



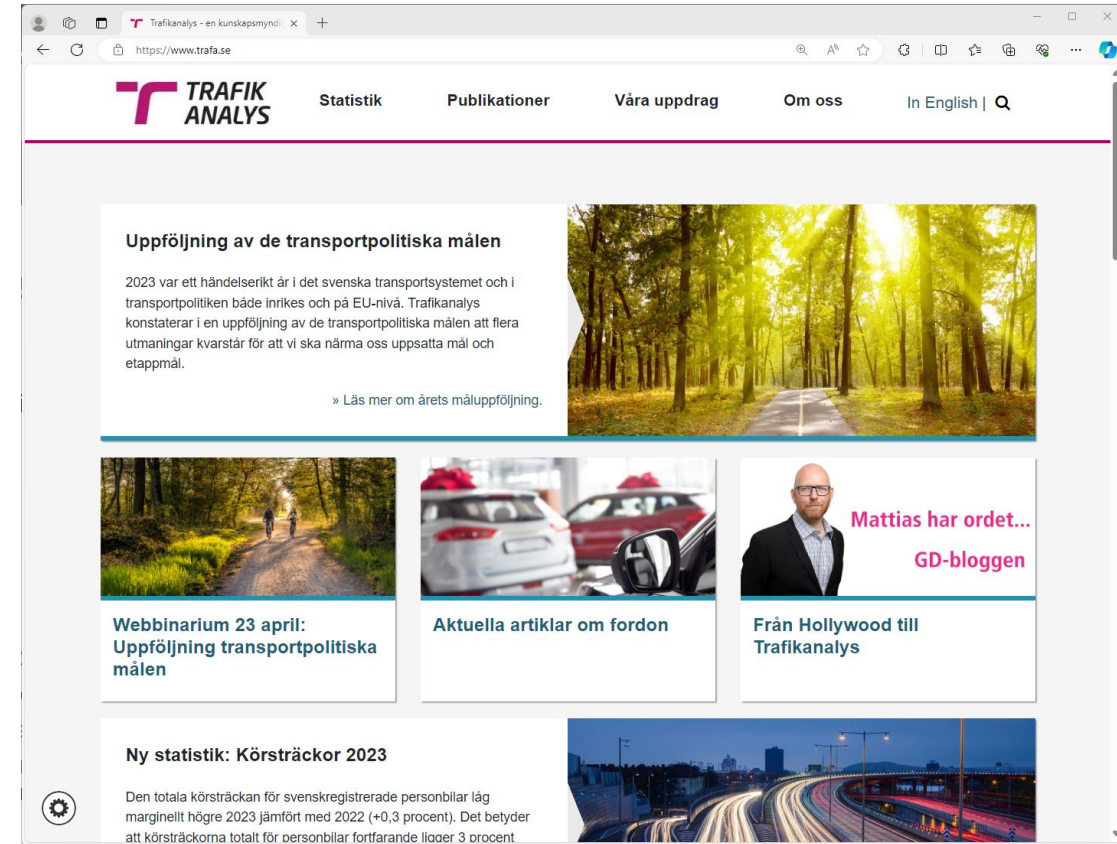
**Uppföljning av  
de transport-  
politiska målen  
2024**

**2024-04-23**

# Trafikanalys – en kunskapsmyndighet för transportsektorn



- Officiell statistik inom transporter och kommunikationer
  - Fordon
  - Trafik- och transportarbete för alla trafikslag
  - Kollektivtrafik och färdtjänst
  - Trafikskador
  - Resvanor och varuflödesundersökningar
- Utredningar och analyser
  - Regeringsuppdrag och regleringsbrevsuppdrag
  - Egeninitierade analyser
  - Uppdrag enligt instruktionen (fordonsprognoser och uppföljning av de transportpolitiska målen t ex)
- Ca 40 medarbetare i Stockholm och Östersund



**trafa.se**

## Övergripande mål

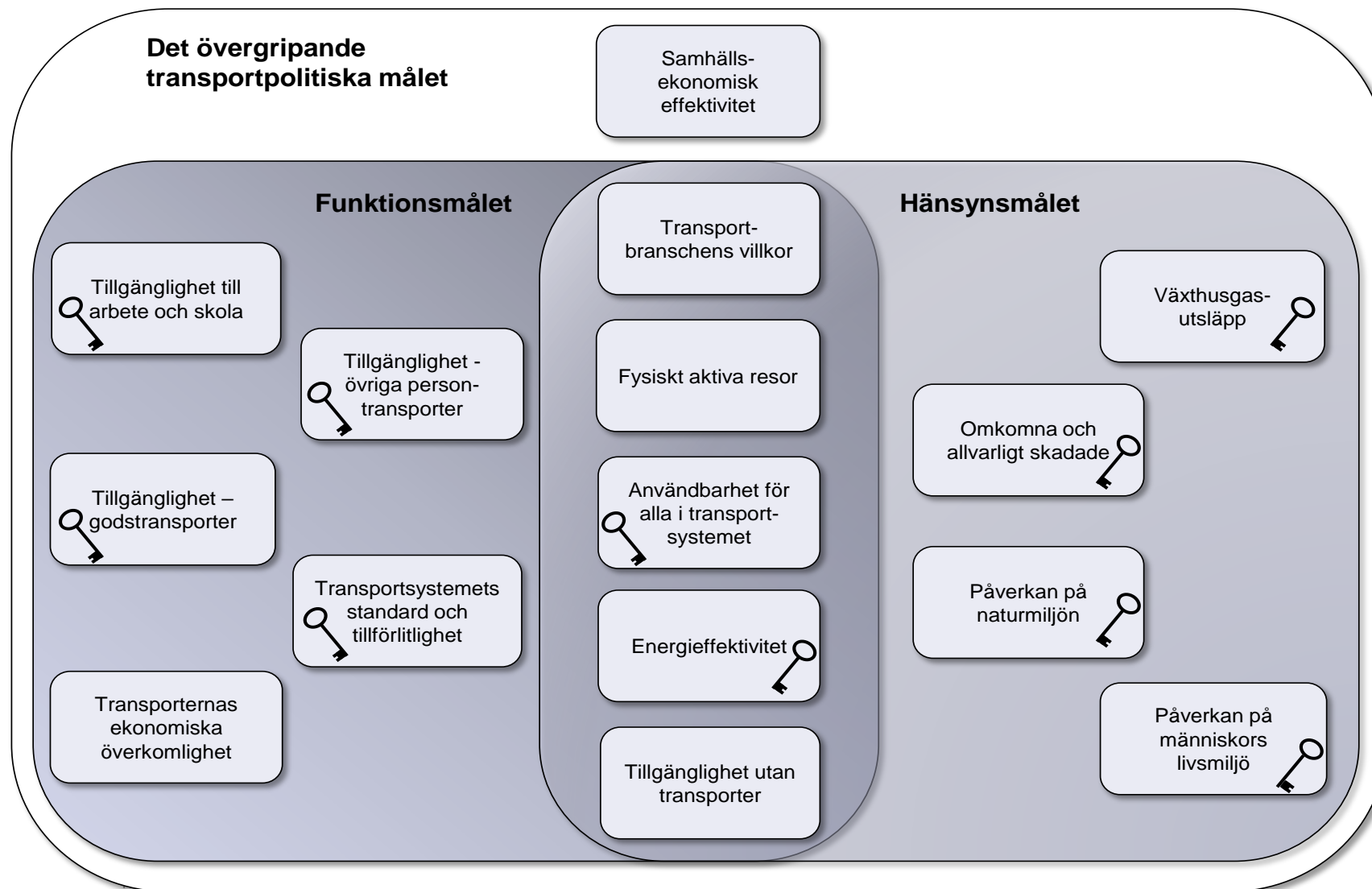
Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

### Funktionsmål

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

### Hänsynsmål

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



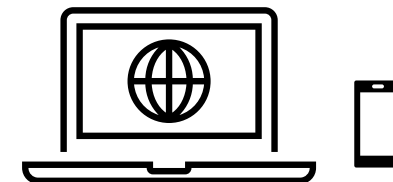
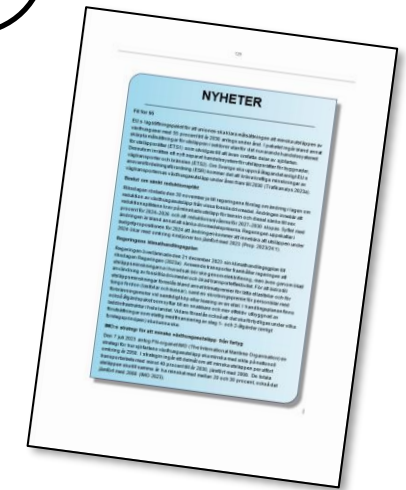
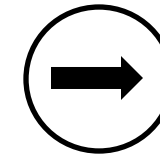
# En uppföljning – två publikationer

- Rapport 2024:4
  - Sammanfattning av utvecklingen på målnivån
  - Ukrainakriget, Gazakriget och transportererna
  - Sammanvägda målbedömningar
  - Kopplingar till Agenda 2030
  - Slutsatser, diskussion och utvecklingsbehov
- PM 2024:4
  - Sammanfattning av utvecklingen på indikatornivån
  - Indikatorer och mått
  - Tillhörande Excel-bilaga med tabeller till figurerna



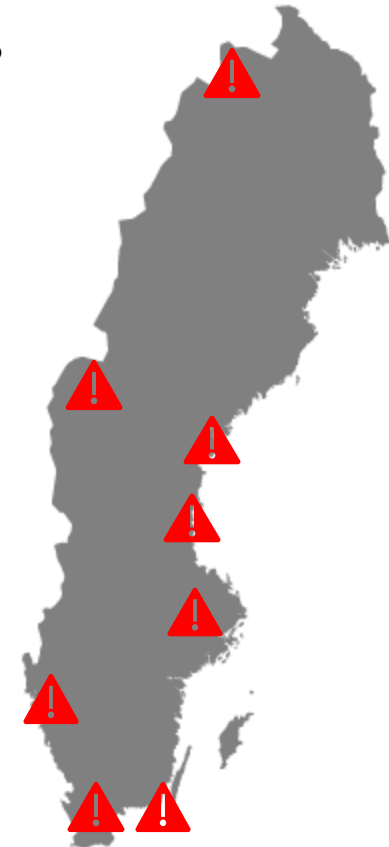
# Några nyheter i årets uppföljning

- Inga pilar för att markera bedömningen av utvecklingen på målnivå. Pilarna på indikatorerna är kvar.
- Nyheter – informationsrutor i slutet av varje indikatoravsnitt.
- Mer måluppföljning på webben – utvecklingen fortsätter under 2024. Gör det enklare att ladda hem underlag och dela diagram.



# Många händelser i svenska transportsystemet senaste året

- Ursparning och rälsskador Arlanda Express, maj 2023
- Bortspolade vägar och 150 meter järnväg täckt av lera och vatten i Åre samhälle, augusti 2023
- Underminerad banvall och persontågursparning mellan Hudiksvall och Iggesund, augusti 2023
- Stort ras vid E6 i Stenungsund, september 2023
- Marco Polo går på grund vid Blekingekusten, 50 ton olja läcker ut, oktober 2023
- Underminerad banvall och inställda tåg mellan Sundsvall och Härnösand, november 2023
- Ursparning och stora skador på Malmbanan, december 2023 och på nytt när trafiken nyss öppnat, februari 2024
- Stort snökaos längs E22, januari 2024



## Fortsatt oroligt omvärldsläge påverkar transporter

- Kriget i Ukraina fortsätter – fortsatt påverkan på energipriser, flygvägar och handelsflöden.
- Hamas terrorattack mot Israel leder till ett förödande krig på Gazaremsan.
- Som en följd av Gazakriget inleds attacker mot sjöfarten i Suezkanalen. Flera rederier väljer att använda farleden runt Godahoppssudden istället.
- Allvarlig torka i Panamakanalen, fartyg på kö i många dagar (eller rundar Sydamerika istället)





## Fit for 55 – nya ramar för transportpolitiken

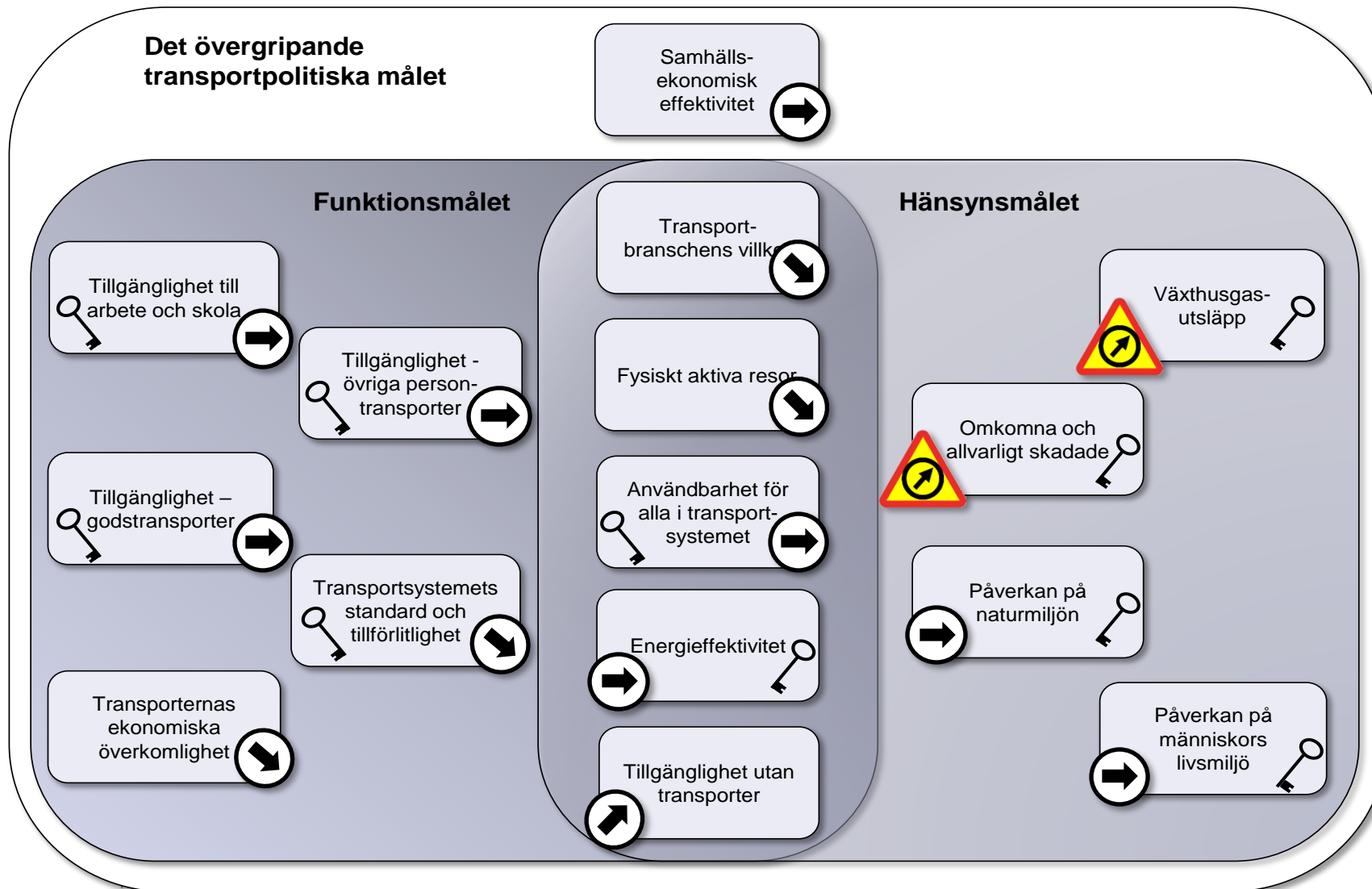
- Förhandlingarna kring EU:s klimatpaket *Fit for 55* slutförs under Sveriges ordförandeskap i början av sommaren 2023.
- Resultatet innebär att fler transporter i framtiden kommer att omfattas av system för utsläppshandel, som ska säkerställa att unionen uppnår sina mål och åtaganden.
- För Sveriges del innebär *Fit for 55* bland annat att utsläppen som regleras av den så kallade ansvarsfördelningsförordningen (där bland annat vägtrafik och arbetsmaskiner ingår), ska minska med 50 procent till år 2030 jämfört med år 2005.



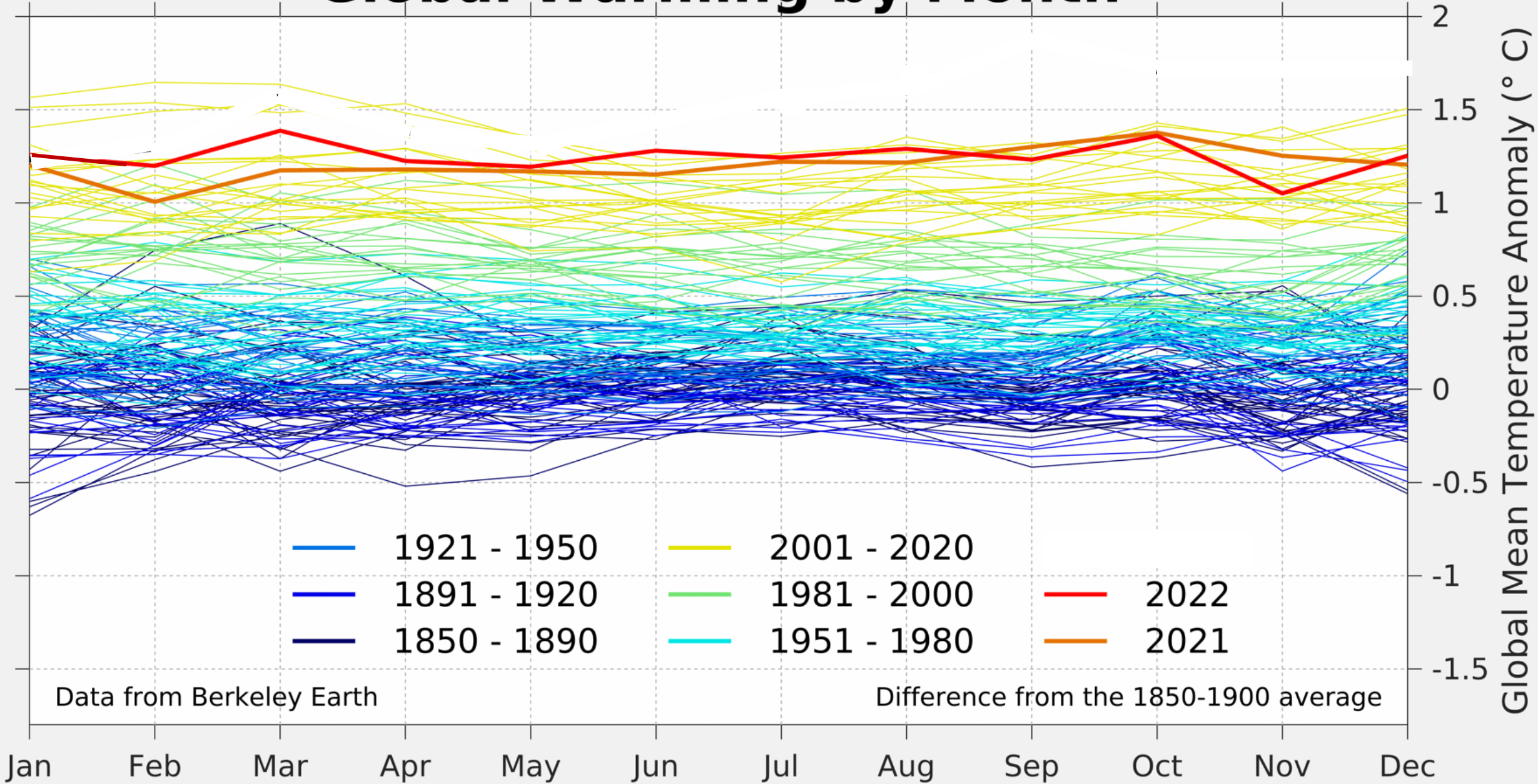
# Nyckelmåttens utveckling

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

| Indikator (numrering anger avsnitt i PM 2024:4) | Nyckelmått  | Upp-daterat  | Trend  |        |
|---|---|--|--------|--------|
| 2.1. Samhälls-ekonomisk effektivitet            | Icke internaliserade kostnader                                  | 2024   | Yellow |        |
|   | 2.2. Transportsystemets standard och tillförlitlighet           | Varaktighet i totalstopp i vägnätet  | 2024   | Yellow |
|   |   | Punktlighet på järnväg   | 2024   | Red    |
| 2.3. Tillgänglighet till arbete och skola       | Transportinfrastruktur (från GCI)                               | 2020   | White  |        |
|   | 2.3. Tillgänglighet till arbete och skola                       | Tillgänglighet till grundskola   | 2024   | Yellow |
|   |   | Tillgänglighet till gymnasium  | 2024   | Yellow |
| 2.4. Tillgänglighet – övriga person-transporter | Antal lokala arbetsmarknadsregioner                             | 2024   | Green  |        |
|   | 2.4. Tillgänglighet – övriga person-transporter                 | Viktad tillgänglighet – logsumma (ej beaktad i årets uppföljning)            | 2019   | White  |
|   |   | Kommuner med god lokal tillgänglighet  | 2024   | Yellow |
| 2.5. Tillgänglighet – godstransporter           | God eller acceptabel interregional tillgänglighet               | 2024   | Yellow |        |
|   | 2.5. Tillgänglighet – godstransporter                           | Viktad tillgänglighet – logsumma (ej beaktad i årets uppföljning)            | 2019   | White  |
|   |   | Logistics Performance Index (LPI)  | 2024   | Yellow |
| 2.6. Transporternas ekonomiska överkomlighet    | Generaliserad transportkostnad (ej beaktad i årets uppföljning) | 2021   | White  |        |
|   | 2.6. Transporternas ekonomiska överkomlighet                    | Ekonomisk överkomlighet – bil*   | 2024   | Red    |
| 2.7. Transportbranschens villkor                |   | Ekonomisk överkomlighet – kollektivtrafik*                                   | 2024   | Red    |
|   | 2.8. Fysiskt aktiva resor                                       | Körkortsinnehavare buss och tung lastbil                                     | 2024   | Red    |
| 2.9. Tillgänglighet utan transporter            |   | Fysiskt aktiva resor   | 2024   | Red    |
|   | 2.10. Användbarhet för alla i transportsystemet                 | Tillgång till digital infrastruktur  | 2024   | Green  |
| 2.10. Användbarhet för alla i transportsystemet |   | Tillgänglighet till kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning ** | 2024   | Yellow |
|   |   | Mäns och kvinnors resmönster   | 2024   | Yellow |
|   |   | Inflytande i beslutsprocesser  | 2024   | Yellow |
|   |   | Objektiv trygghet  | 2024   | Yellow |
|   | Subjektiv trygghet  | 2024   | Yellow |        |
| 2.11. Energieffektivitet                        | Energiintensitet i transportarbetet                             | 2024   | Yellow |        |
| 2.12. Växthusgasutsläpp                         | Utsläpp från inrikes transporter                                | 2024   | Green  |        |
|   | Utsläpp från utrikes transporter                                | 2024   | Yellow |        |
| 2.13. Påverkan på naturmiljön                   | Landskapsanpassad infrastruktur                                 | 2024   | Yellow |        |
| 2.14. Påverkan på människors livsmiljö          | Utsatthet för buller  | 2023   | Yellow |        |
|   | 2.14. Påverkan på människors livsmiljö                          | Kvävedioxid i luft   | 2024   | Green  |
|   |   | Partiklar i gaturum  | 2024   | Green  |
| 2.15. Omkomna och allvarligt skadade            | Omkomna i transportsystemet                                     | 2024   | Green  |        |
|   | Svårt / allvarligt skadade i transportsystemet                  | 2024   | Green  |        |

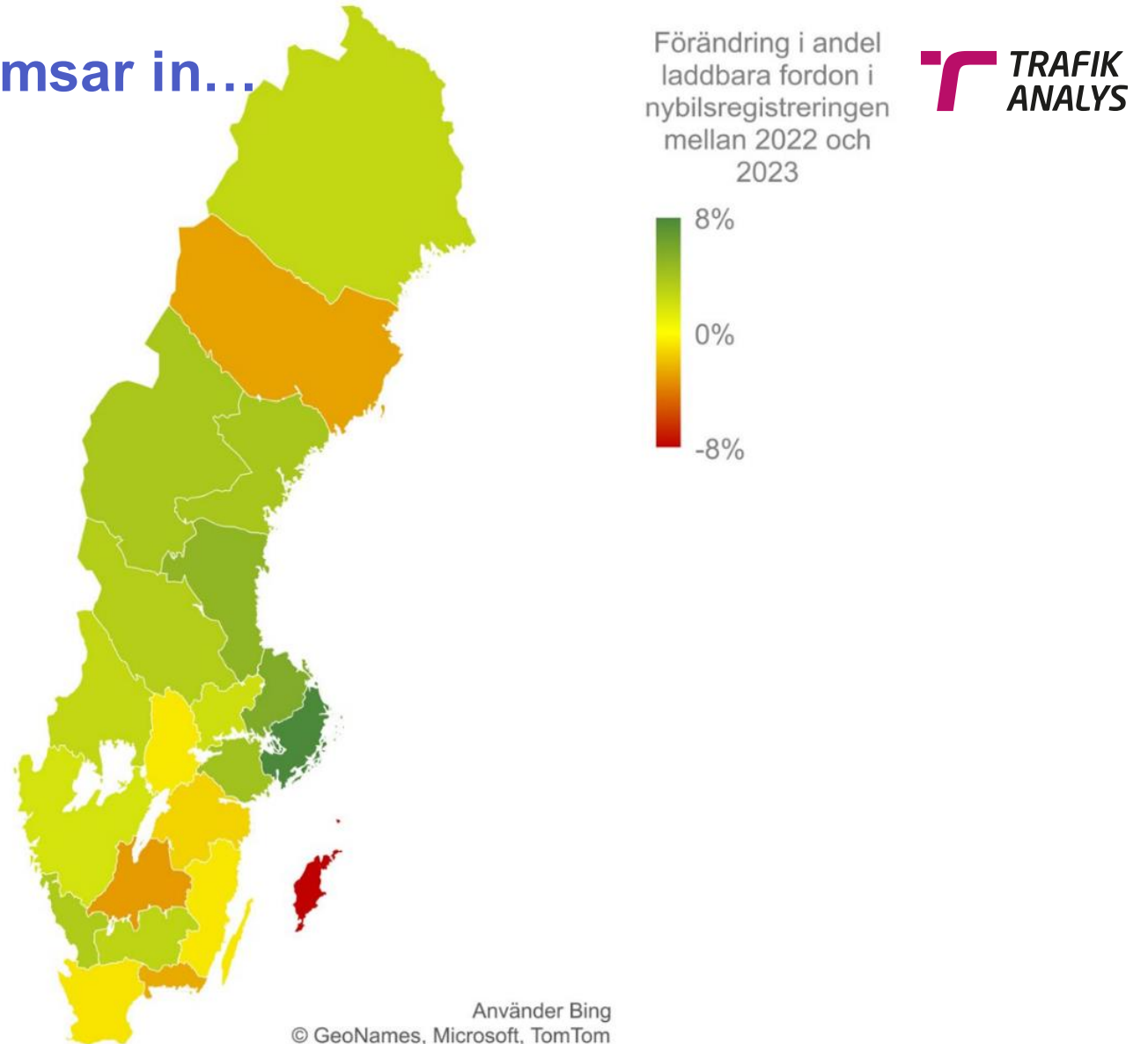


# Global Warming by Month



## Diskussion – elektrifieringen bromsar in...

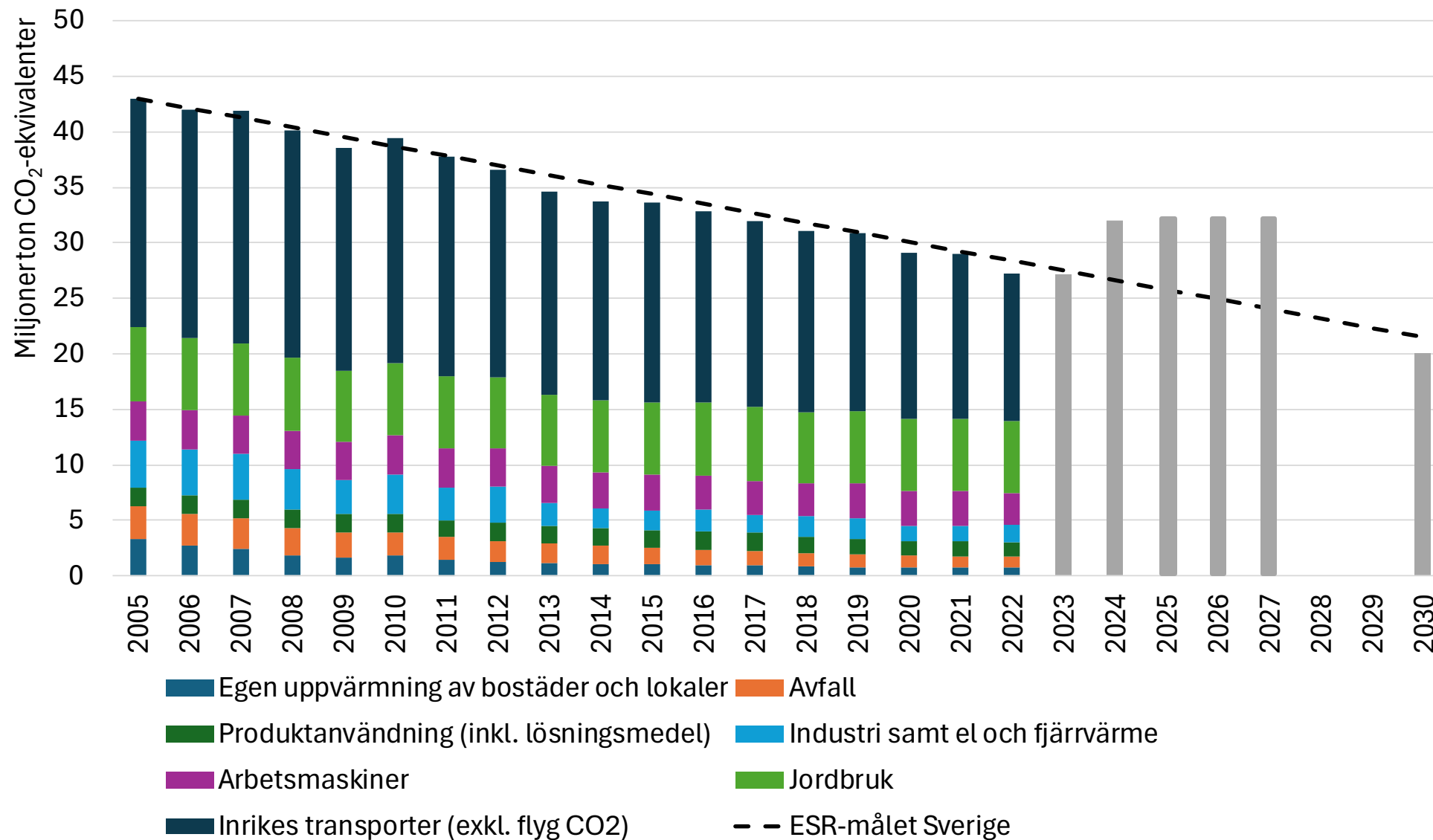
- Under 2023 ökade andelen laddbara fordon i nybilsförsäljningen från 54 procent 2022 till 58 procent i riket.
- Men i åtta län gick utvecklingen mot lägre andel än året innan (kartan).
- Under första kvartalet 2024 har även siffrorna för riket fallit tillbaka under nivån för helåret 2022.



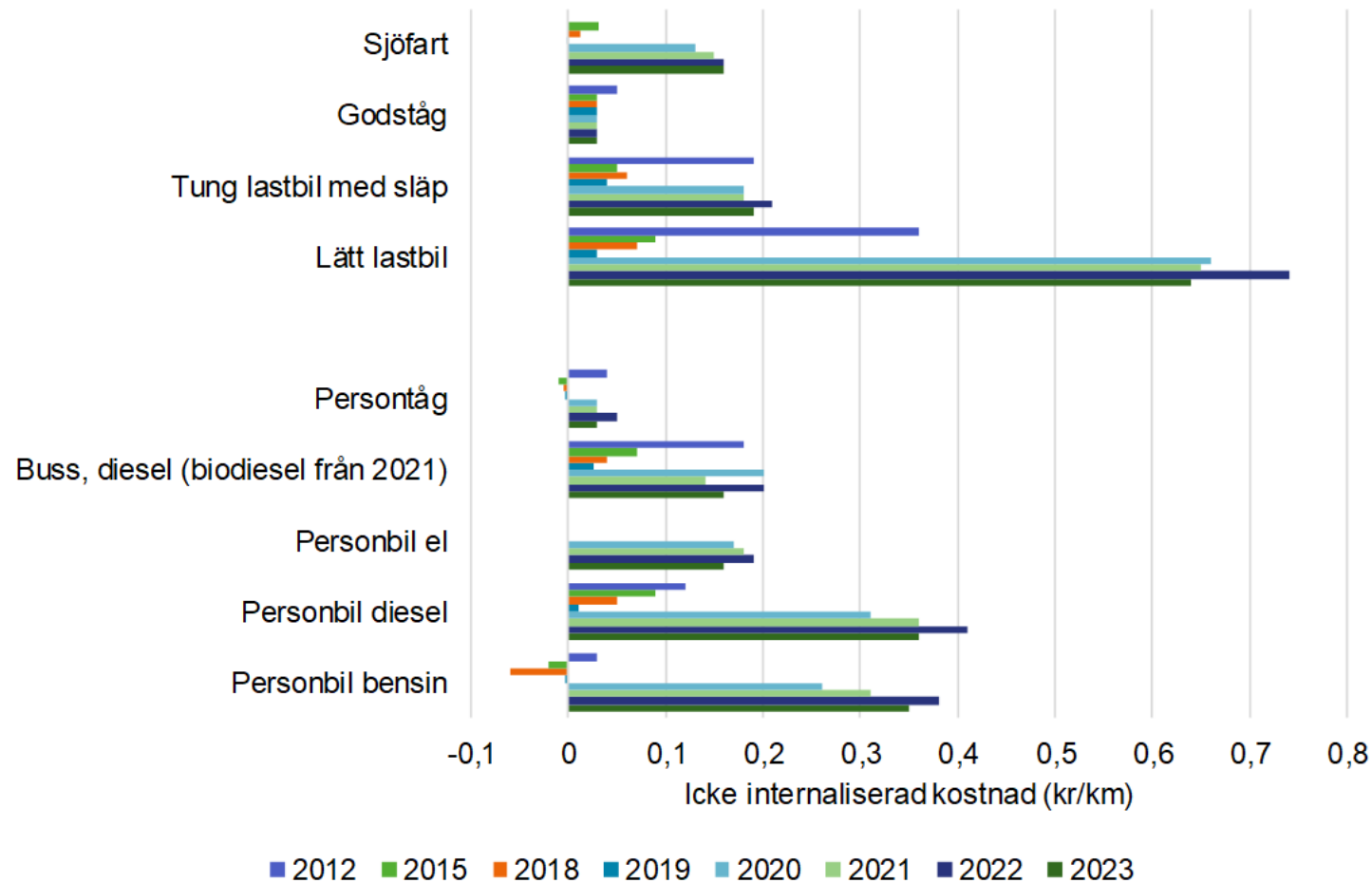
Figur 2.8. Förändringen i andel laddbara fordon i respektive län mellan 2022 och 2023. I hela riket var andelen laddbara fordon (elbilar och laddhybrider) 58%, jämfört med 54% året innan. Totalt uppgick nybilsregistreringen till 298 107 personbilar.

Källa: Trafikanalys (2023b, 2023c)

# Det brådskar – oavsett ESR och/eller nationellt etappmål



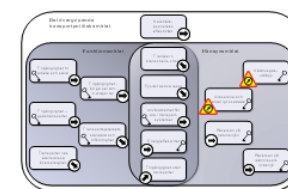
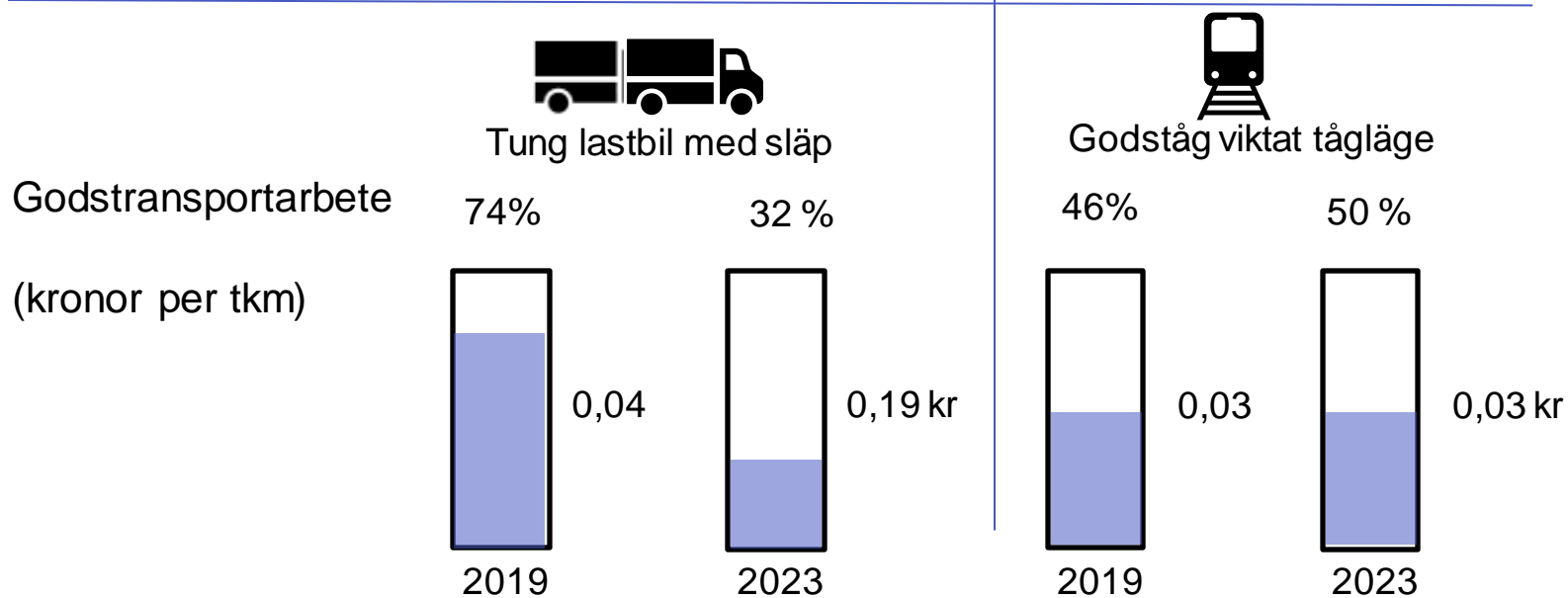
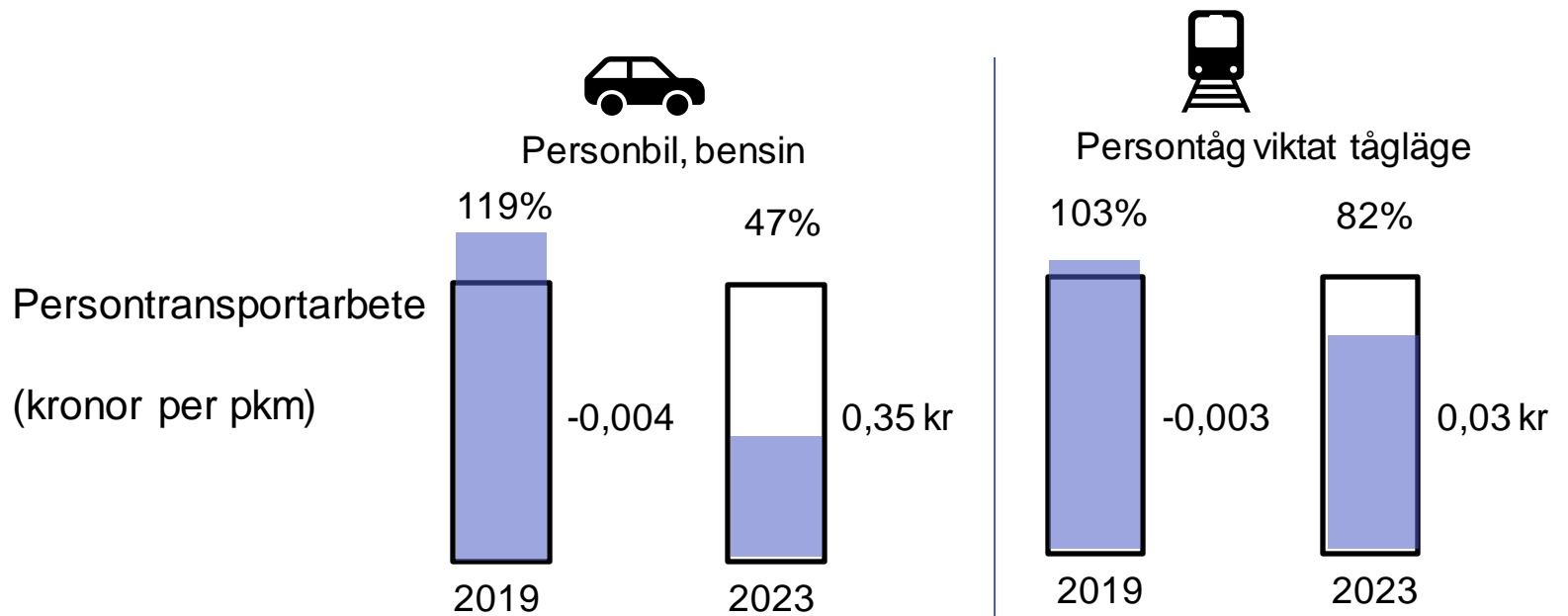
# Återstående icke internaliserade kostnader



Figur 2.1. Återstående icke-internaliserade kostnader för olika typer av trafik och transporter (kostnader i kronor per kilometer, beräknade vägda genomsnitt baserat på trafikens fördelning mellan tätort och landsbygd). Negativa kostnader innebär att transporten är överinternaliserad. I de fall kostnaderna redovisats som intervall har den högre kostnaden använts i diagrammet. Åren 2012 och 2015 samt 2018 – 2023.

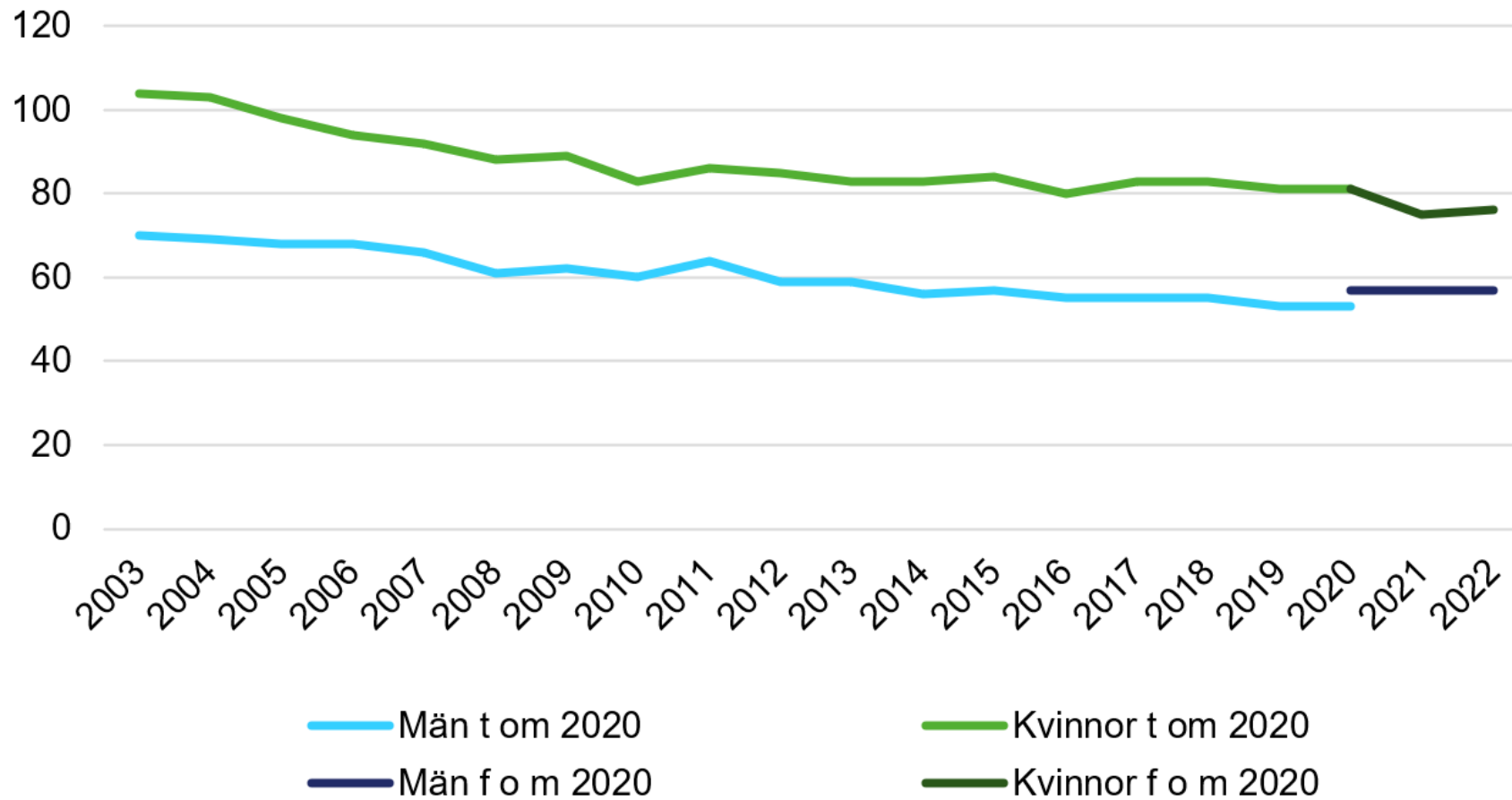
Källa: Trafikanalys (2016, 2017b, 2018b, 2019d, 2020b, 2021d, 2022g, 2023h, 2024j)

# Ny koldioxidvärdering från 2020, men samma 2022 och 2023



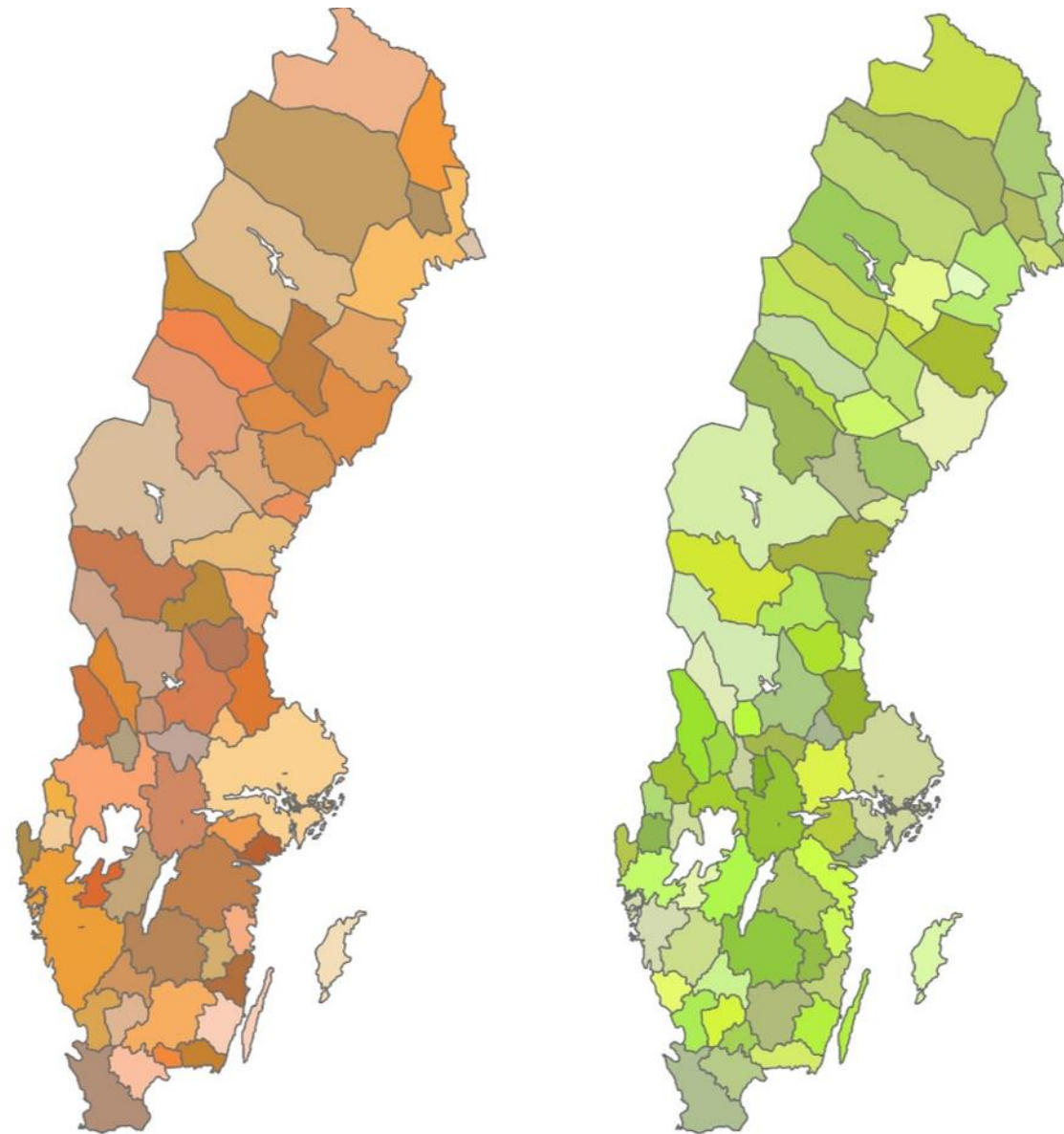


# Lokala arbetsmarknadsregioner



Figur 2.12. Antal lokala arbetsmarknadsregioner för män respektive kvinnor åren 2003–2022.  
Källa: SCB (2024f)

# Lokala arbetsmarknadsregioner



Lokala arbetsmarknadsområden för män

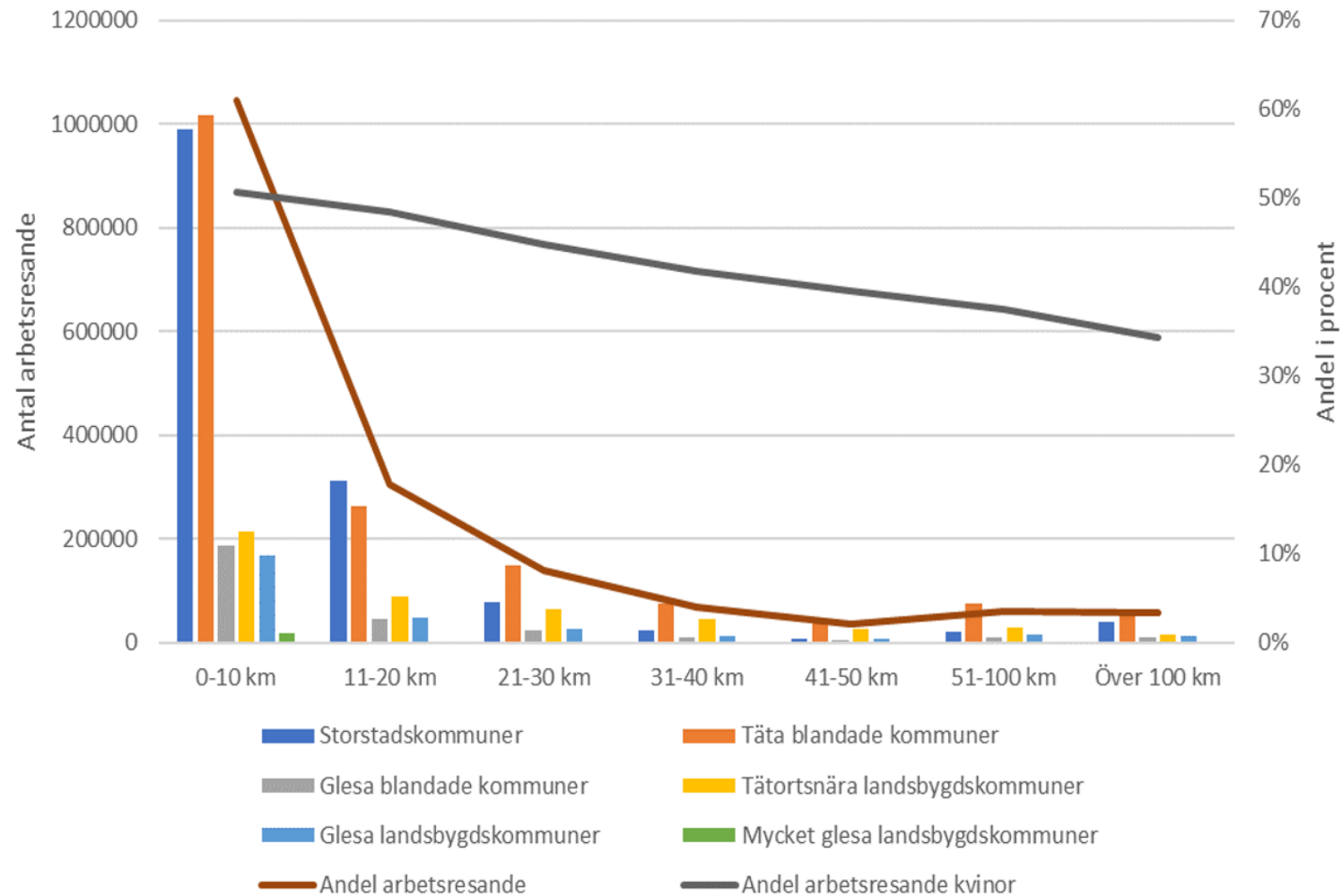
Lokala arbetsmarknadsområden för kvinnor

Figur 2.13. De lokala arbetsmarknadsregionernas utbredning för män respektive kvinnor 2022.

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

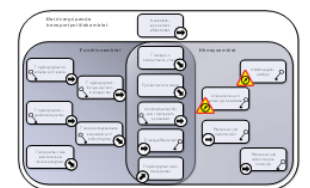
Anm: Färgerna används för att gruppera kommuner som ingår i samma LA-region, för kvinnor (grönt) och män (brunt).

# Arbetspendlingen



**Figur 2.10. Fågelvägsavstånd mellan bostad och arbetsställe uppdelat efter kommungrupp år 2020. Vänster axel visar antalet arbetsresande per avstånd och högra axel andelen kvinnor för respektive avstånd.**

Källa: SCB (2020). Bearbetning av Trafikanalys.



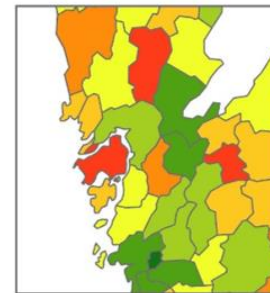
# Tillgänglighet – övriga persontransporter

## Lokalt tillgänglighetsindex

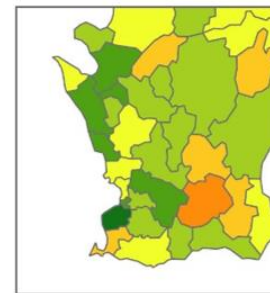
Figur 2.14. Lokalt tillgänglighetsindex (TTI) år 2023 – Andel befolkning som i genomsnitt når målpunkterna i vägnätet inom 20 minuter med respektive färdssätt (gång, cykel, bil och kollektivtrafik).

Anm: Inkluderade målpunkter är dagligvaruhandel, apotek, postservice, drivmedel, grundskola, gymnasium, flygplats och järnvägsstation.

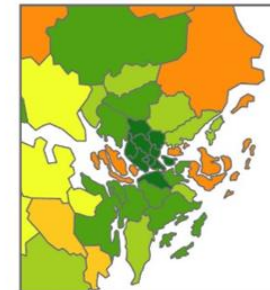
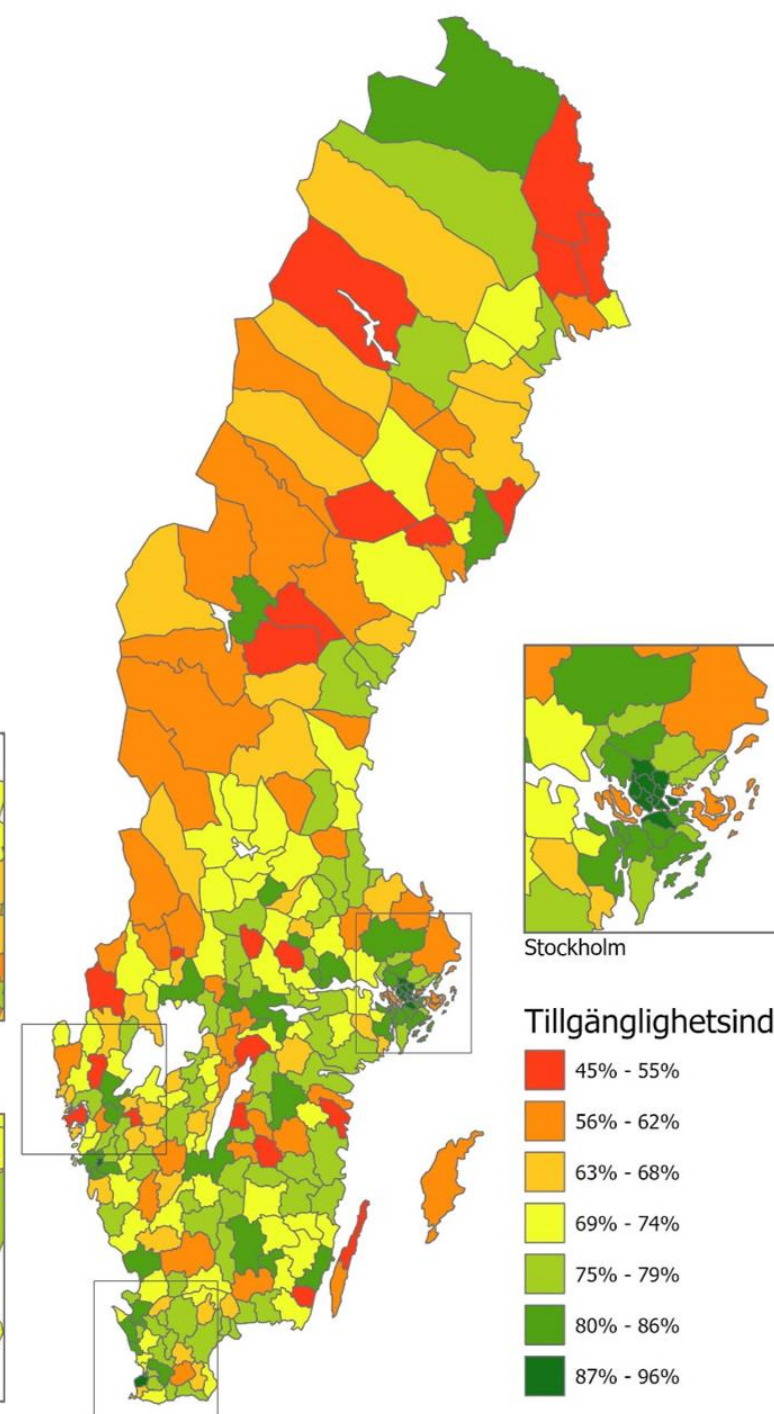
Källa: Egen bearbetning baserat på data från SCB (2024a), Trafikverket (2024f), Skolverket (2024) och Tillväxtverket (2024).



Gothenburg

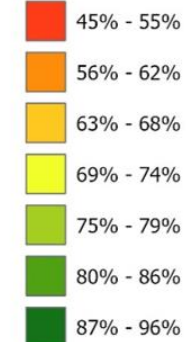


Malmö



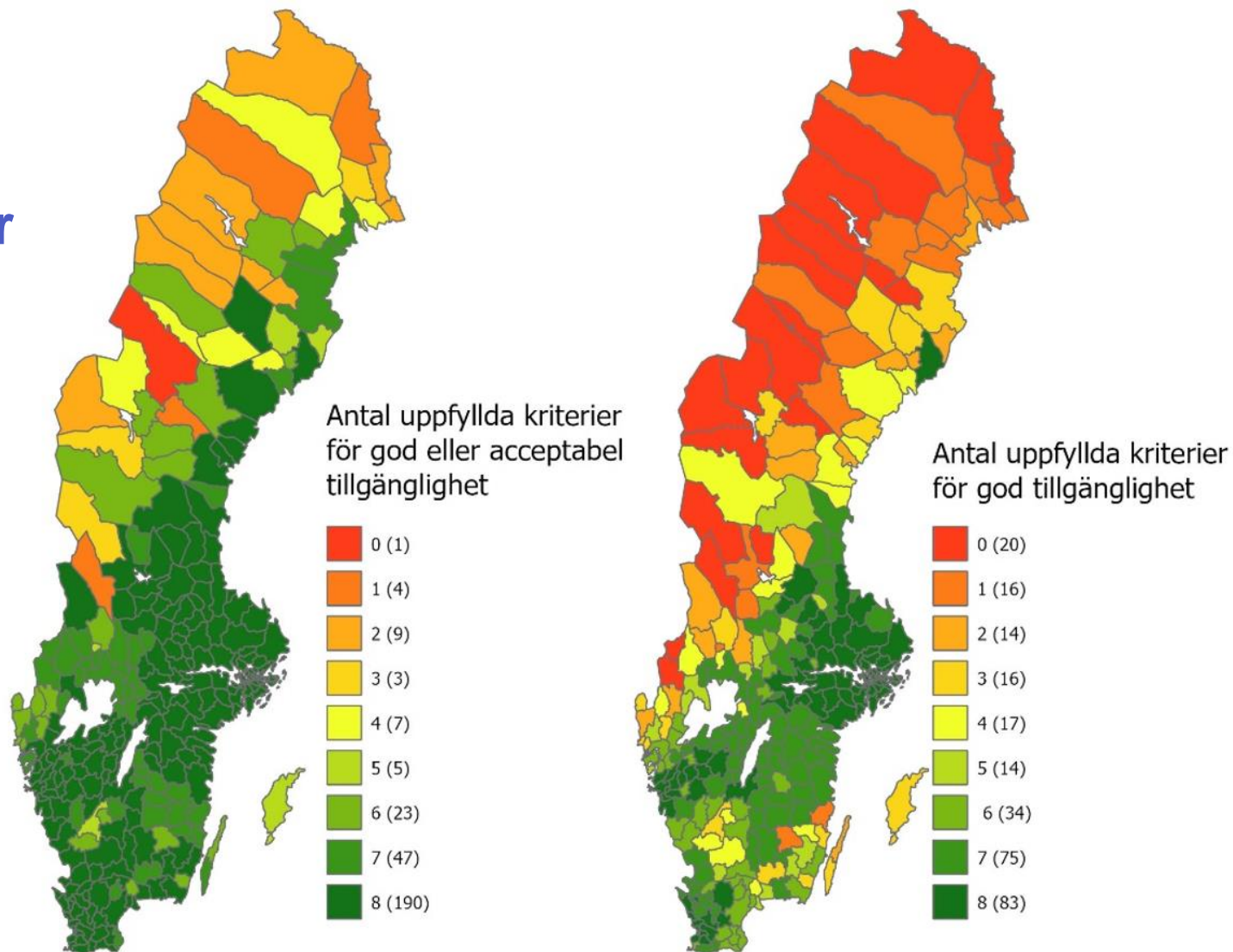
Stockholm

### Tillgänglighetsindex



# Tillgänglighet – övriga persontransporter

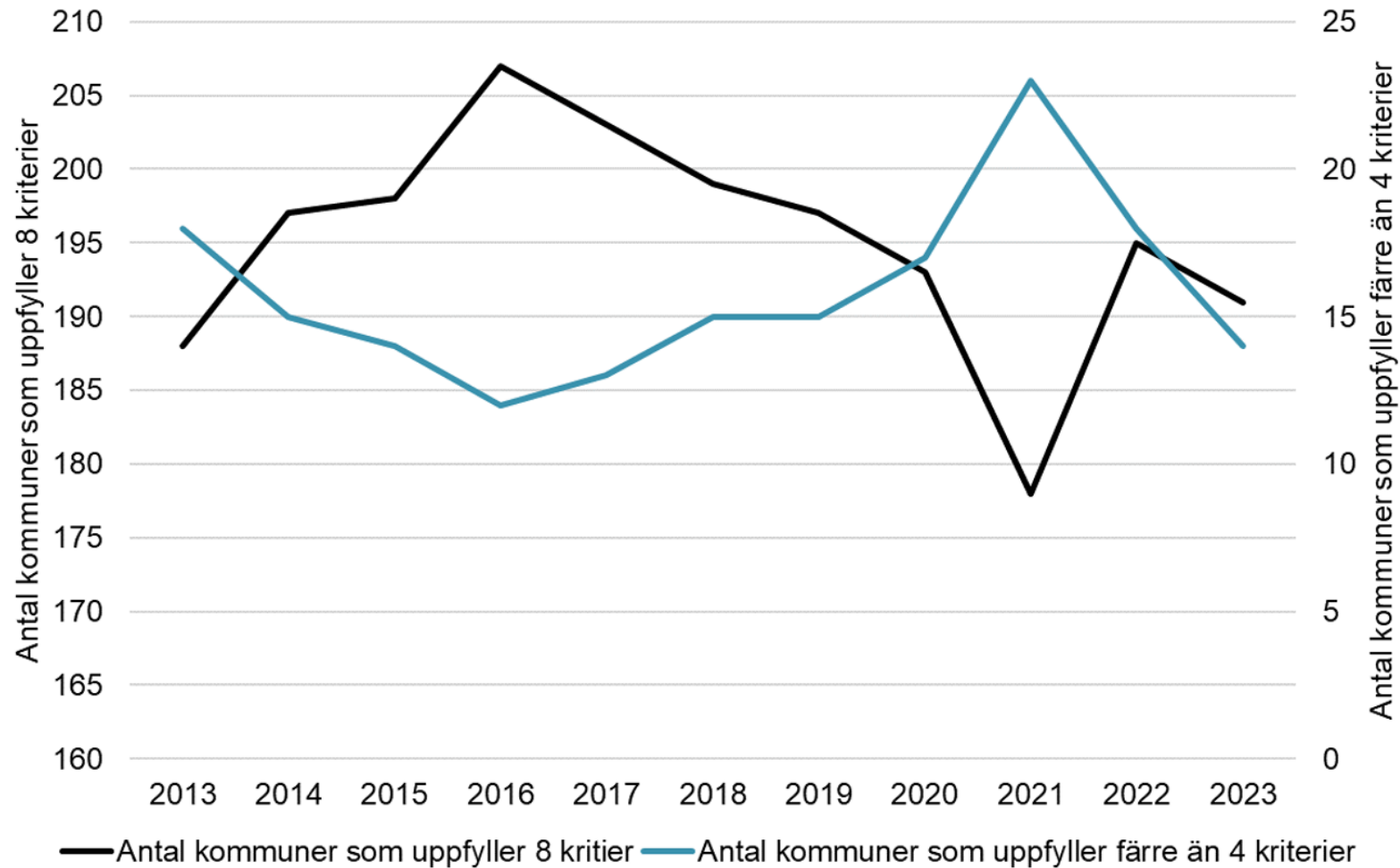
## Interregional tillgänglighet



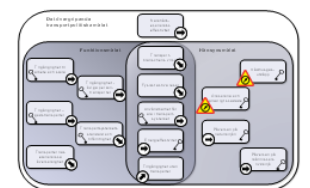
Figur 2.15. Interregional geografisk tillgänglighet. Antal kriterier (1–8) som uppfylls på minst nivån för acceptabel tillgänglighet (vänster bild) respektive nivån för god tillgänglighet (höger bild) per kommun, med Trafikverkets trafikavtal 2023.

Källa: Egen bearbetning av uppgifter från Trafikverket (2024d).

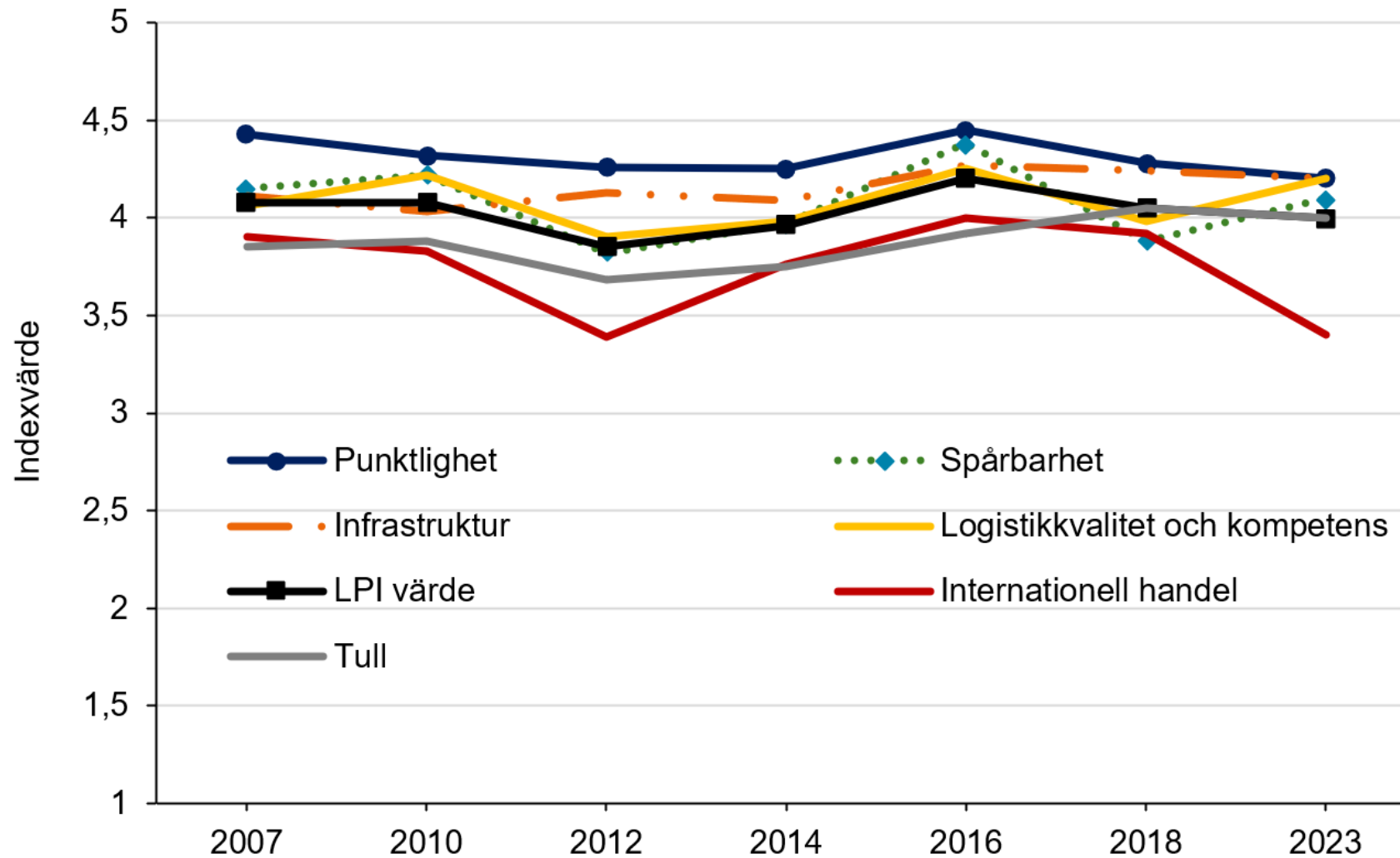
# Interregional tillgänglighet



Figur 2.16. Antal kommuner som uppfyller alla 8 kriterier på antingen god eller acceptabel tillgänglighet (vänster axel) och antal kommuner som uppfyller färre än 4 kriterier (höger axel) åren 2013–2023. Källa: Egen bearbetning med data från Trafikverket (2024d).

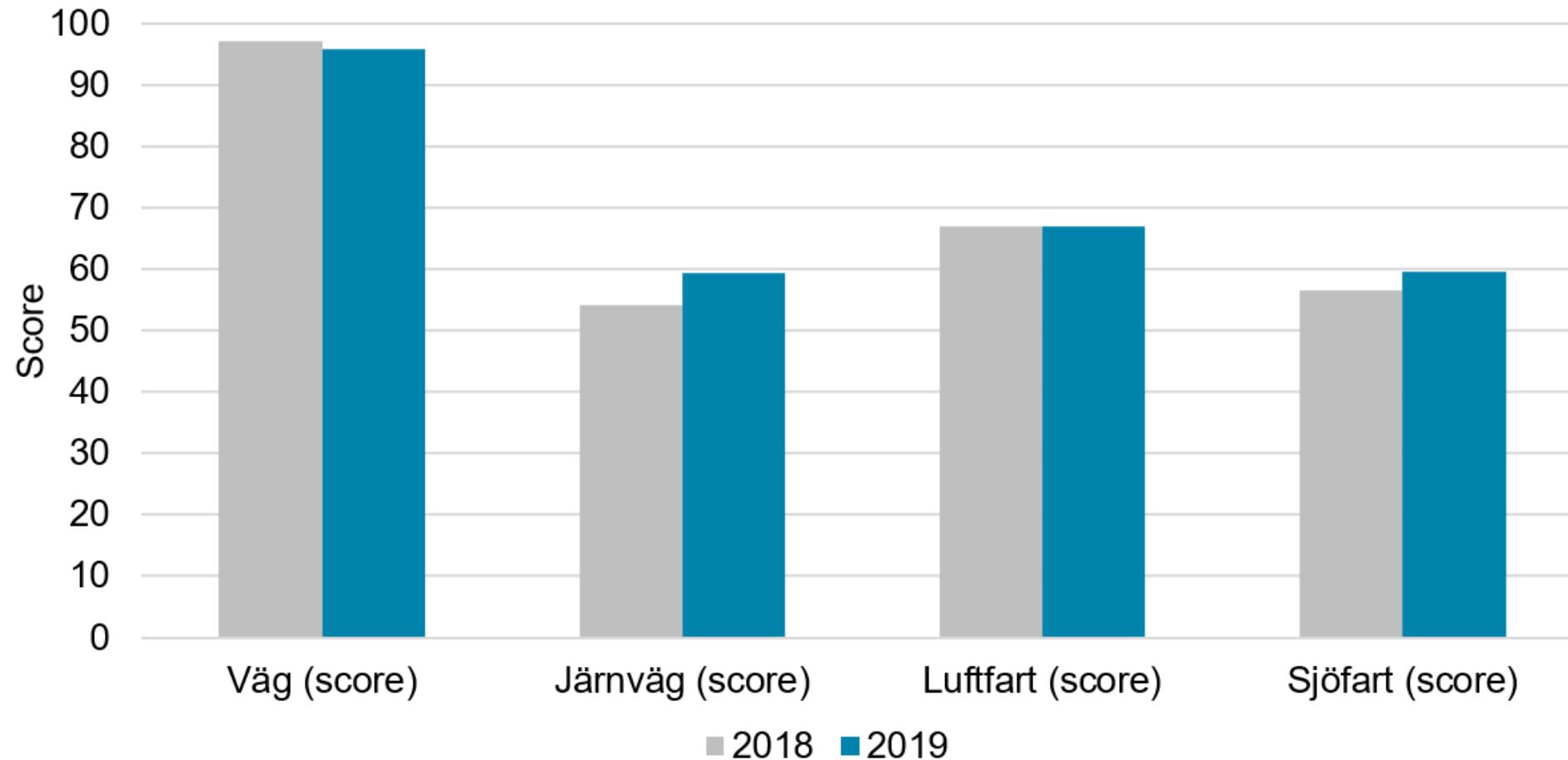


# Tillgänglighet – godstransporter LPI



Figur 2.20. Logistics Performance Index (LPI) med delindex för Sverige 2007–2023.  
Källa: The World Bank (2023)

## Trafikslagens utbredning och konnektivitet



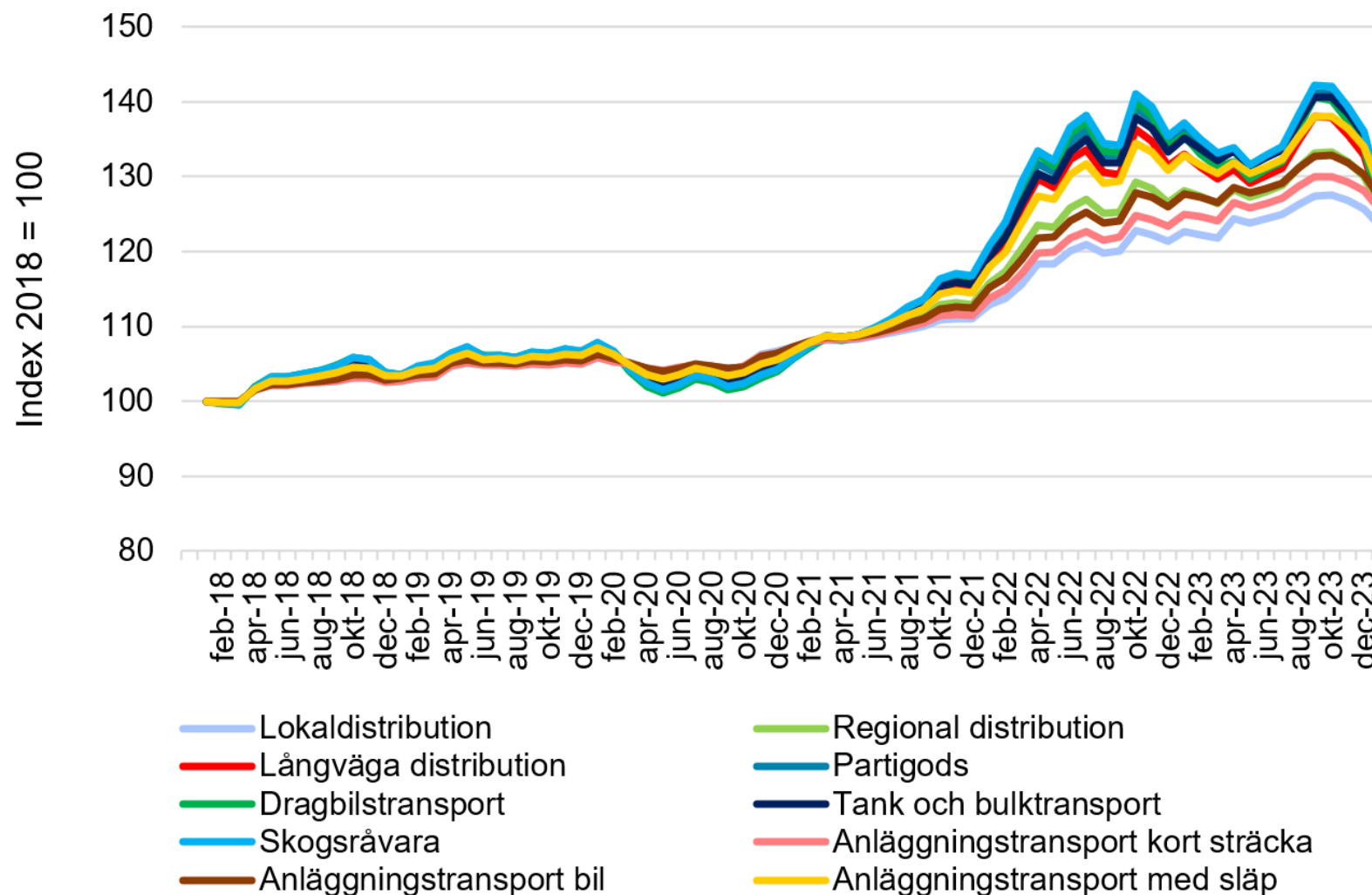
Figur 2.19. De svenska trafikslagens utbredning och konnektivitet (2018–2019).

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

Källa: World Economic Forum (2019).



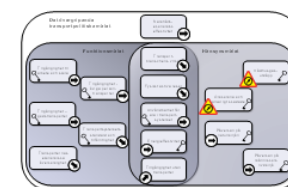
# Transportkostnadsutvecklingen för lastbilstransporter



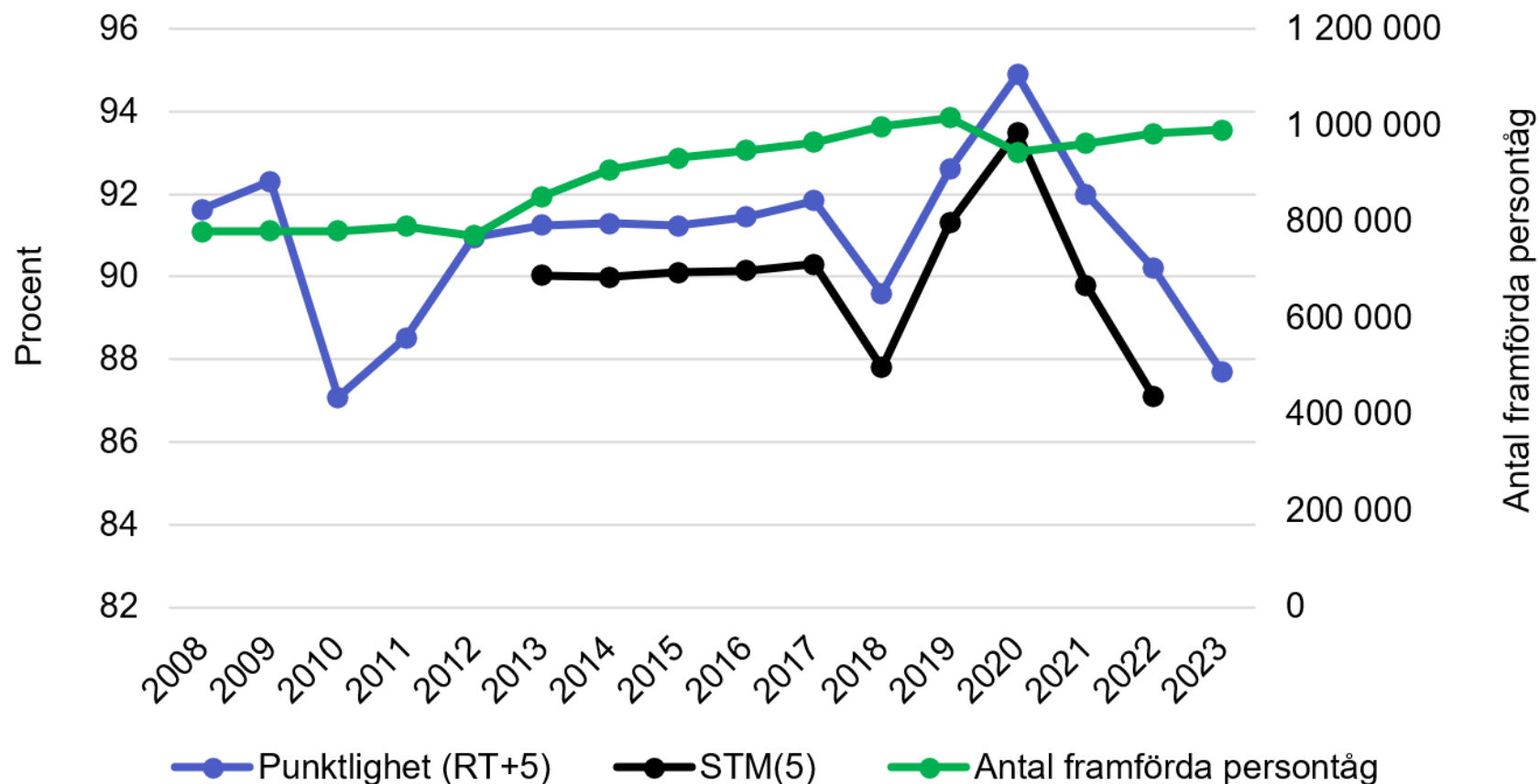
Figur 2.21. Transportkostnadsindex för olika typtransporter med lastbil 2018–2023.

Källa: Sveriges Åkeriföretag (2021, 2022b, 2023, 2024)

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



# Transportsystemets standard och tillförlitlighet

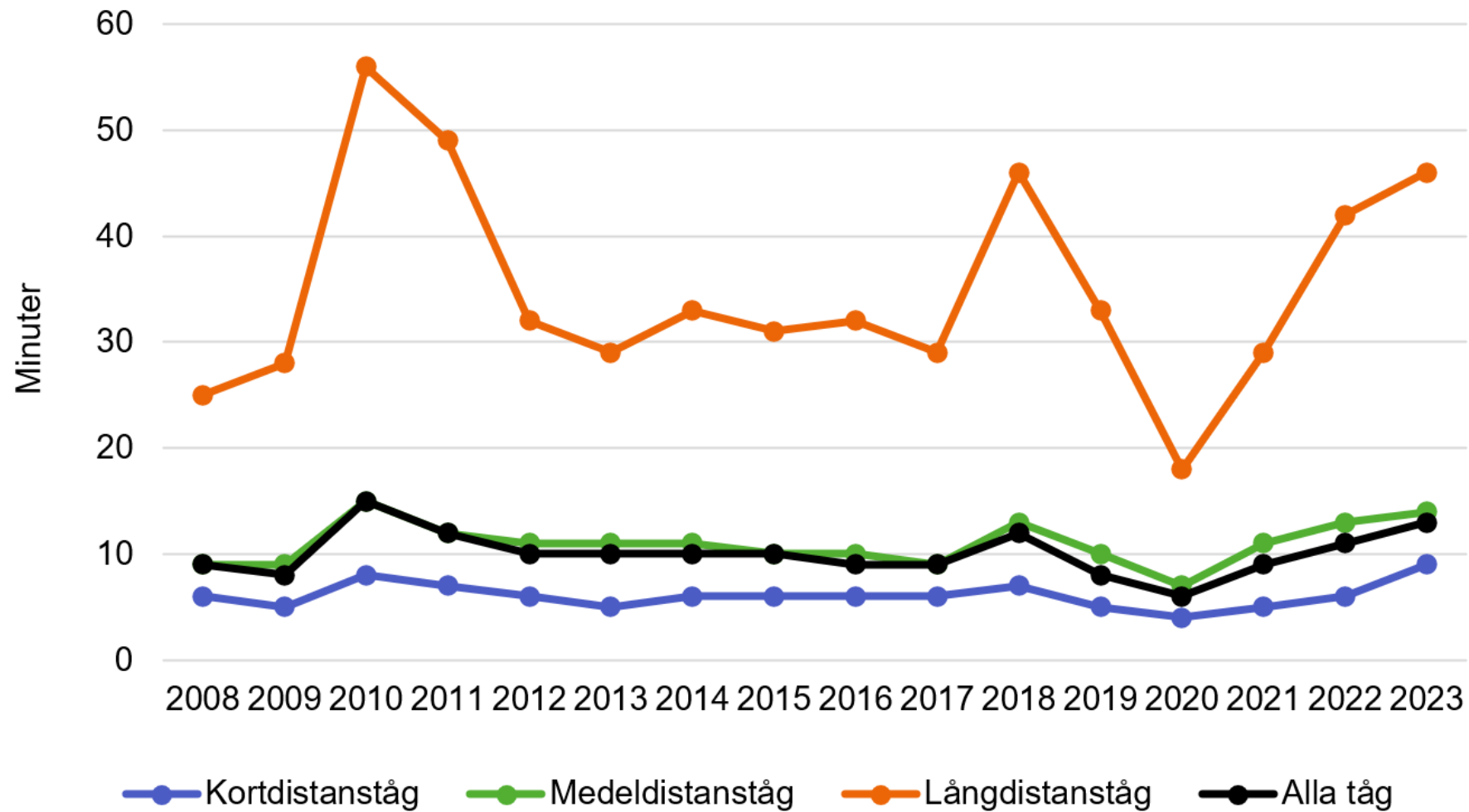


Figur 2.3. Persontågens punktlighet (RT+5) och STM(5) med 5 minuters förseningsmarginal mätt vid slutstation, 2008–2023 (STM enbart 2013 – 2022). Notera att y-axeln ej börjar vid 0. Antal framförda tåg visas på höger x-axel.

Anm. I mättet 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 (2024d).

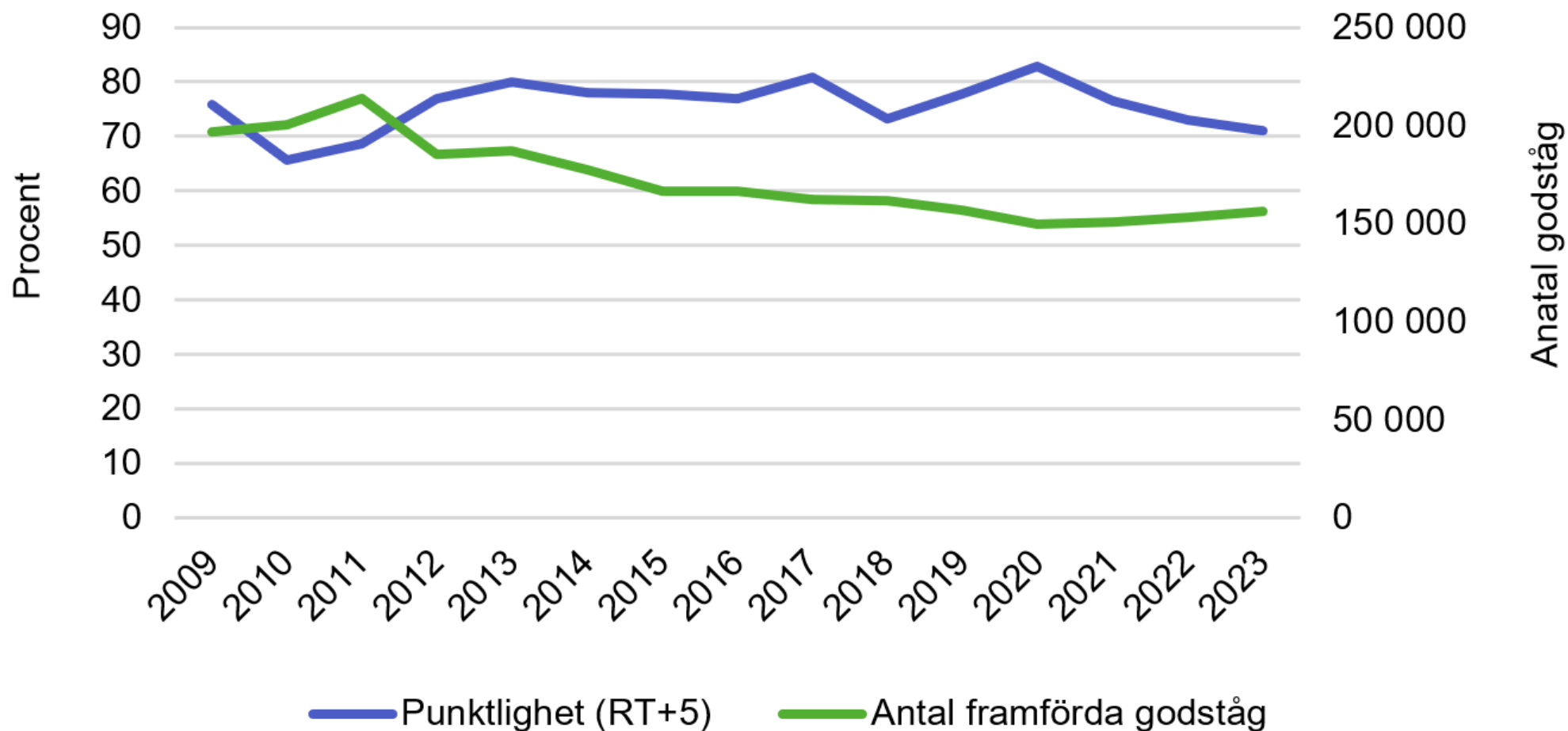
# Restidsvariation



Figur 2.5. Extra tidsmarginal, i hela minuter, som krävdes för att nå 95 procent punktlighet. Samtliga persontåg och uppdelat på tågsort (distans), 2008–2023.

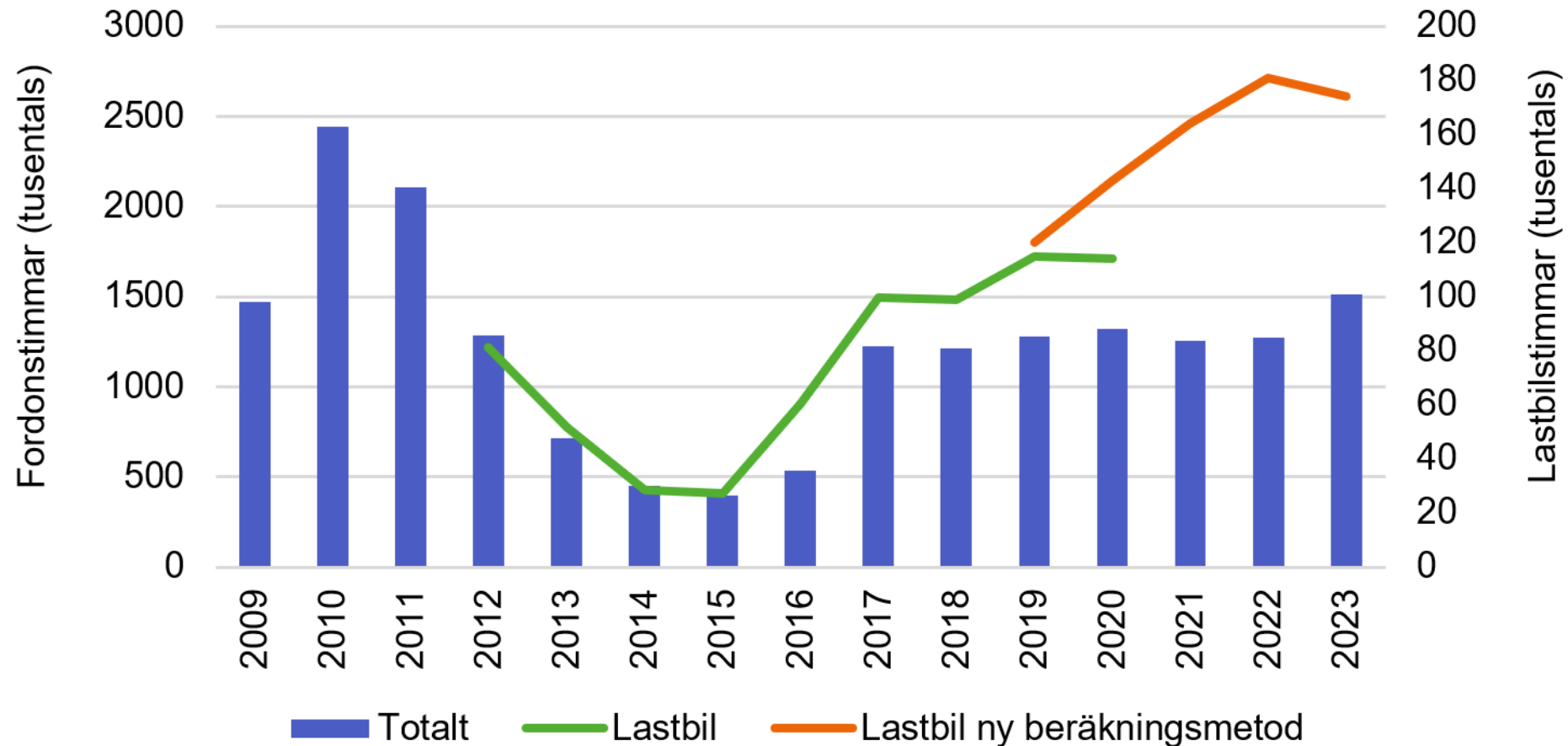
Källa: Egen bearbetning av data från Trafikverkets uppföljningssystem.

## Antal godståg och deras punktlighet

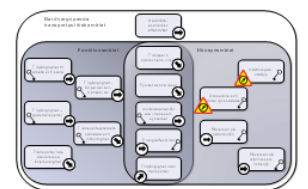


**Figur 2.4. Godstågens punktlighet vid slutstation med 5 minuters förseningsmarginal, 2009–2023.**  
Källa: Egen bearbetning av data från Trafikverkets uppföljningssystem.

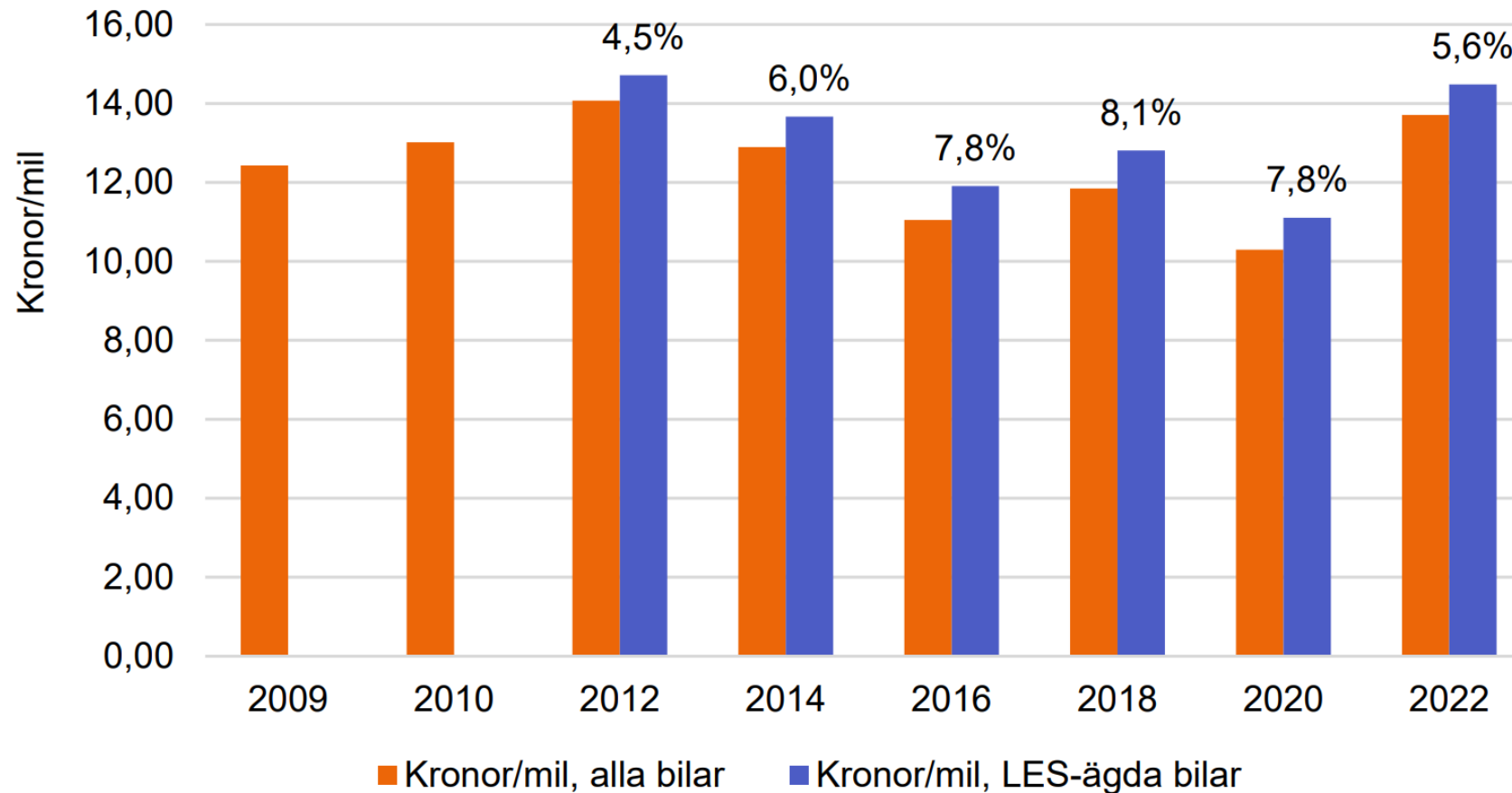
# Transportsystemets standard och tillförlitlighet - kännbarhet



Figur 2.2. Kännbarhet – varaktighet i fordonstimmar (vänster axel) samt särredovisat för lastbilar (höger axel) på grund av totalstopp i det statliga vägnätet, 2009–2023.  
Källa: Trafikverket (2024I)



# Transporternas ekonomiska överkomlighet – drivmedelskostnad

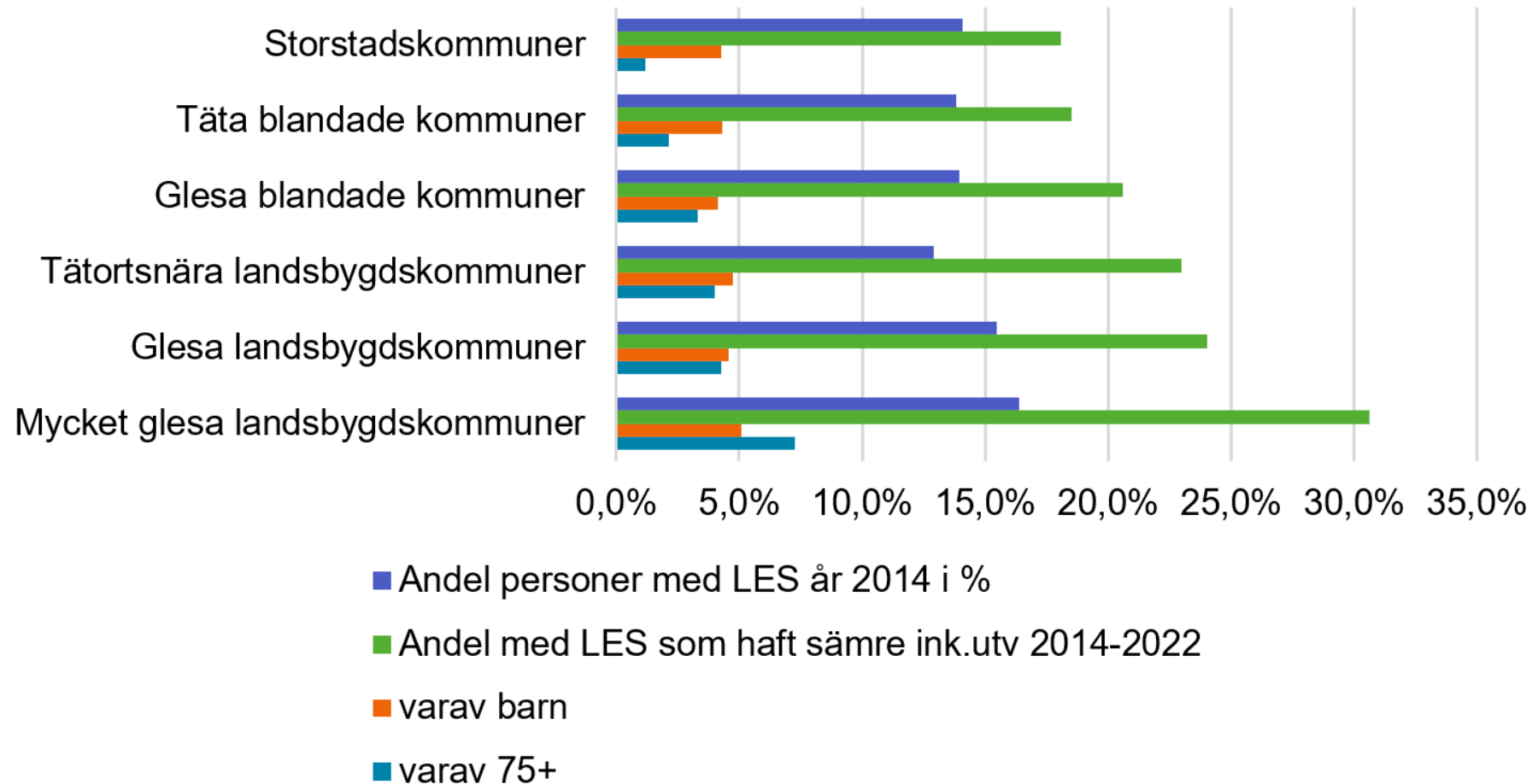


Figur 2.25. Det genomsnittliga milpriset för drivmedel i fordonsflottan för personer med *låg ekonomisk standard* (LES) och totalt, samt ovanför staplarna prisskillnaden mellan LES och alla. Fasta 2022 års priser.

Källa: Trafikanalys och SCB (2024).

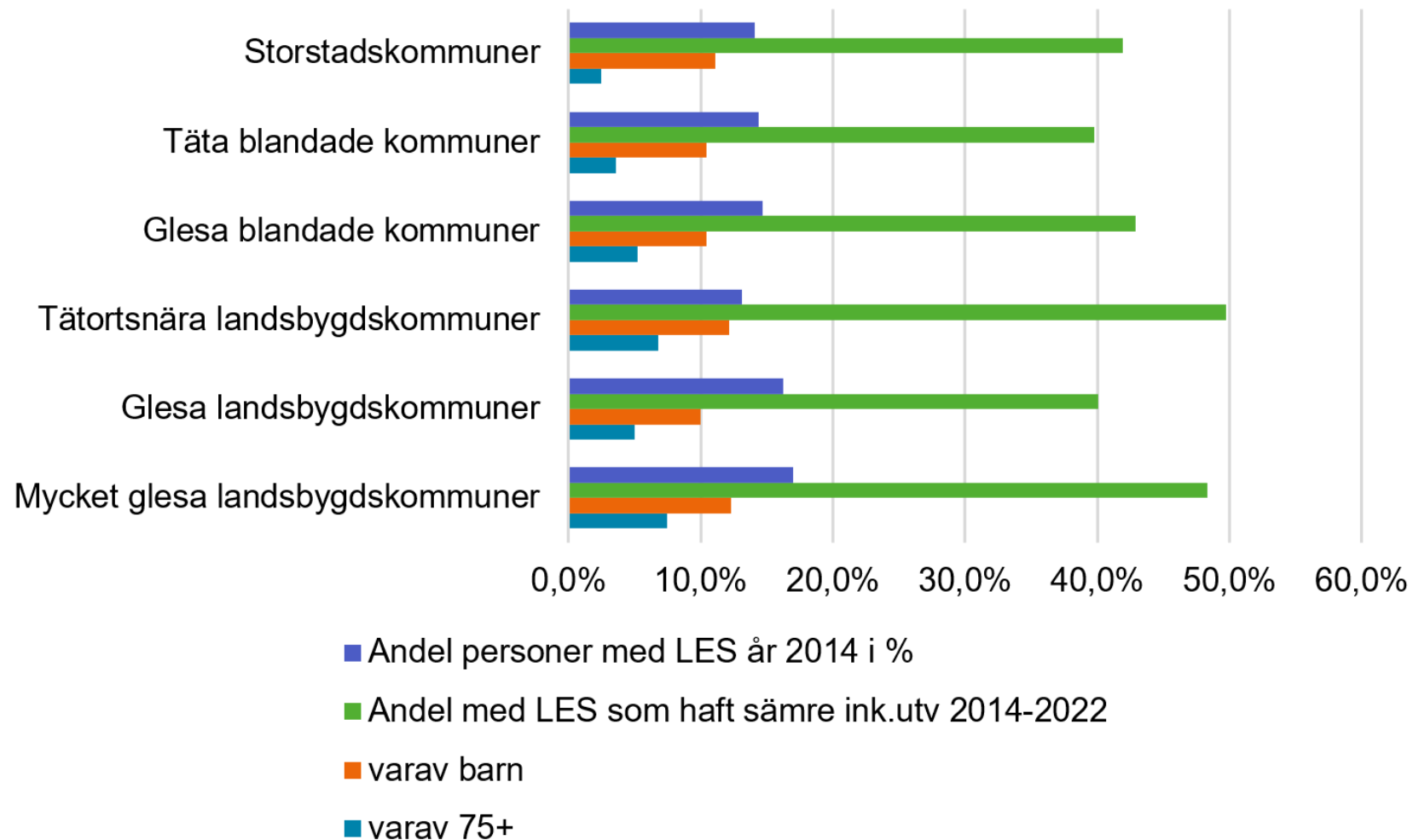
Anm: Observera att intervallen mellan åren varierar.

# Transporternas ekonomiska överkomlighet – egen bil

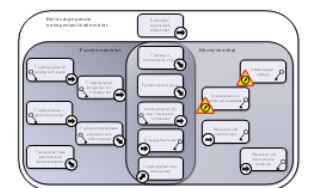


Figur 2.27. Andel personer med *låg ekonomisk standard* (LES), andel personer med LES som haft en sämre inkomstutveckling 2014–22, samt varav barn och varav äldre än 75 år, efter kommungrupper. Tillväxtverkets kommunindelning.  
Källa: SCB (2024d)

# Transporternas ekonomiska överkomlighet – kollektivtrafik

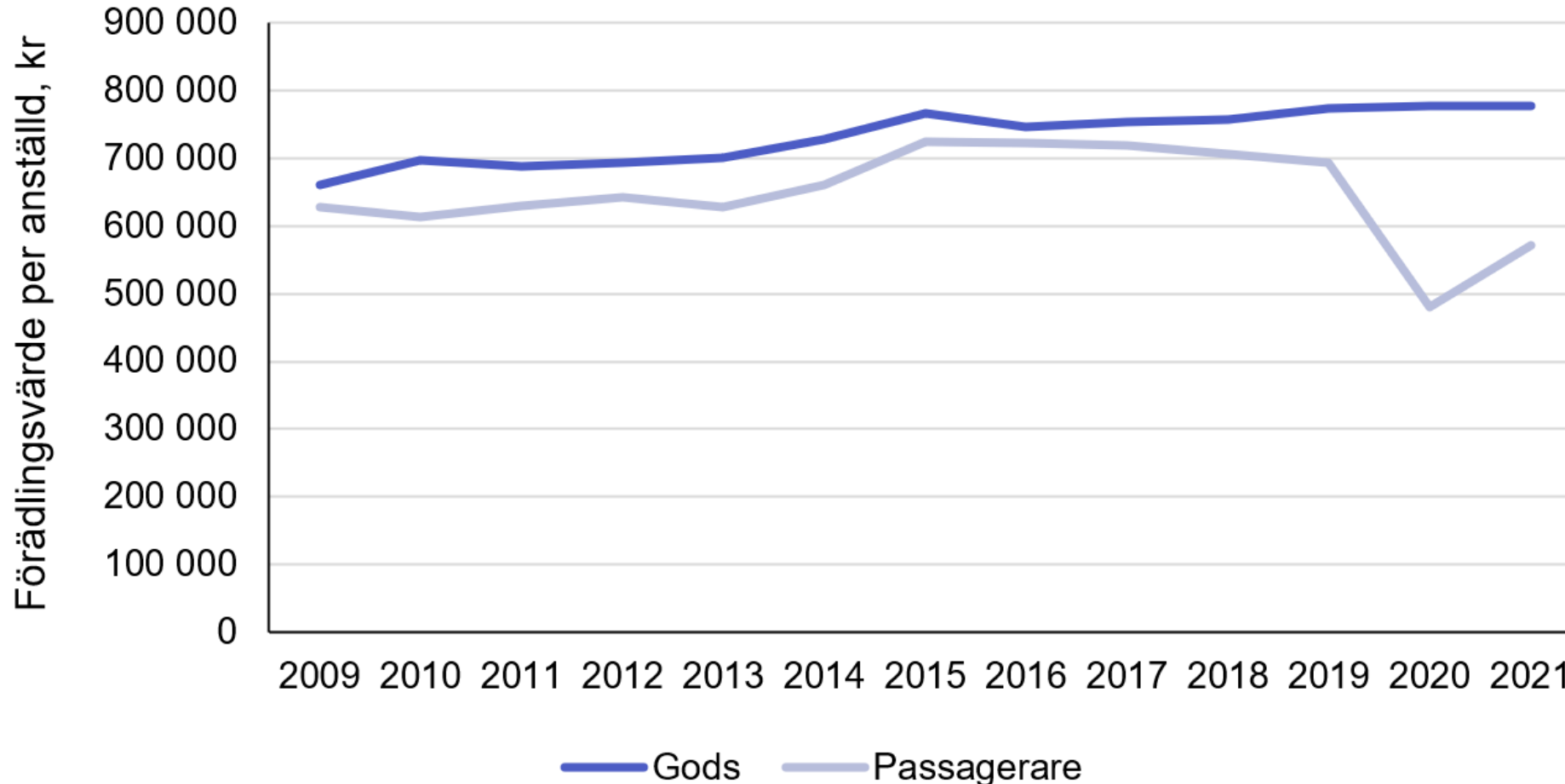


Figur 2.33. Andel personer med *låg ekonomisk standard* (LES) i kollektivtrafikhärläge, andel av dem som haft en sämre inkomstutveckling 2014–22, samt varav barn och varav äldre än 75 år, efter kommungrupper. Tillväxtverkets kommunindelning.  
Källa: SCB (2024d)





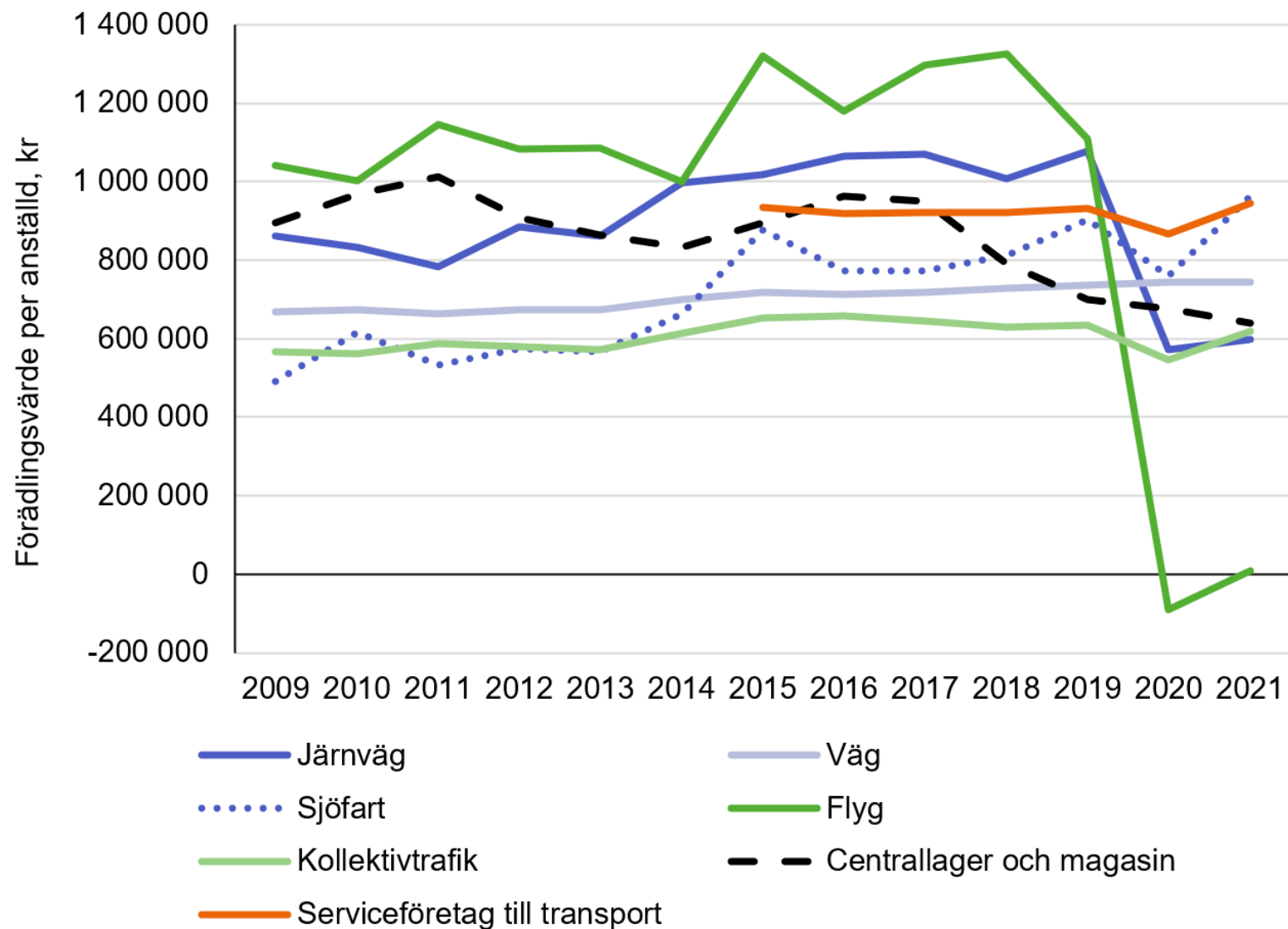
# Transportbranschens villkor – Förädlingsvärde per anställd



Figur 2.36. Förädlingsvärde per anställd efter gods- och passagerartrafik för åren 2009–2021. Fasta priser 2021.

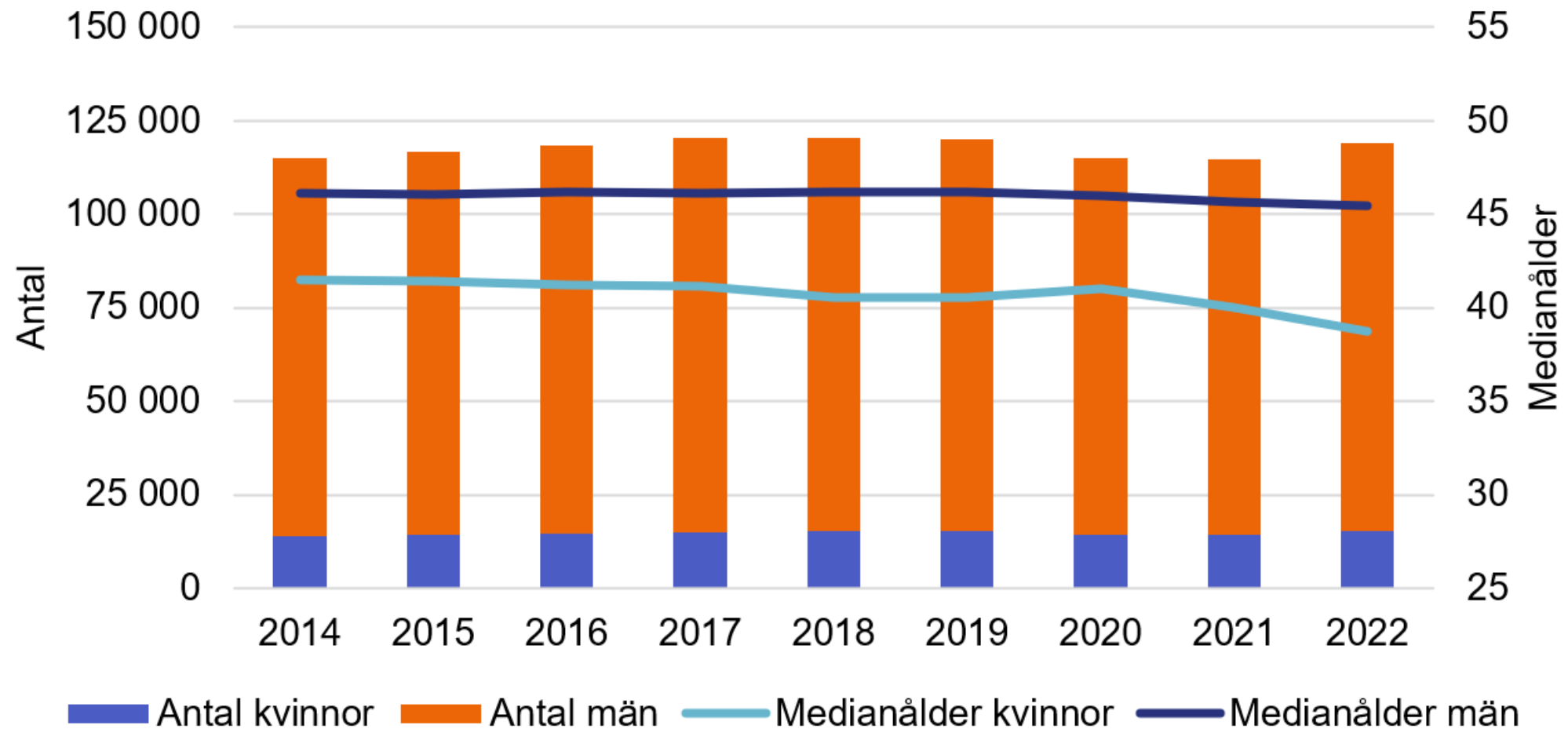
Källa: SCB (2023b)

# Förädlingsvärde per anställd efter bransch



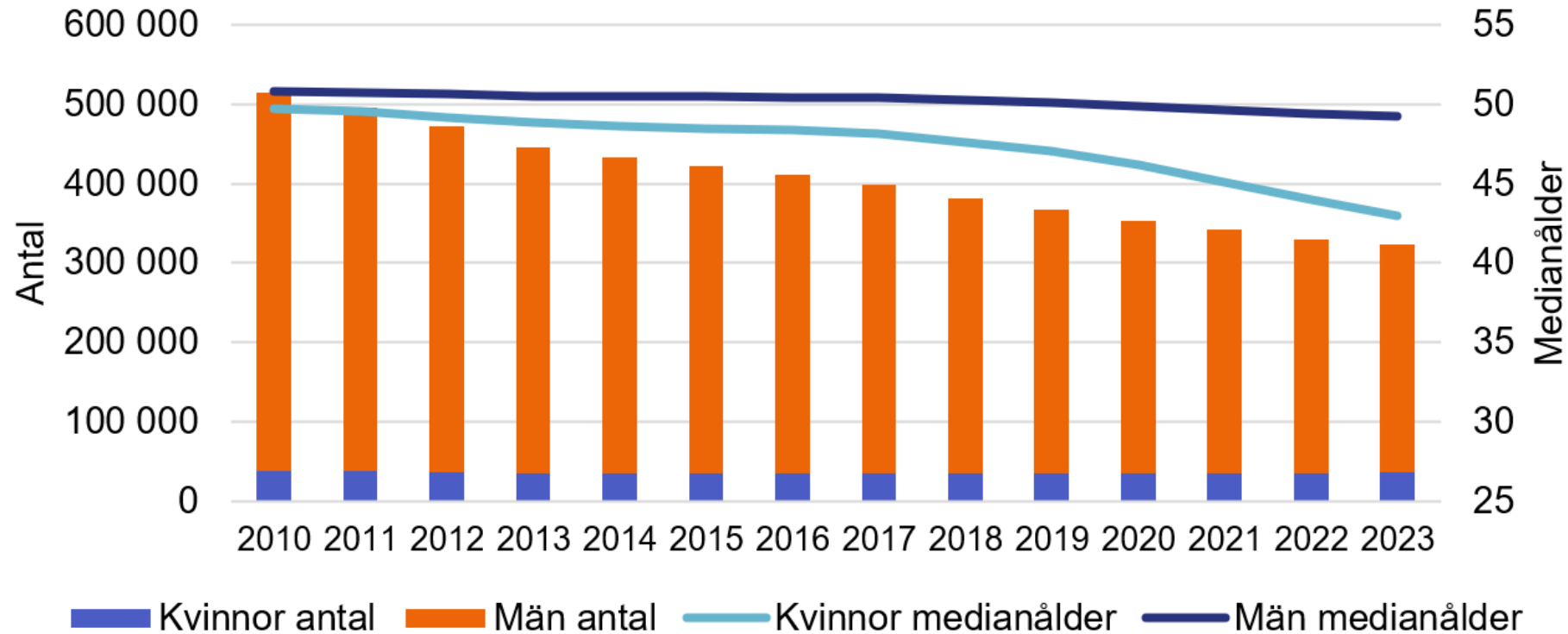
Figur 2.37. Förädlingsvärde per anställd efter bransch för åren 2009–2021. Fasta priser 2021.  
Källa: SCB (2023b)

# Antal anställda i transportyrken samt deras medianålder



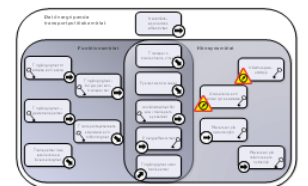
Figur 2.39. Antal anställda, 16–64 år, i transportyrken samt deras medianålder. Åren 2014–2022.  
Källa: SCB (2024h)

# Körkortsinnehavare med behörighet C

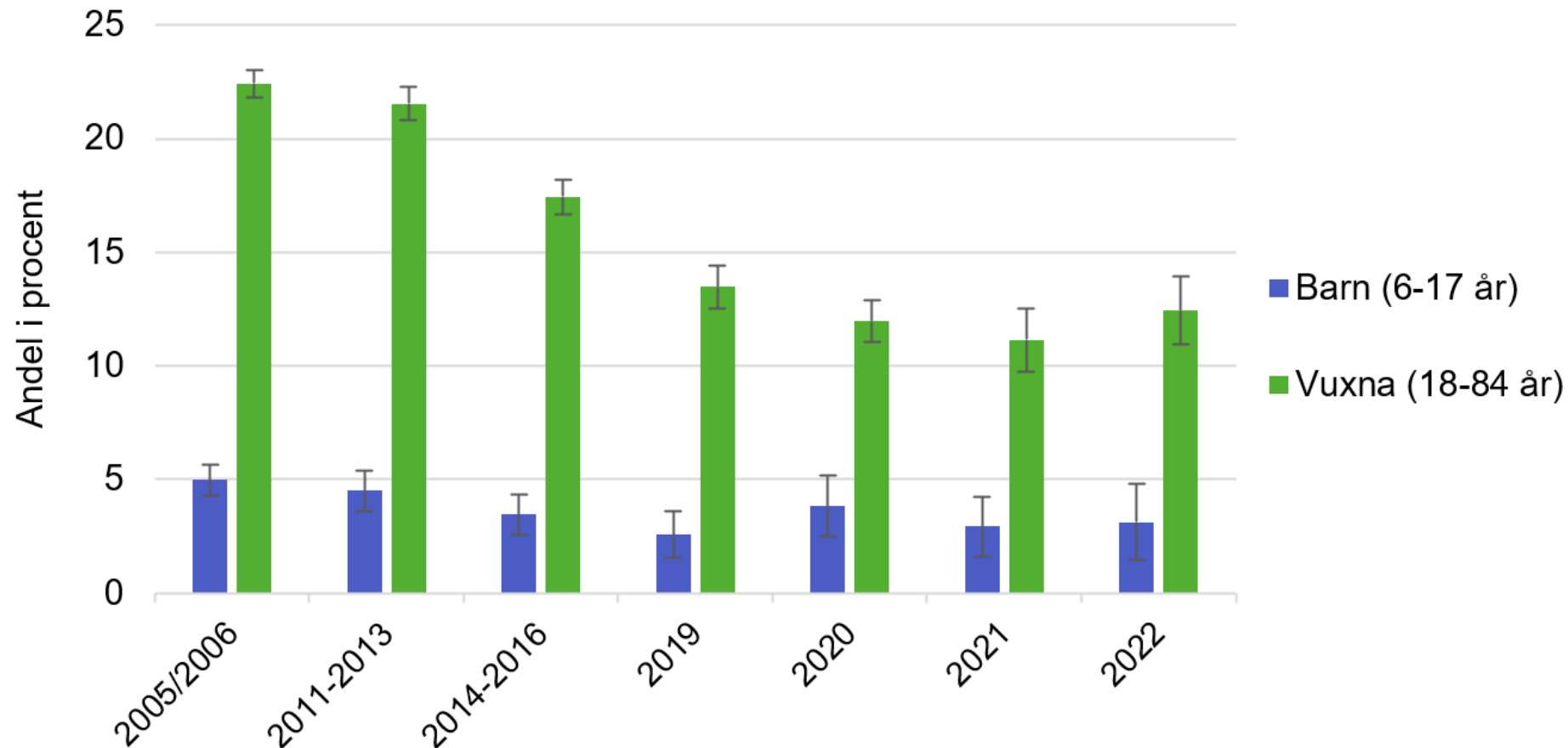


Figur 2.42. Antal körkortsinnehavare med behörighet C (tung lastbil), 18–64 år, samt deras medianålder. Åren 2010–2023.

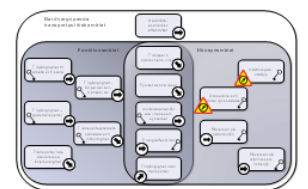
Källa: Fordonsstatistik, Trafikanalys (2024a)



# Fysiskt aktiva resor



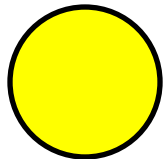
**Figur 2.45. Andel barn (6–17 år) som har minst en timmes fysisk aktivitet (motsvarande 5 km till fots eller 15 km med cykel) och andel vuxna (18–84 år) som har minst en halvtimmes fysisk aktivitet en genomsnittlig dag (motsvarande 2,5 km till fots eller 7,5 km med cykel), procent.**  
Källa: Resvaneundersökningen, RVU. Trafikanalys 2024. Egna bearbetningar.



# Användbarhet för alla i transportsystemet – för personer med funktionsnedsättning

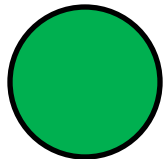
**2022**

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



| Region              | Jämförelse av uppgifter om tillgänglighetsanpassning 2020 och 2023  | Bedömning av trend |
|---------------------|---|--------------------|
| Blekinge            | Uppgifterna om tillgänglighetsanpassning är oförändrade, 85–86 procent av prioriterade hållplatser.   | Neutral            |
| Dalarna             | Formaliserade riktlinjer i nytt trafikförslagsprogram. Uppgift om andel anpassade hållplatslagen från inventering, närmare 4 procent. Inga jämförbara uppgifter 2020.                 | Positiv            |
| Gottland            | Andelen tillgänglighetsanpassade hållplatser 2023 och 2020 skiljer sig mindre än 3 procentenheter. Ny hållplatshandbok gäller från 2023. Ny inventering är att vänta.                 | Neutral            |
| Gävleborg           | Kravspecifikationerna i trafikförslagsprogrammet 2022 (bilaga 6) är svagare än 2018 (bilaga 8). Aktuell uppgift om andel anpassade hållplatser är lägre än tidigare.                  | Negativ            |
| Halland             | Drygt 61 procent av prioriterade hållplatser är anpassade. Inga uppgifter 2020 att jämföra med.   | Positiv            |
| Jämtland Hälsedalen | På grund av osäkra underlag lämnas inga uppgifter om grad av anpassning av hållplatser 2023. Osäkerheten är med andra ord högre i upplöjningen 2023 än 2020.                          | Negativ            |
| Jönköping           | Underlaget avser snävare krav 2023 i jämförelse med 2020. 35 procent av alla hållplatslagen uppfyller krav på 17 cm plattformshöjd och taktil stråk.                                  | Negativ            |
| Kalmar              | En ny hållplatshandbok omfattar tydligare tillgänglighetskrav på för olika hållplatsklasser. Nya uppgifter om tillgänglighet har tagits fram. 34 procent av prioriterade hållplatser. | Positiv            |
| Kronoberg           | Inga uppgifter om tillgänglighet vare sig 2020 eller 2023.  | Neutral            |
| Norrbottnen         | Uppgifter om antalet hållplatser skiljer sig över åren. Tillgänglighetsuppgifter är enligt regionen missvisande.  | Neutral            |
| Skåne               | Nya krav kontrastmarkering på hållplatser gäller från och med 2022. Andel anpassade hållplatser ökade från 61 till 67 procent på ställetiga vägar och 37 procent på kommunala vägar.  | Positiv            |
| Stockholm           | Från 71 till 75 procent anpassning av prioriterade hållplatser i jämförelse med 2020.   | Positiv            |
| Sörmland            | Andel anpassade hållplatser ökade från 61 till 67 procent i 2023. Inga jämförbara uppgifter 2020.   | Positiv            |
| Uppsala             | Ny inventering. Andel anpassade hållplatser ökade från 61 till 67 procent i 2023. Inga jämförbara uppgifter 2020.   | Positiv            |
| Värmland            | Aktuell inventering saknas. Ingen statistik om anpassning har delgetts. Ingen ny statistik eller  | Neutral            |
| Västerbotten        | En ny hållplatshandbok har lagts ut med tydliga krav på tillgänglighet för olika hållplatsklasser. Ny hållplatshandbok under 2023.  | Positiv            |
| Västernorrland      | Regelutveckling pågår. Ny hållplatshandbok under 2023. Ingen ny statistik kan delges.   | Neutral            |
| Västmanland         | Konstant andel tillgänglighetsanpassade hållplatser (9 procent av samtliga hållplatser)   | Neutral            |
| Västra Götaland     | Tillgänglighetsanpassningen av prioriterade hållplatser har gått från 63 till 72 procent (>3 procentenheter).   | Positiv            |
| Örebro              | Riktlinjer har tydliggjorts i en ny version av hållplatshandboken. En inventering har gjorts på basis av denna. 86 procent av alla hållplatslagen uppfyller egen kravställning.       | Positiv            |
| Östergötland        | Ett nytt regionalt styrdokument anger kravnivåer på hållplatser. 26 procent anpassning av alla bushållplatser. Inga jämförbara uppgifter 2020.  | Positiv            |

**2023**

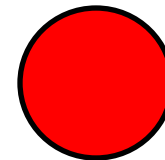


Tabell 2.19. Relativ risk att avstå från att resa kollektivt, på grund av att man inte tror att man klarar det på egen hand, efter olika typer av och antal funktionsnedsättningar. Om måtetalet är större än 1 föreligger en högre relativ risk för personer med funktionsnedsättning – ju högre, desto större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

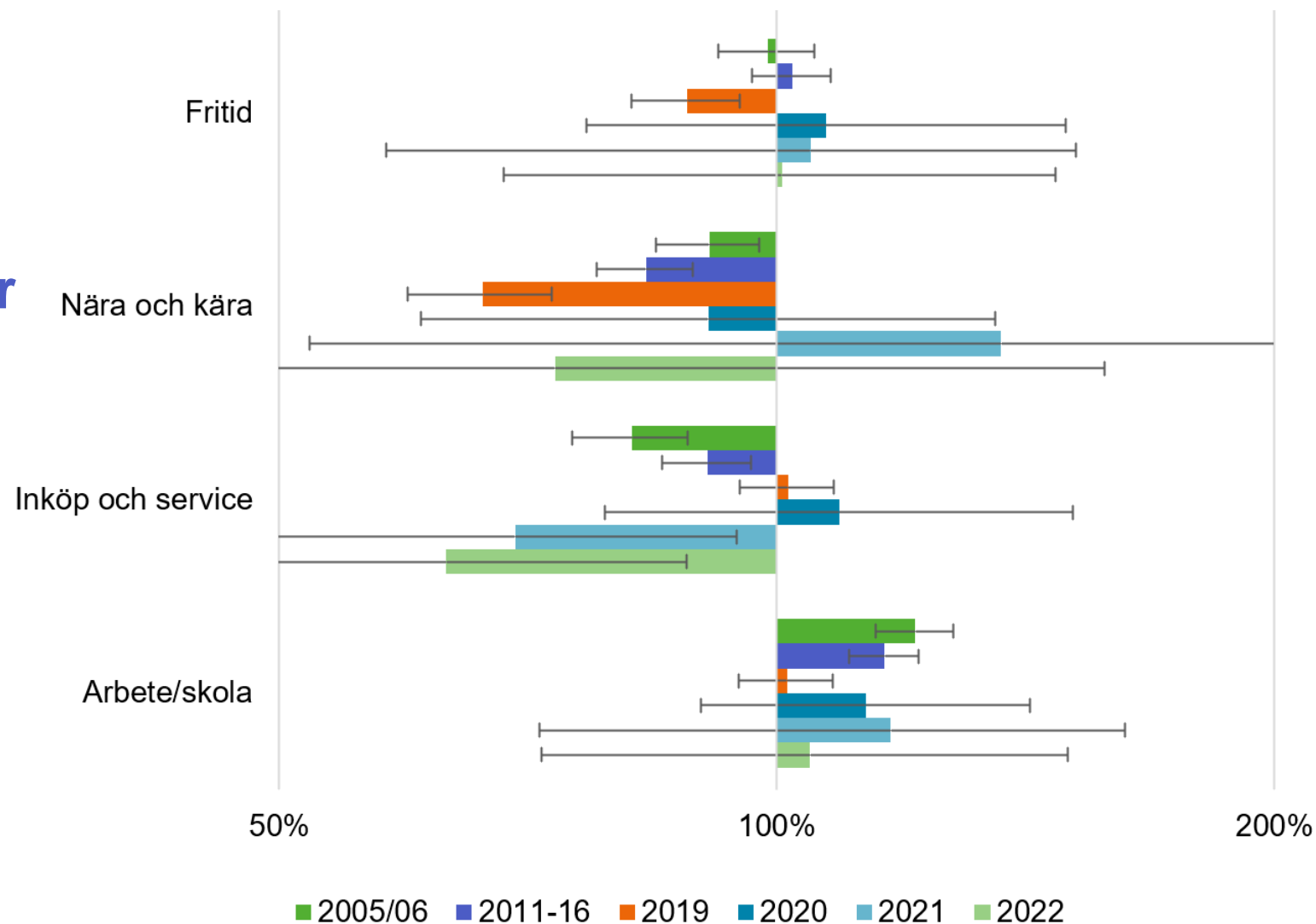
| Funktionsnedsättning                                | Jul–aug 2019 | Nov–dec 2020 | Nov–dec 2023 |
|---|--------------|--------------|--------------|
| Medicinsk   | 6,0          | 6,6          | 10,5         |
| Fysisk  | 8,7          | 9,5          | 15,1         |
| Psykisk   | 5,6          | 6,3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

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

**2024**

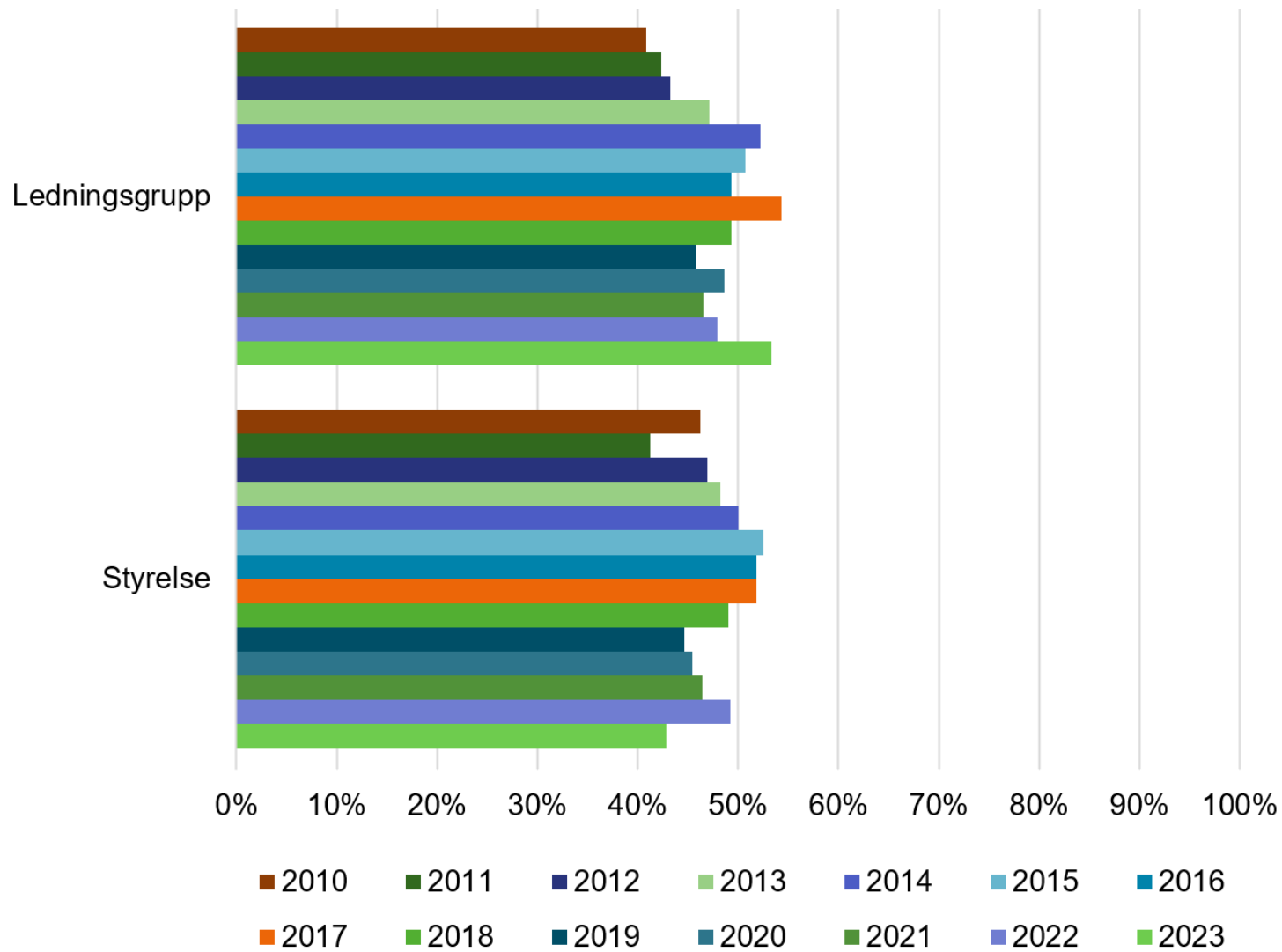


## Skillnader i resandet mellan män och kvinnor



**Figur 2.49. Mäns restid för regionala resor (vardagsresande) relativt kvinnors efter delresans ärende. När stapeln är större än 100 % (riktad åt höger) reser män mer än kvinnor och när den är mindre än 100 % (riktad åt vänster) reser män mindre än kvinnor. Åren 2005/06, 2011–16, 2019–2022. Källa: RES 2005/06, RVU Sverige 2011–2016 och Resvanor i Sverige 2019–2022. Anm. Felstaplarna anger 95-procents konfidensintervall.**

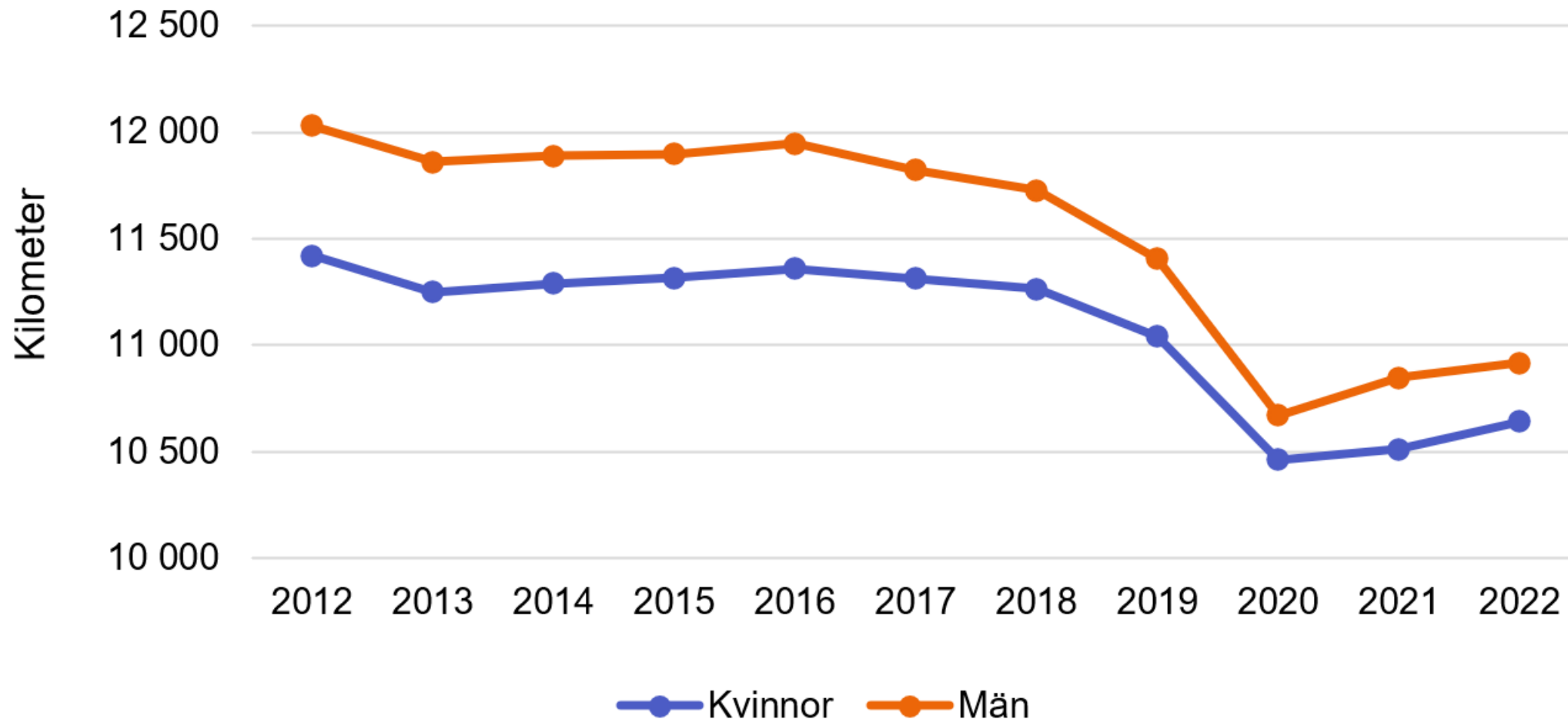
# Andel kvinnor i ledningsgrupper och styrelser



Figur 2.51. Andel kvinnor i ledningsgrupper och styrelser för ett antal statliga myndigheter och bolag<sup>75</sup> inom transportsektorn. Årtalen går uppifrån och nedåt. Åren 2010–2023.  
Källa: Egen insamling från årsredovisningar och webbplatser.



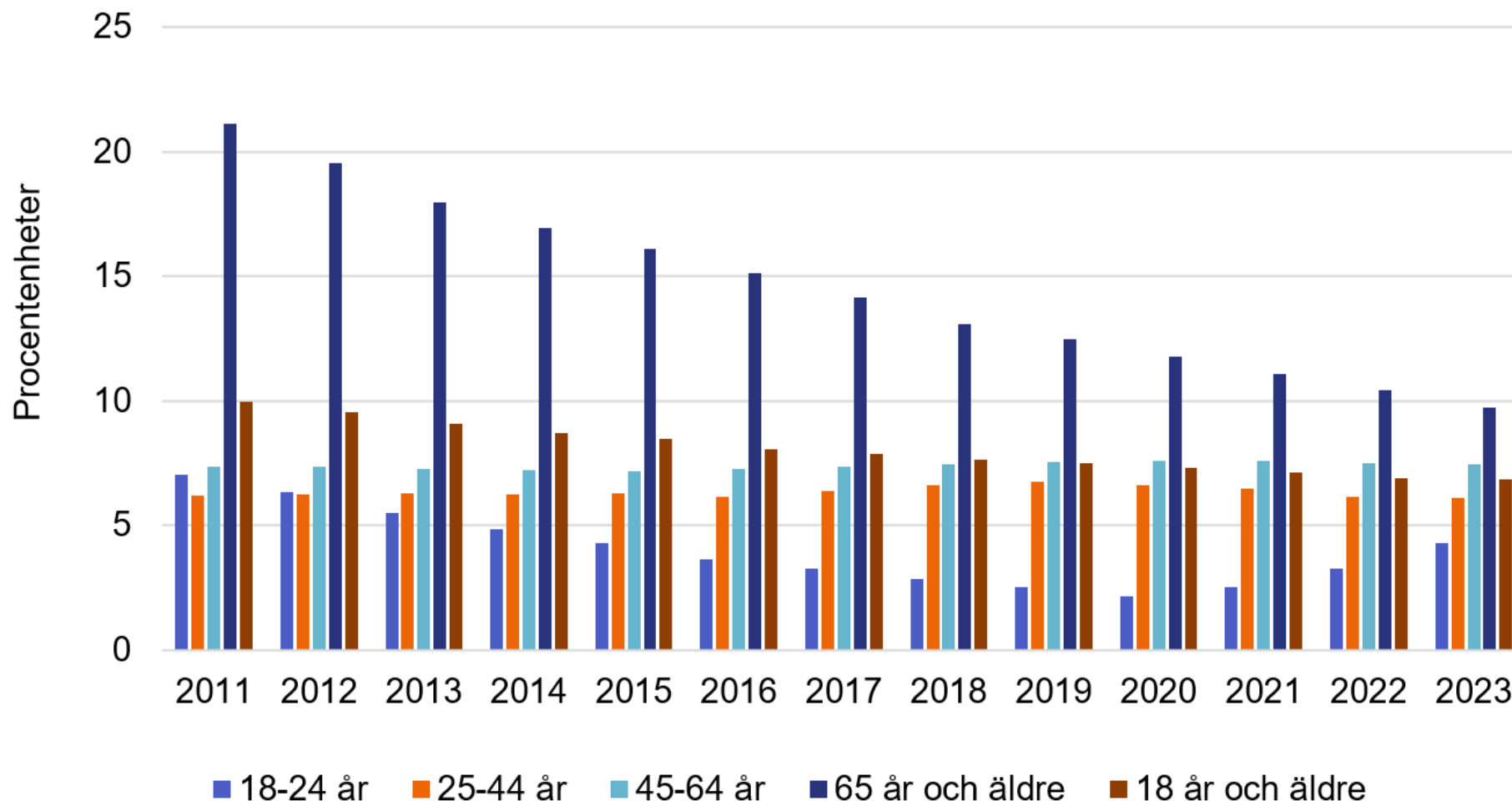
## Skillnader i körsträckor



Figur 2.55. Genomsnittlig körsträcka i kilometer för personbilar ägda av fysiska personer. Observera att skalan för den lodräta axeln inte börjar på 0. Åren 2012–2022.

Källa: Trafikanalys (2023d)

# Skillnader i körkortsinnehav per kön och åldersgrupp



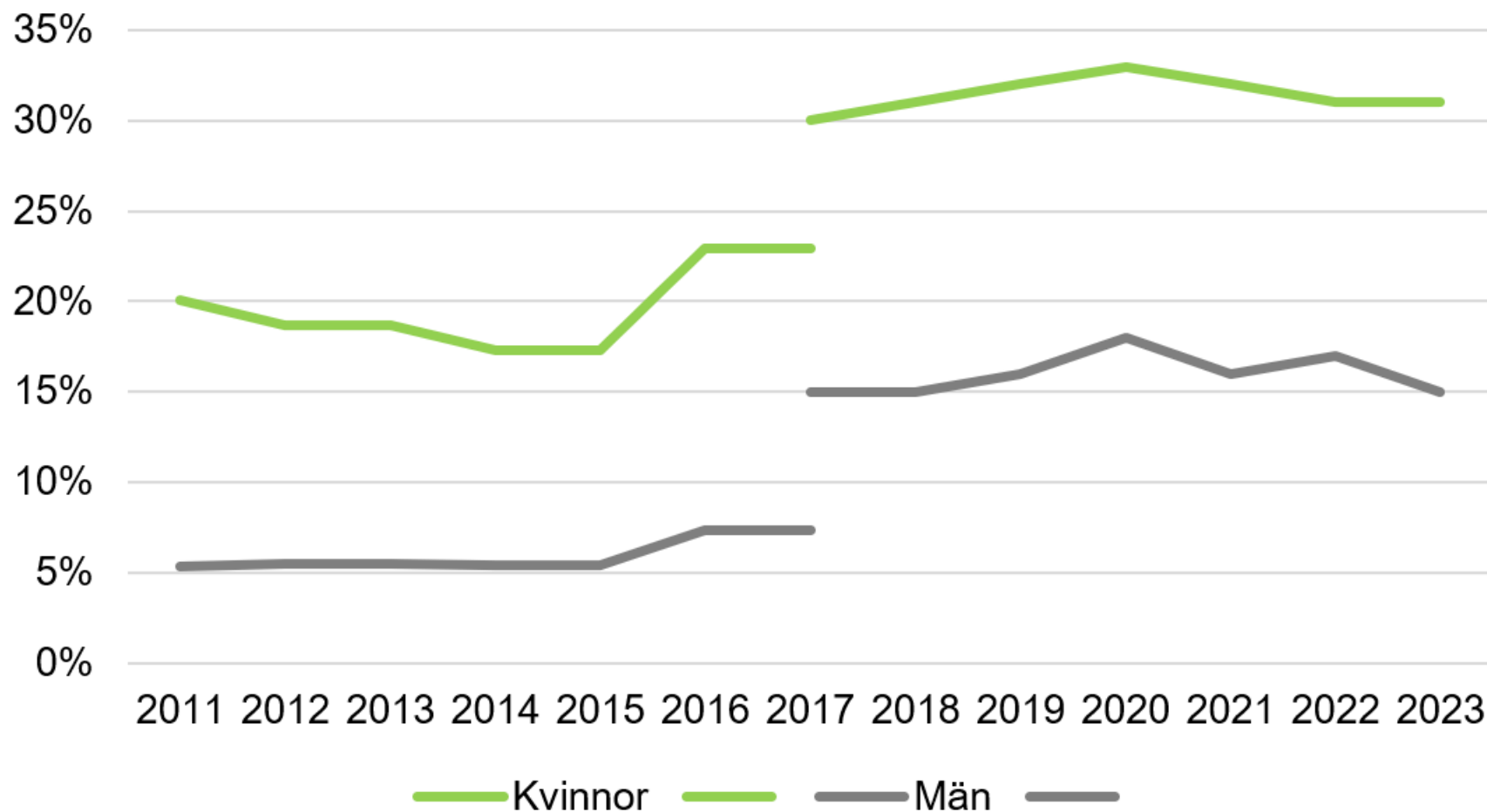
Andelen personer med B-körkort i den yngsta åldersgruppen har under 2020 – 2023 ökat från 58,1% till 61,5%

(63,6% för männen och 59,3% för kvinnorna)

Figur 2.56. Skillnad, procentenheter, i körkortsinnehav, behörighet B, mellan män och kvinnor vid utgången av respektive år. Staplarna visar hur många procentenheter högre körkortsinnehavet är för män än för kvinnor. Åren 2011–2023.

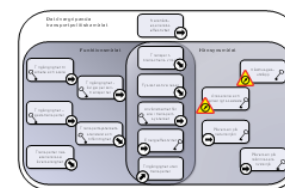
Källa: Trafikanalys (2024a)

## Användbarhet för alla - subjektiv trygghet

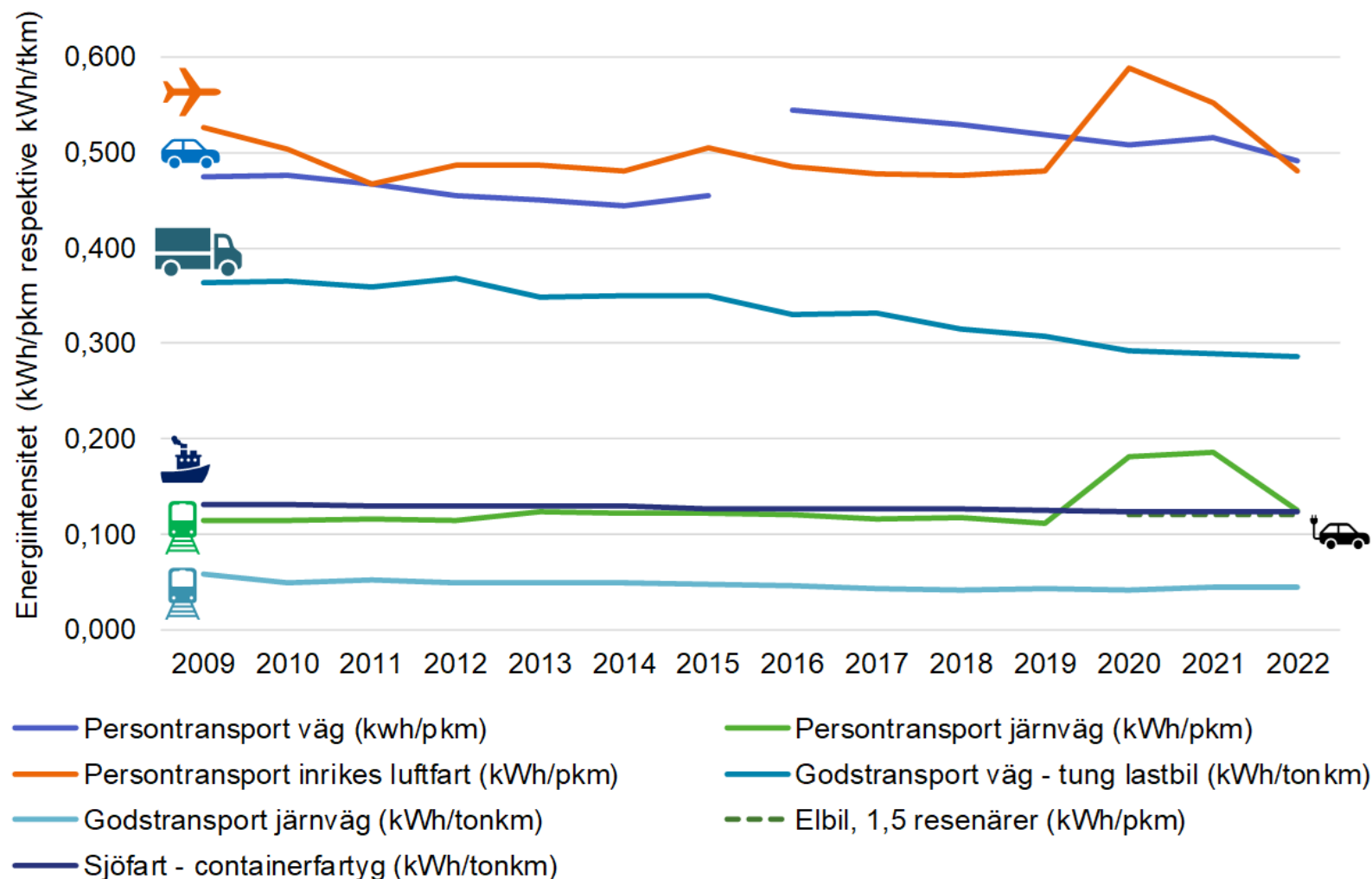


**Figur 2.59. Andel av befolkningen som uppger att de under det senaste året (2011–2017) respektive mycket eller ganska ofta (2017–2023) valt att ta en annan väg eller ett annat färdssätt på grund av oro för att utsättas för brott. Åren 2011–2023.**

Källa: Brå (2023) och Trafikanalys (2023e)

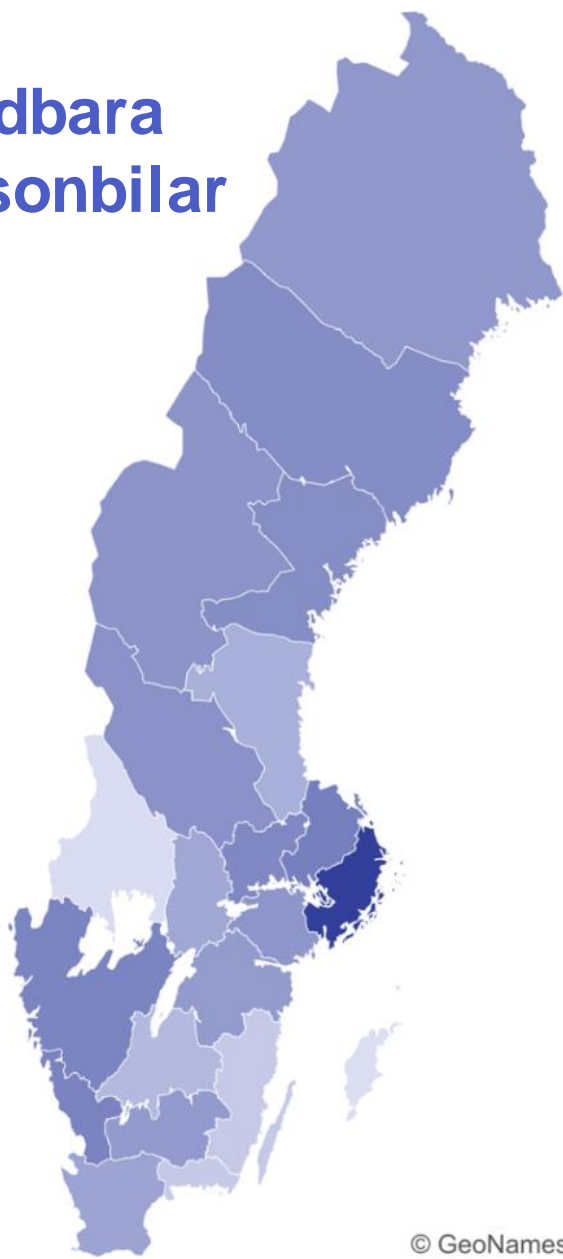


# Energieffektivitet- energiintensitet



**Figur 2.60. Energiintensitet i persontransportarbete (kWh/personkilometer) respektive godstransportarbete (kWh/tonkilometer) 2009–2022. En lägre energiintensitet innebär en högre energieffektivitet. I diagrammet visas också energiintensiteten för en modern elbil, förutsatt att den framförs med förare och en passagerare. Den beräkningen tar inte hänsyn till energiförluster vid elproduktion, distribution eller laddning.**

# Laddbara personbilar



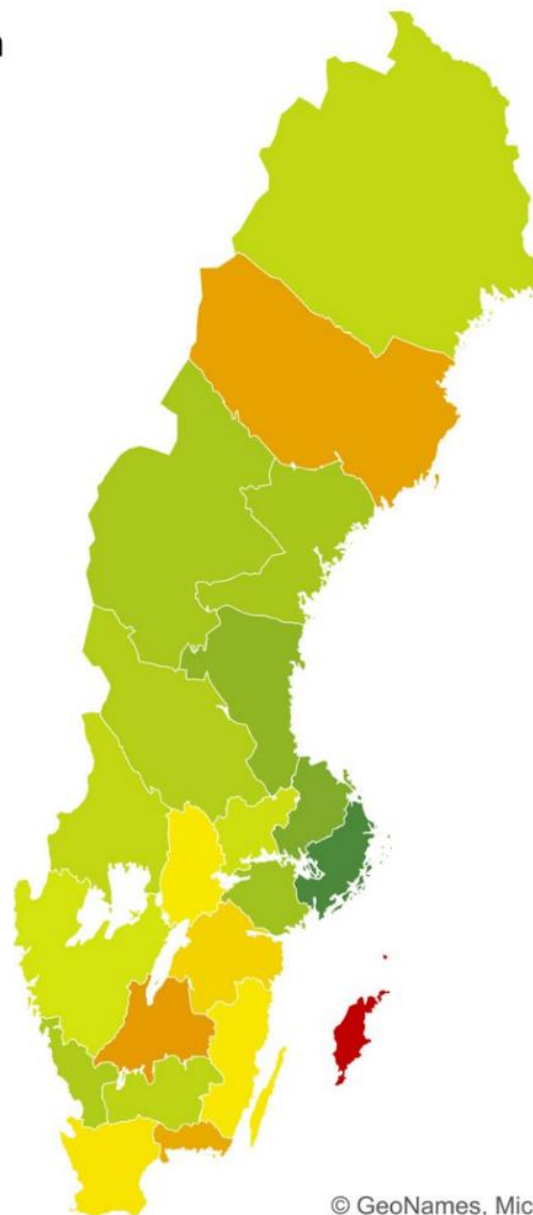
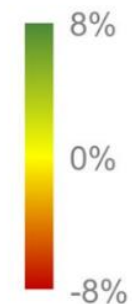
Andel laddbara fordon i nybilsregistreringen



Totalt i riket: 58 procent elbilar eller laddhybrider  
Jämfört med 54 procent under 2022

Använder Bing  
© GeoNames, Microsoft, TomTom

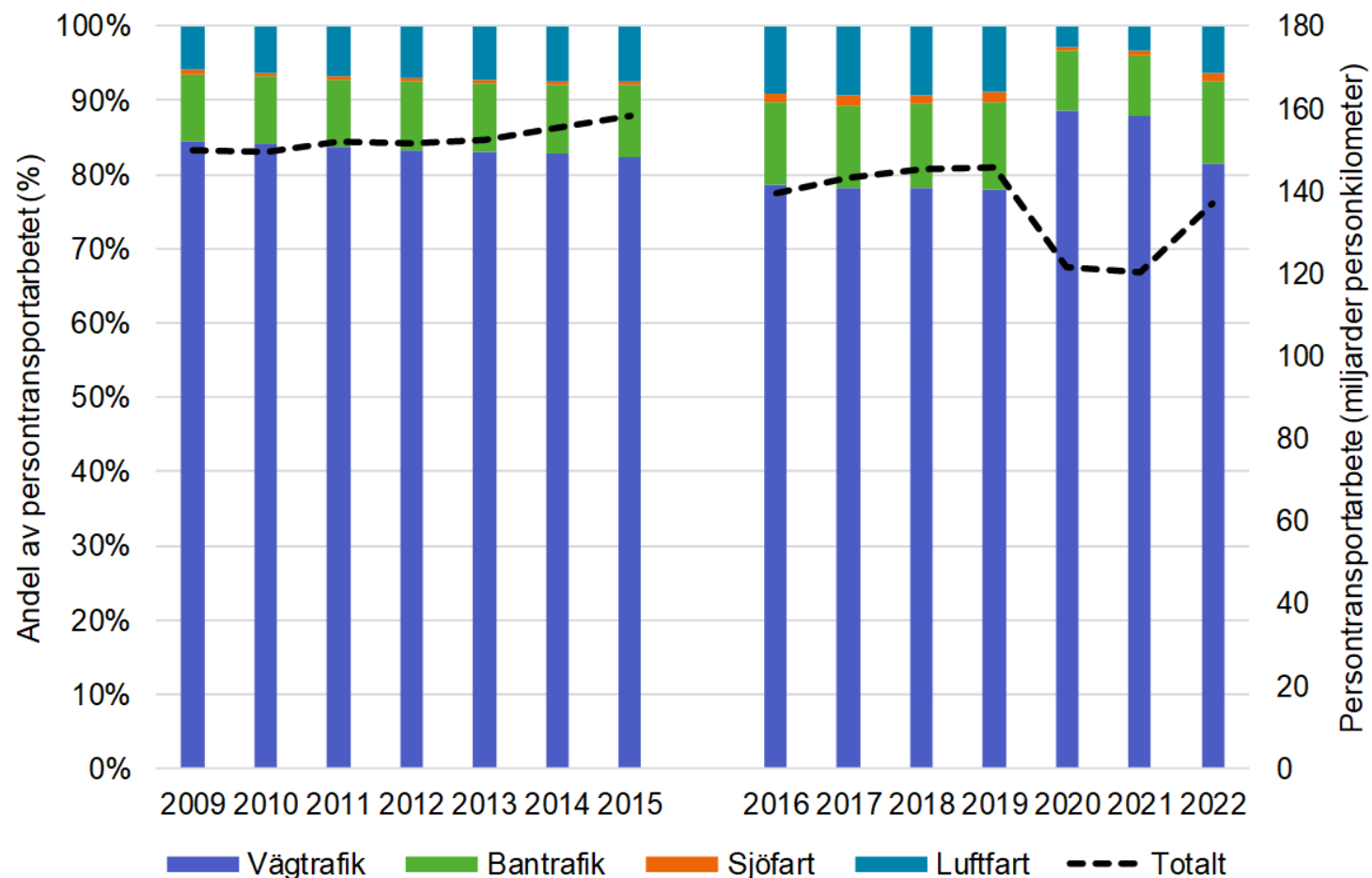
Förändring i andel laddbara fordon i nybilsregistreringen mellan 2022 och 2023



Första kvartalet 2024: 53 procent elbilar eller laddhybrider i nybilsförsäljningen

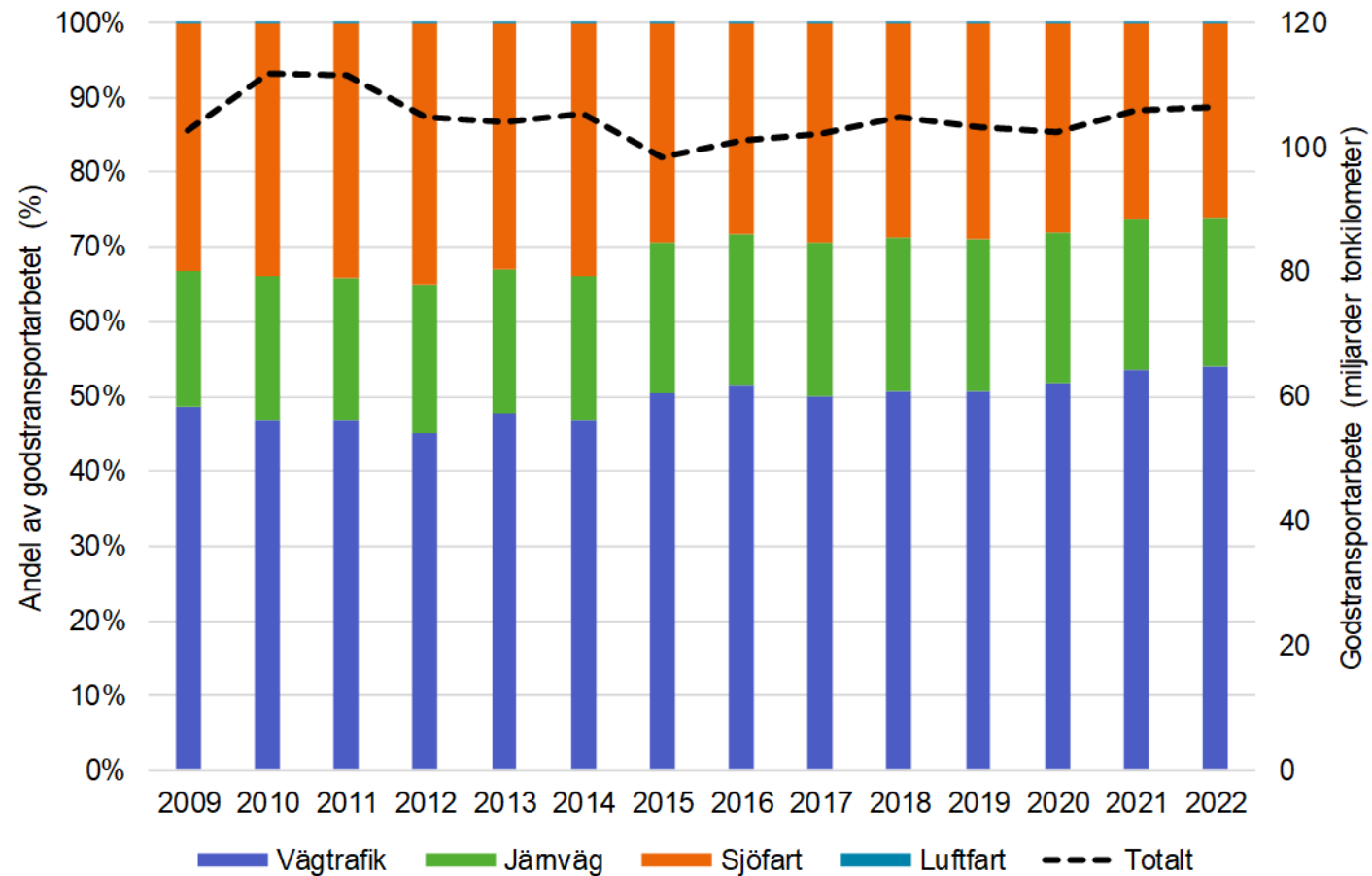
Använder Bing  
© GeoNames, Microsoft, TomTom

# Energieffektivitet – persontransporter



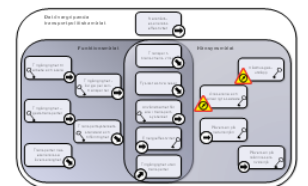
Figur 2.64. Andelar av inrikes persontransportarbete per trafikslag (procent) samt det samlade persontransportarbetet i miljarder personkilometer (skalan till höger) 2009–2022. Tidsseriebrott 2015/2016 avseende förändringar i insamlingen av persontransportarbete med personbil. Luftfart omfattar här även den del av utlandsresor som skett inom svenskt luftrum.  
Källa: Trafikanalys (2023g)

# Energieffektivitet – godstransporter

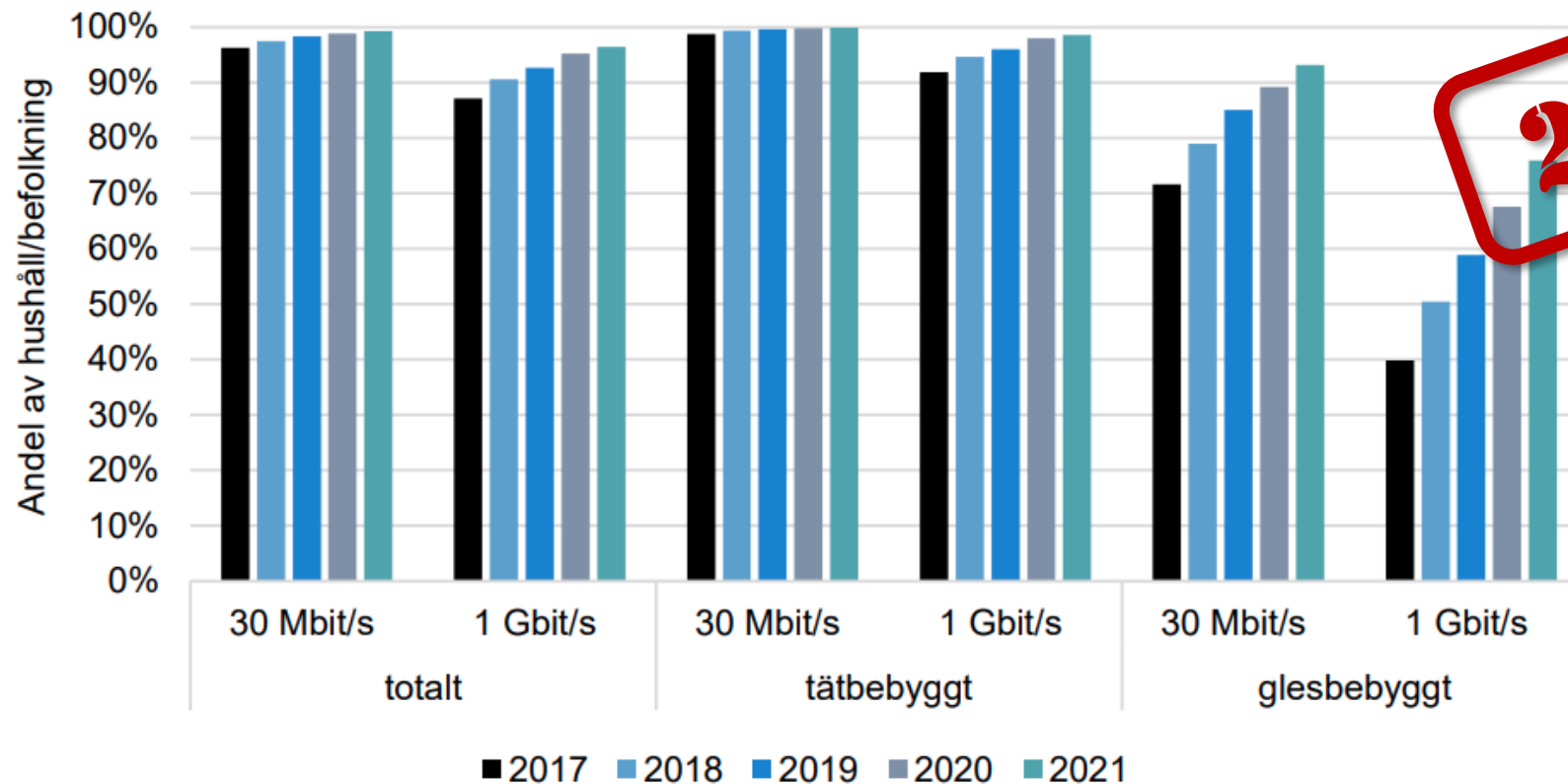


**Figur 2.65. Andelar av inrikes godstransportarbete per trafikslag (procent) samt det samlade godstransportarbetet i miljarder tonkilometer (skalan till höger) 2009–2022. Förändringar i metoder för beräkning av transportarbete har delvis ändrat fördelningen jämfört med tidigare måluppföljningar, då bland annat en bättre skattning av transportarbetet med sjöfart kunnat göras med stöd av fartygens AIS-data. Anm: Luftfarten kan inte urskiljas i figuren, men finns med som en kontur högst upp i staplarna.**

Källa: Trafikanalys (2023g)



# Tillgänglighet utan transporter



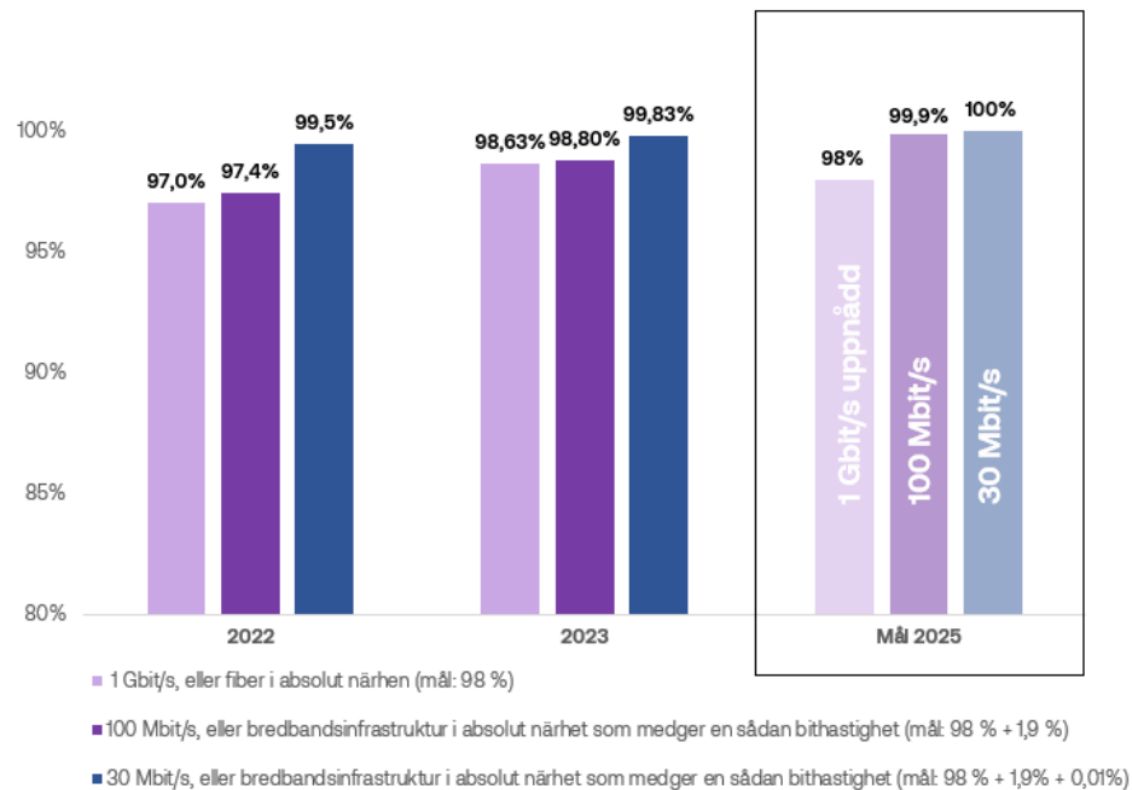
Figur 2.35. Hushållens tillgång, eller absoluta närhet, till bredband med olika hastigheter, 2017–2021. Andel hushåll totalt, i tätbebyggt respektive glesbebyggt område.

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

Källa: PTS (2022)

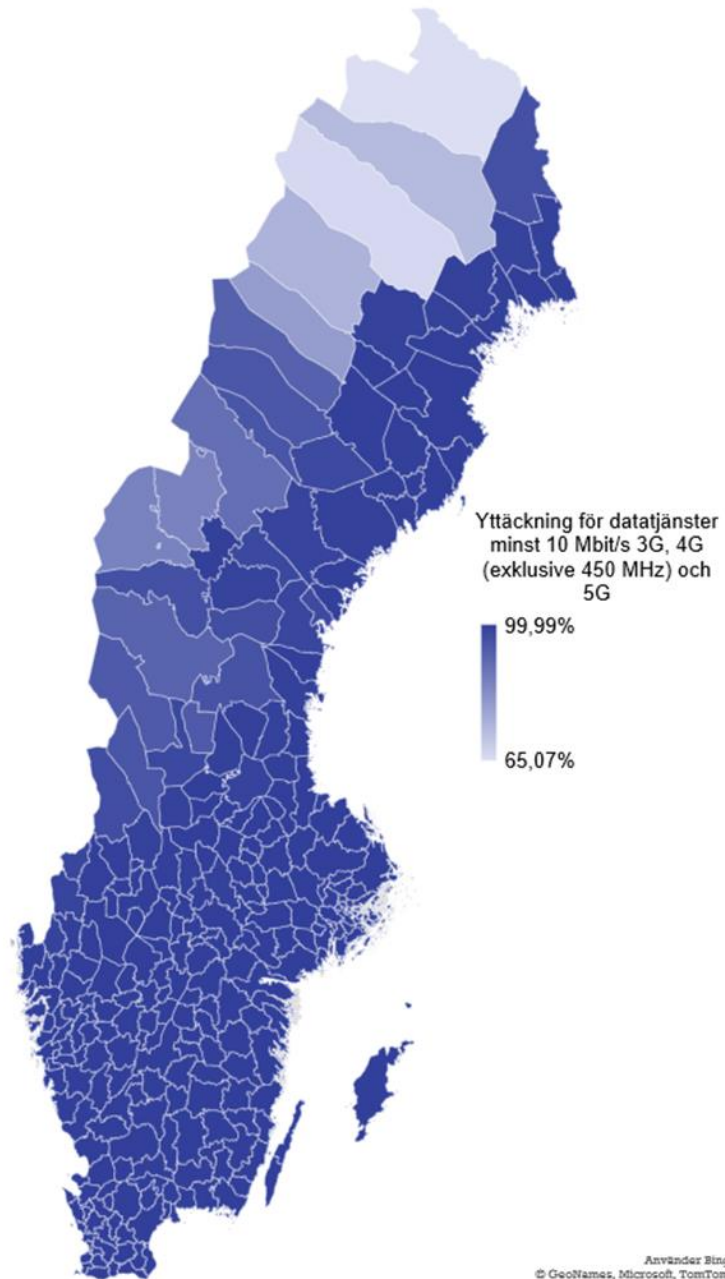


Figur 2. Status för bredbandsmålet för år 2025

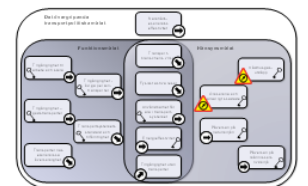


Källa: PTS mobiltäcknings- och bredbandskartläggning 2023

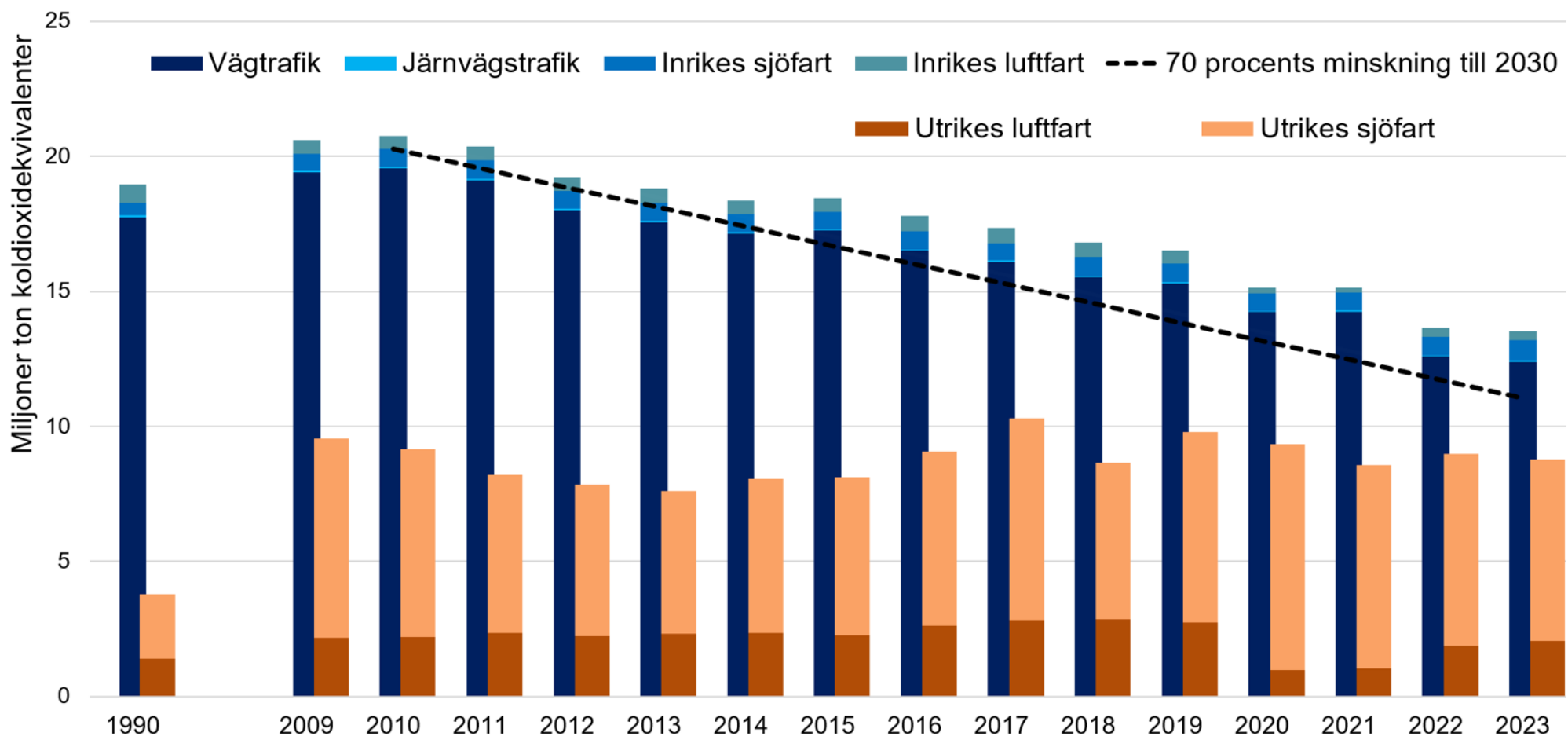
# Mobildatatäckningen



Figur 2.46. Yttäckning för datatjänster minst 10 Mbit/s 3G, 4G (exklusive 450 MHz) och 5G år 2022.  
Källa: Post- och telestyrelsen (2023a).

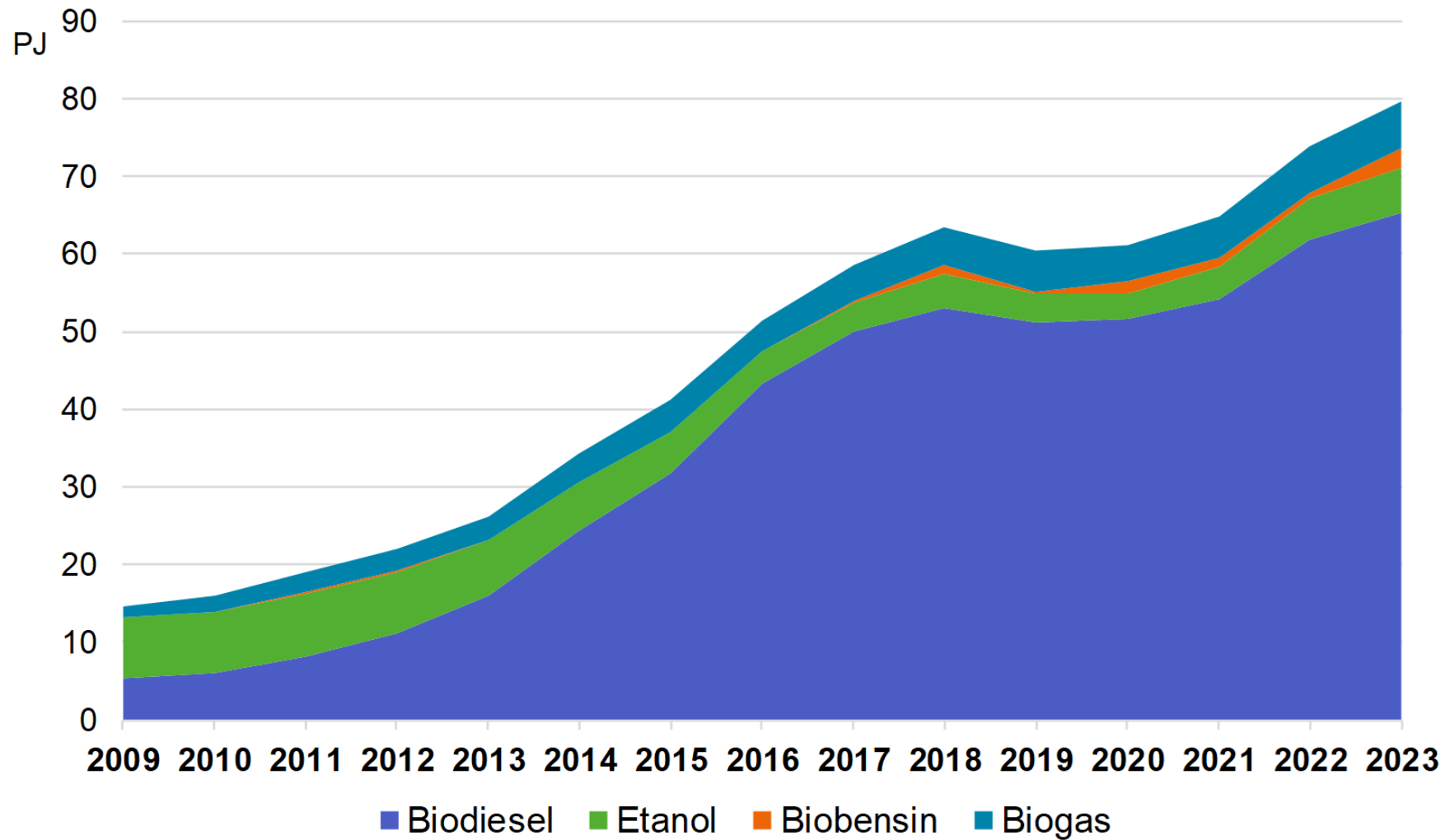


# Växthusgasutsläpp



Figur 2.67. Utsläpp av växthusgaser per trafikslag (miljoner ton koldioxidekvivalenter), år 1990 samt åren 2009–2023. Den streckade linjen markerar den linjära utvecklingsbana som krävs för att nå etappmålet om att reducera utsläppen från inrikes transporter exklusive luftfart (de blå staplarna utom den översta) med 70 procent till år 2030.

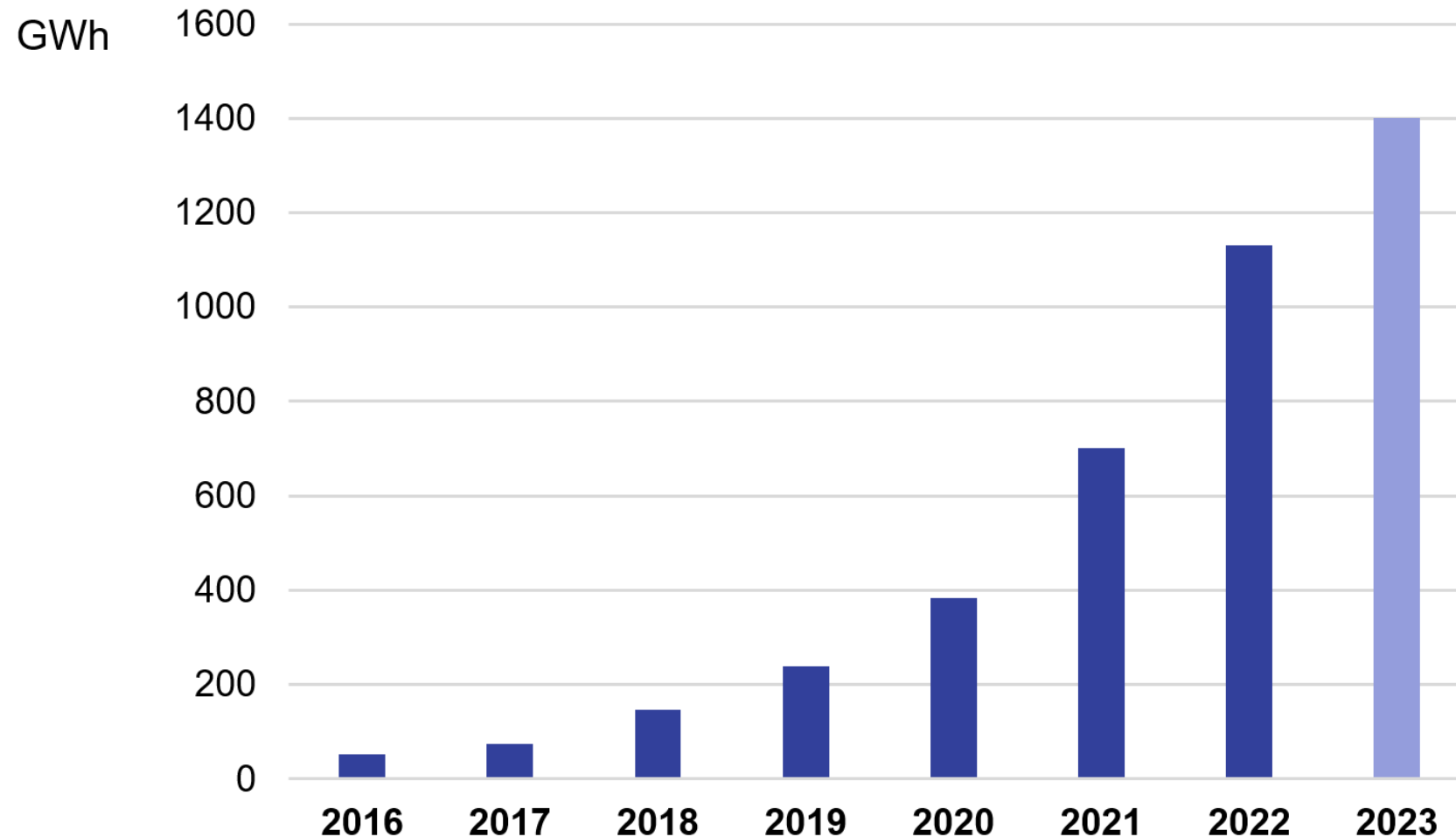
# Leveranser av biodrivmedel



Figur 2.68. Leveranser av biodrivmedel för inrikes transporter, PJ, 2009–2023.

Källa: 2009–2022 Energimyndigheten (2023a). 2023 års siffror är beräknade utifrån förändringar i levererad volym enligt Drivkraft Sverige (2024).

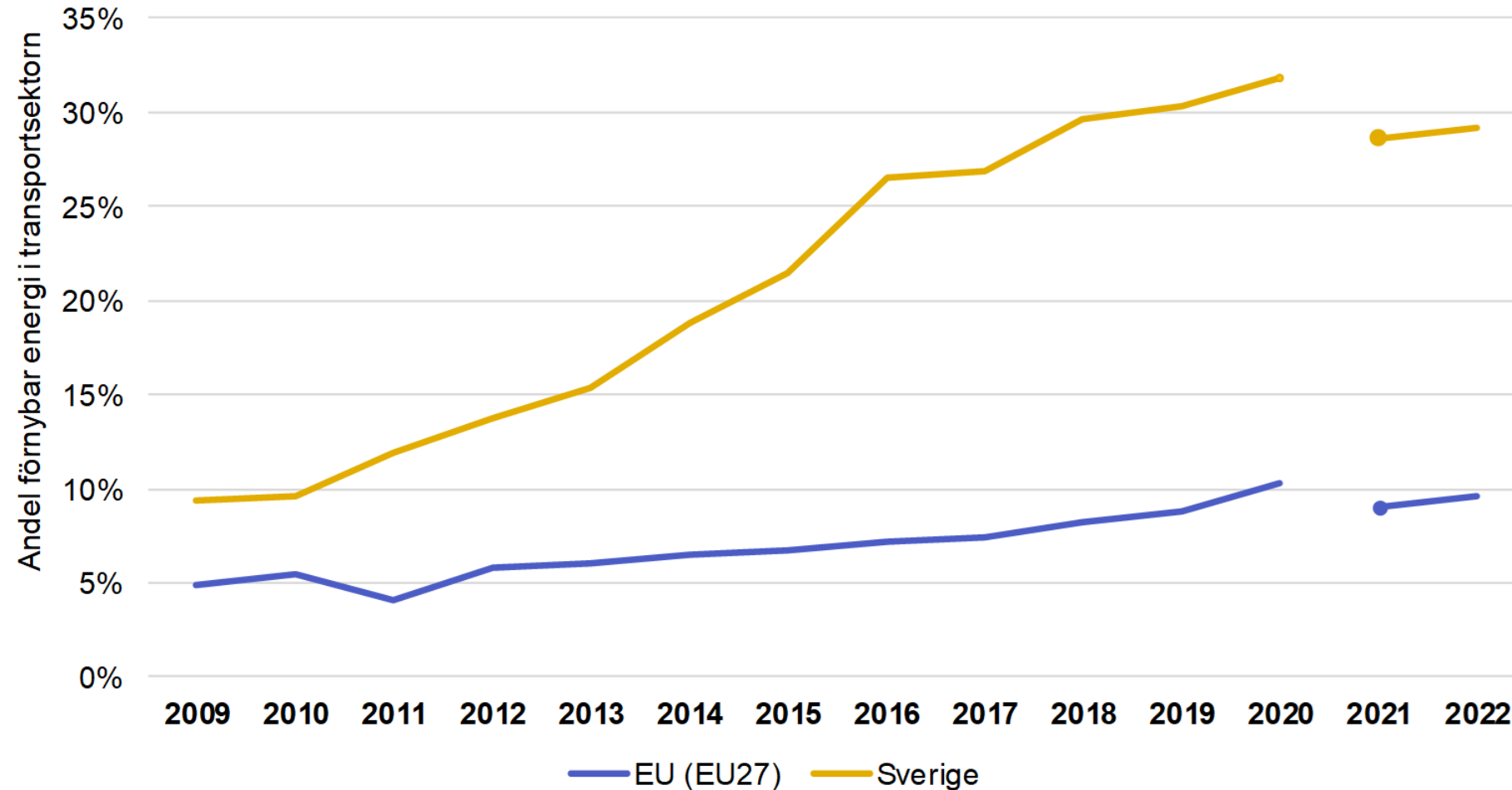
# Elanvändning i vägtrafiken



**Figur 2.70. Modellerad elanvändning inom vägtransporter 2016–2023, GWh.**

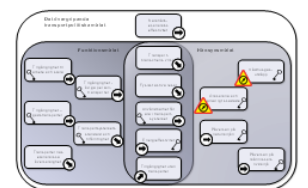
**Källa: 2016–2022 Energimyndigheten (2023c) och Trafikverket (2024o) avseende det preliminära värdet för 2023.**

# Andel förnybar energi i transportsektorn

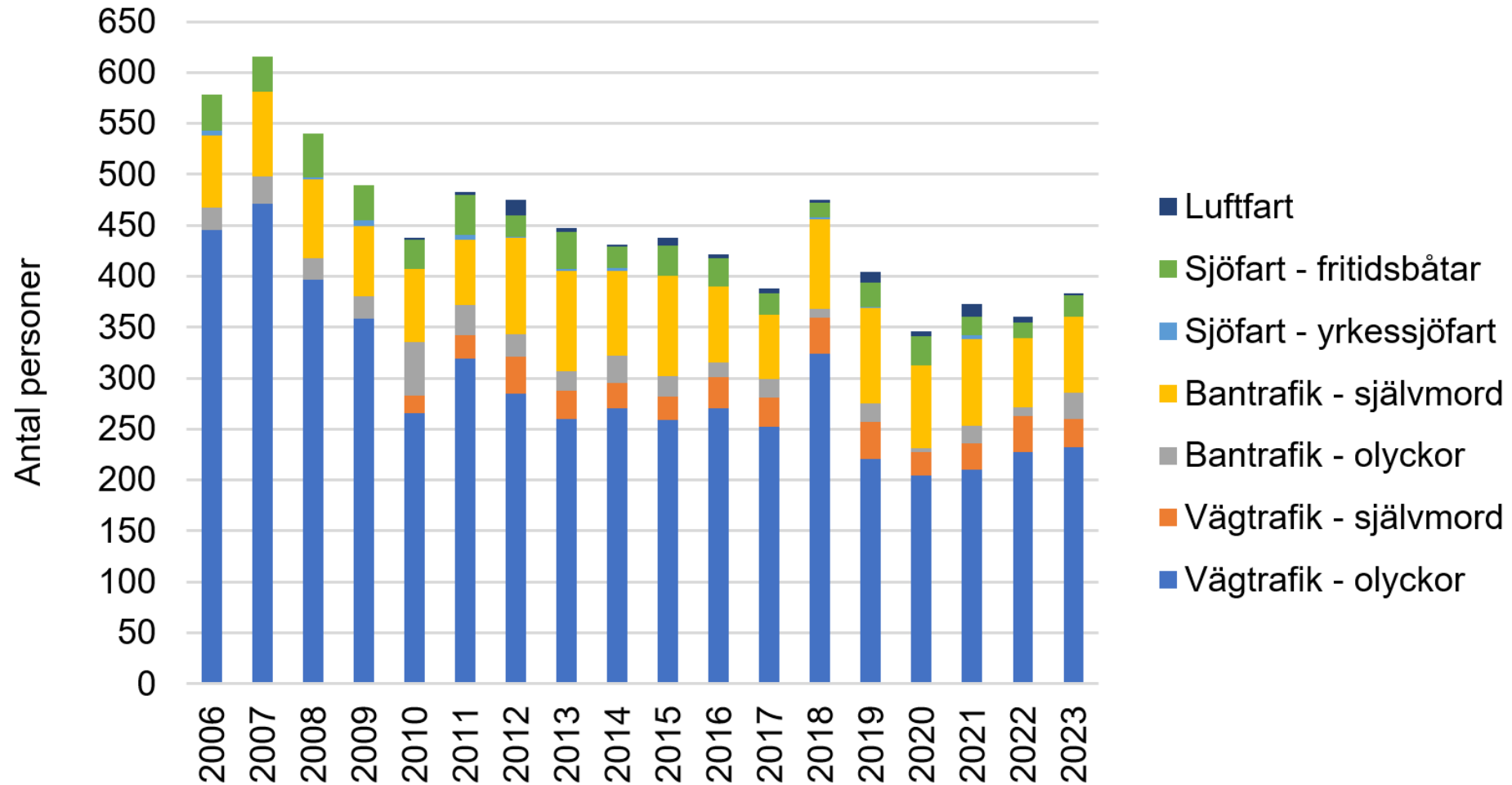


Figur 2.71. Andel förnybar energi inom transportsektorn i Sverige och genomsnittet för EU-länderna (procent), åren 2009–2022. Observera: Metoden för att beräkna andelen förnybar energi är ändrad från och med 2021 års värde, vilket innebär ett tidsseriebrott i diagrammet.

Källa: Eurostat (2024)



# Omkomna i de olika trafikslagen

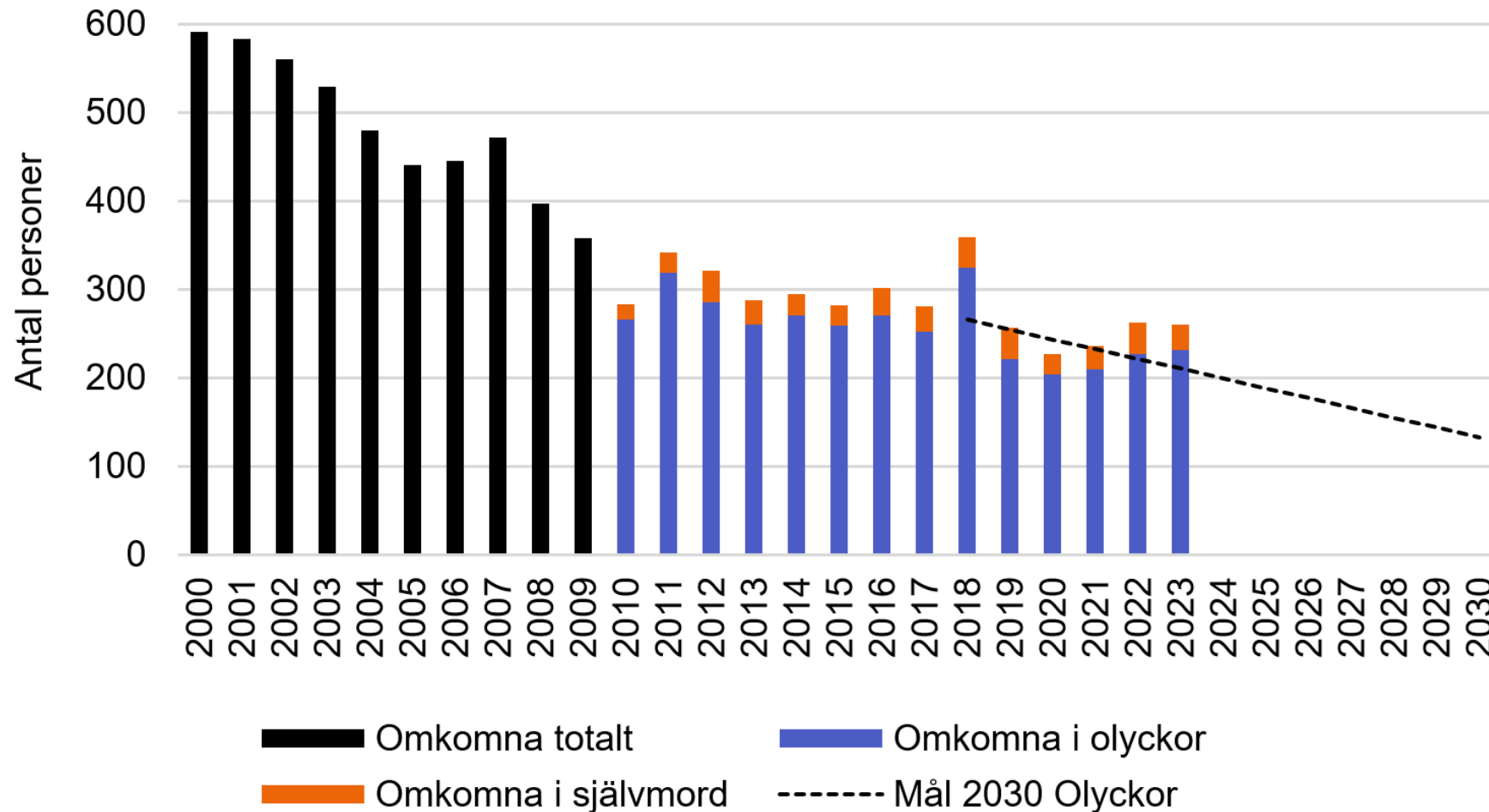


Figur 2.90. Antal omkomna i de olika trafikslagen, åren 2006–2023 (preliminärt för 2023).

Källa: Transportstyrelsen (2024a)

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

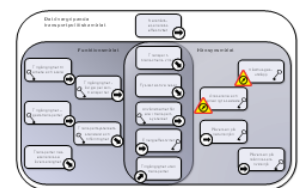
# Omkomna i vägtrafiken



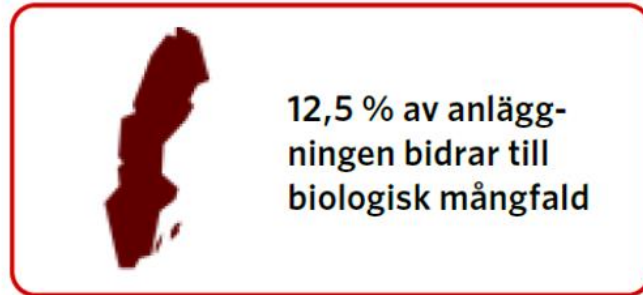
Figur 2.91. Antal omkomna i vägtrafikolyckor och självmord, etappmålet 2030 (max 133 omkomna i enbart olyckor). Åren 2000–2023 (preliminär uppgift för 2023).

Källa: Transportstyrelsen (2024a)

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







*12,5 % av befintlig statlig anläggning bedöms bidra till biologisk mångfald i landskapet*



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

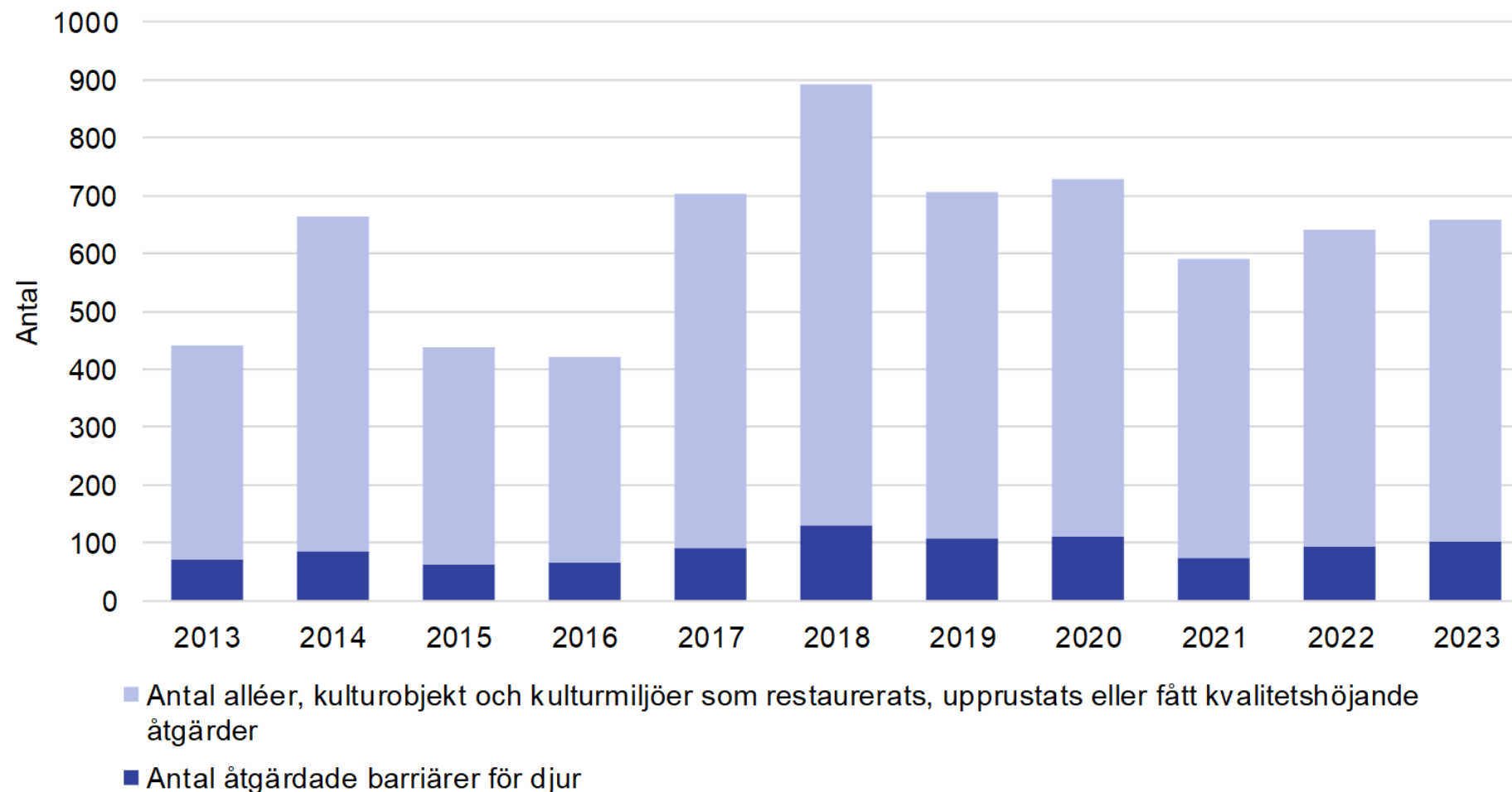


*Andel statliga artrika vägmiljöer som är hotade av invasiva arter bedöms vara 45 %*

**Figur 2.72. Några delmått som sammantaget beskriver olika aspekter av infrastrukturens landskapsanpassning.**

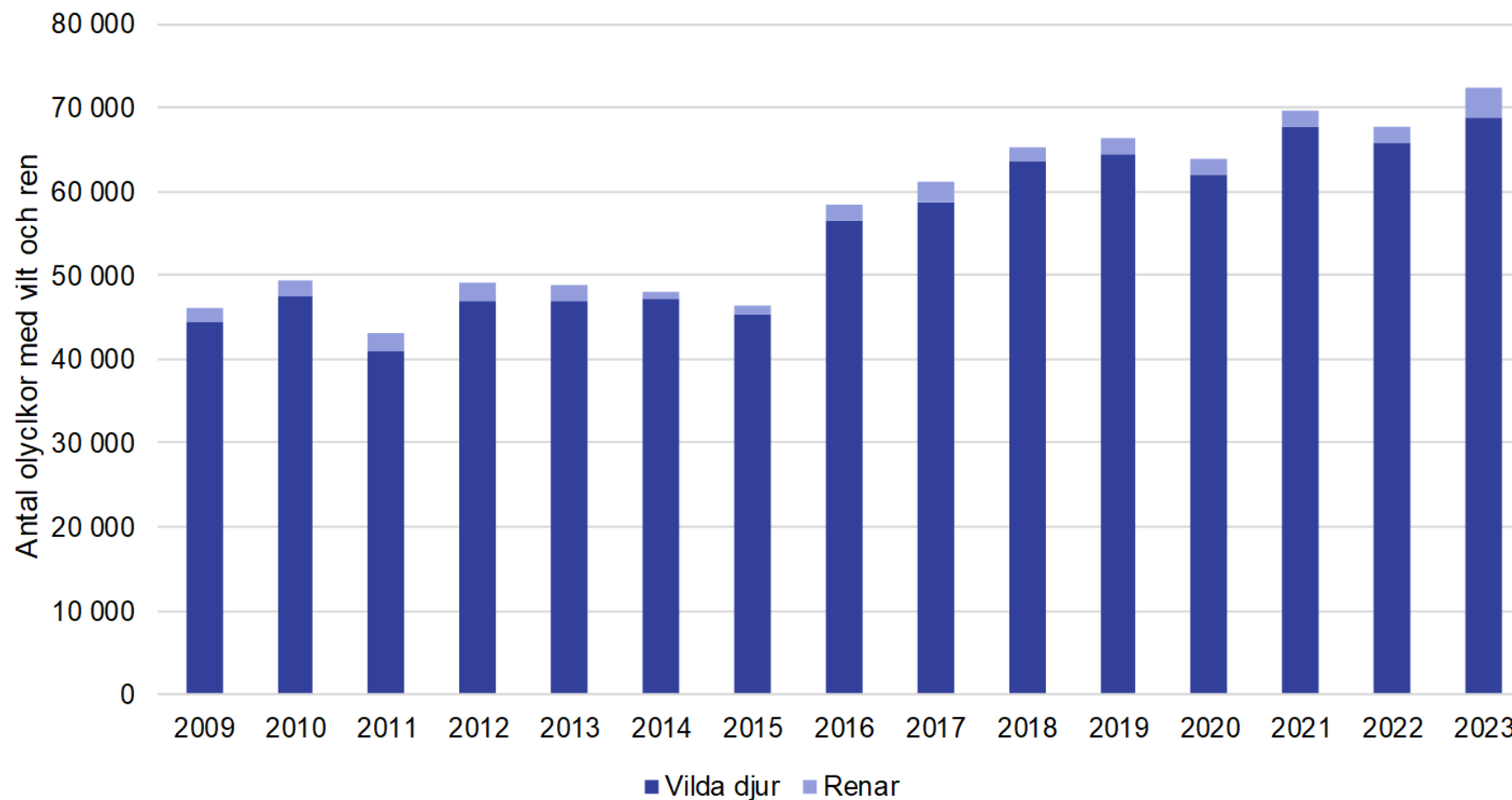
**Källa: Trafikverket (2024j)**

# Påverkan på naturmiljön –objekt som varit föremål för anpassning



**Figur 2.75. Antal objekt som varit föremål för åtgärder för landskapsanpassning åren 2013–2023.**  
Källa: Trafikverket (2024j)

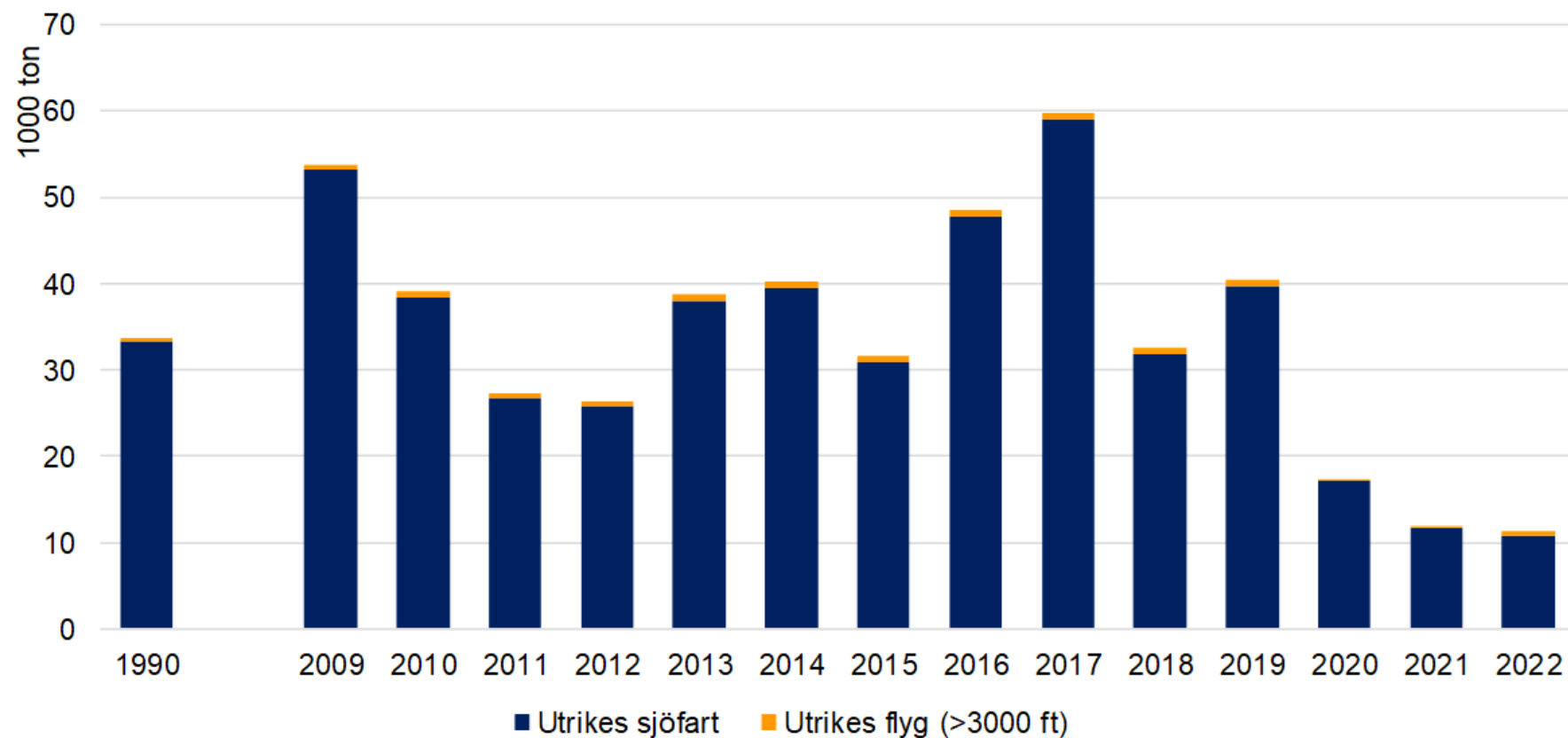
# Påverkan på naturmiljön – olyckor med vilt och ren



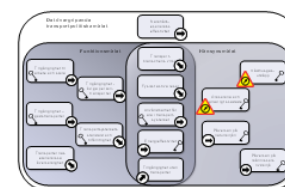
**Figur 2.76. Antal trafikolyckor med vilt respektive ren inrapporterade av polis och/eller akutsjukvård, åren 2009–2023. Observera att antalet inblandade djur kan vara högre än antalet olyckor. Diagrammet visar både väg- och järnvägsolyckor.**

**Källa: Nationella viltolycksrådet (2024). Uppgiften angående antalet olyckor med ren är avseende åren 2022 och 2023 från Trafikverket (2024j)**

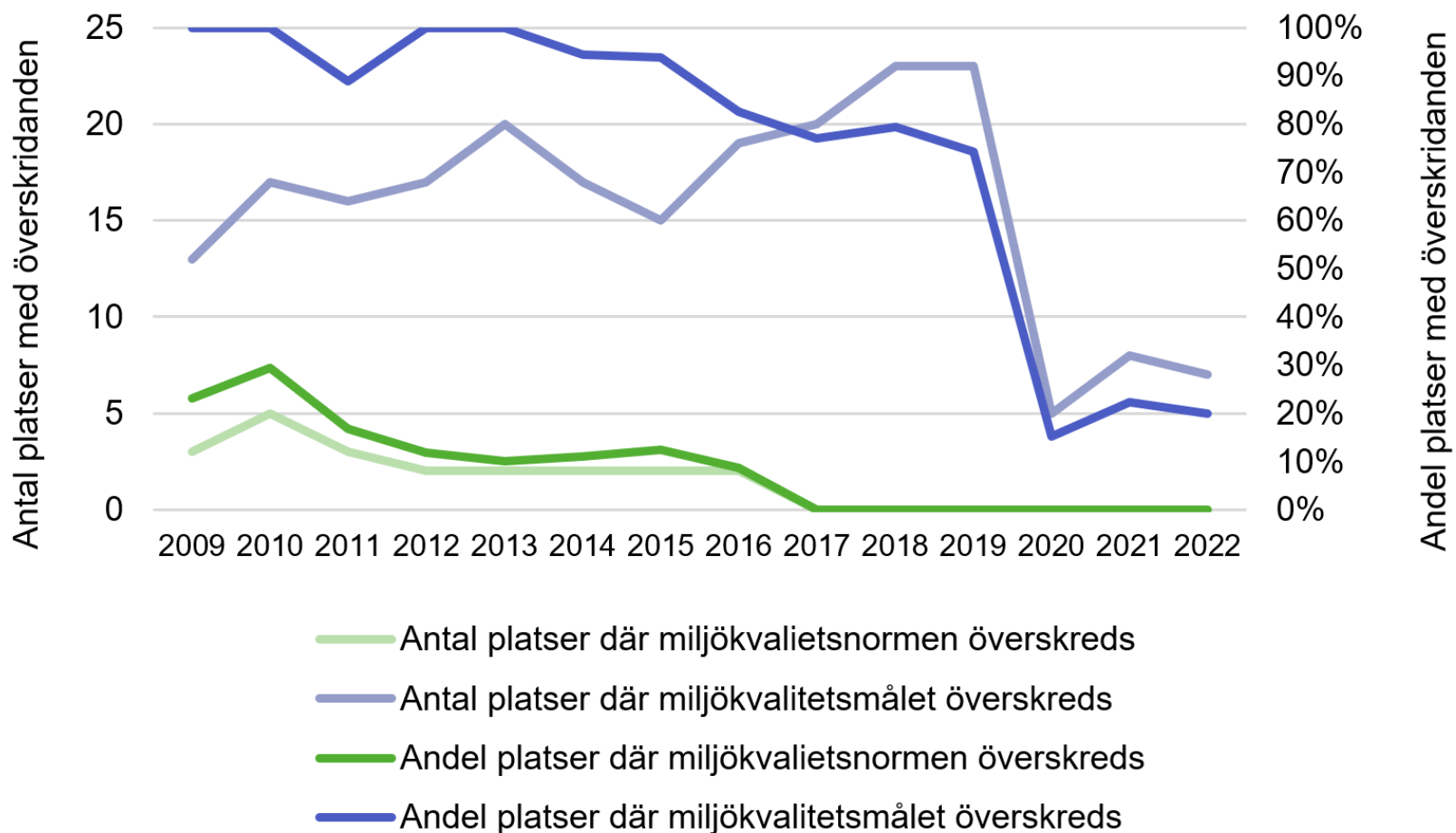
# Påverkan på naturmiljön – svaveldioxid från utrikes luft- och sjöfart



Figur 2.80. Utsläpp av svaveldioxid från internationellt flyg och sjöfart, 1990 och 2009–2022.  
Källa: Naturvårdsverket (2023o)



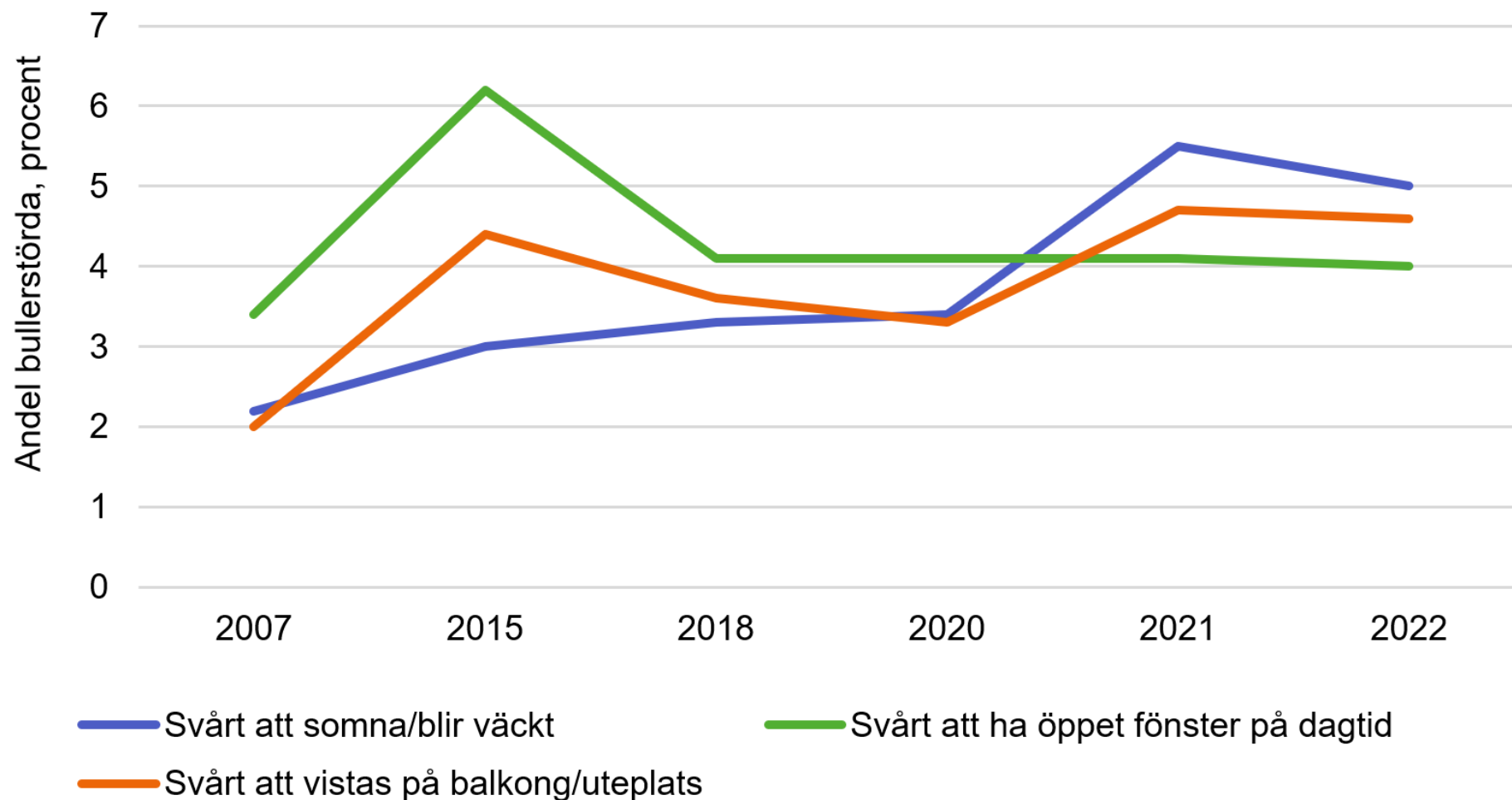
# Påverkan på människors livsmiljö – kvävedioxid i gaturum



Figur 2.86. Kvävedioxid i gaturum. Antalet platser med årsmedelvärde över miljökvalitetsnormen, MKN ( $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ), andelen platser av samtliga uppmätta platser där årsmedelvärdet överstiger miljökvalitetsnormen, samt antalet platser där årsmedelvärdet överskrider miljömålets precisering, MKM ( $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) och andelen platser av samtliga uppmätta platser där årsmedelvärdet överstiger miljömålets precisering. Åren 2009–2022.

Källa: Bearbetning av Naturvårdsverket (2023d)

# Påverkan på människors livsmiljö - buller



Figur 2.83. Störda av trafikbuller (självrapporerat). Andel (procent) för åren 2007, 2015, 2018, 2020, 2021 och 2022.

Källor: Folkhälsomyndigheten (2018, 2023f).

