



# DE SVENSKA GODSTRANSPORTSTRÅKEN

Uppföljning sedan 1997

DE SVENSKA  
GODSTRANSPORTSTRÅKEN

Uppföljning sedan 1997

## Förord

SIKA har på uppdrag av Godstransportdelegationen 2002 genomfört en uppföljning av godstransportstråken. De stråk i och utanför Sverige som kan anses vara av särskild betydelse för den svenska transportförsörjningen i dag och på 10–15 års sikt identifierades och analyserades i SIKA rapport 2001:1 *Stråkanalyser för godstransporter*. De modellberäknade stråken täcker in tre fjärdedelar av de långväga svenska godstransporterna, mätt i vikt såväl som värde.

Uppgiften i det aktuella projektet har varit att följa upp de identifierade godstransportstråken sedan 1997 med hjälp av statistik, trafikmätningar och tidtabeller. Det beskrivs även kort hur stråkkonceptet har används i infrastrukturplaneringen.

Rapporten har tagits fram av Inge Vierth och John Mc Daniel, SIKA, i samarbete med Anders Bornström, Vägverket; Petter Wikström, Banverket; och Henrik Swahn, Sjöfartsverket.

Kjell Dahlström  
Generaldirektör



## Innehåll

<b>SAMMANFATTNING.....</b>	<b>7</b>
<b>1 BAKGRUND .....</b>	<b>9</b>
1.1 Godstransportstråk.....	9
SIKA:s studie .....	9
Den första godstransportdelegationen .....	11
Vägverket .....	11
Banverket.....	11
Sjöfartsverket.....	15
1.2 Syfte och metod.....	16
<b>2 UTVECKLING SEDAN 1997.....</b>	<b>17</b>
2.1 Ekonomisk utveckling .....	17
2.2 Utveckling av transporterat gods och transportarbete .....	18
2.3 Utveckling av trafikflöden.....	20
2.4 Utveckling av godstransportstråken .....	27
<b>3 SLUTSATSER.....</b>	<b>31</b>
Mönstren är stabila .....	31
Investeringar i stråken ofta samhällsekonomiskt lönsamma .....	32
Ökad handel med Östeuropa .....	32
<b>BILAGA 1. VARUEXPORT- OCH IMPORT.....</b>	<b>35</b>
<b>BILAGA 2. ANTAL GODSTÅG PÅ MÄTPUNKTER PÅ OCH UTANFÖR STRÅKEN ...</b>	<b>37</b>
<b>BILAGA 3. UTRIKESHANDELN MED SJÖTRANSPORTER, FÖRDELAD EFTER LANDGRUPPER .....</b>	<b>41</b>
<b>REFERENSER .....</b>	<b>43</b>



## Sammanfattning

På uppdrag av Godstransportdelegationen 2002 har SIKA följt upp de senaste årens utveckling i de godstransportstråk som identifierades i samråd med den första Godstransportdelegationen. Uppföljningen inleds med en beskrivning av den ekonomiska utvecklingen sedan 1997 samt utvecklingen av transporterat godsmängd och godstransportarbete. För att följa upp landtransportflöden har vi använt Vägverkets trafikräkningar och Banverkets tidtabeller vid ett antal mätpunkter på och utanför de definierade godstransportstråken 1997 respektive 2001. Vi använder hamn- och sjöfartsstatistiken för att belysa utvecklingen av antal anlöp, lastfordon, järnvägsvagnar och container. Utvecklingen på transporter i specifika relationer kan dock inte belysas med hänsyn till sekretessbestämmelserna.

Uppföljningen visar att de identifierade godstransportstråken är robusta, men att mindre överflyttningar inom och mellan stråken förekommer. Med utgångspunkt i trafikräkningar var de identifierade stråkens andel av de totala lastbiltransporterna 63 procent både 1997 och 2001. Stråkens andel av järnvägstransporterna, mätt som antal planerade godståg, ligger stabilt på över 80 procent. För sjöfartens del har däremot stråkens betydelse minskat något. De utpekade godstransportstråken stod 2001 för 84 procent av fartygsanlöpen, vilket är en minskning med tre procentenheter jämfört med 1997.

Vår genomgång avser en kort period på endast fyra år som kännetecknades av en stark ekonomisk uppgång med en påföljande konjunkturavmattning. Av betydelse är också att vi endast haft möjlighet att studera övergripande utvecklingsdrag. Att den samlade bilden pekar mot att mönstren är stabila och att tidigare utvecklingstendenser står sig utesluter således inte att olika underliggande utvecklingslinjer kan vara mindre entydiga och även inrymma trenderbrott av olika slag.

Stråken används av trafikverken och andra myndigheter bl.a. i samband med infrastrukturplaneringen. Det finns ingen systematisk sammanställning av hur olika transportpolitiska åtgärder och infrastrukturinvesteringar fördelar sig på de utpekade godstransportstråken och övrig infrastruktur. Med hänsyn till den stora gods- och trafikvolymen på godstransportstråken är det rimligt att anta att investeringsobjekt inom stråken ofta kan ge stor samhällsekonomisk nytta. Varje investeringsobjekt bör dock värderas utifrån sin samhällsekonomiska lönsamhet, oavsett om investeringen ingår i ett godstransportstråk eller inte. Stråken är gränsöverskridande och bör därmed också kunna komma till användning i internationellt arbete, t.ex. i samband med utvecklingen av de transeuropeiska transportnätverken och i Östersjösamarbetet.

Stråken kan också ha betydelse när det gäller att rikta olika åtgärder som genomförs av miljö- och säkerhetsskäl för att få största möjliga utväxling i miljö- och säkerhetseffekter (trafiksäkerhet, farligt gods transporter, terrorberedskap m.m.).

I uppföljningen läggs särskild vikt vid godstransportflöden till och från Östeuropa, eftersom utvecklingen av dessa flöden var mycket svårbedömd när SIKAs tidigare studie genomfördes. Handeln med Baltikum, Polen och Ryssland ökade under perioden 1997–2001 i löpande priser med 43 procent (och med över 90 procent till år 2003). Tillväxten i transporterad volym (ton) var däremot mera måttlig. Ökningen var 5 procent till år 2001 och 35 procent till år 2003. Det är främst beroende på en kraftig tillväxt i Östeuropahandeln som antalet fartygsanlöp i kustavsnittet Karlskrona–Trelleborg ökade med 13 procent mellan 1997 och 2001.

Ännu tycks det dock inte finnas anledning att revidera de tidigare nationella godsstråken med hänsyn till godsflödena till och från Östeuropa, åtminstone inte enligt de kriterier för godsvikt och värde som hittills tillämpats. Med hänsyn den framtida utvecklingen, som bl.a. kan innebära växande handel med de östeuropeiska länderna och en utökad transittrafik genom Sverige, behövs det mer underlag för att göra en bedömning på längre sikt.



# 1 Bakgrund

## 1.1 Godstransportstråk

### SIKA:s studie

SIKA:s stråkanalys utgjorde en viktig del i den första Godstransportdelegationens slutbetänkande *Godstransporter för tillväxt – en hållbar strategi* år 2001.<sup>1,2</sup> Huvuduppgiften i denna analys var att identifiera de godstransportstråk som kan anses vara av särskild betydelse för den svenska godstransportförsörjningen och som därför kan bilda en grund för en samlad godstransportstrategi. I analysen valdes 1997 som basår, med antagandet om att det finns fasta förbindelser över Öresund och Stora Bält.

Transportflödenas betydelse belystes både i termer av vikt (tusental ton/år) och värde (miljoner kronor/år). Även om huvudriktningen på godsflödet i vikt och värde är nordsydlig respektive nordvästlig, framgick det att godstransporter för lågvärdigt respektive högvärdigt gods i realiteten sker i två skilda transportsystem. Utifrån dessa flöden identifierades huvudstråken, som täcker in tre fjärdedelar av de långväga tunga svenska godstransporterna, såväl i vikt som värde. Tröskelvärdena för de samlade flödena i ett stråk var 8 miljoner ton respektive 200 miljarder kronor per år. Studien omfattade transporter över 25 km mellan svenska kommuner och drygt 160 zoner i resten av världen. Flygfrakt ingick dock inte.

I figur 1.1 visas en karta från rapporten med de sex mest dominerande godstransportstråken baserade på värde (heldragen) och vikt (heldragen + streckad linje).

*Stråk 1:* Ett tydligt nordsydligt landbaserat stråk finns i relationen Luleå–Mälardalen–Malmö/Trelleborg med förlängning till kontinenten. Detta stråk uppfyller kriterierna både för vikt och värde. Översatt till dagens infrastruktur motsvarar stråket huvudsakligen Europaväg E4 (Helsingborg–Haparanda), stambanan genom övre Norrland, Norra stambanan, Ostkustbanan och Södra stambanan.

*Stråk 2:* Sjöfarten längs Östersjökusten uppfyller kriterierna för vikt men inte för värde.

*Stråk 3:* Göteborg–Stockholm (i stort Europaväg E20, riksväg 40 i kombination med E4 och Västra stambanan) uppfyller båda kriterierna. Detta stråk har också förlängningar i båda riktningar för sjöfartsstråken: dels från Göteborg västerut och dels från Stockholm österut.

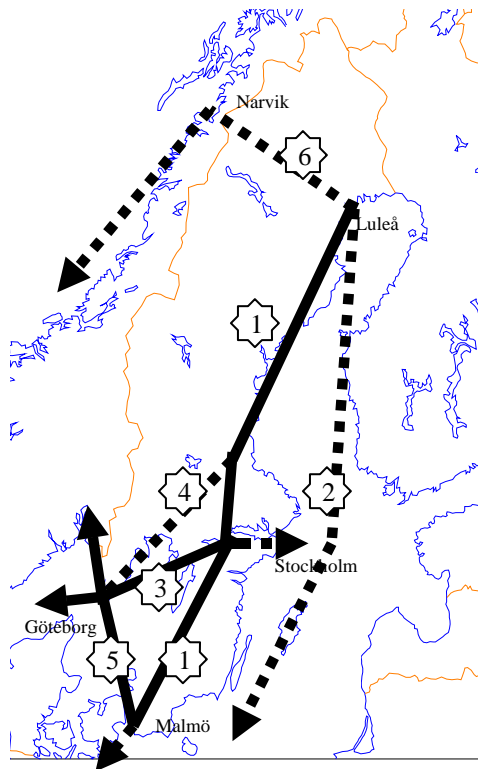
<sup>1</sup> SIKA Rapport 2001:1 *Stråkanalys för godstransporter*.

<sup>2</sup> SOU 2001:61 *Godstransporter för tillväxt – en hållbar strategi*.

*Stråk 4* från Norrland via Hallsberg till Göteborg (bl.a. Bergslagsbanan, godsstråket genom Bergslagen, Europaväg E18 och riksväg 67) uppfyller enbart viktkriteriet.

*Stråk 5* längs västkusten Norge–Göteborg–Malmö (Europaväg E6) Svinesund–Trelleborg, Västkustbanan och Norgelänken uppfyller båda kriterierna. Stråket fortsätter i Norge. Transportkorridoren Oslo–Svinesund/Kornsjø utgör Norges viktigaste transportkorridor för person- och godstransporter mot utlandet.<sup>3</sup> På landsidan ingår delar i den nordiska triangeln och EU:s transeuropeiska nätverk (TEN-T).<sup>4</sup>

*Stråk 6* Malmbanan med sjöfartsförbindelse från Narvik i Norge utgör slutligen ett eget stråk, med fokus på vikt men inte värde. Stråket ingår i en av de åtta norska transportkorridorerna (Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med en arm till Lofoten och Sverige, Finland och Ryssland).



**Figur 1.1. Schematisk presentation av de sex mest dominerande godstransportstråken.**

<sup>3</sup> Samferdselsdepartementet m.fl. *Transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2006–2015*, 2003.

<sup>4</sup> Det svenska Banverket och det norska Jernbaneverket utreder gemensamt möjligheter att effektivisera den gränsöverskridande godstrafiken inom detta stråk.

Utgår man ifrån den i godstransportprognosen för 2010 antagna utvecklingen skulle de utpekade stråken behålla sin nuvarande andel av godstransporterna, mätt i vikt, men öka något mätt i värde. En känslighetsanalys med en tredubbling av handeln med Östeuropa (jämfört med huvudprognosen) visade inte att några nya stråk skulle uppstå som uppfyller de uppsatta kriterierna. Inte heller kraftfulla förändringar i infrastrukturen påverkade de utpekade stråken särskilt mycket. Transporternas fördelning efter trafikslag påverkades inte heller i någon större utsträckning av de gjorda simuleringarna.

SIKA testade även olika tröskelvärden för godstransportstråken. Användes 4 miljoner ton per år i stället för 8 som kriterium kunde enbart ett ytterligare flöde identifieras. Det återfinns i relationen Borlänge–Tillberga. Flödena mellan Ånge och Sundsvall samt Hässleholm och Karlshamn låg precis under 4 miljoner ton. De flöden som låg närmast under det ansatta tröskelvärdet för de värdebaserade flödena på 200 miljarder kronor per år återfanns i relationerna Borlänge–Tillberga, Ånge–Sundsvall samt Hässleholm–Karlshamn. Samtliga dessa flöden hade dock ett samlat varuvärde på under 100 miljarder kronor per år. Det bör påpekas att flygfrakten inte ingick i beräkningarna.

## Den första godstransportdelegationen

Den första godstransportdelegationens syn på de mest centrala trafikslagsövergripande godstransportkorridorerna stämde väl med de i SIKA:s studie identifierade stråken. Delegationen ansåg att det är rimligt att infrastrukturplaneringen i första hand prioriterar åtgärder i de godsstråk som i SIKA:s analys visade sig motsvara såväl de då aktuella som framtida nationella huvudströmmar under överskådlig tid.

## Vägverket

Vägverket redovisar i sin nationella väghållningsplan för perioden 2004–2015 inom avsnittet *stråk- och objektbeskrivning* de vägstråk som ingår i det nationella stamvägnätet, se figur 1.2. Beskrivningen av stråk och objekt bygger på material som upprättas av Vägverkets regioner.<sup>5</sup> Verket önskar koncentrera den tunga godstrafiken på s.k. utpekade vägar, som i stort sett motsvarar det nationella stamvägnätet, med hög standard och där Vägverket räknar med att kunna vidmakthålla standarden och hantera miljö och trafiksäkerhet.<sup>6</sup>

## Banverket

Banverket refererar i sin marknadsanalys från år 2001 till SIKA:s studie, den av den första Godstransportdelegationen föreslagna strategi samt Swedish Shippers Council:s (SSC) syn på vilka åtgärder som bör vidtas i bansystemet för att tillgo-

<sup>5</sup> Vägverket Publikation 2003:17, *Den goda resan, Förslag till nationell plan för vägtransportssystemet 2004–2015*.

<sup>6</sup> Vägverket har också en idé om att utforma kilometerskattesystem med lägre skatter på det utpekade än på det inte utpekade vägnätet, Vägverket, *Preliminära idéer om ett kilometerskattesystem för tunga fordon*, 2003-01-17.

dose näringslivets behov.<sup>7</sup> Verket anser det ”som viktigt att flödena koncentreras till vissa stråk om godstrafiken på järnväg ska kunna utvecklas”, se figur 1.3. Satsningen på dessa stråk innebär dock inte att övriga delar av järnvägsnätet är oviktiga för järnvägstrafiken. Större och effektivare godsflöden skapas genom att mindre godsflöden förs samman till huvudstråken. Övriga delar av järnvägsnätet ska därför så långt som möjligt anpassas till näringslivets behov. Därmed bedöms effektiva transporter med hög frekvens kunna skapas på huvudstråken. Det anses också att en stråkstrategi måste bygga på en utvecklad samverkan mellan de olika trafikslagen.<sup>8</sup>

Banverket pekar ut godstransportstråken baserade på ett antal kriterier. Stråken ska långsiktigt svara för större delen av det totala godstransportsystemet och utgöra pulsådor i ett nätverk som förbinder produktions- och konsumtionsregioner. Dessutom ska de effektivt sammankopplas med de viktigaste transportstråken i Europa och svara mot det övergripande behovet som tunga och skrymmande godstransporter kräver. Parallellt till strategin för stråk utvecklas en strategi för noder (punkter i transportnätverket där inkommande godsflöden samlas, sprids eller omfördelas med hänsyn till destination).<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup> SSC:s skrivelse till regeringen, december 2000.

<sup>8</sup> Banverket, *Marknadsanalys godstrafik, Underlagsrapport – Banhållningsplan*, 2001.

<sup>9</sup> Banverket, *Sektorsprogrammet för järnvägen 2002*.

### Det nationella stamvägnätet



Figur 1.2. Det nationella stamvägnätet. Källa: Vägverket

## Banverkets Stråkindelning

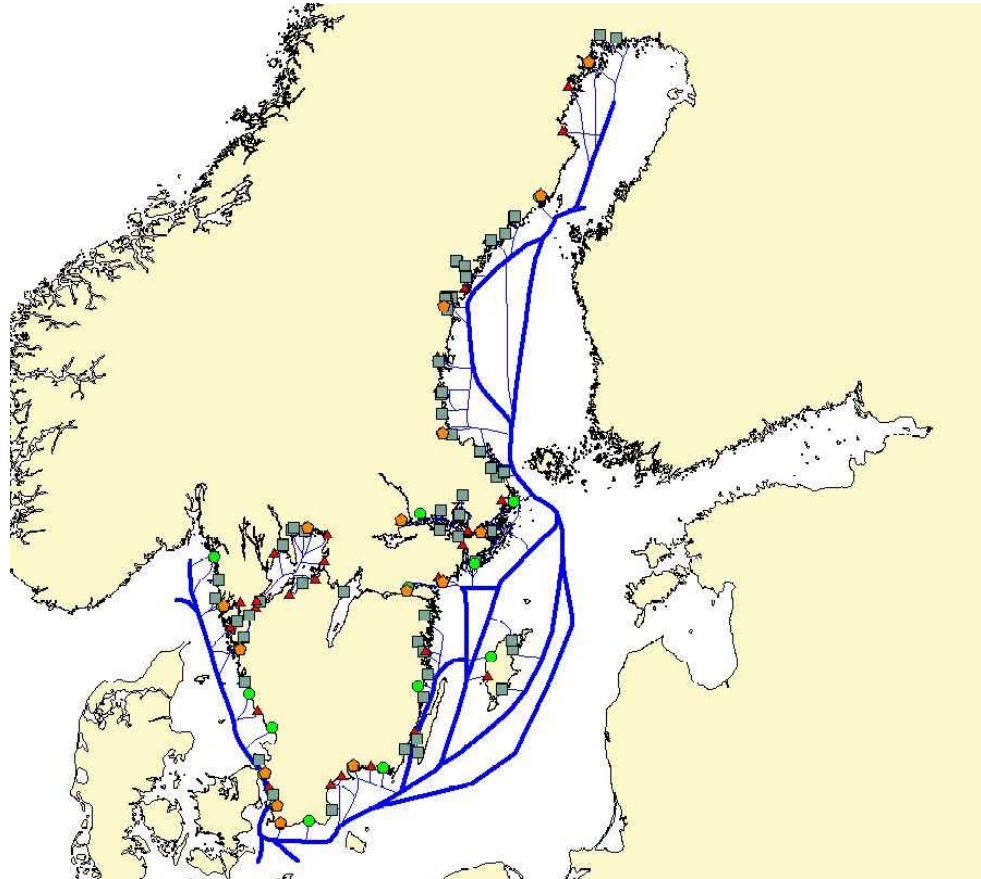


Från Järnvägsnätsbeskrivning T04.2, sidan 17

Figur 1.3. Banverkets stråkindelning. Källa: Banverket

## Sjöfartsverket

Sjöfartsverket använder begreppet *stomfarleder* som planeringsinstrument. En del av TEN-farlederna anses samtidigt tillhöra de av den första Godstransportdelegationen utpekade särskilt viktiga intermodala stråken. Stomfarledsnätet sammanbinder hela den svenska kusten och medger passage av internationell trafik genom svenska farvatten. Från detta nät förgrenas tillfartsleder till hamnar och lastageplatser.<sup>10</sup>



**Figur 1.4. Stomfarleder med allmänna hamnar och lastageplatser inlagda.**  
Källa: Sjöfartsverket

Den sjöfartsanknutna infrastrukturen utvecklas dels av hamnarna själva inom respektive hamn, dels genom statens insatser för att utveckla farleder och för den infrastruktur som sammanbinder hamnarna med de nationella väg- och bannäten. De aktuella infrastruktuursatsningarna koncentreras till de stora hamnarna med betydande internationell trafik (Göteborg, Malmö, Trelleborg, Oxelösund, Norrköping, Stockholm, Mälaren). Farledsförbättringarna till Göteborgs hamn genomförs t.ex. för att skapa goda förutsättningar för en säker, effektiv och miljömedveten hantering av sjötrafiken till Göteborgs hamn.<sup>11</sup>

<sup>10</sup> Sjöfartsverket, *Sjöfarten och hamnarnas roll i transportsystemet*, 2002-09-02.

<sup>11</sup> Sjöfartsverket, *Fokus på Östersjön. Sektorrappport om sjöfartens utveckling 2003*, april 2004.

De nationella transportsystemen knyts samman, bl.a. genom EU (transeuropeiska transportnätverket TENT-T) och Östersjösamarbetet. Inom ramen för HELCOM<sup>12</sup> och BSHC<sup>13</sup> har Östersjöländerna diskuterat farledsplaneringen och utarbetat en regional plan för sjömätning. Diskussioner har också förts angående ruttplanering för sjötrafiken, särskilt mot bakgrund av den ökade oljetrafiken i Östersjöregionen. Länderna kring Östersjön har även tagit initiativ till konceptet ”motorways of the sea”. Tanken är att utveckla sjötransporter till att bli mera konkurrenskraftiga som transportalternativ och integrera sjötransporter på ett effektivare sätt i transportkedjan från start till mål.

## 1.2 Syfte och metod

I studien 2001 använde vi oss av modellanalyser för att identifiera de viktigaste godstransportstråken, mätt i vikt och värde. De modellberäknade, efter varugrupper och transportinfrastruktur differentierade, godsflödena kan dock inte följas upp över tiden. Vi har därför valt att följa utvecklingen av fordonsflöden och containerflöden. Med hänsyn till tillgängliga data avser uppföljningen perioden mellan 1997 och 2001. Vi anger senare uppgifter i den mån de föreligger.

Uppföljningen inleds med en beskrivning av den ekonomiska utvecklingen sedan 1997 samt utvecklingen av transporterat gods och godstransportarbete med hjälp av officiell statistik. För järnvägs- och sjöfartstransporter rör det sig om totalundersökningar. För lastbilstransporter bygger statistiken på en urvalsundersökning för svenska lastbilar samt uppskattningar av transporter utförda med utländska lastbilar.

För att följa upp landtransportflöden utnyttjar vi Vägverkets och Banverkets trafikräkningar vid ett antal mätpunkter på och utanför de definierade godstransportstråken. Dessa punkter används i Vägverkets och Banverkets löpande uppföljning och har inte specifikt tagits fram till uppföljningen av godstransportstråken. Vi använder hamn- och sjöfartsstatistiken för att belysa utvecklingen av antal anlop med lastfartyg och färjor, container, lastfordon och järnvägsvagnar över tiden. Särskild vikt läggs vid uppföljningen av godstransportflöden till och från Östeuropa eftersom utvecklingen av dessa flöden var mycket svårbedömd när stråkanalyserna genomfördes 2000/2001. Utvecklingen av transporter i specifika relationer kan inte belysas med hänsyn till sekretessbestämmelserna.

Tillämpningen av måtten fordon, fartyg och lastbärare (som använder sig av infrastrukturen) tillför dimensionen ”lastfaktor”. Registrerade fordon, fartyg och lastbärare kan vara fullastade, delvis lastade eller tomma.

---

<sup>12</sup> HELCOM = Helsinki Commission: Baltic Marine Environment Protection Commission.

<sup>13</sup> BSHC = Baltic Sea Hydrographic Commission.



## 2 Utveckling sedan 1997

### 2.1 Ekonomisk utveckling

Bruttonationalprodukten (BNP) ökade kraftigt under perioden mellan 1997 och 2000 men ökningstakten har därefter avtagit. Den totala tillväxten från 1997 till år 2001 var 14 procent (till år 2002 16 procent). För en beskrivning av utvecklingen över en längre period samt uppföljningen av godstransportprognosen för 2010 hänvisas till SIKAs måluppföljningsrapport 2004.<sup>14</sup> Trendbrottet mellan år 2000 och år 2001 är mer uttalat för utrikeshandeln än för totala BNP. Att import- och exporttillväxten till år 2001 genomgående är lägre i vikt än i värde bekräftar trenden mot mer högvärdigt gods.

**Tabell 2.1. Årlig BNP-tillväxt i procent 1997–2003 (mätt i år 2000 års priser och ton). Källa: SCB.**

	1998	1999	2000	2001	2002
BNP-tillväxt per år	3,6	4,6	4,3	0,9	1,9
Export (värde)	6,7	3,8	13,7	-1,2	0,0
Import (värde)	8,8	4,2	17,8	-2,1	-2,1
Export (vikt)	-5,1	1,2	7,0	-3,9	4,4
Import (vikt)	0,3	1,0	6,7	-5,1	2,1

Handeln med de närmste östeuropeiska länderna (Baltikum, Polen och Ryssland) har ökat kraftigt, jämfört med låga volymer 1997.<sup>15</sup> Tillväxten i löpande priser var 42 procent till år 2001 och 88 procent till år 2003. På exportsidan var tillväxten fram till 2001 till Polen 26 procent, Ryssland 29 procent och Estland 48 procent. Importen från Ryssland var nästan oförändrad 2001 jämfört med 1997. Importen från Litauen tredubblades, importen från Polen och Lettland fördubblades.

Den positiva utvecklingen fortsätter för alla länder efter 2001. Den i handeln med dessa länder transporterade godsmängden på totalt cirka 15 miljoner ton 1997

<sup>14</sup> SIKAs Rapport 2004:3 *Uppföljning av det transportpolitiska målet och dess delmål. Maj 2004.*

<sup>15</sup> 1997 Export till Polen 10,1 miljarder kr, till Ryssland 7 miljarder kr, till Estland 3,1 miljarder kr. Import från Polen 4,9 miljarder kr, Ryssland 6,9 miljarder kr, Estland 3 miljarder kr, Lettland 1,2 miljarder kr och Litauen 0,7 miljarder kr.

ökade med 10 procent till 2001 och 43 procent till 2003. Tillväxten avser främst importen från Lettland, Litauen och Ryssland. Se sammanställning i bilaga 1 för mer information.

**Tabell 2.2. Utvecklingen av handeln (summa export och import från avsändningsland) med vissa östeuropeiska länder 1997–2003. Källa: SCB.**

	1997	2001	2003
<i>I miljarder kr (löpande priser)</i>			
Polen	15,0	22,4	28,7
Estland	6,2	9,9	11,4
Lettland	3,2	4,9	5,9
Litauen	2,0	4,1	6,4
Ryssland	13,9	16,1	23,7
Summa	40,3	57,3	76,1
<i>I miljoner ton</i>			
Polen	4,0	3,0	3,5
Estland	2,3	2,4	2,1
Lettland	2,9	4,2	5,3
Litauen	0,7	1,4	1,6
Ryssland	5,7	5,3	8,5
Summa	15,5	16,3	21,0

## 2.2 Utveckling av transporterat gods och transportarbete

### *Transporterat gods*

Fördelningen av den transporterade godsmängden på trafikslag i Sverige har inte ändrats mycket under perioden 1997–2001. Över 300 miljoner ton av totalt cirka 500 miljoner ton transporteras med svenska lastbilar. Sammansättningen av de med lastbil transporterade varorna var i stort sett oförändrad. De största grupperna är jord och sten, rundvirke och färdigvaror. Andelen inrikes transporter är 98 procent för godstransporter på väg.

Av totalt cirka 56 miljoner ton på järnväg transporterades 57 procent inom Sverige 1997. Denna andel ökade med 6 procentenheter till år 2001. Inom järnvägsmarknaden skedde en förskjutning mot gods med högre varuvärden. Järnmalm minskade med 3 miljoner ton, medan massa och papper samt stål ökade med cirka 1,2 miljoner ton.

Utrikeshandeln är styrande för sjöfartens utveckling. Över 90 procent av all export och import, räknat i ton, går på lastfartyg och färjor. Mindre än 18 procent av godsmängden avser transporter mellan två svenska hamnar. Minskningen i transportvolym mellan 2000 och 2001 var procentuellt störst för färjegods. Viktiga

varugrupper för sjöfarten är spannmål (som ökade sin andel mellan 1997 och 2001), olja och järnmalm (som minskade sin andel under samma period).

För flygfrakt är andelen utrikes transporter 97 procent. Volymen minskade med 12 procent från 2000 till 2001.

**Tabell 2.3. Transporterat gods i Sverige per trafikslag 1997–2003. Källa: SIKA, SCB.**

<i>Miljoner ton</i>	1997	1998	1999	2000	2001
Gods på väg med svenska lastbilar (exkl. transit)	317	336	329	329	311
Gods på järnväg (inkl transit)	56,7	56,0	53,6	57,3	55,2
Gods med sjöfart inkl färjor (inkl. transit in hamnar)	150	157	156	159	153
Gods med flyg	0,19	0,20	0,19	0,20	0,18
Summa	524	549	539	546	519

### *Godstransportarbete*

Godstransportarbetet i Sverige nådde en toppunkt år 2000 med över 90 miljarder tonkilometer och minskade därefter 2001 och 2002. Bilden ser ganska lika ut för de tre trafikslag som betraktades i stråkanalysen. De genomsnittliga transportavstånden för vägtransporter ökade med cirka 3 procent per år under slutet av 1990-talet och cirka 2 procent per år sedan år 2000. Medellastvikten (mätt i ton per lastbil) ökade något under perioden.

**Tabell 2.4. Godstransportarbete i miljarder tonkilometer i Sverige per trafikslag 1997–2003. Källa: SIKA, SCB.**

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Tonkm på väg (inkl utl.lastbilar) <sup>16</sup>	36,8	36,5	37,2	38,1	36,2	36,5	36,5
Tonkm på järnväg	19,2	19,2	19,1	20,1	19,6	19,1	19,6
Tonkm med sjöfart	33,3	32,3	32,1	33,3	33,1	33,1	
Summa	89,2	88,0	88,3	91,4	88,9	88,6	

Inom järnvägen ägde omfördelningar rum under perioden 1997–2001.

Malmtransporterna minskade med cirka 8 procent i tonkilometer (minskning i ton var 11 procent). Det genomförda transportarbetet inom vagnslasttrafiken ökade med 5,5 procent (ton +4,2 %). Kombitransporter minskade transportarbetet med 0,3 procent, trots att godsmängden ökade med 10 procent. Trenden mot kortare avstånd bekräftas av att inrikestransporter har mera positiv utveckling (+7 procent mellan 1997 och 2001, mätt i ton och tonkm) än gränsöverskridande transporter (-16 procent mätt i ton och -5 procent mätt i tonkm i Sverige).

<sup>16</sup> För skattning av transportarbetet med utländska lastbilar, se SIKA Rapport 2004:3 *Uppföljning av de transportpolitiska målet och dess delmål. Maj 2004.*

Den genomsnittliga godsmängden per anlop med lastfartyg växer. Mellan 1999 och 2003 ökade godsmängden per anlop med 20 procent (från 3 000 ton/anlop till 3 700 ton/anlop). Motsvarande ökning inom färjetrafiken var cirka 8 procent.<sup>17</sup>

## 2.3 Utveckling av trafikflöden

### *Utveckling av lastbilsflöden*

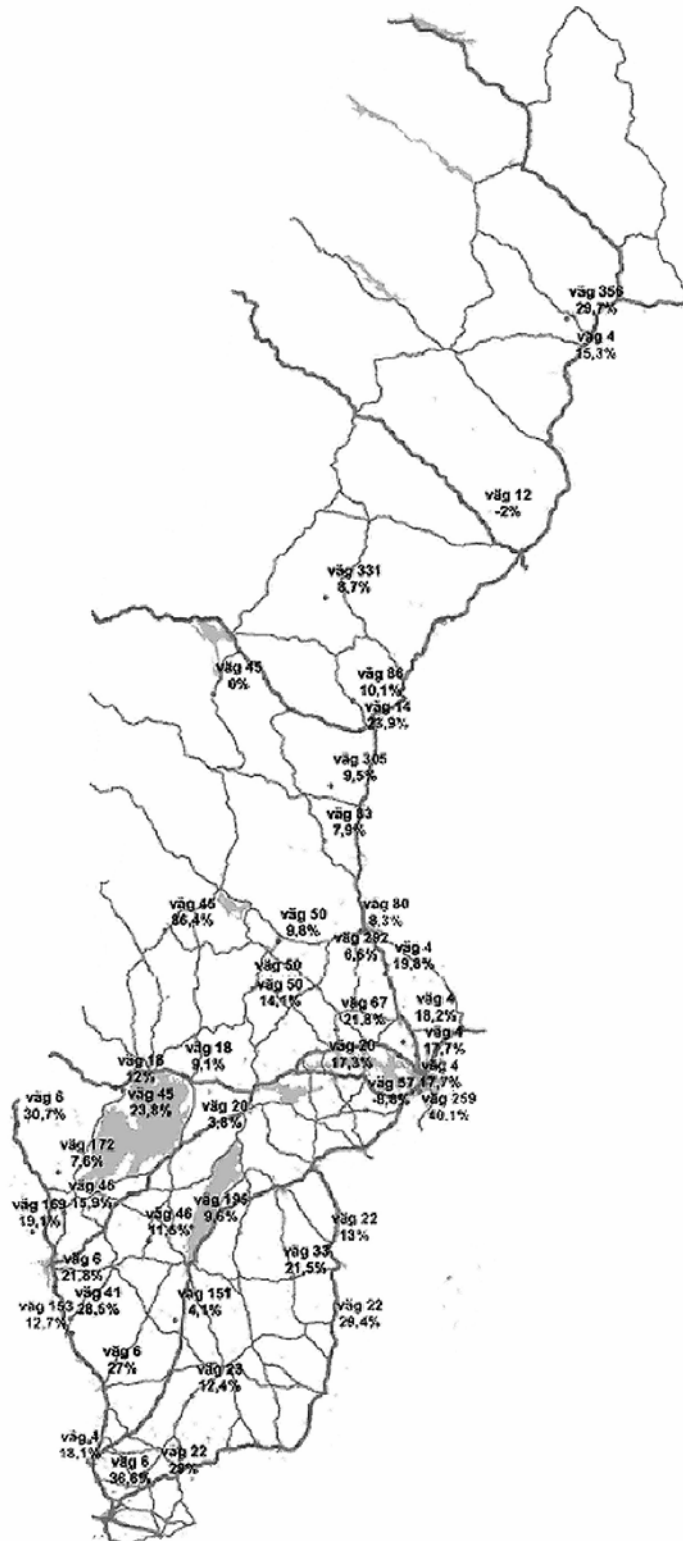
Vägverkets trafikmätningar baseras på ”slangmätningar” och information om fordonens axelavstånd. Som mått används den genomsnittliga årsdygnstrafiken med tunga fordon (ÅDT-LB) respektive personbilar. Avgränsningen avviker från lastbilsstatistiken, där tunga lastbilar definieras som lastbilar med över 3,5 ton maximal last. I mätningarna registreras även lastbilstrafik som inte avser godstransporter (körningar till verkstad, persontransporter med lastbilar m.m.). Fordonsgruppen LB innehåller lastbilar och bussar med ett axelavstånd mellan 330 cm och 1 050 cm och dragfordon med ett axelavstånd mellan 80 cm och 1 050 cm om dragfordonet har fler än två axlar.

Totalt ökade lastbilstrafiken mellan 1997 och 2001 mer än dubbelt så mycket som personbilstrafiken. Tillväxten mätt i ÅDT var cirka 18 procent för lastbilar och 7 procent för personbilar. Mellan 2001 och 2003 ökade lastbilar med cirka 4 och personbilar med cirka 5 procentenheter. De räknade lastbilarna följer den konjunkturella utvecklingen. Den årliga tillväxten har successivt avtagit från 1998 (5,1 procent) till 1,5 procent år 2003. Utvecklingen mellan 1997 och 2001 på Europavägarna är med cirka 17 procents tillväxt i stort sett densamma som för alla vägar (cirka 18 procent). Tillväxten var störst på primära länsvägar (26 procent) och lägst på övriga riksvägar (14 procent).

Trots olika populationer och osäkerheter vad det gäller transporter med utländska lastbilar framgår att tillväxten i ÅDT på kring 18 procent i räknade lastbilar under perioden 1997–2001 avviker tydligt från den tvåprocentiga minskningen av transporterade ton och transportarbetet under samma period (se tabell 2.3. och tabell 2.4.).

---

<sup>17</sup> Sjöfartsverket, *Fokus på Östersjön. Sektorrapport om sjöfartens utveckling 2003.*



Figur 2.1. Förändring av antalet lastbilar vid mätpunkter 1997–2001.  
Källa: Vägverket

Mätpunkterna på de utpekade stråken har ÅDT-LB-värden på i snitt drygt 1 500 lastbilar. De högsta värden finns som förväntat på Europavägarna. Vid alla mät-punkter räknades fler lastbilar 2001 än 1997. Tillväxten var lägst på Europaväg E20 nordöst om Hova i Västra Götalands län med 4 procent. De största ökningarna registrerades på Europaväg E6 (med 37 procent på E6/E20 norr om Hofferup respektive 31 procent söder om Strömstad).

**Tabell 2.5. Lastbilsflöden på stråken. Källa: Vägverket.**

Stråk nr	Län	Vägnummer och -namn	ÅDT-LB 1997	ÅDT-LB 2001	Index 2001 1997=100
3	AB	E18 SO Bålsta AB	1 611	1 780	110
1	AB	E4 Rosersberg AB	2 876	3 384	118
1	AB	E4, E20 Salems K:a AB	3 852	4 535	118
1	BD	E4 N Norrfjärden BD	720	830	115
1	C	E4 N Månkarbo C	950	1 138	120
1	C	E4 SO Uppsala C	1 660	1 962	118
3	D	E20 V Eskilstuna D	1 050	1 232	117
5	M	E6, E20 O Helsingborg	1 870	2 209	118
5	M	E6, E20 N Hofferup	1 550	2 118	137
5	N	E6, E20 Kvibille	2 185	2 775	127
5	N	E6, E20 N Kungsbacka	1 236	1 506	122
3	O	E20 NO Hova O	1 281	1 330	104
5	O	E6 S Strömstad O	965	1 261	131
4	U	67 S Sala U	940	1 145	122
4	W	50 S Falun W	870	955	110
4	W	50 S Ludvika W	490	559	114
4	X	80 Valbo X	1 840	1 993	108

Mätpunkterna utanför stråken har med i snitt drygt 400 ÅDT-LB 1997 en mycket lägre trafikbelastning. Trafiken ökade vid nästan alla mätpunkter: från 4 procent på väg 128 söder om Stensjön i Jönköpings län till 40–51 procent på tre vägar i Stockholms län. De höga tillväxterna i Stockholms län kan förmodligen delvis förklaras med en hög tillväxt i kortväga transporter. (Kortväga transporter under 25 km samt inomkommunala transporter ingick inte i våra stråkanalyser 2001.) På Europaväg E12 nordväst om Vännäs i Västerbottens län minskade antalet räknade lastbilar med 2 procent och på väg 57 öster om Sjärrhov i Södermanlands med 9 procent.

I stort sett har utvecklingstakten vid mätpunkterna på och utanför stråken varit likartad. De utpekade godstransportstråken bibehåller sin andel på 63 procent, mätt i räknade lastbilar.

**Tabell 2.6. Lastbilsflöden utanför stråken. Källa: Vägverket.**

<i>Län</i>	<i>Vägnummer och namn</i>	<i>ÅDT-</i>	<i>ÅDT-</i>	<i>Index 2001, 1997=100</i>
		<i>LB 1997</i>	<i>LB 2001</i>	
AB	227 O Handen	240	347	145
AB	259 V Huddinge	1 289	1 806	140
AB	263 NV Sigtuna	294	443	151
AC	E12 NV Vännäs	149	146	98
BD	356 S Boden	74	96	130
C	292 V Tierp	290	309	107
D	57 O Sjärnhov	170	155	91
E	331 S Ramsele	92	100	109
F	128 S Stensjön	190	200	105
F	151 NV Värnamo	220	229	104
G	23 Älmhult	556	625	112
H	33 V Vimmerby	200	243	122
H	E22 NV Gamleby	470	531	113
H	E22 S Oskarshamn	470	608	129
L	19 S Knislinge	430	526	122
M	112 O Höganäs	290	394	136
M	23 N Höör M	790	915	116
M	E22 SV Linderöd	710	916	129
N	153 V Gödestad	417	470	113
N	41 S Veddige	393	505	128
O	169 NO Rönnäng	188	224	119
O	172 S Ödeborg	250	269	108
O	195 S Brandstorp	333	365	110
O	45 N Lilla Edet	1 041	1 207	116
O	46 N Blidsberg	234	261	112
S	45 NO Säffle	550	681	124
S	E18 V Karlstad	1 207	1 386	115
S	E18 V Segmon	441	494	112
S	E18 Ölme	1 392	1 518	109
W	45 SV Malung	88	164	186
X	305 Bjuråker	74	81	109
X	83 N Bollnäs	381	411	108
Y	86 N Indal	148	163	110
Y	E14 Matfors	616	763	124
Z	45 S Svenstavik	255	255	100

Det finns inga mätpunkter i sydöstra Sverige som skulle kunna användas för att följa upp trafiken till och från hamnarna i denna region.

### *Utveckling av järnvägsflöden*

Banverket följer upp trafikeringen enligt tidtabellen på valda sträckor i järnvägsnätet. Verket presenterar uppgifterna per vardagsdygn och inte som Vägverket per årsmedelsdygn. År 1997 registrerades mer än 4/5 av godstågen på de utpekade godstransportstråken. Denna andel har bibehållits till år 2001, eftersom antalet räknade tåg ökar med cirka 14 procent både på och utanför stråken mellan dessa år.

Ökningen i antal uppmätta godståg mellan 1997 och 2001 på 14 procent är, som på vägsidan, mycket större än förändringen i tonkilometer (+2 procent) och ton (-3 procent). Möjliga förklaringar är lägre lastfaktorer mätt i ton/vagn och vagnar per tåg (t.ex. till följd av att papper/massa- och ståltransporter ökar och malmtransporter minskar) samt kortare transportavstånd. Vi har för lite information för att kunna uttala oss om hur t.ex. reduktionen av antalet rangerbangårdar har påverkat trafikmönstret.

Nedan redovisas godstågen på de utvalda mätpunkterna på och utanför stråken. Banverkets fullständiga sammanställning finns i bilaga 2. Det lägre antalet observationer vid mätpunkterna än på vägsidan ger delvis stora omfördelningar mellan 1997 och 2001.

**Tabell 2.7. Antal godståg på utvalda punkter på stråken 1997 och 2001.**

**Källa: Banverket.**

<i>Stråk nr</i>	<i>Bana</i>	<i>Station</i>	<i>Antal godståg 1997</i>	<i>Antal godståg 2001</i>	<i>Index 2001, (1997=100)</i>
3	Västra Stambanan	Mölnbo	17	36	212
3	Västra Stambanan	Moholm	36	47	131
1	Södra stambanan	Gistad	15	20	133
1	Södra stambanan	Vislanda	55	56	102
5	Västkustbanan	Brannarp	24	24	100
1	Stambanan övre Norrland	Skorped	30	31	103
1	Norra stambanan	Bollnäs	36	38	106
1	Godsstråket Bergslagen	Krampen	31	33	106
4	Bergslagsbanan	Grängesberg	23	20	87
4	Norge/Vänernlänken	Brålanda	16	19	119
1	Helsingborg - Kristianstad	Vinslöv	7	5	71
6	Malmbanan	Ljuså	18	24	133
6		Stenbacken	27	27	100



Överflyttningen av godstrafiken på järnväg från färjor till Öresundsbron inom det nordsydliga landbaserade stråket (*stråk 1*) kommer till uttryck i minskningen av antalet godståg till/från Helsingborg samt i viss mån Trelleborg.

År 1997 var det genomsnittliga antalet godståg 23 på stråken och 7 utanför stråken. Antalet ökade till 26 respektive 8 år 2001.

**Tabell 2.8. Godståg på utvalda punkter utanför stråken 1997 och 2001. Källa: Banverket.**

<i>Banor utanför stråken</i>	<i>Station</i>	<i>Godståg 1997</i>	<i>Godståg 2001</i>	<i>Index 2001, (1997=100)</i>
Jönköpingsbanan	Mullsjö	13	6	46
Sala–Västerås–Oxelösund	Hälleforsnäs	8	6	75
Kust till Kustbanan	Hillerstorp	4	9	225
Kust till Kustbanan	Lessebo	3	3	100
Ostkustbanan	Boda	11	14	127
Dalabanan	Hedemora	24	26	108
Värmlandsbanan	Björneborg	19	18	95
Älvsborgsbanan	Grästorp	0	0	
Mälarbanan	Ålsäng	15	15	100
Nynäsbanan	Skogås	1	5	500
Storlien – Östersund - Sundsvall	Gällö	7	8	114
Haparandabanan	Niemisel	8	7	88
Arlandabanan	Arlanda C	0	0	
Inlandsbanan	Älvho	0	4	

### *Utveckling av sjötransportflöden*

Totalt lastades och lossades cirka 124 miljoner ton år 1997 i utrikes trafik med lastfartyg och färjor. Därav gick omkring 18 procent till och från de baltiska länderna, Polen och Ryssland. Östeuropatrafiken (med nästan 15 miljoner ton) berörde framför allt kustavsnitten Norrtälje–Kalmar, Haparanda–Gävle, och Halmstad–Kristinehamn samt Karlskrona–Trelleborg. Kustavsnittet Karlskrona–Trelleborg ökade mest (med cirka 1,5 miljoner ton motsvarande 55 procent) medan västkustavsnittet Halmstad–Kristinehamn minskade med cirka 0,5 miljoner ton. Utvecklingen efter 2001 har varit stigande i antal lastade och lossade ton och fallande i antalet anlöp.<sup>18</sup> Utvecklingen av antalet anlöp kan dock inte utan närmare analys användas som en indikator på vare sig trafikutbudet eller faktiskt utförd trafik. En övergång till större fartyg kan leda till en minskning av antalet anlöp, samtidigt som utbudet av transportkapacitet de facto ökar. Denna reservation bör hållas i minnet vid tolkningen av de data om trafikutvecklingen som ges i det följande.

<sup>18</sup> Sjöfartsverket, *Fokus på Östersjön. Sektorrapport om sjöfartens utveckling 2003*.

Antalet anlöp minskade med cirka 8 procent från cirka 208 000 år 1997. Med hänsyn till öppnandet av de fasta förbindelserna över Öresund och Stora Bält år 2000 var minskningen störst för kustavsnittet Malmö–Helsingborg (som stod för cirka 60 procent av alla anlöp 1997). Även anlöp på västkusten minskade något från 1997 till 2001. Tack vare en kraftig tillväxt i Östeuropahandeln (+33 procent) ökade antalet anlöp mest i avsnittet Karlskrona–Trelleborg (+13 procent). För mer information om fördelningen av utrikeshandeln på länder se bilaga 3.

På linjen Ystad–Swinoujscie fördubblades anlöpen med lastbilsfärjor (632 anlöp 1997) och fyrdubblades anlöpen med järnvägsfärjor (361 anlöp 1997). De 63 anlöpen på linjen Karlskrona–Gdynia 1997 ökade med 14 procent till 2001. Utvecklingen på relationsnivå kan inte belysas med hänsyn till sekretessbestämmelserna.

**Tabell 2.9. Tonnage och antal anlöp (lastfartyg och ro-ro-fartyg) i utrikes trafik per kustavsnitt 1997, 2001 och 2002. Källa: SIKA, SCB**

<i>Kustavsnitt</i> <i>Miljoner ton (brutto)</i>	1997	2001	2002
Haparanda–Gävle	18,0	20,4	22,0
Norrtälje–Kalmar	19,4	21,2	22,3
Visby, Karlskrona–Trelleborg	17,7	20,1	21,3
Malmö–Helsingborg	14,4	13,4	13,3
Halmstad–Kristinehamn	54,1	53,4	52,3
Totalt	123,6	128,5	131,3
<i>Anlöp</i>			
Haparanda–Gävle	9 497	9 941	10 067
Norrtälje–Kalmar	23 002	24 206	25 554
Visby, Karlskrona–Trelleborg	21 836	24 781	25 342
Malmö–Helsingborg	123 176	101 975	86 585
Halmstad–Kristinehamn	30 027	29 343	29 051
Totalt	207 538	190 246	176 599

Under perioden 1997–2001 var tillväxten för den godsvolym som transporterades i container med 4 procent dubbelt så hög som tillväxten för den totala sjötransportvolymen (se tabell 2.3.). Mätt i TEU (Twenty foot Equivalent Units) ökade containertransporter med hela 14 procent. Andelen tomcontainer minskade under perioden med 4 procentenheter (från 32 till 28 procent), medan medellastvikten per lastad container minskade med 2 procent från 18 ton till 16,4 ton.

Även antalet lastfordon ökade med 14 procent, vilket innebär att vägsidan ökade i betydelse. Tabellen nedan visar en delvis kraftig tillväxt för godstrafiken med lastbilstrailer mellan svenska hamnar och baltiska, polska respektive tyska hamnar. Tillväxten under perioden 1995–2003 är störst på linjerna Karlskrona–Gdynia och Ystad–Swinoujscie.

**Tabell 2.10. Utveckling av godstrafik med lastbilstrailer på vissa linjer mellan å ena sidan några svenska hamnar i Östersjön och å andra sidan några viktiga baltiska, polska och tyska hamnar samt Öresundsbron. Källa: Shippax, Statistics.**

<i>Tusental trailer per år</i>	<i>1995</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>
Öresundsbron		189	208
Malmö–Travemünde	131	175	188
Trelleborg–Rostock	25	96	103
Trelleborg–Sassnitz	22	30	29
Ystad–Swinouscie	50	97	113
Karlshamn–Liepaja		13	15
Karlskrona–Gdynia	6	35	47
Kapellskär–Paldiski		27	31
Tallinn–Stockholm		21	21
Åbo–Stockholm	27	44	39

Öppnandet av Öresundsbron år 2000 är huvudförklaringen till att det gods som transporterades i järnvägsvagnar på färjor halverades mellan 1997 och 2001. Järnvägsfärjor fanns 2001 på linjerna Trelleborg–Rostock, Trelleborg–Sassnitz, Ystad–Swinouscie och Stockholm–Åbo. Utvecklingen sedan mitten på 1990-talet var negativ på alla linjer förutom Stockholm–Åbo.

**Tabell 2.11. Utveckling av godstrafik med järnvägsvagnar på vissa linjer mellan å ena sidan några svenska hamnar i Östersjön och å andra sidan några viktiga baltiska, polska och tyska hamnar. Källa. Shippax, Statistics.**

<i>Tusental vagnar per år</i>	<i>1995</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>
Trelleborg–Rostock	45	26	28
Trelleborg–Sassnitz	79	67	63
Ystad–Swinouscie	50	15	15
Stockholm–Åbo	10		10

Omkring 84 procent av anlöpen och 74 procent av godsmängden kunde 1997 hänföras till de definierade godstransportstråken. Dessa andelar minskade till 2001 med 3 respektive 4 procentenheter och minskningen har fortsatt efter 2001.

## 2.4 Utveckling av godstransportstråken

Vi är väl medvetna om att de olika mätmetoder och mått som tillämpas för att beskriva utvecklingen av antalet lastbilar, tåg, fartyg, färjor och container är osäkra. Vi betraktar dem därför som indikationer på utvecklingslinjer som ska tolkas med stor försiktighet.

Tabell 2.12. Schematisk beräkning av utvecklingen av flöden på stråken 1997–2001.

Stråk nr		Lastbil (per års- medel- dygn)	Godståg (per medel- vardag)	Fartygs anlöp (per år)
1	Nordsydligt landbaserat stråk	118	108	83
2	Sjöfartsstråk längs Östersjökusten			105
3	Stråk Göteborg–Stockholm inkl förlängningar	110	147	100
4	Stråk från Norrland via Hallsberg till Göteborg	112	96	
5	Stråk längs västkusten (Norge–Malmö)	126	101	
6	Malmbanan med sjöfartsförbindelse från Narvik		114	
Summa		118	114	92

På stråk 1 Luleå–Mälardalen–Malmö/Trelleborg med förlängning till kontinenten har en överflyttning skett inom järnvägen till Öresundsbron. Tillväxten är något högre för lastbilstrafiken på Europaväg E4 än på Södra stambanan och banorna längre norrut.

På stråk 2, sjöfartsstråket längs Östersjökusten, ökade antalet anlöp med 6 procent mer på Norrlandskusten (Gävle–Haparanda) än på kustavsnittet söder om Stockholmsområdet (Norrtälje–Kalmar).

Antalet fartygsanlöp från Stockholmsområdet österut till Ryssland, Baltikum och Finland m.m. (stråk 3) ökade med 5 procent. På förlängningen från Göteborg västerut minskade anlöp däremot med 3 procent. På landförbindelsen Göteborg–Stockholm ökar antalet observerade godståg på Västra stambanan mer än antalet lastbilar på Europaväg E20, riksväg 40 m.m. En möjlig förklaring är flera kombi- och vagnslasttåg i denna relation.

En annan tolkning är att det skett överflyttningar av järnvägstrafik från stråk 4 (Norrland via Hallsberg till Göteborg). På detta stråk minskar nämligen antalet godståg något mellan 1997 och 2001. På vägsidan (Europaväg E18 och riksväg 67) beräknas tillväxten vara lägre än i riksgenomsnittet.

Lastbilstrafiken ökar mest på Europaväg E6 Svinesund–Trelleborg, dvs. stråk 5 längs västkusten från Malmö via Göteborg till Norge. En förklaring kan vara ökad transittrafik till/från kontinenten. Antalet godståg på Västkustbanan är konstant.

På stråk 6 Malmbanan med sjöfartsförbindelse från Narvik och Luleå ökade antalet godstågslägen mellan 1997 och 2001 med 14 procent, vilket delvis kan förklaras med ett nytt upplägg mellan MalMBERGET och SSAB i Luleå. Alla de nya tåg-lägena utnyttjas dock inte idag.

År 2001 transporterades drygt 4 miljoner ton mellan kustavsnittet Karlskrona–Trelleborg och Östeuropa och utvecklingstendensen är att godsmängden ökar rela-

tivt snabbt. Det som i vår analys 2001 tillämpade tröskelvärde för stråken på 8 miljoner ton uppnås dock inte på sjösidan. På landsidan finns inga mätpunkter som skulle kunna användas för att följa upp trafiken till och från hamnarna i sydöstra Sverige.



## 3 Slutsatser

### Mönstren är stabila

Vår uppföljning visar att de modellberäknade godstransportstråk, som täcker in tre fjärdedelar av de långväga svenska godstransporterna, mätta såväl i vikt som värde, är robusta. Vissa överflyttningar inom och mellan stråken förekommer, men de är av mindre omfattning.

Med utgångspunkt i trafikräkningar kan godstransportstråkens andel av de totala lastbilstransporterna beräknas till 63 procent för både 1997 och 2001. Bilden från 1997 är med andra ord oförändrad. Stråkens andel av järnvägstransporterna, mätt som antal godståg, ligger stabilt på över 80 procent. Även i detta avseende verkar således mönstret från 1997 ha stått sig. För sjöfartens del har däremot huvudstråkens betydelse minskat något år 2001 jämfört med 1997. De utpekade godstransportstråken står 2001 för 84 procent av fartygsanlöpen och 74 procent av godsmängden, vilket är en minskning med 3 respektive 2 procentenheter jämfört med 1997.

Vår genomgång avser en kort period på endast fyra år som kännetecknades av en stark ekonomisk uppgång med en påföljande konjunkturavmattning. Under en så kort period finns det egentligen ingen anledning att förvänta sig att man ska kunna avläsa mera grundläggande förändringar i godstransportstrukturen. Samtidigt är risken stor att de förändringar som ändå kan registreras mera har att göra med kortsiktiga konjunktursvängningar än med mera långsiktiga utvecklingslinjer.

Av betydelse är också att vi i denna uppföljning endast haft möjlighet att studera övergripande utvecklingsdrag. Att den samlade bilden pekar mot att mönstren är stabila och att tidigare utvecklingstendenser står sig utesluter således inte att olika underliggande utvecklingslinjer kan vara mindre entydig och även inrymma trendbrott av olika slag. För att kunna avslöja sådana förändringar skulle det dock krävas betydligt mer djupgående studier än vad som kunnat göras inom ramen för denna uppföljning.

Att en så pass stor andel av godsströmmarna går på de definierade huvudstråken kan ses som ett tecken på att stråken används och att stråktänkandet har ett praktiskt genomslag. Vår genomgång visar också att korridorer som helt eller delvis motsvarar SIKAs och den första Godstransportdelegationens stråk används av trafikverken och andra myndigheter bl.a. i samband med infrastrukturplaneringen.

## Investeringar i stråken ofta samhällsekonomiskt lönsamma

Generellt bör varje investeringsobjekt värderas utifrån sin samhällsekonomiska lönsamhet. Det finns ingen systematisk sammanställning av hur olika transportpolitiska åtgärder och infrastrukturinvesteringar fördelar sig på de utpekade gods-transportstråken och övrig infrastruktur. Investeringsobjekt på de noder och länkar som ingår i stråken (och syftar till att t.ex. lösa befintliga flaskhalsproblem, skapa kapacitet till framtida efterfråga m.m.) borde dock med hänsyn till den stora gods- och trafikvolymen ge i allmänhet stor samhällsekonomisk nytta. Stråken är gränsöverskridande och bör därmed också kunna komma till användning i internationellt arbetet, t.ex. i samband med utvecklingen av de transeuropeiska transportnätverken och Östersjösamarbetet.

Stråken kan också ha betydelse när det gäller att rikta olika åtgärder som genomförs av miljö- och säkerhetsskäl för att få största möjliga utväxling i miljö- och trafiksäkerhetseffekter. Även när det gäller säkerhet vid transporter av farligt gods, terrorberedskap m.m. bör man kunna utgå ifrån att de utpekade godstransportstråken har särskild prioritet.

## Ökad handel med Östeuropa

Det har i olika sammanhang uttryckts stora förväntningar på utvecklingen av trafiken till och från Östeuropa. Med hänsyn till att utvecklingen i detta avseende bedömdes som mycket osäker genomförde vi inom ramen för vår tidigare stråkstudie en särskild känslighetsanalys för att belysa betydelsen av olika antaganden om Östeuropatrafiken. Just när det gäller godstransporterna till och från Östeuropa bör utvecklingen under de allra senaste åren kunna ge en tydligare fingervisning om vad som kan förväntas på längre sikt. Det kan därför vara befogat att särskilt beröra utvecklingen av handeln och varuutbytet med Östeuropa.

Handeln med våra närmaste grannländer i Östeuropa ökade i löpande priser med 43 procent under perioden 1997–2001 och med över 90 procent under perioden 1997–2003. Tillväxten i ton var mycket mera måttlig med 5 procent till år 2001 och 35 procent till år 2003. Även om godsmängderna ökat långsammare än värdet av handeln är det uppenbart att Östeuropahandeln har betydelse för de nationella godsflödena. Det är således främst beroende på en kraftig tillväxt i Östeuropahandeln som antalet fartygsanlöp i kustavsnittet Karlskrona–Trelleborg ökade med 13 procent mellan 1997 och 2001.

Ännu tycks det dock inte finnas anledning att revidera de tidigare nationella godsstråken med hänsyn till godsflödena till och från Östeuropa, åtminstone inte enligt de kriterier för godsvolym och godsvärde som hittills tillämpats. Med hänsyn till den framtida utvecklingen, som bl.a. kan innebära växande handel med övriga östeuropeiska länderna och en utökad transittrafik genom Sverige behövs det mer underlag för att göra en bedömning på längre sikt.

Trafiken med lastbilstrailer på linjerna Ystad–Swinouscie, Karlskrona–Gdynia och Trelleborg–Rostock har haft en påfallande stark utveckling, som speglar den tidigare diskuterade starka utvecklingen av handeln mellan Sverige och länderna kring de södra och östra delarna av Östersjön och förskjutningen i riktning mot



mera högvärdiga produkter. Denna utveckling torde bland annat spegla ett mera intensivt industri- och handelssamarbete mellan företag i Sverige och de nämnda länderna. Det är troligt att denna utveckling kan komma att ytterligare accentueras till följd av EU:s utvidning.



## Bilaga 1. Varuexport- och import

Källa: SCB

### Varuexport till bestämmelseland, tkr

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Polen	10 126 299	10 660 388	12 682 150	13 238 706	12 799 611	12 697 964	13 647 432
Ryssland	6 968 435	6 048 564	4 118 510	5 076 458	8 956 359	11 063 698	11 336 406
Estland	3 107 665	3 534 784	3 212 576	4 302 293	4 600 066	5 087 505	5 564 689
Lettland	1 892 653	1 991 740	1 721 860	1 916 306	2 345 413	2 485 256	2 816 172
Litauen	1 346 083	1 819 442	1 408 445	1 761 061	1 921 678	2 643 642	2 833 953
Summa	23 441 135	24 054 918	23 143 541	26 294 824	30 623 127	33 978 065	36 198 652

### Varuimport från ursprungsland, tkr

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Polen	4 902 142	5 754 038	5 898 083	7 891 928	9 582 973	12 109 852	15 065 231
Ryssland	6 939 075	5 264 532	6 764 462	8 039 675	7 153 458	12 198 363	12 409 659
Estland	3 060 317	3 766 918	4 684 197	7 263 028	5 260 375	5 439 430	5 791 166
Lettland	1 315 519	1 927 629	2 009 958	2 368 293	2 587 638	3 242 449	3 079 952
Litauen	677 782	800 114	1 251 771	1 823 672	2 133 567	2 538 979	3 578 913
Summa	16 894 835	17 513 231	20 608 471	27 386 596	26 718 011	35 529 073	39 924 921

### Varuimport från avsändningsland, tkr

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Polen	4 906 070	6 027 123	6 216 405	8 691 712	9 879 421	12 504 647	15 340 871
Ryssland	3 193 898	3 284 482	4 335 536	5 160 704	3 886 662	9 706 996	10 339 930
Estland	3 752 573	4 303 348	5 382 612	8 114 630	6 366 825	6 185 646	6 607 260
Lettland	3 146 593	2 744 643	3 256 885	3 516 262	3 867 721	4 384 966	3 783 273
Litauen	709 725	819 733	1 191 636	2 032 382	2 426 756	2 622 100	3 984 676
Summa	15 708 859	17 179 329	20 383 074	27 515 690	26 427 385	35 404 355	40 056 010

### Varuexport till bestämmelseland, ton

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Polen	2 156 968	1 703 715	1 962 724	1 600 550	1 625 942	1 422 268	1 695 246
Ryssland	258 100	263 263	214 470	330 285	455 134	443 686	522 494
Estland	262 579	276 443	217 623	241 026	229 486	255 413	299 327
Lettland	371 411	399 692	222 651	253 124	219 498	234 852	378 644
Litauen	130 387	119 565	103 430	135 328	585 621	379 879	184 573
Summa	3 179 445	2 762 678	2 720 898	2 560 313	3 115 681	2 736 098	3 080 284

**Varuimport från  
ursprungsland, ton**

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Polen	1 849 994	1 752 866	1 717 734	1 819 340	1 419 553	1 605 514	1 805 037
Ryssland	5 395 788	5 009 796	6 765 222	6 218 218	4 833 022	7 917 086	7 946 334
Estland	2 085 261	2 352 341	2 561 521	2 542 999	2 133 550	2 139 568	1 805 984
Lettland	2 488 918	3 581 885	3 429 514	4 095 408	3 950 673	4 696 801	4 896 421
Litauen	528 386	531 135	838 220	859 542	828 466	1 032 835	1 445 674
Summa	12 348 347	13 228 023	15 312 211	15 535 507	13 165 264	17 391 804	17 899 450

**Varuimport från  
avsändningsland, ton**

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Polen	1 855 690	2 170 297	2 116 230	2 364 871	1 607 975	1 823 957	1 892 710
Ryssland	2 370 640	3 017 325	4 398 592	4 541 770	3 130 668	6 407 285	6 594 148
Estland	2 552 090	2 805 120	3 066 581	2 962 814	2 707 136	2 532 279	2 165 468
Lettland	4 236 940	4 621 684	4 755 174	4 752 754	4 686 225	5 656 862	5 635 662
Litauen	553 295	549 419	790 687	984 405	1 023 154	1 099 271	1 669 359
Summa	11 568 655	13 163 845	15 127 264	15 606 614	13 155 158	17 519 654	17 957 347

För samtliga länder redovisas importen efter avsändningsland, det sista kända land varorna avsänts från (enbart omlastning ändrar ej avsändningsland). För den import från icke EU-länder som slutligt tullbehandlats i Sverige redovisas importen dessutom efter ursprungsland, dvs. det land där varan frambragts eller fått sin slutliga bearbetning. I statistiken över importen per ursprungsland ingår ej de varor med ursprung i landet som införts som gemenskapsvara via annat EU-land (t.ex. personbilar med ursprung i Japan som införts till Sverige efter att ha tullbehandlats i Nederländerna räknas i statistiken ej in under ursprungsland Japan utan som avsändningsland Nederländerna). Om man vill ha importen till Sverige redovisad på samtliga förekommande importländer är alltså enda möjligheten att välja import per avsändningsland.

## Bilaga 2. Antal godståg på mätpunkter på och utanför stråken

Källa: Banverket

<i>Banor på stråk</i>	<i>Station</i>	<i>Godståg 1997</i>	<i>Godståg 2001</i>	
Västra Stambanan	STOCKHOLM S	14	21	
	TUMBA	3	0	
	HUDDINGE	20	39	
	MALMSJÖ	18	37	
	SÖDERTÄLJE SYD Ö	18	39	
	SÖDERTÄLJE C	0	0	
	MÖLNBO	17	36	
	STJÄRNHOV	17	35	
	SKÖLDINGE	19	35	
	HÖGSJÖ	25	33	
	VRETSTORP	56	59	
	FINNERÖDJA	36	49	
	MOHOLM	36	47	
	STENSTORP	36	47	
	FLOBY	36	49	
	VÅRGÅRDA	37	49	
	LERUM	37	49	
	Södra stambanan	STRÅNGSJÖ	13	23
		ÅBY	20	32
		GISTAD	15	20
BOXHOLM		48	52	
GRIMSTORP		50	50	
VISLANDA		55	56	
DAMMSTORP		44	77	
ÅKARP N		39	70	
ÅLBERGA		7	8	
Väst kustbanan		LED SGÅRD	24	28
	VÄRÖ	30	34	
	BRÄNNARP	24	24	
	KISTINGE	23	22	
	VEJBYSLÄTT	18	8	
	ÖDÅKRA	2	0	
	BILLEBERGA	15	6	
	GENEVAD	8	16	
	MARKARYD	9	20	
	LANDSKRONA Ö	3	2	
	BILLES HOLM	3	8	
	FLÄDIE	15	11	
	VALLKÄRRA	0	0	
	SKYTTS VEMMERL	28	26	

<b>Banor på stråk</b>	<b>Station</b>	<b>Godståg 1997</b>	<b>Godståg2001</b>	
Stambanan genom övre Norrland	N SUNDERBYN	26	31	
	BRÄNNBERG	25	25	
	KOLER	27	26	
	VINDELN	29	31	
	TREHÖRNINGSJÖ	29	28	
	SKORPED	30	31	
	RAGUNDA	28	30	
	BRÄNNLAND	18	19	
Norra stambanan	BENSJÖBACKEN	41	42	
	NORRHÖG	31	29	
	KARSJÖ	35	33	
	BOLLNÄS	36	38	
	HOLMSVEDEN	37	35	
	JÄRBO	26	25	
	OSLÄTTFORS	15	10	
Godsstråket genom Bergslagen	JULARBO	32	34	
	HÖKMORA	36	39	
	KRAMPEN	31	33	
	KUMLA	68	72	
	FÅGELSTA	31	33	
	N VALBO	36	28	
Bergslagsbanan	LÅNGSJÖN	32	26	
	ORNÄS	35	28	
	ULVSHYTTAN	30	24	
	GRÄNGESBG C	23	20	
	VEDEVÅG	15	13	
	HÄLLEFORS	6	9	
	MOLKOM	4	5	
	Norge/Vänernlänken	EDSVALLA	15	13
		SÄFFLE	8	10
		ÅNIMSKOG	8	10
BRÅLANDA		16	19	
TROLLHÄTTAN		17	21	
ÄLVÄNGEN		18	23	
BÄCKEFORS		7	10	
Helsingborg - Hässleholm - Kristianstad		MÖRARP	43	10
	VINSLÖV	7	5	
Jönköpingsbanan	MULLSJÖ	13	6	
	TENHULT	16	9	
Sala - Västerås - Eskilstuna - Öxelösund	RANSTA	11	14	
	TILLBERGA	12	16	
	STRÖMSHOLM	10	11	
	HÄLLEFORSNÄS	8	6	
	VRENA	6	6	
Malmbanan	LJUSÅ	18	24	
	HARRÅ	4	6	
	RÅTSI	14	16	
	STENBACKEN	27	27	
	APTAS	10	10	

<b>Banor utanför stråken</b>	<b>Station</b>	<b>Godståg 1997</b>	<b>Godståg 2001</b>
Kust till Kustbanan	HINDÅS	5	9
	HILLERSTORP	4	9
	RYDAHOLM	4	7
	GEMLA	7	5
	LESSEBO	3	3
	NYBRO	5	5
	HOLMSJÖ	0	0
Ostkustbanan	ROSERSBERG	5	9
	KARLBERG	14	22
	ROTEBRO	6	11
	KNIVSTA	5	9
	SALSTA	7	11
	ORRSKOG	9	15
	BOMANSBERGET	16	18
	HILLEBY	14	21
	BODA	11	14
	GNARP	9	14
Dalabanan	ISÄTRA	4	3
	BRODDBO	15	16
	HEDEMORA	24	26
	REPBÄCKEN	18	20
	RÄTTVIK	12	10
Värmlandsbanan	BJÖRNEBORG	19	18
	SKATTKÄRR	13	12
	SKÅRE	17	15
	EDANE	10	10
Älvsborgsbanan	RYR	1	0
	GRÅSTORP	0	0
	FRISTAD	3	0
Mälarbanan	JAKOBSBERG	2	2
	STÄKET	2	0
	GRILLBY	0	4
	LUNDBY	1	5
	VÄSTERÅS N	12	0
	DINGTUNA	20	24
	MUNKTORP	10	13
	ÅLSÄNG	15	15
	FOLKESTA	12	11
	KUNGSÖR	2	0
Nynäsbanan	SKOGÅS	1	5
	JÄRPEN	1	2
	GÄLLÖ	7	8
	STÖDE	7	12
Haparandabanan	NIEMISEL	8	7
	KARUNGI	4	4
Arlandabanan	BLACKVRETEN	0	0
	ARLANDA C	0	0
Inlandsbanan	TROLLFORSEN	0	0
	SORSELE	0	0
	ÄLVHO	0	4
	ORSA	0	4





## Bilaga 3. Utrikeshandeln med sjötransporter, fördelad efter landgrupper

Total bruttovikt i ton i utrikes trafik fördelade efter geografiska transportområden samt landgrupper för 1997 och 2001. Källa: SCB

Geografiska transportområden	Landgrupp	Frankrike	Irland	Estland	Finland	Totalt
		Spanien	Storbritannien	Lettland		
	Belgien	Portugal	Island	Litauen		
	Nederländerna	Italien	Norge	Polen		
	Tyskland	Grekland	Övriga	Ryssland		
	Danmark					
<b>1997</b>						
Haparanda–Gävle	5 245 405	979 498	4 296 638	3 598 911	3 923 751	18 044 203
Norrtälje–Kalmar	4 046 448	826 592	5 031 955	4 215 772	5 261 785	19 382 552
Visby, Karlskrona–Trelleborg	11 568 558	331 531	1 744 204	2 677 183	1 398 147	17 719 623
Malmö–Helsingborg	11 815 816	256 755	1 154 474	799 828	395 036	14 421 909
Halmstad–Kristinehamn	20 888 790	1 572 722	27 546 255	3 359 197	700 583	54 067 547
Totalt	53 565 017	3 967 098	39 773 526	14 650 891	11 679 302	123 635 834
<b>2001</b>						
Haparanda–Gävle	5 088 219	1 150 218	5 011 250	4 826 510	4 351 537	20 427 734
Norrtälje–Kalmar	4 446 710	857 297	5 854 432	4 508 601	5 544 903	21 211 943
Visby, Karlskrona–Trelleborg	12 495 437	404 346	1 684 193	4 140 595	1 376 686	20 101 257
Malmö–Helsingborg	9 649 021	337 956	1 890 661	1 178 305	308 351	13 364 294
Halmstad–Kristinehamn	20 159 377	1 802 130	27 883 510	2 795 616	712 687	53 353 320
Totalt	51 838 764	4 551 947	42 324 046	17 449 627	12 294 164	128 458 548

**Totalt antal fartyg (lastfartyg och ro/ro-fartyg), till och från Sverige, fördelade efter geografiska transportområden samt landgrupper för 1997 och 2001. Källa: SCB**

<i>Geografiska transportområden</i>	<i>Landgrupper</i>						<i>Totalt</i>
	<i>Belgien Nederländerna Tyskland Danmark</i>	<i>Frankrike Spanien Portugal Italien Grekland</i>	<i>Irland Storbritannien Island Norge Övriga</i>	<i>Estland Lettland Litauen Polen Ryssland</i>	<i>Finland</i>		
<b>1997</b>							
Haparanda–Gävle	1 893	363	979	3 203	3 059	9 497	
Norrtälje–Kalmar	3 046	350	1 493	5 393	12 720	23 002	
Visby, Karlskrona– Trelleborg	16 185	140	545	4 491	475	21 836	
Malmö–Helsingborg	119 396	96	1 512	1 858	314	123 176	
Halmstad– Kristinehamn	17 824	530	10 255	1 095	323	30 027	
<b>Totalt</b>	<b>158 344</b>	<b>1 479</b>	<b>14 784</b>	<b>16 040</b>	<b>16 891</b>	<b>207 538</b>	
<b>2001</b>							
Haparanda–Gävle	1 680	380	1 354	3 427	3 100	9 941	
Norrtälje–Kalmar	2 765	348	1 992	5 470	13 631	24 206	
Visby, Karlskrona– Trelleborg	17 666	147	544	5 974	450	24 781	
Malmö–Helsingborg	99 641	79	1 495	603	157	101 975	
Halmstad– Kristinehamn	17 684	435	9 667	1 316	241	29 343	
<b>Totalt</b>	<b>139 436</b>	<b>1 389</b>	<b>15 052</b>	<b>16 790</b>	<b>17 579</b>	<b>190 246</b>	

## Referenser

Banverket, *Marknadsanalys godstrafik, Underlagsrapport – Banhållningsplan*, 2001

Banverket, *Sektorsprogrammet för järnvägen 2002*

Samferdselsdepartementet m.fl. *Transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2006–2015*, 2003

SIKA Rapport 2001:1 *Stråkanalyser för godstransporter*

SIKA Rapport 2004:3 *Uppföljning av det transportpolitiska målet och dess delmål. Maj 2004*

Sjöfartsverket, *Fokus på Östersjön. Sektorrapport om sjöfartens utveckling 2003*, april 2004

Sjöfartsverket, *Sjöfarten och hamnarnas roll i transportsystemet*, 2002-09-02

SOU 2001:61 *Godstransporter för tillväxt – en hållbar strategi*

SSC:s skrivelse till regeringen, december 2000.

Vägverket Publikation 2003:17, *Den goda resan, Förslag till nationell plan för vägtransportsystemet 2004–2015*

Vägverket, *Preliminära idéer om ett kilometerskattesystem för tunga fordon*, 2003-01-17