

Framtidsstudien Sverige år 2021

Uppföljning av transporter

En uppföljning av en framtidsstudie som gjordes år 1993-1998 vid Naturvårdsverket
Anita Linell

Innehåll

Sammanfattning	3
Blev som vi bedömde vara möjligt eller bättre än målbilden för Sverige år 2021	3
Blev i viss mån som vi bedömde vara möjligt i målbilden för Sverige år 2021	3
Blev inte alls som vi bedömde vara möjligt i målbilden för Sverige år 2021	3
Målbilden för transportsektorn år 2021	4
Uppföljning av energianvändning, andel förnybar energi och utsläpp av växthusgaser inom transportsektorn	4
Energianvändning	4
Övergång till förnybara energislag	4
Utsläpp av växthusgaser från transportsektorn	4
Styrmedel och drivkrafter för minskad energianvändning, minskade utsläpp av växthusgaser samt ökad användning av förnybar energi inom transportsektorn	5
Transporter, uppföljning av utsläpp av luftföroreningar – så blev det	5
Utsläpp till luft från transportsektorn	5
Styrmedel och drivkrafter för minskade utsläpp av luftföroreningar	6
Uppföljning av energieffektivisering	6
Effektiviseringar inom respektive trafikslag gods- och persontransporter	6
Omfördelning av persontransporter till trafikslag som är mer energieffektiva	7
Uppföljning av vägtrafikarbetet 1996–2021	8
Omfördelning av transportarbete mellan trafikslag för persontransporter	8
Omfördelning av transportarbete mellan trafikslag för godstransporter	9
Hanterad godsmängd för inrikes transporter	10
Styrmedel och drivkrafter för omfördelning av godstransporter till järnväg och sjöfart	10
Buller	11
Summering	12

Sammanfattning

Blev som vi bedömde vara möjligt eller bättre än målbilden för Sverige år 2021

Flera positiva förändringar har skett inom sektorn transporter under tiden av en generation, cirka 25 år. Dessa stämmer väl med den målbild vi satte upp i Sverige år 2021-projektet och har överträffats när det gäller förnybar energi, utsläpp av växthusgaser och minskade utsläpp av luftföroreningar.

- Användningen av förnybara energislag har ökat och var drygt 30 procent av den totala energianvändningen år 2021.
- Utsläpp av växthusgaser har minskat med omkring 20 procent, vilket är mer än vad vi bedömde vara möjligt i Sverige år 2021-projektet.
- Målen vi satte för utsläpp av föroreningar till luft i 2021-studien har blivit betydligt bättre än vad vi bedömde vara möjligt.

Blev i viss mån som vi bedömde vara möjligt i målbilden för Sverige år 2021

En minskad energianvändning har varit svår att åstadkomma inom transportsektorn. Vi reser idag betydligt längre sträckor till arbetet än förr och företagens ”just in time” med lagret på vägen är två förklaringar till behovet av energi. Antalet registrerade personbilar har dessutom ökat med 36 procent under 25 år, till närmare 5 miljoner. År 2021 fanns det även 45 000 A-traktorer och 16 000 mopedbilar. Allt fler tyngre och fler lätta fordon vistas på vägarna, vilket vi inte hade förutsett fullt ut i framtidsstudien. Lastbilar tyngre än 26 ton har ökat sitt trafikarbete på 25 år med 360 procent räknat som fordonskilometer per år.

Energieffektiviteten i transportsystemet har utvecklats långsamt. Trots smärre positiva förändringar för gång, cykling, kollektivtrafik, distansarbete, övergång till eldrift för fordon och effektivare bränslesnåla motorer så blir den sammantagna bilden att vägtrafikens transporter av både gods och personer bara i viss mån har nått de målsättningar vi bedömde vara möjliga i 2021-studien. När det gäller styrmedel för att skapa en energieffektiv transportsektor har sådana satts in främst för att miljöanpassa vägtrafikens fordon, sjöfartens fartyg och flyget, inte genom omfördelning mellan trafikslag.

Blev inte alls som vi bedömde vara möjligt i målbilden för Sverige år 2021

Trafikarbetet på vägar, mätt som antal kilometer per år, har ökat både för bilar och lastbilar, istället för att begränsas.

Energieffektivisering av transportsektorns långa transporter genom omfördelning mellan trafikslag, från godstransporter med vägtrafik till bantrafik och sjöfart har inte lyckats. Styrmedel som har satts in kom först i slutet av perioden 1996-2021. Här finns fortfarande en outnyttjad potential om framtidens klimatmål och andra miljömål ska nås.

Buller utomhus vid bostaden har ökat sedan mitten på 90-talet. Nuvarande bedömningar är att cirka 2 miljoner personer i Sverige utsätts för bullernivåer över riktvärden utomhus vid bostaden, många fler än i mitten på 1990-talet. Ett ökat trafikarbete, ökad inflyttning till städerna och ökat byggande i bullerutsatta miljöer har lett till att antalet personer som utsätts för buller har ökat, trots att fysiska bullerskyddsåtgärder har vidtagits på de mest bullerutsatta platserna.

Målbilden för transportsektorn år 2021

År 2021 har bilarna blivit bränslesnålare och användningen av biobaserade drivmedel har ökat, även el och gas. Avgaskraven har skärpts för samtliga transportmedel. Personbilarnas utsläpp av luftföroreningar är mycket låga. Fartygen är utrustade med katalysatorer och använder svavelfattig bunkerolja som drivmedel. Bullerstörningar har minskat men situationen är fortfarande inte acceptabel.

Ökningen av persontransporter med bil har begränsats genom övergång till kollektiva färdmedel, tågresor, mer cykling och gång och via digitalt hemarbete. Långa godstransporter utförs till största delen med järnväg eller fartyg (Naturvårdsverket, Sverige år 2021, huvudrapport).

Uppföljning av energianvändning, andel förnybar energi och utsläpp av växthusgaser inom transportsektorn

Positiva förändringar har skett inom sektorn transporter (inrikes) under tiden av en generation, cirka 25 år. Dessa stämmer väl med den målbild vi satte upp i Sverige år 2021-projektet och har överträffats när det gäller användningen av förnybar energi och minskade utsläpp av växthusgaser.

Energianvändning

Energianvändningen för inrikes transporter låg runt 87 TWh år 1997 och år 2021 låg den på cirka 83 TWh. Vi reser idag betydligt längre sträckor till arbetet än förr och företagens ”just in time” med lagret på vägen är två förklaringar till behovet av energi. Antalet bilar har dessutom ökat med 36 procent under 25 år, till cirka 5 miljoner.

Vägtrafiken stod år 2020 för 94 procent av den totala energianvändningen inom transportsektorn följt av bantrafik 3,3 procent, sjöfart 2,2 procent och luftfart 0,9 procent.

Övergång till förnybara energislag

De senaste femton åren har andelen förnybar energi ökat kraftigt inom transportsektorn och hade år 2021 nått upp till drygt 30 % av den totala energianvändningen från nästan ingenting i mitten på 1990-talet (Energimyndigheten).

Utsläpp av växthusgaser från transportsektorn

Mål för år 2021 Minskade utsläpp koldioxidekvivalen- ter jmf 1990 i %	Bedömning år 1996 om målet kan klaras till år 2021	Verkligt utfall år 2021 Minskade utsläpp koldioxidekvivalenter jmf 1990 i %	Verkligt utfall Minskade utsläpp koldioxidekvivalenter mellan 1996-2021 %
15 %	Målet kan nås	21%*	23%*

*Efter basåret 1990 ökade utsläppen av växthusgaser. Därför är minskningen något högre med basåret 1996.

Figur 1. Utsläpp av växthusgaser från transportsektorn räknat som koldioxidekvivalenter och beräknat på två olika basår. Källa: Naturvårdsverket.

Styrmedel och drivkrafter för minskad energianvändning, minskade utsläpp av växthusgaser samt ökad användning av förnybar energi inom transportsektorn

Viktiga styrmedel för minskad energianvändning och ökad användning av förnybar energi har varit de beslut om lagar och andra regelverk som har tagits inom EU och av Sveriges riksdag. År 2007 fattade EU beslut om att minska unionens utsläpp av växthusgaser med 20 procent, att öka andelen förnybar energi till 20 procent och att effektivisera energianvändningen med 20 procent till 2020 jämfört med 1990. Som en följd av detta har Sveriges riksdag antagit nationella mål om att minska koldioxidutsläppen med 40 procent och öka andelen förnybar energi till minst 50 procent av den totala energianvändningen till år 2020. Transportsektorn har klarat EU:s mål till år 2020 och de mål som vi satte upp i Sverige år 2021-projektet, för andel förnybar energi och minskade utsläpp av växthusgaser. Dock inte de svenska nationella målen som är betydligt ambitiösare. EU-målen för energieffektivisering har inte nåtts.

Koldioxid. En ökad andel biodrivmedel har nåtts genom skattelättnader på förnybara drivmedel och från 2017 med en s.k. reduktionsplikt för leverantörer av bensin och diesel. Nya bilar har blivit bränslesnålare och på senare år har andelen laddbara bilar ökat kraftigt. Viktigaste styrmedlen för detta har varit introduktionen av CO₂-krav på nya bilar på EU-nivå som successivt skärpts. Nationella styrmedel som koldioxidbaserad fordonsskatt och införandet av ett s.k. bonus-malus-system för beskattning av nya bilar har förstärkt denna effekt nationellt. En drivkraft från omvärlden i form av ekonomiska incitament har varit stigande priser på olja på världsmarknaden vilket i någon mån har bidragit till omställningen.

Transporter, uppföljning av utsläpp av luftföroreningar – så blev det

Slutsatsen är att utsläpp av luftföroreningar till luft från transportsektorn har blivit betydligt bättre än de mål som sattes räknat utifrån olika basår. Man kan också se att en stor del av utsläppsminskningarna skedde under perioden 1995–2020.

Utsläpp till luft från transportsektorn

Statistik för utsläpp av föroreningar till luft redovisas här för de basår som var utgångspunkten för transporter i Sverige år 2021-projektet men även med basåret 1996 för att se vad som har åstadkommit under en generations tid.

Utsläpp till luft	Mål för år 2021 Minskade utsläpp jmf basår, nedan	Bedömning år 1996 om målet kan klaras till år 2021	Verkligt utfall år 2020 Minskade utsläpp jämfört med basåren i kolumn 2.	Verkligt utfall. Minskade utsläpp mellan 1995-2020
Kväveoxider	>70% Basår 1980	Målet kan nästan nås	88%	64%
Flyktiga organiska ämnen (VOC)	>70% Basår 1988	Målet kan nästan nås	91%	89%
Svaveldioxid	25 % Basår 1980	Målet kan nästan nås	99%	96%

Figur 2. Utsläpp till luft från transportsektorn räknat på olika basår samt perioden 1995-2020. Källa: Naturvårdsverket.

Målen för utsläppsminskningarna i andra kolumnen, var i 2021-studien satta utifrån olika basår som låg under perioden 1980-1990 och som användes i EU:s gemensamma arbete. Här har jämförelsen gjorts dels utifrån basåren, men även ur ett generationsperspektiv eftersom syftet med uppföljningen har varit att se vad som kunde åstadkommas under loppet av en generation dvs. cirka 25 år. Som framgår av figur 2 skedde stora delar av utsläppsminskningarna under perioden 1995-2020. Målen vi satte för utsläpp av luftföroreningar till luft i 2021-studien har blivit betydligt bättre än vad vi bedömde vara möjligt.

Styrmedel och drivkrafter för minskade utsläpp av luftföroreningar

Exempel på viktiga styrmedel som har lett fram till framgångsrika minskningar av utsläpp av luftföroreningar redovisas i korthet här.

Kväveoxider, flyktiga organiska ämnen (VOC) och svaveldioxid. Viktiga regelverk för minskade utsläpp av dessa gaser har varit de beslut som har tagits inom EU och av Sveriges riksdag s.k. Takdirektivet och luftkvalitetsdirektivet. Det första takdirektivet kom 2001 och uppgraderingar och skärpningar av direktiven har sedan skett på vägen mot år 2021. Därutöver finns bl.a. direktiv för utsläpp från tunga fordon, EG-förordning Minskade utsläpp har därmed uppnåtts genom successivt skärpta avgaskrav på EU-nivå, såväl för lätta fordon (personbilar och lätta lastbilar) som för motorer till tunga fordon (lastbilar och bussar).

Ekonomiska styrmedel som trängselskatt har använts för att minska utsläpp av kväveoxider och VOC från vägtrafik i tätorter. Ett annat exempel är att utsläpp av kväveoxider och VOC har minskat genom finansieringsstöd till elbilar, där elen har kunnat ersätta olja och diesel.

Svaveldioxid. Skärpta krav på svavelinnehållet i bränslen infördes för fordon på vägar, inledningsvis nationella krav men efter hand på EU-nivå för att möjliggöra introduktionen av avancerad avgasrening. För sänkta svavelutsläpp från fartyg var miljödifferenterade hamn- och farledsavgifter betydelsefulla inledningsvis innan IMO (FN:s sjöfartsorganisation) inrättade ett s.k. svavelkontrollområde i Östersjön och Nordsjön 2015 med krav på lägre svavelhalt i sjöfartens bränsle (0,1 %) som sedan följdes av skärpta globala krav (0,5 %) år 2020.

Uppföljning av energieffektivisering

En av de viktigaste åtgärderna för att minska transporternas miljöpåverkan är att öka transportsystemets energieffektivitet. Det kan ske genom

- Effektiviseringar inom respektive trafikslag.
- Omfördelning mellan trafikslag till mer energieffektiva sådana.

Effektiviseringar inom respektive trafikslag gods- och persontransporter

Persontransporter och godstransporter på **väg** har ökat i en långsam men stadig takt, men energianvändningen har ändå minskat något. Den viktigaste förklaringen är att den genomsnittliga bränsleförbrukningen för nyregistrerade personbilar sjunkit kontinuerligt sedan mitten av 1990-talet, med undantag för vissa år då utvecklingen stannat av. Under de senaste åren har en kraftig minskning av genomsnittsbilens bränsleförbrukning skett genom

att andelen laddbara fordon (främst personbilar) bland nyregistreringarna tagit ett tydligt steg framåt. Under 2022 var mer än hälften av de nyregistrerade personbilarna laddbara (33 % rena elbilar och 23 % laddhybrider).

Energieffektivisering kan också åstadkommas genom att fordonen framförs på ett effektivare sätt eller med en högre beläggning. Där har dock förändringarna varit små. Exempel på insatser som gjorts för transport av gods är övergång till större lastbilar, smartare lastningsmetoder och bättre logistik.

Även för persontransporter med **flyg** har det skett en kontinuerlig energieffektivisering, framför allt genom att flygplanen blivit bränslesnålare.

Styrmedel och drivkrafter som har påverkat dessa effektiviseringar är till stor del desamma som redovisades i avsnittet om minskade luftföroreningar.

Omfördelning av persontransporter till trafikslag som är mer energieffektiva

Här redovisas övergång till kollektivtrafik och tåg, utvecklingen för gång och cykel samt distansarbete.

Persontransporter: ersätta biltrafik med kollektivtrafik. Det förutsätter att samhället planeras och utvecklas på ett sådant sätt att trafikarbetet kan minska utan att tillgängligheten försämras.

Kollektivtrafikens marknadsandel ökade från 24 procent år 2010 till 32 procent 2019. Kollektivtrafikens marknadsandel avser andelen resor med kollektiva färdmedel bland samtliga resor med motordrivna fordon.

Tåg. Sedan 1990-talet har tågresorna ökat. Både antal tågakilometer och antalet resor har fördubblats under de senaste 30 åren. År 2019 gick över 1 000 000 persontåg och det gjordes 250 miljoner tågresor. Introduktionen av snabbtåg, utbyggnad av järnvägen för att underlätta arbetspendling har bidragit till att öka resandet med järnväg.¹

Persontransporter: ersätta motordrivna transporter med cykel och gång. Enligt Trafikanalys har gång ökat med cirka 3 procent mellan år 2000 och 2019. Andelen av befolkningen (6–84 år) som cyklat under en genomsnittlig dag var 11 procent under 2019. Den totala sträckan som tillryggalades med cykel år 2021 var 2,5 miljarder kilometer. Det motsvarar 2,1 procent av det totala transportarbetet, om flyg exkluderas (Trafa).

Styrmedel som har lett till ökad cykling är ekonomiska satsningar i utbyggnad av cykelbanor. Ekonomiska styrmedel i form av subventioner till inköp av el-cyklar och RUT-avdrag på reparationer av cyklar har också satts in i syfte att förbättra förutsättningarna för cyklandet.

Persontransporter: minskat resande genom distansarbete. En tredjedel av personerna i arbete i åldern 15–74 år arbetade hemifrån någon dag i veckan under pandemin från våren 2020 till hösten 2021. När det var som vanligast rörde det sig om över 40 procent. En bedömning är att distansarbetet kommer att finnas kvar efter pandemin men i lägre grad.

¹ <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/aktuellt-och-debatt/publikationer/kollektivtrafikbarometern-arsrapport-2021.pdf>

Den drivkraft som satte fart på distansarbetet var pandemin.²

Uppföljning av vägtrafikarbetet 1996–2021

Trafikarbete kan vara relevant att följa upp när man vill beskriva slitage på infrastruktur, intrång vi utvidgning av vägnätet, trängsel, miljö- och klimatpåverkan med mera. Det beskriver hur långt fordonen rör sig under en tidsperiod, här ett år, och mäts i fordonskilometer.

Transportslag för vägtrafik	År 1996, miljoner fordonskilometer	År 2021, miljoner fordonskilometer	Ändring i procent
Totalt	66 029	80 139	21 % ökning
Motorcykel	378	654	73 % ökning
Personbil	57 109	63 913	12 % ökning
Buss	999	888	11 % minskning
Lastbil < 3,5 ton	3 831	9 697	153 % ökning
Lastbil 3,5 – 16 ton	623	296	53 % minskning
Lastbil 16 - 26 ton	2 217	683	69 % minskning
Lastbil > 26 ton	872	4 009	360 % ökning

Figur 3. Trafikarbetets utveckling mellan år 1996 och 2021 för vägtrafik, fordonskilometer i miljoner. Källa: Trafikanalys

Av Figur 3 framgår att det totala vägtrafikarbetet mätt som fordonskilometer per år har ökat cirka 20 procent mellan år 1996 och år 2021. När det gäller persontransporter har bilar och motorcyklar ökat sitt trafikarbete, cirka 12 respektive 73 procent. Antalet registrerade personbilar har dessutom ökat med 36 procent under 25 år, till närmare 5 miljoner. Bussarnas trafikarbete har minskat men kan vara en pandemieffekt. Trafikarbetet för lastbilar har ökat kraftigt med fokus på de lätta och de tyngsta. Antal fordonskilometer per år för lastbilar över 26 ton har ökat med 360 procent i syfte att effektivisera och att bl.a. få ned koldioxidutsläppen. År 2021 fanns det 45 000 A-traktorer och 16 000 mopedbilar. Allt fler tyngre och fler lätta fordon vistas på vägarna, vilket vi inte hade förutsett fullt ut i framtidsstudien. I Sverige år 2021-projektet bedömde vi att det skulle vara möjligt att begränsa ökningen av vägtrafikarbetet för bilar och lastbilar genom en omfördelning till mer miljövänliga alternativ.

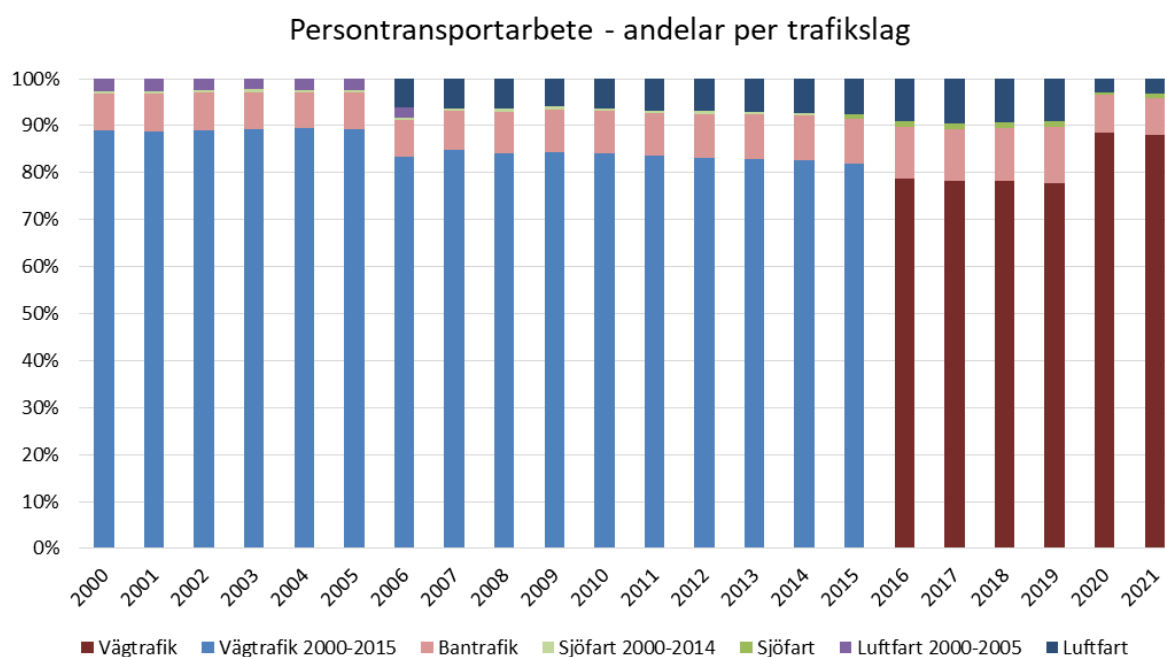
Omfördelning av transportarbete mellan trafikslag för persontransporter

Transportarbete beskriver fordonens rörelse men dessutom hur mycket som transporteras med fordonen, i form av mängd gods eller antal personer. Persontransportarbete mäts i personkilometer och godstransportarbete tonkilometer. Syftet med detta avsnitt är att se om det har skett någon omfördelning mellan trafikslagen när det gäller marknadsandelar.

Persontransportarbetets andelar för olika trafikslag har inte förändrats nämnvärt mellan år 2000 och 2021. Se figur 4. År 2021 var andelen vägtrafik 88 procent, järnväg 8 procent, sjöfart respektive luftfart 1 respektive 3 procent. Jämförelserna mellan olika år i figuren måste tolkas med försiktighet eftersom skattningsmetoderna har förändrats över tid och från 2019 har resultatet påverkats av pandemieffekten.

² <https://www.scb.se/pressmeddelande/ny-statistik-sa-manga-har-jobbat-hemifran-under-pandemin/>

Resultatet är sämre än vad vi bedömde vara möjligt att åstadkomma på 25 år i projektet Sverige år 2021, där vi gjorde bedömningen att det skulle vara möjligt att begränsa bilarnas vägtrafik mer.



Figur 4. Persontransportarbete – andelar per trafikslag. Källa: Trafikanalys.

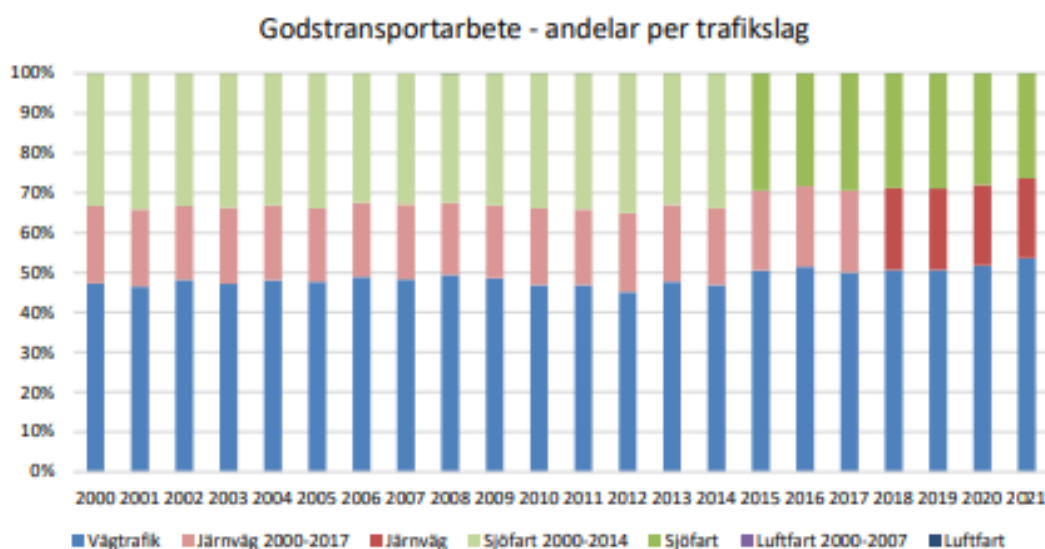
Omfördelning av transportarbete mellan trafikslag för godstransporter

Här redovisas omfördelningen mellan olika trafikslag under perioden 2000 – 2021.

Godstransportarbete mäts i tonkilometer. År 2021 var godstransportarbetet för vägtrafik 54 procent, järnväg 20 procent och sjöfart 26 procent, flyg < 0,1 procent.

Godstransportarbetets andelar har ökat mest för vägtrafik. Godstransportarbetet på järnväg har ökat något. Se figur 5. Jämförelser mellan olika år ska dock tolkas med stor försiktighet eftersom skattningsmetoderna har ändrats över tid och pandemin kan också ha påverkat resultaten.

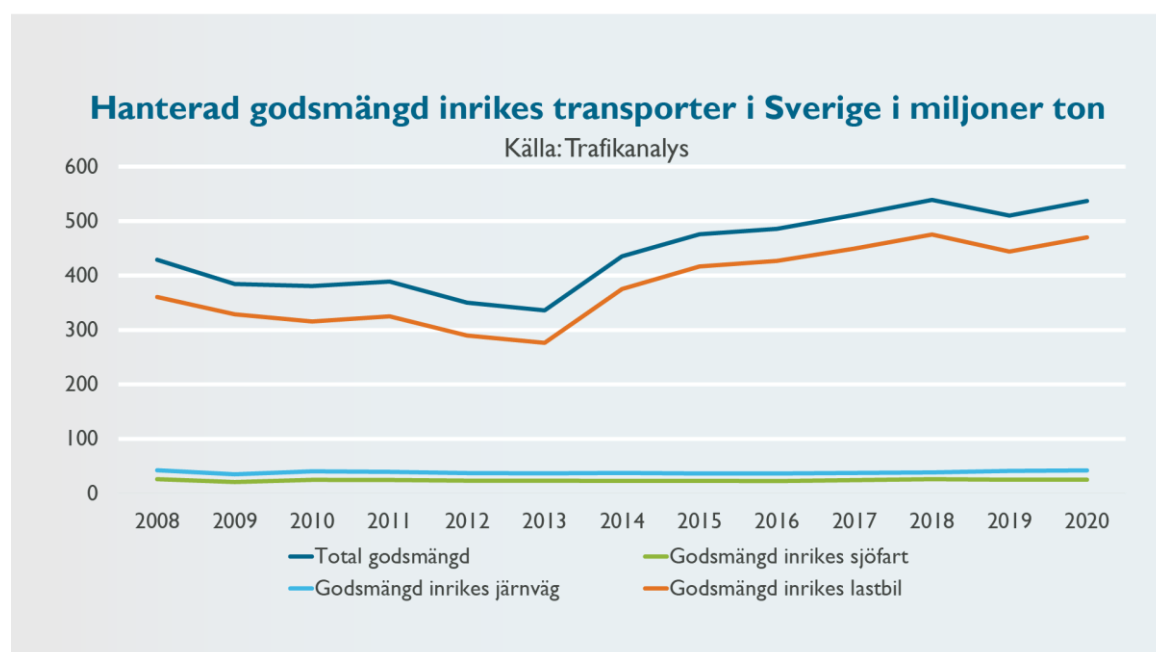
Resultatet har blivit sämre än vad vi bedömde vara möjligt i projektet Sverige år 2021, där en betydligt större omställning från vägtrafik till bantrafik och sjöfart bedömdes vara möjlig för gods.



Figur 5. Godstransportarbete – andelar per trafikslag. Källa: Trafikanalys.

Hantered godsmängd för inrikes transporter

Ett annat sätt att se på utvecklingen är att mäta hur den ökade mängden transporterat gods fördelas på olika trafikslag, mätt i ton gods. Se Figur 6. Den visar att mängden hanterat gods har ökat och huvuddelen av de ökade mängderna har tagits om hand av vägtrafikens lastbilar.



Figur 6. Hantered godsmängd inrikes transporter i Sverige i miljoner ton 2008 – 2020 ³.

Styrmedel och drivkrafter för omfördelning av godstransporter till järnväg och sjöfart

Miljökompensation för järnväg instiftades 2018 och har förlängts till 2025 (Förordning 2018:675). I förordningen förklaras stödet syfta både till att stärka järnvägens konkurrenskraft

³ Källa: <https://www.transportforetagen.se/om-oss/transportfakta/utveckling/>

och bidra till överflyttning från väg till järnväg. För perioden 2021–2025 är 400 miljoner kr budgeterat. Stödet betalas ut retroaktivt i relation till antalet ton-km gods som transporterats på järnväg (malmtransporter undantagna sedan 2021).

Ekobonus för sjöfart introducerades 2018 med en årlig budget på 50 miljoner kr (Förordning 2018:1867) och har förlängts till 2022. Stödet kan sökas av redare för att förbättra befintliga eller starta upp nya sjöfartsupplägg givet att de kan dokumentera en förväntad överflyttning. Subventionen ska bidra till att minska kostnaden direkt förknippad med att starta upp en ny transportlösning med sjöfart.

Det tredje styrmedlet är den samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart som Trafikverket utsett för perioden 2019–2024 på uppdrag av regeringen (N2018/04482). Syftet är att etablera dialog med olika aktörer inom sjöfarten, bland annat hamnar, samt undersöka tillgänglighet och möjlig utveckling för logistiken i och kring hamnar för att möjliggöra överflyttning till sjöfart.

De styrmedel som har satts in för att få till en omfördelning till energieffektivare trafikslag har beslutats i slutet av perioden 1996 – 2021, varför det är svårt att utläsa vilka effekter som har uppnåtts.

Slutsatser: Energieffektiviteten i transportsystemet har utvecklats långsamt. Trots smärre positiva förändringar för gång, cykling, kollektivtrafik, distansarbete, övergång till eldrift för fordon och effektivare bränslesnåla motorer så blir den sammantagna bilden att vägtrafikens transporter av både gods och personer inte har nått de målsättningar vi bedömde vara möjliga i 2021-studien.

Trafikarbetet för både personbilar och lastbilar har ökat inom vägtrafiken, mätt som antal kilometer per år, istället för att begränsas. Den ökade mängden transporter av gods under de senaste 25 åren har också skett företrädesvis inom vägtrafiksektorn.

När det gäller styrmedel för att skapa energieffektiva trafikslag har sådana satts in främst för att miljöanpassa vägtrafikens fordon, sjöfartens fartyg och flyget. De styrmedel som har satts in för att få till en omfördelning från vägtrafik med gods till bantrafik och sjötrafik har beslutats i slutet av perioden 1996 – 2021, varför det är svårt att utläsa vilka effekter som har uppnåtts.

Buller

Ett flertal myndigheter gjorde under mitten av 1990-talet uppskattningar av hur många personer som utsattes för buller överskridande 55 dB i utomhusmiljö. Det sammanvägda resultatet låg mellan 1,4 - 1,6 miljoner personer. Nuvarande bedömningar är att cirka 2 miljoner personer i Sverige utsätts för bullernivåer över riktvärden utomhus vid bostaden, varav ca 600 000 personer utsätts för buller från statliga vägar och järnvägar. Ett ökat trafikarbete, ökad inflyttning till städerna och ökat byggande i bullerutsatta miljöer har lett till att antalet personer som utsätts för buller har ökat, trots att fysiska bullerskyddsåtgärder vidtagits på de mest bullerutsatta platserna.

Summering

Resultat år 2021	Transporter inrikes
Blev som vi bedömde vara möjligt i målbilden för Sverige år 2021 eller bättre	<p>Utsläpp av växthusgaser</p> <p>Andel förnybara energislag</p> <p>Utsläpp av kväveoxider, svaveldioxid, VOC</p>
Blev i viss mån som vi bedömde vara möjligt i målbilden för Sverige år 2021	<p>Energieffektivisering inom respektive trafikslag</p> <ul style="list-style-type: none"> - bränslesnålare fordon, fartyg, flyg - alternativa bränslen t.ex. el - ökad fyllnadsgrad för lastbilar mm. <p>Energieffektivisering genom övergång från bil till gång, cykling, tåg, kollektivtrafik, distansarbete.</p> <p>Energianvändningen</p>
Blev inte alls som vi bedömde vara möjligt i målbilden för Sverige år 2021	<p>Trafikarbetet för både bilar och lastbilar har ökat inom vägtrafiken (mätt som antal kilometer).</p> <p>Godstrafik, omfördelning av transportarbetet från vägtrafik till tåg och sjöfart, nästan inga förbättringar. Mätt som marknadsandel.</p> <p>Buller, ökad exponering för buller utomhus nära bostad.</p>