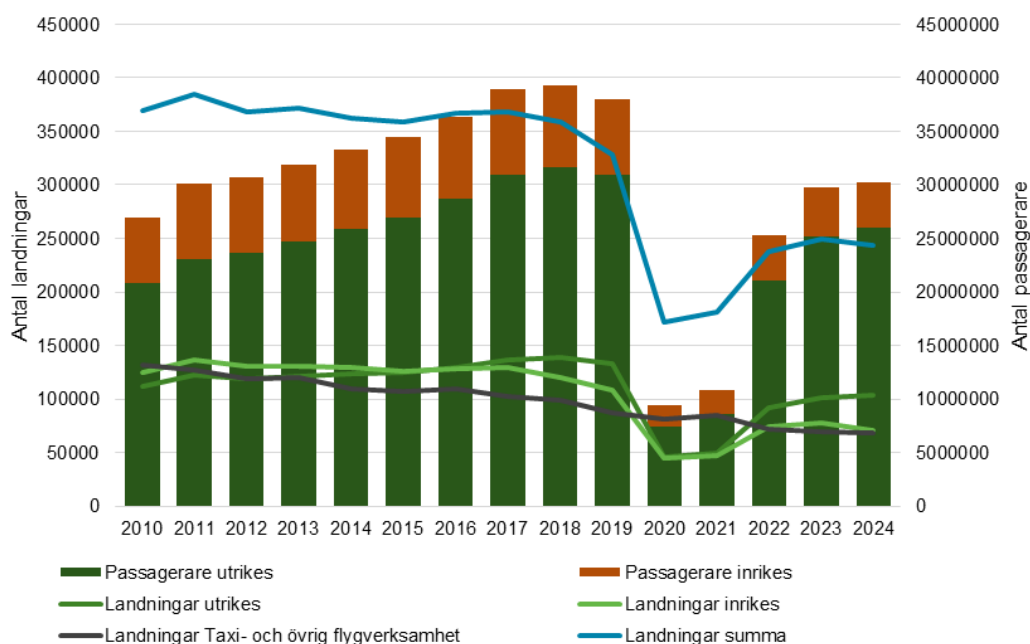
<sup>53</sup> Uppgifterna är tagna ur tidtabellerna för en utvald dag vecka 47 år 2024. Transportstyrelsen (2025d). Geografisk tillgänglighet med flyg 2024 - En jämförelse mellan 2023 och 2024 TSL 2025-13. [www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/luftfart/geografisk-tillganglighet-med-flyg-2024.pdf](http://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/luftfart/geografisk-tillganglighet-med-flyg-2024.pdf).



**Tabell 2.18. Förändringen av genomsnittlig vistelsetid i timmar för inrikes flyg per flygplats mellan 2023 och 2024.**

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

Källa: (Transportstyrelsen 2025d).

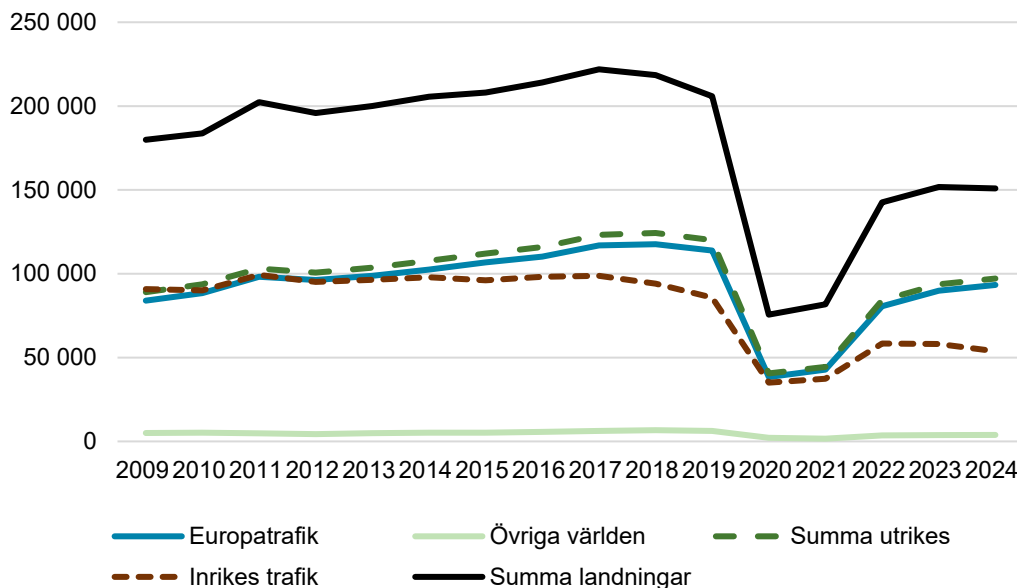


**Figur 2.23. Antal landningar och antal passagerare 2010 till 2024. Inrikes landningar och passagerare, utrikes landningar och passagerare samt landningar för taxi- och övrig flygverksamhet.**  
Källa: Trafikanalys (2025f).

Vår egen statistik över antal landningar och antal passagerare i linjetrafik på alla Sveriges flygplatser visar på minskning för både inrikesflyg och utrikesflyg jämfört med 2010. År 2024 minskade passagerarantalet i inrikesflyget med drygt 31 procent jämfört med 2010 och med nästan 40 procent jämfört med 2019. Från 2010 till 2019 ökade passagerarantalet i utrikestrafiken samtidigt med nästan 49 procent. Därefter minskade utrikestrafiken med nästan 16 procent till 2024. Det innebär att utrikestrafiken är nära nivåerna för 2015 och 2016, men har inte återhämtat sig från toppåren 2018 och 2019. Inrikesflyg har inte återhämtat sig och nivåerna är även lägre än innan pandemin. Antal landningar minskar också för både inrikesflyg samt taxi och övrig flyg. Det ökade antalet utrikes passagerare samtidigt som antalet utrikes landningar minskade skulle kunna tyda på ökad användningen av större flygplan samt en högre kabinfaktor.

Samtidigt visar statistik att antalet landningar från europeiska flygplatser och övriga världen till Swedavias flygplatser<sup>54</sup> ökade med 4 respektive 1 procent under 2024 jämfört med 2023 (Figur 2.24). Antalet inrikes landningar minskade dock även på Swedavias flygplatser, med 10 procent jämfört med året innan.

<sup>54</sup> År 2023 fanns det 41 flygplatser som har linjetrafik varav 10 flygplatser ägs av Swedavia.



Figur 2.24. Antal landningar på Swedavias flygplatser 2009 till 2024 efter inrikes-, Europa och övriga världen.  
Källa: Swedavia (2025).

## Sammanvägd bedömning

Tillgängligheten för persontransporter har generellt haft små förändringar. Stora geografiska variationer förekommer dock. Den lokala tillgängligheten till service har ändrats marginellt över tid, men den samlade bedömningen (Tillgänglighetsindexet) visar på en positiv utveckling. Tillgängligheten till utlämningsställen för paket har fortsatt en mycket positiv utveckling, vilket kan förklaras med den snabba ökningen av antalet utlämningsställen.

Den interregionala tillgängligheten är jämförbar med 2013. Den positiva trenden för en bättre interregional tillgänglighet bröts 2016 och sjönk sedan för att nå den hittills lägsta nivån pandemiåret 2021. Under 2022 skedde en återhämtning men under förra året sjönk återigen antalet kommuner som uppfyllde alla kriterier för god eller acceptabel tillgänglighet. Samtidigt fortsatte dock antalet kommuner som uppfyller färre än 4 kriterier att minska. Måttet har inte uppdaterats avseende 2024, men flera kriterier kommer att påverkas av den minskade tillgängligheten och åtkomligheten med inrikesflyget.

Den genomsnittliga vistelsetiden med inrikesflyget fortsätter att minska och antalet flygplatser där det inte gick att resa till och från över dagen ökade under 2024. Även tillgängligheten och åtkomligheten till och från Europa minskade något. Den sammanvägda bedömningen är att tillgängligheten för persontransporter befinner sig på en något lägre nivå än när de transportpolitiska målen antogs. Antalet passagerare för både inrikes- och utrikesresor minskade jämfört med toppnoteringen 2018. Jämfört med 2010 minskade inrikes passagerare med 30 procent medan passagerantalet i utrikestrafik ökade med 49 procent under samma period.

## NYHETER

### **Flygskatten avskaffas från och med 1 juli 2025**

Regeringen beslutade att sänka flygskatten under 2024. Den nya sänkta flygskatten gäller till och med sista juni. Från och med 1 juli upphävs förordningen om sänkt flygskatt och därmed slopas flygskatten helt (Regeringen 2024d).

### **Stödet till regionala icke-statliga flygplatser utökas**

Regeringen föreslog i budgetpropositionen för 2024 att det statliga bidraget för driftstöd till kommunala och privata flygplatser skulle mer än fördubblas från dagens 103 miljoner kronor till 210 miljoner kronor årligen. Riksdagen har därefter godkänt förslaget Regeringen (2024j).

### **Flygbolaget BRA slutar flyga från Bromma**

Efter att ha ingått ett avtal med SAS flyger BRA på uppdrag av SAS med Arlanda som bas. Det innebär att Bromma i februari 2025 tappat 99 procent av passagerarna jämfört med februari året innan Swedavia (2025).

### **Retroaktiva krav på laddinfrastruktur för vissa befintliga byggnader**

Retroaktiva krav för vissa befintliga byggnader att installera en laddningspunkt gäller från den 1 januari 2025. Det är byggnader som inte är bostadshus och som har fler än 20 parkeringsplatser Boverket (2024).

## 2.5 Tillgänglighet – godstransporter

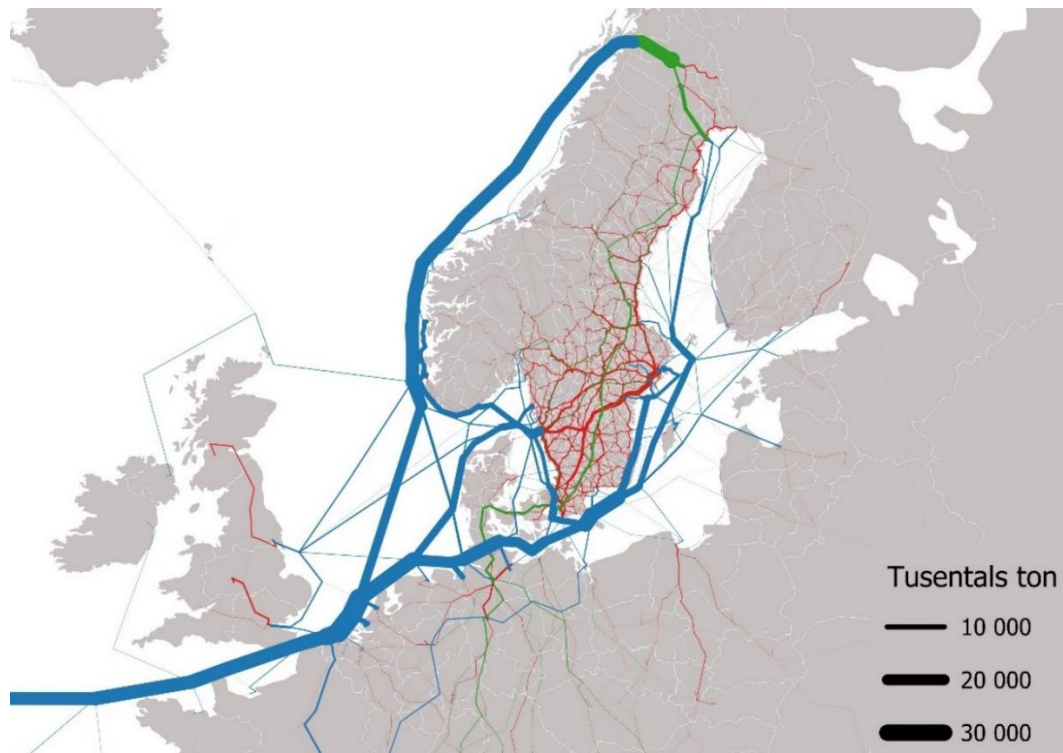
Under de senaste åren har transportkostnaderna stigit kraftigt till följd av internationella störningar i transportsystemet och ligger till viss del kvar på höga nivåer. Kostnaderna för lastbilstransporter, flygfrakt och internationell sjöfart har dock minskat under 2023 och 2024. Transportkostnadernas andel av produktionskostnaderna har i övrigt, varit stabil sett över en längre tidsperiod. Utvecklingen av Sveriges Logistics Performance Index (LPI) tyder på en långsamt fallande utveckling, både i ranking och indexvärde. Framför allt försämras delindexet Internationell handel (hur enkelt det är att arrangera en konkurrenskraftigt prissatt sändning) över tid. Den samlade bedömningen, som i huvudsak grundas på utvecklingen av LPI, är att godstransporternas tillgänglighet befinner sig på en snarlik nivå som då de transportpolitiska målen antogs. Detta ligger också i linje med resultaten från de nöjd kundundersökningar som redovisas i avsnitt 2.2.



På motsvarande sätt som för persontransporter är tillgänglighet av betydelse för godstransporter. Måtten i redovisningen nedan utgår främst från företagets kostnader för sina transporter och vilka förutsättningar som finns för att genomföra transporter. Ambitionen är här

också att sätta den svenska situationen i ett internationellt perspektiv. Bilden som förmedlas i detta avsnitt bör framför allt läsas tillsammans med avsnitten 2.2 och 2.7 för att få en samlad bild av utvecklingen för transporter av gods.

Godstransportflödena är mycket stabila över tid, även om volymerna tenderar att öka över tid. Fördelningen av de större flödena är i princip identiska vid en jämförelse med tidigare redovisningar, se exempelvis Trafikanalys (2016).



Figur 2.25. 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).

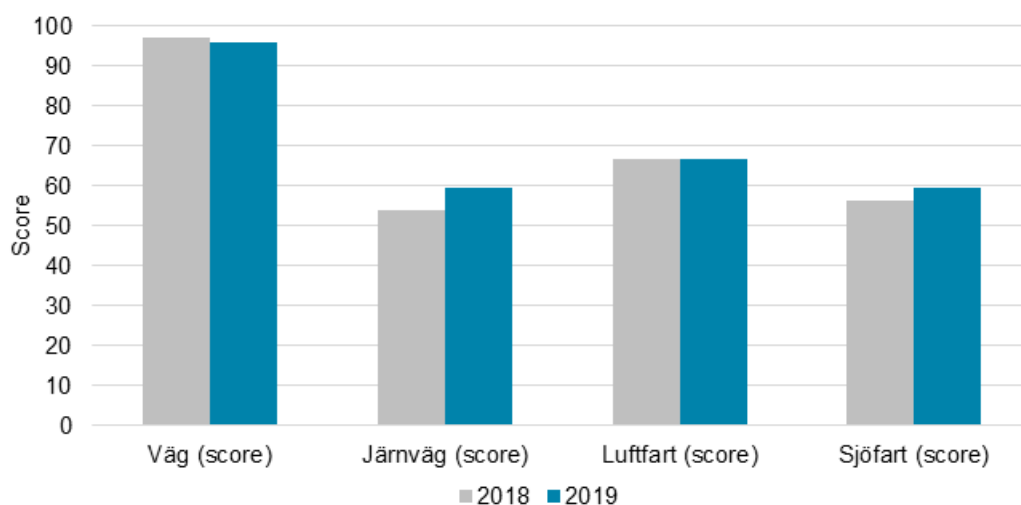
## Mått

### Transportsystemets konnektivitet

Hur utbrett och hur väl det svenska transportnätverket är sammankopplat med det internationella nätverket fångas med fyra tillgänglighetsmått, se Figur 2.26.<sup>55</sup> Samtliga mått redovisas på en skala mellan 0 och 100 där 100 har tilldelats landet med högst värde. Det går alltså att följa utvecklingen över tid i förhållande till det världsledande landet. Beräkningar av respektive mått finns tyvärr endast för två år, 2018 och 2019.

På grund av coronapandemin har det inte publicerats några uppgifter för senare år. Mellan 2018 och 2019 noteras endast smärre förändringar, med en något högre utbredning och konnektivitet för sjöfart och järnväg.

<sup>55</sup> Dessa fyra mått ingår dessutom i beräkningen av ett sammanvägt nyckelmått, se Figur 2.7.



Figur 2.26. De svenska trafikslagens utbredning och konnektivitet (2018–2019).

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

Källa: World Economic Forum (2019).

ITF publicerar ett "Transport Data Dashboard" för varje land i sex dimensioner<sup>56</sup>, varav en är infrastruktur vilken kan sägas fortsätta GCI-undersökningen efter 2019. Sveriges totala ITF-indexvärde uppgår i den senaste publicerade statistiken till 6,1. Indexvärdet för infrastrukturdimensionen låg samtidigt på 3,1. I jämförelse med övriga dimensioner är det ett lågt värde. Flera av dataserierna avser värden 2022 och 2023. Inga tidsserier redovisas. Trafikanalys kommer att följa utvecklingen av detta mått i framtiden ifall GCI inte skulle bli uppdaterad i framtiden.

Som komplement till resultaten från Global Competitiveness Index i Figur 2.26 infogas nedan även uppgifter från *Regional Competitiveness Index* (RCI) för åren 2016, 2019 och 2022 (Dijkstra, Papadimitriou m.fl. 2023) för att få en lite längre tidsserie. RCI är uppbyggt på ett liknande sätt som GCI, i ett antal pelare med ett flertal underliggande mått. Av samtliga mått som ingår i RCI har följande tre valts ut. De beräknas och vägs samman för pelaren Infrastruktur.

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

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

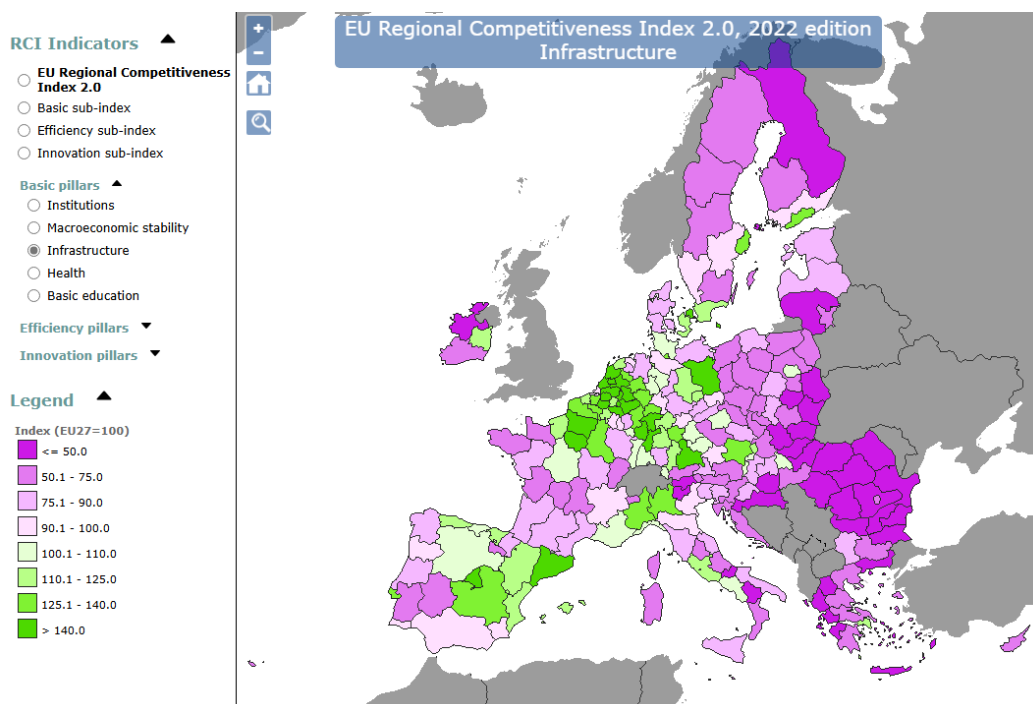
Enligt 2022 års totala RCI hamnar Sverige på plats 5 med ett värde på 120,2.<sup>57</sup> Det är ett tapp på två placeringar och från värdet 124,7 år 2019. Sverige låg även på en tredjeplats 2016, med värdet 133,0. Enligt infrastrukturpelaren placerar sig Sverige på plats 7 år alla tre åren. Värdet har varierat över tid, 91,7 (2016), 102,6 (2019) och 99,9 (2022).

På NUTS 2-nivån återfinns region Stockholm (SE11) på plats 6 för RCI (1:a var Utrecht med värdet 151,1) och på plats 31 för pelaren Infrastruktur med ett värde på 131,2 (Ile-de-France

<sup>56</sup> International Transport Forum (ITF). (2025). "Transport Data Dashboard." Nedladdad 2025-04-01, från [www.itf-oecd.org/transport-data-dashboard](http://www.itf-oecd.org/transport-data-dashboard). 1) Infrastructure (How well-developed are physical transport links?), 2) Capacity (How much can the transport system handle?), 3) Activity (How high is transport activity?), 4) Value (Does transport contribute to the economy?), 5) Safety (How safe are roads?), 6) Carbon (How fossil-fuel dependent is transport?)

<sup>57</sup> 1) Nederländerna (136,9), 2) Belgien (125,7), 3) Luxemburg (125,1), 4) Danmark (122,9).

var där 1:a med 185,8). Region Sydsverige (SE22) är den enda övriga svenska region på listan över de 50 högst placerade regionerna (plats 43) för Infrastrukturlpelaren (Figur 2.27). För RCI totalt har Sverige fyra regioner bland topp 50.



**Figur 2.27. Regional Competitiveness Index – Infrastructure, år 2022.**  
Källa: Dijkstra, Papadimitriou m.fl. (2023)

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

## Logistics Performance Index (LPI) – nyckelmått

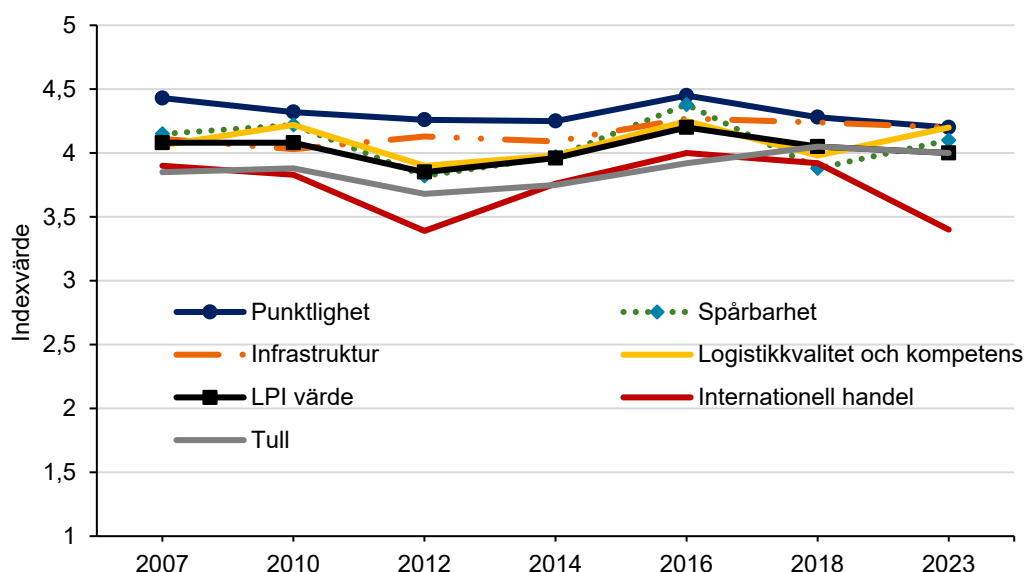
För att jämföra hur det svenska transportsystemet står sig i konkurrens med andra länder används även *Logistics Performance Index* (LPI).<sup>58</sup> En uppdatering av LPI sker ungefär vartannat år.

I undersökningen 2023 rankades Sverige på en delad 7:e plats<sup>59</sup> totalt med ett LPI-värde på 4,0. Det är marginellt lägre än 2010 års värde på 4,1 (rankingplacering nr 3). Singapore leder LPI med indexvärdet 4,3 följt av Finland, Danmark, Nederländerna, Schweiz och Tyskland alla på (4,2) (The World Bank 2023).

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

<sup>58</sup> LPI tas fram genom ett samarbete mellan Världsbanken, logistikföretag och vetenskapliga institutioner. Bedömningen görs av yrkesverksamma inom logistik och fraktverksamhet i länder med stort utbyte med det aktuella landet. LPI kan anta ett värde mellan 1 och 5. Högre värden är bättre.

<sup>59</sup> Samma indexvärde hade även Belgien, Förenade Arabemiraten, Hong Kong, Kanada och Österrike.



Figur 2.28. Logistics Performance Index (LPI) med delindex för Sverige 2007–2023.  
Källa: The World Bank (2023).

## Generaliserade transport- och logistikkostnader - nyckelmått

Under detta mått presenteras näringslivets transport- och logistikkostnader beräknade med hjälp av Trafikverkets Samgodsmodell för att åstadkomma flödena som visades i Figur 2.25. Jämförelser av modellscenarier för 2012 respektive 2017 och 2019 ger en indikation på hur dessa kostnader förändrats över tid. Årtalen avspeglar vilket år data är insamlad, men kostnadsparametrar och infrastrukturnätverket som beräkningarna utgår från härrör från det år Samgodsmodellen publicerades. Det innebär exempelvis att eftersom den senaste modellversionen (version 1.2.2) publicerades i april 2024 ges alltså en så aktuell bild som det är möjligt att få givet ett något daterat dataunderlag. En fördjupning av resultat och metodbeskrivningar redovisas i Trafikanalys (2021a) Westin (2020) och (Johansson och Westin 2025).

Resultaten visar att den inrikes transporterade godsmängden i Samgods ökat med cirka 24 procent och att genomsnittlig logistik- och transportkostnad ökat med 29 respektive 19 procent mellan 2017 och 2019 (Tabell 2.19). Motsvarande utveckling mellan 2012 och 2017 var 35, –4 respektive –8 procent (Tabell 2.20). På varugrupsnivå har de genomsnittliga logistik- och transportkostnaderna ökat kraftigt mellan 2017 och 2019. Mellan 2012 och 2017 var förändringarna inte lika extrema, men upp till 31 procent för genomsnittlig transportkostnad för Allmänt gods.

Tabell 2.19. Förändring av total transporterad godsmängd och genomsnittlig logistik- och transportkostnad mellan Samgods 1.2 basår 2017 och Samgods 1.2.2 basår 2019.

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



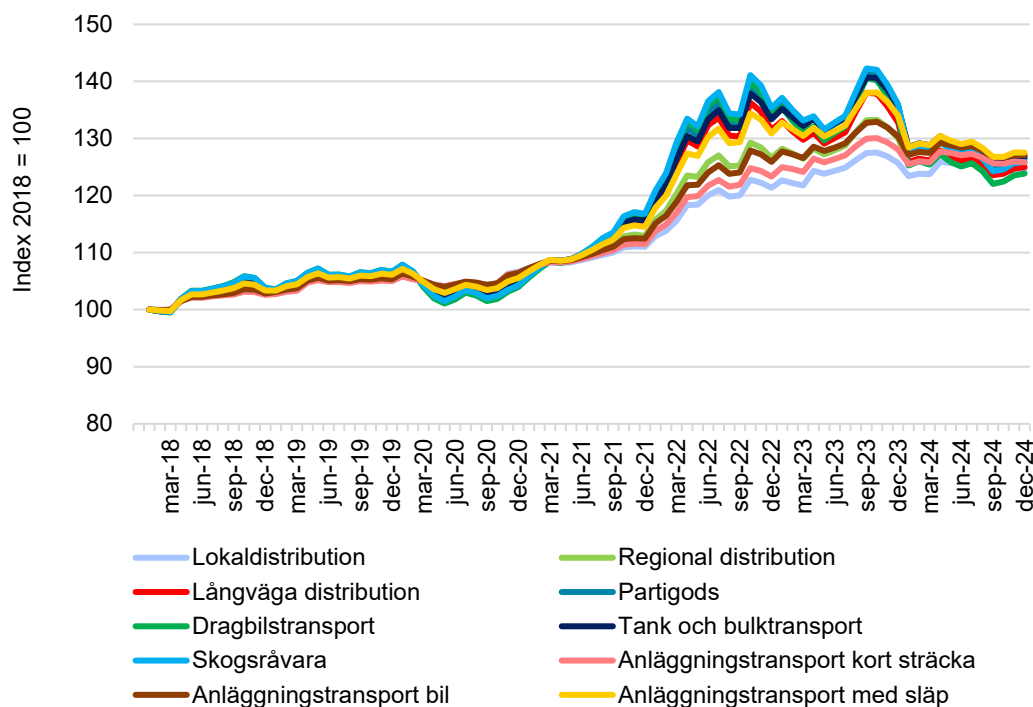
**Tabell 2.20. Förändring av total transporterad godsmängd och genomsnittlig logistik- och transportkostnad mellan Samgods 1.1.1 basår 2012 och Samgods 1.2 basår 2017.**

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

Eftersom jämförelserna av Samgodsresultaten är baserade på modellkörningar är resultaten mer att betrakta som modellbaserade indikatorer på utvecklingen av företags genomsnittliga transport- och logistikkostnader i olika regioner och branscher, snarare än statistiskt belagda förändringar baserade på företagsstatistik.<sup>60</sup> Resultat från studien kan därför med fördel kombineras med underlag från exempelvis företagsenkäter för en mer komplett bild.

Ett sådant exempel är det kostnadsindex som Sveriges Åkeriföretag, genom SCB, tar fram för lastbilstransporter redovisade i ett antal typransporter (Figur 2.29). Dessa lastbilstransporter ingår huvudsakligen i den kategori som ovan benämndes "Allmänt gods", som hade haft en större kostnadsökning såväl 2012–2017 och 2017–2019.

<sup>60</sup> Att det blir svårt att jämföra riksgenomsnitt mellan modellversioner har flera förklaringar. Volymförändringar spelar roll. Modellens indata har också förändrats. Dels har modellens nätverk, järnvägskapaciteter, banavgifter och andra fordonsrelaterade kostnader uppdaterats i enlighet med ASEK Trafikverket (2024a). Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn ASEK 8.0. Borlänge. <https://bransch.trafikverket.se/contentassets/ba274bd6e024426a873114f0c6fb4252/2023-kasta/asek-8.0- vad-ar-nytt.pdf>, dels har modellen omkalibrerats genom att bland annat fordonsrelaterade kostnader justerats för att modellen bättre ska efterspegla verkligheten i ett antal uppsatta kalibreringsmål. Kalibreringsmålen inbegriper bland annat transportarbete per trafikslag för vägtransporter, järnvägstransporter och sjöfart, lastade och lossade godsvolymer per kustområde, flöden på ett antal kända länkar samt transport- och trafikarbete per lastbilstyp, tågkategori och fartygskategori Trafikverket (2024f). Kalibrering Samgods version 1.2.2. PM.. Detta innebär att fordonskostnaderna inte enbart justerats för att efterspegla kostnadsutvecklingen hos olika trafikslag utan även som ett led i kalibreringen av modellen. Bland dessa har kilometer- och tidskostnaderna höjts för de flesta fordonskategorier. Undantagen är 60-tons lastbilsekipage där tids- och kilometerkostnaderna reducerats samt den näst minsta fartygsklassen, färjor och fartyg för inlandssjöfart där kostnaderna lämnats oförändrade. Kalibreringen innehåller kraftiga höjningar av tids- och kilometerkostnader för rorofartyg och den minsta fartygsklassen. Utöver detta har även kostnader för bland annat lastning och lossning förändrats vilket gör att den samlade kostnadsutvecklingen inte är entydig utan skiljer sig åt mellan olika fordonstyper.



Figur 2.29. Transportkostnadsindex för olika typtransporter med lastbil 2018–2024.

Källa: Sveriges Åkeriföretag (2025).

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

För perioden 2018 och framåt pekar indexen på kostnadsökningar för samtliga typtransporter, med ett negativt brott i mars 2020 i samband med coronapandemins intåg i Sverige. Kostnadsindexen har därefter stigit igen med en ökad spridning mellan de olika typtransporterna fram till slutet av 2023 då de sedan börjat sjunka. Lokal distribution hade den tydligaste kostnadsökningen över tid fram till våren 2021. Därefter har kostnadsökningen skett för samtliga typtransporter, men främst för typerna Skogsråvara, Dragbilstransport, Tank och bulktransport samt Partigods. Sedan slutet av 2023 kan vi även notera en konvergering av kostnaderna för de olika typtransporterna.

Tyngre fordonsekipage tillåts nu på stora delar av vägnätet, med en totalvikt på upp till 74 ton (BK4). Detta vägnät fortsätter att utökas. Under 2024 öppnades cirka 2 324 (5 581) kilometer på strategiskt utpekade vägar för BK4. Hittills har 66 (62) procent av det strategiskt utpekade vägnätet upplåtits för BK4. För hela det statliga vägnätet öppnades under 2024 ytterligare cirka 2 913 (7 969) kilometer för BK4. Under 2024 upplåts cirka 45 (42) procent av hela det statliga vägnätet för BK4. Totalt har nu 44 311 (41 398) kilometer väg öppnats för BK4 (Trafikverket 2025i).

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

För att sätta lastbilstransporternas kostnadsökning i ett internationellt perspektiv har vi jämfört med utvecklingen av priserna för containerfrakt med internationell sjöfart (Freightos 2025). Även där började kostnadsökningarna i början av 2021 för att nå sin topp i september samma

år. Därefter har fraktpriserna fallit kraftigt och låg under 2023 på pre-pandemiska nivåer. Fraktpriserna ökade igen kring årsskiftet 2023/2024. En tydlig nedgång syns i början av 2025.



**Figur 2.30. Freightos Baltic Index (FBX): Global container Index, oktober 2016–mars 2025.**  
Källa: Egen bearbetning av data och diagram från Freightos (2025).

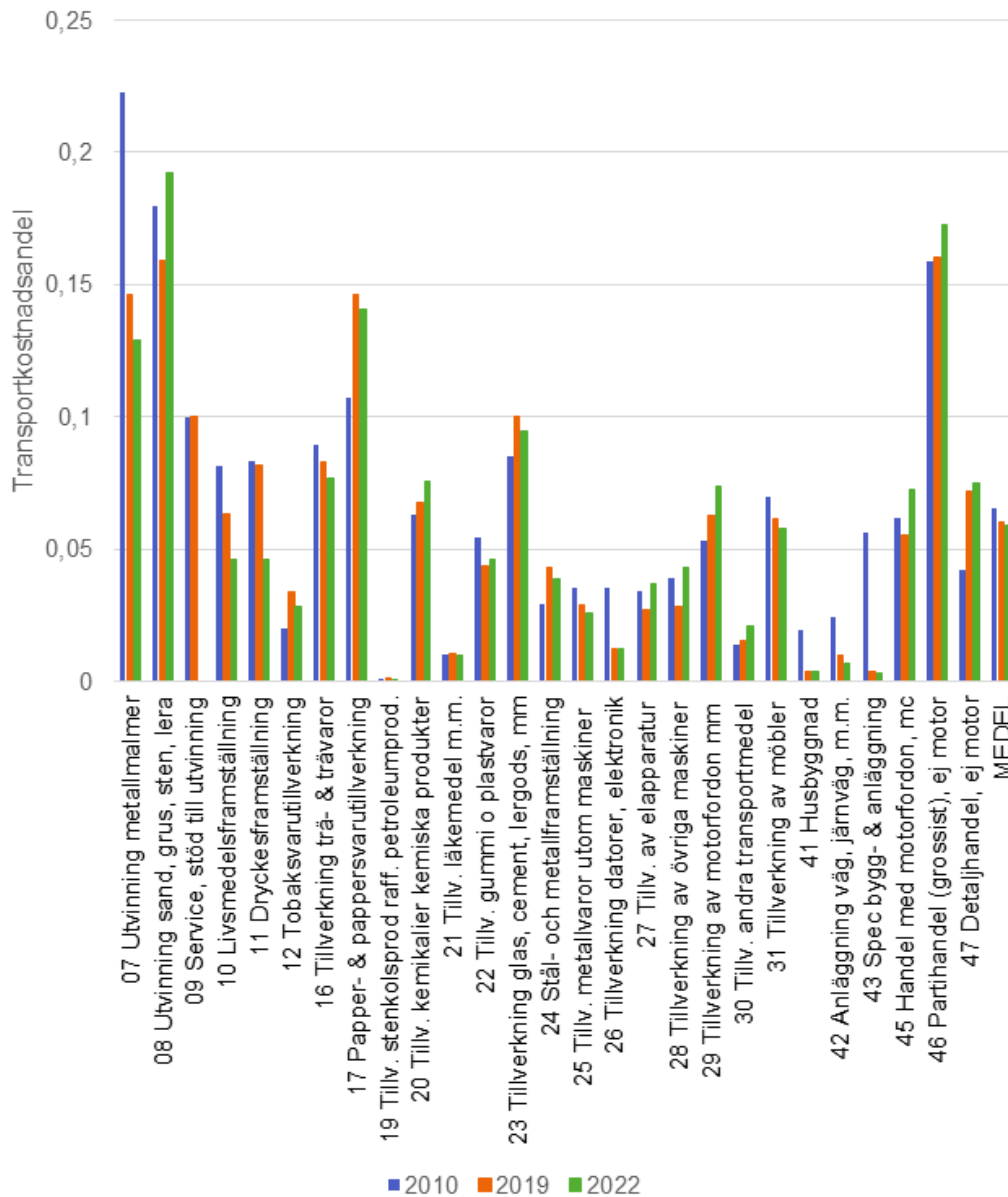
Freightos globala flygfraktsindex (FAX) uppvisar kontinuerligt fallande priser och dessa har mer än halverats till slutet av 2023 sedan toppen i december 2021 (Freightos 2025). Priserna har därefter legat stabilt under större delen av 2024.

Ser vi till transportkostnadsandelen av företagets produktionskostnader (Figur 2.31) har den legat relativt stabilt över tid, på i genomsnitt cirka 6 procent. Vissa branscher som producerar relativt lågförädlade produkter har en högre transportkostnadsandel, medan branscher med högförädlade varor generellt sett har en lägre transportkostnadsandel. Branscher med lågförädlade produkter ligger ofta långt norrut i Sverige och har därmed också långa transporter till och från kunder och leverantörer.

På området för skatte- och investeringsvillkor är den sedan några år tillbaka införda tonnageskatten fortsatt en tillgång för svenska rederier. Systemet som ska stimulera till ökad inflaggning har hittills valts av 31 företag (rederier).

Som ett led i strävan att förbättra svensk sjöfarts konkurrenskraft, attraktivitet och stärka Sveriges beredskap tillsatte regeringen i juni 2023 en utredning som bland annat syftade till att utveckla systemet för tonnageskatt. Utredningen redovisade sitt arbete i december 2023 och föreslog då ett antal förändringar av tonnageskatten. Bl.a. föreslogs att fler fartygskategorier ska omfattas, att kraven på internationell trafik ska mildras och att mindre fartyg ska omfattas av systemet. Förslagen har remitterats och bereds nu i Regeringskansliet (Trafikanalys 2024h). Vidare föreslog Regeringen i budgetpropositionen för år 2025 att den s.k. stämpel-skatten ska avskaffas från och med den 1 juli 2025. Motivet är att ytterligare öka attraktiviteten hos det svenska registret.

Den tidigare stimulansen för nya sjöfartslösningar, "ekobonus", har nu upphört (Trafikverket 2023b). I stället erbjuds företag som utför en del i en intermodal transportkedja möjlighet att ansöka om investeringsstöd för investeringar som bidrar till effektivare byten mellan trafikslag i godstransportkedjorna och som därmed minskar godstransporterna på väg. Medel betalas endast ut för 2025 (Trafikverket 2025d). Sjöfartsstödet är alltså betydelsefullt för rederiernas lönsamhet. Under 2022 beviljades 34 rederier sjöfartsstöd på sammanlagt drygt 1,3 miljarder kronor (Trafikanalys 2023d).



Figur 2.31. Transportkostnadsandel av totala produktionskostnad 2010, 2019 och 2022.

Källa: SCB (2025h).

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.

Regeringen införde en tillfällig klimatkompensation för åren 2023 och 2024 vilket innebar att Sjöfartsverkets anslag ökade med 300 miljoner kronor respektive år, vilket användes för att sänka farledsavgifterna. I budgetpropositionen för 2025 finns inte några medel avsatta för förlängning av denna klimatkompensation (Trafikanalys 2024h).

För att stärka järnvägens konkurrenskraft och bidra till transportsektorns klimatomställning föreslår regeringen att miljökompensationen för godstransporter förlängs till 2030. Stödet kräver ett godkännande från Europeiska kommissionen. Efter slutligt besked från kommissionen aviserar regeringen även att kunna genomföra det tidigare beslutade investeringsstödet för överflyttning av godstransporter till järnväg och sjöfart, dvs. "utökad ekobonus" (Regeringen 2024h).

Regeringen presenterade i juni 2018 en nationell godstransportstrategi. I december 2022 redovisades Trafikanalys slututvärdering (Trafikanalys 2022d). Den övergripande slutsatsen är att strategin har motiverat till bredare engagemang för godstransportfrågor i transportsektorn, men att effekterna på måluppfyllelse i termer av effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter är begränsade.

Att förändra ett transportsystem innebär att ett antal trögrörliga processer måste sättas i rullning. Samtidigt pågår den dagliga verkligheten där transportsystemet ännu visar sig robust för påfrestningar, men tecken finns på en ökad sårbarhet. Vissa sektorer, till exempel vägtransport och godshandling, har förmåga att ställa om och utvecklas inom ramen för det befintliga systemet. Att kunna möta den ökade e-handels krav på snabba och flexibla lösningar är tecken på denna förmåga genom nya och förbättrade logistiklösningar. Andra aktörer brottas med låg lönsamhet och en lägre omställningsförmåga.

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

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

## **Sammanvägd bedömning**

De dataserier som finns tillgängliga för bedömningen av denna indikatorns utveckling är delvis av äldre datum. Bedömningen av utvecklingen blir därför osäker och pekar inte entydigt i en specifik riktning. Underlaget från de internationella indexen (GCI och LPI) pekar på att Sverige i huvudsak befinner sig på en liknande nivå som tidigare. Kostnadsindexjämförelsen från Samgods av basåren 2012–2017 indikerade en sjunkande kostnadsbild generellt, men ökade kostnader per ton för segmentet "allmänt gods". För den senare jämförelsen för modellskattningarna av basåren 2017–2019 framträder en bild av relativt kraftiga kostnadsökningar för samtliga varugrupper. Kostnadsutvecklingen enligt Sveriges Åkeriföretags index för lastbilstransporter pekar också på stigande kostnader och särskilt ökade kostnader för Skogsråvara, Dragbilstransport, Tank och bulktransport samt Partigods under senare år, men att det skett en viss återhämtning och även konvergens i kostnader mellan de olika typransporterna under 2024.

För internationell sjöfart och flyg syns också tydliga kostnadsökningar under 2021 för att sedan återgå till mer normala nivåer. Producerande företags transportkostnadsandel av produktionskostnaderna har legat mycket stabilt över tid.

Baserat på nyckelmåttet som har haft svagast utveckling är den samlade bedömningen att godstransporternas tillgänglighet befinner sig på ungefär samma nivå som när de transportpolitiska målen antogs. Detta ligger också i linje med resultaten från de nöjdkundundersökningar som redovisas i avsnitt 2.2.

# NYHETER

## Längre och tyngre lastbilar

Utöver utvecklingen av BK4-vägnätet (upp till 74 ton) (Trafikverket 2023a) öppnade Trafikverket under 1 december 2023 även ett vägnät för längre lastbilar upp till 34,5 m (Trafikverket 2024c). Detta vägnät kommer att utökas de kommande åren.

Transportstyrelsen kommer att ta fram fler typgodkännande för nya fordonskombinationer utöver de som för närvarande tillåts trafikera vägnätet.

## Nya regler för lastbilar

Från den 1 juli 2024 tillåts en försöksverksamhet där företag, myndigheter eller andra organisationer kan ansöka om undantag från körkortslagen för att deras förare som har haft körkort med behörighet B i minst två år ska kunna framföra lastbil, utan släp, som drivs av alternativa bränslen och vars totalvikt överstiger 3 500 kg men inte 4 250 kg. Även om körkortskravet lättas så omfattas dessa fordon, på grund av sin vikt, av de trafikregler som gäller för tunga lastbilar (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet 2024). Under 2024 nyregistrerades 129 ellastbilar i detta segment och utgör därmed en betydande andel av de totalt 897 tunga ellastbilarna som fanns i trafik vid årets slut (Trafikanalys 2025g).

## Fortsatt dialog med näringslivet

Regeringen inledde i början av 2024 en ny dialog med näringslivet, med fokus att "utveckla förutsättningarna för godstransporter" inom fyra områden:

- Intermodalitet för ett effektivt transportsystem
- Ett konkurrenskraftigt godstransportsystem
- Ett robust och redundant godstransportsystem
- Ett fossilfritt godstransportsystem

Ett Godstransportforum har initierats. Inom ramen för det strategiska arbetet föreslår regeringen i budgetpropositionen ett godstransportpaket med åtgärder för ett effektivare utnyttjande av godstransportsystemet, med ett nationellt perspektiv som bidrar till utvecklingen av sammanhängande stråk, minskar så kallade "flaskhalsar" och har en tydlig systemsyn i bedömningen av åtgärder för att öka samhällsnyttan av transportinfrastrukturen (Regeringen 2024h).

## 2.6 Transporternas ekonomiska överkomlighet

Sedan en längre tid har regional kollektivtrafik ökat i pris, medan biltrafiken blivit mer bränsleeffektiv och därmed billigare per mil. Det senaste året har även lättnader i pålagor på fossila bränslen spelat in på bilens milpriser. Sedan pandemins slut och energiprischocken till följd av Ukrainakriget ser vi dock en tillbakagång i både bil- och kollektivtrafikpriserna från toppnivåerna 2020–21, till nivåer nära situationen 2019. Riksgenomsnittet av kollektivtrafikpriset har ökat mindre än förbättringarna i ekonomisk standard, även i de lägsta inkomstskikten, varför utvecklingen som helhet bedöms som positiv. De tre storstadslänen plus några mindre län sticker dock ut med större prishöjningar. I tolv län har det varit realprissänkningar i kollektivtrafiken, räknat per rest mil.



Transporternas ekonomiska överkomlighet mäts på olika sätt vartannat år. 2021–22 och 2024 använde vi ett nyckelmått som jämför inkomstförändringar bland hushåll med låg ekonomisk standard med prisförändringarna för bil och kollektivtrafik (Trafikanalys 2021b, c, 2022c, 2024b). Måttet tas fram vartannat år i samarbete med SCB.

I år redovisas i stället, i avsaknad av detaljerad inkomst- och fordonsstatistik, aggregerade mått enligt allmänt tillgänglig statistik. Två av måtten är uppdaterade fram till 2024: transportprisindex och bränslepriser. Övriga mått rapporteras fram till 2023. Inkomstmåttet har dessutom ett senare startdatum, 2011. Följande mått redovisas under denna indikator:

- SCB, KPI transportprisindex, 2009–2024.
- Drivmedelspriser per mil, 2009–2024 (givet 2022 års bränsleeffektivitet).
- Kollektivtrafikpriser: Regional linjetrafik 2009–2023 (Trafikanalys). Kollektivtrafikmyndighetens trafikintäkt per personmil.
- SCB, Ekonomisk standard, 2011–2023.

### Mått

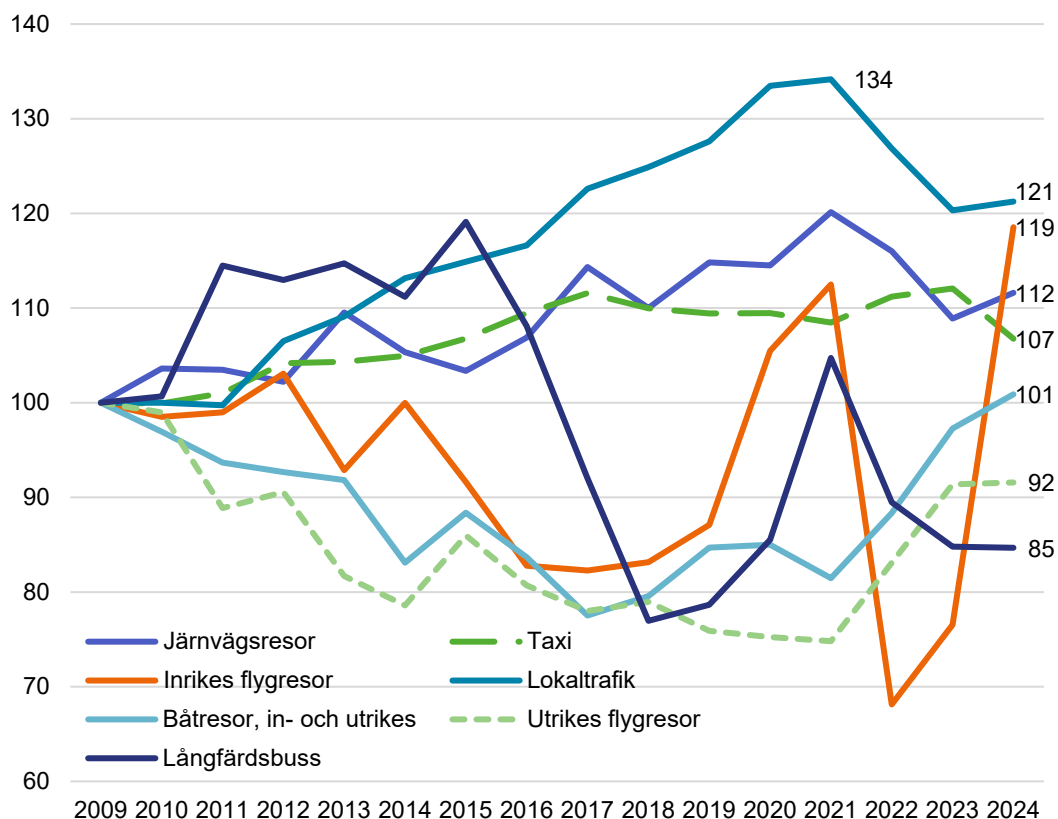
#### SCB:s transportprisindex

Europa har nu kommit ur den inflationsbubbla som orsakades av Ukrainakrisen och påföljande sanktionspaketet mot rysk olja och gas. Under åren 2022 och 2023 var den generella prisökningen över 8 procent per år. Sedan 2021 har konsumentprisindex stigit 21 procent. I det följande räknar vi dock alla indikatorer i fasta priser, borträknat den generella prisöknings-takten (KPI).

Sedan lång tid har lokaltrafik (regional kollektivtrafik), järnvägsresor och taxi (inklusive färd-tjänst och sjukresor och skolskjuts) ökat mest av alla transportprisindex sedan referensåret 2009 (Figur 2.32). Sedan pandemin ser vi dock en betydande tillbakagång i dessa priser, som landar på mellan 7 och 21 procent över 2009 års nivå, räknat i fasta priser.

Under 2022 inträffade en energiprischock som påverkade drivmedels- och elpriser (Figur 2.33). Under pandemin var resandet starkt begränsat vilket påverkade styckpriserna – de som ändå reste fick betala avsevärt högre priser än normalt. När pandemin sedan mattades av fortsatte resandet vara lågt, vilket kan ha fått vissa bolag att behöva sänka priserna för att locka tillbaka kunder. Priset på inrikes flyg, som sjönk med 40 procent mellan 2022 och 2023,

har dock rekylerat tillbaka och ligger nu på plus 19 procent. Resor med långfärdsbuss har sjunkit i pris (–15 procent), liksom utrikes flyg (–8 procent).



**Figur 2.32. Utvecklingen av priserna inom sju transportsektorer, 2009–2024. 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 (2025d, 2025c)

För jämförelser med befolkningens inkomstutveckling i Figur 2.36 räknar vi från 2011 till 2023. Utgångspunkten för utrikes flygtrafik och båtresor låg lägre 2011 än 2009, medan långfärdsbuss och järnvägsresor låg högre. Inrikesflygets senaste prisuppgång hade ännu inte inträffat, det skedde först 2024, och inte heller nedgången i taxipriser 2024. Vid en jämförelse med inkomstutvecklingen spelar detta mindre roll för slutsatserna, men lokaltrafiken har enligt den här statistiken åtminstone fortfarande ökat mer i pris under 2011–2023, +20 procent, än den genomsnittliga ekonomiska standarden, +18 procent enligt Figur 2.36.

## Bränslepriser per mil

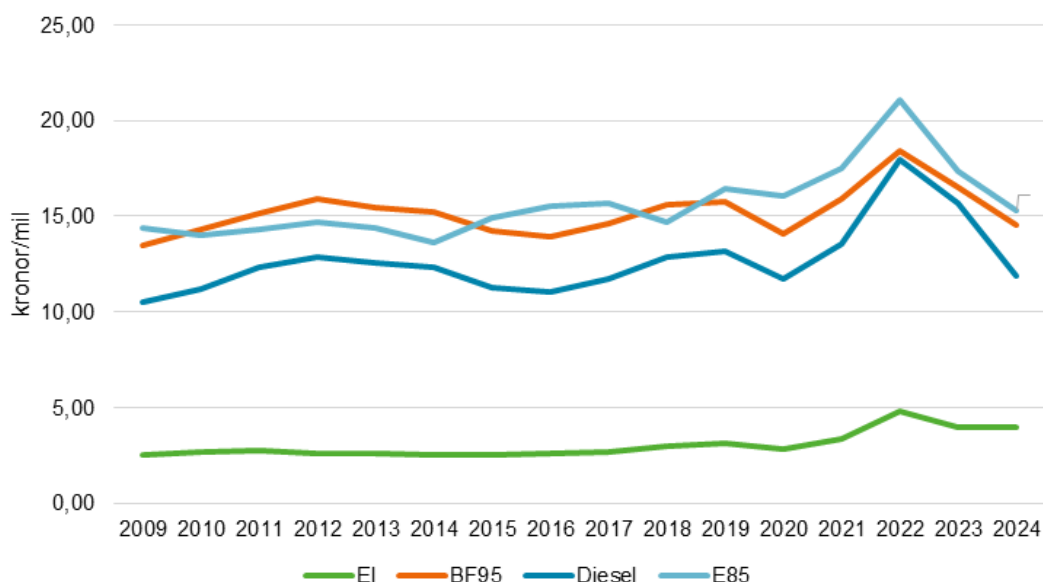
Milkostnaden med bil (i fasta priser) har legat i stort sett konstant sedan referensåret 2009, efter att ha stigit mycket speciellt 2022, som följd av Ukrainakriget och medföljande inflation. 2024 hade dock priserna för bensin (BF95), diesel och etanol (E85) sjunkit tillbaka igen till, eller under, nivåerna 2019–2020.<sup>61</sup>

Endast elpriserna har ökat väsentligt och till synes bestående, med 56 procent. Det gör dock inte så mycket, eftersom elbilens överlägsna effektivitet jämfört med förbränningsmotorer gör

<sup>61</sup> Vi vet dessutom att fossildrivna bilar över tid har blivit något mer bränsleeffektiva Trafikanalys (2021b). Transporternas ekonomiska överkomlighet – hur mäter vi det? Stockholm, Trafikanalys. PM 2021:3. [www.trafa.se/globalassets/pm/2021/pm-2021\\_3-transporternas-ekonomiska-overkomlighet--hur-mater-vi-det.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/pm/2021/pm-2021_3-transporternas-ekonomiska-overkomlighet--hur-mater-vi-det.pdf).



att elbil kostar en tredjedel till en fjärdedel per mil jämfört med diesel-, bensin- och etanolbilar (Figur 2.33). Det beror på att i förbränningsmotorer avgår omkring tre fjärdedelar av energin som värme och omvandlas inte till rörelseenergi, medan elbilens energi till närmare 90 procent omvandlas till ren rörelseenergi.<sup>62</sup>



Figur 2.33. Priser för drivmedel per mil, olika drivmedel, 2009–2024. Fasta 2024 års priser, konstant verkningsgrad.

Källa, bränslepriser: Drivkraft Sverige (2025a); elpriser: SCB (2022b, 2025g, 2025c); drivmedelsförbrukning: Trafikanalys fordonsdatabas 2022 (2024)

Anm: Drivmedelsförbrukningen per mil enligt genomsnitt i fordonsbeståndet (antas konstant över tid): bensin 0,80 l/mil, diesel 0,67 l/mil, etanol 1,08 l/mil, el 1,71 kWh/mil (WLTP-värden, delvis imputerade). E85 avser en helårsmix med ca 20 procent etanol. Elpriser avser det vanligaste hushållet, med årlig konsumtion 5 000–15 000 kwh.

Om vi även i detta fall räknar förändringarna från år 2011 till 2023 i stället, ökade bensinen i pris med 9 procent, diesel med 27 och etanol med 22 procent. Det ska jämföras med en ökning av ekonomisk standard på 18 procent under samma tid (se det avsnittet här nedan).

## Kollektivtrafikpriser

Konsumentpriset för kollektivtrafik mäter vi som kollektivtrafikmyndighetens trafikintäkt<sup>63</sup> delat med reslängden räknat i personmil. Detta för att få fram en kostnad per mil som är någorlunda jämförbar med drivmedelskostnaden för bil (vid beläggningen en person).

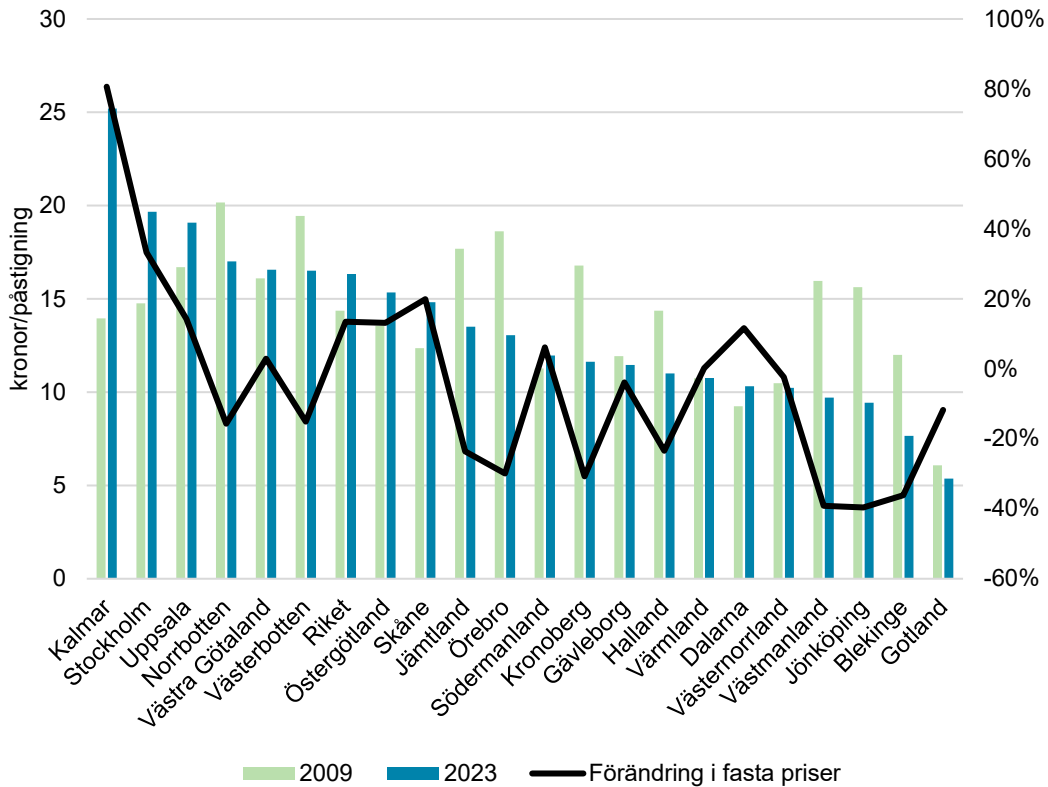
Milkostnaden i regional kollektivtrafik var 2023 16,30 kronor i genomsnitt i landet, en ökning med 13 procent i fasta priser sedan 2009 (Figur 2.34). Jämfört med 2022 var ökningen 4,5 procent.

Priset varierar från 5,36 kr/mil på Gotland, till 25,20 kr/mil i Kalmar län. I tolv av länen har det skett realprissänkningar per mil på upp till 40 procent (Jönköpings län). Även Blekinge och Västmanland har haft realprissänkningar på över 35 procent.

<sup>62</sup> Energiinnehållet i E85-bränsle (etanol) är vidare endast ca tre fjärdedelar av energin i bensin, och två tredjedelar av det i diesel. För att kunna jämföra milpriserna behöver vi justera för dessa skillnader.

<sup>63</sup> Med detta mått tas hänsyn till aktuell biljettmix med rabatter, periodkort, enkelbiljetter osv, och aktuellt resande på t.ex. periodkort. Om det finns andra trafikintäkter än dem som kommer direkt från resenärerna, t.ex. i trafikavtalen med operatörerna, hyror och liknande, kan måttet slå fel. Så även om kompensationen till operatörer, t.ex. tågforetag, sker genom ren underskottstäckning, utan någon redovisning av intäkter (t.ex. vid koncessionsavtal). Mätningarna av reslängden (personkilometer eller -mil) sker med olika metoder i olika regioner, och är också behäftade med osäkerheter.

Ungefär två tredjedelar av resandet i landet, räknat i personkilometer, står dock storstads-länen<sup>64</sup> för, varför deras pris har större vikt, och det är högre: 17,75 kr/mil. Prisökningen har i själva verket varit koncentrerad till storstads-länen, där den varit +19 procent, jämför med en fastprisjusterad *minskning* på –6 procent i övriga län sedan 2009.



Figur 2.34. Pris per personmil, mätt som trafikintäkt/personmil (vänster skala), samt förändring av pris per person och mil (höger skala), efter län och i riket. Åren 2009 och 2023.

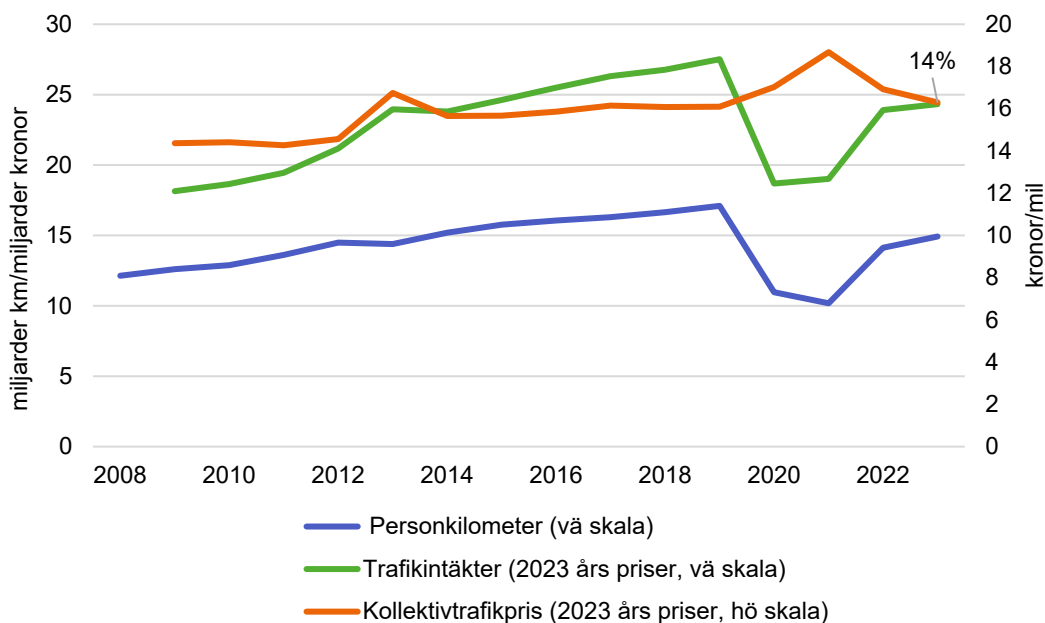
Källa: Trafikanalys (2024e) och SCB (2025c).

Anm: 2009 års värden är omräknade till 2023 års priser.

För att förstå hur kollektivtrafikpriserna förändrats under längre tid redovisar vi tidsserier för hela riket (Figur 2.35). Med undantag för några år, då justeringar uppåt har skett (2013–2014 och 2020–2022), har priset i genomsnitt i landet legat mer eller mindre stilla under långa perioder (räknat i fast penningvärde). Så var fallet 2009–2012 och 2014–2019. En kraftig justering skedde under pandemin 2020–2022<sup>65</sup>, då både resandet och intäkterna sjönk, men intäkterna sjönk tillfälligt mindre än resandet. Det ser dock ut att jämna ut sig, då priset per mil 2023 endast var 1 procent högre än 2019 (med hänsyn tagen till inflationen). Räknat sedan 2009 var prisökningen fram till 2023 13 procent, och sedan 2011 14 procent.

<sup>64</sup> Stockholms, Västra Götalands och Skåne län.

<sup>65</sup> Samma justering syns i Figur 2.32.



**Figur 2.35. Trafikintäkter och total reslängd (vänster axel) och pris per mil i kollektivtrafiken, 2009–2023 (höger axel). Fasta 2023 års priser.**  
 Källa: Trafikanalys (2024e) och SCB (2025c).

## Ekonomisk standard

Hushållens disponibla inkomster, räknat per konsumtionsenhet (dvs. ekonomisk standard)<sup>66</sup>, har i genomsnitt ökat med +18 procent mellan 2011 och 2023 (Figur 2.36, prickad linje). Bäst utveckling har den översta tiondelen av inkomstfördelningen haft med +26 procent. Sämst utveckling i ekonomisk standard har femtedelen med ungefär medianinkomster haft (decil 5 och 6), +14 procent. Medelinkomsten för hushåll med låg ekonomisk standard (LES)<sup>67</sup> har ökat mer, med mellan +16 och +20 procent.<sup>68</sup>

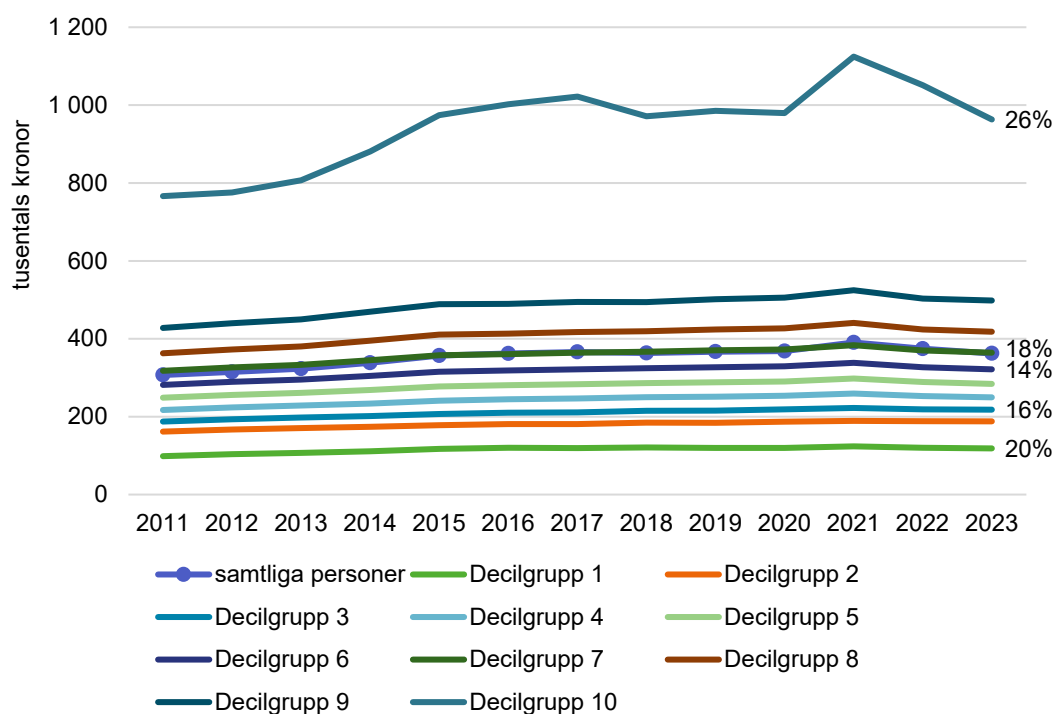
I absoluta tal har ökningen i ekonomisk standard varit cirka 20 000–31 000 för personer med låg ekonomisk standard (decilgrupp 1–3), 36 000–40 000 kronor för decil 5–6 (dvs. runt medianen för hela befolkningen), 197 000 kronor för den högsta decilgruppen, och 55 000 kronor i genomsnitt för hela befolkningen.

Andelen personer med låg ekonomisk standard ligger på ungefär samma nivå 2023 som 2011, 13 procent, efter att ha varit uppe vid som högst 14,7 procent 2021.

<sup>66</sup> "Ekonomisk standard" betyder att hushållsinkomsterna är ekvivalerade, dvs. justerade med hänsyn tagen till hushållets storlek och sammansättning. För att göra jämförelser av disponibel inkomst mellan olika typer av hushåll används ett viktsystem, där konsumtionen är relaterad till hushållets sammansättning. En andra vuxen och barn har lägre vikter än den första vuxna i hushållet. Den disponibla inkomsten divideras med den konsumtionsvikt som gäller för hushållet. Ytterligare information finns i statistikens kvalitetsdeklaration. [www.statistikdatabasen.scb.se/sq/160096](http://www.statistikdatabasen.scb.se/sq/160096)

<sup>67</sup> Låg ekonomisk standard är ett relativt fattigdomsmått, som definieras som en ekonomisk standard under 60 procent av medianen för hela befolkningen. De motsvaras av decilgrupp 1–3 i Figur 2.36.

<sup>68</sup> Utvecklingen av medianinkomsten för LES-gruppen har dock stannat vid 14 procent 2011–2023.



Figur 2.36. Inkomststruktur för hushåll uppdelade i decilgrupper per konsumtionsenhet (även kallat "ekonomisk standard"). Medelvärden per decilgrupp, tusentals kronor, per år.

Källa: (SCB 2025b).

Anm: Medelvärdet för samtliga hushåll (prickad linje) sammanfaller nästan med decilgrupp 7 i diagrammet. Decilgrupp 7 har dock haft en långsammare inkomstutveckling, 14,6 procent. Låg ekonomisk standard motsvaras av decilgrupp 3 (60 procent av medianinkomsten, som i sin tur är decilgrupp 5).

Om vi jämför denna inkomstutveckling med priserna för bil och kollektivtrafik, finner vi att den ekonomiska standarden för de flesta grupperna ökat mer än priserna för transporter, med undantag för regional kollektivtrafik ("lokaltrafik" i Figur 2.32) samt för el, diesel och etanol (Figur 2.33). Då priserna för diesel och etanol gick tillbaka kraftigt redan före 2024, delvis beroende på förändrade styrmedel, och då el trots en kraftig prishöjning fortfarande har det överlägset billigaste milpriset<sup>69</sup>, är det endast den regionala kollektivtrafiken enligt SCB:s transportprisindex som sticker ut med prishöjningar över inkomstökningarna, för alla decilgrupper förutom de översta 10 procenten. Om vi i stället lutar oss mot milpriset enligt den officiella kollektivtrafikstatistiken, där hänsyn tas till faktiskt resande, var ökningen dock endast 13 procent, alltså under inkomstökningarna i samtliga decilgrupper.

Nedbrutet per region i Figur 2.34 ser vi att det är i Stockholms, Uppsala, och Kalmar län som priserna har ökat mer än inkomsterna i samtliga inkomstdeciler. I Västra Götaland och Östergötland har priserna ökat mer än inkomsterna för alla utom de översta 10 procenten. I alla övriga län har priserna antingen ökat mindre än den decil med sämst inkomstutveckling (decil 6), eller sjunkit (räknat i fasta priser).

## Sammanvägd bedömning

Efter några år med hög inflation har priserna för transporter gått ned igen i fasta priser. Det gäller såväl bil som kollektivtrafik. Däremot började plötsligt inrikesflygets priser att öka 2024.

På längre sikt har priserna för transporter ökat, men det har även inkomsterna. Personbilsflottan blir alltmer bränslesnål och allt fler elbilar säljs, vilket motverkar prisökningarna. Sedan en längre tid är det kollektivtrafik och taxi (inklusive färdtjänst) som står för de största

<sup>69</sup> Samt att elbilar knappt fanns i fordonsparken vid jämförelseperiodens början 2011.

prisökningarna, men trenden ser ut att ha brutits och båda har nu sjunkit i pris några år, samtidigt som den ekonomiska standarden förbättras, även i de lägsta inkomstgrupperna. Sammantaget blir bedömningen därför att transporterna blivit mer ekonomiskt överkomliga för första gången sedan vi började denna uppföljning.

## NYHETER

### **Fler längre tågresor men problem regionalt**

Resandet i långväga kommersiell kollektivtrafik, och även utbudet, ligger nu över nivåerna före pandemin, men i regionerna ser det mörkare ut: de har dragits med underskott, förarbrist och inställda avgångar i tågtrafiken, vilket har lett till indragningar av trafik och avbrutna kontrakt (Transportstyrelsen 2025f).

### **Ny reduktionsplikt**

Regeringen aviserade i augusti–september att den skulle gå fram med en ny reduktionsplikt och sänkt skatt på bensin och diesel (koldioxid- och energiskatt) i tre omgångar under 2025 och 2026, syftande till att kompensera för prispåslaget av den justerade reduktionsplikten (Regeringen 2024k, Finansdepartementet 2025). I november beslutade riksdagen om förändringarna i statsbudgeten för 2025 (Finansutskottet 2024) (se även ruta på sid. 142).

### **Osäkert omvärldsläge ger osäkra bränslepriser**

Sänkt reduktionsplikt och skatt på drivmedel, lägre världsmarknadspriser och en starkare krona gjorde sammantaget att bensinpriset understeg 16 kronor litern i början av mars 2025. Det sänkta världsmarknadspriset sägs bero på både minskad efterfrågan och ökad produktion (Trafikanalys 2025c, Wallenrud 2025). Men ökade oroligheter i Mellanöstern (bruten vapenvila i Gazaremsan, houthi-angrepp utanför Yemens kust och amerikanska hot mot Iran) kan vända trenden, samtidigt som möjligheten av en vapenvila i Ukraina och eventuellt minskade sanktioner mot Ryssland kan väga åt andra hållet (Lundkvist 2025). Sammantaget ger omvärldsläget en osäker bild av bränslepriserna framöver.

### **Riktad elbilspremie till utsatta transportanvändare**

EU inrättar åren 2026–2032 en social klimatfond för att kompensera s.k. utsatta transportanvändare för höjda drivmedelspriser, som väntas bli följderna av den utvidgade utsläppsrättshandeln till bl.a. vägtrafiken (ETS2). Naturvårdsverket arbetar under 2025 med ett förslag på riktad elbilspremie till hushåll med låga och låga medelinkomster och låg tillgång till kollektivtrafik, och som därför bedöms ha små möjligheter att utnyttja den effektiviseringspotential som elbilar innebär. Förslaget syftar till att ge fler bilberoende hushåll tillgång till elbil, med betydligt lägre milpriser (se under *Bränslepriser per mil* ovan, samt ruta på sid. 142).

## 2.7 Transportbranschens villkor

Transportbranschens ekonomiska villkor för godstransporter har en fortsatt positiv utveckling. Passagerartransporterna hade en stark nedgång under coronapandemin men har i stort sett återhämtat sig nu. Nedgången gällde framför allt flyg och järnväg. Även om de branscher som har ökat mest det senaste året är de samtidigt de branscher som fortsatt ligger längst från nivåerna innan pandemin. Då nyckelmåttet antalet innehavare av C- och D-körkort har fortsatt att minska och innehavarnas medianålder har fortsatt att öka, blir slutsatsen trots många positiva aspekter att indikatorn har utvecklats i negativ riktning.



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

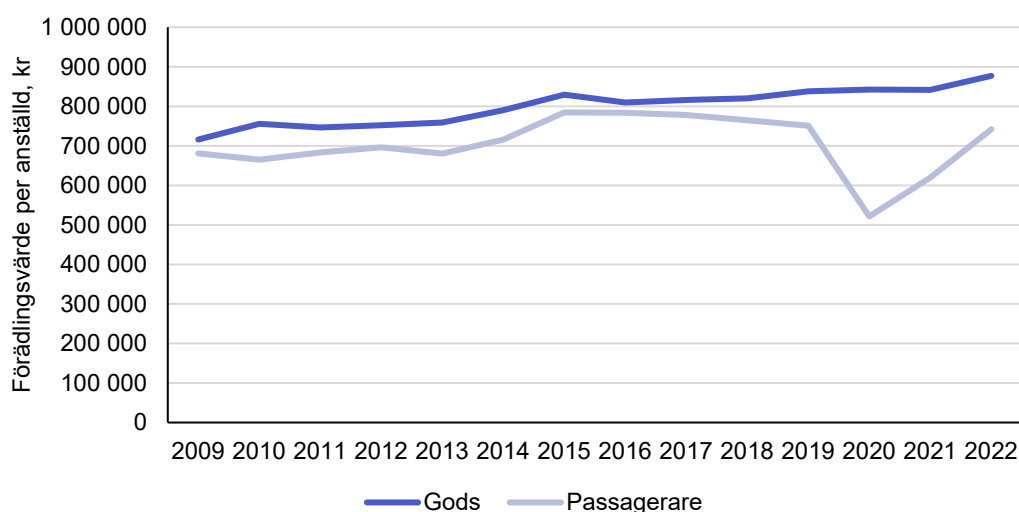
### Mått

#### Transportbranschens ekonomi

SCB redovisar företagens ekonomi fördelat på SNI. Som mått använder vi förädlingsvärdet per anställd, ett produktivetsmått, samt investeringsgraden, det vill säga nettoinvestering per summa tillgångar. Uppgifter finns publicerade fram till och med 2022.

Godstrafiken har haft en positiv utveckling vad gäller förädlingsvärde per anställd även över pandemiåren. Den genomsnittliga ökningen är 1,7 procent per år från 2009 till 2022. För passagerartrafiken hade förädlingsvärdet per anställd en positiv utveckling till och med 2015, för att sedan ha en svagt negativ utveckling till och med 2019. Förädlingsvärdet påverkades sedan starkt av pandemin och låg 2020 och 2021 på betydligt lägre nivå än åren innan.

Till 2022 har förädlingsvärdet återhämtat sig något och ligger på nästan samma nivå som 2019. Sett till hela tidsserien från 2009 till 2022 är den genomsnittliga ökningen 0,6 procent årligen, men sedan toppåret 2015 är minskningen 0,7 procent årligen (Figur 2.37).



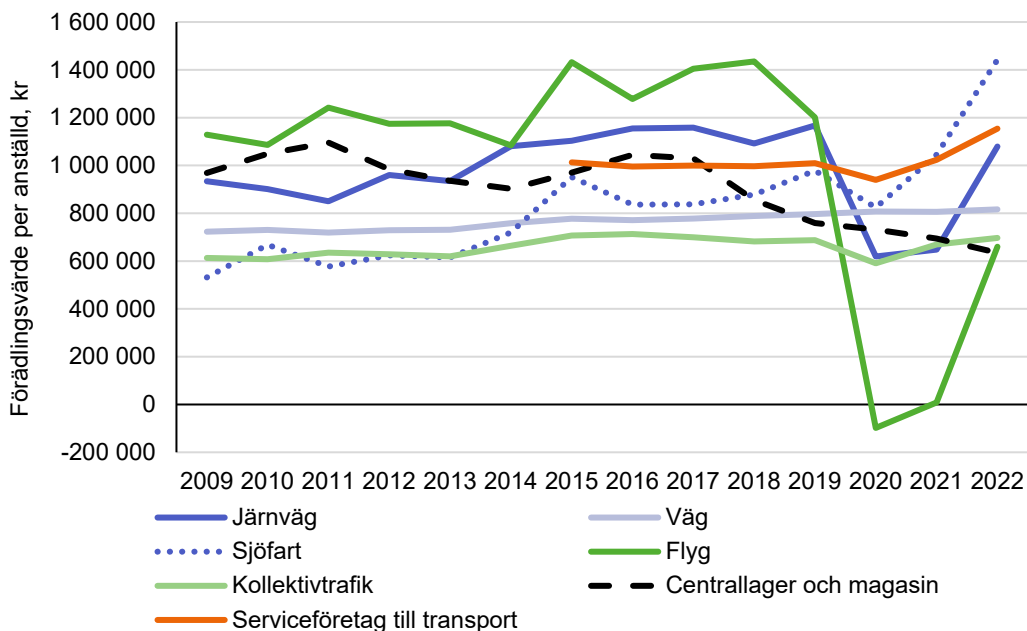
**Figur 2.37. Förädlingsvärde per anställd efter gods- och passagerartrafik för åren 2009–2022. Fasta priser 2022.**

**Källa: SCB (2024e)**

Fördelas förädlingsvärde per anställd på bransch visar samtliga branscher, med undantag för centrallagring och magasinering, en ökning 2022 jämfört med 2021 (Figur 2.38). Dock påverkades många branscher av pandemin. Till exempel är den bransch som visar på kraftigast ökning under 2022 flyget, men jämfört med 2019 är flyget fortfarande den bransch som visar på störst minskning med 45 procent. Även järnväg har haft en stor ökning 2022 och är den bransch som visar på näst störst ökning jämfört med 2021, men hör ändå till de branscher som tappat mest jämfört med 2019. Ökningen under 2022 var 67 procent, vilket innebär att branschen ligger 8 procent under nivån för 2019.

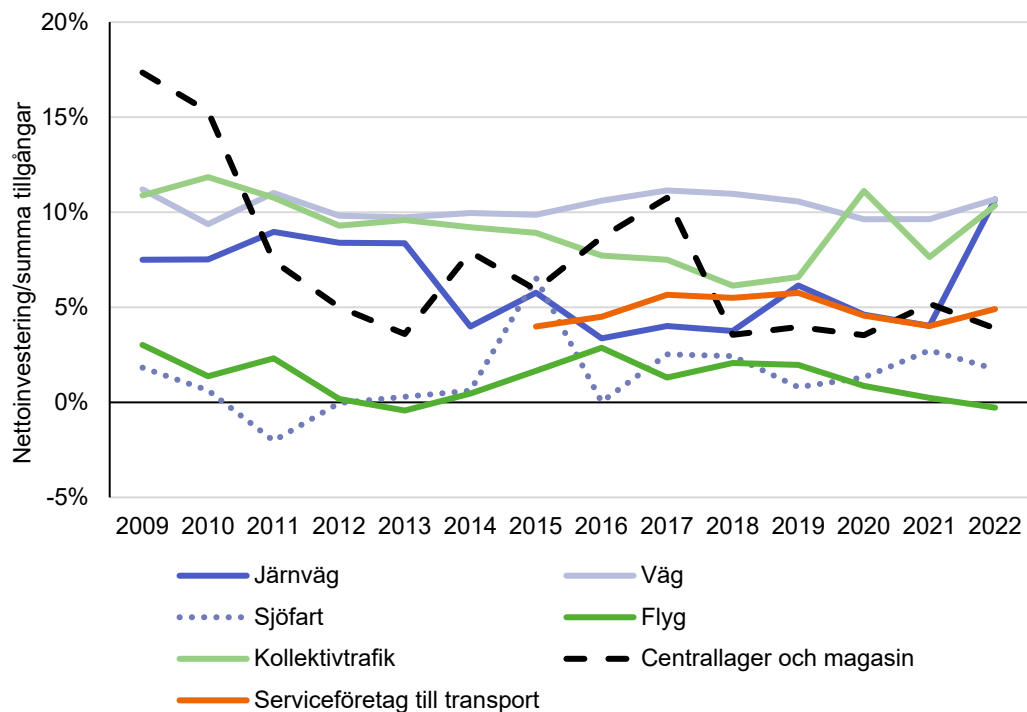
För väg, sjöfart och serviceföretag märktes inga större nedgångar under pandemin. Sjöfart ökade med 38 procent 2022, vilket är 47 procent högre än 2019. Serviceföretag har med en ökning med nästan 13 procent en ökning med drygt 14 procent sedan 2019. För väg är förändringarna över åren försiktigare och ökade med drygt 1 procent 2022, vilket är drygt 2 procent mer än 2019. Med en ökning med 4 procent 2022 för kollektivtrafik innebär det att kollektivtrafik ligger drygt en procent över nivån innan pandemin. Centrallager och magasinering hade en minskning redan innan pandemin och fortsätter som tidigare nämnt att minska. Minskningen var knappt 9 procent 2022 jämfört med 2021.

Sett över hela perioden 2009 till 2022 noteras fallande förädlingsvärden endast för Flyg samt för Centrallager och magasin.



Figur 2.38. Förädlingsvärde per anställd efter bransch för åren 2009–2022. Fasta priser 2022.  
Källa: SCB (2024e).

När man studerar investeringar blir bilden lite annorlunda. De kapitaltunga trafikslagen flyg, sjöfart och järnväg gör stora investeringar men mera sällan, medan mindre kapitaltunga branscher investerar oftare i förhållande till kapitalstocken (Figur 2.39).



Figur 2.39. Nettoinvesteringar per summa tillgångar, för företagen inom olika transportsektorer åren 2009–2022, procent.  
Källa: SCB (2024e).

Mer intressant är kanske hur nettoinvesteringarna utvecklar sig över tid, vilket är ett mått på hur respektive bransch förmår att förnya sig och anpassa produktionen efter framtida marknadskrav och konkurrens. Totalt sett är det i ingen större skillnad under åren 2016–2022



jämfört med 2009–2015. Vi ser en svag ökning som nästan endast gäller passagerartransporter. Fördelat på bransch ser vi att investeringarna ökar eller är oförändrade inom sjöfart, vägtransporter och flyg, medan de minskat inom järnväg, kollektivtrafik och centrallager och magasin under det senaste 14 åren (Tabell 2.21).

**Tabell 2.21. Nettoinvesteringar, andel per summa tillgångar, i olika transportsektorer 2009–2022.**

<i>Genomsnittliga investeringar</i>	<i>2009-2015 (%)</i>	<i>2016-2022 (%)</i>	<i>Differens (%)</i>
Gods	6,9	6,9	0,0
Passagerare	4,9	5,2	0,3
Järnväg	7,1	5,1	-2,0
Väg	10,1	10,4	0,3
Sjöfart	1,0	1,7	0,6
Flyg	1,2	1,3	0,0
Kollektivtrafik	10,0	8,3	-1,7
Centrallager och magasin	7,9	5,6	-2,3
Serviceföretag till transport		5,0	–
Totalt	5,7	5,9	0,2

**Källa: SCB (2024e)**

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

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

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

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

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

Däremot är den ekonomiska situationen för järnväg, sjöfart och flyg bekymmersam. Miljökompensationen till järnvägsföretag under senare år har bidragit till att dämpa fallet, men sjöfartens ekobonus har än så länge inte märkts som en förstärkning av företagets resultat. Samtidigt är de offentliga investeringarna i infrastruktur, drift och underhåll på en väldigt hög

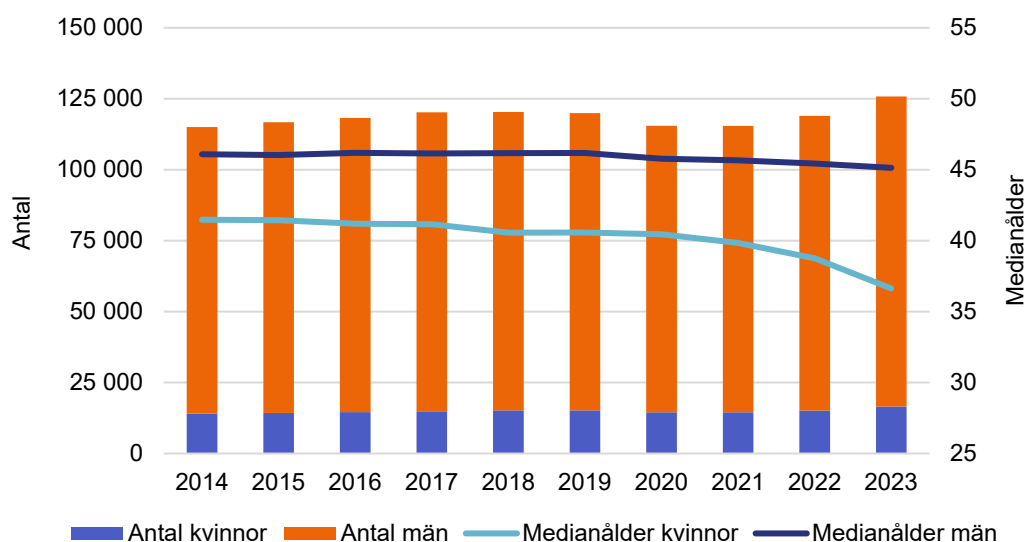
nivå inom järnvägssektorn i förhållande till dess ekonomiska betydelse, i synnerhet om vi jämför med situationen för vägsektorn.

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

## Sysselsättning

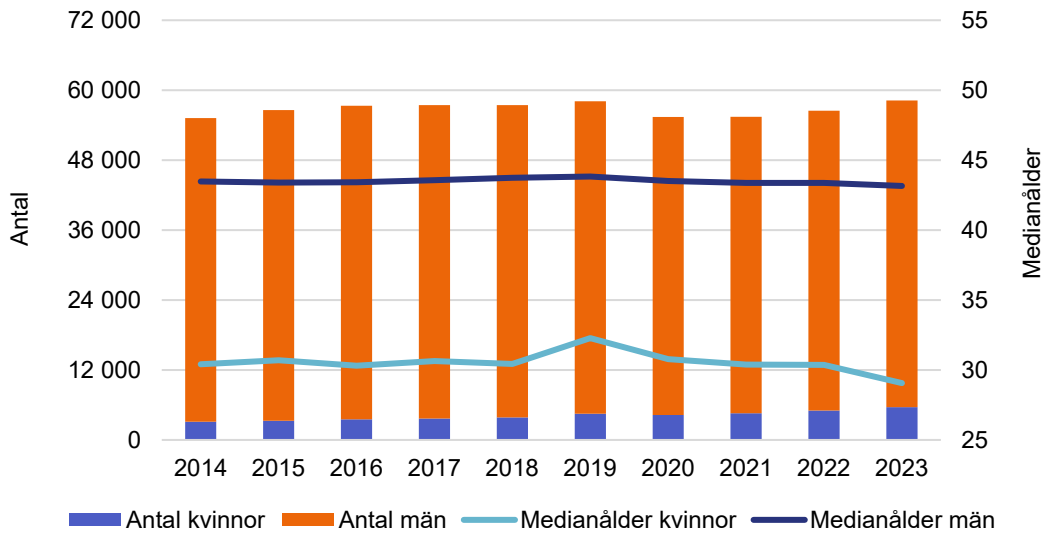
I samband med den fördjupade måluppföljningen 2018 studerade vi sysselsättningen inom transportområdet (Trafikanalys 2018). Utgångspunkten för analysen var 14 yrken som enligt SCB:s sysselsättningsregister identifierades som transportyrken.

Nedan redovisar vi uppdaterad statistik om antalet anställda inom transportyrken baserat på SCB:s sysselsättningsregister. Under 2023 var det knappt 126 000 personer anställda i de 14 transportyrkena (Figur 2.40). Sett över alla yrken är nära hälften kvinnor, men den andelen är betydligt lägre för transportyrkena, 13 procent. Medianåldern för alla yrkesverksamma är 42 år, samma för kvinnor och män, medan den i transportyrkena är 37 år för kvinnor och 45 år för män.



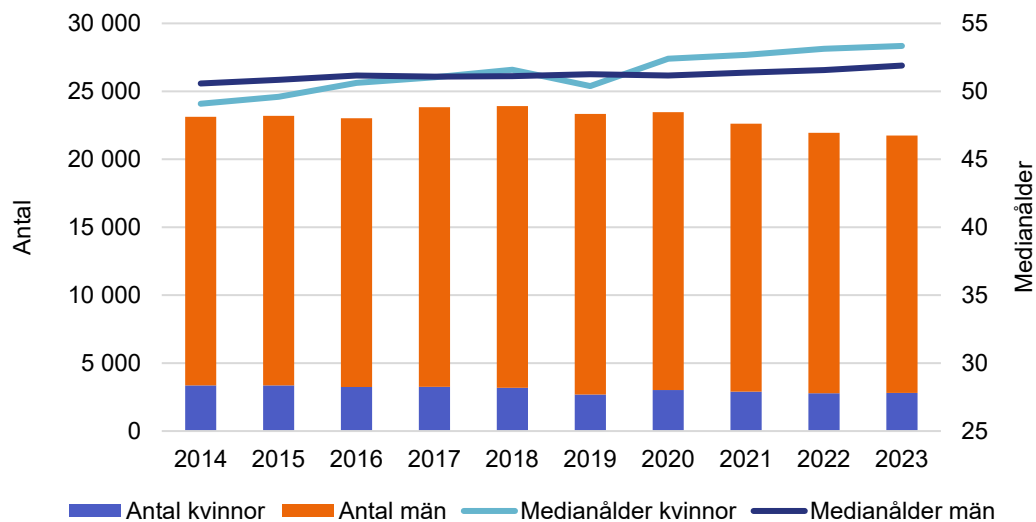
**Figur 2.40. Antal anställda, 16–64 år, i transportyrken samt deras medianålder. Åren 2014–2023.**  
Källa: SCB (2024g)

Det största transportyrket är lastbilsförare med drygt 58 000 anställda (Figur 2.41). Medianåldern för män bland lastbilsförare är 43 år, medan den är 29 år för kvinnor. Den betydligt lägre medianåldern för kvinnor bör innebära att andelen kvinnor bland de som går i pension de närmaste åren är mycket låg, vilket i sin tur bör medföra att andelen kvinnliga lastbilsförare kommer att öka de närmaste åren. Fast då från en mycket låg nivå, 10 procent, vilket är en ökning med nästan en procentenhet sedan 2022.



**Figur 2.41. Antal anställda, 16–64 år, i yrket 8332 Lastbilsförare m.fl. samt deras medianålder. Åren 2014–2023.**  
Källa: SCB (2024g).

Bussförare (inklusive spårvagnsförare) är det näst största transportyrket med knappt 22 000 anställda, varav 13 procent är kvinnor. Det är en ungefär samma som 2022 (Figur 2.42). Medianåldern är 53 år för kvinnor och 52 år för män. Den höga medianåldern för bussförare pekar mot förhållandevis höga pensionsavgångar de närmaste åren (Trafikanalys 2018).



**Figur 2.42. Antal anställda, 16–64 år, i yrket 8331 Buss- och spårvagnsförare, samt deras medianålder. Åren 2014–2023.**  
Källa: SCB (2024g)

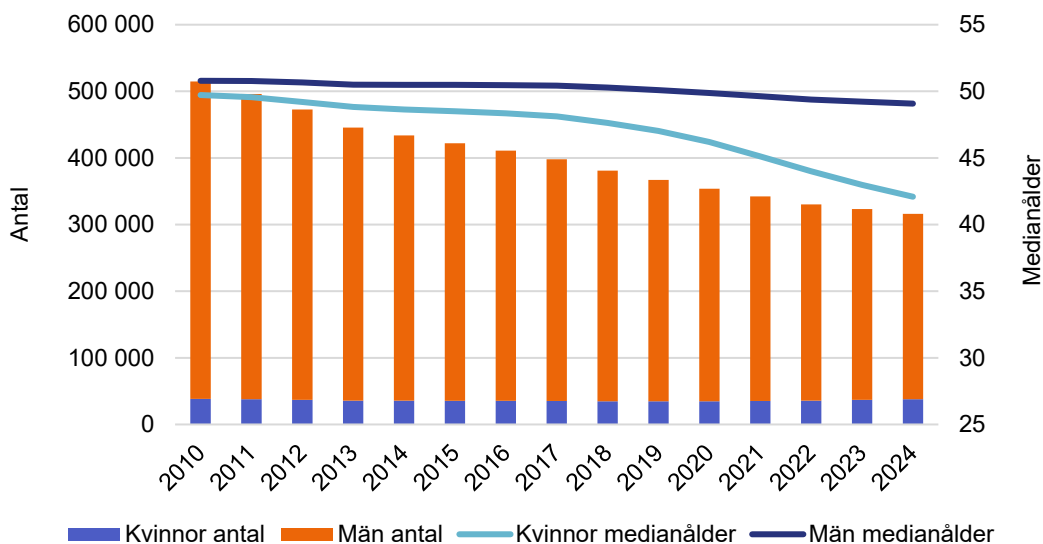
För att nå en jämnare könsfördelning bland de anställda handlar det för de flesta yrkena om att utveckla dessa så att de lockar fler kvinnor.<sup>70</sup> Framgång i sådana strävanden skulle näst intill fördubbla rekryteringsbasen, vilket kan vara viktigt när konkurrensen om arbetskraften hårdnar.

<sup>70</sup> Det finns även kvinnodominerade yrken inom transportbranschen, som t.ex. SSKY-kod 511, Kabinpersonal, tågmästare och guider m.fl. där en betydande majoritet är kvinnor.

## Innehavare av körkort för buss och tung lastbil – nyckelmått



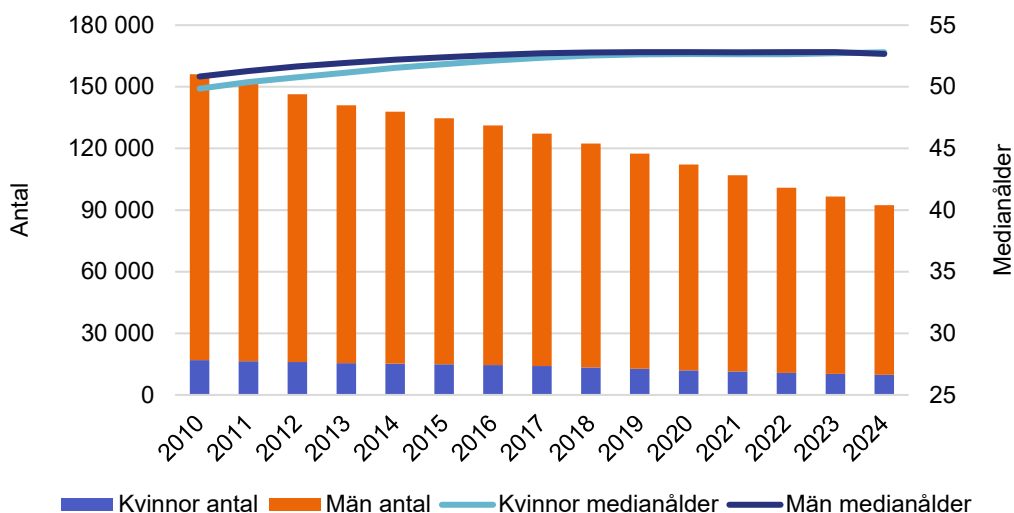
Under de senaste åren har antalet körkortsinnehavare, 18–64 år, som har behörighet att köra tung lastbil, behörighet C, minskat. Under de tio senaste åren har den årliga minskningen varit 2,7 procent (Figur 2.43). Fortfarande gäller dock att antalet innehavare av körkort för tung lastbil vida överstiger antalet yrkesverksamma lastbilsförare. Kvinnornas medianålder bland de som har behörighet att köra tung lastbil är 42 år och männens 49 år.



Figur 2.43. Antal körkortsinnehavare med behörighet C (tung lastbil), 18–64 år, samt deras medianålder. Åren 2010–2024.

Källa: Fordonsstatistik, Trafikanalys (2025c)

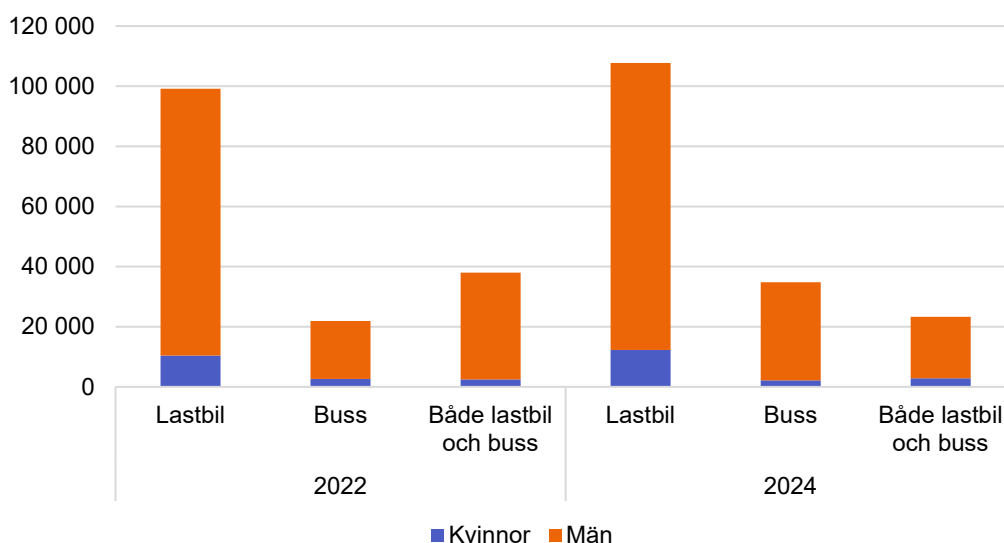
Även antalet körkortsinnehavare, 18–64 år, med behörighet att köra buss, behörighet D, har minskat de senaste åren. De tio senaste åren med i genomsnitt med 3,3 procent per år (Figur 2.44). Det är framför allt antalet män med sådan behörighet som har minskat. Även här gäller att antalet personer med behörighet att köra buss är betydligt större än antalet anställda bussförare (Figur 2.44). Medianåldern för innehavare av D-behörighet i åldrarna 18–64 år är 53 år.



Figur 2.44. Antal körkortsinnehavare med behörighet D (buss), 18–64 år, samt deras medianålder. Åren 2010–2024.

Källa: Fordonsstatistik, Trafikanalys (2025c).

Utöver C- eller D-behörighet krävs numera även ett bevis om yrkesförarkompetens för att köra tunga fordon yrkesmässigt.<sup>71</sup> Även antal personer med yrkeskompetensbevis har minskat 2024 jämfört med 2022. För lastbil har den minskat med 4 procent och för buss med 3 procent. Dock har en större andel yrkeskompetensbevis endast för buss eller för lastbil. Av dem med yrkeskompetensbevis för lastbil eller buss har 14 procent det för båda, jämfört med 24 procent 2022. Detta innebär att antalet personer som har yrkeskompetensbevis för lastbil men inte för buss, samt de som har för buss men inte för lastbil har båda ökat, vilket borde kunna innebära mindre konkurrens mellan branscherna då det gäller att hitta förare. För 2024 täcker både de med yrkeskompetensbevis för endast lastbil respektive för endast buss med god marginal behovet i de två branscherna (Figur 2.45).



Figur 2.45. Yrkeskompetensbevis för lastbil och buss 2022 och 2024.  
Källa: Transportstyrelsen (2025a) och Trafikanalys (2024b).

## Regelefterlevnad

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

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

Kontrollen av företagens skatter och avgifter visar att 18 procent av alla företag med tillstånd att bedriva yrkesmässig godstrafik på väg hade skulder registrerade på sitt skattekonto. Detta

<sup>71</sup> [www.transportstyrelsen.se/yrkesforarkompetens](http://www.transportstyrelsen.se/yrkesforarkompetens)

är en klar ökning jämfört med kontrollen som gjordes i 2022 års mätning. Däremot har företagens genomsnittliga skuldsättning minskat under samma period (Transportstyrelsen 2024d).

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

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

## Sammanvägd bedömning

Godstransporterna har en fortsatt positiv utveckling vad gäller förädlingsvärdet per anställd och verkar opåverkad av coronapandemin. Passagerartransporterna påverkades starkt negativt av pandemin, men har återhämtat sig till en nivå strax under nivån för 2019. Dock hade passagerartransporter redan innan pandemin en svag negativ trend. Den bransch som framför allt tappat sedan pandemin är flyget, men även järnväg har tappat trots en stark uppgång 2022 jämfört med 2021.

Antalet innehavare av C- och D-körkort, som är ett nyckelmått, har visserligen minskat, men det täcker väl branschens nuvarande och framtida behov av arbetskraft. Detta gäller även om vi ser till dem som också har yrkeskompetensbevis. En del av dessa är dock sysselsatta i andra branscher. Eftersom medianåldern är hög kommer många med C- eller D-behörighet att fylla 65 år under de närmaste åren. Det kommer att leda till en fortsatt minskning av personer med C- eller D-behörighet. Ett problem är dock att medianåldern för körkortsinnehavarna inte verkar minska, vilket indikerar att antalet unga personer som skaffar sig C- eller D-behörighet är lågt. Ett positivt undantag är att medianåldern för kvinnor med C-behörighet har minskat. Det största bekymret gäller stigande medianålder för personer med D-behörighet. Även om antalet personer med C- eller D-behörighet fortfarande vida överstiger branschens behov av förare vet vi att många av dessa personer inte står till transportbranschens förfogande, vilket innebär att vi så småningom kommer att nå en kritisk nivå om nuvarande utveckling fortsätter.

Branschen uttrycker själv en oro för att inte kunna täcka framtida behov genom nyrekryteringar. Framtida pensionsavgångar är förhållandevis höga inom flera yrkeskategorier, framför allt för bussförare. Vad gäller totalt antal personer med yrkeskompetensbevis 2024 minskade det något jämfört med 2022, men det var samtidigt fler som hade antingen tillstånd endast för lastbil eller bara för buss, vilket borde kunna minska konkurrenssituationen mellan branscherna. De som endast hade för lastbil 2024 är fler än verksamma inom lastbilsbranschen 2023, detsamma gäller för bussbranschen. Vår analys pekar dock mot att det finns tillräcklig utbildningskapacitet, men att det krävs en bra rekryteringspolicy för att attrahera lämpliga kandidater.

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

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

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

## NYHETER

### Statsbidrag för sammanhållna utbildningar inom fordon och transport

Från och med den 1 juli 2025 kommer statsbidrag lämnas för sammanhållna utbildningarna inom fordon och transport. Det gäller bland annat för yrkesförare  
Bussförare: 500 verksamhetspoäng, 60 000 kronor per utbildning (Skolverket 2025b).

## 2.8 Fysiskt aktiva resor

Vuxna och barn rör sig för lite och sitter stilla för mycket. Endast en liten andel barn och unga uppnår rekommenderad aktivitets-nivå genom fysiskt aktiva resor. Antalet resor och färdlängden till fots och med cykel har minskat jämfört med föregående år, även om förändringarna inte är statistiskt säkerställda. Etappmålet för andelen gång-, cykel- och kollektivtrafikresor kan ha uppnåtts år 2023, men det beror i så fall främst på en minskning av flygresor – inte på att det fysiskt aktiva resandet har ökat.



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

## Mått

### Fysisk aktivitet

Fysisk aktivitet spelar en central roll för att främja både fysisk och psykisk hälsa samt för att förbättra inlärning, koncentration och sömnkvalitet. Fysisk aktivitet kan vara allt från vardagliga rörelser till mer strukturerad träning och elitidrott (Folkhälsomyndigheten 2023c). Att inte röra sig tillräckligt eller vara stillasittande stora delar av dagen är en riskfaktor för flera folkhälso-problem, såsom typ 2-diabetes, hjärt- och kärlsjukdomar samt vissa former av cancer. Dessutom kan långvarigt stillasittande leda till fysiska belastningsbesvär, särskilt i nacke och axlar. Vårt rörelsemönster har förändrats till följd av digitalisering och ett ökat stillasittande under både arbete och fritid, samt en ökad användning av motordrivna transportsätt (Folkhälsomyndigheten 2023b).

År 2024 uppgav drygt 64 procent av befolkningen (16–84 år) att de uppnådde rekommendationerna för fysisk aktivitet, det vill säga en pulshöjande fysisk aktivitet i minst 150 minuter per vecka (Folkhälsomyndigheten 2025a). Det är en minskning sedan år 2022, med 3 procentenheter. Män uppgav i större utsträckning än kvinnor att de nådde rekommendationerna för fysisk aktivitet år 2024 (66,6 procent jämfört med 68,7 procent 2022). Kvinnors andel uppgick till 62,7 procent, vilket var en minskning med nästan 4 procentenheter jämfört med 2022. Det är den lägsta andelen som uppmätts för kvinnor sedan år 2016, och minskningen är statistiskt säkerställd. Det är kvinnor i åldrarna 45–64 år samt 30–44 år som uppger störst minskning (Folkhälsomyndigheten 2025a).

Varför just kvinnor i medelåldern har minskat sin pulshöjande fysiska aktivitet så mycket mer än kvinnor i andra åldersgrupper och än män är fortfarande en obesvarad fråga (Folkhälsomyndigheten 2025d). En möjlig förklaring till nedgången kan vara en "covid-effekt", det vill säga att den uppgång i fysisk aktivitet som sågs under pandemiåren 2020–2022 nu återgår till nivåerna före pandemin (till exempel år 2016–2018) (Folkhälsomyndigheten 2025b). Minskningen från ifjol är ett trendbrott då det varit en generell uppgång i fysisk aktivitet över tid för båda könen. Den aktuella minskningen kan därför vara en tillfällig avvikelser snarare än en långsiktig trend (Folkhälsomyndigheten 2025d).

Skolbarn som är mer fysiskt aktiva rapporterar högre livstillfredsställelse och mindre besvär med nedstämdhet, irritation, nervositet och sömnproblem, jämfört med barn som är mindre fysiskt aktiva (Folkhälsomyndigheten 2021c). Svenska barn rör sig dock generellt sett alldeles för lite då färre än en femtedel av svenska barn och unga når rekommendationen om 60 min fysisk aktivitet per dagen (Folkhälsoenkäten 2023). Sverige hamnar i botten i internationella jämförelser när det gäller andelen barn och unga som är tillräckligt fysiskt aktiva (Folkhälsomyndigheten 2021c). Denna utveckling ingår i en långsiktig trend som visar att skolungdomarnas fysiska aktivitet har minskat med upp till 30 procentenheter under de senaste 20 åren. Forskarna bakom studien menar att denna nedgång delvis kan förklaras av en ökad användning av datorer, mobiltelefoner och läsplattor, vilket i sin tur har lett till mer stillasittande (Folkhälsomyndigheten 2024c) (Raustorp 2019).

Utöver kön och ålder varierar fysisk aktivitet i befolkningen också på beroende på socioekonomiska villkor och födelseland. Bland personer med förgymnasial utbildning och personer födda utanför Europa är andelen med tillräcklig fysisk aktivitet betydligt lägre, (50 %) respektive (54 %) (Folkhälsomyndigheten 2023a).

### Stillasittande

I dagens moderna livsstil tillbringar både barn och vuxna en större del av sin vakna tid stillasittande. Ett långvarigt stillasittande ökar risken för att utveckla typ 2-diabetes, hjärt- och kärlsjukdomar samt flera vanliga cancerformer, och är dessutom kopplat till en högre risk för



förtida död. Regelbunden fysisk aktivitet fungerar som ett skydd mot dessa hälsorisker. Därför ingår minskat stillasittande och regelbundna rörelsepauser för alla åldrar i de nationella riktlinjerna för fysisk aktivitet. (Folkhälsomyndigheten 2023d), (Folkhälsomyndigheten 2021b). Idag är nästan var fjärde vuxen (23,1 procent) stillasittande i 10 timmar eller mer per dygn. Män (27,8 procent) är mer stillasittande än kvinnor (20,3 procent) (Folkhälsomyndigheten 2025a). Aktivitetsmätarstudier visar att både flickor och pojkar är stillasittande under en stor del av sin vakna tid. Efter 9 års ålder finns också tendenser till att flickor är mer stillasittande än pojkar. Största skillnaden ses vid 15 års ålder, där flickor sitter drygt 30 minuter mer per dag än pojkar (Folkhälsomyndigheten 2024a).

Att resa med motorfordon bidrar till stillasittandet, i motsats till aktiv transport med gång och cykel. Andelen personer 6–84 år som gör minst en 20 minuters resa stillasittande i bil eller i kollektivtrafiken en genomsnittlig dag var 30 procent år 2023. Det är en liten ökning jämfört med föregående år (Trafikanalys 2025e).

Stillasittande och otillräcklig fysisk aktivitet uppskattas ha kostat samhället 16,5 miljarder kronor år 2023 för sjuksomsgrupperna psykiatriska tillstånd, diabetes typ 2, hjärt- och kärlsjukdom och cancer. De direkta kostnaderna, det vill säga kostnaderna för hälso- och sjukvård, var cirka 5,5 miljarder kronor. De indirekta kostnaderna, det vill säga kostnaderna för produktionsbortfall på grund av sjukfrånvaro och förtida död, var 11 miljarder. Av dessa stod psykiatriska tillstånd för huvuddelen, med 8,5 miljarder kronor. Prognoser fram till 2040 pekar på ökande kostnader. Undersökningar visar att om en tiondel av befolkningen ökar sin fysiska aktivitet, från den lägsta nivån till de rekommenderade 150 minuter per vecka, samt om en tiondel också minskar stillasittandet till under 8 timmar per dag, kan samhällskostnaderna minska med 25 procent (Folkhälsomyndigheten 2025c).

## Fysiskt aktiva resor – nyckelmått

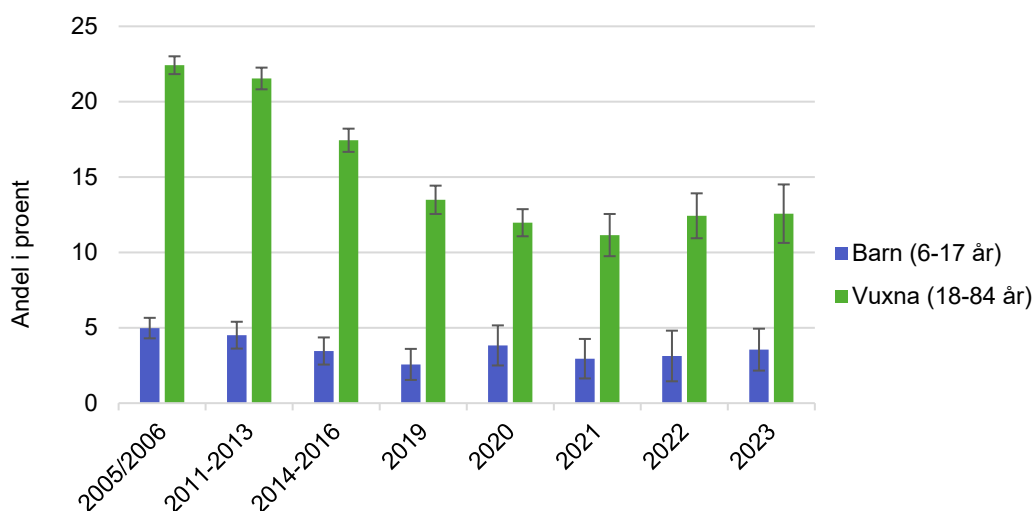
Forskning visar alltså att fysiskt aktiva resor, gång och cykling, korrelerar med många positiva hälsoeffekter och minskad risk för dödlighet. Flera studier visar också på ett dos-respons samband där risken för dödlighet minskar ju mer man promenerar eller cyklar (Ramboll 2024). Aktiva resor bidrar till att undvika cirka 3 000 förtida dödsfall och runt 16 700 kroniska sjukdomsfall i Sverige varje år. De positiva effekterna är lika stora som de sammanlagda negativa hälsokonsekvenserna av trafik<sup>72</sup>, exempelvis buller, nedsatt luftkvalitet samt antalet skadade och dödade (Trafikanalys 2019a).

Investeringar i infrastruktur för gång och cykel kan bidra till ett förbättrat hälsotillstånd genom att främja aktivt resande samt vara ekonomiskt fördelaktigt för samhället genom att leda till minskade sjukvårdskostnader samt ökad produktivitet. En utvärdering av Cykelmiljardenprojektet i Stockholm, som omfattade förbättringar av cykelinfrastrukturen och det utvidgade nätverket av cykelbanor mellan 2012–2018, bidrog till en 17-procentig ökning av aktivt resande och till att minst 98 dödsfall och nästan 239 sjukdomsfall förhindrades under hela perioden. Forskarna bedömde att Cykelmiljarden var samhällsekonomiskt lönsam, då värdet av alla nyttor översteg investeringskostnaden (Ramboll 2024).

Fysiskt aktiva resor, såsom gång och cykel, bidrar till transportpolitikens funktionsmål och hänsynsmål genom att förbättra tillgängligheten och folkhälsan. Andelen barn (6–17 år) som använde fysiskt aktiva transporter mer än 60 minuter per dag var drygt 3 procent under år 2023. Andelen vuxna (18–84 år) som använde aktiva transportsätt mer än 30 minuter per dag var drygt 12 procent samma år (Figur 2.46). Sett över en längre tidsperiod har andelen minskat för såväl vuxna som barn.

<sup>72</sup> Hälsokonsekvenserna är beräknade i DALY (Disability-Adjusted Life Years), ett mått på sjukdomsburda som inkluderar både förlorade levnadsår och år levda med funktionsnedsättning.





Figur 2.46. 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 2025. Egna bearbetningar.

Andelen cykling och gång bland både unga och vuxna var i stort sett oförändrad mellan 2022 och 2023. Antal huvudresor för både gång och cykel minskade med 3 respektive 9 procent under 2023 jämfört med 2022 och är även lägre än 2019 med 12 respektive 21 procent. Sett till färdlängd per år syns en minskning till fots och cykel på 4 respektive 3 procent jämfört med 2022, men dessa skillnader ligger inom felmarginalen (Trafikanalys 2024f). Både män och kvinnors antal huvudresor med gång och cykel har minskat de senaste åren. Kvinnors färdlängd på cykel har minskat de senaste åren medan män ökat sin färdlängd. Kvinnors färdlängd vid gång är oförändrad, medan männen har minskat sin färdlängd något (Trafikanalys 2024g).

I april 2018 införde regeringen en strategi för levande städer, vilket innebar nya etappmål för hållbar stadsutveckling. Ett av målen är att minst 25 procent av persontransportarbetet i Sverige ska ske med gång, cykel eller kollektivtrafik år 2025 (Sveriges miljömål 2022). År 2023 uppgick andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik i Sverige till  $26,5 \pm 5,3$  procent, vilket innebär att etappmålet på minst 25 procent har uppnåtts, men med en viss osäkerhet på grund av felmarginalen (Tabell 2.22). Andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik av det totala resandet år 2023 är också den högsta som uppmätts sedan mätningarna startade år 2019. Även om kollektivtrafiken ökade något 2023 jämfört med 2022, beror den höga GCK-andelen framför allt på ett minskat flygresande jämfört med åren innan pandemin.

Tabell 2.22. Genomsnittlig andel gång-, cykel- och kollektivtrafik av det totala resandet med felmarginal ( $\pm$ ) mätt som personkilometer 2023, enligt Trafikanalys resvaneundersökning.

	Andel gång-, cykel- och kollektivtrafik	Andel kollektivtrafik	Andel cykeltrafik	Andel gångtrafik
Män	23,1 $\pm$ 6,6 %	19,1 $\pm$ 6,2 %	2,4 $\pm$ 0,9 %	1,6 $\pm$ 0,4 %
Kvinnor	30,2 $\pm$ 8,1 %	25,8 $\pm$ 8,3 %	2,1 $\pm$ 0,6 %	2,3 $\pm$ 0,5 %
Samtliga	26,5 $\pm$ 5,3 %	22,3 $\pm$ 5,3 %	2,2 $\pm$ 0,5 %	1,9 $\pm$ 0,3 %

## Vad görs för att öka andelen aktiva transporter?

Under 2024 byggdes 57 km ny statlig gång- och cykelväg, en ökning från föregående år. Dessutom genomfördes säkerhetshöjande åtgärder vid 67 gång-, cykel- och mopedpassager. Inom satsningen på samfinansiering av cykelåtgärder i länsplanerna har 15 objekt färdigställts, och 232 miljoner kronor har använts för trimnings- och miljöåtgärder. Trafikverket samfinansierade även en mängd förbättringsåtgärder för gång-, cykel- och kollektivtrafik samt citylogistik via stadsmiljöavtalen, som slutfördes under året (Trafikverket 2025i).

Lokalt och regionalt görs kontinuerliga investeringar som ökar tillgängligheten och förbättrar förutsättningarna för fysiskt aktiva transporter. Under 2023 investerade 51 kommuner strax över en miljard kronor i ny cykelinfrastruktur och nästan 100 kilometer ny cykelväg, ofta med stöd av statlig samfinansiering (Cykelfrämjandet 2024). Trafikverket samverkar med relevanta aktörer kring förutsättningarna för aktiva transporter. Trafikverkets roll i samverkansarbetet är att genom vägledning och exempel stödja motsvarande arbete i regioner och kommuner (Trafikverket 2025f) (Trafikverket 2025i). Enligt NVDB<sup>73</sup> fanns det 30 357 km cykelväg i början av 2025, av dem var 15 procent statliga cykelvägar, knappt 77 procent kommunala cykelvägar och 9 procent enskilda cykelvägar (NVDB 2025).

## Sammanvägd bedömning

Endast två tredjedelar av Sveriges vuxna befolkning och en femtedel av landets barn och unga uppnår WHO:s rekommendationer för fysisk aktivitet. Andelen kvinnor som når rekommendationerna tycks dessutom minska, vilket tillsammans med att män generellt rör sig mer än kvinnor bidrar till en växande ojämställdhet i fysisk aktivitet. Både barn och vuxna sitter stilla stora delar av dagen, och få uppfyller aktivitetsrekommendationerna genom aktiv transport – en andel som dessutom har minskat över tid.

Samtidigt finns vissa ljusglimtar. Andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik av det totala resandet ligger i linje med etappmålet för hållbar stadsutveckling. Förutsättningarna för aktiva transporter har också förbättrats genom fler cykelvägar och tryggare övergångar, vilket kan skapa en mer attraktiv och säker miljö för både cyklister och fotgängare.

Den sammanvägda bedömningen är dock negativ, då trenden pekar mot ökat stillasittande, minskad fysisk aktivitet och en växande ojämställdhet i fysisk aktivitet och aktiva transporter mellan könen, trots vissa framsteg i gång- och cykelinfrastrukturen.

<sup>73</sup> NVDB (nationell vägdatabas) är resultatet av ett regeringsuppdrag som Vägverket fick 1996.

## NYHETER

### **Stöd till rörelse, friluftsliv och nytt kompetenscentrum**

Regeringen avsätter 19 miljoner i 2025 års budgetproposition för ökad fysisk aktivitet. Pengarna ska ges som stöd till organisationer som verkar för ökad fysisk rörelse och friluftsliv, samt att ett nationellt kompetenscentrum för fysisk aktivitet ska inrättas vid folkhälsomyndigheten (Regeringen 2024f).

### **Fritidskortet ska främja barns rörelse**

Regeringen har initierat en reform kallad Fritidskortet för att främja barns och ungas deltagande i fritidsaktiviteter inom idrott, kultur, friluftsliv och föreningsliv. Målet är att ge alla barn i åldrarna 8 - 16 år, särskilt de från socioekonomiskt utsatta hushåll, möjlighet till en aktiv och meningsfull fritid i gemenskap med andra. Fritidskortet ska lanseras under 2025 (Regeringen 2024c).

### **Satsning på fysisk aktivitet på recept**

Regeringen förstärkte satsningen på fysisk aktivitet på recept (FaR) genom att tillföra 59 miljoner kronor till regionerna under 2024. Ytterligare 4,5 miljoner avsattes till professionsorganisationer för att stödja införandet av nationella riktlinjer (Regeringen 2024e). Socialstyrelsen fick i uppdrag att säkerställa ett kvalitetssäkrat kunskapsstöd för fysisk aktivitet vid sjukdomstillstånd (Regeringen 2024b).

### **Satsningar för ökat aktivt resande**

Under 2024 har flera initiativ genomförts för att öka människors aktiva resande. Trafikverket har publicerat en idéskrift om hur trafiksäkerhet kan integreras i arbetet med att främja gång- och cykeltrafik (Trafikverket 2024m). Ett nytt forskningsprogram, "Gångcentrum", har etablerats för att stärka planeringen av gångtrafik (Trafikverket 2024h). Regionala satsningar, såsom Västtrafiks projekt "Vintercyklist", har genomförts för att öka cykling även under vintermånaderna (Västtrafik 2024).

### **Ny strategi för levande och trygga städer**

Regeringen presenterade i januari 2025 en ny strategi för levande och trygga städer. Strategin betonar bland annat vikten av att utforma stadsmiljöer som kan bidra till ökad fysisk aktivitet och betydelsen av att planera för trafiksäkra skolvägar (Regeringen 2025a).

## 2.9 Tillgänglighet utan transporter

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

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



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

### Mått

#### Tillgång till digital infrastruktur — nyckelmått

År 2016 togs en bredbandsstrategi fram av den dåvarande regeringen. Den innehöll tre mål, varav två<sup>74</sup> fortfarande gäller:

1. År 2025 bör hela Sverige ha tillgång till snabbt bredband. Detta konkretiseras kring tre delmål för hastigheter i fiber eller motsvarande i alla hushålls och företags absoluta närhet. Alla tre delmålen måste vara uppfyllda<sup>75</sup> för att nå 2025 målet.
  - 98 procent av alla hushåll och företag bör ha tillgång till bredband om minst 1 Gbit/s i hemmet och på arbetet,
  - 1,9 procent bör ha tillgång till minst 100 Mbit/s,
  - 0,1 procent bör ha tillgång till minst 30 Mbit/s.
2. År 2023 bör hela Sverige ha tillgång till stabila mobila tjänster av god kvalitet (PTS 2022).

Enligt Post- och telestyrelsen (PTS) som följer<sup>76</sup> tillgången till bredband och mobiltäckning nåddes 2025 målets första delmål under oktober 2023 eftersom 98,63 procent av alla hushåll och företag då hade tillgång till 1 Gbit/s eller fiber i sin absoluta närhet. Enligt PTS är trådbundna tekniker som fibernät och kabel-tv-nät de enda tekniker som i dagsläget kan leverera bredbandstjänster med 1 Gbit/s. Utbyggnaden av fiber har kommit långt i Sverige och de återstående hushållen och företagen är ofta avlägset belägna, vilket även ökar kostnaderna för anslutning. Den fortsatta fiberutbyggnaden i Sverige är därför nu beroende av stödfinansiering (PTS 2024b).

<sup>74</sup> Det tredje målet avsåg ett mål för bredbandsutbyggnaden år 2020. Att minst 95 procent av alla hushåll och företag bör ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s. Eftersom slutåret är passerat behandlas det inte i denna rapport.

<sup>75</sup> Anslutning krävs inte för måluppfyllnad. Det räcker med att det finns tillgång till lämplig infrastruktur i den absoluta närheten, att det är möjligt att köpa en bredbandsanslutning.

<sup>76</sup> Detta gör PTS i två separata, årligen återkommande, rapporter. Den ena (PTS mobiltäcknings- och bredbandskartläggning) beskriver tillgången till bredband och mobiltelefoni i dagsläget. Den andra (Uppföljning av regeringens bredbandsstrategi) är framåtblickande med prognoser kring den förväntade tillgången i framtiden.



I oktober 2023 beräknade PTS att andelen hushåll och företag med tillgång till 100 Mbit/s uppgick till 98,8 procent. Andelen hushåll och företag med tillgång till 30 Mbit/s uppgick under samma period till 99,83 procent. Denna siffra inkluderar dock inte hushåll och företag med enbart satellittäckning.

Trådlösa tekniker såsom bredband via satellit<sup>77</sup> kan erbjuda bredbandstjänster som bidrar till att nå 2025 års mål. Bredband via satellit räknas till typen fast bredband och möjliggörs via tre separata antenner; en stationerad hos internetleverantören, en i rymden och en parabolantenn hos kunden. Tjänsten är främst designad för att kunna ge fast bredband på otillgängliga platser exempelvis till sjöss eller på landsbygden (Bredbandsval.se 2024). Det pågår idag en snabb utveckling med stora investeringar i nya och uppgraderade satellit-system, både GEO-stationära satelliter<sup>78</sup> och lågflygande satelliter<sup>79</sup>.

Satellitoperatören Starlink har som enda aktör på marknaden etablerad kapacitet med lågflygande satelliter med marknadsförd hastighet på 100 Mbit/s i hela Sverige. Det rör sig fortfarande om relativt få tecknade abonnemang, cirka 1 500 i december 2023. PTS bedömer att minst 37 000 hushåll och företag skulle behöva satellitlösningar för att nå delmålet om 100 Mbit/s år 2025. För att nå delmålet om minst 30 Mbit/s skulle det enligt PTS räcka med att cirka 6 000 hushåll och företag väljer att skaffa ett abonnemang hos Starlink. Risken med enbart en aktör på marknaden är att användare som är beroende av satellit blir utan snabbt bredband, åtminstone på kort sikt, om aktören slutar att tillhandahålla tjänsten i Sverige (PTS 2024b). EU:s satellitprojekt IRIS<sup>2</sup> syftar till att tillhandahålla säker och pålitlig kommunikation över hela EU, men förväntas bli tillgänglig för allmänheten först omkring år 2030 (Europeiska kommissionen 2024).

PTS bedömer att delmålet om 30 Mbit/s i praktiken kan ses som uppfyllt, om de hushåll och företag som saknar bredbandsinfrastruktur i sin närhet skulle skaffa ett satellitabonnemang. PTS bedömer däremot att delmålet om 100 Mbit/s sannolikt inte kommer att vara uppnått år 2025. Detta innebär att det övergripande målet om att hela Sverige bör ha tillgång till snabbt bredband år 2025 sannolikt inte kommer att uppnås, eftersom alla tre delmålen måste vara uppfyllda.

PTS prognos är att upp till 99,1 procent av hushållen och företagen i Sverige kan ha tillgång till 1 Gbit/s år 2025. De uppskattar även att 99,3 procent av hushållen och företagen i Sverige kan ha tillgång till fiber eller andra accesstekniker<sup>80</sup> som medger minst 100 Mbit/s och att 100 procent har tillgång till 30 Mbit/s 2025 (Tabell 2.23).

**Tabell 2.23. Prognos och bedömning av delmål av 2025-målet för bredbandsutbyggnad.**

2025-målet	Delmål 1Gbit/s	Delmål 100 Mbit/s	Delmål 30 Mbit/s
<b>Målvärde</b>	98%	99,90%	100%
<b>Prognos 2025</b>	Upp till 99,1%	Upp till 99,3%	100%
Uppfyllt	Ja	Nej	Ja

**Källa: PTS PTS (2024b).**

<sup>77</sup> Eftersom uppkopplingen till internet via satellit kräver en parabolantenn kallas bredband via satellit ibland även för bredband via parabol eller internet via parabol.

<sup>78</sup> Geostationära satelliter är placerade över ekvatorn på cirka 36 000 km höjd och roterar med jorden. En satellit i en geostationär bana håller en fast position ovanför en punkt på jordytan. Denna typ används därför av många satelliter för TV- och radiokommunikation. Det långa avståndet från jorden gör att det tar relativt lång tid för signalen att ta sig fram och tillbaka till satelliten, vilket kan försämra den upplevda tjänstekvaliteten.

<sup>79</sup> Icke-geostationära satellitsystemen ligger på 300–2 000 km över jorden. Det är ett relativt kortare avstånd jämfört med geostationära satelliter, vilket minskar signalfördröjningen.

<sup>80</sup> Accesstekniker är den teknologi som möjliggör internet- och nätverksanslutningar för slutanvändare, antingen via kabel (fiber, koppar, coaxial) eller trådlöst (mobilnät, satellit, Wi-Fi).

Utgångspunkten i bredbandsstrategin är att marknaden ska bygga näten. Huvuddelen av fiberutbyggnaden i Sverige utförs idag av större privata bolag. I takt med att fibernäten når allt längre ut på landsbygden minskar den kommersiella lönsamheten, merparten av den återstående utbyggnaden är därför beroende av offentliga stödmedel (PTS 2023).

Det finns ett statligt bredbandsstöd för områden där det inte finns förutsättningar att bygga nät på kommersiell grund. Under 2024–2027 finns 3,8 miljarder kronor aviserade för nya bredbandsprojekt som har kapacitet om minst 1 Gbit/s. Under 2024 infördes en ny utbetalningsmodell för bredbandsstöd med syfte att öka takten och vässa processen för bredbandsutbyggnad i glesbygd. Enligt den nya modellen kommer stödet att betalas ut i omgångar, årligen, enligt en förutbestämd utbetalningsplan och de som tar emot bredbandsstödet måste redovisa sina kostnader innan sista utbetalningen genomförs (Regeringen 2024a).

Vid utgången av 2023 fanns det ungefär 4,3 miljoner abonnemang med fast bredband, vilket jämfört med föregående år är nästintill oförändrat. Fyra av fem fasta bredbandsabonnemang utgörs nu av fiber och marknaden har, enligt PTS, mättats i takt med att de allra flesta hushåll som vill ha snabbt bredband också har haft möjlighet att skaffa det. Från toppåren 2016–2018 då tillväxttakten i nya fiberabonnemang ökade med över 300 000 på årsbasis har antalet nya abonnemang avtagit år efter år. Mellan juni 2023 och juni 2024 tillkom endast 56 000 nya sådana abonnemang, vilket är den lägsta tillväxten på årsbasis hittills (Post- och telestyrelsen 2024d).

Det andra målet i bredbandsstrategin, att hela Sverige 2023 bör ha tillgång till stabila mobila tjänster av god kvalitet, innebär att människor ska ha möjlighet att använda mobila tjänster och applikationer utanför hemmet och arbetet, såsom på bussen, i bilen eller på promenaden. PTS har definierat områden där människor normalt befinner sig, samt vilken kapacitet som krävs för att uppnå regeringens mobilmål. Inom ramen för detta har PTS kategoriserat olika typer av områden och krav på kapacitet (nedladdningshastighet) inom dessa utifrån användarsituationer för respektive område. Exempelvis ställs det högre krav på kapacitet (30 Mbit/s) i områden där många antas vistas samtidigt såsom längs bilvägar och järnvägar med hög trafik. Lägre krav (10 Mbit/s) ställs där färre människor kan antas vistas samtidigt såsom lågt trafikerade bilvägar och vandringsleder. I fritidshusområden utgår metoden från att det räcker med mobiltäckning för utomhusanvändning. Målet är dynamiskt i bemärkelsen av definition av god tjänstekvalitet och hur användare normalt sett använder tjänster i mobilnätet.

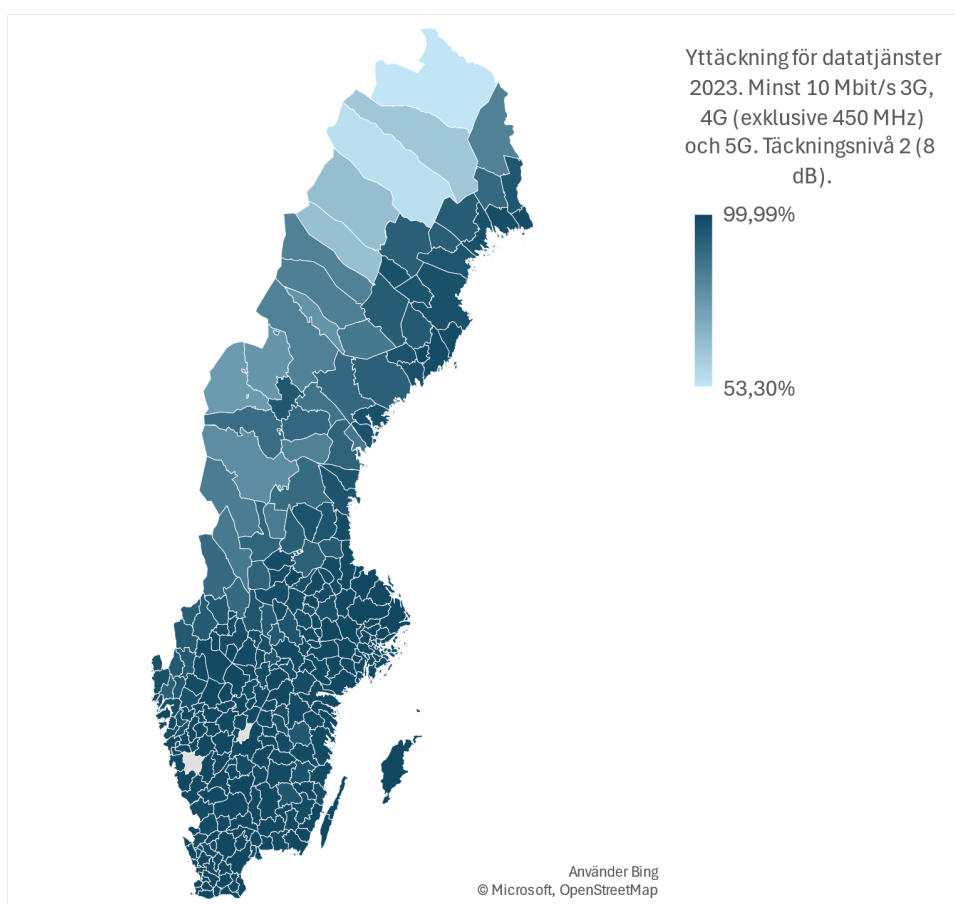
Den totala yta där människor normalt befinner sig beräknas till 19 520 km<sup>2</sup>, vilket motsvarar ungefär 5 procent av Sveriges yta. I oktober 2023 uppskattar PTS att 95,5 procent av denna yta hade stabila mobila tjänster av god kvalitet.<sup>81</sup> Mobiltäckning med tillräcklig kapacitet saknas således i 967 km<sup>2</sup>. Därmed bedömer PTS att det andra målet i bredbandsstrategin om stabila mobila tjänster i hela Sverige sannolikt inte uppnåddes under 2023. Ökad täckning och kapacitet för bil- och järnvägsnäten är avgörande för att närma sig detta mål.

Andelen bilvägar med tillgång till mobila tjänster av god kvalitet är förhållandevis låg jämfört med exempelvis järnväg, handelsområden eller bebyggda områden runt byggnader. Men ökningstakten är snabb, främst tack vare utbyggnad av 4G. För järnvägen har statliga stöd betalats ut för att förbättra mobiluppkoppling för resenärer, vilket enligt PTS haft god effekt. En betydligt högre andel av vägarna, än de som uppfyller mobilmålet, har täckning som gör det möjligt att tala i telefon eller skicka sms. Täckning som möjliggör nödsamtal (112) är nära 100 procent för alla vägtyper (PTS 2024a).

<sup>81</sup> Mobiltäckningen utgår från den aggregerade täckningen av alla mobiloperatörer för olika områden. En yta motsvarande 18 554 km<sup>2</sup> hade tillgång till mobiltäckning i enlighet med målet 2023.

Ett kompletterande mått till ytan där människor normalt befinner sig är geografisk yttäckning för hela Sveriges yta, det vill säga mobiltäckning i områden även där människor normalt inte befinner sig men där det ändå är relevant med mobiltäckning, t.ex. i skogsområden och dylikt (detta mått ingår därmed inte i uppföljningen av mobilmålet ovan).

En yttäckning med minst 10 Mbit/s ger funktionell tillgång<sup>82</sup> till internet enligt Post- och telestyrelsen (Post- och telestyrelsen 2023). Yttäckningen med minst 10 Mbit/s<sup>83</sup> skiljer sig kraftigt åt över landet. I riket som helhet var den 86,74 procent under oktober 2023. På länsnivå var den lägst i Norrbottens län (69 procent), Jämtlands län (82 procent) och Västerbottens län (87 procent). På kommunnivå är Kiruna lägst med 53 procent i yttäckning (Figur 2.47). Samma år uppgick yttäckningen om minst 100 Mbit/s i riket till 1,3 procent. Samtidigt var yttäckningen för taltjänster i Sverige 92,11 procent.



**Figur 2.47. Yttäckning för datatjänster minst 10 Mbit/s 3G, 4G (exklusive 450 MHz) och 5G, med täckningsnivå 2 (8 dB). År 2023.**  
Källa: PTS (2024a).

## Digitala aktiviteter på nätet

Arbete på distans och e-handel är de digitala aktiviteter på nätet som vi använder för att belysa tillgängligheten utan resor och transporter. Under 2024 noterar vi att färre arbetade

<sup>82</sup> Nivån för grundläggande internet (funktionell tillgång till internet enligt Förordning (2018:20) om stöd för åtgärder som ger tillgång till telefoni och funktionell tillgång till internet) är 10 Mbit/s.

<sup>83</sup> Yttäckning för datatjänster minst 10 Mbit/s avser 3G, 4G (exkl. 450 MHz) och 5G. Här används täckningsnivå 2 (8 dB).



hemifrån, även om andelarna är fortsatt höga. Samtidigt ökade e-handelns omsättning jämfört med 2023.

Undersökningar visar att nästan alla (95 procent) över 15 år i Sverige använder internet, det är samma nivå som föregående år.<sup>84</sup> I åldern 16–64 år uppger 100 procent att de använder internet. På befolkningsnivå är det lika många män som kvinnor som använder nätet. De som inte använder internet är i pensionsåldern, men här finns stor skillnad på yngre och äldre pensionärer. Icke-användarna över 75 år är fem gånger så många jämfört med dem i åldern 65–75 år (Internetstiftelsen 2024a). Internetstiftelsen ställde under 2022 frågor om vad som begränsar respondenternas internetanvändning. De största begränsningarna upplevs då personer vill skydda den personliga integriteten (81 procent), av otrygghet (50 procent) och av tekniken (43 procent). 13 procent uppger att de begränsas av uppkopplingen, 8 procent av kostnaden och 2 procent av funktionsvariationer (Internetstiftelsen 2022). I ett regeringsuppdrag kring insatser för ökad digital inkludering och användning av digitala tjänster redovisar PTS pågående insatser på området samt behov av åtgärder. PTS föreslår bland annat att de bör få ett utökat ansvar att informera allmänheten om trygg och säker användning av internet för att öka människors tillit och trygghet till att använda digitala tjänster och funktioner (Post- och telestyrelsen 2024b).

Det finns flera undersökningar som studerat hur stor utsträckning som svenskar arbetar på distans. Men eftersom frågeställningarna skiljer sig mellan undersökningarna försvåras tidsserier.

Enligt tidigare nationella resvaneundersökningar, (RVU) för åren 2011–2016, arbetade ungefär 20 procent hemifrån någon gång.<sup>85</sup> Internetstiftelsens undersökning *Svenskarna och internet* har haft med frågor om distansarbete vissa år. I deras senaste årliga undersökning som genomfördes i början av 2024 svarade 46 procent att de arbetat hemifrån digitalt minst någon dag i veckan under den föregående 12-månadersperioden (Internetstiftelsen 2024b). Det var en minskning för andra året i följd, vilket tydligt speglar en tillbakagång i hemarbetet efter pandemins avmattning. Andelen personer som arbetade hemifrån var som högst under pandemin, 51 procent 2021 och 57 procent 2022. Under 2023 var andelen 48 procent (Internetstiftelsen 2023). Det senaste året innan pandemin som arbete hemifrån undersöktes av Internetstiftelsen var 2018. Då använde 42 procent av befolkningen från 16 år och uppåt internet för att arbeta hemifrån minst varje vecka (Internetstiftelsen 2018).<sup>86</sup>

Digitalt hemarbete domineras av tjänstemän med högskoleutbildning, som bor i ett höginkomsthushåll (det vill säga där hushållets årsinkomst är 700 000 kronor eller mer) i storstäder. Av personer i låginkomsthushåll (upp till 399 000 kronor) svarar endast 26 procent att de jobbar hemifrån. En större andel män, 49 procent, än kvinnor, 44 procent, uppger att de arbetat hemifrån minst någon dag i veckan (Internetstiftelsen 2024b).

Även SCB började under pandemin ställa frågor om hemarbete i sin arbetskraftsundersökning, AKU, och resultaten publiceras numera månatligen i deras statistikdatabas. Under 2024 arbetade sex av tio inte hemifrån alls. Omkring 23 procent arbetade hemifrån mindre än hälften av dagarna, medan 14 procent jobbade hemifrån hälften eller mer av arbetsdagarna. För samtliga grupperingar var hemarbetet en procentenhet mindre än under

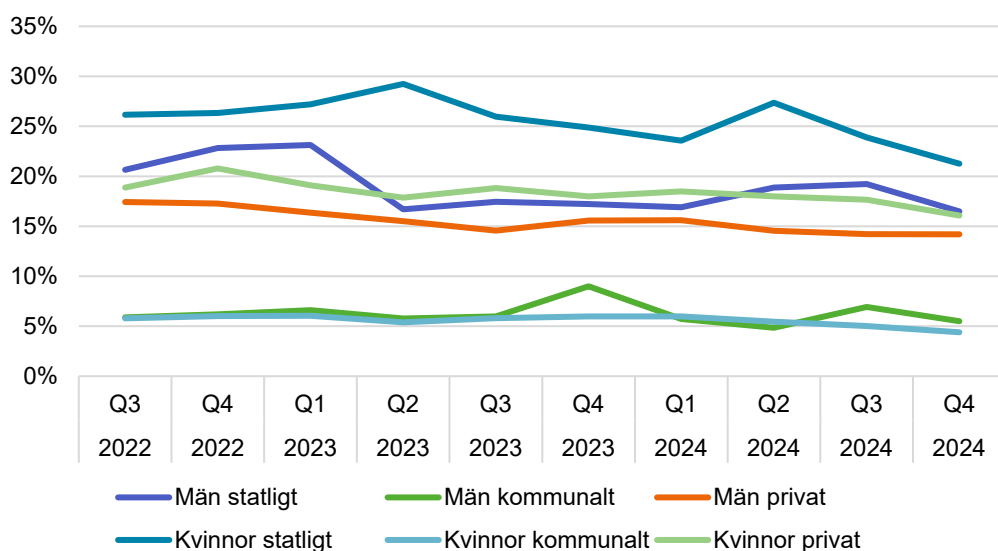
<sup>84</sup> Respondenterna i denna undersökning tillhör den svensktalande befolkningen som är förmögna att svara på en undersökning via telefon eller webb. Det innebär att personer som inte behärskar det svenska språket, eller som lider av exempelvis demens, har läs- och talsvårigheter eller av andra skäl inte kan svara eller nås inte ingår.

<sup>85</sup> Särskilt uttag ur Trafikanalys resvaneundersökningar (RVU) 2011–2016. Efter 2016 saknas frågeställning kring distansarbete i RVU.

<sup>86</sup> Observera dock att frågeställningen var annorlunda 2018 jämfört med senare år. Att "använda internet för att arbeta hemifrån" är inte samma sak som att "arbeta hemifrån över internet", då man inte kan anta att den första frågan innebär att arbetet hemifrån helt och hållet ersatt arbete på arbetsplatsen. Svansandelarna blir därför sannolikt högre på den första frågan.

2023. AKU visar att det är stor skillnad på hemarbete mellan olika yrkesgrupper, statlig sektor dominerar i andelen hemarbete (SCB 2025a).

Av de personer som jobbat hemifrån hälften eller mer än hälften av arbetsdagarna dominerar andelen kvinnor och män i statlig sektor, följt av kvinnor i privat sektor, under slutet av 2024.<sup>87</sup> Om vi jämför sista kvartalet 2023 och 2024 framgår att andelen personer som arbetat hemifrån minskat i samtliga sektorer (Figur 2.48).



**Figur 2.48. 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 2022–2024. Källa: SCB (2024a).**

Sammanfattningsvis har andelen som brukar distansarbete i någon mån ökat från knappt 20 procent när de transportpolitiska målen antogs till närmare 40 procent år 2024. Vår tolkning av det är att möjligheten att arbeta på distans och tillgängligheten utan resor och transporter har ökat, även om vi ser en viss tillbakagång efter pandemin.

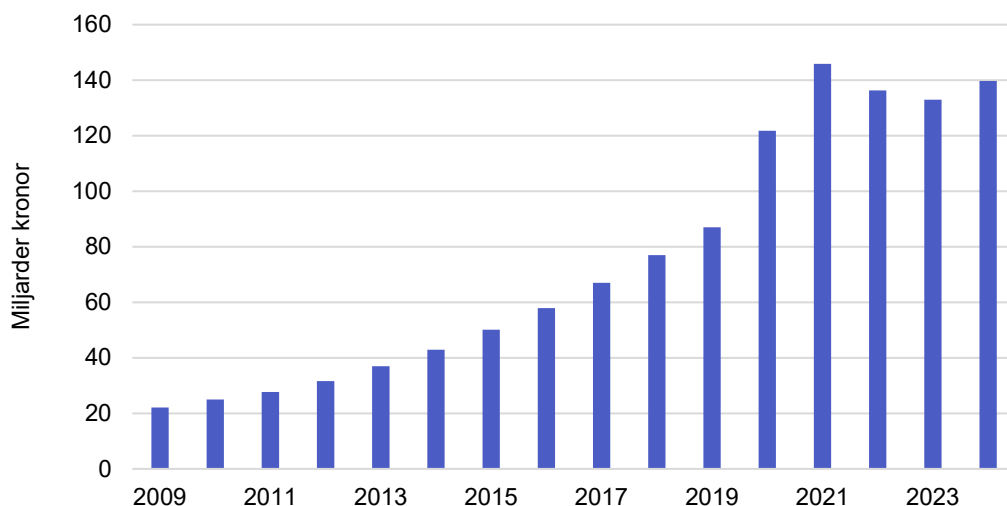
Under de senaste decennierna har distanshandeln, särskilt e-handeln, vuxit avsevärt i Sverige. Med Internet och mobila applikationer har shopping blivit mer lättillgängligt och det går att handla oberoende av tid och plats. Internetstiftelsen har mätt andelen personer i Sverige som e-handlat sedan år 2000, med viss variation i frågeställningarna.<sup>88</sup> Från år 2000 då endast 10 procent av alla internetanvändare, 16 år och uppåt, någon gång hade köpt och betalat varor eller tjänster över internet har antalet e-handelsköpare ökat kraftigt. Under åren 2019 till 2021 var andelarna omkring 89 procent och under 2022 och 2023 hade andelarna minskat till 85 procent (Internetstiftelsen 2022, 2023). Under 2024 var andelen 86 procent. Dessutom visar deras undersökning att kvinnor och män e-handlar i ungefär samma utsträckning (Internetstiftelsen 2024b). Svensk Handel bedömer att andelen personer i befolkningen som e-handlat under 2024 ökade med 3 procentenheter till 71 procent under 2024, jämfört med fjolåret. Genomsnittlig månatlig köpesumma uppskattar de till 2 248 kronor (Handel 2025). Det är i storstäderna som andelen personer som e-handlar är högst (Handel 2024).

Svensk Handels e-handelsindikator uppmätte en omsättningsökning inom e-handeln med 11 procent under helåret 2024 jämfört med fjolåret. Enligt deras beräkningar ökade andelen personer i befolkningen som e-handlat under 2024 med 3 procentenheter till 71 procent under 2024 jämfört med fjolåret (Handel 2025). PostNord som mätt e-handels omsättning i Sverige

<sup>87</sup> SCB Statistikdatabas, AKU [www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_AM\\_AM0401\\_AM0401/](http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_AM_AM0401_AM0401/)

<sup>88</sup> Åren 2000–2009 gjordes undersökningen av World Internet Institute.

sedan 2006 beräknar att e-handeln omsatte 140 miljarder kronor under 2024, vilket var en ökning med 5 procent jämfört med fjolårets omsättning på 133 miljarder kronor. Det var även den första ökningen på tre år (Figur 2.49). E-handelns andel av den totala handeln uppgick under 2024 till 14 procent, vilket inte var någon större skillnad jämfört med åren 2021–2023 (Postnord 2023), (Postnord 2024).



**Figur 2.49. E-handelns omsättning i löpande priser i miljarder kronor per år. Åren 2009–2024.**  
Källa: Postnord (2025).

Det är stor skillnad mellan olika branschers utveckling inom e-handeln. Apotekshandeln har ökat kraftigt under många år och branschen har lyckats behålla den stora mängd kunder som tillkommit under pandemin, varav många äldre konsumenter (Postnord 2024). Under 2024 var tillväxten 20 procent. (Postnord 2025). Denna bransch är ett bra exempel på när digitaliseringen bidragit till en ökad tillgänglighet för en bredare grupp.

Transportföretagens Paketindex visar att den totala paketvolymen inom e-handeln (både paket och större varuförsändelser) ökade med 8,3 procent under 2024. Totalt skickades 213,8 miljoner paket från e-handlare till privatpersoner i Sverige under 2024. Utlandspaketen ökade med 25 procent medan de inhemska paketen ökade med nästan 5 procent, vilket kan förklaras av att fler handlar från utländska e-handlare med prisfokus. Resultaten från paketindex visar även en returgrad på 10 procent, vilket är en lägre andel än på flera år (Transportföretagen 2025). Detta kan bero på att e-handelns tillväxt drivs framåt av branscher med låg returgrad som apotek samt kosmetik- och skönhets handeln. Dessutom har många e-handlare börjat ta betalt för returer och uppmuntrat konsumenter att returnera i butik.

Med en allt större e-handel har logistik- och transportmarknaden växt både i omfattning och i komplexitet. Utvecklingen av alltmer flexibla leveranstider och leveranslösningar såsom hemleveranser och paketskåp har ökat tillgängligheten för många konsumenter i hela landet. (Trafikanalys 2022b). Post och telestyrelsen konstaterar att marknad och konkurrens når långt ut i landet även om det är längre avstånd till servicepunkter för post och paket utanför tätort (Post- och telestyrelsen 2024a). Ett tydligt exempel på ökad tillgänglighet är antalet paketskåp som ökat kraftigt i antal de senaste fem åren. De har gått från ett hundratal anläggningar till drygt 6 300 stycken i början av 2024, spridda i Sveriges samtliga län och kommuner. Övriga typer av servicepunkter för i första hand paketjänster har inte förändrats nämnvärt i antal sedan föregående år (Post- och telestyrelsen 2024c).<sup>89</sup> Paketindex visar att leveranssätten

<sup>89</sup> I detta avsnitt baseras uppgifterna om servicepunkter och paketskåp på PTS uppgifter. I avsnitt 2.4 utgår vi ifrån antalet serviceställen koordinatsatta enligt Tillväxtverkets Pupos databas. Antalet serviceställen kan skilja sig åt mellan dessa datakällor.

under 2024 domineras av hemleveranser och utlämningsställen med 43 respektive 42 procent av leveranserna, paketskåpen utgjorde 15 procent av varuleveranserna (Transportföretagen 2025).

## Sammanvägd bedömning

PTS prognoser tyder på att enbart två av tre delmål för bredbandsutbyggnadens 2025-mål nås. Dessutom kan vi konstatera att bredbandsstrategins mål om stabila mobila tjänster i hela Sverige 2023 sannolikt inte uppfylldes eftersom prognosen enbart visade 95 procents uppfyllnad i slutet av 2023.

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

Distansarbetet har också blivit vanligare sedan de transportpolitiska målen antogs, men har minskat sedan pandemin. E-handels omsättning har, efter många års uppgång följt av ett par års minskning, åter ökat under helåret 2024. Nivåerna är nu betydligt högre än när de transportpolitiska målen antogs. Vår tolkning av de senaste årens varierande e-handelsomsättning beror på en kombination av minskad köpkraft under lågkonjunkturen och viss återgång till fysiska butiker efter pandemin, snarare än ett uttryck för att tillgängligheten utan resor och transporter har försämrats.

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

## NYHETER

### EU-satsning på satelliter kan öka bredbandstäckningen på sikt

EU har arbetat med ett satellitprojekt sedan 2022, under benämningen IRIS<sup>2</sup>. Detta initiativ syftar till att tillhandahålla säker och pålitlig kommunikation över hela EU, inklusive avlägsna regioner. Satelliterna ska börja skjutas upp 2029. Inledningsvis är tjänsterna främst till för myndigheter, EU:s försvarssamarbete och säkerhetskritiska system. Fullständiga tjänster förväntas vara tillgängliga från 2030 (Europeiska kommissionen 2024). På sikt kan IRIS<sup>2</sup> tänkas erbjuda satellitbaserad bredbandsuppkoppling för privatpersoner i Sverige, som ett komplement till befintliga Starlink. Detta skulle möjliggöra för fler att ta del av digitala tjänster i områden, särskilt på landsbygden, där tillgången till snabbt internet är begränsad.

### Ny utbetalningsmodell för bredbandsstöd

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

## 2.10 Användbarhet för alla i transportsystemet

Utvecklingen av tillgängligheten till kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning bedöms vara neutral. Bedömningen baseras på utvecklingen av tre delmått: 1) Information om tillgänglighet har ungefär oförändrad kvalitet 2) den relativa risken för personer med funktionsnedsättning att avstå från att resa med kollektivtrafik jämfört med övriga befolkningen har ökat och 3) tillgängliga hållplatser och bytespunkter har förbättrats.

Andelen kvinnor i centralt beslutande position i statliga myndigheter och organisationer har legat på en relativt stabil nivå, medan det för regionala organisationer märkts en positiv utveckling de senaste åren. När det gäller den objektiva tryggheten redovisas andel av våldsbrotten som skett i samband med allmän kommunikation går åt olika riktning för kvinnor och för män 2023, där den förbättrats för män och försämrats för kvinnor. Den subjektiva tryggheten förefaller ha förbättrats något senaste året.

Förändringar i metoden för måttet gör det svårt att avgöra utvecklingen över tid, men det verkar ha försämrats något i ett längre perspektiv.



Funktionsmålet uttrycker en vilja att alla ska ha en grundläggande tillgänglighet med god användbarhet. Transportsystemet ska också på ett likvärdigt sätt svara mot mäns och kvinnors transportbehov. Hänsynsmålet talar också om att transportsystemet ska bidra till ökad hälsa, och att alla ska kunna vara delaktiga i samhället och kunna genomföra de resor var och en behöver för nå arbete, service och fritidsaktiviteter.

### Mått

#### Tillgänglighet till kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning – nyckelmått



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

Delmålet upplevd användbarhet följdes upp till måluppföljningen år 2024. Delmålet gick då i negativ riktning, eftersom den relativa risken för personer med funktionsnedsättning att avstå från att resa med kollektivtrafik jämfört med övriga befolkningen hade ökat (Trafikanalys 2024b). Delmålet tillgängliga hållplatser följdes upp till måluppföljningen 2023 och gick i positiv riktning framför allt på grund av en positiv utveckling gällande regelutveckling och uppföljningssystem för tillgängliga hållplatser, men också reella åtgärder. (Trafikanalys 2023c).

Årets uppföljning innehåller en uppdatering av delmålet information om tillgänglighet, som nu har genomförts för tredje gången. Vår bedömning är att läget i det stora hela är oförändrat gällande målgruppsanpassad tillgänglighetsinformation, men noterar samtidigt, av allt att

döma, en positiv utveckling av länstrafikens tillgänglighetsinformation av allmänintresse, såsom förseningar och trängsel.

De tre delmåttan går åt olika håll (negativt, positivt och neutralt). Därmed blir den sammanlagda bedömningen att utvecklingen är neutral gällande tillgänglighet till kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning. Nedan redovisas mer detaljer om det tredje delmålet.

### **Delmått: Information om tillgänglighet**

Delmålet *Information om tillgänglighet* har vidareutvecklats jämfört med tidigare år och utgår i årets uppföljning från den information som finns i länstrafikbolagens digitala reseplanerare.<sup>90</sup> Reseplanerare och trafikinformation är viktiga verktyg för kollektivtrafikresenärer och särskilt relevanta för att belysa tillgänglighetsinformation i ett hela-resan-perspektiv. Digitala reseplanerare används flitigt. Den transportpolitiska uppföljningen 2024 omfattade en webbenkät om kollektivtrafikens användbarhet med 3 000 respondenter (Trafikanalys 2024b). Frågorna berörde bland annat funktionsnedsättningar, resvanor och användningen av webben eller appar för att planera resor med kollektivtrafik. Andelen respondenter som reste kollektivt minst någon gång per vecka var 33 och 26 procent bland personer med respektive utan funktionsnedsättning. I dessa grupper uppgav 86 respektive 84 procent att de använde webben eller appar minst någon gång per vecka för att planera resandet. En klar majoritet använde länstrafikens reseplanerare.

Det finns flera studier som lyfter farhågor om digital exkludering och att den pågående digitaliseringen av transportsystemet kan öka klyftorna mellan människor beroende på bland annat ålder, inkomst och utbildning (Stjernborg och Svensson 2022). I en enkät riktad till personer med funktionsnedsättningar om informations- och kommunikationsteknik framkommer att tillgängliga reseplanerare skulle underlätta och få respondenterna att resa mer. Önskemålen på reseplanerare varierar mellan grupper, men generellt så lyfts vikten av att informationen är i realtid och i ett tillgängligt format, samt att de inkluderar information om sittmöjligheter, trasig utrustning och hissar (TRIPS 2021). Liknande slutsatser drar Tan Yigitcanlar, Adam T. Downie m.fl. (2024) i en litteraturgenomgång. De menar att det forskats för lite om tillgänglighetsinformation för personer med funktionsnedsättningar, att det finns risk att exkludera personer utan digital kompetens och tillgång till teknik, samt att IT bör tillgänglighetsanpassas för alla grupper.

Mot denna bakgrund har årets måluppföljning fokuserats på länstrafikens reseplanerare. Vi väljer att fokusera på enbart reseplanerarna utifrån principen att det inte ska vara svårare att införskaffa information om resor för personer med funktionsnedsättningar jämfört med övriga resenärer. Det är i linje med principen om universell utformning, som är inriktning för att nå Sveriges mål för funktionshinderpolitiken (2024g).<sup>91</sup> Notera att vår undersökning avser endast förekomst av tillgänglighetsinformation, inte om tillgänglighetsinformationen stämmer med faktiska förhållanden. Enligt intresseorganisationen Transportation for all har en tredjedel av

<sup>90</sup> I måluppföljningen 2020 och 2022 byggde delmålet *Information om tillgänglighet* på en inventering av statisk tillgänglighetsinformation på länstrafikbolagens hemsidor. Denna inventeringsmetod hade flera svagheter. Dels var det svårt att bedöma betydelsen och användbarheten av statisk information. Dels var inventeringen resurskrävande Trafikanalys (2023b). Kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning 2023. PM 2023:2. I uppföljningen 2022 kompletterades inventeringen med kartläggning av regionala reseplanerare och aktuell trafikinformation.

<sup>91</sup> Universell utformning innebär att samhället utformas med medvetenhet om den variation som återfinns i befolkningen och möjliggör att personer med funktionsnedsättning får möjlighet att verka i vardagen på samma villkor som människor utan funktionsnedsättning, Regeringens proposition 2016/17:188 Nationellt mål och inriktning för funktionshinderspolitiken.

[www.regeringen.se/contentassets/0571a7504d49428292a6ab114e4b0263/nationellt-mal-och-inriktning-for-funktionshinderspolitiken-prop-2016-17\\_188.pdf](http://www.regeringen.se/contentassets/0571a7504d49428292a6ab114e4b0263/nationellt-mal-och-inriktning-for-funktionshinderspolitiken-prop-2016-17_188.pdf).

Regeringen (2024g). Regeringens proposition 2024/25:1; Budgetpropositionen för 2025; Utgiftsområde 9 Hälsovård, sjukvård och social omsorg.

[www.regeringen.se/contentassets/bfe4593f9b0d462f834bc8bbd052a921/utgiftsomrade-9-halsovard-sjukvard-och-social-omsorg.pdf](http://www.regeringen.se/contentassets/bfe4593f9b0d462f834bc8bbd052a921/utgiftsomrade-9-halsovard-sjukvard-och-social-omsorg.pdf).

personer med funktionsnedsättningar fått inkorrekt information om tillgänglighet (Transport for all 2023). Vi vill vidare betona att vi studerat förekomst av information om tillgänglighet, inte om informationen i sig är tillgänglig i sin design.

I kartläggningen av reseplanerare år 2022 fanns bara en typ av tillgänglighetsinformation i länstrafikens reseplanerare, nämligen symboler (ikoner) som representerar personer med funktionsnedsättning. Två symboler återkommer, dels en person i rullstol, dels en person med blindkäpp. Symbolerna förekom i elva reseplanerare. Inte i något fall fanns information, eller en länk till information, om vad symbolen betydde, dvs. vilka eventuella tillgänglighetsåtgärder som avsågs. Vidare framgick att trafikinformation om avvikelser och störningar generellt sett handlar om inställd trafik, indragna hållplatser och/eller omläggning av trafik, turer eller linjer. Det fanns ingen information som riktade sig specifikt till personer med funktionsnedsättning som målgrupp. Ingen information gavs om hur förändringar av trafik påverkar tillgängligheten.

Metoden för årets<sup>92</sup> undersökning är en vidareutveckling av uppföljningen 2022. Liksom tidigare år har sökningar av en tur-och-returresa per län genomförts på länstrafikbolagens webbplatser. Trots att resenärer förlitar sig alltmer på mobila appar har vi av praktiska skäl valt att använda webbplatser. Många gånger är det samma information som finns på webben och i appar. Webbplatser rymmer dessutom ofta både allmän reseinformation och reseplanerare, varför det skulle kunna vara lättare att hitta förklaringar till innehållet i reseplanerare.

För varje sökresultat bedömes kvalitet på tillgänglighetsinformation i följande steg:

1. Finns det målgruppsanpassad tillgänglighetsinformation i sökresultatet, exempelvis information om tillgänglighet med rullstol?
2. Vid förekomst av tillgänglighetsinformation i form av symboler, finns det någon definition eller förklaring av symbolernas betydelse i *reseplaneraren* eller direkt länkat från reseplaneraren?
3. Vid förekomst av tillgänglighetsinformation i form av symbol, går det att söka fram en generell förklaring av symbolen på *webbplatsen*?
4. Finns det motstridig information om tillgänglighet i reseplanerare och på webbplatsen?

Därutöver undersöktes även följande:

5. Finns det tillgänglighetsinformation av mer generell karaktär i reseplaneraren, exempelvis information om försening eller trängsel?
6. Finns det möjlighet att ange preferenser för resan i reseplaneraren, exempelvis bytestid?

Denna undersökningsmetod gör det möjligt att uttala sig om hur stor andel av länstrafikbolagens reseplanerare som saknar systematisk tillgänglighetsinformation och i vilket steg det brister, men också att mer kvalitativt belysa informationen. Frågorna 1 och 2 är snarlika de frågor som undersöktes till måluppföljningen 2022. Det gör det möjligt att jämföra årets resultat med resultatet från 2022.

I årets uppföljning saknade 12 av 21 regionala reseplanerare någon form av tillgänglighetsinformation. I 9 reseplanerare fanns målgruppsanpassad tillgänglighetsinformation i form av symboler, varav 8 reseplanerare med rullstolssymboler. I Västtrafiks reseplanerare förkom att hela resan var märkt med denna symbol. I resterande reseplanerare handlade det om delresor. I 5 reseplanerare användes en symbol för blindkäpp, varav 4 i kombination med en symbol för en rullstol.

---

<sup>92</sup> Inventeringen till 2025 är måluppföljning gjordes hösten 2024.

Det fanns ingen förklaring till vad symbolerna innebär att tillgå i reseplanerarna, vare sig direkt i reseplaneraren eller via en länk till en annan del av webbplatsen. En bredare sökning efter förklaringar till förekommande symboler på länstrafikens webbplatser gav resultat hos fem länstrafikbolag. Hos ett länstrafikbolag beskrevs vad en rullstolssymbol representerade i samband med en båtresa, men inte med tåg och buss. Hos ett annat länstrafikbolag beskrevs betydelsen av en rullstolssymbol, men inte betydelsen av symbolen med blindkäpp. Symbolen med blindkäpp förklarades inte på någon webbplats.

I jämförelse med uppföljningen 2022 ser vi ingen tydlig positiv eller negativ utveckling när det gäller målgruppsanpassad tillgänglighetsinformation. Då noterade vi att 11 av 21 reseplanerare saknade sådan information. Den information som fanns var av samma karaktär som i årets uppföljning, dvs. symboler för funktionsnedsättning.

Nytt för årets undersökning är att vi systematiskt noterade om informationen som framkom vid sökningar i reseplanerare och information på webbplatser var inkonsekvent. Hos 4 av de 9 länstrafikbolagen som hade målgruppsanpassad tillgänglighetsinformation fanns motsägelsefull information. Exempelvis så beskrevs Öresundstågen som tillgänglighetsanpassade på webbplatsen, men i reseplaneraren var resan med Öresundståg inte märkt med en rullstolssymbol, samtidigt som andra tågresor var märkta med symbolen. Därmed blir därmed svårt att tolka vilken information som är korrekt.

Årets undersökning omfattade även tillgänglighetsinformation av allmänintresse, till exempel förseningar och trängsel. Denna typ av information förekom i 17 reseplanerare. Den vanligaste informationen var om förseningar, risk för förseningar och information om omledningsvägar för trafiken. Det bör betonas att avsaknaden på trafikinformation kan bero på att information bara lämnas om det föreligger avvikelser eller störningar. Flera reseplanerare hade information om priser och biljetter. I en reseplanerare gavs information om trängsel, i andra om trasig hiss och risken för att missa ett byte.

I årets uppföljning noterade vi även om det gick att ställa in reseprofil och preferenser i reseplaneraren. I 18 av reseplanerarna var det möjligt. Det vanligast är att kunna välja vad som ska prioriteras av kort restid och få byten (16 reseplanerare), tid för byte (13 reseplanerare) och gångtid. I flera reseplanerare fanns det också möjlighet till andra val, så som maximalt gångavstånd eller maximalt antal byten. I en reseplanerare gick det att välja prognos för trängsel och i en annan reseplanerare fanns möjligheten att söka på resor anpassade för rörelsehindrade.

## **Diskussion om tillgänglighetsinformation**

Trafikanalys utgår från att det är viktigt med både målgruppsanpassad och allmän tillgänglighetsinformation i reseplanerare. Det går att diskutera vilken information som ska finnas i en reseplanerare. Denna diskussion skulle kunna gälla både målgruppsanpassad tillgänglighetsinformation och allmän tillgänglighetsinformation. Är det önskvärt med information om tillgänglighetsanpassning av hela resan, eller enbart otillgänglighet, avvikelser eller störningar? I undersökningen har vi inte sett någon beskrivning eller motivering till vilken information som finns i reseplanerarna.

Det finns flera studier som lyfter utmaningarna med att ta fram tillgänglighetsinformation till reseplanerare. En grundläggande utmaning är brist på tillförlitlig och strukturerad grunddata. Det finns också oklarheter kring vilken kvalitet data bör ha och vilken data som är prioriterad, liksom oklarheter kring ansvar och underhåll av data (Stjernborg och Svensson 2022). Europeiska kommissionen har i en studie konstaterat att det är så gott som omöjligt att lägga samman data för att skapa reseplanerare med korrekt tillgänglighetsinformation (European Commission 2020).



---

Samtidigt finns det många projekt där digitala hjälpmedel tagits fram för att underlätta resandet för personer med funktionsnedsättningar. Stjernborg och Svensson (2022) har gjort en översikt av nationella och internationella initiativ för digital utveckling inom kollektivtrafiken. Exempelvis har applikationer tagits fram för att ge information om tillgänglighet i kollektivtrafiken där rutter rekommenderas baserat på användarens profil. Wifi-sändare i bussar och på busshållplatser har testats för att ge information till personer med nedsatt syn, hörsel eller kognitiva funktionsnedsättningar. Däremot saknas det studier om effekterna av digitala resestöd, om och hur det påverkar resandet.

Vår uppföljning av tillgänglighetsinformation i reseplanerare utgår från att sådana informationstjänster har betydelse för kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Det är dock önskvärt med fler studier och analyser av området.

### **Mäns och kvinnors resmönster – nyckelmått**

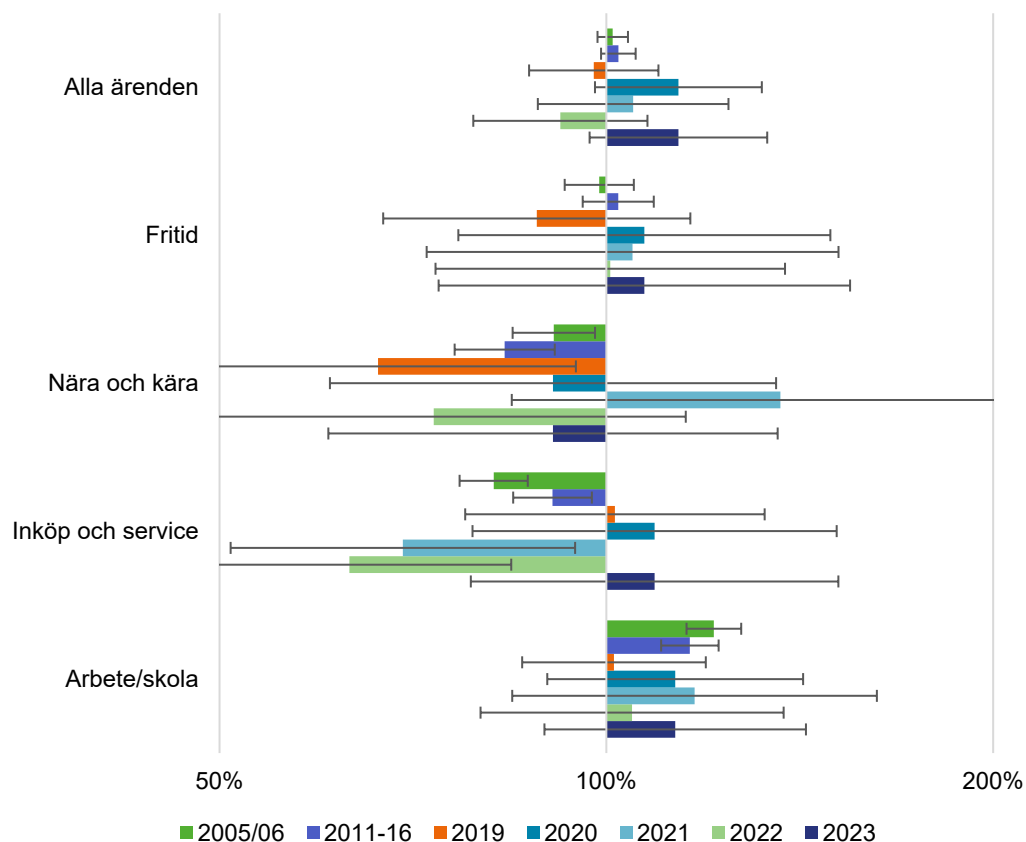


Det finns skillnader mellan kvinnors och mäns resmönster. Dessa kan ses som en konsekvens av mer övergripande skillnader, som att kvinnor generellt tar ett större ansvar för det obetalda hushålls- och omsorgsarbetet medan män förvärvsarbetar i högre utsträckning. Det är skillnader som framkommer i de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

Resmönster för kvinnor och män kan analyseras med de nationella resvaneundersökningarna RES 2005/06, RVU Sverige 2011–2016 och senast Resvanor i Sverige 2019–2023. Figur 2.50 visar mäns restid för regionalt resande<sup>93</sup> eller vardagsresande relativt kvinnors. Resultaten avseende 2019–2023 bygger på uppgifter insamlade under ett enstaka år och har därför större statistisk osäkerhet.

---

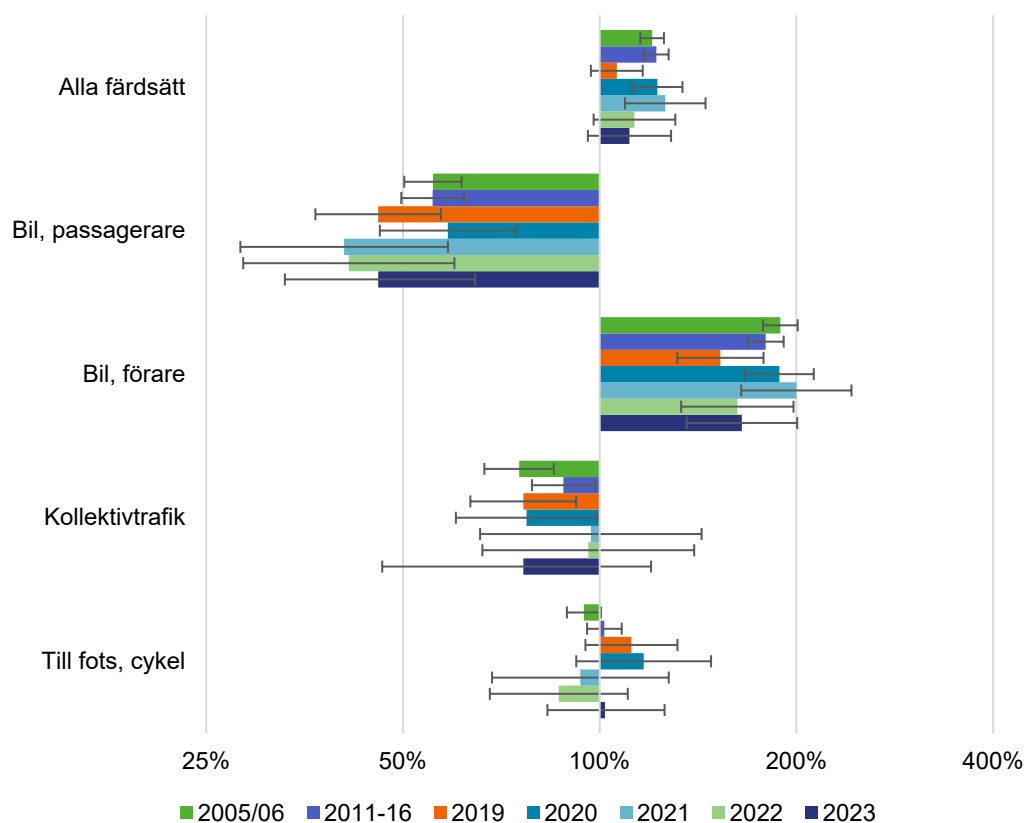
<sup>93</sup> Regionalt resande är delresor inom län eller sådana som passerar länsgräns men är kortare än 100 kilometer samt alla förflyttningar till fots eller med cykel. Notera att regionalt resande även omfattar regionala resor till eller från utlandet. Alla resor med flyg räknas som interregionala.



**Figur 2.50. Mäns restid för regionala resor (vardagsresande) relativt kvinnors efter delresans ärende. När stapeln är större än 100 % (riktad åt höger) reser män mer än kvinnor och när den är mindre än 100 % (riktad åt vänster) reser män mindre än kvinnor. Åren 2005/06, 2011–2016, 2019–2023. Källa: RES 2005/06, RVU Sverige 2011–2016 och Resvanor i Sverige 2019–2023. Anm. Felstaplarna anger 95-procents konfidensintervall.**

Det finns inga statistiskt säkerställda skillnader mellan mäns och kvinnors restid för något ärende under 2023. När det gäller punktskattningarna är det mer sammanlagd restid till nära och nära för kvinnor och mer restid för arbete och skola, samt för fritid för män. Detta liknar mönstret från tidigare år. Däremot hade män mer restid för inköp och service, vilket går emot hur det brukar se ut (Figur 2.50).

När det gäller antal kilometer för resor är det tydligt att män under 2023 körde bil i större utsträckning än vad kvinnor gjorde och kvinnor reste mer med bil som passagerare än män. För antal kilometer till fots eller på cykel samt med regional kollektivtrafik fanns det ingen statistiskt säkerställd skillnad mellan män och kvinnor (Figur 2.51). För regional kollektivtrafik har kvinnor tidigare haft statistiskt säkerställt längre sträckor än män. För resor till fots eller med cykel har däremot inga statistiskt säkerställda skillnader identifierats avseende reslängd tidigare år.



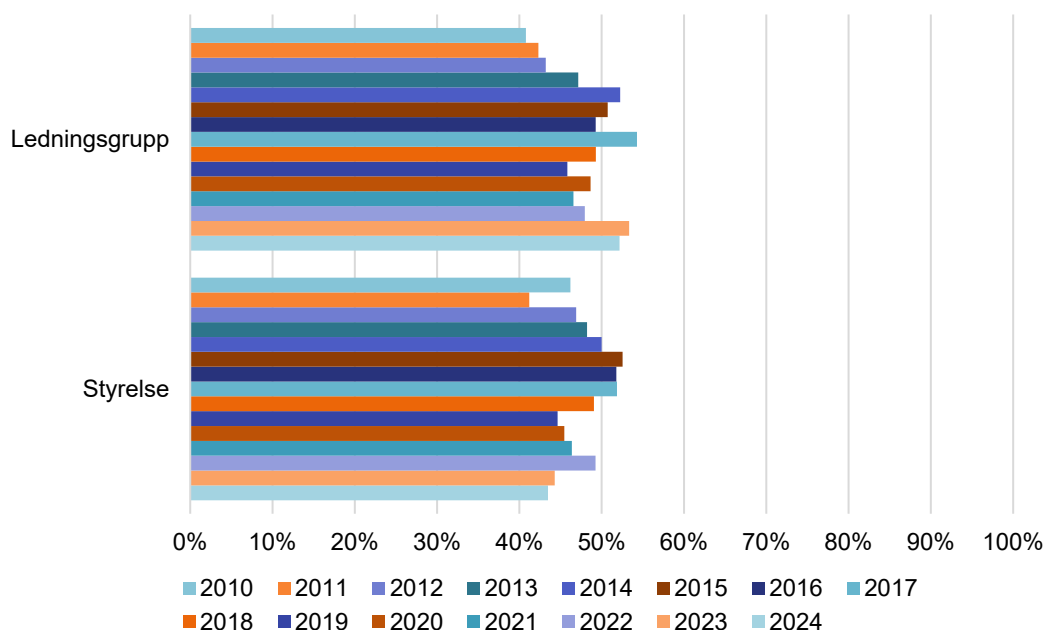
**Figur 2.51. Mäns regionala resande (vardagsresande) i antal kilometer relativt kvinnors efter färdstätt. När stapeln är större än 100 % (riktad åt höger) reser män mer än kvinnor och när den är mindre än 100 % (riktad åt vänster) reser män mindre än kvinnor. Åren 2005/06, 2011–16, 2019–2022. Källa: RES 2005/06, RVU Sverige 2011–2016 och Resvanor i Resvanor i Sverige 2019–2022. Anm. Felstaplarna anger 95-procents konfidensintervall.**

## Inflytande i beslutsprocessen – nyckelmått

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

Andelen kvinnor i ledningsgrupper och styrelser för statliga myndigheter och bolag har i huvudsak varierat mellan 40 och 50 procent sedan 2010, men har i några fall överstigit 50 procent. För ledningsgrupp har det varit i stort sett jämställt sedan 2012 då andelen legat ungefär hälften av gångerna över som under 50 procent, medan det i styrelse har i övervägande fall varit fler män. För 2024 minskade andelen kvinnor i ledningsgrupp något men är fortsatt över 50 procent. Andelen i styrelsen minskade också lite till närmare 40 procent (Figur 2.52).

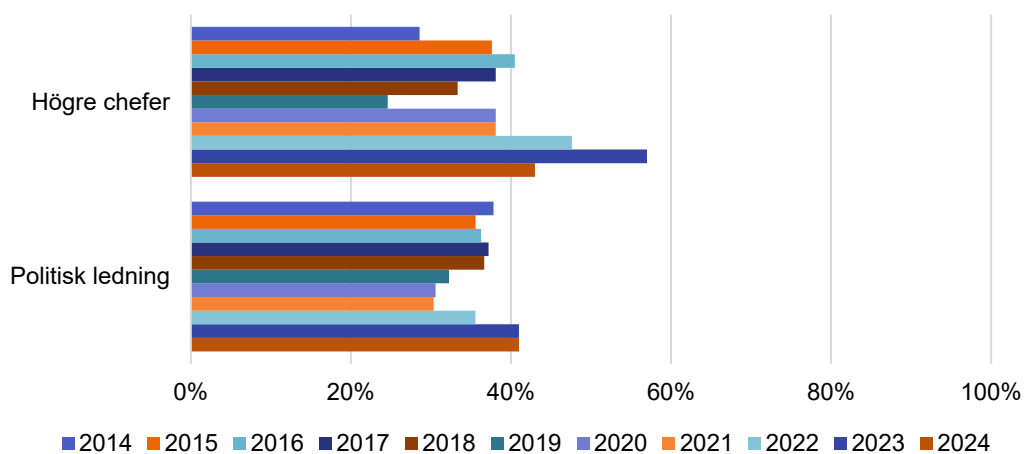




**Figur 2.52. Andel kvinnor i ledningsgrupper och styrelser för ett antal statliga myndigheter och bolag<sup>94</sup> inom transportsektorn. Årtalen går uppifrån och nedåt. Åren 2010–2024.**  
Källa: Egen insamling från årsredovisningar och webbplatser.

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

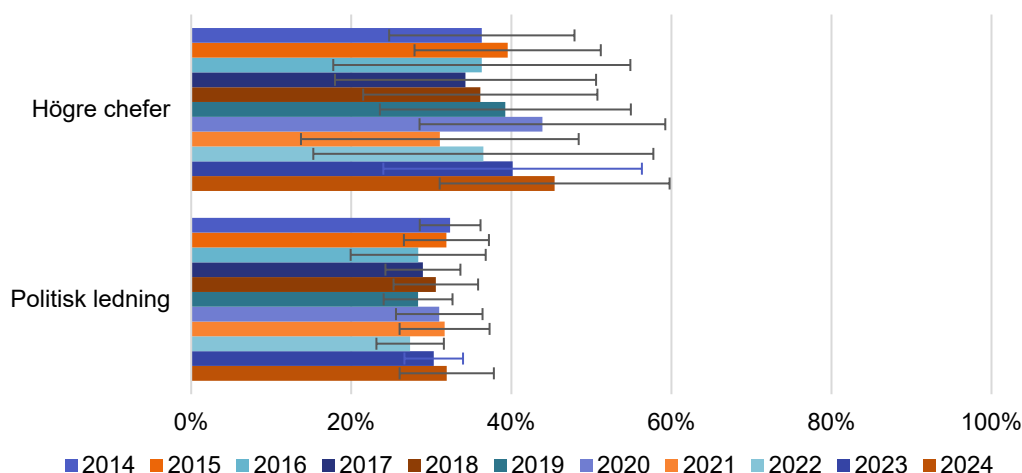
Sedan 2012 är det de länsvis organiserade regionala kollektivtrafikmyndigheter, RKM, som har ansvaret för utformningen av de regionala kollektivtrafiksystemen. Bland deras uppgifter ingår att upprätta regionala trafikförsörjningsplaner, som beskriver behovet av kollektivtrafik och hur det kan tillgodoses. Andelen kvinnor i politisk ledning ligger på ungefär samma nivå 2024 som under 2023, strax över 40 procent. Andelen i förvaltningsledning ligger också strax över 40 procent, en tydlig minskning jämfört med 2023 och även jämfört med 2022 (Figur 2.53).



**Figur 2.53. Andel kvinnor bland beslutsfattare i regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM). Årtalen går uppifrån och nedåt. Åren 2014–2024.**  
Källa: Respektive organisations webbplats under mars månad under åren 2014–2024.

<sup>94</sup> Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Trafikverket, Luftfartsverket, Trafikanalys, Jernhusen, Swedavia.

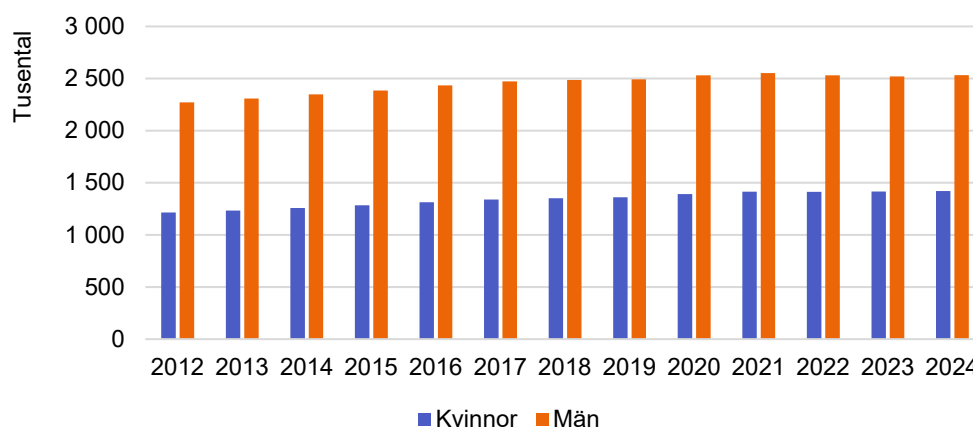
Andelen kvinnor i nämnder, styrelser och förvaltningar relaterade till kommunal (primärkommunal) transportsektor ökade något under 2024. Då var knappt en tredjedel i de politiska ledningarna kvinnor. Bland förvaltningsledningarna uppmättes under 2024 den högsta kvinnliga representationen sedan vi börjat mäta representationen, även om den inte riktigt når upp till 50 procent. Om hänsyn tas till den statistiska osäkerheten ser vi inga skillnader mellan åren och det går inte heller utesluta att det är jämställt i förvaltningsledningen. Det går däremot att säga att män är överrepresenterade i de politiska ledningarna (Figur 2.54)



**Figur 2.54** Andel kvinnor bland beslutsfattare i kommuner<sup>95</sup> gällande frågor om infrastrukturplanering, väghållning och kollektivtrafik. Felstaplarna anger 95-procents konfidensintervall. Åren 2014–2024. Källa: Respektive organisations webbplats under mars månad under åren 2014–2024.

## Fordonsinnehav och körsträckor

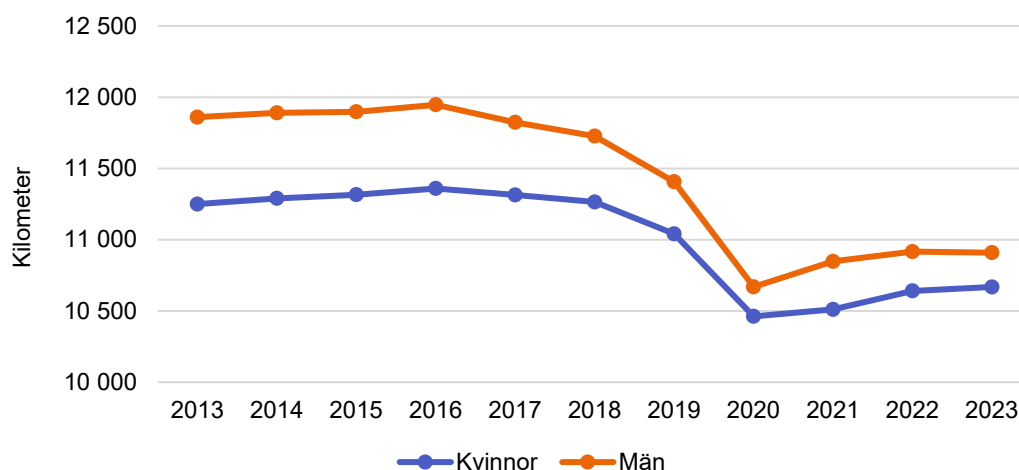
Personbilar som ägs av fysiska personer ägs i betydligt större utsträckning av män än av kvinnor (Figur 2.55). Den relativa skillnaden har dock minskat en aning de senaste tio åren. Bilinnehavet bland kvinnor har årligen ökat med i genomsnitt 1,3 procent under 2014–2024 medan männens innehav ökat med 0,8 procent årligen. Under 2024 skedde dock en större ökning för män än för kvinnor. Ökningen för män var 0,5 procent medan den för kvinnor var 0,3 procent. Detta är första gången sedan 2013 som män ökar mer än kvinnor.



**Figur 2.55.** Antal personbilar i trafik med fysiska personer som ägare. Åren 2012–2024. Källa: Fordonsstatistik, Trafikanalys (2025c).

<sup>95</sup> Bland Sveriges kommuner gjordes en stratifierad stickprovsundersökning i drygt 20 kommuner under mars månad åren 2014–2020. Andel kvinnor i politiska beslutande organ med verksamhetsområden infrastrukturplanering, väghållning, trafikfrågor och liknande på kommunal nivå beräknades. Motsvarande gjordes bland högre chefer för förvaltningar relaterade till de politiska organen samlats in.

Personbilar som ägs av män har längre årlig körsträcka än de personbilar som ägs av kvinnor (Figur 2.56). Den absoluta skillnaden i körsträckor mellan könen har dock minskat de senaste tio åren. Under denna tioårsperiod visar årets siffror på sin näst lägsta skillnad. Endast för 2020 var skillnaden mindre.

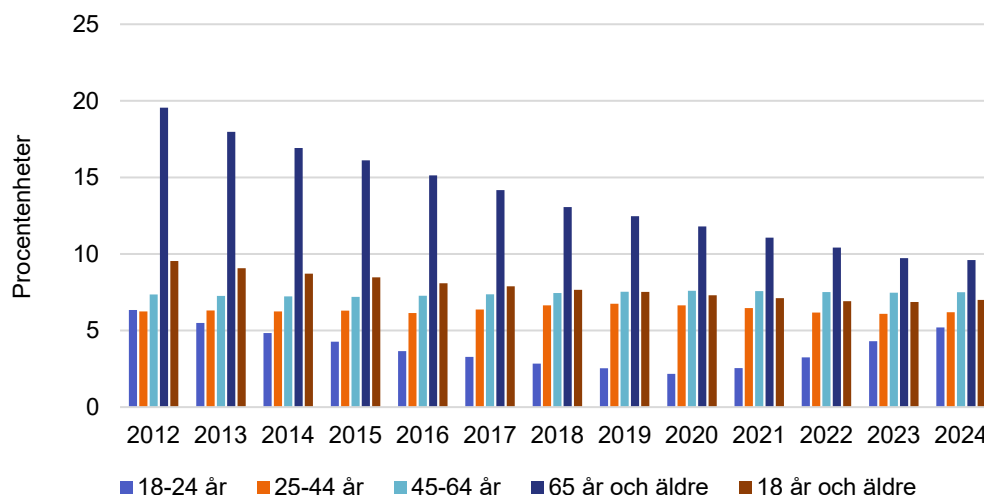


**Figur 2.56. Genomsnittlig körsträcka i kilometer för personbilar ägda av fysiska personer. Observera att skalan för den lodräta axeln inte börjar på 0. Åren 2013–2023.**  
Källa: Fordonsstatistik, Trafikanalys (2025c).

## Körkortsinnehav

Män har körkort för personbil i större utsträckning än kvinnor. Sett över längre tid har skillnaden minskat mellan könen, men 2024 ökade skillnaden något efter att ha stått stilla 2023. Det finns alltså indikationer på ett trendbrott, även om det är för tidigt att säga helt säkert. Den enda åldersgrupp där det skett någon större förändring är 18–24 år där ökningen är nästan en procentenhet för män jämfört med kvinnor. För denna åldersgrupp har ökningarna skett varje år sedan 2020 då skillnaden var som minst med endast drygt 2 procentenheter jämfört med drygt 5 procentenheter 2024. Skillnaden för denna åldersgrupp är nu högre än den var för 10 år sedan.

För övriga åldersgrupper har ingen större förändring skett senaste året. Detta gäller även de som fyllt 65 år, där det tidigare varit stora minskningar i skillnader mellan kvinnor och män. De senaste 10 åren har minskningen för denna åldersgrupp varit 0,7 procentenheter i snitt per år. För 2024 var minskningen endast 0,1 procentenhet (Figur 2.57). Ytterligare information om körkortsinnehav för buss och tung lastbil presenteras i kapitel 2.7.



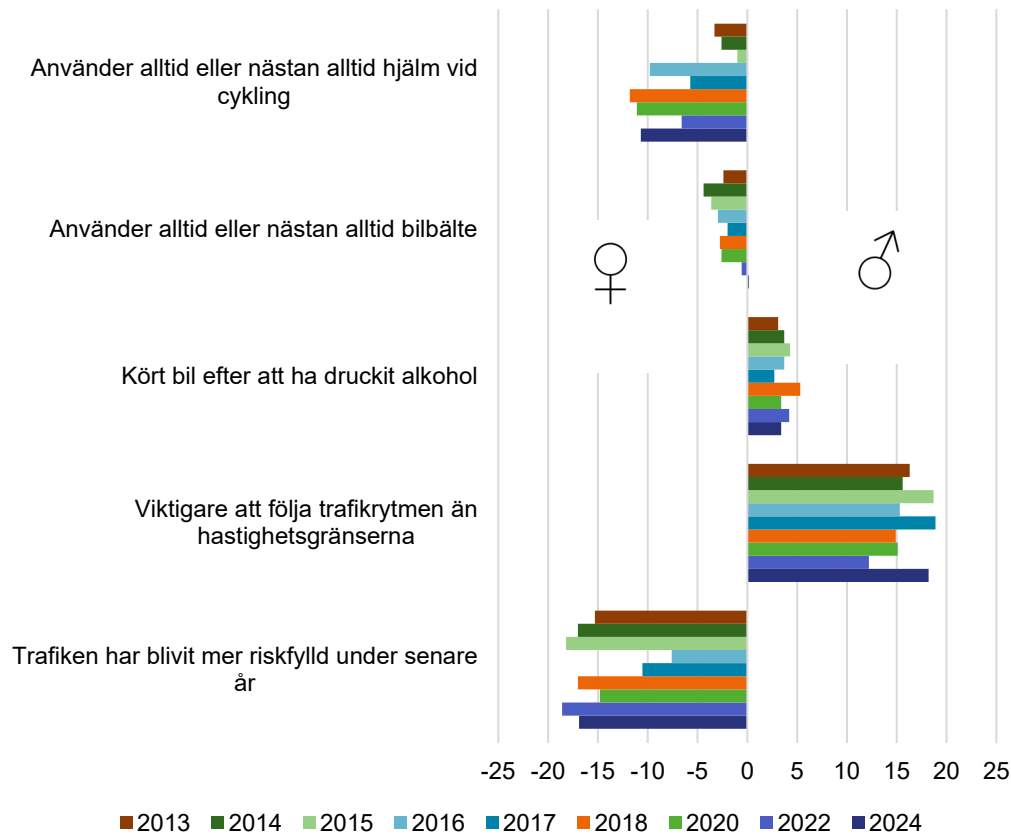
**Figur 2.57. Skillnad, procentenheter, i körkortsinnehav, behörighet B, mellan män och kvinnor vid utgången av respektive år. Staplarna visar hur många procentenheter högre körkortsinnehavet är för män än för kvinnor. Åren 2012–2024.**

Källa: Fordonsstatistik, Trafikanalys (2025c).

## Attityd till trafiksäkerhet och trafiksäkert beteende

Det finns olikheter i attityder relaterade till trafiksäkerhet mellan kvinnor och män. Det finns också skillnader gällande självrapporterat trafikantbeteende. Dessa skillnader mellan män och kvinnor har med en del variation varit desamma under 2013–2024 (Figur 2.58). Skillnaden i användning av bilbälte har dock varit avtagande och 2024 visar män till och med marginellt högre användning av bilbälte än kvinnor, vilket är första gången. I övrigt följer 2024 mönstret från tidigare år. Andelen män som upplever att trafiken blivit mer riskfylld är lägre än för kvinnor, men skillnaden var väsentligt mindre under 2016–2017 jämfört med såväl åren före som efter.

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



Figur 2.58. Skillnad i procentenheter mellan mäns och kvinnors svarsandelar i trafiksäkerhetsenkäten 2013–2024. Staplar till vänster indikerar att kvinnor i högre utsträckning svarar så än män. Åren 2013–2024.

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

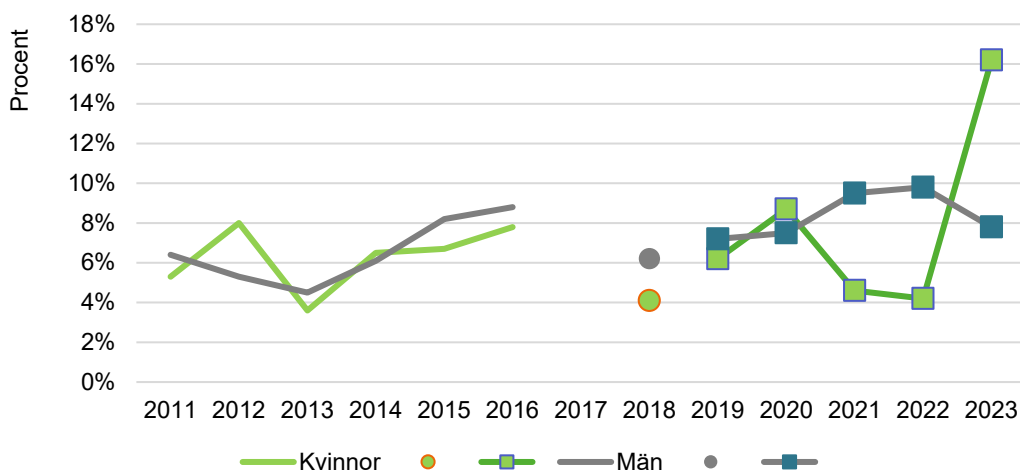
Sammantaget gäller att kvinnors attityder och beteenden kring trafiksäkerhet talar för att de utsätter sig för mindre risker att skada sig själva eller andra i vägtrafiken jämfört med män. Eftersom Trafikverkets trafiksäkerhetsenkät är en stickprovsundersökning finns det en statistisk osäkerhet i de skillnader som redovisas, men Trafikverket redovisar tyvärr inte den (Figur 2.58).

## Objektiv trygghet – nyckelmått

Vi har använt BRÅ:s Nationella trygghetsundersökning – uppföljningsintervjuer (NTU) som huvudsaklig källa för denna indikator. BRÅ har förändrat NTU, vilket har medfört ett tidsseriebrott både i undersökningen 2018 och 2019 för variabeln om andelen av våldsbrotten som sker i kollektivtrafik (Figur 2.59).







Figur 2.59. Andel av våldsbrott som sker i kollektivtrafik. Åren 2011–2023.

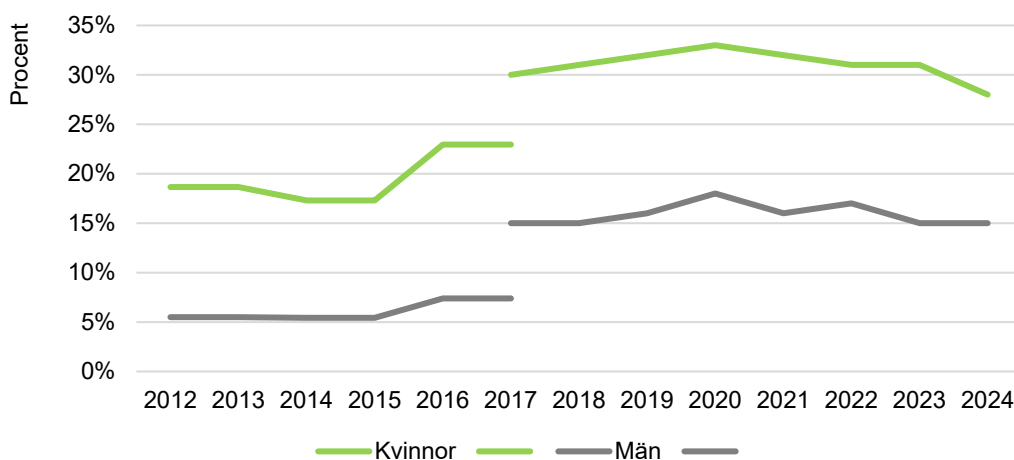
Källa: Brå (2025) och Trafikanalys (2024b).

Anm. Det har gjorts metodförändringar 2018 och 2019.

Andelen av våldsbrotten som sker i kollektivtrafik gick åt olika håll för män och kvinnor 2023. För män minskade andelen något från 10 till 8 procent medan den för kvinnor ökade rejält från 4 till 16 procent. Detta innebär att det är den största skillnaden mellan män och kvinnor som registrerats. Detta går emot trenden vi sett de senaste åren. Jämförelser mellan enskilda år ska dock tolkas med försiktighet. Detta på grund av metodologiska begränsningar med uppföljningsintervjuerna som beror på att ett litet urval görs, dels att det är observerade händelser på plats som avses och inte samtliga händelser. Det är således för tidigt att säga om detta är ett riktigt trendbrott eller om det beror på slumpen.

## Subjektiv trygghet – nyckelmått

Det finns även ett mått i NTU som kopplar upplevd otrygghet till transportsystemet.<sup>96</sup> Det måttet är andel av befolkningen som uppger att de under det senaste året valt att ta en annan väg eller ett annat färdssätt på grund av oro för att utsättas för brott (Figur 2.60).



Figur 2.60. Andel av befolkningen som uppger att de under det senaste året (2012–2017) respektive mycket eller ganska ofta (2017–2024) valt att ta en annan väg eller ett annat färdssätt på grund av oro för att utsättas för brott. Åren 2012–2024.

Källa: Brå (2024) och Trafikanalys (2024b)

<sup>96</sup> I de senaste nationella trygghetsundersökningarna har BRÅ använt en annan metod än tidigare för denna fråga.

Om hänsyn tas till tidsseriebrott har andelen ökat med två procentenheter både för kvinnor och män från 2012 till 2024.<sup>97</sup> Det har således inte skett någon större förändring över tid. En viss nedgång noteras för 2024 för kvinnor med tre procentenheter medan andelen för män var oförändrad senaste året.

## Sammanvägd bedömning

Nyckelmåttet för kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättningar mäts med tre delmått, där ett delmått per år undersöks. Nyckelmåttets utveckling bestäms av det vanligaste utfallet (typvärdet) av de tre senaste mätningarna. Om alla delmått pekar i olika riktningar (positiv, neutral och negativ) blir riktningen för nyckelmåttet neutral.

Årets delmått *information om tillgänglighet* går i neutral riktning. Den senaste bedömningen av *upplevd användbarhet* (2024) var en negativ utveckling. Den senaste bedömningen av *tillgängliga hållplatser och bytespunkter* (2023) var en positiv utveckling. Nyckelmåttet kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättningar bedöms därmed sammantaget ha en neutral utveckling.

Skillnader i resmönster mellan män och kvinnor är små vad gäller hur restiden fördelas. Däremot finns skillnader mellan män och kvinnor i den tillryggalagda sträckan när de använder olika färdstätt. Dessa skillnader har varit relativt stabila över tid.

När det gäller andelen kvinnor i beslutsprocessen har det skett en viss nedgång 2024 jämfört med 2023, men hur jämställd representationen i beslutsprocesserna är har inte förändrats nämnvärt.

- För statliga myndigheter och bolag minskade andelen kvinnor både vad gäller ledningsgrupp och styrelsen. För ledningsgrupp dock till närmare 50 procent kvinnor då kvinnorna var fortsatt fler. Ungefär lika stor minskning märktes i styrelser dock från under 50 procent.
- I RKM minskade andelen kvinnor som högsta chefer 2024 till samma nivå som andelen män som högsta chefer var 2023. Andelen kvinnor totalt sett i RKM låg däremot kvar på samma nivå som 2023 och är den högsta uppmätta, strax över 40 procent.
- På kommunal nivå har inga större skillnader skett mellan åren. Det är fortsatt långt från jämställt vad gäller politisk ledning, medan det inte går att utesluta att förvaltningsledningen är jämställd om hänsyn tas till den statistiska osäkerheten.

När det gäller den objektiva tryggheten har vi valt att redovisa andelen som utsatts för våldsbrott i kollektivtrafik. Undersökningen som ligger till grund för statistiken har under åren genomgått metodförändringar, men har sedan 2019 haft samma metod. Andelen har varierat relativt mycket under åren. För 2024 ökade andelen för kvinnor till sin högsta nivå, medan den minskade något för män. Det finns dock stor osäkerhet i skattningarna för enskilda år så det är för tidigt att dra några större slutsatser utifrån årets resultat. Andelen som har valt att ta en annan väg eller ett annat färdstätt på grund av oro för att utsättas för brott har ökat med två procentenheter för kvinnor och män sedan 2012. För kvinnor syns en minskning senaste året medan andelen för män är oförändrad. Den sammanvägda bedömningen är att indikatorn användbarhet för alla i transportsystemet inte har utvecklats i någon tydlig riktning sedan målen antogs.

<sup>97</sup> Förändringen med hänsyn till tidsseriebrott har beräknats lägga ihop skillnaderna mellan 2024 och 2017 med den nuvarande frågeställningen och skillnaderna mellan 2017 och 2012 med den gamla frågeställningen.

# NYHETER

## **Ny lagstiftning med tillgänglighetskrav träder i kraft**

Under 2025 träder lag (2023:254) om vissa produkters och tjänsters tillgänglighet i kraft. Syftet med lagen är att öka tillgängligheten till produkter och tjänster hos framför allt personer med funktionsnedsättningar. Lagen ställer tillgänglighetskrav på bland annat webbplatser, tjänster för mobila enheter, tillhandahållande av elektroniska biljetter och elektroniska biljettförsäljningstjänster, förmedling av information om transporttjänster, inklusive reseinformation i realtid och självbetjäningsterminaler.

## **Diskrimineringsfall mot personer med funktionsnedsättning**

Diskrimineringsombudsmannen (DO) har under 2024 och 2025 (till och med februari) tagit upp tre fall som rör bussresor, den ena för en rullstolsburen pojke, den andra för en kvinna med ledarhund och det tredje en kvinna med elrullstol. Pojken hade vid flera tillfällen blivit nekad hjälp med bussens lift. Bussföretaget har medgett diskriminering och har betalat ersättning till pojken (Diskrimineringsombudsmannen 2025c). Kvinnan med ledarhund blev nekad att resa med hänvisning till allergiker och hundrädda. DO har utrett händelsen och bedömer att kvinnan har blivit utsatt för indirekt diskriminering (Diskrimineringsombudsmannen 2025a). Kvinnan med elrullstol blev först nekad att resa med bussen, men efter en diskussion där en medresenär ingrep fällde föraren ut rampen. Region Stockholm har betalat diskrimineringsersättning till kvinnan (Diskrimineringsombudsmannen 2025b).

## **Riksrevisionen har granskat sektorsansvaret i funktionshinderspolitiken**

Under 2024 kom en granskningsrapport från Riksrevisionen om sektorsansvaret i funktionshinderpolitiken. Riksrevisionen konstaterar att det saknas sektorsansvariga myndigheter inom funktionshinderspolitiken för flera av de viktiga och tunga sektorerna i dagens samhälle, som till exempel transport, och rekommenderar regeringen att se över om myndigheter för fler sektorer ska tilldelas ett sektorsansvar inom funktionshinderspolitiken (Riksrevisionen 2024).

## **Uppdrag att ta fram en nationell handlingsplan för funktionshinderspolitiken**

Myndigheten för delaktighet har i sitt regleringsbrev för år 2025 fått i uppdrag att ta fram och redovisa ett förslag till en nationell handlingsplan för funktionshinderspolitiken senast 1 december 2025. Redovisningen ska inkludera en analys om de utmaningar som finns inom varje prioriterat område, där transport är ett, och förslag till åtgärder för att uppfylla det nationella målet för funktionshinderspolitiken (Regeringen 2024i).

## **FN-kritik mot Sveriges genomförande av konventionen för personer med funktionsnedsättningar**

Sverige ratificerade 2008 FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättningar. Under 2024 fick Sverige kommentarer angående sitt genomförande av konventionen av kommittén för rättigheter för personer med funktionsnedsättningar. Kommittén uttryckte bland annat oro över att lagbestämmelserna och reglerna om tillgänglighet inom alla områden av livet inte tillämpas på ett enhetligt sätt inom konventionsstatens territorium och att det saknas åtgärder för att integrera universell utformning inom alla områden av livet, inbegripet bland annat kollektivtrafik och fysisk, informationsmässig, kommunikativ och digital tillgång. Kommittén rekommenderade bland annat att nationella, regionala och kommunala regelverk innehåller föreskrifter om tillgänglighet inom alla områden av livet och att inrätta institutionaliserade mekanismer för nära samråd med och aktiv involvering av personer med funktionsnedsättning, via deras organisationer, i processerna för utarbetande av tillgänglighetsstandarder (Kommittén för rättigheter för personer med funktionsnedsättning 2024)

## 2.11 Energieffektivitet

Energieffektiviteten ökar på väg, både i person- och godstransporterna. Effektiviseringen drivs både av en ökad andel laddbara fordon i nybilsförsäljningen och av utskrotning av äldre fordon med låg energieffektivitet. För godstransporter på väg spelar också längre och tyngre lastbilar en roll för effektiviseringen. Det har skett en fortsatt återhämtning efter den tillfälliga minskningen av belägningsgraderna i kollektivtrafiken och luftfarten på grund av coronapandemin, och energiintensiteten har därmed åter minskat för persontransporter med järnväg och luftfart. Elektrifieringstakten har dock minskat i landet som helhet och i de allra flesta regioner. Det finns inga tecken på överflyttning av transporter till mer energieffektiva trafikslag. På senare år har vägtrafiken ökat sin andel av transportarbetet på bekostnad av järnväg- och sjöfart, även om trenden bröts under 2023.



En ökad energieffektivitet bidrar till funktionsmålet genom att hålla transportkostnaderna låga och till hänsynsmålet genom att minska transporternas växthusgasutsläpp. Ökad energieffektivitet kan uppnås på flera olika sätt. Antingen genom effektiviseringar inom respektive trafikslag, genom att fordonen blir mer energieffektiva (t.ex. genom elektrifiering) eller kan framföras på ett effektivare sätt (t.ex. genom rakare flygvägar), eller genom överflyttningar från mindre energieffektiva trafikslag till mer energieffektiva.

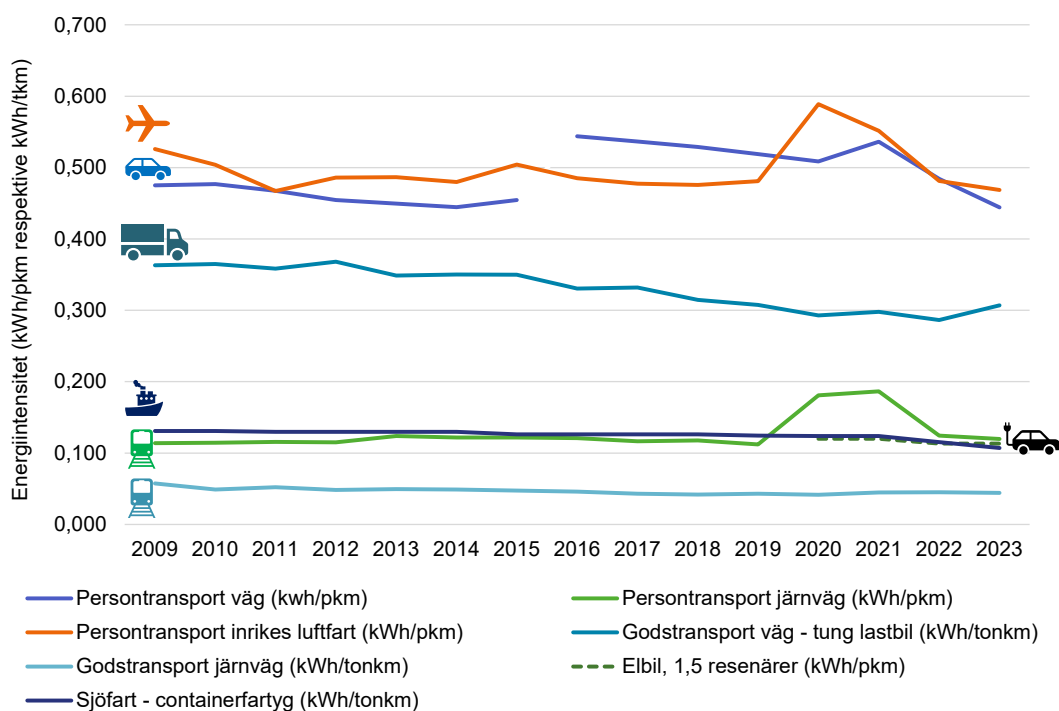
Dessutom kan energieffektivisering uppnås genom att samhället planeras och utvecklas på ett sådant sätt att trafikarbetet kan minska utan att tillgängligheten försämras. Exempelvis genom en god kollektivtrafikförsörjning där det finns tillräckligt underlag, eller genom att tillgängligheten tillgodoses utan resor eller transporter.

### Mått

#### Energiintensitet i transportarbetet – nyckelmått

Energiintensiteten sjunker i en långsam men stadig takt för både persontransporter och godstransporter på väg. Beträffande persontransporter finns ett tidsseriebrott i kurvan som beror på en förändrad metod för fastställande av persontransportarbetet med bil, men i båda perioderna finns en tydlig utveckling mot minskad energiintensitet. Under 2021 syns dock en svag ökning av energiintensiteten för persontransporter på väg, trots att personbilsflottan blir alltmer energieffektiv i genomsnitt. En förklaring till det är att covidrestriktionerna medförde att en större andel av persontransportarbetet på väg utfördes med personbil, och kollektivtrafikresandet med buss sjönk kraftigt. Under 2022 och 2023 har kollektivtrafikresandet åter ökat och då sjunker också energiintensiteten tydligt. För övriga transporter är förändringarna sedan målen antogs 2009 mycket små (Figur 2.61).





**Figur 2.61. Energiintensitet i persontransportarbete (kWh/personkilometer) respektive godstransportarbete (kWh/tonkilometer) 2009–2023. 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.**

**Anm:** Från år 2016 ingår endast resandet för personer i åldern 6–84 år när beläggingsgraden för personbilar beräknas. Beläggingsgraden multipliceras med trafikarbetet för att bestämma persontransportarbetet med personbil. I tidsserien fram till 2015 ingår även resandet för personer under 6 år och över 84 om de reste som passagerare i bil där föraren var under 85 år. Beläggingsgraden har framför allt minskat på grund av att de yngsta passagerarna inte längre omfattas.

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

I diagrammet redovisas också energiintensitet för en modern elbil, med 1,5 resenärer vilket ungefär motsvarar den nuvarande beläggningen i personbilstrafiken. Energiintensiteten ligger väsentligt lägre än för vägtrafiken i genomsnitt och kan utmana järnvägstrafiken när den också inkluderar persontåg på icke elektrifierade sträckor. I diagrammet tas ingen hänsyn till energiförluster som uppstår vid elproduktion, distribution och laddning av fordonet, men övriga kurvor i diagrammet avser också endast den slutliga energianvändningen i fordonen. Nivån illustrerar att elektrifiering skulle kunna öka energieffektiviteten i transportsystemet på ett avgörande sätt.

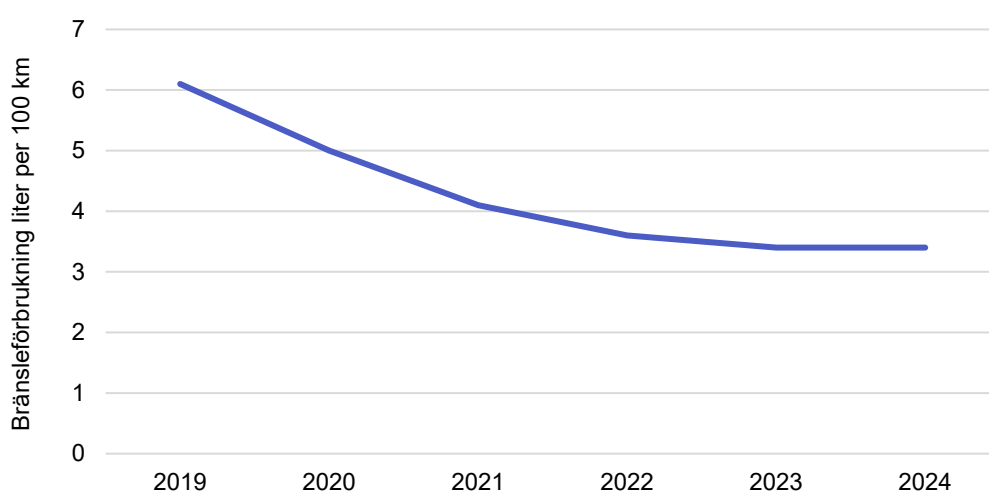
Nyckelmåttet sträcker sig fram till 2023, och det syns tydligt i diagrammet hur luftfarten och persontrafiken på järnväg under 2020 drabbades av kraftigt minskat resande och lägre beläggningstal. Under 2022 och 2023 har både flygtrafiken och järnvägstrafiken fortsatt att återhämta resenärer och därmed åter sänkt energiintensiteten. Under 2023 låg inrikesflygets energiintensitet på ungefär samma nivå som innan pandemin.

Det finns för närvarande ingen tillgänglig statistik över energianvändningen vid inrikes sjöfart uppdelat på gods- respektive persontrafik. Vad som däremot är känt är att godstransporter i sjöfarten kan vara mycket energieffektiva, i paritet med godstransporter med järnväg, men också ha en relativt hög energiintensitet, i nivå med långa och tunga lastbilar på väg. Det senare värdet gäller RoRo-fartyg. I Figur 2.61 representeras sjötransporter med värdet för containerfartyg (Conlogic AB 2021), som är i stort sett oförändrat under tidsperioden. De sista

årens värde för containerfartyg har dock uppdaterats med de värden som används i beräkningsverktyget NTM-Calc (Network for Transport Measures 2025).

## Genomsnittlig bränsleförbrukning för nyregistrerade personbilar

Under de senaste åren har det skett en mycket snabb minskning av den genomsnittliga bränsleförbrukningen för nyregistrerade personbilar. Det beror i första hand på att andelen laddbara fordon i nybilsförsäljningen ökat snabbt. Genomsnittsbilens förbrukning av flytande drivmedel har minskat med 44 procent sedan 2019, vilket nästan helt förklaras av den ökande andelen elbilar och laddhybrider. Som Figur 2.62 visar har effektiviseringstakten planat ut under 2024 vilket beror på en avmattning i utvecklingen mot en allt större andel laddbara fordon i nybilsförsäljningen (se nedan).



Figur 2.62. Genomsnittlig bränsleförbrukning enligt WLTP-cykeln för nyregistrerade personbilar i Sverige år 2019–2024, liter per 100 kilometer.  
Källa: Trafikverket (2025n).

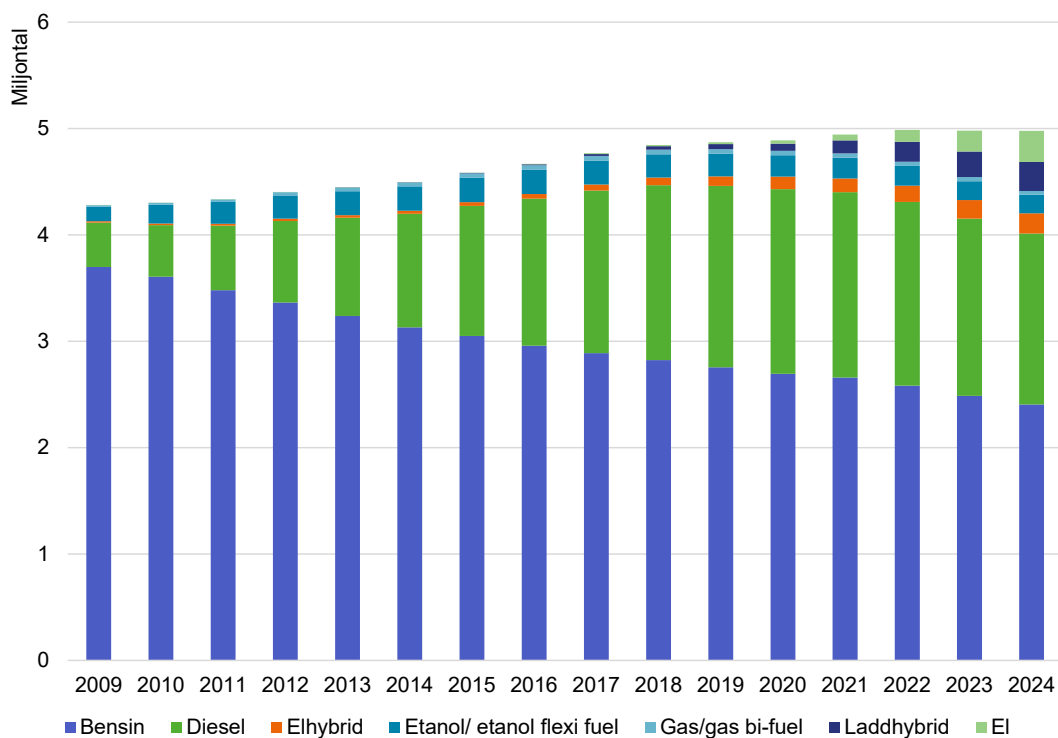
Eftersom de nya fordon som tillkommer i genomsnitt är betydligt mer effektiva än de som skrotas, fortsätter den sammantagna energieffektiviteten i personbilsflottan ändå att öka. För att energieffektiviteten i fordonsflottan ska öka ännu mer kommer det att krävas en fortsatt ökad andel fordon som drivs helt eller delvis med el (Figur 2.61). Samtidigt sker en omfattande export av relativt nya fordon (se vidare nedan) som bidrar till att genomsnittsåldern på personbilar i trafik under 2024 steg till 11,8 år. Faktum är att alla vägfordon i trafik har en hög genomsnittsålder 2024 än när målen antogs.<sup>98</sup>

## Personbilar i trafik vid utgången av respektive år, fördelat efter drivmedel

Antalet personbilar i trafik har ökat med cirka 677 000 fordon sedan år 2009. Under samma period har andelen och antalet bensinbilar minskat kraftigt, medan antalet dieslbilar ökat. Vid utgången av 2023 var dock antalet rena diesel- och bensinpersonbilar för första gången lägre än det var när målen antogs. Antalet bensin- och dieslbilar i trafik minskade under 2024 för sjunde året i rad och antalet personbilar med enbart förbränningsmotor verkar ha kulminerat vid 2018. Även antalet flexifuelbilar och antalet gasbilar i trafik minskar nu relativt snabbt. (Figur 2.63). Under 2024 ökade det totala antalet personbilar i trafik med drygt 600 fordon (Trafikanalys 2025d).

<sup>98</sup> [Hur gamla är olika typer av vägfordon?](#)

Laddbara fordon, det vill säga elbilar eller laddhybridbilar fortsätter att öka i antal och andel av flottan. Dessa fordon utgjorde vid utgången av 2024 cirka 13,5 procent av personbilarna i trafik, vilket kan jämföras med 11,3 procent 2023, 9 procent 2022, 6 procent år 2021 och 3,6 procent år 2020 (Trafikanalys 2025d). En ökad elektrifiering är den viktigaste åtgärden för att öka vägtrafikflottans energieffektivitet (Figur 2.61).

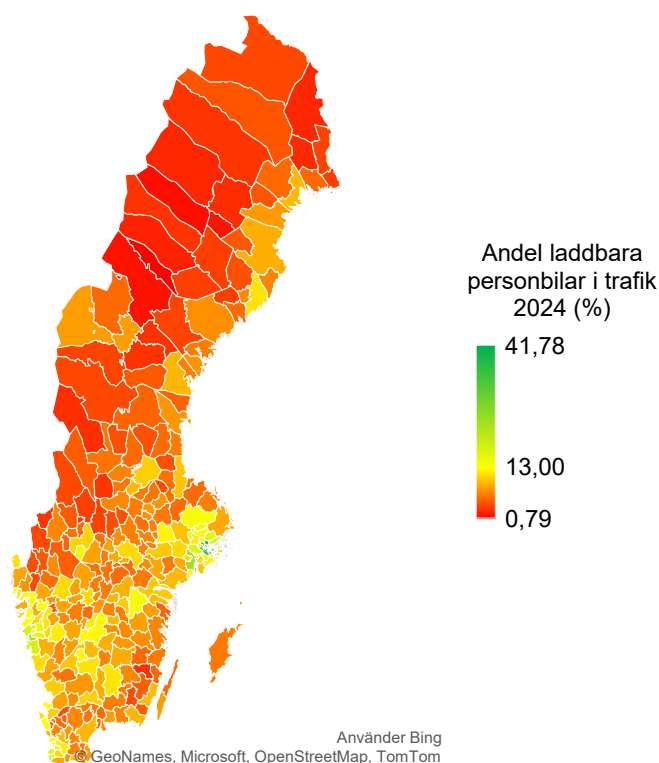


**Figur 2.63. Antal personbilar (miljoner) i trafik fördelade efter drivmedel, vid utgången av respektive år, 2009–2024. Antalet icke laddbara bilar kulminerade vid 2018, men är fortfarande fler än de var när de transportpolitiska målen antogs 2009.**

Källa: Trafikanalys (2025d)

### Laddbara personbilar i trafik per kommun, (nytt mått)

Andelen laddbara personbilar (elbilar och laddhybrider) i trafik var vid utgången av 2024 alltså 13,5 procent i riket. Men det är stora skillnader mellan olika regioner och mellan kommuner i samma region. De högsta andelarna finns i några kommuner i Stockholm, vilket delvis beror på att många företagsägda bilar är registrerade där företagets huvudkontor finns, även om bilarna egentligen körs någon helt annanstans. I en stor del av landet är andelen laddbara fordon väsentligt lägre än riksgenomsnittet.



**Figur 2.64. Andel laddbara personbilar i trafik per kommun vid utgången av 2024, procent. Med laddbara personbilar avses laddhybrider och elbilar. Kommuner markerade med gult ligger nära genomsnittet för riket på 13,5 procent.**

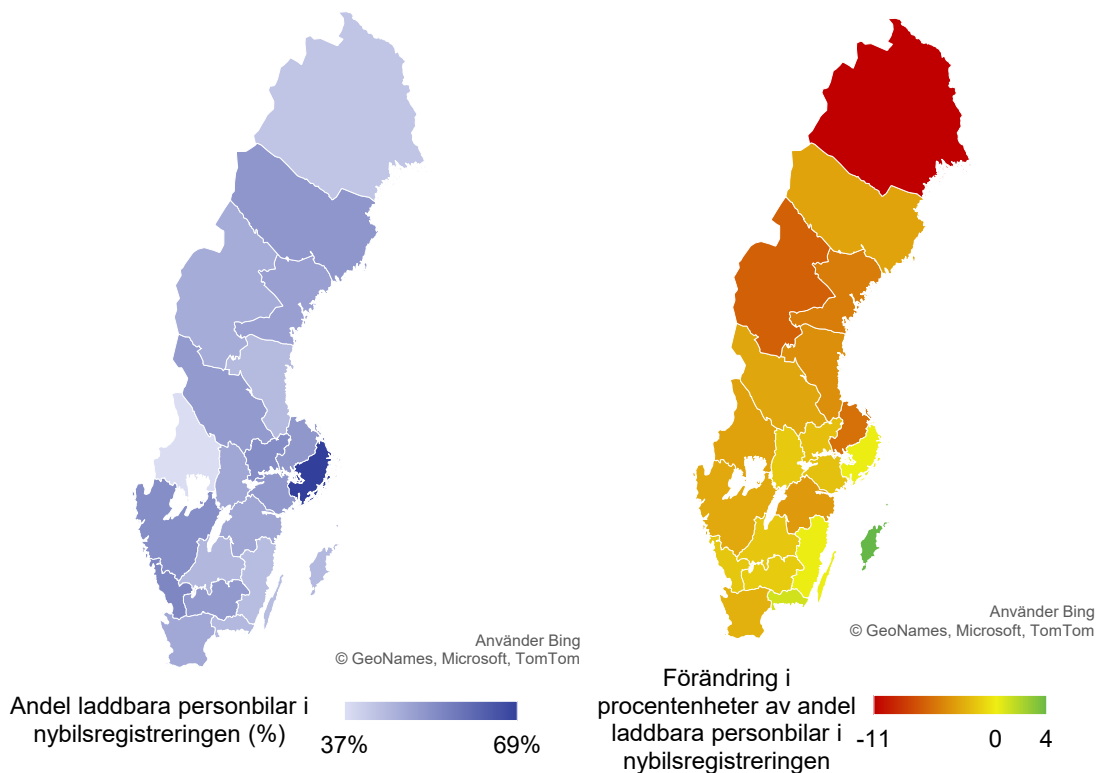
Källa: Trafikanalys (2025d)

## Andel laddbara fordon av nybilsregistreringarna

Under 2023 började en dämpning av andelen laddbara personbilar i nybilsregistreringen märkas i ett antal län. Under 2024 har ökningen helt stannat av, och andelen har sjunkit eller varit oförändrad i alla län utom två. Sett till riket som helhet sjönk andelen laddbara personbilar i nybilsregistreringen med 1,4 procentenheter från 58,4 procent 2023 till 57 procent 2024.

Det finns alltså tydliga tecken på att försäljningen av laddbara fordon till privatpersoner har bromsat in efter avskaffandet av klimatbonusen (Mobility Sweden 2023), och i spåren av minskad köpkraft till följd av inflation och lågkonjunktur. Att Sverige nu har drivmedelspriser för bensin och diesel klart under genomsnittet i EU har förmodligen också påverkat utvecklingen. Andelen laddbara nyregistrerade fordon är fortfarande högst i Stockholms län (Figur 2.65), vilket delvis förklaras av att en stor andel av personbilarna som ägs eller leasas av företag registreras där företagets huvudkontor finns.





**Figur 2.65. Andel laddbara personbilar (elbilar och laddhybrider) av antalet nyregistreringar per län under 2024 i procent (kartan till vänster) samt förändring i andel laddbara mellan 2023 och 2024 i procentenheter (kartan till höger). I den högra kartan motsvarar den gula färgen de län som har samma andel laddbara personbilar i nybilsregistreringen som de hade föregående år.**  
Källa: Trafikanalys (2025d)

Under de senaste åren har Trafikanalys i ett flertal rapporter kunnat konstatera att det sker en omfattande export av relativt nya fordon från Sverige. Närmare 150 000 begagnade personbilar exporterades under 2023. Det är det högsta observerade antalet exporterade personbilar någonsin. Under 2024 minskade exporten något, men exporten av begagnade elbilar och laddhybrider som vuxit många år i rad fortsatte också att öka under 2024 (Trafikanalys 2025b).

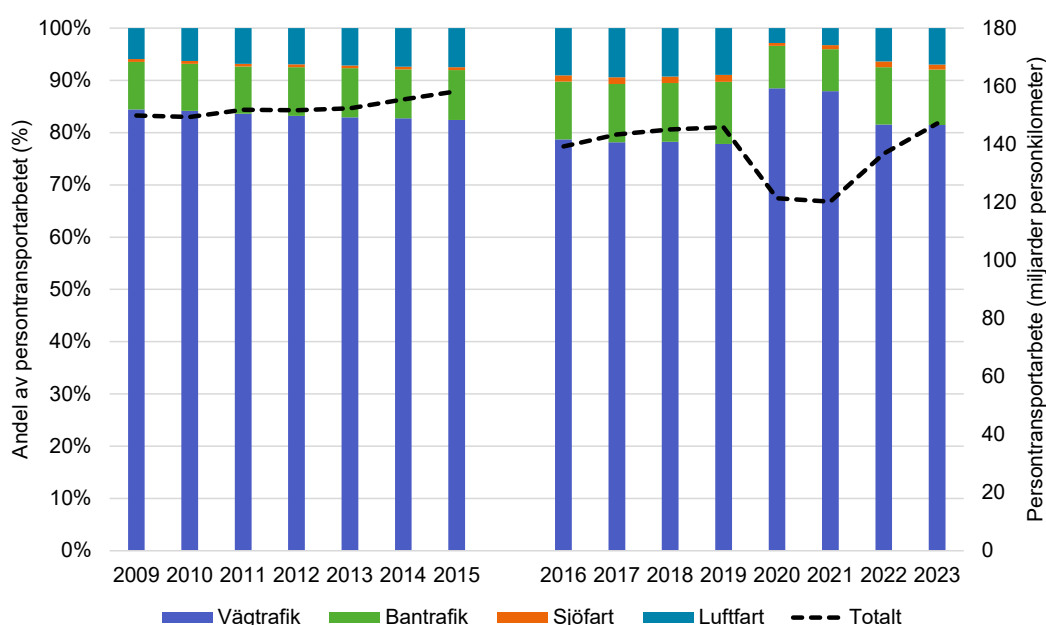
För elbilarna ökade exporten med 75 procent jämfört med 2023, vilket innebär att drygt 18 000 elfordon exporterades under året. Exporten av laddhybrider ökade med 12 procent till drygt 21 500 fordon. De allra flesta av de laddbara fordon som exporteras har varit i trafik under max fem år. Exporten innebär 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. Den svenska kronans växelkurs i förhållande till Euron har ett strikt samband med den totala exporten av begagnade bilar. Men när det gäller exporten av laddbara fordon som fortsatt öka kraftigt trots en starkare kronkurs under 2024 torde också andra faktorer spela in. En faktor är att det finns starkare incitament till att köpa och äga laddbara bilar i andra länder (Trafikanalys 2025b).

Nyregistreringarna av personbilar sjönk relativt kraftigt under 2024 och uppgick till 277 338 fordon, jämfört med 298 107 under 2023 och 299 220 stycken under 2022. Minskningen jämfört med 2023 motsvarar en nedgång på 7 procent (Trafikanalys 2025d).

## Andelar av persontransportarbetet per trafikslag

Det finns ingen tydlig tendens till överflyttning av persontransportarbete mot mer energieffektiva trafikslag, även om persontransportarbetet med bantrafik ökat under de senaste åren innan coronapandemin, samtidigt som inrikesflyget minskat något. Det senaste året som vi har uppdaterad statistik för är 2023, och här syns tydligt hur återhämtningen efter pandemin fortsatt att påverka utvecklingen.

Resandet minskade mycket kraftigt under pandemins första år och sjönk med flera 10-tals miljarder personkilometer jämfört med året innan. Utvecklingen var tydligast för luftfart och bantrafik. Vägtrafikens andel av persontransporterna steg därmed med 10 procentenheter till omkring 88 procent under 2020 och låg kvar på ungefär samma nivå under pandemins andra år. Men under 2022 återhämtade både luftfarten och bantrafiken andelar av resandet igen och den utvecklingen fortsatte under 2023 (Figur 2.66). Det samlade persontransportarbetet var 2023 på en nivå jämförbar med året innan pandemin.



**Figur 2.66. Andelar av inrikes persontransportarbete per trafikslag (procent) samt det samlade persontransportarbetet i miljarder personkilometer (skalan till höger) 2009–2023. Tidsseriebrott 2015/2016 avseende förändringar i insamlingen av persontransportarbete med personbil. Luftfart omfattar här även den del av utlandsresor som skett inom svenskt luftrum.**

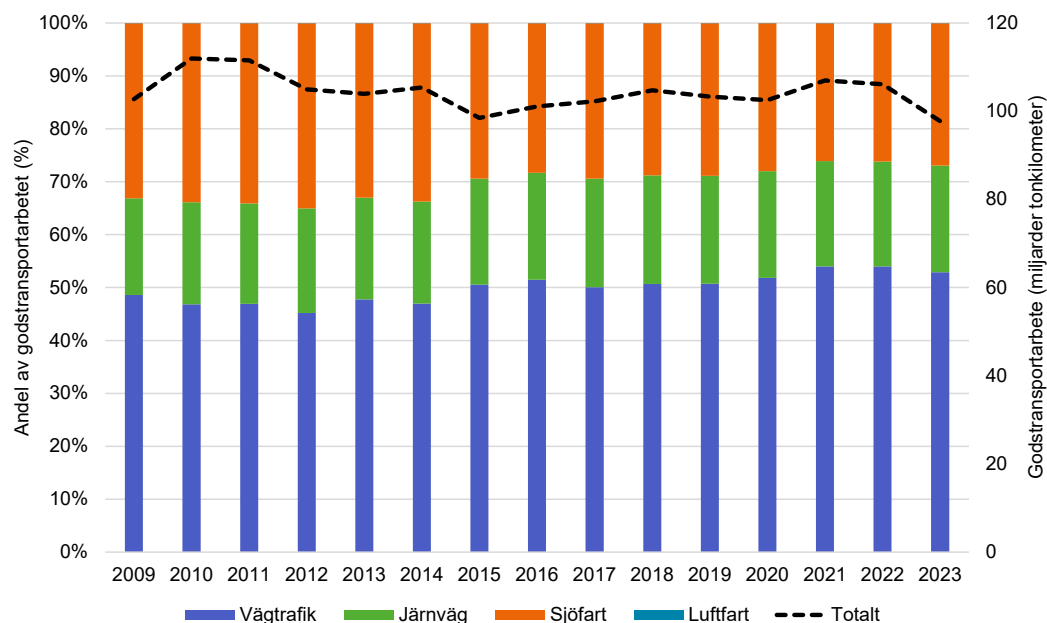
Källa: Trafikanalys (2024k)

## Andelar av godstransportarbetet per trafikslag

Det finns inte heller något tydlig tendens till överflyttning av godstransporter mot de mer energieffektiva trafikslagen sjöfart eller bantrafik. Det samlade godstransportarbetet växer visserligen inte i takt med den ekonomiska utvecklingen, men visar inte heller någon tydlig tendens att minska (Figur 2.67). Under perioden har Sverige dock haft en avsevärd befolkningsökning (SCB 2021), så godstransportarbetet per person har minskat en del sedan målen antogs.

Det syns en liten minskning i det samlade godstransportarbetet mellan 2019 och 2020, men det är tydligt att godstransporterna inte alls påverkats av coronapandemin i samma omfattning som persontransporterna. Redan under 2021 ökade godstransportarbetet något igen. Andelen vägtrafik har ökat och har under de senaste åren legat över på 50 procent av transportarbetet, från att tidigare ha legat en bit under den nivån. Under 2023 sjönk godstransportarbetet tydligt

vilket kan höras samman med den allmänna lågkonjunkturen. Andelen transportarbete på väg minskade också marginellt under 2023 för första gången sedan 2017.



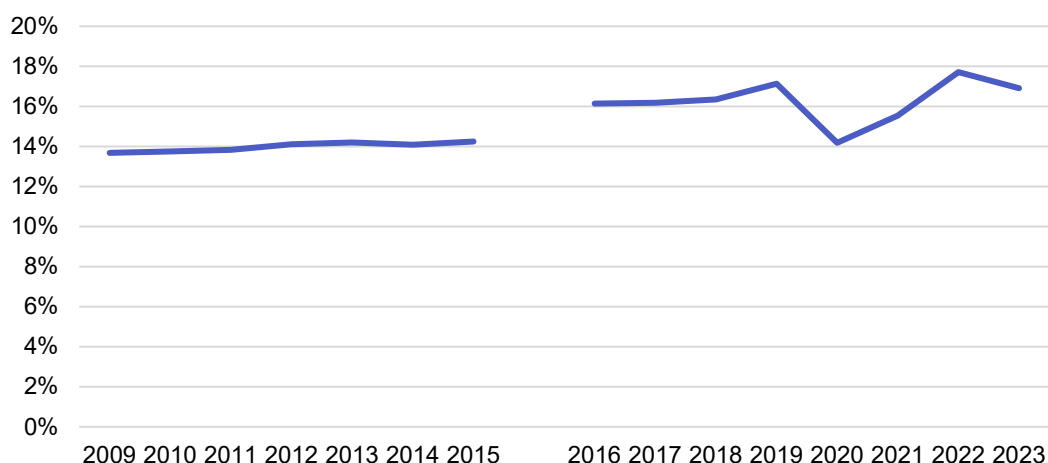
**Figur 2.67. Andelar av inrikes godstransportarbete per trafikslag (procent) samt det samlade godstransportarbetet i miljarder tonkilometer (skalan till höger) 2009–2023. Förändringar i metoder för beräkning av transportarbete har delvis ändrat fördelningen jämfört med tidigare måluppföljningar, då bland annat en bättre skattning av transportarbetet med sjöfart kunnat göras med stöd av fartygens AIS-data. Anm: Luftfarten kan inte urskiljas i figuren, men finns med som en kontur högst upp i staplarna.**

Källa: Trafikanalys (2024k).

## Andelen buss, bantrafik och sjöfart av det totala inrikes resandet

Det fanns innan coronapandemin en svag tendens till en ökning av resandet med buss, bantrafik och sjöfart som andel av det samlade inrikes persontransportarbetet. På grund av ett tidsseriebrott för skattningen av resandet med personbil är det svårt att tolka utvecklingen sedan målen antogs. Men när vi betraktar perioderna 2009 till 2015 respektive 2016 till 2019 var för sig så syns en tendens till ökad andel buss, bantrafik och sjöfart i båda perioderna.

Observera att i denna beräkning ingår även annan busstrafik än den som ingår i allmän kollektivtrafik. Här syns dock ett tydligt trendbrott under coronapandemin då andelen resande med kollektiva färdmedel minskade radikalt under 2020. Påverkan från pandemin fortsatte under 2021 men under 2022 återhämtade sig resandet med kollektiva färdmedel, och även om andelen minskade något under 2023 så ligger den kvar på en nivå jämförbar med året innan pandemin.



**Figur 2.68. Andelen (%) inrikes resande (mätt i personkilometer) som skett med buss, bantrafik eller sjöfart, 2009–2023. Tidsseriebrott 2015/2016 beroende på ny skattning av persontransportarbetet med personbil.**

Källa: Trafikanalys (2024k).

## Sammanvägd bedömning

Energieffektiviteten i transportsystemet har i flera avseenden förbättrats sedan de transportpolitiska målen antogs för drygt 10 år sedan. Det sker förbättringar framför allt inom vägtrafiken och förbättringstakten har ökat under de senaste åren.

Coronapandemin ökade under några år den genomsnittliga energianvändningen per personkilometer för både luftfarten och bantrafiken då de upplevde en kraftig minskning av resandantalet. Pandemin ökade också andelen personresor med bil under dessa år. Å andra sidan har det totala antalet personkilometer också minskat under pandemin då många resor ersatts av distanslösningar, vilket bidragit till det transporteffektiva samhället och en minskad total energianvändning under pandemiåren. Vi ser nu en tydlig återhämtning, och en ökad andel kollektivtrafikresande igen, även om det är en bit kvar till 2019 års nivå i vissa regioner. Under 2023 stod vägtrafiken fortfarande för en större andel av persontransportarbetet än innan pandemin och det året var det samlade persontransportarbetet jämförbart med 2019, så den överflyttning som skett mot vägtrafiken verkar bestå.

En fortsatt elektrifiering är det som kan få störst effekt på transporterens energieffektivisering. Att elektrifieringen av personbilsflottan nu bromsats in i nästan hela landet är därför ett illavarslande tecken. I kombination med den fortsatt omfattande exporten av laddbara fordon innebär det att den del av växthusgasutsläppsminskningen som förväntas åstadkommas genom energieffektivisering till 2030 blir svår att realisera.

Det finns inga tydliga tecken på överflyttning av godstransporter till mer energieffektiva trafikslag, utan tvärtom tycks vägtrafikens andel av godstransporterna öka. Även om dessa blir allt mindre energiintensiva, ligger de ännu väsentligt över bantrafik och sjöfart i energianvändning per transportarbete. Det finns svaga tendenser till minskade transportbehov sett till totalt transportarbete per capita, vilket skulle kunna indikera en mer transporteffektiv samhällsutveckling.

Trafikanalys samlade bedömning är att transportsystemets energieffektivitet ännu inte utvecklats på ett avgörande sätt sedan målen antogs. Att elektrifieringen av personbilsflottan bromsats in i nästan hela landet i kombination med en hög export av laddbara fordon, samtidigt som vägtrafiken står för en växande andel av transportarbetet är de främsta skälen till att indikatorn inte bedöms utvecklas positivt.

# NYHETER

## **Skrotningspremie vid köp eller leasing av elbil**

I augusti 2024 lanserade regeringen en skrotningspremie på 10 000 kronor till den som skrotar en äldre bil med förbränningsmotor och samtidigt köper eller leasar en elbil. Skrotningspremien är sökbar till den 12 augusti 2025, och regeringen har avsatt 250 miljoner under både 2024 och 2025 för premien. Intresset har dock varit svalt under det första halvåret, och per den 1 mars 2025 hade endast 334 premier beviljats (Boverket 2025). Det tycks vara så att personer som äger och kör fordon som är skrotningsfärdiga i de flesta fall inte har ekonomiska förutsättningar att köpa eller hyra en elbil, även om de får en skrotningspremie. Även om drygt fyra månader med stödet återstår är det osannolikt att det kommer att ha någon märkbar påverkan på elektrifieringstakten.

## **Krav på infrastruktur för alternativa drivmedel och el**

Den 13 april 2024 trädde den så kallade AFIR-förordningen i kraft. Den ställer krav på att medborgare och företag ska ha tillräcklig tillgång till ett infrastrukturnät för laddning eller tankning av vägfordon och fartyg med alternativa bränslen. Bland annat ska det finnas laddstationer för personbilar och lätta lastbilar åtminstone var sjätte mil vid slutet av 2025, och tankstationer för vätgas minst var tjugonde mil längs viktiga vägar senast 2030 (Trafikanalys 2023a). Eftersom tillgång till laddning är en viktig faktor för valet av fordon vid nybilsköp bedöms AFIR vara betydelsefull för fortsatt elektrifiering. För att stötta genomförandet av AFIR har EU också introducerat ett stöd kallat AFIF för införande av laddinfrastruktur och alternativa drivmedel. Den 4 februari 2025 tillkännagavs vilka projekt som blir de första att få motta stödet, och bland de 39 projekten återfinns två svenska, landström i Trelleborgs hamn och insatser för bland annat laddinfrastruktur för flygfarkoster och ökad användning av elfordon vid flygplatserna Arlanda och Landvetter (European Commission 2025).

## **Ny inriktning för energipolitiken**

Under våren lade regeringen en proposition till Riksdagen om energipolitikens långsiktiga inriktning (Prop 2023/24:105). Propositionen antogs av Riksdagen i maj 2024 och innebär bland annat att en översyn av det tidigare energieffektiviseringsmålet ska göras. Översynen görs i syfte att målet inte ska utgöra ett hinder för en ökad produktion av el från kärnkraft. Eftersom huvuddelen av den frigjorda energin i en kärnkraftsreaktor går förlorad med kylningen skulle det tidigare energieffektiviseringsmålet inte kunna nås om kärnkraftsproduktionen ökas. Översynen genomförs alltså med ambitionen att öka tillgången på el som ska underlätta en fortsatt elektrifiering av samhället inklusive transportsektorn.

## 2.12 Växthusgasutsläpp

Utsläppen av växthusgaser från inrikes resor och transporter har med några undantag minskat kontinuerligt sedan 2010. Under 2024 ökade dock utsläppen från vägtrafiken kraftigt på grund av en minskad reduktionsplikt och sänkta drivmedelspriser. Elektrifieringstakten inom vägtrafiken har brutits. Inget tyder på att etappmålet, som innebär att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter exklusive flyg år 2030 ska ha minskat med 70 procent jämfört med år 2010, kommer att nås. Den höjning av reduktionsplikten som kommer att införas under 2025 bedöms inte vara tillräcklig för att nå etappmålet.



Beträffande utsläppen från utrikes transporter fortsätter det internationella flygets återhämtning efter pandemin. Både sjöfarten och luftfarten förväntas minska utsläppen i takt med de direktiv som fastslagits inom ramen för EU:s 55-procentpaket. Eftersom nyckelmåttet för de internationella transporternas växthusgasutsläpp inte fullt ut speglar trafikens utveckling bedöms indikatorn utifrån den sammanlagda nivån på utsläppen. Den är trots ökningen under 2024 tydligt lägre än när målen antogs.

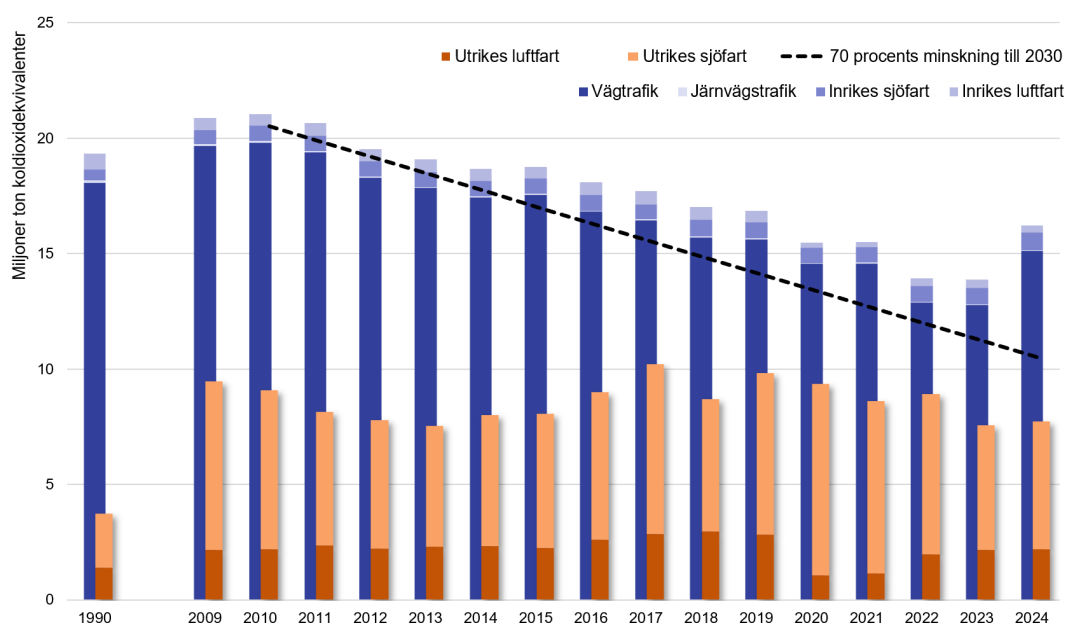
Transportsektorn står för omkring en tredjedel av Sveriges territoriella utsläpp. Det innebär att Sverige inte kan uppfylla sina åtaganden gentemot EU eller Parisavtalet utan att utsläppen från vår transporter minskar kraftigt under de kommande åren. Det finns också nationella mål fastställda av riksdagen att ta hänsyn till, och även dessa förutsätter minskade utsläpp från transportsektorn. Utsläppen kan minskas genom energisnålare fordon, utsläppsnåla drivmedel, ökad elektrifiering och genom planering som medger ett mer transporteffektivt samhälle. I detta avsnitt ligger fokus på hur utsläppen utvecklas från respektive trafikslag. Störst fokus ägnas åt vägtrafiken, som är helt dominerande i inrikestransporterna.

### Mått

#### Utsläpp av växthusgaser per trafikslag – nyckelmått

Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter har med något undantag minskat kontinuerligt sedan målen antogs 2009. Den 1 januari 2024 sänktes dock den svenska reduktionsplikten för bensin och diesel, och därmed ökade utsläppen från inrikes vägtrafik kraftigt under året (Figur 2.69). Det finns inget som tyder på att Sverige kommer att nå det nationella delmålet om att växthusgasutsläppen från inrikes transporter exklusive inrikes flyg år 2030 ska ha minskat med 70 procent jämfört med år 2010. Om målet ska nås måste ytterligare justeringar av reduktionsplikten göras, elektrifieringen av lätta och tunga fordon måste återigen växa exponentiellt, en överflyttning mot energieffektivare transportsätt stimuleras och tydliga steg mot ett mer transporteffektivt samhälle behöver tas.





**Figur 2.69. Utsläpp av växthusgaser per trafikslag (miljoner ton koldioxidekvivalenter), år 1990 samt åren 2009–2024.**

Källa: 1990, 2009–2023 Naturvårdsverket (2024b, 2024m). 2024 års värden är baserade på preliminära uppgifter.<sup>99</sup>

Anm: Den streckade linjen markerar den linjära utvecklingsbana som krävs för att nå etappmålet om att reducera utsläppen från inrikes transporter exklusive luftfart (de blå staplarna utom den översta) med 70 procent till år 2030.

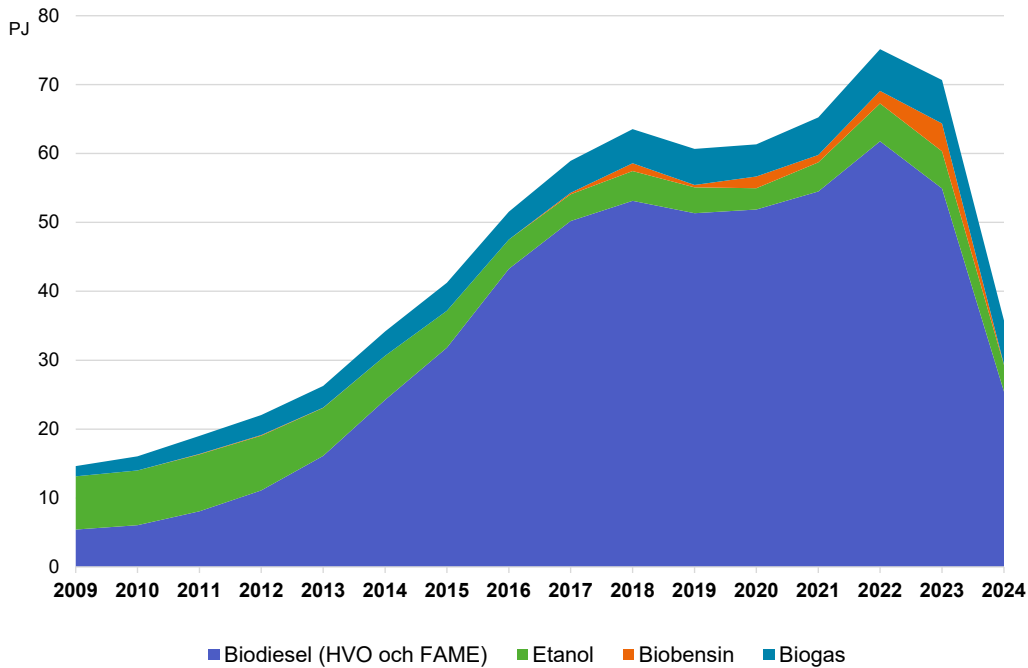
Utsläppen från utrikes transporter och resor där bränslet bunkrats i Sverige minskade kraftigt under pandemin. Under 2024 var utsläppen från internationell flygtrafik som startat i Sverige fortfarande lägre än före pandemin, men preliminära uppgifter för 2024 pekar mot en fortsatt ökning av resandet och utsläppen jämfört med 2023. Den internationella luftfartens utsläpp är sedan 2022 åter högre än de var under 1990, basåret för det första internationella klimatavtalet.

I den svenska utsläppsrapporteringen redovisas utsläpp som uppstår från internationell sjöfart baserat på de volymer fartygsbränslen som bunkrats inom Sverige, och inte de faktiska utsläppen från varje fartygsavgång fram till första utländska hamn. Det är därför vanskligt att göra prognoser för vad utsläppsstatistiken kommer att visa baserat på uppgifter om trafikens utveckling. Baserat på anlop till svenska hamnar och total bruttodräktighet för dessa fartyg bedömer vi ändå att bunkringen ökat en del under 2024.

## Leveranser av förnybara drivmedel

Från och med 1 januari 2024 gäller en reduktionsplikt på 6 procent för både bensen och diesel, vilket har inneburit en kraftig minskning av biodrivmedelsleveranserna under 2024, och en motsvarande ökning av växthusgasutsläppen från inrikestrafiken. Leveranserna var under 2024 ungefär jämförbara med 2014 års nivå (Figur 2.70).

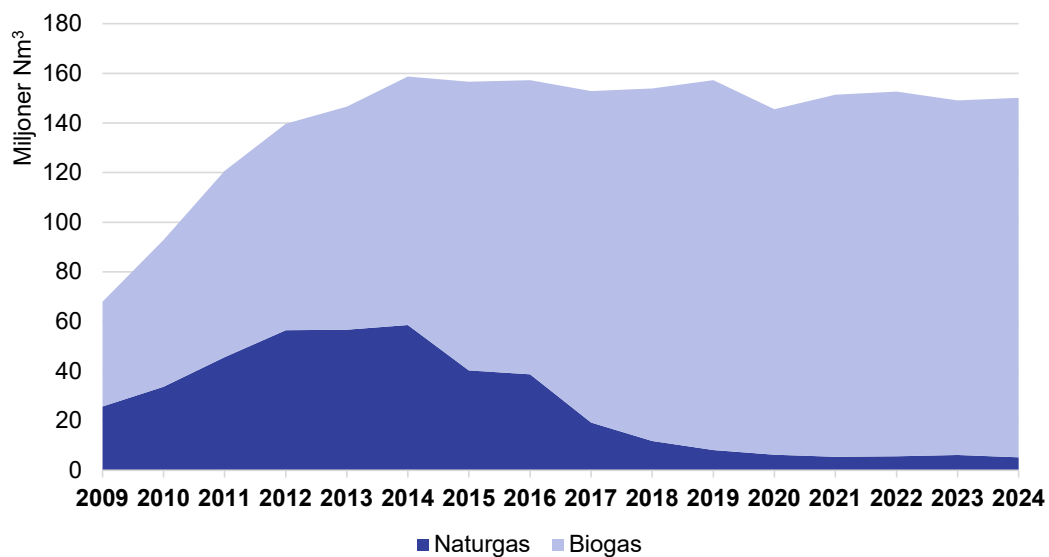
<sup>99</sup> Preliminära uppgifter från Trafikverket (vägrafiken) och Transportstyrelsen (luftfart) samt en uppskattning baserad på förändringen i totala antalet anlop och bruttodräktighet i svenska hamnar (sjöfart). Bantrafikens utsläpp 2024 har uppskattats med förändringen i antalet tågkilometer jämfört med 2023 baserat på uppgifter i Trafikverkets årsredovisningar.



Figur 2.70. Leveranser av biodrivmedel för inrikes transporter, PJ, 2009–2024.  
Källa: 2009–2023 Energimyndigheten (2025). 2024 års siffror är beräknade utifrån förändringar i levererad volym enligt Drivkraft Sverige (2025b)

## Leveranser av fordonsgas

De samlade leveranserna av fordonsgas ökade kraftigt fram till år 2014 och har sedan dess långsamt minskat (Figur 2.71). Andelen biogas av den totala volymen har ökat ända fram till de sista åren. Under 2024 ökade volymerna marginellt jämfört med föregående år. Sett till volym stod naturgasen endast för cirka 3,5 procent av de totala leveranserna (SCB 2025f).



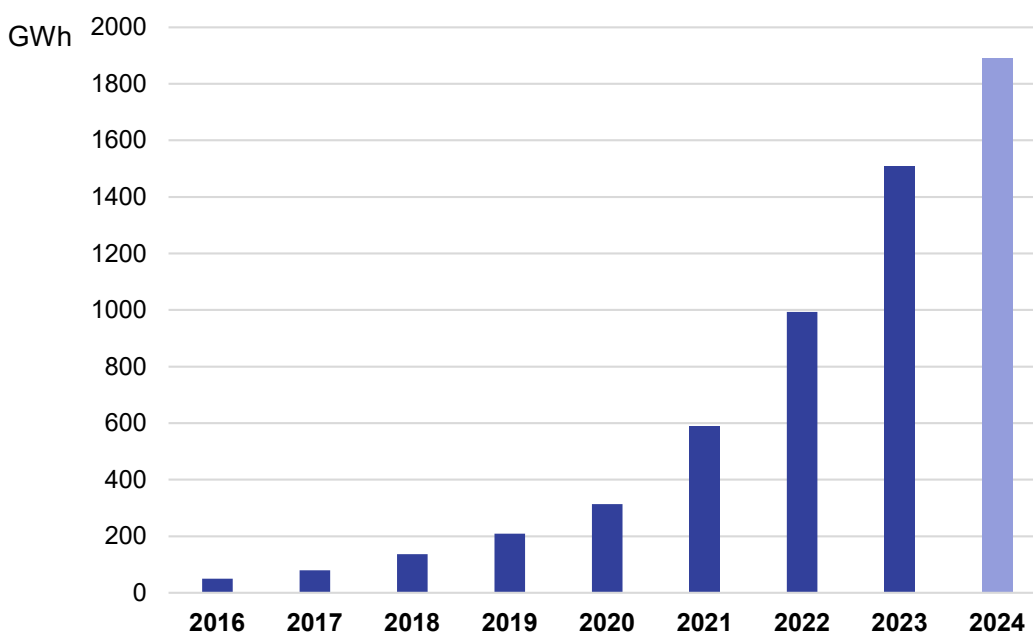
Figur 2.71. Leveranser av fordonsgas (miljoner normal kubikmeter), åren 2009–2024.  
Källa: SCB (2025f).



## Elanvändningen i vägtrafiken

Elanvändningen inom transportsektorn är störst inom bantrafiken med järnvägar, spårvägar och tunnelbana och uppgick under 2024 till cirka 2,6 TWh. Men under de senaste åren ökar elanvändningen även inom andra trafikslag, och då främst inom vägtrafiken (Energimyndigheten 2025).

Statistiken visar en modellerad elanvändning, och bör tolkas med viss försiktighet. Modellen visar att det handlar om blygsamma nivåer, men samtidigt en snabb ökning som är exponentiell precis som förväntat med anledning av den ökade försäljningen av laddbara fordon. Under 2024 anses dock en avmattning i ökningstakten, som speglar en motsvarande utveckling när det gäller nybilsregistreringen. Under 2022 beräknas elanvändningen i vägtrafiken för första gången nått 1 TWh och om utvecklingen fortsätter kan vi förvänta oss att 2 TWh nås under 2025 (Figur 2.72).

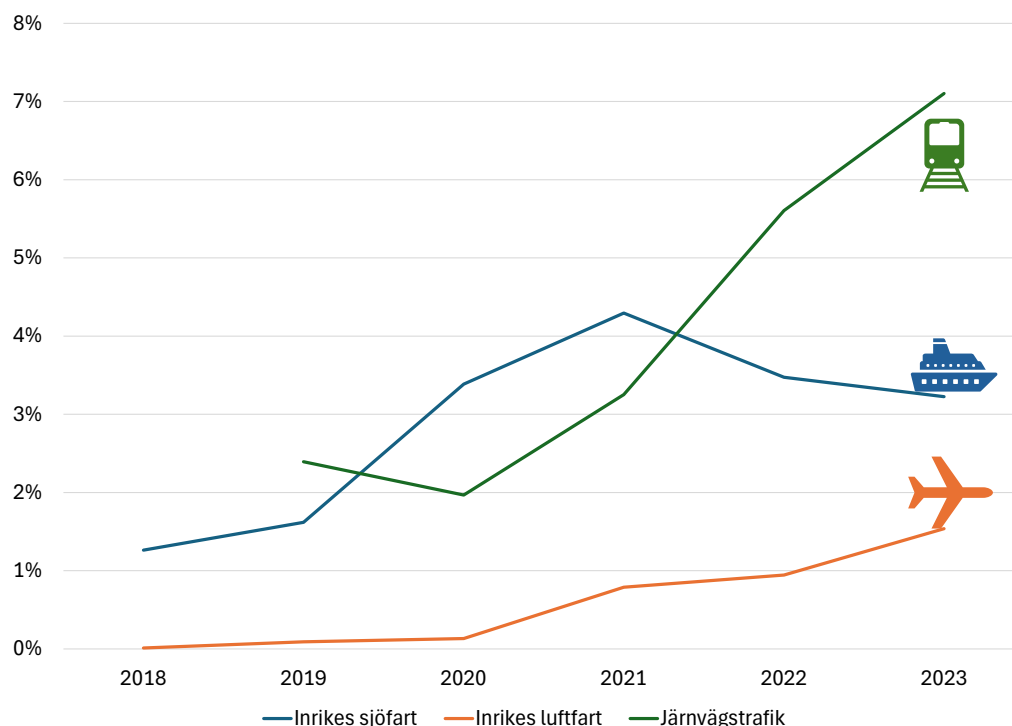


Figur 2.72. Modellerad elanvändning inom vägtransporter 2016–2024, GWh.

Källa: 2016–2023 Energimyndigheten (2025) och Trafikverket (2025n) avseende det preliminära värdet för 2024.

## Förnybara drivmedel i andra trafikslag

Även inom de andra trafikslagen används förnybara drivmedel och el. Inom den närmaste tiden förväntas elanvändningen inom sjöfarten öka väsentligt, och på lite längre sikt förväntas även elflyg i reguljär trafik. EU lagstiftningen styr också mot en ökad användning av förnybara flyg- och sjöfartsbränslen. På senare tid har också en växande andel av dieselanvändningen i järnvägstrafiken utgjorts av biodiesel (HVO). Endast en liten del av järnvägens energianvändning utgörs av diesel, knappt 3 procent för persontågen, och ungefär 12 procent för godstågen under 2023. Av den del av energianvändningen som var diesel utgjordes drygt 7 procent av biodiesel 2023 (Figur 2.73).

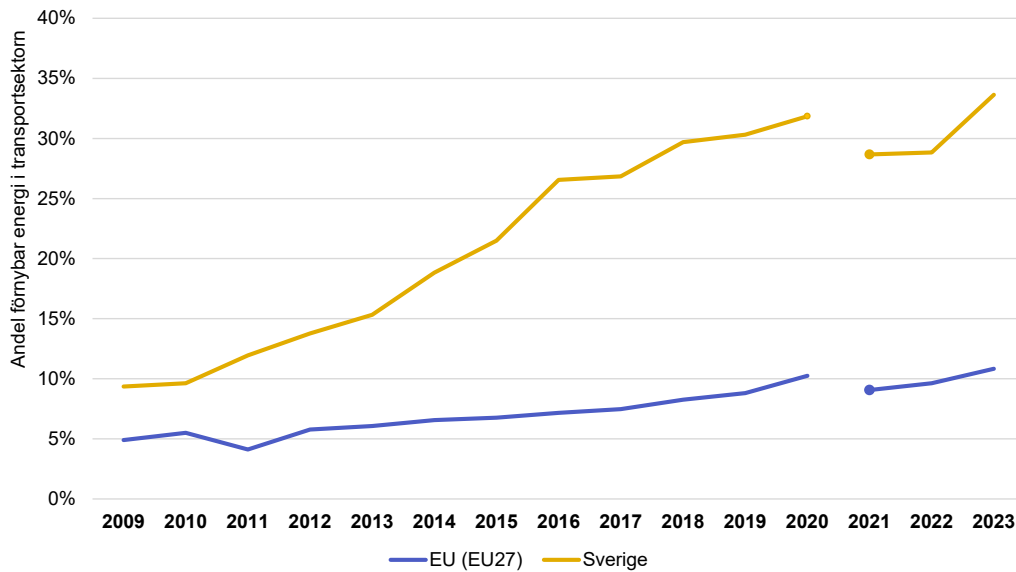


**Figur 2.73. Andel förnybara drivmedel i andra trafikslag än vägtrafiken, inrikes trafik 2018–2023.**  
**Anm:** Annan energianvändning än flytande drivmedel ingår inte i nämnaren. Det vill säga för järnvägstrafiken ingår inte elanvändningen som dominerar energianvändningen för trafikslaget, utan endast dieselanvändningen.  
**Källa:** Sveriges klimatrapportering avseende 2023 (sjö- och luftfart), samt Energimyndigheten (2025) (järnväg).

## Andelen förnybar energi inom transportsektorn

Transportsektorns andel av energi från förnybara drivmedel och förnybar el har ökat kontinuerligt sedan de transportpolitiska målen antogs och fram till och med år 2020. Sverige är det land inom EU som uppnått den högsta andelen förnybar energi i transportsektorn, knappt 32 procent som uppnåddes 2020. EU-snittet nådde 2020 nivån drygt 10 procent och klarade därmed precis målet som var uppsatt för 2020. Beräkningen görs enligt ett särskilt direktiv som medger att vissa kategorier av biodrivmedel räknas dubbelt, och motsvarar därför inte en verklig andel sett till använd energi.

Under 2021 ändrades regelverket för hur andelen förnybar energi ska beräknas. Det innebär ett tidsseriebrott som försvårar jämförelser med tidigare år. Enligt det nya beräkningssättet var andelen förnybar energi i de svenska transporterna drygt 30 procent 2021, och EU-27 snittet nådde inte längre upp till 10 procent, utan stannade strax över 9 procent. Under 2022 och 2023 ökade andelarna igen, både i Sverige och EU 27 (Figur 2.74). Under 2024 har andelen förnybar energi i transportsektorn minskat som följd av den förändrade reduktionsplikten, men det här internationella jämförelsemåttet publiceras med ett års fördröjning.



**Figur 2.74. Andel förnybar energi inom transportsektorn i Sverige och genomsnittet för EU-länderna (procent), åren 2009–2023.**

**Anm:** Metoden för att beräkna andelen förnybar energi är ändrad från och med 2021 års värde, vilket innebär ett tidsseriebrott i diagrammet.

**Källa:** Eurostat (2025).

## Sammanvägd bedömning

Utsläppen av växthusgaser per trafikslag från inrikes respektive utrikes transporter är nyckelmåtten för denna indikator. Eftersom den officiella statistiken i klimatrapporteringen ligger till grund för måtten speglar dock nyckelmåttet avseende utrikes sjöfart inte de verkliga förändringarna i trafiken, utan snarare hur bunkringsmönster förändras mellan olika år.

Trafikanalys väljer därför att bedöma indikatorn utifrån de sammanlagda utsläppen från inrikes och utrikes transporter, till dess att ett mått på utrikes sjöfartens verkliga växthusgasutsläpp kan beräknas. En pågående utveckling av analysverktyget Shipair som tagits fram av SMHI ska förhoppningsvis kunna ge ett tydligare besked om detta.

De sammanlagda utsläppen av växthusgaser från inrikes och utrikes transporter var under 2024 enligt preliminära uppskattningar cirka 5,2 miljoner ton lägre än 2009. Trafikanalys bedömer därför att indikatorns utveckling är positiv, även om det senaste årets utveckling har varit kraftigt negativ i förhållande till uppsatta mål.

Ingen bedömare tror längre att det uppsatta etappmålet för inrikestransporternas växthusgasutsläpp kommer att nås. Klyftan till den linjära utvecklingsbanan mot 2030-målet växte under 2024, och även om reduktionsplikten höjs igen i mitten av 2025 så förefaller det i högsta grad osannolikt att det skulle räcka för att påskynda fordonsflottas utveckling i den omfattning som skulle krävas för att målet ska nås.

För luftfartens del har återhämtningen av trafiken efter pandemin fortsatt i utrikestrafiken. Både trafiken och utsläppen ligger dock ännu på en lägre nivå jämfört med innan pandemin. Utsläppen från internationell luftfart är också marginellt lägre än de var 2009 när målen antogs. Inrikes luftfart har inte sett en fortsatt återhämtning under 2024, utan i stället har både antalet flygrörelser och passagerare i inrikestrafiken minskat jämfört med föregående år.

# NYHETER

## Beslut om ny reduktionsplikt och ytterligare sänkt drivmedelsskatt

I budgetpropositionen för 2025 (Prop. 2024/25:1) meddelade regeringen att reduktionsplikten åter ska höjas från och med 1 juli 2025. Den nya reduktionsplikten för diesel och bensin kommer att vara 10 procent, och är tänkt att ligga på den nivån till 2030. En nyhet är att även el som laddats vid publika laddstationer ska kunna användas för att uppfylla plikten, om inblandningen av biodrivmedel inte når upp till den fastställda reduktionsnivån. Regeringens bedömning är att en reduktionsplikt på den nivån ska räcka för att Sverige ska uppnå åtagandet enligt ansvarsfördelningsförordningen (ESR). Det förutsätter dock att överprestationerna från 2021 till 2023 används för att kompensera för underprestationer under 2024 och 2025, att utsläppsutrymmet utökas genom överföring från utsläppshandelssystemet samt att avtal om ytterligare utsläppsutrymme från andra EU-länder kan säkerställas. Vidare bygger kalkylen på att ESR-åtagandet inte behöver utökas på grund av underprestationer inom markanvändningssektorn (LULUCF) som annars automatiskt överförs till ESR. En ytterligare förutsättning är att elektrifieringstakten inom vägtrafiken återigen börjar öka. Transportköparna kommer att kompenseras för den fördyring som den höjda reduktionsplikten förväntas medföra. Bensinskatten sänks med 25 öre under 2025 medan dieselskatten däremot höjs med 11 öre vilket ska göra att den ligger på EU:s miniminivå.

## Nya EU-krav på utsläppen från flyget och sjöfarten

Från den 1 januari 2025 gäller nya krav på utsläppen från sjö- och luftfarten i och med förordningarna FuelEU Maritime och Refuel EU Aviation. Förordningarna ställer krav på gradvis minskad utsläppsintensitet för sjöfarten, och på en ökad inblandning av hållbara flygbränslen för luftfarten. Luftfarten ska till exempel uppnå 2 procent hållbara flygbränslen under 2025 (European Commission 2023).

## Kommande elbilspremie för grupper i behov

Regeringen har givit Naturvårdsverket i uppdrag att ta fram underlag till den sociala klimatplan som regeringen ska lämna till kommissionen. Underlaget ska innehålla förslag på utformning av en riktad elbilspremie som når den målgrupp som kan få stöd inom ramen för den sociala klimatfonden. Konjunkturinstitutet, Trafikanalys, Statens energimyndighet och Tillväxtanalys ska bistå Naturvårdsverket i uppdraget. Avsikten är att premien ska kunna införas den 1 januari 2026. Att premien är aviserad kan tillfälligt förväntas minska efterfrågan på elbilar under 2025 då potentiella elbilsköpare kan välja att avvakta premiens införande, men bedöms bidra till ökad elektrifiering på sikt.

## OECD har utvärderat svensk miljö- och klimatpolitik

I mars 2025 publicerade OECD en utvärdering av den svenska miljö- och klimatpolitiken. I rapporten konstateras att Sverige varit ett föregångsland i att minska växthusgasutsläpp och bibehålla ekonomisk tillväxt. Dock noteras omläggningen inom den svenska transportpolitiken som ett hinder för att nå nationella och internationella mål och åtaganden. OECD rapporten nämner ett antal förslag inom områden som drivmedelsskatter, trängsel- och parkeringsavgifter, körsträckebaserade skatter och utformning av reseavdrag som Sverige rekommenderas att överväga (OECD 2025).

## 2.13 Påverkan på naturmiljön

Trafikanalys bedömer att tillståndet i transportsystemet avseende påverkan på naturmiljön är i stort sett oförändrat sedan målen antogs. Trots insatser som bidrar till positiva effekter lokalt bedömer Trafikverket att landskapsanpassningen försämrats över tid, bland annat på grund av att de värden som skall värnas har minskat genom att skyddsvärda objekt och biotoper har en sjunkande skötselstatus. Takten i åtgärdsarbetet har under det senaste året återgått till en nivå som är jämförbar med åren innan 2021. Antalet olyckor med vilt och ren ökade återigen under 2024 och var därmed på den högsta nivån sedan målen antogs. De internationella transporterarnas utsläpp av kväveoxider och svaveldioxider har minskat sedan målen antogs, och detsamma gäller antalet observerade oljespill i Östersjön.



Transportsystemet påverkar naturmiljön på flera olika sätt. Dels handlar det om infrastrukturen som tar mark i anspråk och skapar barriärer och vandringshinder i landskapet. Dels handlar det om trafiken som ger upphov till djurpåkörningar, utsläpp till luft och vatten, buller och ljusföroreningar. Slutligen bidrar internationella transporter till spridandet av invasiva arter i naturen. Men transportsystemet har också potential att bidra till positiv påverkan. Vägkanter och banvallar kan utgöra viktiga miljöer för arter av både växter och insekter som missgynnas av jordbrukslandskapens tillbakagång. Våra vägar, järnvägar och kanaler utgör också en del av vår historia och här finns viktiga kulturmiljöer att bevara.

### Mått

#### Landskapsanpassad infrastruktur – nyckelmått

I samband med att den nya metoden för måluppföljningen presenterades 2017 föreslogs ett sammanvägt mått för landskapsanpassad infrastruktur. Måttet ska omfatta säkra passage-möjligheter för djur, frånvaro av bullerstörningar i ekologiskt viktiga naturmiljöer, bevarande av biotoper samt bekämpning av invasiva arter, men också bevarande och utvecklande av kulturella värden i transportinfrastrukturen. Från och med 2022 års årsredovisning och miljörapport presenterar Trafikverket mått som delvis täcker in det avsedda nyckelmåttet.



Figur 2.75. Några delmått som sammantaget beskriver olika aspekter av infrastrukturens landskapsanpassning.

Källa: Trafikverket (2025h).

Artrika vägkanter, artrika järnvägsmiljöer och alléer bedöms i Trafikverkets miljörapport vara i stort oförändrade i sin utbredning men de biologiska värden bedöms ha minskat och skötseln räcker inte för att uppfylla målen (Trafikverket 2025h). Trafikverket bedömer därför att landskapsanpassningen totalt sett försämrats över tid trots de insatser som genomförts, även om utvecklingen i vissa delar är positiv (Trafikverket 2025h). Trafikanalys tolkar detta som att



---

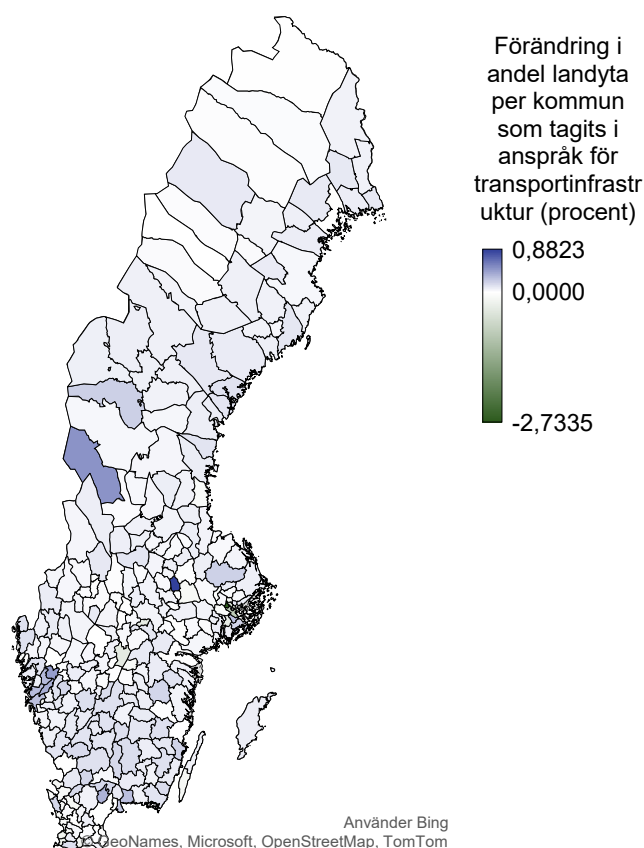
nyckelmåttet ändå har haft en neutral utveckling, men att bedömningen ligger närmare att ändras mot negativ än tvärtom.

Det pågår ett omfattande utvecklingsarbete inom Trafikverket för att förbättra metoderna för att arbeta med infrastrukturens landskapsanpassning. Generellt sett kan man säga att arbetet kommit längre för vägar och naturmiljö, och mer utvecklingsarbete återstår att göra inom järnvägsinfrastruktur och kulturmiljö.

Europeiska Miljömyndigheten (EEA) har tagit fram en indikator som beskriver landskapets fragmentering. Landskapets fragmentering mäts genom att utgå från områden som hänger ihop, och sedan se hur många sådana områden det finns inom 1 000 km<sup>2</sup> (European Environment Agency 2022b). Ju färre sammanhängande områden som finns per kvadratkilometer, desto större är varje område, vilket alltså är gynnsamt för biologisk mångfald och motståndskraft. I Sverige var genomsnittet 0,241 områden/km<sup>2</sup> år 2018, vilket är det tredje lägsta inom EU. Det innebär att ett genomsnittligt sammanhängande område är väsentligt större i Sverige än i EU som helhet. 4 procent av ytan bedömdes som mycket eller väldigt mycket fragmenterad (European Environment Agency 2022a).

SCB tar fram statistik över mark med transportinfrastruktur. Ju mer mark som tas i anspråk för transportinfrastruktur, desto mindre mark finns kvar för andra användningsområden så som naturområden. Mark med transportinfrastruktur har ökat med 4,5 procent mellan 2010 och 2020. Mark som tas i anspråk av flygplatser har minskat, samtidigt som mark som tas i anspråk av hamnar, vägar och järnvägar har ökat (SCB 2023a). De kommuner där störst andel av landarealen är ianspråktagen av transportinfrastruktur är Solna, Stockholm, Malmö och Burlöv, som alla hade mer än tio procent mark med transportinfrastruktur år 2020.

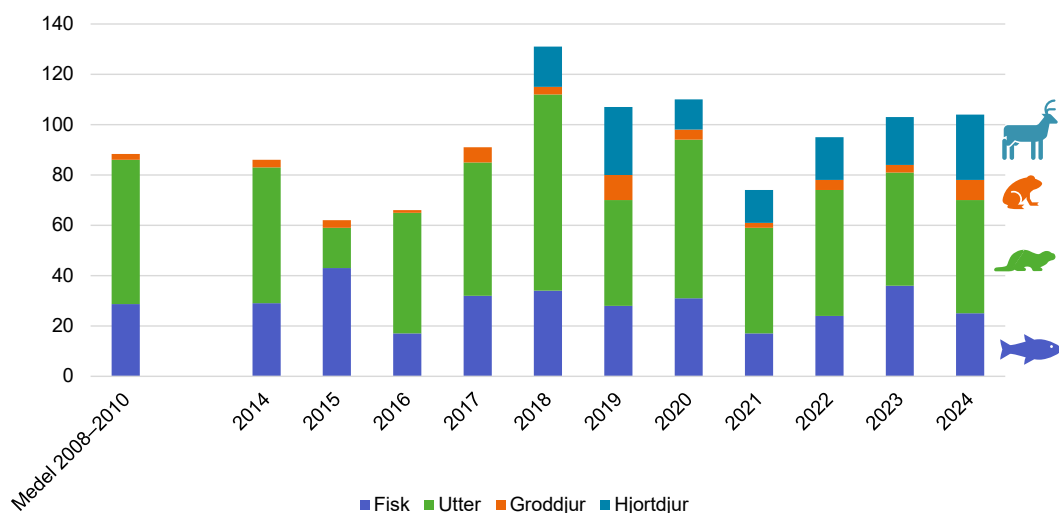
Om vi i stället tittar på hur stor andel av varje kommuns landyta som tagits i anspråk för transportinfrastruktur mellan åren 2000 och 2020 ser vi att förändringarna i de flesta fall är mycket små (någon hundradels procent), men att några kommuner sticker ut (Figur 2.76). Störst andel tillkommande transportinfrastruktur i förhållande till landytan har Surahammar haft (+0,9%), medan minskningen i andel varit störst i Järfälla (-2,7 %).



**Figur 2.76. Förändring i andel av respektive kommuns landyta som tagits i anspråk för transportinfrastruktur under åren 2000 – 2020, procent.**  
Källa: Egen bearbetning av SCB (2023a) och SCB (2023b) samt SCB (2025e).

## Åtgärdsarbete för landskapsanpassning

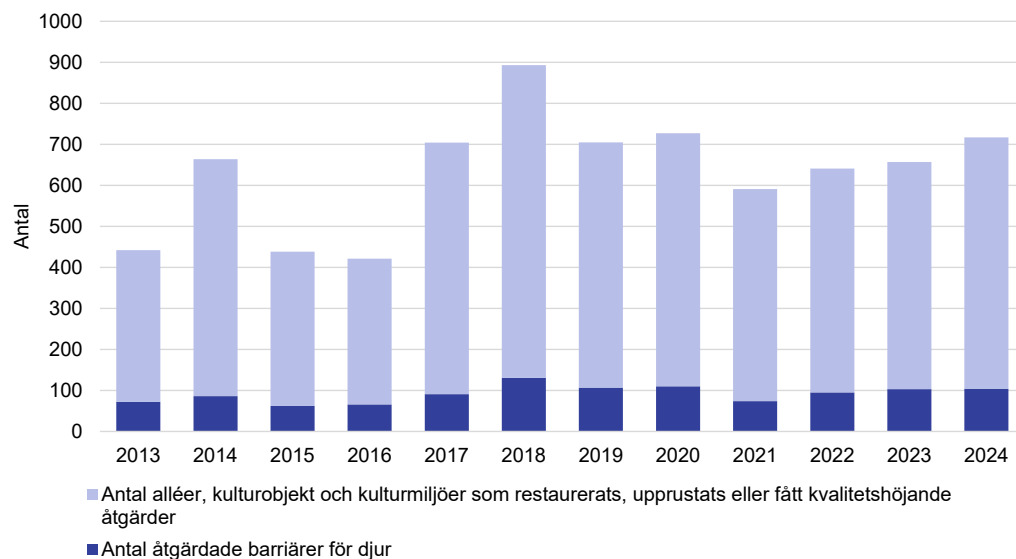
Antalet åtgärder för att förbättra landskapsanpassningen genom minskade barriäreffekter för djurlivet var under 2021 på den lägsta nivån på fem år och också på en lägre nivå än snittet för åren 2008–2010 som ses som referensvärdet för tidpunkten för när de transportpolitiska målen antogs. Under åren 2022 till 2024 har antalet åtgärder åter stigit, även om det är en bit kvar till medelnivån för åren 2018–2020 när flest åtgärder genomfördes (Figur 2.77).



**Figur 2.77. Antal objekt som varit föremål för åtgärder för landskapsanpassning med avseende på att minska barriäreffekter för djur, uppdelat på djurgrupp. Medelvärde år 2008–2010 samt åren 2014–2024.**

Källa: Trafikverkets årsredovisningar från 2010 och framåt.

Det genomförs betydligt fler åtgärder på kulturobjekt och kulturvägar jämfört med åtgärder för att minska barriärer för djur. Under året åtgärdades även 384 (330 under 2023) kulturobjekt och kulturvägar samt 229 (224) alléer (Trafikverket 2024i). Det betyder att åtgärdstakten sammantaget ökat jämfört med 2023, men räknat som ett rullande treårsmedelvärde var takten som högst under åren 2018–2020 (Figur 2.78).



**Figur 2.78. Antal objekt som varit föremål för åtgärder för landskapsanpassning åren 2013–2024.**

Källa: Trafikverket (2025h).



## Artrika miljöer och invasiva arter

Arbetet med att förstärka och bevara artrika miljöer i anslutning till vägar och järnvägar, och bekämpa invasiva arter som bland annat riskerar att minska den biologiska mångfalden intensifierades under 2023 då 406 insatser genomfördes. Under 2024 ökade åtgärdsarbetet ännu mera, och i årets miljörapport anges att 979 åtgärder genomförts under 2024 (Trafikverket 2025h). Det är mer än under de tre föregående åren tillsammans. Trots detta skriver Trafikverket i sin miljörapport att inventeringar visar en fortsatt försämring för artrika miljöer och en fortsatt utbredning av invasiva arter. Idag bedöms 46 procent av de artrika miljöerna i den svenska väginfrastrukturen vara påverkade av invasiva arter (se även måttet Landskapsanpassad infrastruktur ovan) vilket är en marginell ökning jämfört med föregående år, då bedömningen var 45 procent (Trafikverket 2025h).

Med invasiva arter avses sådana djur eller växter som kan skada ekosystemet, ekonomiska värden eller påverka hälsan negativt hos människor eller djur. Sedan september 2017 är IMO:s barlastkonvention gällande, efter att ett tillräckligt antal länder anslutit sig. Det bedöms bidra till en minskad risk för spridning av invasiva arter till följd av internationell sjötrafik som tidigare varit ett stort problem. Antalet främmande arter som finns i Sverige ökar dock över tid, och internationell handel och ökat resande bidrar till den utvecklingen.

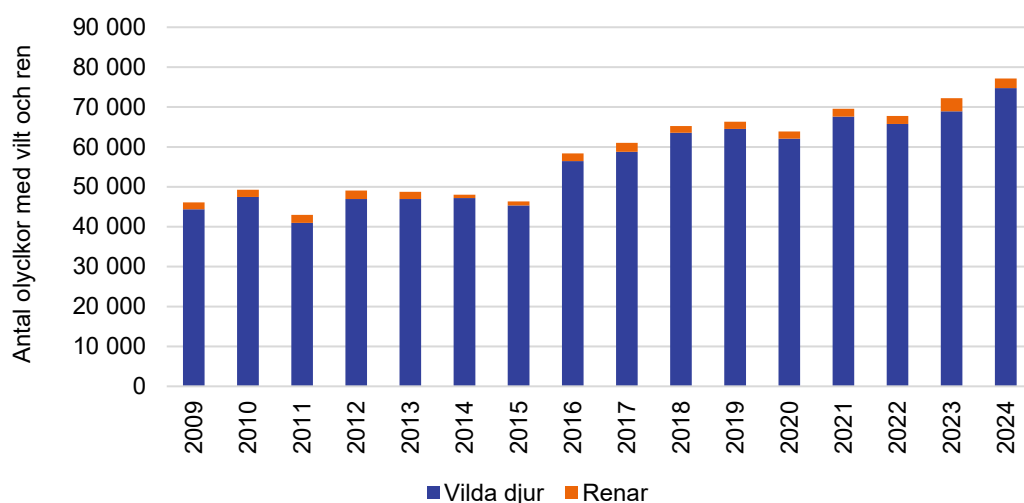
Inom EU finns en förteckning som numera omfattar 88 invasiva främmande arter, varav 25 har etablerat sig eller förekommer sporadiskt i Sverige (Naturvårdsverket 2022b). Några av de invasiva arterna sprider sig längs transportinfrastruktur såsom vägar och järnvägar. Det gäller exempelvis jättelokan vars växtsaft kan skada människor och djur

Det finns även andra arter som är eller riskerar att bli invasiva i Sverige, men som ännu inte omfattas av några lagstadgade krav. Till exempel innebär blomsterlupinens spridning ett hot mot bevarandet av artrika vägkanter och banvallar (Naturvårdsverket 2022a)

Ytterligare 41 arter varav nio är landlevande har förts upp på en nationell lista över invasiva arter som Naturvårdsverket och Havs- och vattenmyndigheten överlämnat till regeringen för vidare beredning (Havs- och vattenmyndigheten 2023). På den listan finns bland annat blomsterlupinen med. Under våren 2024 skickades listan på remiss, men regeringen har ännu inte fattat något beslut i frågan. När förteckningen slutgiltigt fastställts kan skarpare åtgärder mot dessa arters spridning vidtas.

## Trafikolyckor med vilt och ren

De senaste åren har antalet olyckor med vilt och ren inrapporterade av polis och/eller akutsjukvård ökat kraftigt jämfört med 2009 (Figur 2.79) och uppgick under 2024 till 77 157 stycken (Nationella viltolycksrådet 2025). Det är en ökning med 6,8 procent jämfört med föregående år då olyckorna uppgick till 72 230 stycken. Antalet rapporterade olyckor med vilt och ren var förra året därmed det högsta sedan målen antogs.



**Figur 2.79. Antal trafikolyckor med vilt respektive ren inrapporterade av polis och/eller akutsjukvård, åren 2009–2024. Observera att antalet inblandade djur kan vara högre än antalet olyckor. Diagrammet visar både väg- och järnvägsolyckor.**

**Källa: Nationella viltolycksrådet (2025). Uppgiften angående antalet olyckor med ren är avseende åren 2022 till 2024 från Trafikverket (2025h).**

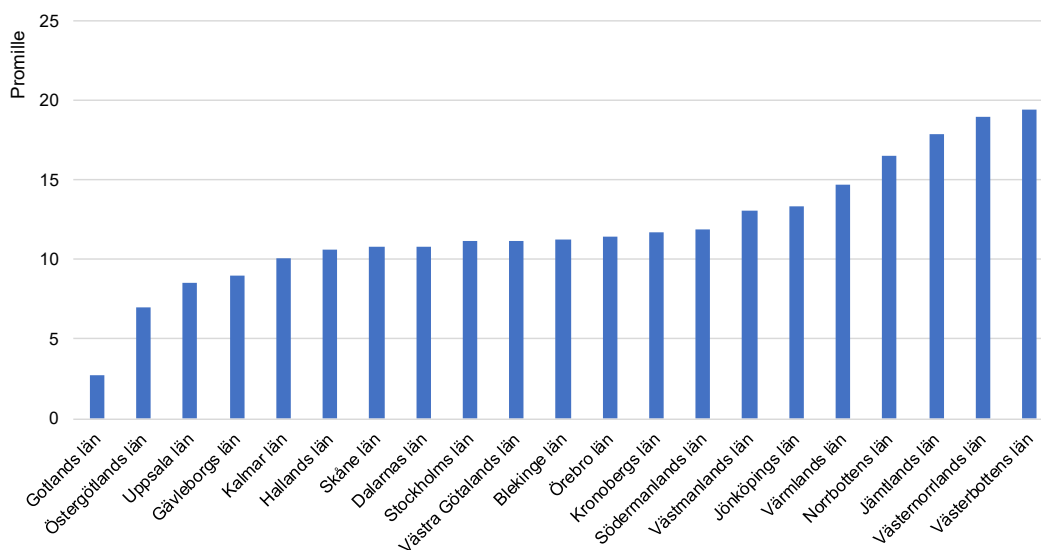
Om vi jämför antalet olyckor med vilt och ren i genomsnitt under åren 2009 till 2011, med genomsnittet för 2021 till 2024 så visar det på en ökning av antalet olyckor med 57 procent. Trafikarbetet på väg har också ökat under perioden, och Trafikverket menar att det är den främsta förklaringen till det ökade antalet olyckor. Men trafikarbetet på väg mätt som totalt antal fordonskilometer ökade under samma period med knappt 7 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 och vildsvin.

Rådjuryolyckorna fortsätter att dominera de rapporterade viltolyckorna, och uppgick under förra året till 51 530 stycken vilket var en ökning med nära 1 800 olyckor jämfört med 2023. Det betyder att det under året skedde i genomsnitt 140 rådjursolyckor om dagen.

Olyckor med älg, vildsvin och dovhjort är ungefär lika vanliga och det inträffar drygt 6 000 sådana olyckor per år med respektive djurart. Under 2024 ökade dock antalet vildsvinsolyckor till över 9 200. Olyckor med så stora djur innebär också en betydande risk för såväl materiella skador som personskador.

Baserat på antalet viltolyckor under åren 2013–2017 har Trafikverket har uppskattat den årliga kostnaden för viltolyckor till 11 miljarder kronor (Trafikverket 2023d). Antalet viltolyckor har sedan dess stigit med 37 procent, och om vi antar att kostnaderna ökat i samma utsträckning skulle det motsvara en årlig kostnad de senaste tre åren på ungefär 15 miljarder kronor.

Viltolyckor sker över hela landet, men antalet olyckor med olika djur varierar stort beroende på omfattningen av trafikflöden och djurpopulationer. Risken för att drabbas av allvarliga personskador i samband med viltolycka varierar därmed över länen. Störst risk för personskada är det i de län där älgolyckor utgör en större andel av olyckorna och allra störst är risken i de fyra nordligaste länen (Figur 2.80).



**Figur 2.80. Risk för personskada i anslutning till viltolycka. Antalet trafikolyckor med vilt med personskada inrapporterade i Strada<sup>100</sup> dividerat med antalet olyckor inrapporterade till Nationella Viltolycksrådet 2010–2021.**

**Källa: Nationella viltolycksrådet (2022) och Transportstyrelsen (2021).**

Flest viltolyckor sker inom vägtrafiken, men tusentals djur dödas årligen även i järnvägs- trafik. Kadaver från tågpåkörningar lockar i sin tur till sig rovdjur och rovfåglar. I synnerhet örnar riskerar att bli påkörda av nya tåg då de inte hinner lyfta i tid. Under 2023 uppgick antalet påkörda örnar till 114 vilket är det högsta antalet påkörda örnar som registrerats under ett år. Sammanställningen för 2024 visar att 107 örnar kördes på under året (Trafikverket 2025g). Åren 2015–2017 kördes i genomsnitt 61 örnar på varje år, medan genomsnittet åren 2022–2024 uppgår till 105 örnar per år. Det motsvarar en ökning på 72 procent.

Trafikverket uppgav redan i miljörapporten för 2021 att kraven på tågentreprenörer att avlägsna kadaver från spårområdet successivt kommer att skärpas i takt med att nya avtal upprättas och att detta bedöms minska risken för följdpåkörningar av örn och andra rovdjur (Trafikverket 2022a). Men det finns inga tecken på en sådan utveckling ännu.

Det totala antalet djurpåkörningar med tåg uppgick under 2024 till 7 162 djur. I den rapporteringen ingår såväl vilda djur som tamboskap och husdjur. Det är en marginell ökning jämfört med föregående år (Trafikverket 2025g).

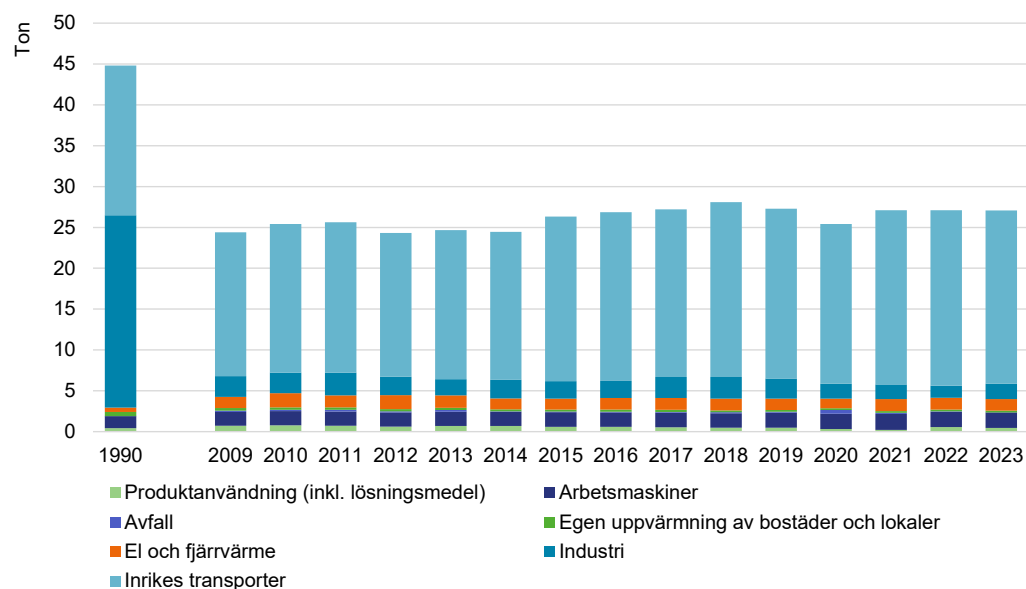
## Utsläpp av koppar till luft

Koppar är en livsnödvändig metall men överskott av koppar kan ge negativa hälsoeffekter. När koppar sprids i naturen är det framför allt vattenlevande organismer som kan ta skada (Naturvårdsverket 2024a). Medan utsläppen av koppar till luft från industrin minskat kraftigt sedan 1990-talet, så har de i stället ökat från trafiken (Figur 2.81). Trafiken på våra vägar är nu den klart största källan till utsläpp av koppar till luft. Utsläppen kommer främst från bilarnas bromsbelägg. Kopparpartiklar frigörs från bromsbeläggen varje gång inbromsning sker och på så vis sprids koppar till luften (Naturvårdsverket 2023b). Koppar som sedan hamnar på vägar och andra hårdgjorda ytor följer med regnvatten ut till recipienter.

Sedan de transportpolitiska målen antogs har utsläppen ökat, som följd av en ökad trafik. En liten nedgång noterades under 2019, och under pandemiåret 2020 minskade utsläppen ytterligare som en följd av minskad trafik. Utsläppsnivån har sedan åter stigit under 2021 och

<sup>100</sup> Strada – Swedish Traffic Accident Data Acquisition är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportsystemet.

2022. 2023 var utsläppen från trafiken i stort sett oförändrade jämfört med året innan, och på en nivå över 2009 års utsläpp (Figur 2.81).



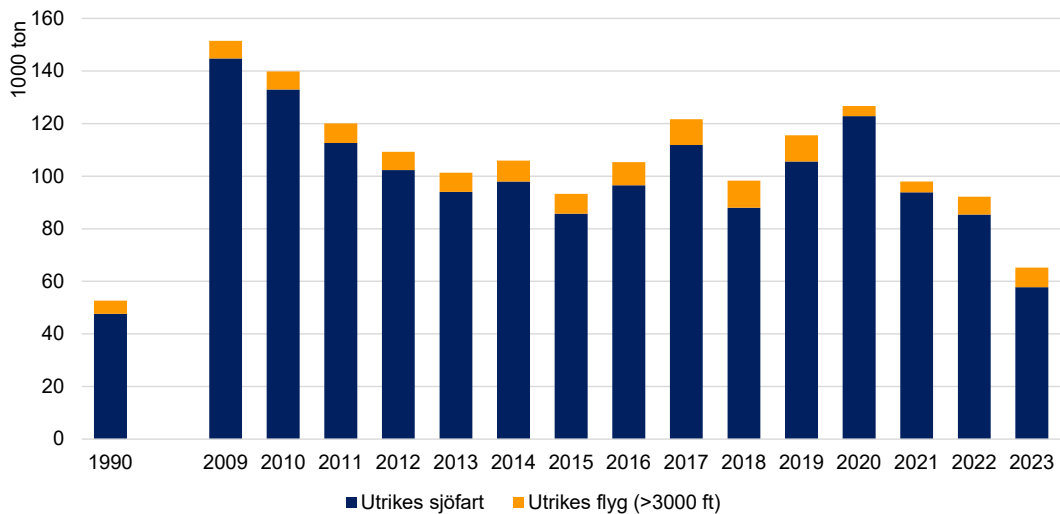
Figur 2.81. Utsläpp av koppar till luft (ton) 1990 och 2009–2023.  
Källa: Naturvårdsverket (2024c).

## Utsläpp av kväveoxider från utrikes luft- och sjöfart

Kväveoxider bidrar till övergödning och försurning av skog, mark och vatten. Kväveoxider har också negativa hälsoeffekter (se även avsnitt.2.14). Utsläppen av kväveoxider från inrikes transporter har minskat till mindre än en tredjedel av vad de var i början av 90-talet, främst tack vare förbättrad avgasrening. 2023 uppgick utsläppen till drygt 41 000 ton vilket är mindre än hälften av vad utsläppen var när de transportpolitiska målen antogs (Naturvårdsverket 2024f).

Utsläppen av kväveoxider från internationellt flyg och internationell sjöfart (som bunkrat i Sverige) har däremot ökat sedan 90-talet, som följd av ökad utrikeshandel och ökat internationellt flygresande. Utsläpp från internationell sjöfart definieras som utsläpp från det bränsle som köpts i Sverige av svenskt eller utländskt registrerade fartyg, och som används för transporter till utländska destinationer, exklusive fiskefartyg. Fartyg i internationell trafik som kör till och från svenska hamnar kan bunkra både i Sverige och utomlands. Hur mycket fartygen bunkrar i Sverige respektive utomlands kan variera mellan olika år. Det gör att statistiken över kväveoxidutsläppen kan variera på ett sätt som inte stämmer med hur sjötrafiken har utvecklats (Naturvårdsverket 2019e).

Efter 2009 sjönk utsläppen fram till 2013, och varierade sedan mellan 90 000–125 000 ton per år (Figur 2.82). I samband med pandemin sjönk utsläppen, och under 2023 var de på sin lägsta nivå sedan målen antogs. Utsläppen från internationell luftfart sjönk under pandemiåren 2020 och 2021 men ökade igen under 2022 och ytterligare en del under 2023 (Naturvårdsverket 2024g).



Figur 2.82. Utsläpp av kväveoxider till luft (1000 ton) från utrikes sjö- och luftfart år 1990, samt 2009–2023.

Källa: Naturvårdsverket (2024g).

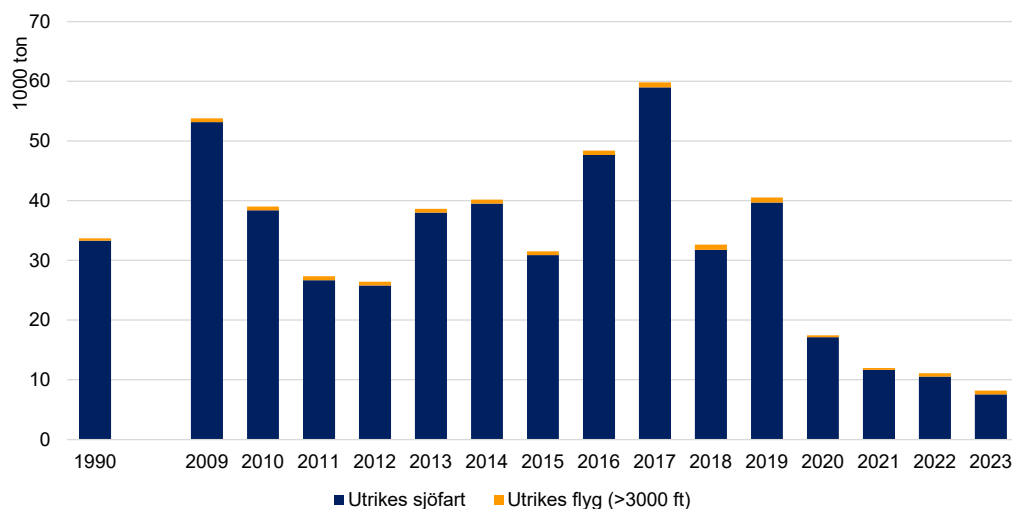
## Utsläpp av svaveldioxid från utrikes luft- och sjöfart

Även svaveldioxidutsläppen från den internationella trafiken ökade under åren 2012 till 2017 (Figur 2.83). Precis som för kväveoxiderna avser utsläppen det som kommit från bränslen som bunkrats i Sverige, så förändringar i utsläppen kan bero på förändringar i trafiken, men också på förändrade bunkringsmönster. Den ökning som ses för åren 2015 till 2017 tros framför allt förklaras av ändrade bunkringsmönster (Naturvårdsverket 2019d).

Vi kan dra slutsatsen att de bränslen som bunkrats i Sverige de senaste åren har en allt lägre svavelhalt. Det vi gör eftersom uppgifterna bygger på samma statistik över bunkrade volymer som kväveoxidutsläppen ovan, men utsläppen svaveldioxid har minskat mer än utsläppen av kväveoxider. Det är en utveckling som är förväntad efter SECA-områdena<sup>101</sup> infördes i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen, och kraven på sänkt svavelhalt för sjöfartsbränslen som används utanför SECA-områdena också började gälla 2020.

Svaveldioxidutsläppen från internationellt flyg har minskat under pandemin, precis som kväveoxidutsläppen, och är nästan inte möjliga att se i diagrammet åren 2020 och 2021. Under 2022 återhämtade sig flygtrafiken till och från Sverige och utsläppen steg åter. Den ökningen fortsatte även under 2023. De sammanlagda utsläppen från utrikes luft- och sjöfart var dock på den lägsta nivån hittills (Figur 2.83).

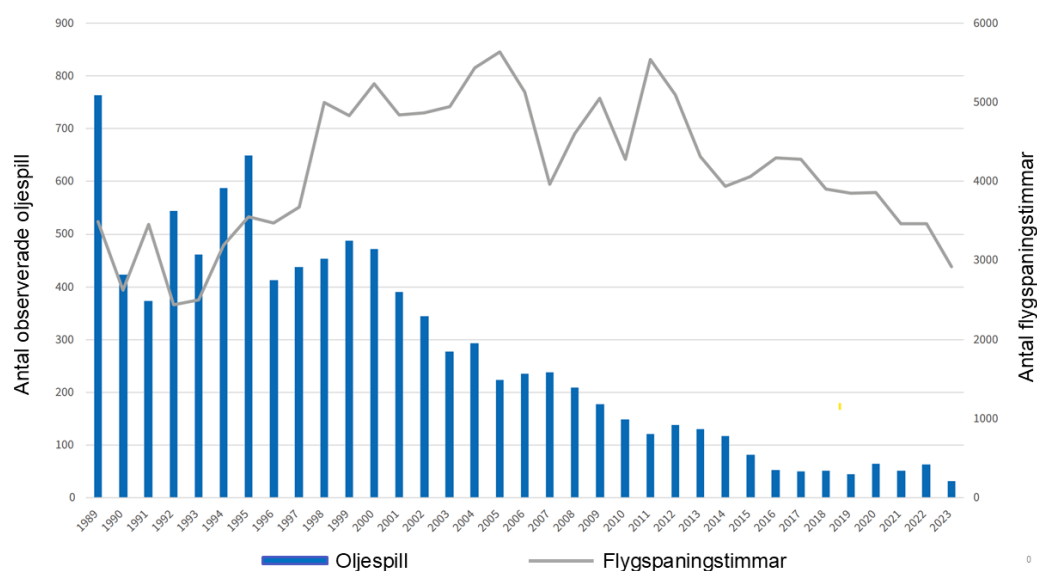
<sup>101</sup> SECA-område, eller *Sulphur Emission Control Area*. Inom dessa områden måste fartyg använda bränslen med låg svavelhalt eller visa att de har reningsutrustning som kan förhindra svaveldioxidutsläpp till luft.



Figur 2.83. Utsläpp av svaveldioxid från internationellt flyg och sjöfart, 1990 och 2009–2023. Källa: Naturvårdsverket (2024k).

## Observerade oljeutsläpp i Östersjön

Oljeutsläpp från fartyg i Östersjön har minskat under lång tid, både när det gäller antalet observerade utsläpp, och den uppskattade sammanlagda volymen av oljeutsläpp (HELCOM 2024). Oljeutsläppen upptäcks genom flygspaning. Utvecklingen har varit fortsatt positiv sedan de transportpolitiska målen antogs, och antalet observerade oljespill var tidigare som lägst 2019. Under 2023 minskade antalet spaningstimmar och det observerade antalet oljespill var det lägsta sedan tidsserien inleddes (Figur 2.84).



Figur 2.84. Antal observerade oljeutsläpp i Östersjön åren 1989–2023, samt antalet utförda flygspaningstimmar respektive år. Källa: Egen bearbetning av diagram från HELCOM (2024).

## Sammanvägd bedömning

Nyckelmått för denna indikator är de som ska beskriva hur transportsystemets infrastruktur är anpassad till landskapet och naturmiljön. Dessa mått är ännu inte färdigutvecklade, men de

uppgifter som föreligger tyder inte på att utvecklingen varit tillräcklig för att på något avgörande sätt ha förändrat tillståndet sedan målen antogs. Om något menar Trafikverket att tillståndet i miljön försämrats, bland annat till följd av en fortsatt spridning av invasiva arter.

Beträffande de kompletterande måtten visar dessa på lite olika utvecklingstendenser. Statistiken över trafikolyckor med vilt och ren visar på en kraftig ökning av antalet olyckor, som bara till en mindre del kan förklaras av ett ökat trafikarbete på väg och järnväg. Utsläppen av koppar till luft från trafiken har fortsatt att öka sedan målen antogs.

Däremot minskar utsläppen av kväveoxider både i inrikestrafiken och den internationella sjöfarten. I internationell sjöfart har också svaveldioxidutsläppen minskat väsentligt på senare år. Antalet observerade oljespill i Östersjön var under 2023 det lägsta sedan flygspaningen inleddes.

Trafikanalys gör därför den samlade bedömningen att indikatorn i stort sett är oförändrad sedan målen antogs.

## NYHETER

### **Nationell förteckning över invasiva främmande arter**

I juni 2023 överlämnade Naturvårdsverket och Havs- och vattenmyndigheten ett förslag till regeringen med en nationell förteckning över arter som inte omfattas av EU förordningen om invasiva främmande arter, men som är invasiva i svensk natur (Havs- och vattenmyndigheten 2023). Med på listan finns bland annat blomsterlupin, som är en av de arter som orsakar stora skador för biologisk mångfald längs transportinfrastrukturen. Listan har under 2024 remitterats (remisstiden gick ut i september 2024) och ärendet bereds för närvarande vidare på Regeringskansliet.

I februari 2025 publicerade SLU Artdatabanken en uppdaterad risklista med bedömningar av över 1 600 potentiellt invasiva arter, där var och en av dessa har klassificerats enligt en skala utifrån hur stor risken är att de ska bli invasiva och hur stor ekologisk skada i svensk natur som en spridning skulle kunna innebära (SLU Artdatabanken 2025). Arbetet har utförts på uppdrag av Havs- och vattenmyndigheten och Naturvårdsverket. Enligt listan bedöms sammanlagt 208 arter utgöra *Mycket hög risk* och ytterligare 243 utgöra *Hög risk*.

## 2.14 Påverkan på människors livsmiljö

Antalet bullerutsatta personer bedöms vara fler än när det transportpolitiska målet antogs. Halterna av kvävedioxid har minskat liksom halterna av partiklar. Tillgängligheten och tillgången till naturmiljö har utvecklats neutralt.



Transportsystemet ska bidra till människors hälsa. I det ingår att minska exponeringen för transporternas negativa effekter som buller, luftföroreningar och partiklar. Men transportsystemet bidrar också till positiva hälsoeffekter till exempel genom att skapa tillgänglighet till natur- och grönområden.

### Mått

De mått vi har för att beskriva påverkan på människors livsmiljö är bullerexponering, halter av luftföroreningar (kväveoxider och partiklar) och tillgången till naturmiljö. Vad det gäller bullerexponering och halter av luftföroreningar finns en koppling till trafikmängden, men trafikmängden är inte det enda som är betydelsefullt. Även egenskaper hos infrastruktur och fordon, hur många som bor på platsen och hur buller och luftföroreningar sprids spelar roll för människors livsmiljö.

### Trafikbuller orsakar ohälsa

Buller påverkar människors livsmiljö och hälsa negativt på en mängd olika sätt. Buller kan vara allmänt störande, ge sömnstörningar och öka risken för sjukdom. Buller kan försämra talförståelsen, försvåra inläring och ge sämre prestation. Buller kan också ge hörselskador och leder till att risken ökar för hjärt- och kärlsjukdomar, så som hjärtinfarkt och stroke (Folkhälsomyndigheten 2019b). Det finns även kopplingar mellan buller och typ 2 diabetes samt övervikt (Charlotta Eriksson, Jenny Selander m.fl. 2021).

Även om den enskilda individens riskökning vid utsatthet för buller är relativt liten har buller ändå stor påverkan ur ett folkhälsoperspektiv, eftersom ett stort antal människor exponeras (Folkhälsomyndigheten 2019a). Personer med hörselnedsättning, personer med annat modersmål än det talade, barn och unga samt äldre personer är särskilt känsliga för buller (Folkhälsomyndigheten 2017).

Buller kan beskrivas på flera sätt. Ekvivalent ljudnivå innebär ett medelvärde över en tidsperiod. Maximala ljudnivån är den högsta ljudnivån vid enskilda ljudhändelser. I Sverige anger förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader att buller från spårtrafik och vägar inte bör överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad. Vid en uteplats bör ljudnivån inte överstiga 50 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå. Om ljudnivån vid bostadsbyggnader ändå överskrider bör minst hälften av rummen vara vända mot en fasadsida med högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå nattetid.

Vid planering och byggande av infrastruktur för väg- och spårtrafik gäller enligt Trafikverket (2024k) riktvärden från Prop. 1996/97:53 om att trafikbuller normalt inte bör överskrida:

- 30 dBA ekvivalent ljudnivå inomhus
- 45 dBA maximal ljudnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dBA maximal ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad.



Inom EU används två andra mått för att beskriva omgivningsbuller. Dels Lden, där den ekvivalenta ljudnivån för kvällen och natten viktas upp, dels Lnigt som är ett medelvärde nattetid. Det är inte möjligt att generellt räkna om Lden till de mått på ekvivalent ljudnivå som används i Sverige. Men för högtrafikerade järnvägar med mycket godstrafik kvälls- och nattetid kan ljudnivån uttryckt i Lden vara cirka 6 dBA högre än svensk ekvivalentnivå. För ett typfall för väg kan ljudnivån vara cirka 4,5 dBA högre (Trafikverket 2024k). EU har målsättningen att minska antalet personer som utsätts för buller från väg-, järnvägs- och flygtrafik över 55 dB Lden med 30 procent till år 2030 jämfört med år 2017. Det målet bedöms dock vara långt ifrån att nås. Det skulle krävas en kombination av åtgärder såsom bättre stads- och transportplanering samt minskningar av vägtrafiken. Åtgärder skulle behöva vidtas både i områden med höga bullernivåer samt i områden med bullernivåer under de nationella gränsvärdena (Europeiska kommissionen 2023) (Europen Environment Agency 2023).

Ansvaret för buller och åtgärder är fördelat på flera aktörer och myndigheter i Sverige beroende på typ av bullerkälla och situation. Naturvårdsverket har ett nationellt samordningsansvar mellan myndigheterna för omgivningsbuller (Naturvårdsverket 2024n).

## Utsatthet för buller – nyckelmått

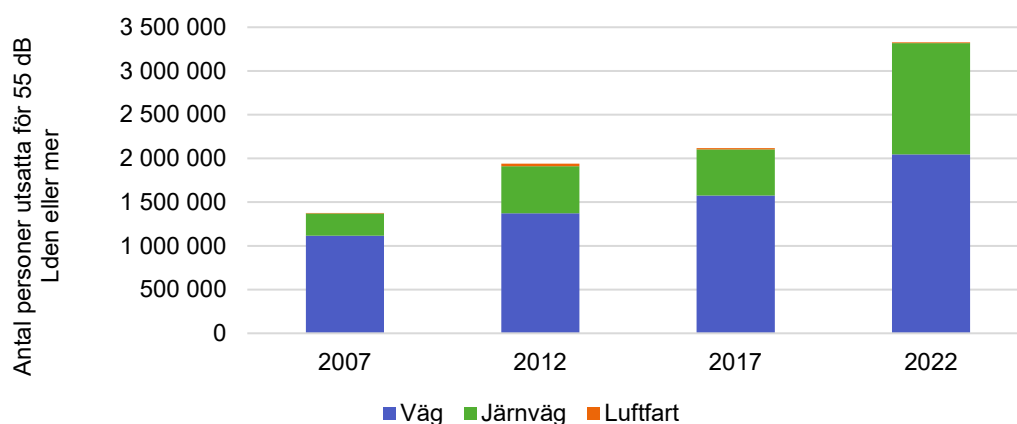
EU-direktivet 2002/49/EG om bedömning och hantering av omgivningsbuller ställer krav på medlemsstaterna att de vart femte år ska genomföra en bullerkartläggning för större tätorter och längs större vägar, järnvägar och flygplatser. Direktivet är implementerat i svensk lagstiftning genom förordning (2004:675) om omgivningsbuller. Bullerkartläggningar har genomförts år 2007, 2012, 2017 och 2022.

Uppgifterna om bullerexponerade mellan åren är inte helt jämförbara. Bullerkartläggningen från 2007 omfattade städer med fler än 250 000 invånare, vägar med mer än 6 miljoner fordon per år, järnvägar med fler än 60 000 tåg per år och större flygplatser.

Från och med år 2012 ska kartläggningarna omfatta städer med fler än 100 000 invånare, vägar med fler än 3 miljoner fordon per år, järnvägar med fler än 30 000 tåg per år och flygplatser med fler än 50 000 flygrörelser. Den senaste kartläggningen från 2022 omfattar 18 kommuner samt delar av den statliga trafikinfrastrukturen och metoden som används vid kartläggningen är annorlunda jämfört med tidigare, då en EU-gemensam bullerberäkningsmetod har tagits fram (Naturvårdsverket 2023i).

Om data från flera kartläggningar enligt EU-direktivet ändå jämförs ser det ut som att antal personer som vid någon del av sin bostad är exponerade för 55 dB Lden och högre har ökat, i synnerhet från järnvägstrafik men även från vägtrafik (Figur 2.85). Antalet bullerexponerade från flyg år 2022 ser ut att vara något lägre jämfört med 2017.



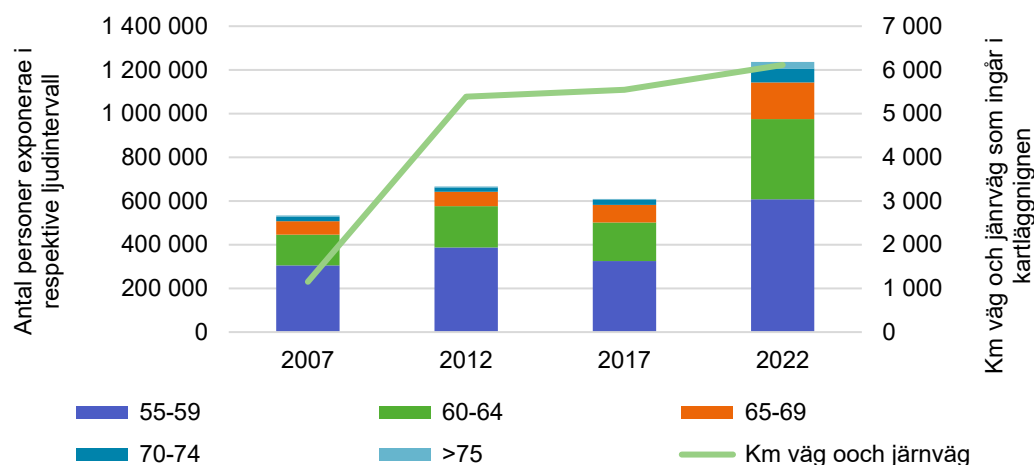


**Figur 2.85. Antal personer utsatta för 55 dB Lden eller mer från de vägar, järnvägar och flygplatser som omfattas av EU-direktiv 2002/49/EG. Åren 2007, 2012, 2017 och 2022. Metod och urval skiljer sig mellan åren.<sup>102</sup>**

Källa: European Environment Agency (2023) och bearbetning av (European Environment Agency 2024).

De väg- och järnvägssträckor som Trafikverket kartlagt enligt EU direktivet 2002/49/EG utgör cirka 5 procent av det statliga vägnätet och cirka 15 procent av det statliga järnvägsnätet i Sverige. Trafikverkets kartläggning av flygbuller utgick ifrån de tre flygplatser<sup>103</sup> som hade fler än 50 000 flygrörelser år 2019. Genomförda bullerberäkningar är baserade på 2021 års trafik. Då hade endast Arlanda fler än 50 000 flygrörelser, vilket gör att det är endast Arlanda som är inkluderat i beräkningarna (Trafikverket 2024k).

Kartläggningen visade att drygt 1,2 miljoner personer utsattes för trafikbuller över 55 dB Lden, se Figur 2.86. Det är dubbelt så många exponerade som i undersökningen från 2017, trots att antalet km väg och järnväg som omfattats av kartläggningen endast är något högre. En trolig förklaring till skillnaden skulle kunna vara den nya bullerberäkningsmetoden. I Figur 2.86 ser vi också en minskning mellan åren 2012 och 2017.



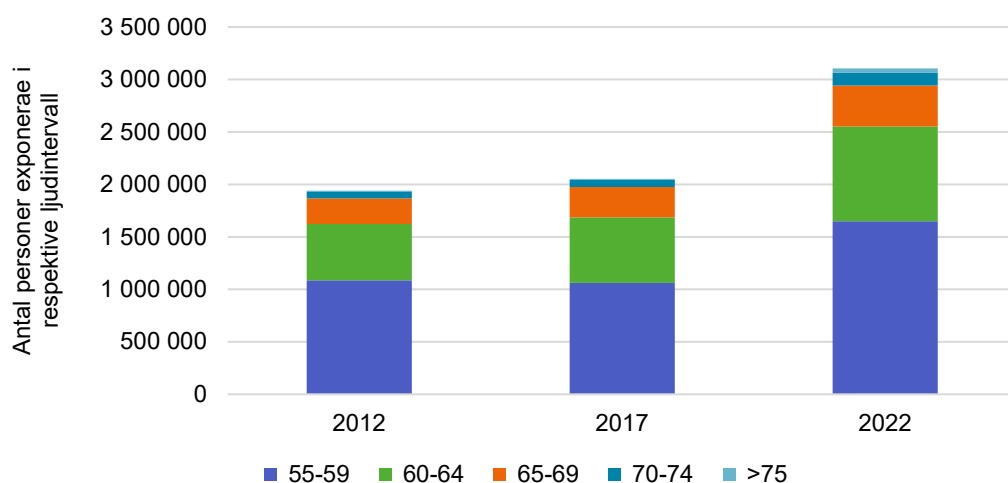
**Figur 2.86. Antal personer exponerade för trafikbuller i respektive ljudintervall, beräknat i dB Lden, längs "major roads", "major railway" och "major air", samt km kartlagd väg och järnväg för åren 2007, 2012, 2017 och 2022. Metod och urval skiljer sig mellan åren.**

Källa: Bearbetning av (European Environment Agency 2021a) (European Environment Agency 2021b) (European Environment Agency 2021c) och (European Environment Agency 2024).

<sup>102</sup> 2007 lämnade 3 kommuner data, 2012 lämnade 13 kommuner data, 2017 lämnade 15 kommuner data och 2022 lämnade 18 kommuner data.

<sup>103</sup> Arlanda, Bromma och Landvetter.

I Figur 2.87 visas antalet bullerexponerade i 13 svenska kommuner<sup>104</sup> för år 2012, 2017 och 2022. För att bättre kunna jämföra antalet exponerade har vi tagit bort de kommuner som tillkommit i kartläggningarna år 2017<sup>105</sup> och 2022<sup>106</sup>. Antalet bullerexponerade har ökat både mellan år 2012 och 2017 och år 2017 och 2022, men den senare ökningen är inte lika stor som ökningen gällande större vägar, järnvägar och flygplatser. Om vi summerar antalet bullerexponerade i de 13 kommunerna och längs de större vägarna, järnvägarna och flygplatserna kan vi också se en ökning mellan 2012 till 2017, och därifrån en ökning till 2022.



**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).

Naturvårdsverket kommer under 2025 att redovisa en ny inventering av antalet personer som exponeras för väg- och eller järnvägsbuller vid sin bostad. Arbetet är en del av Naturvårdsverkets hälsorelaterade miljöövervakning. Ett av syftena med inventering är att utveckla och fastställa en metod som går att upprepa av olika utförare och därmed säkra en mer effektiv och långsiktig miljöövervakning (Karolinska Institutet Institutet för miljömedicin 2024).

## Bullerdämpande åtgärder

De vanligaste bullerskyddsåtgärderna är fönsteråtgärder, avskärmning av uteplats och bullerdämpande skärmar och vallar. Men buller kan även bekämpas vid källan genom val av beläggning på väg och spårslipning och val av material på järnväg. Även fordonens utformning och sammansättning påverkar bulleremissionerna vid källan (Trafikverket 2023c).

Trafikverket genomför bullerskyddsåtgärder både längs befintlig infrastruktur och vid ny- och ombyggd infrastruktur. Sedan 2011 har Trafikverket genomfört bullerskyddsåtgärder vid både befintlig, ny- och ombyggd infrastruktur för nästan 75 000 personer (Figur 2.88).<sup>107</sup> Av dessa har 33 000 personer bedömts som de mest bullerutsatta längs det befintliga väg- och järnvägsnätet. Bullerskyddsåtgärder längs befintlig och ombyggd infrastruktur innebär att riktvärdena för buller överskreds innan åtgärden och att de oftast uppnås efter åtgärden.

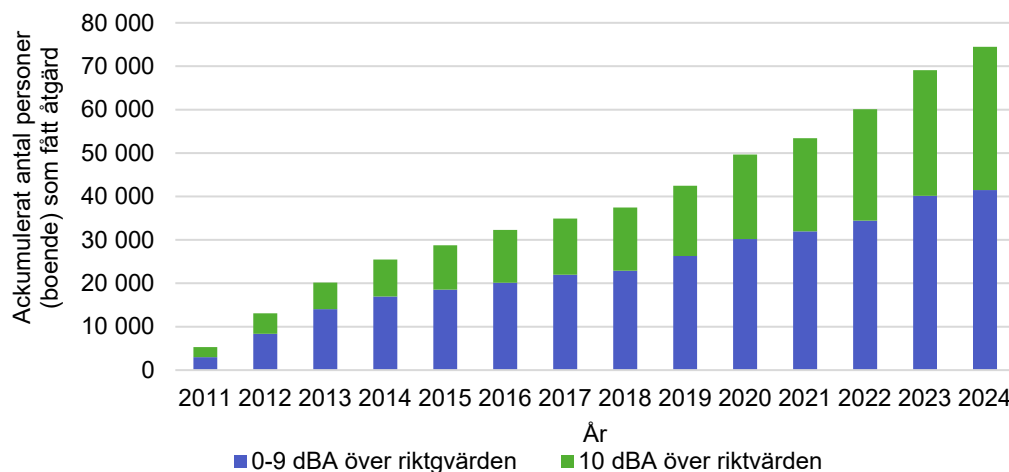
<sup>104</sup> Borås, Göteborg, Helsingborg, Jönköping, Linköping, Lund, Malmö, Norrköping, Örebro, Stockholm, Umeå, Uppsala, Västerås.

<sup>105</sup> Eskilstuna och Huddinge.

<sup>106</sup> Gävle, Halmstad, Nacka.

<sup>107</sup> Trafikverket har information om bullerskyddsåtgärder även innan år 2011. Vi har valt att inte ta med äldre data i Figur 2.88 eftersom det kan finnas en risk att flera åtgärder för samma person skulle räknas flera gånger. Det skulle innebära att antalet personer som fått åtgärder skulle överskattas. Från 2011 är bedömningen vi fått från samtal med Trafikverket att det inte bör förekomma någon dubbelräkning av personer.

Bullerskyddsåtgärder längs ny infrastruktur behöver inte innebära en förbättrad situation jämfört med innan åtgärden, då det kanske inte fanns någon bullerexponering från trafik innan åtgärden. Det är emellertid svårt att skilja ut bullerskyddsåtgärderna för nybyggnation från övriga åtgärder. Cirka en tredjedel av bullerskyddsåtgärderna mellan 2015 och 2024 genomfördes vid ny- och ombyggnad (Trafikverket 2025c).



**Figur 2.88. Trafikverkets aggregerade bullerskyddsåtgärder 2011–2024. Antal personer som berörts av åtgärder för att minska bullerstörning från statliga vägar och statlig järnväg, 2011–2024. Källa: Bearbetning av Trafikverket (2025c).**

Trafikverket ger också bidrag till kommuner för bullerskyddsåtgärder. Mellan 2011 och 2024 har bidrag till åtgärder som berör knappt 9 000 personer betalats ut (Trafikverket 2025c).

## Antal exponerade för trafikbuller

Det är inte helt enkelt att beskriva utvecklingen gällande exponeringen av trafikbuller. Det beror dels på att de undersökningar som gjorts inte är helt jämförbara mellan åren, dels på att bullerexponeringen för höga och låga nivåer kan ha olika utveckling. Bullerkartläggningen enligt EU-direktivet 2002/49/EG om bedömning och hantering av omgivningsbuller från 2007 gav knappt 1,4 miljoner bullerexponerade, bullerkartläggningen från år 2022 3,3 miljoner. När vi försöker hålla urvalet konstant genom att endast ta med de kommuner som genomförde kartläggningen år 2012, ökar antalet exponerade från 1,9 miljoner personer år 2012 till 3,1 miljoner personer år 2022.<sup>108</sup> Den stora ökningen beror sannolikt delvis på ändrade metoder.

Vi har ovan beskrivit Trafikverkets åtgärder att cirka 75 000 personer har fått bullerskyddsåtgärder sedan 2011. Det kan jämföras med de 1,2 miljoner<sup>109</sup> som är bullerexponerade enligt Trafikverkets kartläggning enligt EU-direktivet 2002/49/EG. Kartläggningen omfattar dessutom bara en mindre andel av den statliga infrastrukturen. Trafikverket gör bedömningen att fler personer utsätts för högre buller än riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus vid sin bostad och att det främst beror på ökad trafik, ökad inflyttning till städerna och ökat byggande i bullerutsatta miljöer (Trafikverket 2025h).

<sup>108</sup> Bearbetning av European Environment Agency (2021b). Reported data on noise exposure covered by Directive 2002/49/EC, 2012. [www.eea.europa.eu/en/datahub/datahubitem-view/c952f520-8d71-42c9-b74c-b7eb002f939b?activeAccordion=1093188%2C1070003](http://www.eea.europa.eu/en/datahub/datahubitem-view/c952f520-8d71-42c9-b74c-b7eb002f939b?activeAccordion=1093188%2C1070003). European Environment Agency (2021c). Reported data on noise exposure covered by Directive 2002/49/EC, 2017. [www.eea.europa.eu/en/datahub/datahubitem-view/c952f520-8d71-42c9-b74c-b7eb002f939b?activeAccordion=](http://www.eea.europa.eu/en/datahub/datahubitem-view/c952f520-8d71-42c9-b74c-b7eb002f939b?activeAccordion=) och European Environment Agency (2024). Reported data on noise exposure covered by Directive 2002/49/EC, 2022, July 2024. [www.eea.europa.eu/en/datahub/datahubitem-view/c952f520-8d71-42c9-b74c-b7eb002f939b?activeAccordion=](http://www.eea.europa.eu/en/datahub/datahubitem-view/c952f520-8d71-42c9-b74c-b7eb002f939b?activeAccordion=).

<sup>109</sup> 1,2 miljoner bullerexponerade i kartläggningen enligt EU-direktivet 2002/49/EG kan också jämföras med att Trafikverket bedömer 600 000 personer som utsatta för trafikbuller över de svenska riktvärdena längs statliga väg- och järnvägar. Trafikverket (2025h). Trafikverkets Miljörapport 2024. Borlänge. TRV 2025/8158. <https://trafikverket.se>.

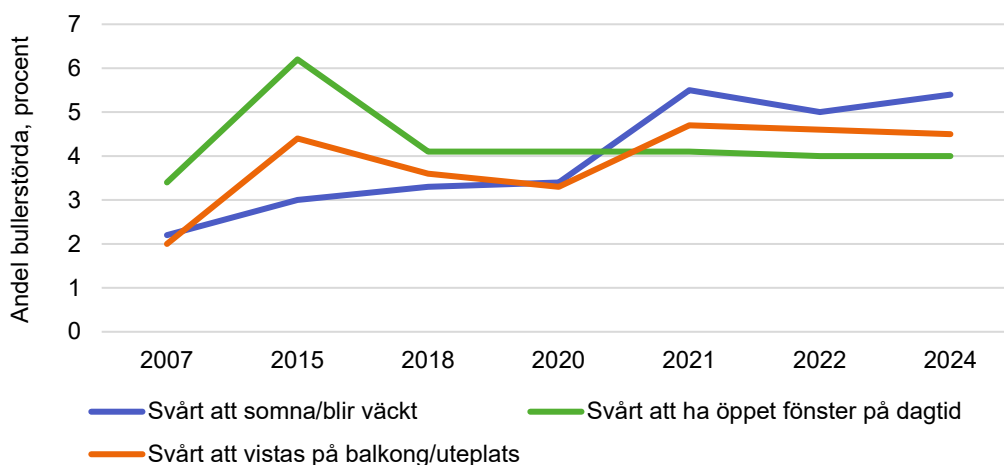
Vi har begränsad aggregerad kunskap om kommunernas arbete med bullerskyddsåtgärder. Drygt 2 miljoner personer är bullerexponerade i de 18 kommuner som genomfört bullerkartläggningar enligt EU-direktivet. (European Environment Agency 2024) Mer trafik och fler boende i och kring storstäder och större städer<sup>110</sup> skulle kunna tala för antalet bullerexponerade har ökat, givet att källbullret från fordonen inte minskat avsevärt. Enligt Trafikverket har bullernivåerna från nyregistrerade bilar minskat med omkring 2,7 dBA sedan 2004, och nya järnvägsgodsvagnar är 7–10 dBA lägre än gamla godsvagnar. Trafikverket räknar med att bullerreducerande beläggning av vägar har minskat ljudnivån med 1 dBA för 500 personer under 2024 (Trafikverket 2025h).

Trots att underlaget gör det svårt att dra helt säkra slutsatser finns flera indikatorer på att bullerexponeringen har ökat sedan de transportpolitiska målen antogs. Likande bedömningar har gjorts av Boverket och Naturvårdsverket (Boverket 2022) (Naturvårdsverket 2024o).

## Självskattad andel störda av trafikbuller

Ett annat sätt att beskriva buller är att fråga människor om de är störda av trafikbuller. Folkhälsomyndigheten genomför två befolkningsstudier (Nationella Folkhälsoenkäten och Miljöhälsoenkäten) där det ställs frågor om trafikbuller. Genom att jämföra data från dessa går det att få en längre tidserie av hur de självupplevda störningarna av trafikbuller förändras över tid.<sup>111</sup>

De senaste tre mätåren (2021, 2022 och 2024) har andelen av befolkningen som angett att de har "svårt att sova/blir väckt av buller", har "svårt att ha öppet fönster dagtid" och har "svårt att vistas på uteplats eller balkong" legat på en relativt konstant nivå (Figur 2.89). Andelen som anger att de har "svårt att sova/blir väckt av buller" och som anger att de har "svårt att vistas på uteplats eller balkong" är på en något högre nivå jämfört med de tidigare mätåren.



Figur 2.89. Störda av trafikbuller \* (självrapporterat). Andel (procent) för åren 2007, 2015, 2018, 2020, 2021, 2022 och 2024.

\* År 2007 och 2015 är data för åldrarna 18-84 år. År 2018-2024 är data för åldrarna 16-84 år.

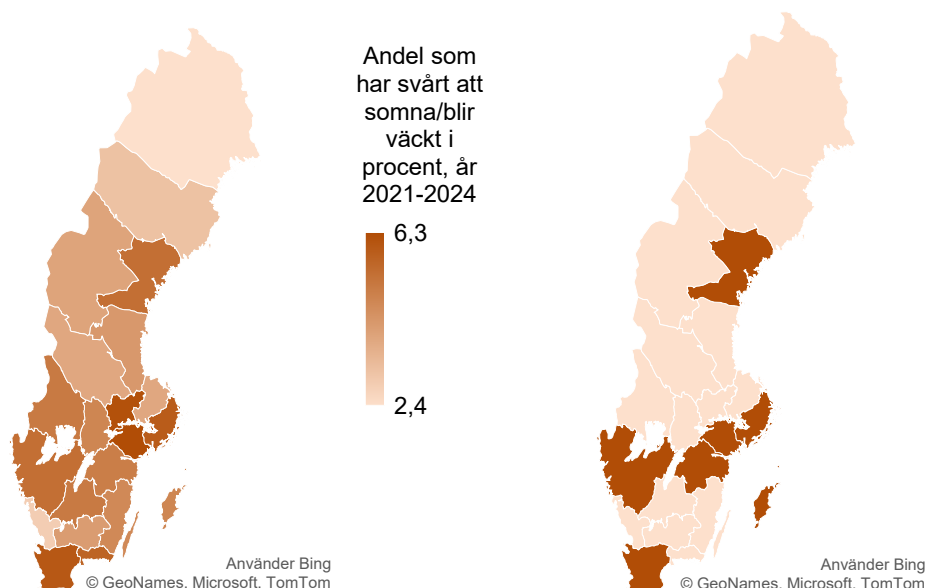
Källor: Folkhälsomyndigheten (2018), (Folkhälsomyndigheten 2024e).

<sup>110</sup> Generellt ger ökad trafik ökade bullernivåer. Mellan 2009, då nuvarande transportpolitiska mål beslutades, och 2023 har vägtrafiken ökat med 7 procent (Trafikanalys (2024j)). Trafikarbete på svenska vägar 1990 - 2023. [www.trafa.se/vagtrafik/trafikarbete](http://www.trafa.se/vagtrafik/trafikarbete). och järnvägstrafiken med 11 procent (Trafikanalys (2025a)). Bantrafik. [www.trafa.se/bantrafik/bantrafik/?cw=1](http://www.trafa.se/bantrafik/bantrafik/?cw=1). Från 2009 till 2024 ökade folkmängden med 13 procent. Ökningen var störst i "pendlingskommun nära storstad" (22 procent), "storstad" (21 procent) och "större städer" (16 procent). Statistiska Centralbyrån (2025b). Statistikdatabasen Folkmängden efter region, civilstånd, ålder och kön. År 1968 - 2024. [www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_BE\\_BE0101\\_BE0101A/BefolkningNy/](http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_BE_BE0101_BE0101A/BefolkningNy/). Det är rimligt att tänka sig att det också är kommuntyper med generellt högre bullerexponering.

<sup>111</sup> Urvalet till undersökningarna är olika men de använda frågorna om buller är formulerade på liknande sätt. Eftersom urvalen skiljer sig kan det påverka resultaten mellan åren. Målpopulationen för Folkhälsoenkäten är folkbokförda i Sverige 16 år och äldre. Miljöhälsoenkäten gäller vuxna i åldrarna 18-84 år.

## Andel bullerstörda i olika grupper och olika delar av landet

Andelen bullerstörda skiljer sig åt i landet och mellan grupper. Högst andel personer som uppger att de har svårt att somna/blir väckta är det i Södermanlands, Västermanlands, Stockholms och Skåne län. Lägst andel som uppger att de har svårt att somna/blir väckta är det i Norrbottens och Hallands län (Folkhälsomyndigheten 2024d). För sju län är andelen som har svårt att somna/blir väckta signifikant högre år 2021–2024 jämfört med 2017–2020, se Figur 2.90. För övriga län finns ingen signifikant skillnad mellan åren.



**Figur 2.90.** Till vänster: Andel av befolkningen som uppger att de har svårt att somna/blir väckta av trafikbuller, år 2021–2024. Till höger: Län (orangemarkerade) med signifikant högre andel som har svårt att somna/blir väckta av trafikbuller åren 2021–2024 jämfört med åren 2017–2020. Källa: (Folkhälsomyndigheten 2024d).

Vart fjärde år genomför Folkhälsomyndigheten en miljöhälsoenkät. Varannan gång riktas enkäten till vuxna och varannan gång till barn. Den senaste miljöhälsoenkäten riktade sig till vuxna och genomfördes år 2023. I enkäten ställs bland annat frågor om var och när personer exponeras för buller. Enkäten visar att 45 procent av befolkningen 18–44 år vistas minst en timme i trafiken varje dag för att ta sig till och från arbete och skola. En längre tid i trafiken innebär en längre exponering för trafikbuller. De som bor nära en stor gata eller trafikled besväras i större utsträckning av buller och luftföroreningar än de som bor vid en mindre gata eller utanför tätorter (Folkhälsomyndigheten 2024).

2021 riktade sig miljöenkäten till barn och resultaten visade bland annat att andelen barn som störs av buller har ökat och fler barn hade svårt att somna år 2019 jämfört med år 2011. Studien visade att bullerexponeringen är ojämnt fördelad, barn med vårdnadshavare med endast grundskoleutbildning bor i större utsträckning i bullerutsatta lägen och besväras mer av vägbuller än barn med vårdnadshavare med högskoleutbildning (Folkhälsomyndigheten 2021a).

## Kvävedioxid i luft i gaturum – nyckelmått

Luftföroreningar från trafiken påverkar människors livsmiljö. En av de föroreningar som trafiken ger upphov till är kvävedioxid. Kvävedioxid har negativa effekter på luftvägarna, som irritation och nedsatt lungfunktion. Personer med astma samt barn är särskilt utsatta (Naturvårdsverket 2019a). Exponering av kvävedioxid kan ge ökad dödlighet på både kort och lång sikt. Långtidsexponering av kvävedioxid kan leda till cirka 1 procent högre relativ



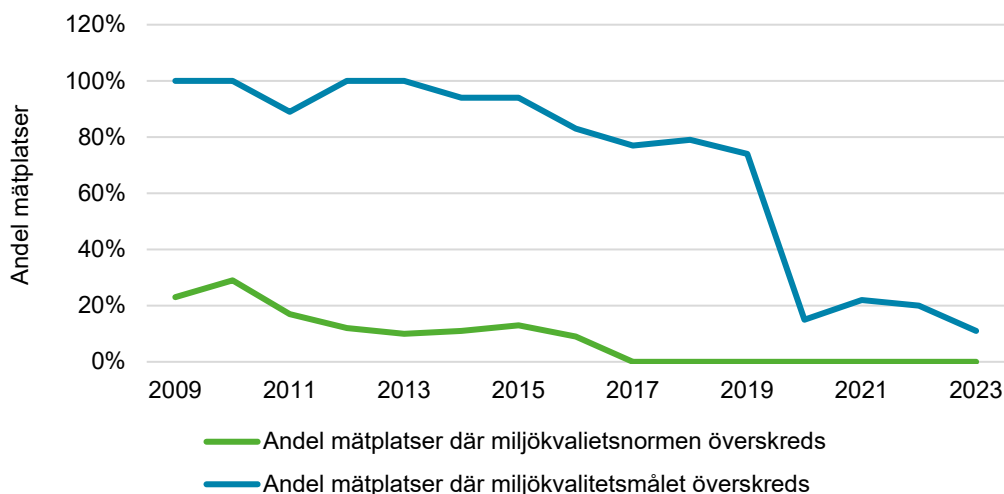
dödlighet per 10  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  ökad halt i luften. Sambandet är extra säkert när det gäller kronisk obstruktiv lungsjukdom (KOL) och något osäkrare vad det gäller samtliga orsaker till dödlighet (Huangfu och Atkinson 2020). Korttidsexponering av höga halter leder också till ökad dödlighet med en relativ riskökning på cirka 1 procent per 10  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  ökad halt i luften. (Orellano, Reynosob m.fl. 2020).

I Sverige finns både en miljö kvalitetsnorm och ett miljö kvalitetsmål. Miljö kvalitetsmålet har strängare gränsvärde (20  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) än miljö kvalitetsnormen (40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ). Men både det svenska miljö kvalitetsmålet och miljö kvalitetsnormen ligger över WHO:s rekommendationer. WHO:s riktlinjer för årsmedelvärdet för kvävedioxid är 10  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  (World Health Organization 2021). Naturvårdsverket menar att de svenska riktlinjerna bör skärpas, då sambandet mellan ohälsa och luftföroreningar både är kraftigare och uppstår vid lägre nivåer än vad som tidigare varit känt (Naturvårdsverket 2023a). Under 2024 beslutade EU om nya luftkvalitetsnormer. Normen för årsmedelvärdet för kväveoxid till år 2030 motsvarar det svenska miljömålet (20  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ).

Inrikestransporter står för 40 procent av utsläppen av kvävedioxid till luften. Utsläppen av kväveoxider från inrikes transporter har minskat med hälften sedan det transportpolitiska målet antogs (Naturvårdsverket 2024e). Den största minskningen kommer från tunga lastbilar. Det beror framför allt på nya lastbilar som släpper ut mindre kväveoxid. När kraven från EU gällande utsläpp skärptes från Euro 5 till Euro 6 minskade utsläppen med uppemot 90 procent (Naturvårdsverket 2023e).

Även de uppmätta halterna av kvävedioxid har minskat (Naturvårdsverket 2019b). När de transportpolitiska målen antogs år 2009, överskreds miljö kvalitetsnormen på 23 procent av de uppmätta platserna (Figur 2.91). Sedan 2017 har inte miljö kvalitetsnormen överskridits på någon av de platser som rapporterat data om årsmedelvärde för kväveoxid i gaturum (Naturvårdsverket 2023c).

2009 överskreds miljömålet på alla samtliga mätplatser. 2023 överskreds miljömålet på 4 av 11 procent av mätplatserna. Jämförelse över tid är till viss del vanskligt då det inte är samma platser och samma antal platser som mäts varje år. Vi anser ändå att det går att dra slutsatsen att halterna av kvävedioxid i gaturummen har minskat över tid och är lägre än när de transportpolitiska målen antogs år 2009. Sedan år 2020 är andelen mätplatser där miljö kvalitetsmålet överskrids betydligt lägre än tidigare.



**Figur 2.91. Andel platser av samtliga uppmätta platser där årsmedelvärdet av kvävedioxid i gaturum överstiger miljö kvalitetsnormen (40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) respektive miljö kvalitetsmålet (20  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ). Åren 2009–2023. Källa: Bearbetning av Naturvårdsverket (2024d).**

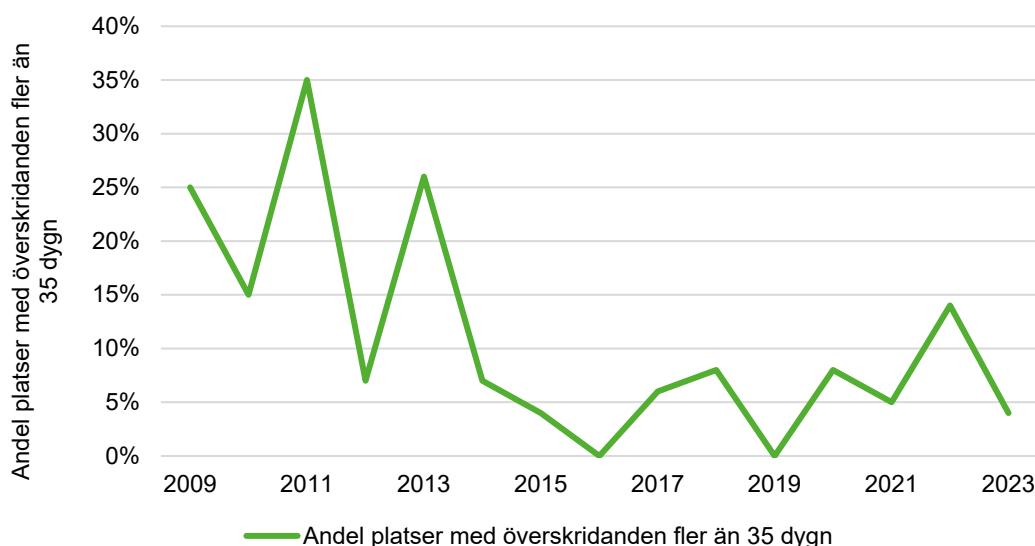
## Partikelhalter i gaturum (PM<sub>2,5</sub> och PM<sub>10</sub>) – nyckelmått



När människor andas in partiklar passerar en stor del av de partiklar som är mindre än 10 µm i diameter (PM<sub>10</sub>) ner till lungorna. I städer är vägtrafiken oftast den största källan till luftföroreningar. Partiklar kan bildas både från slitage från vägen, däckerna, bromsar och från fordonens avgaser (Naturvårdsverket 2023f). Partiklar är en av de luftföroreningar som orsakar störst hälsoproblem i svenska tätorter (Naturvårdsverket 2019c). Exponering av PM<sub>10</sub> och PM<sub>2,5</sub> leder till ökad dödlighet från bland annat hjärt- och kärlsjukdomar, lungsjukdomar och lungcancer (Chen och Hoek 2020, Orellanoa, Reynosob m.fl. 2020).

Den svenska miljö kvalitetsnormen för dygnsmedelvärde av PM<sub>10</sub> är 50 µg/m<sup>3</sup> och får överskridas 35 dygn per år (Naturvårdsverket 2019c). Den svenska miljö kvalitetsnormen är högre än vad WHO rekommenderar (World Health Organization 2021). Naturvårdsverket anser att de svenska nivåerna bör skärpas (Naturvårdsverket 2023a). EU har beslutat om nya luftkvalitetsnormer för PM<sub>10</sub>. Från 2026 motsvarar de den svenska miljö kvalitetsnormen. Till år 2030 skärps normen till ett dygnsmedelvärde 45 µg/m<sup>3</sup> vilket får överskridas max 18 gånger per år (Directive (EU) 2024/2881).

Det sker mätningar av partikelhalter på ett antal platser i Sverige. I Figur 2.92 visas andelen mätplatser i gaturum där överskridande av miljö kvalitetsnormen skett fler än 35 dygn. Antalet platser med mätningar senaste åren är knappt dubbelt så stor som när det transportpolitiska målet antogs. Mätplatserna är inte alltid samma år från år, vilket gör att utvecklingen bör tolkas med viss försiktighet. Mellanårsvariationen är ganska stor, men perioden 2014 till 2023 hade generellt längre andel mätplatser med fler än 35 överskridanden jämfört tidigare. Utsläppen av PM<sub>10</sub> från inrikes transporter 2023, knappt 15 000 ton, var dock något högre än motsvarande utsläpp när de transportpolitiska målen antogs, drygt 13 000 ton (Naturvårdsverket 2024j).



Figur 2.92. Andel platser i gaturum där miljö kvalitetsnormen för PM<sub>10</sub> överskridits fler än 35 dagar per år. Åren 2009–2023.

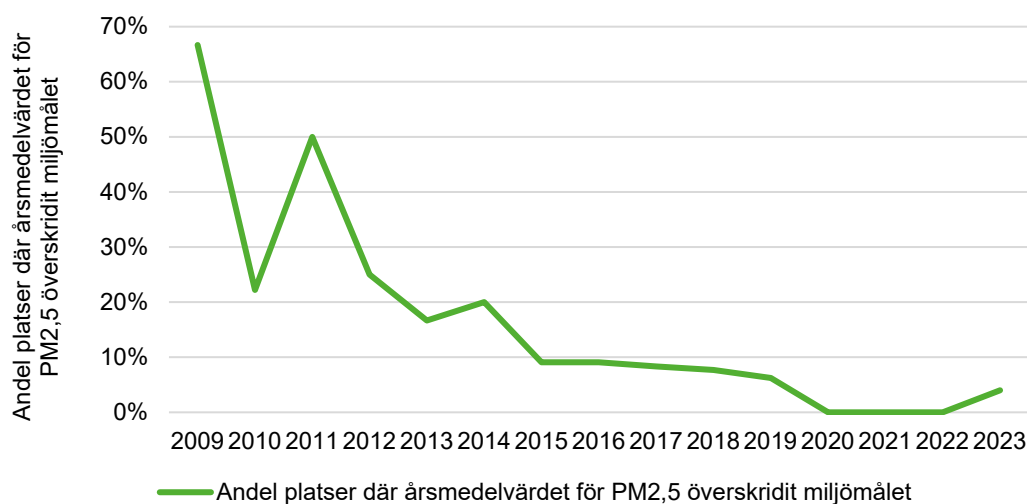
Källa: Bearbetning av Naturvårdsverket (2024i).

Miljö kvalitetsnormen för årsmedelvärdet av PM<sub>2,5</sub> är 25 µg/m<sup>3</sup> och miljömålet är 10 µg/m<sup>3</sup>. Även vad gäller PM<sub>2,5</sub> har EU tagit fram nya normer. Till år 2030 skärps EU:s norm till motsvarande nivå som det svenska miljömålet (10 µg/m<sup>3</sup>) (Directive (EU) 2024/2881).

2009 överskreds miljö kvalitetsmålet på 67 procent av mätplatserna. Sedan år 2020 har miljö kvalitetsmålet bara överskridits på en mätplats, i Markaryd 2023 (Figur 2.93). Den positiva utvecklingen av koncentrationen av PM<sub>2,5</sub> korresponderar med lägre utsläpp av



PM<sub>2,5</sub> från inrikestransporter. När det transportpolitiska målet antogs 2009 var utsläppen 3 800 ton och år 2023 var utsläppen nere på cirka 2 300 ton. Trots att utsläppen minskat totalt sett har utsläppen av små partiklar som uppkommer vid slitage av däck, bromsar och vägbana ökat (Naturvårdsverket 2024h).



**Figur 2.93. Andel platser i gaturum där årsmedelvärdet för PM<sub>2,5</sub> överskrider miljömålets precisering (10 µg/m<sup>3</sup>). Åren 2009–2023.**  
Källa: Bearbetning av Naturvårdsverket (2023d).

## Elektrifieringen kan delvis bidra till minskad negativ påverkan

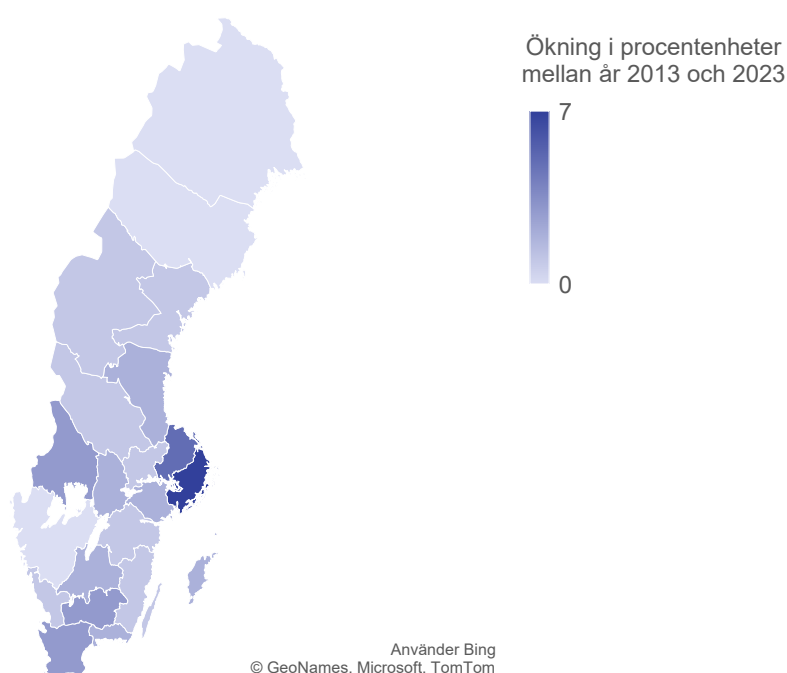
Elektrifieringen av transportsektorn kan bidra till en minskad negativ inverkan av luftföroreningar och växthusgaser från fordonens avgassystem och delvis minska alstringen av trafikbuller. Vägfordon alstrar buller från två huvudkällor, kontakten mellan däck och vägbana samt från drivsystemet (motor och transmission, avgassystem och luftintag). Vid lägre hastigheter bullrar elbilar mindre än fordon med förbränningsmotor, eftersom buller från motorn dominerar.

Redan vid hastigheter över 30 km/h är skillnaden liten mellan personbilar som drivs med el respektive förbränningsmotor eftersom det då är bullret från interaktionen mellan däck och vägbana som dominerar. En ökad andel elektrifierade fordon förväntas därmed främst minska bulleremissioner centralt i större städer och på andra platser där hastigheterna är låga. För att nå påtagliga effekter på minskat vägtrafikbuller från personbilar vid låga hastigheter krävs att andelen eldrivna fordon är fler än 50 procent. Elektrifiering av tunga fordon och bussar ger större effekt på bullret än personbilar eftersom motorbuller från dessa dominerar vid hastigheter upp till omkring 50-60 km/h. Ökad andel elfordon kan också leda till ökade halter av slitagepartiklar från däck, väg och bromsar eftersom elfordon generellt är tyngre och därmed ökar vägslitaget. Här spelar val av vinterdäck stor roll. Den dominerande källan till grova partiklar, PM<sub>10</sub>, i stadsmiljö är slitagepartiklar från vägbanan, främst från dubbdäck. Tyngre fordon innebär även ökat däck-vägbanebuller (Naturvårdsverket 2023g).

## Tillgängligheten till naturmiljö

Transportsystemet påverkar tillgängligheten och kvalitén på naturområden på minst tre sätt. Transportsystemets infrastruktur för väg- och järnvägar kan skapa barriärer så att människors tillgång till grönområden minskar. Men infrastrukturen kan också bidra till att människor kan ta sig till friluftsområden. Slutligen så kan trafiksystemet påverka naturmiljöer genom exempelvis buller och luftkvalité.

Vistelse i grönområden kan bland annat minska stress, stärka immunsystemet och bidra till fysisk aktivitet och därmed främja hälsan (Folkhälsomyndigheten 2021a). I Sverige finns ett övergripande mål för friluftslivspolitik, vilket är att stödja människors möjligheter att vistas ute i naturen och utöva friluftsliv, där allemansrätten är en grund för friluftslivet. (Naturvårdsverket 2023j). Naturvårdsverket gjorde tillsammans med flera andra myndigheter en uppföljning av friluftspolitik under 2023. De skriver att det finns tre nödvändiga förutsättningar för friluftsliv; tillgång, tillgänglighet och kvalitet. Naturområden som ligger nära, är tillgängliga och har hög kvalitet har störst möjligheter att främja friluftsliv. Det leder till att bostadsnära och tätortsnära natur är av stor betydelse (Naturvårdsverket 2023j). Cirka 8 procent av befolkningen bodde inom 300 meter från skyddad natur 2023. År 2013 var motsvarande andel 5 procent.<sup>112</sup> Det är framför allt i Stockholm och i Uppsala som andelen har ökat, se Figur 2.94 (Statistiska Centralbyrån 2025a).



**Figur 2.94. Förändring av andel i befolkningen som bor inom 300 meter från skyddad natur mellan år 2013 och år 2023.**

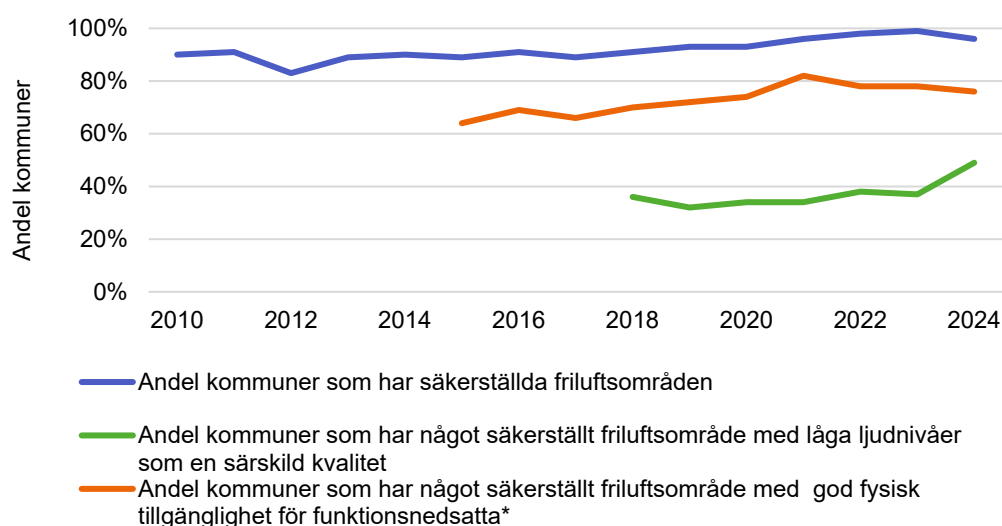
**Källa: Bearbetning av Statistiska Centralbyrån (2025a).**

I uppföljningen av friluftspolitik konstateras att grundförutsättningarna för friluftslivet i form av tillgång och tillgänglighet till natur, särskilt i och kring tätorter, har haft en neutral utveckling. Närbarhet med kollektivtrafik, bristande information om naturområden och exploatering av tätortsnära natur har påverkat utvecklingen negativt. Samtidigt menar de att insatser har gjort så att fler människor kommit ut i naturen, att friluftslivets infrastruktur stärkts och att ny kunskap tagits fram och kommunicerats. De vanligaste anledningarna till att befolkningen inte ägnat sig åt friluftsliv i den omfattning de önskat är brist på tid och avsaknad av lämpliga områden (Naturvårdsverket 2023j).

En annan möjlig källa till kunskap om tillgängligheten till naturmiljö är Naturvårdsverkets friluftslivsenkät. Fler kommuner hade säkerställda friluftsområden (som är skyddade genom detaljplan, naturreservat eller kommunala naturreservat) år 2024 jämfört med år 2010 (Figur 2.95). Andelen kommuner med friluftsområden fysiskt tillgängliga för funktionsnedsatta hade en positiv trend fram till 2021, men har försämrats de senaste tre åren. Vad det gäller friluftsområden med låga ljudnivåer syns en tydlig förbättring år 2024. I enkäten finns också

<sup>112</sup> Definitionen av skyddad natur ändrades år 2018, vilket gav en högre andel av befolkningen bor inom 300 meter från skyddad natur.

frågor om tillgänglighet till naturområden, men dessa har formulerats om och det är därför svårt att följa utvecklingen över tid. Knappt hälften av kommunerna anger att det i stor utsträckning finns möjligheter att ta sig till naturområden med kollektivtrafik. Ungefär hälften av kommunerna uppger att de aktivt arbetar med att bevara, utveckla eller restaurera bostadsnära naturområden för friluftsliv (Naturvårdsverket 2024I).



**Figur 2.95. Andel kommuner som har säkerställda friluftsområden, säkerställda friluftsområden med låga ljudnivåer och säkerställda friluftsområden med god fysisk tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Åren 2010–2024.**

Källa: Naturvårdsverket (2023h, 2024I).

Folkhälsomyndighetens miljöhälsoenkät kan användas för att belysa tillgängligheten till naturmiljö. Den visar på en relativt god tillgång på grönområden, 96 procent av alla vuxna har ett grönområde inom gångavstånd från bostaden. Personer födda i Sverige har i större utsträckning, 98 procent, gångavstånd till grönområden än personer födda utanför Europa, där endast 86 procent har gångavstånd. Det är ingen skillnad mellan kvinnor och män vad gäller gångavstånd till grönområden (Folkhälsomyndigheten 2024b).

Naturvårdsverket lät under år 2024 genomföra en nationell kartläggning av ljudmiljön i naturområden. Naturresevat och nationalparker har klassificerats i tre grupper baserat på bullernivån från vägar, järnvägar, flygrörelser nära flygplatser och vindkraftsverk. 57 procent av naturresevatena får ljudklass A (med buller under 25 dB), 27 procent ljudklass B (25-35 dB) och 16 procent ljudklass C (över 35 dB). I 82 procent av naturresevatena var vägtrafik den dominerande källan till buller. Tågtrafik var den dominerande bullerkällan i 11 procent, vindkraft i 4 procent och flyg nära flygplatser i 0,7 procent av naturresevatena (Ögren, Lindqvist m.fl. 2024).

## Sammanvägd bedömning

Det är svårt att dra helt säkra slutsatser om utvecklingen från genomförda bullerkartläggningar då metod och omfattning av dem skilt sig åt mellan åren, men vår bedömning är att fler personer är exponerade för trafikbuller nu än tidigare. Sannolikt är en förklaring fler boende i större städer samtidigt som bulleremissionerna inte har minskat. Andelen som uppger att de har svårt att somna eller blir väckta av trafikbuller och andelen som anger att de har svårt att vistas på balkong eller uteplats på grund av trafikbuller 2023 var högre jämfört med år 2007 och 2015. Vi saknar uppgifter från 2009 då de transportpolitiska målen beslutades, vilket försvårar bedömningen av utvecklingen sedan dess. Vår samlade bedömning är att

människors livsmiljö idag är mer påverkad av trafikbuller än när de transportpolitiska målen antogs.

Vi kan vidare se en minskad negativ påverkan på människors livsmiljö vad gäller halter av kvävedioxid och partiklar. Andelen mätpunkter över miljökvalitetsmålet för kvävedioxid har minskat kraftigt sedan det transportpolitiska målet antogs. Andelen platser som har överskridanden av miljökvalitetsmålet och miljökvalitetsnormen vad gäller både PM<sub>10</sub> och PM<sub>2,5</sub> har minskat jämfört med när det transportpolitiska målet beslutades. Den positiva utvecklingen är tydligast gällande PM<sub>2,5</sub>. Halterna av PM<sub>10</sub> varierar mer mellan åren och var som lägst år 2016 och 2019.

Utvecklingen av tillgängligheten till naturmiljö bedöms sammantaget vara neutral. Området har haft både positiv och negativ utveckling, men grundförutsättningarna tycks som helhet vara neutrala.

# NYHETER

## Nya strängare krav från EU kan leda till renare luft

EU har beslutat om en ny förordning (2024/1257) med delvis strängare krav på hur stora utsläpp från nya fordon får vara (2024). För personbilar och lätta lastbilar behålls befintliga krav på utsläpp från avgaser, men det införs strängare krav för partiklar. Elfordon får särskilda krav för utsläpp av bromspartiklar. För tunga lastbilar och bussar är kraven strängare för olika föroreningar (Europeiska rådet och Europeiska unionens råd 2024a). Reglerna träder i kraft mellan år 2026 och 2032.

EU har också beslutat om direktiv (2024/2881) om luftkvalitet och renare luft. Det innebär skärpta luftkvalitetsnormer för 2030 som ligger närmare WHO:s riktlinjer, samt att gräns- och målnivåerna kommer ses över regelbundet. Medlemsländerna har två år på sig från ikraftträdandet att implementera direktivet i nationell lagstiftning (Europeiska rådet och Europeiska unionens råd 2024b).

## Nya åtgärdsplaner för buller

Trafikverket har tagit fram ett åtgärdsprogram enligt förordningen om omgivningsbuller (Trafikverket 2024k). I den beskriver de att de på kort sikt arbetar med åtgärder för de mest bullerutsatta och på långt sikt arbetar med åtgärder att minska bullret från källan. Planerade åtgärder utgår från fastställda kriterier och vanligast är byte till ljuddämpande fönster och ventiler, men även bullerskydd vid uteplats och källnära åtgärder som bullerskyddsskärmar. Trafikverket bedömer att medlen räcker till åtgärder för 3000 - 4000 personer årligen. Trafikverket har även tagit fram kriterier för vägsträckor som kan vara lämpliga för bullerreducerande beläggning (Trafikverket 2024k).

Även kommuner ska ta fram åtgärdsprogram. 15 av 18 kommuner hade i mars 2024 skickat in aktuella åtgärdsprogram till Naturvårdsverket. Resultat från kommunernas arbete sammanställs när samtliga åtgärdsprogram är klara. Åtgärdsprogrammen kommer sammanställas av Naturvårdsverket (Naturvårdsverket 2025).

Från december 2024 gäller strängare krav på bulleremissioner från godsvagnar i EU. Sverige har dock fått undantag från reglerna fram till år 2032 (Trafikverket 2024k).

## Överklagat införande av miljözon klass 3 i Stockholm

Sedan år 2020 kan kommuner införa miljözon klass 3. Det innebär att endast elfordon, bränslecellsfordon, gasfordon och tunga laddhybrider som uppfyller utsläppskraven för Euro VI får köra i zonen (Transportstyrelsen 2025e). Stockholms kommun avsåg att införa miljözon klass 3 med start sista december 2024. Införandet av miljözon klass 3 har överklagats och länsstyrelsen har beslutat pausa införandet i väntan på prövning (Stockholms stad 2025).

## 2.15 Omkomna och allvarligt skadade

De allra flesta av de som omkommer i transportsystemet, omkommer inom väg- och bantrafiken. Tack vare gynnsam utveckling framför allt i vägtrafiken sedan målen antogs 2009, är vår samlade bedömning att utvecklingen varit positiv. Utvecklingstakten de senaste åren avseende antalet omkomna i självmord inom bantrafiken är dock inte tillräcklig för att uppsatta etappmål för detta trafikslag ska nås till år 2030.



Enligt regeringsbeslut om nytt transportpolitiskt etappmål för trafiksäkerhet (Regeringen 2020), är målen för de olika trafikslagen följande: jämfört med medelvärdet för åren 2017–2019 ska antal omkomna i samtliga trafikslag, var för sig, halveras till 2030. Suicid inkluderas i de omkomna *enbart* i bantrafiken. Antal allvarligt skadade ska under samma period minska med 25 procent i respektive trafikslag.

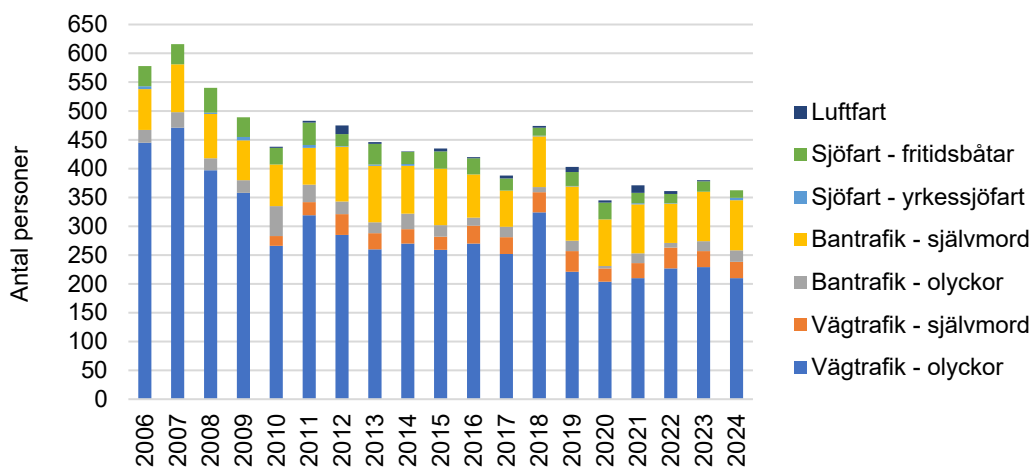
Vi kommer presentera antal omkomna och allvarligt skadade (i de fall det finns uppgifter om detta) för basperioden 2017–2019 samt åren 2020–2024 och resonera om hur långt från målnivån 2030 vi är.

### Mått

#### Omkomna och allvarligt skadade i transportsystemet – nyckelmått

Under 2024 omkom (preliminärt) 362 personer i alla trafikslag sammantaget, en minskning med 18 personer jämfört med 2023 (–5 procent, Figur 2.96). Av de omkomna omkom 247 personer i olyckor och 115 i självmord.

Antal omkomna totalt i alla trafikslag har sedan 2007 minskat med 37 procent.<sup>113</sup> 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 2024 stod vägtrafiken för 66 procent och bantrafiken för 29 procent av de drabbade, dvs. tillsammans 95 procent. I båda fallen är siffrorna inklusive självmord.



Figur 2.96. Antal omkomna i de olika trafikslagen, åren 2006–2024 (preliminärt för 2024).

Källa: Transportstyrelsen (2025b)

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

<sup>113</sup> 2007 var basåret för de tidigare etappmålen och i praktiken användes genomsnittet 2006–2008 som ett basvärde vid utvärdering av målen.

Allvarligt skadade går inte att på något enkelt sätt sammanfatta för alla trafikslag, men vägtrafiken dominerar stort även där med några hundra eller några tusen skadade (beroende på vilket mått som används) mot relativt små tal i övriga trafikslag.

## Omkomna och allvarligt skadade inom vägtrafiken

*Etappmålen lyder: Antalet omkomna till följd av trafikolyckor i vägtrafiken ska halveras till år 2030 (jämfört med 2017–2019). Antalet allvarligt skadade ska till år 2030 minska med minst 25 procent.*

Tabell 2.24 sammanfattar basnivåer för antal omkomna och svårt skadade samt etappmålen för 2030. För suicid i vägtrafiken finns inget uttalat etappmål. Under 2024 omkom enligt preliminära uppgifter 210 personer i vägtrafiken exklusive självmord<sup>114</sup>, jämfört med 229 personer år 2023, en *minskning* med 19 personer (–8 procent).

Vad gäller *svårt skadade*<sup>115</sup> så är denna indikator baserad på polisens rapportering och vi har goda skäl att tro att svårt skadade är underrapporterade. Det har varit stora problem med polisens rapportering av skadade personer sedan hösten 2013, dels på grund av att IT-system inte fungerat, dels på grund av nedprioritering av rapportering från vägtrafikolyckor (Transportstyrelsen 2015). Som vi har förstått det kvarstår nedprioriteringen av trafikbrott fortfarande. Med de uppgifter som står till buds om svårt skadade är målet för 2030 nästan uppfyllt redan (Tabell 2.24).

En annan källa för att mäta skadade i vägtrafiken är akutsjukvården. Med *allvarligt skadad* avses risken att få en funktionsnedsättning på minst en procent efter en vägtrafikolycka. *Mycket allvarligt skadad* avser en funktionsnedsättning på 10 procent. Det finns inga uppgifter om allvarligt skadade eller mycket allvarligt skadade för de senaste åren. Detta har sin förklaring i att Transportstyrelsen arbetar på en ny metod för att kompensera för bortfall i rapportering. Vår förhoppning är att återigen kunna presentera dessa mått i nästa måluppföljning.

**Tabell 2.24. Omkomna och svårt skadade i vägtrafiken. Basvärde (2017–2019), åren 2020–2024 (preliminärt för 2024) samt målvärde 2030.**

	Omkomna exkl. självmord	Svårt skadade
<b>Genomsnitt åren 2017–2019</b>	<b>266</b>	<b>2 140</b>
2020	204	1 645
2021	210	1 718
2022	227	1 891
2023	229	1 789
2024	210	1 578
<b>Mål 2030</b>	<b>133</b>	<b>1 605</b>

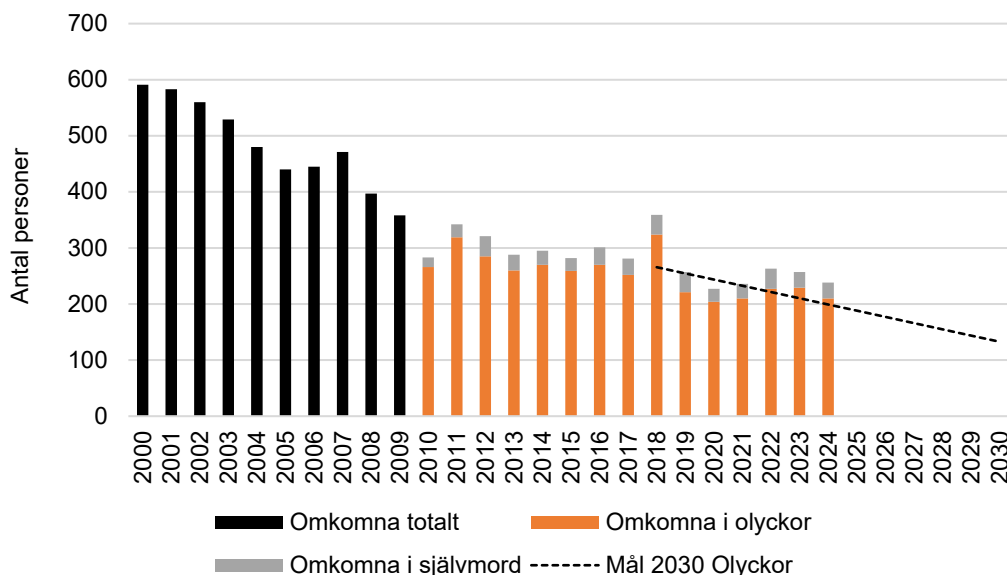
**Källa: 2017–2023 Trafikanalys (2024I), 2024 Transportstyrelsen (2025b)**

Etappmålen för antal omkomna och skadade är mätta i absoluta tal, inte i relation till trafikarbetet, befolkningen eller liknande. Målet om en halvering av antalet omkomna i

<sup>114</sup> Antal självmord i vägtrafiken har mätts på ett rigoröst sätt fr.o.m. år 2010. Sedan dess har antal självmord i vägtrafiken varit i genomsnitt 28 fall per år. 28 används också som en uppskattning av antal självmord under 2023 (ännu ej fastställt).

<sup>115</sup> I officiell olycksstatistik ingår svårt skadade som baseras på polisens rapportering.

vägfikolyckor (exklusive självmord) – max 133 omkomna år 2030 – kommer att nås om den gynnsamma utvecklingen vi sett under en lång period fortsätter (Figur 2.97).



Figur 2.97. Antal omkomna i vägtrafikolyckor och självmord, etappmålet 2030 (max 133 omkomna i enbart olyckor). Åren 2000–2024 (preliminär uppgift för 2024).

Källa: 2000–2023 Trafikanalys (2024I), preliminär uppgift 2024 Transportstyrelsen (2025b)

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

Under 2024 omkom alltså 210 personer i vägtrafikolyckor, 151 män och 91 kvinnor (76 procent män). Under de senaste 10 åren har männens andel bland de omkomna i olyckor varit i genomsnitt 76 procent. Tendensen de senaste decennierna är en något ökande andel män bland de omkomna.

## Omkomna och allvarligt skadade inom bantrafik

*Etappmålen lyder: Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030 (jämfört med 2017–2019). Antalet allvarligt skadade ska till år 2030 minska med minst 25 procent.*

Under 2024 omkom totalt 107 personer i bantrafiken, 20 personer i olyckor och 87 i självmord. Detta är en mindre ökning från 103 omkomna under 2023 (+4 procent). Målet om halverat antal omkomna till år 2030 motsvarar maximalt 48 personer. Det innebär att antal omkomna behöver mer än *halveras* till 2030. Observera dock att det är relativt stora årliga variationer i antal omkomna i bantrafiken.

Målet för år 2030 är maximalt 48 omkomna, att jämföra med 107 omkomna år 2024. Målet för omkomna inkluderar för bantrafiken självmorden. Antal omkomna i *olyckor* i bantrafiken är relativt få, så det helt avgörande för måluppfyllelsen blir att kunna minska antalet självmord. För allvarligt skadade låg bantrafiken 2024 *under* målvärdet (Tabell 2.25).



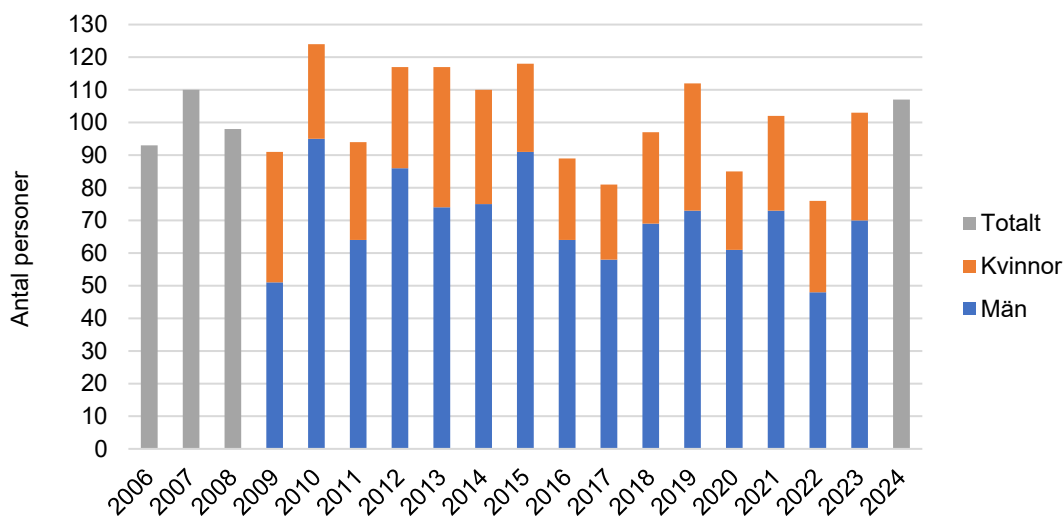
Tabell 2.25. Omkomna och allvarligt skadade inom bantrafiken. Basvärde (2017–2019), åren 2020–2024 (preliminär uppgift för 2024) samt målvärde 2030.

	Omkomna i olyckor	Själv- mord	Omkomna totalt	Allvarligt skadade i olyckor	Allvarligt skadade vid självmonds- försök	Allvarligt skadade totalt
<b>Genomsnitt åren 2017–2019</b>	<b>15</b>	<b>82</b>	<b>97</b>	<b>24</b>	<b>11</b>	<b>35</b>
<b>2020</b>	4	81	85	16	9	25
<b>2021</b>	17	85	102	20	10	30
<b>2022</b>	8	68	76	23	18	41
<b>2023</b>	17	86	103	32	10	42
<b>2024</b>	20	87	107	17	3	20
<b>Mål 2030</b>	..	..	<b>48</b>	..	..	<b>26</b>

Källa: 2017–2023 Trafikanalys (2024a), preliminär uppgift 2024 Transportstyrelsen (2025b).

Anm: .. anger att uppgift ej är tillgänglig eller alltför osäker för att anges.

Självorden har sedan år 2009 varit i genomsnitt 80 procent av alla omkomna i bantrafiken. Av de fall där kön är känt har männen utgjort 69 procent av de omkomna i olyckor och självmord sammantaget (Figur 2.98).



Figur 2.98. Antal omkomna i olyckor och självmord sammantaget i bantrafiken. Antal personer per kön åren 2006–2024 (preliminär uppgift för 2024).

Källa: 2006–2023 Trafikanalys (2024a), preliminär uppgift 2024 Transportstyrelsen (2025b).

Bantrafiken är ett trafikslag där de allvarligt skadade är *färre* än de omkomna (i olyckor och självmord sammantaget), på grund av att kollisionerna ofta är väldigt våldsamma och därmed dödliga. Spårvägstrafikens roll är marginell för statistiken på omkomna i olyckor och självmord, men står för nära hälften av de allvarligt skadade. Detta är alltså människor som skadas i en trafikmiljö där spårväg och vägtrafik samsas längs långa sträckor.

## Omkomna och allvarligt skadade inom sjöfarten

*Ettappmålen lyder: Antalet omkomna till följd av trafikolyckor i sjöfarten ska halveras till år 2030 (jämfört med 2017–2019). Antalet allvarligt skadade ska till år 2030 minska med minst 25 procent.*

Med utgångspunkt i basvärdet blir målet för 2030 max 10 omkomna i sjöfarten dvs. yrkessjöfarten och båtlivet (fritidssjöfarten) tillsammans. Under 2024 omkom 17 i sjöfarten (6 fall är fortfarande under utredning). Under 2024 omkom fyra personer inom yrkessjöfarten, vilket är den högsta siffran på över 15 år. De omkom i så kallade sjöolyckor; olyckor som har att göra med fartygets drift.<sup>116</sup> Antalet allvarligt skadade i yrkessjöfarten kan idag inte mätas på något konsistent sätt för hela perioden.

I fritidssjöfarten omkom 13 personer under 2024, mot 20 personer året innan. Rapporteringen som möjliggör mätning av antal *skadade* i fritidssjöfarten står inför en förbättring framöver. Enligt den nya lagen (SFS 2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas är numera Polisen, Kustbevakningen och akutsjukvården skyldiga att rapportera in uppgifter om skadade inom båtlivet till Transportstyrelsen. Förhoppningen är att det framöver ska vara möjligt att mäta antal skadade inom båtlivet. För omkomna i sjöfarten står båtlivet för den allra största delen och måluppfyllelsen kommer därmed dikteras av vad som händer inom båtlivet.

**Tabell 2.26. Omkomna inom yrkessjöfarten samt båtlivet (fritidssjöfarten). Basvärde (2017–2019), åren 2020–2024 (preliminärt för 2024) samt målvärde 2030.**

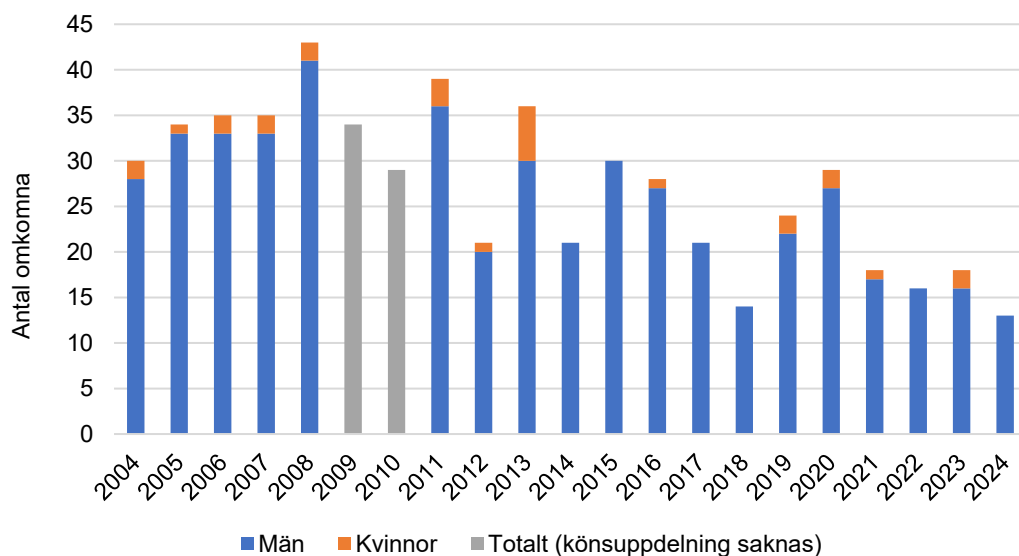
	<i>Omkomna yrkessjöfart</i>	<i>Omkomna fritidssjöfart</i>	<i>Omkomna totalt</i>	<i>Allvarligt skadade yrkessjöfart</i>	<i>Allvarligt skadade fritidssjöfart</i>
<b>Genomsnitt 2017–2019</b>	1	20	21	..	..
<b>2020</b>	0	29	29	..	..
<b>2021</b>	2	18	20	..	..
<b>2022</b>	1	16	17	..	..
<b>2023</b>	0	18	18	..	..
<b>2024</b>	4	13	17	..	..
<b>Mål 2030</b>	..	..	10	..	..

Källa: Transportstyrelsen (2025b).

Anm: .. anger att uppgift ej är tillgänglig eller alltför osäker för att anges.

Under 2024 var samtliga 13 som omkom i fritidssjöfarten män. För hela perioden 2006–2024 har 95 procent av de omkomna varit män (Figur 2.99). I yrkessjöfarten finns ingen uppgift om kön på de omkomna.

<sup>116</sup> Olyckor ombord som inte är relaterade till fartygets drift kallas personolyckor.



Figur 2.99. Antal omkomna män respektive kvinnor i fritidsbåtsolyckor. Åren 2004–2024 (preliminär uppgift för 2024).  
Källa: Transportstyrelsen (2025b).

## Omkomna och allvarligt skadade inom luftfarten

*Etappmålen lyder: Antalet omkomna till följd av trafikolyckor i luftfarten ska halveras till år 2030 (jämfört med 2017–2019). Antalet allvarligt skadade ska till år 2030 minska med minst 25 procent.*

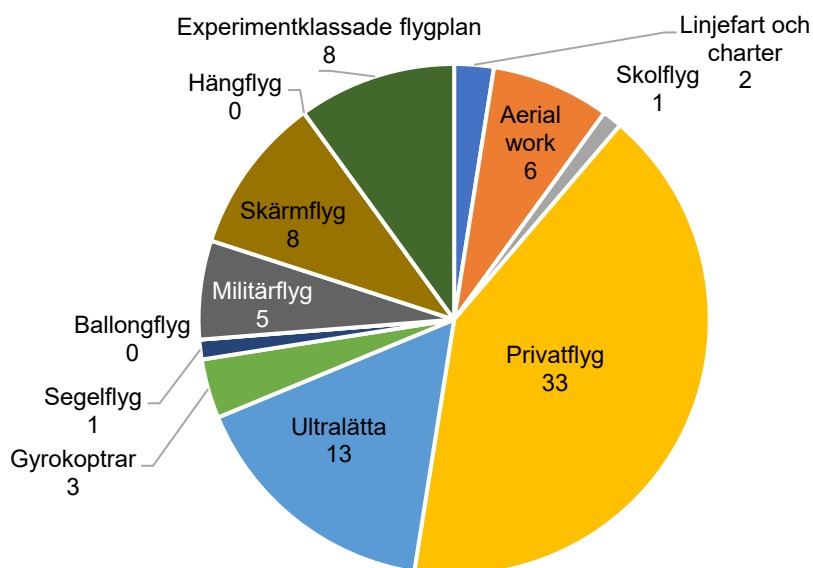
För den del av flyget som kallas *linjefart och charter* är basvärdet noll och det har inte omkommit eller skadats någon alls inom den typen av flyg sedan 2016 (två omkomna år 2016). Under 2024 omkom inte heller någon inom linjefart och charter, och inte i övriga flyget. Målet för 2030 för luftfarten totalt är maximalt 3 omkomna (Tabell 2.27).

Tabell 2.27. Omkomna och allvarligt skadade inom linjefart och charter respektive övrigt flyg. Basvärde (2017–2019), åren 2020–2024 (preliminär uppgift för 2024) samt målvärde 2030.

	Omkomna, linjefart och charter	Omkomna, övrigt flyg	Omkomna, totalt	Allvarligt skadade, linjefart och charter	Allvarligt skadade, övrigt flyg	Allvarligt skadade, totalt
<b>Genomsnitt 2017–2019</b>	0	6	6	0	14	14
<b>2020</b>	0	4	4	0	11	11
<b>2021</b>	0	13	13	0	7	7
<b>2022</b>	0	5	5	0	19	19
<b>2023</b>	0	2	2	0	11	11
<b>2024</b>	0	0	0	0	5	5
<b>Mål 2030</b>	..	..	3	..	..	10

Källa: 2017–2023 Transportstyrelsen (2024c), preliminär uppgift 2024 Transportstyrelsen (2025b).  
Anm: .. anger att uppgift ej är tillgänglig eller alltför osäker för att anges.

Under perioden 2010–2024 (den period vi har likvärdiga uppgifter för) har totalt 80 personer omkommit inom luftfarten (5 personer per år). Hur dessa har fördelat sig mellan olika slags luftfartyg visas nedan (Figur 2.100). Drygt 40 procent av dödsfallen var inom privatflyget, som bland annat rymmer de större olyckorna med flera fallskärmschoppare som skedde 2019 och 2021. Därefter följer, mätt i antal omkomna, det sportbetonade flyget i form av ultralätta plan och skärmflyg, samt experimentklassade flygplan. Kön och ålder på de omkomna och skadade i luftfarten samlas inte in.



**Figur 2.100. Antal omkomna personer i olika slags luftfart och luftfartsfartyg, totalt åren 2010–2024 (preliminär uppgift för 2024).**

Källa: 2010–2023 Transportstyrelsen (2024c), preliminär uppgift 2024 Transportstyrelsen (2025b).

Under perioden 2010–2024 har totalt 151 personer skadats allvarligt inom luftfarten, 104 av de 151 (69 procent) skadades i skärmflyget.

Målet för 2030 är alltså max 3 omkomna respektive max 10 allvarligt skadade, vilket redan är nått, men som synes är de årliga variationerna stora (Tabell 2.27).

## Funktionsjusterade levnadsår (DALY) för transportsystemet totalt och dess delar

Antalet förlorade funktionsjusterade levnadsår har beräknats för en rad negativa sidoeffekter av transporter, bland annat buller, luftföroreningar och vägtrafikolyckor, och även i positivt hänseende från fysiskt aktiva resor (läs mer under avsnitt 3.8). Baserat på 2018 års olycksstatistik motsvarar antalet omkomna i vägtrafiken cirka 10 900 förlorade levnadsår. Räknar man in både döda och allvarligt skadade i vägtrafiken uppgår antalet förlorade levnadsår till cirka 32 000 DALY. Detta kan jämföras med förlorade levnadsår till följd av buller (cirka 41 000 DALY) och luftkvalitet (cirka 19 400 DALY), som vägtrafiken också bidrar till.

Det är viktigt att iaktta att DALY-beräkningen för icke-dödliga skador från trafikolyckor är en approximation som bygger på olika definitioner av skador och grader av invaliditet och därför kan vara förenad med osäkerhet. DALY-beräkningar görs inte kontinuerligt och det finns därför ingen tidsserie som kan användas till att följa upp kvantifierade mål (Trafikanalys 2019a).

## Sammanvägd bedömning

Under 2024 omkom (preliminärt) 362 personer i alla trafikslag sammantaget. Sedan det tidigare basåret 2007 (mätt som genomsnitt för åren 2006–2008) har antalet omkomna i hela transportsystemet minskat med 37 procent. Antalet allvarligt skadade kan inte mätas i alla delar av transportsystemet på ett jämförbart sätt. Med tanke på den gynnsamma utvecklingen av antalet omkomna i framför allt vägtrafiken gör vi den sammanfattande bedömningen att utvecklingen går i riktning mot de transportpolitiska målen på trafiksäkerhetsområdet. Dock är bantrafikens relativt många självmord, som inte minskar i antal, ett potentiellt orosmoln för måluppfyllelse.

## NYHETER

### Sjöfart

En föreskrift om anslutning av fartyg till ett landbaserat elkraftsystem har beslutats (TSFS 2024:58). Den innebär att fartyg kan koppla upp sig till elnätet i hamn på ett säkert sätt, i stället för att använda sina egna motorer för att generera el. Det minskar utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar samt minskar buller i hamnområden.

### Luftfart - Eccairs2

Transportstyrelsen har sedan 25 september 2024 ett nytt system för rapportering av säkerhetsrelaterade händelser inom luftfart. Transportstyrelsen kan nu på ett effektivare sätt samla in, analysera och dela med sig av händelserapporter till EASA och dess medlemsländer. Det slutgiltiga målet är att bibehålla och förbättra flygsäkerheten (Transportstyrelsen 2024a).

### Luftfart - Flygning med fallskärmshoppare

Transportstyrelsen har prioriterat arbetet med att öka säkerheten för flygningar med fallskärmshoppare efter dödsolyckorna som inträffade 2019 och 2021. Myndigheten har bland annat uppdaterat de nationella reglerna för fallskärmshoppning (TSFS 2025:13), prioriterat tillsynen av fallskärmsklubbar och riktat information till piloter, fallskärmsinstruktörer och licensierade hoppare.

### Stärkta möjligheter att upptäcka narkotikapåverkade förare i trafiken

Regeringen lade under hösten 2024 en proposition till Riksdagen om att införa en tidsbegränsad lagstiftning som ger polisen, tullen och kustbevakningen befogenhet att utan misstanke om brott genomföra rutinmässig ögonundersökning av förare för att upptäcka tecken på narkotikapåverkan. Lagen trädde i kraft den 1 mars 2025 och ska gälla i fem år (Riksdagen 2024).



# Källförteckning

- (EU) 2023/955 Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) 2023/955 av den 10 maj 2023 om inrättande av en social klimatfond och om ändring av förordning (EU) 2021/1060. [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/LSU/?uri=oj:JOL\\_2023\\_130\\_R\\_0001](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/LSU/?uri=oj:JOL_2023_130_R_0001).
- (EU) 2024/1257 (2024). EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2024/1257 av den 24 april 2024 om typgodkännande av motorfordon och motorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon med avseende på utsläpp och batteriers hållbarhet (Euro 7), om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009, kommissionens förordning (EU) nr 582/2011, kommissionens förordning (EU) 2017/1151, kommissionens förordning (EU) 2017/2400 och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1362. [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=OJ:L\\_202401257](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202401257).
- Boverket (2022). God bebyggd miljö- fördjupad utvärdering av miljö kvalitetsmålet. [www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2022/god-bebyggd-miljo---fordjupad-utvardering-av-miljokvalitetsmalet.pdf](http://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2022/god-bebyggd-miljo---fordjupad-utvardering-av-miljokvalitetsmalet.pdf) 2022:13.
- Boverket (2024). Regler för laddning av elfordon. [www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/regler-om-byggande/laddning-av-elfordon/](http://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/regler-om-byggande/laddning-av-elfordon/).
- Boverket (2025). Skrotningsspremie till privatpersoner. Karlskrona. Nedladdad 2025-03-04. [www.boverket.se/sv/bidrag--garantier/bidrag-i-siffror--statistik/](http://www.boverket.se/sv/bidrag--garantier/bidrag-i-siffror--statistik/).
- Bredbandsval.se. (2024). "Starlink – bredband via satellit." från [www.bredbandsval.se/bredband/starlink-bredband](http://www.bredbandsval.se/bredband/starlink-bredband).
- Brå (2024). Nationella trygghetsundersökningen 2024. Om utsatthet, otrygghet och förtroende. Stockholm. Rapport 2024:8. [https://bra.se/download/18.403f39de192bd4311312c81/1730114738563/2024\\_8\\_Nationella-trygghetsundersokningen-2024.pdf](https://bra.se/download/18.403f39de192bd4311312c81/1730114738563/2024_8_Nationella-trygghetsundersokningen-2024.pdf).
- Brå (2025). Underlag till Trafikanalys. Handling #32 i ärende Utr 2024/65. Stockholm.
- Charlotta Eriksson, Jenny Selander, Lara Stucki and Göran Pershagen (2021). WHO Environmental Noise Guidelines i en svensk kontext. [www.naturvardsverket.se/490c8b/contentassets/5b5ca3d1e07a4bfa93a3d3ce3a23b8b7/who-environmental-noise-guidelines-svensk-kontext.pdf](http://www.naturvardsverket.se/490c8b/contentassets/5b5ca3d1e07a4bfa93a3d3ce3a23b8b7/who-environmental-noise-guidelines-svensk-kontext.pdf).
- Chen, J. and G. Hoek (2020). "Long-term exposure to PM and all-cause and cause-specific mortality: A systematic review and meta-analysis." *Environment International* Volume 143(October 2020, 105974).
- Conlogica AB (2021). Tidsutveckling. Underlag till Trafikanalys handling #8 i ärende Utr 2021/14.
- Cykelframjandet (2024). CYKELFRÄMJANDETS Kommunvelometer 2024 EN GRANSKNING OCH JÄMFÖRELSE AV KOMMUNERNAS SATSNINGAR PÅ ATT ÖKA CYKLING OCH GÖRA CYKLING SÄKRARE OCH MER ATTRAKTIVT. <https://cykelframjandet.se/wp-content/uploads/2024/08/kommunvelometern-2024-hogupplost.pdf>.
- Dijkstra, L., E. Papadimitriou, B. Cabeza Martinez, L. de Dominicis and M. Kovacic (2023). EU Regional Competitiveness Index 2.0, R. a. U. P. EU-kommissionen. 2022 edition, Revised, May 2023. [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/information-sources/publications/working-papers/2023/eu-regional-competitiveness-index-2-0-2022-edition\\_en](https://ec.europa.eu/regional_policy/information-sources/publications/working-papers/2023/eu-regional-competitiveness-index-2-0-2022-edition_en).
- Directive (EU) 2024/2881 Directive (EU) 2024/2881 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2024 on ambient air quality and cleaner air for Europe. [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:L\\_202402881](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:L_202402881).

- 
- Diskrimineringsombudsmannen. (2025a, 2025-01-08). "Bussföretag nekade ledarhundsförare att boka resa." Nedladdad 2025-01-09, 2025, från [www.do.se/rattsfall-beslut-lagar-stodmaterial/tvister-domar-tillsynsbeslut/varor-tjanster/bussforetag-nekade-ledarhundsfore-att-boka-resa](http://www.do.se/rattsfall-beslut-lagar-stodmaterial/tvister-domar-tillsynsbeslut/varor-tjanster/bussforetag-nekade-ledarhundsfore-att-boka-resa).
- Diskrimineringsombudsmannen. (2025b, 2025-02-17). "Diskriminering när person som använder elrullstol nekades komma ombord på bussen." Nedladdad 2025-02-24, 2025, från [www.do.se/rattsfall-beslut-lagar-stodmaterial/tvister-domar-tillsynsbeslut/varor-tjanster/diskriminering-nar-person-som-anvander-elrullstol-nekades-komma-ombord-pa-bussen](http://www.do.se/rattsfall-beslut-lagar-stodmaterial/tvister-domar-tillsynsbeslut/varor-tjanster/diskriminering-nar-person-som-anvander-elrullstol-nekades-komma-ombord-pa-bussen).
- Diskrimineringsombudsmannen. (2025c, 2025-01-08). "Region Skåne diskriminerade pojke i samband med bussresor." Nedladdad 2025-01-09, 2025, från [www.do.se/rattsfall-beslut-lagar-stodmaterial/tvister-domar-tillsynsbeslut/varor-tjanster/region-skane-diskriminerade-pojke-i-samband-med-bussresor](http://www.do.se/rattsfall-beslut-lagar-stodmaterial/tvister-domar-tillsynsbeslut/varor-tjanster/region-skane-diskriminerade-pojke-i-samband-med-bussresor).
- Drivkraft Sverige (2025a). Utveckling av försäljningspris för bensin, dieselbränsle och etanol – per år. Nedladdad <https://drivkraftsverige.se/fakta-statistik/priser/>.
- Drivkraft Sverige (2025b). Volym. Stockholm. Nedladdad 2025-03-07. <https://drivkraftsverige.se/fakta-statistik/volymer/>.
- Eliasson, J. (2025). Tillgänglighetens fördelning: Bor rika i områden med högre tillgänglighet än fattiga? Linköping.
- Energimyndigheten (2024). Laddpunkter.
- Energimyndigheten (2025). Energimyndighetens statistikdatabas. Eskilstuna. Nedladdad 2025-03-03. [https://pxexternal.energimyndigheten.se/pxweb/sv/Energimyndighetens\\_statistikdatabas](https://pxexternal.energimyndigheten.se/pxweb/sv/Energimyndighetens_statistikdatabas).
- EU-kommissionen (2024). TEN-T Maps of the comprehensive, extended core and core networks. [https://transport.ec.europa.eu/document/download/b2f02275-f1d3-49a9-97b4-5c456e42dddb\\_en?filename=Annex1\\_ComprehensiveExtendedCore\\_ntw.pdf](https://transport.ec.europa.eu/document/download/b2f02275-f1d3-49a9-97b4-5c456e42dddb_en?filename=Annex1_ComprehensiveExtendedCore_ntw.pdf).
- European Commission (2020). Mapping accessible transport for persons with reduced mobility. <https://op.europa.eu/sv/publication-detail/-/publication/dfa0c844-3b5f-11eb-b27b-01aa75ed71a1>.
- European Commission. (2023). "ReFuelEU Aviation." Nedladdad 2025-03-19, 2025, från [https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleu-aviation_en).
- European Commission. (2025). "Alternative fuels: €422 million of EU funding to boost zero-emission mobility." Nedladdad 2025-03-17, 2025, från [https://cinea.ec.europa.eu/news-events/news/alternative-fuels-eu422-million-eu-funding-boost-zero-emission-mobility-2025-02-06\\_en](https://cinea.ec.europa.eu/news-events/news/alternative-fuels-eu422-million-eu-funding-boost-zero-emission-mobility-2025-02-06_en).
- European Environment Agency (2021a). Reported data on noise exposure covered by Directive 2002/49/EC, 2007. [www.eea.europa.eu/en/datahub/datahubitem-view/c952f520-8d71-42c9-b74c-b7eb002f939b?activeAccordion=1093188%2C1070003](http://www.eea.europa.eu/en/datahub/datahubitem-view/c952f520-8d71-42c9-b74c-b7eb002f939b?activeAccordion=1093188%2C1070003).
- European Environment Agency (2021b). Reported data on noise exposure covered by Directive 2002/49/EC, 2012. [www.eea.europa.eu/en/datahub/datahubitem-view/c952f520-8d71-42c9-b74c-b7eb002f939b?activeAccordion=1093188%2C1070003](http://www.eea.europa.eu/en/datahub/datahubitem-view/c952f520-8d71-42c9-b74c-b7eb002f939b?activeAccordion=1093188%2C1070003).
- European Environment Agency (2021c). Reported data on noise exposure covered by Directive 2002/49/EC, 2017. [www.eea.europa.eu/en/datahub/datahubitem-view/c952f520-8d71-42c9-b74c-b7eb002f939b?activeAccordion=](http://www.eea.europa.eu/en/datahub/datahubitem-view/c952f520-8d71-42c9-b74c-b7eb002f939b?activeAccordion=).
- European Environment Agency. (2022a, 2022-06-16). "Landscape fragmentation in European countries, 2018, EU-27 and the UK." Nedladdad 2023-02-09, 2023, från [www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/landscape-fragmentation-in-european-countries#tab-chart\\_1](http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/landscape-fragmentation-in-european-countries#tab-chart_1).
- European Environment Agency. (2022b, 2022-06-29). "Landscape fragmentation pressure in Europe." Nedladdad 2023-02-02, 2023, från [www.eea.europa.eu/ims/landscape-fragmentation-pressure-in-europe](http://www.eea.europa.eu/ims/landscape-fragmentation-pressure-in-europe).



- European Environment Agency. (2023). "Sweden noise fact sheet 2021." från [www.eea.europa.eu/themes/human/noise/noise-fact-sheets/noise-country-fact-sheets-2021/sweden](http://www.eea.europa.eu/themes/human/noise/noise-fact-sheets/noise-country-fact-sheets-2021/sweden).
- European Environment Agency (2024). Reported data on noise exposure covered by Directive 2002/49/EC, 2022, July 2024. [www.eea.europa.eu/en/datahub/datahubitem-view/c952f520-8d71-42c9-b74c-b7eb002f939b?activeAccordion=](http://www.eea.europa.eu/en/datahub/datahubitem-view/c952f520-8d71-42c9-b74c-b7eb002f939b?activeAccordion=).
- Europeiska kommissionen (2023). RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET om genomförandet av direktivet om omgivningsbuller i enlighet med artikel 11 i direktiv 2002/49/EG. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:52023DC0139&from=EN>.
- Europeiska kommissionen. (2024). "IRIS2: EU:s nya säkra satellitkonstellation." från [https://defence-industry-space.ec.europa.eu/eu-space/iris2-secure-connectivity\\_en?prefLang=sv&etrans=sv](https://defence-industry-space.ec.europa.eu/eu-space/iris2-secure-connectivity_en?prefLang=sv&etrans=sv).
- Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2024a). Euro 7: rådet antar nya regler om utsläppsgränser för personbilar, skåpbilar och lastbilar. [www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2024/04/12/euro-7-council-adopts-new-rules-on-emission-limits-for-cars-vans-and-trucks/](http://www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2024/04/12/euro-7-council-adopts-new-rules-on-emission-limits-for-cars-vans-and-trucks/).
- Europeiska rådet och Europeiska unionens råd (2024b). Luftkvalitet: rådet och parlamentet når överenskommelse om stärkta normer i EU. [www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2024/02/20/air-quality-council-and-parliament-strike-deal-to-strengthen-standards-in-the-eu/](http://www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2024/02/20/air-quality-council-and-parliament-strike-deal-to-strengthen-standards-in-the-eu/).
- European Environment Agency. (2023). "Outlook to 2030 — Can the number of people affected by transport noise be cut by 30%?", från [www.eea.europa.eu/publications/outlook-to-2030/outlook-to-2030-can-the](http://www.eea.europa.eu/publications/outlook-to-2030/outlook-to-2030-can-the).
- Eurostat (2025). Share of renewable energy in gross final energy consumption by sector. Nedladdad 2025-03-07. [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sdg\\_07\\_40/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sdg_07_40/default/table?lang=en).
- Finansdepartementet (2025). Sänkt skatt på bensin och diesel 2025. Fi2024/01726. [www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2024/09/sankt-skatt-pa-bensin-och-diesel-2025/](http://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2024/09/sankt-skatt-pa-bensin-och-diesel-2025/).
- Finansutskottet (2024). Statens budget 2025 – Rambeslutet. [www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/betankande/statens-budget-2025-rambeslutet\\_hc01fiu1/](http://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/betankande/statens-budget-2025-rambeslutet_hc01fiu1/).
- Folkhälsomyndigheten (2024). Boende- och närmiljö påverkar vår hälsa; Miljöhälsorapport 2024. [www.folkhalsomyndigheten.se/contentassets/f4237bcde947427aa3ab2d8e02de188c/boende-narmiljo-paverkar-halsa-miljohalsorapport-2024.pdf](http://www.folkhalsomyndigheten.se/contentassets/f4237bcde947427aa3ab2d8e02de188c/boende-narmiljo-paverkar-halsa-miljohalsorapport-2024.pdf).
- Folkhälsoenkäten, N. (2023). Hur många dagar den senaste veckan ägnade du dig åt fysisk aktivitet (minst 1 timme/dag)? Efter kön, ålder och år. Andel. [http://fohm-app.folkhalsomyndigheten.se/Folkhalsodata/pxweb/sv/A\\_Folkhalsodata/A\\_Folkhalsodata\\_C\\_H\\_BSC\\_Nationellt\\_Levnadsvanor\\_Fysisk%20aktivitet%20och%20matvanor\\_Fysaktivitet/Fysisk\\_aktivitet.px/table/tableViewLayout1/](http://fohm-app.folkhalsomyndigheten.se/Folkhalsodata/pxweb/sv/A_Folkhalsodata/A_Folkhalsodata_C_H_BSC_Nationellt_Levnadsvanor_Fysisk%20aktivitet%20och%20matvanor_Fysaktivitet/Fysisk_aktivitet.px/table/tableViewLayout1/).
- Folkhälsomyndigheten (2017). Miljöhälsorapport 2017. Östersund. [www.folkhalsomyndigheten.se/contentassets/c44fcc5df7454b64bf2565454bbdf0e3/miljohalsorapport-2017-02096-2016-webb.pdf](http://www.folkhalsomyndigheten.se/contentassets/c44fcc5df7454b64bf2565454bbdf0e3/miljohalsorapport-2017-02096-2016-webb.pdf).
- Folkhälsomyndigheten (2018). Miljöhälsoenkät 2007 och 2015; Besvär av trafikbuller efter kön, region och år. Andel (procent). [http://fohm-app.folkhalsomyndigheten.se/Folkhalsodata/pxweb/sv/I\\_Milj%c3%b6h%c3%a4lsa/I\\_Milj%c3%b6h%c3%a4lsa\\_Buller/bullkon.px/table/tableViewLayout1/](http://fohm-app.folkhalsomyndigheten.se/Folkhalsodata/pxweb/sv/I_Milj%c3%b6h%c3%a4lsa/I_Milj%c3%b6h%c3%a4lsa_Buller/bullkon.px/table/tableViewLayout1/).
- Folkhälsomyndigheten (2019a). Hälsoeffekter av buller och höga ljudnivåer. [www.folkhalsomyndigheten.se/publicerat-material/publikationsarkiv/h/halsoeffekter-av-buller-och-hoga-ljudnivaer/](http://www.folkhalsomyndigheten.se/publicerat-material/publikationsarkiv/h/halsoeffekter-av-buller-och-hoga-ljudnivaer/).

- Folkhälsomyndigheten (2019b). Hälsoeffekter av buller och höga ljudnivåer.  
[www.folkhalsomyndigheten.se/publikationer-och-material/publikationsarkiv/h/halsoeffekter-av-buller-och-hoga-ljudnivaer/?pub=60532](http://www.folkhalsomyndigheten.se/publikationer-och-material/publikationsarkiv/h/halsoeffekter-av-buller-och-hoga-ljudnivaer/?pub=60532).
- Folkhälsomyndigheten (2021a). Miljöhälsorapport 2021; Barns miljörelaterade hälsa.  
[www.folkhalsomyndigheten.se/publicerat-material/publikationsarkiv/m/miljohalsorapport-2021/?pub=88328](http://www.folkhalsomyndigheten.se/publicerat-material/publikationsarkiv/m/miljohalsorapport-2021/?pub=88328).
- Folkhälsomyndigheten. (2021b). "Riktlinjer för fysisk aktivitet och stillasittande." från  
[www.folkhalsomyndigheten.se/publicerat-material/publikationsarkiv/r/riktlinjer-for-fysisk-aktivitet-och-stillasittande/](http://www.folkhalsomyndigheten.se/publicerat-material/publikationsarkiv/r/riktlinjer-for-fysisk-aktivitet-och-stillasittande/).
- Folkhälsomyndigheten (2021c). Skolbarn som är fysiskt aktiva rapporterar bättre psykisk hälsa.  
[www.folkhalsomyndigheten.se/publikationer-och-material/publikationsarkiv/s/skolbarn-som-ar-fysiskt-aktiva-rapporterar-battre-psykisk-halsa-/?pub=91743](http://www.folkhalsomyndigheten.se/publikationer-och-material/publikationsarkiv/s/skolbarn-som-ar-fysiskt-aktiva-rapporterar-battre-psykisk-halsa-/?pub=91743).
- Folkhälsomyndigheten (2023a). Folkhälsan i Sverige - Årsrapport 2023.
- Folkhälsomyndigheten. (2023b). "Fysisk aktivitet och matvanor." från  
[www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/fysisk-aktivitet-och-matvanor/](http://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/fysisk-aktivitet-och-matvanor/).
- Folkhälsomyndigheten. (2023c). "Fysisk aktivitet och stillasittande." från  
[www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/mat-fysisk-aktivitet-overvikt-och-fetma/fysisk-aktivitet-och-stillasittande/](http://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/mat-fysisk-aktivitet-overvikt-och-fetma/fysisk-aktivitet-och-stillasittande/).
- Folkhälsomyndigheten. (2023d). "Statistik om fysisk aktivitet och stillasittande." från  
[www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/mat-fysisk-aktivitet-overvikt-och-fetma/fysisk-aktivitet-och-stillasittande/statistik-om-fysisk-aktivitet-och-stillasittande/](http://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/mat-fysisk-aktivitet-overvikt-och-fetma/fysisk-aktivitet-och-stillasittande/statistik-om-fysisk-aktivitet-och-stillasittande/).
- Folkhälsomyndigheten (2024a). Barns och ungas rörelsevanor – mer rörelsefrämjande samhällen behövs.
- Folkhälsomyndigheten (2024b). Har grönområde inom gångavstånd från bostaden, vuxna efter födelseland, kön och år. Andel (procent). [https://fohm-app.folkhalsomyndigheten.se/Folkhalsodata/pxweb/sv/A\\_Folkhalsodata/A\\_Folkhalsodata\\_I\\_mi\\_ljohalsa\\_BomiljoTrans\\_Gronbost/MHEv3TrqCFod.px/table/tableViewLayout1/](https://fohm-app.folkhalsomyndigheten.se/Folkhalsodata/pxweb/sv/A_Folkhalsodata/A_Folkhalsodata_I_mi_ljohalsa_BomiljoTrans_Gronbost/MHEv3TrqCFod.px/table/tableViewLayout1/).
- Folkhälsomyndigheten (2024c). Hur många dagar den senaste veckan ägnade du dig åt fysisk aktivitet (minst 1 timme/dag)? Efter kön, ålder och år. Andel. Folkhälsodata. [http://fohm-app.folkhalsomyndigheten.se/Folkhalsodata/pxweb/sv/A\\_Folkhalsodata/A\\_Folkhalsodata\\_C\\_H\\_BSC\\_Nationellt\\_Levnadsvanor\\_Fysisk%20aktivitet%20och%20matvanor\\_Fysaktivitet/Fysisk\\_aktivitet.px/table/tableViewLayout1/](http://fohm-app.folkhalsomyndigheten.se/Folkhalsodata/pxweb/sv/A_Folkhalsodata/A_Folkhalsodata_C_H_BSC_Nationellt_Levnadsvanor_Fysisk%20aktivitet%20och%20matvanor_Fysaktivitet/Fysisk_aktivitet.px/table/tableViewLayout1/).
- Folkhälsomyndigheten (2024d). Nationella Folkhälsoenkäten, Trafikbuller, störd av, (självrporterat) efter region, kön och år. Andel (procent). [https://fohm-app.folkhalsomyndigheten.se/Folkhalsodata/pxweb/sv/A\\_Folkhalsodata/A\\_Folkhalsodata\\_B\\_H\\_LV\\_iMiljohals\\_Buller/hlv1traxreg.px/](https://fohm-app.folkhalsomyndigheten.se/Folkhalsodata/pxweb/sv/A_Folkhalsodata/A_Folkhalsodata_B_H_LV_iMiljohals_Buller/hlv1traxreg.px/).
- Folkhälsomyndigheten (2024e). Nationella folkhälsoenkäten; Trafikbuller, störd av, (självrporterat) efter ålder, kön och år. Andel (procent). [https://fohm-app.folkhalsomyndigheten.se/Folkhalsodata/pxweb/sv/A\\_Folkhalsodata/A\\_Folkhalsodata\\_B\\_H\\_LV\\_iMiljohals\\_Buller/hlv1traaald.px/](https://fohm-app.folkhalsomyndigheten.se/Folkhalsodata/pxweb/sv/A_Folkhalsodata/A_Folkhalsodata_B_H_LV_iMiljohals_Buller/hlv1traaald.px/).
- Folkhälsomyndigheten (2025a). Fysisk aktivitet (självrporterat) efter ålder, kön och år. Andel (procent). [https://fohm-app.folkhalsomyndigheten.se/Folkhalsodata/pxweb/sv/A\\_Folkhalsodata/A\\_Folkhalsodata\\_B\\_H\\_LV\\_aLevnanor\\_aadLevnanorfysak/hlv1fysaald.px/](https://fohm-app.folkhalsomyndigheten.se/Folkhalsodata/pxweb/sv/A_Folkhalsodata/A_Folkhalsodata_B_H_LV_aLevnanor_aadLevnanorfysak/hlv1fysaald.px/).
- Folkhälsomyndigheten (2025b). Kvinnors fysiska aktivitet.
- Folkhälsomyndigheten (2025c). Samhällsekonomiska kostnader kopplat till stillasittande och otillräcklig fysisk aktivitet.  
[www.folkhalsomyndigheten.se/contentassets/56e9f2cdccf746b584fed5828db9d9f8/samhallsekonomiska-kostnader-kopplat-till-stillasittande-och-otillracklig-fysisk-aktivitet.pdf](http://www.folkhalsomyndigheten.se/contentassets/56e9f2cdccf746b584fed5828db9d9f8/samhallsekonomiska-kostnader-kopplat-till-stillasittande-och-otillracklig-fysisk-aktivitet.pdf).
- Folkhälsomyndigheten (2025d). Sv: Kvinnors fysiska aktivitet.

- 
- Freightos. (2025). "Freightos Baltic Index (FBX): Global Container Freight Index." Nedladdad 2025-03-27, från <https://fbx.freightos.com/>.
- Handel, S. (2024). Pre Loved Indikatoren december 2023. [www.svenskhandel.se/rapporter/pre-loved-indikatorn-december-2023](http://www.svenskhandel.se/rapporter/pre-loved-indikatorn-december-2023).
- Handel, S. (2025). E-handelsindikatorn Årsrapport 2024. [www.svenskhandel.se/api/documents/pressmeddelanden/E-handelsindikatorn%20hel%C3%A5r%202024.pdf](http://www.svenskhandel.se/api/documents/pressmeddelanden/E-handelsindikatorn%20hel%C3%A5r%202024.pdf).
- Havs- och vattenmyndigheten. (2023, 2023-06-15). "Förslag på nationell förteckning över invasiva främmande arter." Nedladdad 2024-03-13, från [www.havochvatten.se/arkiv/aktuellt/2023-06-15-forslag-pa-nationell-forteckning-over-invasiva-frammande-arter.html](http://www.havochvatten.se/arkiv/aktuellt/2023-06-15-forslag-pa-nationell-forteckning-over-invasiva-frammande-arter.html).
- HELCOM (2024). Annual report on discharges observed during aerial surveillance in the Baltic Sea 2023. Helsingfors. <https://helcom.fi/wp-content/uploads/2024/08/Aerial-surveillance-report-2023.pdf>.
- Huangfu, P. and R. Atkinson (2020). "Long-term exposure to NO2 and O3 and all-cause and respiratory mortality: A systematic review and meta-analysis." *Environment International* Volume 144,(November 2020, 105998).
- International Transport Forum (ITF). (2025). "Transport Data Dashboard." Nedladdad 2025-04-01, från [www.itf-oecd.org/transport-data-dashboard](http://www.itf-oecd.org/transport-data-dashboard).
- Internetstiftelsen (2018). Svenskarna och internet 2018. Tabellbilaga. <https://2018.svenskarnaochinternet.se/ladda-ner/>.
- Internetstiftelsen (2022). Svenskarna och internet 2022. <https://svenskarnaochinternet.se/rapporter/svenskarna-och-internet-2022/>.
- Internetstiftelsen (2023). Tabellbilaga Svenskarna och internet 2023. <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fsvenskarnaochinternet.se%2Fapp%2Fuploads%2F2023%2F10%2Ftabellbilaga-svenskarna-och-internet-2023.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK>.
- Internetstiftelsen (2024a). "Svenskarna och internet 2024." <https://svenskarnaochinternet.se/app/uploads/2024/09/internetstiftelsen-svenskarna-och-internet-2024.pdf>.
- Internetstiftelsen (2024b). Tabellbilaga Svenskarna och Internet. <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fsvenskarnaochinternet.se%2Fapp%2Fuploads%2F2024%2F09%2Ftabellbilaga-svenskarna-och-internet-2024.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK>.
- Johansson, M. and J. Westin (2025). Kostnadsindex för generaliserade transportkostnader, Trafikanalys.
- Karolinska Institutet Institutet för miljömedicin. (2024). "Nationell kartläggning av trafikbuller vid bostad – Inventering och metodutveckling." från <https://ki.se/imm/halsorelaterad-miljoovervakning/pagaende-hami-undersokningar/hami-fysikaliska-matdata-buller#heading-2>.
- Kommittén för rättigheter för personer med funktionsnedsättning (2024). Sammanfattande kommentarer avseende Sveriges kombinerade andra och tredje periodiska rapport, Svensk översättning. Myndigheten för delaktighet. Nummer 2024:17. [www.mfd.se/contentassets/694a5be544524c1097bcf8979bb2475d/2024-17-fn-kommittens-slutsatser.pdf](http://www.mfd.se/contentassets/694a5be544524c1097bcf8979bb2475d/2024-17-fn-kommittens-slutsatser.pdf).
- Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet (2024). Nya regler för lastbilar ska påskynda omställning till elfordon. Regeringskansliet. [www.regeringen.se/pressmeddelanden/2024/06/nya-regler-for-lastbilar-ska-paskynda-omstallning-till-elfordon/](http://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2024/06/nya-regler-for-lastbilar-ska-paskynda-omstallning-till-elfordon/).
- Lundkvist, E. (2025). Drama på oljemarknaden – då höjs bensinpriset igen. [www.dagensps.se/bors-finans/ravaror/drama-pa-oljemarknaden-bensinpriset-snart-over-16-igen/](http://www.dagensps.se/bors-finans/ravaror/drama-pa-oljemarknaden-bensinpriset-snart-over-16-igen/).

- Mobility Sweden. (2023, 2023-03-20). "Sänkt prognos: kraftig minskning av antal nyregistrerade personbilar väntas i år." Nedladdad 2023-03-21, 2023, från [https://mobilitysweden.se/statistik/Nyregistreringar\\_per\\_manad\\_1/nyregistreringar-2023\\_3/sankt-prognos-kraftig-minskning-av-antal-nyregistrerade-personbilar-vantas-i-ar](https://mobilitysweden.se/statistik/Nyregistreringar_per_manad_1/nyregistreringar-2023_3/sankt-prognos-kraftig-minskning-av-antal-nyregistrerade-personbilar-vantas-i-ar).
- Nationella viltolycksrådet (2022). Viltolyckor för respektive viltslag, Nationella viltolycksrådet. Nedladdad 2022-03-02. [www.viltolycka.se/statistik/viltolyckor-for-respektive-viltslag/](http://www.viltolycka.se/statistik/viltolyckor-for-respektive-viltslag/).
- Nationella viltolycksrådet (2025). Antal hanterade viltolyckor, Nationella viltolycksrådet. Nedladdad 2025-02-25. [www.viltolycka.se/statistik/antal-genomforda-uppdrag/](http://www.viltolycka.se/statistik/antal-genomforda-uppdrag/).
- Naturvårdsverket. (2019a). "Kvävedioxid i gaturum (antal dygn över miljö kvalitetsnormen)." från [www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Kvavedioxid-i-luft-gaturum-dygn/](http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Kvavedioxid-i-luft-gaturum-dygn/).
- Naturvårdsverket. (2019b). "Kvävedioxid i urban bakgrund (årsmedelvärden)." från [www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Kvavedioxid-i-luft/?visuallyDisabledSeries=ec3aea6fb92a13c9](http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Kvavedioxid-i-luft/?visuallyDisabledSeries=ec3aea6fb92a13c9).
- Naturvårdsverket. (2019c, 2020-10-20). "Partiklar (PM10) i gaturum (antal dygn över miljö kvalitetsnormen)." från [www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Partiklar-i-luft-PM10-i-gaturum/](http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Partiklar-i-luft-PM10-i-gaturum/).
- Naturvårdsverket (2019d). Svaveldioxidutsläpp till luft från internationellt flyg och sjöfart. Stockholm, Naturvårdsverket. Nedladdad 2020-02-17. [www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Svaveldioxid-utslapp-till-luft-internationellt-flyg-och-sjofart/](http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Svaveldioxid-utslapp-till-luft-internationellt-flyg-och-sjofart/).
- Naturvårdsverket (2019e). Utsläpp av kväveoxider till luft från internationellt flyg och sjöfart 1990–2018. Stockholm, Naturvårdsverket. Nedladdad 2020-02-17. [www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Kvaveoxider-utslapp-till-luft-internationellt-flyg-och-sjofart/](http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Kvaveoxider-utslapp-till-luft-internationellt-flyg-och-sjofart/).
- Naturvårdsverket (2022a). Blomsterlupin. Stockholm. [www.naturvardsverket.se/4ac5b4/globalassets/amnen/invasiva-frammande-arter/pdf/etablerade-vaxter-i-sverige/faktablad-blomsterlupin.pdf](http://www.naturvardsverket.se/4ac5b4/globalassets/amnen/invasiva-frammande-arter/pdf/etablerade-vaxter-i-sverige/faktablad-blomsterlupin.pdf).
- Naturvårdsverket. (2022b). "Invasiva främmande arter." Nedladdad 2023-03-21, 2023, från [www.naturvardsverket.se/amnesomraden/invasiva-frammande-arter/](http://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/invasiva-frammande-arter/).
- Naturvårdsverket (2023a). Fördjupad utvärdering av Sveriges miljömål 2023. ISBN 978-91-620-7091-5. [www.naturvardsverket.se/om-oss/publikationer/7000/978-91-620-7088-5/](http://www.naturvardsverket.se/om-oss/publikationer/7000/978-91-620-7088-5/).
- Naturvårdsverket (2023b). Koppar, utsläpp till luft. Stockholm. Nedladdad 2024-02-27. [www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/utslapp/utslapp-koppar-luft/](http://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/utslapp/utslapp-koppar-luft/).
- Naturvårdsverket (2023c). Kväveoxid i gaturum (årsmedelvärden). [www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/kvavedioxid-i-gaturum-arsmedelvarden/](http://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/kvavedioxid-i-gaturum-arsmedelvarden/).
- Naturvårdsverket (2023d). Kväveoxider, utsläpp till luft. Nedladdad 20240104. [www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/utslapp/utslapp-av-kvaveoxider-till-luft/](http://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/utslapp/utslapp-av-kvaveoxider-till-luft/).
- Naturvårdsverket. (2023e). "Kväveoxider, utsläpp till luft från vägtransporter." från [www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/utslapp/utslapp-av-kvaveoxider-till-luft-fran-vagtransporter/](http://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/utslapp/utslapp-av-kvaveoxider-till-luft-fran-vagtransporter/).
- Naturvårdsverket (2023f). Luft & miljö; Om luftmiljö och svensk luftövervakning 2023; Tema: Partikla. ISBN 978-91-620-1308-0. [www.naturvardsverket.se/om-oss/publikationer/1300/978-91-620-1308-0/](http://www.naturvardsverket.se/om-oss/publikationer/1300/978-91-620-1308-0/).
- Naturvårdsverket (2023g). Miljöeffekter av elektrifiering av transporter, Redovisning av ett regeringsuppdrag. [www.naturvardsverket.se/4accac/contentassets/3a1f5d5418b043699cfedd13563f2b2a/redovisning-ru-miljoeffekter-elektrifieringen-av-transporter.pdf](http://www.naturvardsverket.se/4accac/contentassets/3a1f5d5418b043699cfedd13563f2b2a/redovisning-ru-miljoeffekter-elektrifieringen-av-transporter.pdf).
- Naturvårdsverket (2023h). Sverige friluftskommun 2023. [www.naturvardsverket.se/publikationer/7100/978-91-620-7112-7/](http://www.naturvardsverket.se/publikationer/7100/978-91-620-7112-7/).

- 
- Naturvårdsverket (2023i). Underlag till Trafikanalys, handling #7 i ärendeUtr 2022/69.
- Naturvårdsverket (2023j). Uppföljning av målen för friluftslivspolitiken 2023. [www.naturvardsverket.se/publikationer/7100/978-91-620-7123-3/](http://www.naturvardsverket.se/publikationer/7100/978-91-620-7123-3/).
- Naturvårdsverket. (2024a, 2024-01-10). "Fakta om koppar." Nedladdad 2025-03-13, från [www.naturvardsverket.se/amnesomraden/miljoforeoreningar/metaller/fakta-om-koppar/](http://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/miljoforeoreningar/metaller/fakta-om-koppar/).
- Naturvårdsverket (2024b). Inrikes transporter, utsläpp av växthusgaser. Stockholm. Nedladdad 2025-01-30. [www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/](http://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/).
- Naturvårdsverket (2024c). Koppar, utsläpp till luft. Stockholm. Nedladdad 2025-01-30. [www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/utslapp/utslapp-koppar-luft/](http://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/utslapp/utslapp-koppar-luft/).
- Naturvårdsverket (2024d). Kvävedioxid i gaturum (årsmedelvärden). [www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/kvavedioxid-i-gaturum-arsmedelvarden/](http://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/kvavedioxid-i-gaturum-arsmedelvarden/).
- Naturvårdsverket. (2024e). "Kväveoxider, utsläpp till luft." från [www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/utslapp/utslapp-av-kvaveoxider-till-luft/](http://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/utslapp/utslapp-av-kvaveoxider-till-luft/).
- Naturvårdsverket (2024f). Kväveoxider, utsläpp till luft. Stockholm. Nedladdad 2025-03-13. [www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/utslapp/utslapp-av-kvaveoxider-till-luft/](http://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/utslapp/utslapp-av-kvaveoxider-till-luft/).
- Naturvårdsverket (2024g). Kväveoxider, utsläpp till luft från internationellt flyg och sjöfart. Stockholm. Nedladdad 2025-01-30. [www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/utslapp/kvaveoxider-utslapp-till-luft-fran-internationellt-flyg-och-sjofart/](http://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/utslapp/kvaveoxider-utslapp-till-luft-fran-internationellt-flyg-och-sjofart/).
- Naturvårdsverket. (2024h). "Partiklar (PM<sub>2,5</sub>), utsläpp till luft." från [www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/utslapp/partiklar-pm25-utslapp-till-luft/](http://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/utslapp/partiklar-pm25-utslapp-till-luft/).
- Naturvårdsverket (2024i). Partiklar (PM<sub>10</sub>) i gaturum (antal dygn över miljö kvalitetsnormen). [www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/partiklar-pm10-halter-i-luft-gaturum-antal-dygn-over-mkn/](http://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/partiklar-pm10-halter-i-luft-gaturum-antal-dygn-over-mkn/).
- Naturvårdsverket (2024j). Partiklar (PM<sub>10</sub>), utsläpp till luft. [www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/utslapp/partiklar-pm10-utslapp-till-luft/](http://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/utslapp/partiklar-pm10-utslapp-till-luft/).
- Naturvårdsverket (2024k). Svaveldioxid, utsläpp till luft, internationellt flyg och sjöfart. Stockholm. Nedladdad 2025-01-30. [www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/utslapp/svaveldioxid-utslapp-till-luft-internationellt-flyg-och-sjofart/](http://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/utslapp/svaveldioxid-utslapp-till-luft-internationellt-flyg-och-sjofart/).
- Naturvårdsverket (2024l). Sveriges friluftskommun 2024. [www.naturvardsverket.se/publikationer/7100/978-91-620-7153-0/](http://www.naturvardsverket.se/publikationer/7100/978-91-620-7153-0/).
- Naturvårdsverket (2024m). Utrikes sjöfart och flyg, utsläpp av växthusgaser. Stockholm, Naturvårdsverket. Nedladdad 2025-01-30. [www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-utrikes-sjofart-och-flyg/](http://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-utrikes-sjofart-och-flyg/).
- Naturvårdsverket. (2024n). "Vem gör vad i bullerfrågan." Nedladdad 2024-04-03, 2024, från [www.naturvardsverket.se/amnesomraden/buller/vem-gor-vad/#:~:text=Arbetsmilj%C3%B6verket%20ansvarar%20f%C3%B6r%20buller%20i,till%20exempel%20leksaker%20och%20hush%C3%A5llsmaskiner.](http://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/buller/vem-gor-vad/#:~:text=Arbetsmilj%C3%B6verket%20ansvarar%20f%C3%B6r%20buller%20i,till%20exempel%20leksaker%20och%20hush%C3%A5llsmaskiner.)
- Naturvårdsverket (2024o). "Årlig uppföljning av Sveriges nationella miljömål 2024 - Med fokus på statliga insatser." [www.naturvardsverket.se/4960d4/globalassets/om-miljoarbetet/sveriges-miljomal/miljomalen-arlig-uppfoljning-2024.pdf](http://www.naturvardsverket.se/4960d4/globalassets/om-miljoarbetet/sveriges-miljomal/miljomalen-arlig-uppfoljning-2024.pdf).
- Naturvårdsverket (2025). Buller i uppföljning av de transportpolitiska målen. Handling #27 i ärende Utr 2024/65,.
- Network for Transport Measures. (2025, 2025-01-29). "Sea cargo transport baselines." Nedladdad 2025-03-06, 2025, från [www.transportmeasures.org/en/wiki/evaluation-transport-suppliers/sea-cargo-transport-baselines/](http://www.transportmeasures.org/en/wiki/evaluation-transport-suppliers/sea-cargo-transport-baselines/).
- NVDB (2025). Cykelvägar.

- OECD (2025). OECD Environmental Performance Reviews: Sweden 2025. Paris, O. Publishing. <https://doi.org/10.1787/91dcc109-en>.
- Orellanoa, P., J. Reynoso, N. Quarantacó, A. Bardache and A. Ciapponie (2020). "Short-term exposure to particulate matter (PM10 and PM2.5), nitrogen dioxide (NO2), and ozone (O3) and all-cause and cause-specific mortality: Systematic review and meta-analysis." *Environment International* Volume 142 (September 2020, 105876).
- Post- och telestyrelsen (2023). PTS mobiltäcknings- och bredbandskartläggning 2022; En geografisk översikt av tillgången till bredband och mobiltelefoni i Sverige. <https://statistik.pts.se/media/3j3bdm3s/mobilt%C3%A4cknings-och-bredbandskartl%C3%A4ggnig-2022.pdf>.
- Post- och telestyrelsen (2024a). Den svenska paketmarknaden 2023. <https://pts.se/contentassets/471c7c41162244b195a074163c4c63a7/den-svenska-paketmarknaden-2023.pdf>.
- Post- och telestyrelsen (2024b). Insatser för ökad digital inkludering och användning av digitala tjänster. <https://statistik.pts.se/media/ruqjijqX/uppfoljning-av-regeringens-bredbandsstrategi-2024.pdf>.
- Post- och telestyrelsen (2024c). Svensk postmarknad 2024. [www.pts.se/contentassets/fb1593ca293648fdac010694b126a397/svensk-postmarknad-2024\\_20240422\\_2.pdf](http://www.pts.se/contentassets/fb1593ca293648fdac010694b126a397/svensk-postmarknad-2024_20240422_2.pdf).
- Post- och telestyrelsen (2024d). Svensk telekommarknad 2023. [https://statistik.pts.se/media/3ormv1wl/rapport-svensk-telekommarknad-2023-dnr24-192\\_t.pdf](https://statistik.pts.se/media/3ormv1wl/rapport-svensk-telekommarknad-2023-dnr24-192_t.pdf).
- Postnord (2023). E-Barometern Årsrapport 2022. [www.postnord.se/foretagslosningar/e-handel/e-barometern](http://www.postnord.se/foretagslosningar/e-handel/e-barometern).
- Postnord (2024). E-barometern Årsrapport 2023. [https://sites.postnord.se//862341/2024-02-19/4thr83/862341/1708352921zOLlb9qO/E\\_barometern\\_arsrapport\\_2023.pdf](https://sites.postnord.se//862341/2024-02-19/4thr83/862341/1708352921zOLlb9qO/E_barometern_arsrapport_2023.pdf).
- Postnord (2025). E-barometern 2024. [https://sites.postnord.se//862341/2025-02-17/4v5v5g/862341/1739818654HRG0VquZ/E\\_barometern\\_arsrapport\\_2024.pdf](https://sites.postnord.se//862341/2025-02-17/4v5v5g/862341/1739818654HRG0VquZ/E_barometern_arsrapport_2024.pdf).
- Prop. 2008/09:93 (2009). Mål för framtidens resor och transporter. Stockholm, Regeringen. [www.regeringen.se/rattsdokument/proposition/2009/03/prop.-20080993/](http://www.regeringen.se/rattsdokument/proposition/2009/03/prop.-20080993/).
- PTS (2022). PTS mobiltäcknings- och bredbandskartläggning 2021. En geografisk översikt av tillgången till bredband och mobiltelefoni i Sverige. [www.pts.se/sv/dokument/rapporter/internet/2022/pts-mobiltacknings--och-bredbandskartlaggning-2021-pts-er-202219/](http://www.pts.se/sv/dokument/rapporter/internet/2022/pts-mobiltacknings--och-bredbandskartlaggning-2021-pts-er-202219/).
- PTS (2023). Uppföljning av regeringens bredbandsstrategi 2023. [www.pts.se/sv/dokument/rapporter/internet/2023/uppfoljning-av-regeringens-bredbandsstrategi-2023-pts-er-202323/](http://www.pts.se/sv/dokument/rapporter/internet/2023/uppfoljning-av-regeringens-bredbandsstrategi-2023-pts-er-202323/).
- PTS (2024a). "PTS mobiltäcknings- och bredbandskartläggning 2023; En geografisk översikt av tillgången till bredband och mobiltelefoni i Sverige." *PTS-ER-2024:13*. <https://pts.se/contentassets/2c359e9119414c1fa00573879c4c493e/pts-mobiltackning-och-bredbandskartlaggning-2023-rapport.pdf>.
- PTS (2024b). "Uppföljning av regeringens bredbandsstrategi 2024." *PTS-ER-2024:19*. <https://pts.se/contentassets/97c1742452fa4d01abec6d3623531ce8/uppfoljning-av-regeringens-bredbandsstrategi-2024.pdf>.
- Ramboll (2024). Utvärdering av hälsoeffekter vid förbättrad gång- och cykelinfrastruktur, Trafikverket. [https://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/Publikationer/Publikationer\\_007901\\_008000/Publikation\\_007936/7804\\_H%C3%A4lsoeffekter%20av%20aktiva%20transporter%20-%20Slutrapport.pdf](https://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/Publikationer/Publikationer_007901_008000/Publikation_007936/7804_H%C3%A4lsoeffekter%20av%20aktiva%20transporter%20-%20Slutrapport.pdf).



Raustorp, A. F., Andreas (2019). "Stor minskning av 14-åringars steg per dag." [Idrottsforskning.se](https://www.idrottsforskning.se/).

Regeringen (2020). Nytt transportpolitiskt etappmål för trafiksäkerhet. Utdrag Protokoll vid regeringsammansammanträde 2020-02-13. I2020/00423/US, I2019/00433/US.  
[www.trafikverket.se/contentassets/97b3a2f96ab341b590e9b1cd6d073fcf/beslut-etappmal-trafiksakerhet.pdf](https://www.trafikverket.se/contentassets/97b3a2f96ab341b590e9b1cd6d073fcf/beslut-etappmal-trafiksakerhet.pdf).

Regeringen (2023). Regeringen gör det enklare för fler att ladda elbilar nära hemmet, Regeringen.  
[www.regeringen.se/pressmeddelanden/2023/06/regeringen-gor-det-enklare-for-fler-att-ladda-elbilar-nara-hemmet/](https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2023/06/regeringen-gor-det-enklare-for-fler-att-ladda-elbilar-nara-hemmet/).

Regeringen (2024a). Ett effektivare bredbandsstöd på väg.  
[www.regeringen.se/pressmeddelanden/2024/08/ett-effektivare-bredbandsstod-pa-vag/#:~:text=Regeringen%20satsar%203%2C8%20miljarder,f%C3%B6r%20att%20samh%C3%A4llet%20ska%20fungera](https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2024/08/ett-effektivare-bredbandsstod-pa-vag/#:~:text=Regeringen%20satsar%203%2C8%20miljarder,f%C3%B6r%20att%20samh%C3%A4llet%20ska%20fungera).

Regeringen. (2024b). "Fler insatser för att öka fysisk aktivitet på recept." från  
[www.regeringen.se/pressmeddelanden/2024/04/fler-insatser-for-att-oka-fysisk-aktivitet-pa-recept/?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2024/04/fler-insatser-for-att-oka-fysisk-aktivitet-pa-recept/?utm_source=chatgpt.com).

Regeringen (2024c). "Fritidskortet för en aktiv och meningsfull fritid i gemenskap med andra."  
[www.regeringen.se/regeringens-politik/fritidskort-for-barn-och-unga/fritidskortet-for-en-aktiv-och-meningsfull-fritid-i-gemenskap-med-andra/](https://www.regeringen.se/regeringens-politik/fritidskort-for-barn-och-unga/fritidskortet-for-en-aktiv-och-meningsfull-fritid-i-gemenskap-med-andra/).

Regeringen (2024d). Förordning (2024:924) om fastställande av omräknade belopp för flygskatt för år 2025. <https://rkrattsbaser.gov.se/sfst?bet=2024:924>, Regeringskansliet.

Regeringen. (2024e). "Förstärkt satsning för att öka användningen av fysisk aktivitet på recept." från [www.regeringen.se/pressmeddelanden/2024/01/forstarkt-satsning-for-att-oka-anvandningen-av-fysisk-aktivitet-pa-recept/](https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2024/01/forstarkt-satsning-for-att-oka-anvandningen-av-fysisk-aktivitet-pa-recept/).

Regeringen (2024f). "Regeringen ger stöd till rörelsefrämjande organisationer, friluftslivet samt inrättar nationellt kompetenscentrum för fysisk aktivitet."  
[www.regeringen.se/pressmeddelanden/2024/09/regeringen-ger-stod-till-rorelseframjande-organisationer-friluftslivet-samt-inrattar-nationellt-kompetenscentrum-for-fysisk-aktivitet/?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2024/09/regeringen-ger-stod-till-rorelseframjande-organisationer-friluftslivet-samt-inrattar-nationellt-kompetenscentrum-for-fysisk-aktivitet/?utm_source=chatgpt.com).

Regeringen (2024g). Regeringens proposition 2024/25:1; Budgetpropositionen för 2025; Utgiftsområde 9 Hälsovård, sjukvård och social omsorg. [www.regeringen.se/contentassets/bfe4593f9b0d462f834bc8bbd052a921/utgiftsomrade-9-halsovard-sjukvard-och-social-omsorg.pdf](https://www.regeringen.se/contentassets/bfe4593f9b0d462f834bc8bbd052a921/utgiftsomrade-9-halsovard-sjukvard-och-social-omsorg.pdf).

Regeringen (2024h). Regeringens proposition 2024/25:1; Budgetpropositionen för 2025; Utgiftsområde 22 Kommunikationer.  
[www.regeringen.se/contentassets/bfe4593f9b0d462f834bc8bbd052a921/utgiftsomrade-9-halsovard-sjukvard-och-social-omsorg.pdf](https://www.regeringen.se/contentassets/bfe4593f9b0d462f834bc8bbd052a921/utgiftsomrade-9-halsovard-sjukvard-och-social-omsorg.pdf).

Regeringen (2024i). Regleringsbrev för budgetåret 2025 avseende Myndigheten för delaktighet.  
[www.esv.se/statsliggaren/regleringsbrev/?RBID=24758](https://www.esv.se/statsliggaren/regleringsbrev/?RBID=24758).

Regeringen (2024j). Stödet till regionala icke-statliga flygplatser utökas.  
[www.regeringen.se/pressmeddelanden/2024/07/stodet-till-regionala-icke-statliga-flygplatser-utokas/#:~:text=Regeringen%20f%C3%B6reslog%20i%20budgetpropositionen%20f%C3%B6r,bidra%20till%20den%20gr%C3%B6na%20omst%C3%A4llningen](https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2024/07/stodet-till-regionala-icke-statliga-flygplatser-utokas/#:~:text=Regeringen%20f%C3%B6reslog%20i%20budgetpropositionen%20f%C3%B6r,bidra%20till%20den%20gr%C3%B6na%20omst%C3%A4llningen).

Regeringen (2024k). Sänkt skatt på bensin och diesel och reformerad reduktionsplikt.  
[www.regeringen.se/pressmeddelanden/2024/08/sankt-skatt-pa-bensin-och-diesel-och-reformerad-reduktionsplikt/](https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2024/08/sankt-skatt-pa-bensin-och-diesel-och-reformerad-reduktionsplikt/).

Regeringen (2024l). Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur - för att hela Sverige ska fungera.  
[www.regeringen.se/contentassets/0c8564476c464dadb711939c039829d9/vagen-till-en-palittlig-transportinfrastruktur--for-att-hela-sverige-ska-fungera-prop.-20242528](https://www.regeringen.se/contentassets/0c8564476c464dadb711939c039829d9/vagen-till-en-palittlig-transportinfrastruktur--for-att-hela-sverige-ska-fungera-prop.-20242528).

- 
- Regeringen (2025a). Regeringens skrivelse 2024/25:96. Ny strategi för levande och trygga städer. Stockholm. Skr. 2024/25:96.  
[www.regeringen.se/contentassets/7b8cfa42805d4858957f31d44b4f9849/ny-strategi-for-levande-och-trygga-stader-skr.-20242596.pdf](http://www.regeringen.se/contentassets/7b8cfa42805d4858957f31d44b4f9849/ny-strategi-for-levande-och-trygga-stader-skr.-20242596.pdf).
- Regeringen (2025b). Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur.  
[www.regeringen.se/contentassets/4eb83f547e654d7db4cf2b756e7504bb/uppdrag-till-trafikverket-att-ta-fram-forslag-till-nationell-plan-for-transportinfrastrukturen-och-mojlighet-for-lansplaneupprattarna-att-ta-fram-lansplaner-for-regional-transportinfrastruktur.pdf](http://www.regeringen.se/contentassets/4eb83f547e654d7db4cf2b756e7504bb/uppdrag-till-trafikverket-att-ta-fram-forslag-till-nationell-plan-for-transportinfrastrukturen-och-mojlighet-for-lansplaneupprattarna-att-ta-fram-lansplaner-for-regional-transportinfrastruktur.pdf).
- Regeringens proposition 2016/17:188 Nationellt mål och inriktning för funktionshinderspolitiken.  
[www.regeringen.se/contentassets/0571a7504d49428292a6ab114e4b0263/nationellt-mal-och-inriktning-for-funktionshinderspolitiken-prop-2016-17\\_188.pdf](http://www.regeringen.se/contentassets/0571a7504d49428292a6ab114e4b0263/nationellt-mal-och-inriktning-for-funktionshinderspolitiken-prop-2016-17_188.pdf).
- Riksdagen. (2024). "Stärkta möjligheter att upptäcka narkotikapåverkade förare i trafiken." Nedladdad 2020-03-18, 2025, från [www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/proposition/starkta-mojligheter-att-upptacka\\_hc0316/](http://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/proposition/starkta-mojligheter-att-upptacka_hc0316/).
- Riksrevisionen (2024). Från vision till verklighet – sektorsansvaret i funktionshinderspolitiken. RiR 2024:22. [www.riksrevisionen.se/granskningar/granskningsrapporter/2024/fran-vision-till-verklighet---sektorsansvaret-i-funktionshinderspolitiken.html](http://www.riksrevisionen.se/granskningar/granskningsrapporter/2024/fran-vision-till-verklighet---sektorsansvaret-i-funktionshinderspolitiken.html).
- Samtrafiken (2024). Trafiklab, Transitfeed <https://transitfeeds.com/p/trafiklab>.  
<https://transitfeeds.com/p/trafiklab/50/20211011>.
- SCB. (2021, 2021-03-18). "Befolkningsstatistik i sammandrag 1960–2020." Nedladdad 2021-04-08, 2021, från [www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/helarsstatistik--riket/befolkningsstatistik-i-sammandrag/](http://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/helarsstatistik--riket/befolkningsstatistik-i-sammandrag/).
- SCB (2022a). En fråga om tid - En studie av tidsanvändning bland kvinnor och män 2021. Stockholm. TID2021.  
[www.scb.se/contentassets/4e98132b0b784a01b6e4762e909a6fa2/le0103\\_2021a01\\_br\\_lebr22\\_02.pdf](http://www.scb.se/contentassets/4e98132b0b784a01b6e4762e909a6fa2/le0103_2021a01_br_lebr22_02.pdf).
- SCB (2022b). Priser på el för hushållskunder 2007–2014 (Äldre statistik). [www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/energi/prisutvecklingen-inom-energiomradet/elpriser-och-elavtal/](http://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/energi/prisutvecklingen-inom-energiomradet/elpriser-och-elavtal/).
- SCB (2023a). Mark med transportinfrastruktur efter region och transportslag. År 2010 - 2020. Nedladdad  
[www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_MI\\_MI0803\\_MI0803A/TransportInfArea/](http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_MI_MI0803_MI0803A/TransportInfArea/).
- SCB (2023b). Markanvändningen i Sverige efter region och markanvändningsklass. Vart 5:e år 2010 - 2020. Nedladdad  
[www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_MI\\_MI0803\\_MI0803A/MarkanvN/](http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_MI_MI0803_MI0803A/MarkanvN/).
- SCB (2023c). Statistik om förvärvsarbete och pendlings, SCB.
- SCB (2024a). AKU, Sysselsatta 15-74 år, i arbete, efter arbete hemifrån i referensveckan, sektor och kön. Kvartal 2022K3 - 2024K4. Nedladdad  
[www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_AM\\_AM0401\\_AM0401I/NAKUHemSektorK/](http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_AM_AM0401_AM0401I/NAKUHemSektorK/).
- SCB (2024b). Befolkningsrutor, befolkning efter ålder. [www.geodata.se](http://www.geodata.se), SCB. [www.geodata.se](http://www.geodata.se).
- SCB (2024c). Befolkningsrutor. Befolkning efter ålder.
- SCB. (2024d). "DeSO - Demografiska statistikområden." från [www.scb.se/hitta-statistik/regional-statistik-och-kartor/regionala-indelningar/deso---demografiska-statistikomraden/](http://www.scb.se/hitta-statistik/regional-statistik-och-kartor/regionala-indelningar/deso---demografiska-statistikomraden/).
- SCB (2024e). Företagens ekonomi. Örebro. Nedladdad  
[www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_NV\\_NV0109\\_NV0109P/NSEBasfaktaFEngs07/](http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_NV_NV0109_NV0109P/NSEBasfaktaFEngs07/).



- 
- SCB (2024f). LA-regioner för kvinnor och män 2023, SCB.
- SCB (2024g). Yrkesregistret med yrkesstatistik. Örebro. Nedladdad 2025-03-12.  
[www.scb.se/am0208](http://www.scb.se/am0208).
- SCB (2025a). AKU, Sysselsatta 15-74 år i arbete efter arbete hemifrån,. Nedladdad  
[www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_AM\\_AM0401\\_AM0401/](http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_AM_AM0401_AM0401/).
- SCB (2025b). Inkomststruktur för hushåll uppdelade i decilgrupper per konsumtionsenhet, medelvärde, tkr efter region, inkomstkomponent, statistiska mått och år. Nedladdad 2025-03-18.  
[www.statistikdatabasen.scb.se/sq/160071](http://www.statistikdatabasen.scb.se/sq/160071).
- SCB (2025c). Konsumentprisindex (KPI) årsmedeltal totalt, skuggindex, 1980=100 efter år.  
[www.statistikdatabasen.scb.se/sq/66071](http://www.statistikdatabasen.scb.se/sq/66071).
- SCB (2025d). Konsumentprisindex efter produktgrupp, tabellinnehåll och månad.  
[www.statistikdatabasen.scb.se/sq/160225](http://www.statistikdatabasen.scb.se/sq/160225).
- SCB (2025e). Land- och vattenareal per den 1 januari efter region och arealtyp. År 2012 - 2025. Nedladdad 2025-03-13.  
[www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_MI\\_MI0802/Areal2012NN/](http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_MI_MI0802/Areal2012NN/).
- SCB (2025f). Leveranser av fordonsgas. Örebro. Nedladdad [www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/energi/tillforsel-och-anvandning-av-energi/leveranser-av-fordonsgas/](http://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/energi/tillforsel-och-anvandning-av-energi/leveranser-av-fordonsgas/).
- SCB (2025g). Totalpris på el för hushåll, öre/kWh efter halvår och förbrukarkategori (årlig elkonsumtion kWh). [www.statistikdatabasen.scb.se/sq/160245](http://www.statistikdatabasen.scb.se/sq/160245).
- SCB (2025h). Underlag till Trafikanalys, handling #28 i ärende utr 2024/65.
- Sjöfartsverket (2024). Årsredovisning 2023. Norrköping.  
[www.sjofartsverket.se/contentassets/8a304f497a49431abdebbc99b33dfbc2/sjofartsverkets-arsredovisning-2023.pdf](http://www.sjofartsverket.se/contentassets/8a304f497a49431abdebbc99b33dfbc2/sjofartsverkets-arsredovisning-2023.pdf).
- Sjöfartsverket (2025). Årsredovisning 2024. Norrköping. <https://sjofartsverket.se>.
- Skolverket (2024). För-, grund- och gymnasieskolor. [www.geodata.se](http://www.geodata.se).
- Skolverket (2025a). För-, grund- och gymnasieskolor. Geodata. [www.geodata.se](http://www.geodata.se).
- Skolverket. (2025b, 2025-03-12). "Statsbidrag för regionalt yrkesvux 2026/27." 2025-03-19, från [www.skolverket.se/skolutveckling/statsbidrag/statsbidrag-for-regionalt-yrkesvux-2026-27](http://www.skolverket.se/skolutveckling/statsbidrag/statsbidrag-for-regionalt-yrkesvux-2026-27).
- SLU Artdatabanken (2025). Risklista för främmande arter 2024. Nedladdad 2025-03-13.  
<https://artfakta.se/risklistor/2024>.
- Statistiska Centralbyrån (2025a). Statistikdatabasen. Folkmängd inom zon runt skyddad natur och medelavstånd till skyddad natur, efter region. År 2013 - 2023.  
[www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_MI\\_MI0603\\_MI0603P/FmangdAvst/?r\\_xid=b9494b14-9ef2-4865-abf9-0dcb4f9ba7fa](http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_MI_MI0603_MI0603P/FmangdAvst/?r_xid=b9494b14-9ef2-4865-abf9-0dcb4f9ba7fa).
- Statistiska Centralbyrån (2025b). Statistikdatabasen Folkmängden efter region, civilstånd, ålder och kön. År 1968 - 2024.  
[www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_BE\\_BE0101\\_BE0101A/BefolkningNy/](http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_BE_BE0101_BE0101A/BefolkningNy/)
- Stjernborg, V. and G. L. Svensson (2022). Digitalt resestöd i kollektivtrafiken för resenärer med varierande behov; Nationella och internationella initiativ.  
[www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field\\_uppladdad\\_rapport/k2\\_working\\_paper\\_2022\\_2.pdf](http://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/k2_working_paper_2022_2.pdf).
- Stockholms stad. (2025, 2024-12-10). "Miljözon klass 3." Nedladdad 2025-01-30, 2025, från <https://trafik.stockholm/trafiksakerhet-trafikregler/miljozoner/miljozon-klass-3/>.
- Svensk kollektivtrafik (2025). Kollektivtrafikbarometern Årsrapport 2024, Svensk kollektivtrafik.

- 
- Svenskt Näringsliv (2019). Enkät om företagsklimatet i [kommun A - 2019], Svenskt Näringsliv. [www.foretagsklimat.se/files/Gamla%20enk%C3%A4ten.pdf](http://www.foretagsklimat.se/files/Gamla%20enk%C3%A4ten.pdf).
- Svenskt Näringsliv (2020). Enkät om företagsklimatet i [kommun A 2020], Svenskt Näringsliv. [www.foretagsklimat.se/files/Nya%20enk%C3%A4ten%202020.pdf](http://www.foretagsklimat.se/files/Nya%20enk%C3%A4ten%202020.pdf).
- Svenskt Näringsliv. (2025). "Företagsklimat – Vägnät, tåg- och flygförbindelser. Nedladdad 2025-02-26, från [www.foretagsklimat.se/](http://www.foretagsklimat.se/).
- Sveriges miljömål. (2022). "Andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik." från [www.sverigesmiljomal.se/etappmalen/andelen-gang--cykel--och-kollektivtrafik/](http://www.sverigesmiljomal.se/etappmalen/andelen-gang--cykel--och-kollektivtrafik/).
- Sveriges Åkeriföretag (2025). Underlag till måluppföljningen. Handling # 30 i ärende Utr 2024/65.
- Swedavia (2025). Flygstatistik - antal landningar på Swedavias flygplatser. [www.swedavia.se/om-swedavia/statistik/](http://www.swedavia.se/om-swedavia/statistik/).
- Tan Yigitcanlar, Adam T. Downie, Shane Mathews, Samar Fatima, John MacPherson, Krishna N.S. Behara and A. Paz (2024). "Digital technologies of transportation-related communication: Review and the state-of-the-art." *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives* **23**.
- The World Bank (2023). Connecting to Compete; Trade Logistics in the Global Economy. Washington. [https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/2023-04/LPI\\_2023\\_report\\_with\\_layout.pdf](https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/2023-04/LPI_2023_report_with_layout.pdf).
- Tillväxtverket (2024a). Servicedatabas - Pupos. <https://serviceanalys.tillvaxtverket.se/sa2/statistics>.
- Tillväxtverket (2024b). Servicedatabasen - Pupos.
- Trafikanalys (2016). Godstransporter i Sverige – en nulägesanalys. Stockholm. Rapport 2016:7.
- Trafikanalys (2017). Preciseringsöversyn – Indikatorer och uppföljning. Östersund. PM 2017:1. [www.trafa.se/globalassets/pm/2017/pm-2017\\_1-preciseringsoversyn--indikatorer-och-uppfoljning.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/pm/2017/pm-2017_1-preciseringsoversyn--indikatorer-och-uppfoljning.pdf).
- Trafikanalys (2018). Fördjupad uppföljning av de transportpolitiska målen. Östersund. Rapport 2018:14. [www.trafa.se/globalassets/rapporter/2018/rapport-2018\\_14-fordjupad-uppfoljning-av-de-transportpolitiska-malen.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2018/rapport-2018_14-fordjupad-uppfoljning-av-de-transportpolitiska-malen.pdf).
- Trafikanalys (2019a). Mer hälsa för pengarna? Slutrapport i fördjupning av de transportpolitiska målen – hälsa och livsmiljö. Rapport 2019:15. [www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/hur-bidrar-transportsystemet-till-okad-halsa-8999/](http://www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/hur-bidrar-transportsystemet-till-okad-halsa-8999/).
- Trafikanalys (2019b). 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](http://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019_6-uppfoljning-av-de-transportpolitiska-malen-2019.pdf).
- Trafikanalys (2021a). Fördjupad måluppföljning - utveckling av tillgänglighetsmått till årlig måluppföljning. Stockholm, Trafikanalys. PM 2021:6. [www.trafa.se/globalassets/pm/2021/pm-2021\\_6-fordjupad-maluppfoljning--utveckling-av-tillganglighetsmatt-till-arlig-maluppfoljning.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/pm/2021/pm-2021_6-fordjupad-maluppfoljning--utveckling-av-tillganglighetsmatt-till-arlig-maluppfoljning.pdf).
- Trafikanalys (2021b). Transporternas ekonomiska överkomlighet – hur mäter vi det? Stockholm, Trafikanalys. PM 2021:3. [www.trafa.se/globalassets/pm/2021/pm-2021\\_3-transporternas-ekonomiska-overkomlighet--hur-mater-vi-det.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/pm/2021/pm-2021_3-transporternas-ekonomiska-overkomlighet--hur-mater-vi-det.pdf).
- Trafikanalys (2021c). Uppföljning av de transportpolitiska målen 2021. Stockholm, Trafikanalys. Rapport 2021:6. [www.trafa.se/globalassets/rapporter/2021/rapport-2021\\_6-uppfoljning-av-de-transportpolitiska-malen-2021.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2021/rapport-2021_6-uppfoljning-av-de-transportpolitiska-malen-2021.pdf).
- Trafikanalys (2022a). Godstransporter och konkurrenskraftens utveckling. Stockholm. Rapport 2022:2. [www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022\\_2-godstransporter-och-konkurrenskraftens-utveckling.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022_2-godstransporter-och-konkurrenskraftens-utveckling.pdf).
- Trafikanalys (2022b). Hållbara leveransval i e-handeln, Trafikanalys. [www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022\\_10-hallbara-leveransval-i-e-handeln.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022_10-hallbara-leveransval-i-e-handeln.pdf).

- 
- Trafikanalys (2022c). Måluppföljningens indikatorer och mått 2022. Stockholm. PM 2022:6.  
[www.trafa.se/uppdrag/transportpolitiska-mal/maluppfoljningens-rapporter/](http://www.trafa.se/uppdrag/transportpolitiska-mal/maluppfoljningens-rapporter/).
- Trafikanalys (2022d). På väg mot effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter? – utvärdering av den nationella godstransportstrategins genomförande. Stockholm, Trafikanalys. Rapport 2022:16. [www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022\\_16-pa-vag-mot-effektiva-kapacitetsstarka-och-hallbara-godstransporter.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2022/rapport-2022_16-pa-vag-mot-effektiva-kapacitetsstarka-och-hallbara-godstransporter.pdf).
- Trafikanalys (2023a). Fit for 55 - transportpolitikens nya ramar. Stockholm, Trafikanalys. PM 2023:9.
- Trafikanalys (2023b). Kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning 2023. PM 2023:2.
- Trafikanalys (2023c). Måluppföljningens indikatorer och mått 2023. Östersund. PM 2023:3.  
[www.trafa.se/uppdrag/transportpolitiska-mal/](http://www.trafa.se/uppdrag/transportpolitiska-mal/).
- Trafikanalys (2023d). Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2023. Stockholm, Trafikanalys. Rapport 2023:9. [www.trafa.se/globalassets/rapporter/2023/rapport-2023\\_9-svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation-2023.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2023/rapport-2023_9-svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation-2023.pdf).
- Trafikanalys (2024a). Bantrafikskador. Östersund. Statistik 2024:18.  
[www.trafa.se/bantrafik/bantrafikskador/](http://www.trafa.se/bantrafik/bantrafikskador/).
- Trafikanalys (2024b). Måluppföljningens indikatorer och mått 2024. Stockholm. PM 2024:4.  
[www.trafa.se/uppdrag/transportpolitiska-mal/](http://www.trafa.se/uppdrag/transportpolitiska-mal/).
- Trafikanalys (2024c). Måluppföljningens nyckelmått på webben. Östersund, Trafikanalys. Nedladdad [www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/maluppfoljningens-nyckelindikatorer-pa-webben-15121/](http://www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/maluppfoljningens-nyckelindikatorer-pa-webben-15121/).
- Trafikanalys (2024d). PM 2024:7 - Kortidsprognoser för vägfordonsflotta.  
[www.trafa.se/vagtrafik/kortidsprognoser-for-vagfordonsflottan-2024-14697/](http://www.trafa.se/vagtrafik/kortidsprognoser-for-vagfordonsflottan-2024-14697/).
- Trafikanalys (2024e). Regional linjetrafik (fram till 2015 Lokal och regional kollektivtrafik). Stockholm. Statistik 2024:23. Nedladdad 2025-03-18. [www.trafa.se/kollektivtrafik/kollektivtrafik/](http://www.trafa.se/kollektivtrafik/kollektivtrafik/) Statistik.
- Trafikanalys (2024f). Resvanor i Sverige 2023.  
[www.trafa.se/globalassets/statistik/resvanor/2023/resvanor-i-sverige-2023.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/statistik/resvanor/2023/resvanor-i-sverige-2023.pdf).
- Trafikanalys (2024g). RVU - utdrag ur den nationella resvaneundersökningen.
- Trafikanalys (2024h). Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2024. Stockholm, Trafikanalys. Rapport 2024:11. [www.trafa.se/globalassets/rapporter/2024/rapport-2024-11-svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation-2024.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2024/rapport-2024-11-svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation-2024.pdf).
- Trafikanalys (2024i). Tillgänglighet - teori och praktik. Stockholm, Trafikanalys. PM 2024:3.  
[www.trafa.se/globalassets/pm/2024/pm-2024-3-tillganglighet---teori-och-praktik.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/pm/2024/pm-2024-3-tillganglighet---teori-och-praktik.pdf).
- Trafikanalys (2024j). Trafikarbete på svenska vägar 1990 - 2023.  
[www.trafa.se/vagtrafik/trafikarbete/](http://www.trafa.se/vagtrafik/trafikarbete/).
- Trafikanalys (2024k). Transportarbete i Sverige 2000-2023. Östersund, Trafikanalys. Nedladdad 2025-01-30. [www.trafa.se/transportmonster/transportarbete/](http://www.trafa.se/transportmonster/transportarbete/).
- Trafikanalys (2024l). Vägtrafikskador 2023. Östersund. Statistik 2023:12.  
[www.trafa.se/vagtrafik/vagtrafikskador/](http://www.trafa.se/vagtrafik/vagtrafikskador/).
- Trafikanalys (2024m). Vägytans tillstånd 2013-2023. Stockholm, Trafikanalys. PM 2024:5.
- Trafikanalys (2025a). Bantrafik. [www.trafa.se/bantrafik/bantrafik/?cw=1](http://www.trafa.se/bantrafik/bantrafik/?cw=1).
- Trafikanalys (2025b). Export av begagnade personbilar 2024. Östersund. PM 2025:5.  
[www.trafa.se/globalassets/pm/2025/2025-5-export-av-begagnade-personbilar-2024.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/pm/2025/2025-5-export-av-begagnade-personbilar-2024.pdf).

- 
- Trafikanalys (2025c). Fordon 2024. Stockholm. 2025:3. [www.trafa.se/vagtrafik/fordon/](http://www.trafa.se/vagtrafik/fordon/).
- Trafikanalys (2025d). Fordon i län och kommuner 2024. Östersund. Statistik 2025:2. [www.trafa.se/vagtrafik/fordon/](http://www.trafa.se/vagtrafik/fordon/).
- Trafikanalys (2025e). Fördelning av antalet delresor under en genomsnittlig dag med bil eller kollektivt där tiden i fordonet är 20 minuter eller längre (1 000-tals personer).
- Trafikanalys (2025f). Luftfart 2024. [www.trafa.se/luftfart2/luftfart/](http://www.trafa.se/luftfart2/luftfart/).
- Trafikanalys (2025g). Nyregistrerade fordon per månad. Östersund. Nedladdad 2024-03-11. [www.trafa.se/vagtrafik/fordon/](http://www.trafa.se/vagtrafik/fordon/).
- Trafikanalys (2025h). Postverksamhet 2024. Stockholm. Statistik 2025:9. [www.trafa.se/globalassets/statistik/postverksamhet/2024/postverksamhet-2024.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/statistik/postverksamhet/2024/postverksamhet-2024.pdf).
- Trafikanalys (2025i). Punktlighet på järnväg 2024. Stockholm, Trafikanalys. Statistik 2025:4.
- Trafikanalys (2025j). RVU - utdrag ur den nationella resvaneundersökningen 2023.
- Trafikanalys. (2025k). "Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader." Nedladdad 2025-03-31, från [www.trafa.se/etiketter/transportekonomi/](http://www.trafa.se/etiketter/transportekonomi/).
- Trafikanalys (2025l). Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader 2024. Stockholm. Rapport 2025:1. <https://www.trafa.se/etiketter/transportekonomi/>.
- Trafikanalys (2025m). Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader – bilagor. Stockholm. PM 2025:3. [www.trafa.se/etiketter/transportekonomi/](http://www.trafa.se/etiketter/transportekonomi/).
- Trafikanalys and SCB (2024). Hushållsdata kopplat till fordon - handling #3-6 i ärende Utr 2023/69.
- Trafikverket (2021). Underlag till Trafikanalys, handlingar #6 i ärende Utr 2020/43.
- Trafikverket (2022a). Trafikverkets miljörapport 2021. Borlänge. TRV 2021/148057.
- Trafikverket (2022b). Underlag till Trafikanalys, handlingar #4 i ärende Utr 2022/69.
- Trafikverket (2022c). Underlag till Trafikanalys, handlingar #12 i ärende Utr 2021/102.
- Trafikverket. (2023a, 2023-05-16). "Bärighetsklasser (BK) på vägar och broar." Nedladdad 2024-02-05, från <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/vag/bk-barighetsklasser-pa-vagar-och-broar/>.
- Trafikverket. (2023b, 2023-10-02). "Ekobonus – miljökompensation för överflyttning av gods till sjöfart." 2025-03-10, från <https://bransch.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-miljokompensation-for-overflyttning-av-gods-till-sjofart/>.
- Trafikverket (2023c). Underlag till Trafikanalys, handling #11 i ärende Utr 2022/69.
- Trafikverket (2023d). Viltolyckskostnader – uppdatering 2022. Borlänge. TRV 2019/96127. <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1902374/FULLTEXT01.pdf>.
- Trafikverket (2024a). Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn ASEK 8.0. Borlänge. <https://bransch.trafikverket.se/contentassets/ba274bd6e024426a873114f0c6fb4252/2023-kasta/asek-8.0- vad-ar-nytt.pdf>.
- Trafikverket (2024b). ASEK 8.0 kalkylbilaga. Nedladdad <https://bransch.trafikverket.se/contentassets/0e5777a6301e4134a6e8365fc20c0e0e/asek-8.0-kalkylbilaga-2-april-2024.xlsx>.
- Trafikverket. (2024c, 2024-01-17). "Delar av det svenska vägnätet öppet för 34,5 meter långa fordon." Nedladdad 2024-02-05, från <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/vag/langa-lastbilar-pa-det-svenska-vagnatet/>.

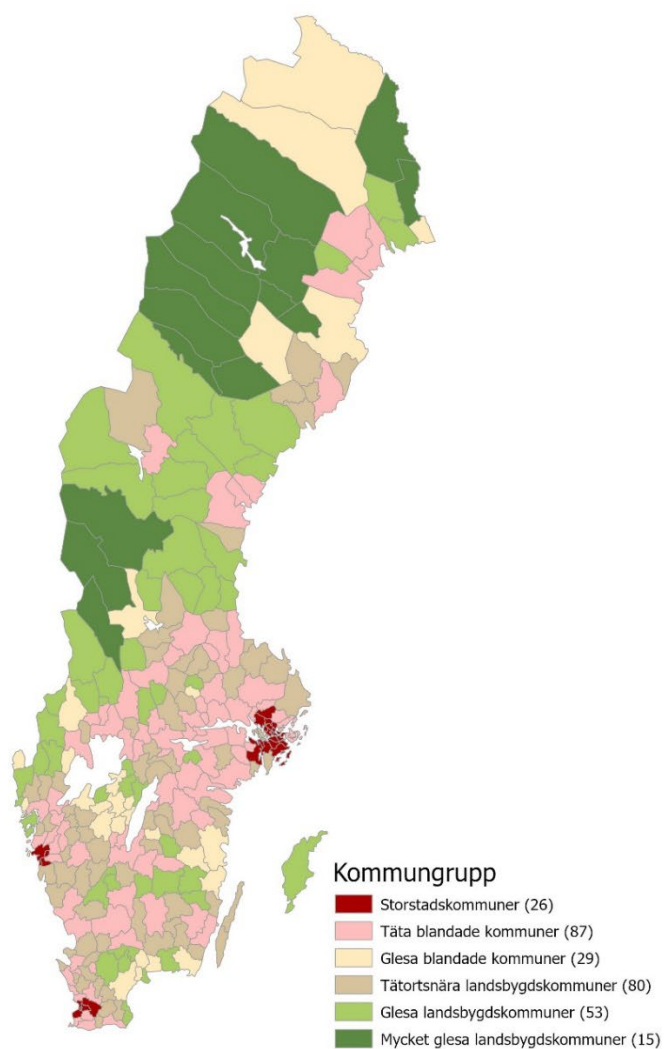
- 
- Trafikverket (2024d). Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen. För perioden 2026–2037. Borlänge. 2024:003. <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1827847/FULLTEXT01.pdf>.
- Trafikverket (2024e). Interregional tillgänglighet 2023 #30 Utr2023/69, Trafikverket.
- Trafikverket (2024f). Kalibrering Samgods version 1.2.2. PM.
- Trafikverket (2024g). NVDB - Nationell vägdatabas (Tillgänglighetsvägnätet), Trafikverket. Nedladdad 240101. [www.nvdb.se/sv/kund/hamta-data-pa-lastkajen/](http://www.nvdb.se/sv/kund/hamta-data-pa-lastkajen/).
- Trafikverket (2024h). RAPPORT 2024 års redovisning av trafiksäkerhetsarbetet i vägtrafiken. Redovisning av två regeringsuppdrag.
- Trafikverket (2024i). Trafikverkets Miljörapport 2023. Borlänge. 2024:029.
- Trafikverket (2024j). Trafikverkets årsredovisning 2023. Borlänge. TRV 2023/63976. <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1839787/FULLTEXT01.pdf>.
- Trafikverket (2024k). Trafikverkets åtgärdsprogram enligt förordningen om omgivningsbuller 2024-2028. [https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?aq2=%5B%5B%5D%5D&c=1&af=%5B%5D&searchType=SIMPLE&sortOrder2=title\\_sort\\_asc&query=f%C3%B6rordning+om+omgivningsbuller&language=sv&pid=diva2%3A1897593&aq=%5B%5B%5D%5D&sf=all&aqe=%5B%5D&sortOrder=author\\_sort\\_asc&onlyFullText=false&noOfRows=50&dswid=-7358](https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?aq2=%5B%5B%5D%5D&c=1&af=%5B%5D&searchType=SIMPLE&sortOrder2=title_sort_asc&query=f%C3%B6rordning+om+omgivningsbuller&language=sv&pid=diva2%3A1897593&aq=%5B%5B%5D%5D&sf=all&aqe=%5B%5D&sortOrder=author_sort_asc&onlyFullText=false&noOfRows=50&dswid=-7358).
- Trafikverket (2024l). Underlag till Trafikanalys, handlingar #16 i ärende Utr 2023/69.
- Trafikverket (2024m). Uppmuntra till säkert aktivt resande. Så kan man arbeta med beteendepåverkan för ökad trafiksäkerhet i olika sammanhang.
- Trafikverket (2025a). Allmänhetens syn på trafiksäkerhet: resultat från Trafiksäkerhetsenkäten. Resultat från Trafiksäkerhetsenkäten 2024. Borlänge. 2025:009. <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1933343/FULLTEXT01.pdf>.
- Trafikverket (2025b). Diagramdata HBEFA. Handling #21 i Trafikanalys ärende 2024/65. Borlänge.
- Trafikverket (2025c). Fråga om bulleråtgärder till Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen. Handling #18 i ärende Utr 2024/65,.
- Trafikverket. (2025d, 2025-02-26). "Investeringsstöd för överflyttning av gods." Nedladdad 2025-03-10, från <https://bransch.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/investeringsstod-for-overflyttning-av-gods/>.
- Trafikverket (2025e). NVDB - Nationell vägdatabas (Tillgänglighetsvägnätet, Trafikverket. Nedladdad 250110. [www.nvdb.se/sv/kund/hamta-data-pa-lastkajen/](http://www.nvdb.se/sv/kund/hamta-data-pa-lastkajen/).
- Trafikverket (2025f). Nyheter år 2024 som kan komma att påverka fysiskt aktiva resor, både gång och cykel.
- Trafikverket (2025g). Påkörda djur i hela landet 2015-2024. Borlänge.
- Trafikverket (2025h). Trafikverkets Miljörapport 2024. Borlänge. TRV 2025/8158. <https://trafikverket.se>.
- Trafikverket (2025i). Trafikverkets årsredovisning 2024. Borlänge. 2025:006. <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1939226/FULLTEXT01.pdf>.
- Trafikverket (2025j). Underlag till Trafikanalys, handling #24 i ärende Utr 2024/65.
- Trafikverket (2025k). Underlag till Trafikanalys, handlingar #9 i ärende Utr 2024/65.
- Trafikverket (2025l). Underlag till Trafikanalys, handlingar #10 i ärende Utr 2024/65.
- Trafikverket (2025m). Underlag till Trafikanalys, handlingar #22 i ärende Utr 2024/65.

- Trafikverket (2025n). Vägtrafikens utsläpp 2024. Borlänge. TRV 2025/15942.  
<https://bransch.trafikverket.se/contentassets/bdc6eaecf796497dbf5720a71e607fd1/pm-vagtrafikens-utslapp-2024.pdf>.
- Transport for all. (2023, 2023-02-20). "Inaccessible, inaccurate, unavailable: how poor travel information and planning tools are preventing disabled people from getting around."  
Nedladdad 2024-10-17, 2024, från [www.transportforall.org.uk/news/inaccessible-inaccurate-unavailable-how-poor-travel-information-and-planning-tools-are-preventing-disabled-people-from-getting-around/](http://www.transportforall.org.uk/news/inaccessible-inaccurate-unavailable-how-poor-travel-information-and-planning-tools-are-preventing-disabled-people-from-getting-around/).
- Transportföretagen (2025). Paketindex Kvartal 4 2024 och helår 2024,.  
[www.transportforetagen.se/globalassets/rapporter/paketindex/paketindex-q4-2024-samt-helar.pdf](http://www.transportforetagen.se/globalassets/rapporter/paketindex/paketindex-q4-2024-samt-helar.pdf).
- Transportstyrelsen (2015). Trafiksäkerheten i Sverige – Statistik och analys över järnväg, luftfart, sjöfart och väg för 2014. Norrköping, Transportstyrelsen. Dnr TSG 2014-1989.  
[www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/om\\_oss/trafiksakerheten-i-sverige/trafiksakerheten-i-sverige-2014.pdf](http://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/om_oss/trafiksakerheten-i-sverige/trafiksakerheten-i-sverige-2014.pdf).
- Transportstyrelsen. (2021, 2021-12-15). "Om olycksdatabasen Strada." Nedladdad 2022-03-21, 2022, från [www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/olycksstatistik/om-strada/](http://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/statistik/olycksstatistik/om-strada/).
- Transportstyrelsen (2023a). Godstransportköparnas syn på järnvägsmarknaden 2022. TSJ 2023-1074.
- Transportstyrelsen (2023b). Resenärernas syn på järnvägsmarknaden 2023. TSJ 2023-1773.
- Transportstyrelsen (2023c). Transportmarknaden i siffror 2022. TSG 2023-1435.  
[www.transportstyrelsen.se/sv/publikationer-och-rapporter/rapporter/marknadsovervakning/transportmarknaden-i-siffror-2022/](http://www.transportstyrelsen.se/sv/publikationer-och-rapporter/rapporter/marknadsovervakning/transportmarknaden-i-siffror-2022/).
- Transportstyrelsen. (2024a, 2024-09-24). "ECCAIRS 2 – det nya händelserapporteringsystemet." Nedladdad 2025-03-19, 2025, från [www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/olyckor-och-tillbud/Luftfartshandelser/eccairs-2/](http://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/olyckor-och-tillbud/Luftfartshandelser/eccairs-2/).
- Transportstyrelsen (2024b). Flygplatsstatistik.  
[www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/statistik/Flygplatsstatistik/](http://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/statistik/Flygplatsstatistik/).
- Transportstyrelsen (2024c). Säkerhetsöversikt Luftfart 2023. Norrköping. TSL 2024-138.  
[www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/rapporter/luftfart/sakerhetsoversikt-luftfart-2023.pdf](http://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/rapporter/luftfart/sakerhetsoversikt-luftfart-2023.pdf).
- Transportstyrelsen (2024d). Tillståndsmätning 2024. Kontroll av regelefterlevnad inom yrkestrafik på väg avseende godstransporter, mätning av lastbilsförarens sociala villkor och kontroll av transportföretags skatter och avgifter. TSG 2024-3759.  
[www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/rapporter/vagtrafik/rapport-tillstandsmatning-gods-och-sociala-villkor-2024.pdf](http://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/rapporter/vagtrafik/rapport-tillstandsmatning-gods-och-sociala-villkor-2024.pdf).
- Transportstyrelsen (2024e). Utvecklingen av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2023. TSJ 2024-495.
- Transportstyrelsen (2024f). Åtkomst och tillgänglighet med flyg handling #14 i ärende Utr 2024/65, Transportstyrelsen.
- Transportstyrelsen (2025a). Data från Transportstyrelsen till måluppföljningen. Underlag #34 i Trafikanalys ärende Utr 2025/69.
- Transportstyrelsen (2025b). Data från Transportstyrelsen. Handling #35 i Trafikanalys ärende Utr 2024/65.
- Transportstyrelsen (2025c). Emissionsberäkningar luftfarten, klimatfil 2024. Handling #20 i Trafikanalys ärende Utr 2024/65.
- Transportstyrelsen (2025d). Geografisk tillgänglighet med flyg 2024 - En jämförelse mellan 2023 och 2024 TSL 2025-13. [www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/luftfart/geografisk-tillganglighet-med-flyg-2024.pdf](http://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/luftfart/geografisk-tillganglighet-med-flyg-2024.pdf).



- Transportstyrelsen. (2025e, 2024-11-22). "Miljözoner." Nedladdad 2025-01-30, från [www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Miljo/Miljozoner/](http://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Miljo/Miljozoner/).
- Transportstyrelsen (2025f). Transportmarknaden i siffror 2024. Översikt av utvecklingen på marknaderna för väg- och järnvägstransporter. TSG 2025-1949. [www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/marknadsovervakning/transportmarknaden-i-siffror-2024.pdf](http://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/marknadsovervakning/transportmarknaden-i-siffror-2024.pdf).
- Transportstyrelsen (2025g). Transportstyrelsens årsredovisning 2024. Norrköping. TSG 2025-169. [www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/om-oss/finansiering/arsredovisning/transportstyrelsen-arsredovisning-2024.pdf](http://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/om-oss/finansiering/arsredovisning/transportstyrelsen-arsredovisning-2024.pdf).
- TRIPS (2021). TRansport Innovation for disabled People needs Satisfaction; D2.3 Quantitative survey report (1st version). <https://trips-project.eu/wp-content/uploads/2021/04/D2.3-Quantitative-survey-report-1st-version-TRIPS.pdf>.
- TSFS 2025:13 (2025). Transportstyrelsens föreskrifter om fallskärmshoppning. Norrköping, Transportstyrelsen. [www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202025\\_13.pdf](http://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202025_13.pdf).
- Utredningen om stärkt konkurrenskraft för Arlanda flygplats genom ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från flygplatsen (2024). Satsningar på väg för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft – preliminära bedömningar och förslag inom järnvägsområdet., Statens offentliga utredningar., [www.regeringen.se/contentassets/7e2b5b5824c94f66952cdac1505bc47c/satsningar-pa-jarnvag-for-att-starka-arlanda-flygplats-konkurrenskraft--preliminara-bedomningar-och-forslag-inom-jarnvagsområdet.pdf](http://www.regeringen.se/contentassets/7e2b5b5824c94f66952cdac1505bc47c/satsningar-pa-jarnvag-for-att-starka-arlanda-flygplats-konkurrenskraft--preliminara-bedomningar-och-forslag-inom-jarnvagsområdet.pdf).
- Utredningen om stärkt konkurrenskraft för Arlanda flygplats genom ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från flygplatsen (2025). Satsningar på väg för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft – preliminära bedömningar och förslag inom vägområdet., Statens offentliga utredningar., [www.regeringen.se/contentassets/bbed4bf7042649ce963bc972d4953c72/satsningar-pa-vag-for-att-starka-arlanda-flygplats-konkurrenskraft---preliminara-bedomningar-och-forslag-inom-vagområdet.pdf](http://www.regeringen.se/contentassets/bbed4bf7042649ce963bc972d4953c72/satsningar-pa-vag-for-att-starka-arlanda-flygplats-konkurrenskraft---preliminara-bedomningar-och-forslag-inom-vagområdet.pdf).
- VTI (2025). Underlag till Trafikanalys. Handling #XX i ärende Utr 2024/65.
- Västtrafik (2024). Uppföljning målområde: Andelen hållbara resor ska öka i hela Västra Götaland.
- Wallenrud, Å. (2025). Dags att tanka fullt? Nu faller bränslepriset under magiska gränsen. <https://e55.se/ekonomi/dags-att-tank-a-fullt-nu-faller-branslepriset-under-magiska-gransen/>.
- Westin, J. (2020). Analys av kostnadsindex för generaliserade transportkostnader för Trafikanalys måluppföljning. Umeå, CERUM Umeå universitet. CERUM Report Nr 66/2020.
- World Economic Forum (2019). The Global Competitiveness Report 2019. Genève. [www3.weforum.org/docs/WEF\\_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf).
- World Health Organization (2021). WHO global air quality guidelines; Particulate matter (PM2.5 and PM10), ozone, nitrogen dioxide, sulfur dioxide and carbon monoxide. <https://apps.who.int/iris/handle/10665/345329>.
- Ögren, M., M. Lindqvist, A. Gustafson, M. Friman, E. Rosengren and S. Persson (2024). Ljudmiljö i naturområden. [www.naturvardsverket.se/4a56bf/contentassets/2b28a9e8af72478c8d429d1f5d4e57fa/slutrapport-ljudmiljo-i-naturomraden.pdf](http://www.naturvardsverket.se/4a56bf/contentassets/2b28a9e8af72478c8d429d1f5d4e57fa/slutrapport-ljudmiljo-i-naturomraden.pdf).

# Bilaga 1 Kommunindelning enligt Tillväxtverket



Figur B1. Kommunindelning enligt Tillväxtverket.

Källa: Tillväxtverket (2021). Städer och landsbygder.

<https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/statistikochanalys/statistikomregionalutveckling/regionalaindelningar/staderochlandsbygder.1844.html>







Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.

---

**Trafikanalys**  
Rosenlundsgatan 54  
118 63 Stockholm

Tel 010 414 42 00  
[trafikanalys@trafa.se](mailto:trafikanalys@trafa.se)  
[www.trafa.se](http://www.trafa.se)