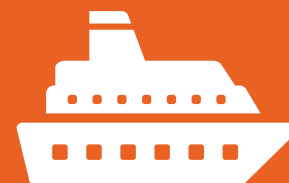


Årlig uppföljning av de transportpolitiska målen 2021 **Webbinarium**
2021-04-21



Trafikanalys rapport 2021:6

- Rapporten kan läsas i tre nivåer
 - Kort sammanfattning
 - Samlade målbedömningar (kapitel 2)
 - Indikatorer för hållbar transportförsörjning (kapitel 3)
 - Slutsatser och kommande utveckling (kapitel 4)



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

Långsiktigt hållbar transportförsörjning

Det övergripande transportpolitiska målet

Samhälls-
ekonomisk
effektivitet

Funktionsmålet

Tillgänglighet till
arbete och skola

Tillgänglighet -
övriga person-
transporter

Tillgänglighet –
godstransporter

Transportsystemets
standard och
tillförlitlighet

Transporternas
ekonomiska
överkomlighet

Transport-
branschens villkor

Fysiskt aktiva resor

Användbarhet för
alla i transport-
systemet

Energieffektivitet

Tillgänglighet utan
transporter

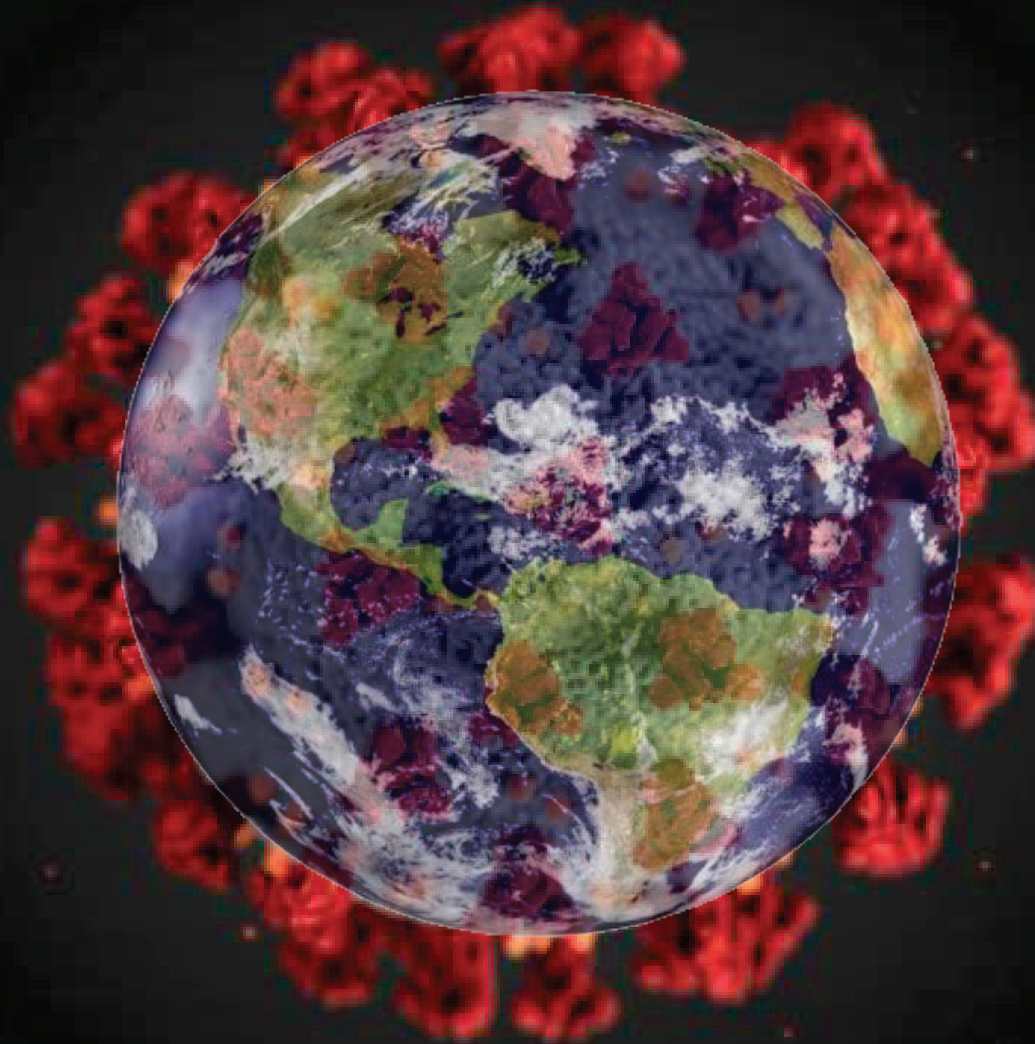
Hänsynsmålet

Växthusgas-
utsläpp

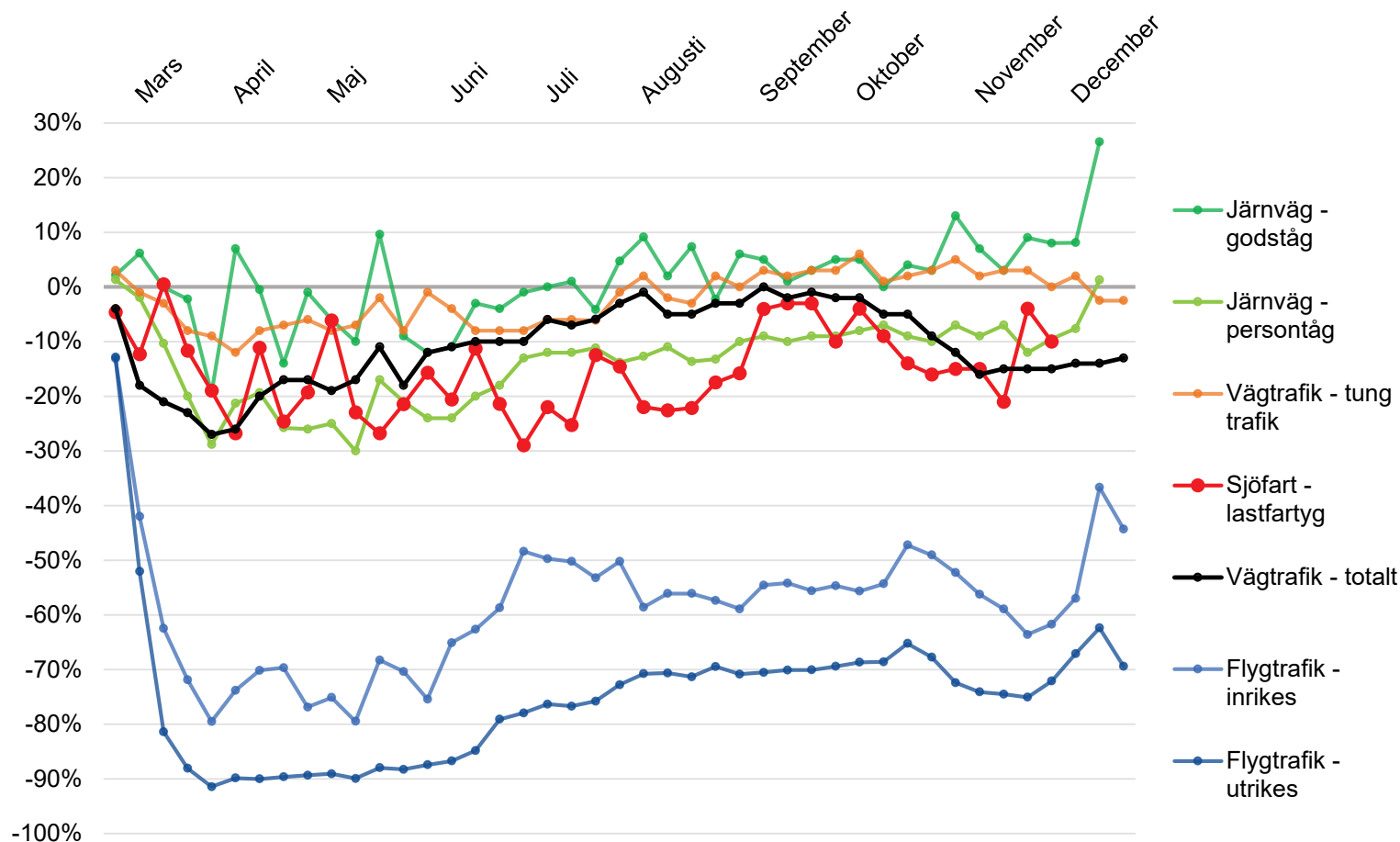
Omkomna och
allvarligt skadade

Påverkan på
naturmiljön

Påverkan på
människors
livsmiljö



Coronapandemin och transporterna



Figur 2.1. Trafik per trafikslag, förändring av trafikvolym i procent under vecka 11 – 53 2020, jämfört med motsvarande vecka 2019.

Källa: Trafikanalys (2021)

Nyckelmåttens utveckling

Enda nyckelindikatorn med nyckelmått som utvecklats åt fel håll →

Indikator	Nyckelmått	Uppdaterat	Trend
Samhällsekonomisk effektivitet	Icke internaliserade kostnader	2021	
Transportsystemets standard och tillförlitlighet	Varaktighet i totalstopp i vägnätet	2021	
	Punktlighet på järnväg	2021	
	Transportinfrastruktur (från GCI)	2020	
Tillgänglighet till arbete och skola	Tillgänglighet till grundskola	2021	
	Tillgänglighet till gymnasium	2021	
	Antal lokala arbetsmarknadsregioner	2021	
	Viktad tillgänglighet – logsumma (ej beaktad 2021)	2019	
Tillgänglighet – övriga persontransporter	Kommuner med god lokal tillgänglighet	2021	
	God eller acceptabel interregional tillgänglighet.	2021	
	Viktad tillgänglighet – logsumma (ej beaktad 2021)	2019	
Tillgänglighet - godstransporter	Logistics Performance Index (LPI)	2019	
Transporternas ekonomiska överkomlighet	Ekonomisk överkomlighet – bil*	2021	
	Ekonomisk överkomlighet – kollektivtrafik*	2021	
Transportbranschens villkor	Körkortsinnehavare buss och tung lastbil	2021	
Fysiskt aktiva resor	Fysisk aktivitet	2021	
Tillgänglighet utan transporter	Tillgång till digital infrastruktur	2021	
Användbarhet för alla i transportsystemet	Tillgänglighet till kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning **	2021	
	Mäns och kvinnors resmönster	2021	
	Inflytande i beslutsprocesser	2021	
	Objektiv trygghet	2021	
	Subjektiv trygghet	2021	
Energieffektivitet	Energiintensitet i transportarbetet	2020	
Växthusgasutsläpp	Utsläpp från inrikes transporter	2021	
	Utsläpp från utrikes transporter	2021	
Påverkan på naturmiljön	Landskapsanpassad infrastruktur	Ej utv	
Påverkan på människors livsmiljö	Utsatthet för buller	2021	
	Kvävedioxid i luft	2021	
	Partiklar i gaturum	2021	
Omkomna och allvarligt skadade	Omkomna i transportsystemet	2021	
	Svårt / allvarligt skadade i transportsystemet	2021	

Det övergripande transportpolitiska målet

Samhälls-ekonomisk effektivitet



Funktionsmålet

Tillgänglighet till arbete och skola



Tillgänglighet - övriga person-transporter



Tillgänglighet - godstransporter



Transportsystemets standard och tillförlitlighet



Transporternas ekonomiska överkomlighet



Transport-branschens villkor



Fysiskt aktiva resor



Användbarhet för alla i transport-systemet



Energieffektivitet



Tillgänglighet utan transporter



Hänsynsmålet



Växthusgas-utsläpp



Omkomna och allvarligt skadade



Påverkan på naturmiljön



Påverkan på människors livsmiljö



Det övergripande transportpolitiska målet



Samhälls-ekonomisk effektivitet



Funktionsmålet



Tillgänglighet till arbete och skola



Tillgänglighet - övriga person-transporter



Tillgänglighet - godstransporter



Transportsystemets standard och tillförlitlighet



Transporternas ekonomiska överkomlighet



Transport-branschens villkor



Fysiskt aktiva resor



Användbarhet för alla i transport-systemet



Energieffektivitet



Tillgänglighet utan transporter



Hänsynsmålet



Växthusgas-utsläpp



Omkomna och allvarligt skadade



Påverkan på naturmiljön



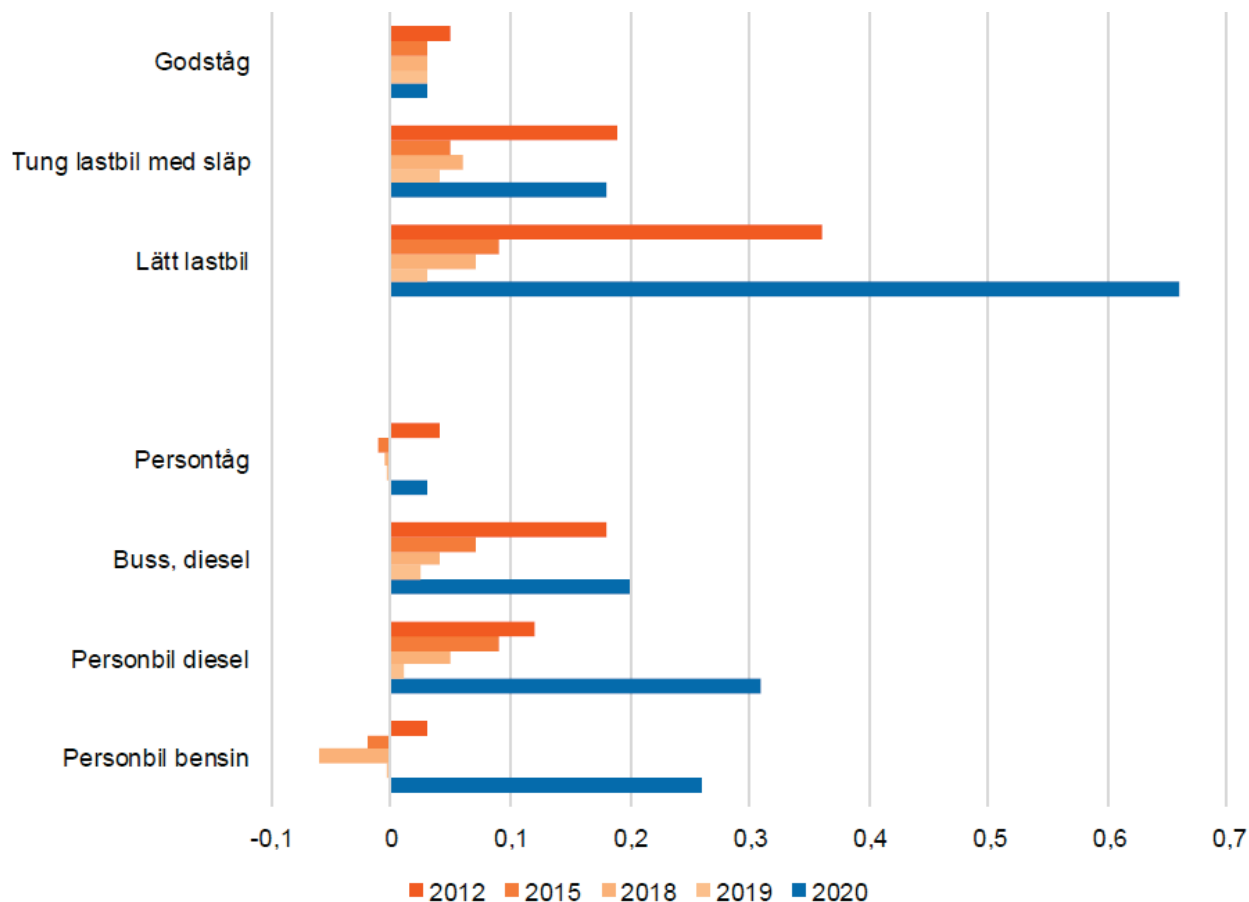
Påverkan på människors livsmiljö



Diskussion

- Coronapandemins långsiktiga effekter
- Laddbara fordons definitiva genombrott
- Övervägande positiva nyckelmått för hänsynsmålet

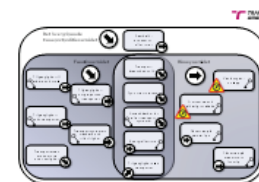
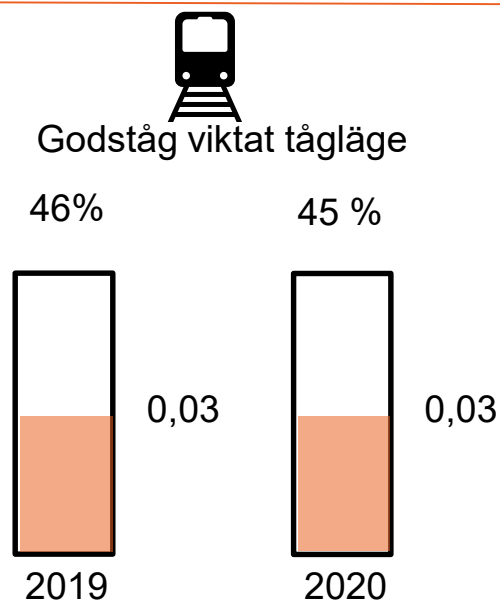
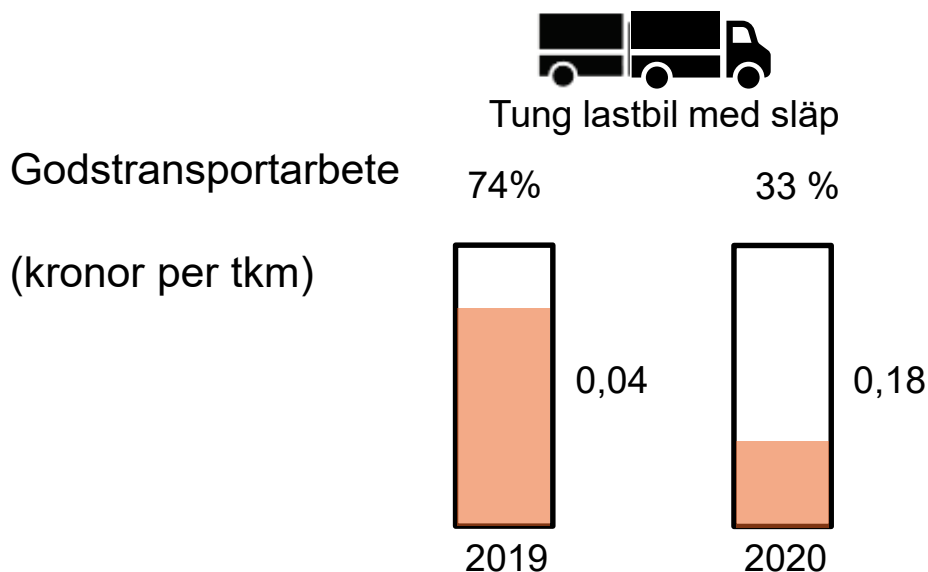
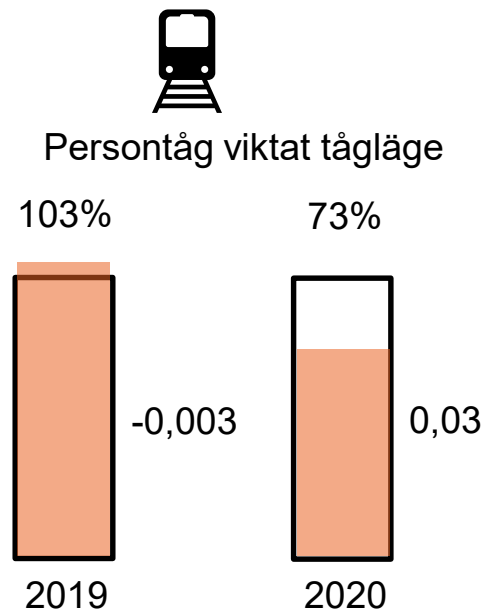
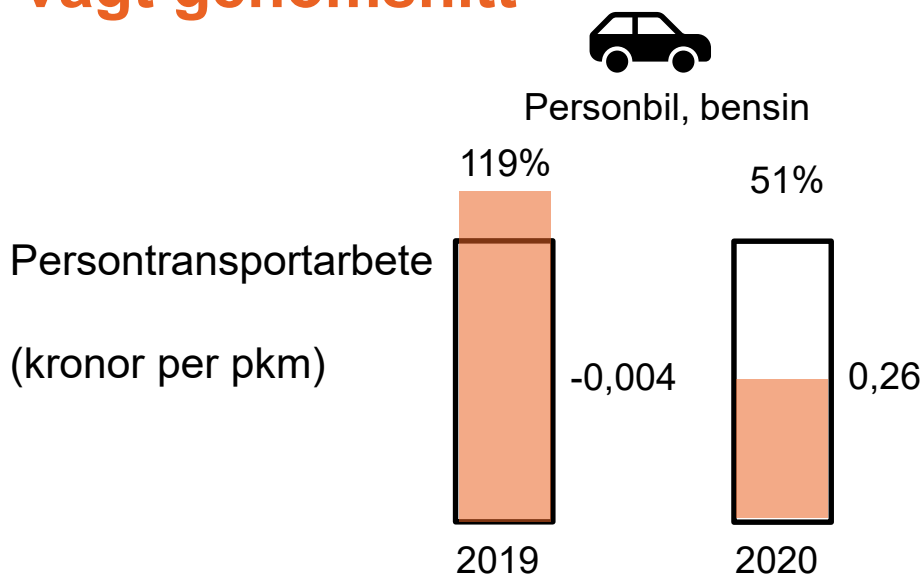
Återstående icke internaliserade kostnader



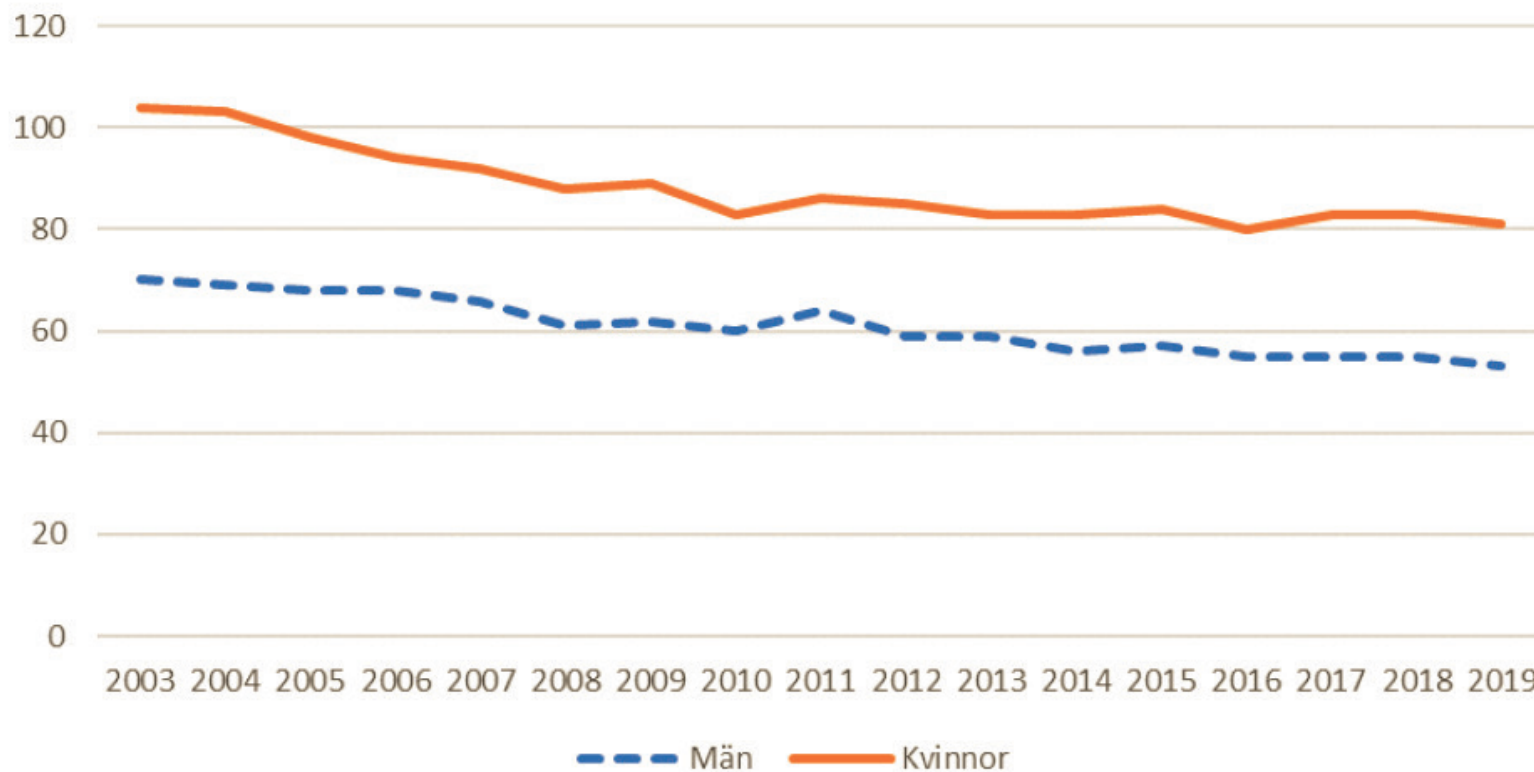
Figur 3.1. Återstående icke-internaliserade kostnader för olika typer av trafik och transporter (kostnader i kronor per kilometer, beräknade genomsnitt baserat på var trafiken skett). Negativa kostnader innebär att transporten är överinternaliserad. I de fall kostnaderna redovisats som intervall har den högre kostnaden använts i diagrammet. 2020 års värden markerade med blått för att understryka den förändrade värderingen av koldioxidutsläpp.

Källa: Trafikanalys (2013, 2016, 2019f, 2020I, 2021m)

Ny koldioxidvärdering från 2020 – vägt genomsnitt



Lokala arbetsmarknadsregioner



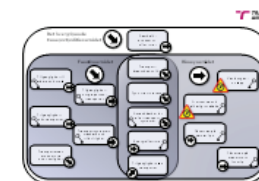
Figur 3.8 Antal lokala arbetsmarknadsregioner för män respektive kvinnor åren 2003–2019.
Källa: SCB (2020c)

Arbetspendlingen 2019

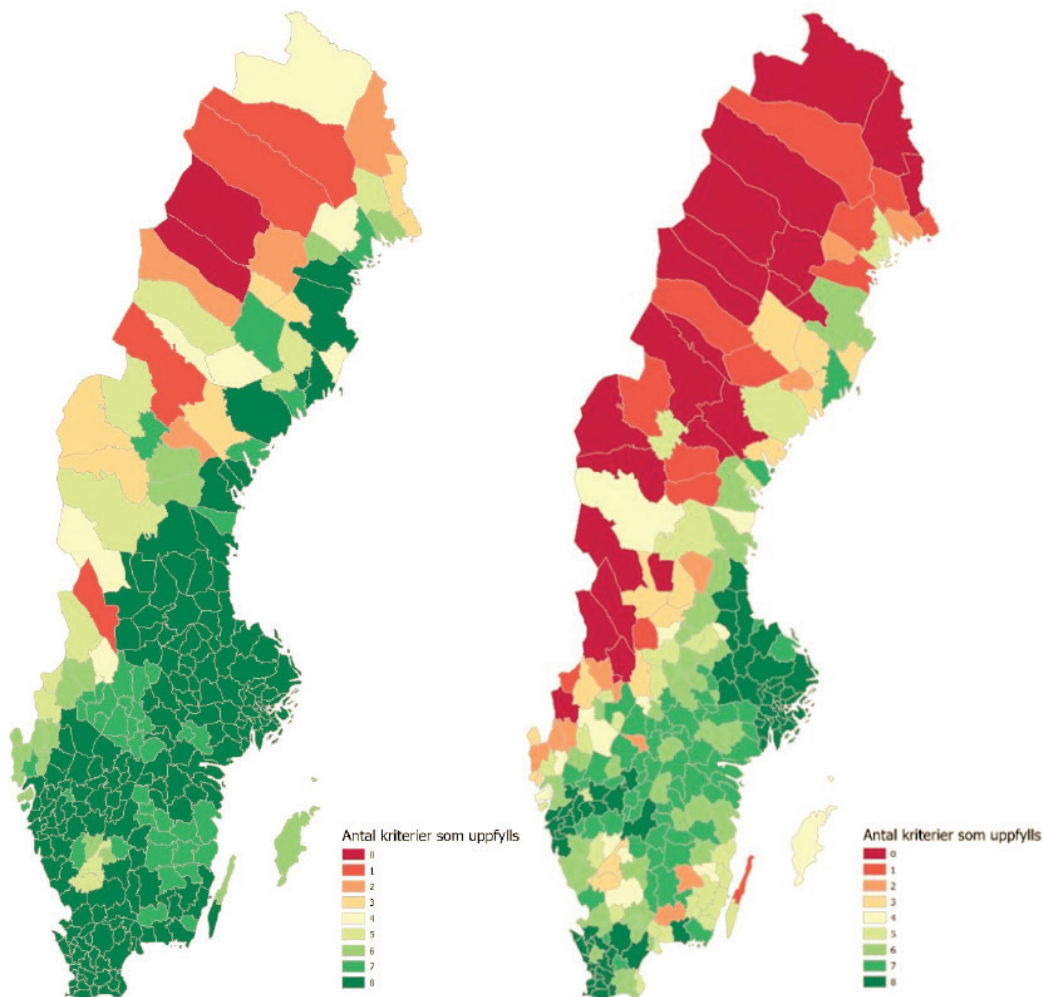
Tabell 3.6. Genomsnittlig reslängd (i kilometer) och restid (i minuter) enkel väg för arbetspendlingen per färdssätt och kommuntyp (SKR), 2019.

	Gång		Cykel		Kollektiv- trafik		Bil		Samtliga	
	Km	Min	Km	Min	Km	Min	Km	Min	Km	Min
Storstäder	2,3	23,0	5,4	35,8	14,6	54,2	54,2	43,7	22,6	42,0
Pendlings- kommun nära storstad	2,1	23,7	6,9	35,8	20,9	55,9	25,3	47,4	22,7	45,1
Större stad	1,9	22,8	4,2	20,1	36,0	58,7	24,0	31,0	19,5	32,2
Pendlings- kommun nära större stad	1,1	13,0	3,0	15,01	35,4	52,1	33,9	47,7	28,0	41,2
Mindre stad/ tätort	1,6	17	3,9	15,1	45,1	55,8	33,2	26,8	26,3	27,0
Lågpendlings- kommun nära större stad	1,3	16,4	5,3	21,2	44,1	66,3	29,3	29,6	34,3	30,8
Pendlings- kommun nära mindre stad/tätort	1,1	9,7	3,6	18,5	29,6	47,5	23,3	29,2	17,9	25,8
Landsbygds- kommun	2,3	13,6	2,8	12,5	47,0	151,6	27,8	27,9	21,5	28,2
Landsbygds- kommun med besöksnäring	1,5	25	4,9	21,8	35,0	28,5	21,3	21,1	17,5	22,4
Riket	1,9	19,8	4,7	21,5	32,2	56,3	29,2	34,9	22,8	36,2

Källa: Trafikanalys (2020h)



Tillgänglighet – övriga persontransporter



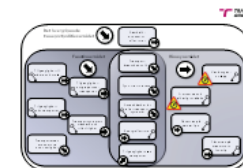
Figur 3.11. Interregional geografisk tillgänglighet. Antal kriterier (1–8) som uppfylls på nivån för acceptabel tillgänglighet (vänster bild) respektive nivån för god tillgänglighet (höger bild) per kommun, med Trafikverkets trafikavtal 2020.
Källa: Egen bearbetning av uppgifter från Trafikverket (2020c).

Nära tillgänglighet till service

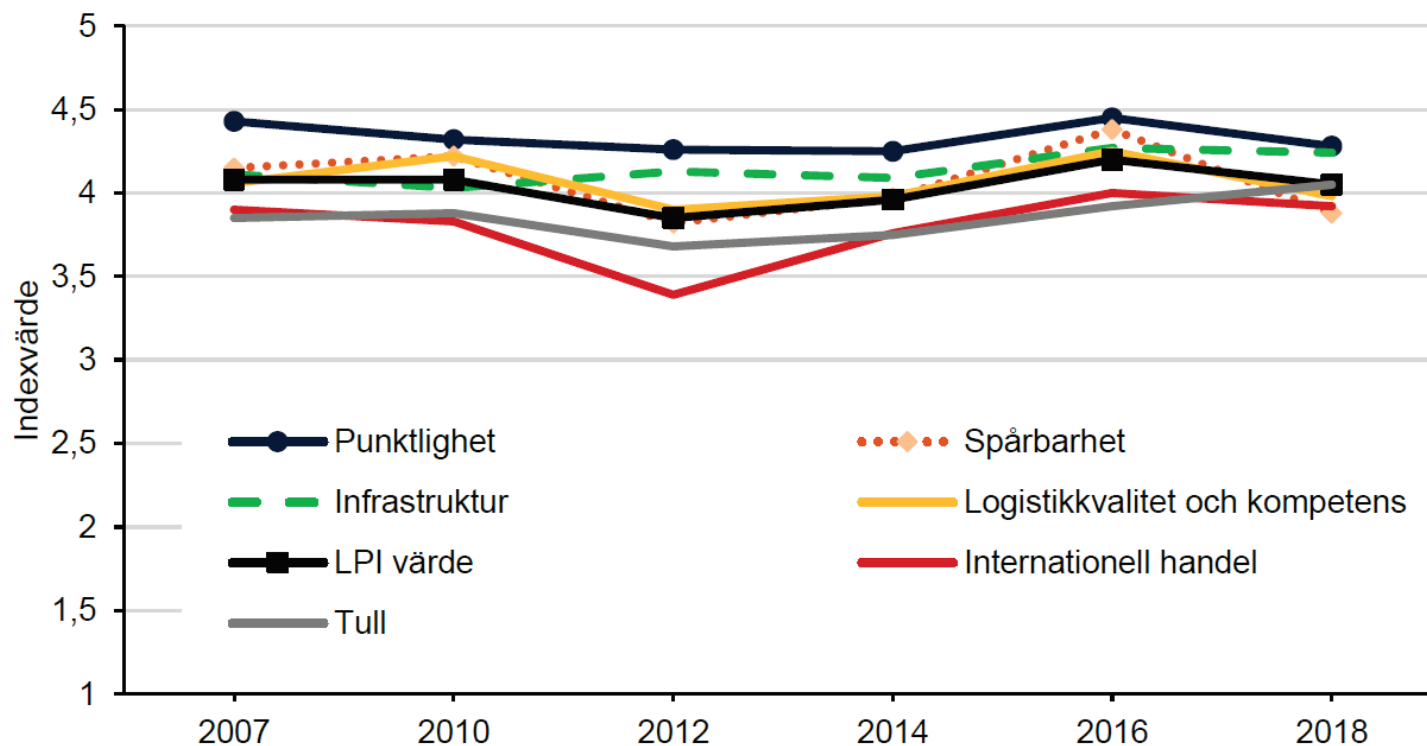
Tabell 3.7. Lokal geografisk tillgänglighet. Andel (procent) av befolkningen som bor inom 1 000 meter fågelväg från en livsmedelsbutik, grundskola och vårdcentral. Åren 2010 och 2020. Kommungrupsindelning enligt SKR.

Kommungrupp (SKR)	Dagligvaruhandel		Livsmedelsbutik		Grundskola		Vårdcentral	
	2010	2020	2019	2020	2010	2020	2010	2020
Storstäder	97	95	93	94	98	96	81	81
Pendlingskommun nära storstad	75	72	68	70	82	80	49	50
Större städer	79	77	73	75	83	80	55	55
Pendlingskommun nära större städer	60	58	51	56	63	64	35	35
Lågpendlingskommun nära större städer	60	60	54	58	64	64	37	38
Mindre stad/tätort	65	63	58	61	69	67	41	41
Pendlingskommun nära mindre stad/tätort	56	56	48	53	58	60	33	34
Landsbygdskommun ej nära större stad	54	53	49	50	55	58	28	31
Landsbygdskommun med besöksnäring	52	50	43	47	45	47	29	30
Riket	74	72	68	70	77	76	51	52

Källa: Egen bearbetning baserat på data från SCB (2020d), Skolverket (2020) och Tillväxtverket (2020).

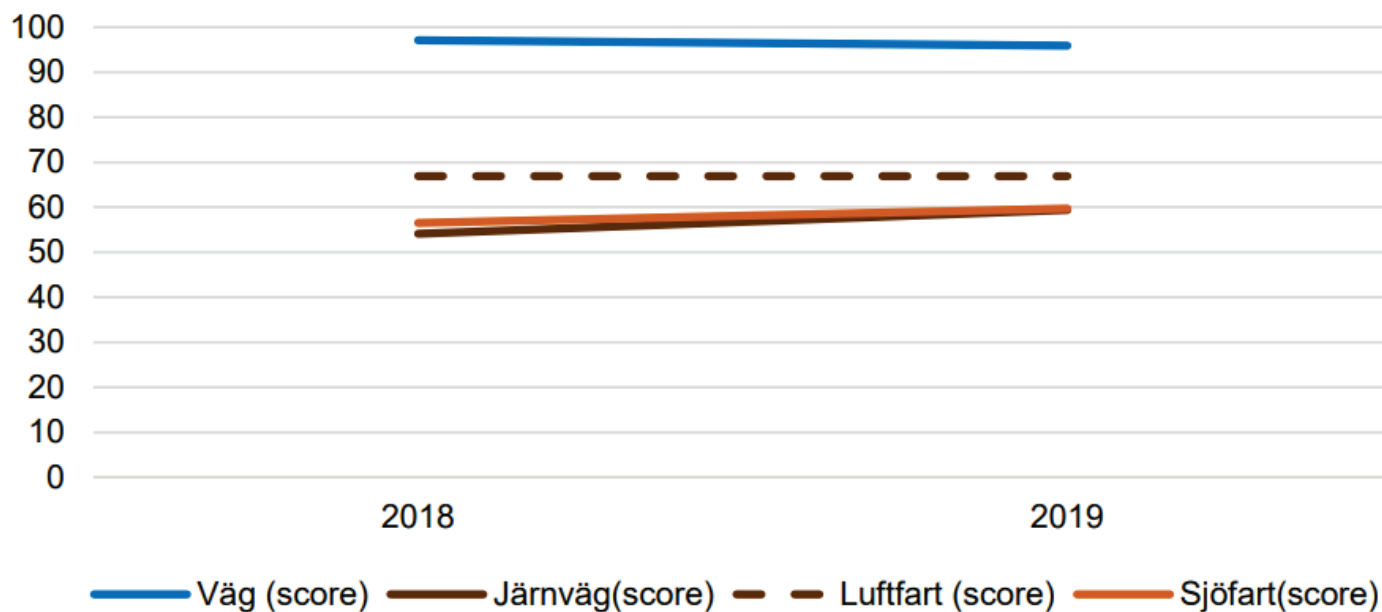


Tillgänglighet – godstransporter LPI

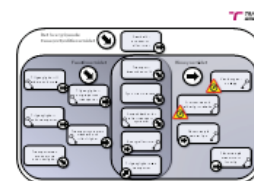


Figur 3.16. Logistics Performance Index (LPI) med delindex för Sverige 2007–2018.
Källa: The World Bank (2018)

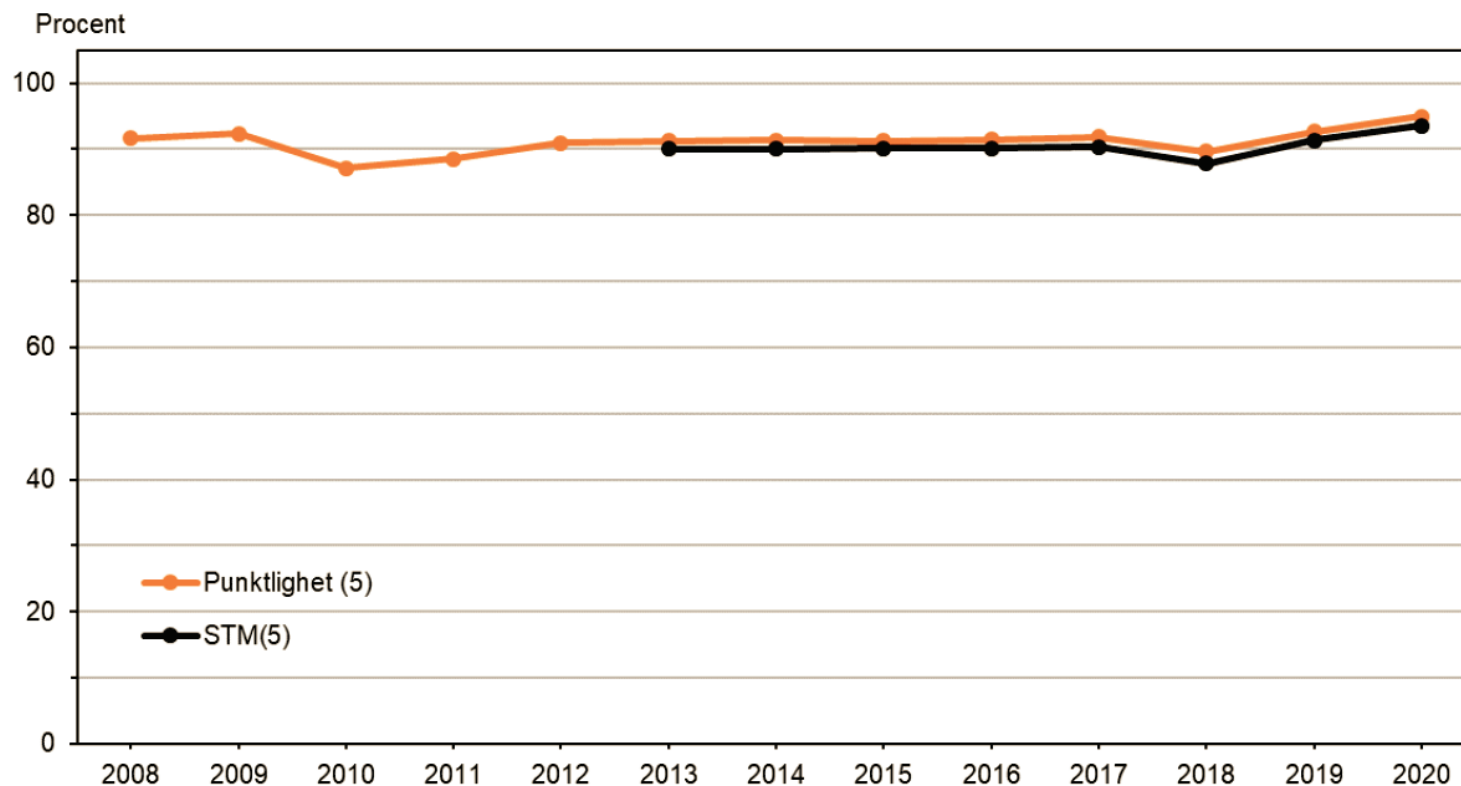
Trafikslagens utbredning och konnektivitet



Figur 3.15. De svenska trafikslagens utbredning och konnektivitet (2018–2019).
 Källa: World Economic Forum (2019)



Transportsystemets standard och tillförlitlighet

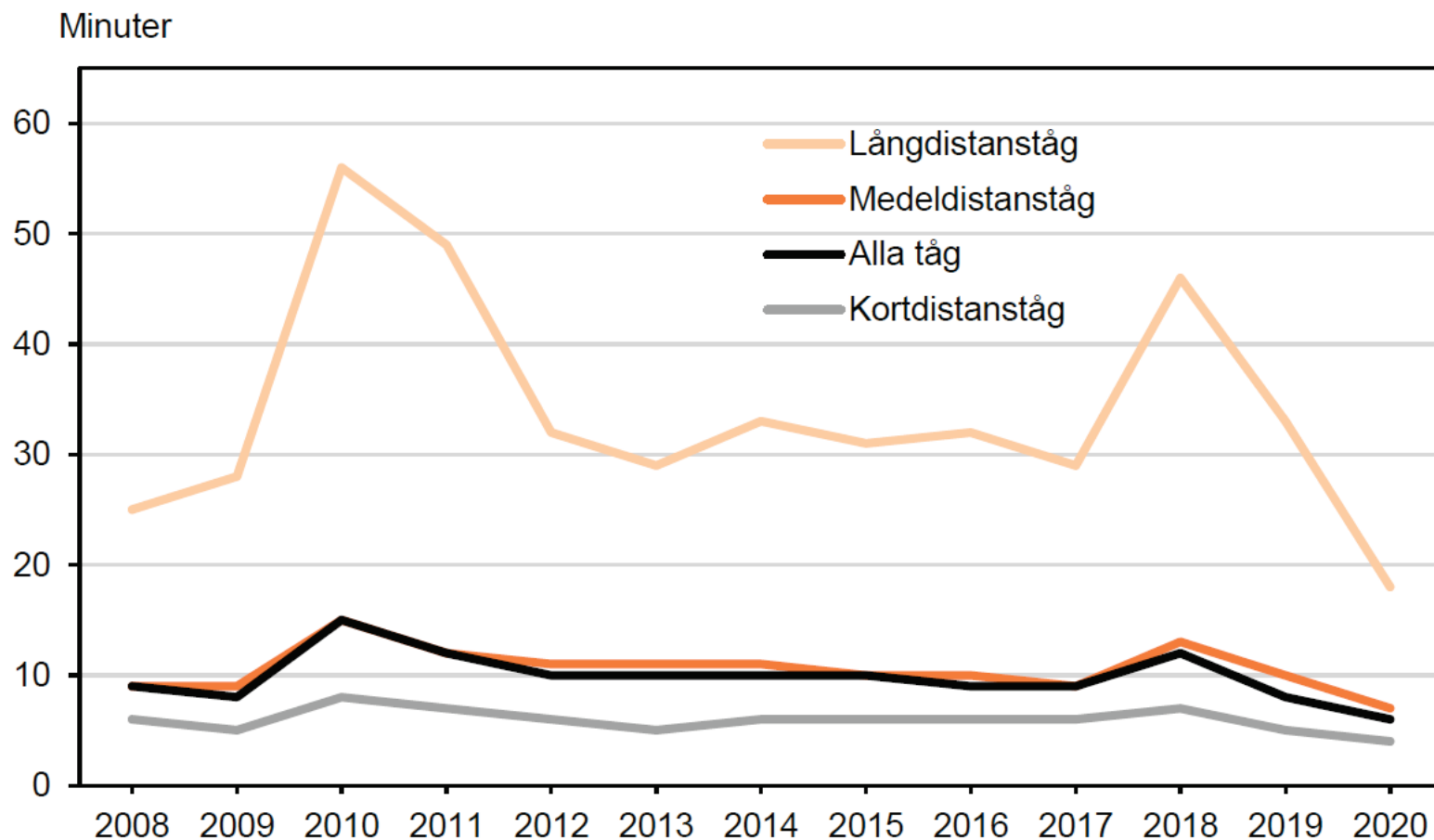


Figur 3.3. Persontågens punktlighet och STM med 5 minuters förseningsmarginal mätt vid slutstation, 2008–2020.

Anm. STM motsvarar andelen av de tåg som var planerade dagen innan avgång, som ankommit ”i tid” – i det här fallet inom 5 minuter före eller efter planerad ankomsttid.

Källa: Trafikanalys (2021i)

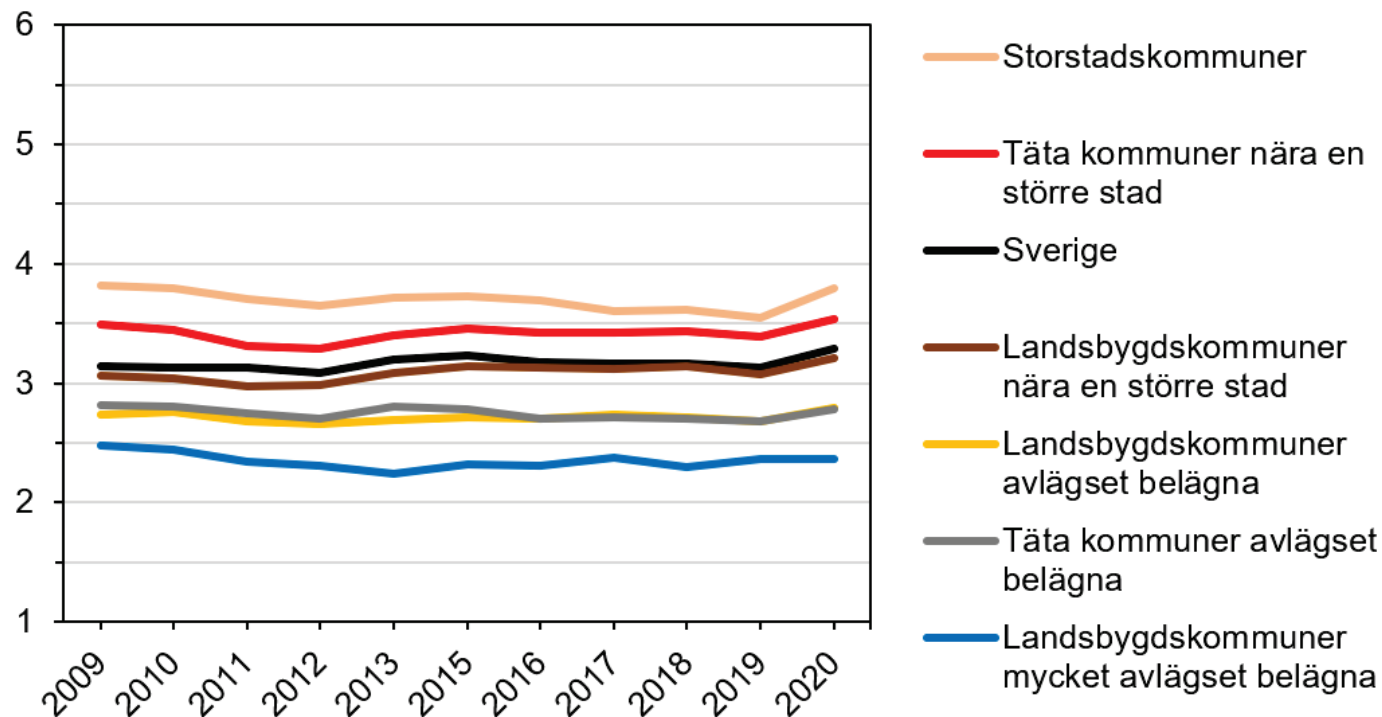
Restidsvariation



Figur 3.5. Extra tidsmarginal, i hela minuter, som krävdes för att nå 95 procent punktlighet. Samtliga persontåg och uppdelat på tågsort (distans), 2008–2020.

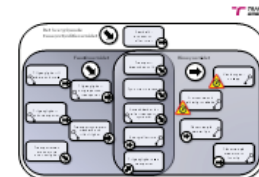
Källa: Egen bearbetning av data från Trafikverkets uppföljningssystem.

Transportsystemets standard och tillförlitlighet

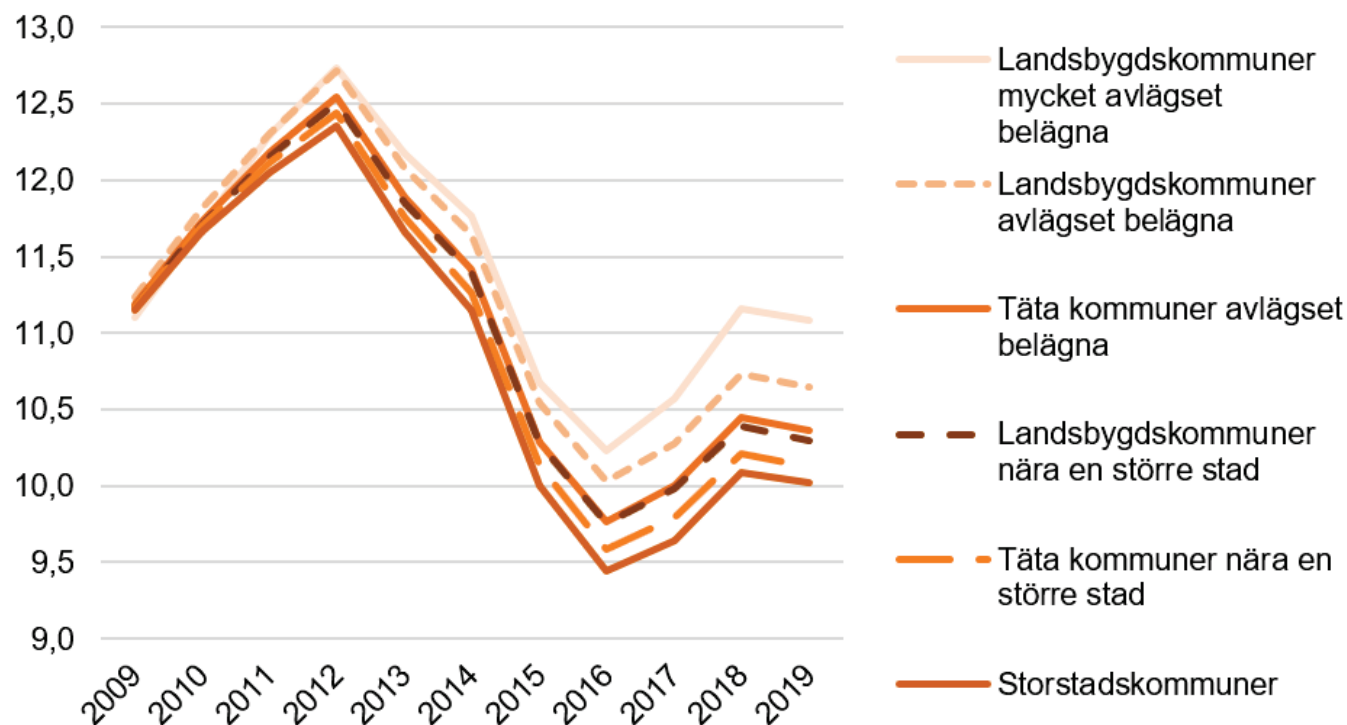


Figur 3.6. Företagens upplevelse av vägnät, järnvägs- och flygförbindelser i kommunen, 2009–2020. Redovisat enligt Tillväxtanalys kommungruppsindelning. Genomsnitt av betyg på en sexgradig skala, där 1 = dåligt och 6 = utmärkt.

Källa: Svenskt Näringsliv (2021), egen bearbetning



Transporternas ekonomiska överkomlighet - bil

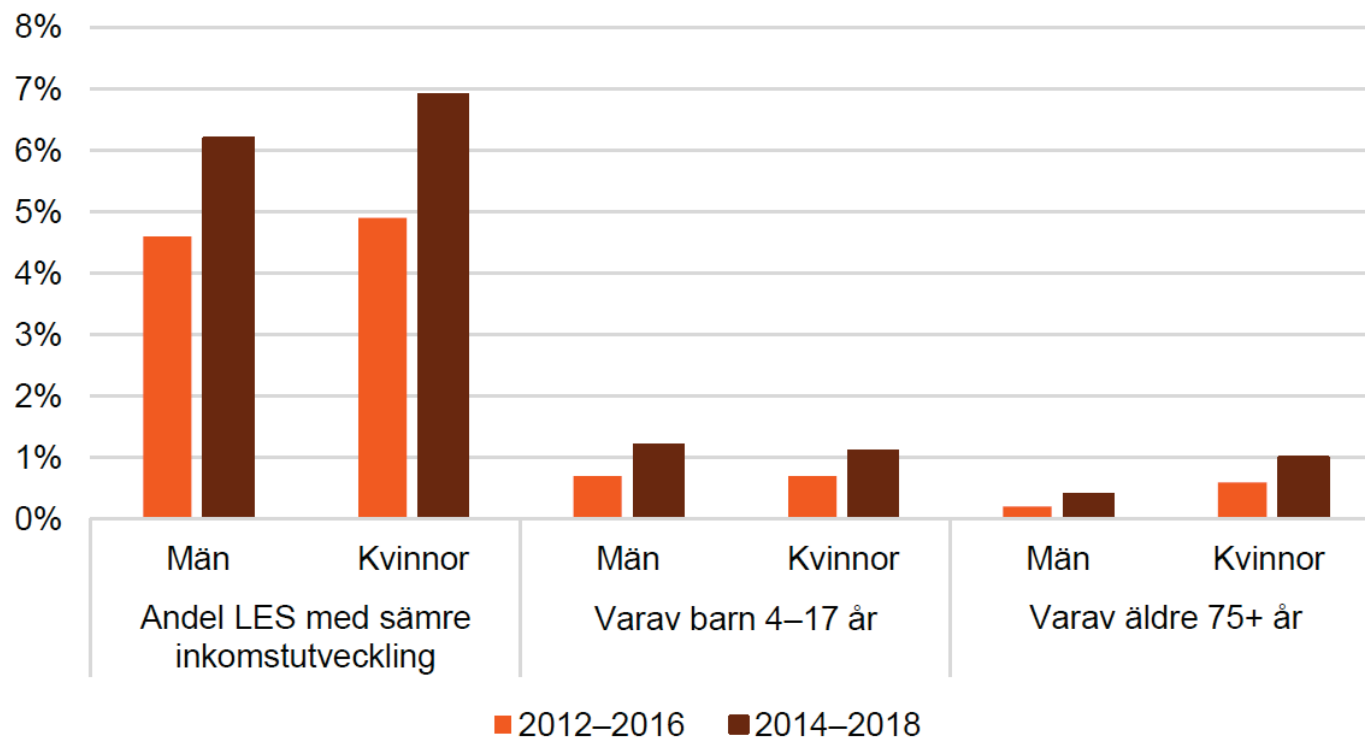


Figur 3.20. Drivmedelskostnad i kronor per mil, privatägda personbilar, genomsnitt per kommungrupp, 2009–2019. Fasta 2019 års priser.

Källa: Transportstyrelsen och SCB, egen bearbetning av data i fordons- och hushållsregistren, samt Drivkraft Sverige (drivmedelspriser)

Anm: Endast bensin-, diesel-, etanol- och bensin-etanoldrivna bilar som rullat minst 1 mil per år och max 60 mil/dag i genomsnitt. Notera att den vertikala axeln inte startar vid 0.

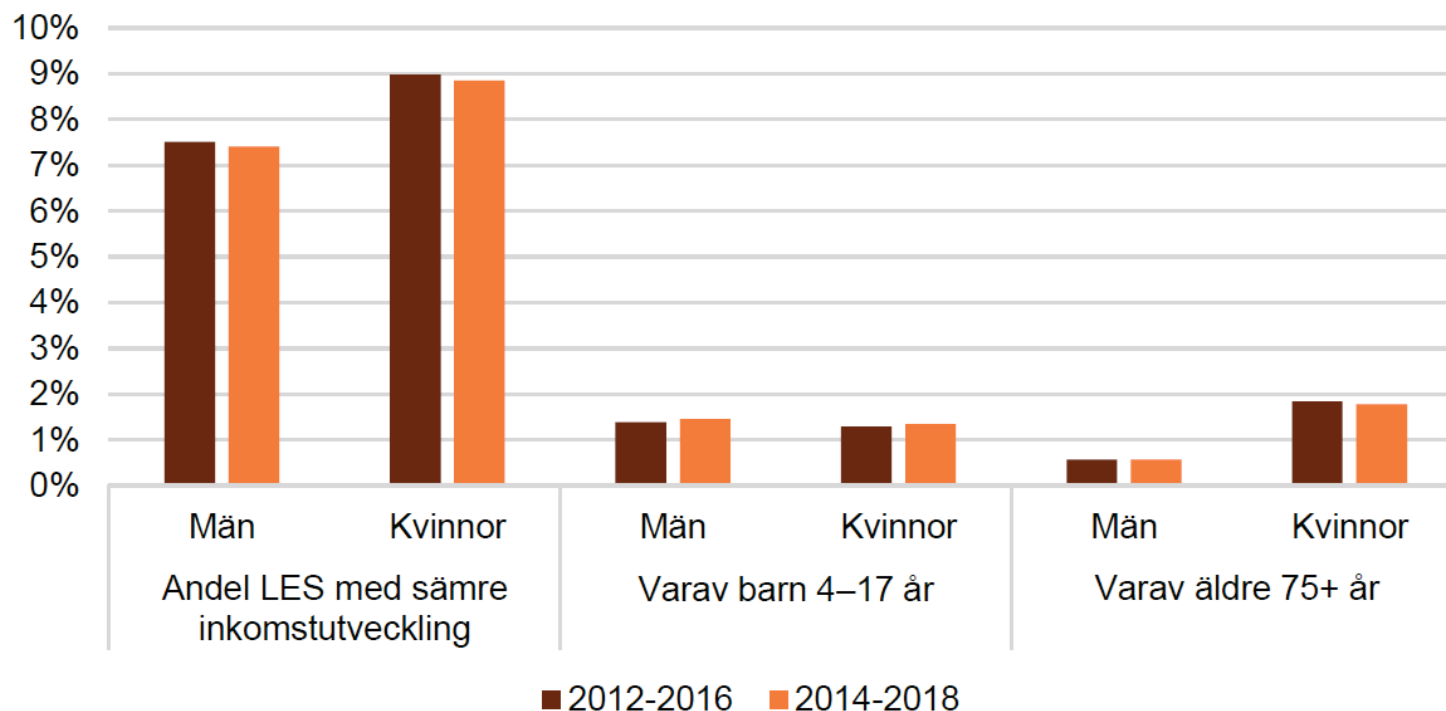
Transporternas ekonomiska överkomlighet - bil



Figur 3.21. Andel av befolkningen med låg ekonomisk standard (LES) som haft en sämre inkomstutveckling än milkostnaden med bil, ägda av hushåll i den lägsta inkomstkventilen, i deras kommun.

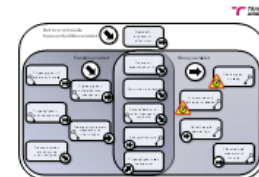
Källa: Fordonsregistret (Transportstyrelsen), SCB inkomststatistik och egna beräkningar

Transporternas ekonomiska överkomlighet - kollektivtrafik

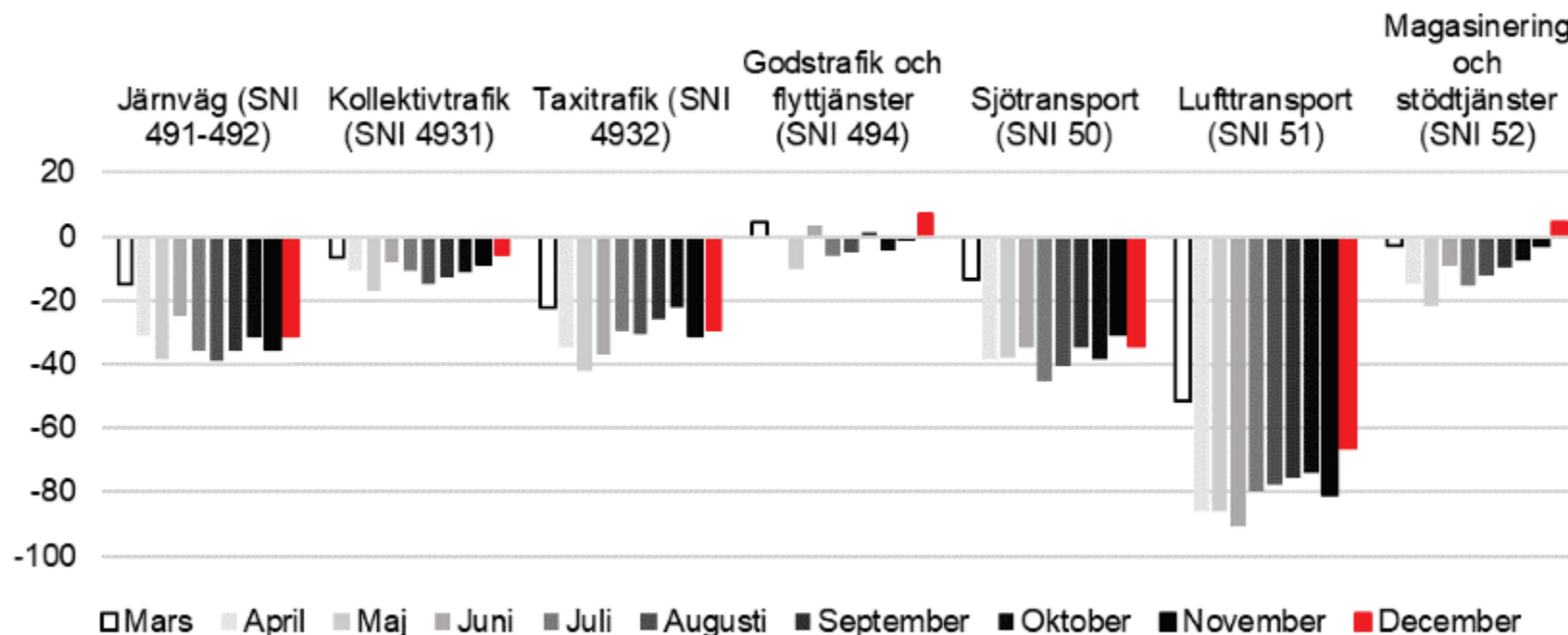


Figur 3.23. Andel av befolkningen med låg ekonomisk standard (LES) som haft en sämre inkomstutveckling än milkostnaden med kollektivtrafik i deras region.

Källa: Trafikanalys (2010, 2019d), SCB inkomststatistik och egna beräkningar.



Transportbranschens villkor – omsättningstapp 2020



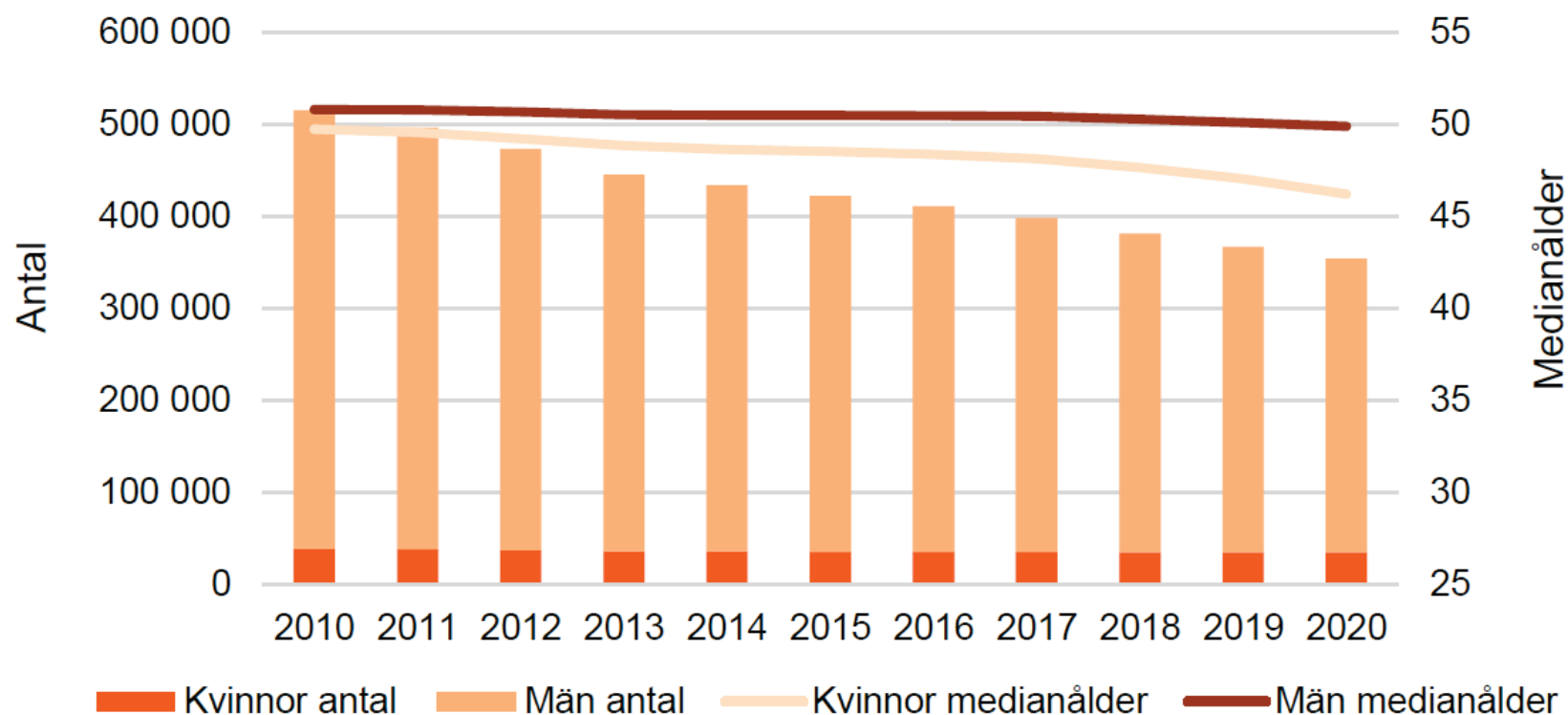
Figur 1. Omsättning inom Transporter och magasinering (SNI 49 – 53) i löpande priser i mars – december 2020. Procentuell skillnad mot samma månad föregående år.

Källa: SCB

Anm: Diagrammet finns inte i rapporten, men kan hämtas från:

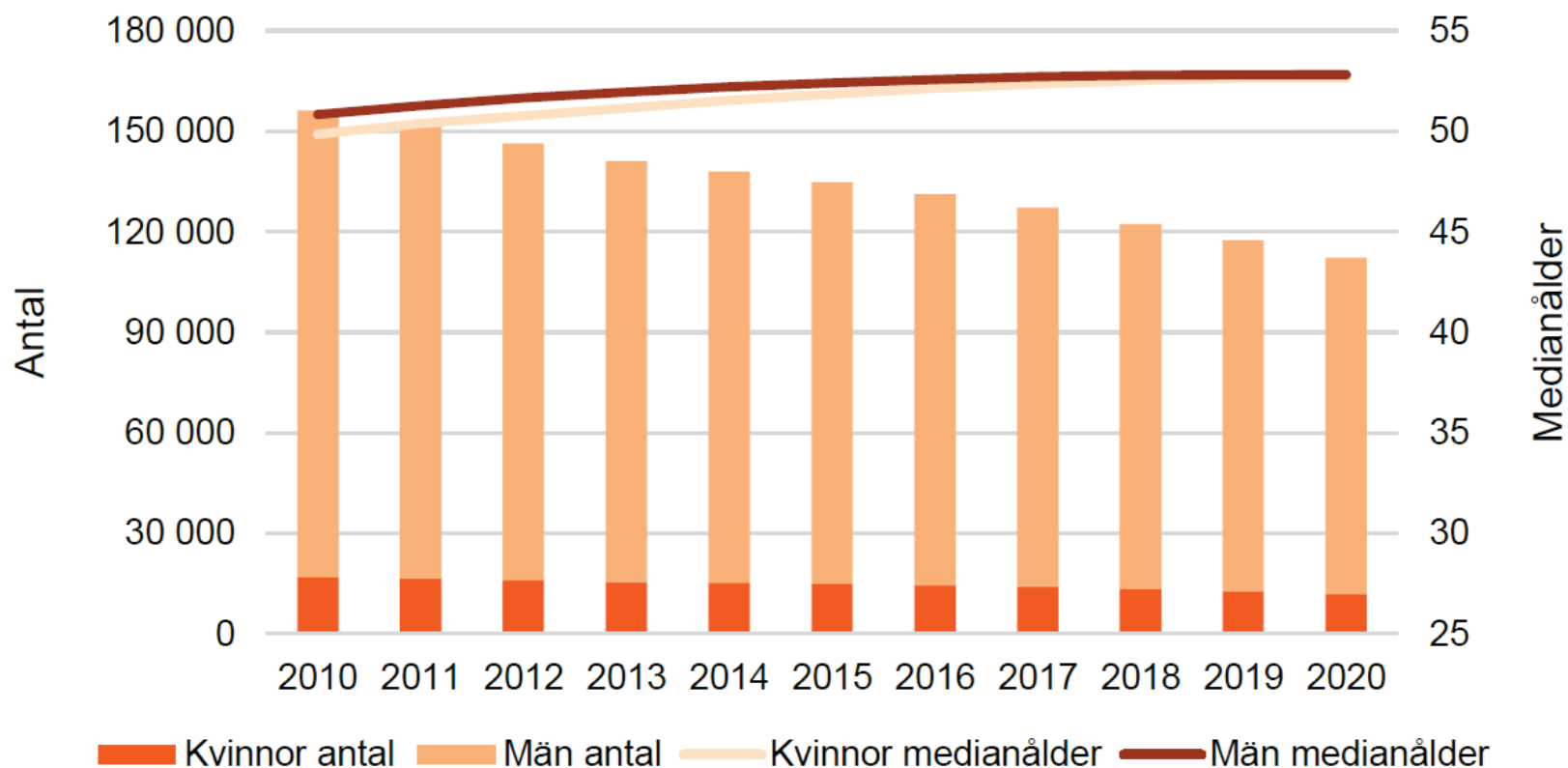
<https://www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/annat-kring-transporter-9463/>

Körkortsinnehavare med behörighet C

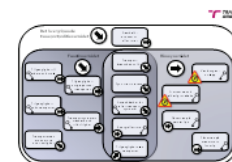


Figur 3.27. Antal körkortsinnehavare med behörighet C (tung lastbil), 18–64 år, samt deras medianålder.
Källa: Fordonsstatistik, Trafikanalys (2021d) och Trafikanalys statistikportal.

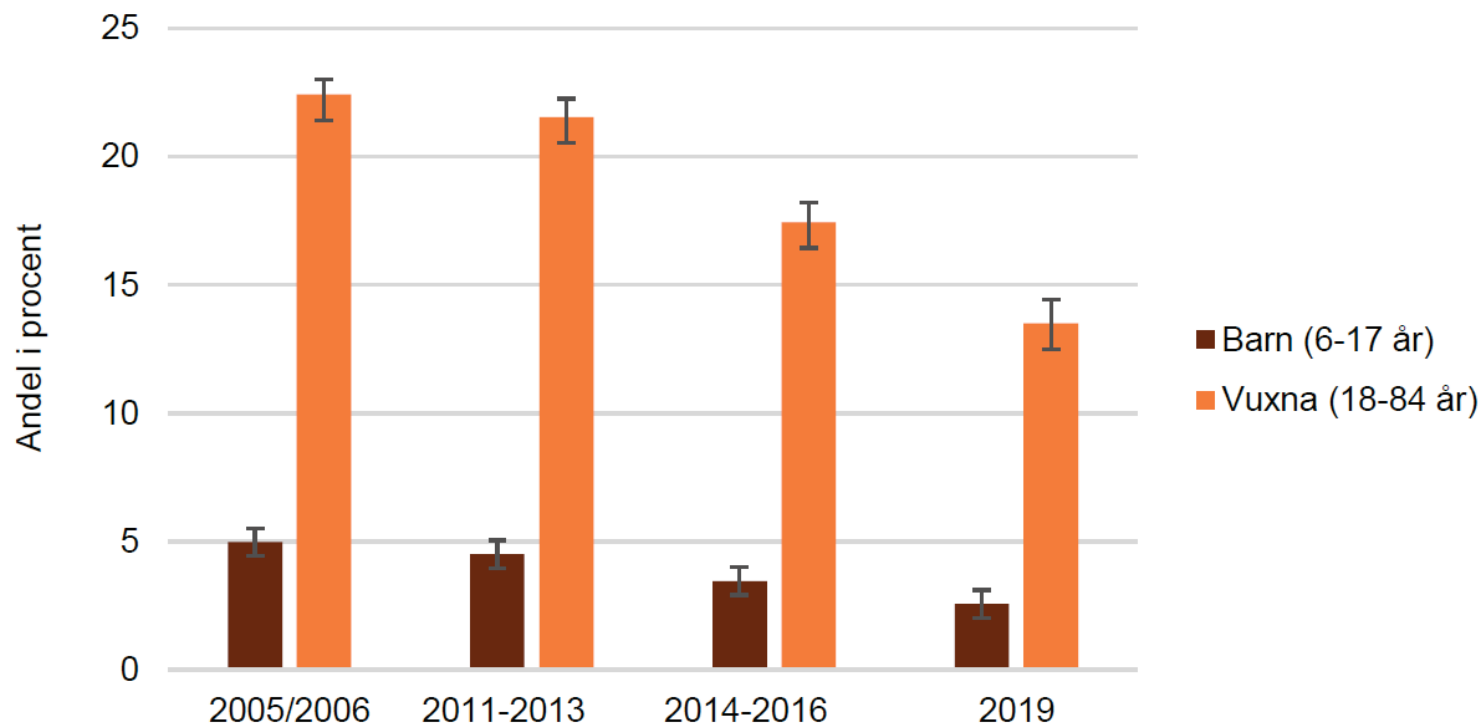
Körkortsinnehavare med behörighet D



Figur 3.28. Antal körkortsinnehavare med behörighet D (buss), 18–64 år, samt deras medianålder.
Källa: Fordonsstatistik, Trafikanalys (2021d) och Trafikanalys statistikportal.

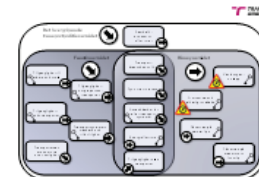


Fysiskt aktiva resor



Figur 3.29. 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 2021. Egna bearbetningar.



Användbarhet för alla i transportsystemet

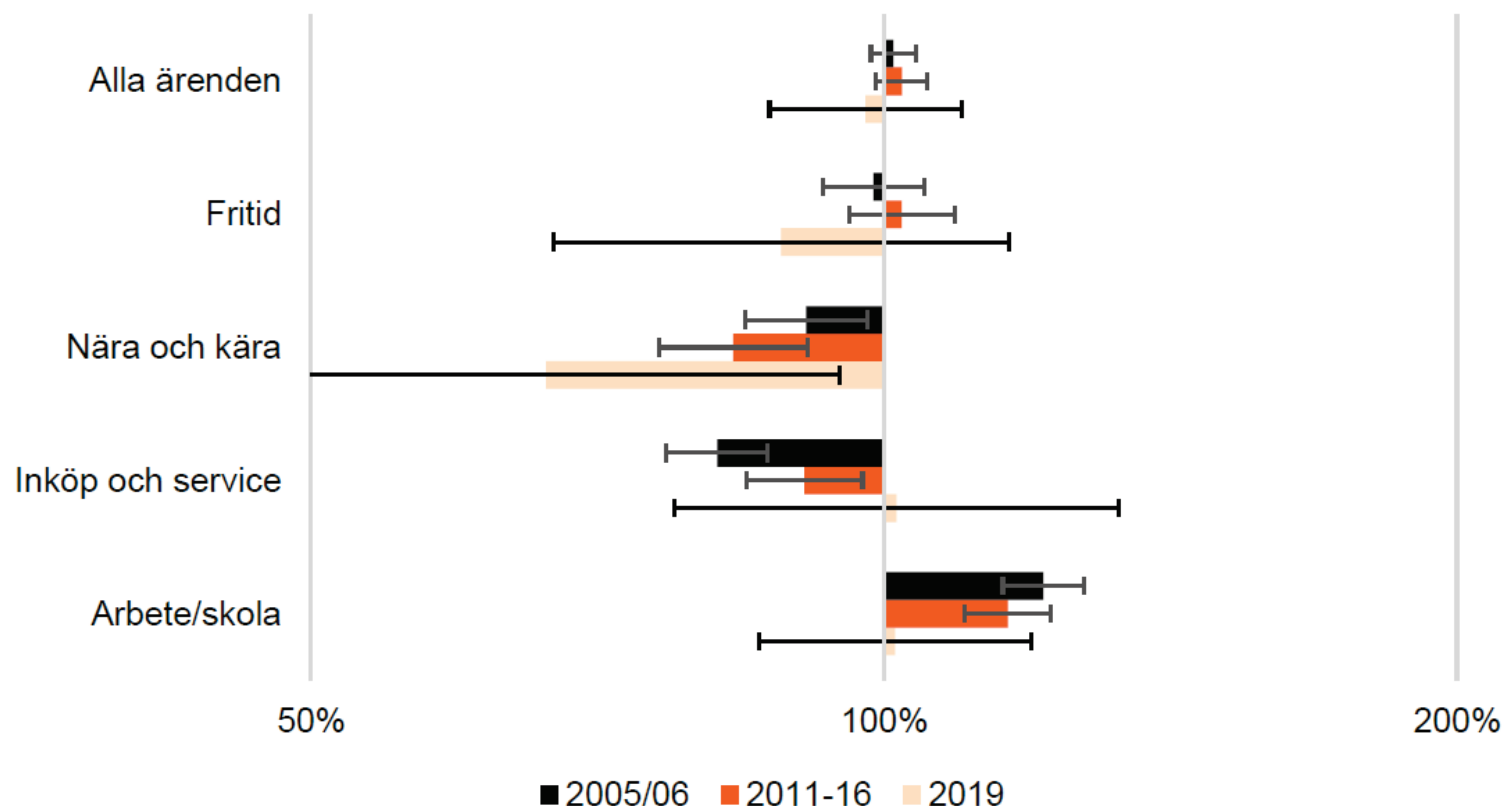
Tabell 3.18. Benägenheten att avstå från att resa kollektivt av olika skäl. PSY, FYS och KOG avser psykisk, fysisk respektive kognitiv funktionsnedsättning.

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

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

Källa: Trafikanalys bearbetning av enkätsvar från Kantar-Sifo

Skillnader i resandet mellan män och kvinnor

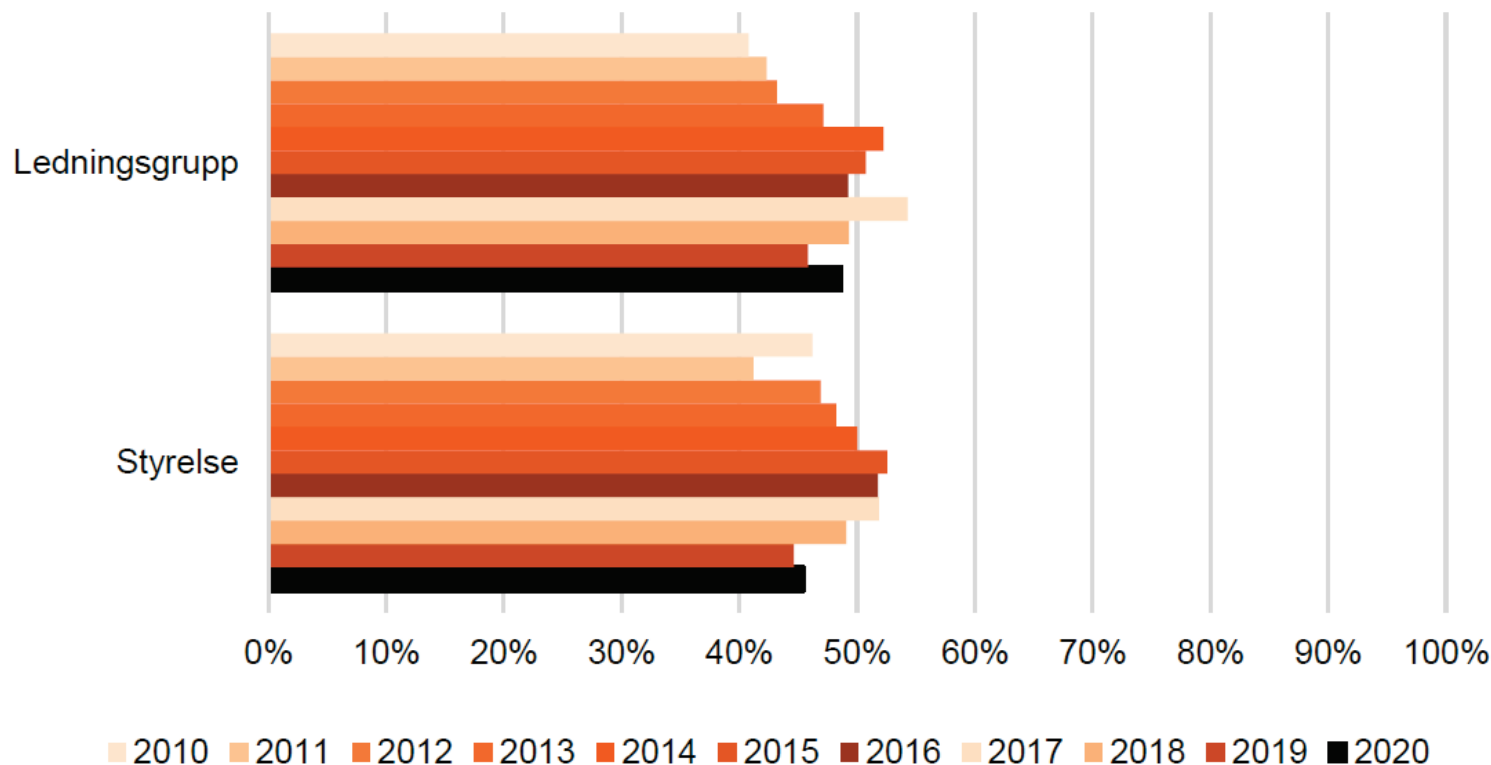


Figur 3.31. Mäns restid för regionala resor (vardagsresande) relativt kvinnors efter delresans ärende. När stapeln är större än 100 % (riktad åt höger) reser män mer än kvinnor och när den är mindre än 100 % (riktad åt vänster) reser män mindre än kvinnor.

Källa: RES 2005/06, RVU Sverige 2011–2016 och Resvanor i Sverige 2019.

Anm. Felstaplarna anger 95-procents konfidensintervall.

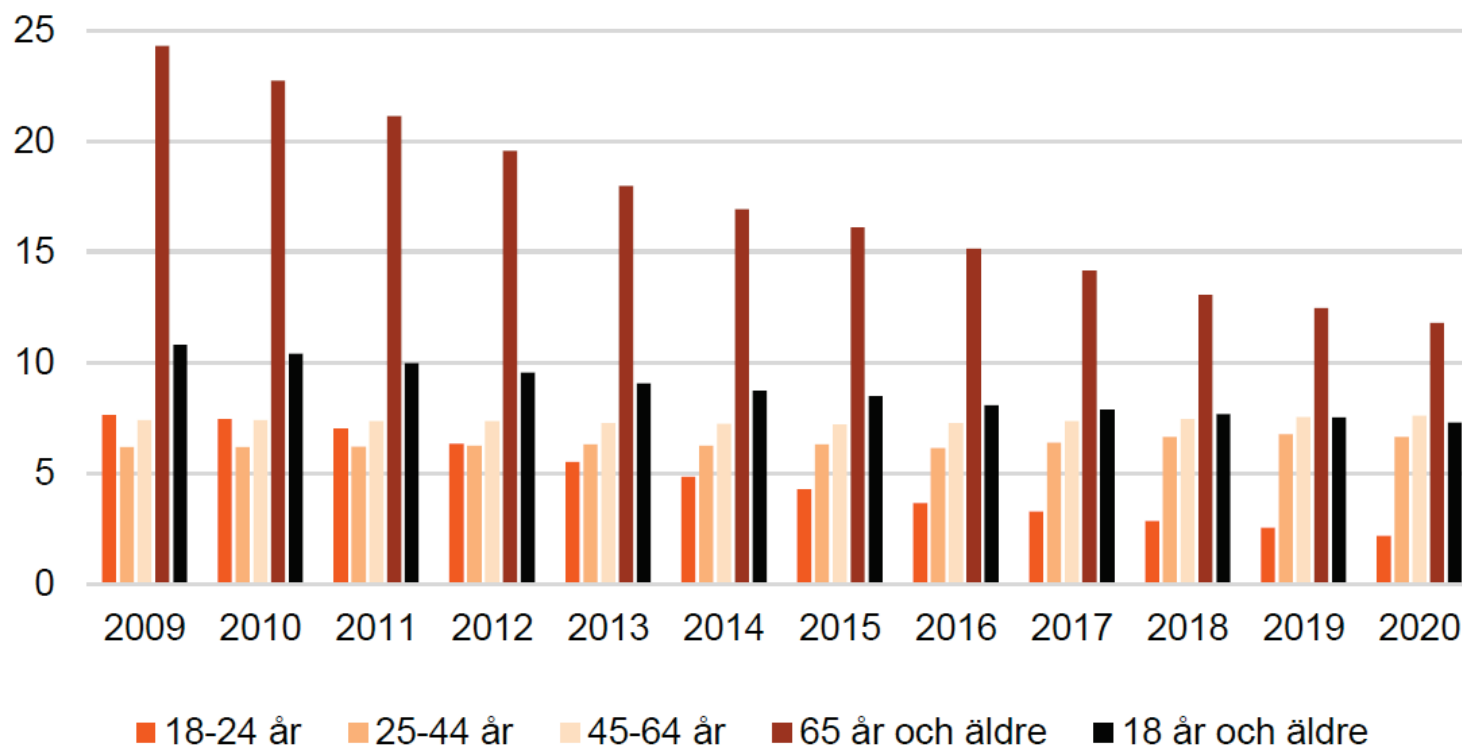
Andel kvinnor i ledningsgrupper och styrelser



Figur 3.33. Andel kvinnor i ledningsgrupper och styrelser för ett antal statliga myndigheter och bolag⁶⁵ inom transportsektorn. Årtalen går uppifrån och nedåt.

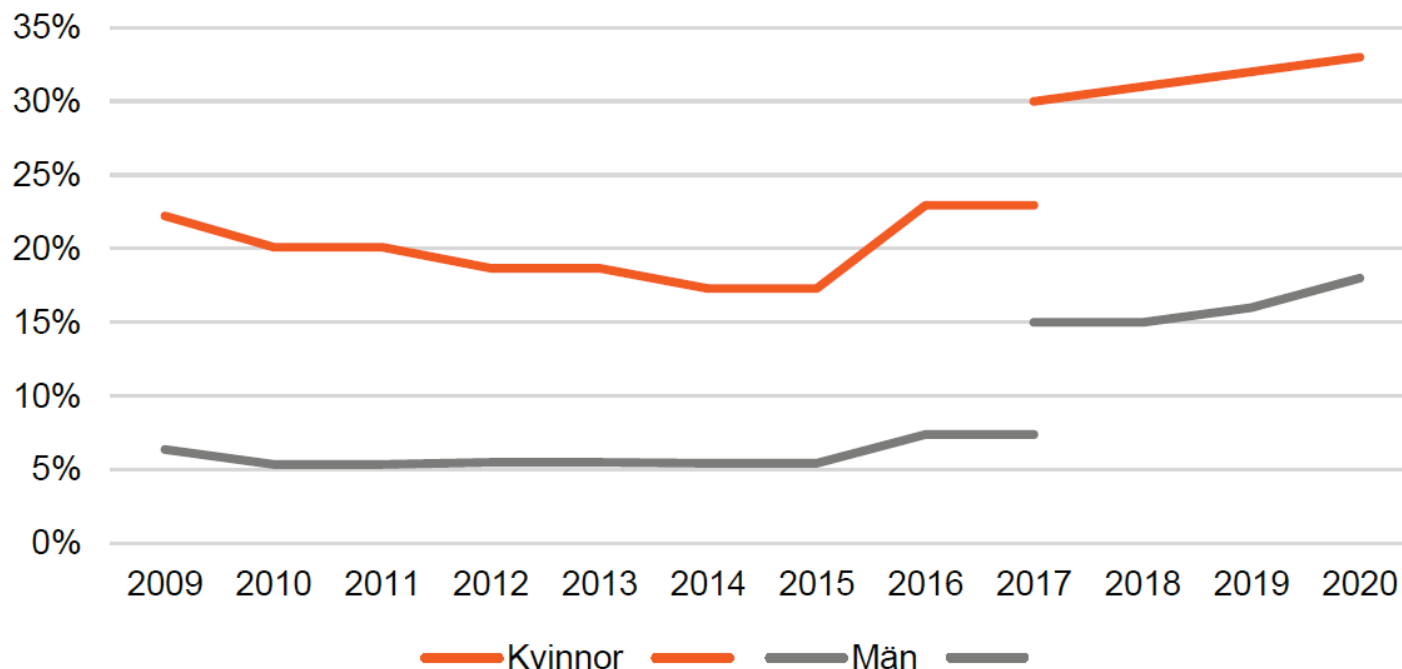
Källa: Egen insamling från årsredovisningar och webbplatser.

Skillnader i körkortsinnehav



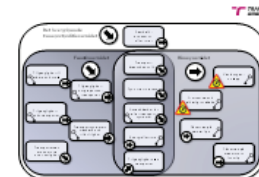
Figur 3.38. Skillnad, procentenheter, i körkortsinnehav, behörighet B, mellan män och kvinnor vid utgången av respektive år. Staplarna visar hur många procentenheter högre körkortsinnehavet är för män än för kvinnor.
 Källa: Trafikanalys (2021d), Trafikanalys (2020m)

Användbarhet för alla - subjektiv trygghet

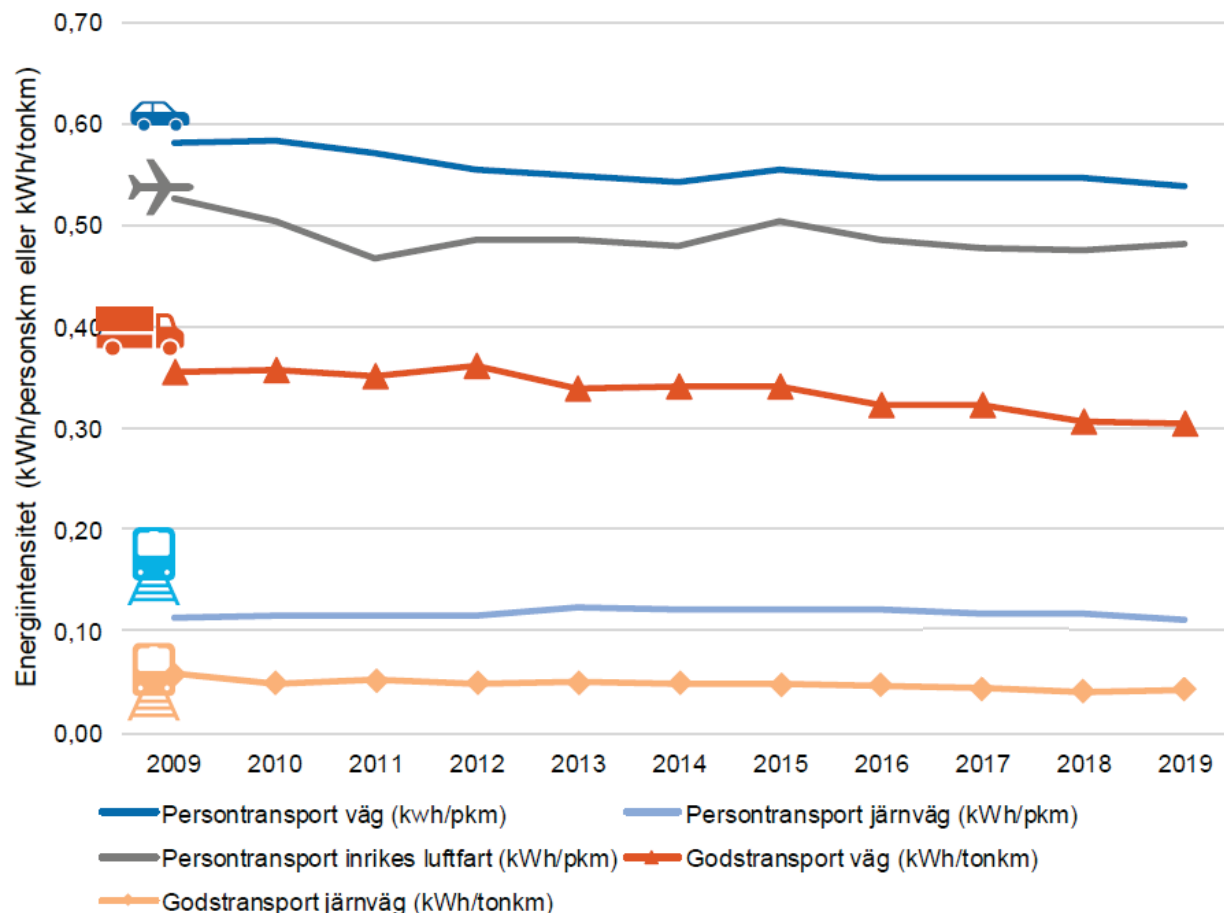


Figur 3.41. Andel av befolkningen som uppger att de under det senaste året (2006–2017) respektive mycket eller ganska ofta (2017–2020) valt att ta en annan väg eller ett annat färdssätt på grund av oro för att utsättas för brott

Källa: BRÅ (2020), Trafikanalys (2020m)



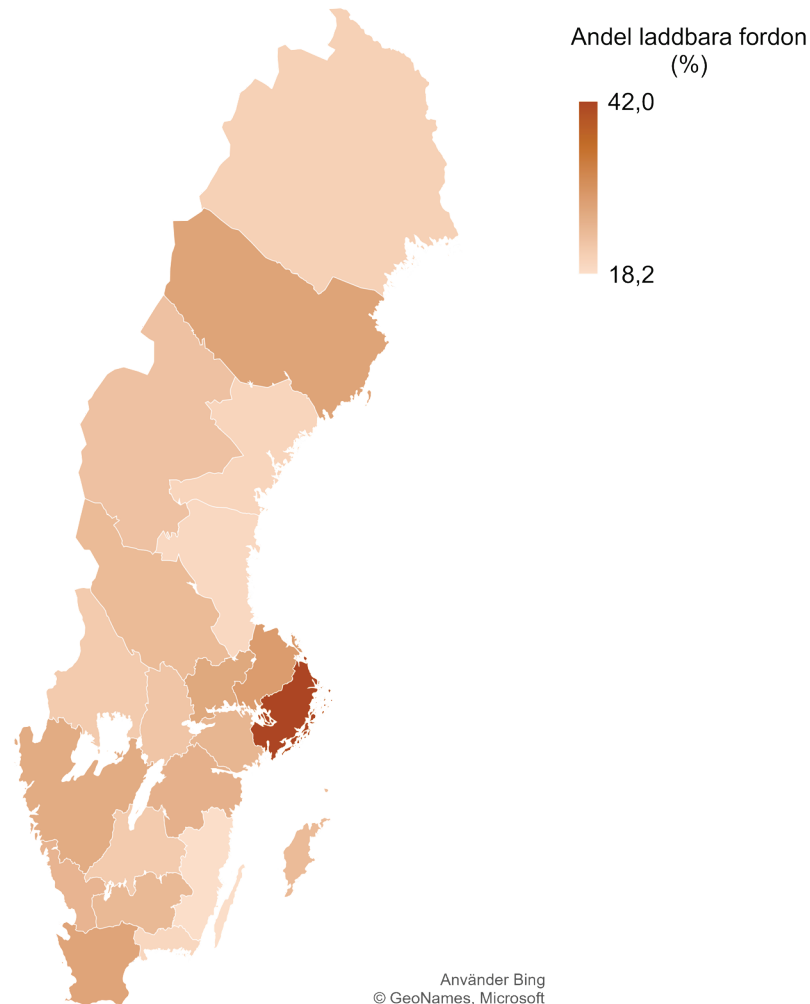
Energieffektivitet - energiintensitet



Figur 3.42. Energiintensitet i persontransportarbete (kWh/personkilometer) respektive godstransportarbete (kWh/tonkilometer). 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. Observera: Metoden för att beräkna persontransportarbetet på väg har förändrats jämfört med tidigare uppföljningsrapporter. Bland annat inräknas nu persontransportarbete och energianvändning för lätta lastbilar vilket gör att energiintensiteten ökat.

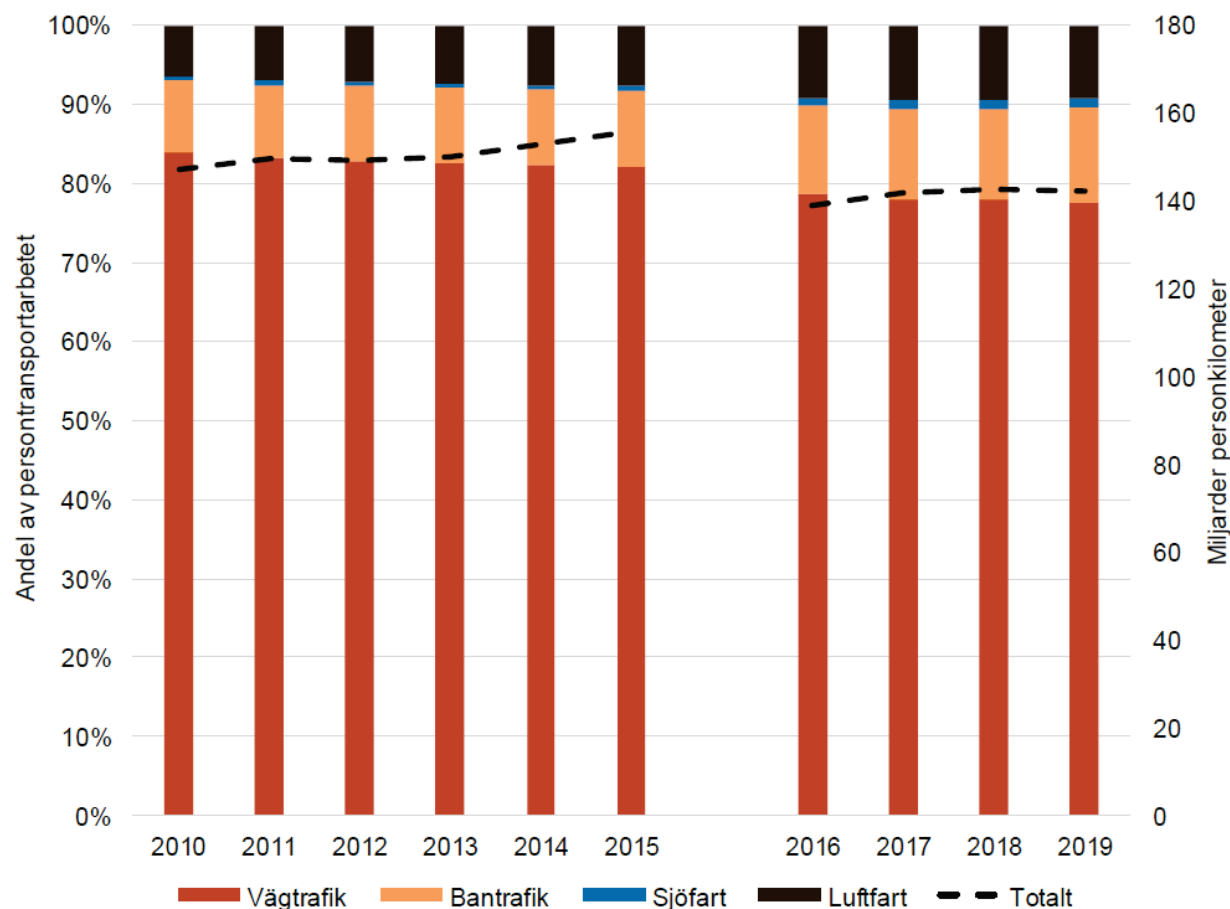
Källa: Egen bearbetning av Trafikanalys (2020k) som kombinerats med underlag från Trafikverket (2021e), Transportstyrelsen (2021a) och Energimyndigheten (2021b).

Genombrott för laddbara personbilar

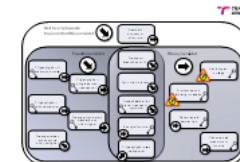


Figur 3.45. Andel laddbara fordon (elbilar och laddhybrider) av antalet nyregistreringar per län under 2020.
Källa: Trafikanalys (2021c)

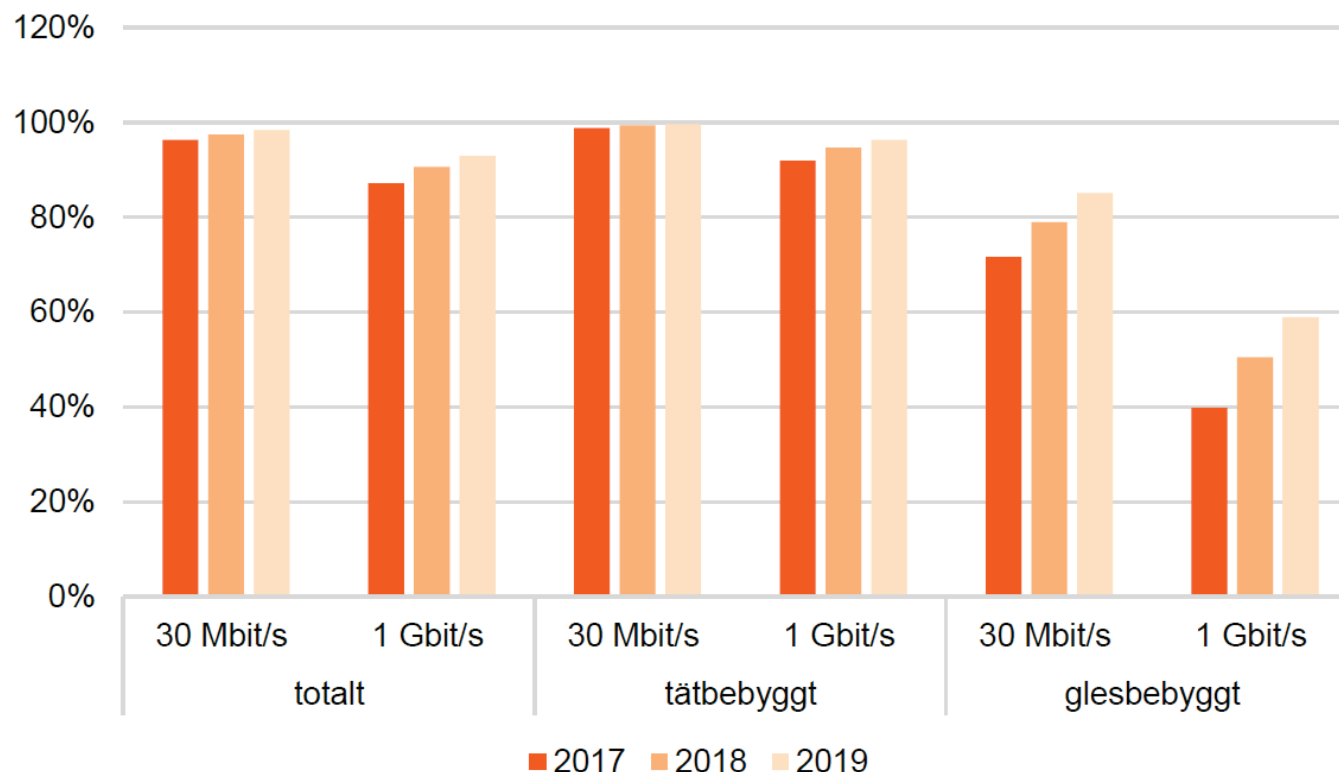
Energieffektivitet - persontransporter



Figur 3.46. Andelar av det inrikes persontransportarbetet per trafikslag (procent) samt det samlade persontransportarbetet i miljarder personkilometer 2009–2020 (skalan till höger). Tidsseriebrott 2015/2016 avseende förändringar i insamlingen av persontransportarbete med personbil. Luftfart omfattar här även den del av utlandsresor som skett inom svenskt luftrum.
 Källa: Trafikanalys (2020k)



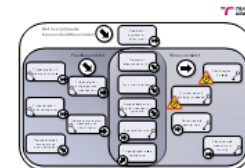
Tillgänglighet utan transporter



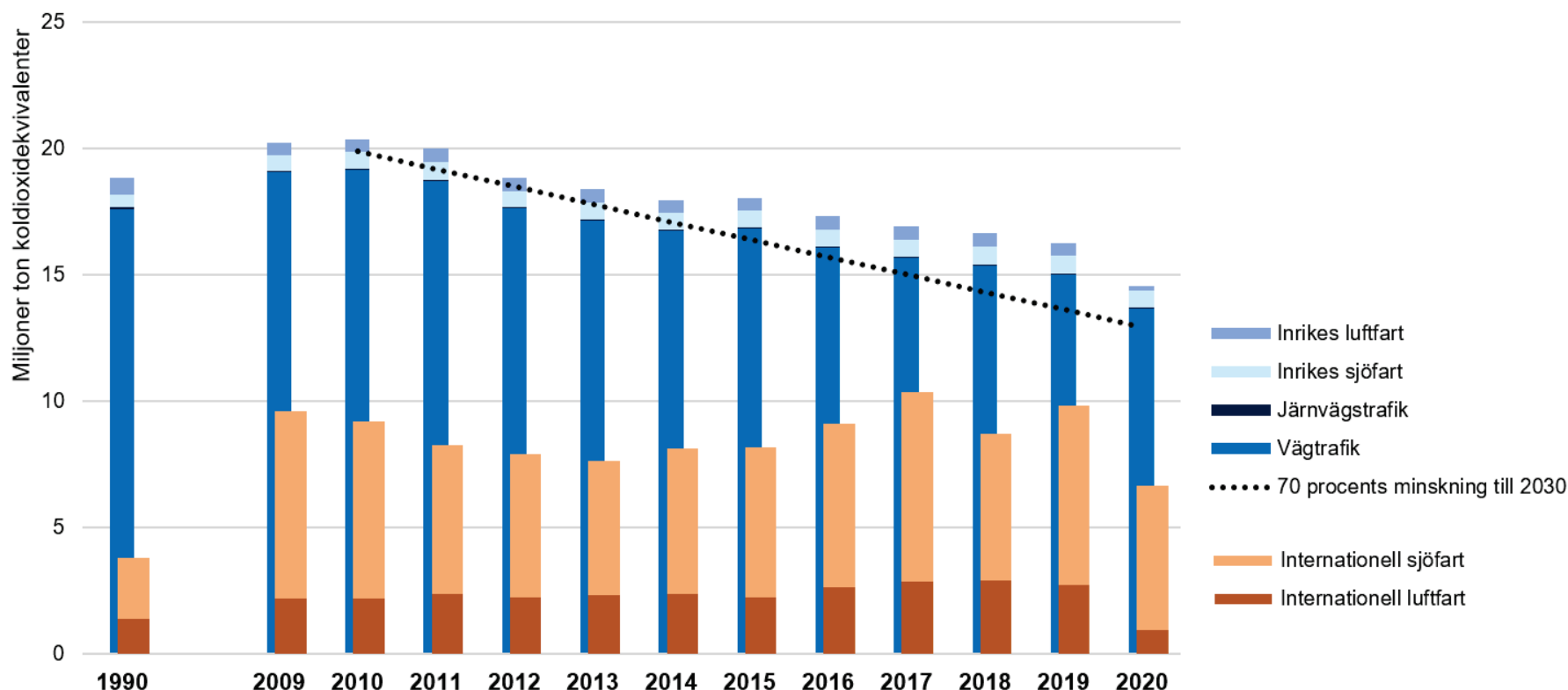
Figur 3.30. Hushållens tillgång, eller absoluta närhet, till bredband med olika hastigheter, 2017–2019. Andel hushåll totalt, i tätbebyggt respektive glesbebyggt område.

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).

Källa: PTS (2020a)



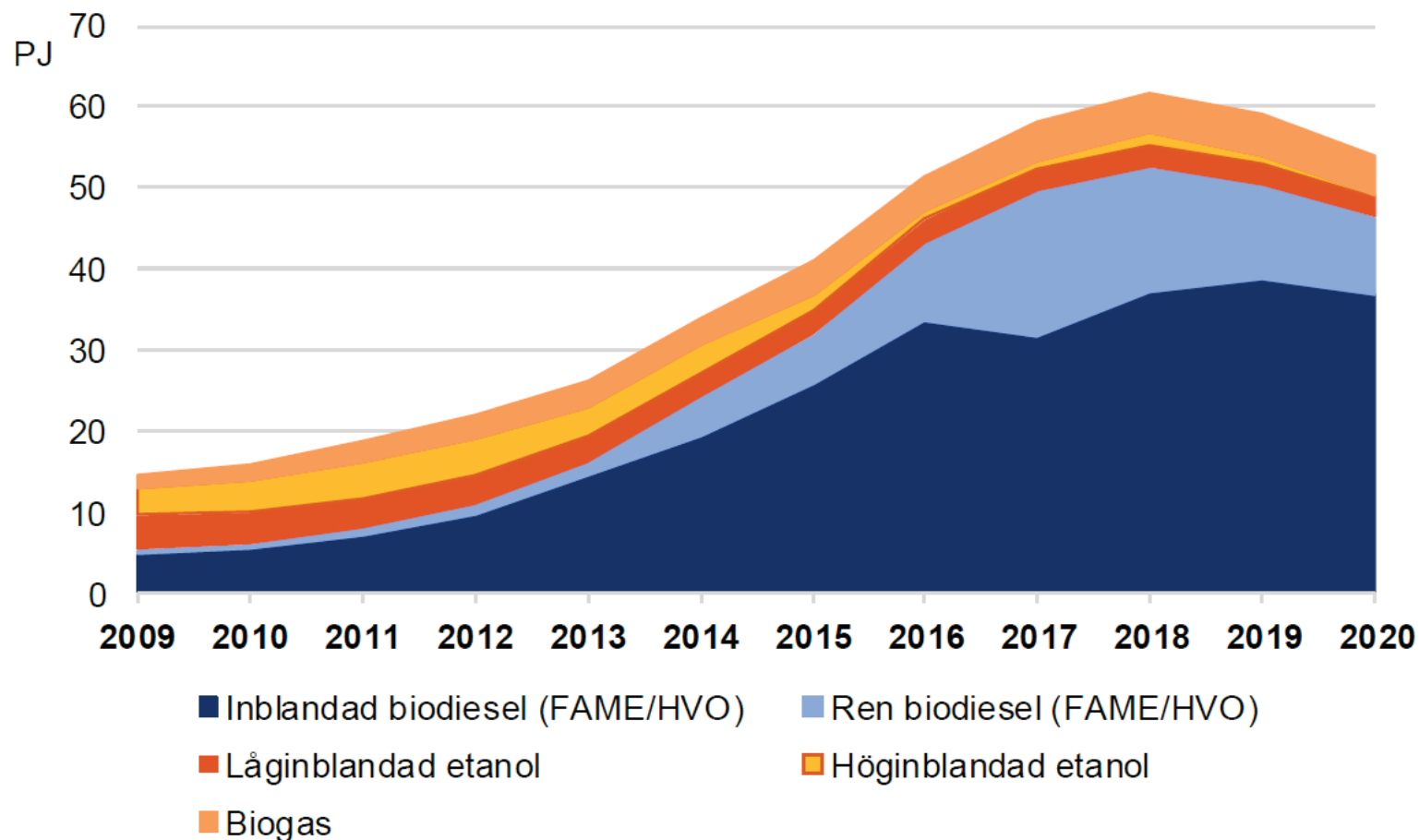
Växthusgasutsläpp



Figur 3.49. Utsläpp av växthusgaser per trafikslag (miljoner ton koldioxidekvivalenter), år 1990 samt åren 2009–2020. 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.

Källa: 1990, 2005-2019 Naturvårdsverket (2020h, 2020g) 2020 års värden är baserade på preliminära uppgifter från Trafikverket (vägtrafiken) och Transportstyrelsen (luftfart) samt en uppskattning baserad på förändringen i totala antalet anlöp i svenska hamnar (sjöfart). Bantrafikens utsläpp 2020 har uppskattats med förändringen i antalet tågkilometer jämfört med 2019.

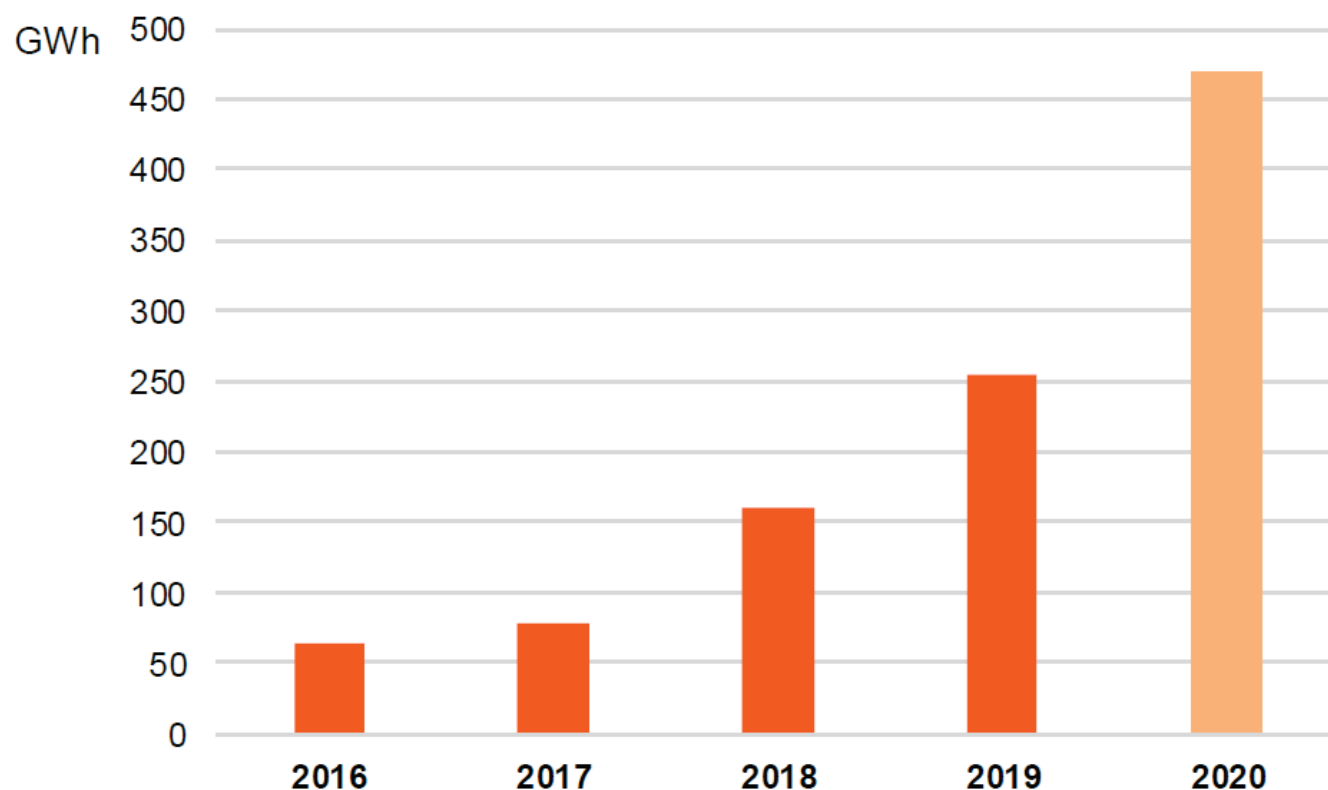
Leveranser av biodrivmedel



Figur 3.50. Leveranser av biodrivmedel för inrikes transporter, PJ, 2009–2020.

Källa: 2009–2019 Energimyndigheten (2021a), 2020 uppskattat baserat på förändringar i leveransvolymer enligt Drivkraft Sverige (2021b).

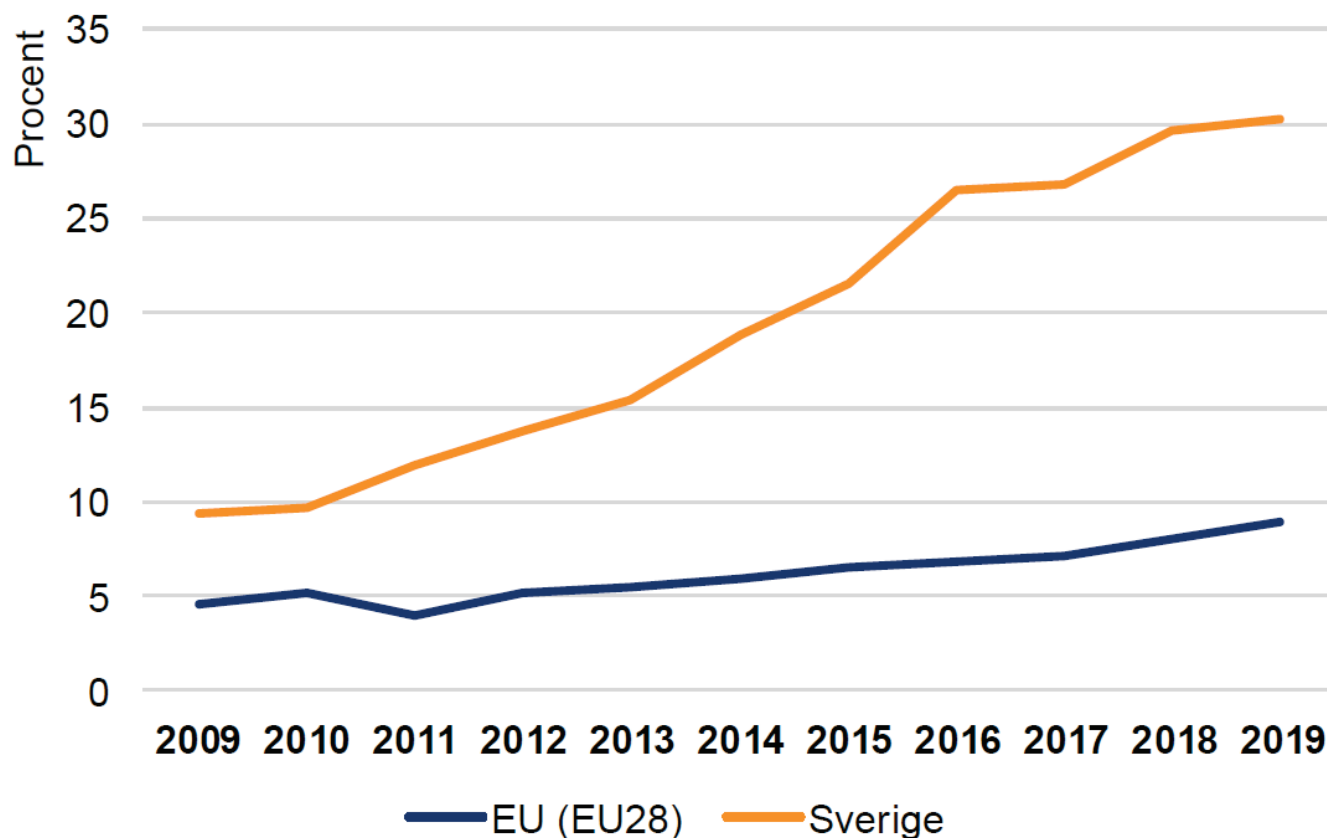
Elanvändning i vägtrafiken



Figur 3.52. Modellerad elanvändning inom vägtransporter 2016–2019, GWh.

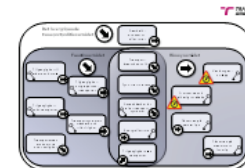
Källa: 2016–2019 Energimyndigheten (2021c), avseende 2020 preliminär uppskattning från Trafikverket (2021h).

Andel förnybar energi i transportsektorn

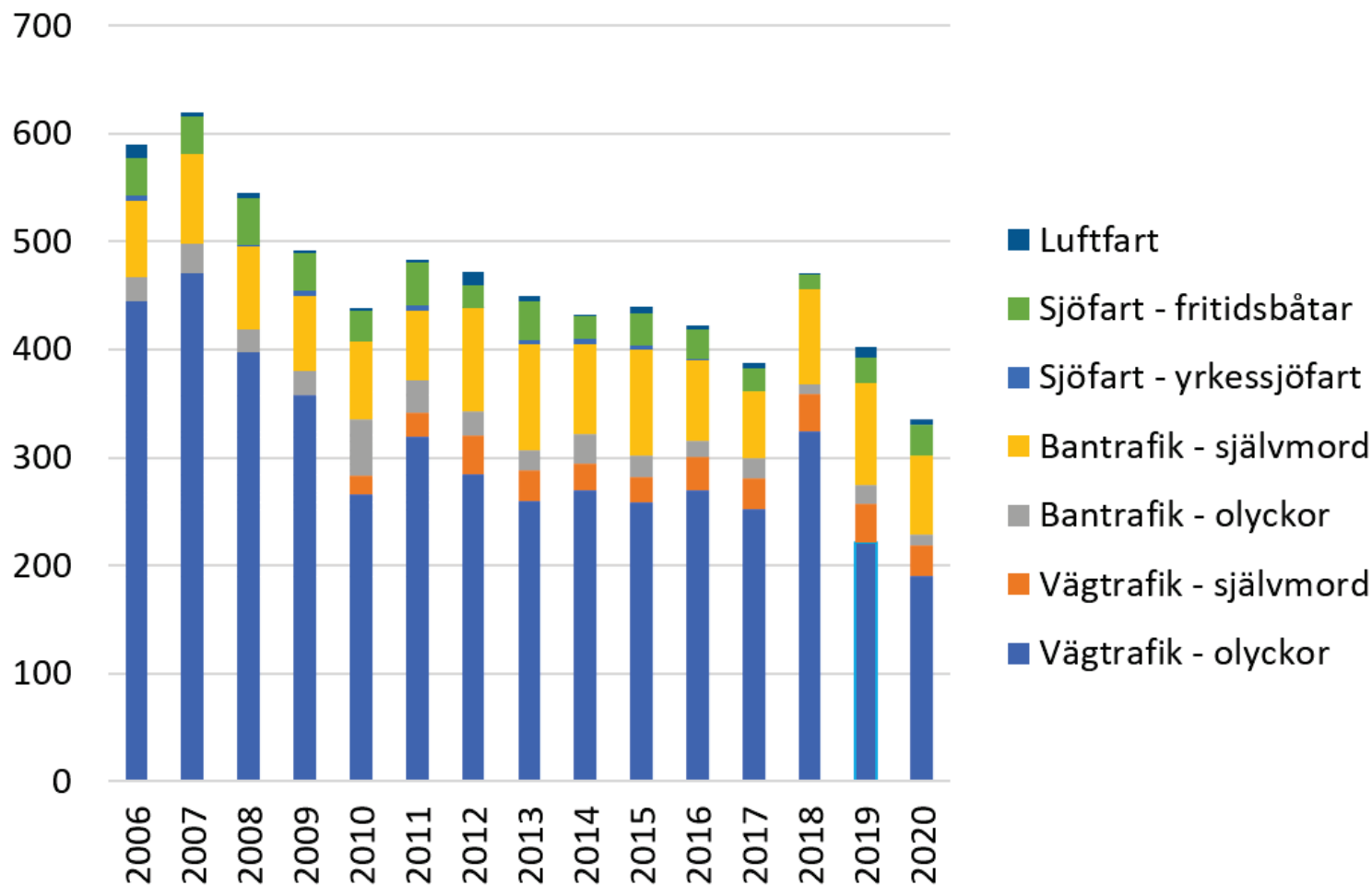


Figur 3.53. Andel förnybar energi inom transportsektorn i Sverige och genomsnittet för EU-länderna (procent), åren 2009–2019.

Källa: Eurostat (2021)

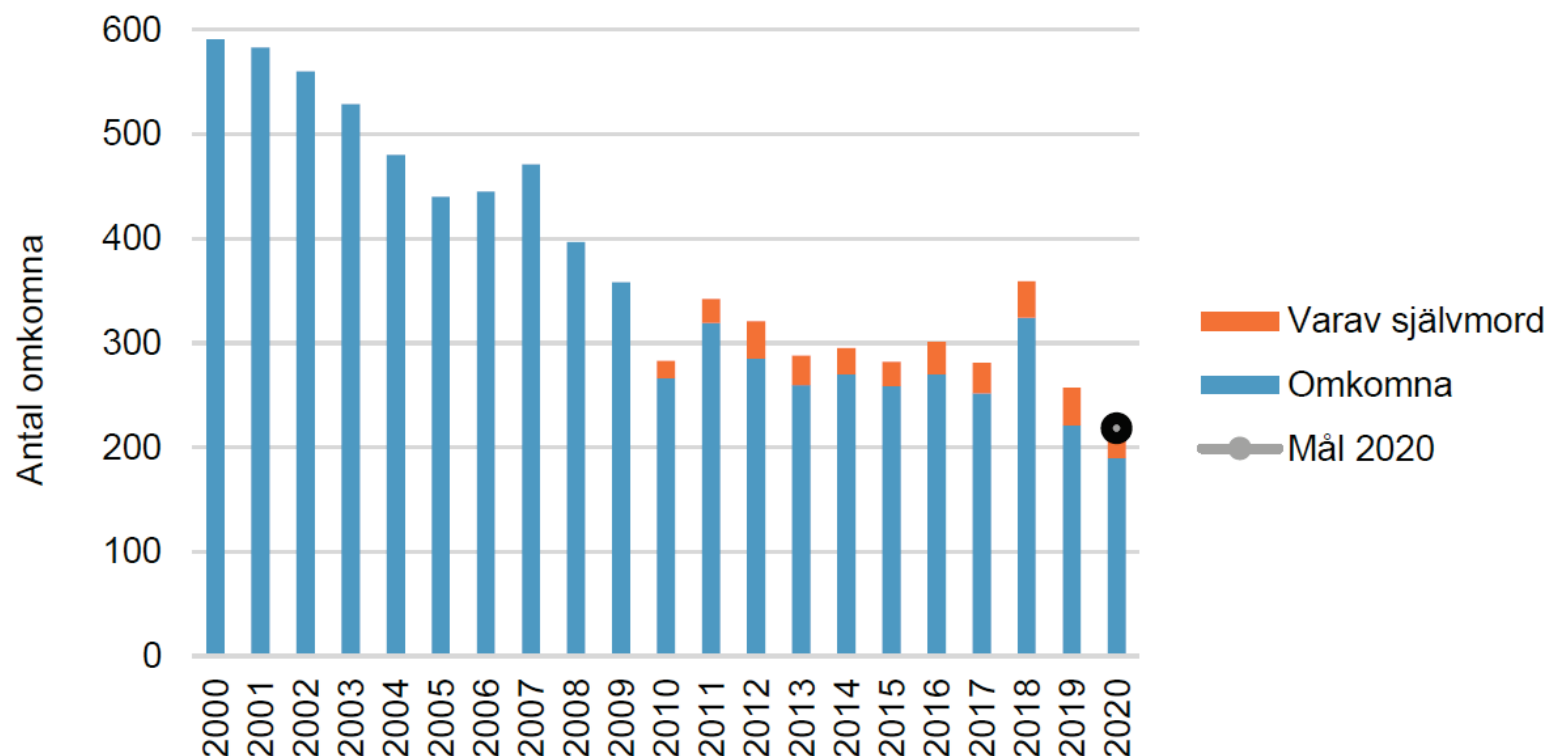


Omkomna i de olika trafikslagen



Figur 3.67. Antal omkomna i de olika trafikslagen, åren 2006–2020 (preliminärt för 2020).
Källa: Se under respektive trafikslag nedan.

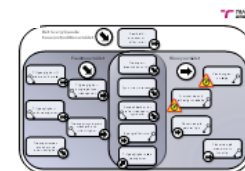
Omkomna i vägtrafiken



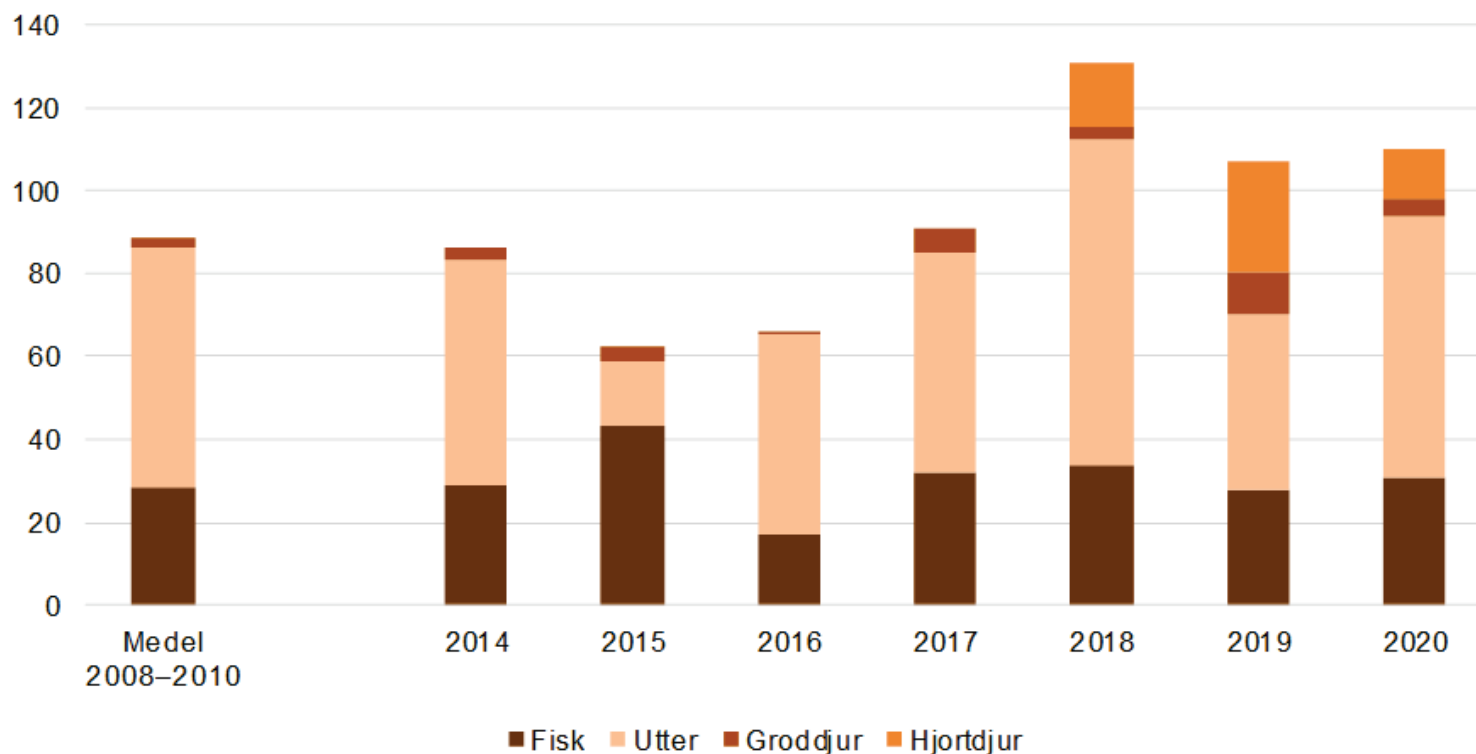
Figur 3.68. Antal omkomna i vägtrafikolyckor och självmord. Åren 2000–2020 (preliminär uppgift för 2020).

Källa: Se Tabell 3.19.

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



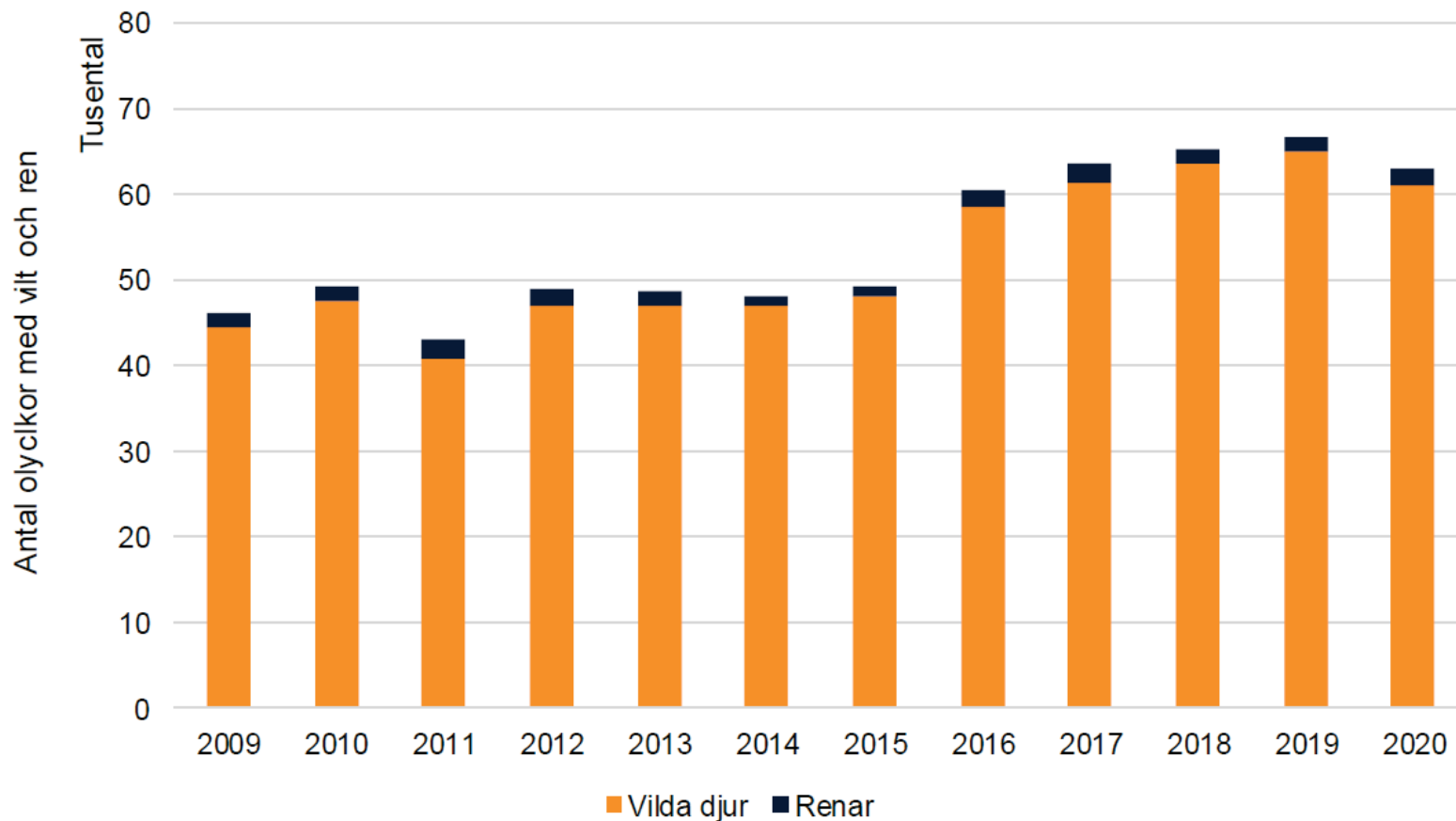
Påverkan på naturmiljön – åtgärdsarbetet mot barriäreffekter för djur



Figur 3.62. Antal objekt som varit föremål för åtgärder för landskapsanpassning med avseende på att minska barriäreffekter för djur, uppdelat på djurgrupp. Medelvärde åren 2008 – 2010 samt åren 2014 – 2020.

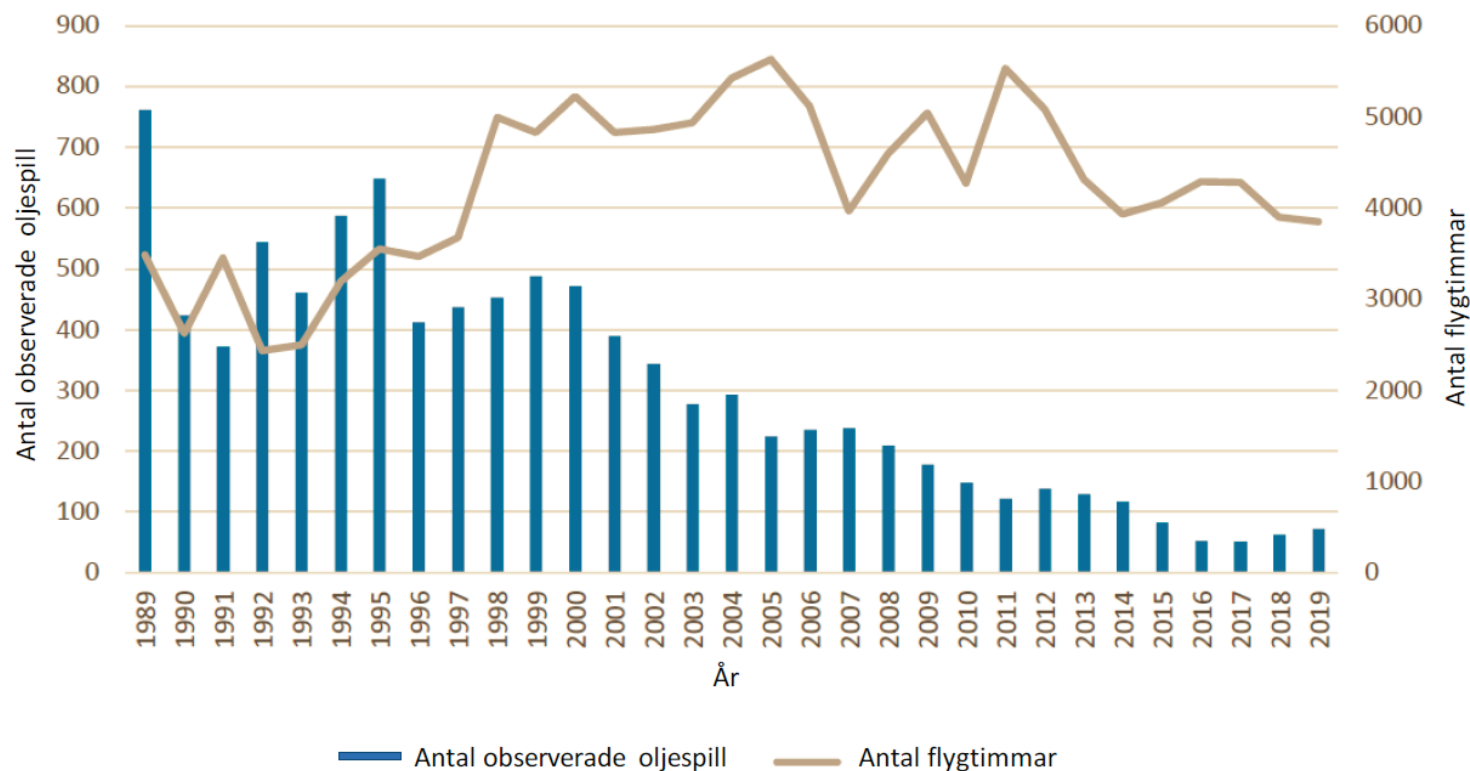
Källa: Trafikverkets årsredovisningar från 2010 och framåt.

Påverkan på naturmiljön – olyckor med vilt och ren

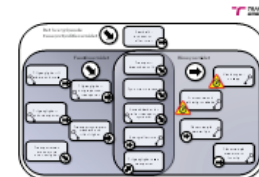


Figur 3.56. Antal polisrapporterade trafikolyckor med vilt respektive ren, åren 2009–2020.
 Källa: Nationella viltolycksrådet (2021)

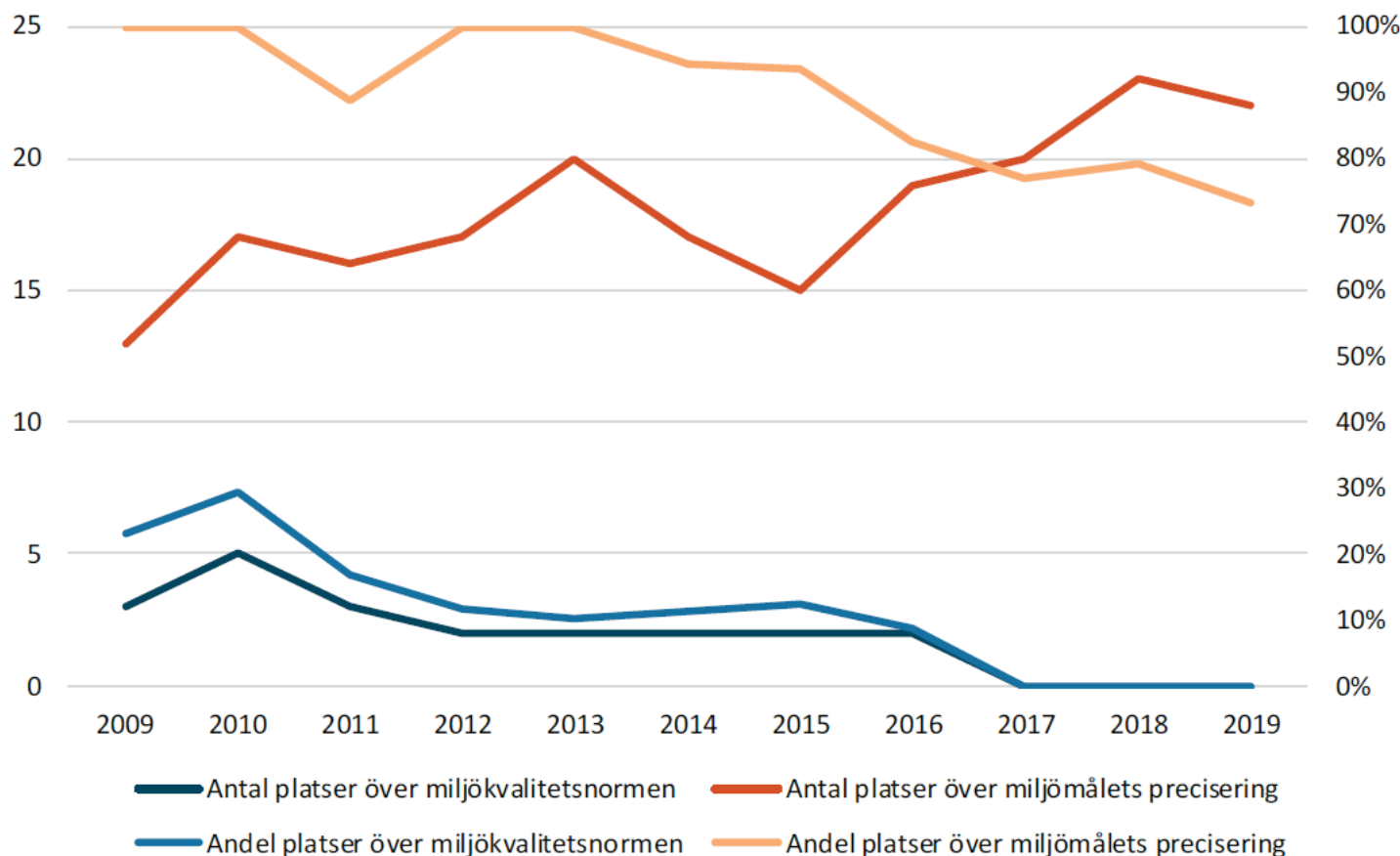
Påverkan på naturmiljön – oljespill i Östersjön



Figur 3.61. Antal observerade oljeutsläpp i Östersjön åren 1989–2019, samt antalet utförda flygspaningstimmar respektive år.
 Källa: HELCOM (2020)



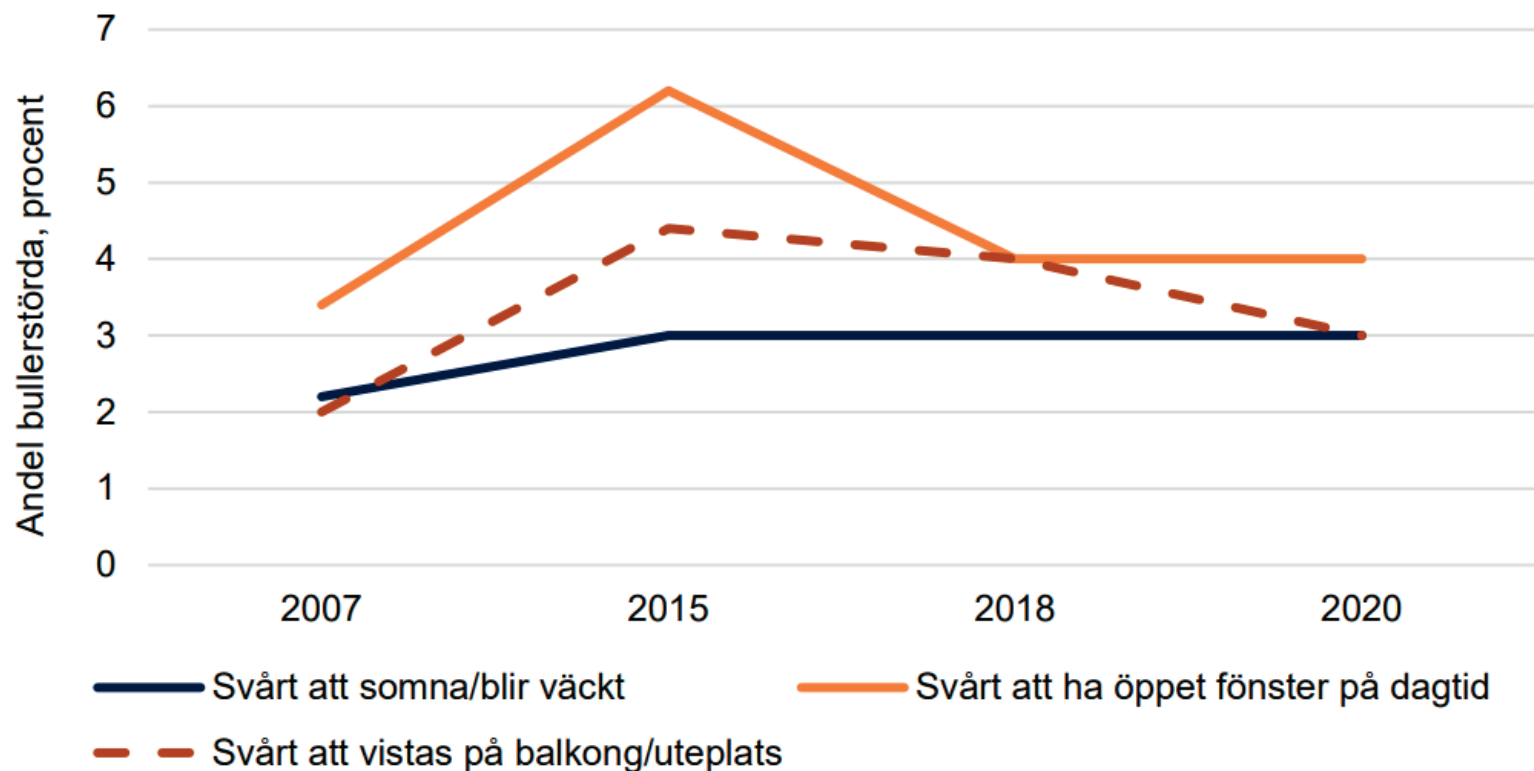
Påverkan på människors livsmiljö - kvävedioxid



Figur 3.64. Kvävedioxid i gaturum. Antalet platser med årsmedelvärde över miljökvalitetsnormen (40 µg/m³), andelen platser av samtliga uppmätta platser där årsmedelvärdet överstiger miljökvalitetsnormen, samt antalet platser där årsmedelvärdet överskrider miljömålets precisering (20 µg/m³) och andelen platser av samtliga uppmätta platser där årsmedelvärdet överstiger miljömålets precisering.

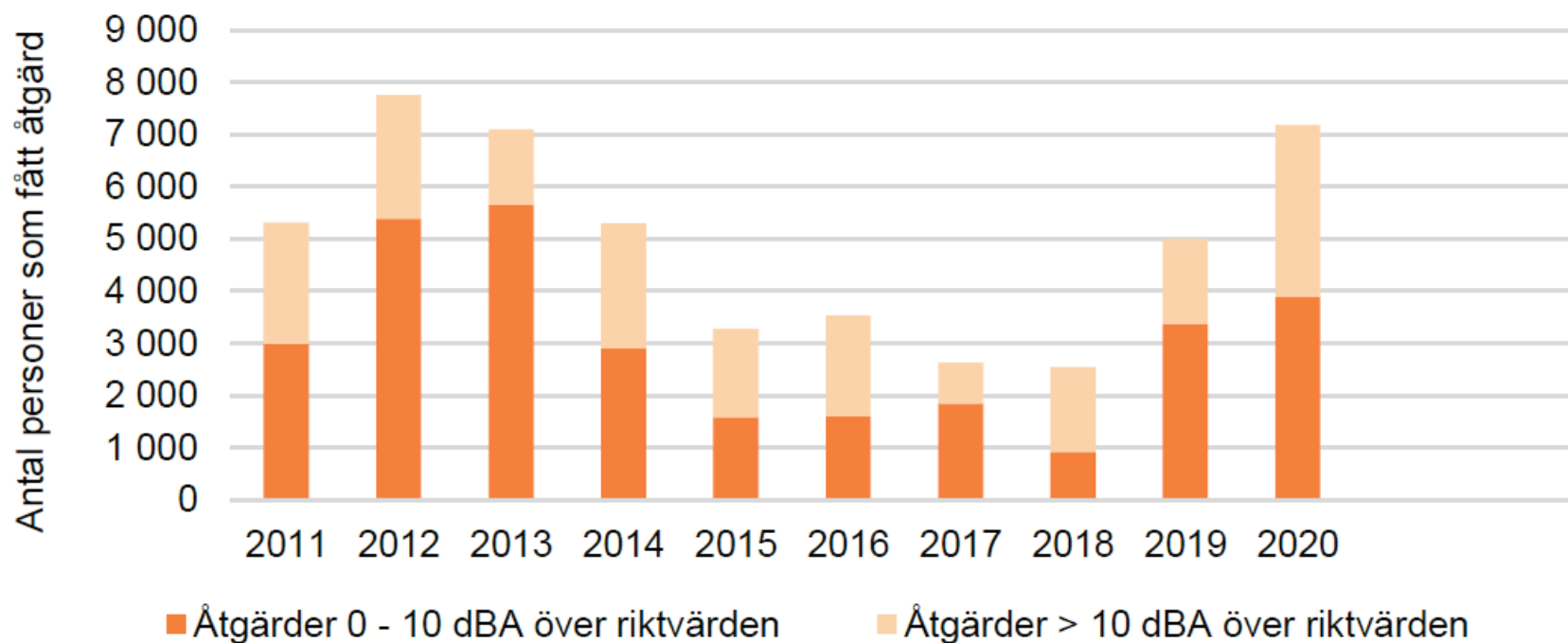
Källa: Naturvårdsverket (2021a)

Utsatthet för buller



Figur 3.62. Störda av trafikbuller (självrapporterat). Andel (procent).
 Källor: Folkhälsomyndigheten (2018, 2020b)

Påverkan på människors livsmiljö - buller



Figur 3.63. Antal personer per år som berörts av åtgärder för att minska bullerstörning från statliga vägar och statlig järnväg, 2011–2019, fördelat på åtgärder 10 dB(A) under och över riktvärdena.

Källa: Trafikverket (2021c)

