



Uppföljning av de transportpolitiska målen 2025

Rapport: 2025:2

Datum: 2025-04-15

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54 118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Omslagsfoto: Mostphotos

Datum: 2025-04-15

Förord

Trafikanalys redovisar varje år en uppföljning av hur transportsystemet har utvecklats i förhållande till de transportpolitiska målen. I årets rapport, avseende tillståndet i transportsystemet under 2024, används som tidigare 15 indikatorer för en långsiktigt hållbar transportförsörjning för uppföljningen. Rapporten har en tonvikt på uppföljning av indikatorer till och med 2024. Uppföljningen baseras i stor utsträckning på mått i tidsserier som vi följt sedan målen antogs, men i några fall har vi utvecklat nya mått som vi bedömer bättre beskriver de aspekter vi vill fånga in, och dessa kommer då att ha kortare tidsserier. Somliga mått presenteras med ett års fördröjning, och i dessa fall kompletteras analysen precis som tidigare med annan information om hur transportsystemet har utvecklats.

Precis som de senaste åren presenteras måluppföljningen i två publikationer. Dels denna huvudrapport med våra sammanvägda bedömningar av utvecklingen på målnivå, dels en underlags-PM, *Måluppföljningens indikatorer och mått 2025* (Trafikanalys PM 2025:7).

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 rapporten.

Stockholm i april 2025

Mattias Viklund

Generaldirektör

Innehåll

Sammanfattning	5
1 De transportpolitiska målen och uppföljningsmetoden	9
1.1 Riksdagens mål och etappmål	9
1.2 Uppföljningsmetoden	9
1.3 Nyheter i årets måluppföljning	11
2 Sammanvägda målbedömningar	13
2.1 Omvärldsfaktorer som påverkat resor och transporter under 2024	13
2.2 Det övergripande transportpolitiska målet	18
2.3 Funktionsmålet	24
2.4 Hänsynsmålet	35
3 Slutsatser och utvecklingsbehov	43
3.1 Slutsatser	43
3.2 Måluppföljningens utveckling	47
Källförteckning	49

Sammanfattning

Det övergripande transportpolitiska målet

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

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

Under 2024 drabbades det svenska transportsystemet av ett antal väderrelaterade incidenter, såsom snökaos på E22 i januari och en ny urspårning på Malmbanan i februari. Under våren och sommaren inträffade flera översvämningar i olika län efter snösmältning och skyfall. Väg E45 spolades sönder vid Lilla Edet och ytterligare snökaos på E22 i november noterades. Trots detta var väderrelaterade händelsers påverkan på transportsystemet mindre än 2023.

Krig i Ukraina och Mellanöstern, klimatkris, inflation och supervalår har tillsammans skapat global osäkerhet. Valresultat visade svagare stöd för en ambitiös klimatpolitik, särskilt i EU där högerpopulistiska partier ökade. Trots detta ligger det omfattande klimatpaketet "55 %-programmet" i stort sett fast. USA:s politiska skifte efter Donald Trumps tillträde påverkar klimatambitioner negativt och skapar handelspolitiska spänningar.

Transportsektorn påverkas av bland annat konflikterna kring Suez- och Panamakanalen, samt Rysslands stängda luftrum som förlänger flygtider och ökar utsläpp. Istanbul växer som nav för Asien-trafik, medan flygplatser i norra Europa tappar. EU:s svar inkluderar industristöd och strategiska råvarusatsningar. Elektrifieringen av fordonsflottan påverkas av handelskonflikter, t.ex. tullar på kinesiska elbilar.

Transportsystemets utveckling hänger nära samman med geopolitik, klimatpolitik och global handel. Samtidigt ställs krav på infrastruktur som kan stödja både civila och militära behov. Bedömningen är att den gröna omställningen kommer att bidra positivt till klimatmål, men också medföra nya utmaningar för samhälle och miljö.

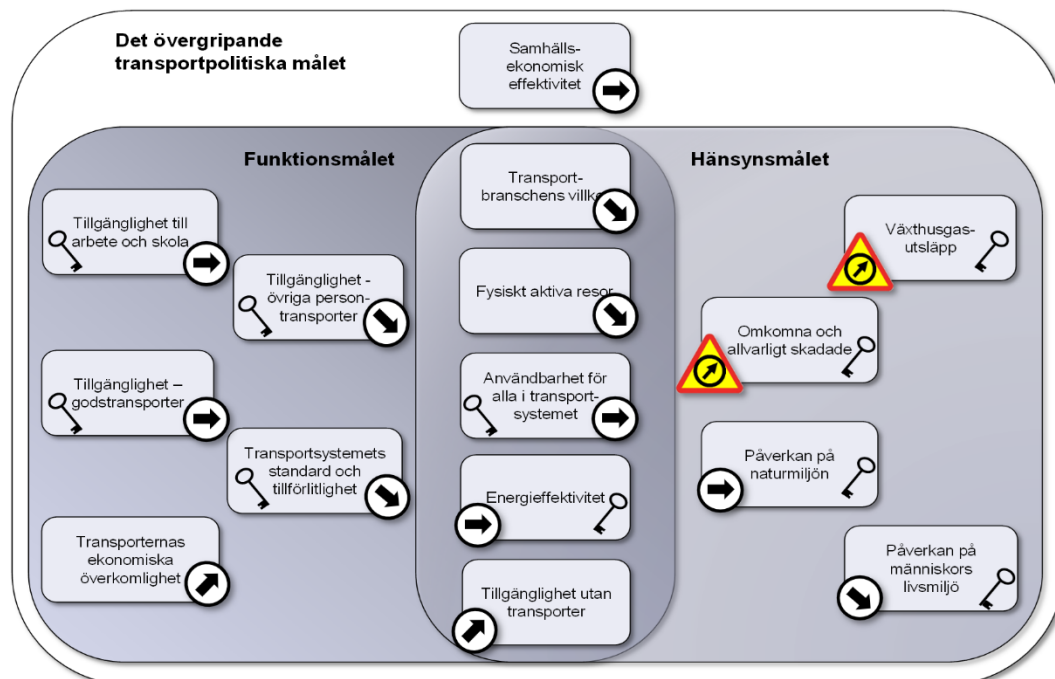
Samhällsekonomiskt effektiva transporter bär sina egna kostnader, både de direkta och de externa, såsom kostnader kopplade till luftföroreningar, klimatpåverkan, buller och olyckor. Varken under- eller överinternalisering av transporternas marginalkostnader gynnar därför den samhällsekonomiska effektiviteten. Den skevhet som nu tycks finnas indikerar att alltför många transporter med lastbil genomförs, och att biltrafiken i tätorter borde minskas jämfört med dagens nivå. Underinternaliseringen är påtagligt lägre utanför tätorter, vilket innebär att den trafiken i högre grad än tätortstrafiken bär sina kostnader. För elbilar som körs på landsbygden bedöms trafiken till och med vara överinternaliserad med ett par öre per personkilometer.

Transportsystemets utveckling bidrar till Sveriges väg mot några av de globala hållbarhetsmål som beskrivs i Agenda 2030. Till exempel har antalet omkomna och allvarligt skadade i transportsystemet minskat sedan målen antogs. Vidare har växthusgasutsläppen minskat sett över hela perioden sedan målen antogs, även om denna trend bröts under 2024, då utsläppen i stället ökade kraftigt.

Jämfört med föregående år har tre bedömningar av indikatorernas utveckling förändrats. Vi bedömer att fler personer, än när målen antogs, är utsatta för bullernivåer över gränsvärden för när det kan innebära negativ hälsopåverkan. Det har sänkt bedömningen av indikatorn *Påverkan på människors livsmiljö*.

Vidare har den minskade åtkomligheten med inrikesflyget gjort att den interregionala tillgängligheten har försämrats, vilket påverkar vår bedömning av *Tillgänglighet – övriga persontransporter* i negativ riktning.

Slutligen bedömer vi att de kraftigt minskade kostnaderna för att köra bil under det senaste året, samt det faktum att kollektivtrafikpriserna i de flesta län inte har höjts så mycket som inkomsterna i de lägsta inkomstgrupperna (justerat för inflationen) gör att *Transporternas ekonomiska överkomlighet* har förbättrats sedan målen antogs. Övriga bedömningar ligger fast sedan föregående år. Alla bedömningar framgår av Figur A.



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

Funktionsmålet

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

Funktionsmålets tillstånd bedöms sammantaget ha haft en negativ utveckling sedan målen antogs. Mest oroväckande är utvecklingen av *Transportsystemets standard och tillförlitlighet*. Under 2024, ett år med en normal trafikering av järnvägstrafiken, fortsätter den negativa utveckling som funnits en längre tid med bristande pålitlighet. En negativ tendens finns även för vägtrafiken. Detta är bekymmersamt då det kan ses som ett symptom på ett transportsystem som inte uppfyller de grundläggande krav som ställs på det.

Tillgänglighet till arbete och skola liksom tillgänglighet beträffande *Övriga persontransporter* har över lag haft en stabil utveckling över tid. Interregional tillgänglighet har haft en negativ utveckling de senaste åren även om en återhämtning skedde 2023. Utvecklingen för flyget gör att bedömningen sammantaget bedöms negativ i förhållande till när målen antogs. *Den ekonomiska överkomligheten* bedöms ha förbättrats över tid. Upplevd *användbarhet för personer med funktionsnedsättning* har haft en horisontell utveckling. Mot bakgrund också av att antalet innehavare av C- och D-körkort har fortsatt att minska och innehavarnas medianålder har fortsatt att öka, är slutsatsen att indikatorn om *Transportbranschens villkor* har utvecklats i negativ riktning. *Godstransporternas tillgänglighet* bedöms befinna sig på samma nivå som när de transportpolitiska målen antogs.

Digitaliseringen fortsätter att utvecklas positivt, vilket ökar möjligheterna att uppnå *Tillgänglighet utan transporter*. Tyvärr ser vi samtidigt en hälsorisk i tendenserna till ökat stillasittande och färre *Fysiskt aktiva resor*. Transportsektorn uppvisar en del positiva tecken framför allt vad gäller vägtrafiken med en ökad *Energieffektivitet*, men resultaten är ännu blygsamma både i termer av övriga trafikslags energieffektivitet och i form av överflyttning till mer energieffektiva färd sätt.

För samtliga mått och indikatorer finns tydliga geografiska tillgänglighetsskillnader, skillnader som också tenderar att befästas och även öka över tid. Regioner med en relativt god tillgänglighet tenderar att utvecklas positivt medan regioner med sämre förutsättningar utvecklas negativt eller i en lägre positiv hastighet.

Hänsynsmålet

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

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

För *Växthusgasutsläpp* har den positiva utvecklingen dessutom brutits under 2024, som en följd av minskad reduktionsplikt och sänkta drivmedelsskatter. I nyregistreringarna av personbilar minskade andelen laddbara fordon, och exporten av relativt nya elbilar slog ett nytt rekord under 2024. Även om andelen laddbara fordon i trafik fortsätter att öka, har elektrifieringstakten bromsat in. Det finns inget som tyder på att det nationella etappmålet till 2030 kommer att nås. De svenska utsläppen inom den så kallade ESR-sektorn kommer inte heller att nå målet att halveras fram till 2030 jämfört med 2005.

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

För indikatorn *Påverkan på naturmiljön* ingår från och med förra året några av Trafikverkets delmål för *Landskapsanpassad infrastruktur* i bedömningen. Dessutom kompletteras vår bedömning med ett antal mått som tillsammans försöker fånga in viktiga aspekter av hur transportsystemets påverkan på naturmiljön förändras över tid. Dessa mått ger en lite splittrad bild, där några haft en önskvärd utveckling och andra inte. En tydligt negativ utveckling syns för olyckor med vilt och ren, som fortsätter att öka över tid, i en mycket högre grad än trafikarbetet.

En positiv utveckling syns däremot för utsläppen av kväveoxider och svaveldioxid, liksom för antalet observerade oljespill. Bedömningen från föregående år att påverkan inte på ett avgörande sätt har förändrats sedan målen antogs ligger därmed fast.

Bedömningen av hur indikatorn *Påverkan på människors livsmiljö* har utvecklats har i år sänkts, beroende på att utsattheten för buller ökat sedan målen antogs. Det beror på en kombination av en fortsatt ökad andel personer som bor i tätort och ett ökande trafikarbete. Trafikanalys instämmer därmed i de bedömningar som Trafikverket, Boverket och Naturvårdsverket gör av bullerproblematiken. Måtten som följer partikel- och kvävedioxidhalter utvecklas i önskvärd riktning. För alla mått under indikatorn gäller att det finns betydande skillnader över landet.

Under 2024 omkom 362 personer i hela transportsystemet. Sedan 2007 har antalet omkomna, inklusive självmord, minskat med 37 procent. I vägtrafiken omkom 210 personer, vilket är en minskning från 229 året innan. Om utvecklingen fortsätter som de senaste två decennierna, är målet om en halvering av dödsfallen realistiskt till 2030. I bantrafiken ökade antalet omkomna från 103 till 107 mellan 2023 och 2024. För att nå målet om max 48 omkomna 2030 måste dödsfallen halveras, och här krävs minskning av självmorden.

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

1 De transportpolitiska målen och uppföljningsmetoden

1.1 Riksdagens mål och etappmål

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

Övergripande mål

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

Funktionsmål

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

Hänsynsmål

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

Figur 1.1. De transportpolitiska målen.

1.2 Uppföljningsmetoden

Indikatorer och mått

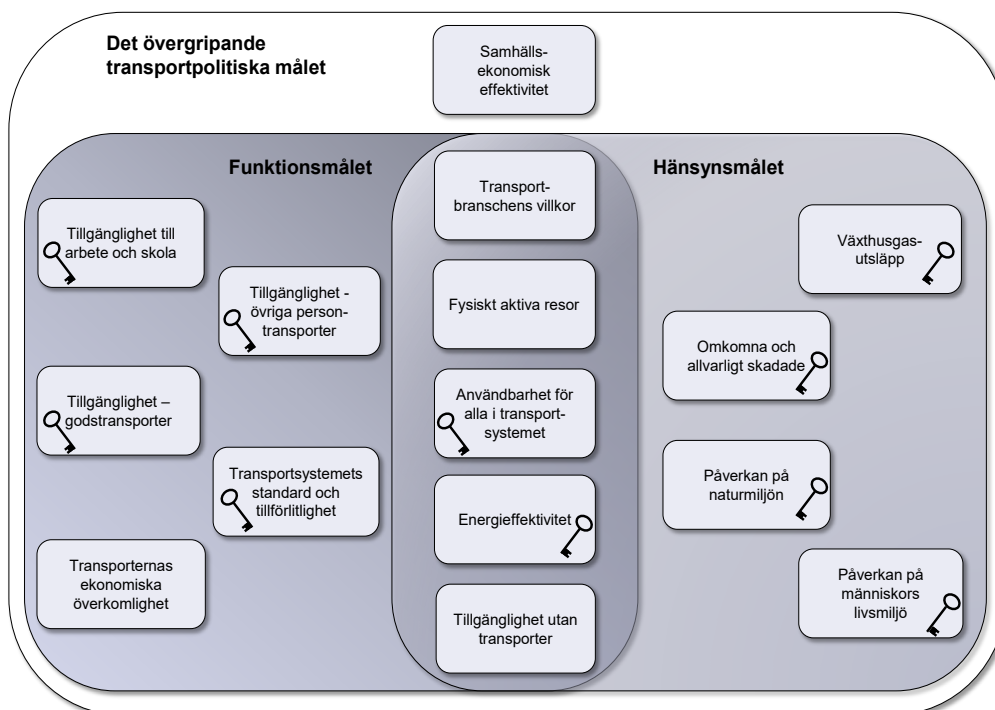
Eftersom det övergripande transportpolitiska målet syftar till att åstadkomma en långsiktig hållbar transportförsörjning behöver uppföljningen av målen omfatta alla aspekter av betydelse för detta. Uppföljningen utgår från att varje betydande aspekt ska beskrivas med en indikator. I den årliga måluppföljningen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

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

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 trafik-säkerhetens område används de basår som angetts i målen. Etappmålet om minskade utsläpp av växthusgaser har 2010 som basår. För några nyckelmått har nya metoder utvecklats, och bedömningen av deras utveckling utgår då från det tidigaste år som måttet kunnat fastställas för, eller för ett år som bedömts som representativt. Det gäller exempelvis de nya nyckelmåtten för kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning (inom *Användbarhet för alla i transportsystemet*), och nyckelmåtten för *Transporternas ekonomiska överkomlighet*.

För indikatorer som används i bedömningen av etappmål placeras bedömningspilarna i trafikmärkessymbolen för varning, om vi bedömer att utvecklingstakten inte gör det troligt att etappmålet nås i tid. Den uppföljningsmetod som Trafikanalys utgår från i denna rapport presenterades i samband med redovisningen av ett regeringsuppdrag under 2017. Metoden är närmare beskriven i en särskild PM (Trafikanalys 2017).

1.3 Nyheter i årets måluppföljning

1.3.1 Mer av måluppföljningen görs tillgänglig på webben

I november 2024 lanserades Trafikanalys nya målportal för uppföljningen av de transportpolitiska målen på webben (Trafikanalys 2024b). 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. På portalen går det att ladda ner dataunderlag och göra egna geografiska urval för vissa mått.

1.3.2 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-regelverket² 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

² 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.

förnybara drivmedel i andra trafikslag än vägtrafiken introduceras också under indikatorn *Växthusgasutsläpp*.

1.3.3 Förändrade nyckelmått och bedömningar 2025

Trafikverket har inte uppdaterat nyckelmåttet för interregional tillgänglighet som vi använder i indikatorn *Tillgänglighet övriga persontransporter*. Metoden för att ta fram måttet ses 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.

2 Sammanvägda målbedömningar

2.1 Omvärldsfaktorer som påverkat resor och transporter under 2024

Det senaste året har det svenska transportsystemet drabbats av ett flertal större störningar som kan kopplas till extrema väderhändelser. Vårt närområde präglas fortfarande av den ryska krigsföringen i Ukraina och konfliktsituationen i Mellanöstern fortsätter att påverka internationella godsflöden.

Större händelser i svenska transportsystemet under det senaste året

Under 2023 utsattes det svenska transportsystemet av omfattande kritiska incidenter, med bland annat flera större skyfall, omfattande översvämningar och uppmärksammade tågurspårningar. 2024 har ur den synvinkeln varit ett mera normalt år, även om det inleddes i januari 2024 med snökaoset på E22 med omfattande totalstopp i trafiken. I januari och februari utfärdades ett antal vädervarningar kopplade till höga flöden i samband med snösmältningen i Skåne, Östergötland, Södermanland och Uppsala län och fastighetsägare och trafikanter drabbades av översvämningar. Den 24 februari skedde en urspårning på Malmбанan, strax efter att trafiken kommit i gång efter urspårningen december 2023. Haverikommissionens rapport pekar på att ovanliga väderförhållanden med snödrev och svårforcerad drivbildning kan ha bidragit till händelseförloppet (Statens haverikommission 2025).

I juli orsakade skyfall stora skador på väg E45 vid Lilla Edet. Delar av vägkroppen och diken spolades bort och reparationerna kunde avslutas först i mars 2025 (Trafikverket 2025a). Även i augusti drabbades delar av Götaland och Svealand av skyfallsliknande regn och översvämningar. I november drabbades åter E22 mellan Kristianstad och Hörby av intensivt snöfall, och många trafikanter blev sittande i sina fordon i många timmar. Situationen blev dock aldrig så illa som den var i januari då trafiken denna gång kunde ledas om på ett annat sätt. Sammanfattningsvis inträffade ett antal större händelser, men den sammantagna påverkan på transportsystemet kan ändå sägas vara lägre än föregående år.

Om året var lugnare i Sverige, så var situationen den motsatta i andra delar av Europa. Under hösten drabbades flera länder i Europa av mycket kraftiga regnoväder som tros ha förstärkts i sin omfattning till följd av den globala uppvärmningen (World Weather Attribution 2024), och den ovanligt höga havsvattentemperaturen. I september drog kraftiga regn in över Öst- och Centraleuropa och över 250 000 hushåll förlorade tillgången till el, och tågtrafiken stoppades på många platser. Månaden därpå omkom över 200 personer i Valencia i Spanien i snabbt stigande vattenmassor. Flera personer omkom i samband med att de försökte flytta sina parkerade bilar.

I underlagspromemorian (Trafikanalys 2025c) redovisas under respektive indikator fler aktuella händelser och förändringar som kan komma att få en påverkan på utfallet av de transportpolitiska målen, även om det i många fall ännu inte haft genomslag i de mått som vi redovisar.

Supervalår, klimatpåverkan, krig och geopolitiska spänningar i vår omvärld

Rysslands krig i Ukraina pågår med full kraft sedan den fullskaliga invasionen i februari 2022, även om det under våren 2025 påbörjades en diskussion om både vapenvila och fred. Samtidigt är spänningen i stora delar av Mellanöstern hög där exempelvis Israel har fört krig på flera fronter (Gaza, Libanon, Iran och Jemen) efter Hamas terroristattacker i oktober 2023. Konflikten har även spillt över på sjöfarten som utsatts för attacker i röda havet. År 2024 blev det varmaste året som någonsin uppmäts och under året drabbades en lång rad länder av översvämningar, torka och andra väderrelaterade händelser (World meteorological organization 2025). Det faktum att år 2024 blev det dödligaste året för migranter indikerar att det är en konfliktfylld tid som i kombination med torka och andra klimatrelaterade händelser driver människor på flykt. Totalt beräknas drygt 8 900 migranter dött och omkring 2 500 av dessa dog på medelhavet (IOM UN Migration 2025).

År 2024 var ett supervalår då 3,7 miljarder människor hade möjlighet att gå till val. I Europa hölls val i 19 länder och till Europaparlamentet. Mest uppmärksamhet har naturligtvis presidentvalet i USA fått, men val hölls även i sju andra amerikanska länder. I Asien och Oceanien gick 16 länder till val inklusive Indien som numera är världens befolkningsrikaste land. I Afrika och västra Asien hölls ytterligare 22 val vilka inkluderade den regionala stormakten Sydafrika (Westerberg, Uhrmeister m.fl. 2024).

Även om det naturligtvis är positivt att det genomförs val där människor ges möjlighet att påverka sin framtid medförde samtidigt supervalåret att det uppkom en osäkerhet kring den framtida politiken på flera områden. Supervalåret sammanföll med klimatkris, inflationskris och krig i bland annat Europa och Mellanöstern. Även om effekter av ett förändrat klimat i form av exempelvis torka, översvämningar och bränder blivit mer påtagliga fördes en debatt inför supervalåret om det demokratiska systemet skulle klara av att hantera klimatfrågan som kräver långsiktighet i förhållande till frågor som uppfattas som mer akuta (krig) eller som kan lösas snabbare (inflationskrisen). Alla tre har dock påverkan på transportpolitiken. Vilka styrmedel behöver införas för att minska trafikens klimatpåverkan och hur ska avvägningen ske gentemot andra politikområden? Förekomsten av krig i vår närhet och vårt medlemskap i Nato väcker frågor om behovet att anpassa vår infrastruktur för att snabbt kunna förflytta trupp och krigsmateriel. På detta område har även EU agerat genom att ta fram en vision för att stärka försvaret som omfattar satsningar på 800 miljarder Euro inklusive satsningar på infrastruktur för att öka den militära rörligheten (European Commission 2025). Den ekonomiska utvecklingen påverkar efterfrågan på transporter.

Europa är den världsdel där uppvärmningen är snabbast och olika opinionsmätningar visar att européer är oroad över klimatförändringarna. I de nationella valen stod dock inte klimatfrågan i centrum utan snarare ekonomiska frågor och Rysslands krig i Ukraina. Ett typiskt exempel utgörs av valresultatet i Österrike där det högerextrema frihetspartiet (Freiheitliche Partei Österreichs, FPÖ) blev största parti på ett program med minskade klimatambitioner samtidigt som liberala, mitten och gröna partier minskade (Westerberg, Uhrmeister m.fl. 2024).

Valet till Europaparlamentet uppvisade liknande trender som det österrikiska. Gröna, liberala och mittenpartier backade i valet samtidigt som högerpopulistiska partier med en agenda som bland annat handlar om EU-motstånd och minskade ambitioner på klimatområdet fick ökat stöd. Valutgången blev dock inte det politiska skifte som många hade förväntat då de stora pro-europeiska grupperingarna i parlamentet kunde behålla majoriteten (Westerberg, Uhrmeister m.fl. 2024). Valresultatet pekar mot kontinuitet när det gäller stöd till Ukraina, ökade försvarsförmågor och ekonomiska frågor. När det däremot gäller klimat- och miljöfrågor kommer det vara svårt att finna majoriteter för nya ambitiösa program. Klimatlagstiftningen

inom 55 %-paketet³ har till stora delar antagits och denna kommer i stora delar ligga fast även om det kan uppkomma krav på att sänka de mest ambitiösa kraven och på olika sätt stödja exempelvis bilindustrin och jordbrukssektorn genom att exempelvis utsträcka tidsramen för vissa åtgärder. Flera antagna regleringar innehåller även kontrollstationer som kan utgöra tillfällen att skjuta upp eller sänka ambitionerna (Hix, Kreilinger m.fl. 2024).

Asien är världens befolkningsrikaste världsdel och står för hälften av världens utsläpp av koldioxid. Trots detta hade klimatfrågan en relativt undanskymd roll i de 16 val som ägde rum under 2024. Valet i Indien ägde rum samtidigt som en värmebölja drabbade landet. Samtliga partier lyfte klimatfrågan, vilket inte var fallet för tio år sedan. Klimatfrågan hanterades dock inte som en fråga i sig utan kopplad till specifika problem gällande exempelvis vattenförsörjning eller jordbruk (Westerberg, Uhrmeister m.fl. 2024).

Presidentvalet i USA är naturligtvis mycket viktigt mot bakgrund av USA:s inflytande i världen och den makt som presidentämbetet besitter. USA släpper dessutom ut näst mest koldioxid i världen efter Kina. Trots att presidentkandidaterna representerade diametralt olika klimat-agendor var klimatfrågan relativt frånvarande i debatterna (Westerberg, Uhrmeister m.fl. 2024). Efter tillträdet har president Trump bland annat beslutat att lämna Parisöverenskommelsen, vilket bekräftar att klimatfrågan inte längre prioriteras av USA:s president. Några månader in på presidentskapet är det tydligt att Trump kommer att använda tullar för att hota andra länder och påverka handelsutbytet mellan USA och omvärlden. Det är åtgärder som direkt påverkar handelsflöden och transportefterfrågan. Den internationella regelbaserade världsordningen som växt fram sedan andra världskriget har snabbt kastats överbord av Trump-administrationen. Tvärtom finns en misstänksamhet mot multilaterala organisationer som exempelvis FN, IMF och NATO. I Europa noteras presidentens utfall mot sina traditionella partners i "väst" med förskräckelse. I förlängningen kan dessa förändringar resultera i en ny världsordning där stormakterna upprätthåller regionala intressesfärer (Stewart 2025).

Produktionen och försäljningen av elbilar illustrerar hur klimatomställningen är inbäddad i både industripolitik och geopolitik. Kina hade under lång tid satsat på att bli en ledande producent av personbilar. Redan 1992 påbörjades de första forskningsprojekten med laddbara bilar även om det var först en bit in på 2000-talet som fokus flyttades från förbränningsmotorer till elmotorer. Förflyttningen skedde som en följd av insikten att Kina aldrig skulle nå ett teknik-övertag gentemot västvärlden gällande förbränningsmotorer (Hagman 2024).

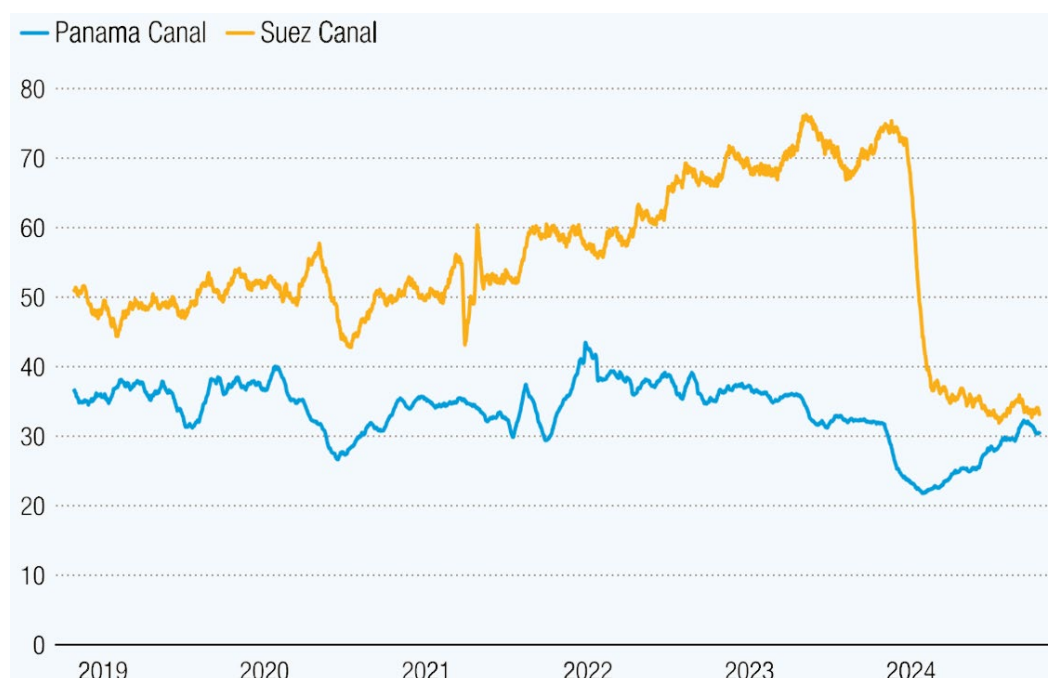
EU har infört tullar på import av batterielektriska fordon från Kina för en period om fem år. Formellt införs tullarna för att tillverkningen av batterielektriska bilar i Kina gynnas av otillbörliga subventioner som snedvrider konkurrensen gentemot europeiska tillverkare (Europeiska kommissionen 2024). Kritiker mot tullarna menar att införandet får till följd att Europas konsumenter går minste om billiga eldrivna bilar vilket i förlängningen kommer att bromsa elektrifieringen av fordonsflottan inom EU. Kritikerna menar att tullarna främst handlar om att skydda den egna fordonsindustrin. Kommissionen har också tagit fram en särskild handlingsplan som syftar till att stärka fordonsindustrin i EU. Den innehåller exempelvis stöd till produktion av battericeller och batterikomponenter och en särskild enhet kommer att inrättas för att hjälpa fordonstillverkarna att hitta nödvändiga råvaror.

Gällande kritiska råvaror har kommissionen identifierat 47 olika strategiska projekt inom ramen för förordningen om kritiska råvaror som inkluderar tre svenska projekt (Europeiska kommissionen 2025a). EU:s koldioxidmål om att nya personbilar och lätta lastbilar senast 2035 ska ha nollutsläpp av koldioxid ligger visserligen fast, men kommissionen föreslår att ökad flexibilitet införs för åren 2025 till 2027. Förslaget skulle ge biltillverkarna tre år i stället för

³ 55 %-paketet är en uppsättning lagar som syftar till att minska EU:s utsläpp av växthusgaser med minst 55 procent senast år 2030 och bana väg för klimatneutralitet inom EU senast 2050. Trafikanalys (2023a). Fit for 55 - transportpolitikens nya ramar. Stockholm, Trafikanalys. PM 2023:9. ger en översikt av paketets innehåll.

ett år på sig att uppfylla sina utsläppsgränser, genom att beräkna ett genomsnitt av deras utsläpp för åren 2025 till 2027 (Europeiska kommissionen 2025b).

Panama- och Suezkanalen är två betydelsefulla transportleder för världshandeln som radikalt minskar avståndet mellan flera stora transportnoder. Trafiken genom Suezkanalen är fortfarande begränsad till följd av återkommande attacker från Huthirebeller i Jemen. I oktober 2024 var trafiken 55 procent lägre än ett år tidigare och nära att slå ett historiskt bottenrekord. Även om trafiken återhämtade sig något på Panamakanalen under 2024 efter en tidigare svår torka har trafiken ännu inte återgått till det normala (Figur 2.1). Störningarna skadar de globala försörjningskedjorna, ökar transportkostnaderna och omformar handelsmönster, vilket i förlängningen hotar undergräva den ekonomiska tillväxten. Beräkningar visar att störningarna i de båda kanalerna orsakade en ökning av transportarbetet med drygt fyra procent samtidigt som efterfrågan på containerfartyg ökade med 12 procent (UNCTAD 2024).



Figur 2.1. Antal fartygspassager per dag, 28 dagars glidande medeltal oktober 2018–oktober 2024. Källa: UNCTAD (2024).

Flyget påverkas alltjämt av kriget i Ukraina genom, inte minst genom EU:s sanktioner och Rysslands motsanktioner i form av att de stängt sina luftrum för varandra vilket medfört en stor påverkan på de europeiska flygbolag som bedriver trafik mellan Europa och Asien. Krisen för flyget på Asien förstärktes också av att bland annat Kina länge höll fast vid kraftfulla restriktioner på internationellt resande i covid 19-pandemins efterföljd. Under 2024 har dock antalet dagliga flygningar mellan Europa och Asien/Stillahavsområdet ökat kraftigt med 21 procent i jämförelse med föregående år och med 8 procent i jämförelse med det förpandemiska 2019 (Eurocontrol 2025).

Det finns dock stora geografiska skillnader i trafikutvecklingen mellan olika delar av både Europa och Asien. Exempelvis har Istanbul växt som nav för trafiken mellan Europa och Asien. Flygplatser i norra Europa och inte minst Helsingfors tillhör de flygplatser där trafiken minskat allra mest. Förklaringen är att det stängda ryska luftrummet förlänger flygvägarna till Asien allra mest därifrån. En flygning från Helsingfors till Tokyo har blivit 355 mil längre, vilket medför en förlängning av flygtiden med ungefär fyra timmar och förbrukning av ytterligare 20 ton flygbränsle.

Minskad efterfrågan fick Finnair att helt sluta flyga till Peking strax efter krigsutbrottet. Senare har både British Airways och Lufthansa slutat flyga till Peking från London respektive Frankfurt. I de sistnämnda fallen kan konkurrens från bolag som fortfarande flyger genom ryskt luftrum och därmed får en konkurrensfördel vara en av orsakerna (Eurocontrol 2025).

Flygbolag som inte tillåts flyga genom ryskt luftrum dominerar listan för flygbolag som minskat antalet flygningar mellan Europa och Asien mest (t.ex. Finnair, Lufthansa, British Airways). Turkiska flygbolag (Turkish och Pagasus) tillhör de som ökat trafiken allra mest genom att Istanbul expanderat som flygnav för asientrafiken tillsammans med flygbolag som fortfarande flyger genom ryskt luftrum (t.ex. Azerbaijan Airlines⁴, Air India, China Eastern) (Tabell 2.1).

Tabell 2.1. Flygbolag som ökat respektive minskat antalet flygningar mellan Europa och Asien–Stillahavs-regionen mest.

Flygbolag som minskat mest		Flygbolag som ökat mest	
<i>Flygbolag</i>	<i>Minskning av antalet dagliga flygningar</i>	<i>Flygbolag</i>	<i>Ökning av antalet dagliga flygningar</i>
Finnair	-12	Turkish Airlines	+26
Cathay Pacific	-12	SCAT Airlines	+14
Lufthansa	-9	Pegasus	+9
British Airways	-7	Azerbaijan Airlines	+8
Pakistan International Airlines	-7	Vistara	+8
KLM	-6	Uzbekistan Airways	+6
Air France	-6	IndiGo	+6
Ukraine International	-6	Air India	+5
All Nippon Airways	-6	Virgin Atlantic	+4
Jet Airways India	-5	China Eastern	+4

Källa: Eurocontrol (2025).

Påverkan på transportpolitiska mål

Världshandeln och transportsystemet har även under 2024 påverkats av krigen i Ukraina och mellanöstern. Visserligen har antalet avgångar med flyg mellan Europa och Asien ökat, men det stängda luftrummet över Ryssland för flygbolag i "väst" gör att flygtiden blir längre och utsläppen större, även om det internationella flyget i strikt mening inte ingår i Sveriges klimatredovisning. Framför allt gäller det flygningar till och från Kina, Korea, Japan och andra destinationer i östra Asien. Risken för attacker mot fartygstrafiken genom Suezkanaler medför att många aktörer väljer omvägen runt Afrika med ökade kostnader och utsläpp som följd. Under 2024 började flera av världsekonomens tunga aktörer använda tullvapnet, en utveckling som accelererat under 2025 med President Trumps tillträde. Osäkerheten kring utvecklingen medför att frågor kring att säkra tillgången till råvaror och insatsvaror för den gröna omställningen prioriteras allt högre inom EU. Det är svårt att med någon bestämdhet säga hur världshandeln kommer att utvecklas de kommande åren. Situationen är om möjligt ännu mer instabil och oförutsägbar än förra året.

EU har under senare år vässat både målsättningar och styrmedel på klimatområdet som också i stor utsträckning påverkar transportpolitiken. Även om partier med en agenda om minskade klimatambitioner skördade framgångar i valet till Europaparlamentet blev inte valutgången det politiska skifte som många hade förutsett. Det betyder att den beslutade politiken till största delen kommer att ligga fast, men att det kommer att vara svårt att finna

⁴ Bolaget beslutade dock under år 2025 att tills vidare undvika ryskt luftrum av säkerhetsskäl.

majoritet för nya ambitiösa program inom klimatområdet. De närmaste åren kommer därför 55 %-programmet på det stora hela genomföras i enlighet med planerna även om det finns exempel på att industripolitik och geopolitisk hänsyn övertrumpat klimathänsyn. På infrastrukturområdet har däremot både EU och NATO identifierat ett stort behov av satsningar utifrån försvarets behov.

Gällande det övergripande målet om samhällsekonomisk effektivitet är bedömningen fortsatt att de beslutade styrmedlen inom 55 %-programmet har en positiv effekt. Infasningen av sjöfarten i utsläppshandeln påbörjades under 2024 och 2027 kommer ett separat handelssystem för vägtrafik och byggnader skapas (ETS 2) och därmed är utgångspunkten att utsläppen från dessa trafikslag kan sägas vara internaliserade.

Effekterna på funktionsmålet av 55 %-programmet är osäkra. Handelssystem och krav på inblandning av biobränslen och andra hållbara bränslen kommer att öka transportkostnaden på kort sikt. Samtidigt är handel med utsläppsrätter ett bra och effektivt styrmedel om det även innehåller kompensatoriska delar för de grupper och regioner som drabbas hårt, vilket de föreslagna styrmedlen gör.

Bedömningen är fortsatt att 55 %-paketet kommer att få stor betydelse för uppfyllelsen av hänsynsmålet. En minskad förbränning av fossila bränslen medför minskade utsläpp av avgaspartiklar, kväveoxider, svaveloxider och inte minst koldioxid, vilket är positivt för klimat, miljö och hälsa. Samtidigt kan den gröna omställningen också komma att innebära exempelvis gruvsdrift med intrång i natur- och kulturmiljöer som följd.

2.2 Det övergripande transportpolitiska målet

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

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

Samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning

Formuleringen av det övergripande målet består av ett antal komponenter. Den första är samhällsekonomisk effektivitet. 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 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 som i Trafikanalys beräkningar antas vara desamma som för bilar med förbränningsmotor. Dock räknas inga koldioxidutsläpp från elbilstrafiken. Svensk elproduktion innebär också koldioxidutsläpp, men ur klimatpolitiskt hänseende hanteras dessa inte med transportpolitiska insatser.

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

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)⁵ baserat på slutkostnaderna för objektet (Trafikverket 2025d). Sju objekt anges ha en negativ NNK, det vill säga att objektets kostnader överstiger den bedömda samhällsekonomiska nyttan. För återstående 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 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 kostat cirka 1,1 miljarder kronor (Trafikverket 2025d).

Så både de nyöppnade objekten och de som varit öppna i fem år tycks bidra till en ökad samhällsekonomisk effektivitet. 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 osäker (Trafikverket 2025d).

Långsiktigt hållbar transportförsörjning

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

De delmål som allra tydligast kopplar till mål för en långsiktigt hållbar transportförsörjning redovisas i

Tabell 2.2, tillsammans med indikatorer som vi menar kan öka förståelsen av hur transportsystemets utveckling kan bidra till eller motverka att delmålet uppnås.

⁵ Nettonuvärdeskvoten är en beräkning av hur mycket en investering ger tillbaka per satsad krona. I de samhällsekonomiska kostnads-nyttokalkyler som Trafikverket genomför inom ramen för infrastrukturplaneringen inkluderas både samhällsekonomiska vinster, såsom minskade restider eller färre omkomna, och kostnader till följd av externa effekter av exempelvis luftföroreningar och ökade växthusgasutsläpp. Om nettonuvärdeskvoten är positiv är investeringen samhällsekonomiskt lönsam, under förutsättning att de antaganden om effekter och kostnader som gjorts är korrekta.

Tabell 2.2. Delmål i Agenda 2030 med tydlig koppling till transporter, trafik eller kommunikationer, och hur dessa kan kopplas till uppföljningen av de transportpolitiska målen 2025. Avsnitten hänvisar till Trafikanalys PM 2025:7 Måluppföljningens indikatorer och mått 2025.

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

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

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

För medborgare och näringsliv i hela landet

Den tredje komponenten i det övergripande målet har ett geografiskt perspektiv. Förutsättningarna för näringslivets transporter bedöms inte ha förbättrats sedan målen antogs. Som redan nämnts ovan har den interregionala tillgängligheten minskat under pandemiåren, men en återhämtning inleddes under 2022 och fortsatte under 2023. Under 2024 minskade tillgängligheten och åtkomligheten med flyg åter igen.

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

Efter några år med ökade priser för både för persontrafiken och godstrafiken har de fallit tillbaka de senaste åren. Det innebär att såväl godstransporterna som persontransporterna blir mer ekonomiskt överkomliga.

Kollektivtrafiken har under de senaste åren inte blivit mer användbar för personer med funktionsnedsättning. Generellt finns det relativt stora geografiska variationer vad gäller tillgänglighet både för att nyttja transportsystemet och för att nå önskade målpunkter, ett mönster som inte förefaller minska över tid.

Sammanvägd bedömning

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

Det finns kvarvarande icke internaliserade kostnader för både person- och godstransporter och inom alla trafikslag. Det innebär en risk för att samhället överkonsumerar transporter jämfört med vad som är samhällsekonomiskt mest effektivt. Varken över- eller underinternalisering bidrar till en samhällsekonomisk effektivitet. En ny värdering av kostnaden för koldioxidutsläpp har inneburit att de icke-internaliserade kostnaderna sjunkit för många transporter, främst på väg. Personbilstrafiken med eldrivna personbilar utanför tätort är numera överinternaliserad, men inte inom tätorter (eller i genomsnitt). Även lastbilstrafik, buss och tåg har en högre internaliseringsgrad utanför tätort än i tätort. Skillnaden är störst för personbil och lätt lastbil (diesel).

Förutsättningarna för näringslivets transporter bedöms inte ha utvecklats positivt. Inom indikatorn *Transportsystemets standard och tillförlitlighet* uppvisar nyckelmåtten för bantrafikens tillförlitlighet en fortsatt negativ utveckling. Den interregionala tillgängligheten bedöms ha försämrats, främst på grund av minskad tillgänglighet och åtkomlighet med inrikesflyget. Användbarheten för alla i transportsystemet bedöms vara på en liknande nivå som när målen antogs. Det är samma bedömning som föregående år.

Den digitala tillgängligheten utan koppling till transporter förbättras. Vi ser också att områden med tidigare bristfällig bredbandstäckning nu i hög grad omfattas av utbyggnaden, även om uppsatta etappmål inte uppnåtts i tid. Transportsystemets negativa påverkan på landskap och djurliv bedöms inte ha minskat. Luftkvaliteten i våra tätorter verkar förbättras, men en allt

större andel av befolkningen bor i tätorter så utsatthet för buller och luftföroreningar kvarstår. Bullerproblematiken bedöms också ha ökat.

Etappmålen för trafiksäkerhet innebär att jämfört med medelvärdet för åren 2017–2019 ska antal omkomna i samtliga trafikslag, var för sig, halveras till 2030. Självordshändelser inkluderas i de omkomna *enbart* i bantrafiken. Antal allvarligt skadade ska under samma period minska med 25 procent i respektive trafikslag. Under 2024 omkom 362 personer i hela transportsystemet. Sedan 2007 har antalet omkomna, inklusive självmord, minskat med 37 procent. I vägtrafiken omkom 210 personer, vilket är en minskning från 229 året innan. Om utvecklingen fortsätter som de senaste två decennierna, är målet om en halvering av dödsfallen realistiskt till 2030. I bantrafiken ökade antalet omkomna från 103 till 107 mellan 2023 och 2024. För att nå målet om max 48 omkomna 2030 måste dödsfallen halveras, och här krävs minskning av antalet självmord.

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

I Tabell 2.3 ges en översikt över utvecklingen för samtliga nyckelmått. Där framgår bland annat att något fler nyckelmått haft en gynnsam utveckling sedan målen antogs (9), jämfört med de nyckelmått som utvecklats i oönskad riktning (6). Men ännu fler nyckelmått (15) uppvisar endast mindre förändringar sedan 2009, och bedöms nu vara på ungefär samma nivå som då.

Jämfört med förra året har två nyckelmått fått en mer positiv bedömning, båda under *Transporternas ekonomiska överkomlighet*. Två nyckelmått har utvecklats mer negativt än i förra årets uppföljning, och det gäller utsattheten för buller och den interregionala tillgängligheten. Det senare nyckelmåttet har inte beräknats fullt ut för 2024, då Trafikverket för närvarande ser över de metoder och kriterier som används. Trafikanalys gör bedömningen att den minskade tillgängligheten och åtkomligheten med inrikesflyget ändå innebär att interregional tillgänglighet försämrats.

I två fall styr inte nyckelmåttets utveckling vår bedömning av indikatorn. Det gäller nyckelmåttet *Viktad tillgänglighet logsumma* som vid senaste uppdateringen visar på negativ utveckling, och att den utvecklingen främst förklaras av höga körkostnader. Eftersom dessa sjunkit påtagligt under 2024 låter vi inte nyckelmåttet påverka årets bedömning. Det gäller också *Utsläpp från utrikes transporter* avseende växthusgaser. Eftersom sjöfartens utsläpp speglar bunkringen snarare än trafikens utveckling bedöms indikatorn av de summerade inrikes och utrikes utsläppen.

Tabell 2.3. Nyckelmåttens utveckling. Grönt = måttet har utvecklats i önskad riktning. Rött = oönskad utveckling. Gult = ingen tydlig förändring. Vit = måttet är inte färdigutvecklat eller tidsserie saknas eller har tidsseriebrott som försvårar en bedömning. Årtalet anger senaste uppdateringen i måluppföljningen.

	<i>Indikator (numrering anger avsnitt i PM 2025:7)</i>	<i>Nyckelmått</i>	<i>Uppdaterat</i>	<i>Trend</i>
	2.1. Samhällsekonomisk effektivitet	Icke internaliserade kostnader	2025	
🔑	2.2. Transportsystemets standard och tillförlitlighet	Varaktighet i totalstopp i vägnätet	2025	
		Punktlighet på järnväg	2025	
		Transportinfrastruktur (från GCI)	2020	
🔑	2.3. Tillgänglighet till arbete och skola	Tillgänglighet till grundskola	2025	
		Tillgänglighet till gymnasium	2025	
		Antal lokala arbetsmarknadsregioner	2025	
		Viktad tillgänglighet – logsumma	2025	
🔑	2.4. Tillgänglighet – övriga persontransporter	Kommuner med god lokal tillgänglighet	2025	
		God eller acceptabel interregional tillgänglighet.	2025	
		Viktad tillgänglighet – logsumma	2025	
🔑	2.5. Tillgänglighet – godstransporter	Logistics Performance Index (LPI)	2024	
		Generaliserade transport- och logistikkostnader	2025	
	2.6. Transporternas ekonomiska överkomlighet	Ekonomisk överkomlighet – bil*	2025	
		Ekonomisk överkomlighet – kollektivtrafik*	2025	
	2.7. Transportbranschens villkor	Körkortsinnehavare buss och tung lastbil	2025	
	2.8. Fysiskt aktiva resor	Fysiskt aktiva resor	2025	
	2.9 Tillgänglighet utan transporter	Tillgång till digital infrastruktur	2025	
🔑	2.10. Användbarhet för alla i transportsystemet	Tillgänglighet till kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning**	2025	
		Mäns och kvinnors resmönster	2025	
		Inflytande i beslutsprocesser	2025	
		Objektiv trygghet	2025	
		Subjektiv trygghet	2025	
🔑	2.11. Energieffektivitet	Energiintensitet i transportarbetet	2025	
🔑	2.12. Växthusgasutsläpp	Utsläpp från inrikes transporter	2025	
		Utsläpp från utrikes transporter	2025	
🔑	2.13. Påverkan på naturmiljön	Landskapsanpassad infrastruktur	2025	
🔑	2.14. Påverkan på människors livsmiljö	Utsatthet för buller	2025	
		Kvävedioxid i luft	2025	
		Partiklar i gaturum	2025	
🔑	2.15. Omkomna och allvarligt skadade	Omkomna i transportsystemet	2025	
		Svårt / allvarligt skadade i transportsystemet	2025	

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

** Nyckelmåttet värderas efter typvärdet av de tre ingående senast uppmätta delmått. Om alla delmått visar på olika resultat blir bedömningen neutral.

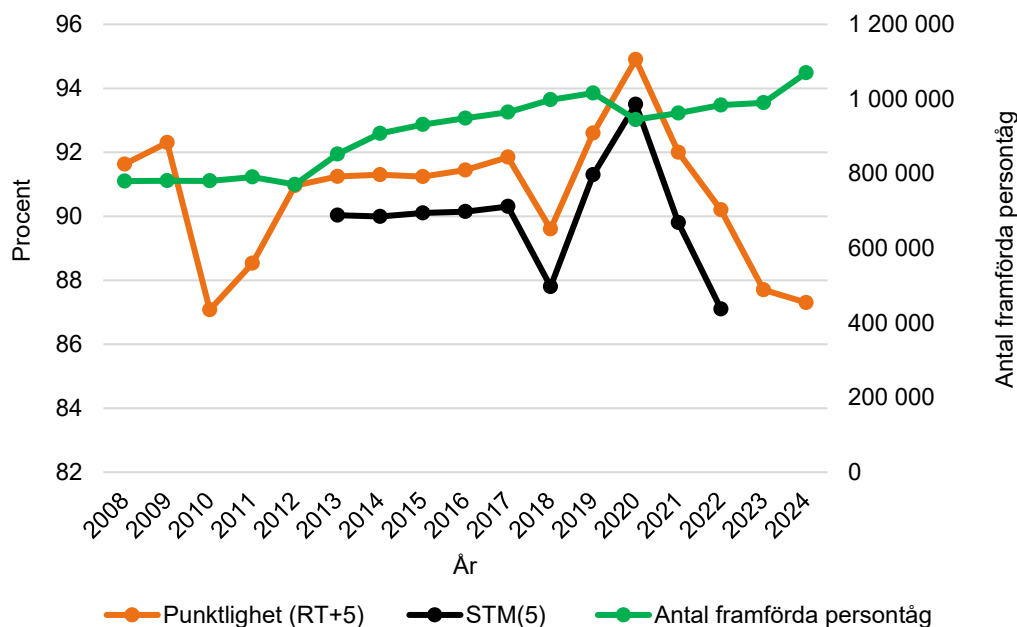
2.3 Funktionsmålet

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

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

Transportsystemets standard och tillförlitlighet

För transportsystemet som helhet i form av dess standard och tillförlitlighet har den positiva utveckling som noterades för flera av måtten under perioden som föregick pandemiåren förbytts till en mer negativ utveckling under 2021 och de följande åren.



Figur 2.2. Persontågspunktlighet (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 (2025d).

Den nedåtgående utveckling för persontågstrafiken som har varit sedan 2020 fortsatte under 2024. Punktligheten (RT+5) vid tågens slutstationer uppgick till historiskt låga 87,3 procent, (Figur 2.2).⁶ Även godstågstrafiken uppvisar en låg punktlighet 2024, 72,9 procent.

Totalstoppen i vägnätet har på totalnivå legat på en stabil nivå sedan 2017, men ökade 2023 och 2024. Jämfört med 2009 har det totala antalet stillastående fordonstimmar ökat med 4 procent 2024. Utvecklingen av totalstoppen för lastbilstrafiken är däremot klart negativ över tid. Såväl internationellt jämförbara kvalitetsmått för infrastrukturens tillstånd som nationella beräkningar redovisade av Trafikverket pekar i en negativ riktning över tid. Samtidigt visar flertalet kvalitativa undersökningar riktade till trafikanter och näringslivet att de uppfattar transportsystemets standard och tillförlitlighet som ungefär likvärdigt över tid. Det finns dock betydande regionala skillnader vad gäller hur man uppfattar transportsystemet. Dessa differenser i uppfattning är stabila över tid.

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. Vi använder här korrelationskoefficienten mellan personbilstäthet och utbudet av kollektivtrafik⁷ i Sveriges kommuner som mått på komplementariteten i transportsystemet. Det tydligt negativa värdet (-0,74) pekar på att färdssätten i hög grad inte är komplement utan snarare är substitut till varandra. Det vill säga att antingen är utbudet av kollektivtrafik gott och fordonstätheten 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, om en störning skulle uppstå, inte vara så stor. I områden med hög biltäthet har man hittat en individualiserad lösning när en störning förekommer.

En över tid lägre standard och tillförlitlighet är bekymmersamt då detta kan ses som ett symptom på ett transportsystem som inte uppfyller de grundläggande krav som ställs på det. På sikt riskerar brister i upprätthållandet av en tillfredställande kvalitet medföra en negativ påverkan på tillgänglighetsutvecklingen. Exempel på detta är en avstannande regionförstoring och en lägre interregional tillgänglighet för kollektivtrafiken de senaste åren (se nedan).

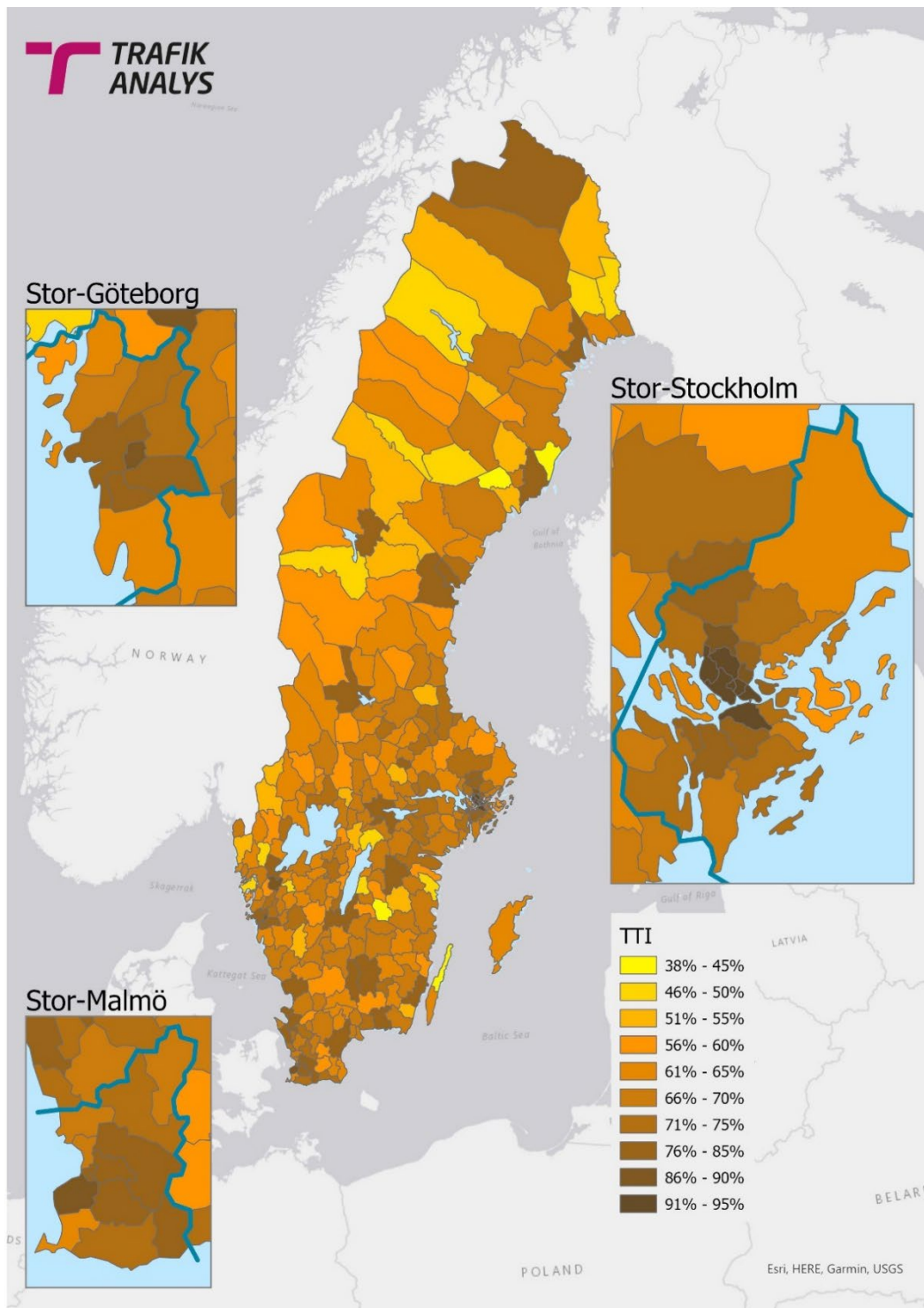
Påverkan på näringslivet är svårare att fånga. Men, det innebär i princip ökad osäkerhet, att företagen måste säkerställa sina godstransporter på annat sätt, exempelvis genom omlokalisering till platser där transportsystemet upplevs mer stabilt (se mer om godstransporter nedan). Brister i transportsystemet kan också innebära ökade svårigheter att hitta kompetent arbetskraft.

En grundläggande tillgänglighet

Transportsystemets möjlighet att ge alla en grundläggande tillgänglighet hör nära samman med transportsystemets standard och tillförlitlighet men också med systemets utbredning och kvalitet (hastighetsgränser, beläggning etc.) liksom var befolkningen och företagen är lokaliserade. Flertalet av måtten som fångar denna utveckling över tid ändras ganska lite från ett år till ett annat. Dessutom spelar omflyttning och nyetablering av bostadsområden och nya företag sannolikt en större roll för utfallet än vad förändringar i infrastrukturen gör. Det som framför allt framträder är relativt stora geografiska skillnader i tillgänglighet (Figur 2.3).

⁶ 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. Punktlighet (RT) beräknas på motsvarande sätt som STM, men utan korrigering för inställda tåg. Se [Ändrat statistiskt mått för punktlighet på järnväg \(trafa.se\)](https://trafa.se/Andrat-statistiskt-matt-for-punktlighet-pa-jarnvag)

⁷ Utbudet av kollektivtrafik (fordonskilometer per startkommun) per km² och personbilar i trafik per 1 000 invånare, per kommun.



Figur 2.3. 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 2025b), (SCB 2024), (Skolverket 2025) och (Tillväxtverket 2024).

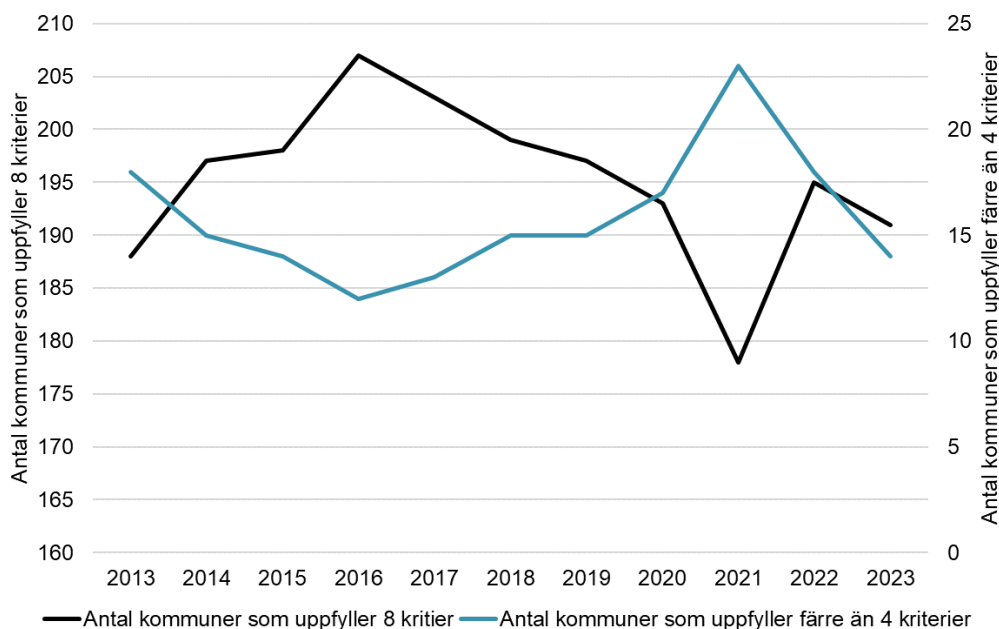
Det är övervägande små förändringar i den lokala geografiska tillgängligheten år 2024 jämfört med tidigare år. För perioden 2022–2024 är det lokala tillgänglighetsindexet (TTI) för hela landet oförändrat på 79 procent. Bortser vi från den ökade tillgängligheten till paketutlämningen är utvecklingen för 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*.⁸

Tillgängligheten med bil som färdmedel till livsmedelsbutik, grundskola, apotek, paketutlämning⁹ och drivmedel är generellt mycket hög. Med undantag för *Mycket glesa landsbygdskommuner* är det i stort möjligt för resterande del av befolkningen att nå dessa servicepunkter inom 20 minuters restid med bil.

Elektrifieringen av fordonsflottan har tagit fart de senaste åren. Huvuddelen av laddningen av personbilarna sker i hemmet, men det pågår en utbyggnad av publik laddning både för personbilar och för yrkestrafiken, inte minst pådriven av EU-krav. En ögonblicksbild för 2024 visar att andelen av befolkningen som då kunde nå sin närmaste publika laddstation inom 10 minuters gångavstånd uppgick till 37 procent. Även här finns det betydande regionala skillnader. Med 51 procent är andelen högst i *Storstadskommuner* och lägst i *Tätortsnära landsbygdskommuner*, *Glesa landsbygdskommuner* och *Mycket glesa landsbygdskommuner*, med andelar kring 25 procent.

Den interregionala tillgängligheten har tydligt försämrats de senaste åren sedan toppnoteringen 2016, då flest kommuner uppfyllde samtliga kriterierna¹⁰ för god alternativt acceptabel tillgänglighet. Antalet kommuner som uppfyller alla åtta kriterier för antingen god eller acceptabel tillgänglighet minskade fem år i rad, men ökade rejält 2022 till 195 stycken. Dessutom sjönk antalet kommuner som uppfyller färre än fyra krav till 18 stycken år 2023.



Figur 2.4. 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) mellan åren 2013 och 2023.
Källa: Egen bearbetning med data från Trafikverket (2024c).

⁸ Uppgifterna för 2021 redovisas i Trafikanalys (2022). Måluppföljningens indikatorer och mått 2022. Stockholm. PM 2022:6. www.trafa.se/uppdrag/transportpolitiska-mal/maluppfoljningens-rapporter.

⁹ Särskilt tillgängligheten till utlämningsställen för paket har en mycket positiv utveckling, vilket kan förklaras med den snabba ökningen av antalet utlämningsställen.

¹⁰ Trafikverket har valt att tolka och kvantifiera grundläggande tillgänglighet genom åtta tillgänglighetskriterier för resor. För varje kriterium finns tre nivåer: god, acceptabel och dålig tillgänglighet. De åtta kriterierna är: 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

Under 2023 minskade antalet något för båda måtten, vilket indikerar ett en förbättring skett bland kommunerna med lägst tillgänglighet samtidigt som den försämrats något bland de med högst tillgänglighet. Det är i princip samma antal som år 2013 och även jämförbart med åren alldeles innan pandemin. Det innebär att måttet befinner sig på i stort sett samma nivå nu som när vår tidsserie börjar, men på en tydligt lägre nivå än toppnoteringen 2016.

Den genomsnittliga vistelsetiden vid målpunkter med inrikes och utrikes flyg har över tid legat relativt stabilt, med viss variation mellan åren. Efter en nedgång under pandemin ökade vistelsetiderna igen. Både åtkomligheten till Europa samt tillgängligheten inrikes såväl som till Europa minskade under 2023 och fortsatte att minska under 2024. Samtidigt ser vi en ökning av det långväga tågresandet efter pandemin, vilket även har tagit marknadsandelar gentemot flyget.

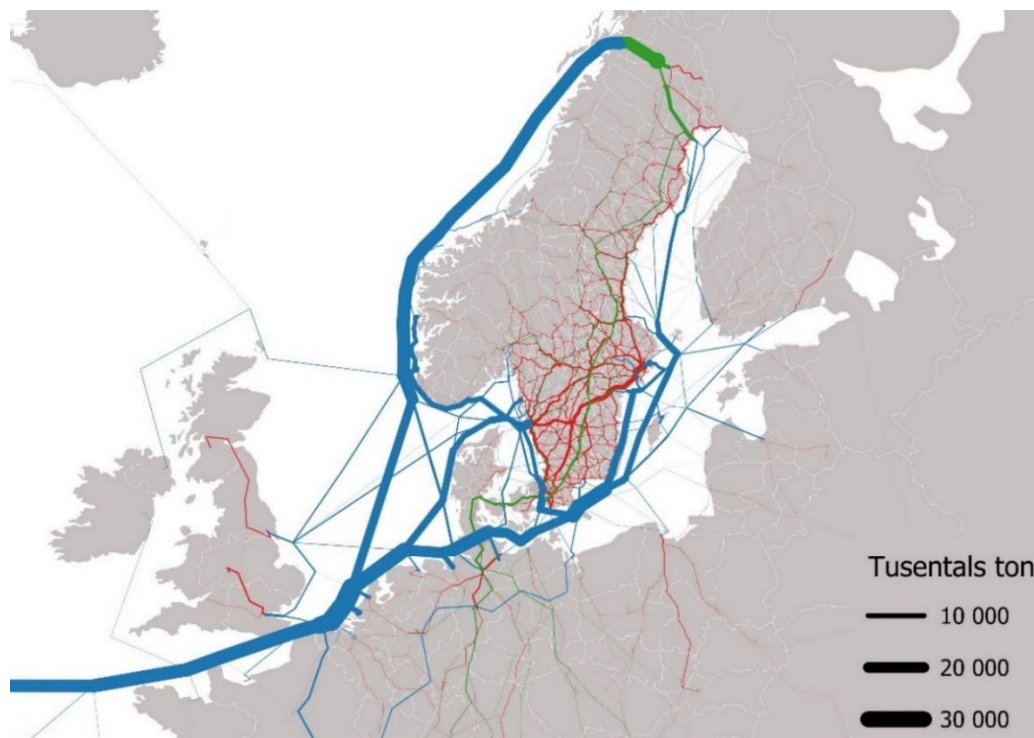
Tillgänglighet till arbete och skola mäts med ett antal mått som kompletterar varandra. Tillgängligheten enligt nyckelmåttet Logsumma pekar på en tydlig försämring över tid. Bedömningen bör dock balanseras något eftersom utfallet till stor del beror på de mycket höga drivmedelskostnaderna för slutåret 2022 (jämfört med 2014) och då drivmedelspriserna minskat därefter.

Reslängderna (km och tid) till arbetsplatser uppvisar relativt stabila ökningar över tid för gång, cykel och kollektivtrafik (avståndet minskar dock för kollektivtrafiken mått som km), men med minskningar för biltrafiken. Antalet LA-regioner (lokal arbetsmarknadsregion) fortsätter dock att minska över tid om än relativt lite de senaste åren. Till det bör det läggas att det också är små men i huvudsak negativa förändringar av tillgängligheten till grundskola och gymnasium över tid. Det som tydligast sticker ut är den något lägre tillgängligheten med kollektivtrafik som noteras både för arbetsresor och skolresor. Tillgänglighet till arbetsplatser och skolor visar på liknande tydliga geografiska skillnader som för persontransporter i stort, med högre tillgänglighet i områden med hög befolkningskoncentration. Tillgängligheten för olika typer av persontransporter har med andra ord legat på en relativt stabil nivå över tid. Regionala skillnader tenderar att bestå.

Tillgänglighet med avseende på godstransporter

Godstransportflödena (Figur 2.5) 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).

Utvärderingen av den nationella godstransportstrategins genomförande (2018–2022) pekade vidare på att transportsektorn är både omfattande och trögrörlig, samt att det krävs många insatser över tid för att förändra helheten. Att förändra ett transportsystem innebär att ett antal trögrörliga processer måste sättas i rullning. Det är därför inte förvånande att tillgängligheten för godstransporter bedöms befinna sig på en ungefär likvärdig nivå som när de transportpolitiska målen antogs.



Figur 2.5. 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).

Samtidigt pågår den dagliga verkligheten där transportsystemet ännu visar sig robust för påfrestningar, men där tecken finns på en ökad sårbarhet (se ovan om transportsystemets tillstånd). Vissa sektorer, till exempel vägtransport och godshantering, har förmåga att ställa om och utvecklas inom ramen för det befintliga systemet. Att kunna möta den ökade e-handels krav på snabba och flexibla lösningar är tecken på denna förmåga genom nya och förbättrade logistiklösningar. Andra aktörer brottas med låg lönsamhet och en lägre omställningsförmåga.

Även om godstransportmarknaden inte har upplevt samma volatilitet som persontransportmarknaden under och efter pandemiåren har det funnit stora fluktuationer, inte minst vad gäller fraktpriserna de senaste åren. I 2021 års måluppföljning introducerades ett mått på generaliserade transport- och logistikkostnader. Detta mått möjliggjorde en jämförelse mellan år 2012 och 2017 som tydde på en sjunkande kostnadsbild generellt, men ökade kostnader per ton för segmentet "allmänt gods". Detta mått uppdaterades till årets uppföljning. Resultaten för den senare perioden¹¹, 2017–2019 pekar betydande transport- och logistikkostnader för samtliga varugrupssegment.

Ett index för kostnadsutvecklingen för lastbilstransporter för perioden 2018–2023 kompletterar denna tidsserie. För denna tidsperiod pekar indexen på låga kostnadsökningar för samtliga typtransporter, fram till mars 2020 då priserna sjönk i samband med coronapandemins intåg i Sverige. Priserna har därefter ökat kraftigt, samtidigt som det finns ökad spridning i prisnivåer mellan olika typtransporter. Lokal distribution har haft den tydligaste kostnadsökningen över tid fram till våren 2021. Därefter har kostnadsökningen främst avsett typerna Skogsråvara, Dragbilstransport, Tank- och bulktransport samt Partigods under senare år. Fallande priser

¹¹ Ärtalen avspeglar vilket år data är insamlat, men kostnadsparametrar och infrastruktur nätverket som beräkningarna utgår från härrör från det år Samgodsmodellen publicerades. Det innebär exempelvis att eftersom den senaste modellversionen (version 1.2.2) publicerades i april 2024 ges alltså en så aktuell bild som det är möjligt att få givet ett något daterat dataunderlag.

noteras under 2023 för att sedan plana ut under 2024 på en lite högre nivå än före pandemin. Vi ser också en konvergens i kostnadsbilden för de olika tytransporterna under 2024.

För internationell sjöfart syns en liknande kostnadsökning för 2021 och början av 2022 för att sedan återgå till mer normala nivåer igen 2023. Under 2024 steg åter priserna, men inte till samma nivåer som rådde 2021. Bortsett från de senaste årens volatilitet på godstransportmarknaden med stora prisökningar har transportkostnadernas andel av produktionskostnaderna legat relativt stabilt över en längre tidsperiod (2010–2022). Transportkostnadsandelen av företagens produktionskostnader har legat relativt stabilt över tid, på i genomsnitt cirka sex procent. Vissa branscher som producerar relativt lågförädlade produkter har en något 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.

Godstransporterna har en fortsatt positiv utveckling vad gäller förädlingsvärdet per anställd och verkar opåverkade av coronapandemin. Genom att följa nettoinvesteringarna över tid får vi information om hur respektive bransch förmår att förnya sig och anpassa produktionen efter framtida marknadskrav och konkurrens. Totalt sett är det ingen större skillnad under åren 2016–2022 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 de senaste 14 åren. I ett internationellt perspektiv använder Sverige förhållandevis stora och tilltagande offentliga medel på investeringar samt drift och underhåll av transportinfrastruktur, både monetärt och per capita. Över tid ökar även företagets och det offentligas forskningsbudgetar.

Antalet innehavare av C- och D-körkort, som är ett nyckelmått, har visserligen minskat, men täcker väl branschens nuvarande och framtida behov av arbetskraft. Detta gäller även om vi ser till dem som också har yrkeskompetensbevis (YKB). Många av dessa personer 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 antalet personer med C- eller D-behörighet. En observation är att medianåldern för körkortsinnehavarna inte verkar minska, vilket indikerar ett kommande problem i och med att antalet unga personer som skaffar sig C- eller D-behörighet är lågt.

Ett positivt undantag är kvinnor med C-behörighet där medianåldern har minskat över tid. Det största bekymret gäller den höga medianåldern för personer med D-behörighet. Även om antalet personer med C- eller D-behörighet fortfarande teoretiskt vida överstiger branschens behov kommer vi att så småningom nå en kritisk lägsta nivå om nuvarande utveckling fortsätter, eftersom vi vet att en stor andel av personerna som har nödvändig behörighet inte står till transportbranschens förfogande utan är verksamma i andra yrken och branscher.

Branschen uttrycker själv en oro för att kunna täcka framtida behov av nyrekryteringar. Framtida pensionsavgångar är förhållandevis höga inom flera yrkeskategorier, framför allt för bussförare. Vår analys pekar dock mot att det finns tillräcklig utbildningskapacitet, men att det krävs en bra rekryteringspolicy för att attrahera lämpliga kandidater.

Transportstyrelsens tillsyner av regelefterlevnaden bland de som utför godstransporter pekar på en över lag hög efterlevnad (Transportstyrelsen 2024). Detta gäller oavsett om det är krav på förare, företag eller fordon som har kontrollerats. Dessutom noteras en ökad efterlevnad av kör- och vilotidsreglerna över tid. Däremot märks försämringar vid tillsynerna 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 (Transportstyrelsen 2023).

Även ett flertal nöjdhetsundersökningar med lokala näringsidkare, transportköpare, yrkestrafikanter på väg och lokförare pekar på en huvudsakligen horisontell utveckling för tillgängligheten för godstransporterna.

Ekonomiskt överkomliga transporter

Funktionsmålet innehåller även aspekter som på ett mer individuellt plan avgör om tillgängligheten ökar över tid. En av dessa aspekter handlar om att transporterna ska bli mer ekonomiskt överkomliga. Enkelt uttryckt ska fler ha råd att nyttja transportsystemet. Transporternas ekonomiska överkomlighet mäts på olika sätt vartannat år. I uppföljningarna 2021–22 och 2024 använde vi ett nyckelmått som jämför inkomstförändringar bland hushåll med låg ekonomisk standard med prisförändringarna för bil och kollektivtrafik (Trafikanalys 2021a, b, 2022, 2024a). I år redovisas i stället, i avsaknad av detaljerad inkomst- och fordonstatistik, aggregerade mått enligt allmänt tillgänglig statistik.

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. Sedan en längre tid har regional kollektivtrafik ökat i pris, medan biltrafiken blivit mer bränsle-effektiv 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 topp-nivåerna 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. Sammantaget blir bedömningen därför att transporterna blivit mer ekonomiskt överkomliga för första gången sedan vi började denna uppföljning.

Ökat stillasittande och högre tillgång till digital infrastruktur

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.

Aktiv transport utgör en viktig del av människors totala fysiska aktivitet. 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. Män är i något större utsträckning än kvinnor fysiskt aktiva. Svenska barn rör sig generellt sett alldeles för lite då färre än en femtedel av svenska barn och unga når rekommendationen om 60 min fysisk aktivitet per dagen. Andelen stillasittande i samhället ökar i alla åldrar. Nästan var fjärde svensk uppgav att de är stillasittande minst tio timmar per dygn. Personer i de yngre ålderskategorierna sitter still i högre utsträckning än äldre. Bortsett från när vi går eller cyklar bidrar resor ofta till vårt stillasittande. Särskilt bilresor, då delresor till fots till och från bilen ofta är betydligt kortare än om man åker kollektivt.

Ett sätt för människor att bli mer fysiskt aktiva är genom fysiskt aktiva resor, alltså att gå eller cykla för att transportera sig från en plats till en annan, exempelvis skolan eller till arbetet. Det är dock få vuxna, barn och unga som uppfyller aktivitetsrekommendationerna via aktiv transport.

Andelen barn (6–17 år) som använde fysiskt aktiva transporter mer än 60 minuter per dag var 3 procent under år 2023. Andelen vuxna (18–84 år) som använde aktiva transportsätt mer än 30 minuter per dag var lite drygt 12 procent samma år. Det är en liten ökning jämfört med

2021 och ungefär jämförbar med 2022. Sett över en längre tidsperiod har andelen dock minskat för såväl vuxna som barn.

I april 2018 införde regeringen en strategi för levande städer, vilket innebar nya etappmål för hållbar stadsutveckling. Ett av målen är att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik (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 den statistiska felmarginalen. Att målnivån tycks vara nådd beror dock främst på ett minskat resande med inrikesflyg, och inte på en ökat resande med kollektivtrafik, gång och cykel. I januari 2025 presenterade regeringen en ny strategi för levande och trygga städer. Den nya strategin har inga särskilda etappmål för kollektivtrafik, gång eller cykel men understryker bland annat behovet av mobilitet för en tillgänglig stad, och vikten av att skapa trygga skolvägar och en stadsmiljö som även i övrigt inbjuder till ökad fysisk aktivitet (Regeringen 2025b).

Tillgången till digital infrastruktur förbättras stadigt.¹² Post- och telestyrelsens (PTS) prognoser tyder på att enbart två av tre delmål för bredbandsutbyggnadens 2025-mål kommer att nås. 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. Dessutom kan vi konstatera att bredbandsstrategins mål om stabila mobila tjänster i hela Sverige 2023 sannolikt inte uppfylldes eftersom prognosen enbart visade på 95 procents uppfyllnad i slutet av 2023. Tillgång till digital infrastruktur uppvisar dock totalt sett en positiv utveckling över tid.

Distansarbete 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-handels-omsättning 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.

En tillgänglighet för alla

Utvecklingen av kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning bedöms ha en neutral utveckling. Bedömningen utgår från tre delmål: (1) upplevd användbarhet, (2) information om tillgänglighet och (3) tillgängliga hållplatser och bytespunkter. Årligen följer vi upp ett av dem. Det sammanlagda utfallet ges av det vanligaste utfallet (typvärdet) av de 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 2024a). Delmålet tillgängliga hållplatser följdes upp till måluppföljningen 2023 och gick i

¹² PTS metod för beräkning har ändrats över tid, varför utvecklingen över tid bör tolkas med försiktighet.

positiv riktning framför allt på grund av en positiv utveckling gällande regelutveckling och uppföljningssystem för tillgängliga hållplatser, men också reella åtgärder (Trafikanalys 2023b).

Årets uppföljning innehåller en uppdatering av delmättet information om tillgänglighet, som nu har genomförts för tredje gången. 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. 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.

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

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. 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.

Män äger fler bilar än kvinnor, har en högre körkortsandel och deras körsträckor är också längre. Dessa skillnader har dock avtagit över tid. Noterbart är dock att skillnaderna i bilinnehav och körkortsinnehav ökar igen 2024. När det gäller körkortsinnehavet är ökningen av skillnaden tydligast för åldersgruppen 18–24 år, där ökningen var nästan en procentenhet för män jämfört med kvinnor. För denna åldersgrupp har ökningsgraden dessutom 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.

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 2013–2023. 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.

Att röra sig i transportsystemet innebär risker, som utöver själva trafiken innebär en otrygghet. Denna otrygghet kan vara såväl objektiv som subjektiv. När det gäller den objektiva tryggheten har vi valt att redovisa andelen som utsatts för våldsbrott i kollektivtrafik. På grund av metodförändringar i undersökningen som ligger till grund för statistiken är det svårt att säga hur utvecklingen sett ut, men det förefaller som att det skett en försämring över tid för män. Detta förändrades 2024. För män minskade andelen då 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 sedan mätningen började 2011. På grund av osäkerheter i undersökningen väljer vi här att tolka det senaste årets uppgifter med försiktighet.

Det finns även ett mått i Nationella trygghetsundersökningen (NTU) som knyter an upplevd otrygghet till transportsystemet. Andelen 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 har legat relativt stabilt över tid, andelen har ökat med två procentenheter både för kvinnor och män från 2012 till 2024. En viss nedgång noteras också för 2024 för kvinnor med tre procentenheter medan andelen för män var oförändrad jämfört med 2023. Män upplever generellt en något högre grad av trygghet än kvinnor.

Även om skillnaderna mellan mäns och kvinnors resmönster ser ut att minska över tid är det samtidigt viktigt att fånga upp både mäns och kvinnors erfarenheter i de beslutsprocesser som styr transportsystemets utveckling. Andelen kvinnor i ledningsgrupper och styrelser för statliga myndigheter och bolag har i huvudsak varierat mellan 40 och 50 procent sedan 2011. För 2023 ökade andelen kvinnor i ledningsgrupp till över 50 procent, medan andelen i styrelser minskade till närmare 40 procent både 2023 och 2024.

Andelen kvinnor i såväl politisk ledning som i förvaltningsledning bland de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) ökade tydligt 2023 och låg då på sin högsta nivå sedan mätningen började 2014. Under 2024 minskade andelen åter till strax över 40 procent. I politisk ledning uppgick nivån för första gången över 40 procent 2023. Denna nivå bibehålls under 2024.

På kommunal nivå märks däremot ingen större utveckling över tid. Här är representationen av kvinnor också lägre än på regional och statlig nivå. Knappt en tredjedel i de politiska ledningarna och en bit under 40 procent i förvaltningsledningar var kvinnor. Om hänsyn tas till den statistiska osäkerheten ser vi inga skillnader mellan åren.

Den sammanvägda bedömningen är att tillgängligheten för alla inte har utvecklats i någon tydlig riktning sedan målen antogs.

Energieffektivitet

Hänsynsmålets nyckelindikator Energieffektivitet används även för att komplettera bedömningen av funktionsmålets utveckling. Energieffektiviteten i transportsystemet har i vissa avseenden förbättrats sedan de transportpolitiska målen antogs för 15 år sedan. Det sker förbättringar framför allt inom vägtrafiken. Det finns inga tecken på överflyttning av transporter till mer energieffektiva trafikslag. För en fördjupning av uppföljningen för denna indikator hänvisar vi till redovisningen under hänsynsmålet nedan.

Sammanvägd bedömning

Funktionsmålets tillstånd bedöms sammantaget ha haft en negativ utveckling sedan målen antogs. Mest oroväckande är utvecklingen av transportsystemets standard och tillförlitlighet. Under 2024, liksom under föregående år, ett år med en normal trafikering av järnvägstrafiken, fortsätter den negativa utvecklingen som funnits en längre tid med bristande tillförlitlighet. En negativ tendens finns även för vägtrafiken. Detta är bekymmersamt då det kan ses som ett symptom på ett transportsystem som inte uppfyller de grundläggande krav som ställs på det.

Tillgängligheten för persontransporter har generellt haft små förändringar. Tillgänglighet till arbete (regionförstoring) fortsätter att utvecklas och tillgängligheten till skola och service ligger på en hög nivå för de flesta delarna av landet. Stora geografiska variationer förekommer dock och dessa skillnader tenderar att bibehållas över tid. Den lokala tillgängligheten till service har ändrats marginellt, dock positivt över tid. Den interregionala tillgängligheten har å andra sidan försämrats de senaste åren och befinner sig åter på 2013 års nivå. Den genomsnittliga vistelsetiden med inrikesflyget har legat relativt stabilt under lång tid, men sjönk till en mycket låg nivå under coronaåren. Den har ökat sedan 2020 men har ännu inte nått upp till nivån innan coronapandemin. Under 2023 minskade den genomsnittliga vistelsetiden återigen och sjönk ytterligare 2024. Samtidigt finns det få tecken som tyder på en förbättring vad gäller möjlighet att resa för personer med funktionsnedsättning men noterar samtidigt, av allt att döma, en positiv utveckling av länstrafikens tillgänglighetsinformation av allmänintresse, såsom förseningar och trängsel. Den sammanvägda bedömningen är att tillgängligheten för persontransporter befinner sig på en något lägre men ännu jämförbar nivå som när de transportpolitiska målen antogs.

Efter några år med ökade priser 2021 för både för persontrafiken och godstrafiken har de fallit tillbaka de senaste åren. Det innebär att såväl godstransporterna som persontransporterna blir mer ekonomiskt överkomliga. Regelefterlevnaden i branschen får dessutom betecknas som hög och företagens ekonomi tyder på att man generellt har ekonomiska förutsättningar att möta framtidens utmaningar. Samtidigt noterar vi att minskningen av personer som innehar C- och D-körkort fortsätter, medan innehavarnas medianålder fortsätter att öka. Även om antalet personer med C- eller D-behörighet fortfarande teoretiskt vida överstiger branschens behov kommer vi att så småningom nå en kritisk lägsta nivå om nuvarande utveckling fortsätter, eftersom vi vet att en stor andel av personerna som har nödvändig behörighet inte står till transportbranschens förfogande utan är verksamma i andra yrken och branscher.

Digitaliseringen fortsätter att utvecklas positivt, vilket ökar möjligheterna att uppnå tillgänglighet utan transporter. Tyvärr ser vi samtidigt en hälsorisk i tendenserna till ökat stillasittande och minskat aktivt resande. Transportsektorn uppvisar en del små positiva tecken till ökad energieffektivitet, men resultaten är ännu blygsamma både i termer av trafikslagens energieffektivitet och i form av överflyttning till mer energieffektiva färdssätt. För samtliga mått och indikatorer finns tydliga tecken på geografiska tillgänglighetsskillnader, skillnader som också tenderar att öka över tid. Regioner med en relativt god tillgänglighet tenderar att utvecklas positivt medan regioner med sämre förutsättningar utvecklas negativt eller i en lägre positiv hastighet.

2.4 Hänsynsmålet

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

Hänsynsmålet består på samma sätt som det övergripande målet och Funktionsmålet av ett antal komponenter som fångas av indikatorer och mått. Precis som föregående år är Trafikanalys bedömning att transportsystemet inte närmat sig hänsynsmålet sett ur alla relevanta perspektiv. Växthusgasutsläppen har minskat, och trafiksäkerheten förbättrats, men för båda dessa aspekter är utvecklingstakten inte tillräcklig för att det ska vara troligt att uppsatta etappmål nås i tid. Vad gäller växthusgasutsläppen har dessa dessutom ökat kraftigt i inrikestrafiken under 2024.

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

Växthusgasutsläpp och energieffektivitet

Sedan 2009 har energieffektiviteten inom transportsektorn utvecklats positivt vad gäller person- och godstransporter på väg. Utvecklingstakten är dock låg i förhållande till de förhoppningar som ställs på att effektivisering ska bidra till att uppnå uppställda etappmål. I årets uppföljning av energiintensiteten i transportarbetet fram till 2023 syns en tydlig fortsatt återhämtning av beläggningstalen för personresor med både inrikes luftfart och järnväg så att energiintensiteten åter minskade för dessa resor.

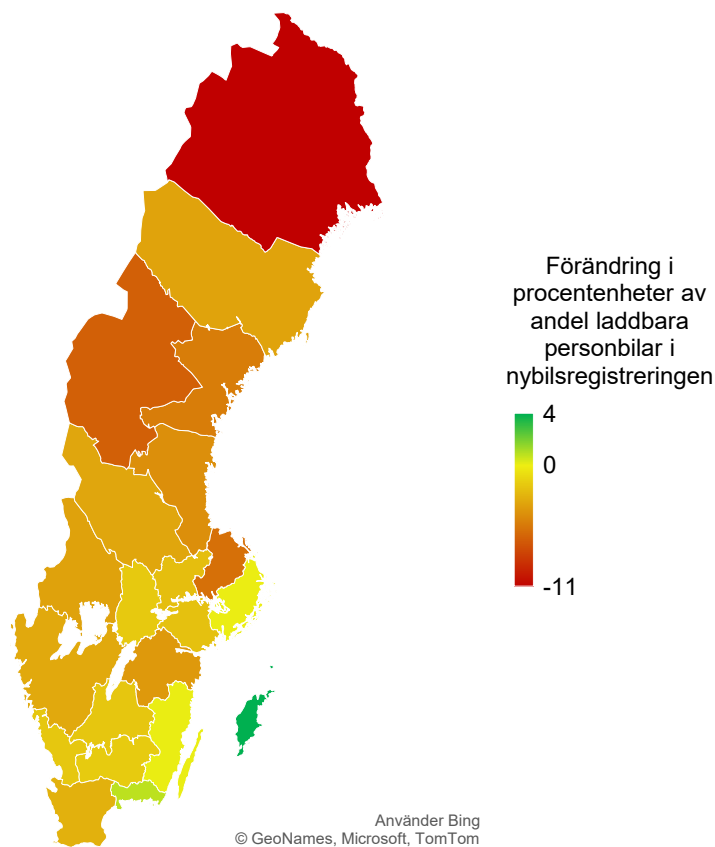
Även i lokal- och regional kollektivtrafik har beläggningstalen nu återhämtat sig efter pandemin, vilket minskat energianvändningen per personkilometer. Samtidigt har tillgängligheten utan transporter förstärkts när fler har kunnat arbeta och delta i möten och utbildningar på distans än innan pandemin. Den ökade digitala tillgängligheten är det tydligaste tecknet på en utveckling mot ett mer transporteffektivt samhälle, men här behöver ytterligare tid efter pandemin passera innan vi ser vilka de långvariga effekterna blir. Under 2023 såg vi en tydligare återgång till arbetsplatser, en viss minskning i arbete hemifrån och en viss försvagning i e-handeln jämfört med de närmast föregående åren. E-handeln har åter växt en del under 2024, men återgången till arbetsplatserna har fortsatt, och arbete hemifrån fortsätter minska under 2024.

Energianvändningen per utfört transportarbete har alltså sjunkit främst inom vägtrafiken. Under 2023 syns ett trendbrott avseende godstransporter på väg, där energiintensiteten ökat något jämfört med föregående år, vilket möjligen kan bero på en minskning av godsflöden på grund av lågkonjunktur. På längre sikt är dock effektiviseringen påtaglig. Men på systemnivå tycks denna effektivisering snarast ha bidragit till en ökad konkurrenskraft för godstransporter på väg. Mer än hälften av godstransportarbetet sker nu på väg, medan de ännu energi-effektiva godstransporterna med järnväg och sjöfart fortsätter att minska sina andelar sedan målen antogs. Även här syns dock ett trendbrott 2023, då vägtrafikens andel sjönk marginellt. Resultatet måste tolkas med försiktighet då metoderna för att fastställa transportarbetet också utvecklas, men det syns i varje fall inga tecken på energieffektivisering på systemnivån.

Den minskade reduktionsplikten som infördes 1 januari 2024, i kombination med sänkta drivmedelsskatter, har enligt preliminära beräkningar lett till kraftigt ökade växthusgasutsläpp under 2024. Dock har inte ökningen blivit fullt så stor som regeringens egna uppskattningar från hösten 2023 förutspådde. Reduktionsplikten kommer åter att höjas från och med den 1 juli 2025, vilket väntas göra att utsläppen minskar på nytt. Men i den nya reduktionsplikten får även el som laddats vid publika laddstationer räknas in, vilket gör det svårt att uppskatta hur stor effekten faktiskt blir i form av ökad biodrivmedelsinblandning. Energimyndigheten arbetar för närvarande med ett förslag på föreskrift på hur reduktionsplikten ska utformas. När utsläppen från den förbränningsmotorbaserade fordonsflottan nu ökat igen är det extra angeläget att övergången till elektrifierade fordon påskyndas. Den utvecklingen har dessvärre också fortsatt åt fel håll under 2024.

I förra årets uppföljning noterades att utvecklingen mot en allt högre andel laddbara personbilar i nybilsregistreringen bromsat in under 2023. Andelen i riket steg ändå med 4 procentenheter, men minskade i åtta av länen. Inbromsningen har fortsatt under 2024, och för första gången sjönk andelen laddbara personbilar i nybilsregistreringen i riket med en procentenhet jämfört året innan. Minskningen sker nu också i nästan hela landet, och störst är förändringen i Norrbotten.

Endast i två län, Gotlands och Blekinge län, ökar andelen, och i två län, Stockholm och Kalmar, har den varit oförändrad (Figur 2.6). Elektrifieringen är tänkt att stå för en betydande del av den nödvändiga minskningen av växthusgasutsläpp de närmaste åren, och det kommer att behövas kraftfulla åtgärder för att åter öka takten. I dagsläget finns det inget som tyder på att det nationella etappmålet om 70 procents minskning av växthusgasutsläppen från inrikes transporter exklusive inrikes flyg kommer att nås.



Figur 2.6. Förändringen i andel laddbara fordon i respektive län mellan 2023 och 2024. I hela riket var andelen laddbara fordon (elbilar och laddhybrider) 57%, jämfört med 58% året innan. Totalt uppgick nybilsregistreringen till 277 338 personbilar under 2024. Källa: Trafikanalys (2025b).

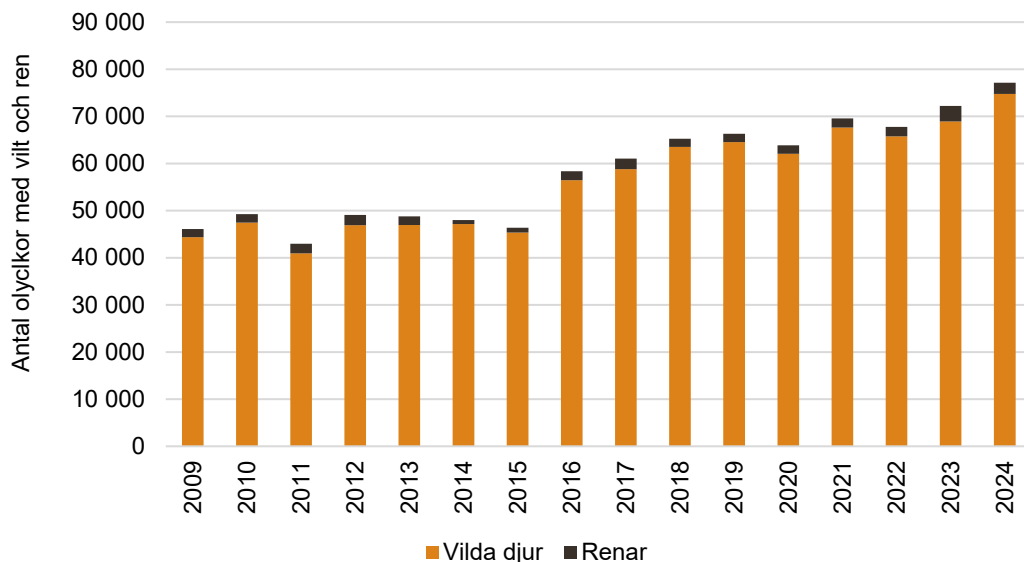
I och med att Sverige nu har jämförelsevis låga drivmedelskostnader (M Sverige 2025), är incitamenten för att äga laddbara bilar lägre i Sverige än i många av våra grannländer. Dessutom har den svenska kronan de senaste åren försvagats mot exempelvis euron. Trots relativt låga elpriser sker därför en omfattande export av relativt nya laddbara personbilar. De senaste åren har det exporterats drygt 32 000 elbilar och knappt 52 000 laddhybrider. De flesta av dessa har varit i trafik i mindre än fem år, och har en gång köpts med olika typer av miljöbilspremier (Trafikanalys 2025a).

Beträffande utsläppen från utrikes resor och transporter beräknas dessa preliminärt fortsatt vara på jämförbar nivå som den som rådde vid tidpunkten för när målen antogs. Eftersom den statistik som används för att beskriva utsläppen från utrikes sjöfart baseras på bunkringsvolymerna snarare än på hur omfattande trafiken är bedömer vi tills vidare indikatorns utveckling baserat på de sammanlagda växthusgasutsläppen från inrikes och utrikes transporter. Trafikanalys avser att övergå till ett annat nyckelmått för utrikes transporter, då utvecklingen av det så kallade Shipair-verktyget från SMHI medger en utsläppsberäkning från sjöfarten som bättre speglar utsläppens utveckling.

Påverkan på naturmiljön och människors livsmiljö

Det finns inga tydliga tendenser till att transporternas inverkan på naturmiljön utvecklats på något avgörande sätt varken till det bättre eller sämre sedan de transportpolitiska målen antogs. Trafikverket bedömer i det senaste årets miljörapport (Trafikverket 2025c) att transportinfrastrukturens landskapsanpassning minskat något, bland annat beroende på en fortsatt spridning av invasiva främmande arter. Vi delar den bedömningen, men anser att tillståndet totalt ändå är på en jämförbar nivå som när målen antogs. Dock noteras utvecklingen som ett orosmoment som kan leda till att bedömningen av indikatorn ändras i kommande uppföljningar.

Trafikanalys bedömning kompletteras med ett antal mått som försöker fånga in specifika aspekter av landskapsanpassningen. Åtgärdstakten för landskapsanpassningsåtgärder för att motverka barriäreffekter ökade åter marginellt under 2024 och ligger fortsatt något över nivån då målen antogs. Men bland de andra kompletterande måtten ser vi återigen en rekordhög nivå för antalet trafikolyckor med vilt och ren (Figur 2.7).



Figur 2.7. 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 (2025c).

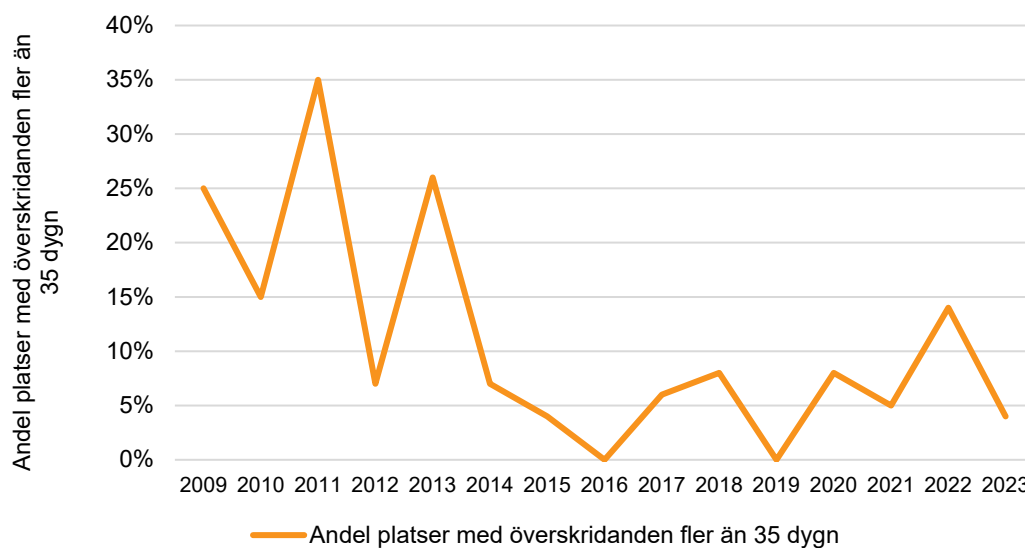
Om vi jämför antalet olyckor med vilt och ren i genomsnitt under åren 2009 till 2011, med genomsnittet för 2022 till 2024 så visar det på en ökning av antalet olyckor med 57 procent. Trafikarbetet på väg har också ökat under perioden, och Trafikverket menar att det är den främsta förklaringen till det 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. Också avseende viltolyckor behöver det ske ett trendbrott om inte bedömningen av indikatorn ska gå från neutral till negativ utveckling i framtiden.

När det gäller människors livsmiljö ökar befolkningen snabbast i tätorter där det finns störst problematik med buller och luftföroreningar från transporter. Därmed kan fler personer bli exponerade för problematiska nivåer, även om det finns en långsiktig trend att problemen med framför allt luftföroreningar som kvävedioxid och de minsta partiklarna minskar i stadsmiljön. Trafikanalys gör i år för första gången tolkningen är att utsattheten för buller är större nu än

när målen antogs, och det leder till en negativ bedömning av indikatorn *Påverkan på människors livsmiljö*.

Buller från väg- och spårtrafik i Sverige beräknas under ett år orsaka cirka 500 förtida dödsfall till följd av hjärtinfarkt eller stroke. Detta drabbar oftast äldre personer, och de som dör i förtid beräknas i genomsnitt ha förlorat åtta levnadsår. Personer med låg inkomst är mer störda av buller än personer med hög inkomst. 8,1 procent av femtedelen med lägst inkomst uppger att de har svårt att sova/blir väckta jämfört med 3,6 procent bland femtedelen med högst inkomst. Större andel kvinnor (5,5 procent) än män (4,4 procent) har svårt att sova/blir väckta (Folkhälsomyndigheten 2023).

Vi kan se en minskad negativ påverkan på människors livsmiljö vad gäller halter av kvävedioxid och partiklar. Halterna av kvävedioxid i gaturummet mätt som årsmedelvärde är under miljökvalitetsnormen vid samtliga rapporterade mätpunkter och andelen mätpunkter över miljökvalitetsmålets precisering har minskat kraftigt sedan det transportpolitiska målet antogs. Färre platser har överskridanden av miljökvalitetsnormen vad gäller både PM₁₀ och PM_{2,5} jämfört med när det transportpolitiska målet beslutades, men utvecklingen har inte varit entydigt positiv. Enligt de senast tillgängliga mätningarna från 2023 har andelen mätpunkter där miljökvalitetsnormen för större partiklarna överskridits fler än 35 dygn åter minskat (Figur 2.8).



Figur 2.8. Andel platser i gaturum där miljökvalitetsnormen för PM₁₀ överskridits fler än 35 dagar per år. Åren 2009–2023.

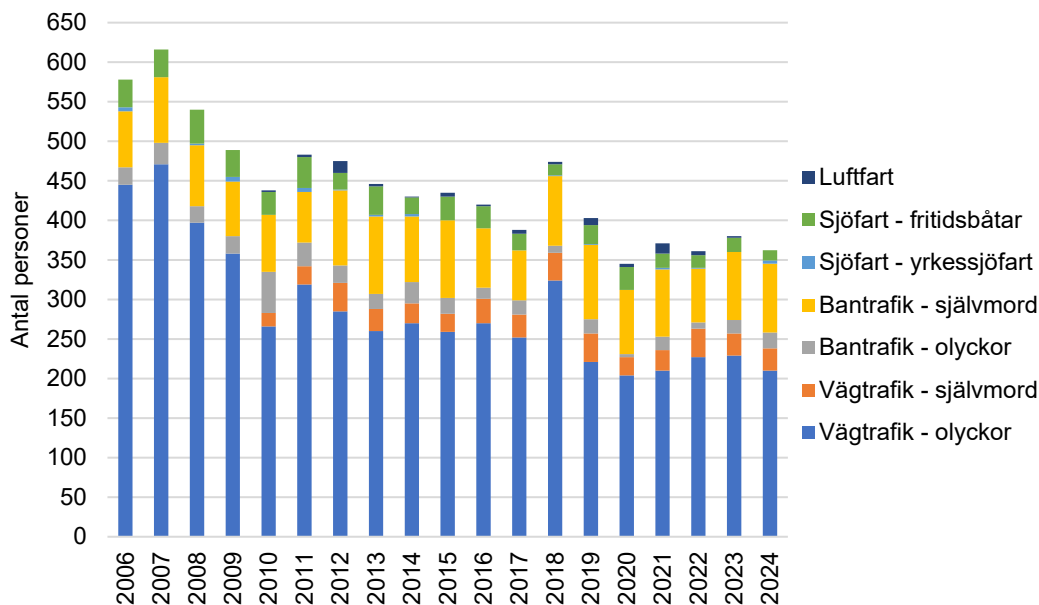
Källa: Bearbetning av Naturvårdsverket (2024a).

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

Omkomna och allvarligt skadade

Enligt regeringsbeslut om nytt transportpolitiskt etappmål för trafiksäkerhet (Regeringen 2020), är målen för de olika trafikslagen följande: jämfört med medelvärdet för åren 2017–2019 ska antal omkomna i samtliga trafikslag, var för sig, halveras till 2030. Suicid inkluderas i de omkomna *enbart* i bantrafiken. Antal allvarligt skadade ska under samma period minska med 25 procent i respektive trafikslag.

Under 2024 omkom (preliminärt) 362 personer i alla trafikslag sammantaget, en minskning med 18 personer jämfört med 2023 (–5 procent, Figur 2.9). Av de omkomna omkom 247 personer i olyckor och 115 i självmord.



Figur 2.9. Antal omkomna i de olika trafikslagen, åren 2006–2024 (preliminärt för 2024).

Källa: Transportstyrelsen (2025)

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

Antal omkomna totalt i alla trafikslag har sedan 2007 minskat med 37 procent.¹³ 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.

Allvarligt skadade går inte att på något enkelt sätt sammanfatta för alla trafikslag, men vägtrafiken dominerar stort även där med några hundra eller några tusen skadade (beroende på vilket mått som används) mot relativt små tal i övriga trafikslag.

I vägtrafiken omkom 210 personer i olyckor under 2024, mot 229 året innan. Målet om en halvering av antal omkomna är ännu realistiskt för vägtrafiken, om utvecklingen fram till 2030 följer nedgången de senaste två decennierna. Men när vi följer det löpande treårsmedelvärdet över antalet omkomna i vägtrafiken ser vi att det legat på samma nivå de senaste två åren.

Antal omkomna i bantrafiken ökade marginellt under 2024 jämfört med året innan. Totalt omkom 107 personer i bantrafiken, 20 personer i olyckor och 87 i självmord. Under 2023 var antalet omkomna 103 personer. Etappmålet till 2030 motsvarar att maximalt 48 personer ska omkomma i bantrafiken, vilket alltså är mer än en halvering jämfört med 2023. Bantrafikens måluppfyllelse kommer att vara helt avhängig av att minska självmorden, och är också det främsta skälet till att vi markerar den långsiktigt positiva utvecklingen av indikatorn med ett varningsmärke.

Enligt preliminära uppgifter omkom ingen i person i luftfarten under 2024, varken i det som benämns linjefart och charter eller inom övrigt flyg. Ser vi till medelvärdet per år över antal omkomna under 2022–2023 är därmed etappmålet nivå för 2030 uppnådd. Ett enskilt år med många olyckor kan dock förändra den bilden.

¹³ 2007 var basåret för de tidigare etappmålen och i praktiken användes genomsnittet 2006–2008 som ett basvärde vid utvärdering av målen.

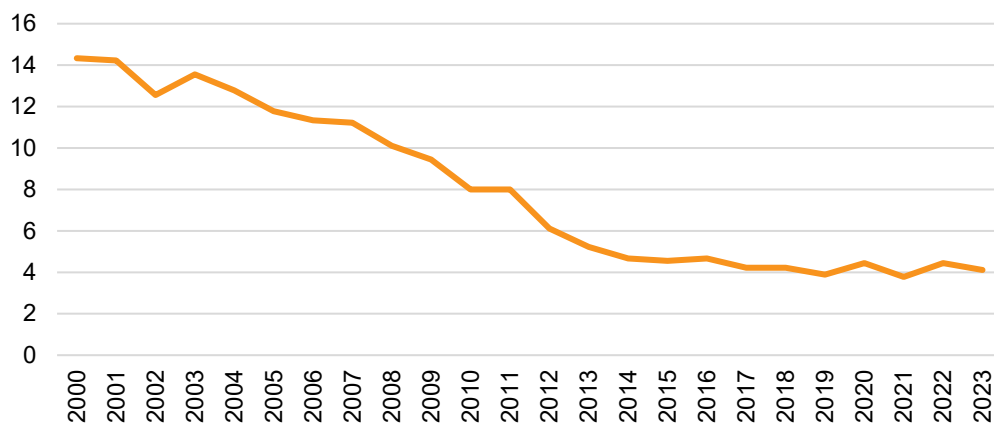
När det gäller sjöfarten är det fritidssjöfarten som dominerar antalet omkomna. De senaste tre åren har fem personer omkommit i yrkessjöfarten, men 47 personer i fritidssjöfarten.

Män är kraftigt överrepresenterade bland omkomna i transportsystemet. Under 2024 uppgick andelen män bland omkomna i vägtrafikolyckor till 76 procent. Kvinnors inställning och beteenden kring trafiksäkerhet talar för att de är mindre riskbenägna i vägtrafiken jämfört med män. I bantrafiken är i skrivande stund inte uppdelning på kön färdig för 2024, men de senaste tio åren har ungefär 70 procent av de omkomna (i olyckor och självmord sammantaget) varit män. Alla de 13 personer som omkom i fritidssjöfarten under 2024 var män, och under hela perioden 2006–2024 har 95 procent av de omkomna varit män. I yrkessjöfart och luftfart registreras inte kön på omkomna.

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

Vi har redan i tidigare måluppföljningar kunnat visa att barn alltmer sällan omkommer i trafikolyckor. Enligt den senast tillgängliga officiella statistiken (Trafikanalys 2024c) har antalet barn och unga under 18 år som omkommer i vägtrafikolyckor per år mer än halverats sedan de transportpolitiska målen antogs 2009, om vi ser på utvecklingen genom ett rullande treårsmedelvärde (Figur 2.10).

En del av förklaringen till denna nedgång tycks dock vara att barn i minskande utsträckning rör sig på egen hand i trafikmiljöer. Andelen skolresor och fritidsresor med gång och cykel har minskat för de yngre barnen, samtidigt som skjutsandet med bil har ökat. Det tycks dock som att den positiva utvecklingen mot färre antal omkomna barn i vägtrafikolyckor har stannat av efter 2016.



Figur 2.10. Antalet barn och unga under 18 år som omkommit i vägtrafikolyckor, räknat som ett rullande treårsmedelvärde, 2000–2023. Värdet ett givet år avser medelvärdet av det året och de två föregående åren. Källa: Bearbetning av Trafikanalys (2024c).

Sammanvägd bedömning

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

För *Växthusgasutsläpp* är bedömningen baserat på preliminära siffror som visar att utsläppen ökat kraftigt från inrikes transporter jämfört med föregående på grund av sänkt reduktionsplikt och sänkta drivmedelsskatter. En avstannande elektrifiering i nyregistreringen av personbilar

och rekordhög export av laddbara personbilar bidrar till att flottan inte ställs om så fort som skulle kunna vara möjligt. Sannolikheten för att det nationella etappmålet för inrikes transporter till 2030 ska nås i tid har minskat ytterligare, och ingenting tyder nu på att det kommer att ske.

Dessutom har utsläppen ökat från utrikes flygresor där återhämtningen efter pandemin fortsatt under 2024. Bedömningen är att utsläppen från utrikes sjöfart ökat marginellt jämfört med 2023 då både antalet anlöp och den totala bruttodräktigheten för anlöpande fartyg gått upp något jämfört med föregående år.

Energieffektiviteten ökar främst i vägtrafiken. En fortsatt elektrifiering och utskrotning av äldre fordon bidrar till att personresorna på väg effektiviseras, och på godssidan spelar också längre och tyngre lastbilar en roll för utvecklingen. Men på systemnivå har vägtrafikens andel av transportarbetet på godssidan ökat på senare år, vilket motverkar energieffektiviseringen. Beläggningstalen inom inrikes luftfart och inom järnvägstrafiken var 2023 uppe på nivåer som gör att energiintensiteten är i nivå med tiden innan pandemin, men samtidigt tycks andelen persontransportarbete som sker på väg ligga kvar på en högre nivå än innan pandemin.

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

Indikatorn *Påverkan på människors livsmiljö* har ett par nyckelmått som uppvisar en positiv utveckling. Det gäller främst luftföroreningar i tätorter, där halter av både partiklar och kvävedioxidhalter utvecklas i önskvärd riktning. Dock tycks bullerproblematiken förvärras över tid och bedöms nu vara på en försämrad nivå i förhållande till när målen antogs. Här finns också betydande skillnader över landet.

Under 2024 omkom 362 personer i hela transportsystemet. Sedan 2007 har antalet omkomna, inklusive självmord, minskat med 37 procent. I vägtrafiken omkom 210 personer, vilket är en minskning från 229 året innan. Om utvecklingen fortsätter som de senaste två decennierna, är målet om en halvering av dödsfallen realistiskt till 2030. I bantrafiken ökade antalet omkomna från 103 till 107 mellan 2023 och 2024. För att nå målet om max 48 omkomna 2030 måste dödsfallen halveras, och här krävs minskning av självmorden.

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

3 Slutsatser och utvecklingsbehov

3.1 Slutsatser

Samhällsekonomisk effektivitet och ETS 2

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

En del av dessa externa kostnader kopplas till transporternas växthusgasutsläpp. Sjöfarten och luftfarten har nu börjat omfattas av handelssystem som kan sägas internalisera kostnaden för att ställa om till fossilfrihet. Under 2027 ska också ett nytt handelssystem, ETS 2, introduceras som kommer att omfatta bland annat vägtrafikens utsläpp. När ett fungerande handelssystem finns på plats rekommenderar ASEK-gruppen att koldioxidkostnaden betraktas som internaliserad för vägtrafiken.

Inom ramen för uppdraget att analysera transportsektorns samhällsekonomiska kostnader avser Trafikanalys att under 2025 göra en fördjupad analys som bland annat ska belysa av hur vi hanterar koldioxidvärderingen i samband med att ETS 2 etableras.

En grundläggande tillgänglighet för alla

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

Uppföljningen visar att utvecklingen av funktionsmålet är övervägande negativ. Två av fem nyckelindikatorer har utvecklats negativt, medan de övriga tre visar en horisontell utveckling. Totalt sett pekar fyra indikatorer mot en försämring över tid, fyra är horisontella och två visar förbättring.

Genom att blicka bakåt till 2009 när målet antogs kan vi konstatera att transportsystemets standard och tillförlitlighet har försämrats efter en tidigare positiv utveckling. Punktligheten för persontåg har minskat till historiskt låga nivåer, och godstågstrafiken visar också låg punktlighet. Totalstoppen i vägnätet har ökat, vilket indikerar en försämrad tillförlitlighet.

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

Godstransportflödena är stabila över tid, men transportkostnaderna har ökat, särskilt under pandemin. Trots detta har transportkostnadernas andel av produktionskostnaderna varit relativt stabil. Det finns en oro inom branschen för att täcka framtida behov av arbetskraft, särskilt för bussförare.

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

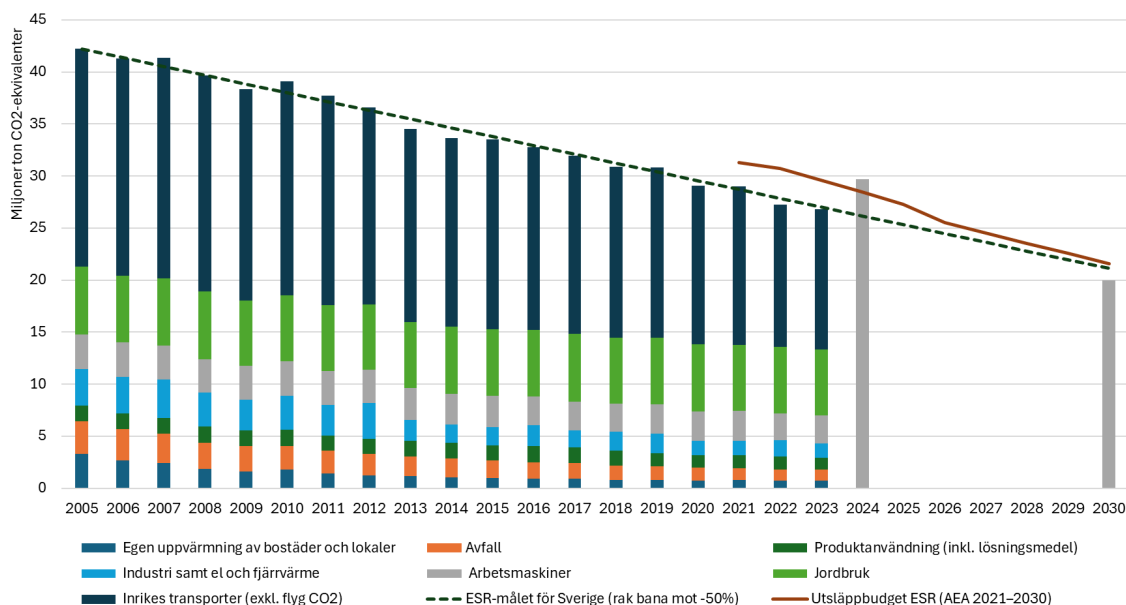
Skillnaderna mellan mäns och kvinnors resmönster minskar över tid, men män kör fortfarande mer bil och kvinnor reser mer som passagerare. Tryggheten i transportsystemet varierar, och det finns en ökad upplevd otrygghet bland kvinnor.

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

Växthusgasutsläppen och måluppfyllelsen

EU:s 55-procentpaket innebär att utsläppen från den icke handlande sektorn till år 2030 ska halveras jämfört med 2005. I och med beslutet att minska reduktionsplikten och sänka drivmedelsskatter från 1 januari 2024 har Sveriges utsläpp från den icke handlande sektorn nu tydligt avvikit från banan mot ESR-målet (Figur 3.1).

ESR-målet är dock inte bara uttryckt som en målnivå som ska vara nådd år 2030, utan styrningen mot målet sker genom en uträknad utsläppsbana, med årliga utsläppsutrymmen. Om ett land överpresterar i förhållande till den tilldelade utsläppsbudgeten kan denna överprestation användas för att kompensera för underprestationer (för höga utsläpp) andra år, eller säljas till annat EU-land som behöver utöka sitt utsläppsutrymme. Sverige har under åren 2021–2023 byggt upp en överprestation i förhållande till det tilldelade utsläppsutrymmet på cirka 8,5 miljoner ton. Den överprestationen har nu börjat att tas i anspråk då vi under 2024 enligt preliminära uppskattningar underpresterar i förhållande till utsläppsutrymmet (Figur 3.1).



Figur 3.1. Sveriges utsläpp av växthusgaser (miljoner ton CO₂-ekvivalenter) i icke-handlande sektor 2005–2024, samt en rak utsläppsbana för det svenska ESR-målet avseende en 50% lägre utsläppsnivå 2030 än 2005, och banan för den svenska utsläppsbudgeten inom ESR åren 2021 – 2030. Stapeln för 2030 i figuren visar Sveriges utsläpp om det nationella etappmålet för utsläppen från inrikes transporter exklusive flyg ha uppnåtts 2030, men inga ytterligare utsläppsminskningar uppnåtts i övriga delsektorer efter 2024. Utsläppen 2024 preliminära uppskattningar.

Källa: 2005–2023 Naturvårdsverket (2024b), 2024 preliminär uppskattning baserat på Trafikverket (2025e) och antagandet att arbetsmaskinernas utsläpp ökat i samma omfattning som vägtrafikens.

Det är också möjligt att utöka utsläppsutrymmet genom att avstå från att auktionera ut utsläppsrätter inom ETS 1, och i stället överföra motsvarande utrymme till ESR-sektorn. Det gör att förordningens krav kan uppfyllas, även om nivån på utsläppen 2030 blir högre än 50 procent av 2005 års nivå.

Det är för närvarande regeringens avsikt att Sverige ska uppfylla ESR-åtagandet genom att utnyttja dessa flexibiliteter, vilket innebär att Sveriges utsläpp från ESR-sektorn 2030 kommer att vara högre än 50 procent av 2005 års utsläpp. Så budgetmålet kan komma att nås, men punktmålet avseende 2030 kommer sannolikt inte att nås.

Om Sverige skulle lyckas uppnå det befintliga nationella etappmålet för transportsektorn till 2030 skulle ESR-målets punktnivå avseende 2030 (–50% jämfört med 2005) däremot nås med viss marginal. Detta även om utsläppen från övriga delsektorer i ESR inte skulle minska sina utsläpp alls efter 2024 (Figur 3.1).

Under det senaste året har det också blivit tydligt att Sverige kommer få svårt att uppnå åtaganden inom en av de andra delarna av 55-procentspaketet. Det är upptaget av koldioxid i skog och mark som inte utvecklas på ett sätt som krävs för att klara målet i LULUCF-förordningen. Det har en direkt inverkan på ESR-sektorn, eftersom en underprestation inom LULUCF automatiskt överförs som en skärpning av åtagandet inom ESR. Om Sveriges ESR-åtagande skärps, kommer det påverka vad som behöver uppnås inom sektorerna inrikes transporter, arbetsmaskiner och jordbruk. Övriga delsektorer har redan minskat sina utsläpp så att det inte längre finns så många ton att hämta där.

Ingen kan idag säga exakt vad ESR-målet kommer att innebära för transportsektorn, eftersom det påverkas av utvecklingen inom LULUCF-sektorn och möjligheterna att använda flexibiliteter. Det talar för att det fortsatt behövs ett tydligt nationellt delmål för sektorn, som transportsystemets aktörer kan förhålla sig till. Det kan av samma skäl finnas anledning att överväga ett etappmål till 2030 också för jordbrukets utsläpp inom ESR. Potentialen för jordbruket att minska utsläppen till 2030 är dock begränsad.

Regeringen presenterade nyligen Livsmedelsstrategin 2.0 där det finns tydliga ambitioner att ta fram mål för ökad inhemsk livsmedelsproduktion bland annat av försörjningstrygghetsskäl (Regeringen 2025a). Om produktionen av kött, mjölk och grönsaker ska öka är det särskilt angeläget att utsläppen per producerad enhet nu börjar minska påtagligt.

Trafikanalys bedömning är att en accelererad minskning av växthusgasutsläppen från transportsektorn kommer att vara nödvändig för att Sverige ska nå ESR-målen. Det går inte att se någon annan möjlighet att uppnå ESR-målen inom Sverige än att kraftigt minska användningen av fossila drivmedel i transportsektorn. Det kan göras genom en ökad andel biodrivmedel och andra förnybara drivmedel, samt genom en fortsatt snabb elektrifiering.

Höjningen av reduktionsplikten från halvårsskiftet 2025 är ett steg i rätt riktning, men kommer inte att vara tillräckligt om kraven på ESR-sektorn höjs till följd av underprestation inom LULUCF. Ett handelssystem för utsläppsrätter kan vara ett verksamt styrmedel för att åstadkomma både snabbare elektrifiering och en ökad inblandning av förnybara drivmedel, utan att behöva detaljreglera omfattningen på hur mycket av utsläppsminskningarna som ska åstadkommas med respektive typ av åtgärd.

Att elektrifieringstakten bromsat in i nyregistreringen av personbilar under 2024 är oroande för utvecklingen. De nya förbränningsmotordrivna bilar som nu kommer i trafik kan förväntas ha en livslängd som sträcker sig förbi 2040. Att exporten av laddbara fordon också fortsatt att öka innebär också att prognoserna för hur snabbt fordonsflottan elektrifieras kan behöva justeras ned.

Även om de exporterade laddbara fordonen fortsätter att bidra till minskade växthusgasutsläpp där de körs nu så har de bara under ett fåtal år bidragit till minskade utsläpp från den

svenska ESR-sektorn. Det innebär att kostnaden för åtgärden med miljöbilspremier hamnar i storleksordningen 10 000–15 000 kronor per ton inhemsk utsläppsreduktion för de exporterade laddbara personbilarna. De svenska skattebetalarna kommer att få betala för de uteblivna utsläppsreduktionerna för de fordonen en gång till genom att ESR-målet bara ser ut att klaras om Sverige avstår från att auktionera ut närmare sex miljarder ton utsläppsrätter inom ETS1 och överför det utrymmet till ESR.

Då ingen av dessa kostnader bidragit till att transporternas utsläpp i Sverige verkligen minskat, kommer det bli nödvändigt att ta kostnaden en gång till efter 2030 då siktet ska tas på ESR-målet för 2040. Även om konsumenter och verksamheter för närvarande upplever låga drivmedelspriser vid pump, innebär detta att den svenska klimatpolitiken på transportområdet inte varit kostnadseffektiv.

Hälsa och trafiksäkerhet

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

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

Det är för närvarande enbart utsatthet för trafikbuller som gör att indikatorn *Påverkan på människors livsmiljö* bedöms ha utvecklats negativt sedan målen antogs, medan luftkvalitetsmåten däremot har utvecklats i positiv riktning. En fortsatt elektrifiering av fordonsflottan kan fortsätta påverka luftkvaliteten i tätorterna positivt, men även de laddbara fordonen ger upphov till slitagepartiklar från vägbana, däck och bromsar. Med avseende på buller är det främst i riktigt låga hastigheter som eldrivna fordon ger upphov till mindre buller än fordon med förbränningsmotorer, men även till detta kan elektrifieringen alltså i viss utsträckning bidra till en positiv utveckling på sikt.

Vägrafiken dominerar fortfarande trafikolyckorna med dödlig utgång. De senaste fem åren är antalet dödade i trafiken i stort sett oförändrat enligt den preliminära statistik som presenteras i denna uppföljning (Figur 2.9).

Vi har i årets uppföljning gjort bedömningen att utvecklingen går åt rätt håll, men vi ser det inte heller i år som sannolikt att alla de uppsatta etappmålen kommer att nås i tid. Antalet dödsolyckor i vägrafiken måste fortsätta minska kommande år, och antalet självmord inom bantrafiken måste minska kraftigt. Tills vi ser nya utvecklingstendenser i den riktningen kommer vi att markera den positiva bedömningen av indikatorn *Omkomna och allvarligt skadade* med ett varningsmärke.

3.2 Måluppföljningens utveckling

Behov att ersätta internationella index

Under många år har Trafikanalys bland annat använt delar av ett internationellt jämförelseindex i uppföljningen av det transportpolitiska funktionsmålet - *Global Competitiveness Index* (GCI) publicerat av World Economic Forum. Sedan ett antal år tillbaka har detta index inte publicerats. Coronapandemin anges som orsak till att det inte längre producerats, inte heller under 2024 har några nya data presenterats för GCI.

I uppföljningen har vi hittills ändå kunnat bedöma utvecklingen av våra indikatorer med stöd av andra mått, bland annat sådana som tagits fram inom ramen för Trafikanalys uppföljning av godstransportstrategin för att överbrygga brister i datatillgången. Generellt finns det också fortsatt ett behov av att ta fram nya mått. Det är framför allt mått som kan möjliggöra internationella jämförelser för bedömning av transportsektorns förmåga att bidra till företagets konkurrenskraft som måluppföljningen behöver. Ett möjligt alternativ är att använda uppgifter från ITF:s nyligen utvecklade *Transport Data Dashboard*. För tillfället finns inga tidsserier redovisade för det måttet utan det redovisas endast en ögonblicksbild av tillståndet. I årets uppföljnings-PM har viss information därifrån redovisats under indikatorn Tillgänglighet – Godstransporter. Förhoppningsvis kommer det därför att finnas ett bättre underlag att utgå från vid nästkommande måluppföljning.

Fortsatt utveckling av tillgänglighetsmått

Trafikanalys arbetar kontinuerligt med att utveckla måluppföljningen. Ett spår som inleddes 2017 i samband med redovisningen av ett regeringsuppdrag (Trafikanalys 2017) var att introducera två breda tillgänglighetsmått, ett för persontransporter (logsumma) och ett för godstransporter (generaliserad transportkostnad). En första beräkning redovisades i samband med 2019 års måluppföljning (Trafikanalys 2019) för persontransporter och 2021 för godstransporter (avseende år 2012 och 2017) (Trafikanalys 2021b). Tack vare ett utvecklingsarbete av Tillväxtverket och Trafikverket är det numera möjligt att analysera logsummor på ett relativt enkelt sätt i Tillväxtverkets verktyg Regionalanalys. I årets uppföljning har några exempel hämtats därifrån för att bedöma utvecklingen mellan 2014 och 2022. Detta spår avser Trafikanalys att återkomma till under kommande uppföljningar. På sikt kan det också innebära att vissa av de idag redovisade måtten på tillgänglighet, till exempelvis service, kan ersättas. I årets uppföljning redovisas även en uppdatering av måttet generaliserade transportkostnader för godstransporter med data från den senaste versionen av Samgods, version 1.2.2.

Eftersom nya data tillkommer ökar också möjligheten att belysa fler aspekter än tidigare. Efterfrågan på nya mått tillkommer också, exempelvis för att fånga virtuell tillgänglighet eller tillgänglighet till färdtjänst och andra serviceresor. Det finns med andra ord anledning att genomföra en mer övergripande genomlysning av de mått som bör utvecklas och inkluderas i funktionsmålets indikatorer framöver.

Landskapsanpassad infrastruktur

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

sistnämna förefaller vara en svår uppgift att bemästra, och Trafikverkets senaste bedömning är att andelen artrika vägkanter och banvallar som påverkats negativt av invasiva arter har ökat med en procentenhet jämfört med föregående års bedömning, trots ett omfattande insatsarbete.

Bland personer som arbetar med frågor kopplade till landskapsanpassning ses det som viktigt att betona att kostnaderna för att åstadkomma en anpassning är lägre, ju tidigare insatser för bevarande av natur- och kulturvärden kan sättas in. Det är väsentligt dyrare att försöka åter skapa förlorade värden än att underhålla befintliga.

Att trafikolyckorna med vilt och ren fortsätter att öka är också ett bekymmer för måluppfyllelsen. Ökningen är på en mycket högre nivå än trafikarbetets utveckling. Det kan sannolikt till stor del förklaras av växande viltstammar av vissa arter. Till det kan läggas trafikutvecklingen där både trafikarbetet på väg och på järnväg ökat mycket under de senaste årtiondena. Trafikanalys avser att inför kommande måluppföljning undersöka hur stor betydelse olika förklaringsfaktorer kan tänkas ha för viltolyckornas utveckling.

Målportalen fortsätter att utvecklas

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

Avsikten är att under 2025 fortsätta utveckla måluppföljningen på webben. Dels genom att preliminära uppgifter som publiceras i april uppdateras när officiell statistik blir tillgänglig antingen hos oss själva eller hos andra statistikmyndigheter, dels genom att ett antal kompletterande mått också tillgängliggörs.

Med portalen är det i flera fall möjligt att göra andra geografiska urval, skapa egna diagram som kan delas digitalt eller ladda ner underlagsdata för egna bearbetningar. Målsättningen är att måluppföljningens underlag ska vara till nytta för fler aktörer inom transportsektorn, och Trafikanalys avser att låta utvärdera i vilken utsträckning målportalen används. Det är ännu för tidigt att göra en sådan utvärdering under 2025, men en enkel webbenkät kommer att riktas till de som besöker portalen för att få en indikation på vad användare efterfrågar. Resultaten kan ge vägledning till den fortsatta utvecklingen.

Källförteckning

- Eurocontrol (2025) "Evolution of traffic to Asa/pacific." European aviation trends DOI: www.eurocontrol.int/publication/evolution-traffic-asiapacific.
- European Commission (2025). White paper for European Defence readiness 2030.
- Europeiska kommissionen (2024). EU imposes duties on unfairly subsidised electric vehicles from China while discussions on price undertakings continue.
- Europeiska kommissionen (2025a). Commission selects 47 strategic projects to secure and diversify access to raw materials in the EU.
- Europeiska kommissionen (2025b). Frågor och svar - kommissionen presenterar handlingsplan för att främja innovation, hållbarhet och konkurrenskraft i fordonsindustrin.
- Folkhälsomyndigheten (2023). Trafikbuller, störd av, (självrapporterat) efter ekonomi, kön och år. Andel (procent). Folkhälsomyndigheten. http://fohm-app.folkhalsomyndigheten.se/Folkhalsodata/pxweb/sv/A_Folkhalsodata/A_Folkhalsodata_B_HLV_iMiljohals_Buller/hlv1trabeko.px/table/tableViewLayout1/.
- Hagman, J. (2024, 2024-06-25). "Bakgrund till Kinas satsningar på laddbara bilar."
- Hix, S., V. Kreiling and G. v. Sydow (2024) "A new political landscape: Europe after the elections." European policy analysis DOI: www.sieps.se/publikationer/2024/a-new-political-landscape-europe-after-the-elections/.
- IOM UN Migration. (2025, 2025-03-21). "2024 is Deadliest Year on Record for Migrants, New IOM Data Reveals" Nedladdad 2025-03-21, 2025, från www.iom.int/news/2024-deadliest-year-record-migrants-new-iom-data-reveals.
- M Sverige. (2025, 2025-03-17). "Drivmedelspriser i Europa." Nedladdad 2025-03-25, 2025, från <https://msverige.se/media/pyfbgoox/m-sverige-lista-bensin-och-dieselpriiser-europa.pdf>.
- Nationella viltolycksrådet (2025). Antal hanterade viltolyckor, Nationella viltolycksrådet. Nedladdad 2025-02-25. www.viltolycka.se/statistik/antal-genomforda-uppdrag/.
- Naturvårdsverket (2024a). Partiklar (PM10) i gaturum (antal dygn över miljö kvalitetsnormen). www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/partiklar-pm10-halter-i-luft-gaturum-antal-dygn-over-mkn/.
- Naturvårdsverket (2024b). Utsläpp inom utsläppshandeln och icke-handlande sektorn. Stockholm. Nedladdad 2025-03-26. www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-i-den-handlande-och-icke-handlande-sektorn/.
- Prop. 2008/09:93 (2009). Mål för framtidens resor och transporter. Stockholm, Regeringen. www.regeringen.se/rattsdokument/proposition/2009/03/prop.-20080993/.
- Regeringen (2020). Nytt transportpolitiskt etappmål för trafiksäkerhet. Utdrag Protokoll vid regeringssammanträde 2020-02-13. I2020/00423/US, I2019/00433/US. www.trafikverket.se/contentassets/97b3a2f96ab341b590e9b1cd6d073fcf/beslut-etappmal-trafiksakerhet.pdf.
- Regeringen (2025a). Livsmedelsstrategin 2.0. Stockholm. www.regeringen.se/contentassets/77b9be17a33f4d8a804512d4aceea517/livsmedelsstrategin-2.0.pdf.

-
- Regeringen (2025b). 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.
- SCB (2024). Befolkningsrutor, befolkning efter ålder. www.geodata.se, SCB. www.geodata.se.
- Skolverket (2025). För-, grund- och gymnasieskolor. Geodata. www.geodata.se.
- Statens haverikommission (2025). Ursprung med godståg 9915 på Malmbanan. SHK 2025:01.
https://shk.se/download/18.5dc93d131948db30f8dca2/1738915269207/SHK%202025_01%20Sutrapport%20-%20Vassijaure%202.pdf.
- Stewart, P. (2025). "Trump has launched a second American revolution. This time, it's against the world." <https://carnegieendowment.org/emissary/2025/03/trump-foreign-policy-second-american-revolution-nato-un?lang=en>
- Sveriges miljömål. (2022). "Andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik." från www.sverigesmiljomal.se/etappmalen/andelen-gang--cykel--och-kollektivtrafik/.
- Tillväxtverket (2024). 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.
- Trafikanalys (2019). Uppföljning av de transportpolitiska målen 2019. Rapport 2019:6.
www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019_6-uppfoljning-av-de-transportpolitiska-malen-2019.pdf.
- Trafikanalys (2021a). 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.
- Trafikanalys (2021b). Uppföljning av de transportpolitiska målen 2021. Stockholm, Trafikanalys. Rapport 2021:6. www.trafa.se/globalassets/rapporter/2021/rapport-2021_6-uppfoljning-av-de-transportpolitiska-malen-2021.pdf.
- Trafikanalys (2022). Måluppföljningens indikatorer och mått 2022. Stockholm. PM 2022:6.
www.trafa.se/uppdrag/transportpolitiska-mal/maluppfoljningens-rapporter/.
- Trafikanalys (2023a). Fit for 55 - transportpolitikens nya ramar. Stockholm, Trafikanalys. PM 2023:9.
- Trafikanalys (2023b). Måluppföljningens indikatorer och mått 2023. Östersund. PM 2023:3.
www.trafa.se/uppdrag/transportpolitiska-mal/.
- Trafikanalys (2024a). Måluppföljningens indikatorer och mått 2024. Stockholm. PM 2024:4.
www.trafa.se/uppdrag/transportpolitiska-mal/.
- Trafikanalys (2024b). Måluppföljningens nyckelmått på webben. Östersund, Trafikanalys. Nedladdad www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/maluppfoljningens-nyckelindikatorer-pa-webben-15121/.
- Trafikanalys (2024c). Vägtrafikskador 2023. Östersund. Statistik 2023:12.
www.trafa.se/vagtrafik/vagtrafikskador/.
- Trafikanalys (2025a). Export av begagnade personbilar 2024. Östersund. PM 2025:5.
www.trafa.se/globalassets/pm/2025/2025-5-export-av-begagnade-personbilar-2024.pdf.
- Trafikanalys (2025b). Fordon i län och kommuner 2024. Östersund. Statistik 2025:2.
www.trafa.se/vagtrafik/fordon/.

-
- Trafikanalys (2025c). Måluppföljningens indikatorer och mått 2025. Stockholm. PM 2025:7.
www.trafa.se/uppdrag/transportpolitiska-mal/.
- Trafikanalys (2025d). Punktlighet på järnväg 2024. Stockholm, Trafikanalys. Statistik 2025:4.
- 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). Interregional tillgänglighet 2023 #30 Utr2023/69, Trafikverket.
- Trafikverket. (2025a, 2025-03-20). "E45 Lilla Edet är helt öppen 28 mars." Nedladdad 2025-04-02, från www.trafikverket.se/aktuellt-i-lanet/vastra-gotaland/pa-gang/nyheter-for-vastra-gotaland/2025/e45-lilla-edet-ar-helt-oppen-28-mars/.
- Trafikverket (2025b). NVDB - Nationell vägdatabas (Tillgänglighetsvägnätet, Trafikverket. Nedladdad 250110. www.nvdb.se/sv/kund/hamta-data-pa-lastkajen/.
- Trafikverket (2025c). Trafikverkets Miljörapport 2024. Borlänge. TRV 2025/8158.
<https://trafikverket.se>.
- Trafikverket (2025d). Trafikverkets årsredovisning 2024. Borlänge. 2025:006.
<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1939226/FULLTEXT01.pdf>.
- Trafikverket (2025e). Vägtrafikens utsläpp 2024. Borlänge. TRV 2025/15942.
<https://bransch.trafikverket.se/contentassets/bdc6eaecf796497dbf5720a71e607fd1/pm-vagtrafikens-utslapp-2024.pdf>.
- Transportstyrelsen (2023). Tillståndsmätning Taxi 2022. Kontroll av regelefterlevnaden inom yrkestrafik på väg avseende taxitransporter. TSG 2021-5583.
www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/rapporter/vagtrafik/rapport-tillstandsmatning-taxi-2022.pdf.
- Transportstyrelsen (2024). 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.
- Transportstyrelsen (2025). Data från Transportstyrelsen. Handling #35 i Trafikanalys ärende Utre 2024/65.
- UNCTAD. (2024). "Suez and Panama canal disruptions threaten global trade and development."
- VTI (2025). Underlag till Trafikanalys. Handling #XX i ärende Utr 2024/65.
- Westerberg, E., P. Uhrmeister and M. Poletto. (2024). "The 2024 election year in review: Climate at the ballots?".
- World meteorological organization (2025). State of the global climate.
- World Weather Attribution. (2024, 2024-11-04). "Extreme downpours increasing in southeastern Spain as fossil fuel emissions heat the climate." Nedladdad 2025-04-02, från www.worldweatherattribution.org/extreme-downpours-increasing-in-southern-spain-as-fossil-fuel-emissions-heat-the-climate/.

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.