

Godstransportflöden - PM
Statistikunderlag med 2016:3
varugrupsindelning

Godstransportflöden - PM
Statistikunderlag med 2016:3
varugrupsindelning

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2016-04-01

Förord

Trafikanalys regeringsuppdrag (N2015/5047/TS) innefattar att ta fram ett samlat kunskapsunderlag och en nulägesanalys om transporter av gods. Syftet är att ge regeringen ett adekvat underlag inför kommande proposition, för riksdagens beslut om inriktning och ekonomiska ramar för kommande planperiod 2018–2029, men även inför kommande arbete med de gränsöverskridande samverkansprojekt som pågår på Europeisk nivå. Föreliggande PM är en del av Trafikanalys regeringsuppdrag. Denna PM är en underrapport till "Godstransportflöden – Analys av statistikunderlag Sverige 2012-2014 (R 2016:9) som är en av flera underlagsrapporter till detta kunskapsunderlag.

Denna PM syftar till att beskriva huvudsakliga godsflöden av varugrupsindelad gods i Sverige samt gränsöverskridande transporter avseende åren 2012 till 2014. Nio utvalda varugrupper fördelning över respektive trafikslag beskrivs. De varugrupper som valts ut kan tänkas ha särskild betydelse för diskussioner kring potentialen för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart och/eller järnväg.

Beskrivningen görs med befintlig statistik och bearbetat grundmaterial från den statistik som Trafikanalys förfogar över. I sjöfartsstatistiken redovisas sjötransporter på inre vattenvägar för första gången. Statistiken framställs för de olika trafikslagen på olika sätt och omfattar olika saker, vilket gör att redovisningen i denna PM framställs på olika sätt för respektive trafikslag.

Denna PM är omfattande med mycket beskrivningar och statistikuppgifter och kan därför med fördel ses mer som uppslagsverk än som riktade analyser.

Denna PM har framställts av Sara Berntsson och Abboud Ado.

Östersund i mars 2016

Brita Saxton

Generaldirektör

Innehåll

Sammanfattning	7
1 Godstransporter i Sverige.....	9
2 Fraktad godsmängd av varugrupp (01) jordbruks- och skogsbruksprodukter	13
2.1 Jordbruks- och skogsbruksprodukter med sjöfart	14
2.2 Jordbruks- och skogsbruksprodukter med lastbil	19
3 Fraktad godsmängd av varugrupp (03) malm och andra produkter från utvinning	29
3.1 Malm och andra produkter från utvinning med sjöfart	30
3.2 Malm och andra produkter från utvinning med lastbil	35
4 Fraktad godsmängd av varugrupp (04) livsmedel, drycker och tobak.....	43
4.1 Livsmedel, drycker och tobak med sjöfart.....	44
4.2 Livsmedel, drycker och tobak med lastbil	48
5 Fraktad godsmängd av varugrupp (06) trä och varor av trä och kork	57
5.1 Trä och varor av trä och kork med sjöfart	58
5.2 Trä och varor av trä och kork med lastbil	63
6 Fraktad godsmängd av varugrupp (07) stenkols- och raffinerade petroleumprodukter	71
6.1 Stenkols- och raffinerade petroleumprodukter med sjöfart	72
6.2 Stenkols- och raffinerade petroleumprodukter med lastbil	77
7 Fraktad godsmängd av varugrupp (08) kemikalier och kemiska produkter mm.....	85
7.1 Kemikalier och kemiska produkter med sjöfart	86
7.2 Kemikalier och kemiska produkter med lastbil	91
8 Fraktad godsmängd av varugrupp (09) andra icke-metalliska mineraliska produkter ...	99
8.1 Varor av andra icke-metalliska mineraliska produkter med sjöfart	100
8.2 Varor av andra icke-metalliska mineraliska produkter med lastbil	104
9 Fraktad godsmängd av varugrupp (12) transportmedel.....	111
9.1 Transportmedel med sjöfart	112
9.2 Transportmedel med lastbil	116
10 Fraktad godsmängd av varugrupp (18) samlastat gods.....	123
10.1 Samlastat gods med sjöfart.....	124
10.2 Samlastat gods med lastbil	128
11 Källor till statistiken.....	135
11.1 Lastbilsundersökningen	135
11.2 Utländska lastbilstransporter i Sverige	135

11.3	Sjöfartsstatistik	136
11.4	Bantrafiken	137
Bilaga 1	Geografiska områden sjöfart.....	139
Bilaga 2	Karta över geografiska områden för sjöfart.....	140
Bilaga 3	Länskoder	141
Bilaga 4	Varugrupper enligt NST2007	142

Sammanfattning

Med lastbil, sjöfart och järnväg fraktades totalt 632 miljoner ton gods i inrikes- och utrikes-trafiken under 2014.¹ I inrikestrafiken fraktade de svenskregistrerade lastbilarna mest gods, i utrikestrafiken dominerade sjöfarten. Det är av naturliga skäl stor skillnad mellan vilka trafikslag som används vid transport av olika typer av gods. Majoriteten av godset fraktas på lastbil som är överlägset i sin flexibilitet.

Stenkols- och raffinerade petroleumprodukter fraktas till största del med sjöfart. Malm och andra produkter från utvinning fraktas till största del med lastbil, men var även den varugrupp som transporterades mest på järnväg. Malmen var det gods som fraktades mest i inrikes- och utrikestrafiken under 2014 (27 procent av allt gods). Därefter fraktades mest produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske (13 procent), trä och varor av trä och kork samt stenkolsprodukter och raffinerade petroleumprodukter (8 procent vardera).

Av godset som fraktades med lastbil i inrikestrafiken var det i vissa varugrupper stora skillnader mellan de utländska och svenskregistrerade lastbilarnas transportmönster. Bland flera varugrupper tenderar de utländska lastbilarna att lasta mindre gods och köra längre sträckor jämfört med de svenskregistrerade lastbilarna. Exempelvis var det stor skillnad på genomsnittligt lastad godsmängd för de stenkols- och raffinerade petroleumprodukter som kördes i inrikestrafiken. De svenska lastbilarna körde i snitt 24 ton per transport och de utländska lastbilarna enbart 10 ton under 2014. Även andelen godsmängd fördelat efter körsträcka visar stor skillnad, 83 procent av de svenska lastbilarnas gods fraktades under 150 km. De utländska lastbilarna körde betydligt längre, 58 procent av godset kördes längre än 300 km. Även när det gäller kemikalier och kemiska produkter fraktade de svenskregistrerade lastbilarna i snitt tyngre gods per transport och körde kortare sträckor.

För varugruppen livsmedel, drycker och tobak fraktade de utländska lastbilarna däremot mer per transport, i snitt 16 ton jämfört med de svenska lastbilarnas snitt på 10 ton. De hade också relativt lika körmönster när det gäller avstånd, mest gods fraktades mellan 50-299 km. För jordbruks- och skogsbruksprodukterna var det ingen större skillnad mellan den genomsnittliga mängden lastat gods oavsett om det var en svensk eller utländsk lastbil som körde, den uppgick år 2014 till runt 30 ton per transport. Däremot fraktade de svenska lastbilarna större mängder jordbruks- och skogsbruksprodukter i kortare sträckor.

Inrikestransporter med sjöfart kännetecknas av att lastningen sker på några få geografiska kustområden, men att lossningen är spridd på många olika områden.

Stenkols- och raffinerade petroleumprodukter var den varugrupp som fraktades mest till sjöss. I inrikestrafiken utgjorde detta varuslag över 40 procent av det skeppade godset. Majoriteten av godset lastades längs Stenungsund-Strömstad och Göteborgs kustområde. Lossningen var jämnt fördelad mellan de geografiska områdena, varav Göteborg och Södra Ostkusten mottog majoriteten. Stenungsund-Strömstad var även det område som hanterade mest av godset som skeppades till och från utlandet. Godset i utrikestrafiken kom främst från hamnar i Finland

¹ Mängden gods med flyg uppgick detta år till 123 000 ton, på grund av dess ringa omfattning ingår inte luftfartsstatistiken i denna PM.

och Ryssland. Från Sverige skeppades stenkols- och raffinerade petroleumprodukterna främst till Storbritannien och Nederländerna. Med lastbil från Sverige skickades majoriteten av denna varugrupp till Norge, till Sverige kördes det mesta godset från Finland och Polen.

Nästan hälften av all malm som skeppades från Sverige lossades i Finland. Majoriteten av malmen som fraktades till Sverige hade lastats i Tyskland, Danmark eller Turkiet.

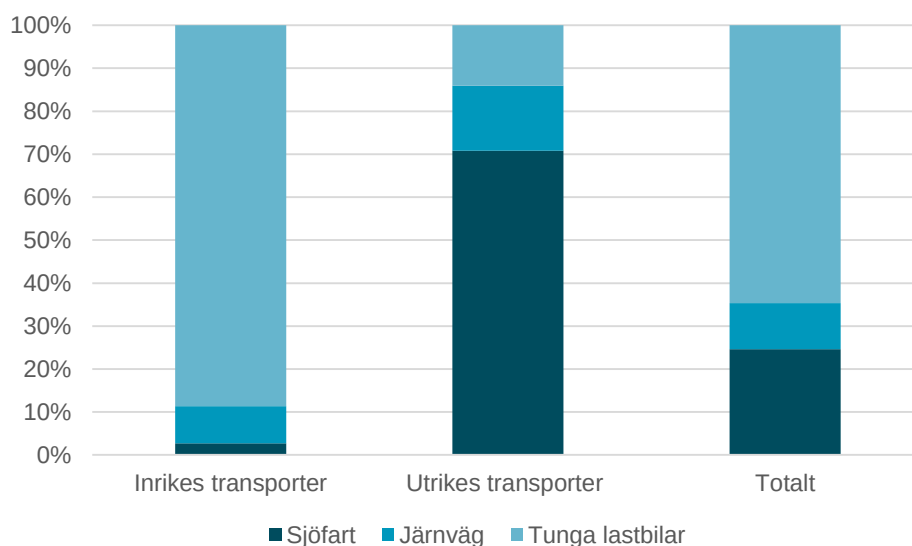
Livsmedel, drycker och tobak i inrikestrafiken fraktas inte i någon större utsträckning till sjöss men har ökat kraftigt sedan år 2012 (till 44 000 ton). Nästan allt godset lastades i Stenungsund-Strömstads området. Lossningen var spridd mellan många olika kustområden, varav de tre största (Södra Ostkusten, Norrtälje-Nynäshamn och Karlskrona-Trelleborg) hanterade lossningen av 81 procent av godset. Betydligt mer livsmedel, drycker och tobak kom från utlandet, varav det största avsändarlandet var Tyskland.

För flera av varugrupperna är Norge det land där störst godsmängder fraktas med lastbil till och från Sverige.

1 Godstransporter i Sverige

Totalt sett uppgick mängden fraktat gods i inrikes- och utrikestrafiken för trafikslagen sjöfart, järnväg och tunga lastbilar till 632 miljoner ton år 2014.² Majoriteten av godset (68 procent) fraktades i inrikestrafiken och en knapp tredjedel (32 procent) i utrikestrafiken, det vill säga till eller från utlandet.

Det är stor skillnad på vilka trafikslag som används i inrikes- och utrikestrafiken. I inrikes-trafiken dominerade de svenskregistrerade lastbilarna (88 procent), järnvägen stod för 9 procent och sjöfarten för 3 procent. I utrikestrafiken är det istället sjöfarten som fraktar mest gods, med en andel om 70 procent. Järnvägen och lastbilarna står för ungefär 15 procent vardera.³ (Figur 1.1)



Figur 1.1: Andel godsmängd med sjöfart, järnväg och lastbil i inrikes- och utrikestrafiken. Procent. År 2014.
Anm. Både de utländska och svenskregistrerade lastbilarna ingår i tunga lastbilar.

Totalt sett fraktades 37 miljoner ton gods med järnvägen i inrikestrafiken och något mindre, 31 miljoner ton, i utrikestrafiken. (Tabell 1.1) Järnvägen är därmed det trafikslag som har den mest jämna fördelningen av fraktad godsmängd i inrikes- och utrikestrafiken. Kännedomen om vilka varuslag som fraktats med järnväg och dess transportmönster är låg och därför saknas uppgift om detta i följande kapitel. Även rikttningsfördelningen (till och från Sverige) av godset på järnvägen saknas i statistiken. För de utländska lastbilarna saknas information om regionala transporter per varuslag.

² I Sammanställningen ingår inte godstransporter med flyg. I sjöfartsstatistiken kan det ingå lastbilar och statistiken kan därmed vara dubbelräknad. Omfattning av detta är inte känt.

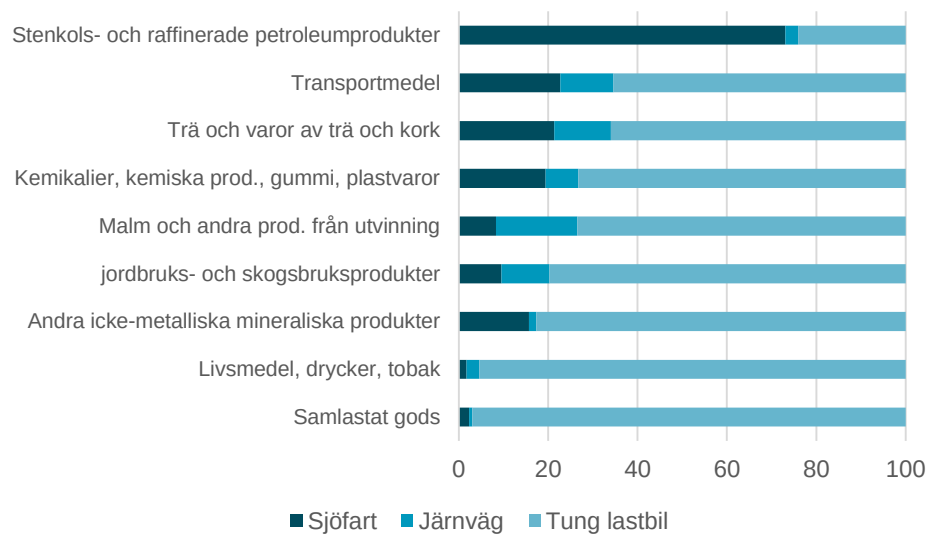
³ Se Kapitel 11 [Källor till statistiken](#).

Tabell 1.1: Transporterad godsmängd med sjöfart, järnväg och lastbilar i inrikes- och utrikestrafik. 1 000-tal ton. År 2014.

Trafikslag	Inrikes godsmängd	Utrikes			Summa
		Summa utrikes	Från Sverige	Till Sverige	
Sjöfart	11 515	144 154	64 809	79 345	155 668
Järnväg	37 331	30 704	-	-	68 035
Tunga lastbilar	379 922	28 684	13 530	15 154	408 606
<i>Varav svenskregistrerade</i>	375 192	5 420	3 158	2 262	380 612
<i>Varav utlandsregistrerade</i>	4 730	23 264	10 372	12 892	27 994
Totalt	428 768	203 541	78 338	94 499	632 310

För att beskriva transporternas användning av infrastrukturen, vilka typer av gods som transporteras med vilka trafikslag, beskrivs olika varugrupper⁴ flöden i denna PM. Malm och andra produkter från utvinning utgjorde majoriteten av det gods som fraktades i inrikes- och utrikestrafiken under 2014 (27 procent). Därefter fraktades mest produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske (13 procent), trä och varor av trä och kork samt stenkolsprodukter och raffinerade petroleumprodukter (8 procent vardera). Det är av naturliga skäl stor skillnad mellan vilka trafikslag som används vid transport av olika typer av gods. Majoriteten av godset fraktas på lastbil som är överlägset i sin flexibilitet. Men i enskilda varugrupper fraktas majoriteten med annat trafikslag, såsom stenkols- och raffinerade petroleumprodukter som till största del fraktades med sjöfart. Malm och andra produkter från utvinning fraktades till största del med lastbil. Det var även den varugrupp som transporterades mest på järnvägen. (Figur 1.2)

⁴ För fullständig varugrupperförteckning, se Bilaga 4.



Figur 1.2: Andel transporterad godsmängd med sjöfart, järnväg och tung lastbil per varugrupp i inrikes- och utrikestrafiken. Procent. År 2014.

I följande avsnitt redovisas 9 utvalda varugrupper i termer av bland annat vikt, länderfördelning och geografiskt lastnings- och lossningsområde. Eftersom detaljeringsgraden i de statistiska undersökningarna varierar mellan trafikslagen så skiljer sig även varugrupsanalyserna och jämförelserna åt dem emellan.

2 Fraktad godsmängd av varugrupp (01) jordbruks- och skogsbruksprodukter

Mängden fraktade jordbruks- och skogsbruksprodukter till, från och inom Sverige uppgick till 80 miljoner ton inom ban, sjö och lastbilstrafiken år 2014. Det motsvarade 13 procent av den totala transporterade godsmängden av dessa trafikslag. Inom denna breda varugrupp utgjorde rundvirket på lastbil en stor del av godsmängden, 43,8 miljoner ton.

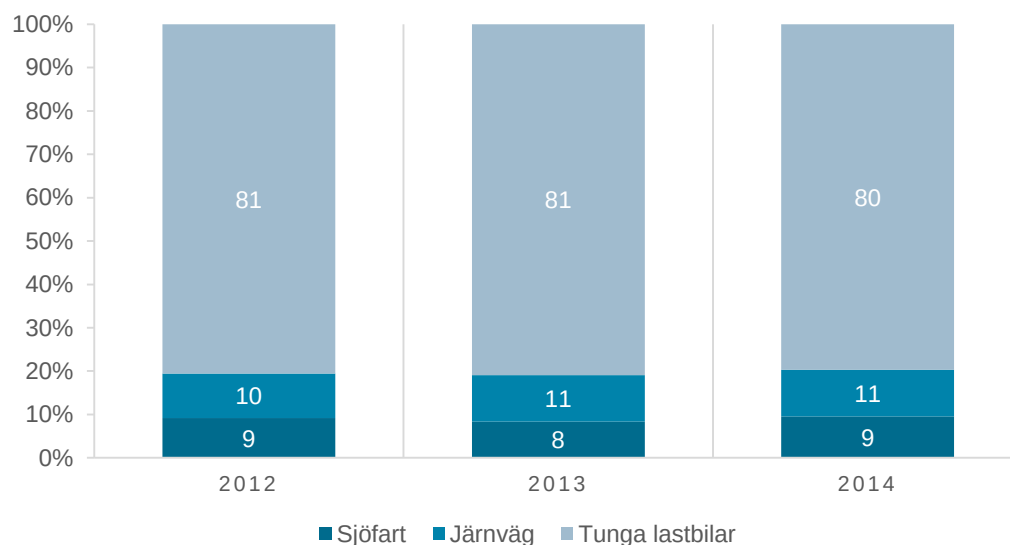
Av dessa 80 miljoner ton fraktades större delen (64 miljoner ton) med lastbil. De svensk-registrerade lastbilarna fraktade majoriteten av detta i inrikestrafiken. I utrikestrafiken körde de utländska lastbilarna 84 procent av de jordbruks- och skogsbruksprodukter som fraktades med lastbil.

Inom sjöfarten fraktades totalt 7,6 miljoner ton jordbruks- och skogsbruksprodukter under 2014, det utgjorde 5 procent av allt fraktat gods till sjöss. Det mesta av detta transporterades i utrikestrafiken. Till Sverige fraktades 5,3 miljoner ton, det var tre gånger så mycket som det skeppades från Sverige. (Tabell 2.1)

Tabell 2.1: Transporterad godsmängd av jordbruks- och skogsbruksprodukter med sjöfart, järnväg och lastbil i inrikes- och utrikestrafik. 1 000-tal ton. År 2014.

Trafikslag	Inrikes transporter	Utrikes transporter			Summa
		Summa utrikes	Från Sverige	Till Sverige	
Sjöfart	654	6 980	1 663	5 316	7 634
Järnväg	-	-	-	-	8 649
Tunga lastbilar	60 226	3 647	701	2 946	63 873
<i>Varav svenskregistrerade</i>	59 662	584	268	316	60 245
<i>Varav utlandsregistrerade</i>	565	3 063	434	2 629	3 628

Den totala fraktade godsmängden av jordbruks- och skogsbruksprodukter i både inrikes- och utrikestrafiken har legat relativt stabil för respektive trafikslag under åren 2012 till 2014. Även om den faktiska mängden gods varierat under åren har andelarna per trafikslag varit stabila. Järnvägen stod för 11 procent av den fraktade godsmängden av jordbruks- och skogsbruksprodukterna, lastbilarna för 80 procent och sjöfarten för 9 procent. (Figur 2.1)



Figur 2.1: Andel transporterad godsmängd av jordbruks- och skogsbruksprodukter med sjöfart, järnväg och lastbil. Procent. År 2012-2014.

Anm. både svenskregistrerade och utländska lastbilar ingår.

2.1 Jordbruks- och skogsbruksprodukter med sjöfart

Mellan 2012 och 2014 har utvecklingen av jordbruks- och skogsbruksprodukter med sjöfart i inrikestrafiken varit relativt stabil. År 2012 uppmättes det högsta värdet av dessa tre år, 681 tusen ton. Mängden gods minskade därefter med 26 procent under 2013, för att återigen öka till 2012 års nivå under 2014. (Tabell 2.2)

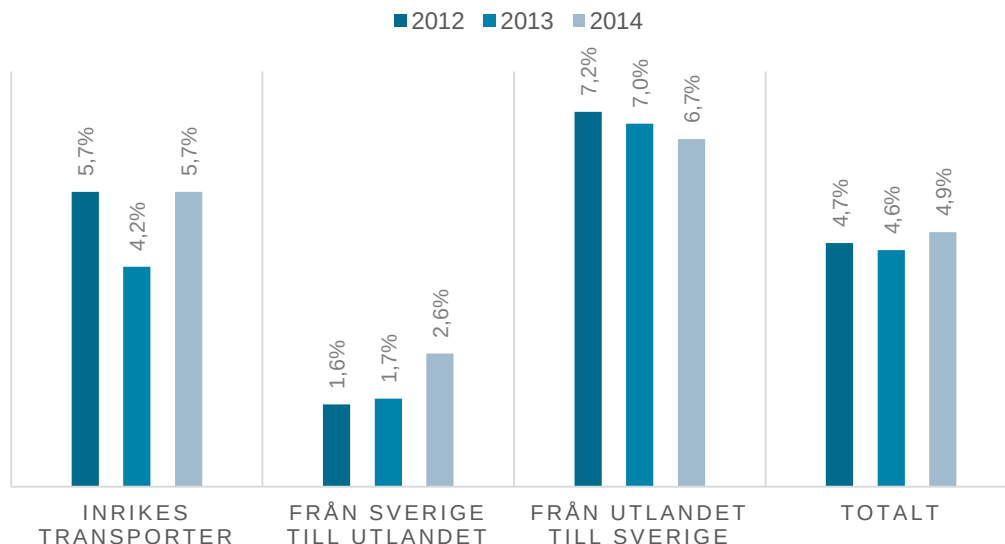
Från Sverige till utlandet minskade den fraktade godsmängden med 3 procent mellan 2012 och 2013, för att därefter öka med över 50 procent under 2014. Från utlandet till Sverige minskade godsmängden med 9 procent mellan 2012 och 2014.

Tabell 2.2: Transporterade jordbruks- och skogsbruksprodukter inom sjötrafiken fördelat efter till och från Sverige, inrikes samt totalt. 1 000-tals ton. År 2012-2014.

	2012	2013	2014
Inrikes transporter	681	506	654
Från Sverige till utlandet	1 098	1 066	1 663
Från utlandet till Sverige	5 819	5 286	5 316
Summa	7 598	6 859	7 634

Under 2012 till 2014 var andelen fraktade jordbruks- och skogsbruksprodukter till sjöss relativt stabil, nära 5 procent av allt fraktat gods till sjöss. Även fördelat efter inrikes- och utrikes-transporter var andelen stabil med någon procents variation mellan åren.

Andelen fraktade jordbruks- och skogsbruksprodukter i inrikestrafiken utgjorde 6 procent av allt gods som fraktades med sjöfarten 2014. Från utlandet till Sverige var andelen 7 procent och till utlandet ökade andelen till 3 procent mellan 2012 och 2014. (Figur 2.2)

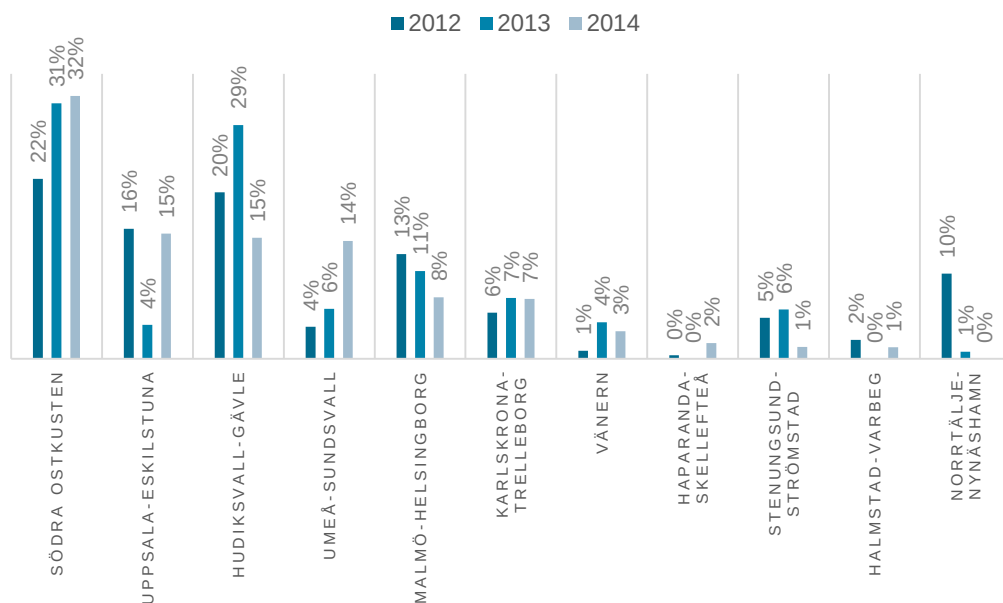


Figur 2.2: Andel fraktad godsmängd av jordbruks- och skogsbruksprodukter av total godsmängd med sjöfart. Fördelat efter inrikes, från Sverige till utlandet, från utlandet till Sverige och totalt. Procent. År 2012-2014.

Inrikes transporter

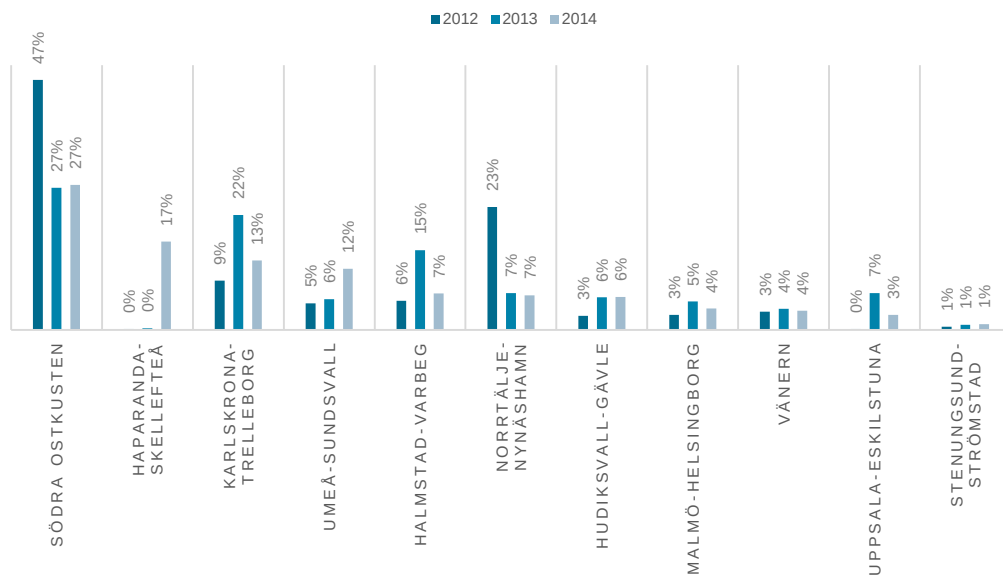
Längs det geografiska kustområdet⁵ Södra ostkusten lastades mest gods (32 procent) av alla jordbruks- och skogsbruksprodukter som transporterades i inrikestrafiken i Sverige. Från Uppsala-Eskilstuna och Hudiksvall-Gävle fraktades 15 procent vardera. Från flera av dessa områden varierade den fraktade godsandelen kraftigt från år till år, vilket kan bero på enskilda anlop som fått stort genomslag i statistiken. (Figur 2.3)

⁵ Se Bilaga 1 och 2 för karta och indelning av hamnar i geografiska områden.



Figur 2.3: Andel inrikes fraktad godsmängd av jordbruks- och skogsbruksprodukter av total godsmängd för varugruppen fördelat efter geografiskt lastningsområde. Procent. År 2012-2014.

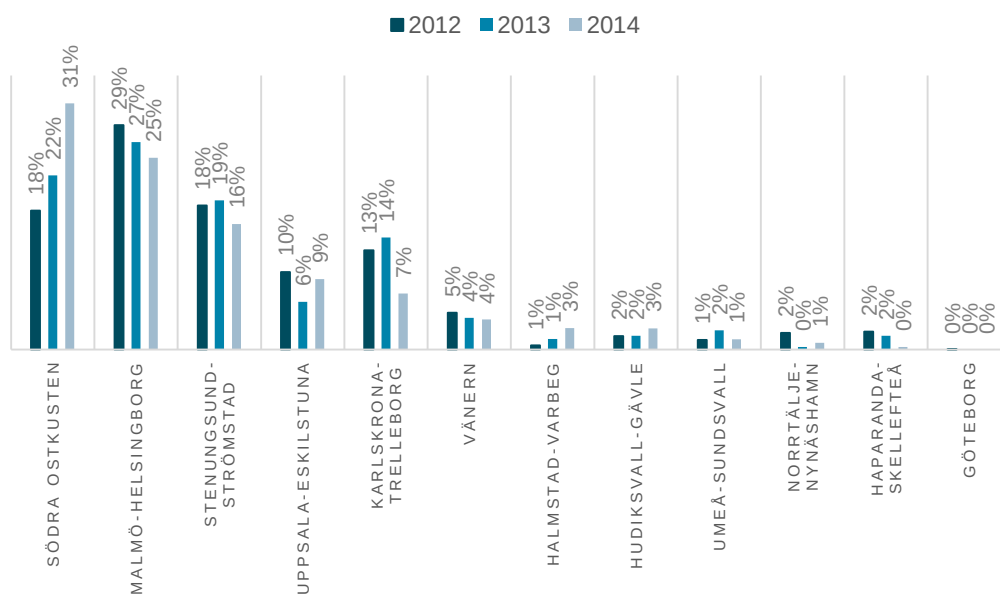
Störst andel av inrikestrafikens skeppade jordbruks- och skogsbruksprodukter lossades längs Södra ostkusten och Haparanda – Skellefteå kustområde. Där lossades 27 respektive 17 procent av detta varuslag under 2014. (Figur 2.4) Södra ostkusten var således det geografiska område som både lastade och lossade störst andel av denna varugrupp.



Figur 2.4: Andel inrikes fraktad godsmängd av jordbruks- och skogsbruksprodukter av total godsmängd för varugruppen som transporterades mellan svenska hamnar. Fördelat efter geografiskt lossningsområde. Procent. År 2012-2014.

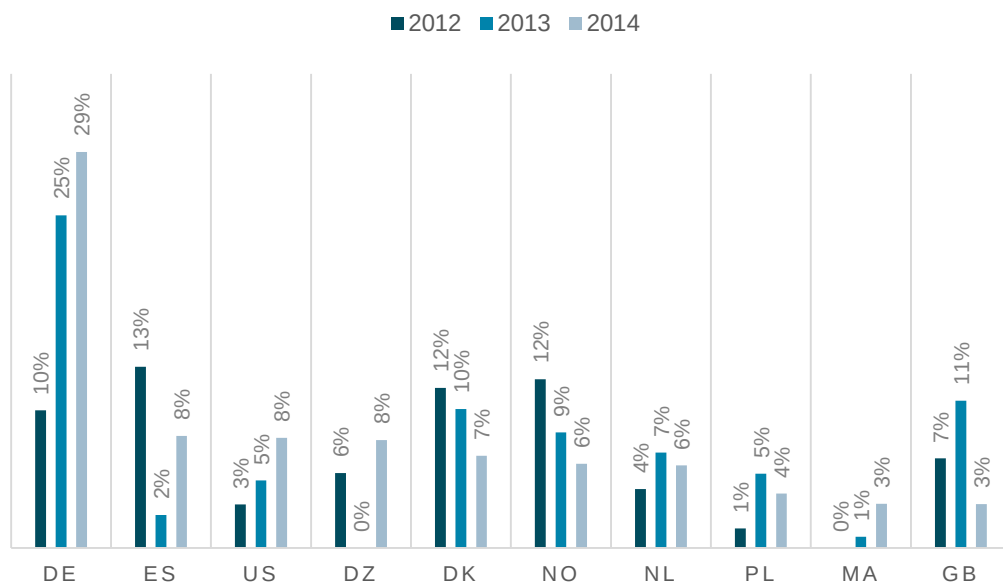
Transporter från Sverige till utlandet

Av de jordbruks- och skogsbruksprodukter som fraktades från Sverige till utlandet lastades mest längs Södra ostkusten (31 procent), Malmö – Helsingborg (25 procent) och vid Stenungsund – Strömstad (16 procent).



Figur 2.5: Andel fraktad godsmängd av jordbruks- och skogsbruksprodukter av total godsmängd för varugruppen som transporterades från Sverige till utlandet. Fördelat efter geografiskt lastningsområde. Procent. År 2012-2014.

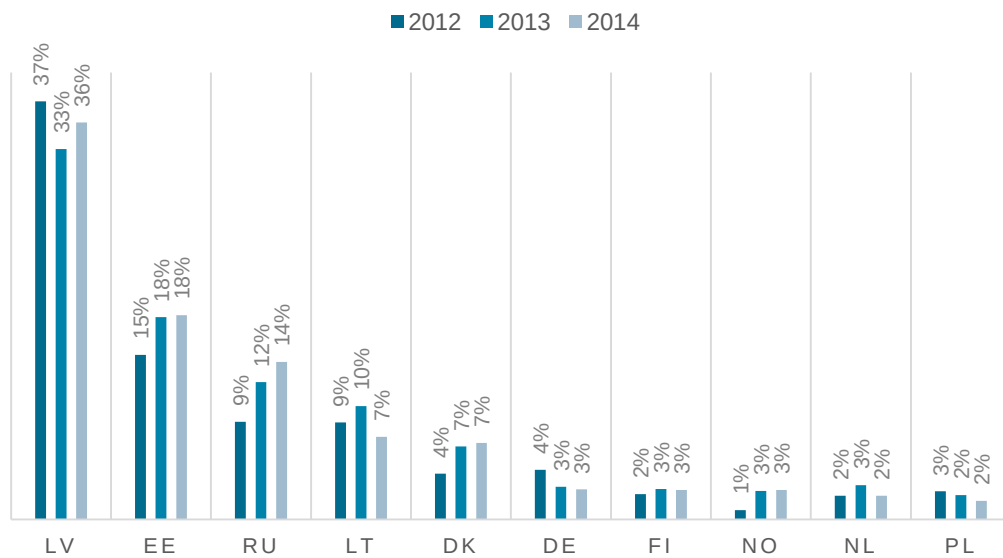
I Tyskland lossades den största andelen av jordbruks- och skogsbruksprodukterna från Sverige, 29 procent. I Spanien, USA och Algeriet lossades 8 procent vardera. (Figur 2.6)



Figur 2.6: Andel fraktad godsmängd av jordbruks- och skogsbruksprodukter av total godsmängd för varugruppen från Sverige till utlandet. Fördelat efter lossningshamnens land. Procent. År 2012-2014.

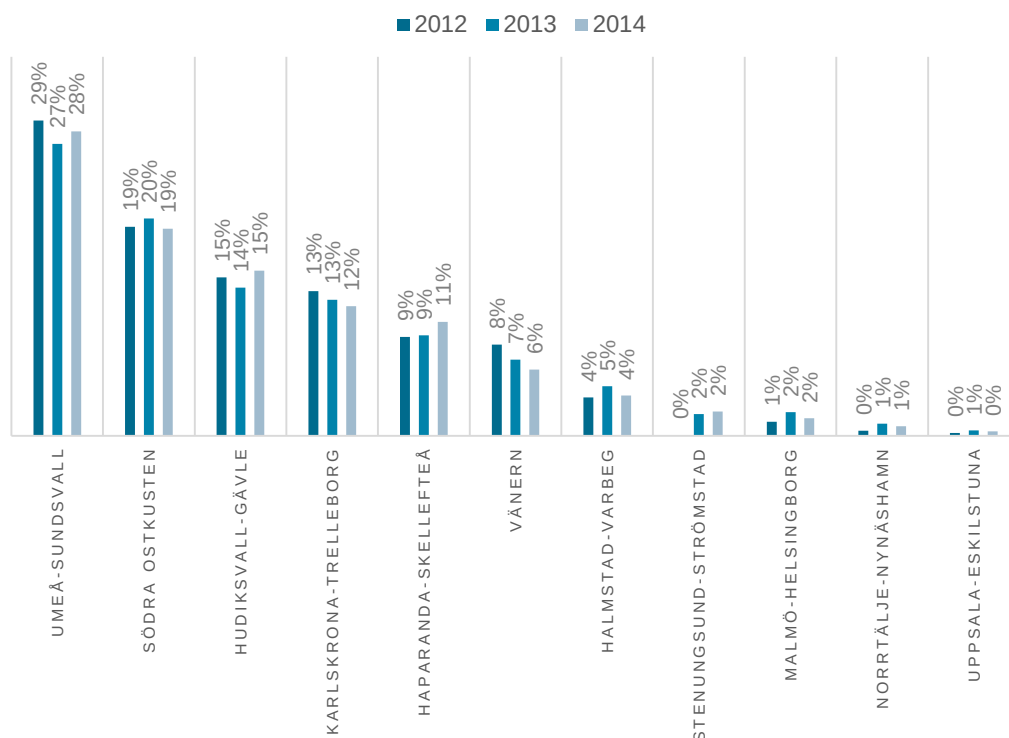
Transporter från utlandet till Sverige

Av de jordbruks- och skogsbruksprodukter som fraktades från utlandet till Sverige till sjöss lastades 36 procent i Lettland. I Estland lastades 18 procent och i Ryssland 14 procent. (Figur 2.7)



Figur 2.7: Andel fraktad godsmängd av jordbruks- och skogsbruksprodukter av total godsmängd för varugruppen som transporterades från utlandet till Sverige. Fördelat efter lastningshamnens land. Procent. År 2012-2014.

Av jordbruks- och skogsbruksprodukterna från utlandet lossades 28 procent längs Umeå – Sundsvallsområdet, 19 procent vid Södra ostkusten och 15 procent vid Hudiksvall – Gävle. Andelarna för det lossade godset i denna varugrupp har varit relativt stabila över åren för respektive geografiskt område i Sverige. (Figur 2.8)



Figur 2.8: Andel fraktade jordbruks- och skogsbruksprodukter av total godsmängd av varugruppen från utlandet till Sverige. Fördelat efter geografiskt lossningsområde i Sverige. Procent. År 2012-2014.

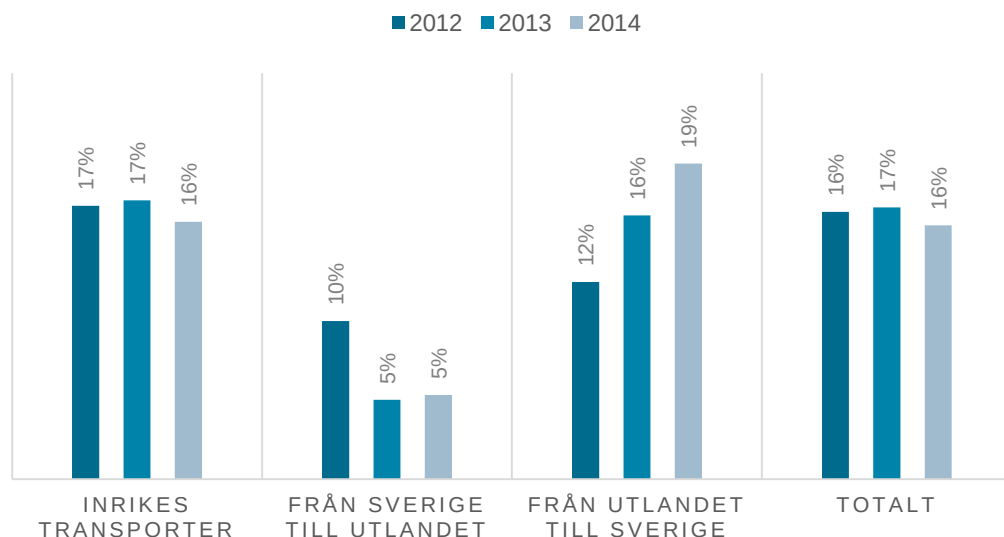
2.2 Jordbruks- och skogsbruksprodukter med lastbil

De svensk- och utlandsregistrerade tunga lastbilarna fraktade närmare 64 miljoner ton jordbruks- och skogsbruksprodukter under 2014. Majoriteten av detta gods (94 procent) fraktades med de svenskregistrerade lastbilarna. I inrikestrafiken kördes nästan allt gods (99 procent) av de svenska lastbilarna. I utrikestrafiken var förhållandet det omvända, det vill säga de utländska lastbilarna körde majoriteten av godset. Från utlandet kördes 89 procent av utländska lastbilar, från Sverige var andelen något lägre (62 procent).

Tabell 2.3: Transporterad godsmängd av jordbruks- och skogsbruksprodukter med tunga svenskregistrerade och utländska lastbilar. 1 000-tal ton. År 2012-2014.

	2012	2013	2014
Inrikes transporter	63 726	63 120	60 226
Från Sverige till utlandet	1 233	630	701
Från utlandet till Sverige	1 592	2 328	2 946
Totalt	66 551	66 078	63 873

Av allt gods som transporterades med tung lastbil till, från och inom Sverige utgjorde varugruppen jordbruk- och skogsbruksprodukter 16 procent 2014. Samma andel som för inrikestransporterna. Från utlandet till Sverige utgjorde denna varugrupp nästan en femtedel av allt gods med lastbil. Från Sverige till utlandet var andelen betydligt lägre (5 procent). Dessa andelar har varit relativt stabila under åren 2012-2014. (Figur 2.9)



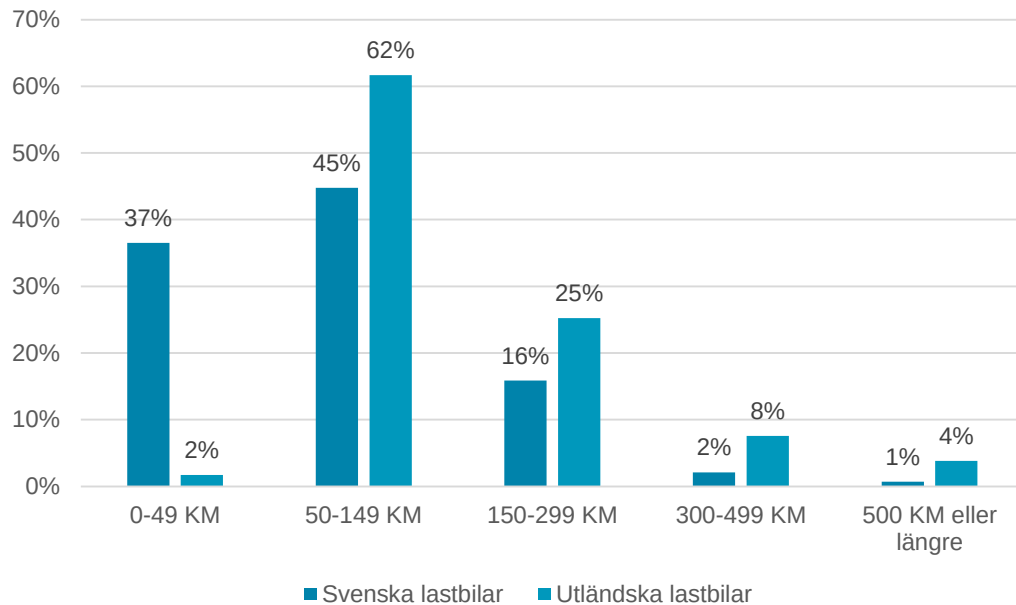
Figur 2.9: Andel jordbruks- och skogsbruksprodukter av all transporterad godsmängd med tung lastbil till, från och inom Sverige. Procent. År 2012-2014.
Anm. både utländska och svenskregistrerade lastbilar ingår.

Inrikes transporter

De svenskregistrerade lastbilarna dominerar inrikestransporterna av jordbruks- och skogsbruksprodukterna (de utländska lastbilarna stod för knappt 1 procent av det fraktade godset i denna varugrupp i inrikestrafiken). När det gäller transporterad godsmängd är det i stort sett ingen skillnad på den genomsnittliga mängden lastat gods oavsett om det är en svensk eller utländsk lastbil som kör, den uppgick till runt 30 ton per transport år 2014.

Andelen godsmängd fördelat efter körsträcka i inrikestrafiken visar större skillnad mellan de utländska och svenskregistrerade lastbilarna. Totalt sett fraktades 45 procent av godset mellan 50-149 km under 2014. Därefter var sträckan 0-49 km vanligast, inom detta intervall fraktades 36 procent av varugruppen. De utländska lastbilarna tenderade att köra högre andel gods i de längre intervallen, 62 procent fraktades mellan 50-149 km och 25 procent av godset

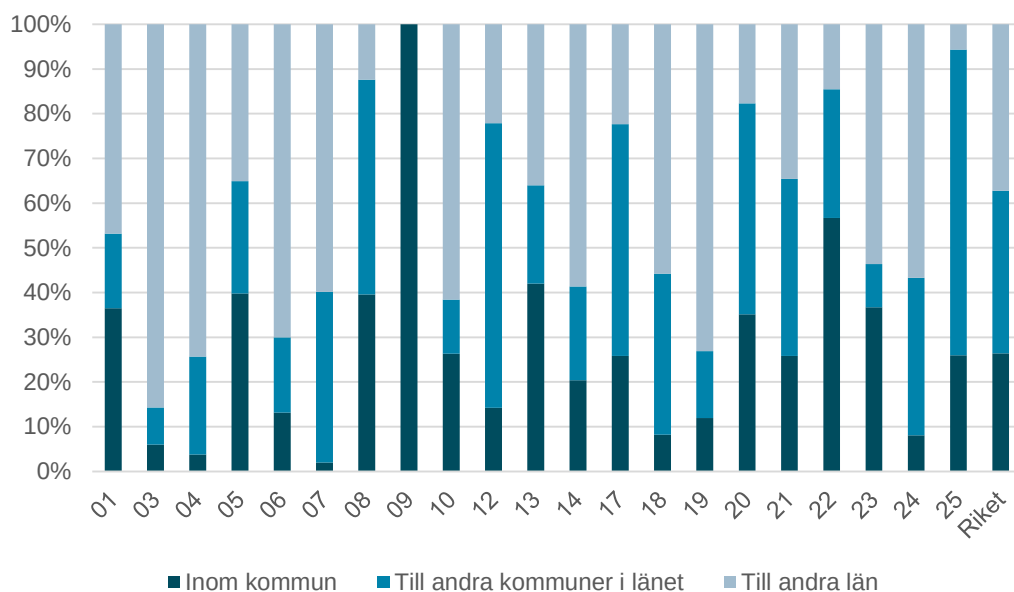
i intervallet 150-299 km. De svenskregistrerade lastbilarna däremot fraktade störst godsandelar i sträckorna 0-49 km och 50-149 km. (Figur 2.10)



Figur 2.10: Andel fraktad godsmängd av jordbruks- och skogsbruksprodukter fördelat efter körsträcka i km av total fraktad godsmängd av varugruppen med lastbil inom Sverige. Procent. År 2014.

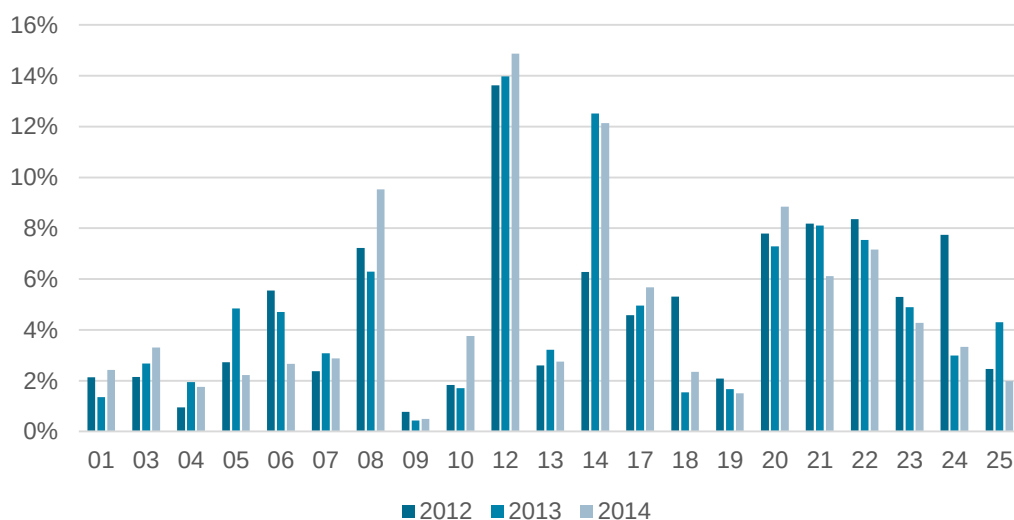
Regionala transporter av jordbruks- och skogsbruksprodukter med svenskregistrerade lastbilar

De svenskregistrerade lastbilarna fraktade 26 procent av jordbruks- och skogsbruksprodukterna inom samma kommun som de startade, 36 procent gick till andra kommuner inom samma län och 37 procent till andra län. Från Uppsala och Västmanlands län kördes högst andel av godset till andra län, 86 respektive 73 procent. Av de transporter som startade i Västernorrlands län transporterades 57 procent av varugruppen till en lossningsplats inom samma kommun. (Figur 2.11)



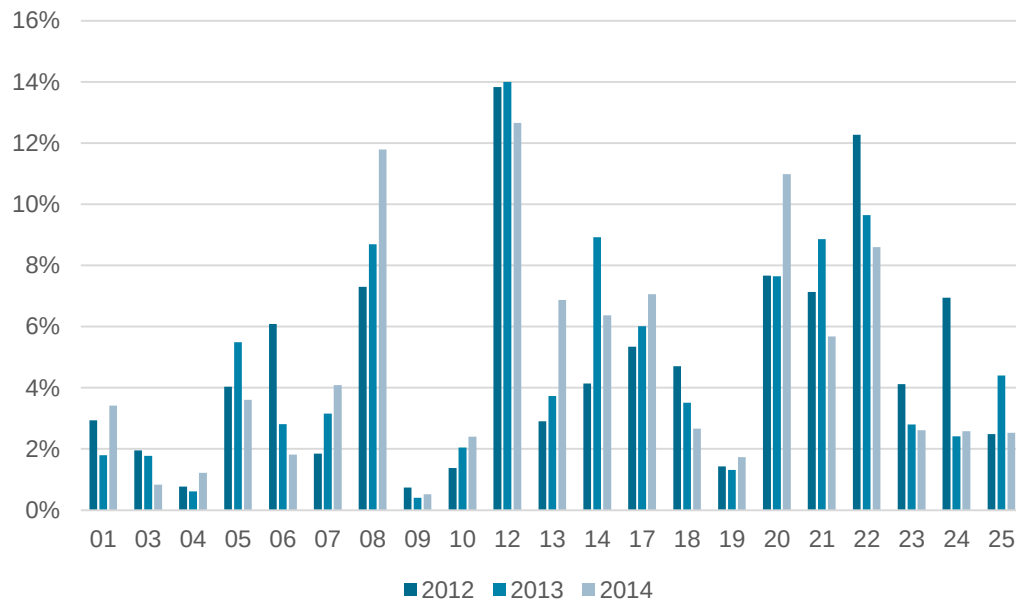
Figur 2.11: Svenskregistrerade lastbilers andel av fraktad godsmängd av jordbruks- och skogsbruksprodukter efter län där transporten startade. Fördelat efter inom kommunen, till andra kommuner i länet och till andra län. Procent. År 2014.
Anm. Se läns-koder i bilaga 3.

De två län där majoriteten av jordbruks- och skogsbruksprodukterna startade var Skåne och Västra Götalands län med andelar om 15 respektive 12 procent år 2014. Utvecklingen mellan åren 2012 och 2014 visar att från Västra Götaland fördubblades andelen mellan dessa år, till 12 procent. (Figur 2.12)



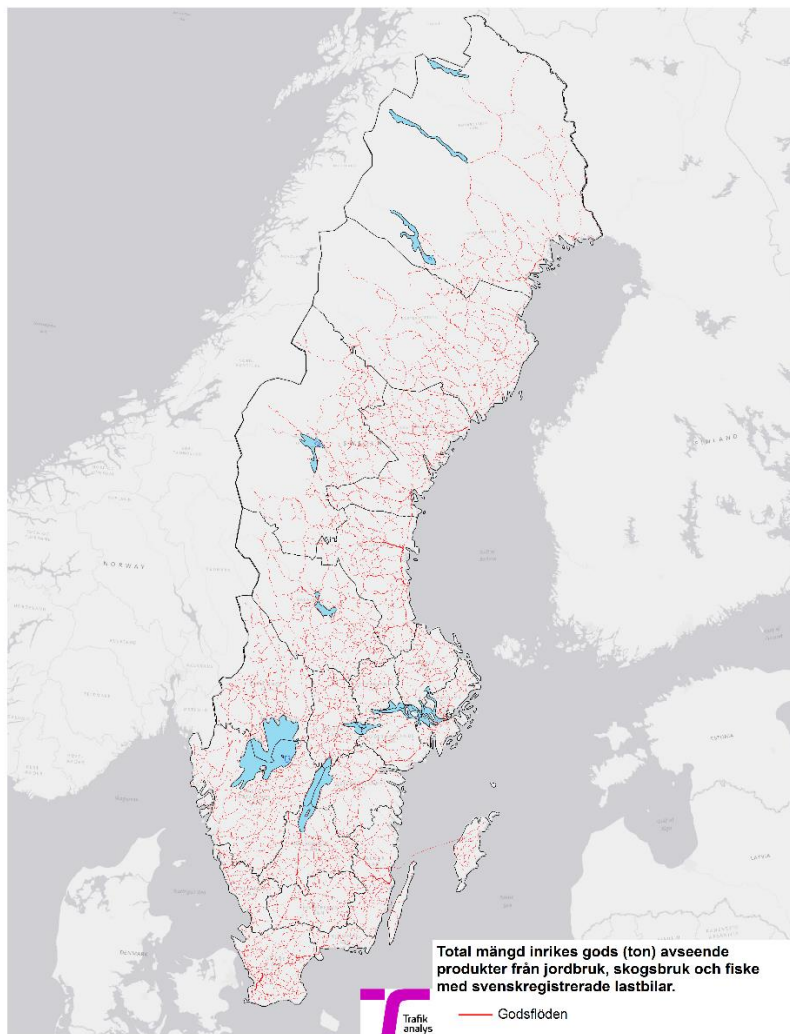
Figur 2.12: Svenskregistrerade lastbilers andel av fraktad godsmängd av jordbruks- och skogsbruksprodukter. Fördelat efter lastningslän. Procent. År 2014.
Anm. Se läns-koder i bilaga 3.

Lossningen av detta varuslag skedde främst i Skåne (13 procent) och i Kalmar (12 procent). Utvecklingen mellan 2012 och 2014 visar att godsmängderna som lossades i Kalmar län ökat med över 50 procent mellan dessa år. I både Västerbotten och Västernorrlands län lossades mindre gods.



Figur 2.13: Svenskregistrerade lastbilers andel av fraktad godsmängd av jordbruks- och skogsbruksprodukter. Fördelat efter lossningslän. Procent. År 2014.
Anm. Se länskoder i bilaga 3.

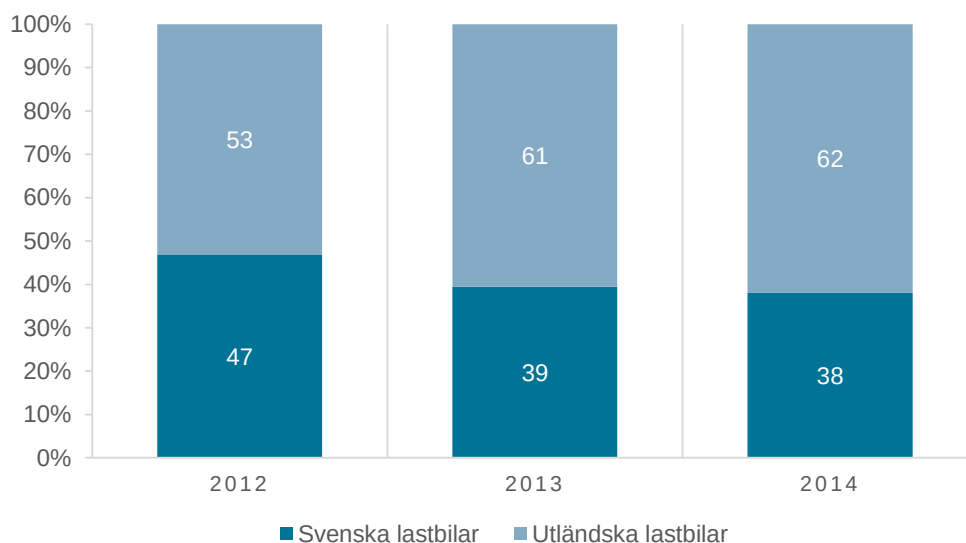
För att visualisera godsmängderna som fraktats inom Sverige har ett antagande om snabbaste färdväg från start till mål utifrån skyltad hastighet gjorts. De transporterade godsmängderna med svenskregistrerade lastbilar i inrikestrafiken är jämnt fördelade över Sveriges vägnät (Karta 2.1).



Karta 2.1: Svenskregistrerade tunga lastbilers transporter av produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske på vägnätet i Sverige, i inrikestrafiken, baserat på fraktad godsmängd i ton. Genomsnitt åren 2012-2014.
Anm. Ju tjockare linje desto mer gods fraktat på vägsträckan.

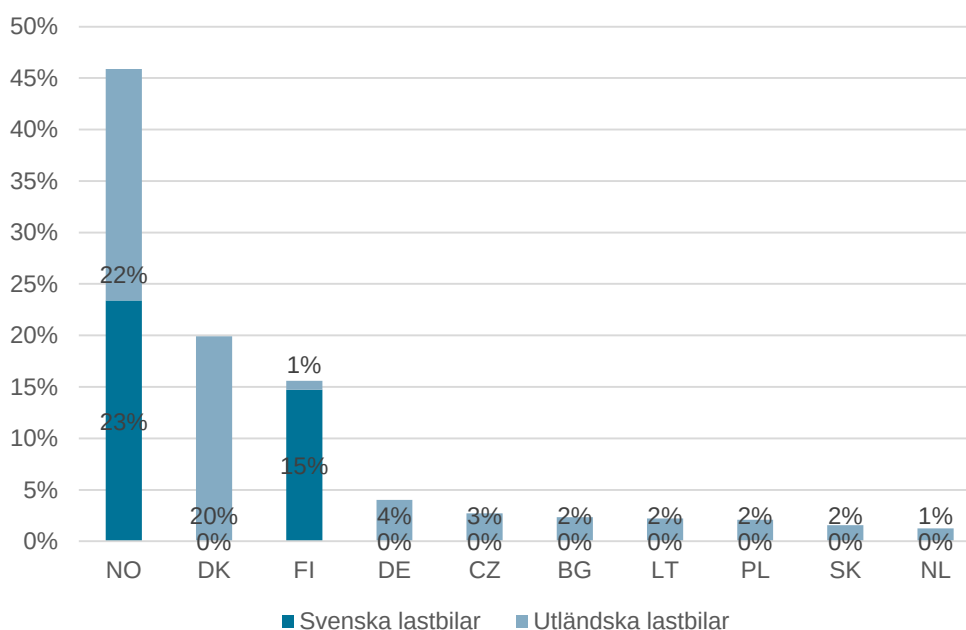
Transporter från Sverige till utlandet

Mängden jordbruks- och skogsbruksprodukter som fraktats till utlandet med tung lastbil har totalt sett minskat med drygt 40 procent mellan 2012 och 2014. Godset med de svenskregistrerade lastbilarna minskade med mer än hälften och godset med de utländska lastbilarna med drygt 30 procent. De utländska lastbilarnas marknadsandel av det fraktade godset har därmed ökat under dessa år, till en andel om 62 procent under 2014. (Figur 2.14)



Figur 2.14: Andel jordbruks- och skogsbruksprodukter som fraktats med utländska respektive svenskregistrerade lastbilar från Sverige till utlandet. Procent, år 2012-2014.

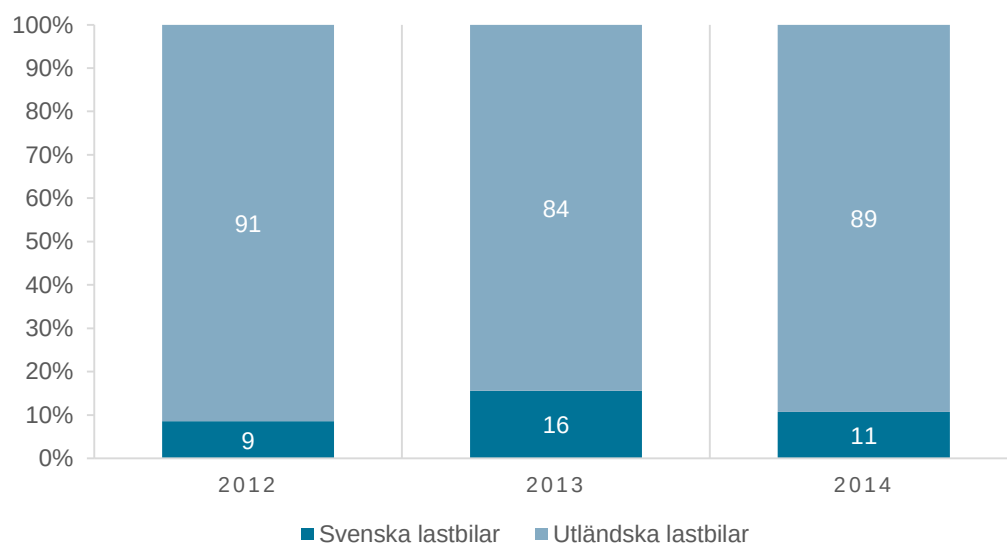
Norge, Danmark och Finland är de länder dit majoriteten av jordbruks- och skogsbruksprodukterna fraktas från Sverige. Till Norge transporterades allra störst godsmängder 2014 (drygt 20 procent) både av de svenskregistrerade och utländska lastbilarna. De svenska lastbilarna transporterade därefter högst andel till Finland (15 procent). De utländska lastbilarna fraktade en femtedel av godset till Danmark. (Figur 2.15)



Figur 2.15: Andel jordbruks- och skogsbruksprodukter som fraktats med utländska respektive svenskregistrerade lastbilar från Sverige till utlandet fördelat på lossningsland. Procent, år 2014.

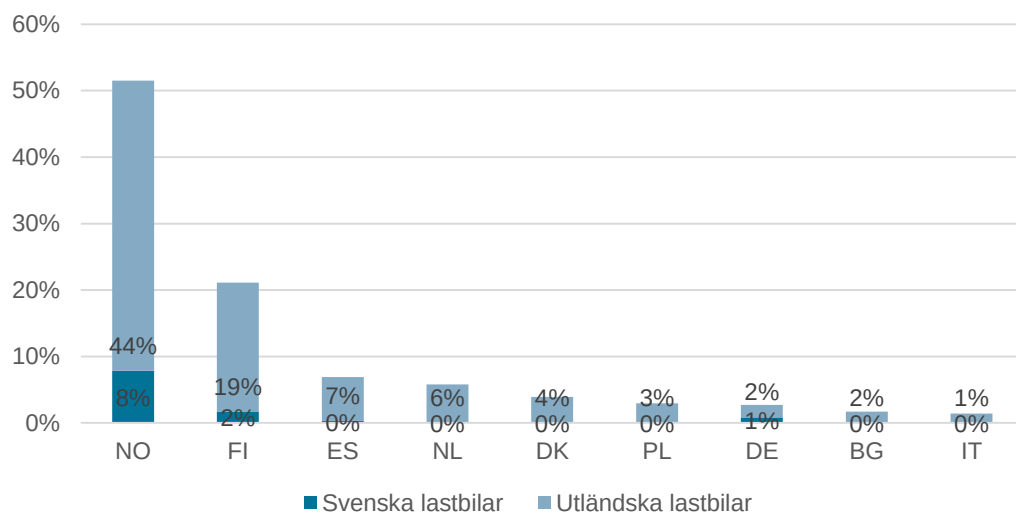
Transporter från utlandet till Sverige

Mängden jordbruks- och skogsbruksprodukter som fraktades med tung lastbil från utlandet till Sverige ökade totalt sett med 85 procent mellan 2012 och 2014. Godset med de svenskregistrerade lastbilarna mer än fördubblades mellan dessa år och godset med de utländska lastbilarna ökade med drygt 80 procent. Marknadsandelen dem emellan har dock varit relativt stabil under dessa år. De utländska lastbilarna stod för 89 procent av det fraktade godset under 2014. (Figur 2.16)



Figur 2.16: Andel jordbruks- och skogsbruksprodukter som fraktats med utländska respektive svenskregistrerade lastbilar från utlandet till Sverige. Procent, år 2012-2014.

Från utlandet fraktas jordbruks- och skogsbruksprodukterna främst från Norge, Finland och Estland. De utländska lastbilarna kör som tidigare nämnts majoriteten av godset i utrikes- trafiken, 44 procent kördes från Norge och 19 procent från Finland. De svenskregistrerade lastbilarna körde 8 procent från Norge och 2 procent från Finland. (Figur 2.17)



Figur 2.17: Andel jordbruks- och skogsbruksprodukter som fraktats med utländska respektive svenskregistrerade lastbilar från utlandet till Sverige fördelat efter lastningsland. Procent, år 2014.

3 Fraktad godsmängd av varugrupp (03) malm och andra produkter från utvinning

Mängden malm och andra produkter från utvinning till/från och inom Sverige uppgick till 172 miljoner ton inom ban, sjö och lastbilstrafiken år 2014, vilket motsvarade 27 procent av den totala godsmängden transporterad av dessa trafikslag.

Majoriteten, 126 miljoner ton, (eller 85 procent) fraktades med tunga lastbilar. De svensk-registrerade lastbilarna fraktade det mesta av detta gods i inrikestrafiken, varav jord, sten och sand dominerade (117 miljoner ton). Utrikestrafiken stod för en liten del av godsmängden varav de utlandsregistrerade lastbilarna fraktade det mesta. (Tabell 3.1)

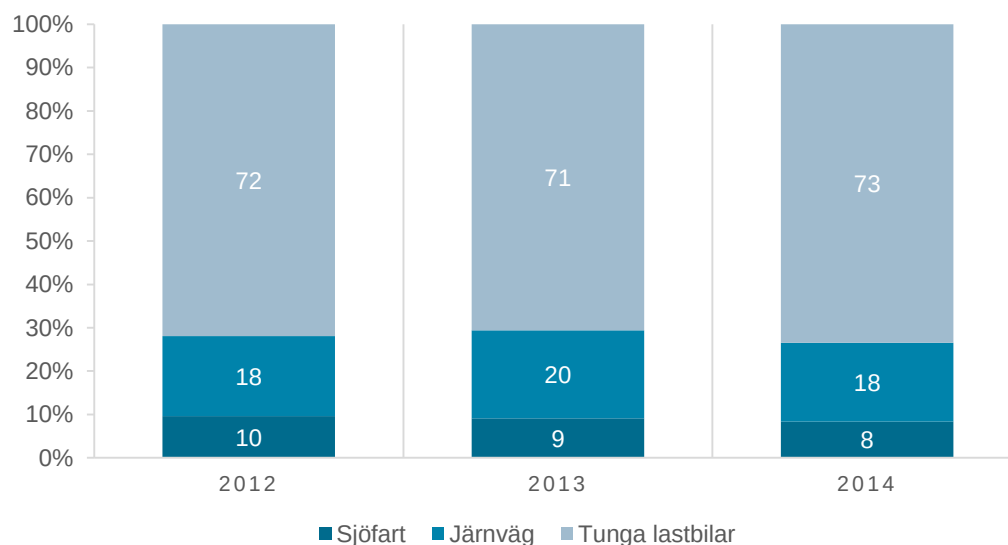
Inom sjöfarten fraktades totalt 14 miljoner ton av denna varugrupp under 2014, vilket motsvarade 10 procent av allt fraktat gods till sjöss. Det mesta av detta gods fraktades i utrikestrafiken. Från Sverige skeppades 7,4 miljoner ton vilket var nästan 50 procent mer jämfört med vad som fraktades med båt till Sverige av detta varuslag.

Mellan 2012 och 2014 ökade varugruppens gods med lastbil med 10 procent, mängden på järnvägen ökade med 6 procent medan mängden till sjöss minskade med 7 procent.

Tabell 3.1: Transporterad godsmängd av malm och andra produkter från utvinning med sjöfart, järnväg och lastbil. Fördelat efter inrikes- och utrikestrafik. 1 000-tal ton. År 2014.

Trafikslag	Inrikes transporter	Utrikes transporter			Summa
		Summa utrikes	Från Sverige	Till Sverige	
Sjöfart	1 895	12 460	7 423	5 037	14 355
Järnväg	-	-	-	-	31 290
Tunga lastbilar	125 816	437	258	179	126 253
<i>Varav svenskregistrerade</i>	125 767	50	40	10	125 817
<i>Varav utlandsregistrerade</i>	49	387	218	169	436

Andelen gods per trafikslag var stabil för respektive trafikslag under åren 2012 till 2014. Järnvägen stod för 18 procent av det transporterade godset i varugruppen, lastbilarna för 73 procent och sjöfarten för 8 procent under 2014. (Figur 3.1)



Figur 3.1: Andel transporterad godsmängd av malm och andra produkter från utvinning med sjöfart, järnväg och lastbil, fördelat efter trafikslag Procent. År 2012-2014.
Anm. både svenskregistrerade och utländska lastbilar ingår.

3.1 Malm och andra produkter från utvinning med sjöfart

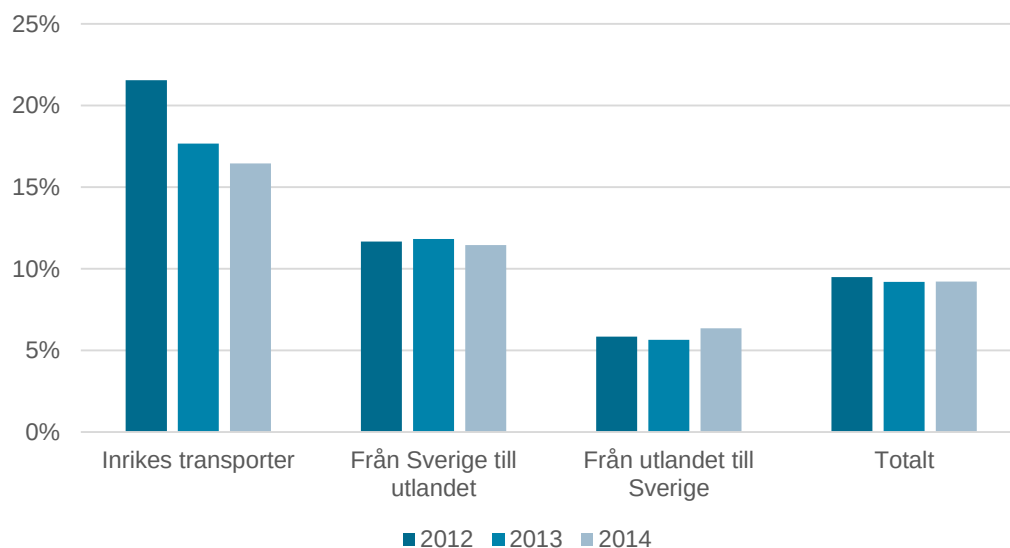
Mellan 2012 och 2014 minskade det inrikes fraktade godset av malm och andra produkter från utvinning med sjöfart, en minskning med 27 procent till 1 895 tusen ton. År 2012 uppmättes det högsta värdet av dessa tre år, då transporterades 2 584 tusen ton. Därefter minskade mängden både under 2013 och 2014. (Tabell 3.2)

Från Sverige till utlandet minskade godset med 8 procent mellan 2012 och 2014, minskningen skedde främst under 2013. Även till Sverige minskade den fraktade godsmängden under 2013, men ökade åter under 2014. Jämfört med 2012 var ökningen 7 procent.

Tabell 3.2: Transporterade produkter från malm och annan utvinning inom sjötrafiken fördelat efter till och från Sverige, inrikes samt totalt. 1 000-tals ton. År 2012-2014.

	2012	2013	2014
Inrikes transporter	2 584	2 111	1 895
Från Sverige till utlandet	8 095	7 446	7 423
Från utlandet till Sverige	4 704	4 275	5 037
Summa	15 383	13 832	14 355

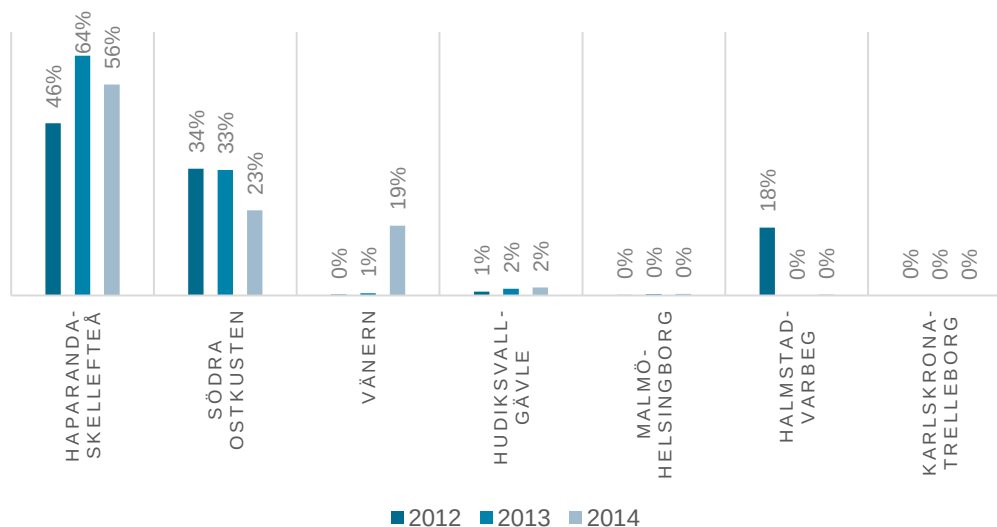
Under de tre åren 2012 till 2014 var den totala andelen fraktad malm och andra produkter från utvinning till sjöss stabil kring 9 procent. I inrikestrafiken minskade andelen från 22 procent till 16 procent mellan dessa år. Från utlandet till Sverige uppgick varugruppens andel till 6 procent av allt fraktat gods dessa år, till utlandet var andelen 11 procent. (Figur 3.2)



Figur 3.2: Andel fraktad godsmängd av malm och andra produkter från utvinning av total godsmängd med sjöfart. Fördelat efter inrikes, från Sverige till utlandet, från utlandet till Sverige och totalt. Procent. År 2012-2014.

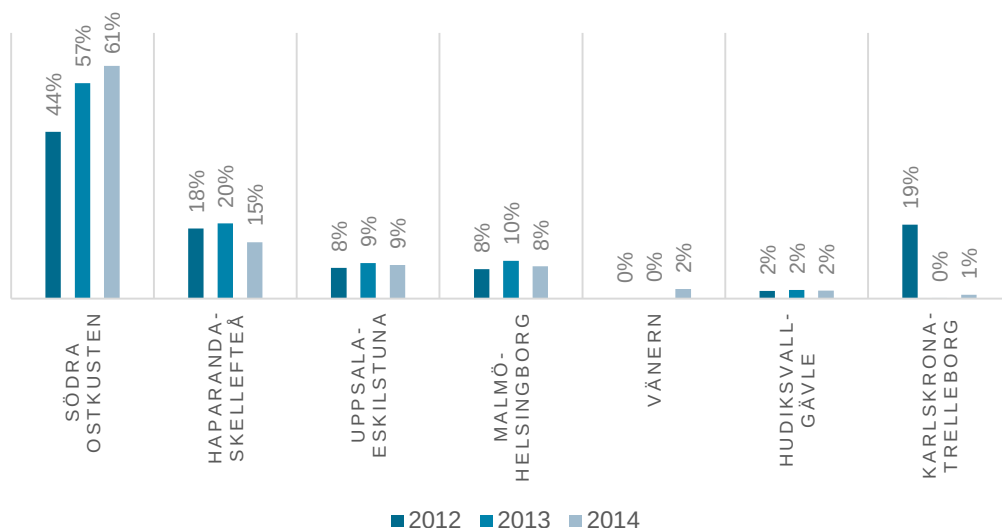
Inrikes transporter

Inrikestransporterna till sjöss med malm och andra produkter från utvinning utgick i stort sett enbart från tre geografiska områden under 2014, Haparanda-Skellefteå, Södra ostkusten och Väneren. Störst andel, 56 procent, lastades längs kustområdet Haparanda-Skellefteå. Vid Väneren ökade andelen lastade malmprodukter under 2014 till 19 procent från en i stort sett obefintlig hantering av denna varugrupp åren innan. (Figur 3.3)



Figur 3.3: Andel inrikes fraktad godsmängd av malm och andra produkter från utvinning av den totala godsmängden för varugruppen som transporterades mellan svenska hamnar. Fördelat efter geografiskt lastningsområde. Procent. År 2012-2014.

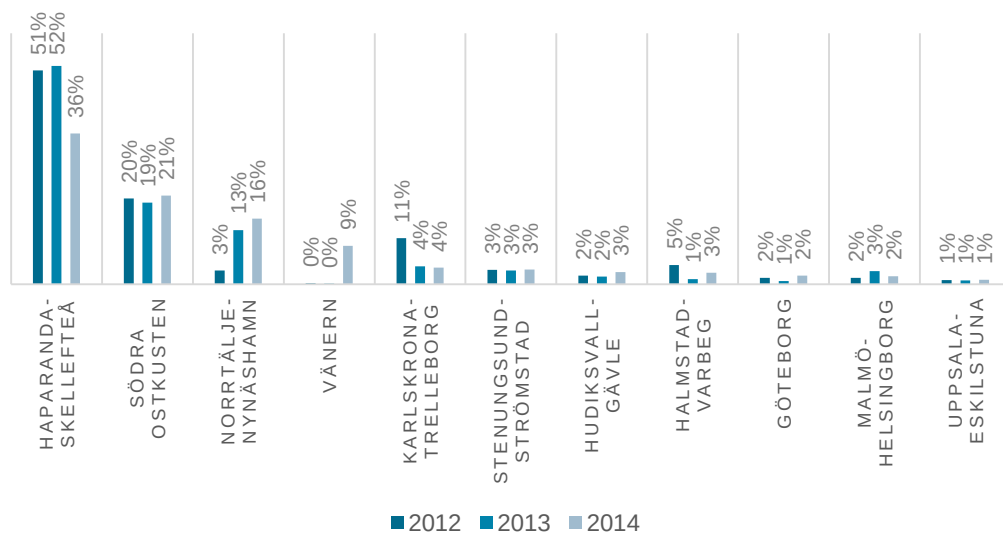
De geografiska områden där störst andel malm och andra produkter från utvinning i inrikestrafiken lossades under 2014 var Södra ostkusten och Haparanda – Skellefteå. Där lossades 61 respektive 15 procent av detta varuslag. (Figur 3.4)



Figur 3.4: Andel fraktad godsmängd av malm och andra produkter från utvinning av den totala godsmängden för varugruppen som transporterades inrikes mellan svenska hamnar fördelat efter geografiskt lossningsområde. År 2012-2014.

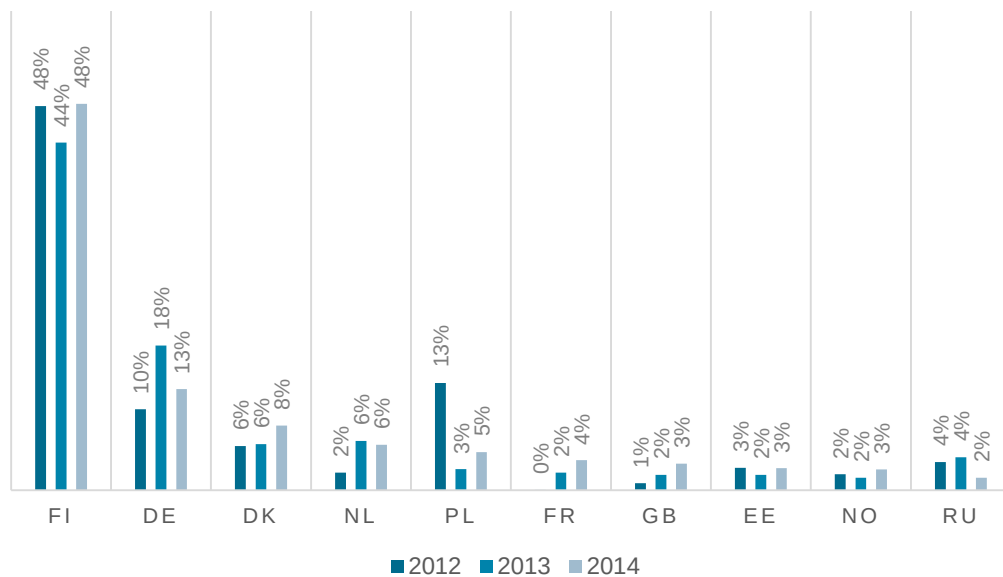
Transporter från Sverige till utlandet

Av den malm och andra produkter från utvinning som fraktades från Sverige till utlandet lastades de största godsmängderna vid fyra geografiska områden, där Haparanda - Skellefteå stod för störst andel, 36 procent. Vid Södra ostkusten lastades 21 procent och vid Norrtälje-Nynäshamn lastades 16 procent av godset för vidare sjötransport till utlandet. Vid Vänern lastades 9 procent, där har det inte tidigare år lastats några större mängder av detta varuslag till utlandet. (Figur 3.5)



Figur 3.5: Andel fraktad godsmängd av malm och andra produkter från utvinning av den totala godsmängden för varugruppen som transporterades utrikes, från Sverige till utlandet fördelat efter geografiskt lastningsområde. År 2012-2014.

Till Finland fraktades störst andel malm och andra produkter från utvinning till sjöss från Sverige (48 procent). Till Tyskland och Danmark fraktades 13 respektive 8 procent. I många länder lossades mindre mängder gods av detta varuslag. (Figur 3.6)

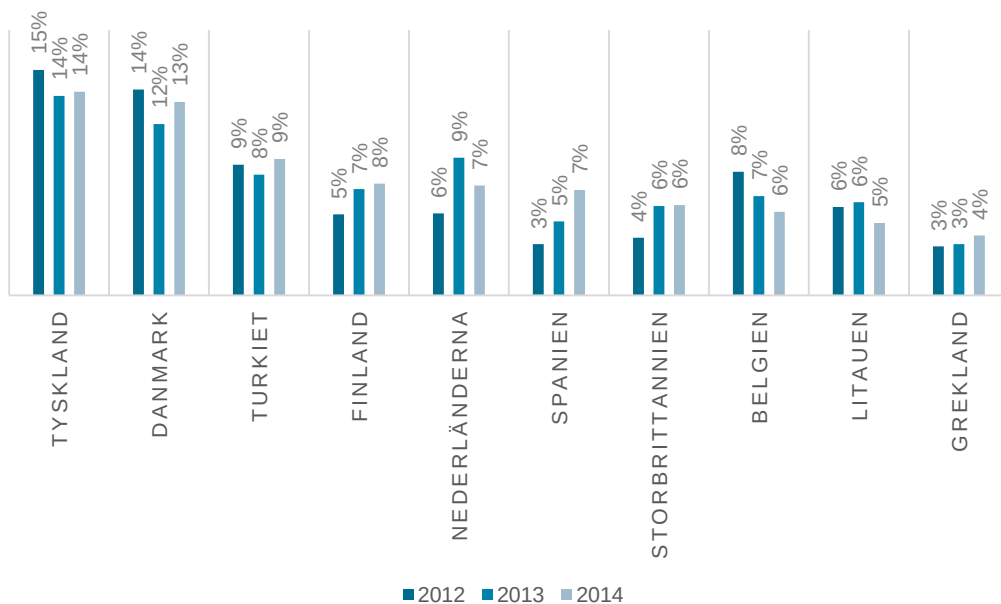


Figur 3.6: Andel fraktad godsmängd av malm och andra produkter av utvinning av total godsmängd för varugruppen från Sverige till utlandet. Fördelat efter lossningshamnens land. År 2012-2014.

Transporter från utlandet till Sverige

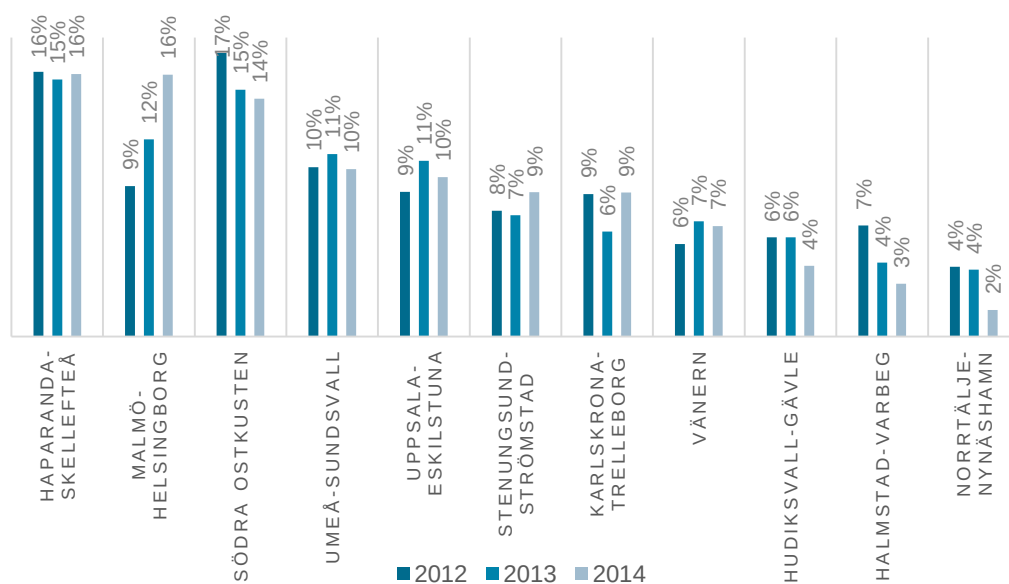
Av det gods i varugruppen malm och andra produkter från utvinning som skeppades från utlandet till Sverige lastades 14 procent i Tyskland. Från Danmark skeppades 13 procent och från Turkiet 9 procent. (Figur 3.7)

Nästan hälften av allt malm och andra produkter från utvinning som skeppades från Sverige lossades i Finland. Mindre andelar skeppades till ett stort antal länder. Det gods som skeppades till Sverige kännetecknas av att ha lastats i många olika länder bland annat Tyskland, Danmark och Turkiet.



Figur 3.7: Andel fraktad godsmängd av malm och andra produkter från utvinning av total godsmängden för varugruppen från utlandet till Sverige. Fördelat efter lastningshamnens land. År 2012-2014.

Av den malm och andra produkter från utvinning som transporterades från utlandet till Sverige lossades lika mycket längs kustområdet vid Haparanda – Skellefteå, och Malmö – Helsingborg, 16 procent. Vid Södra ostkusten lossades 14 procent. Andelarna för det mottagna godset i denna varugrupp har varit relativt stabilt per kustområde över åren. (Figur 3.8)



Figur 3.8: Andel fraktad malm och andra produkter från utvinning av total godsmängd av varugruppen från utlandet till Sverige. Fördelat efter geografiskt lossningsområde i Sverige. År 2012-2014.

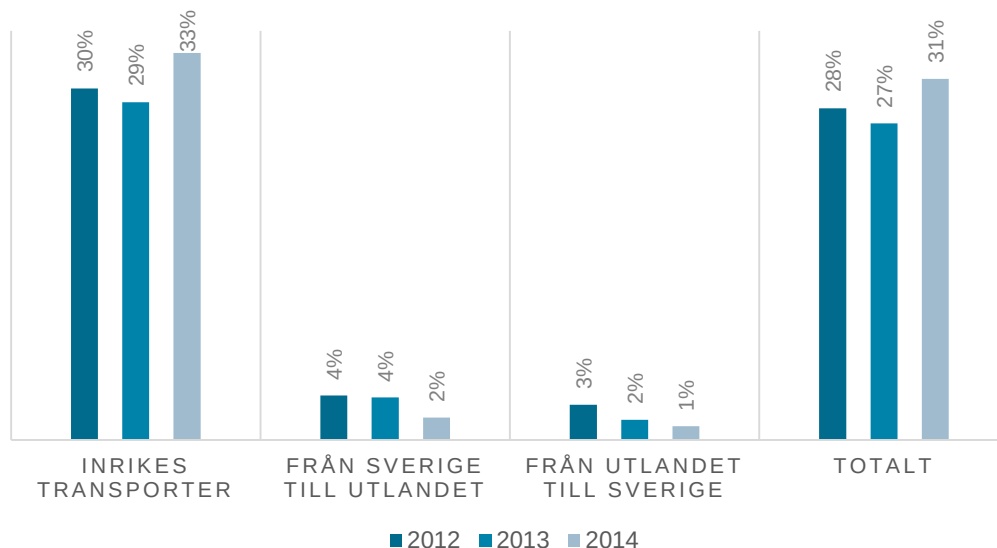
3.2 Malm och andra produkter från utvinning med lastbil

De svensk- och utlandsregistrerade lastbilarna fraktade närmare 126 miljoner ton malm och andra produkter från utvinning under 2014. I stort sett allt detta gods fraktades i inrikestrafik med svenskregistrerade lastbilar (Tabell 3.3). Den förhållandevis lilla godsmängd som transporterades i utrikestrafiken gick till största del med utländska lastbilar.

Tabell 3.3: Transporterad godsmängd av malm och andra produkter från utvinning av tunga svenskregistrerade och utländska lastbilar, 1 000-tal ton. År 2012-2014.

	2012	2013	2014
Inrikes transporter	113 887	106 248	125 816
Från Sverige till utlandet	483	471	258
Från utlandet till Sverige	396	248	179
Totalt	114 766	106 967	126 253

Av allt gods som transporterades med lastbil till, från och inom Sverige utgjorde varugruppen malm och andra produkter från utvinning 31 procent 2014. Figur 3.9 visar tydligt hur dominerande inrikestransporterna är för detta varuslag. Godset till och från utlandet utgjorde några få procent av allt gods som fraktades med lastbil. Dessa andelar har varit relativt stabila under åren 2012-2014.



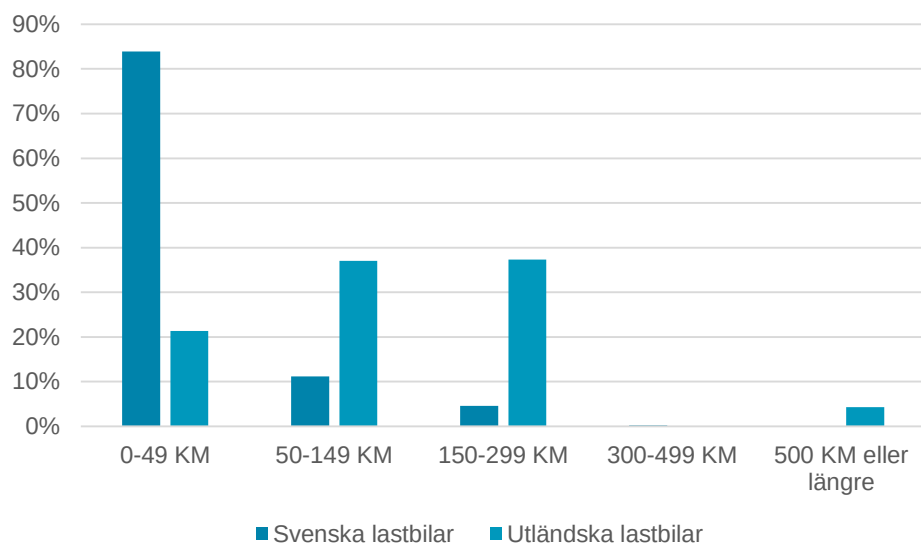
Figur 3.9: Andel malm och andra produkter från utvinning av all transporterad godsmängd med tung lastbil till, från och inom Sverige. Procent. År 2012-2014.

Anm. både utländska och svenskregistrerade lastbilar ingår.

Inrikes transporter

De svenskregistrerade lastbilarna dominerar inrikestransporterna av malm och andra produkter från utvinning (de utländska lastbilarna transporterade enbart 49 tusen ton av de totalt 126 miljoner ton av varugruppen som fraktades med lastbil). När det gäller genomsnittligt transporterad godsmängd per transport tenderar de utländska lastbilarna att frakta mer, 24 ton per transport jämfört med de svenskregistrerade lastbilarnas genomsnitt på 20 ton under 2014.

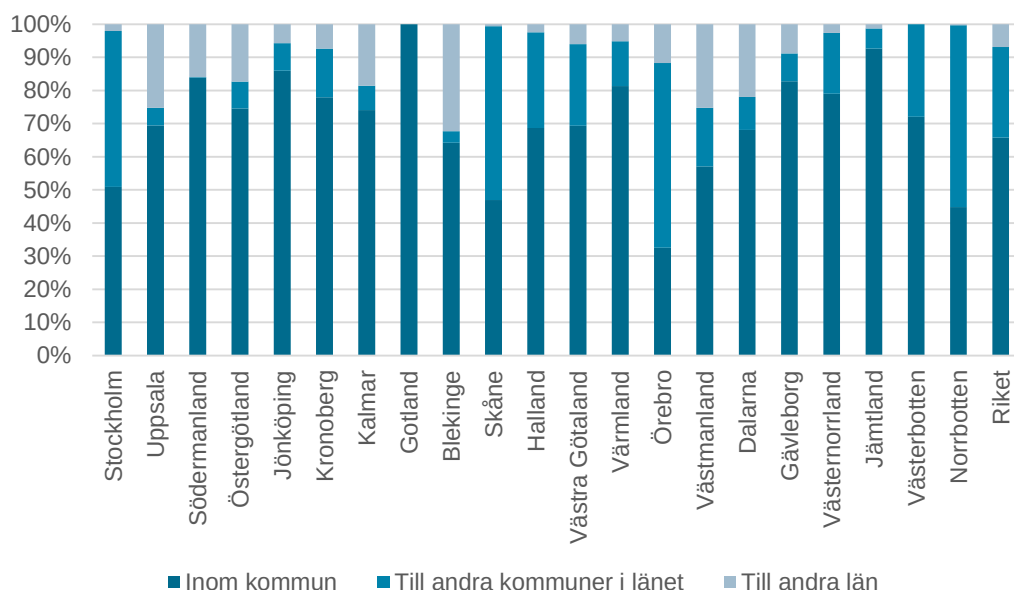
Andelen godsmängd fördelat efter körsträcka i inrikestrafiken visar en stor skillnad mellan de utländska och svenskregistrerade lastbilarna under 2014. De utländska lastbilarna tenderade att köra högre andel gods i längre sträckor än de svenska, de fraktade 37 procent vardera av varu-slaget i intervallen mellan 50-149 km och 150-299 km. I intervallet 0-49 km fraktade de 21 procent av godsmängden. De svenska lastbilarna fraktade över 80 procent av godset på sträckor kortare än 50 km. (Figur 3.10)



Figur 3.10: Andel fraktad godsmängd av malm och andra produkter från utvinning med lastbil inom Sverige. Fördelat efter körsträcka i km. Procent. År 2014.

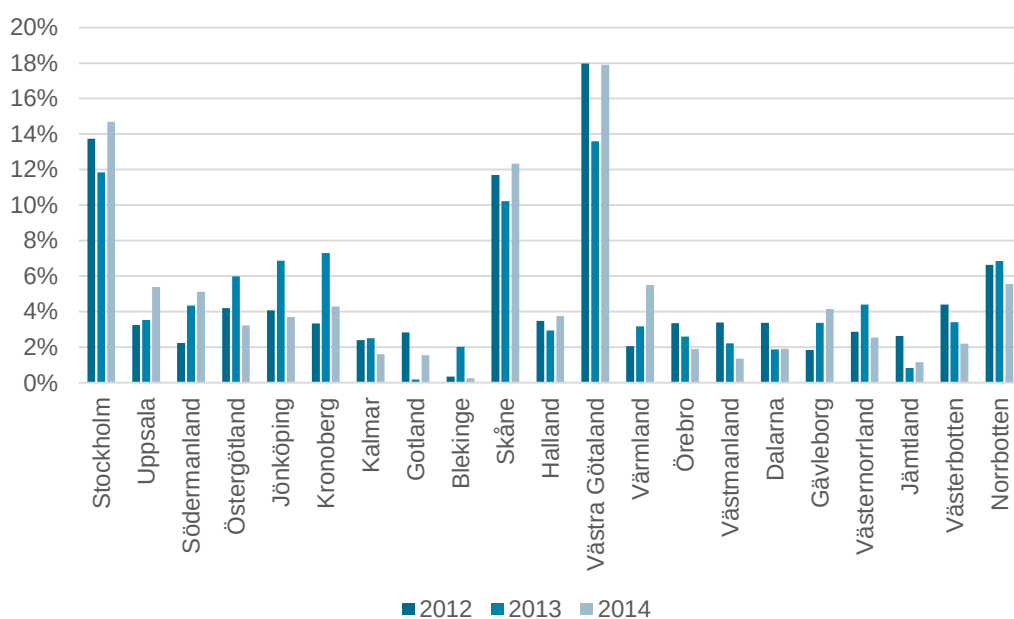
Regionala transporter av malm och andra produkter från utvinning med svenskregistrerade lastbilar

De svenskregistrerade lastbilarna fraktade 66 procent av malmen och andra produkter från utvinning inom samma kommun som de startade, 27 procent gick till andra kommuner inom samma län och 7 procent till andra län. De transporter som startade inom Blekinge och Uppsala län fraktade störst godsmängd till andra län, 32 respektive 25 procent. Av de transporter som startade i Jämtlands län transporterades 93 procent av varugruppen till en lossningsplats inom samma kommun. (Figur 3.11)

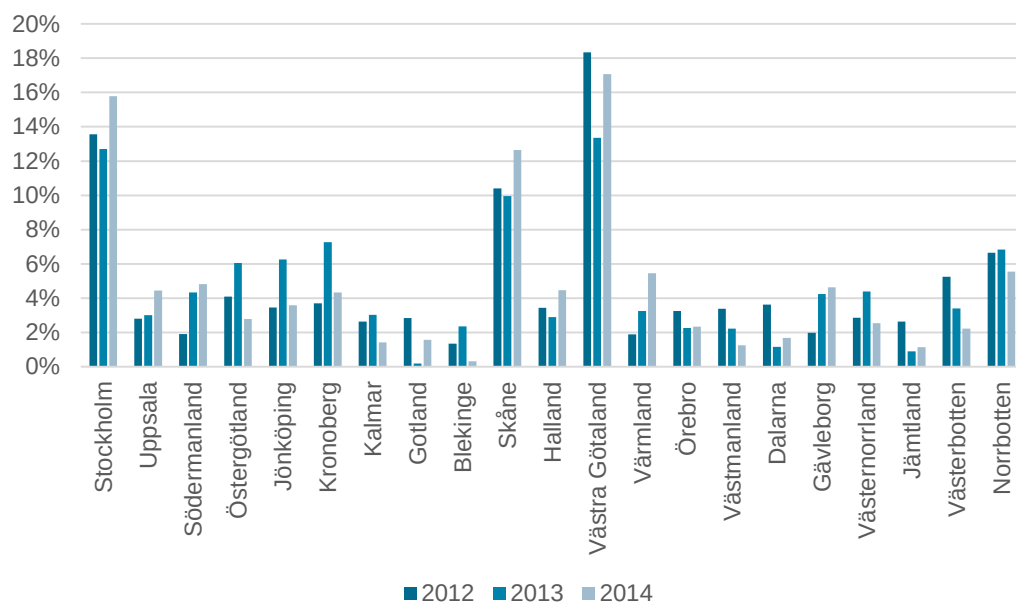


Figur 3.11: Andel av de svenskregistrerade lastbilarnas transporterade godsmängder av malm och andra produkter från utvinning inom kommunen, till andra kommuner i länet och till andra län efter det län där transporten startade. Procent. År 2014.

Majoriteten av malmen och andra produkter från utvinning som fraktades med svensk-registrerade lastbilar både lastades och lossades i Västra Götalands län. I Stockholms län lastades och lossades 18 respektive 17 procent år 2014. I Västra Götalands län 15 respektive 16 procent. Utvecklingen mellan år 2012 och 2014 visar att godsmängderna har varit förhållandevis stabila mellan åren, med viss variation inom länen. (Figur 3.12 och Figur 3.13)



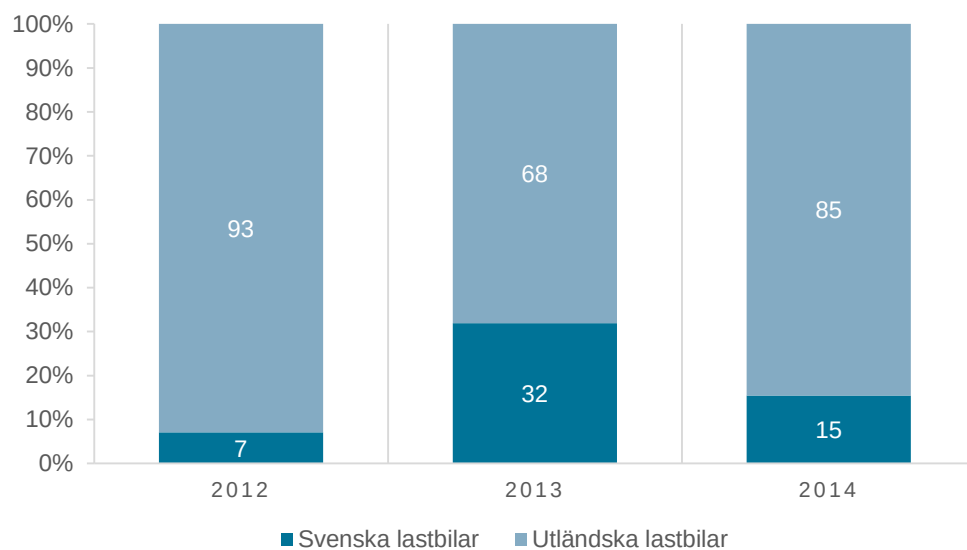
Figur 3.12: Andel av de svenskregistrerade lastbilarnas transporterade godsmängder av malm och andra produkter av utvinning efter lastningslän. Procent per län. År 2012-2014.



Figur 3.13: Andel av de svenskregistrerade lastbilarnas transporterade godsmängder av malm och andra produkter av utvinning efter lossningslän. Procent per län. År 2012-2014.

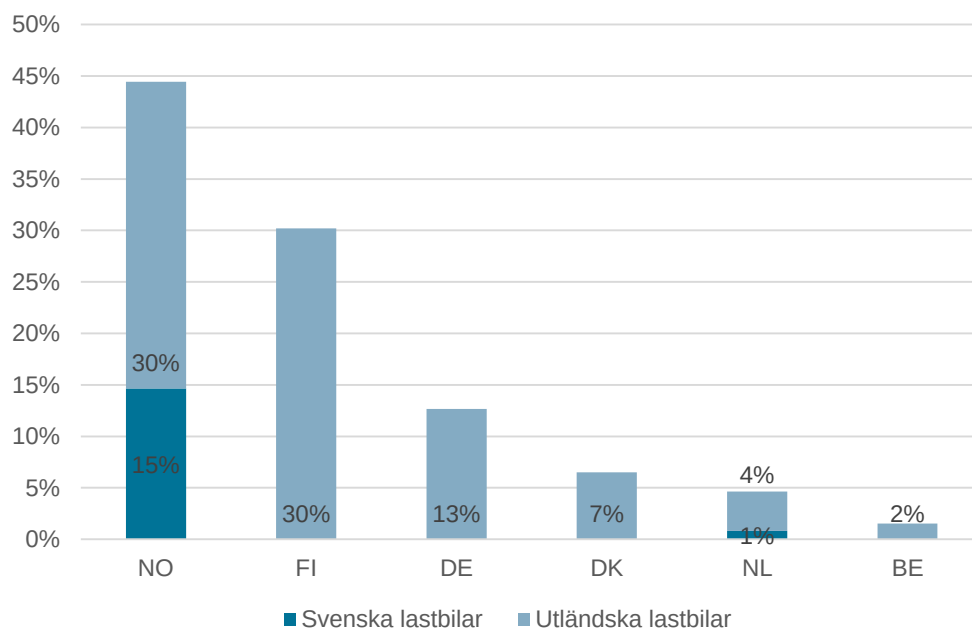
Transporter från Sverige till utlandet

Mängden malm och andra produkter från utvinning som fraktades till utlandet har nära halverats mellan 2012 och 2014. Godsmängden med de svenskregistrerade lastbilarna var låg men ökade något mellan dessa år, medan godset med de utländska lastbilarna från Sverige minskade med hälften. De utländska lastbilarnas marknadsandel av det fraktade godset har varierat under dessa år, till en andel om 85 procent under 2014. (Figur 3.14)



Figur 3.14: Andel malm och andra produkter från utvinning som fraktats med utländska respektive svenskregistrerade lastbilar från Sverige till utlandet. Procent, år 2012-2014.

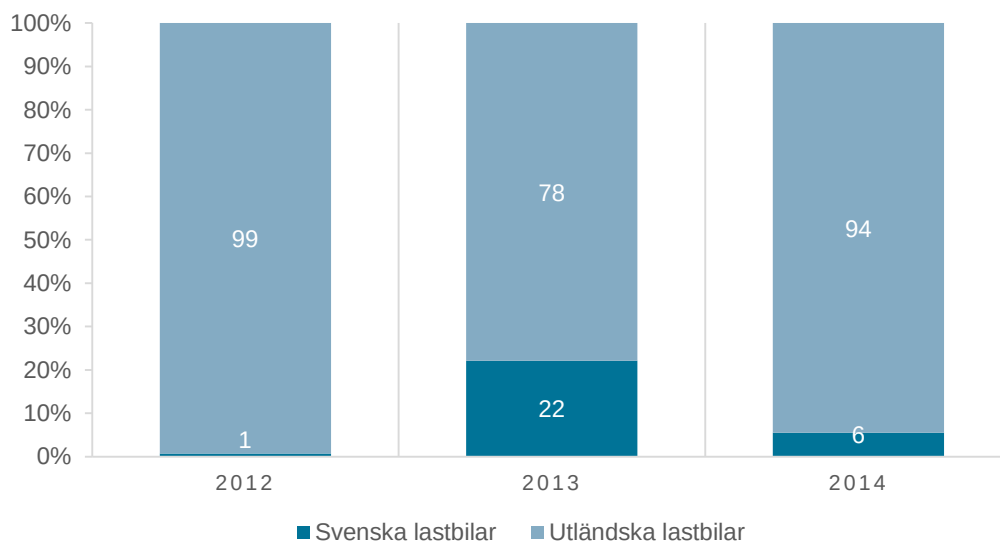
Till Norge, Finland och Tyskland fraktades majoriteten av malmen och andra produkter från utvinning från Sverige. Till Norge transporterades högst andelar (45 procent), varav 15 procent kördes av de svenskregistrerade lastbilarna. (Figur 3.15)



Figur 3.15: Andel malm och andra produkter från utvinning som fraktats med utländska respektive svenskregistrerade lastbilar från Sverige till utlandet fördelat på lossningsland. Procent, år 2014.

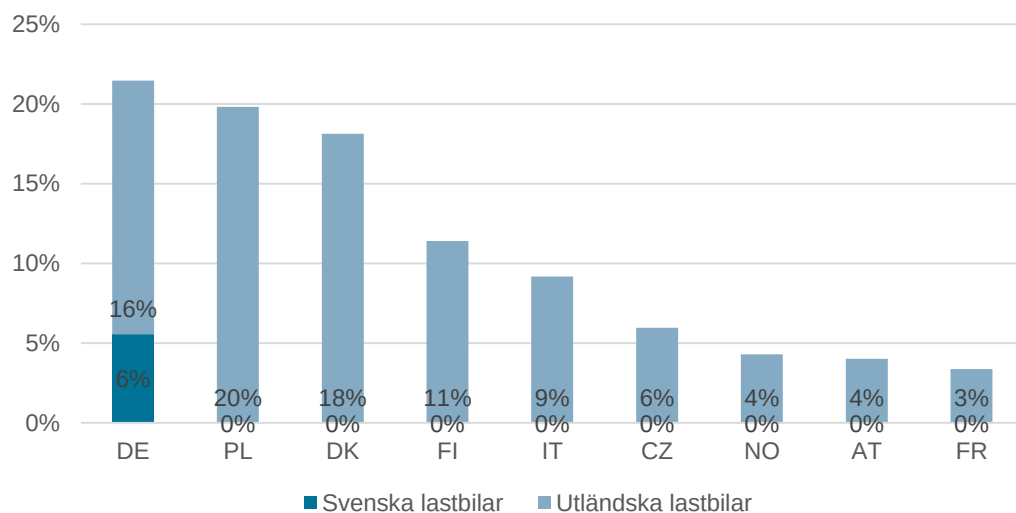
Transporter från utlandet till Sverige

Mängden malm och andra produkter från utvinning som fraktades med lastbil från utlandet till Sverige har totalt sett minskat med 55 procent mellan 2012 och 2014, till 179 tusen ton. Godsmängden med de svenskregistrerade lastbilarna ökade och var tre gånger så höga under 2014 jämfört med 2012, från 3 till 10 tusen ton. De utländska lastbilarna körde 57 procent mindre gods, totalt 169 tusen ton år 2014. Marknadsandelarna dem emellan har därmed varierat kraftigt mellan åren. (Figur 3.16)



Figur 3.16: Andel malm och andra produkter från utvinning som fraktats med utländska respektive svenskregistrerade lastbilar från utlandet till Sverige. Procent, år 2012-2014.

Till Sverige kommer den största godsmängden av malm och andra produkter från utvinning med transporter från Tyskland, Polen och Danmark. De utländska lastbilarna kör som tidigare nämnts majoriteten av godset i utrikestrafiken. De svenskregistrerade lastbilarna fraktade 6 procent från Tyskland. (Figur 3.17)



Figur 3.17: Andel malm och andra produkter från utvinning som fraktats med utländska respektive svenskregistrerade lastbilar från utlandet till Sverige fördelat på lastningsland. Procent, år 2014.

4 Fraktad godsmängd av varugrupp (04) livsmedel, drycker och tobak

Mängden fraktade livsmedel, drycker och tobak i inrikes- och utrikestrafiken utgjorde 5 procent (31 miljoner ton) av all transporterad godsmängd med sjöfart, järnväg och tung lastbil år 2014.

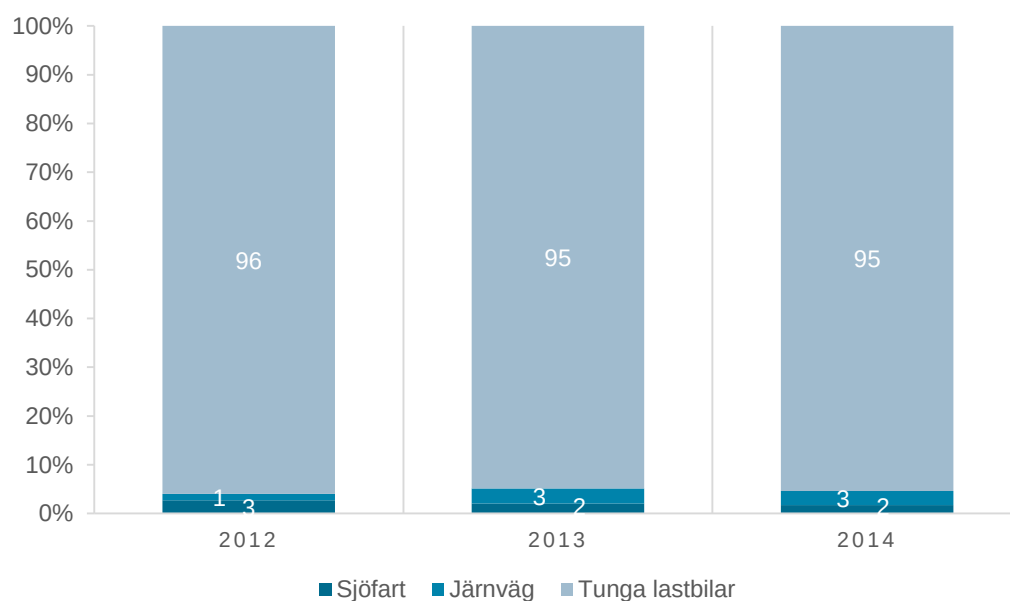
Inom sjöfarten fraktades totalt 539 tusen ton livsmedel, drycker och tobak under 2014, vilket utgjorde en liten del (0,5 procent) av allt fraktat gods till sjöss. Det mesta av godset fraktades i utrikestrafiken, till Sverige skeppades nio gånger så mycket gods som det skeppades från Sverige.

De tunga lastbilarna fraktade nästan 30 miljoner ton (95 procent) av detta varuslag 2014. De svenskregistrerade lastbilarna fraktade majoriteten av detta i inrikestrafiken. I utrikestrafiken dominerade de utländska lastbilarna. (Tabell 4.1)

Tabell 4.1: Transporterad godsmängd av livsmedel, drycker och tobak med sjöfart, järnväg och lastbil, inrikes- och utrikestrafik. 1 000-tal ton. År 2014.

Trafikslag	Inrikes transporter	Utrikes transporter			Summa
		Summa utrikes	Från Sverige	Till Sverige	
Sjöfart	44	495	83	412	539
Järnväg	-	-	-	-	908
Tunga lastbilar	27 350	2 466	1 193	1 272	29 816
<i>Varav svenskregistrerade</i>	27 184	293	200	93	27 478
<i>Varav utlandsregistrerade</i>	166	2 173	993	1 179	2 338

Den fraktade godsmängden av livsmedel, drycker och tobak, i både inrikes- och utrikes- trafik, ökade med 22 procent mellan åren 2012 till 2014. Både godset på lastbil och järnväg ökade mellan dessa år, 160 procent respektive 21 procents ökning. Inom sjöfarten minskade däremot godsmängden med 22 procent. Eftersom lastbilstransporterna fraktar den största mängden gods, är andelarna per trafikslag trots inbördes förändringar stabil över åren. Järnvägen stod för 3 procent och sjöfarten för 2 procent. (Figur 4.1)



Figur 4.1: Andel transporterad godsmängd av livsmedel, drycker och tobak med sjöfart, järnväg och tunga lastbilar. Procent. År 2012-2014.
Anm. både svenskregistrerade och utländska lastbilar ingår.

4.1 Livsmedel, drycker och tobak med sjöfart

Andelen fraktade livsmedel, drycker och tobak utgjorde en väldigt liten del av allt gods som fraktades med sjöfarten 2014, (0,5 procent) både för inrikes- och utrikestransporterna.

Mellan 2012 och 2014 har den inrikes fraktade godsmängden av livsmedel, drycker och tobak med sjöfart ökat kraftigt, men från en väldigt låg nivå. År 2012 transporterades 4 000 ton av detta varuslag i inrikestrafiken. Mängden gods ökade därefter till 28 000 ton under 2013, till 44 000 ton år 2014.

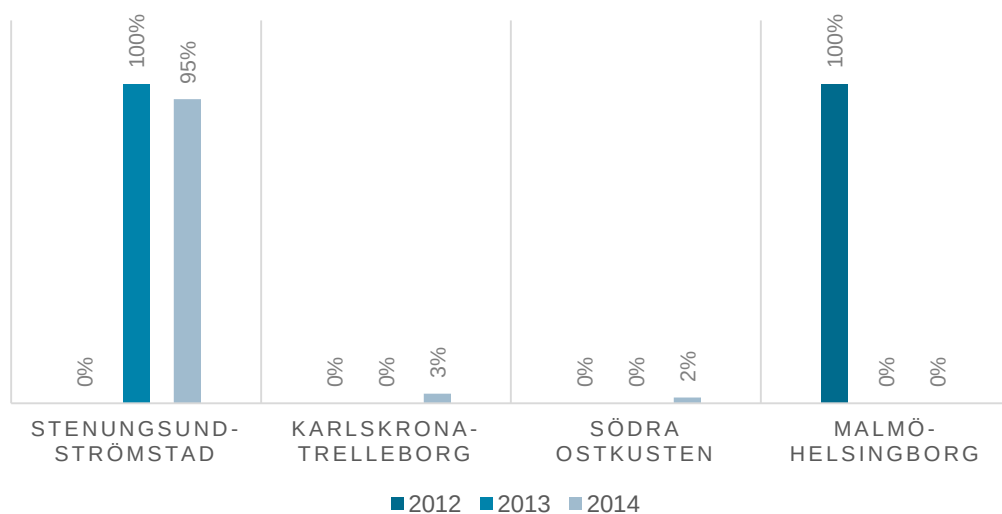
Från Sverige till utlandet minskade den fraktade godsmängden kraftigt, med mer än hälften jämfört med 2012. Från utlandet till Sverige minskade godset med 18 procent mellan 2012 och 2014, från 501 tusen ton till 412 tusen ton. (Tabell 4.2)

Tabell 4.2: Transporterade produkter av livsmedel, drycker och tobak inom sjötrafiken fördelat efter till och från Sverige, inrikes samt totalt. 1 000-tals ton. År 2012-2014.

	2012	2013	2014
Inrikes transporter	4	28	44
Från Sverige till utlandet	190	72	83
Från utlandet till Sverige	501	458	412
Summa	694	559	539

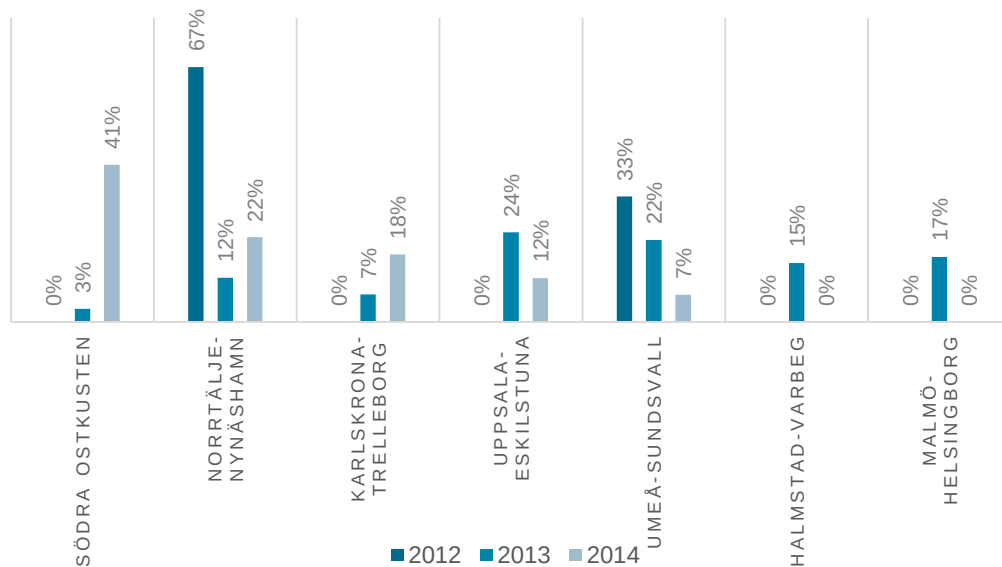
Inrikes transporter

Längs Stenungsund-Strömstad kustområde lastades nästan allt gods (95 procent) av varugruppen som skeppades i inrikestrafiken 2014. Det var en flytt från Malmö – Helsingborgsområdet, som under 2012 var lastningsområde för i stort sett alla sjötransporter för detta varuslag. (Figur 4.2)



Figur 4.2: Andel fraktad godsmängd av livsmedel, drycker och tobak av den totala godsmängden för varugruppen som transporterades inrikes mellan svenska hamnar. Fördelat efter geografiskt lastningsområde. Procent. År 2012-2014.

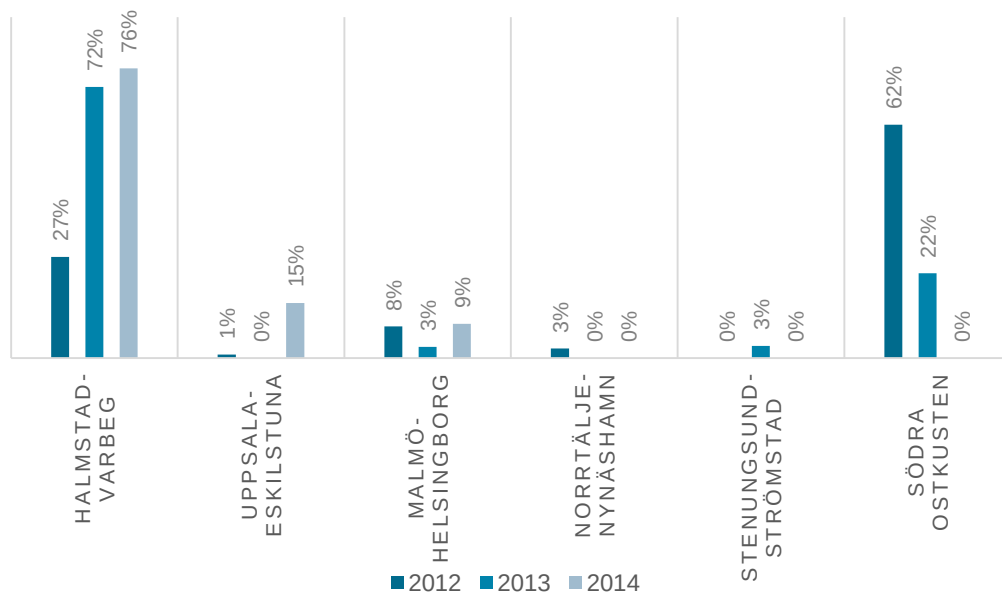
De kustområden där störst andel livsmedel, drycker och tobak lossades i inrikestrafiken var Södra ostkusten och Norrtälje - Nynäshamn. Där lossades 41 respektive 22 procent av dessa produkter under 2014. Andelarna har varierat kraftigt mellan kustområdena respektive år. (Figur 4.3)



Figur 4.3: Andel fraktad godsmängd av livsmedel, drycker och tobak av den totala godsmängden för varugruppen som transporterades inrikes mellan svenska hamnar fördelat efter geografiskt lossningsområde. År 2012-2014.

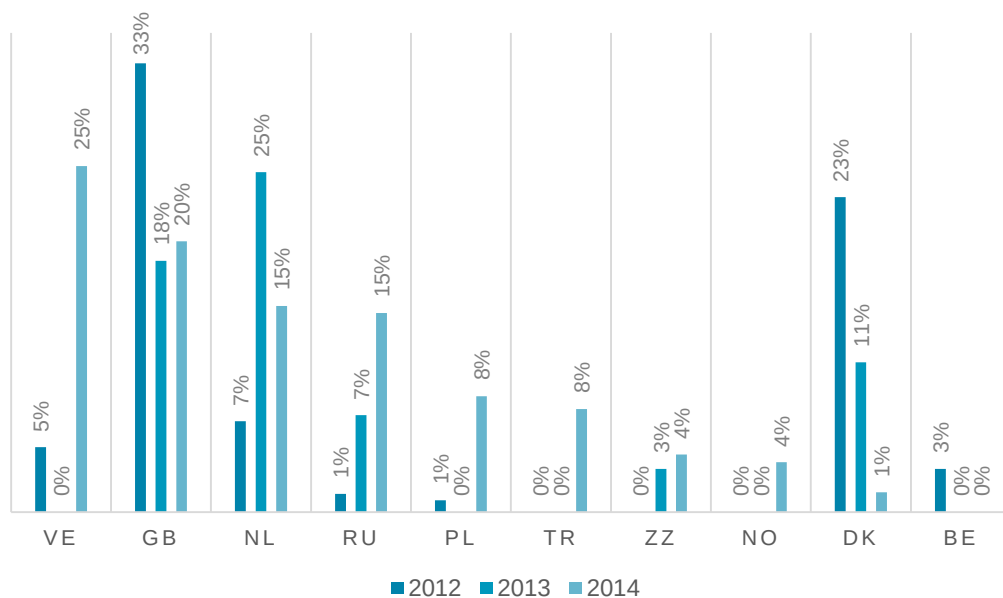
Transporter från Sverige till utlandet

Från Sverige skeppades 83 000 ton livsmedel, drycker och tobak under 2014, nästan dubbelt så mycket som hanterades i inrikestrafiken. Av detta lastades 76 procent längs Halmstad - Varbergs kustområde. Från Uppsala - Eskilstuna utgick 15 procent. (Figur 4.4)



Figur 4.4: Andel fraktad godsmängd av livsmedel, drycker och tobak av den totala godsmängden för varugruppen som transporterades utrikes, från Sverige till utlandet fördelat efter geografiskt lastningsområde. År 2012-2014.

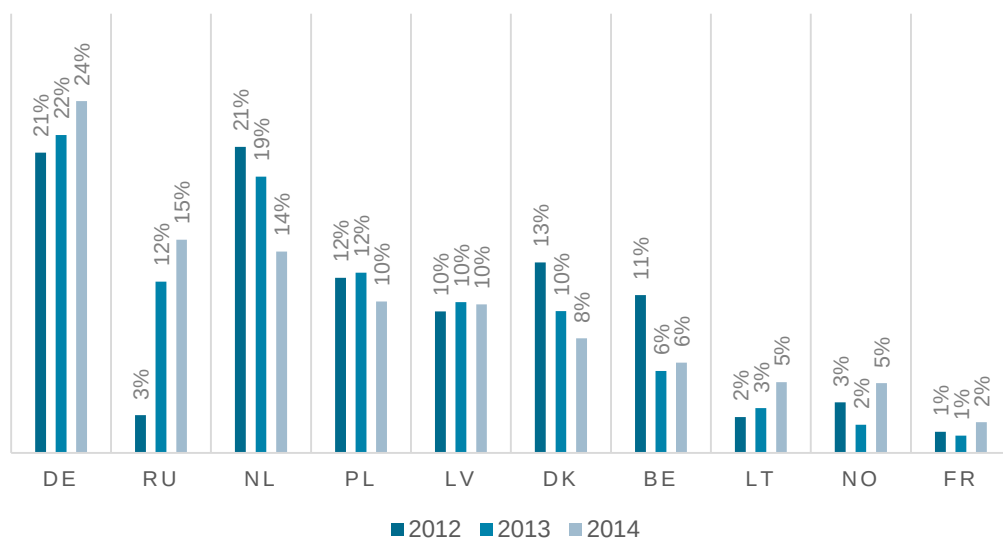
Till Venezuela fraktades den största andelen av varugruppen från Sverige (25 procent). Till Storbritannien, Holland och Ryssland fraktades 20,15 respektive 15 procent vardera av dessa produkter. (Figur 4.5)



Figur 4.5: Andel fraktad godsmängd av livsmedel, drycker och tobak av den totala godsmängden för varugruppen som transporterades från Sverige till utlandet. Fördelat efter lossningshamnens land. År 2012-2014.

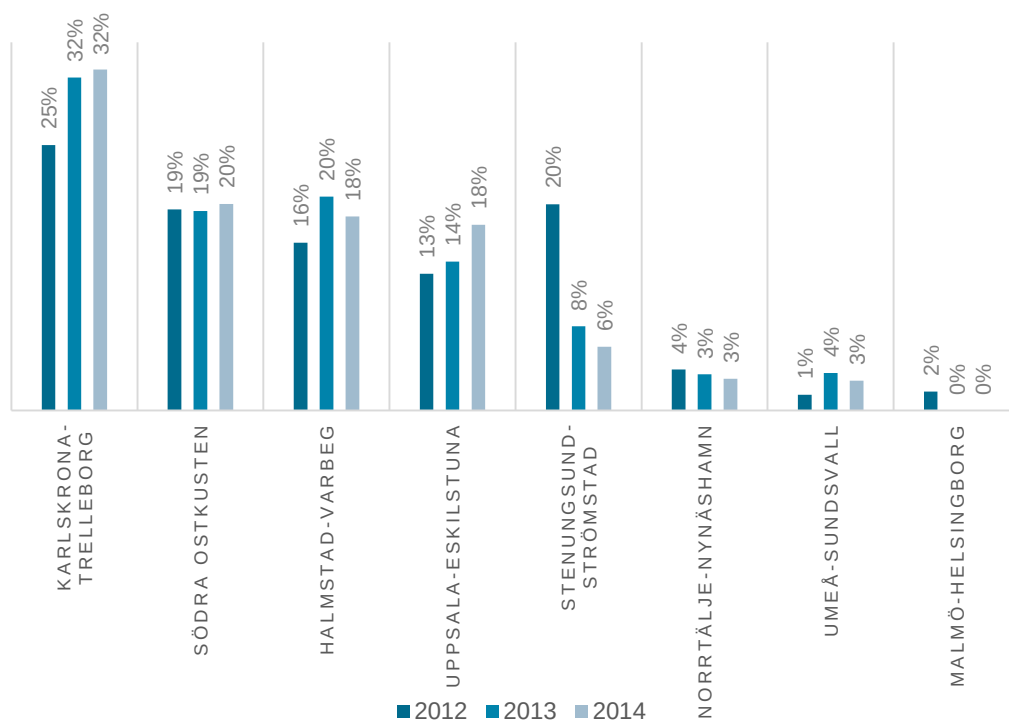
Transporter från utlandet till Sverige

Till Sverige skeppades 412 000 ton livsmedel, drycker och tobak under 2014 varav det mesta hade lastats i från Tyskland (24 procent). Från Ryssland avgick 15 procent och från Holland 14 procent. (Figur 4.6)



Figur 4.6: Andel fraktad godsmängd av livsmedel, drycker och tobak av den totala godsmängden för varugruppen som transporterades från utlandet till Sverige. Fördelat efter lastningshamnens land. År 2012-2014.

Av de livsmedel, drycker och tobak som transporterades från utlandet till Sverige lossades 32 procent längs kustområdet Karlskrona – Trelleborg, 20 procent vid södra ostkusten och 18 procent vardera i Halmstad – Varberg och Uppsala – Eskilstuna. Andelarna för det lossade godset i varugruppen har varit relativt stabila över åren för respektive kustområde i Sverige. (Figur 4.7)



Figur 4.7: Andel fraktade livsmedel, drycker och tobak av den totala godsmängden av varugruppen som transporterades från utlandet till Sverige. Fördelat efter geografiskt lossningsområde i Sverige. År 2012-2014.

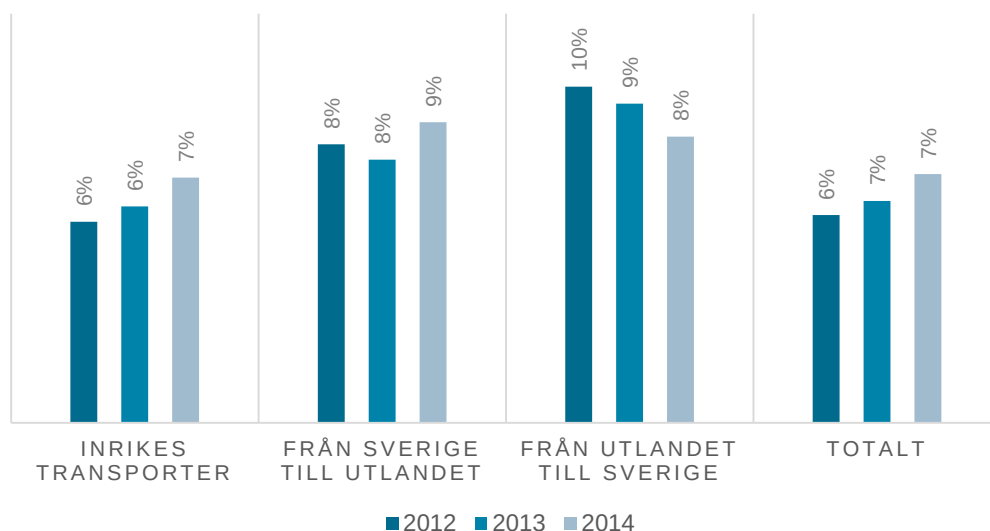
4.2 Livsmedel, drycker och tobak med lastbil

De svensk- och utlandsregistrerade lastbilarna fraktade närmare 30 miljoner ton livsmedel, drycker och tobak till, från och inom Sverige under 2014. Majoriteten av detta gods fraktades i inrikestrafiken med svenskregistrerade lastbilar. (Tabell 4.3)

Tabell 4.3: Transporterad godsmängd av livsmedel, drycker och tobak av tunga svenskregistrerade och utländska lastbilar, 1 000-tal ton. År 2012-2014.

	2012	2013	2014
Inrikes transporter	22 310	23 354	27 350
Från Sverige till utlandet	1 034	995	1 193
Från utlandet till Sverige	1 294	1 342	1 272
Totalt	24 637	25 692	29 816

Av allt gods som transporterades med lastbil till, från och inom Sverige utgjorde varugruppen livsmedel, drycker och tobak 7 procent 2014. Andelen lastbilstransporter inom denna varugrupp var relativt jämnt fördelade mellan inrikes- och utrikestransporterna. Andelarna var även relativt stabila under åren 2012-2014. (Figur 4.8)



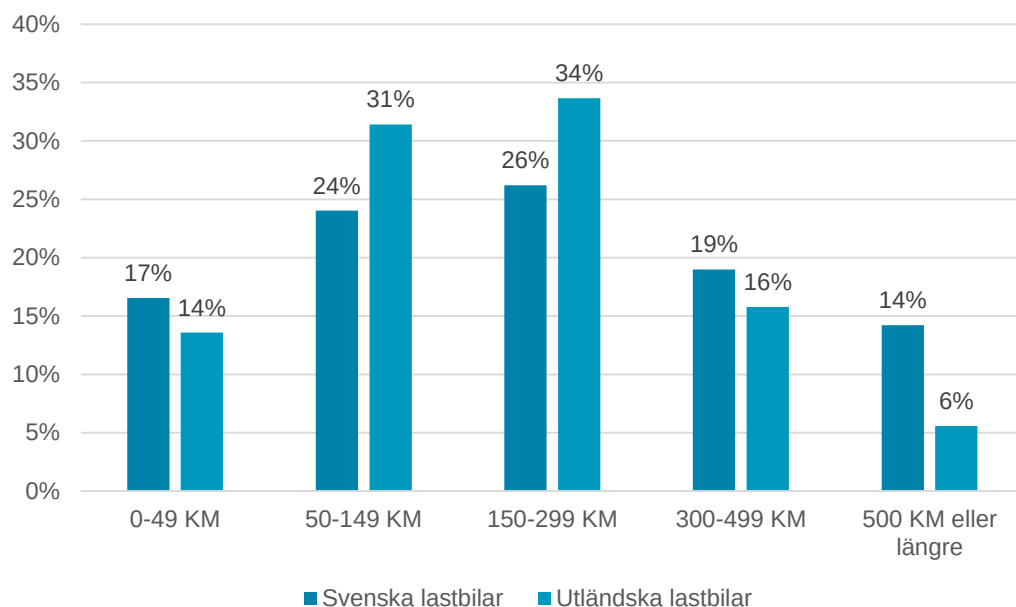
Figur 4.8: Andel livsmedel, drycker och tobak av all transporterad godsmängd med tung lastbil till, från och inom Sverige. Procent. År 2012-2014.

Anm. både utländska och svenskregistrerade lastbilar ingår.

Inrikes transporter

De svenskregistrerade lastbilarna dominerar inrikestransporterna av livsmedel, drycker och tobak (de utländska lastbilarna fraktade enbart knappt en procent av varugruppen i inrikes-trafiken). Men utländska lastbilarna tenderar att frakta mer per transport, 16 ton per transport jämfört med de svenskregistrerade lastbilarnas genomsnitt på 10 ton.

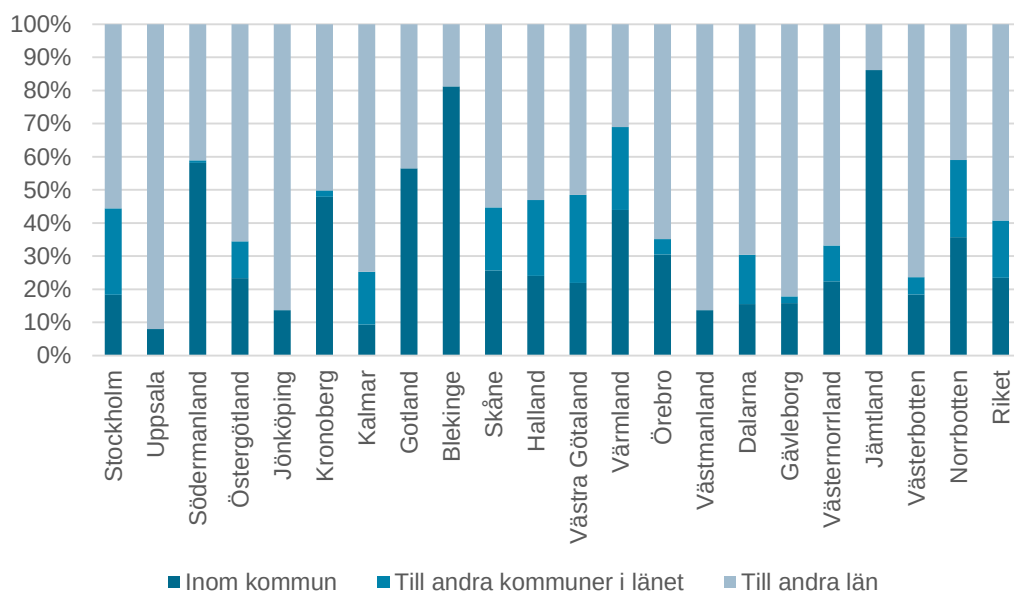
Både de utländska och svenskregistrerade lastbilstransporterna körde högst andel gods i avståndsklasserna 50-149 km och 150-299 km. De svenskregistrerade lastbilarna körde mer än dubbelt så hög andel gods i sträckor längre än 500 km. (Figur 4.9)



Figur 4.9: Andel fraktad godsmängd av livsmedel, drycker och tobak inom Sverige fördelat efter körsträcka i km. Utländska och svenskregistrerade lastbilar, procent. År 2014.

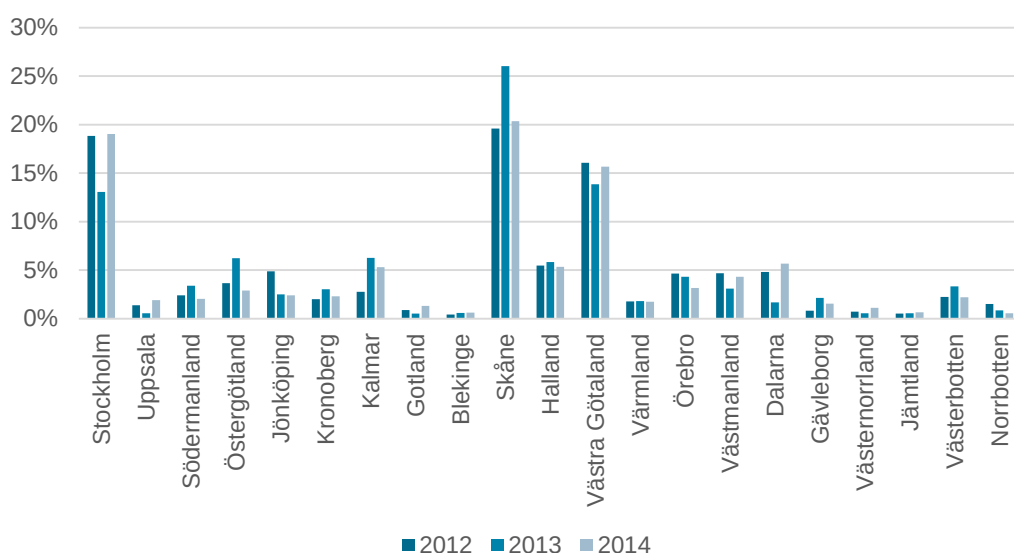
Regionala transporter av livsmedel, drycker och tobak med svenskregistrerade lastbilar

De svenskregistrerade lastbilarna fraktade 23 procent av denna varugrupp inom samma kommun som de startade, 17 procent gick till andra kommuner inom samma län och 59 procent till andra län. De transporter som startade inom Blekinge och Jämtlands län hade flest andel transporter inom kommunen, 81 respektive 86 procent. Godstransporterna som startade i Uppsala, Västmanland och Västerbottens län fraktade störst andelar till lossningsplatser i andra län. (Figur 4.10)

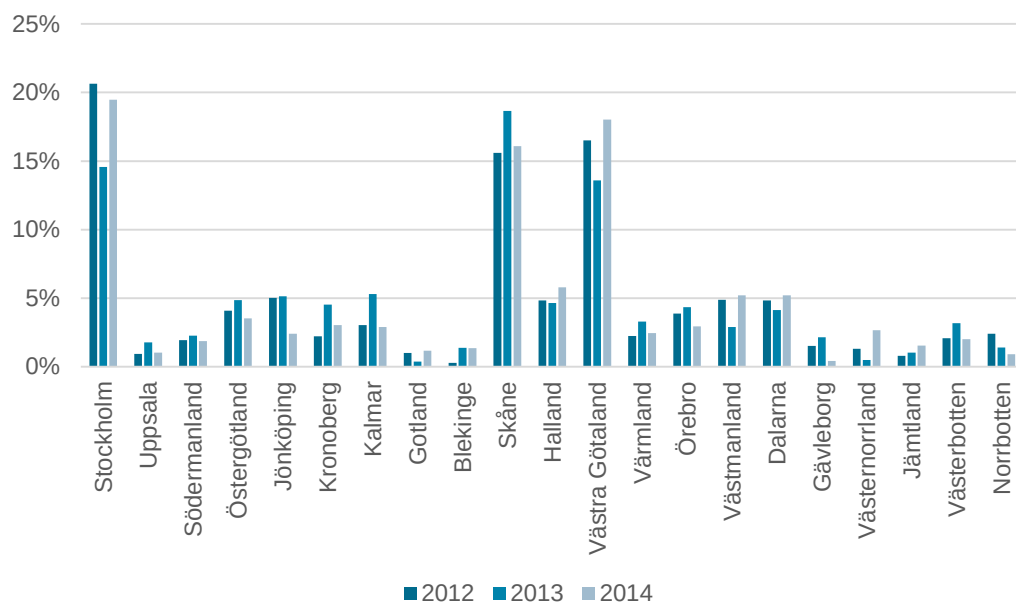


Figur 4.10: Svenskregistrerade lastbilers andel av fraktad godsmängd av livsmedel, drycker och tobak efter det län där transporten startade. Fördelat efter inom kommunen, till andra kommuner i länet och till andra län. Procent. År 2014.

Majoriteten av det fraktade godset startade i Skåne län och lossades i Stockholms län, en godsandel om vardera cirka 20 procent under 2014. Det var Stockholm, Skåne och Västra Götalands län som dominerade både lastnings-, och lossningsregion åren 2012-2014. (Figur 4.11 och Figur 4.12)



Figur 4.11: Andel av de svenskregistrerade lastbilarnas transporterade godsmängder av livsmedel, drycker och tobak efter lastningslän. Procent per län. År 2012-2014.



Figur 4.12: Andel av de svenskregistrerade lastbilarnas transporterade godsmängder av livsmedel, drycker och tobak efter lossningslän. Procent per län. År 2012-2014.

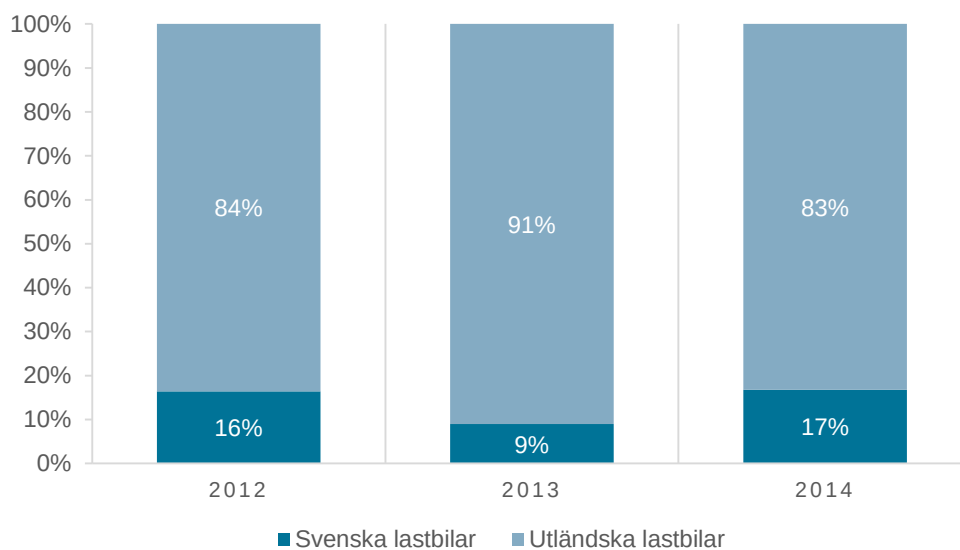
Lastbilstransporterna med livsmedel, drycker och tobak i inrikestrafiken var koncentrerade till Europavägarna inom Sverige, längs kusten och mellan storstäderna (Karta 4.1).



Karta 4.1: Svenskregistrerade tunga lastbilars transporter av produkter från livsmedel, drycker och tobak på vägnätet i Sverige, i inrikestrafiken, baserat på fraktad godsmängd i ton. Genomsnitt åren 2012-2014.
Anm. Ju tjockare linje desto mer gods fraktat på vägsträckan.

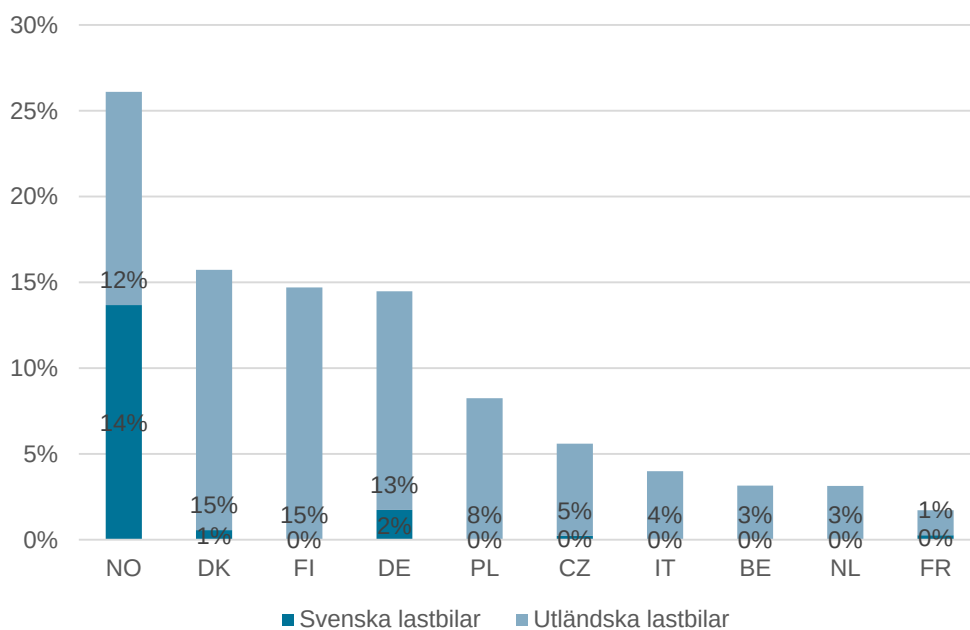
Transporter från Sverige till utlandet

Mängden livsmedel, drycker och tobak som fraktades till utlandet ökade marginellt mellan 2012 och 2014. De svenskregistrerade lastbilarnas marknadsandel varierade mellan 9-17 procent dessa år. (Figur 4.13)



Figur 4.13: Andel livsmedel, drycker och tobak som fraktats med utländska respektive svenskregistrerade lastbilar från Sverige till utlandet. Procent. År 2012-2014.

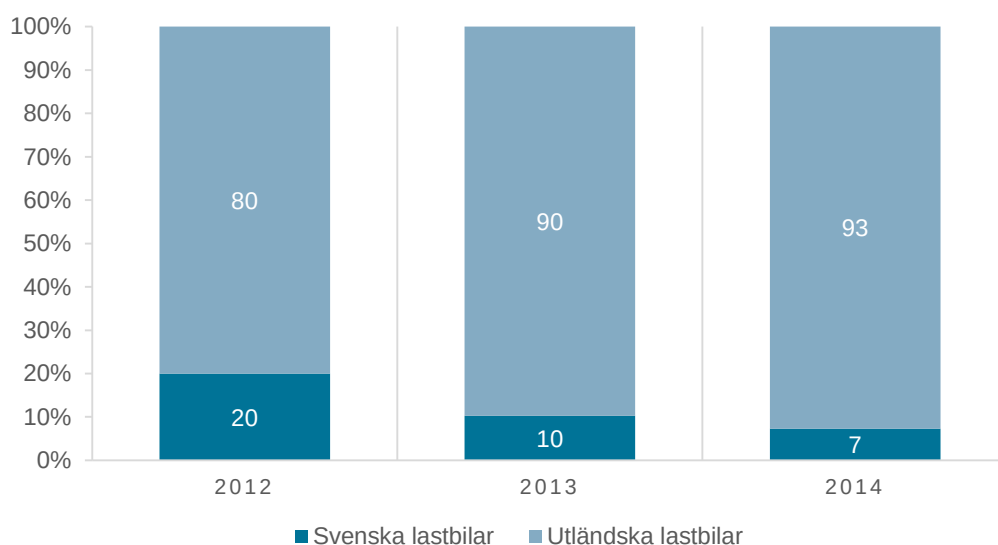
Till Norge, Danmark och Finland transporterades majoriteten av de livsmedel, drycker och tobak som fraktades på lastbil från Sverige under 2014. Till Norge transporterades allra störst andelar, 26 procent, varav 14 procent av de svenskregistrerade lastbilarna. Till övriga länder dominerade de utländska lastbilarna godstransporterna. (Figur 4.14)



Figur 4.14: Andel livsmedel, drycker och tobak som fraktats med utländska respektive svenskregistrerade lastbilar från Sverige till utlandet fördelat på lossningsland. Procent, år 2014.

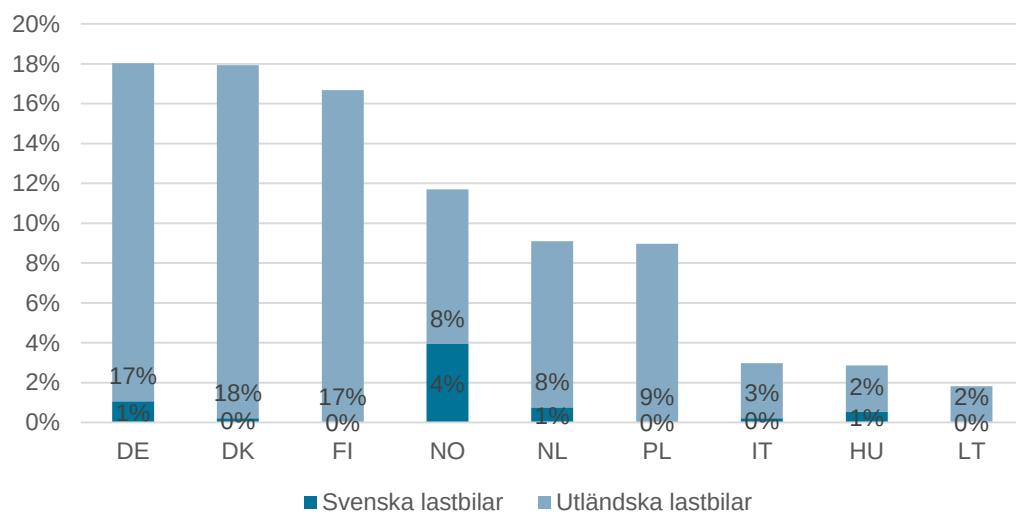
Transporter från utlandet till Sverige

Mängden livsmedel, drycker och tobak som fraktades med tung lastbil från utlandet till Sverige uppgick till nära 1,3 miljoner ton under 2014. De svenskregistrerade lastbilarnas andel minskade kraftigt mellan åren 2012-2014 (minus 64 procent). Dess marknadsandel minskade därmed från 20 till 7 procent mellan dessa år. (Figur 4.15)



Figur 4.15: Andel livsmedel, drycker och tobak som fraktats med utländska respektive svenskregistrerade lastbilar från utlandet till Sverige. Procent, år 2012-2014.

De utländska lastbilarna kör som tidigare nämnts majoriteten av godset i utrikestrafiken, till Sverige kommer således den största godsmängden av livsmedel, drycker och tobak med utländska lastbilstransporter. Godset lastades främst i Tyskland, Danmark och Finland. De svenskregistrerade lastbilarna fraktade mindre mängder gods från Norge, Holland och Tyskland och Ungern. (Figur 4.16)



Figur 4.16: Andel livsmedel, drycker och tobak som fraktats med utländska respektive svenskregistrerade lastbilar från utlandet till Sverige fördelat på lastningsland. Procent. År 2014.

5 Fraktad godsmängd av varugrupp (06) trä och varor av trä och kork

Mängden fraktade trä och varor av trä och kork till, från och inom Sverige uppgick till 53 miljoner ton inom ban, sjö och lastbilstrafiken år 2014, vilket motsvarade 8 procent av den totala transporterade godsmängden till sjöss, järnväg och lastbil. I denna breda varugrupp ingår bland annat sågade och hyvlade trävaror, flis, trä- och sågavfall, papper och papp.

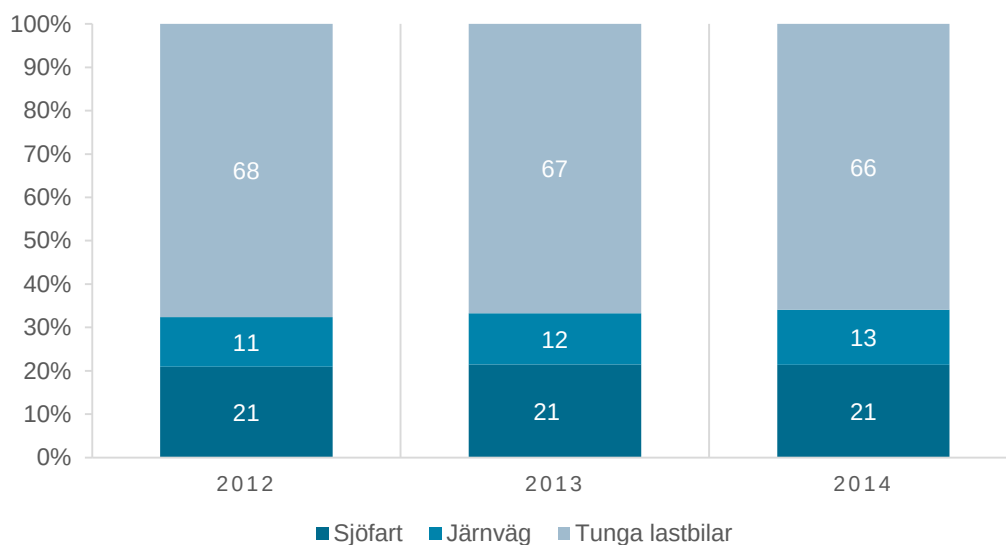
Av dessa 53 miljoner ton fraktades majoriteten, nästan 31 miljoner ton, med tunga lastbilar. Lastbilarna fraktade därmed nästan 66 procent av allt gods inom detta varuslag 2014. De svenskregistrerade lastbilarna fraktade större delen av detta och inrikestransporterna dominerade. Till och från Sverige fraktade de utländska lastbilarna mest gods med lastbil. (Figur 5.1)

Inom sjöfarten fraktades 11 miljoner ton trä och varor av trä och kork under 2014, det utgjorde 7 procent av allt fraktat gods till sjöss. Det mesta av detta gods fraktades i utrikestrafiken. Från Sverige fraktades 7,6 miljoner ton trä och varor av trä och kork med båt vilket var nästan tre gånger så mycket gods av detta varuslag som det fraktades med båt till Sverige.

Tabell 5.1: Transporterad godsmängd av trä och varor av trä och kork med sjöfart, järnväg och lastbil i inrikes- och utrikestrafik. 1 000-tal ton. År 2014.

Trafikslag	Inrikes transporter	Utrikes transporter			Summa
		Summa utrikes	Från Sverige	Till Sverige	
Sjöfart	1 207	10 167	7 559	2 607	11 374
Järnväg	-	-	-	-	6 754
Tunga lastbilar	30 808	4 299	2 720	1 579	35 107
<i>Varav svenskregistrerade</i>	29 925	933	632	301	30 858
<i>Varav utlandsregistrerade</i>	882	3 366	2 087	1 279	4 248

Den totala fraktade godsmängden av trä och varor av trä och kork i både inrikes- och utrikes- trafik minskade med 5 procent under åren 2012 till 2014. Godsmängden med sjöfart minskade med 4 procent och mängden med lastbil minskade med 8 procent. Andelen gods på järnvägen ökade däremot med 6 procent. Även om den faktiska mängden ton varierat under åren har andelarna per trafikslag varit stabila. Järnvägen stod för 13 procent, lastbilarna för 66 procent och sjöfarten för 21 procent under 2014. (Figur 5.1)



Figur 5.1: Andel transporterad godsmängd av trä och varor av trä och kork med sjöfart, järnväg och tung lastbil. År 2012-2014.

Anm. både svenskregistrerade och utländska lastbilar ingår.

5.1 Trä och varor av trä och kork med sjöfart

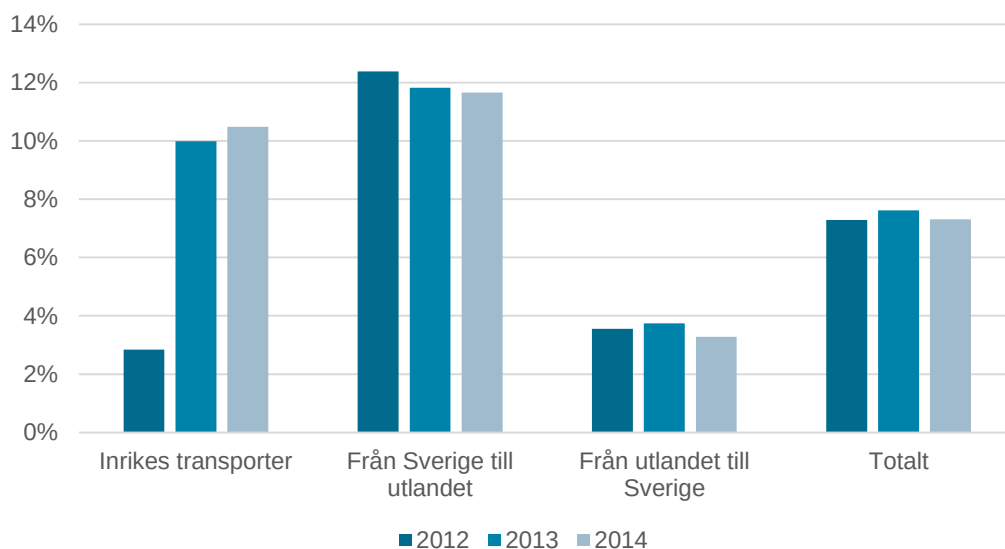
Totalt sett har den transporterade godsmängden av trä och varor av trä och kork minskat marginellt mellan 2012 och 2014. År 2014 transporterades drygt 11 miljoner ton av detta varuslag i inrikes- och utrikestrafiken till sjöss, en minskning med 4 procent jämfört med 2012.

Även om förändringen totalt sett inte var särskilt stor mellan åren så har inrikestransporterna till sjöss av varugruppen ökat kraftigt medan utrikestransporterna minskat. Mellan 2012 och 2014 fyrdubblades godsmängden i inrikestrafiken, samtidigt som transporterna till och från Sverige minskade med 9 respektive 12 procent. (Tabell 5.2)

Tabell 5.2: Transporterat trä och varor av trä och kork inom sjötrafiken fördelat efter till och från Sverige, inrikes samt totalt. 1 000-tals ton. År 2012-2014.

	2012	2013	2014
Inrikes transporter	340	1 194	1 207
Från Sverige till utlandet	8 589	7 447	7 559
Från utlandet till Sverige	2 867	2 825	2 607
Summa	11 796	11 466	11 374

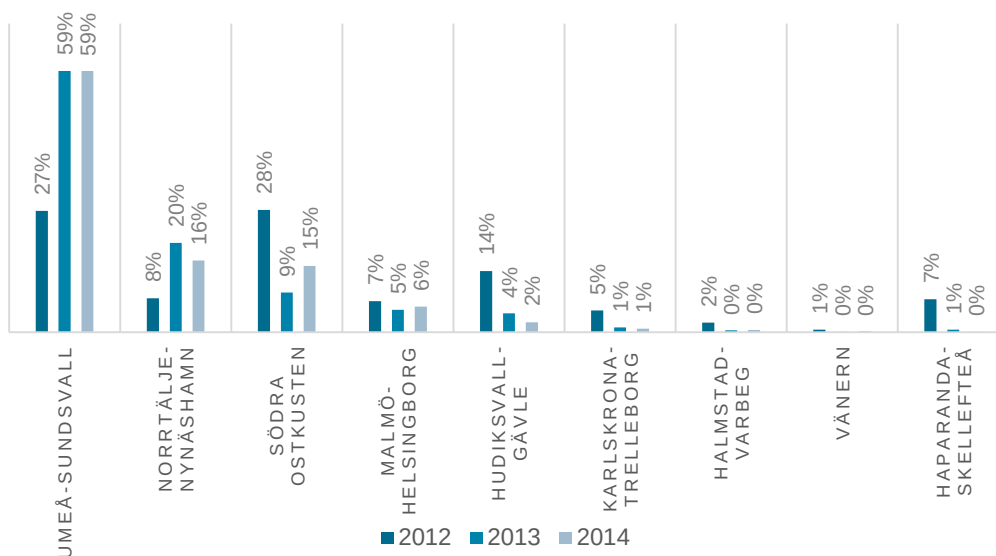
Under åren 2012 till 2014 var andelarna av fraktat trä och varor av trä och kork av den totala godsmängden som fraktades till sjöss relativt stabila, omkring 5 procent per år. I inrikes-trafiken uppgick andelarna till mellan 4 och 6 procent. Från utlandet till Sverige utgjorde varugruppen omkring 7 procent av allt fraktat gods. Till utlandet ökade andelen något mellan 2012 och 2014 och uppgick till 3 procent. (Figur 5.2)



Figur 5.2: Andel fraktad godsmängd av trä och varor av trä och kork av total godsmängd med sjöfart. Fördelat efter inrikes, från Sverige till utlandet, från utlandet till Sverige och totalt. Procent. År 2012-2014.

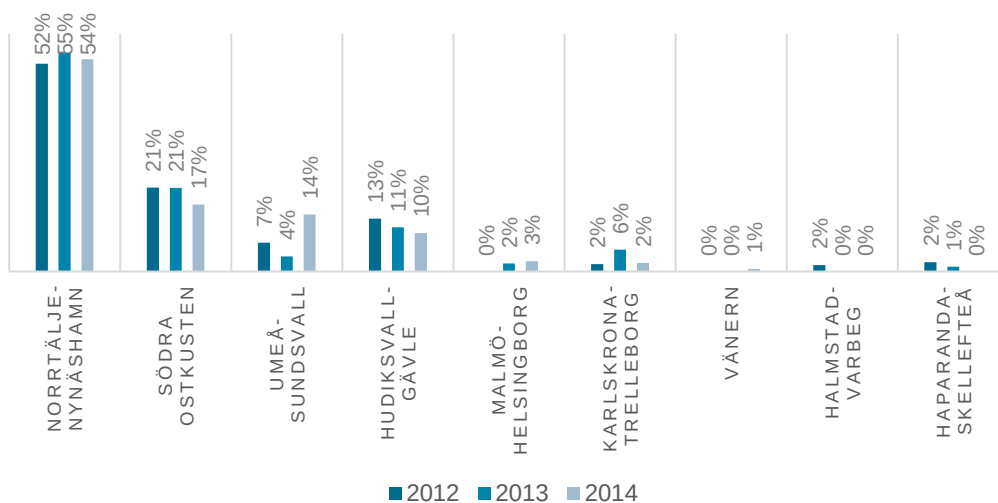
Inrikes transporter

I det geografiska kustområdet Umeå - Sundsvall lastades 59 procent av allt trä och varor av trä och kork som transporterades i inrikestrafiken i Sverige. Från Norrtälje - Nynäshamn fraktades 16 procent av varugruppens gods. Från flera av kustområdena varierade andelen kraftigt från år till år, bland annat från Södra ostkusten där godset nära halverats mellan 2012 och 2014. Från Umeå - Sundsvall nästan fördubblades godsandelen mellan 2012 och 2013, den högre andelen höll i sig även under 2014. Förändringarna kan delvis bero på enskilda anslutningar som fått stort genomslag i statistiken. (Figur 5.3)



Figur 5.3: Andel inrikes fraktad godsmängd av trä och varor av trä och kork av total godsmängd för varugruppen fördelat efter geografiskt lastningsområde. Procent. År 2012-2014.

De kustområden där störst andel trä och varor av trä och kork lossades i inrikestrafiken var Norrtälje – Nynäshamn (54 procent) och Södra ostkusten (17 procent). Andelarna per område har varit stabila över åren. (Figur 5.4)

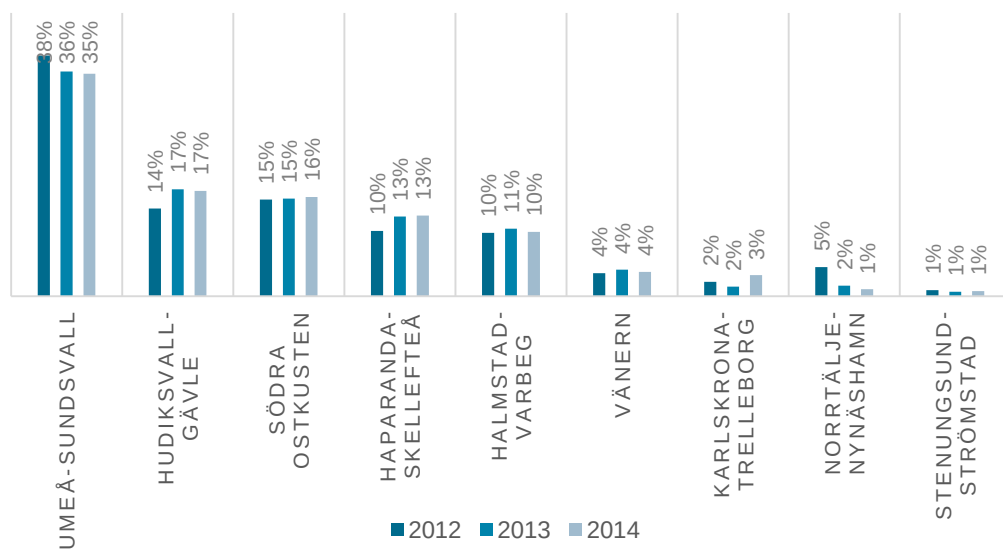


Figur 5.4: Andel inrikes fraktad godsmängd av trä och varor av trä och kork av total godsmängd för varugruppen som transporterades mellan svenska hamnar. Fördelat efter geografiskt lossningsområde. År 2012-2014.

Transporter från Sverige till utlandet

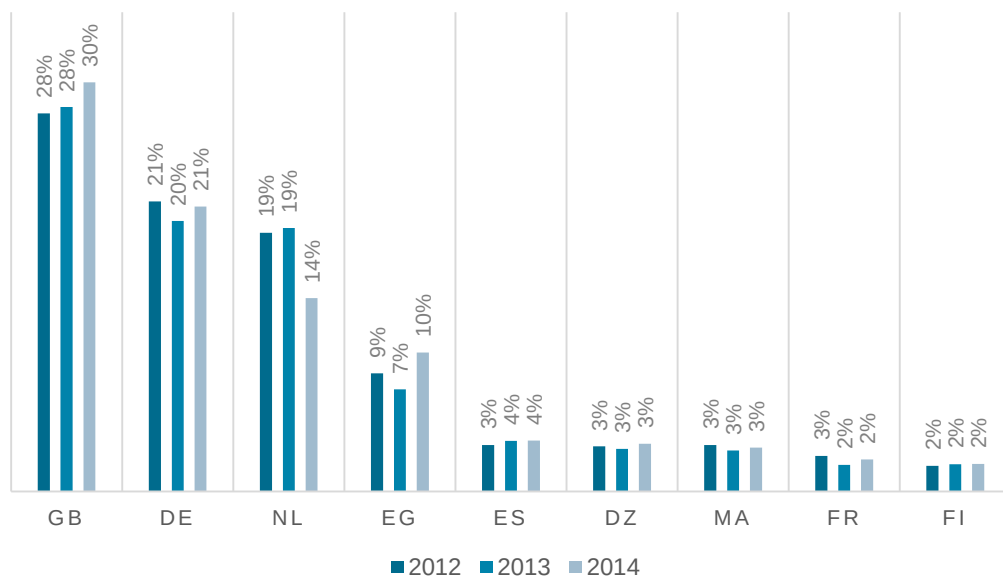
Av de trävaror och varor av trä och kork som fraktades från Sverige till utlandet lastades 35 procent i Umeå - Sundsvalls kustområde. Från Hudiksvall – Gävle och Södra Ostkusten

utgick 17 respektive 16 procent av varugruppens godsmängd. I Haparanda – Skellefteå och Halmstad – Varberg lastades 13 respektive 10 procent av godset för vidare transport till utlandet (Figur 5.5). För godstransporterna från Sverige till utlandet är det fler kustområden som hanterar en hög andel av godsmängderna, jämfört med inrikestransporterna som kännetecknas av att ett fåtal områden hanterar en större andel av dessa godstransporter.



Figur 5.5: Andel fraktad godsmängd av trä och varor av trä och kork av total godsmängd för varugruppen som transporterades från Sverige till utlandet fördelat efter geografiskt lastningsområde. Procent. År 2012-2014.

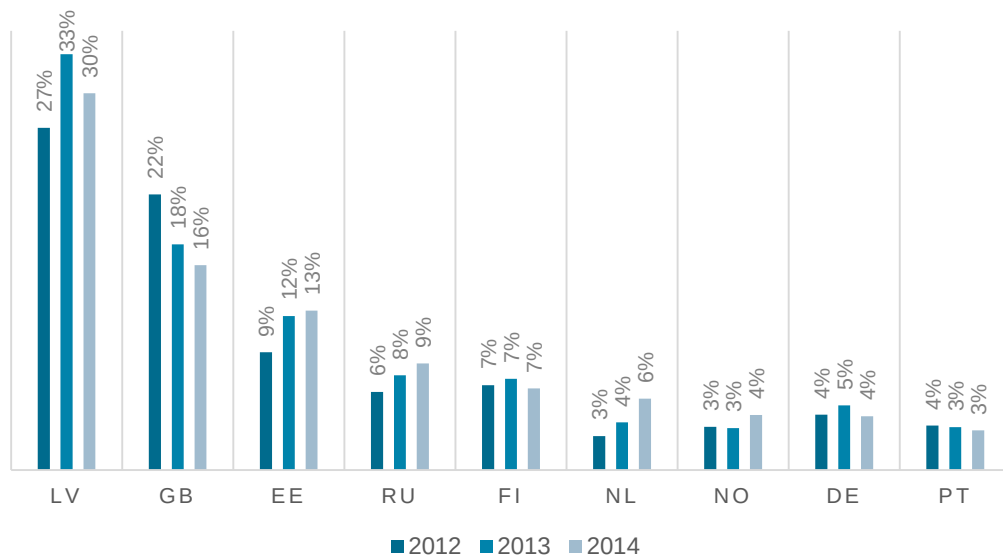
I Storbritannien lossades den största andelen av de trä och varor av trä och kork som skeppades från Sverige, 30 procent. I Tyskland och Holland lossades 21 respektive 14 procent av varorna. (Figur 5.6)



Figur 5.6: Andel fraktad godsmängd av trä och varor av trä och kork av total godsmängd för varugruppen från Sverige till utlandet fördelat efter lossningshamnens land. År 2012-2014.

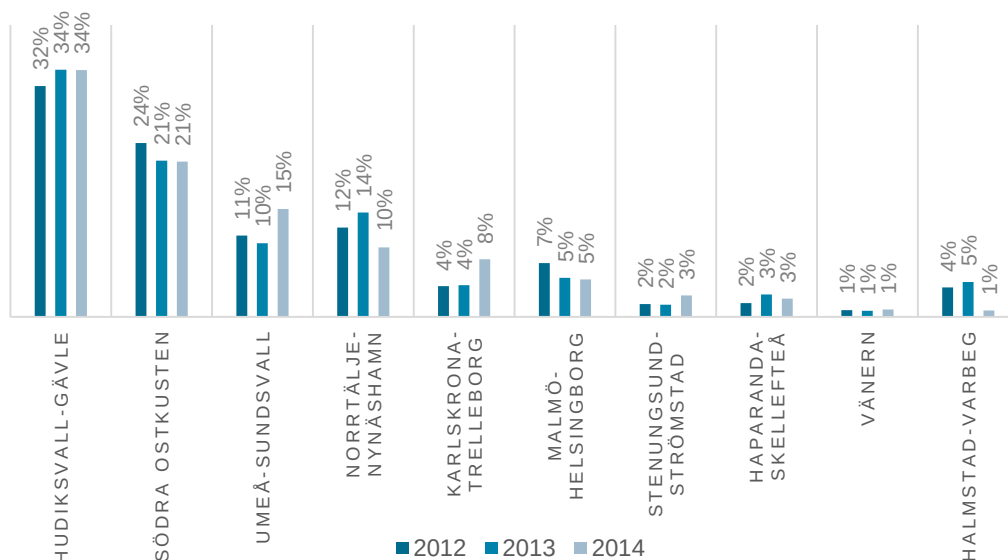
Transporter från utlandet till Sverige

Av det trä och varor av trä och kork som fraktades från utlandet till Sverige med sjöfart lastades 30 procent i Lettland. Från Storbritannien avgick 16 procent och från Estland 13 procent. (Figur 5.7)



Figur 5.7: Andel fraktad godsmängd av trä och varor av trä och kork av total godsmängd för varugruppen som transporterades från utlandet till Sverige fördelat efter lastningshamnens land. År 2012-2014.

Av de trä och varor av trä och kork som transporterades från utlandet till Sverige lossades 34 procent i Hudiksvall - Gävle kustområde, 21 procent i Södra Ostkusten och 15 procent i Umeå - Sundsvall (Figur 5.8). Andelarna för det lossade godset i denna varugrupp från utlandet har varit relativt stabilt över åren för respektive kustområde i Sverige, precis som för det lastade godset till utlandet.



Figur 5.8: Andel fraktat trä och varor av trä och kork av total godsmängd av varugruppen som transporterades från utlandet till Sverige fördelat efter geografiskt lossningsområde i Sverige. År 2012-2014.

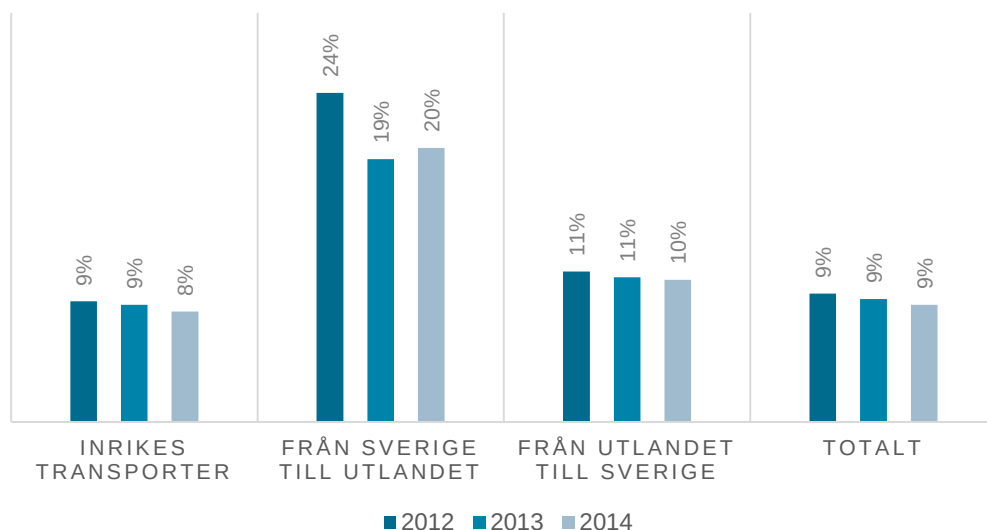
5.2 Trä och varor av trä och kork med lastbil

De svensk- och utlandsregistrerade tunga lastbilarna fraktade drygt 35 miljoner ton trä och varor av trä och kork under 2014. (Tabell 5.3) Majoriteten av detta fraktades med svenska lastbilar i inrikestrafiken. I utrikestrafiken var förhållandet det omvända, då var det vanligare att utländska lastbilar körde godset. Vid transporter från utlandet till Sverige kördes 85 procent av transportererna av utländska lastbilar, från Sverige till utlandet var andelen något lägre, 77 procent.

Tabell 5.3: Transporterad godsmängd av trä och varor av trä och kork av tunga svenskregistrerade och utländska lastbilar, 1 000-tal ton. År 2012-2014.

	2012	2013	2014
Inrikes transporter	33 534	31 590	30 808
Från Sverige till utlandet	3 054	2 484	2 720
Från utlandet till Sverige	1 448	1 520	1 579
Totalt	38 035	35 593	35 107

Av allt gods som transporterades med lastbil till, från och inom Sverige utgjorde varugruppen trä och varor av trä och kork 9 procent 2014, vilket var ungefär samma andel som för inrikes-transporterna och från utlandet till Sverige. Från Sverige till utlandet utgjorde denna varugrupp en femtedel av allt gods med lastbil. Dessa andelar har varit relativt stabila under åren 2012-2014. (Figur 5.9)



Figur 5.9: Andel trä och varor av trä och kork av all transporterad godsmängd med tung lastbil till, från och inom Sverige. Procent. År 2012-2014.

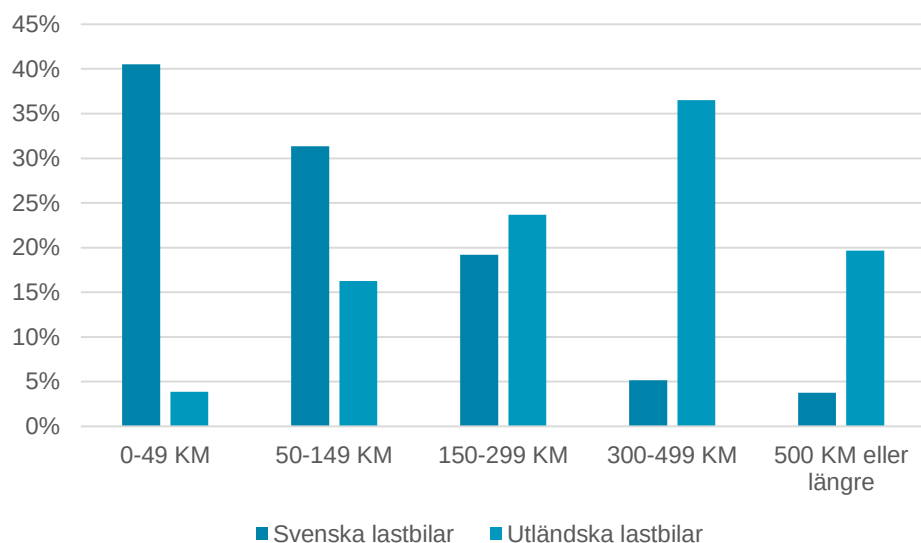
Anm. både utländska och svenskregistrerade lastbilar ingår.

Inrikes transporter

De svenskregistrerade lastbilarna dominerar inrikestransporterna av trä och varor av trä och kork (de utländska lastbilarna stod för enbart 3 procent av den fraktade godsmängden i inrikestrafiken). När det gäller transporterad godsmängd är det i stort sett ingen skillnad på den genomsnittliga mängden lastat gods oavsett om det är en svensk eller utländsk lastbil som kör, den uppgick till i genomsnitt 23 ton för de svenskregistrerade lastbilarna och 21 ton per transport för de utländska lastbilarna år 2014.

Andelen fraktad godsmängd fördelat efter körsträcka i inrikestrafiken visar däremot stor skillnad mellan de utländska och svenskregistrerade lastbilarna. De utländska lastbilarna körde betydligt högre andel av godset i längre sträckor än de svenska lastbilarna. De fraktade 57 procent av godset i sträckor som var längre än 300 km. De svenska lastbilarna fraktade majoriteten i korta sträckor, över 70 procent av godset kördes kortare än 150 km. (Figur 5.10)

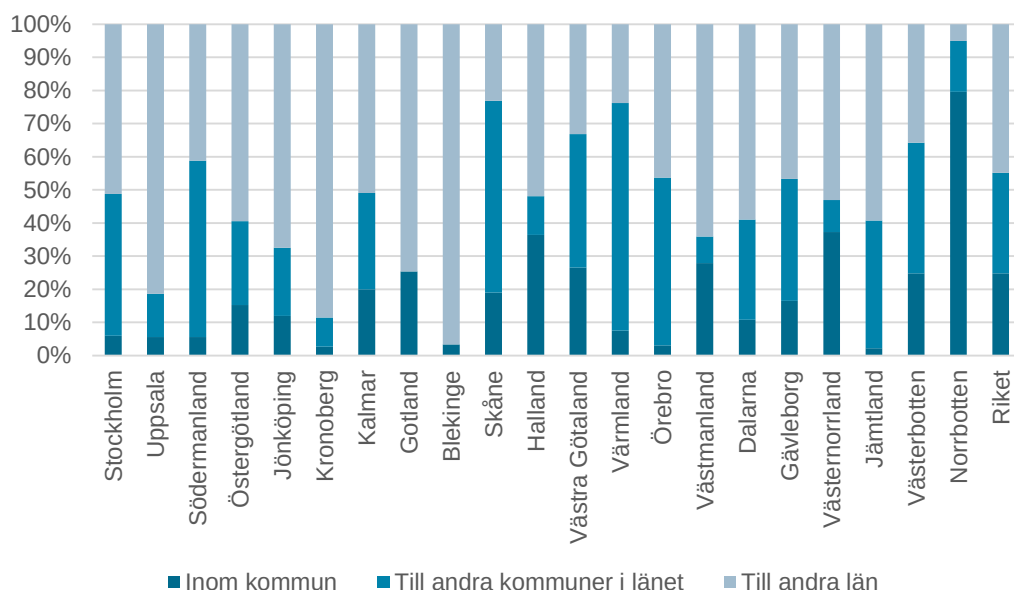
Totalt sett fraktades 39 procent av godset mellan 0-49 km under 2014. Därefter var sträckan 50-149 km vanligast, inom detta intervall fraktades 31 procent av varugruppen.



Figur 5.10: Andel fraktad godsmängd av trä och varor av trä och kork med lastbil inom Sverige. Fördelat efter körsträcka i km. Procent. År 2014.

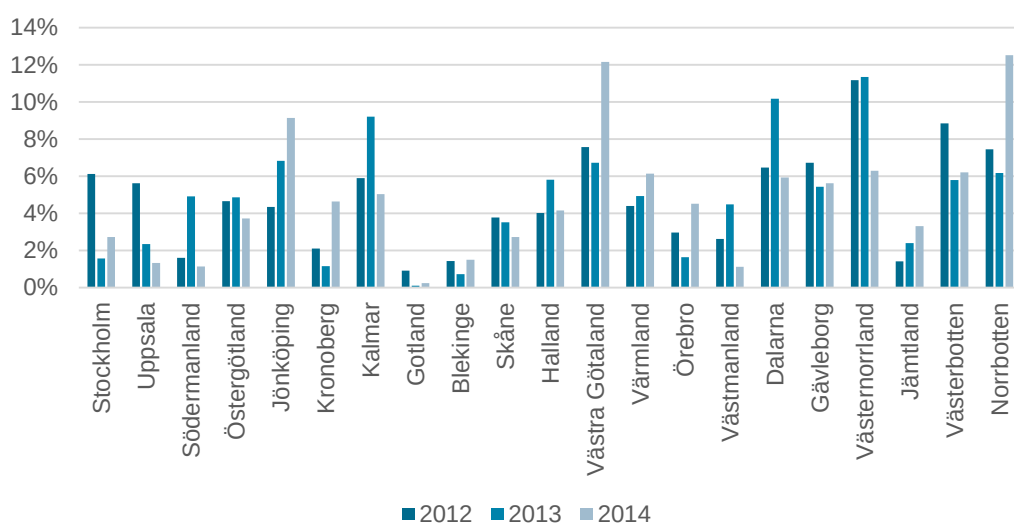
Regionala transporter av trä och varor av trä och kork med svenskregistrerade lastbilar

De svenskregistrerade lastbilarna fraktade 25 procent av godset inom varugruppen inom samma kommun som de startade, 30 procent gick till andra kommuner inom samma län och 45 procent till andra län. De transporter som startade inom Blekinge och Kronobergs län hade flest andel transporter till andra län, 97 respektive 89 procent. Av de transporter som startade i Norrbottens län transporterades 80 procent av varugruppen till en lossningsplats inom samma kommun. (Figur 5.11)



Figur 5.11: Svenskregistrerade lastbilers andel av transporterad godsmängd av trä och varor av trä och kork efter län där transporten startade. Fördelat efter inom kommunen, till andra kommuner i länet och till andra län. Procent. År 2014.

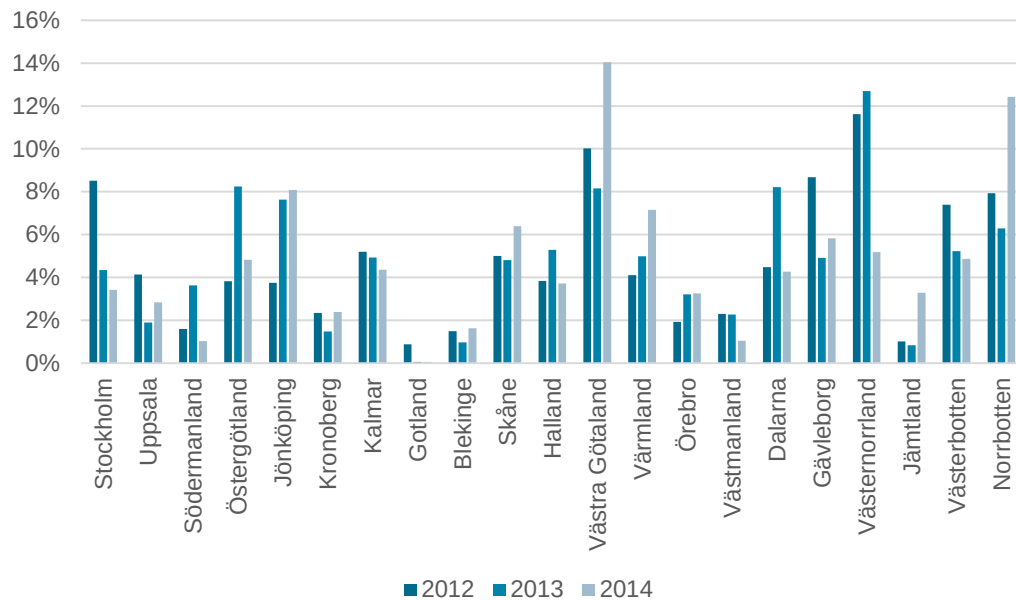
I Norrbotten och Västra Götalands län startade högst andel av de fraktade träet och varor av trä och kork med svenska lastbilar, 13 respektive 12 procent år 2014. Utvecklingen mellan åren 2012 och 2014 visar att andelarna för båda dessa län har dubblats. Andelarna som utgick från Västernorrland, Stockholm och Kalmar minskade med nästan hälften dessa år. (Figur 5.12)



Figur 5.12: Svenskregistrerade lastbilers andel av fraktad godsmängd av trä och varor av trä och kork fördelat efter lastningslän. Procent. År 2014.

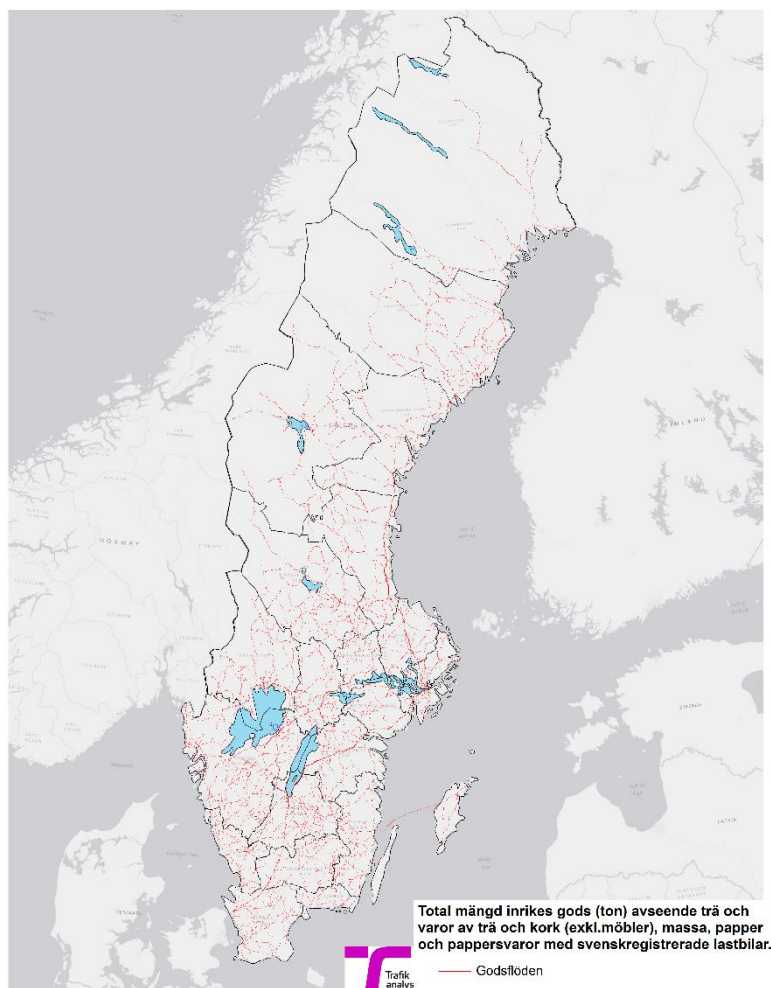
I Västra Götalands län och Norrbottens län lossades 14 respektive 12 procent av de svenska lastbilarnas fraktade varor av trä och kork år 2014. Utvecklingen mellan år 2012 och 2014

visar att godsmängderna som lossades i båda dessa län nära fördubblats. I både Stockholms län och Västernorrlands län har det lossade godset minskat kraftigt. (Figur 5.13)



Figur 5.13: Andel av de svenskregistrerade lastbilarnas transporterade godsmängder av trä och varor av trä och kork efter lossningslän. Procent och län år 2014.

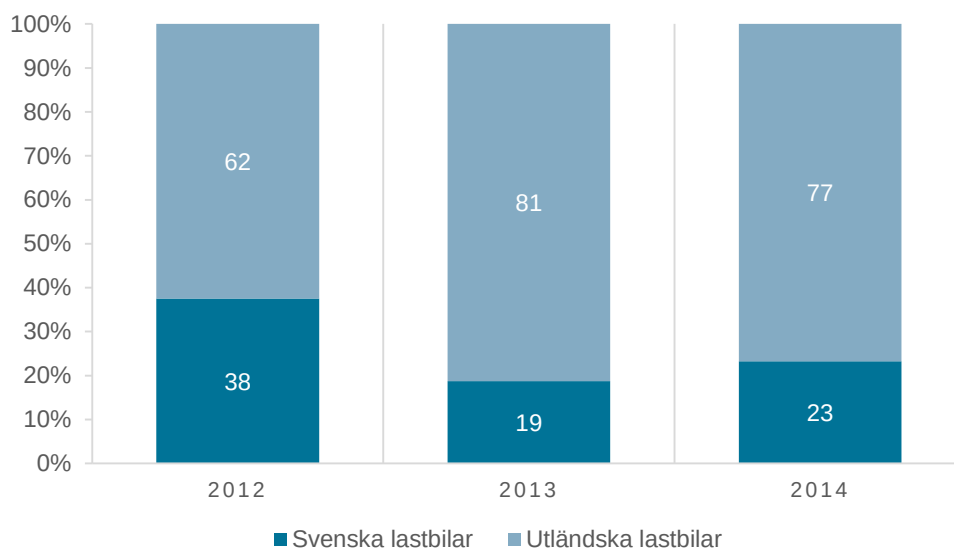
Lastbilstransporterna med trä och varor av trä och kork i inrikestrafiken var relativt jämnt spridda inom Sveriges vägnät med högre koncentration vid Europavägarna och längs kusten (Karta 5.1).



Karta 5.1: Svenskregistrerade tunga lastbilers transporter av trä och varor av trä och kork på vägnätet i Sverige, i inrikestrafiken, baserat på fraktad godsmängd i ton. Genomsnitt åren 2012-2014.
Anm. Ju tjockare linje desto mer gods fraktat på vägsträckan.

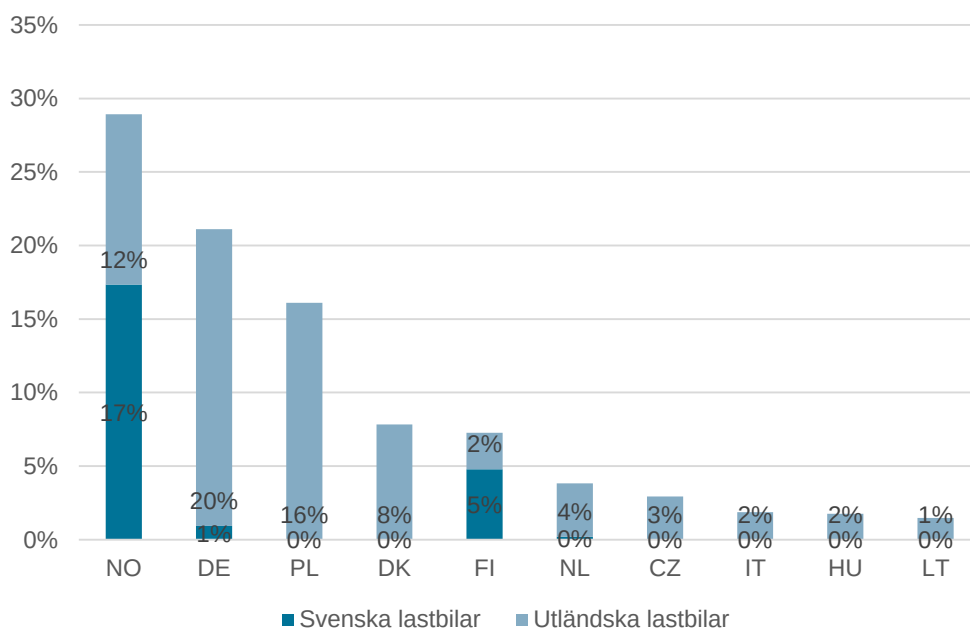
Transporter från Sverige till utlandet

Mängden trä och varor av trä och kork som fraktades till utlandet med lastbil har totalt sett minskat med 11 procent mellan 2012 och 2014. De svenskregistrerade lastbilarnas gods minskade med mer än hälften samtidigt som de utländska lastbilarnas fraktade godsmängd ökade med drygt 9 procent. De utländska lastbilarnas marknadsandel av det fraktade godset har därmed ökat under dessa år, till en andel om 77 procent under 2014. (Figur 5.14)



Figur 5.14: Andel trä och varor av trä och kork som fraktats med utländska respektive svenskregistrerade lastbilar från Sverige till utlandet. Procent, år 2012-2014.

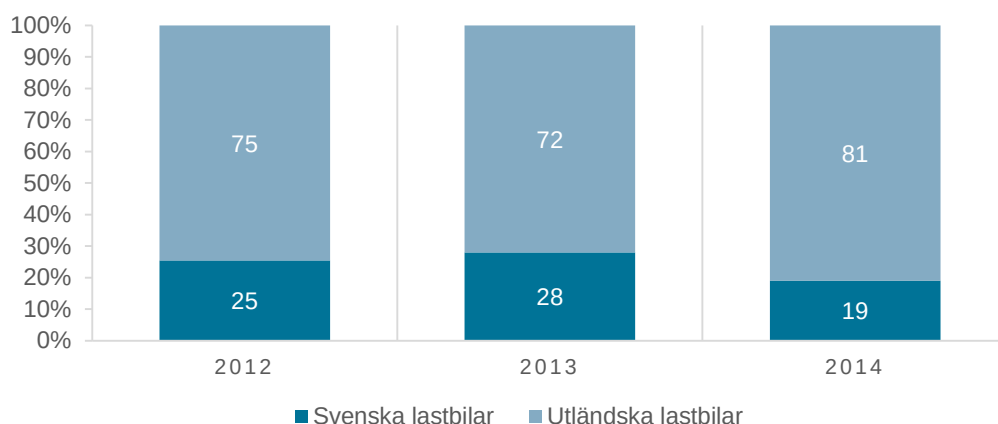
Norge, Tyskland och Polen är de länder dit majoriteten av varorna fraktades från Sverige. Till Norge transporterades totalt sett allra störst godsmängder 2014, nästan 30 procent. Av detta stod de svenskregistrerade lastbilarna för 17 procent och de utländska för 12 procent. De utländska lastbilarna fraktade en femtedel av godset i denna varugrupp till Tyskland. (Figur 5.15)



Figur 5.15: Andel trä och varor av trä och kork som fraktats med utländska respektive svenskregistrerade lastbilar från Sverige till utlandet fördelat på lossningsland. Procent, år 2014.

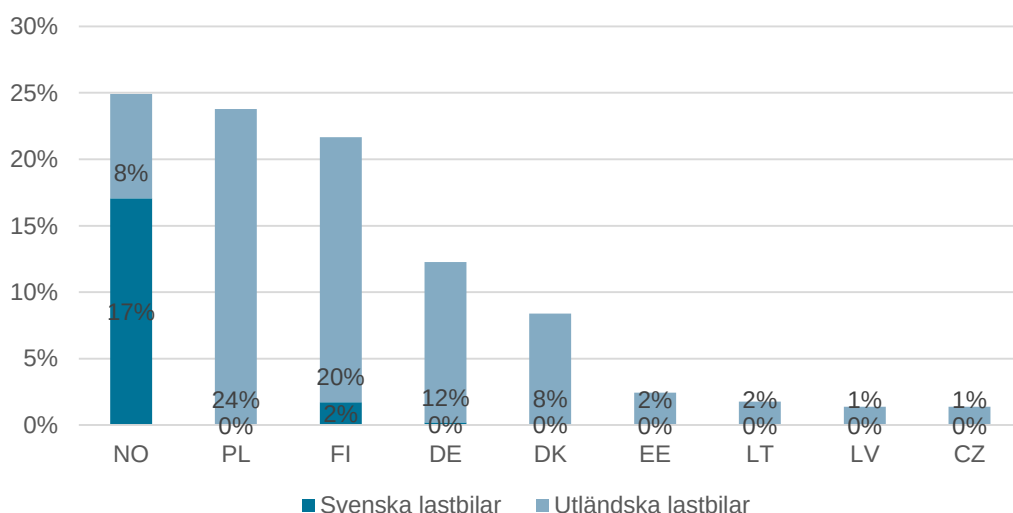
Transporter från utlandet till Sverige

Mängden trä och varor av trä och kork som fraktades med tung lastbil från utlandet till Sverige ökade totalt sett med 9 procent mellan 2012 och 2014. Godset som fraktades med de svenska lastbilarna minskade med 18 procent mellan dessa år samtidigt som de utländska ökade godsmängden lika mycket. Den stora förändringen skedde mellan 2013 och 2014, vilket även syns i marknadsandelen dem emellan. De utländska lastbilarnas marknadsandel av det fraktade godset ökade under 2014 till en andel om 81 procent. (Figur 5.16)



Figur 5.16: Andel trä och varor av trä och kork som fraktats med utländska respektive svenskregistrerade lastbilar från utlandet till Sverige. Procent, år 2012-2014.

Till Sverige kom den största godsmängden av varor av trä och kork med transporter från Norge, Polen och Finland. De utländska lastbilarna körde som tidigare nämnts majoriteten av godset i utrikestrafiken. Men från Norge dominerade de svenskregistrerade lastbilarna, med 17 procent av godset. Från Finland fraktade de 2 procent. (Figur 5.17)



Figur 5.17: Andel trä och varor av trä och kork som fraktats med utländska respektive svenskregistrerade lastbilar från utlandet till Sverige fördelat efter lastningsland. Procent, år 2014.

6 Fraktad godsmängd av varugrupp (07) stenkols- och raffinerade petroleumprodukter

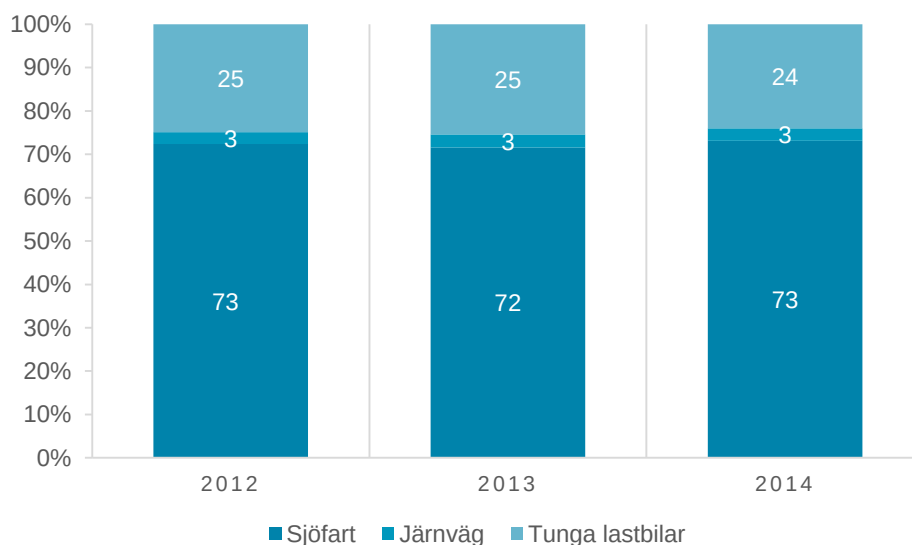
Mängden fraktade stenkols- och raffinerade petroleumprodukter till, från och inom Sverige uppgick till nära 49 miljoner ton inom ban, sjö och lastbilstrafiken år 2014. Vilket motsvarade 8 procent av den totala transporterade godsmängden av dessa trafikslag.

Inom sjöfarten fraktades totalt nästan 36 miljoner ton stenkols- och raffinerade petroleumprodukter under 2014, 23 procent av allt fraktat gods till sjöss. Det är därmed den varugrupp som fraktas mest i sjöfarten. Det mesta av detta gods fraktades i utrikestrafiken. Det skeppades stora mängder både till och från Sverige, till Sverige fraktades 14,2 miljoner ton med båt och från Sverige 16,5 miljoner ton. Inrikestransporterna utgjorde 14 procent av den fraktade godsmängden. (Tabell 6.1)

Tabell 6.1: Transporterad godsmängd av stenkols- och raffinerade petroleumprodukter med sjöfart, järnväg och lastbil i inrikes- och utrikestrafik. 1 000-tal ton. År 2014.

Trafikslag	Inrikes transporter	Utrikes transporter			Summa
		Summa utrikes	Från Sverige	Till Sverige	
Sjöfart	4 945	30 733	16 509	14 224	35 677
Järnväg	-	-	-	-	1 396
Tunga lastbilar	11 278	444	224	220	11 722
<i>Varav svenskregistrerade</i>	11 253	6	6	0	11 259
<i>Varav utlandsregistrerade</i>	25	438	218	220	463

Den totala godsmängden av stenkols- och raffinerade petroleumprodukter i både inrikes- och utrikestrafiken minskade med 6 procent under åren 2012 till 2014. Mängden gods med tunga lastbilar minskade med 9 procent mellan dessa år och till sjöss var minskningen 5 procent. Järnvägsgodset var i stor sett oförändrat, (-1 procent). Marknadsandelarna har dock varit stabila under åren. Sjöfarten stod för 73 procent av det transporterade godset under 2014, järnvägen för 3 procent och de tunga lastbilarna för 24 procent. (Figur 6.1)



Figur 6.1: Andel transporterad godsmängd av stenkols- och raffinerade petroleumprodukter med sjöfart, järnväg och lastbil. År 2012-2014.
Anm. både svenskregistrerade och utländska lastbilar ingår.

6.1 Stenkols- och raffinerade petroleumprodukter med sjöfart

Mellan 2012 och 2014 har utvecklingen av den inrikes fraktade godsmängden av stenkols- och raffinerade petroleumprodukter med sjöfart minskat något varje år. År 2012 uppmättes det högsta värdet av dessa tre år, då transporterades 5,6 miljoner ton i inrikestrafiken. Mängden gods minskade därefter med 8 procent under 2013 och minskade ytterligare 4 procent under 2014.

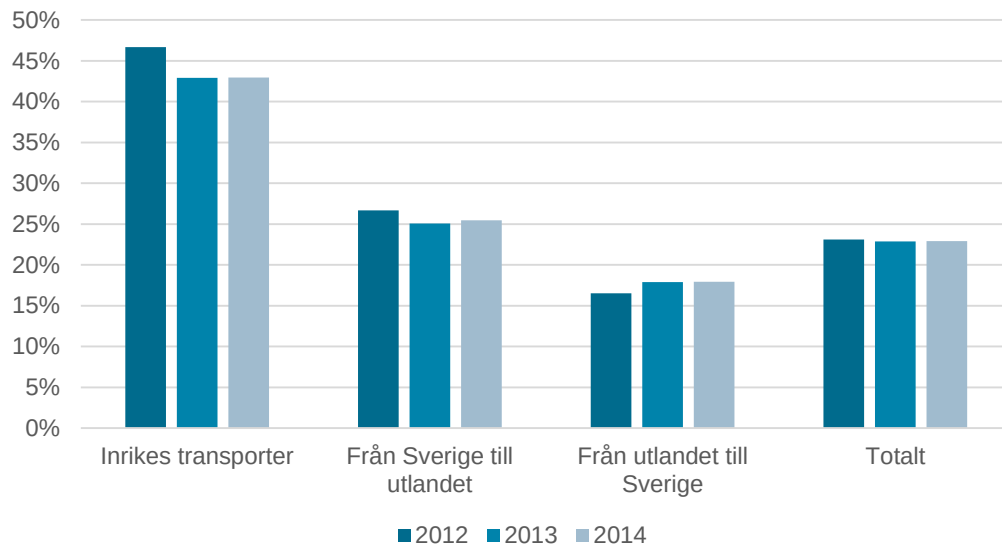
Även från Sverige till utlandet minskade den fraktade godsmängden under 2014, en minskning med 11 procent jämfört med 2012. Däremot ökade godsmängden från utlandet till Sverige med 7 procent mellan dessa år. (Tabell 6.2)

Tabell 6.2: Transporterade stenkols- och raffinerade petroleumprodukter inom sjötrafiken fördelat efter till och från Sverige, inrikes samt totalt. 1 000-tals ton. År 2012-2014.

	2012	2013	2014
Inrikes transporter	5 596	5 125	4 945
Från Sverige till utlandet	18 508	15 774	16 509
Från utlandet till Sverige	13 311	13 502	14 224
Summa	37 415	34 401	35 677

Trots minskningarna fraktas denna varugrupp mest frekvent till sjöss. Under de tre åren 2012 till 2014 var andelen stenkols- och raffinerade petroleumprodukter av den totala godsmängden som fraktades till sjöss stabil på 23 procent per år. Även andelarna i inrikes- och utrikes-transporterna har varit relativt stabila med någon procents variation mellan åren. (Figur 6.2)

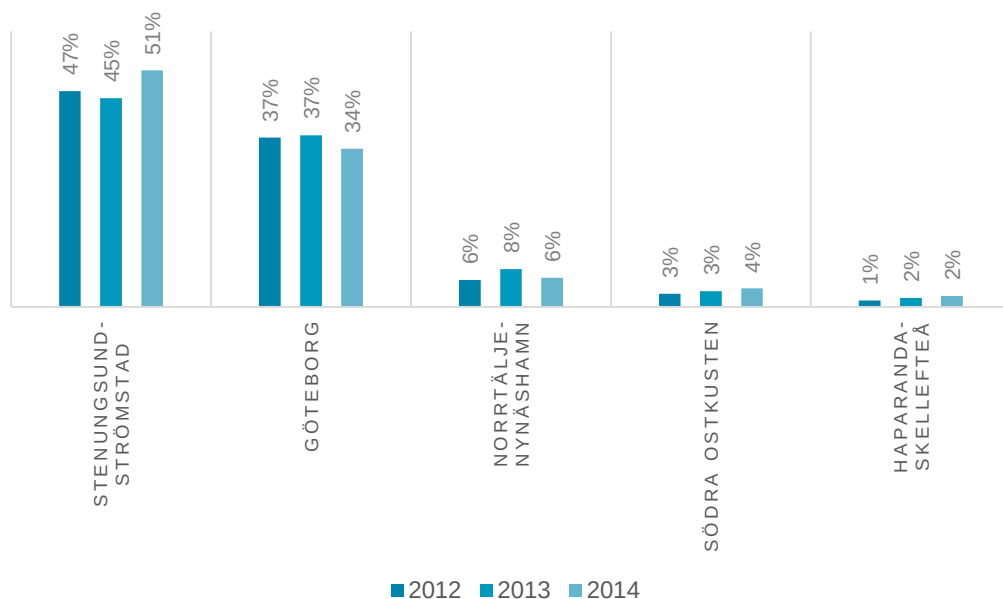
Under 2014 utgjorde denna varugrupp nästan hälften (43 procent) av allt fraktat gods i inrikes-
trafiken med sjöfart, från utlandet till Sverige var andelen 25 procent. Till utlandet ökade
andelen något mellan 2012 och 2014 och uppgick till 18 procent.



Figur 6.2: Andel fraktad godsmängd av stenkols- och raffinerade petroleumprodukter av total godsmängd med sjöfart. Fördelat efter inrikes, från Sverige till utlandet, från utlandet till Sverige och totalt. Procent. År 2012-2014.

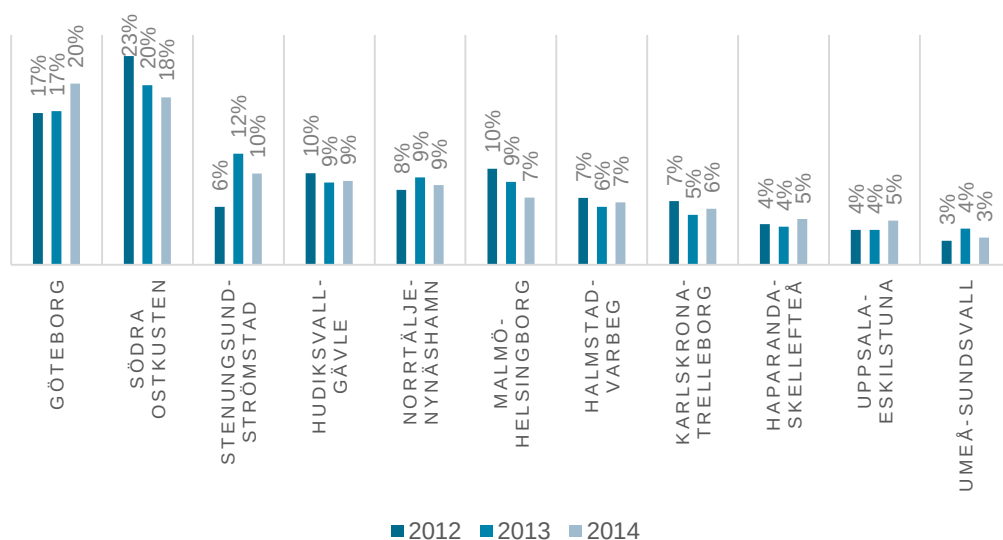
Inrikes transporter

I det geografiska kustområdet Stenungsund –Strömstad lastades över hälften (51 procent) av alla stenkols- och raffinerade petroleumprodukter för inrikestrafiken. Från Göteborg fraktades 34 procent. Dessa två kustområden lastade således majoriteten av varugruppens gods i inrikestrafiken. Andelarna har varit relativt stabila under åren 2012 till 2014. (Figur 6.3)



Figur 6.3: Andel inrikes fraktad godsmängd av stenkols- och raffinerade petroleumprodukter av total godsmängd för varugruppen fördelat efter geografiskt lastningsområde. Procent. År 2012-2014.

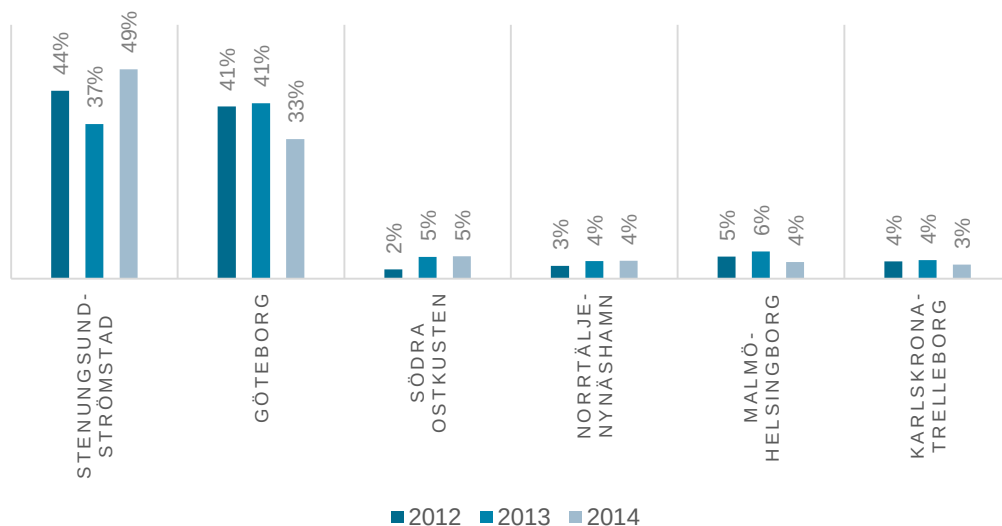
I Göteborgs och Södra ostkustens område lossades det mesta av godset med andelar om 20 respektive 18 procent. Lossningsområdena i inrikestrafiken kännetecknas av fler kustområden som hanterar mindre andelar gods, jämfört med lastningsområdena där två kustområden stod för majoriteten av det lastade godset. (Figur 6.4)



Figur 6.4: Andel inrikes fraktad godsmängd av stenkols- och raffinerade petroleumprodukter av total godsmängd för varugruppen som transporterades mellan svenska hamnar fördelat efter geografiskt lastningsområde. Procent. År 2012-2014.

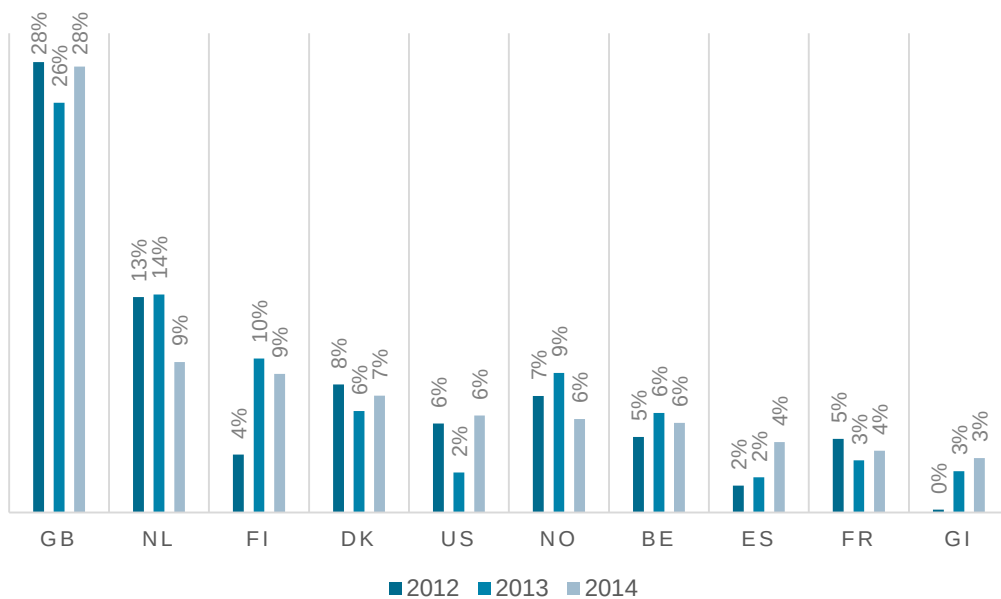
Transporter från Sverige till utlandet

Av de stenkols- och raffinerade petroleumprodukter som fraktades från Sverige till utlandet lastades hälften i kustområdet Stenungsund – Strömstad och 33 procent i Göteborgsområdet. Dessa två kustområden stod alltså för majoriteten av det lastade godset både för vidare transport i inrikestrafiken och för transporter till utlandet. (Figur 6.5)



Figur 6.5: Andel fraktad godsmängd av stenkols- och raffinerade petroleumprodukter av total godsmängd för varugruppen som transporterades från Sverige till utlandet. Fördelat efter geografiskt lastningsområde. Procent. År 2012-2014.

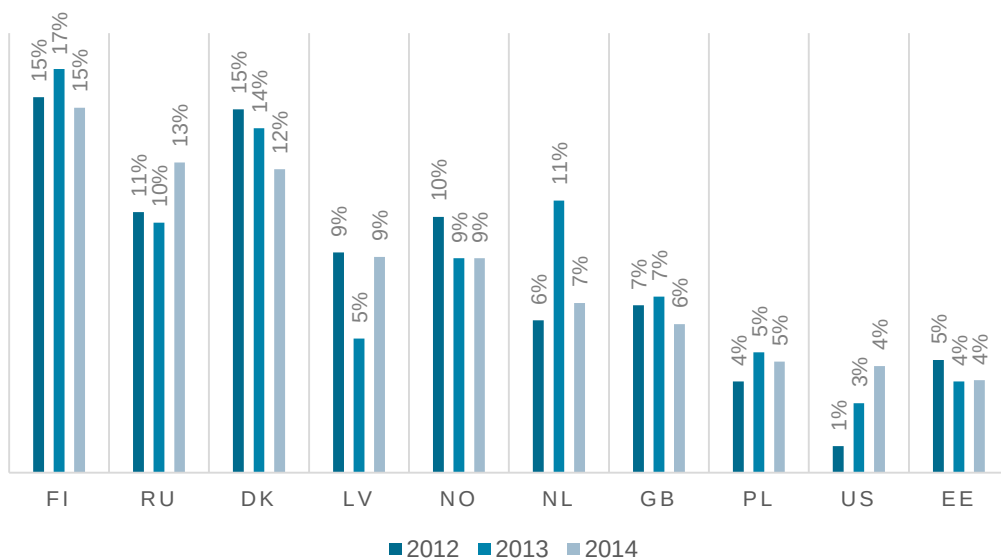
I Storbritannien lossades den största andelen (28 procent) av de stenkols- och raffinerade petroleumprodukter som skeppades från Sverige. I Holland och Finland lossades 9 procent vardera av denna varugrupp. (Figur 6.6)



Figur 6.6: Andel fraktad godsmängd av stenkols- och raffinerade petroleumprodukter av total godsmängd för varugruppen från Sverige till utlandet. Fördelat efter lossningshamnens land. Procent. År 2012-2014.

Transporter från utlandet till Sverige

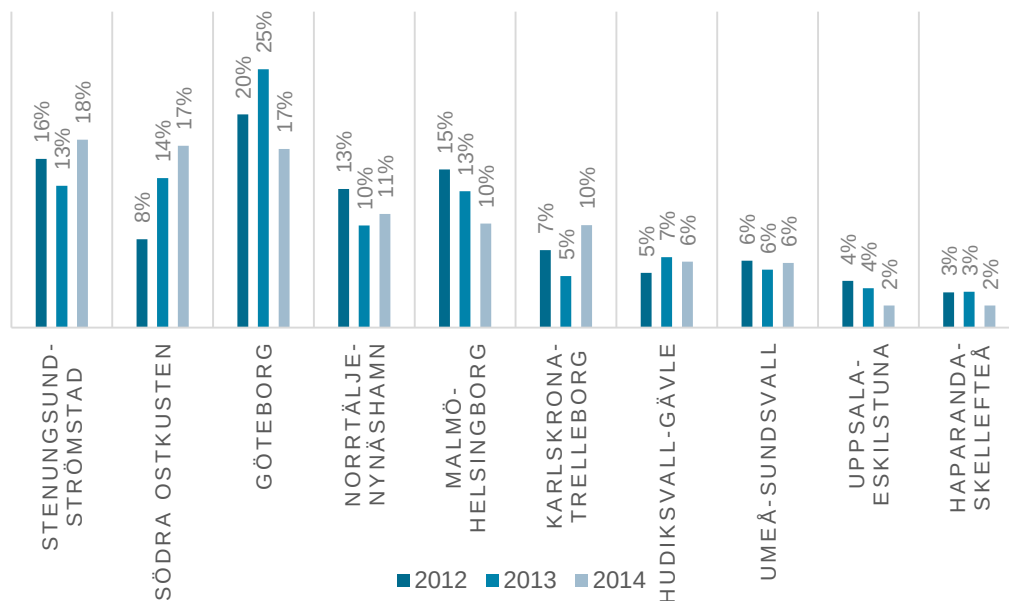
Av det gods i varugruppen som fraktades från utlandet till Sverige med sjötransport lastades 15 procent i Finland, 13 procent i Ryssland och 12 procent i Danmark. (Figur 6.7)



Figur 6.7: Andel fraktad godsmängd av stenkols- och raffinerade petroleumprodukter av den totala godsmängden för varugruppen som transporterades från utlandet till Sverige fördelat efter lastningshamnens land. Procent. År 2012-2014.

Av de stenkols- och raffinerade petroleumprodukter som transporterades från utlandet till Sverige lossades 18 procent längs Stenungsund - Strömstad kustområde. Vid Södra

ostkusten och Göteborgsområdet lossades 17 procent vardera. Flera kustområden hanterar en relativt liten andel av det lossade godset. (Figur 6.8)



Figur 6.8: Andel fraktade stenkols- och raffinerade petroleumprodukter av total godsmängd av varugruppen från utlandet till Sverige fördelat efter geografiskt lossnings område i Sverige. År 2012-2014.

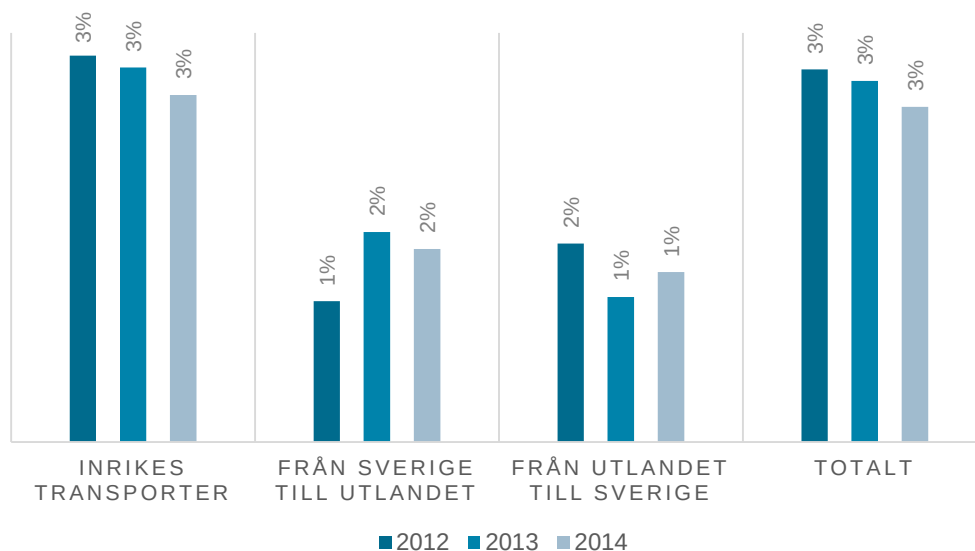
6.2 Stenkols- och raffinerade petroleumprodukter med lastbil

De svensk- och utlandsregistrerade tunga lastbilarna fraktade närmare 12 miljoner ton stenkols- och raffinerade petroleumprodukter under 2014. Majoriteten av detta gods (96 procent) fraktades med de svenska lastbilarna. I inrikestrafiken dominerade de svensk-registrerade lastbilarna men i utrikestrafiken var förhållandet det omvända. Både till och från Sverige kördes i stort sett allt gods av denna varugrupp med utländska lastbilar. (Tabell 6.3) Raffinerade petroleumprodukter med svenska lastbilar utgjorde nästan allt av detta gods i inrikestrafiken, 11 077 tusen ton under 2014.

Tabell 6.3: Transporterad godsmängd av stenkols- och raffinerade petroleumprodukter av tunga svenskregistrerade och utländska lastbilar, 1 000-tal ton. År 2012-2014.

	2012	2013	2014
Inrikes transporter	12 510	11 789	11 278
Från Sverige till utlandet	152	232	224
Från utlandet till Sverige	223	178	220
Totalt	12 885	12 199	11 722

Av allt gods som transporterades med lastbil till, från och inom Sverige utgjorde varugruppen stenkols- och raffinerade petroleumprodukter en liten andel (3 procent) 2014. Samma andel som för inrikestransporterna. Till och från utlandet var andelen något lägre. (Figur 6.9)



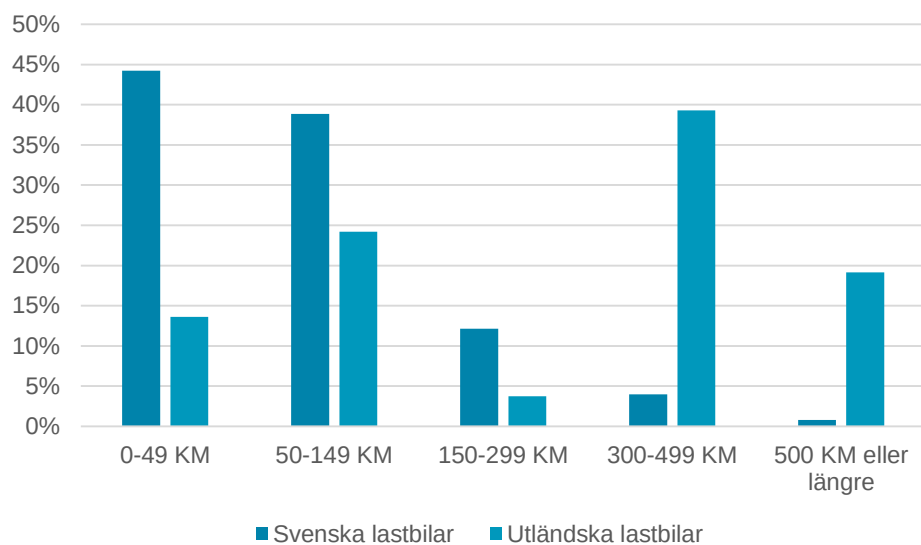
Figur 6.9: Andel stenkols- och raffinerade petroleumprodukter av all transporterad godsmängd med tung lastbil till, från och inom Sverige. Procent. År 2012-2014.

Anm. både utländska och svenskregistrerade lastbilar ingår.

Inrikes transporter

De svenskregistrerade lastbilarna dominerade inrikestransporterna av stenkols- och raffinerade petroleumprodukter (de utländska lastbilarna stod för enbart 25 tusen ton av de totalt 11,3 miljoner ton av varugruppen som fraktades med lastbil i inrikestrafiken). När det gäller transporterad godsmängd var det stor skillnad på den genomsnittliga mängden lastat gods beroende på om det var en svensk eller utländsk lastbil som körde. Genomsnittet för de svenskregistrerade lastbilarna uppgick till 24 ton per transport under 2014, genomsnittet för de utländska lastbilarna var 10 ton.

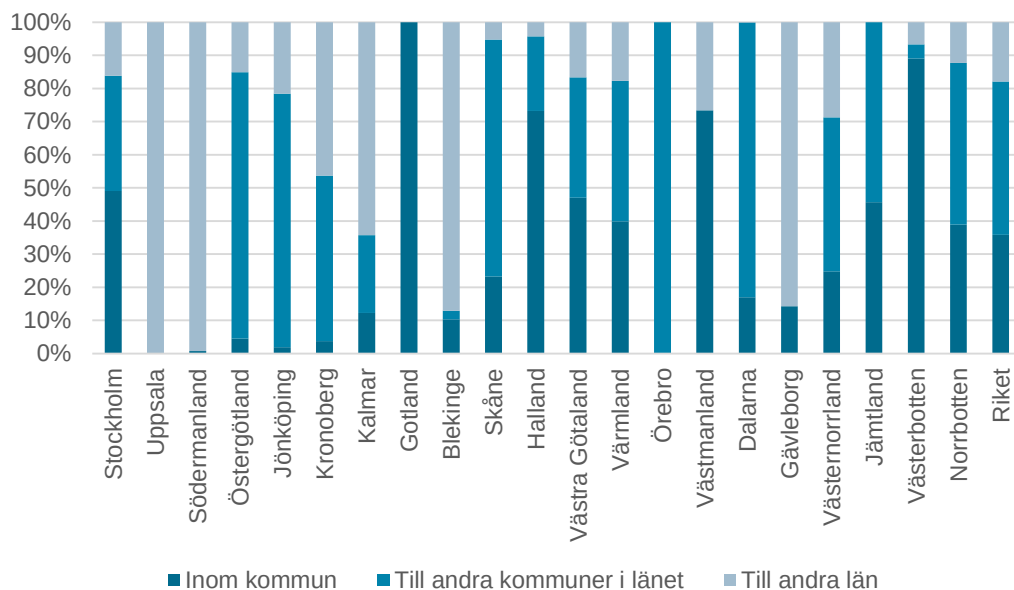
Andelen godsmängd fördelat efter körsträcka i inrikestrafiken visar stor skillnad mellan de utländska och svenskregistrerade lastbilarna. De svenskregistrerade tunga lastbilarna fraktade högre andelar gods i korta sträckor, 44 procent av godset kördes i intervallet 0-49 km och 39 procent i intervallet 50-149 km under 2014. De utländska lastbilarna tenderade att köra högre andel gods i de längre intervallen, 39 procent av varugruppen kördes mellan 300-499 km och 19 procent längre sträckor än 500 km. (Figur 6.10)



Figur 6.10: Andel fraktad godsmängd av stenkols- och raffinerade petroleumprodukter inom Sverige. Fördelat efter körsträcka i km. Procent. År 2014.

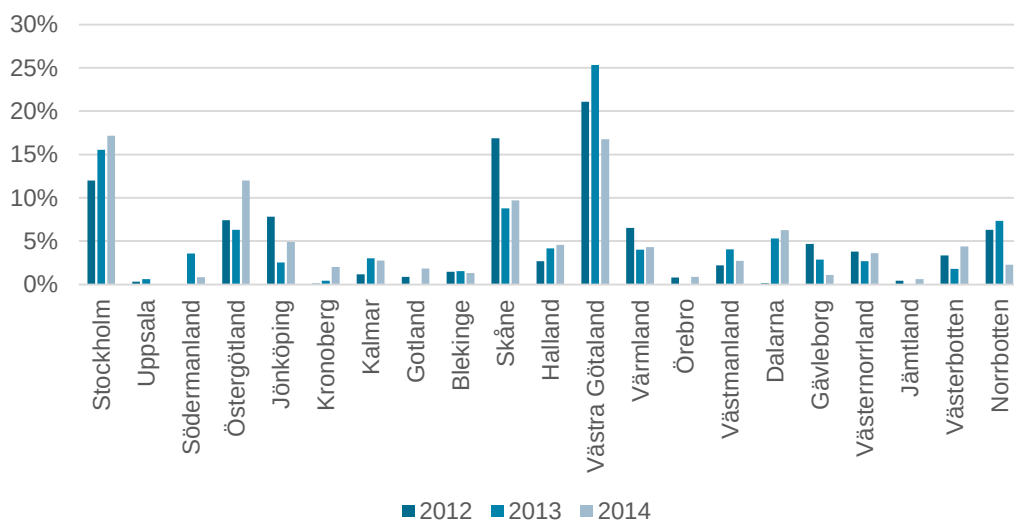
Regionala transporter av jordbruks- och skogsbruks produkter med svenskregistrerade lastbilar

De svenskregistrerade lastbilarna fraktade 36 procent av stenkols- och raffinerade petroleumprodukterna inom samma kommun som de startade, 46 procent gick till andra kommuner inom samma län och 18 procent till andra län. De transporter som startade inom Uppsala, Södermanland, Gävleborg och Blekinge län hade högst andel av transporter till andra län. (Figur 6.11)



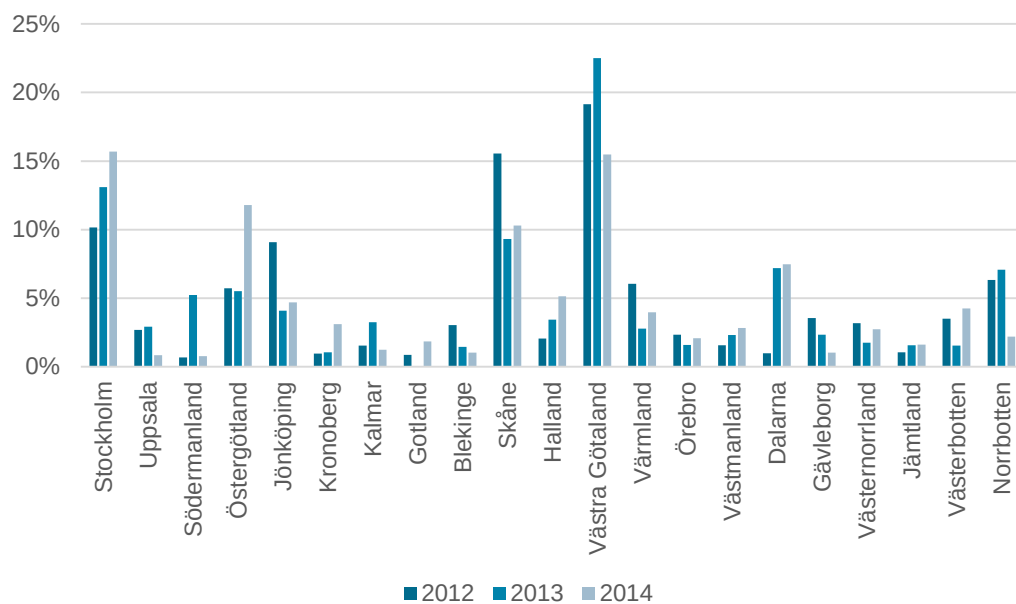
Figur 6.11: Svenskregistrerade lastbilsars andel av fraktad godsmängd av stenkols- och raffinerade petroleumprodukter efter län där transporten startade. Fördelat efter inom kommunen, till andra kommuner i länet och till andra län. Procent. År 2014.

Majoriteten av de svenskregistrerade lastbilarnas transporter av varugruppen startade i Stockholms och Västra Götalands län, 17 procent vardera år 2014. (Figur 6.2)



Figur 6.12: Svenskregistrerade lastbilarnas andel av fraktad godsmängd av stenkols- och raffinerade petroleumprodukter. Fördelat efter lastningslän. Procent. År 2014.

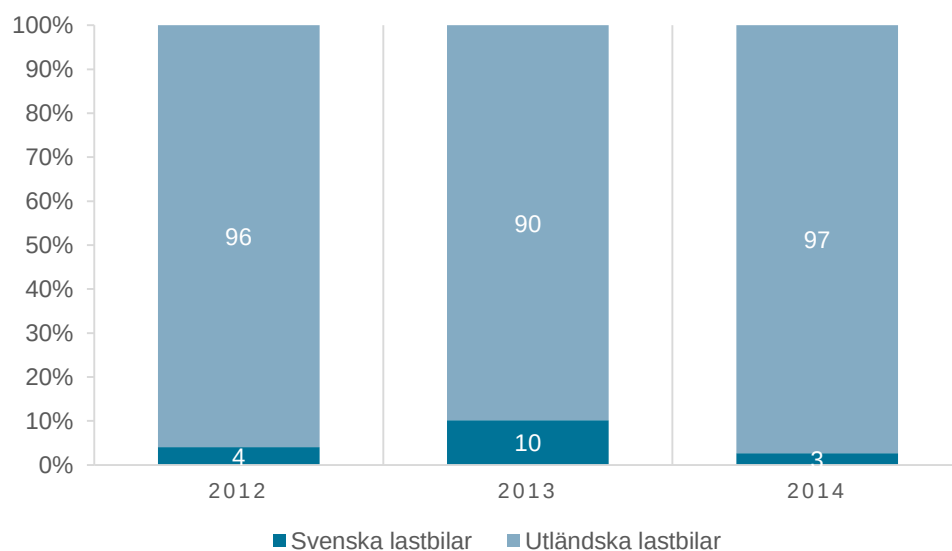
Majoriteten av varugruppen lossades i Stockholms län och i Västra Götalands län, omkring 15 procent vardera under 2014. Dessa två län hade således både högst lastnings- och lossningsandel inom detta varuslag. Länen har haft en likartad utveckling över lossat och lastat gods åren 2012 till 2014 för denna varugrupp, i Stockholms län ökade de och i Västra Götalands län minskade andelarna. (Figur 6.13)



Figur 6.13: Svenskregistrerade lastbils andel av fraktad godsmängd av stenkols- och raffinerade petroleumprodukter. Fördelat efter lossningslän. Procent. År 2014.

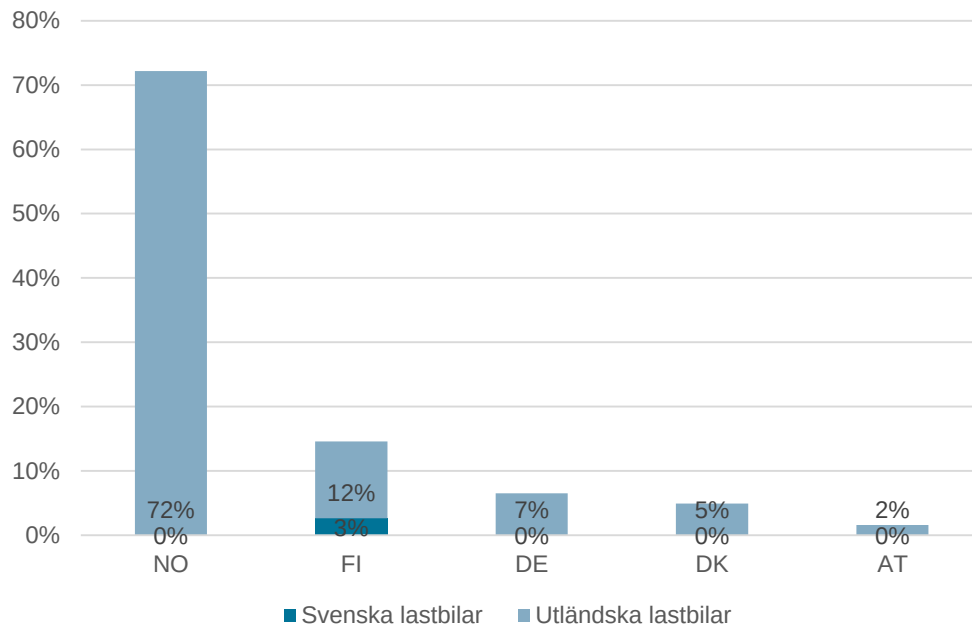
Transporter från Sverige till utlandet

Mängden stenkols- och raffinerade petroleumprodukter som fraktades till utlandet ökade totalt sett med nästan 50 procent mellan 2012 och 2014 då godset med de utländska lastbilarna ökade kraftigt. Godsmängden med de svenskregistrerade lastbilarna var i stort sett oförändrat. De utländska lastbilarnas marknadsandel av det fraktade godset dominerar med en andel om 97 procent under 2014. (Figur 6.14)



Figur 6.14: Andel stenkols- och raffinerade petroleumprodukter som fraktats med utländska respektive svenskregistrerade lastbilar från Sverige till utlandet. Procent, år 2012-2014.

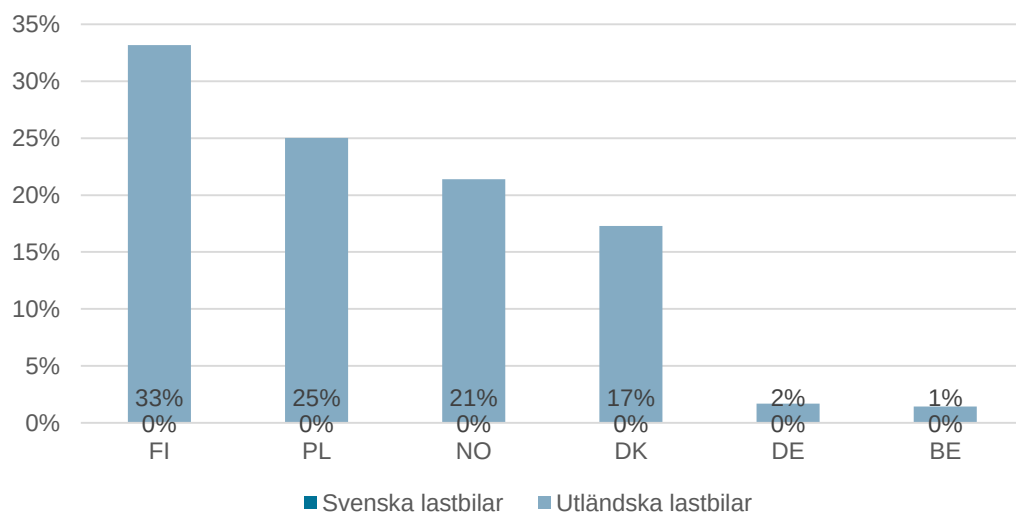
Till Norge, Finland och Tyskland fraktades majoriteten av stenkols- och raffinerade petroleumprodukter från Sverige. Till Norge transporterades mest gods under 2014, 72 procent. De svenskregistrerade lastbilarna transporterade en liten mängd till Finland, utöver detta stod de utländska lastbilarna för majoriteten av det transporterade godset. (Figur 6.15)



Figur 6.15: Andel stenkols- och raffinerade petroleumprodukter som fraktats med utländska respektive svenskregistrerade lastbilar från Sverige till utlandet fördelat efter lossningsland. Procent, år 2014.

Transporter från utlandet till Sverige

Mängden stenkols- och raffinerade petroleumprodukter som fraktades med tung lastbil från utlandet till Sverige har i stort varit oförändrad mellan 2012 och 2014. De utländska lastbilarna dominerar helt denna marknad. Majoriteten av det fraktade godset kom från fyra större avsändarländer; Finland, Polen, Norge och Danmark. Från Finland kom störst andel av godset, 33 procent under 2014. (Figur 6.16)



Figur 6.16: Andel stenkols- och raffinerade petroleumprodukter som fraktats med utländska respektive svenskregistrerade lastbilar från utlandet till Sverige fördelat efter lastningsland. Procent, år 2014.

7 Fraktad godsmängd av varugrupp (08) kemikalier och kemiska produkter mm

Mängden fraktade kemikalier, kemiska produkter, konstfiber, gummi- och plastvaror samt kärnbränsle till, från och inom Sverige uppgick till 17 miljoner ton inom ban, sjö och lastbils-trafiken år 2014. Detta motsvarade 3 procent av det totalt transporterade godset av dessa trafikslag.

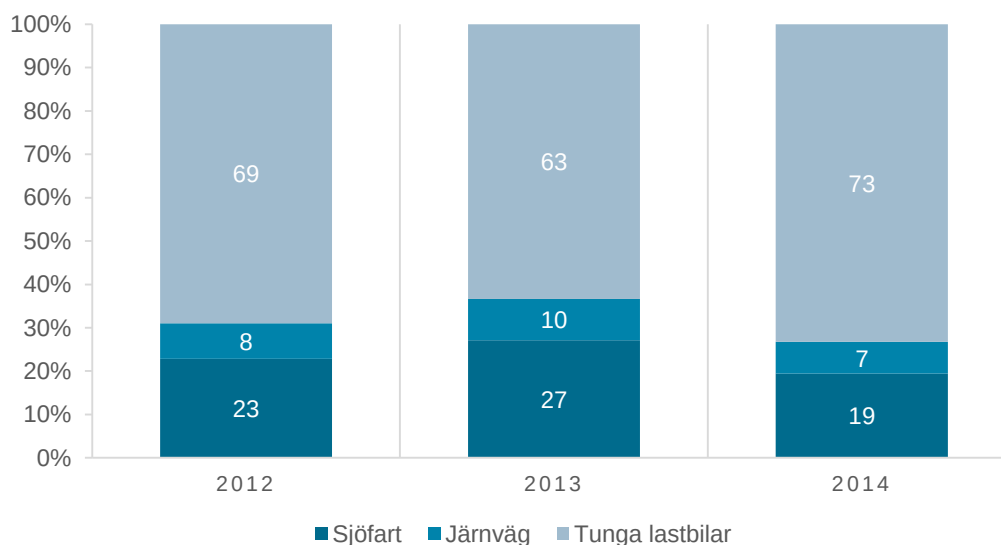
Av dessa 17 miljoner ton fraktades majoriteten (13 miljoner ton) med tunga lastbilar. De svenskregistrerade lastbilarna fraktade större delen av godset i inrikestransporterna. Sjöfarten fraktade mest gods i utrikestrafiken. Med lastbil fraktades mest gods i utrikestrafiken med de utländska lastbilarna. (Tabell 7.1)

Inom sjöfarten fraktades totalt 3,4 miljoner ton kemikalier och kemiska produkter under 2014, det utgjorde 2 procent av allt fraktat gods till sjöss. Det mesta av detta gods fraktades i utrikestrafiken. Till Sverige skeppades 2,4 miljoner ton kemikalier och kemiska produkter mm med båt vilket var mer än tre gånger så mycket gods av detta varuslag som det fraktades med båt från Sverige.

Tabell 7.1: Transporterad godsmängd av kemikalier och kemiska produkter mm efter trafikslagen sjöfart, järnväg och lastbil i inrikes och utrikestrafik. 1 000-tal ton. År 2014.

Trafikslag	Inrikes transporter	Utrikes transporter			Summa
		Summa utrikes	Från Sverige	Till Sverige	
Sjöfart	289	3 063	665	2 398	3 353
Järnväg	-	-	-	-	1 260
Tunga lastbilar	10 296	2 349	1 300	1 049	12 646
<i>Varav svenskregistrerade</i>	10 073	667	378	289	10 740
<i>Varav utlandsregistrerade</i>	223	1 682	922	760	1 906

Lastbilarna fraktade 73 procent av allt gods inom detta varuslag 2014, sjöfartens andel uppgick till 19 procent och järnvägen till 7 procent. Marknadsandelarna har varierat under åren men störst förändring har skett inom sjöfarten och lastbilstrafiken. Sjöfartsandelen minskade med 8 procent medan lastbilstrafikens andel ökade med 14 procent mellan 2012 och 2014. (Figur 7.1)



Figur 7.1: Andel transporterad godsmängd av kemikalier och kemiska produkter mm med sjöfart, järnväg och lastbil. Procent. År 2012-2014.
Anm. både svenskregistrerade och utländska lastbilar ingår.

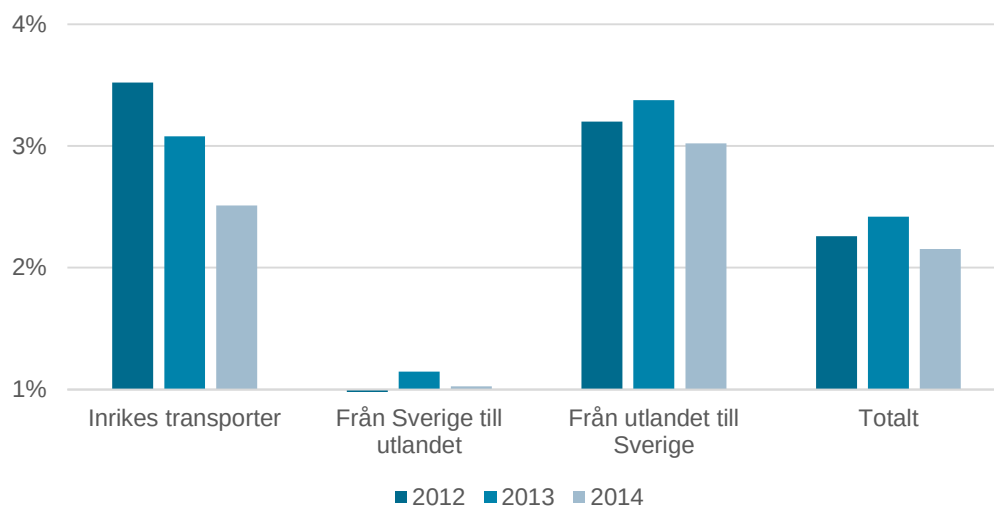
7.1 Kemikalier och kemiska produkter med sjöfart

Mellan 2012 och 2014 har den inrikes fraktade mängden av varugruppen minskat med 31 procent i inrikestrafiken, varit oförändrad från Sverige till utlandet och minskat med 7 procent från utlandet till Sverige. Totalt sett minskade godsmängden med 8 procent, till 3,4 miljoner ton. (Tabell 7.2)

Tabell 7.2: Transporterade kemikalier och kemiska produkter mm inom sjötrafiken fördelat efter till och från Sverige, inrikes samt totalt. 1 000-tals ton. År 2012-2014.

	2012	2013	2014
Inrikes transporter	422	368	289
Från Sverige till utlandet	657	722	665
Från utlandet till Sverige	2 577	2 551	2 398
Summa	3 656	3 641	3 353

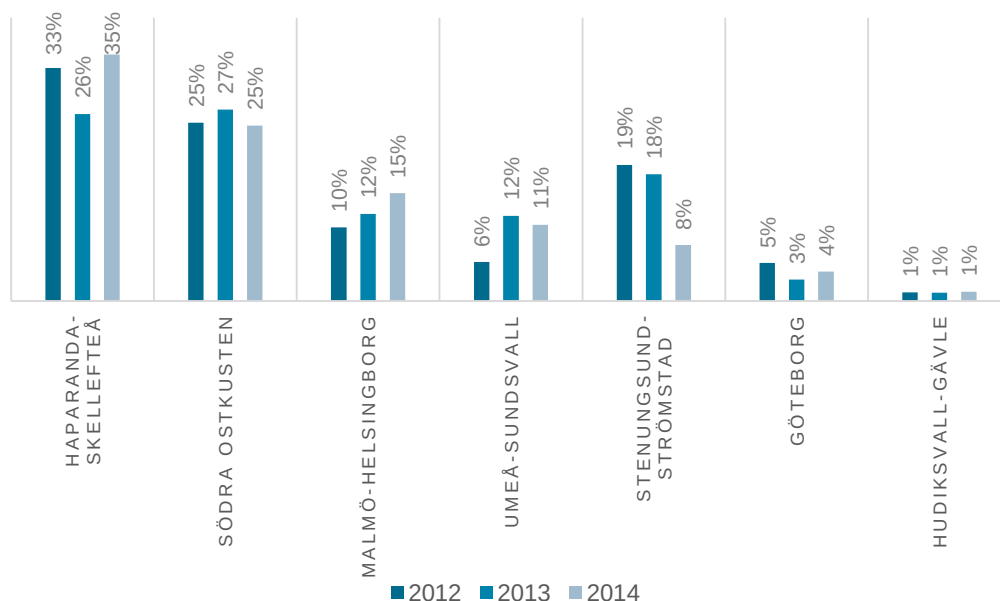
Andelen fraktade kemikalier och kemiska produkter med sjöfart utgjorde totalt sett enbart 2 procent av allt gods som fraktades med sjöfarten, denna andel har varit densamma alla år mellan 2012-2014. Inrikestrafikens andel har minskat en procent, till 3 procent mellan 2012 och 2014. I övrigt har godsandelarna varit stabila. (Figur 7.2)



Figur 7.2: Andel fraktad godsmängd av kemikalier och kemiska produkter mm av den totala med sjöfart. Fördelat efter inrikes, från Sverige till utlandet, från utlandet till Sverige och totalt. Procent. År 2012-2014.

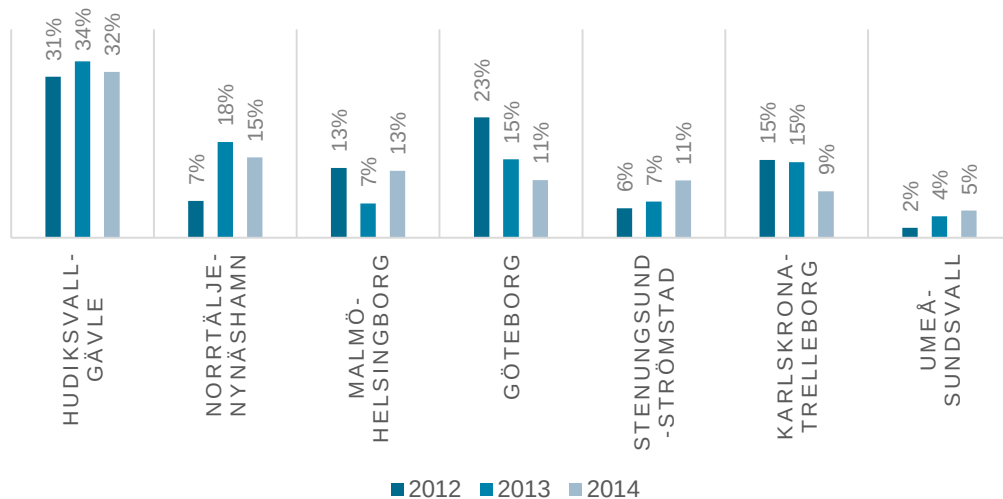
Inrikes transporter

I de geografiska kustområdena Haparanda – Skellefteå och Södra ostkusten lastades de största andelarna av godset, 35 respektive 25 procent av alla kemikalier och kemiska produkter som transporterades i inrikestrafiken i Sverige. Från Malmö - Helsingborg ökade andelen från 10 till 15 procent och godsandelarna som lastades längs Umeå – Sundsvalls området nära fördubblades mellan 2012 och 2014. Längs Stenungsund –Strömstad kustområde minskade andelen lastat gods mellan dessa år. (Figur 7.3)



Figur 7.3: Andel inrikes fraktad godsmängd av kemikalier och kemiska produkter mm av total godsmängd för varugruppen Fördelat efter geografiskt lastningsområde. Procent. År 2012-2014.

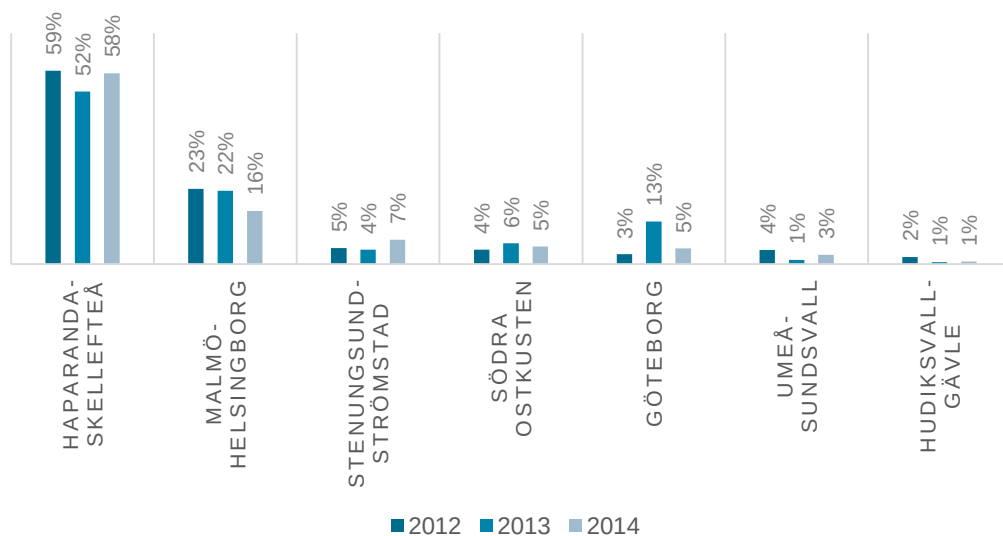
De kustområden där störst andel kemikalier och kemiska produkter lossades i inrikestrafiken var Hudiksvall – Gävle, med 32 procent 2014. (Figur 7.4)



Figur 7.4: Andel inrikes fraktad godsmängd av kemikalier och kemiska produkter mm av total godsmängd för varugruppen som transporterades mellan svenska hamnar. Fördelat efter geografiskt lossningsområde. Procent. År 2012-2014.

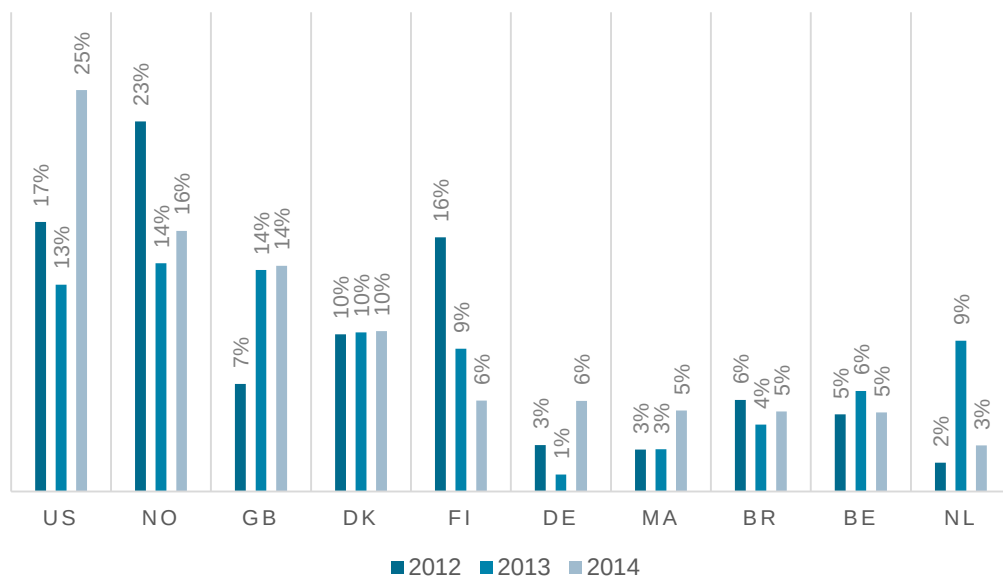
Transporter från Sverige till utlandet

Av de kemikalier och kemiska produkter som fraktades från Sverige till utlandet lastades 58 procent längs Haparanda - Skellefteå kustområde. Från Malmö – Helsingborg utgick 16 procent av varugruppens godsmängd för vidare färd till utlandet. I samtliga kustområden där godset lastades för transport till utlandet har andelarna varit stabila mellan åren 2012-2014. (Figur 7.5)



Figur 7.5: Andel fraktad godsmängd av kemikalier och kemiska produkter mm av total godsmängd för varugruppen som transporterades från Sverige till utlandet. Fördelat efter lastningsområde. Procent. År 2012-2014.

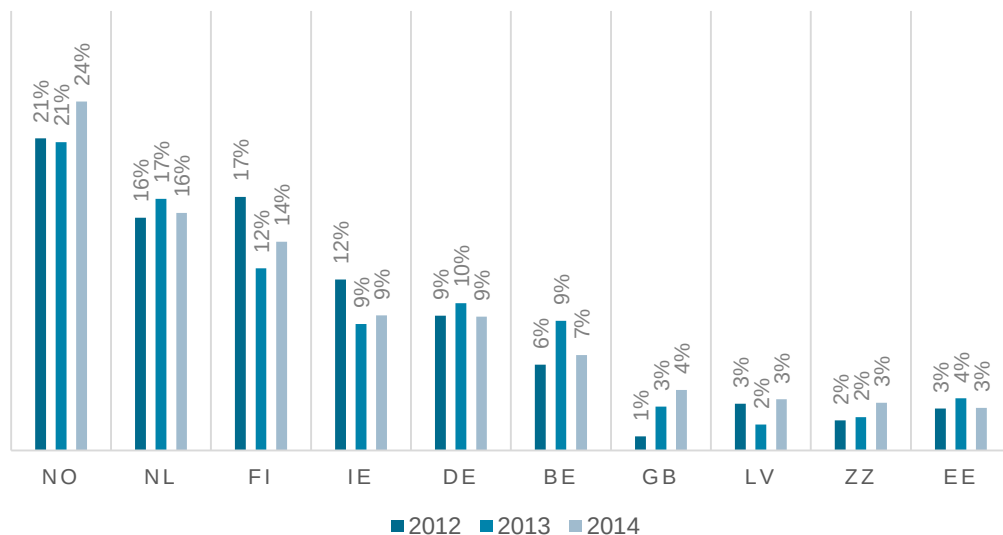
I USA lossades den största andelen av de kemikalier och kemiska produkter som skeppats från Sverige, 25 procent av all godsmängd inom denna varugrupp. Till Norge och Storbritannien skeppades 16 respektive 14 procent av godset under 2014. (Figur 7.6)



Figur 7.6: Andel fraktad godsmängd av kemikalier och kemiska produkter mm av total godsmängden för varugruppen från Sverige till utlandet. Fördelat efter lossningshamns land. Procent. År 2012-2014.

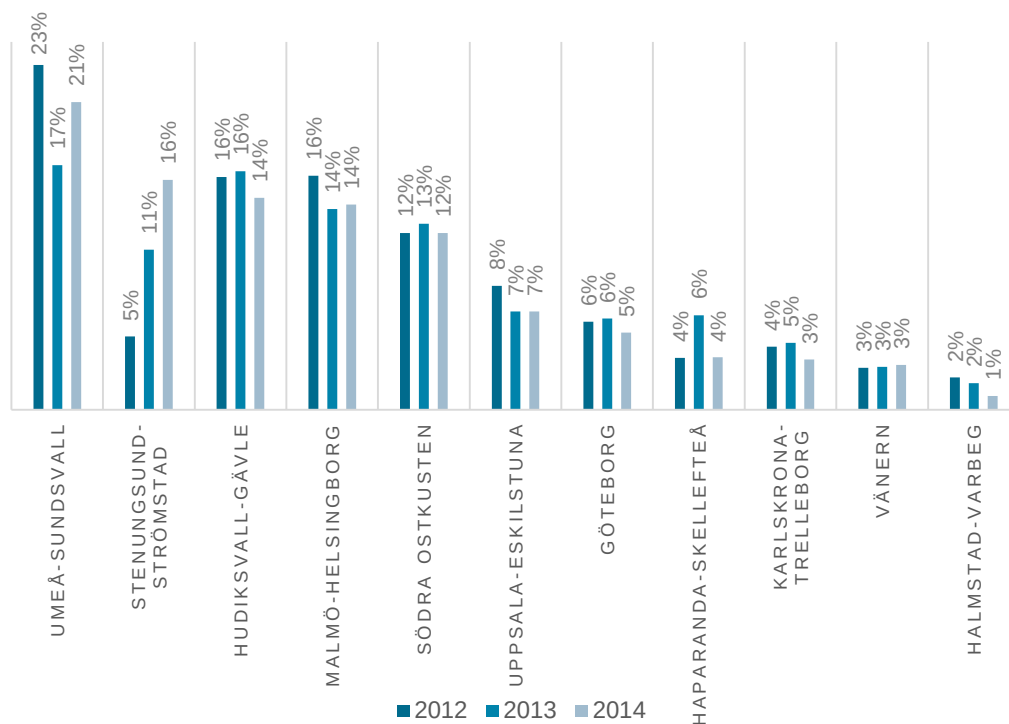
Transporter från utlandet till Sverige

Av de kemikalier och kemiska produkter som fraktades från utlandet till Sverige till sjöss lastades 24 procent i Norge. Från Holland avgick 16 procent och från Finland 14 procent. (Figur 7.7)



Figur 7.7: Andel fraktad godsmängd av kemikalier och kemiska produkter mm av total godsmängden för varugruppen som transporterades från utlandet till Sverige. Fördelat efter lastningshamnens land. År 2012-2014.

Av de kemikalier och kemiska produkter som transporterades från utlandet till Sverige lossades 21 procent längs Umeå – Sundsvalls kustområde och 16 procent lossades vid Stenungsund – Strömstad området. Andelarna för det lossade godset i denna varugrupp har varit relativt stabila över åren för respektive kustområde. Många områden hanterar mindre mängder av denna varugrupp. (Figur 7.8)



Figur 7.8: Andel fraktade kemikalier och kemiska produkter mm av total godsmängd av varugruppen som transporterades från utlandet till Sverige. Fördelat efter geografiskt lossningsområde i Sverige. Procent. År 2012-2014.

7.2 Kemikalier och kemiska produkter med lastbil

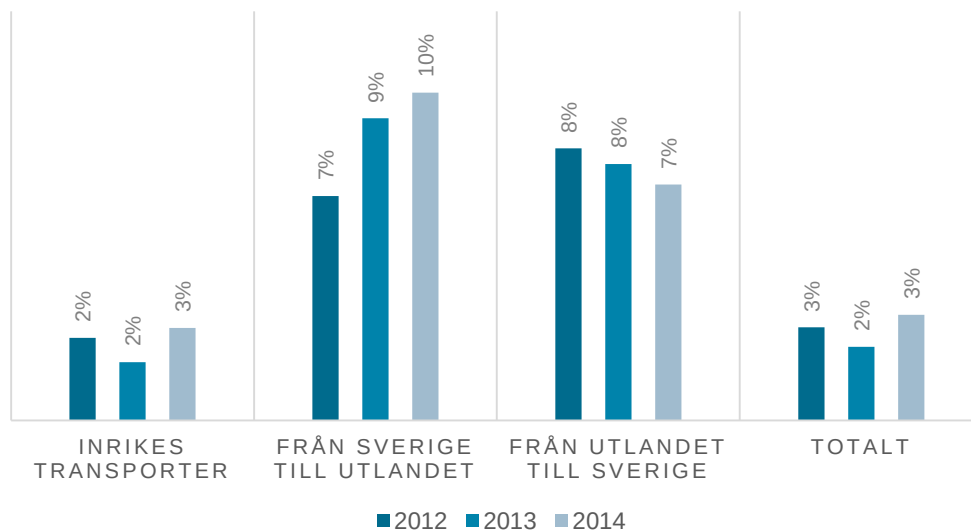
De svensk- och utlandsregistrerade tunga lastbilarna fraktade närmare 13 miljoner ton kemikalier och kemiska produkter under 2014. Majoriteten av detta gods (98 procent) fraktades inrikes av de svenskregistrerade lastbilarna. I utrikestrafiken var förhållandet det omvända, där kördes drygt 70 procent av godset av utländska lastbilar. (Tabell 7.3)

Tabell 7.3: Transporterad godsmängd av kemikalier och kemiska produkter mm med tunga svenskregistrerade och utländska lastbilar, 1 000-tal ton. År 2012-2014.

	2012	2013	2014
Inrikes transporter	9 170	6 284	10 296
Från Sverige till utlandet	833	1 142	1 300
Från utlandet till Sverige	1 047	1 078	1 049
Totalt	11 050	8 504	12 646

Totalt sett utgjorde denna varugrupp enbart 3 procent av allt fraktat gods med tung lastbil till, från och inom Sverige under 2014. Från Sverige till utlandet utgjorde varugruppen 10 procent

och från utlandet till Sverige 7 procent av allt fraktat gods med lastbil. Från Sverige till utlandet har andelarna ökat något mellan 2012 och 2014, från 7 till 10 procent. (Figur 7.9)



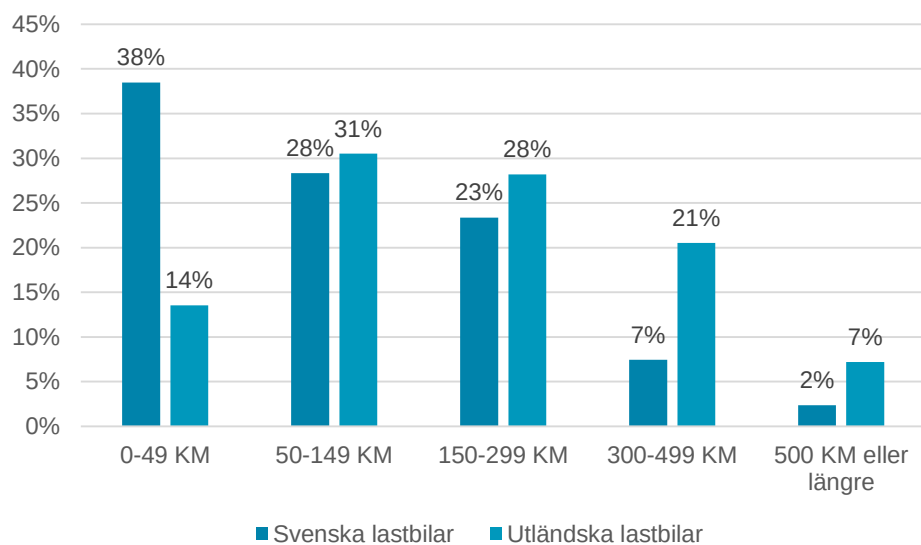
Figur 7.9: Andel kemikalier och kemiska produkter mm av all transporterad godsmängd med tung lastbil till, från och inom Sverige. Procent. År 2012-2014.
Anm. både utländska och svenskregistrerade lastbilar ingår.

Inrikes transporter

De svenskregistrerade lastbilarna dominerar inrikestransporterna av kemikalier och kemiska produkter (de utländska lastbilarna stod för enbart 2 procent av varugruppens fraktade gods i inrikestrafiken). När det gäller transporterad godsmängd tenderar de svenskregistrerade lastbilarna att frakta tyngre gods per transport jämfört med de utländska lastbilarna. Under 2014 var den genomsnittliga godsmängden 16 ton per transport för de utländska lastbilarna och 22 ton för de svenska.

Andelen godsmängd fördelat efter körsträcka i inrikestrafiken visar störst skillnad mellan de utländska och svenskregistrerade lastbilarna vid korta transportsträckor. De utländska lastbilarna tenderade att köra en högre andel gods längre sträckor än de svenskregistrerade lastbilarna. De utländska lastbilarna fraktade 31 procent av varugruppen mellan 50-149 km och 28 procent av godset i sträckan 150-299 km. De svenskregistrerade lastbilarna fraktade högst andel gods i sträckorna 0-49 km och 50-149 km. (Figur 7.10)

Totalt sett fraktades 38 procent av godset mellan 50-149 km under 2014. Därefter var sträckan 0-49 km vanligast, inom detta intervall fraktades 28 procent av varugruppen.

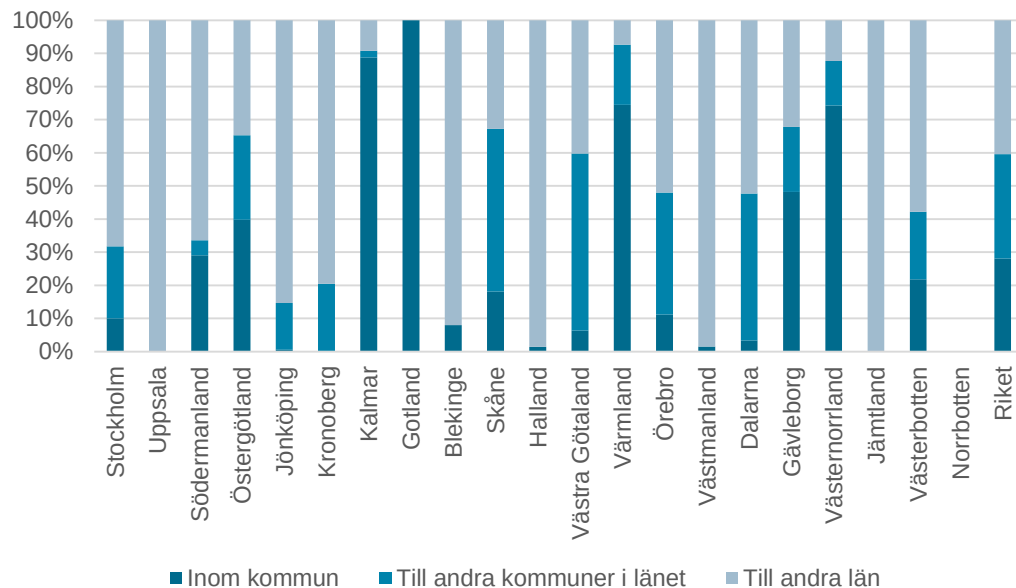


Figur 7.10: Andel fraktad godsmängd av kemikalier och kemiska produkter mm med lastbil inom Sverige. Fördelat efter körsträcka i km. Procent. År 2014.

Regionala transporter av kemikalier och kemiska produkter mm med svenskregistrerade lastbilar

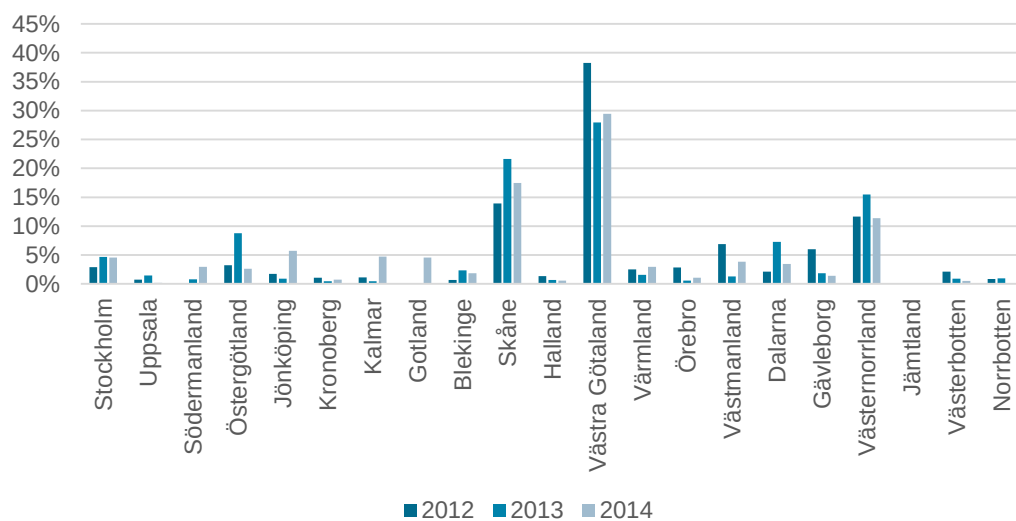
De svenska lastbilarna fraktade 28 procent av godset i varugruppen inom samma kommun som de startade, 32 procent gick till andra kommuner inom samma län och 40 procent till andra län. De transporter som startade inom Jämtland, Västmanland och Uppsala län hade flest andel transporter till andra län, 98 procent och mer. Av de transporter som startade i

Kalmar och Västernorrlands län transporterades 89 respektive 74 procent av varugruppen till en lossningsplats inom samma kommun. (Figur 7.11)



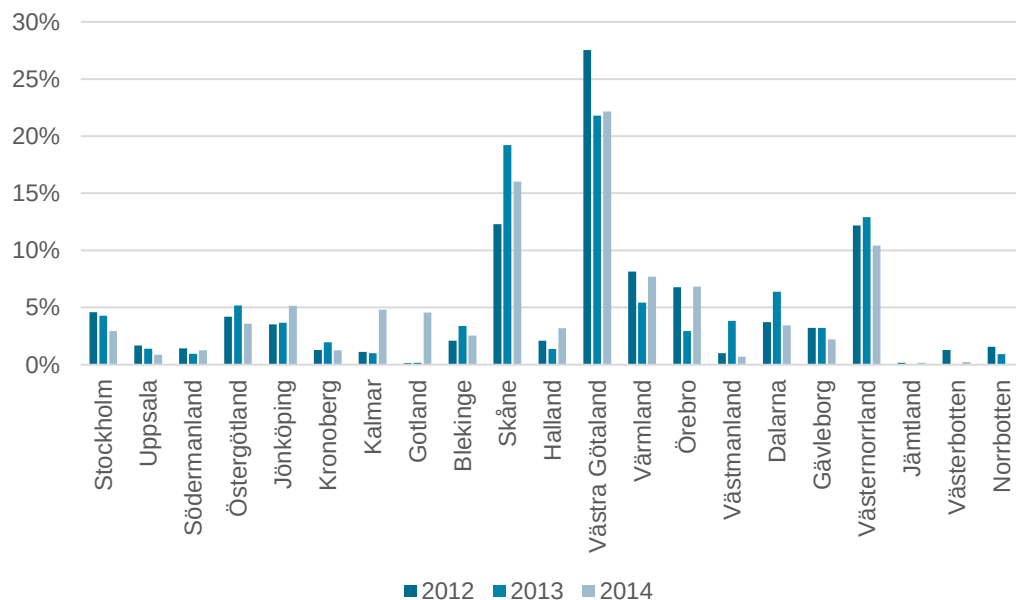
Figur 7.11: Andel av de Svenskregistrerade lastbilars andel av fraktad godsmängd av kemikalier och kemiska produkter mm efter län där transporten startade. Inom kommunen, till andra kommuner i länet och till andra län. Procent. År 2014.

Majoriteten av godset i varugruppen som fraktades av de svenska lastbilarna startade i Västra Götalands län, Skåne län och Västernorrlands län, 29, 17 respektive 11 procent år 2014. Utvecklingen mellan åren 2012 och 2014 visar att det är i dessa tre län som majoriteten av godset utgår från. Godsmängderna som startade i Västra Götalands län minskade något efter år 2012 medan andelen ökat något i Skåne län. (Figur 7.12)



Figur 7.12: Andel av de svenskregistrerade lastbilarnas transporterade godsmängder av kemikalier och kemiska produkter mm efter lastningslän. Procent. År 2014.

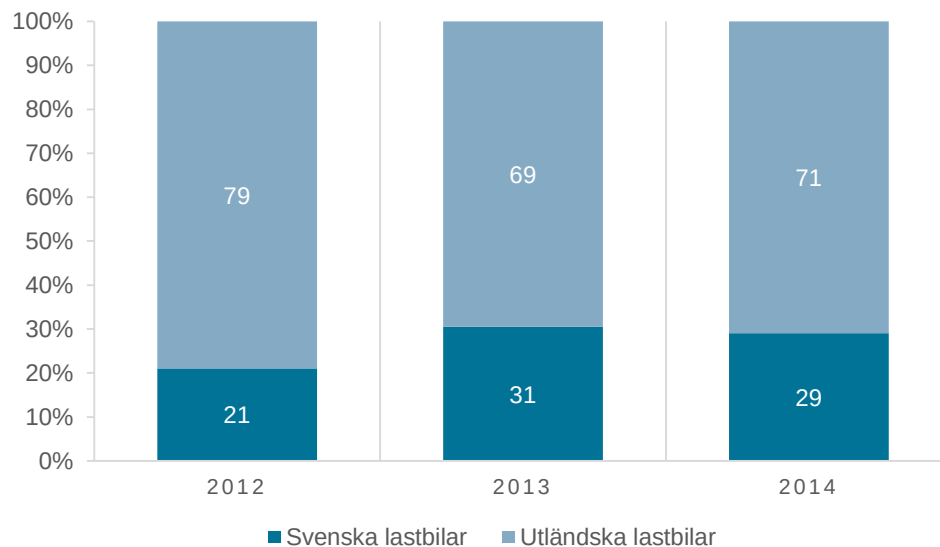
Majoriteten av mängden fraktade kemikalier och kemiska produkter som fraktades med svenska lastbilar lossades i Västra Götalands län, Skåne län och Västernorrlands län, 22, 16 respektive 10 procent år 2014. Det var alltså samma län som dominerade som både lastningslän och lossningslän detta år. (Figur 7.13)



Figur 7.13: Svenskregistrerade lastbilars andel av fraktad godsmängd av kemikalier och kemiska produkter mm efter lossningslän. Procent. År 2014.

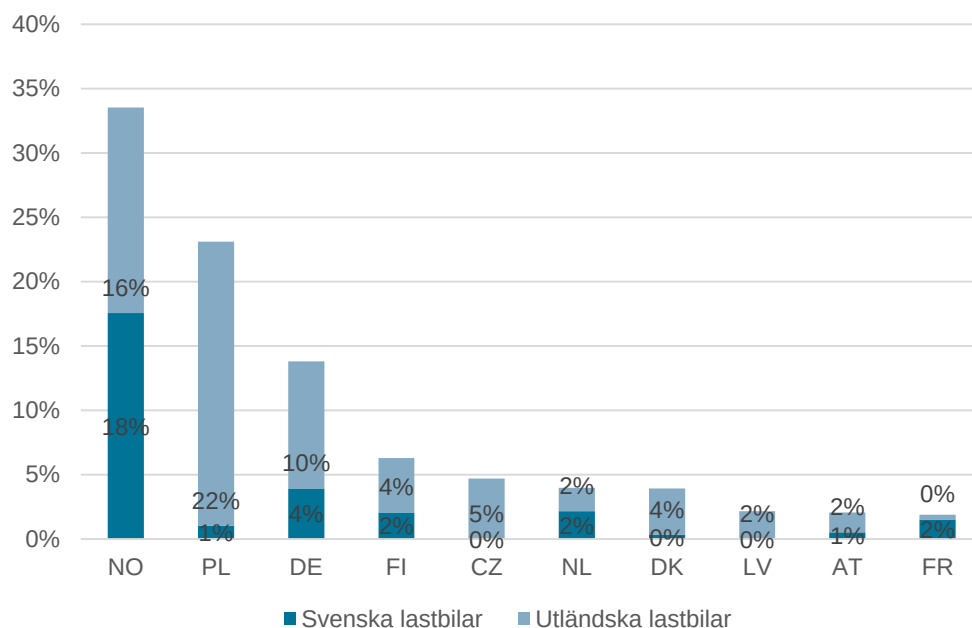
Transporter från Sverige till utlandet

Mängden kemikalier och kemiska produkter som fraktades till utlandet ökade totalt sett med mer än 50 procent mellan 2012 och 2014. Godsmängden som fraktades med de svensk-registrerade lastbilarna mer än fördubblades och godset med de utländska lastbilarna ökade med drygt 40 procent. De svenska lastbilarnas marknadsandel av det fraktade godset i denna varugrupp har ökat under dessa år, till en andel om 29 procent under 2014. (Figur 7.14)



Figur 7.14: Andel kemikalier och kemiska produkter mm som fraktats med utländska respektive svenskregistrerade lastbilar från Sverige till utlandet. Procent, år 2012-2014.

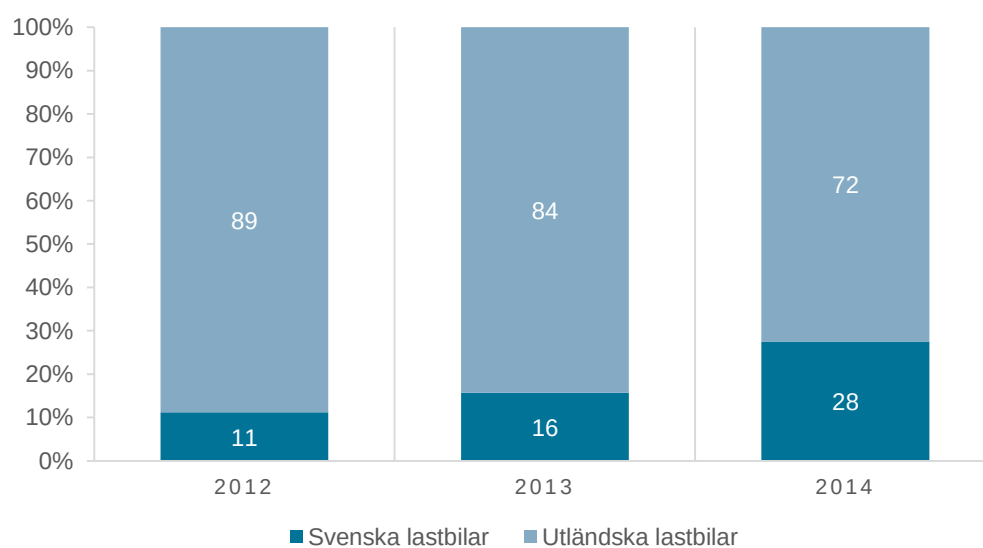
Till Norge, Polen och Tyskland fraktades majoriteten av kemikalierna och de kemiska produkterna från Sverige. Till Norge fraktade både de svenska och utländska lastbilarna störst godsmängder 2014, totalt 34 procent. De svenska lastbilarna transporterade 18 procent av godset till Norge, i övrigt var det bara några få andelar av godset som transporterades till andra länder. De utländska lastbilarna fraktade mest gods till Polen (22 procent). (Figur 7.15)



Figur 7.15: Andel kemikalier och kemiska produkter mm med utländska respektive svenskregistrerade lastbilar från Sverige till utlandet fördelat på lossningsland. Procent, år 2014.

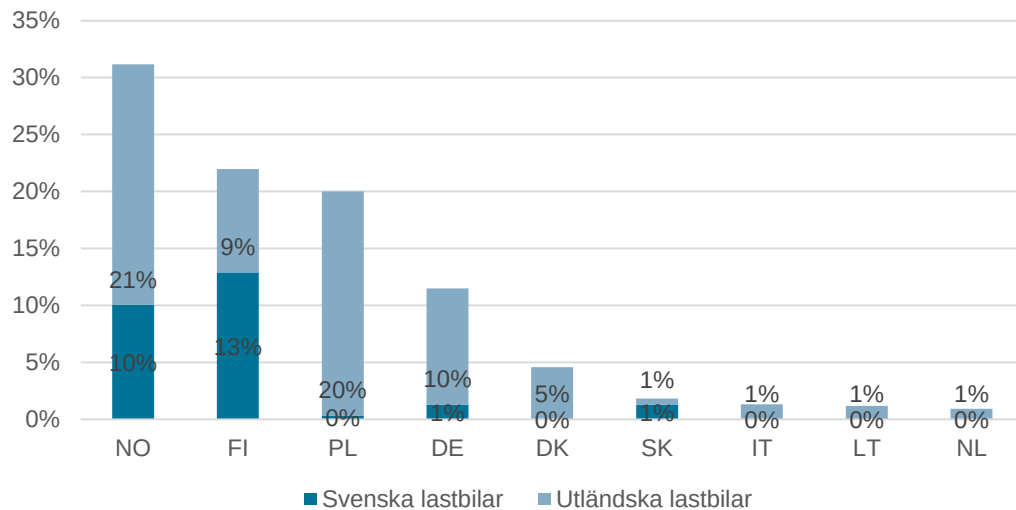
Transporter från utlandet till Sverige

Mängden kemikalier och kemiska produkter som fraktades med lastbil från utlandet till Sverige var i stort sett oförändrad mellan 2012 och 2014. Men de svenska lastbilarnas frakt mer än fördubblades mellan dessa år samtidigt som godset med de utländska lastbilarna minskade med nästan 20 procent. Marknadsandelen mellan dem förändrades därmed, de utländska lastbilarnas marknadsandel av det fraktade godset minskade från 89 procent till 72 procent under 2014. (Figur 7.16)



Figur 7.16: Andel kemikalier och kemiska produkter mm som fraktats med utländska respektive svenskregistrerade lastbilar från utlandet till Sverige. Procent, år 2012-2014.

Till Sverige kom den största godsmängden av kemikalier och kemiska produkter med lastbilstransporter från Norge, Finland och Polen. De utländska lastbilarna kör som tidigare nämnts majoriteten av godset i utrikestrafiken. De svenskregistrerade lastbilarna fraktade 10 procent av varuslaget från Norge och 13 procent från Finland. (Figur 7.17)



Figur 7.17: Andel kemikalier och kemiska produkter mm som fraktats med utländska respektive svenskregistrerade lastbilar från utlandet till Sverige fördelat efter lastningsland. Procent, år 2014.

8 Fraktad godsmängd av varugrupp (09) andra icke-metalliska mineraliska produkter

Mängden fraktade varor av andra icke-metalliska mineraliska produkter i inrikes- och utrikes-trafiken uppgick till 22 miljoner ton gods under 2014. Det utgjorde 3,5 procent av all transporterad godsmängd inom sjö, järnväg och tunga lastbilstransporter år 2014. Inom denna breda varugrupp ingår bland annat glas och glasvaror, keramiska- och porslinsprodukter, men även cement, kalk och gips samt andra byggnadsmaterial såsom färdigvaror.

Inom sjöfarten fraktades totalt 3,5 miljoner ton varor av denna varugrupp under 2014, det utgjorde en liten del (2 procent) av allt fraktat gods till sjöss. Godset var relativt jämnt fördelat mellan andelarna som fraktades i inrikestrafik samt till/från Sverige. Majoriteten fraktades i inrikestrafiken, 39 procent.

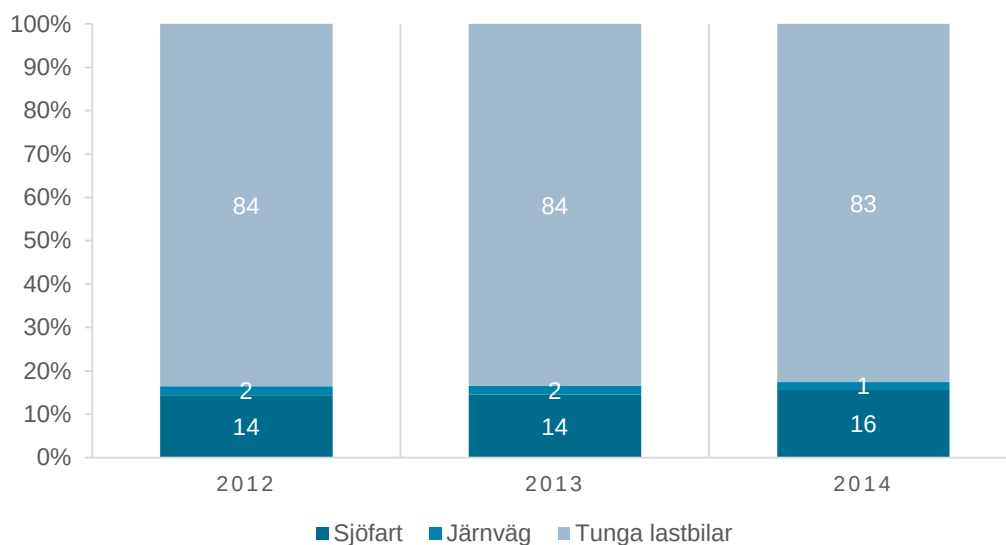
De tunga lastbilarna fraktade 83 procent av godset inom detta varuslag, drygt 18 miljoner ton gods 2014. Av dessa 18 miljoner ton fraktade de svenskregistrerade lastbilarna majoriteten i inrikestrafiken, 16 miljoner ton. I utrikestrafiken dominerade de utländska lastbilarna det fraktade godset. (Tabell 8.1)

Tabell 8.1: Transporterad godsmängd av varor av andra icke-metalliska mineraliska produkter med sjöfart, järnväg och lastbil, inrikes- och utrikestrafik. 1 000-tal ton. År 2014.

Trafikslag	Inrikes transporter	Utrikes transporter			Summa
		Summa utrikes	Från Sverige	Till Sverige	
Sjöfart	1 377	2 124	1 162	962	3 502
Järnväg	-	-	-	-	361
Tunga lastbilar	16 360	2 021	1 055	965	18 380
<i>Varav svenskregistrerade</i>	16 113	392	355	37	16 505
<i>Varav utlandsregistrerade</i>	247	1 628	700	928	1 876

Den totala fraktade godsmängden av varor av andra icke-metalliska mineraliska produkter, i både inrikes- och utrikestrafiken, minskade med 8 procent mellan åren 2012 till 2014. Inom respektive trafikslag har utvecklingen varierat, godset till sjöss är i stort sett oförändrat, medan godset på järnväg minskat med 26 procent, till 361 tusen ton. Inom lastbilstrafiken har godsmängden minskat med 11 procent. Eftersom lastbilstransporterna står för majoriteten av det fraktade godset, är andelarna per trafikslag trots inbördes förändringar stabil över åren.

Järnvägen stod för nästan 2 procent och sjöfarten för 16 procent av den fraktade godsmängden år 2014. (Figur 8.1)



Figur 8.1: Andel transporterad godsmängd av andra icke-metalliska mineraliska produkter med sjöfart, järnväg och lastbil. Procent. År 2012-2014.
Anm. både svenskregistrerade och utländska lastbilar ingår.

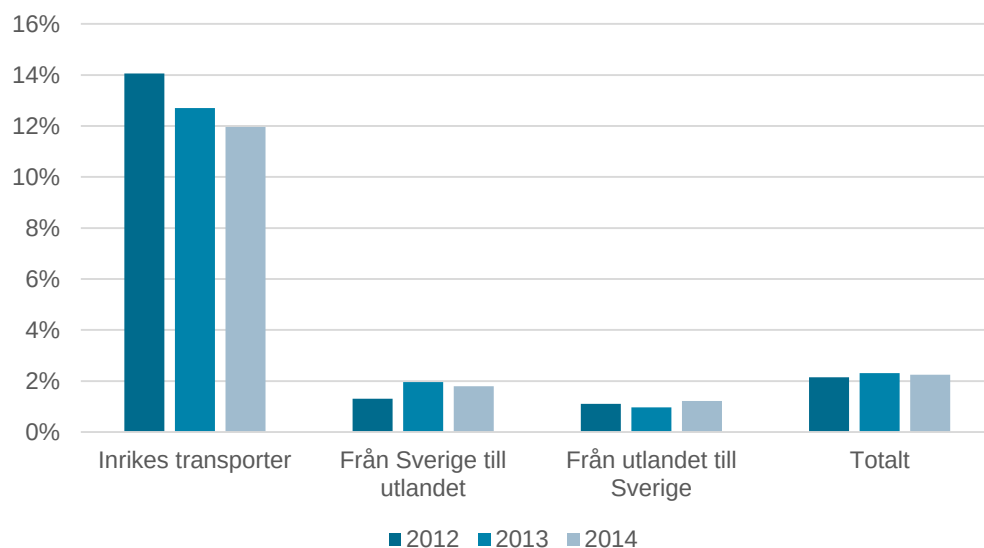
8.1 Varor av andra icke-metalliska mineraliska produkter med sjöfart

Mellan 2012 och 2014 har den totala inrikes skeppade godsmängden av varor av andra icke-metalliska mineraliska produkter till sjöss varit i stort sett oförändrad. Godset i inrikestrafiken minskade med 12 procent medan godset i utrikestrafiken ökade kraftigt. Från Sverige till utlandet ökade godsmängden med 28 procent, från 907 tusen ton till 1 162 tusen ton. Från utlandet till Sverige var ökningen 8 procent mellan dessa år. (Tabell 8.2)

Tabell 8.2: Transporterade produkter från varor av andra icke-metalliska mineraliska produkter inom sjötrafiken fördelat efter till och från Sverige, inrikes samt totalt. 1 000-tals ton. År 2012-2014.

	2012	2013	2014
Inrikes transporter	1 685	1 517	1 377
Från Sverige till utlandet	907	1 233	1 162
Från utlandet till Sverige	891	727	962
Summa	3 483	3 477	3 502

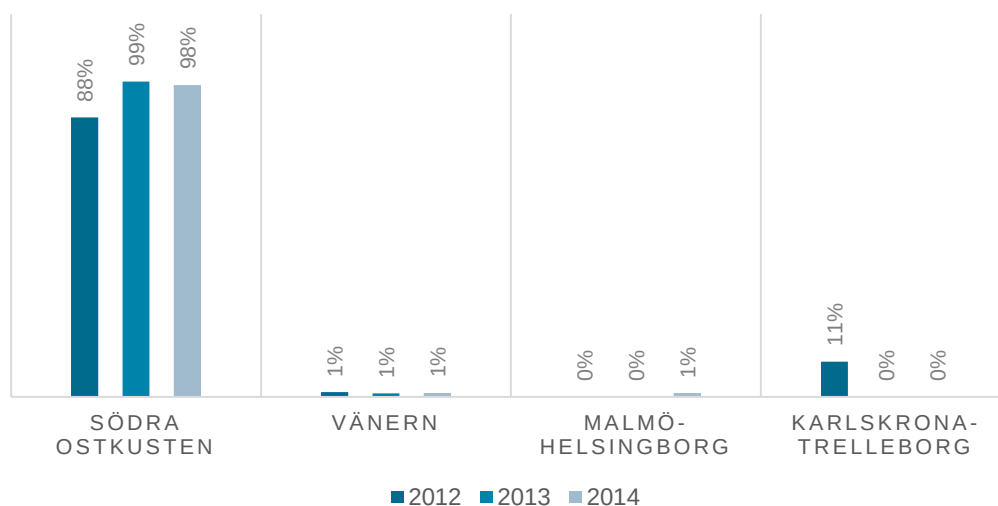
Andelen fraktade varor av andra icke-metalliska mineraliska produkter utgjorde en väldigt liten del av allt gods som fraktades med sjöfarten 2014, 2 procent. Sett enbart till inrikes-transporterna till sjöss utgjorde detta varuslag en högre andel, 12 procent. En andel som minskat något från år till år eftersom den totala godsmängden av varugruppen i inrikestrafiken minskat. (Figur 8.2)



Figur 8.2: Andel fraktad godsmängd av varor av andra icke-metalliska mineraliska produkter av total godsmängd med sjöfart. Fördelat efter inrikes, från Sverige till utlandet, från utlandet till Sverige och totalt. Procent. År 2012-2014.

Inrikes transporter

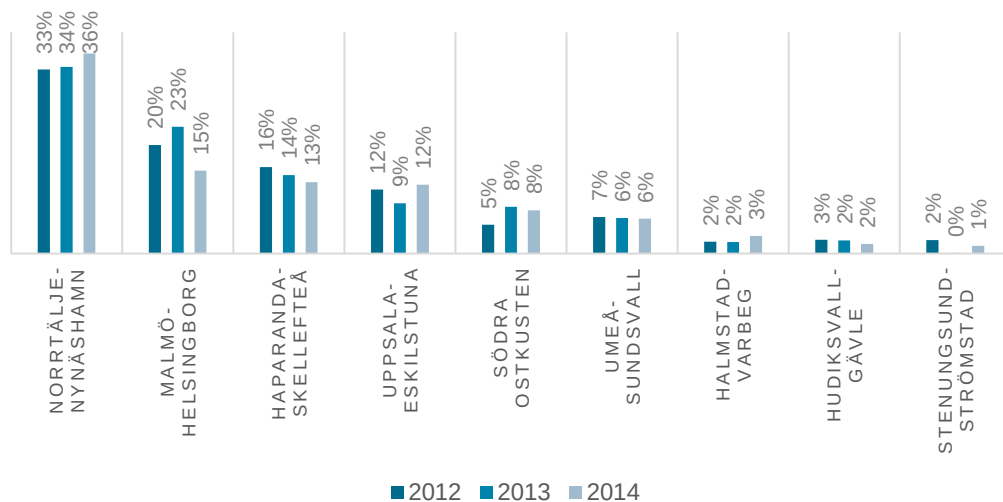
Vid det geografiska kustområdet Södra ostkusten lastades nästan allt gods (98 procent) av alla varor av andra icke-metalliska mineraliska produkter som skeppades i inrikestrafiken i Sverige 2014. Detta område har dominerat de undersökta åren 2012-2014. (Figur 8.3)



Figur 8.3: Andel inrikes fraktad godsmängd av varor av andra icke-metalliska mineraliska produkter av total godsmängd för varugruppen fördelat efter geografiskt lastningsområde. Procent. År 2012-2014.

Det kustområde med allra högst andel lossat gods av varugruppen var Norrtälje – Nynäshamn, som stod för 36 procent av det lossade godset. Längs Malmö - Helsingborg, Haparanda - Skellefteå och Uppsala – Eskilstuna lossades mellan 12 och 15 procent av

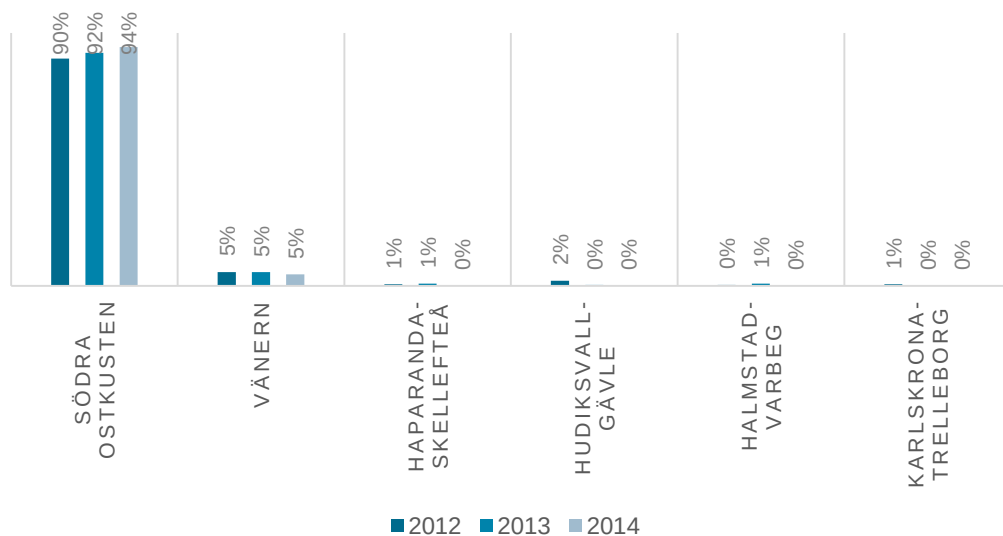
godsmängden per område under 2014. Dessa andelar har varit relativt stabila under åren 2012-2014. (Figur 8.4)



Figur 8.4: Andel inrikes fraktad godsmängd av varor av andra icke-metalliska mineraliska produkter av total godsmängd för varugruppen som transporterades mellan svenska hamnar. Fördelat efter lossningshamnområde. År 2012-2014.

Transporter från Sverige till utlandet

Av de andra icke-metalliska mineraliska produkter som fraktades från Sverige till utlandet lastades nästan allt gods (94 procent) längs Södra Ostkusten. Omkring Vänern lastades 5 procent av godset. (Figur 8.5)



Figur 8.5: Andel fraktad godsmängd av varor av andra icke-metalliska mineraliska produkter av total godsmängd för varugruppen som transporterades från Sverige till utlandet fördelat efter geografiskt lastningsområde. År 2012-2014.

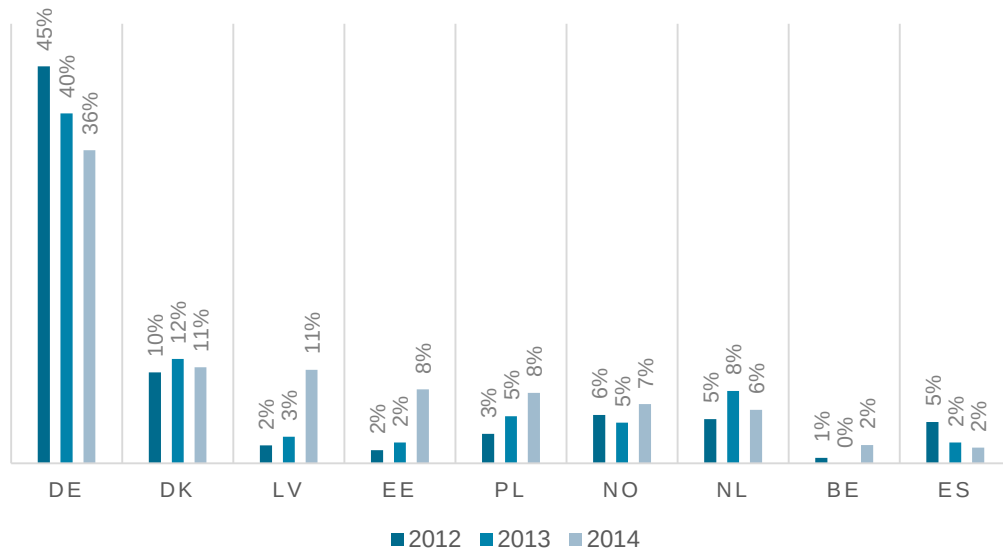
Till Ryssland och USA fraktades störst godsmängder av detta varuslag från Sverige, 37 respektive 23 procent av all godsmängd inom denna varugrupp. I Litauen och Danmark lossades 14 respektive 12 procent av godset som lastats i Sverige. (Figur 8.6)



Figur 8.6: Andel fraktad godsmängd av varor av andra icke-metalliska mineraliska produkter av total godsmängd för varugruppen från Sverige till utlandet. Fördelat efter lossningshamnens land. Procent. År 2012-2014.

Transporter från utlandet till Sverige

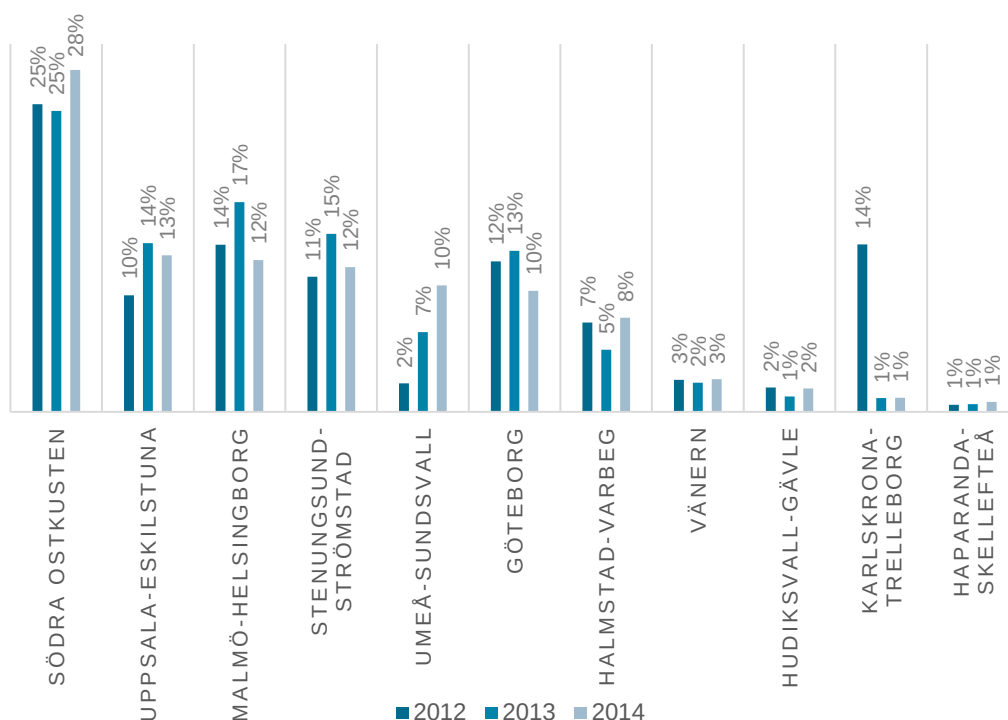
Av de andra icke-metalliska mineraliska produkter som skeppades till Sverige från utlandet till utgick 36 procent från Tyskland. Från Danmark och Lettland avgick 11 procent vardera av denna varugrups godsmängd. (Figur 8.7)



Figur 8.7: Andel fraktad godsmängd av varor av andra icke-metalliska mineraliska produkter av total godsmängd för varugruppen som transporterades från utlandet till Sverige. Fördelat efter lastningshamnens land. År 2012-2014.

Av de andra icke-metalliska mineraliska produkter som transporterades från utlandet till Sverige lossades 28 procent längs Södra Ostkusten. Vid Uppsala – Eskilstuna, Malmö – Helsingborg och Stenungsund – Strömstad lossades mellan 12 och 13 procent av godset per kustområde. (Figur 8.8)

Södra Ostkusten är det kustområde där störst andel av godset till/från utlandet både lastas och lossas.



Figur 8.8: Andel fraktade varor av andra icke-metalliska mineraliska produkter av total godsmängd av varugruppen från utlandet till Sverige. Fördelat efter geografiskt lossningsområde i Sverige. Procent. År 2012-2014.

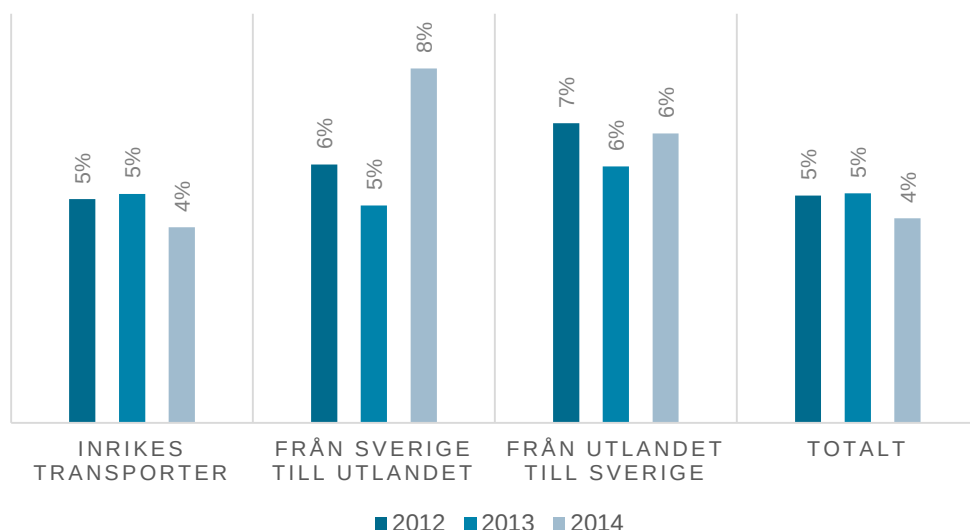
8.2 Varor av andra icke-metalliska mineraliska produkter med lastbil

De svensk- och utlandsregistrerade tunga lastbilarna fraktade drygt 18 miljoner ton av andra icke-metalliska mineraliska produkter till, från och inom Sverige under 2014. Majoriteten av detta gods fraktades i inrikestrafiken med svenskregistrerade lastbilar. (Tabell 8.3)

Tabell 8.3: Transporterad godsmängd av varor av andra icke-metalliska mineraliska produkter av tunga svenskregistrerade och utländska lastbilar, 1 000-tal ton. År 2012-2014.

	2012	2013	2014
Inrikes transporter	18 629	18 532	16 360
Från Sverige till utlandet	720	617	1 055
Från utlandet till Sverige	865	809	965
Totalt	20 213	19 958	18 380

Av allt gods som transporterades med tung lastbil till, från och inom Sverige utgjorde varugruppen totalt sett 4 procent 2014. Det inrikes fraktade godset av denna varugrupp minskade med 12 procent. Från Sverige till utlandet ökade den fraktade godsmängden i varugruppen med 47 procent mellan 2012 och 2014. Även från utlandet till Sverige ökade den godsmängden, med 12 procent. Andelen lastbilstransporter inom denna varugrupp var på en relativt jämn nivå mellan inrikes och utrikestransporterna. Andelarna var även trots inbördes förändringar förhållandevis stabila under åren 2012-2014. (Figur 8.9)

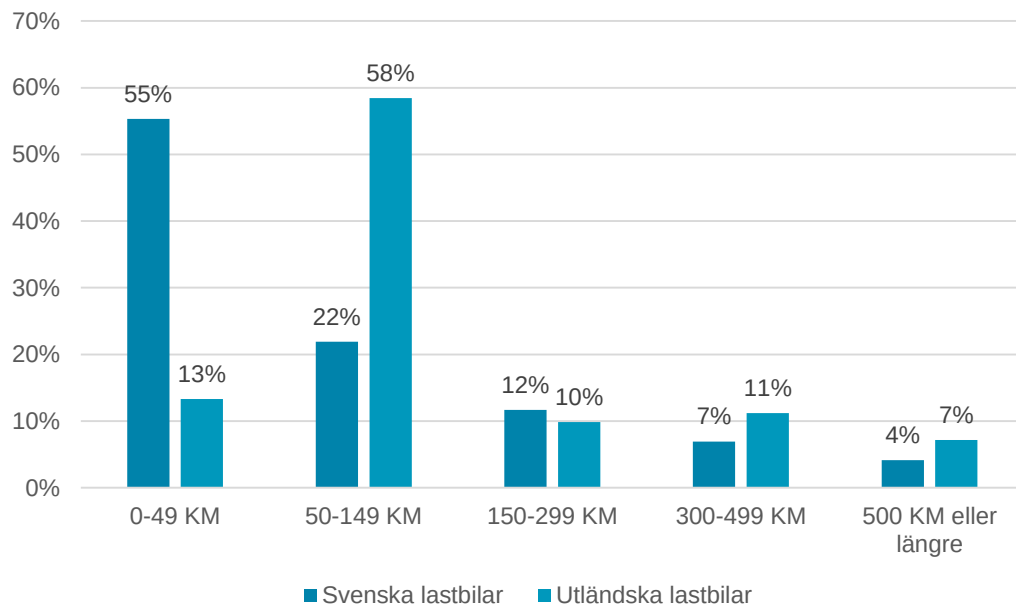


Figur 8.9: Andel varor av andra icke-metalliska mineraliska produkter av all transporterad godsmängd med tung lastbil till, från och inom Sverige. Procent. År 2012-2014.
Anm. både utländska och svenskregistrerade lastbilar ingår.

Inrikes transporter

De svenskregistrerade lastbilarna dominerade inrikestransporterna av varugruppen andra icke-metalliska mineraliska produkter (de utländska lastbilarna körde 2 procent av godset med lastbil i inrikestrafiken). När det gäller genomsnittligt transporterad godsmängd per transport var det ingen större skillnad mellan hur mycket de utländska och svenskregistrerade lastbilarna lastade. De svenska lastbilarna lastade i genomsnitt 16 ton per transport och de utländska lastbilarna 17 ton år 2014.

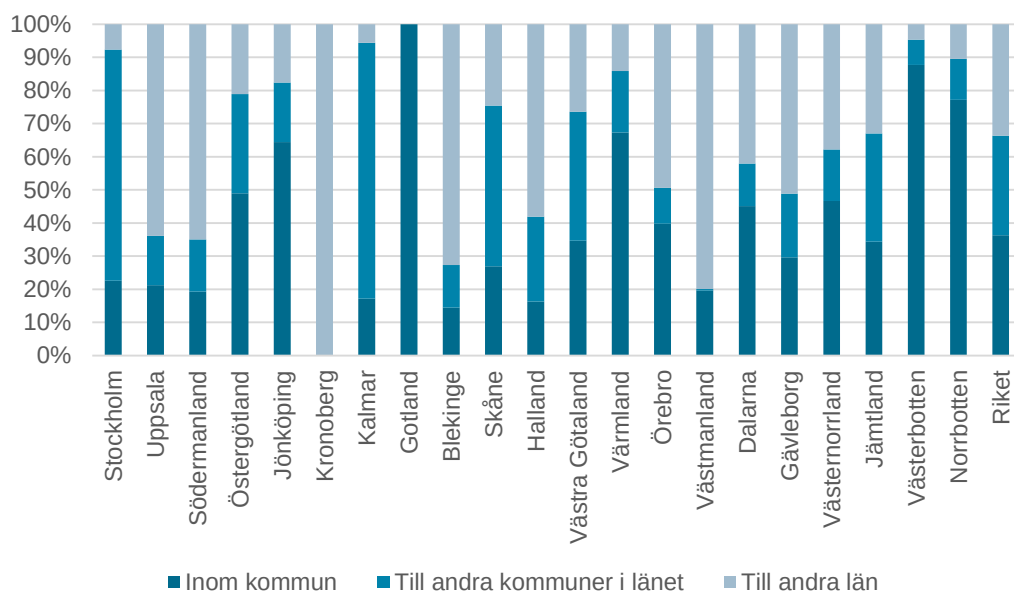
Även om den fraktade godsmängden inte visar någon större skillnad mellan de utländska och svenskregistrerade lastbilarna så är det större skillnad på körsträcka per transport. De svenskregistrerade lastbilarna tenderade att köra korta sträckor, över hälften av transporterna skedde i intervallet 0-49 km. De utländska däremot körde flest andel transporter (58 procent) på sträckor som var mellan 50-149 km långa. I de längre distanserna var det ingen större skillnad mellan dem. (Figur 8.10)



Figur 8.10: Andel fraktad godsmängd av varor av andra icke-metalliska mineraliska produkter inom Sverige. Fördelat efter körsträcka i km. Procent. År 2014.

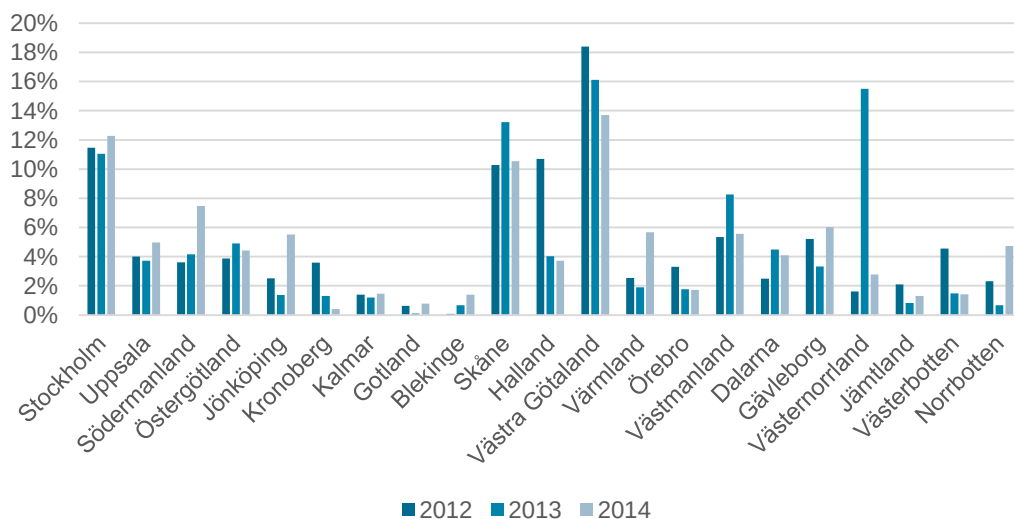
Regionala transporter av varor av andra icke-metalliska mineraliska produkter med svenskregistrerade lastbilar

De svenska lastbilarna fraktade 36 procent av varorna av andra icke-metalliska mineraliska produkter inom samma kommun som de startade, 30 procent transporterades till andra kommuner inom samma län och 34 procent till andra län. De transporter som startade inom Norrbotten och Västerbottens län hade flest andel transporter inom kommunen, 88 respektive 77 procent. Godstransporterna som startade i Blekinge och Västmanlands län fraktade högst andelar till lossningsplatser i andra län. (Figur 8.11)

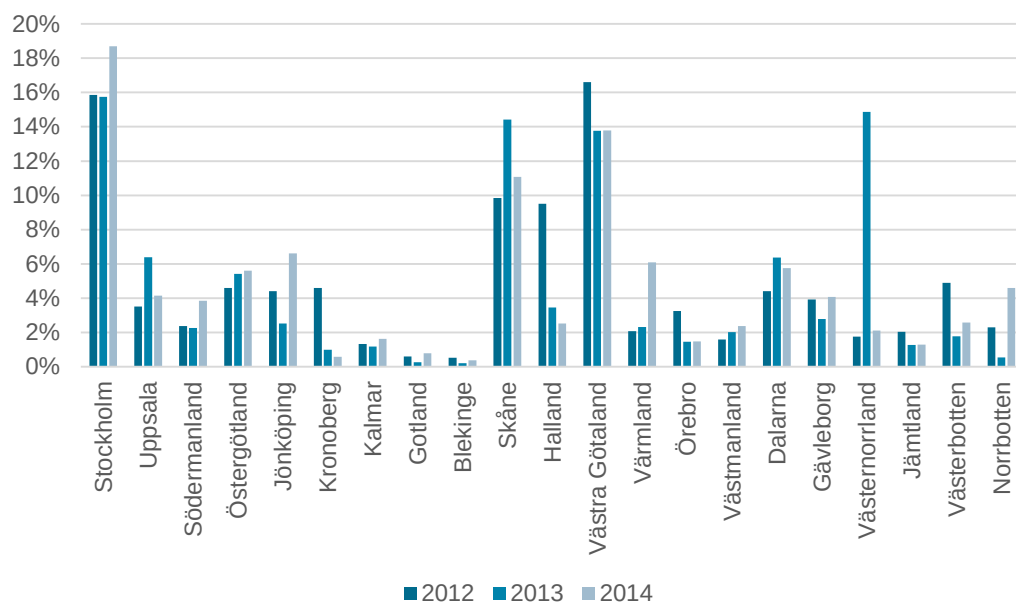


Figur 8.11: Svenskregistrerade lastbils andel av fraktad godsmängd av varor av andra icke-metalliska mineraliska produkter efter län där transporten startade. Fördelat efter inom kommunen, till andra kommuner i länet och till andra län. Procent. År 2014.

I Västra Götalands län och i Stockholms län både lastades och lossades majoriteten av det fraktade godset av andra icke-metalliska mineraliska produkter med svenskregistrerade tunga lastbilar. (Figur 8.12 och Figur 8.13)



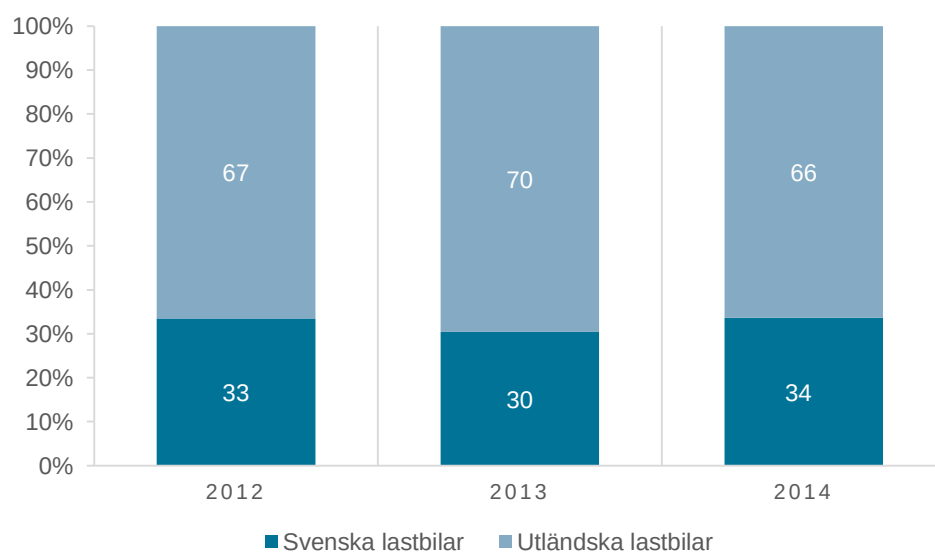
Figur 8.12: Svenskregistrerade lastbils andel av fraktad godsmängd av varor av andra icke-metalliska mineraliska produkter. Fördelat efter lastningslän. Procent per län. År 2012-2014.



Figur 8.13: Andel av de Svenskregistrerade lastbilars andel av fraktad godsmängd av varor av andra icke-metalliska mineraliska produkter. Fördelat efter lossningslän. Procent per län. År 2012-2014.

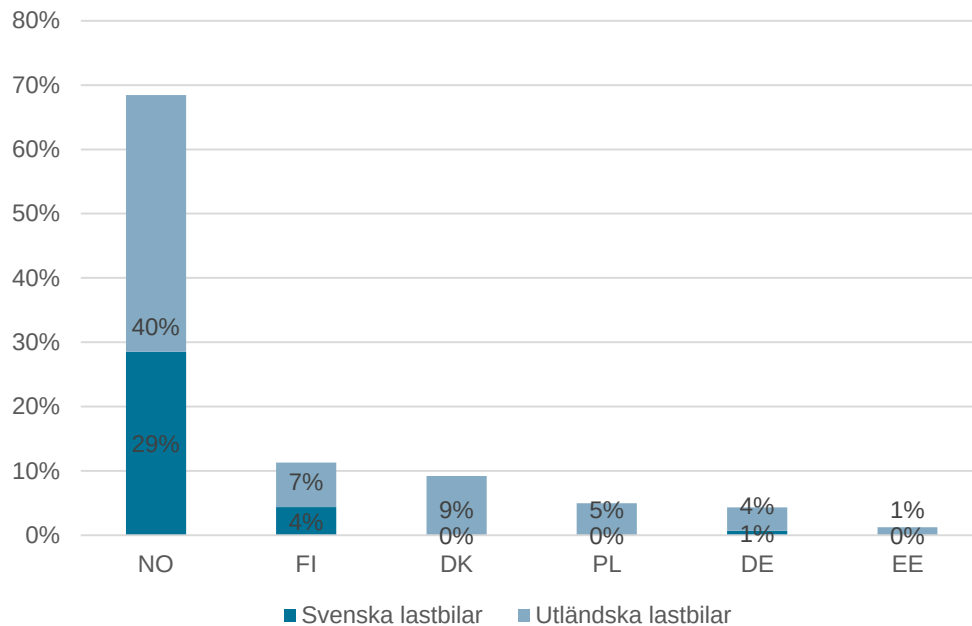
Transporter från Sverige till utlandet

Den godsmängd som fraktades till utlandet ökade med närmare 50 procent för både de utländska och svenska lastbilarna mellan 2012 och 2014. Men marknadsandelarna för de båda har varit stabila under dessa år, de utländska lastbilarnas del av det fraktade godset uppgick till 66 procent år 2014. (Figur 8.14)



Figur 8.14: Andel varor av andra icke-metalliska mineraliska produkter som fraktats med utländska respektive svenskregistrerade lastbilar från Sverige till utlandet. Procent, år 2012-2014.

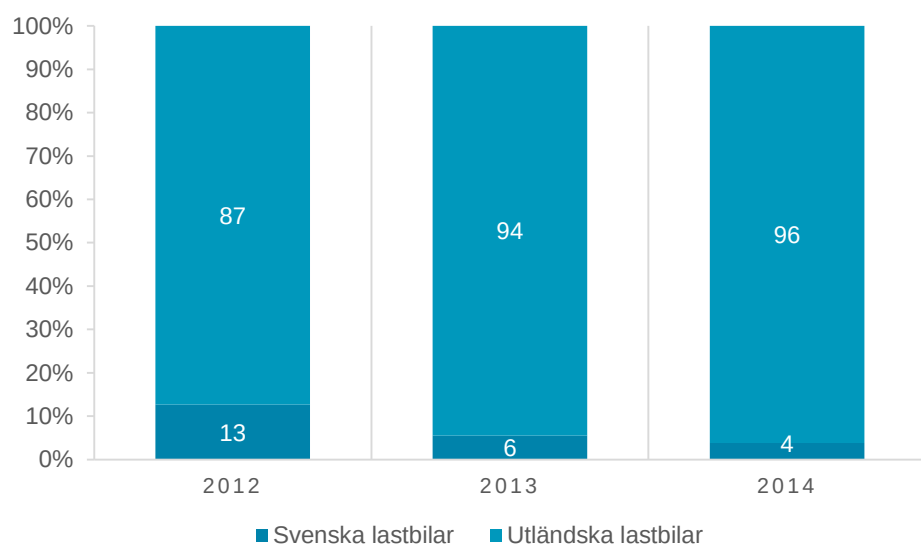
Till Norge, Finland och Danmark transporterades majoriteten av godset inom denna varugrupp som fraktades på lastbil från Sverige. Till Norge transporterades allra störst godsandelar 2014, 79 procent, varav 29 procent av de svenskregistrerade lastbilarna. Till samtliga länder dominerade de utländska lastbilarna den transporterade godsmängden. (Figur 8.15)



Figur 8.15: Andel varor av andra icke-metalliska mineraliska produkter som fraktats med utländska respektive svenskregistrerade lastbilar från Sverige till utlandet fördelat på lossningsland. Procent, år 2014.

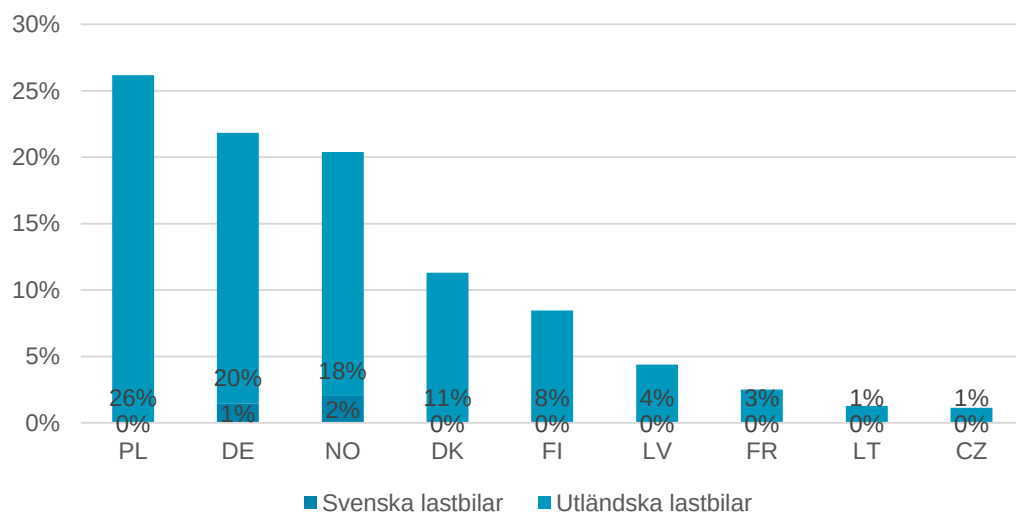
Transporter från utlandet till Sverige

Mängden andra icke-metalliska mineraliska produkter som fraktats med tung lastbil från utlandet till Sverige uppgick till nära 1 miljon ton under 2014. De utländska lastbilarna fraktade 23 procent mer gods i denna varugrupp år 2014 jämfört med under 2012. Godsmängden som fraktades med de svenska lastbilarna minskade kraftigt mellan åren 2012-2014, (- 66 procent). De svenskregistrerade lastbilarnas marknadsandel minskade därmed från 13 till 4 procent mellan åren. (Figur 8.16)



Figur 8.16: Andel varor av andra icke-metalliska mineraliska produkter som fraktats med utländska respektive svenskregistrerade lastbilar från utlandet till Sverige. Procent, år 2012-2014.

Till Sverige kom den största godsmängden av denna varugrupp från Polen, Tyskland och Norge. De utländska lastbilarna körde som tidigare nämnts majoriteten av godset i utrikes-trafiken. De svenskregistrerade lastbilarna fraktade mindre mängder gods inom denna varugrupp från Norge och Tyskland. (Figur 8.17)



Figur 8.17: Andel varor av andra icke-metalliska mineraliska produkter som fraktats med utländska respektive svenskregistrerade lastbilar från utlandet till Sverige fördelat på lastningsland. Procent, år 2014.

9 Fraktad godsmängd av varugrupp (12) transportmedel

Mängden fraktade transportmedel i inrikes- och utrikestrafiken uppgick till 6,6 miljoner ton vilket utgjorde 1 procent av all transporterad godsmängd år 2014. Inom denna breda varugrupp ingår bland annat bilindustriprodukter och andra transportmedel.

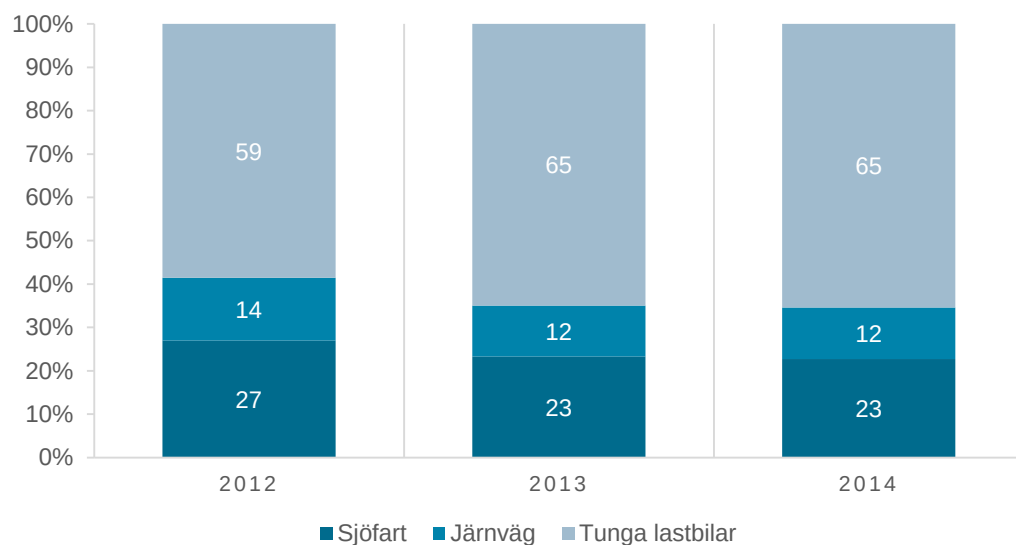
Inom sjöfarten fraktades totalt 1,5 miljoner ton transportmedel under 2014, det utgjorde en liten del, 1 procent, av allt fraktat gods till sjöss. Det mesta av detta gods fraktades i utrikestrafiken.

De tunga lastbilarna fraktade 65 procent av godset inom detta varuslag, drygt 4 miljoner ton gods 2014. De svenskregistrerade lastbilarna fraktade majoriteten av detta i inrikestrafiken. I utrikestrafiken dominerade dock de utlandsregistrerade lastbilarna. (Tabell 9.1)

Tabell 9.1: Transporterad godsmängd av transportmedel med sjöfart, järnväg och lastbil. Fördelat efter inrikes- och utrikestrafik. 1 000-tal ton. År 2014.

Trafikslag	Inrikes transporter	Utrikes transporter			Summa
		Summa utrikes	Från Sverige	Till Sverige	
Sjöfart	6	1 487	659	828	1 492
Järnväg	-	-	-	-	781
Tunga lastbilar	3 487	803	366	437	4 290
<i>Varav svenskregistrerade</i>	3 401	192	108	84	3 594
<i>Varav utlandsregistrerade</i>	86	611	258	352	697

Den totala fraktade godsmängden av transportmedel, i både inrikes- och utrikestrafiken, var i stort sett oförändrad mellan åren 2012 till 2014. Utvecklingen var negativ för godset på järnväg och sjöfart, med minskningar omkring 15 procent. Lastbilarna fraktade 14 procent mer gods mellan dessa år. Eftersom lastbilstransporterna fraktade den största mängden gods, är andelarna per trafikslag trots inbördes förändringar stabil över åren. Järnvägen stod för 12 procent och sjöfarten för 23 procent av den fraktade godsmängden av transportmedel år 2014. (Figur 9.1)



Figur 9.1: Andel transporterad godsmängd transportmedel med sjöfart, järnväg och lastbil. Procent. År 2012-2014.

Anm. både svenskregistrerade och utländska lastbilar ingår.

9.1 Transportmedel med sjöfart

Mellan 2012 och 2014 har den inrikes fraktade godsmängden av transportmedel med sjöfart varierat kraftigt, men på en väldigt låg nivå. År 2014 transporterades 6 000 ton av detta varuslag i inrikestrafiken. Totalt sett fraktades nära 1,5 miljoner ton transportmedel till sjöss.

Från Sverige till utlandet minskade den fraktade godsmängden. En minskning med 20 procent jämfört med 2012, från utlandet till Sverige minskade godsmängden med 9 procent.

(Tabell 9.2)

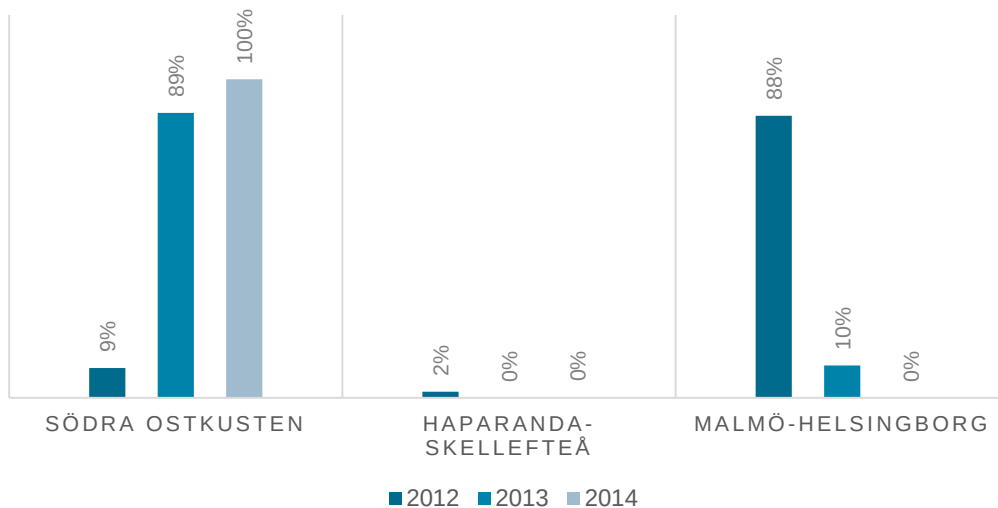
Tabell 9.2: Transporterade produkter av transportmedel inom sjötrafiken fördelat efter till och från Sverige, inrikes samt totalt. 1 000-tals ton. År 2012-2014.

	2012	2013	2014
Inrikes transporter	1	37	6
Från Sverige till utlandet	824	750	659
Från utlandet till Sverige	911	845	828
Summa	1 736	1 632	1 492

Andelen fraktade transportmedel utgjorde en väldigt liten del av allt gods som fraktades med sjöfarten 2014, 1 procent både för inrikes- och utrikestransporterna.

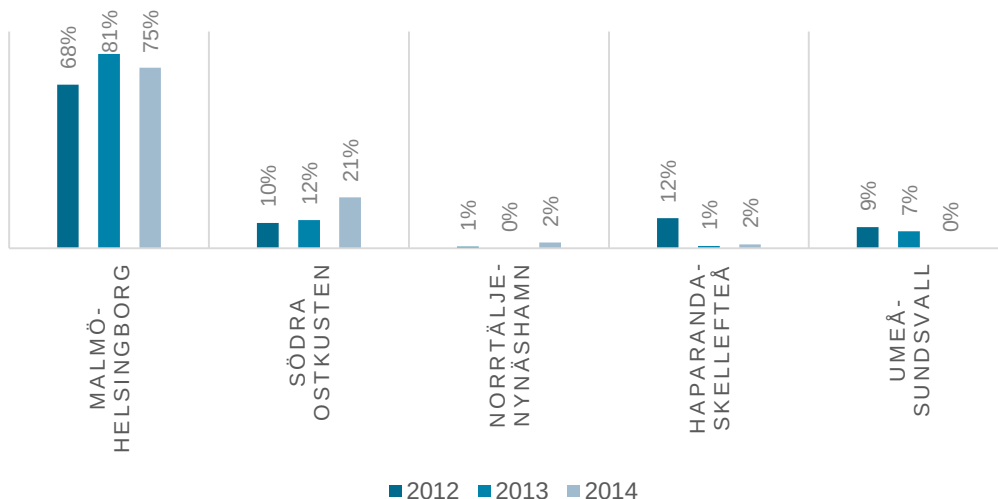
Inrikes transporter

Vid det geografiska kustområdet Södra Ostkusten lastades i stort sett allt gods i inrikestrafiken under 2014. Det är en flytt från Malmö – Helsingborgsområdet, som under 2012 var start-område för i stort sett alla sjötransporter för detta varuslag. (Figur 9.2)



Figur 9.2: Andel inrikes fraktad godsmängd av transportmedel av total godsmängd för varugruppen. Fördelat efter geografiskt lastningsområde. Procent. År 2012-2014.

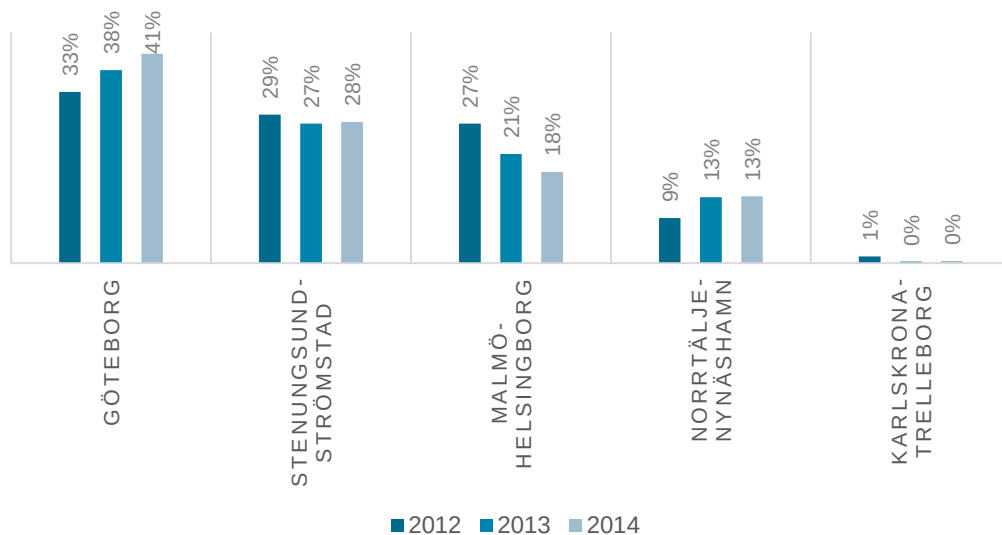
De kustområden där störst andel av transportmedel i inrikestrafiken lossades var Malmö – Helsingborg och Södra Ostkusten. Där lossades 75 respektive 21 procent av dessa produkter under 2014. Andelarna har varit stabila mellan områdena respektive år. (Figur 9.3)



Figur 9.3: Andel inrikes fraktad godsmängd av transportmedel av total godsmängd för varugruppen fördelat efter geografiskt lossningsområde. År 2012-2014.

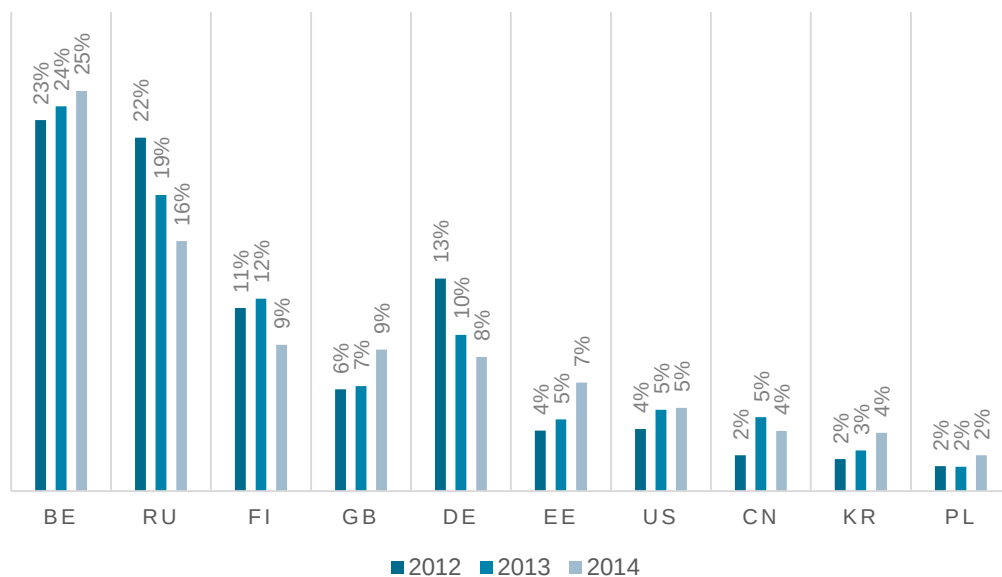
Transporter från Sverige till utlandet

Av de transportmedel som fraktades från Sverige till utlandet startade 41 procent i Göteborgs-området och 28 procent längs Stenungsund – Strömstads kustområde. (Figur 9.4)



Figur 9.4: Andel fraktad godsmängd av transportmedel av den totala godsmängden för varugruppen som transporterades utrikes, från Sverige till utlandet fördelat efter geografiskt lastningsområde. År 2012-2014.

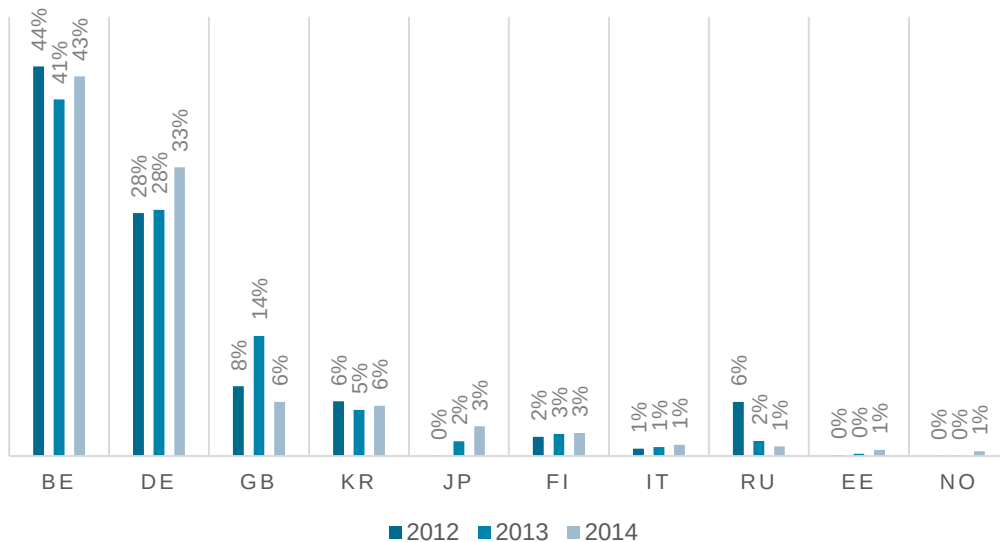
Till Belgien fraktades den största andelen av transportmedel från Sverige, detta gods utgjorde 25 procent av all godsmängd inom denna varugrupp. Därefter var Ryssland största lossningsland med 16 procent av varugruppen. (Figur 9.5)



Figur 9.5: Andel fraktad godsmängd av transportmedel av total godsmängd för varugruppen från Sverige till utlandet. Fördelat efter lossningshamnens land. Procent. År 2012-2014.

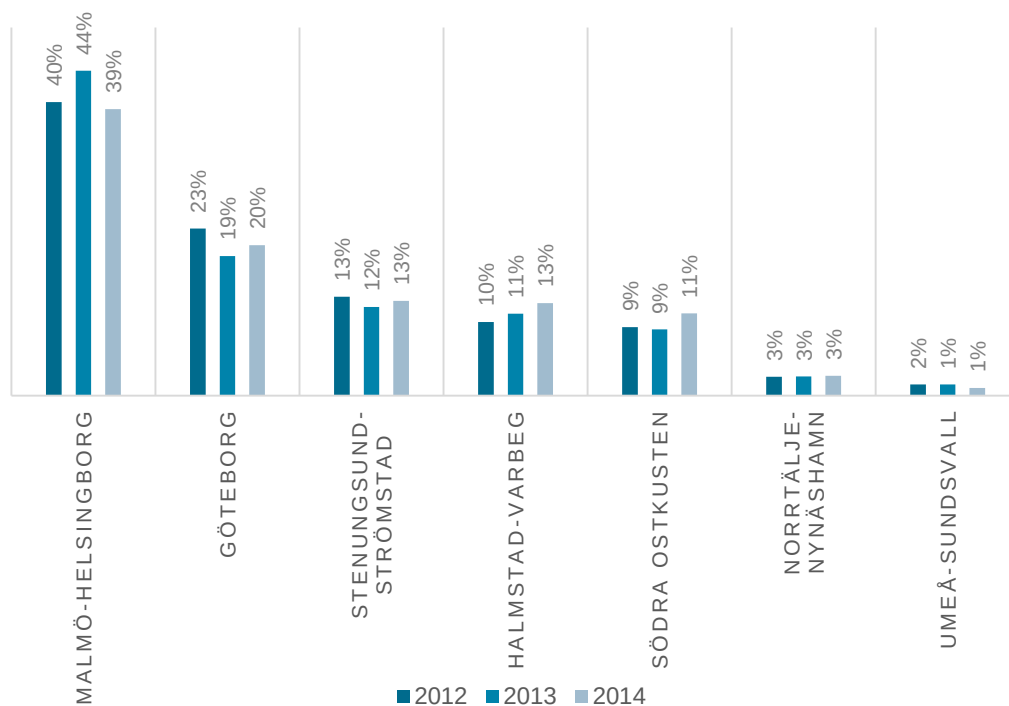
Transporter från utlandet till Sverige

Av det gods i varugruppen transportmedel som fraktades från utlandet till Sverige till sjöss var det två avsändarländer som dominerade, Belgien (43 procent) och Tyskland (33 procent). Därefter var det en handfull länder som stod för mindre andelar av godsmängden, däribland Storbritannien, Syd Korea och Japan. (Figur 9.6)



Figur 9.6: Andel fraktad godsmängd av transportmedel av total godsmängd för varugruppen som transporterades från utlandet till Sverige fördelat efter lastningshamnens land. År 2012-2014.

Av de transportmedel som fraktades till sjöss från utlandet till Sverige lossades godset i huvudsak i fem olika geografiska kustområden. Mest gods lossades i Malmö – Helsingborg (39 procent) och 20 procent i Göteborgsområdet. Längs kustområdet Stenungsund – Strömstad, Halmstad – Varberg och Södra Ostkusten lossades mellan 11 och 13 procent per område. Andelarna för det lossade godset i denna varugrupp har varit relativt stabila över åren för respektive kustområde i Sverige. (Figur 9.7)



Figur 9.7: Andel fraktade transportmedel av total godsmängd av varugruppen som transporterades från utlandet till Sverige. Fördelat efter geografiskt lossingsområde i Sverige. Procent. År 2012-2014.

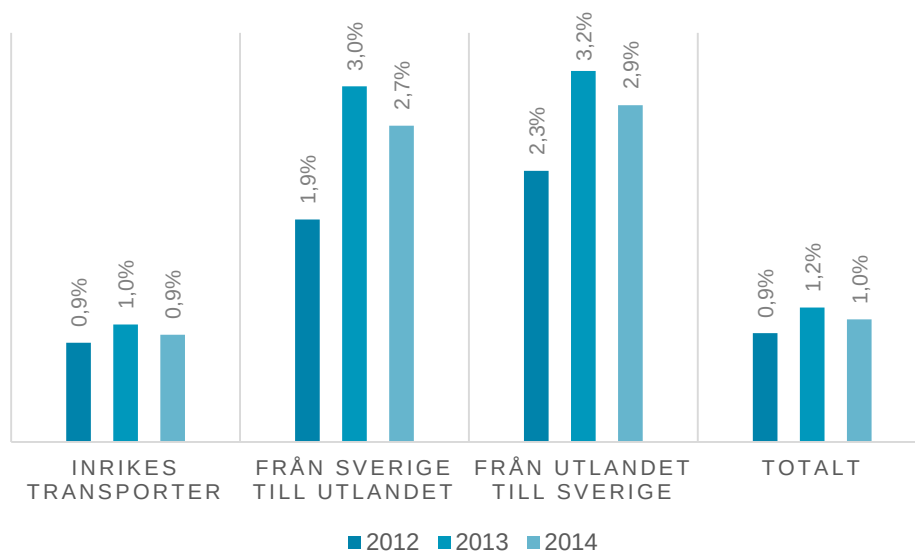
9.2 Transportmedel med lastbil

De svensk- och utlandsregistrerade tunga lastbilarna fraktade nära 4,3 miljoner ton transportmedel till/från och inom Sverige under 2014. Majoriteten av detta gods fraktades i inrikes-trafiken med svenskregistrerade lastbilar. (Tabell 1.1)

Tabell 9.3: Transporterad godsmängd av transportmedel av tunga svenskregistrerade och utländska lastbilar, 1 000-tal ton. År 2012-2014.

	2012	2013	2014
Inrikes transporter	3 219	3 700	3 487
Från Sverige till utlandet	241	392	366
Från utlandet till Sverige	304	455	437
Totalt	3 764	4 547	4 290

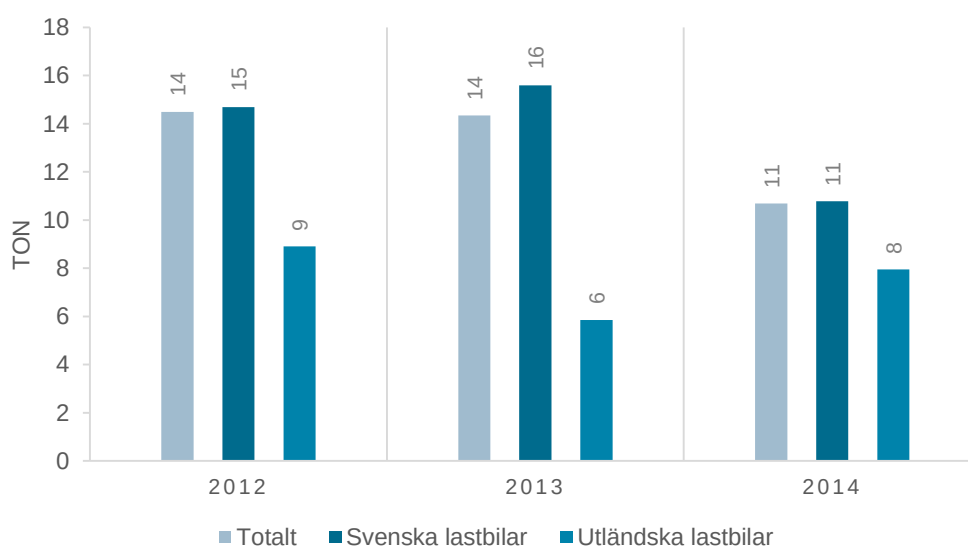
Av allt gods som transporterades med tung lastbil till/från och inom Sverige utgjorde varugruppen transportmedel 1 procent 2014. Andelen lastbilstransporter inom denna varugrupp var på en jämn låg nivå mellan inrikes och utrikestransporterna. (Figur 9.8)



Figur 9.8: Andel transportmedel av all transporterad godsmängd med tung lastbil till, från och inom Sverige. Procent. År 2012-2014.
 Anm. både utländska och svenskregistrerade lastbilar ingår.

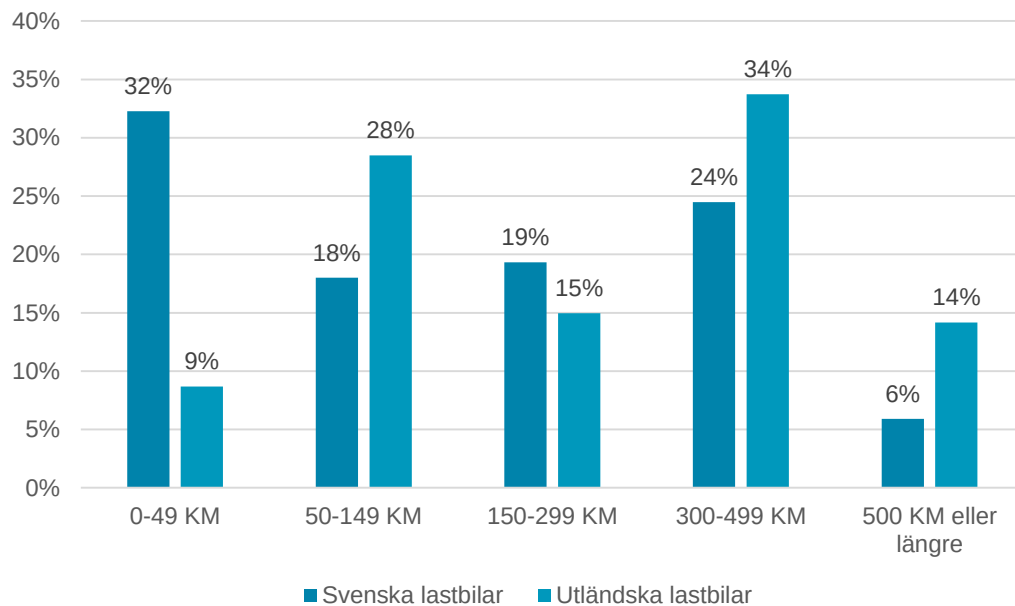
Inrikes transporter

De svenskregistrerade lastbilarna dominerade inrikestransporterna av transportmedel, med en andel om 97 procent. När det gäller genomsnittligt transporterad godsmängd per transport tenderar de utländska lastbilarna att frakta betydligt mindre godsvikt per transport. Igenomsnitt fraktade de utländska lastbilarna 8 ton per transport jämfört med de 11 ton som de svenska lastbilarna körde i genomsnitt under 2014. Tidigare år var skillnaden ännu större. (Figur 9.9)



Figur 9.9: Genomsnittlig godsmängd per inrikestransport av varugruppen transportmedel. Ton. År 2012-2014.

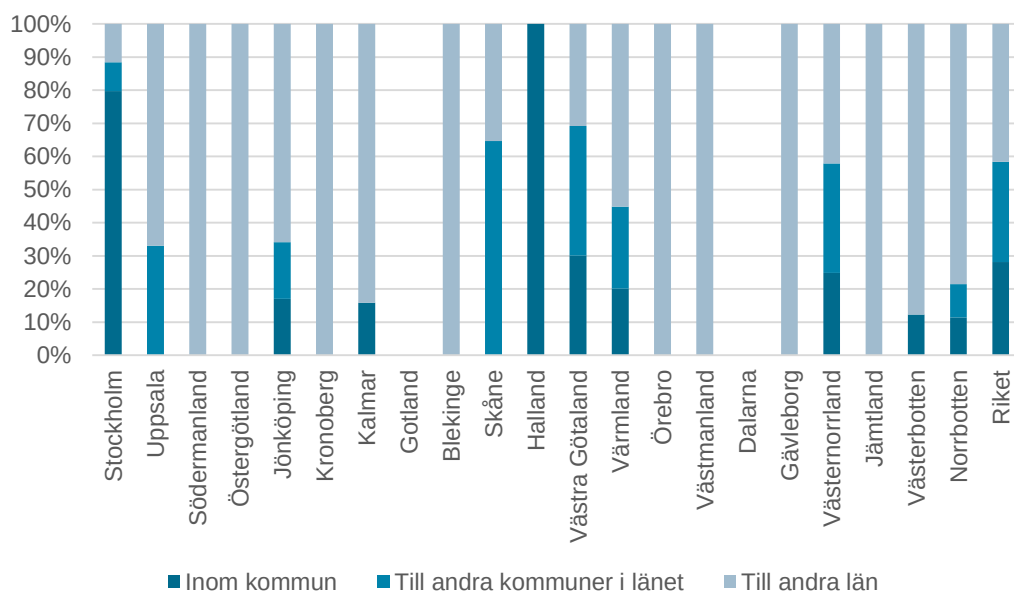
Andel godsmängd fördelat efter körsträcka i inrikestrafiken visar tydlig skillnad mellan de utländska och svenskregistrerade lastbilarna, de utländska lastbilarna tenderar att köra en högre andel gods på längre sträckor jämfört med de svenska. De utländska lastbilarna transporterade högst andel gods av detta varuslag i intervallet 300-499 km och 50-149 km, 34 respektive 28 procent. De svenska lastbilarna körde en tredjedel av godsmängden i intervallet 0-49 km. (Figur 9.10)



Figur 9.10: Andel fraktad godsmängd av varugruppen transportmedel med lastbil inom Sverige. Fördelat efter körsträcka i km. Procent. År 2014.

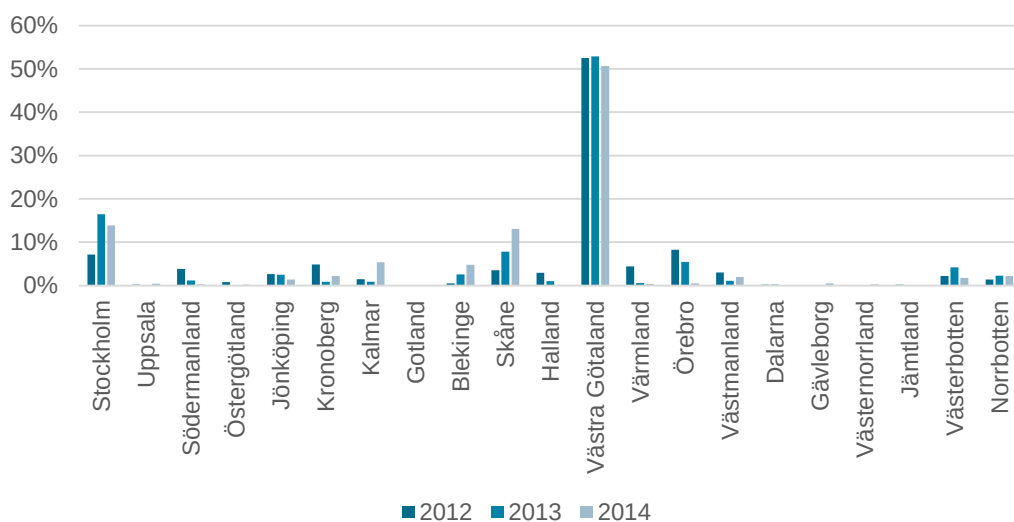
Regionala transporter av transportmedel med svenskregistrerade lastbilar

De svenskregistrerade lastbilarna fraktade 28 procent av varugruppen transportmedel inom samma kommun som de startade, 30 procent gick till andra kommuner inom samma län och 42 procent till andra län. De transporter som startade inom Hallands, och Stockholms län hade högst andel av varugruppen som transporterades inom kommunen, 100 respektive 80 procent. Godstransporterna som startade i Västerbottens och Kalmar län fraktade högst andelar till lossningsplatser i andra län. (Figur 9.11)

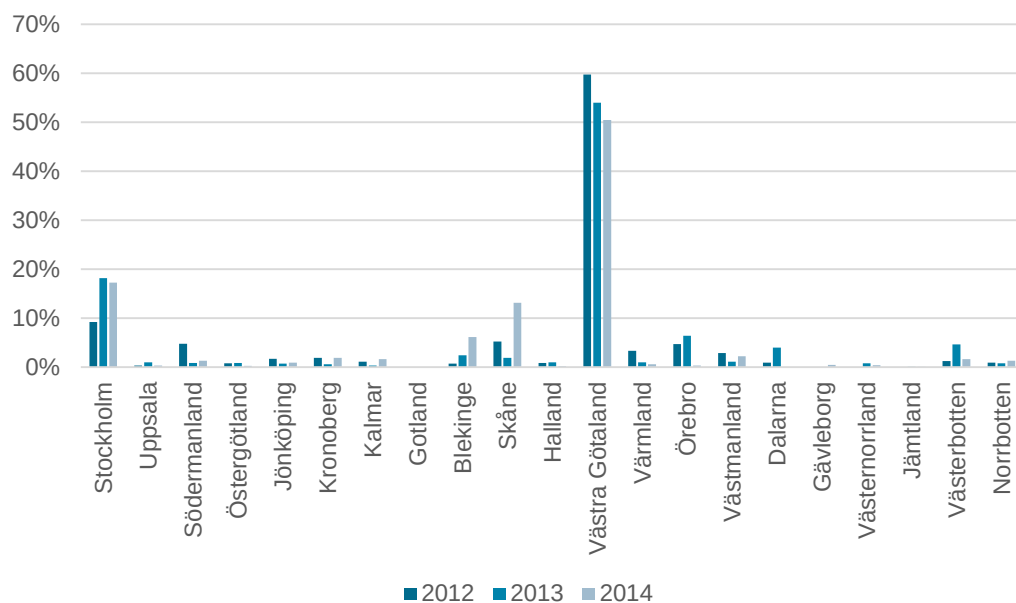


Figur 9.11: Andel av de Svenskregistrerade lastbilars andel av fraktad godsmängd av transportmedel efter län där transporten startade. Fördelat efter inom kommunen, till andra kommuner i länet och till andra län. Procent. År 2014.

Majoriteten av det fraktade godset inom varugruppen transportmedel startade i Västra Götalands län, 51 procent av godset under 2014. I Stockholms län och Skåne län lastades 14 respektive 13 procent av godset. I resterande län lastades få andelar. I de län där denna varugrupp lossades ger en likartad bild över fördelningen, det är samma tre län som dominerar. (Figur 9.12 och Figur 9.13)



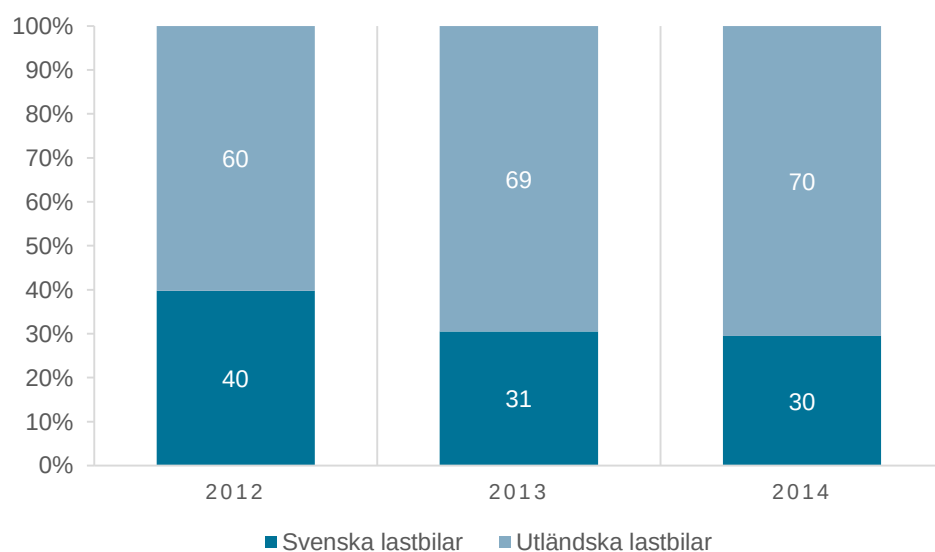
Figur 9.12: Svenskregistrerade lastbilars andel av transporterade godsmängder av transportmedel. Fördelat efter lastningslän. Procent per län. År 2012-2014.



Figur 9.13: Svenskregistrerade lastbilers andel av transporterade godsmängder av transportmedel. Fördelat efter lossningslän. Procent per län. År 2012-2014.

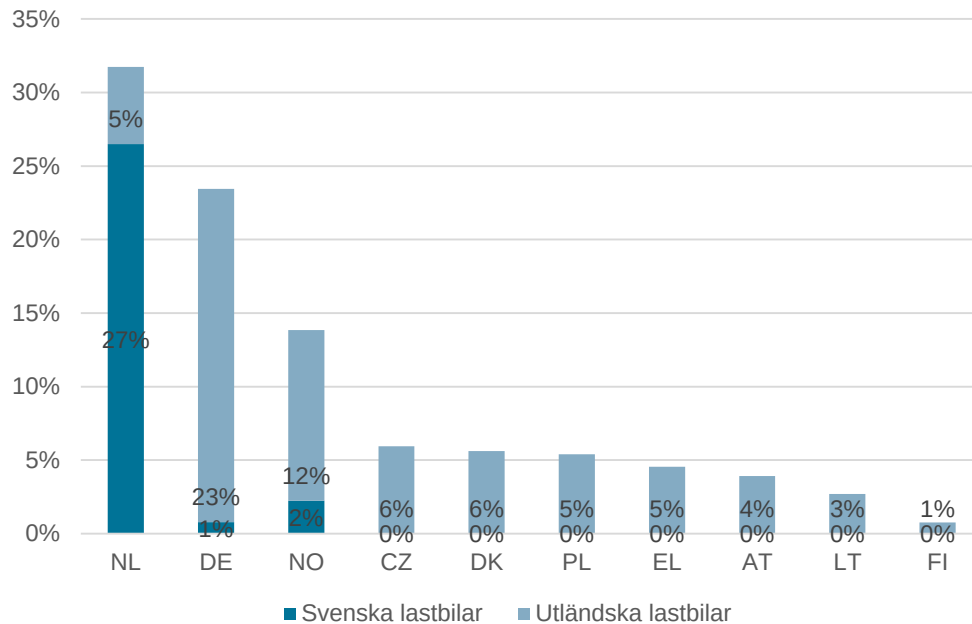
Transporter från Sverige till utlandet

Mängden transportmedel som fraktades till utlandet ökade med över 50 procent mellan 2012 och 2014. De utländska lastbilarna stod för majoriteten av denna ökning, de fraktade 78 procent mer gods under 2014 jämfört med under 2012. De utländska lastbilarnas marknadsandel ökade från 60 procent under 2012 till 70 procent under 2014. (Figur 9.14)



Figur 9.14: Andel transportmedel som fraktades med utländska respektive svenskregistrerade lastbilar från Sverige till utlandet. Procent, år 2012-2014.

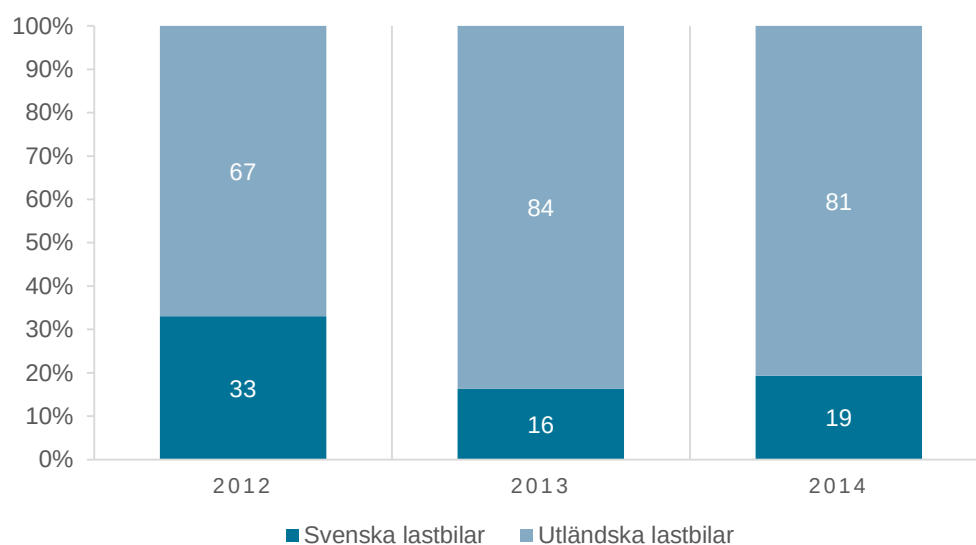
Till Nederländerna, Tyskland och Norge transporterades större delen av det transportmedel som fraktades på lastbil från Sverige under 2014. Majoriteten av de svenskregistrerade lastbilarna körde till Nederländerna, 27 procent. De utländska lastbilarna körde mest gods till Tyskland. (Figur 9.15)



Figur 9.15: Andel transportmedel som fraktats med utländska respektive svenskregistrerade lastbilar från Sverige till utlandet fördelat på lossningsland. Procent, år 2014.

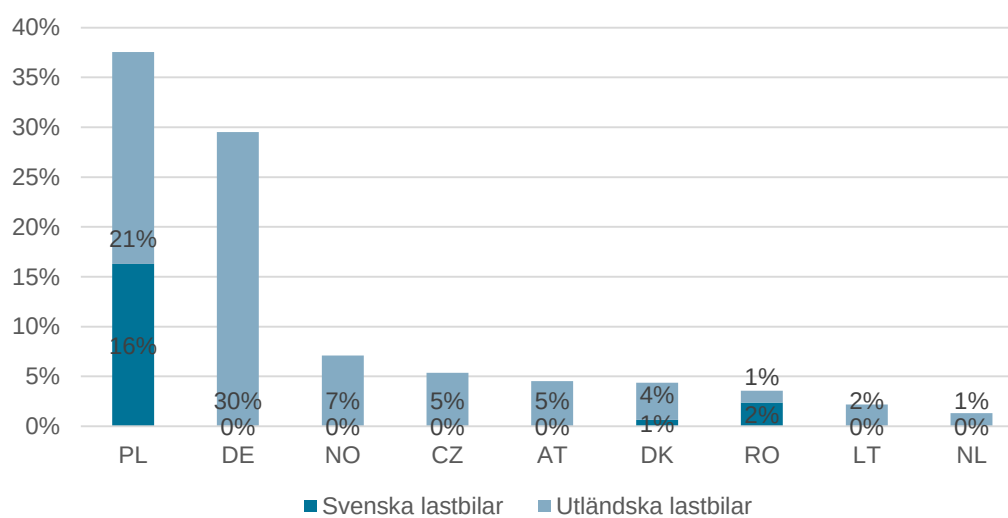
Transporter från utlandet till Sverige

Mängden transportmedel som fraktats med tung lastbil från utlandet till Sverige uppgick till 437 tusen ton under 2014. Godsmängden som fraktades med de svenskregistrerade lastbilarna minskade med 16 procent mellan åren 2012-2014. Samtidigt ökade den fraktade godsmängden med de utländska lastbilarna till Sverige med 73 procent. De svenskregistrerade lastbilarnas marknadsandel har därmed minskat från 33 till 19 procent mellan dessa år. (Figur 9.16)



Figur 9.16: Andel transportmedel som fraktats med utländska respektive svenskregistrerade lastbilar från utlandet till Sverige. Procent, år 2012-2014.

Till Sverige kommer den största godsmängden av transportmedel med lastbil från Polen och Tyskland. Från Polen kör både de svenskregistrerade och utländska lastbilarna stora mängder gods 16, respektive 21 procent vardera av all godsmängd. De utländska lastbilarna kör som tidigare nämnts majoriteten av godset i utrikestrafiken. (Figur 9.17)



Figur 9.17: Andel transportmedel som fraktats med utländska respektive svenskregistrerade lastbilar från utlandet till Sverige fördelat efter lastningsland. Procent, år 2014.

10 Fraktad godsmängd av varugrupp (18) samlastat gods

Mängden samlastat gods till/från och inom Sverige uppgick till 36 miljoner ton inom ban, sjö och lastbilstrafiken år 2014. Det motsvarade 6 procent av den totala transporterade godsmängden av dessa trafikslag. Denna varugrupp består precis som det låter av flera olika slags gods som fraktats tillsammans.

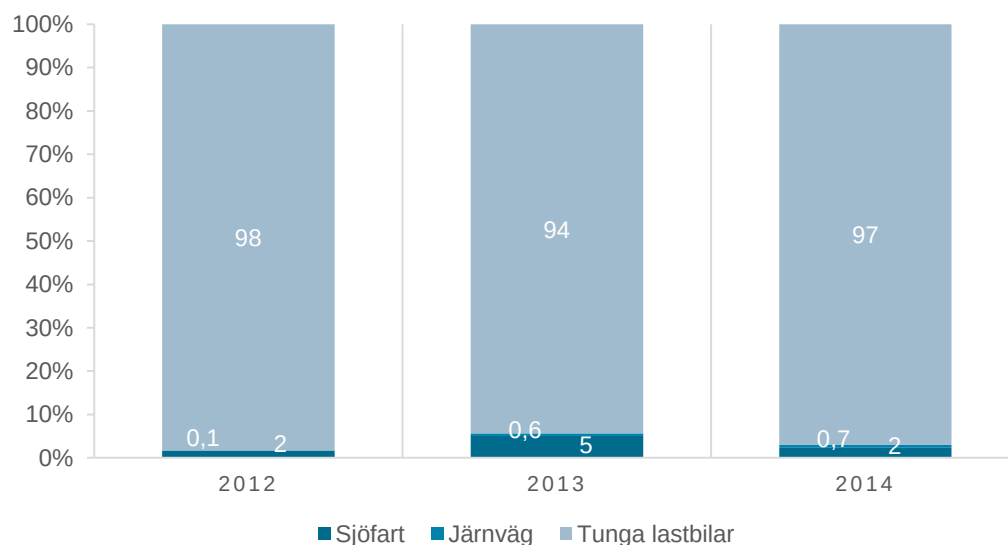
Inom sjöfarten fraktades totalt 833 tusen ton samlastat gods under 2014, det utgjorde en liten del (enbart 1 procent) av allt fraktat gods till sjöss. Nästan allt detta gods fraktades i utrikestrafiken, till och från Sverige.

De tunga lastbilarna fraktade 97 procent av godset, drygt 35 miljoner ton gods 2014. De svenskregistrerade lastbilarna fraktade majoriteten av detta i inrikestrafiken. I utrikestrafiken dominerade dock de utlandsregistrerade lastbilarna. (Tabell 10.1)

Tabell 10.1: Transporterad godsmängd av samlastat gods med sjöfart, järnväg och lastbil i inrikes- och utrikestrafik. 1 000-tal ton. År 2014.

Trafikslag	Inrikes transporter	Utrikes transporter			Summa
		Summa utrikes	Från Sverige	Till Sverige	
Sjöfart	8	825	498	327	833
Järnväg	-	-	-	-	255
Tunga lastbilar	30 846	4 240	2 089	2 151	35 086
<i>Varav svenskregistrerade</i>	29 983	992	566	426	30 975
<i>Varav utlandsregistrerade</i>	863	3 248	1 522	1 726	4 111

Den totala fraktade mängden samlastat gods, i både inrikes- och utrikestrafiken, har i stort sett varit oförändrad mellan åren 2012 till 2014. Inom respektive trafikslag har utvecklingen varit starkt ökande för godset på järnväg, under 2014 fraktades 6 gånger så mycket jämfört med 2012. Även inom sjöfarten har godsmängden ökat mellan dessa år (42 procent). För lastbilstrafiken var den fraktade godsmängden i stort oförändrad. Eftersom lastbilstransporterna står för den största mängden samlastat gods, är andelarna per trafikslag trots inbördes förändringar stabil över åren. Järnvägen stod för knappt 1 procent och sjöfarten för 2 procent av den fraktade godsmängden av samlastat gods år 2014. (Figur 10.1)



Figur 10.1: Andel transporterad godsmängd av samlastat gods med sjöfart, järnväg och lastbil. Procent. År 2012-2014.
Anm. både svenskregistrerade och utländska lastbilar ingår.

10.1 Samlastat gods med sjöfart

Mellan 2012 och 2014 har den totala godsmängden av samlastat gods ökat med 43 procent. Godset i utrikestrafiken ökade kraftigt, framförallt från Sverige till utlandet med en ökning om 80 procent till 498 tusen ton fraktat gods 2014. Under 2013 ökade godset för både i inrikes och utrikes transporter kraftigt, men föll under 2014 tillbaka igen. (Tabell 10.2)

Tabell 10.2: Transporterade produkter av samlastat gods inom sjötrafiken fördelat efter till och från Sverige, inrikes samt totalt. 1 000-tals ton. År 2012-2014.

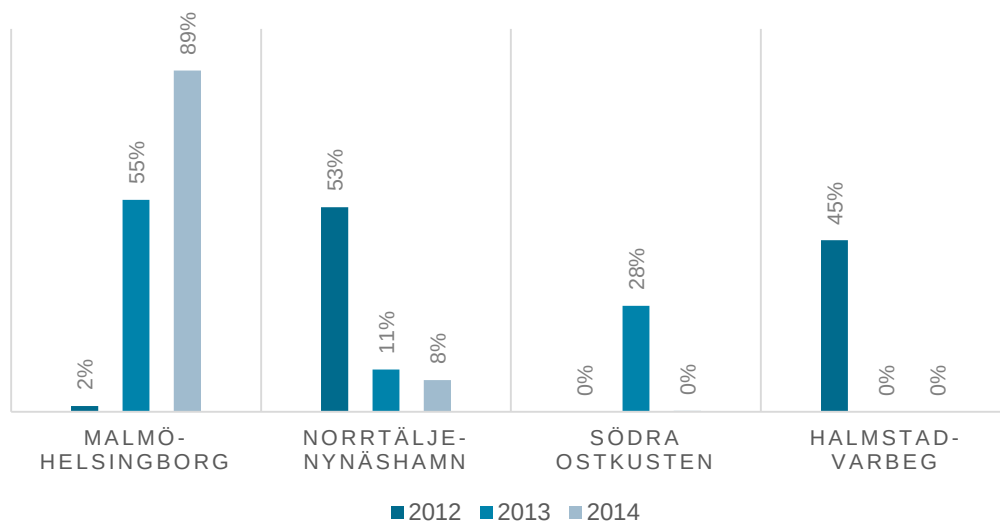
	2012	2013	2014
Inrikes transporter	7	26	8
Från Sverige till utlandet	277	1 022	498
Från utlandet till Sverige	300	1 083	327
Summa	583	2 132	833

Andelen samlastat gods utgjorde en väldigt liten del av allt gods som fraktades med sjöfarten 2014, en andel på 1 procent både för inrikes- och utrikestransporterna.

Inrikes transporter

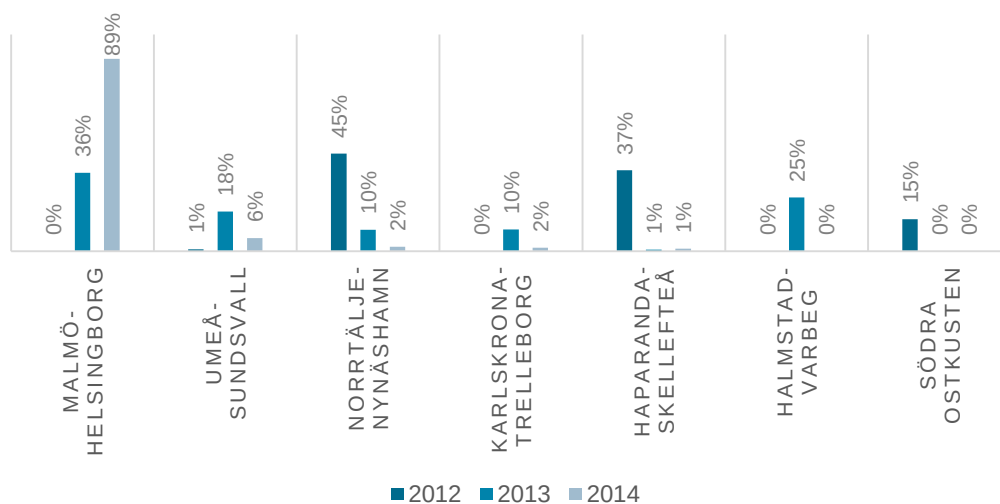
Längs det geografiska kustområdet Malmö – Helsingborg lastades 89 procent av allt samlastat gods som skeppades i inrikestrafiken under 2014. Det är en flytt från Halmstad –

Varberg och Norrtälje – Nynäshamn som under 2012 var startområde för i stort sett alla sjötransporter för detta varuslag. (Figur 10.2)



Figur 10.2: Andel inrikes fraktad godsmängd av samlastat gods av total godsmängd för varugruppen fördelat efter geografiskt lastningsområde. Procent. År 2012-2014.

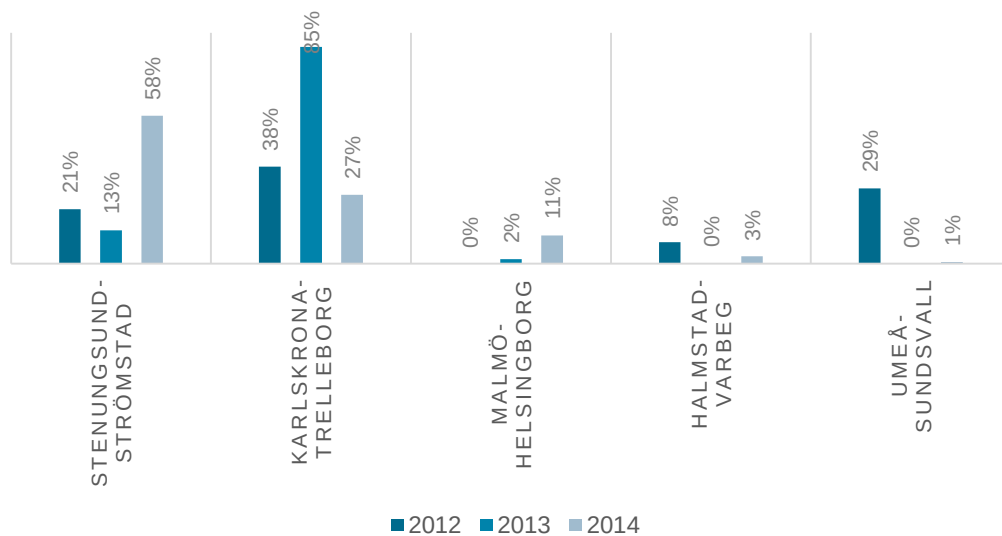
Även lossningen av det samlastade godset skedde främst vid Malmö – Helsingborgsområdet. Där lossades 89 procent av detta gods i inrikestrafiken under 2014. Andelarna har varierat kraftigt mellan kustområdena respektive år. (Figur 10.3)



Figur 10.3: Andel inrikes fraktad godsmängd av samlastat gods av total godsmängd för varugruppen som transporterades mellan svenska hamnar. Fördelat efter geografiskt lossningsområde. Procent. År 2012-2014.

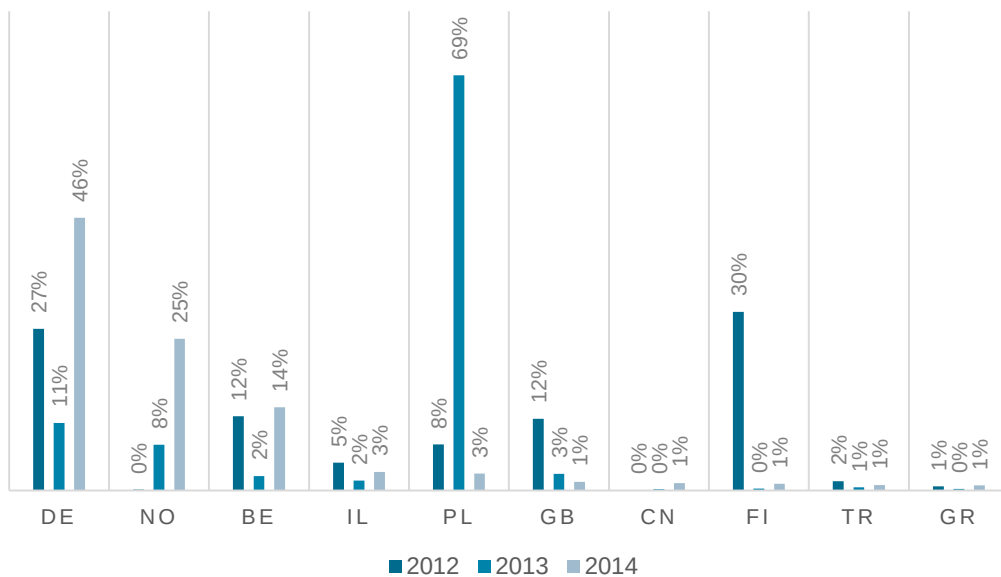
Transporter från Sverige till utlandet

Av det samlastade godset från Sverige till utlandet startade 58 procent i Stenungsund - Strömstad kustområde. Vid Karlskrona – Trelleborg startade 27 procent av varugruppens godsmängd. (Figur 10.4)



Figur 10.4: Andel utrikes fraktad godsmängd av samlastat gods av total godsmängd för varugruppen som transporterades från Sverige till utlandet. Fördelat efter geografiskt lastningsområde. År 2012-2014.

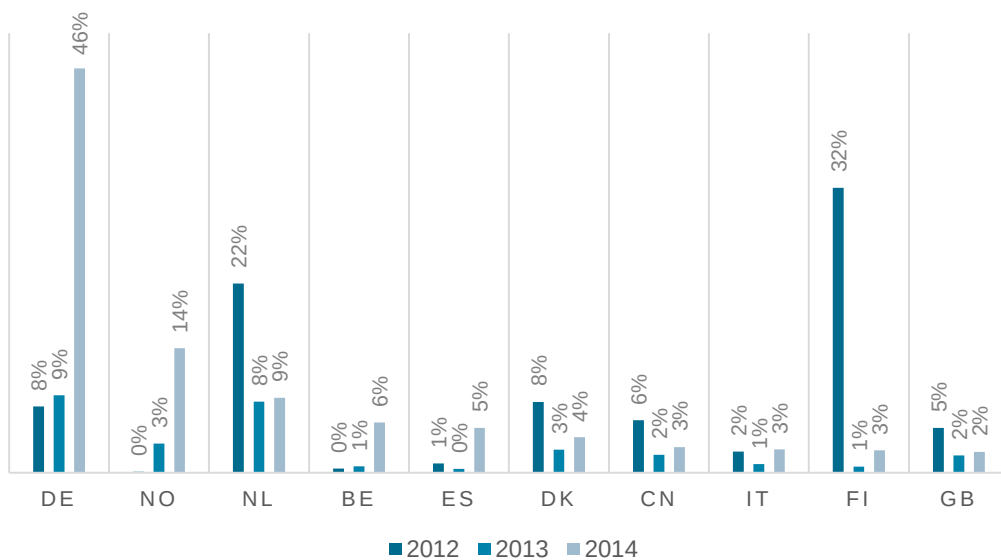
Till Tyskland, Norge och Belgien fraktades de största godsmängderna av samlastat gods från Sverige. Till dessa tre länder skeppades 85 procent av det samlastade godset 2014. Under 2013 skeppades en stor andel samlastat gods till Polen, vilket hänger ihop med den kraftiga ökningen av samlastat gods till och från Sverige just detta år. (Figur 10.5)



Figur 10.5: Andel utrikes fraktad godsmängd av samlastat gods av total godsmängd för varugruppen från Sverige till utlandet. Fördelat efter lossningshamnens land. År 2012-2014.

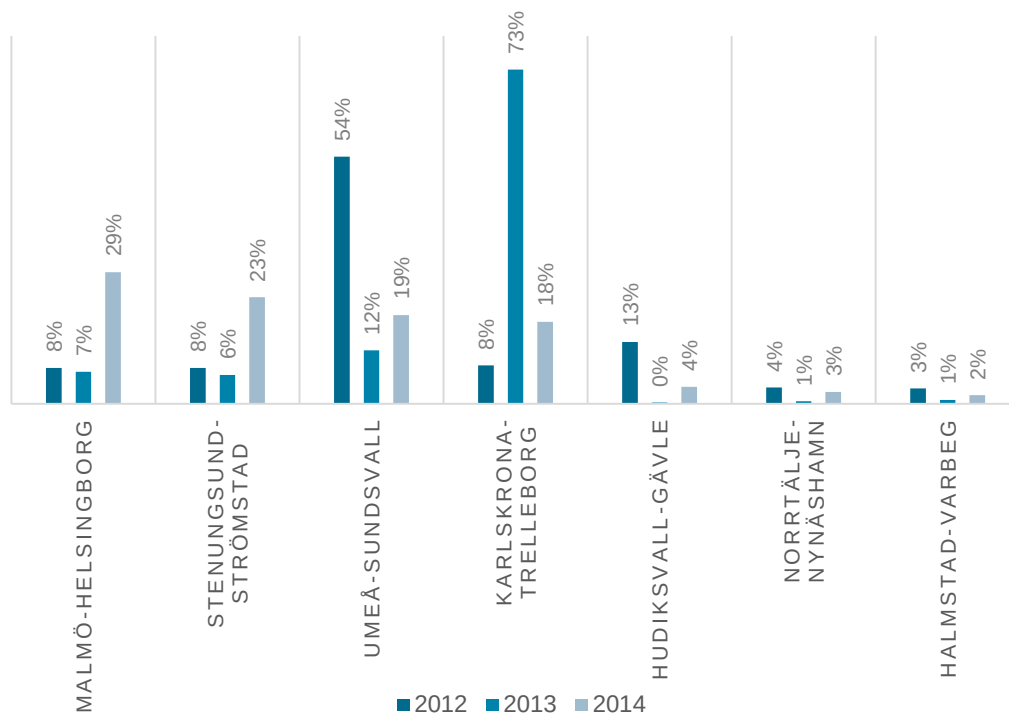
Transporter från utlandet till Sverige

Av det samlastade gods som skeppades från utlandet till Sverige utgick 46 procent från Tyskland. Från Norge skeppades 15 procent och från Holland 9 procent. Andelarna per land har varierat kraftigt under åren 2012-2014. (Figur 10.6)



Figur 10.6: Andel fraktad godsmängd av samlastat gods av total godsmängd för varugruppen som transporterades från utlandet till Sverige fördelat efter lastningshamnens land. År 2012-2014.

Av de samlastade gods som transporterades från utlandet till Sverige var det framförallt fyra olika geografiska kustområden som dominerade. I Malmö – Helsingborgsområdet lossades 29 procent av godset, i Stenungsund – Strömstad, 23 procent. (Figur 10.7)



Figur 10.7: Andel fraktat samlastat gods av den totala godsmängden av varugruppen som transporterades från utlandet till Sverige. Fördelat efter geografiskt lossningsområde i Sverige. År 2012-2014.

10.2 Samlastat gods med lastbil

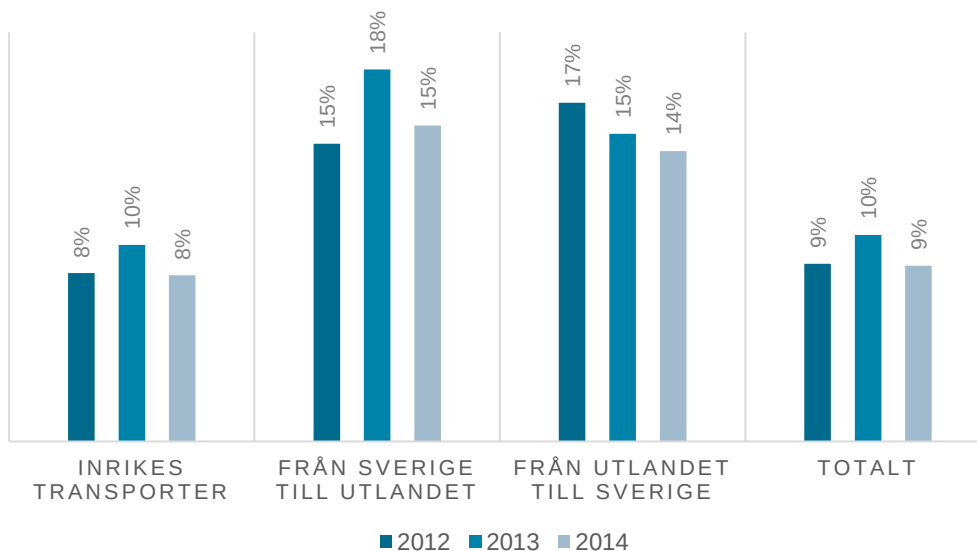
De svensk- och utlandsregistrerade tunga lastbilarna fraktade 35 miljoner ton samlastat gods till, från och inom Sverige under 2014. Majoriteten av detta gods fraktades i inrikestrafiken med svenskregistrerade lastbilar. (Tabell 10.3)

Tabell 10.3: Transporterad godsmängd av samlastat gods av tunga svenskregistrerade och utländska lastbilar, 1 000-tal ton. År 2012-2014.

	2012	2013	2014
Inrikes transporter	31 121	35 331	30 846
Från Sverige till utlandet	1 841	2 343	2 089
Från utlandet till Sverige	2 171	2 156	2 151
Totalt	35 133	39 830	35 086

Av allt gods som transporterades med tung lastbil till, från och inom Sverige utgjorde det samlastade godset 9 procent 2014. Andelen gods inom denna varugrupp var på en relativt

jämn nivå mellan inrikes och utrikestransporterna. Andelarna var även relativt stabila under åren 2012-2014. (Figur 10.8)

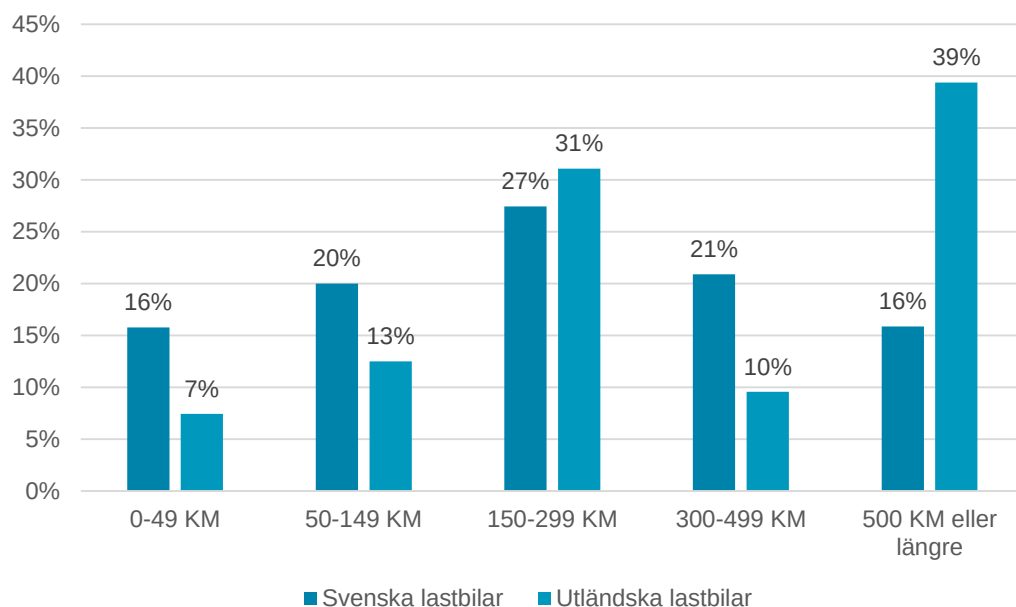


Figur 10.8: Andel samlastat gods av all transporterad godsmängd med tung lastbil till, från och inom Sverige. Procent. År 2012-2014.
Anm. både utländska och svenskregistrerade lastbilar ingår

Inrikes transporter

De svenskregistrerade lastbilarna dominerade inrikestransporterna av det samlastade godset med en andel om 97 procent. När det gäller genomsnittligt transporterad godsmängd per transport tenderar de utländska lastbilarna att frakta tyngre jämfört med de svenska lastbilarna, i genomsnitt 15 ton per transport respektive 12 ton.

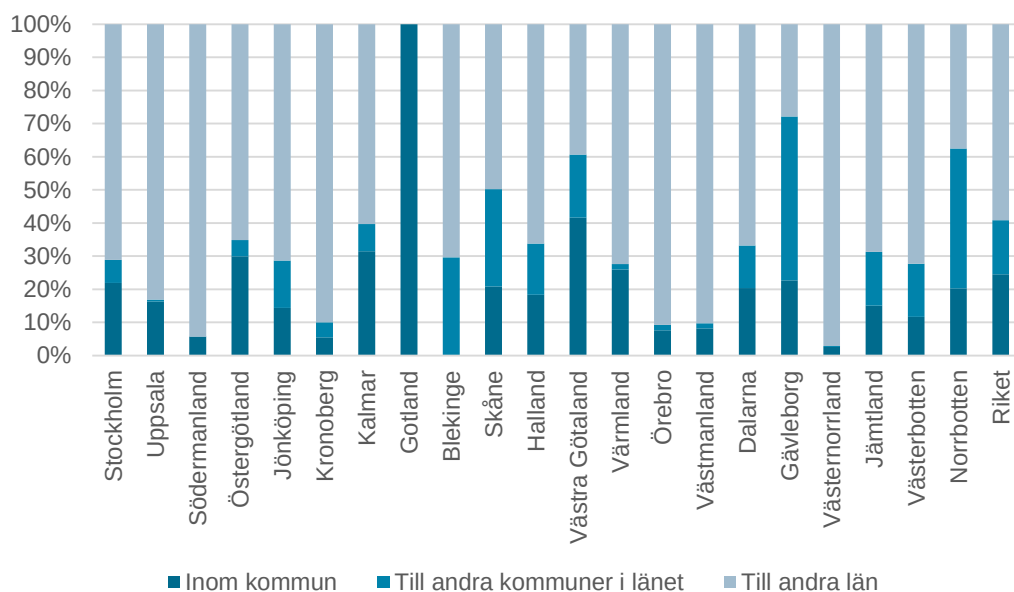
Andel godsmängd fördelat efter körsträcka i inrikestrafiken visar skillnad mellan de utländska och svenska lastbilarna. De utländska lastbilarna tenderar att köra en högre andel gods på längre sträckor jämfört med de svenskregistrerade. De utländska lastbilarna transporterade högst andel gods i intervallet 500 km eller längre (39 procent) samt 150-299 km (31 procent). Även de svenskregistrerade lastbilarna körde relativt långa sträckor med det samlastade godset, jämfört med många andra varugrupper. (Figur 10.9)



Figur 10.9: Andel fraktat samlastat gods med lastbil inom Sverige. Fördelat efter körsträcka i km. Procent. År 2014.

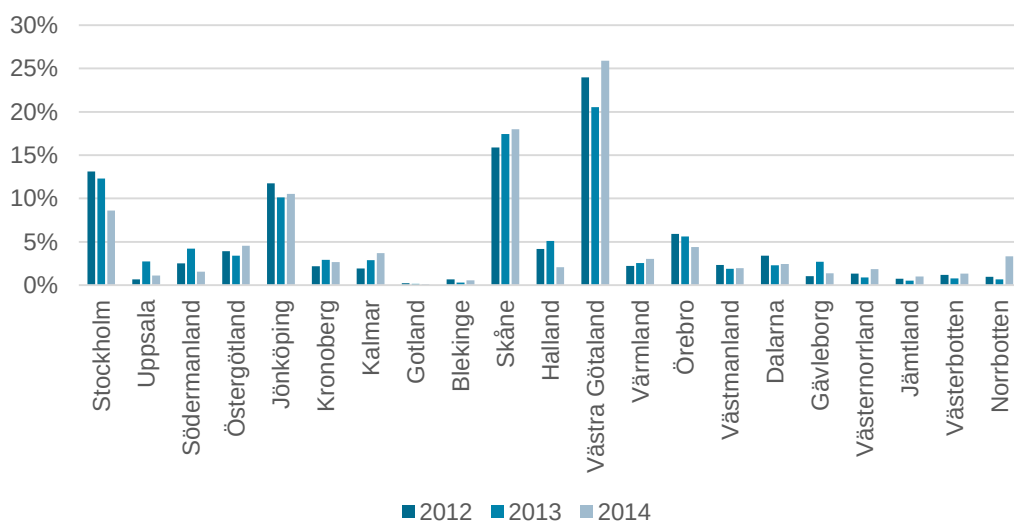
Regionala transporter av samlastat gods med svenskregistrerade lastbilar

De svenskregistrerade lastbilarna fraktade 24 procent av det samlastade godset inom samma kommun som de startade, 16 procent kördes till andra kommuner inom samma län och 59 procent till andra län. De transporter som startade inom Västra Götalands län hade flest andel transporter inom kommunen (42 procent). I de allra flesta länen kördes majoriteten av det samlastade godset till ett annat län. (Figur 10.10)

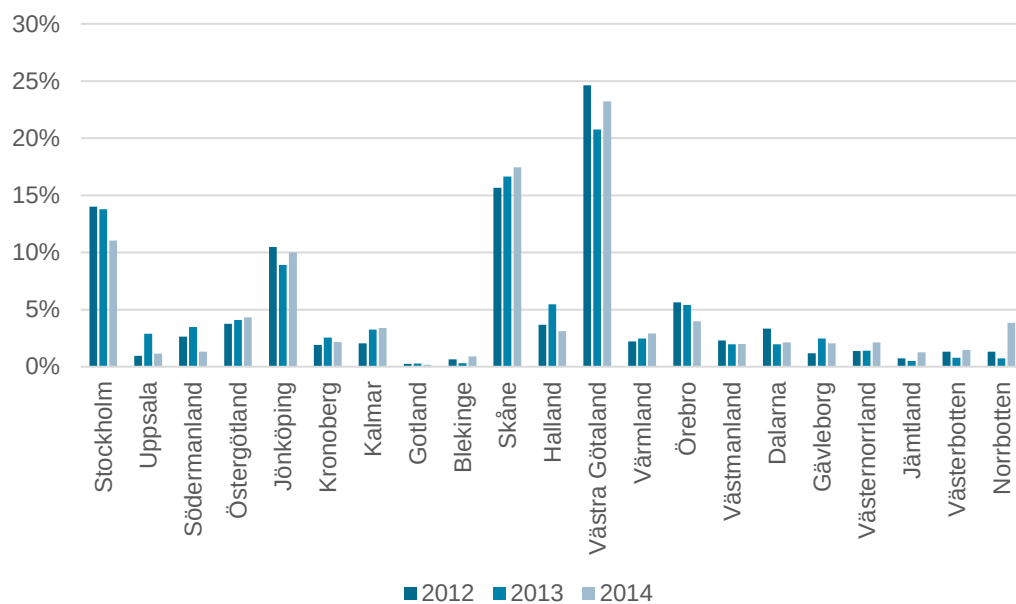


Figur 10.10: Svenskregistrerade lastbilers andel av transporterad godsmängd av samlastat gods efter län där transporten startade. Fördelat efter inom kommunen, till andra kommuner i länet och till andra län. Procent. År 2014.

Majoriteten av det samlastade godset som fraktades med svenska lastbilar både lastades (26 procent) och lossades (23 procent) i Västra Götalands län. Därefter var Skåne det vanligaste lastnings och lossningslänet. (Figur 10.11 och Figur 10.12)



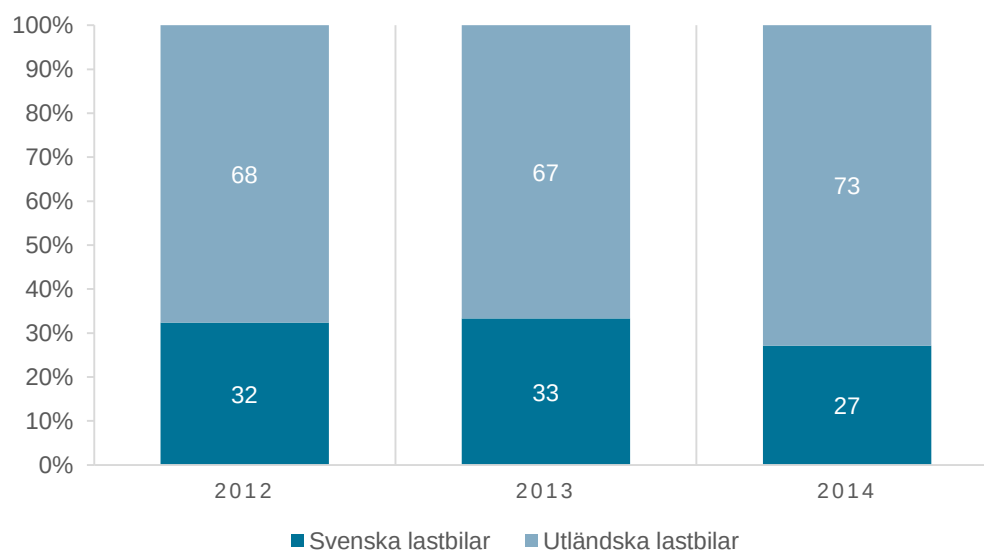
Figur 10.11: Svenskregistrerade lastbilers andel av fraktad godsmängd av samlastat gods. Fördelat efter lastningslän. Procent per län. År 2012-2014.



Figur 10.12: Svenskregistrerade lastbils andel av fraktad godsmängd av samlastat gods. Fördelat efter lossningslän. Procent per län. År 2012-2014.

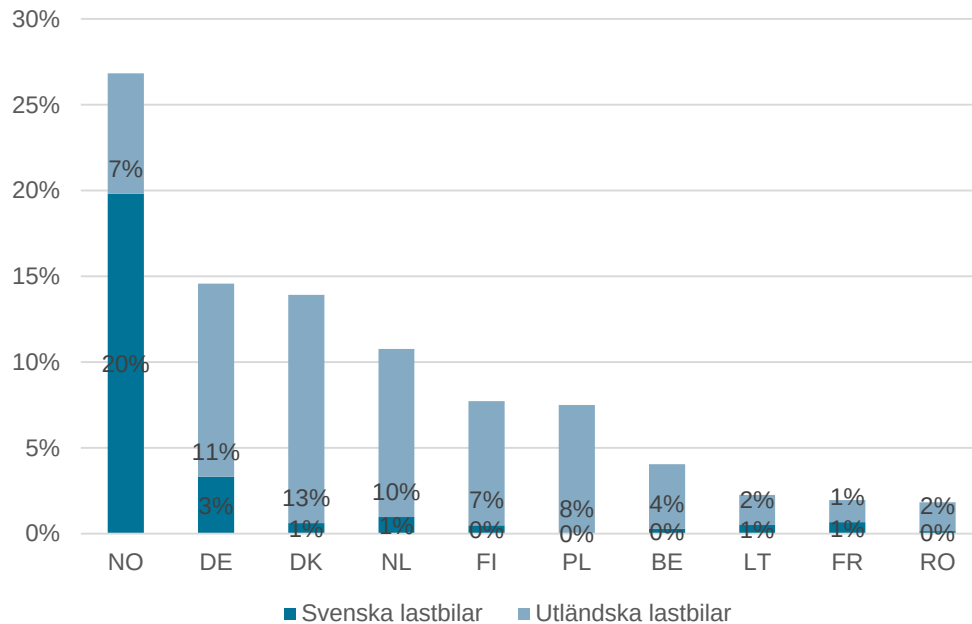
Transporter från Sverige till utlandet

Mängden samlastat gods som kördes till utlandet ökade totalt sett med 13 procent mellan 2012 och 2014. De utländska lastbilarna körde 22 procent mer gods under 2014 jämfört med 2012, samtidigt som de svenskregistrerade körde 5 procent mindre. Marknadsandelarna dem emellan av det fraktade godset har varierat något under dessa år, till en andel om 73 procent för de utländska lastbilarna under 2014. (Figur 10.13)



Figur 10.13: Andel samlastat gods som fraktats med utländska respektive svenskregistrerade lastbilar från Sverige till utlandet. Procent, år 2012-2014.

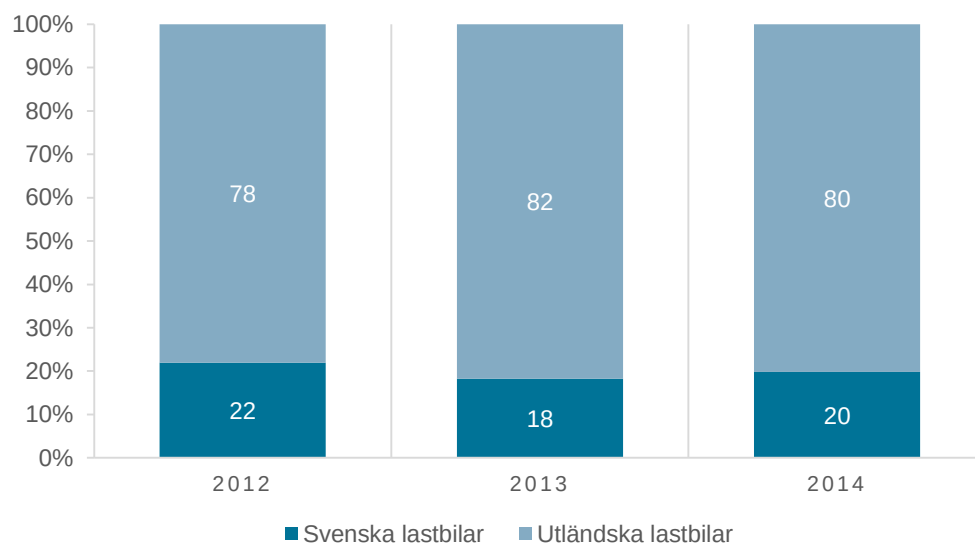
Till Norge, Tyskland och Danmark transporterades majoriteten av det samlastade godset som med lastbil från Sverige. De svenska lastbilarna körde det mesta godset till Norge, men till övriga länder transporterades mest gods av de utländska lastbilarna under 2014. (Figur 10.14)



Figur 10.14: Andel samlastat gods som fraktats med utländska respektive svenskregistrerade lastbilar från Sverige till utlandet fördelat på lossningsland. Procent, år 2014.

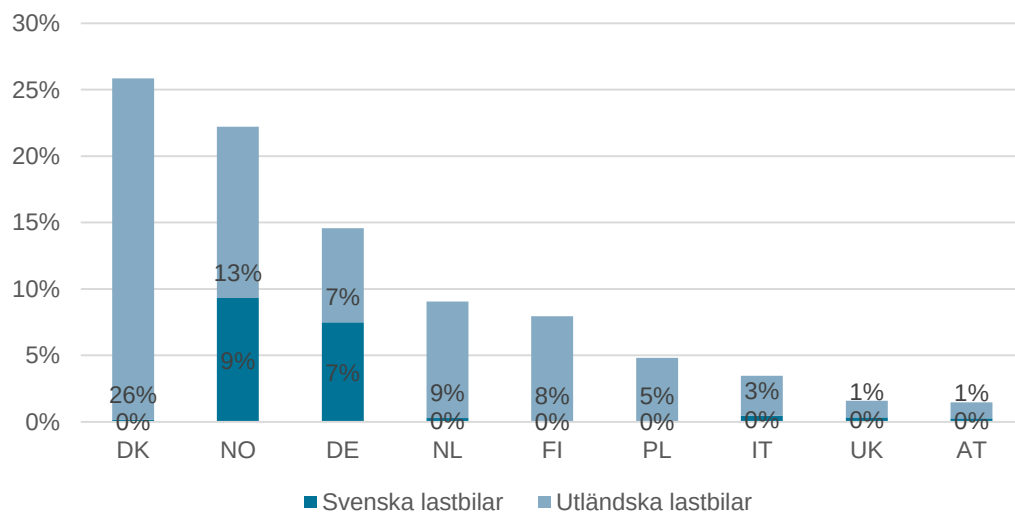
Transporter från utlandet till Sverige

Mängden samlastat gods som fraktades med lastbil från utlandet till Sverige uppgick till nära 2,2 miljoner ton under 2014, vilket i stort sett var oförändrat jämfört med 2012. Godsmängden som fraktades med de svenskregistrerade lastbilarna minskade med 11 procent mellan åren 2012-2014, deras marknadsandel har varierat mellan 18 och 22 procent under dessa år. (Figur 10.15)



Figur 10.15 Andel samlastat gods som fraktats med utländska respektive svenskregistrerade lastbilar från utlandet till Sverige. Procent, år 2012-2014.

Till Sverige kom det mesta samlastade godset med transporter från Danmark, Norge och Tyskland. De utländska lastbilarna körde som tidigare nämnts majoriteten av godset i utrikestrafiken, mest från Danmark. De svenskregistrerade lastbilarna körde främst samlastatgods från Norge och Tyskland. (Figur 10.16)



Figur 10.16: Andel samlastat gods som fraktats med utländska respektive svenskregistrerade lastbilar från utlandet till Sverige fördelat på lastningsland. Procent, år 2014.

11 Källor till statistiken

11.1 Lastbilsundersökningen

Trafikanalys är statistikansvarig för den officiella statistiken över inrikes- och utrikes trafik med svenskregistrerade lastbilar.⁶ Lastbilsundersökningen är en urvalsundersökning av svenskregistrerade lastbilar med över 3,5 tons totalvikt. Undersökningen syftar till att visa såväl inrikes som utrikes trafik med svenskregistrerade lastbilar gällande antal transporter, körda kilometer, lastad godsmängd och transportarbete. Data samlas in via en enkät som skickas till ägarna av ungefär 12 000 svenskregistrerade lastbilar varje år som transporterar varor på väg. Totalt finns det ungefär 60 000 lastbilar av denna typ i Sverige. Statistik över godshanteringen med svenskregistrerade lastbilar har samlats in sedan början av 1970-talet. I dess nuvarande form med nuvarande EU-reglering har data samlats in sedan år 2000. Statistiken publiceras årligen i 4 kvartalsrapporter och en årsrapport. Statistiken är EU-reglerad och motsvarande undersökning genomförs även i övriga EU och ESS-länder. Detta möjliggör jämförelser och analyser av de utländska lastbilarnas verksamhet i Sverige och dess andel av den totala godshanteringen med lastbil i Sverige.

De senaste undersökningsåren har indikerat att uppgiftslämnarna rapporterar stillestånd i lastbilsundersökningen, dvs. inga transportuppdrag under mätveckan, för att slippa fylla i blanketten. Från och med årsskiftet 2012 har Trafikanalys låtit genomföra en så kallad stilleståndsundersökning, en slags "hjälpundersökning" till undersökningen om lastbilstrafik. Syftet med stilleståndsundersökningen är att få en uppskattning om hur stort det sanna stilleståndet är i lastbilstrafikundersökningen. Baserat på resultaten från denna undersökning har skattningarna i lastbilsundersökningen justerats, omräknats, från år 2012 och framåt för att kompensera för felaktigt angivet stillestånd. Uppemot 20-40 procent beroende på variabel har lastbilsstatistiken ökat med efter omräkningen. Parallella uppgifter finns publicerade för åren 2012-2015 för att underlätta jämförbarheten vid tidsserier. I denna PM ingår enbart omräknade värden.

Vid tolkning av statistiken bör hänsyn tas till att den baseras på en urvalsundersökning och att vissa varugrupper fraktas i relativt liten omfattning. En liten förändring i antal kan då få ett stort genomslag på resultatet, utan att det behöver finnas en faktisk underliggande skillnad.

11.2 Utländska lastbilstransporter i Sverige

Statistiken om de utländska lastbilarnas transporter i Sverige baseras på en sammanställning av uppgifter från EU samt ESS-länder om varustransporter på väg som sammanställts av EUs statistikbyrå Eurostat. Statistiken regleras av den EU-förordning som även styr den svenska statistikinsamlingen om tunga lastbilars varustransporter på väg. Kvaliteten på den

⁶ Senaste lastbilsrapporterna och beskrivning av statistiken finns på www.trafa.se/lastbilstrafik. Lastbilstrafik 2014, Statistik 2015:21.

sammanställda statistiken beror till stor del på kvalitén i respektive lands undersökning, som alla är olika designade (exempelvis olika urvalsram, mätförfarande, urvalsstorlek, bortfallsfrekvens, hantering av bortfall och granskning), vilket ger stor varians och viss osäkerhet. De länder som ingår i sammanställningen har även varierat något över åren. Sammanställda uppgifter om de utländska lastbilarnas verksamhet i Sverige finns från och med undersökningsår 2004.⁷

Statistiken omfattar inte lastbilar som är registrerade i länder utanför EU såsom Ryssland och sannolikt ingår inte heller trafik som utförs av utländska lastbilar utan tillstånd. Det finns därmed ett antal orsaker som kan innebära att den utländska verksamheten i Sverige kan vara högre än vad som framgår av denna statistik. Men detta är det närmaste vi i dagsläget kan beskriva de utländska lastbilarnas totala godstransportarbete i Sverige med hjälp av befintlig statistik. Tillsammans med Trafikanalys officiella statistik över trafiken med svenskestrerade lastbilar bidrar statistiken, trots viss osäkerhet, till en uppskattning av det totala godstransportarbetet på väg i Sverige.

För de utländska lastbilarna saknas information om de regionala transportererna per varuslag.

11.3 Sjöfartsstatistik

Trafikanalys är statistikansvarig för den officiella statistiken över sjötrafik. Statistik över godshanteringen i svenska hamnar och lastageplatser har publicerats sedan början av 1900-talet. I dess nuvarande form har den samlats in sedan 1996 enligt EU-direktiv med vissa omarbetningar sedan 2009. Undersökningens objekt är havsgående fartyg med en bruttodräktighet om 20 och däröver som anlöper svenska hamnar och lastageplatser för att lossa/lasta gods eller för att embarkera/debarkera passagerare.⁸

För varje enskilt fartygsanlöp ska hamnarna rapportera in uppgifter om det lossade godset, var längs vägen godset lastats, varuslag, vikt och antal enheter. Även uppgifter om fartyget och dess egenskaper som flagg, bruttodräktighet, fartygstyp och var det närmast ankommer från. På motsvarande sätt lämnas uppgifter om lastat gods och vilket hamn fartyget avgår till. Uppgifter om passagerare och fordon samlas också in.

Hamnar som drivs i privat regi har rätt att få produktionssiffrorna, de inlämnade underlagen till statistiken, skyddad. Eftersom fler och fler hamnar drivs i privat regi blir statistiken och analysmöjligheterna mer och mer begränsade på grund av rätten till sekretess. I dagsläget publiceras inte uppgifter om godsmängder och anlöp för alla hamnar separat, istället görs indelningar efter kuststräckor.

Mycket gods som fraktas i lastbärare är av okänt varuslag för hamnarna. Dessa mängder specificeras i sjöfartsstatistiken som gods på lastfordon, järnvägsvagnar eller containergods. Till största del består det oidentifierade godset av lastbilar eller släpvagnar som är lastade med gods.

⁷ Senaste rapporten med beskrivning av statistiken finns på www.trafa.se/lastbilstrafik. Utländska lastbilstransporter i Sverige 2011-2012, Trafikanalys Statistik 2014:27.

⁸ Senaste rapporten med beskrivning av statistiken finns på www.trafa.se/sjotrafik. Sjötrafik 2014, Trafikanalys Statistik 2015:12.

Eftersom godshanteringen i hamnarna innebär både lastning och lossning av gods finns risk för dubbelräkning om båda uppgifterna används. I denna PM beskrivs därmed det lastade godset.

I sjöstatistiken över geografiska kustområden ingår samtliga hamnar som under 2014 rapporterat godshantering vid statistikinsamlingen.

11.4 Bantrafiken

Trafikanalys är statistikansvarig för den officiella statistiken om bantrafik. Undersökningen om bantrafik inkluderar järnvägar, spårvägar och tunnelbana i Sverige.⁹ Undersökningspopulationen utgörs av infrastrukturförvaltare, länstrafikhuvudmän och operatörer (trafikutövare). Även företag som bara till viss del utför verksamhet för sektorn, men där denna verksamhet utgör en märkbar andel av helheten tillhör populationen.

För bantrafiken är tillgången till grundmaterial mest begränsad av de tre trafikslagen vi redovisar i denna PM. Varje järnvägsoperatör skall besvara en blankett med uppgifter om bland annat antal ton fraktat gods, körda kilometer och antal passagerare per kvartal och år för inrikes respektive utrikestrafiken. Vi efterfrågar inte uppgifter om avgångs- och ankomstort eller region på grund av sekretess. Det går inte heller att i utrikestrafiken särskilja de transporter som går från Sverige till utlandet från de som går från utlandet till Sverige. I dagsläget redovisas godstransporterna i bantrafiken efter varuslag och typ av transport. Statistiken presenteras i totala värden fördelat på inland, utland och efter olika transportsätt såsom kombigods, vagnslastgods samt malm på malmбанан. Godsmängden fördelas även på varugrupp. Däremot saknas statistik om mellan vilka regioner som godset fraktas eller vilka länder som trafikeras. Statistiken avser enbart fraktad godsmängd på svensk mark. Vid utrikestransporter är det transportens del på svensk mark som avses.

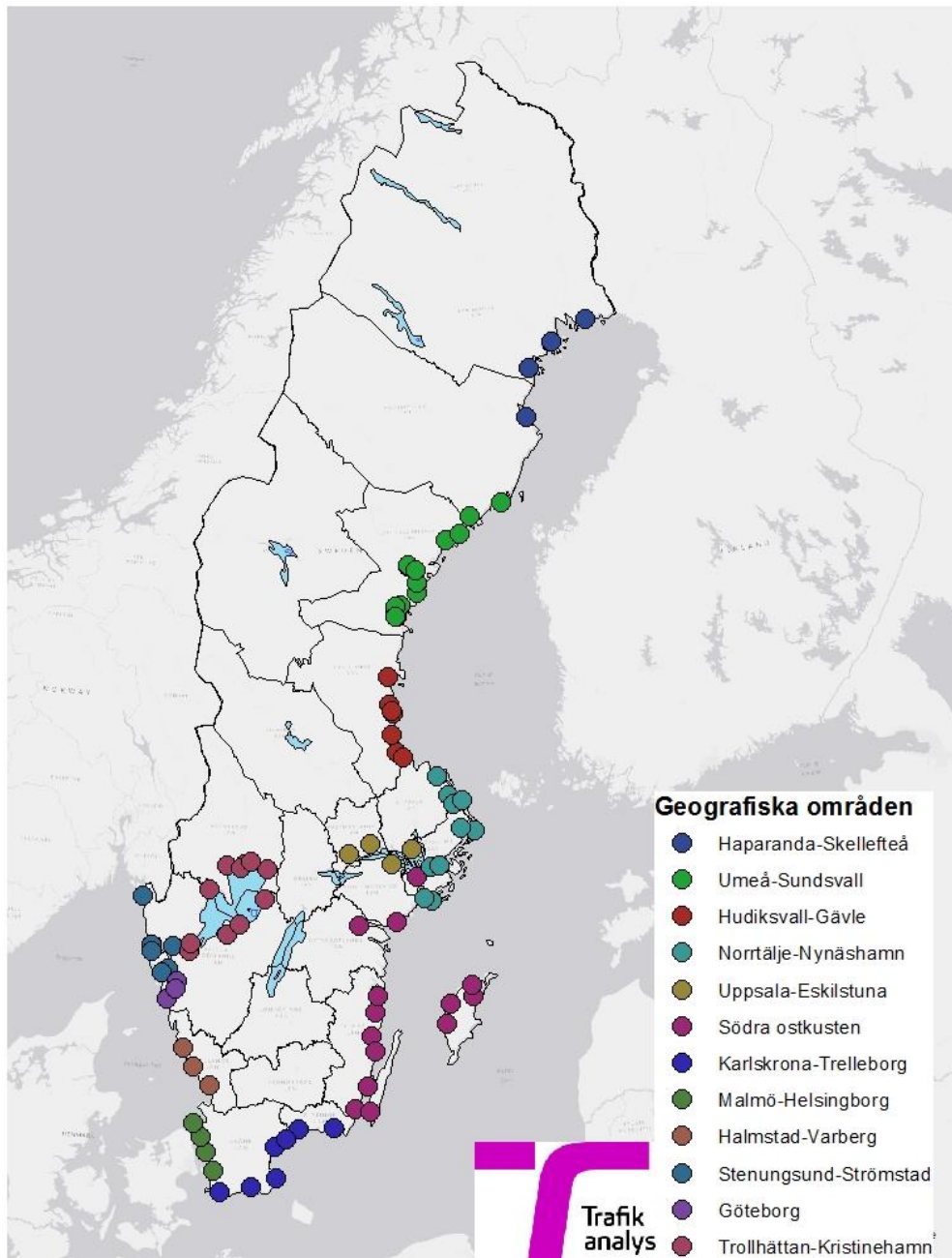
⁹ Senaste rapporten med beskrivning av statistiken finns på www.trafa.se/bantrafik. Bantrafik 2014, Trafikanalys Statistik 2015:13.

Bilaga 1 Geografiska områden sjöfart

Geografiska områden <i>Geographical areas</i>	Ingående stora hamnar ¹⁰ <i>Included ports</i>
Haparanda–Skellefteå	Haparanda, Luleå , Piteå, Skellefteå
Umeå–Sundsvall	Umeå, Örnsköldsvik, Härnösand, Sundsvall
Hudiksvall–Gävle	Hudiksvall, Söderhamn, Gävle
Norrtälje–Nynäshamn	Norrtälje, Stockholm , Nynäshamn
Uppsala–Eskilstuna	Uppsala, Västerås, Köping, Eskilstuna
Södra ostkusten	Södertälje, Oxelösund, Norrköping, Västervik, Oskarshamn, Kalmar, Visby (Gotland)
Karlskrona–Trelleborg	Karlskrona, Karlshamn, Sölvesborg, Kristianstad, Ystad, Trelleborg
Malmö–Helsingborg	Malmö , Landskrona, Helsingborg
Halmstad–Varberg	Halmstad, Falkenberg, Varberg
Stenungsund–Strömstad	Stenungsund, Uddevalla, Lysekil, Strömstad
Göteborg	Göteborg (nedanför Trollhätte kanal)
Trollhättan–Kristinehamn (Vänern)	Trollhättan, Lidköping, Karlstad, Kristinehamn
Anm. TEN-T stomhamnar är fetmarkerade.	

¹⁰ I Sverige finns det ett drygt 100-tal mindre och större hamnar, samtliga dessa ingår i statistiken. I denna tabell redovisas enbart de större hamnarna efter geografiska områden.

Bilaga 2 Karta över geografiska områden för sjöfart



Bilaga 3 Länskoder

Kod	Län
01	Stockholms län
03	Uppsala län
04	Södermanlands län
05	Östergötlands län
06	Jönköpings län
07	Kronobergs län
08	Kalmar län
09	Gotlands län
10	Blekinge län
12	Skåne län
13	Hallands län
14	Västra Götalands län
17	Värmlands län
18	Örebro län
19	Västmanlands län
20	Dalarnas län
21	Gävleborgs län
22	Västernorrlands län
23	Jämtlands län
24	Västerbottens län
25	Norrbottens län

Bilaga 4 Varugrupper enligt NST2007

Grupp	Beskrivning	Description
01	Jordbruks-, jakt och skogsbruksprodukter; fisk och andra fiskeriprodukter	Products of agriculture, hunting and forestry; fish and other fishing products
01.1	Spannmål	Cereals
01.2	Potatis	Potatoes
01.3	Sockerbetor	Sugar beet
01.4	Annan färsk frukt och färska grönsaker	Other fresh fruit and vegetables
01.5	Skogsbruksprodukter	Products of forestry and logging
01.6	Levande växter och blommor	Live plants and flowers
01.7	Andra ämnen av vegetabiliskt ursprung	Other substances of vegetable origin
01.8	Levande djur	Live animals
01.9	Obearbetad mjölk från nötkreatur, får och getter	Raw milk from bovine cattle, sheep and goats
01.A	Andra råvaror av animaliskt ursprung	Other raw material of animal origin
01.B	Fisk och andra fiskeriprodukter	Fish and other fishing products
02	Stenkol och brunkol; råpetroleum och naturgas	Coal and lignite; crude petroleum and natural gas
02.1	Stenkol och brunkol	Coal and lignite
02.2	Råpetroleum	Crude petroleum
02.3	Naturgas	Natural gas
03	Metallhaltiga malmer och övriga produkter från gruvor och stenbrott; torv; uranmalm och toriummalm	Metal ores and other mining quarrying products; peat; uranium and thorium
03.1	Järnmalm	Iron ores
03.2	Icke-järnmalm, utom uranmalm och toriummalm	Non-ferrous metal ores (except uranium and thorium)
03.3	Kemiska och (naturliga) mineraliska gödselmedel	Chemical and (natural) fertilizer materials
03.4	Salt	Salt
03.5	Sten, sand, grus, lera, torv och diverse andra produkter från utvinning av malmer och mineral	Stone, sand, gravel, clay, peat and other mining and quarrying products n.e.c.
03.6	Uranmalm och toriummalm	Uranium and thorium ores
04	Livsmedel, dryckesvaror och tobak	Food products, beverages and tobacco
04.1	Kött, oberedda hudar och skinn samt köttprodukter	Meat, raw hides and skins and meat products
04.2	Beredd och hållbarhetsbehandlad fisk och fiskeriprodukter	Fish and fish products, processed and preserved
04.3	Beredda och hållbarhetsbehandlade frukter, bär och köksväxter	Fruit and vegetables, processed and preserved

04.4	Animaliska och vegetabiliska oljor och fetter	Animal and vegetable oils and fats
04.5	Mejerivaror och glass	Dairy products and ice cream
04.6	Kvarnprodukter, stärkelse, stärkelseprodukter och beredda djurfoder	Grain mill products, starches, starch products and prepared animal feeds
04.7	Drycker	Beverages
04.8	Övriga livsmedel och tobaksvaror (utom transporterade via pakettjänster eller som samlastat gods)	Other food products n.e.c. and tobacco products (except in parcel service or grouped)
04.9	Övriga livsmedel och tobaksvaror, transporterade via pakettjänster eller som samlastat gods	Various foods products and tobacco products in parcel service or grouped
05	Textil- och beklädnadsvaror; läder och lädervaror	Textiles and textile products; leather and leather products
05.1	<i>Textilvaror</i>	<i>Textiles</i>
05.2	<i>Kläder och pälsvaror</i>	<i>Wearing apparel and articles of fur</i>
05.3	<i>Läder och lädervaror</i>	<i>Leather and leather products</i>
06	Trä och varor av trä och kork (utom möbler), varor av halm och andra flättningsmaterial; massa, papper och pappersvaror, trycksaker och ljudmedia	Wood and products of wood and cork (except furniture); articles of straw and plaiting materials; pulp and paper products; printed matter and recorded media
06.1	Varor av trä och kork (utom möbler)	Products of wood and cork (except furniture)
06.2	Massa, papper och pappersvaror	Pulp, paper and paper products
06.3	Trycksaker och ljudmedia	Printed matter and recorded media
07	Stenkolprodukter och raffinerade petroleum produkter	Coke and refined petroleum products
07.1	<i>Stenkolsprodukter</i>	<i>Coke oven products, briquettes ovoids and similar solid fuels</i>
07.2	<i>Flytande raffinerade petroleumprodukter</i>	<i>Liquid refined petroleum products</i>
07.3	<i>Gasformiga, kondenserade eller komprimerade petroleumprodukter</i>	<i>Gaseous, liquefied or compressed petroleum products</i>
07.4	<i>Fasta eller vaxartade raffinerade petroleumprodukter</i>	<i>Solid or waxy refined petroleum products</i>
08	Kemikalier, kemiska produkter och konstfibrer; gummi- och plastvaror; kärnbränsle	Chemicals, chemical products, and man-made fibers; rubber and plastic products; nuclear fuels
08.1	<i>Kemiska basprodukter av mineraliskt ursprung</i>	<i>Basic mineral chemical products</i>
08.2	<i>Kemiska basprodukter av organiskt ursprung</i>	<i>Basic organic chemical products</i>
08.3	<i>Kväveföreningar och gödselmedel (utom naturgödsel)</i>	<i>Nitrogen compounds and fertilizers (except natural fertilizers)</i>
08.4	<i>Plaster och syntetgummi i obearbetad form</i>	<i>Basic plastics and synthetic rubber in primary forms</i>
08.5	<i>Läkemedel och färdigvaror från kemisk industri</i>	<i>Pharmaceuticals and pharmaceuticals including pesticides and other agrochemical products</i>

08.6	<i>Gummi- och plastvaror</i>	<i>Rubber or plastic products</i>
08.7	<i>Kärnbränsle</i>	<i>Nuclear fuel</i>
09	Andra icke-metalliska mineraliska produkter	Other non-metallic mineral products
09.1	Glas och glasvaror, keramiska produkter och porslinsprodukter	Glass and glass products, ceramic and porcelain products
09.2	Cement, kalk och gips	Cement, lime and plaster
09.3	<i>Andra byggnadsmaterial, färdigvaror</i>	<i>Other construction materials, manufactures</i>
10	Metaller; metallvaror, utom maskiner och apparater	Basic metals; fabricated metal products, except machinery and equipment
10.1	<i>Järn, stål och ferrolegeringar och produkter av primärbearbetat järn och stål (utom rör)</i>	<i>Basic iron and steel and ferro-alloys and products of the first processing of iron and steel (except tubes)</i>
10.2	<i>Andra metaller än järn samt produkter därav</i>	<i>Non-ferrous metals and products thereof</i>
10.3	<i>Rör, ihåliga profiler och tillbehör</i>	<i>Tubes, pipes, hollow profiles and related fittings</i>
10.4	<i>Byggnadsmetallvaror</i>	<i>Structural metal products</i>
10.5	<i>Pannor, järnvaror, vapen och andra metallvaror</i>	<i>Boilers, hardware, weapons and other fabricated metal products</i>
11	Övriga maskiner; kontorsmaskiner och datorer; diverse elektriska maskiner och apparater; radio, TV- och teleprodukter; precisionsinstrument, medicinska och optiska instrument samt ur	Machinery and equipment n.e.c; office machinery and computers; electrical machinery and apparatus n.e.c; radio, television and communication equipment and apparatus; medical, precision and optical instruments; watches and clocks
11.1	<i>Jord- och skogsbruksmaskiner</i>	<i>Agricultural and forestry machinery</i>
11.2	<i>Hushållsmaskiner och hushållsapparater (vitvaror)</i>	<i>Domestic appliances n.e.c. (White goods)</i>
11.3	<i>Kontorsmaskiner och datorer</i>	<i>Office machinery and computers</i>
11.4	<i>Diverse andra elektriska maskiner och apparater</i>	<i>Electric machinery and apparatus n.e.c.</i>
11.5	<i>Elektriska komponenter samt utrustning för utsändning och överföring</i>	<i>Electronic components and emission and transmission appliances</i>
11.6	<i>Radio- och TV-mottagare samt apparater för upptagning och återgivning av ljud och videosignaler (brunvaror)</i>	<i>Television and radio receivers; sound or video recording or reproducing apparatus and associated goods (Brown goods)</i>
11.7	<i>Precisionsinstrument, medicinska och optiska instrument samt ur</i>	<i>Medical, precision and optical instruments, watches and clocks</i>
11.8	<i>11.8 Andra maskiner, maskinverktyg och maskindelar</i>	<i>Other machines, machine tools and parts</i>
12	Transportmedel	Transport Equipment
12.1	<i>Bilindustriprodukter</i>	<i>Automobile industry products</i>
12.2	<i>Andra transportmedel</i>	<i>Other transport equipment</i>

13	Möbler; diverse andra tillverkade varor	Furniture; other manufactured goods n.e.c.
13.1	<i>Möbler</i>	<i>Furniture</i>
13.2	<i>Andra tillverkade varor</i>	<i>Other manufactured goods</i>
14	Returråvara; kommunalt avfall och annat avfall	Secondary raw materials; municipal wastes and other wastes
14.1	Hushållsavfall och liknande avfall	Household and municipal wastes
14.2	Annat avfall och returråvara	Other waste and secondary raw materials
15	Post och paket	Mail, parcels
15.1	<i>Post</i>	<i>Mail</i>
15.2	<i>Paket</i>	<i>Parcels, small packages</i>
16	Utrustning och material som används vid varutransporter	Equipment and material utilized in the transport of goods
16.1	<i>Containrar och växelflak under användning, tomma</i>	<i>Containers and swap bodies in service, empty</i>
16.2	<i>Pallar och annat tomemballage under användning, tomma</i>	<i>Pallets and other packaging in service, empty</i>
17	Gods som flyttas i samband med flyt av hushåll eller kontor; bagage som transporteras separat från passagerarna; motorfordon som fraktas för reparation; övriga varor som inte omsätts på en marknad	Goods moved in the course of household and office removals; baggage transported separately from passengers; motor vehicles being moved for repair; other non-market goods n.e.c.
17.1	<i>Flyttning av hushåll</i>	<i>Household removal</i>
17.2	<i>Bagage och reseffekter som åtföljer resande</i>	<i>Baggage and articles accompanying travelers</i>
17.3	<i>Fordon för reparation</i>	<i>Vehicles for repair</i>
17.4	<i>Anläggningsutrustning, byggnadsställningar</i>	<i>Plant equipment, scaffolding</i>
17.5	<i>Övriga varor som inte omsätts på en marknad</i>	<i>Other non-market goods n.e.c.</i>
18	Samlastat gods; flera olika slags gods som fraktas tillsammans	Grouped goods; a mixture of types of goods which are transported together
18.0	Samlastat gods	Grouped goods
19	Oidentifierbart gods; gods som av någon anledning inte kan identifieras och därför inte kan hänföras till någon av huvudgrupperna 01-16	Unidentifiable goods; goods which for any reason cannot be identified and therefore cannot be assigned to groups 01-16
19.1	<i>Oidentifierbart gods i containrar och växelflak</i>	<i>Unidentifiable goods in containers or swap bodies</i>
19.2	<i>Annat oidentifierbart gods</i>	<i>Other unidentifiable goods</i>
20	Diverse andra varor	Other goods n.e.c.
20.0	Diverse andra varor	Other goods not elsewhere classified.

Anm. Statistiken samlas i princip in på huvudgruppsnivå med vissa tillägg av grupper av nationella orsaker. De grupper som kursiverats i ovanstående tabell kan inte särredovisas.
Note. The statistics is mainly collected on division level with some groups added by national reasons. Groups in italics cannot be accounted for separately.



Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.