

Godsflöden i Sverige **Rapport**
Analys av transportstatistik inom **2012:8**
lastbilstrafik, bantrafik och sjötrafik

Godsflöden i Sverige
Analys av transportstatistik inom
lastbilstrafik, bantrafik och sjötrafik

Rapport
2012:8

Trafikanalys

Adress: Sveavägen 90

113 59 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: 2012-06-04

Förord

Under vintern 2011-2012 fick Trafikanalys uppdraget att redovisa ett kunskapsunderlag om hur godstransportsituationen ser ut inom olika trafikslag och i olika regioner i Sverige. Denna rapport redovisar ett av de ingående delprojekten.

Rapporten beskriver godsflöden i Sverige samt gränsöverskridande transporter med hjälp av befintlig statistik och bearbetat grundmaterial från den lastbils-, ban- och sjötrafikstatistik som Trafikanalys förfogar över. Den officiella statistiken har kombinerats med utrikeshandelsdata från SCB samt sammanställda uppgifter från Eurostat om de utlandsregistrerade lastbilarnas verksamhet i Sverige. Jämförelser görs även mellan de svenskregistrerade och utländska lastbilarnas transportmönster.

Beskrivningen av godstransportsituationen utgår från situationen år 2010 med jämförelser mot närmast föregående år och i vissa fall med längre tidsserier bakåt, beroende på tillgången till data. Bland annat redovisas hur olika varuslag transporteras mellan länen, hur långt de fraktas och hur tunga de genomsnittliga transporterna är.

För lastbilar presenteras för första gången statistiken på regional nivå och i helt nya kombinationer. Detta har möjliggjorts genom ett långsiktigt arbete med att utveckla samlade statistikdatabaser för ökad kvalitet och fler analyser vid Trafikanalys. I sjöfartsstatistiken och bantrafiken är analysmöjligheterna mer begränsade på grund av sekretess och att finare indelning av insamlat grundmaterial helt enkelt saknas.

I slutfasen av arbetet med denna rapport har uppgifter framkommit som visar att nivåerna på lastbilsdata kan vara underskattade. Vi vill göra läsaren uppmärksam på att detta kan komma att leda till revision av de absoluta värden som anges för lastbilstrafiken, medan de inbördes relationerna inte förväntas påverkas.

Denna rapport har i sin helhet producerats av Abboud Ado och Sara Berntsson, Trafikanalys.

Östersund i juni 2012

Per-Åke Vikman
Avdelningschef

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning.....	7
1 Godstransporter i Sverige	11
2 Transporter med tunga lastbilar.....	15
2.1 Inrikestransporter med tunga lastbilar.....	15
Egenskaper för inrikestransporter med svenska lastbilar.....	21
Transportegenskaper efter varuslag.....	24
2.2 Utrikestransporter med tunga lastbilar	43
2.3 Lastbilstransporter i Stockholms län	48
Lastbilstransporter inom länet	49
Inrikes godstransporter från och till andra län.....	50
Utrikes godstransporter från och till länet	51
2.4 Lastbilstransporter i Västra Götalands län	53
Lastbilstransporter inom länet	54
Inrikes godstransporter till och från andra län.....	55
Utrikes godstransporter från och till länet	56
2.5 Lastbilstransporter i Skåne län.....	58
Lastbilstransporter inom länet	59
Inrikes godstransporter från och till andra län.....	60
Utrikes godstransporter till och från länet	61
3 Sjöfartstransporter	63
3.1 Inrikestrafik	67
3.2 Utrikestrafik.....	69
4 Järnvägstransporter.....	73
4.1 Godsmängd	73
4.2 Transportarbete	76
4.3 Varuslag.....	77
5 Godstransporter efter nation.....	79
5.1 Transporter till och från Norge	79
Varustransporter på järnväg	80
Varustransporter på sjö	80
Varustransporter på väg	81

5.2	Transporter till och från Danmark	85
	Varutransporter på järnväg	85
	Varutransporter på sjö	86
	Varutransporter på väg	87
5.3	Transporter till och från Finland	91
	Varutransporter på järnväg	91
	Varutransporter på sjö	92
	Varutransporter på väg	93
5.4	Transporter till och från Tyskland.....	97
	Varutransporter på järnväg	97
	Varutransporter på sjö	98
	Varutransporter på väg	99
5.5	Transporter till och från Holland.....	103
	Varutransporter på järnväg	103
	Varutransporter på sjö	104
	Varutransporter på väg	105
5.6	Transporter till och från Polen.....	109
	Varutransporter på järnväg	109
	Varutransporter på sjö	110
	Varutransporter på väg	111
6	Bilaga – Källor till statistiken.....	115

Sammanfattning

Enligt Trafikanalys statistik om godstransporter i Sverige, transporterades under år 2010 totalt 584 miljoner ton gods¹. Av detta transporterades 64 procent inrikes och 36 procent i utrikestrafiken. I utrikestrafiken transporterades 18 procent från Sverige till utlandet och lika mycket från utlandet till Sverige.

Av den godsmängd som under 2010 transporterades inom Sverige fraktades 86 procent med lastbilar, 11 procent på järnväg och endast 3 procent fraktades med fartyg.

Det totala godstransportarbetet mer än fördubblades under perioden 1960–2010, en ökning från 42 till 98 miljarder tonkilometer.

Godstransporter med tunga lastbilar

Den transporterade godsmängden med tunga lastbilar inom Sverige har i stort sett varit konstant under åren 2005-2008. Efter finanskrisen, det vill säga 2009 och 2010, minskade mängden gods kraftigt. Under år 2010 uppgick godset som transporterades i inrikestrafiken med tunga lastbilar till cirka 320 miljoner ton. Trafikarbetet för transporter med last uppgick till 2 086 miljoner kilometer och transportarbetet till 33 790 miljoner tonkilometer.

Drygt 70 procent av den transporterade godsmängden med tunga lastbilar lastas och lossas inom samma län. Dock varierar andelen beroende på i vilket län transporterna startas. I Norrlandslänen samt i Värmlands län är det en högre andel av godsmängden som transporteras inom länsgränserna än genomsnittet för hela riket. Storstadslänen följer landet i stort, det vill säga mellan 70-75 procent av godset som startar i respektive län lossas även inom länsgränsen. Däremot har län som ligger nära storstadsregionerna en lägre andel inomläns-transporter än genomsnittet.

Den största andelen av den avgående godsmängden som fraktas med tunga lastbilar startar i Storstadslänen.

Cabotaget som utförs av de utlandsregistrerade lastbilarna inom Sverige har ökat under de senaste sex åren vad gäller antal transporter, transporterad godsmängd, trafikarbete och transportarbete. Trots detta har andelen transporterad godsmängd med utländska lastbilar i förhållande till svenskregistrerade lastbilar varit konstant och utgör cirka 1 procent av den totala godsmängden som transporteras inrikes. Dock sker de utländska lastbilarnas cabotage i större utsträckning med start och slut i olika län än med start och slut i ett och samma län.

¹ Gods som fraktas med flyg ingår inte.

² Luftfartsstatistiken ingår inte.

Inrikes transporter med svenskregistrerade tunga lastbilar kännetecknas av en stor andel korta transporter. I genomsnitt transporteras över hälften av godsmängden i sträckor kortare än 50 km och endast 3 procent längre än 500 km.

Den genomsnittliga godsmängden per transport för inrikes godstransporter med svenska lastbilar har under de senaste åren varierat mellan 13 och 16 ton. Hur tunga transporterna är beror i första hand på fordonens maximilastvikt men även andra faktorer såsom typ av lastad vara och transportsträckan påverkar vikten av godset vid varje transporttillfälle. Transporter av rundvirke, järnmalm, annan malm än järnmalm samt pappersmassa brukar i genomsnitt ligga mellan 35-40 ton medan transporter av hushållsavfall, papper och papp i genomsnitt ligger runt 5 ton. Den genomsnittliga godsmängden per transport har en stark positiv korrelation till transportsträckan för varustransporter med tunga lastbilar. Ju längre sträckan är desto tyngre brukar transporterna vara

Vad gäller varuslag är det transporter av "jord, grus, sten och sand" som utgör den största andelen av den transporterade godsmängden med tunga lastbilar. Under år 2010 utgjorde denna varugrupp cirka 27 procent av alla inrikes godstransporter med svenska lastbilar. I Storstadslänen lastas de största godsmängderna. Av alla jord-, sten-, grus- och sandtransporter lastades 18 procent, 14 procent respektive 10 procent i Stockholms län, Västra Götalands län respektive Skåne län. Vanligtvis sker transporterna av "jord, sten, grus och sand" inom länsgränserna och uteslutande i sträckor kortare än 60 km.

Rundvirkestransporter med svenska lastbilar i inrikestrafik utgjorde cirka 14 procent av alla inrikes godstransporter med svenska lastbilar under år 2010. Rundvirket som avverkas transporteras till sågverk med i huvudsak timmerbilar. Hur långa transporterna är beror på närheten till sågverken. Transporterna av rundvirke är relativt jämnt spridda över olika transportsträckor jämfört med hur den genomsnittliga fördelningen för allt gods ser ut. Drygt 60 procent av allt rundvirke fraktas kortare sträckor än 100 kilometer. Lastbilstransporterna av rundvirke är bland de mest effektiva när det gäller den godsmängd som lastas vid varje transport. I princip lastas ekipagen fulla oavsett transportsträckan. Den genomsnittliga godsmängden per transportsträcka ligger konstant runt 40 ton oberoende av transportlängden.

Godstransporter med tunga lastbilar från och till Sverige har i princip följt samma utveckling under de senaste 6 åren. Under år 2010 transporterade tunga lastbilar 13,9 miljoner ton gods från Sverige till utlandet och 14,9 miljoner ton gods från utlandet till Sverige. Jämfört med godstransporter med andra transportslag transporterade tunga lastbilar cirka 13 procent av godset som lämnade Sverige och cirka 14 procent av godset som kom till Sverige.

Västra Götalands län och Skåne län är största lastnings- och lossningsorter för det gods som transporteras i utrikestrafiken med tung lastbil. Av godset som lämnade Sverige år 2010 med tung lastbil lastades 22 procent i Västra Götalands län och 21 procent i Skåne län.

Det är till och från Sveriges grannländer samt Tyskland, Holland och Polen som godstransporterna med tunga lastbilar trafikerar till största del. Av godsmängden som lämnade Sverige år 2010 gick 34 procent till Norge, 15 procent till Finland och 12 procent vardera till Danmark, Tyskland och Polen.

De utländska lastbilarna dominerar godstransporterna i utrikestrafiken. Från Sverige till utlandet transporterades cirka 75 procent av godset med utlandsregistrerade lastbilar. Andelen var ännu högre för det gods som transporterades till Sverige från utlandet. Cirka 85 procent av godset transporteras med utlandsregistrerade lastbilar.

Godstransporter på Sjö

Under åren 1999-2010 ökade godshanteringen i de svenska hamnarna med 18 procent, från 153 till 180 miljoner ton. Under år 2010 hanterades totalt 180 miljoner ton gods både från inrikes- och utrikestrafik över kaj i de svenska hamnarna.

De fem största hamnarna i Sverige med avseende på hanterad godsmängd svarade tillsammans för ungefär hälften av landets totala godshantering under 2010. Dessa hamnar är i fallande storleksordning Göteborg, Brofjorden, Trelleborg, Malmö och Luleå.

Av allt gods som lastades i hamnar under 2010 var 40 procent oidentifierat avseende varuslag. Majoriteten (61 procent) av det okända godset var lastat på lastfordon såsom lastbilar eller släpvagnar. Containergodset utgjorde 26 procent av det oidentifierade godset. Lastat gods på järnvägsvagnar utgjorde 4 procent.

Av de 96 miljoner ton gods som lossades och 83 miljoner ton som lastades under 2010 fraktades 12 miljoner ton inom Sverige. Det betyder att inrikes- trafiken motsvarar en åttondel (12,5 procent) av allt gods som lossades och 14,5 procent av allt gods som lastades i de Svenska hamnarna.

En stor del av den godsmängd som fraktas på fartyg i inrikestrafik utgörs av raffinerade petroleumprodukter. Under 2010 uppgick andelen raffinerade petroleumprodukter till 44 procent. Malm och andra produkter från utvinning svarade för 22 procent.

Under år 2010 transporterades 70,6 miljoner ton gods från Sverige till utlandet med sjöfart. Från utlandet till Sverige transporterades 84,4 miljoner ton gods. Jämfört med godstransporter med andra transportslag transporterades cirka 66 procent av godset som lämnade Sverige och cirka 81 procent av godset som kom till Sverige med sjöfart.

Drygt en fjärdedel, 26,5 procent av det lastade godset till utlandet bestod av raffinerade petroleumprodukter. Detta gods lastades främst i Göteborgs- och Stenungssund-Strömstads området. Vad gäller godset som transporterades till Sverige så bestod det till 24 procent av råolja. Raffinerade petroleumprodukter utgjorde 17 procent och rundvirket utgjorde 6 procent av inkommande gods.

Från Sverige avgick mest gods till Tyskland, därefter till Finland och Storbritannien. Till dessa tre länder gick sammanlagt 44 procent av godset till utlandet. Ryssland, Tyskland och Danmark var de länder varifrån störst mängd gods ankom under 2010. Från dessa tre länder ankom 38 procent av godset från utlandet.

Godstransporter på järnväg

Den sammanlagda transporterade godsmängden på järnväg har haft en relativt stadigt ökande utveckling sedan 1990-talets början, bortsett från en kraftig minskning 2009 på grund av finanskrisen. År 2010 uppmättes trots detta den högsta fraktade godsmängden sedan 1974, 68,3 miljoner ton.

Godsmängden i kombigodstransporterna har ökat varje år sedan 2001. Totalt sett har godset som fraktats i kombitransporter mer än fördubblats den senaste tioårsperioden. Vagnlastgodset har ökat marginellt och mängden fraktat gods i ton på malmbanan har ökat med drygt 30 procent denna period. Det är framförallt i utrikestrafiken som kombitransporterna ökar, medan vagnlastgodset minskat. 2010 fraktades fem gånger så mycket gods i kombitransporter i utrikes- trafik jämfört med tio år tidigare. Däremot har vagnslastgodset minskat med närmare 20 procent under denna tid.

Den största varugruppen som fraktas på järnvägen i Sverige är malm och andra produkter från utvinning, med 45 procent av godsmängden mätt i godsvikten. Malm på malmbanan står för nästan hälften av transporterna, 44 procent. Därefter transporteras störst mängder av varugruppen jordbruk, skogsbruk och fiske som utgör 12 procent av den totala godsmängden.

1 Godstransporter i Sverige

Enligt Trafikanalys statistik om godstransporter i Sverige, transporterades under år 2010 totalt 584 miljoner ton gods². Av dessa transporterades 64 procent inrikes och 36 procent i utrikestrafiken. Av utrikestrafiken transporterades 18 procent från Sverige till utlandet och 18 procenten transporterades från utlandet till Sverige.

Det är stora skillnader mellan godstransporter med lastbil och med andra trafikslag. Större mängder kan skickas med tåg och fartyg medan lastbilarna är överlägsna i sin flexibilitet. Av det gods som under 2010 transporterades inrikes inom Sverige fraktades 86 procent med lastbilar, 11 procent på järnväg och endast 3 procent fraktades med fartyg.

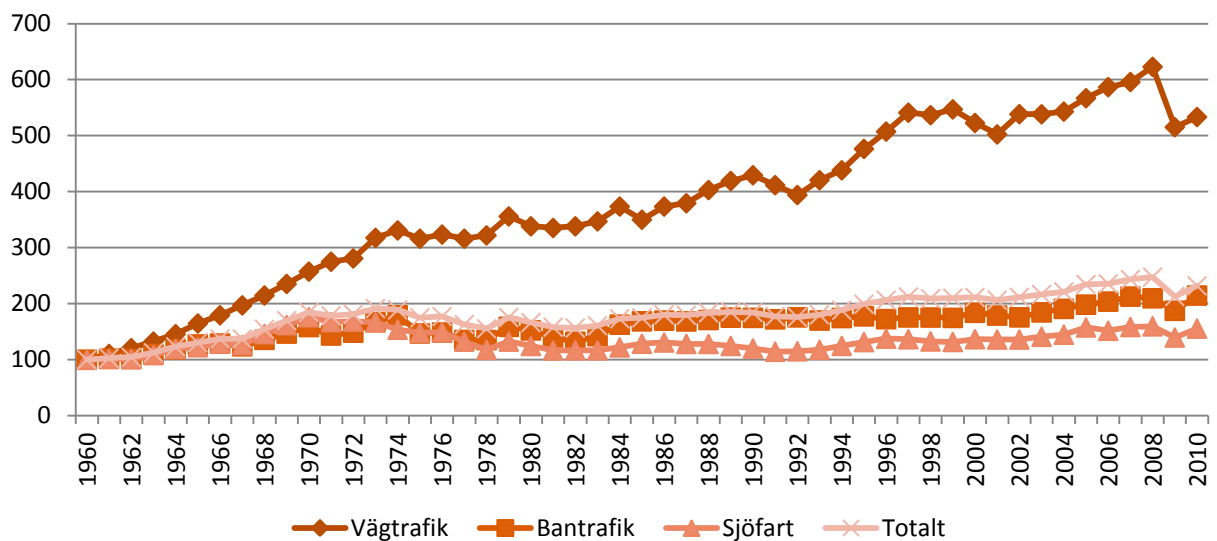
Vad gäller utrikestransporterna från Sverige till utlandet transporterades 66 procent av godset på sjö, 21 procent på järnväg och 13 procent med tunga lastbilar. I motsatt riktning, från utlandet till Sverige transporterades 81 procent av godset på sjö, 5 procent med järnväg och 14 procent med tunga lastbilar.

Under 1960-talet och fram till oljekrisen i början av 1970-talet nära fördubblades godstransportarbetet, och detta bara under ett decennium. Godstransportarbetet har även i ett längre perspektiv ökat men har varierat i takt med konjunktur-utvecklingen. 1970-talets oljekris, 1990-talets djupa lågkonjunktur och finans-krisen under 2009 gjorde tydliga avtryck i godstransportarbetet. I Figur 1.1 illustreras godstransportarbetet för respektive trafikslag (exklusive flyget), under perioden 1960 till 2010. Godstransportarbetet på väg ökade dramatiskt under denna period, medan de övriga trafikslagen hade en mer jämn utveckling. Gods med flyg ingår inte i denna figur, mängderna uppgår till ytterst marginella mängder i jämförelse med övriga trafikslag.

Viktiga faktorer bakom den kraftiga ökningen av lastbilstransporterna mellan 1992 och 1996 var bland annat höjd tillåten totalvikt från 40 till 60 ton, slopad kilometerskatt för lastbilar och ökad tillåten fordonslängd för lastbilar.³ Andra viktiga förklaringsfaktorer är den ökade konkurrensen på produktmarknaden, förändrade krav från industrin med bland annat en förändrad syn på transporten som del i produktionsprocessen (Just-In-Time) och den ökade urbaniseringen. Dessa tendenser har haft stort inflytande på transportsammansättningen och gjort lastbilen till det allt vanligare valet eftersom den ofta uppfyllt transportköparnas villkor på bästa sätt.

² Luftfartsstatistiken ingår inte.

³ SIKAs Rapport 2008:10: "Potential för överflyttning av person- och godstransporter mellan trafikslag".

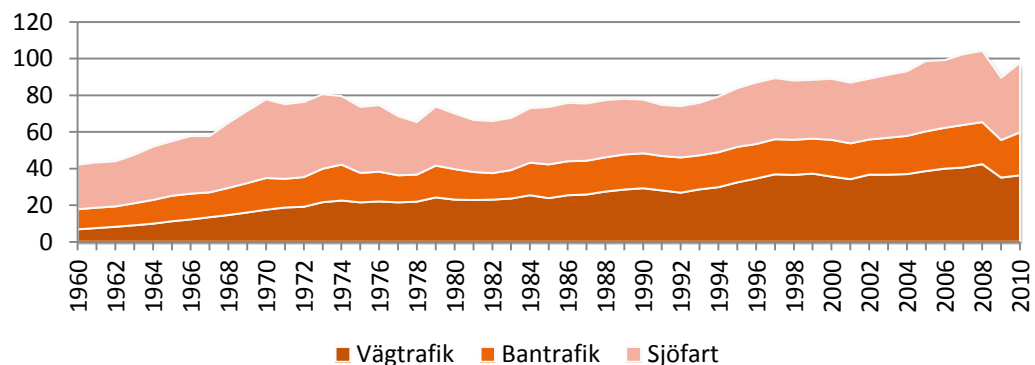


Figur 1.1 Totalt godstransportarbete per trafikslag mätt i tonkilometer samt real BNP. Åren 1960–2010. Index (1960=100). Källa: Trafikanalys.

Anm: I godstransportarbetet inkluderas vägtrafik, sjöfart och bantrafik. För transport av gods med flyg finns ingen statistik. Gods med flyg är dock ytterst marginella mängder i jämförelse med övriga trafikslag.

Det totala godstransportarbetet mer än fördubblades under perioden 1960–2010, en ökning från 42 till 98 miljarder tonkilometer, se Figur 1.1

Bantrafikens andel av godstransportarbetet har varierat mellan 20 och 26 procent sedan 1960-talet. Sjöfartens andel har däremot krympt betydligt sedan 1960-talet då marknadsandelen uppgick till 58 procent. Godstransportarbetet på väg har däremot ökat. År 2010 hade sjöfarten och vägtrafiken ungefär lika stora marknadsandelar med 39 respektive 37 procent vardera.

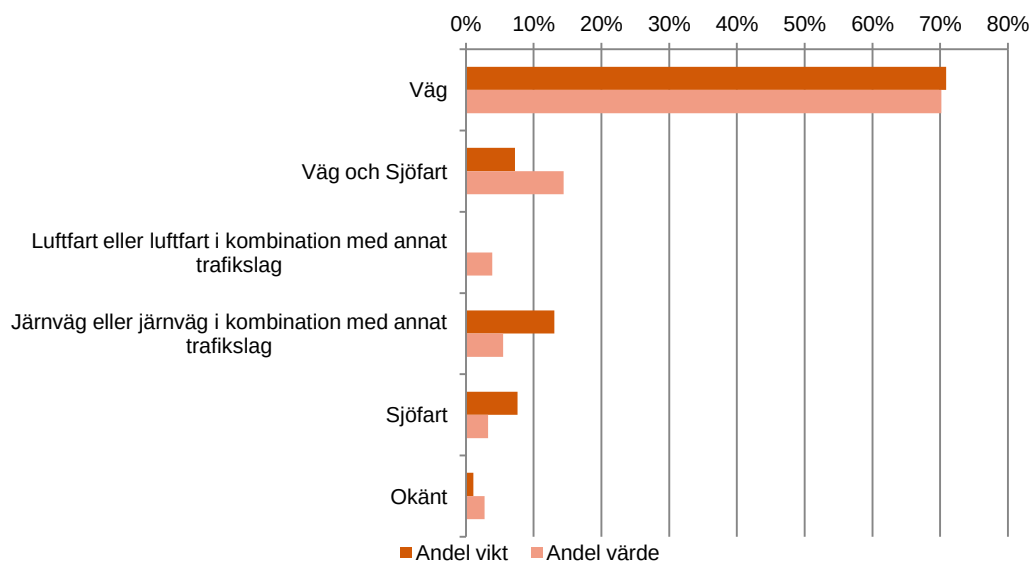


Figur 1.2: Godstransportarbetet i Sverige, miljarder tonkilometer. År 1960–2010. Källa: Trafikanalys.

Anm: Transport av gods med flyg ingår inte i denna figur. Gods med flyg uppgår till ytterst marginella mängder i jämförelse med övriga trafikslag.

Vart fjärde år genomförs en stor varuflödesundersökning i Sverige för att inhämta information om näringslivets godstransporter. Varuflödesundersökningen används för att beskriva godsflöden till, från och inom Sverige. Undersökningen kan också fånga transportkedjor där flera trafikslag är inblandade.

Från undersökningen 2009 vet vi att lastbilen är inblandad i runt 70 procent av de avgående transporter, oavsett om man räknar efter godsets vikt eller värde i kronor. Sett till godsets vikt utgjorde järnväg eller järnväg i kombination med annat trafikslag den näst högsta andelen av vikten. Kombinationen väg och sjöfart var däremot vanligare sett till godsets värde. Se Figur 1.3.



Figur 1.3: Avgående sändningar 2009. Vikt och värde fördelat på trafikslag.

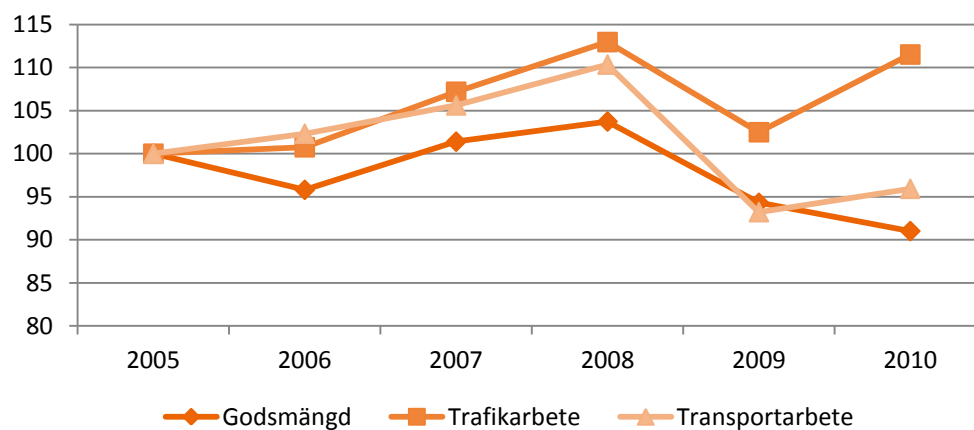
2 Transporter med tunga lastbilar

2.1 Inrikestransporter med tunga lastbilar

Den transporterade godsmängden med tunga lastbilar i inrikestrafiken inom Sverige har i stort sett varit konstant under åren 2005-2010 med undantag för åren efter finanskrisen. Under dessa år, 2009 och 2010 minskade mängden gods kraftig. Av Tabell 2.1 framgår att under år 2010 uppgick godset som transporterades inrikes inom Sverige med tunga lastbilar till cirka 320 miljoner ton vilket är en minskning jämfört med år 2009. Trafikarbetet för transporter med last uppgick till 2 086 miljoner kilometer vilket är en ökning på nästan 9 procent jämfört med år 2009. Det ökade trafikarbetet medförde att transportarbetet för år 2010, som uppgick till 33 790 miljoner tonkilometer ökade jämfört med år 2009 trots minskningen av den transporterade godsmängden.

Tabell 2.1 Inrikes godstransporter med tunga lastbilar inom Sverige, efter lastbilens ursprung. Godsmängd i miljoner ton, trafikarbete med last i miljoner km samt transportarbete i miljoner tonkilometer. År 2005-2010.

År	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Godsmängd, miljoner ton	351	337	356	365	331	320
<i>därav</i>						
<i>med svenska lastbilar</i>	349	334	353	361	329	316
<i>därav</i>						
<i>med utländska lastbilar</i>	2,5	2,4	2,9	3,9	2,6	4,2
Trafikarbete med last, miljoner km	1 871	1 885	2 005	2 113	1 917	2 086
<i>därav</i>						
<i>med svenska lastbilar</i>	1 833	1 841	1 949	2 042	1 857	2 006
<i>därav</i>						
<i>med utländska lastbilar</i>	38	44	56	71	60	81
Transportarbete, milj. ton km	35 223	36 042	37 199	38 870	32 834	33 790
<i>därav</i>						
<i>med svenska lastbilar</i>	34682	35455	36375	37934	32118	32738
<i>därav</i>						
<i>med utländska lastbilar</i>	541	587	824	936	716	1 052



Figur 2.1 Utveckling av inrikes godstransporter inom Sverige med tunga lastbilar. Godsmängd, trafikarbete och transportarbete. År 2005-2010 (Index=år 2005).

Tabell 2.2 Inrikes godstransporter i Sverige med tunga lastbilar. Godsmängd i miljoner ton efter startlän. Total godsmängd, lossad inom länet samt utanför länet. År 2010.

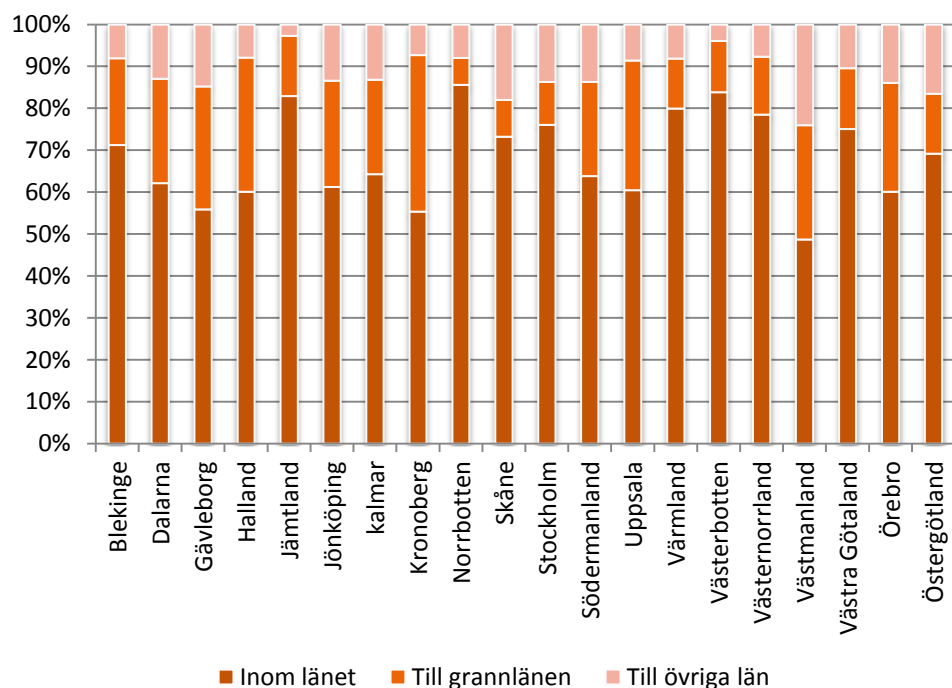
Lastad i	Totalt	Andel med utländsk lastbil	Inom länet	Andel med utländsk lastbil	Till övriga län	Andel med utländsk lastbil
Blekinge	6,5	1,7 %	4,5	0,0 %	1,9	5,8 %
Dalarna	14,2	1,0 %	8,7	0,1 %	5,4	2,5 %
Gotland	1,7	0,0 %	1,5	0,0 %	0,2	0,0 %
Gävleborg	9,1	0,6 %	5,1	0,1 %	4,0	1,2 %
Halland	11,7	1,0 %	7,0	0,4 %	4,7	1,9 %
Jämtland	10,0	0,6 %	8,2	0,1 %	1,7	3,1 %
Jönköping	18,4	1,6 %	11,2	0,7 %	7,2	3,0 %
Kalmar	10,7	1,0 %	6,8	0,3 %	3,9	2,3 %
Kronoberg	8,1	1,7 %	4,4	0,0 %	3,7	3,8 %
Norrbottnen	12,4	0,1 %	10,6	0,0 %	1,8	0,7 %
Skåne	37,1	2,6 %	26,9	1,8 %	10,2	4,8 %
Stockholm	38,6	0,9 %	29,2	0,4 %	9,4	2,4 %
Södermanland	6,2	4,5 %	3,8	1,0 %	2,4	10,1 %
Uppsala	8,9	0,2 %	5,4	0,0 %	3,5	0,4 %
Värmland	13,3	0,9 %	10,6	0,2 %	2,8	3,9 %
Västerbotten	15,6	0,2 %	13,1	0,1 %	2,5	0,9 %
Västernorrland	11,9	0,3 %	9,3	0,0 %	2,6	1,6 %
Västmanland	8,3	2,4 %	4,0	0,2 %	4,3	4,5 %
Västra Götaland	48,9	1,8 %	36,5	1,1 %	12,4	3,8 %
Örebro	12,1	1,1 %	7,2	0,2 %	4,9	2,3 %
Östergötland	16,1	0,7 %	11,1	0,1 %	5,0	2,1 %
Okänt län	0,1	100 %	0,1	100 %	0,0	
Totalt inrikes	319,8	1,3 %	225,2	0,6 %	94,7	3,1 %

Tabell 2.2 visar den inrikes transporterade godsmängden med tunga lastbilar under 2010 fördelat efter avsändarlänet samt lastbilens nationella tillhörighet. Av tabellen framgår att den största andelen av det avgående godset startar i storstadslänen följt av Östergötland och Jönköping. Andelen gods som lastades i Västra Götalands län utgjorde under år 2010 15 procent av den totala godsmängden som transporterades inrikes inom Sverige. Stockholms län och Skåne län stod för 12 procent vardera medan Jönköpings län och Östergötlands län stod för 5 respektive 6 procent.

Under 2010 lastades och lossades drygt 70 procent av den totala transporterade godsmängden inom samma län i Sverige. Dock varierar andelen beroende på vilket län transporterna startas i. Figur 2.2 visar andelen godsmängd som för varje län transporteras inom länet, till grannlänen samt till övriga län under år 2010. Av figuren framgår att i Norrlandslänen samt Värmland är det högre andel av godsmängden som transporteras inom länsgränserna än genomsnittet för hela riket.

Storstadslänen följer landet i stort, det vill säga mellan 70-75 procent av godset som startar i respektive län lossas även inom länsgränsen. Däremot har län som ligger nära storstadsregionerna en lägre andel inomlänstransporter än genomsnittet.

Av godsmängden som transporteras utanför länsgränserna är det stor del som fraktas till grannlänen. I genomsnitt fraktas 59 procent av godset som transporteras utanför länsgränserna till grannlänen. Dock är andelen högre för län som gränsar till ett storstadslän. Vad gäller storstadsregionerna är det mycket lägre andel än genomsnittet av det transporterade godset utanför länet som går till grannlänen.

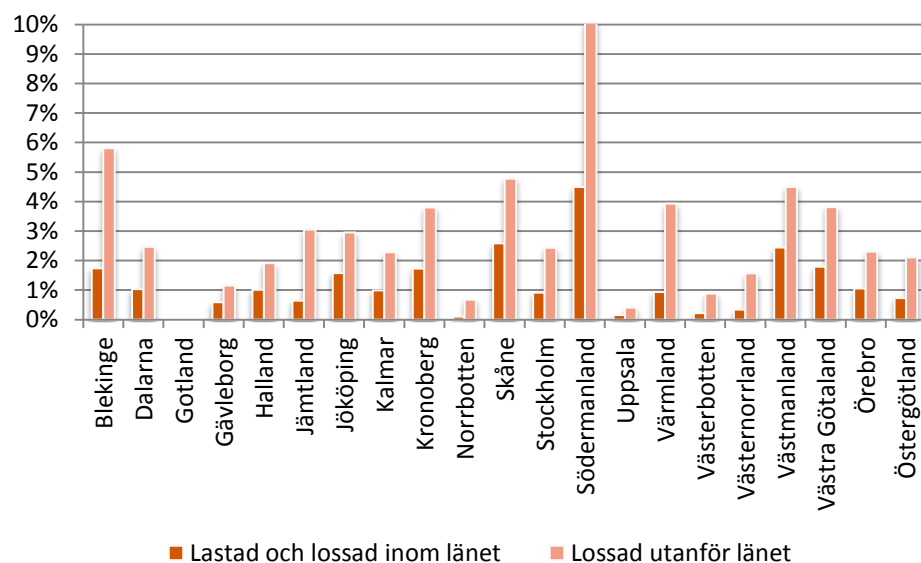


Figur 2.2 Inrikes godstransporter med svenska lastbilar fördelat efter startlän. Andel godsmängd lossad inom länet, transporterat till grannlänerna eller till övriga län. År 2010.

Inrikes transporter i Sverige domineras i mycket hög utsträckning av svenskregistrerade lastbilar. Trots att cabotaget som utförs av utlandsregistrerade lastbilar har ökat under de senaste 6 åren vad gäller antal transporter, transporterad godsmängd, trafikarbete och transportarbete så har andelen transporterad godsmängd med utländska lastbilar i förhållande till svenskregistrerade lastbilar varit konstant och utgör cirka 1 procent av den totala godsmängden som transporteras inrikes.

Andelen transportarbete inom Sverige som utförs av utlandsregistrerade lastbilar, cabotaget, har ökat från 1,5 procent år 2005 till 3,2 procent år 2010, vilket indikerar att utlandsregistrerade lastbilar i större utsträckning kör längre transporter. Detta syns tydligt i Figur 2.3 som visar andelen transporterad godsmängd med utlandsregistrerade lastbilar, lastad och lossad inom samma län samt lossad utanför länet.

Av figuren framgår att cabotage utfört av utlandsregistrerade lastbilar i större utsträckning sker med start och slut i olika län än med start och slut i ett och samma län. Under 2010 hade cabotaget högre andelar i södra Sverige än i norra Sverige.



Figur 2.3 Inrikes godstransporter med tunga lastbilar fördelat efter startlän. Andel godsmängd transporterad med utländska lastbilar. År 2010

Olika varugrupper transporteras olika mycket med utlandsregistrerade lastbilar. Tabell 2.3 visar att vid transporter av varor såsom "produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske", "kol, råolja och naturgas", "malm, andra produkter från utvinning", "livsmedel, drycker och tobak", "stenkols- och raffinerade petroleumprodukter", "hushållsavfall, annat avfall och returråvara" samt "post och paket" förekommer nästan inga transporter med utländska lastbilar. I varugrupperna "transportutrustning" samt "möbler och andra tillverkade varor" transporteras däremot upp till 11 procent respektive 8 procent med utlandsregistrerade lastbilar.

Tabell 2.3 Inrikes godstransporter i Sverige med tunga lastbilar. Godsmängd i miljoner ton efter varugrupp. Total godsmängd samt andel transporterad godsmängd med utländska lastbilar. År 2010.

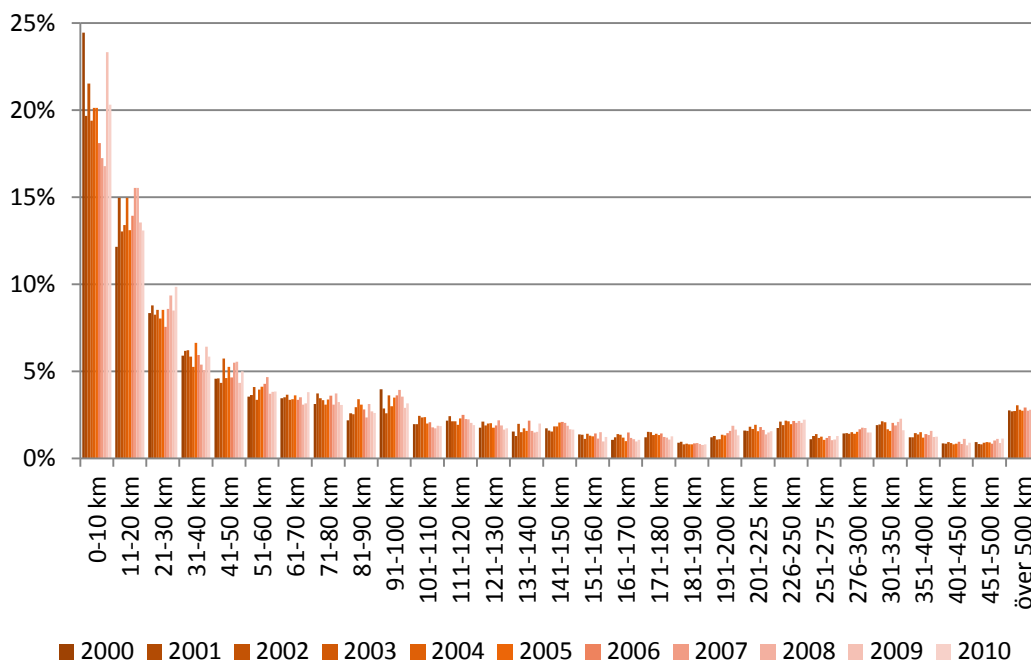
Varugrupp	Godsmängd i miljoner ton	Andel med utländska lastbilar
Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske	54,03	0 %
Kol, råolja och naturgas	0,41	0 %
Malm, andra produkter från utvinning	89,18	0 %
Livsmedel, drycker och tobak	22,17	0 %
Textil, beklädnadsvaror, läder och lädervaror	0,40	4 %
Trä och varor av trä och kork (exkl. möbler), massa, papper och pappersvaror, trycksaker	27,91	2 %
Stenkols- och raffinerade petroleumprodukter	15,10	0 %
Kemikalier, kemiska produkter, konstfiber, gummi- och plastvaror samt kärnbränsle	6,67	7 %
Andra icke-metalliska mineraliska produkter	14,36	2 %
Metallvaror exkl. maskiner och utrustning	5,95	3 %
Maskiner och instrument	5,75	1 %
Transportutrustning	1,87	11 %
Möbler och andra tillverkade varor	1,85	8 %
Hushållsavfall, annat avfall och returråvara	17,81	0 %
Post och paket	3,47	0 %
Utrustning för transport och gods	16,52	3 %
Flyttgods, fordon för reparation	0,63	1 %
Styckegods och samlastat gods	26,93	1 %
Andra varor, ej tidigare specificerade	7,68	3 %

Egenskaper för inrikestransporter med svenska lastbilar

Om transportsträckan

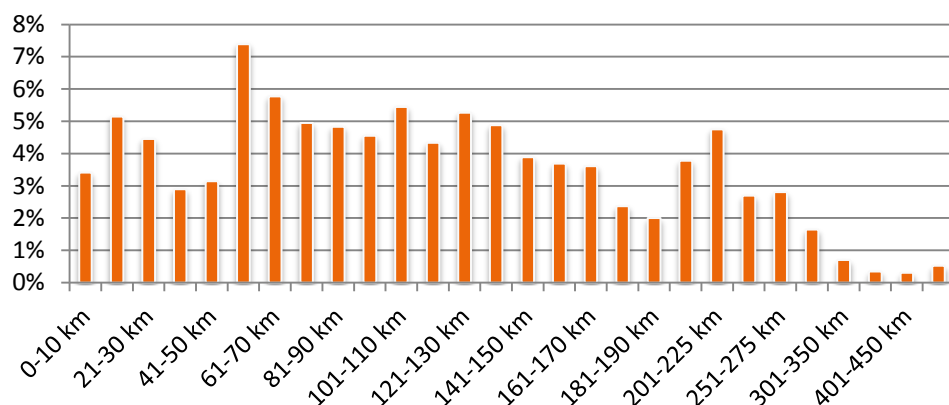
Inrikes transporter med tunga lastbilar kännetecknas av en stor andel korta transporter. I genomsnitt transporteras över hälften av godsmängden i sträckor kortare än 50 km varav drygt 20 procent av godsmängden transporteras kortare än 10 km. Ungefär 28 procent av godsmängden transporteras mellan 10-40 km och endast 8 procent av godsmängden transporteras längre än 300 km.

Fördelningen av godsmängden över transportsträckan, som visas i Figur 2.4, har under den senaste tioårsperioden varit stabil med undantag för korta transporter under 10 km, som fram till år 2008 successivt minskat till förmån för transporter mellan 11-20 km. Dock bröts mönstret under finanskrisen, vilket ledde till en ökning av andelen godsmängd som transporterades kortare än 10 km medan andelen godsmängd som transporterades i intervallet 11-20 km minskade.



Figur 2.4 Inrikes godstransporter med svenska lastbilar. Andel transporterad godsmängd fördelad efter transportsträcka. År 2000-2010.

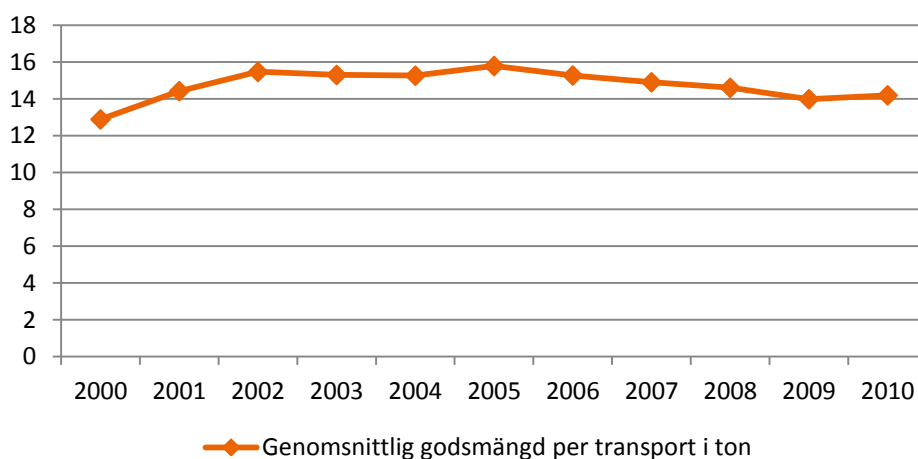
Att varutransporter med tunga lastbilar i stor utsträckning sker med korta sträckor är väntat eftersom upp till 70 procent av alla inrikestransporter sker inom det egna länet. Men även transporter som sker mellan ett visst län och dess grannlän utgörs av en betydande andel korta transporter. Figur 2.5 som visar den transporterade godsmängden fördelad efter transportsträckan för transporter som sker över en länsgräns, framgår att under år 2010 transporterades upp till 13 procent av godsmängden mellan två gränsande län i sträckor kortare än 30 km.



Figur 2.5 Andel inrikes godstransporter med svenska lastbilar som går över en länsgräns till ett grannlän. Fördelad efter transportsträcka. År 2010.

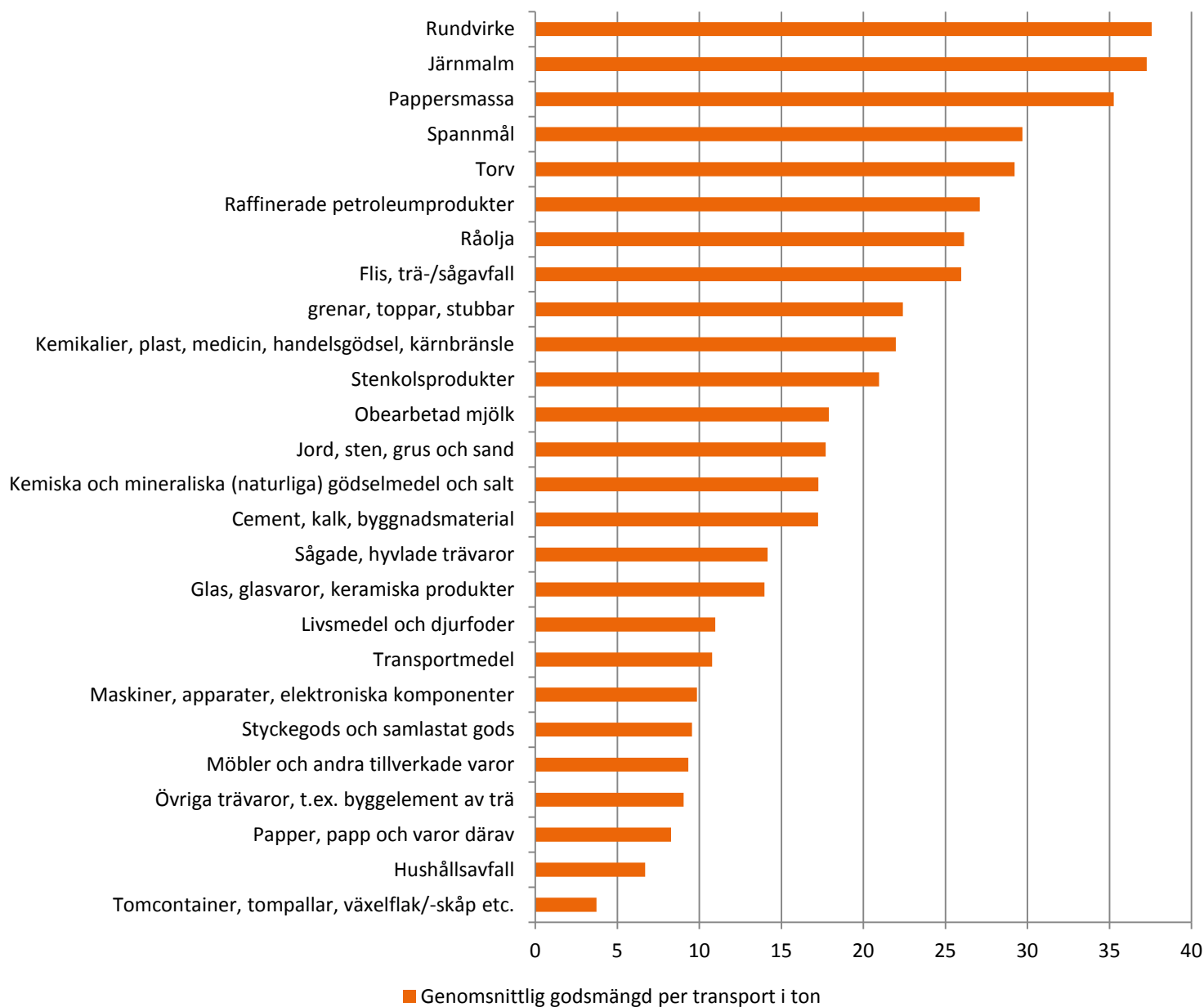
Genomsnittlig godsmängd per transport

Den genomsnittliga godsmängden per transport för inrikes godstransporter med svenska lastbilar har under de senaste åren varierat mellan 13 och 16 ton så som Figur 2.6 visar. Under år 2000 var den genomsnittliga godsmängden ca 13 ton för att under de två närmaste åren öka och stabilisera sig runt 16 ton. Dock har den genomsnittliga godsmängden per transport haft en avtagande trend från och med år 2006 och låg på 14,2 ton under 2010.



Figur 2.6 Inrikes godstransporter med svenska lastbilar. Utveckling av genomsnittlig godsmängd per transport. År 2000-2010.

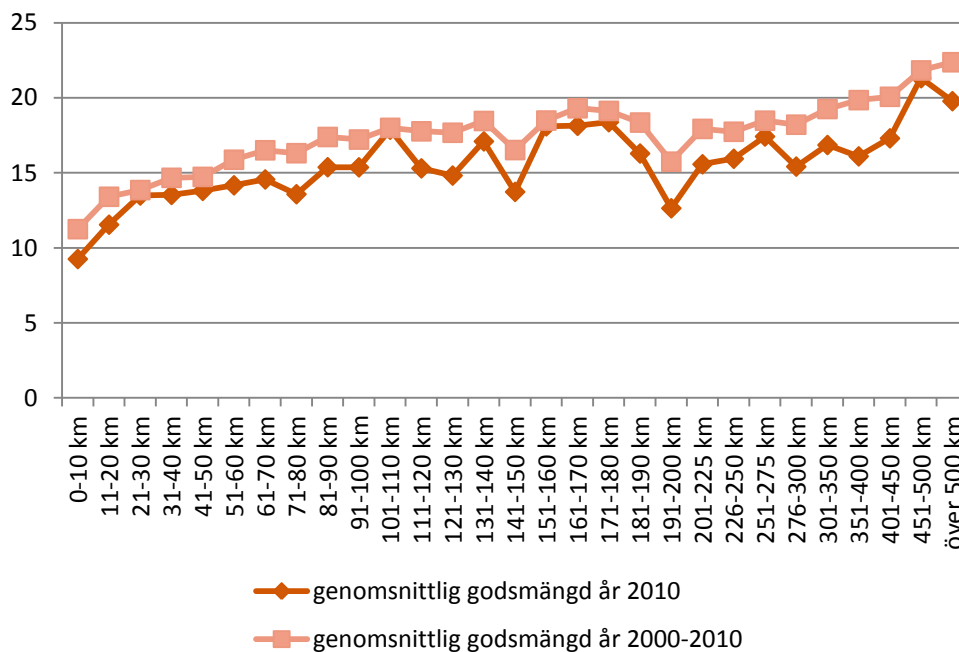
Hur tunga transporter är beror i första hand på fordonens maximilastvikt men även andra faktorer såsom typ av lastad vara och transportsträckan påverkar vikten av godset vid varje transporttillfälle. Av Figur 2.7 framgår att transporter av rundvirke, järnmalm, annan malm än järnmalm och pappersmassa brukar i genomsnitt ligga mellan 35-40 ton medan transporter av hushållsavfall, papper och papp ligger i genomsnitt runt 5 ton.



Figur 2.7 Inrikes godstransporter med svenska lastbilar. Genomsnittlig godsmängd i ton per transport efter varuslag. År 2010.

Normalt brukar den genomsnittliga godsmängden ha en stark positiv korrelation till transportsträckan för varutransporter med tunga lastbilar. Ju längre sträckan är desto tyngre brukar transporterarna vara. Längre sträckor tycks ha mer planerade och kostnadseffektiva transporter än kortare sträckor. Detta syns tydligt i Figur 2.8 som visar den genomsnittligt transporterade godsmängden per transport för åren 2000-2010 fördelat efter transportlängden. Totalt sett har korta transporter under 10 kilometer, som vanligtvis brukar ske inom kommungränserna en genomsnittlig godsmängd på drygt 11 ton. Den genomsnittliga

godsmängden ökar markant ju längre den transporterade sträckan blir men ökningen avtar för sträckor mellan 100-300 km för att på nytt accelerera för transporter över 300 km. Dock bör det nämnas att det starka sambandet mellan den genomsnittliga transporterade godsmängden och transportsträckan varierar beroende på de transporterade varuslagen, vilket redovisas i nästa avsnitt



Figur 2.8 Inrikes godstransporter med svenska lastbilar. Genomsnittlig godsmängd per transport i ton efter transportsträckan. År 2010 samt genomsnitt för åren 2000-2010.

Transportegenskaper efter varuslag

Transporter av jord, sten, grus och sand

Transporter av "jord, grus, sten och sand" utgjorde under år 2010 ca 27 procent av alla inrikes godstransporter med svenska lastbilar. Andelen har under åren 2000-2010 legat stabilt runt 25-27 procent med undantag för år 2009, då ökade andelen till 31 procent. Detta dels på grund av en stor ökning av den transporterade godsmängden av "jord, grus, sten och sand" samt dels en minskning av den totala transporterade godsmängden under finanskrisen.

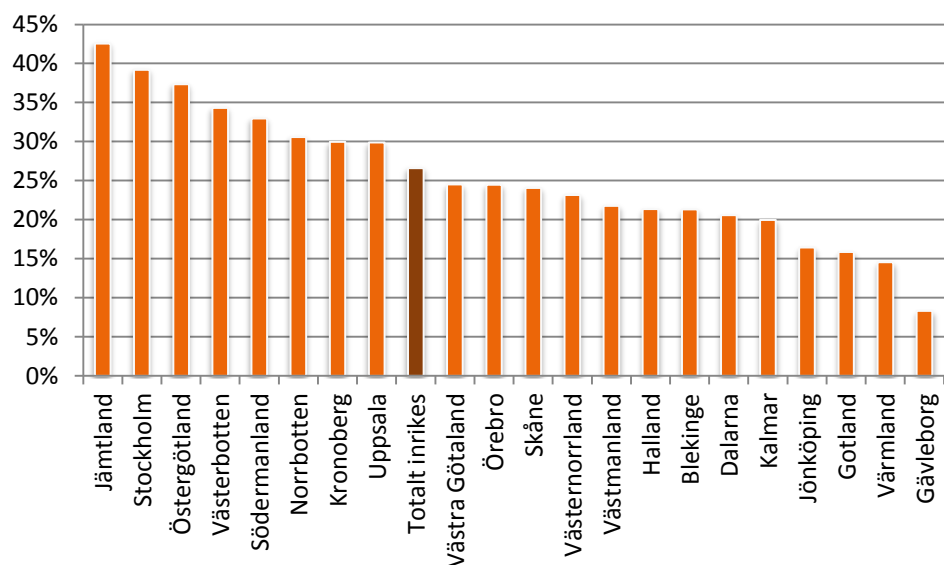
Av Tabell 2.4 framgår att den genomsnittliga godsmängden per transport för transporter av "jord, grus, sten och sand" har varit tyngre än genomsnittet totalt och haft en växande utvecklingskurva under de senaste åren förutom krisåret 2009. Under år 2010 transporterades i genomsnitt 18 ton per transport av "jord, grus, sten och sand".

Tabell 2.4 Inrikes godstransporter av jord, sten, grus och sand med svenska lastbilar. År 2000-2010

År	Transporterad godsmängd i miljoner ton	Andel av totalt	Genomsnittlig godsmängd per transport i ton
2000	87,64	27 %	16
2001	77,33	25 %	16
2002	83,96	26 %	17
2003	74,07	24 %	18
2004	87,98	27 %	18
2005	91,05	26 %	18
2006	87,42	26 %	18
2007	97,15	27 %	19
2008	93,94	26 %	19
2009	100,68	31 %	17
2010	85,08	27 %	18

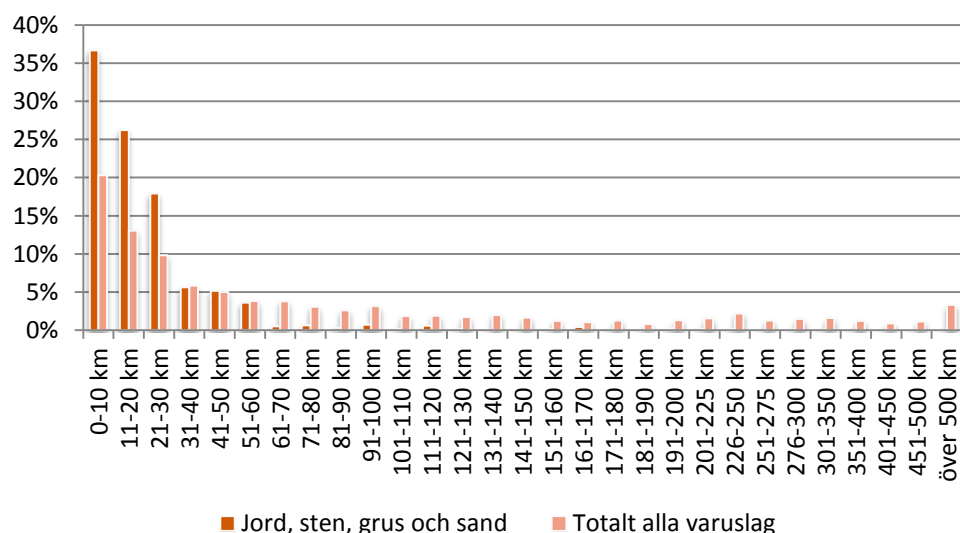
Inte oväntat är det i Storstadslänen som de största godsmängderna lastas. 18 procent, 14 procent respektive 10 procent av alla jord, sten, grus och sand transporter lastades i Stockholms län, Västra Götalands län respektive Skåne län.

Fördelat över län där transporterna startas står transporterna av jord, sten, grus och sand i de flesta länen för den största andelen av den totala transporterade godsmängden i respektive län. Figur 2.9 visar andelen transporterad "jord, sten, grus och sand" av den totala godsmängden som transporterades med start i respektive län under år 2010. Av figuren framgår att förutom i Gävleborgs län utgjorde den transporterade godsmängden av "jord, sten, grus och sand" minst 15 procent av den totala godsmängden som lastades i respektive län med tunga lastbilar. För Jämtlands län, Stockholms län och Östergötlands län uppgick andelarna till 43 procent, 39 procent respektive 37 procent av den totala godsmängden som lastades i respektive län.



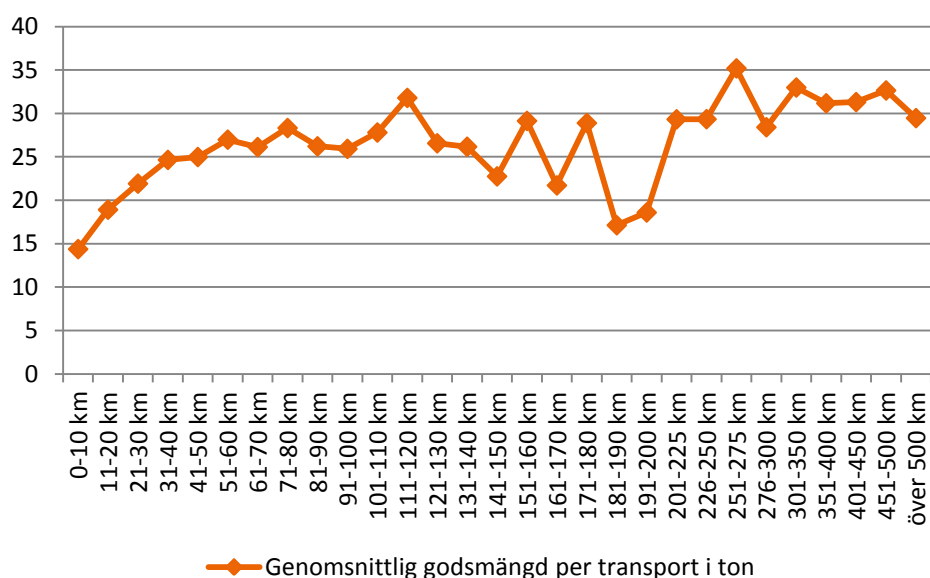
Figur 2.9 Inrikes godstransporter med svenska lastbilar efter startlän. Andel jord, sten, grus och sand av den totala lastade godsmängden i respektive län. År 2010.

Vanligtvis sker transporterna av "jord, sten, grus och sand" inom länsgränserna och med mycket korta transportavstånd. Detta ser man tydligt i Figur 2.10 som visar fördelningen av den transporterade godsmängden av "jord, sten, grus och sand" efter transportsträckan, jämfört med fördelningen totalt för alla varuslag. Av figuren framgår att transporterna av "jord, sten, grus och sand" uteslutande sker i sträckor kortare än 60 km och jämfört med godstransporterna med tunga lastbilar totalt sker transporterna i högre utsträckning i sträckor kortare än 30 km.



Figur 2.10 Inrikes godstransporter med svenska lastbilar. Andel transporterad godsmängd fördelad efter transportsträcka. Transporter av jord, sten, grus och sand samt totalt för alla varuslag. År 2000-2010.

Hur mycket lastbilen lastas vid transporter av jord, sten och sand tycks bero på transportsträckans längd. Figur 2.11 visar att för kortare transportsträckor, under 60 km, ökar den genomsnittliga godsmängden per transport i takt med transportsträckan. I detta intervall ökar den genomsnittliga godsmängden från 15 ton till 25 ton per transport. För transporter över 60 km vilka är relativt få för just detta varuslag varierar den genomsnittliga godsmängden per transport mellan 20 och 30 ton.



Figur 2.11 Inrikes godstransporter av jord, sten, grus och sand med svenska lastbilar. Genomsnittlig godsmängd per transport i ton efter transportsträckan. Genomsnitt för åren 2000-2010.

Transporter av cement, kalk och byggmaterial

Den transporterade godsmängden av "cement, kalk och byggmaterial" under åren 2000-2008 har i princip pendlat mellan 11 och 14 miljoner ton. Under finanskrisen år 2009 föll mängden kraftigt, men återhämtades under 2010. Andelsmässigt har den transporterade godsmängden av cement, kalk och byggmaterial varit relativt konstant under den senaste tioårs perioden, med ca 4 procent av den totala godsmängden som transporterades inrikes med svenska lastbilar. Med undantag för år 2009, då sjönk andelen till 3 procent.

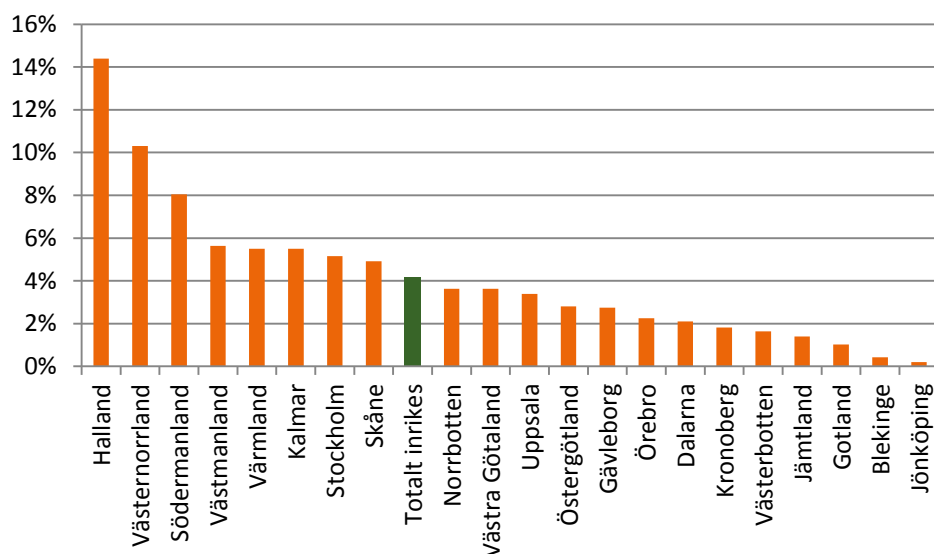
Den genomsnittliga transporterade godsmängden per transport för transporter av "cement, kalk och byggmaterial" ligger i linje med genomsnittet totalt för alla varuslag men har de senaste åren ökat. Mellan 2007 och 2010 har den genomsnittliga godsmängden per transport av "cement, kalk och byggmaterial ökat" från 13 till 17 ton per transport.

Tabell 2.5 Inrikes godstransporter av cement, kalk och byggmaterial med svenska lastbilar. År 2000-2010

År	Transporterad godsmängd i miljoner ton	Andel av totalt	Genomsnittlig godsmängd per transport i ton
2000	14,25	4 %	13
2001	13,29	4 %	14
2002	11,99	4 %	15
2003	12,44	4 %	13
2004	11,47	4 %	16
2005	12,47	4 %	14
2006	12,42	4 %	15
2007	13,99	4 %	13
2008	14,27	4 %	15
2009	9,35	3 %	16
2010	13,44	4 %	17

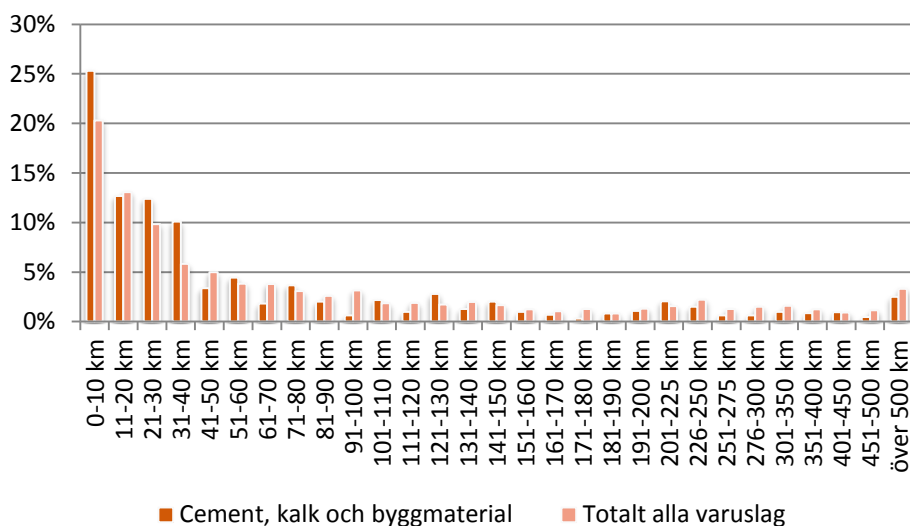
Storstadslänen och Halland står för de högsta andelarna av den transporterade mängden "cement, kalk och byggmaterial" som lastades inrikes. Cirka 15 procent lastades i Stockholms län följt av Skåne län med 14 procent. Godsmängden som lastades i Västra Götaland och Halland utgjorde 13 procent för vardera länet av den totala mängden cement, kalk och byggmaterial som transporterades inrikes med tunga lastbilar.

Av Figur 2.12 framgår att den transporterade godsmängden av cement, kalk och byggmaterial utgjorde cirka 14 procent av all godsmängd som lastades i Hallands län under år 2010. För Västernorrlands län och Södermanlands län var andelen 10 procent respektive 8 procent.



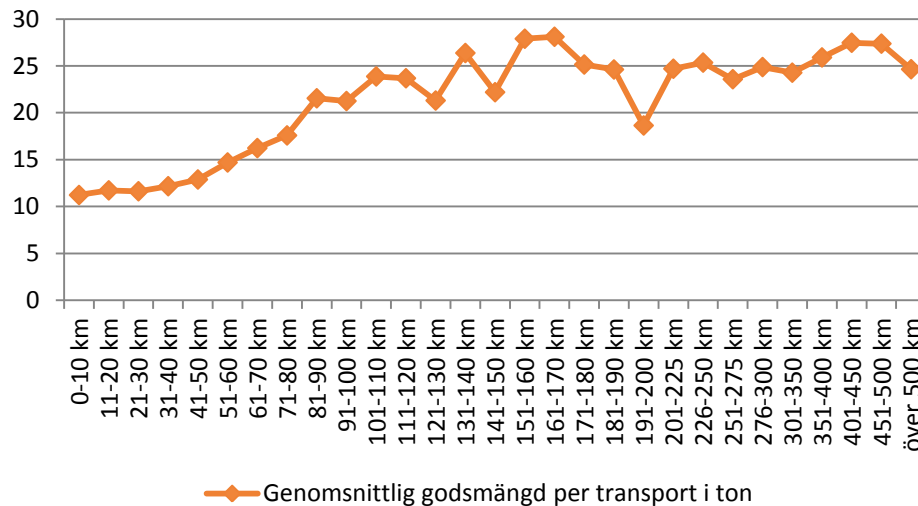
Figur 2.12 Inrikes godstransporter med svenska lastbilar efter startlän. Andel cement, kalk och byggmaterial av den totala lastade godsmängden i respektive län. År 2010.

Fördelat efter transportsträckan så följer den transporterade godsmängden av "cement, kalk och byggmaterial" ganska väl samma fördelning för all inrikes transporterad godsmängd med tunga lastbilar, vilket syns tydligt i Figur 2.13. Nästan hälften av all "cement, kalk och byggmaterial" fraktades kortare i sträckor än 30 kilometer under 2010 och endast 3 procent fraktades i sträckor längre än 500 kilometer.



Figur 2.13 Inrikes godstransporter med svenska lastbilar. Andel transporterad godsmängd fördelat efter transportsträckan. Transporter av cement, kalk och byggmaterial samt totalt för alla varuslag. År 2010.

Även för transporter av "cement, kalk och byggmaterial" finns det ett samband mellan godsvikten per transport och hur lång transportsträckan är. Av Figur 2.14 framgår att på de kortare transportsträckorna, upp till 90 kilometer, ökar den genomsnittliga godsmängden per transport ju längre transportsträckan blir, från 11 ton per transport till 21 ton per transport. För transporter över 100 kilometer ligger den genomsnittliga godsmängden per transport i stora drag runt 25 ton.



Figur 2.14 Inrikes godstransporter av cement, kalk och byggmaterial med svenska lastbilar. Genomsnittlig godsmängd per transport i ton. Genomsnitt för åren 2000-2010.

Transporter av rundvirke

Rundvirkestransporter med svenska lastbilar i inrikestrafik utgjorde under år 2010 ca 14 procent av alla inrikes godstransporter med svenska lastbilar. Andelen har varierat något under åren 2000-2010 men legat runt 13-16 procent. Mängdmässigt ökade den transporterade mängden rundvirke kraftig under åren 2005-2008 jämfört med åren innan. Men under åren 2009 och 2010 var nivåerna snarare liknande dem före 2005.

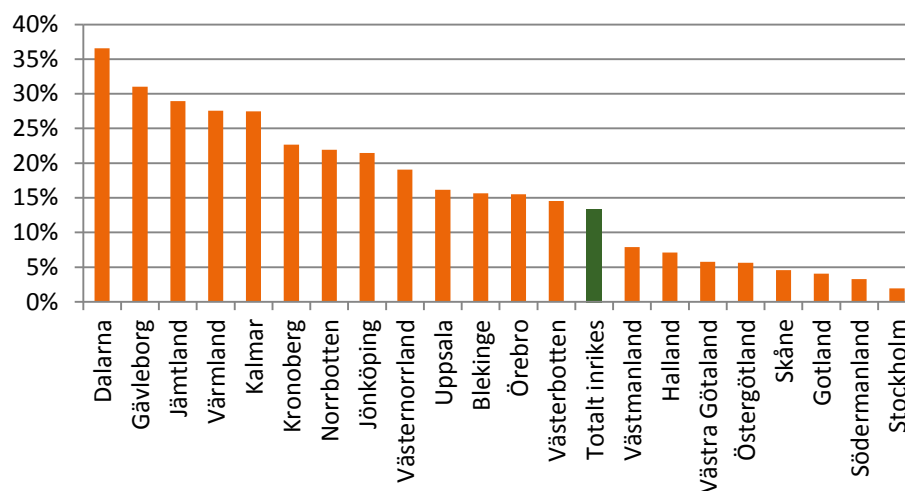
Lastbilstransporter av rundvirke brukar i stora drag vara fullastade, vilket syns tydligt i den genomsnittliga godsmängden per transport som har legat på en hög och stabil nivå den senaste tioårsperioden, mellan 38-39 ton rundvirke per transport.

Tabell 2.6 Inrikes godstransporter av rundvirke med svenska lastbilar. År 2010

År	Transporterad godsmängd miljoner ton	Andel av totalt	Genomsnittlig godsmängd per transport
2000	47,83	15 %	39
2001	41,96	14 %	39
2002	44,57	14 %	39
2003	43,77	14 %	38
2004	41,96	13 %	38
2005	54,63	16 %	39
2006	52,68	16 %	38
2007	53,62	15 %	38
2008	49,39	14 %	39
2009	42,96	13 %	38
2010	42,81	14 %	38

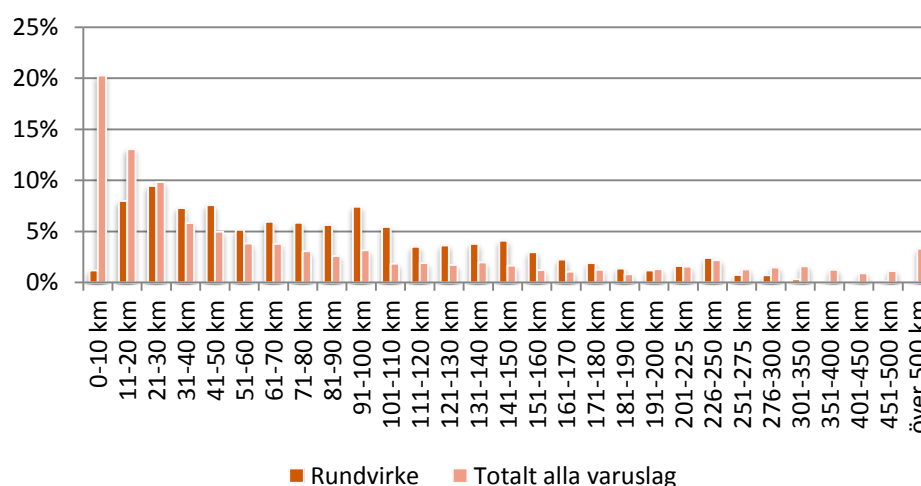
Majoriteten av rundvirket lastas i Skogslänen, Smålandslänen samt Värmlands län. Av den totala transporterade godsmängden rundvirke lastades under år 2010 cirka 12 procent i Dalarnas län, 9 procent i Jönköpings län och 9 procent i Värmlands län.

Figur 2.15 visar andelen rundvirke av all godsmängd som lastats i respektive län. Exempelvis utgör rundvirke drygt 35 procent av all godsmängd som lastas i Dalarnas län. För Gävleborgs län utgör rundvirket en tredjedel av all godsmängd som lastas i länet med tunga lastbilar. För Jämtlands län, Värmlands län samt Kalmar län utgörs en fjärdedel av den lastade godsmängden i respektive län av rundvirke.



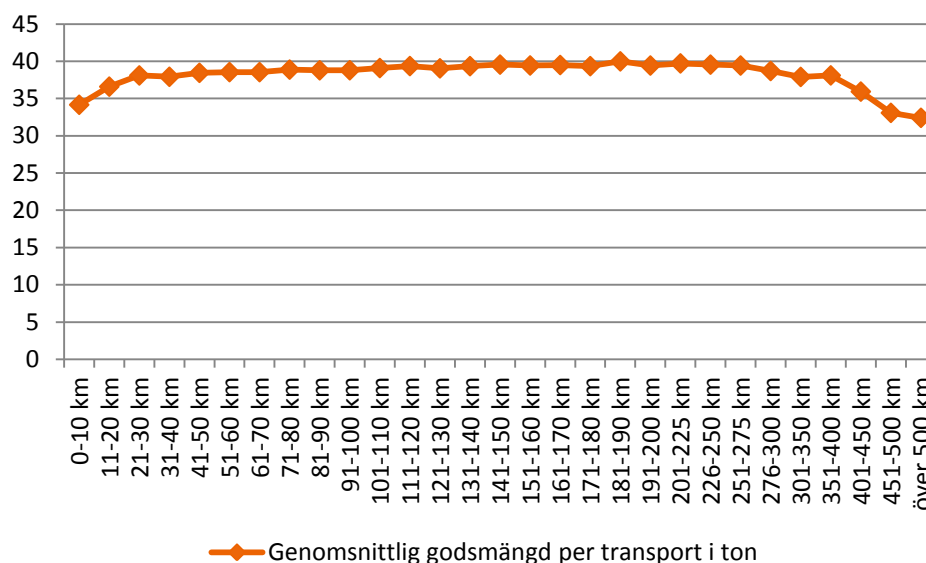
Figur 2.15 Inrikes godstransporter med svenska lastbilar efter startlän. Andel rundvirke av den totala lastade godsmängden i respektive län. År 2010.

Mesta delen av rundvirket som avverkas transporteras till sågverk huvudsakligen med timmerbilar. Hur långa transporterna är beror på närheten till Sågverken. En titt på fördelningen av den transporterade godsmängden av rundvirke efter transportsträckan som visas i Figur 2.16 visar att transporterna av rundvirke är relativt jämnt spridda över respektive transportsträcka jämfört med hur den genomsnittliga fördelningen för allt gods ser ut. Drygt 60 procent av allt rundvirke fraktas kortare sträckor än 100 kilometer. Vid sträckor över 150 kilometer avtar de transporterade godsmängderna med rundvirke och vid sträckor över 275 kilometer fraktas relativt små mängder rundvirke.



Figur 2.16 Inrikes godstransporter med svenska lastbilar. Andel transporterad godsmängd fördelad efter transportsträckan. Transporter av rundvirke samt totalt för alla varuslag. År 2010.

Lastbilstransporterna av rundvirke är bland de mest effektiva när det gäller godsmängden som lastas vid varje transport. I princip lastas ekipagen fulla oavsett transportsträckan. Den genomsnittliga godsmängden per transportsträcka ligger konstant runt 40 ton oberoende av transportlängden så som Figur 2.17 visar. Dock bör det nämnas att i samband med transporter av rundvirke sker det även ett stort antal tomtransporter.



Figur 2.17 Inrikes godstransporter av rundvirke med svenska lastbilar. Genomsnittlig godsmängd per transport i ton. Genomsnitt för åren 2000-2010.

Transporter av flis, träavfall och sågavfall

Under 2010 utgjorde den transporterade godsmängden "flis, träavfall och sågavfall" cirka 4 procent av all godsmängd som transporterades inrikes med svenska lastbilar. Andelen har under åren 2000-2010 varierat något men legat runt 4-6 procent. Jämfört med år 2000 har den transporterade godsmängden av "flis, träavfall och sågavfall" ökat kraftig under år 2008 men föll under åren 2009 och 2010.

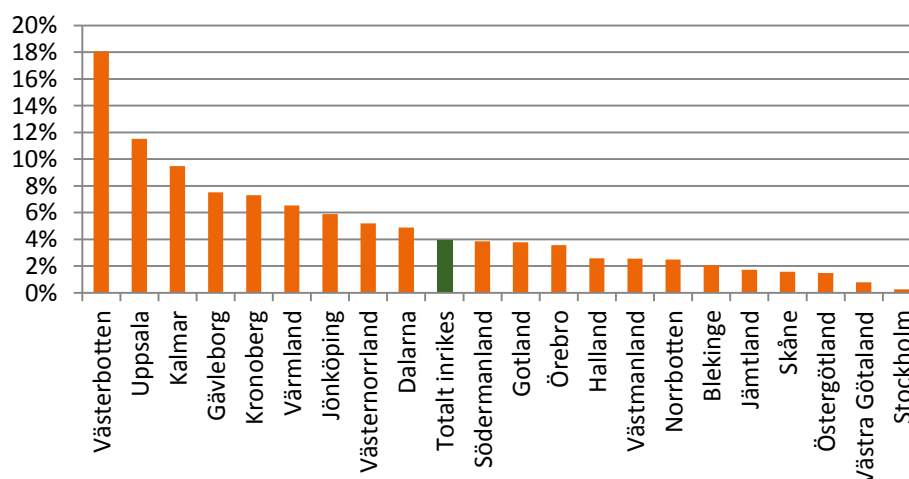
För transporter av "flis, träavfall och sågavfall" brukar den genomsnittliga godsmängden per transport vara ganska hög och har under de senaste åren varierat mellan 26-32 ton med undantag för år 2003, då låg den genomsnittliga transportmängden per transport på 24 ton.

Tabell 2.7 Inrikes godstransporter av flis, träavfall och sågavfall med svenska lastbilar. År 2010.

År	Transporterad godsmängd i miljoner ton	Andel av totalt	Genomsnittlig godsmängd per transport i ton
2000	15,53	5 %	27
2001	12,44	4 %	27
2002	15,25	5 %	27
2003	17,64	6 %	24
2004	16,63	5 %	28
2005	19,58	6 %	26
2006	18,29	5 %	28
2007	17,93	5 %	29
2008	23,04	6 %	32
2009	17,50	5 %	27
2010	12,55	4 %	26

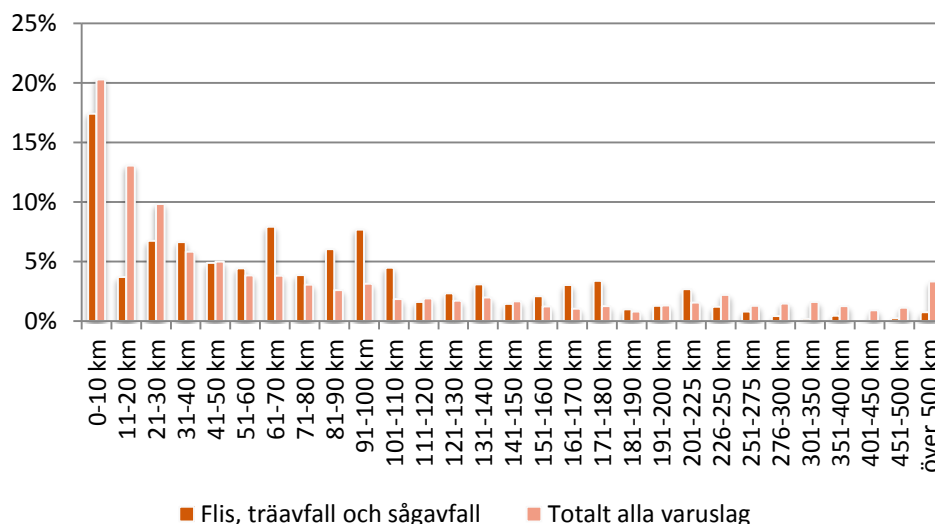
Av den totala godsmängden av "flis, träavfall och sågavfall" lastades under 2010 cirka 22 procent i Västerbottens län följt av Jönköping med 9 procent.

Fördelat över län där transporterna startats utgjorde "flis, träavfall och sågavfall" 18 procent av all godsmängd som lastades totalt i Västerbottens län så som Figur 2.18 visar. I Uppsala län och Kalmar län utgjorde "flis, träavfall och sågavfall" 12 procent respektive 9 procent av all godsmängd som lastades totalt i respektive län.



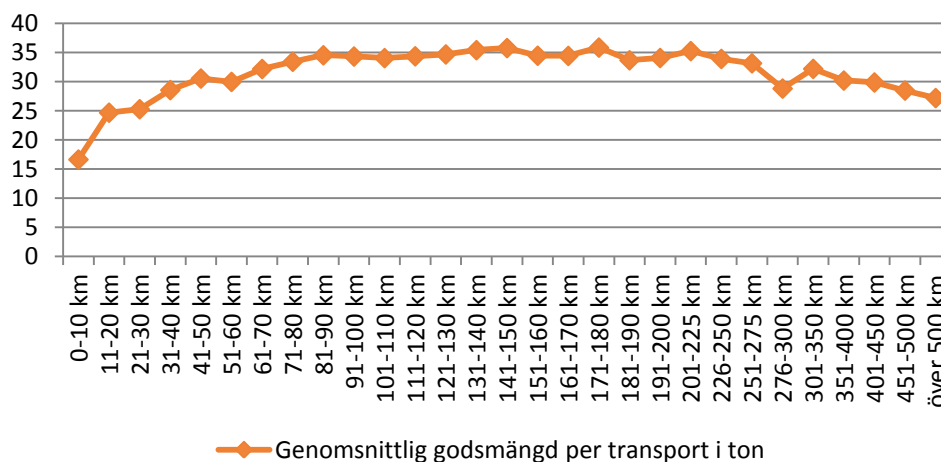
Figur 2.18 Inrikes godstransporter med svenska lastbilar efter startlän. Andel flis, träavfall och sågavfall av den totala lastade godsmängden i respektive län. År 2010.

Nästan 70 procent av godsvikten av "flis, träavfall och sågavfall" transporteras på sträckor kortare än 100 kilometer. Jämfört med samtliga varuslag transporteras något mindre gods på kortare sträckor än 40 kilometer. Däremot fraktas igenomsnitt mer gods på sträckorna 50-190 kilometer så som Figur 2.19 visar.



Figur 2.19 Inrikes godstransporter med svenska lastbilar. Andel transporterad godsmängd fördelad efter transportsträckan. Transporter av flis, träavfall och sågavfall samt totalt för alla varuslag. År 2010.

Fördelningen för den transporterade godsmängden per transport efter transportsträckan, som syns i Figur 2.20, visar att på sträckorna mellan 40 och 450 kilometer håller transporterna i genomsnitt en relativt jämn och hög godsvikt, liknande den för rundvirke. Däremot har transporterna av "flis, sågavfall och träavfall" låg godsvikt på sträckor kortare än 30 kilometer.



Figur 2.20 Inrikes godstransporter av flis, träavfall och sågavfall med svenska lastbilar. Genomsnittlig godsmängd per transport i ton. Genomsnitt för åren 2000-2010.

Transporter av raffinerade petroleumprodukter

Under 2010 utgjorde raffinerade petroleumprodukter 5 procent av all godsmängd som transporterades inrikes med svenska lastbilar. Andelen har under åren 2000-2010 varierat något men har legat runt 5 procent i flera år. Mängdmässigt har transporter av petroleumprodukter varierat mellan 12,5 miljoner ton och 17,7 miljoner ton under åren 2000-2010 med undantag för år 2002 då den transporterade mängden med tunga lastbilar uppgick till 22 miljoner ton.

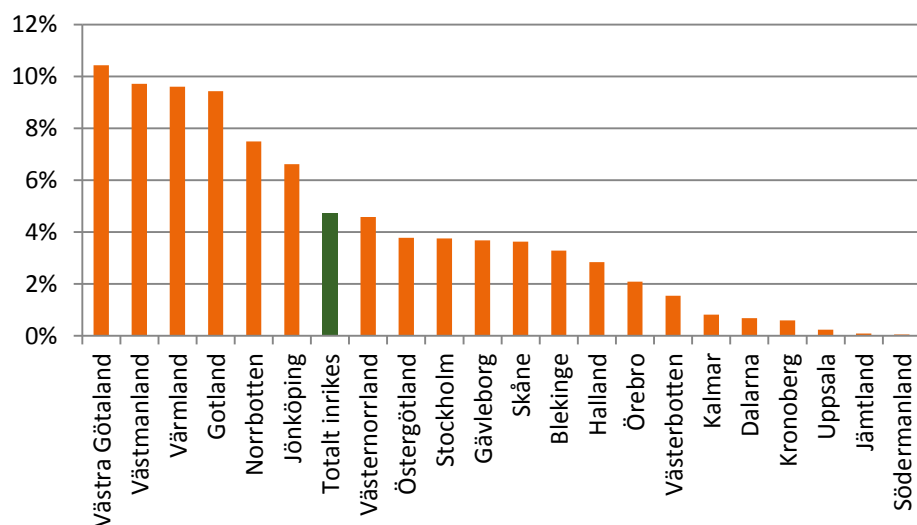
Den genomsnittliga vikten per transport har varierat mellan 24-27 ton de senaste åren, med undantag för år 2009 då godsmängden minskade rejält.

Tabell 2.8 Inrikes godstransporter av raffinerade petroleumprodukter med svenska lastbilar. År 2010.

År	Transporterad godsmängd i miljoner ton	Andel av totalt	Genomsnittlig godsmängd per transport i ton
2000	17,71	5 %	24
2001	15,81	5 %	25
2002	22,01	7 %	25
2003	15,66	5 %	25
2004	17,03	5 %	26
2005	17,06	5 %	26
2006	15,68	5 %	27
2007	14,31	4 %	27
2008	12,48	3 %	26
2009	15,11	5 %	24
2010	15,08	5 %	27

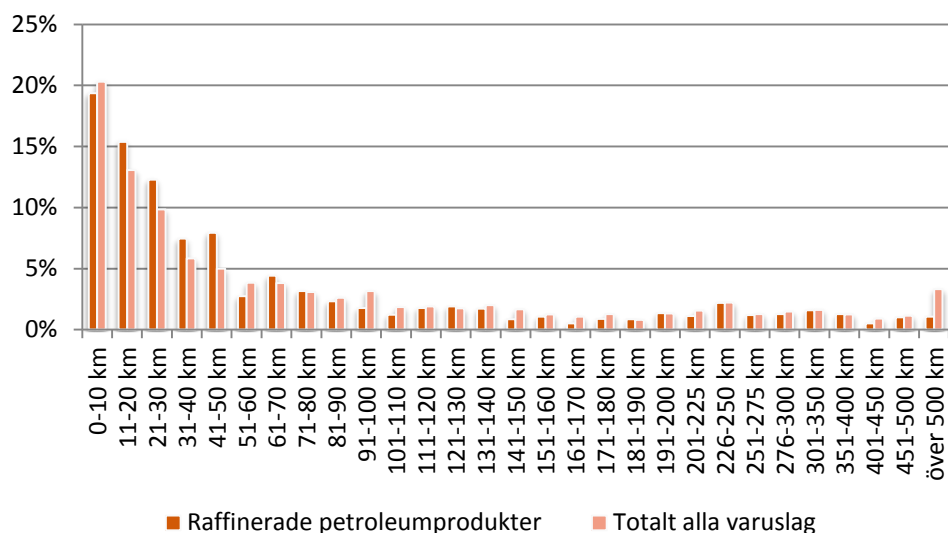
Under år 2010 lastades 34 procent av den totala mängden raffinerade petroleumprodukter som transporterades inrikes med svenska lastbilar i Västra Götalands län. I Stockholms län lastades 10 procent och i Skåne län 9 procent.

Av Figur 2.21 framgår att fördelat inom varje län utgjorde raffinerade petroleumprodukter kring 10 procent av den totala godsmängden som lastades i Västra Götalands län, Västmanlands län samt Värmlands län med svenska lastbilar. I Stockholms län och Skåne län var andelen nära 4 procent av den totala godsmängden som lastades med svenska lastbilar i respektive län.



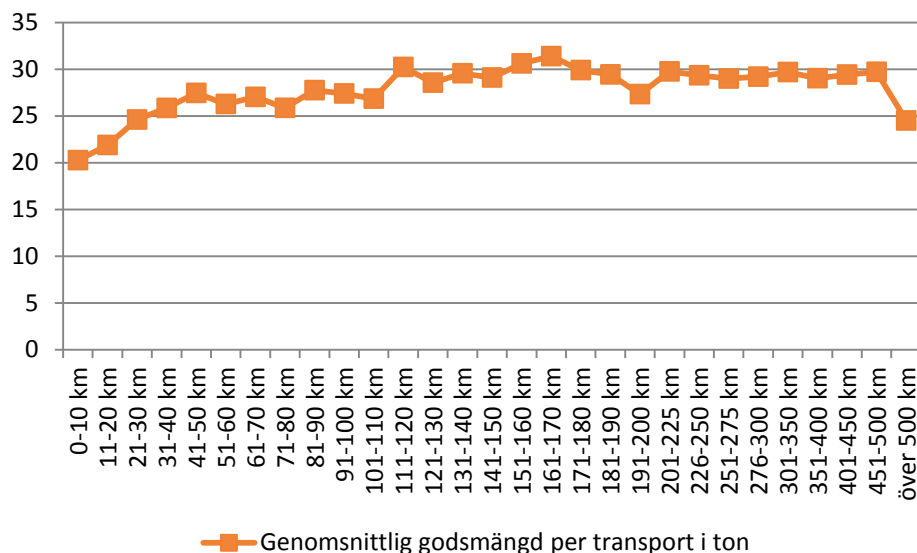
Figur 2.21 Inrikes godstransporter med svenska lastbilar efter startlän. Andel raffinerade petroleumprodukter av den totala lastade godsmängden i respektive län. År 2010.

Jämfört med fördelningen av den transporterade godsmängden totalt för alla varuslag så som det visas i Figur 2.22, följer transporter av raffinerade petroleumprodukter ganska väl samma fördelning, det vill säga under år 2010 transporterades nästan hälften av all raffinerade petroleumprodukter i kortare sträckor än 40 kilometer och endast en obetydlig andel transporterades i sträckor längre än 400 kilometer.



Figur 2.22 Inrikes godstransporter med svenska lastbilar. Andel transporterad godsmängd fördelad efter transportsträckan. Transporter av raffinerade petroleumprodukter samt totalt för alla varuslag. År 2010.

Sambandet mellan den genomsnittliga godsvikten per transport och hur lång transportsträckan är, framgår av Figur 2.23. Godsvikten per transport är stabil runt 25-30 ton för sträckor längre än 40 km. För transportsträckor mellan 0 och 40 km ökar den genomsnittliga godsmängden per transport ju längre transportsträckan blir, från 20 ton per transport till 25 ton per transport.



Figur 2.23 Inrikes godstransporter av raffinerade petroleumprodukter med svenska lastbilar. Genomsnittlig godsmängd per transport i ton. Genomsnitt för åren 2000-2010.

Transporter av livsmedel och djurfoder

Den transporterade mängden livsmedel och djurfoder har varit stabil under hela 2000-talet med en viss nedgång under 2009 och 2010. Andelsmässigt har livsmedel och djurfoder utgjort mellan 7-8 procent av den totala transporterade godsmängden med svenska lastbilar i inrikestrafiken.

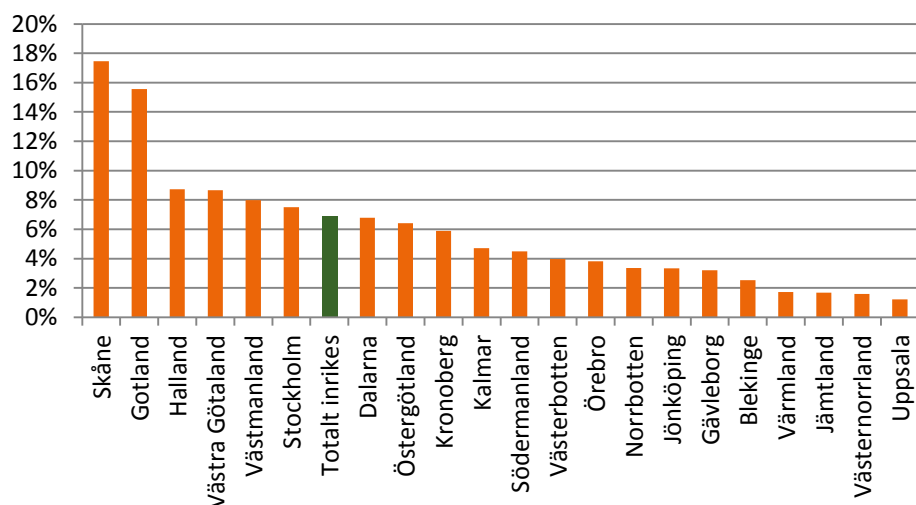
Den genomsnittliga godsmängden per transport av livsmedel och djurfoder har varierat kring mellan 11-13ton mellan åren 2000 till 2008. Under 2009 minskade mängden till 10 ton, varefter mängden återigen ökade något under 2010.

Tabell 2.9 Inrikes godstransporter av livsmedel och djurfoder med svenska lastbilar. År 2010.

År	Transporterad godsmängd i miljoner ton	Andel av totalt	Genomsnittlig godsmängd per transport i ton
2000	25,03	8 %	12
2001	25,34	8 %	11
2002	25,34	8 %	12
2003	24,10	8 %	12
2004	25,11	8 %	12
2005	27,48	8 %	13
2006	24,89	7 %	13
2007	26,13	7 %	12
2008	26,42	7 %	13
2009	23,57	7 %	10
2010	22,07	7 %	11

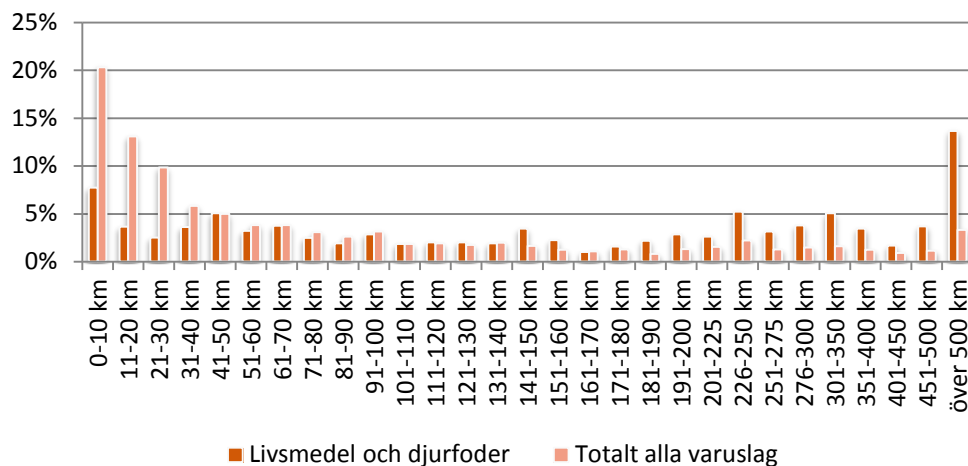
I Storstadslänen lastas störst mängder av livsmedel och djurfoder. Under år 2010 lastades 29 procent, 19 procent och 10 procent i Skåne län, Västra Götalands län respektive Stockholms län.

Andelen lastat livsmedel och djurfoder inom varje län framgår av Figur 2.24. I Skåne län utgjorde livsmedel och djurfoder 17 procent av den totala godsmängden som lastades av svenskregistrerade lastbilar. I Gotlands län var andelen 16 procent, i Västra Götalands län och Stockholms län 9 respektive 8 procent.



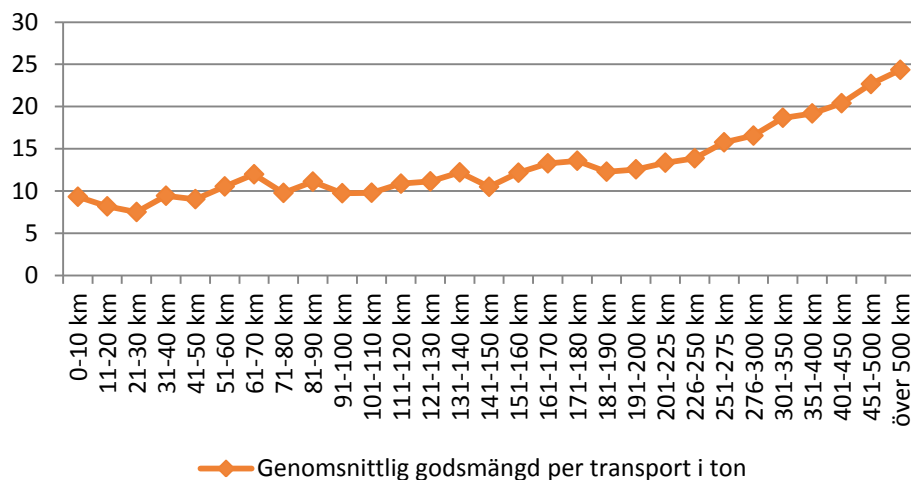
Figur 2.24 Inrikes godstransporter med svenska lastbilar efter startlän. Andel livsmedel och djurfoder av den totala lastade godsmängden i respektive län. År 2010.

Generellt sett så är andelen transporterad livsmedel och djurfoder relativt jämnt fördelad över transportsträckorna. Transporter av livsmedel och djurfoder över 500 kilometer har till skillnad från övriga varuslag relativt hög andel, 14 procent av den transporterade godsmängden, men i övrigt tycks livsmedel och djurfoder transporteras på ungefär lika nivå på alla avstånd.



Figur 2.25 Inrikes godstransporter med svenska lastbilar. Andel godsmängd fördelad efter transportsträckan. Transporter av livsmedel och djurfoder samt totalt för alla varuslag. År 2010.

För transporter av livsmedel och djurfoder tycks den genomsnittliga godsmängden per transport öka i takt med avståndet. Ju längre avstånd ju tyngre lastad lastbil. Transporter kortare än 30 kilometer lastas i genomsnitt med cirka 10 ton medan transporter högre än 500 kilometer lastas med cirka 25 ton per transport.



Figur 2.26 Inrikes godstransporter av livsmedel och djurfoder med svenska lastbilar. Genomsnittlig godsmängd per transport i ton. Genomsnitt för åren 2000-2010.

Transporter av kemikalier och medicin

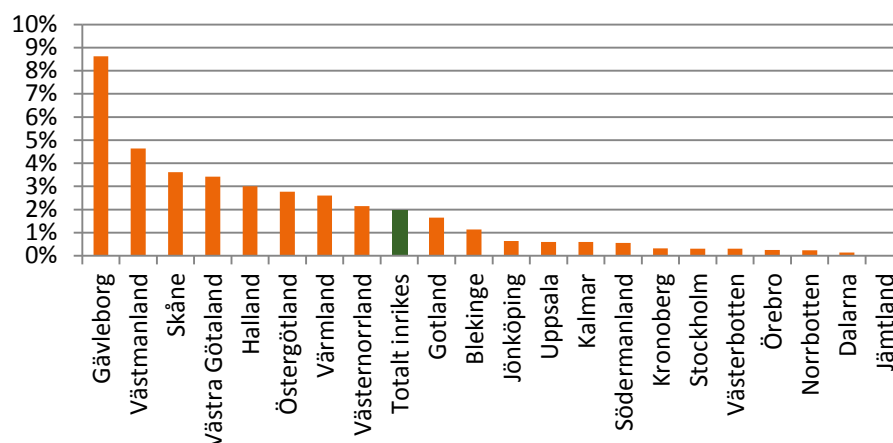
I stort sett har den transporterade mängden kemikalier och medicin följt samma nivåer som de totala godstransporterna i inrikestrafiken med svenska lastbilar under åren 2000-2010. Andelen transporterade kemikalier av den totala transporterade godsmängden har varit konstant och legat runt 2 procent under samma period. Däremot har den genomsnittliga godsmängden som lastades per transport varierat mellan 19-26 ton under dessa år.

Tabell 2.10 Inrikes godstransporter av kemikalier och medicin med svenska lastbilar. År 2000-2010.

År	Transporterad godsmängd i miljoner ton	Andel av totalt	Genomsnittlig godsmängd per transport i ton
2000	6,53	2 %	22
2001	5,62	2 %	20
2002	7,23	2 %	21
2003	5,67	2 %	23
2004	5,92	2 %	24
2005	8,49	2 %	26
2006	6,88	2 %	26
2007	5,98	2 %	22
2008	7,52	2 %	22
2009	5,56	2 %	19
2010	6,23	2 %	22

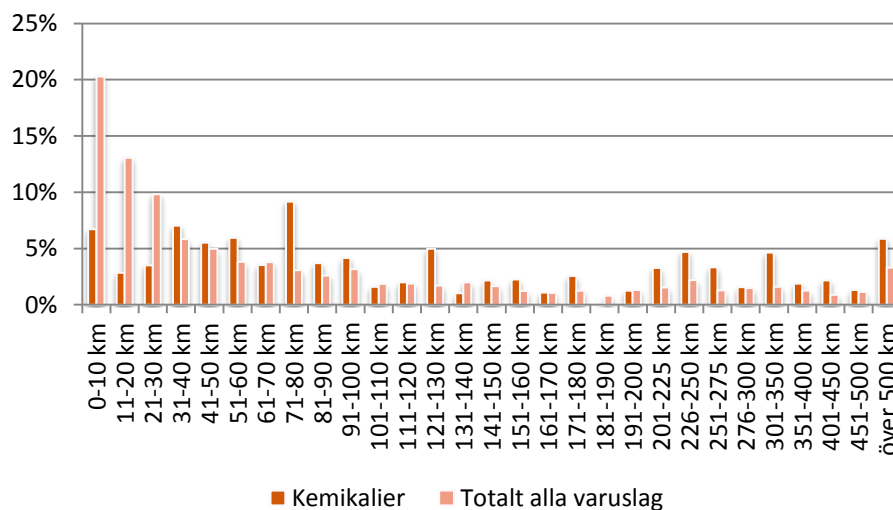
Den största mängden av kemikalier och medicin som transporterades inrikes med svenska lastbilar lastades i Västra Götalands län (27 procent), följt av Skåne län (22 procent) och Gävleborgs län (13 procent).

Fördelat inom varje län såsom Figur 2.27 visar utgjorde kemikalier och medicin cirka 9 procent av den totala godsmängden som lastades i Gävleborgs län. För Skåne län var andelen 5 procent och för Västra Götalands län 4 procent.



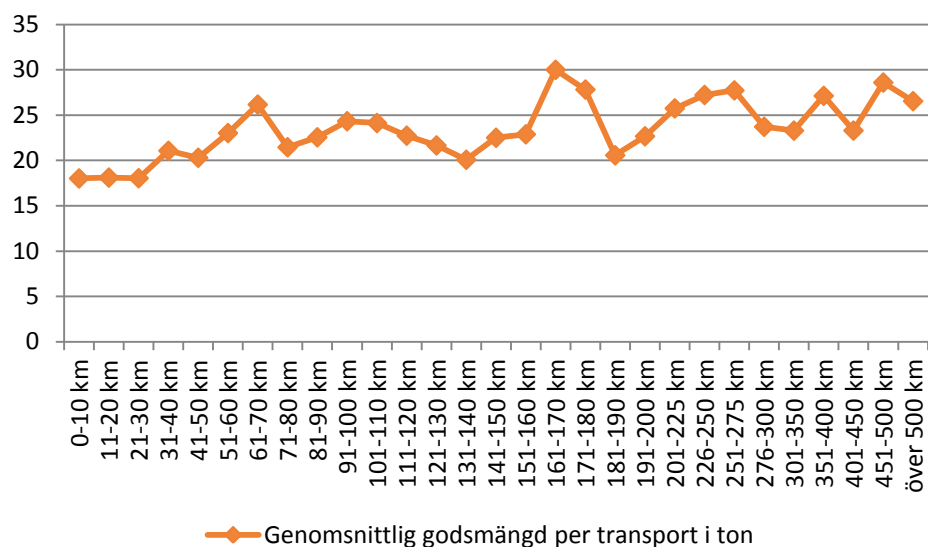
Figur 2.27 Inrikes godstransporter med svenska lastbilar efter startlän. Andel kemikalier och medicin av den totala lastade godsmängden i respektive län. År 2010.

Fördelat över transportsträckan och jämfört med fördelningen för totalt för alla varuslag, framgår det av Figur 2.28 att transporter av kemikalier sker i mindre utsträckning på kortare sträckor och i högre utsträckning på riktigt långa sträckor. Cirka 32 procent av den transporterade godsmängden av kemikalier och medicin transporterades längre än 200 kilometer.



Figur 2.28 Inrikes godstransporter med svenska lastbilar. Andel transporterad godsmängd fördelat efter transportsträckan. Transporter av kemikalier och medicin samt totalt för alla varuslag. År 2010.

Vad gäller sambandet mellan genomsnittlig lastad godsmängd per transport och transportsträckan som visas i Figur 2.29, lastas det i genomsnitt 19 ton per transport för sträckor kortare än 30 kilometer medan för transporter längre än 30 kilometer varierar den genomsnittliga godsmängden per transport i intervallet 20 till 30 ton.



Figur 2.29 Inrikes godstransporter av kemikalier och medicin med svenska lastbilar. Genomsnittlig godsmängd per transport i ton. Genomsnitt för åren 2000-2010.

2.2 Utrikestransporter med tunga lastbilar

Godstransporter med tunga lastbilar från Sverige till utlandet har i princip följt samma utveckling som godstransporter till Sverige från utlandet under de senaste 6 åren. Jämfört med år 2005 har godsmängden som transporterats utrikes oavsett riktning (till eller från Sverige) under åren 2006-2008 ökat med 13-22 procent. Under finanskrisen minskade godsmängden drastiskt men återhämtade sig under år 2010.

Av Tabell 2.11 och Tabell 2.12 framgår det att under år 2010 transporterade tunga lastbilar 13,9 miljoner ton gods från Sverige till utlandet och 14,9 miljoner ton gods från utlandet till Sverige. Jämfört med godstransporter med andra transportslag transporterade tunga lastbilar ca 13 procent av godset som lämnade Sverige och ca 14 procent av godset som kom till Sverige.

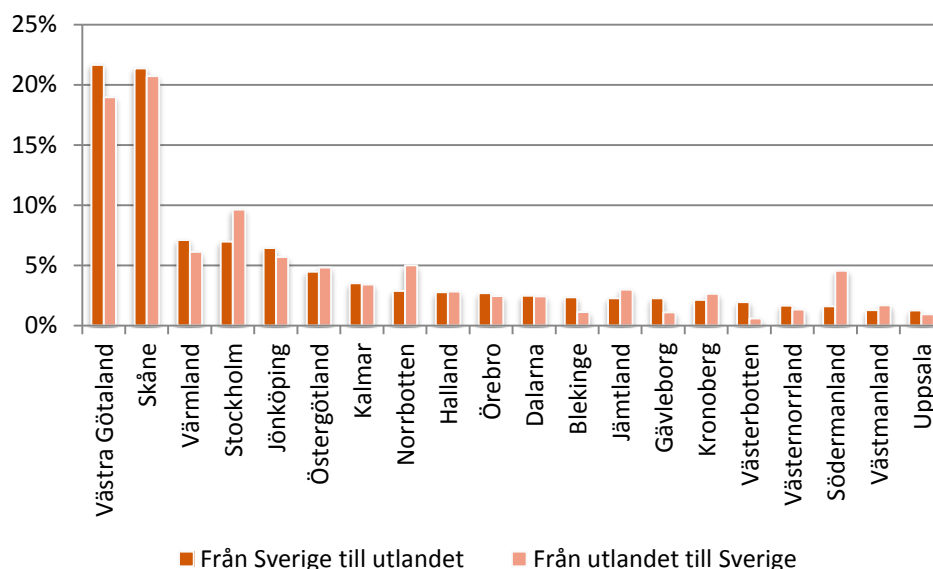
Tabell 2.11 Utrikes godstransporter med tunga lastbilar, från Sverige till utlandet. Transporterad godsmängd i miljoner ton, totalt samt efter lastbilens ursprung. År 2005-2010

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Transporterat gods i miljoner ton	13,21	16,15	15,00	15,35	12,40	13,89
<i>Därav med utländsk lastbil</i>	9,93	11,48	11,29	11,84	9,67	10,61
<i>Därav med svensk lastbil</i>	3,28	4,67	3,72	3,51	2,72	3,28
Andel med svensk lastbil	25 %	29 %	25 %	23 %	22 %	24 %

Tabell 2.12 Utrikes godstransporter med tunga lastbilar, från utlandet till Sverige.
Transporterad godsmängd i miljoner ton, totalt samt efter lastbilens ursprung. År 2005-2010

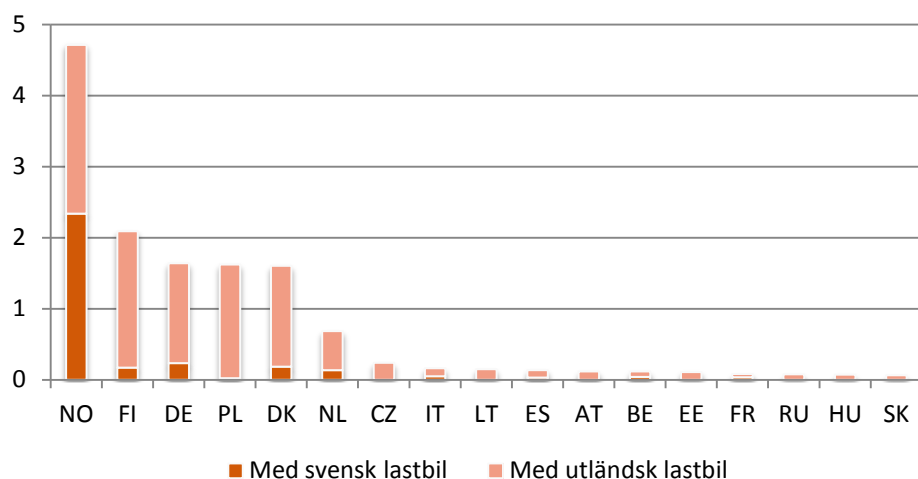
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Transporterat gods i miljoner ton	12,39	14,43	14,74	14,56	12,43	14,93
<i>därav med utländsk lastbil</i>	10,24	11,86	12,49	12,14	10,71	12,49
<i>därav med svensk lastbil</i>	2,15	2,57	2,26	2,42	1,73	2,45
Andel med svensk lastbil	17 %	18 %	15 %	17 %	14 %	16 %

Det är Västra Götalands län och Skåne län som är största lastnings och lossningslän för utrikesgodset med tung lastbil. Figur 2.30 visar att av godset som lämnade Sverige år 2010 lastades 22 procent i Västra Götalands län och 21 procent i Skåne län. Andelen för Stockholms län och Värmlands län var 7 procent vardera. Av godset som transporterades till Sverige lossades 21 procent i Skåne län och 19 i Västra Götalands län. I Stockholms län lossades 10 procent medan andelen i Värmlands län och Jönköpings län var 6 procent. Av figuren framgår också att godset som kommer från utlandet till Södermanlands län, Norrbottens län och Stockholms län i tur och ordning är betydligt mer än det som länen skickar till utlandet via tung lastbil. Omvänt är det Västerbottens län, Blekinge län samt Gävleborgs län som skickar betydligt mer gods till utlandet än det de tar emot från utlandet.



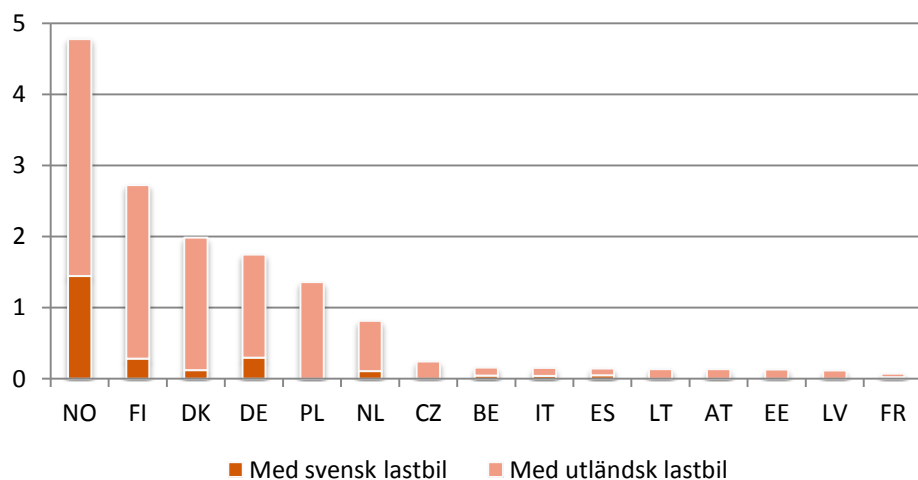
Figur 2.30 Utrikes godstransporter med tunga lastbilar. Andel transporterad godsmängd från Sverige till utlandet fördelad efter startlän samt från utlandet till Sverige fördelad efter slutlän. År 2010.

Det är Sveriges grannländer samt Tyskland, Holland och Polen som står för de absolut största andelarna av godstransporter med tunga lastbilar oavsett riktning. Figur 2.31 visar att av godsmängden som lämnade Sverige år 2010 gick 34 procent till Norge, 15 procent till Finland och 12 procent vardera till Danmark, Tyskland och Polen. Till Holland transporterades 5 procent av godset.



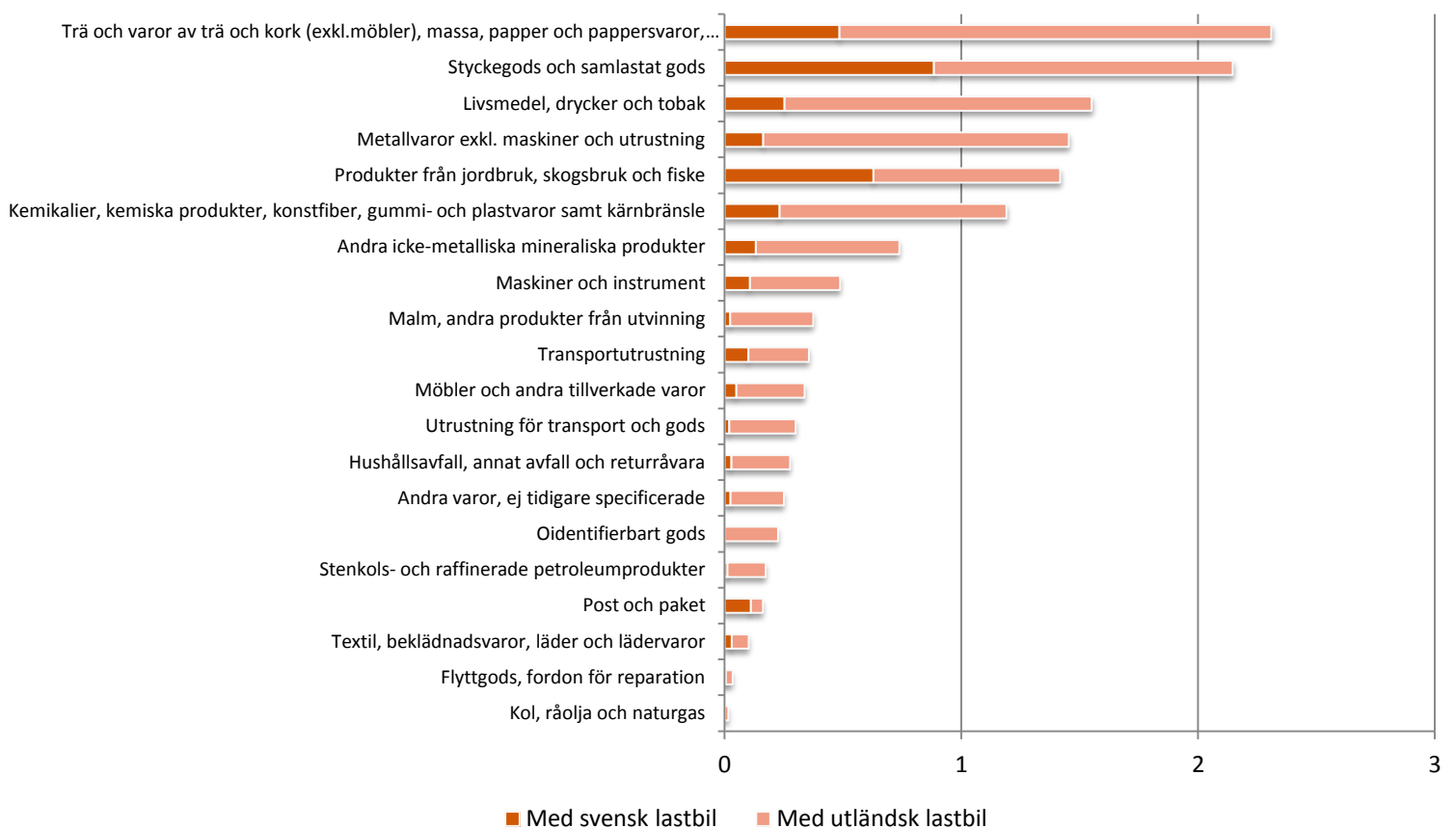
Figur 2.31 Utrikes godstransporter från Sverige till utlandet med tunga lastbilar. Transporterad godsmängd i miljoner ton fördelad efter mottagarland. År 2010.

Av Figur 2.32 framgår att Sverige mottog 32 procent av godset som transporterades till landet med lastbil från Norge. Andelen gods som kom från Finland och Danmark var 18 procent respektive 13 procent medan Tyskland, Polen och Holland stod för 12 procent, 9 procent respektive 5 procent av godset som transporterades till Sverige med tunga lastbilar under 2010.



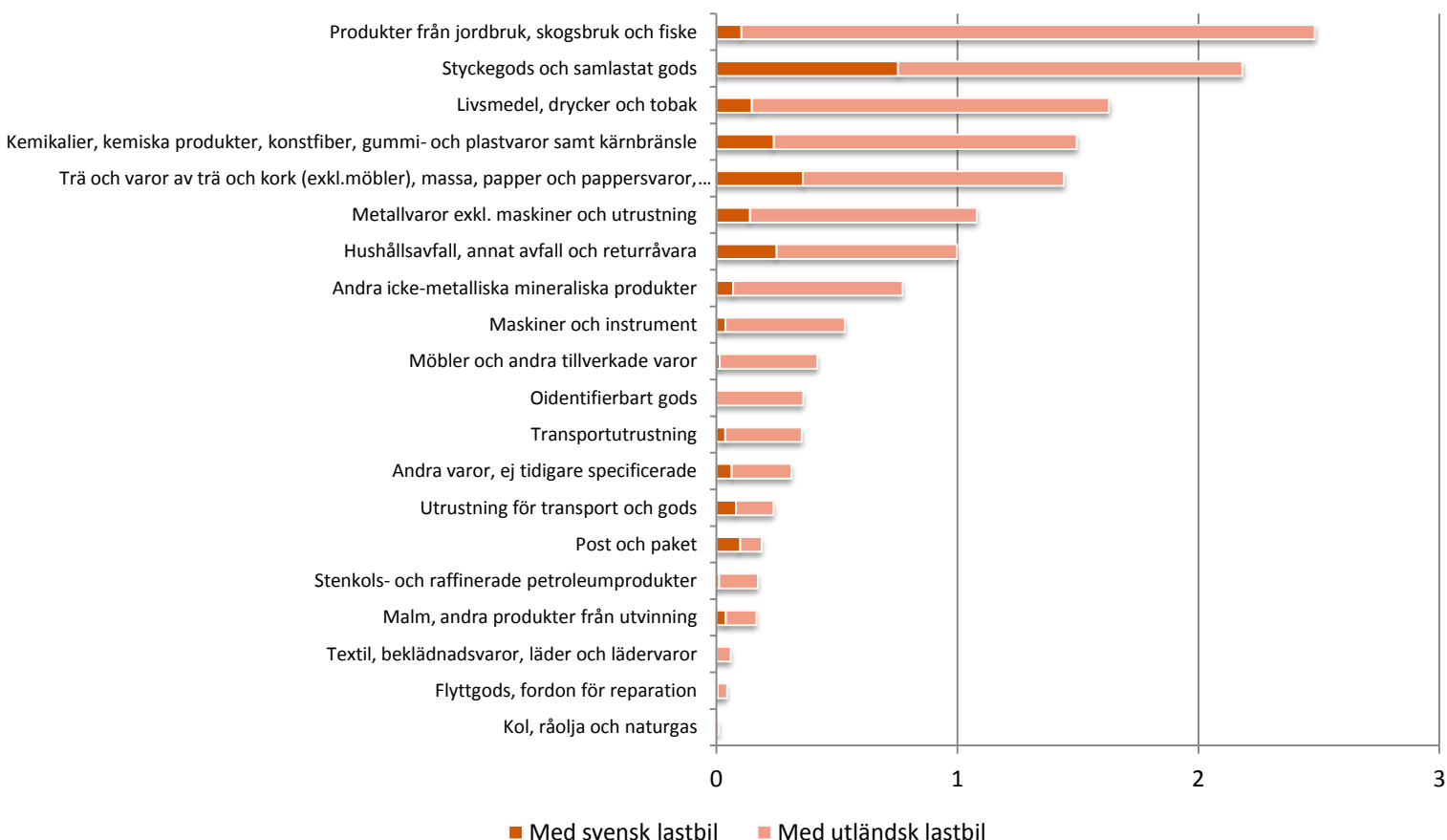
Figur 2.32 Utrikes godstransporter från utlandet till Sverige med tunga lastbilar. Transporterad godsmängd i miljoner ton fördelad efter avsändarland. År 2010.

Fördelat efter varugrupp är det "trä och varor av trä och kork" samt "styckegods och samlastad gods" som står för de högsta andelarna av godsmängden som transporteras från Sverige till utlandet. I Figur 2.33 visas den transporterade godsmängden från Sverige till utlandet fördelat efter varugrupp under år 2010. Av tabellen framgår att "trä och varor av trä och kork" stod för 17 procent av den transporterade godsmängden medan "styckegods och samlastad gods" stod för 15 procent följt av "livsmedel, drycker och tobak" som stod för 11 procent av den transporterade godsmängden från Sverige till utlandet med tunga lastbilar.



Figur 2.33 Utrikes godstransporter från Sverige med tunga lastbilar. Transporterad godsmängd i miljoner ton fördelad efter varugrupp. År 2010.

Vad gäller lastbilstransporterna till Sverige så är det produkter från "jordbruk, skogbruk och fiske" som står för den största andelen godsmängd som transporteras till Sverige från utlandet. Enligt Figur 2.34 som visar den transporterade godsmängden till Sverige efter varugrupp under 2010, stod "Produkter från jordbruk, skogbruk och fiske" för 17 procent av godsmängden som transporterades till Sverige medan "Styckegods och samlastad gods" stod för 15 procent, följt av "livsmedel, drycker och tobak", "kemikalier" samt "trä och varor av trä och kork" som stod för 10 procent vardera av den transporterade godsmängden till Sverige under 2010.



Figur 2.34 Utrikes godstransporter från utlandet till Sverige med tunga lastbilar.
Transporterad godsmängd i miljoner ton fördelad efter varugrupp. År 2010.

Utrikes godstransporter med tunga lastbilar sker till stor del med utlandsregistrerade lastbilar. Från Sverige till utlandet transporterades ca 75 procent av godset med utlandsregistrerade lastbilar. Andelen är ännu högre för godset som transporteras till Sverige från utlandet. Cirka 85 procent av godset transporteras med utlandsregistrerade lastbilar.

Förhållandet mellan svenskregistrerade lastbilar och utlandsregistrerade lastbilar skiljer sig dock dels beroende på mottagar- respektive avsändarland och dels beroende på den transporterade varugruppen så som figurerna Figur 2.31, Figur 2.32, Figur 2.33 och Figur 2.34 visar.

Av figurerna Figur 2.31 och Figur 2.32 framgår att transporter från och till Polen sker i mycket hög utsträckning med utlandsregistrerade lastbilar. Andelen avtar något till fördel för svenskregistrerade lastbilar för transporter från och till Danmark, Tyskland, Finland och Holland. Vad gäller transporter från och till Norge är de svenskregistrerade lastbilar representativa i högre grad.

Vad gäller varugrupperna så visar Figur 2.33 och Figur 2.34 att svenska lastbilar är representativa i högre grad än genomsnittet vid transporter av "post och paket", "produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske", "styckegods och samlastat gods" samt "utrustning för transport och gods".

2.3 Lastbilstransporter i Stockholms län

Den totala godsmängden som lastades på tunga lastbilar i Stockholms län under 2010 uppgick till 39,6 miljoner ton. 73,8 procent av godsvikten lastades och lossades inom länet och andelen som lossades i de övriga svenska länen uppgick till 23,7 procent. Den resterande godsmängden, det vill säga 2,5 procent transporterades till utlandet.

Tabell 2.13 Godstransporter med tunga lastbilar, lastade i Stockholms län. Godsmängd i miljoner ton, år 2010.

	Lastad totalt	Lossad inrikes totalt	inom länet	utom länet	Lossad utrikes
Totalt	39,61	38,64	29,24	9,40	0,97
<i>Svenska lastbilar</i>	38,45	38,28	29,11	9,17	0,16
<i>Utländska lastbilar</i>	1,16	0,36	0,13	0,23	0,81

I Stockholms län lossades 10,7 miljoner ton gods som kom från de övriga länen i riket eller från utlandet. 86,6 procent av godsvikten transporterades från Sveriges övriga län till Stockholms län och de resterande 13,4 procenten transporterades från utlandet till länet.

Tabell 2.14 Godstransporter med tunga lastbilar, lossade i Stockholms län. Godsmängd i miljoner ton, år 2010.

	Totalt	Lastad inrikes	Lastad utrikes
Totalt	10,70	9,26	1,44
<i>Svenska lastbilar</i>	9,15	8,96	0,19
<i>Utländska lastbilar</i>	1,55	0,30	1,25

Totalt sett har de svenskregistrerade lastbilarna varit inblandade i transporten av mesta delen av godset. Drygt 94 procent av allt gods som transporterades till och från Stockholms län lastades med svenska lastbilar. Däremot och i likhet med landet i övrigt varierar fördelningen mellan svenskregistrerade lastbilar och utlandsregistrerade lastbilar beroende på transportens start och mål.

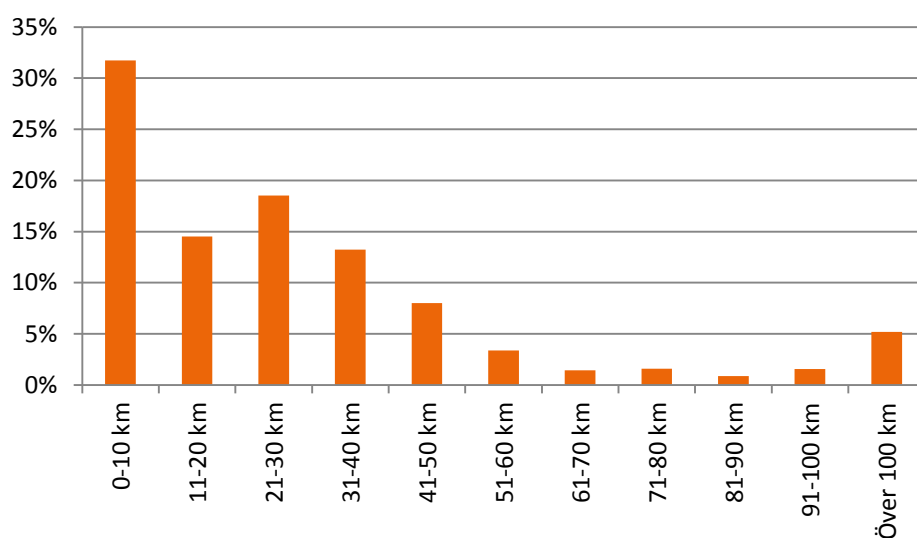
Transporterna inom Stockholms län dominerades av svenskregistrerade lastbilar som under år 2010 transporterade upp till 99 procent av allt gods som lastades och lossades inom länet.

Cabotage utfört av utländska lastbilar är vanligare när det gäller transporter från länet till de övriga länen eller från de övriga länen till länet. Drygt 2,4 procent av godset som transporterades från länet till de övriga länen i landet samt 3,3 procent av godset som transporterades till länet från de övriga länen i landet lastades med utlandsregistrerade lastbilar.

Vad gäller utrikes godstransporter som startas eller avslutas i Stockholms län så är det de utlandsregistrerade lastbilarna som dominerar transporterna oavsett riktning. Under 2010 transporterades 83 procent av godset som gick från Stockholms län till utlandet samt 87 procent av godset som kom från utlandet till Stockholms län med utlandsregistrerade lastbilar.

Lastbilstransporter inom länet

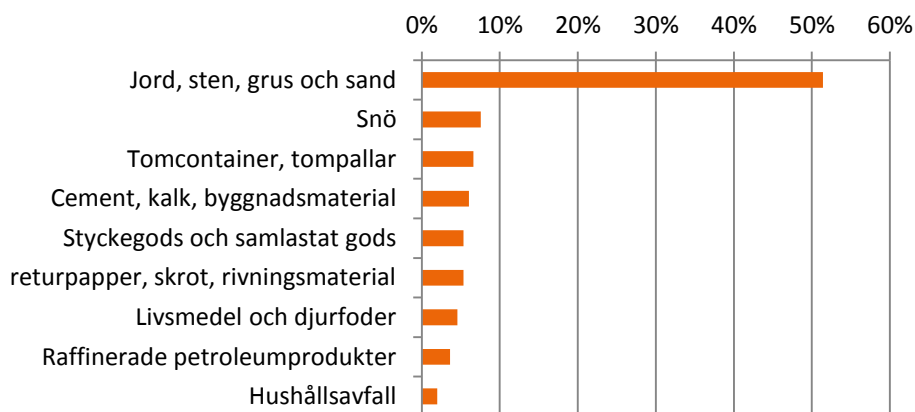
Godstransporterna med tunga lastbilar inom Stockholms län följer samma mönster som landet i stort när det gäller längden på transporterna, de kännetecknas av en stor andel mycket korta transporter. 65 procent av allt gods som transporteras inom länet, transporteras i sträckor kortare än 30 km. Figur 2.35 visar godsmängden som transporterades inom länet fördelat på transportsträckan. Av figuren framgår att cirka 32 procent av den transporterade godsmängden inom länet hade under 2010 en transportsträcka under 10 km. Andelen godsmängd som transporterades mellan 11-50 km uppgick till 62 procent och endast 5 procent transporteras längre än 100 km.



Figur 2.35 Godstransporter med svenska lastbilar, lastade och lossade inom Stockholms län. Andel godsmängd fördelat efter transportsträckan. År 2010.

I likhet med de övriga länen i riket är det Jord, sten, grus och sand som dominerar lastbilstransporterna. Under 2010 utgjorde det drygt 50 procent av all

godsmängd i ton som transporterades inom Stockholms län. Cement, kalk och byggnadsmaterial utgjorde 6 procent, livsmedel och djurfoder utgjorde 5 procent och Raffinerade petroleumprodukter utgjorde 4 procent.

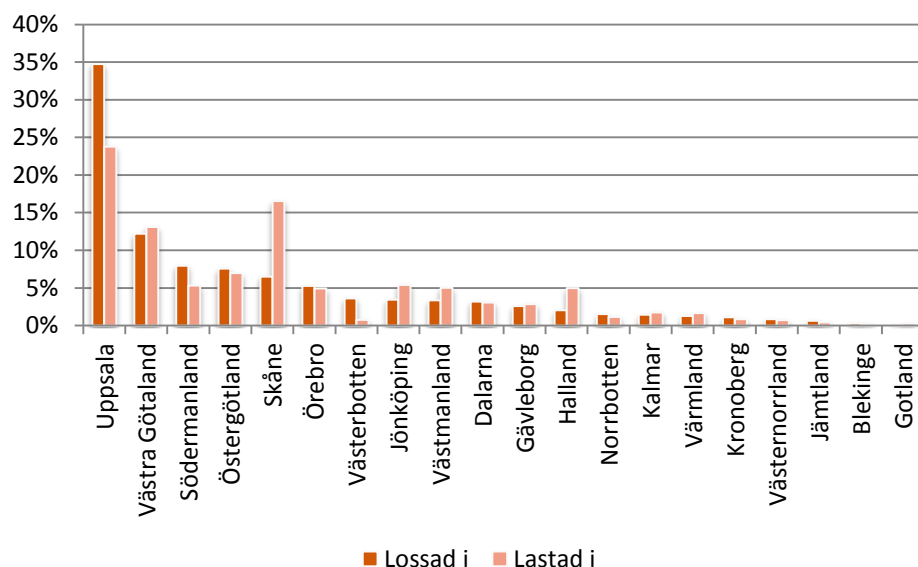


Figur 2.36 Godstransporter med svenska lastbilar, lastade och lossade inom Stockholms län. Andel godsmängd fördelad efter varuslag. År 2010.

Inrikes godstransporter från och till andra län

Precis som i övriga län i riket är det de närliggande länen samt storstadslänet som tar emot den största delen av godset som kommer från länen eller skickar den största delen av godset till länet. Av Figur 2.37 framgår att drygt 43 procent av godset som transporterades från Stockholms län gick till de närliggande länen, det vill säga Uppsala län och Södermanlands län. Till storstadslänet gick drygt 19 procent av godset, varav 12 procent till Västra Götalands län och 7 procent till Skåne län.

Figuren visar även att drygt 29 procent av godset som transporterades till Stockholms län från de övriga länen kom från grannlänen. Från Västra Götalands län kom 13 procent och från Skåne län kom 17 procent. På grund av sin närhet till Stockholm så ligger även Östergötlands län och Örebro län bra till när det gäller andelen godsmängd som transporteras till och från Stockholms län. Till Östergötlands län transporterades 8 procent av det gods som lämnade Stockholms län med tunga lastbilar. Andelen till Örebro län var 5 procent. Från Östergötlands län transporterades 7 procent av godset som gick till Stockholms län och från Örebro transporterades 5 procent av godsmängden som gick till Stockholms län.



Figur 2.37 Godstransporter med tunga lastbilar från och till Stockholms län. Andel transporterad godsmängd från Stockholms län fördelad efter mottagarlän samt till Stockholms län fördelad efter avsändarlän. År 2010.

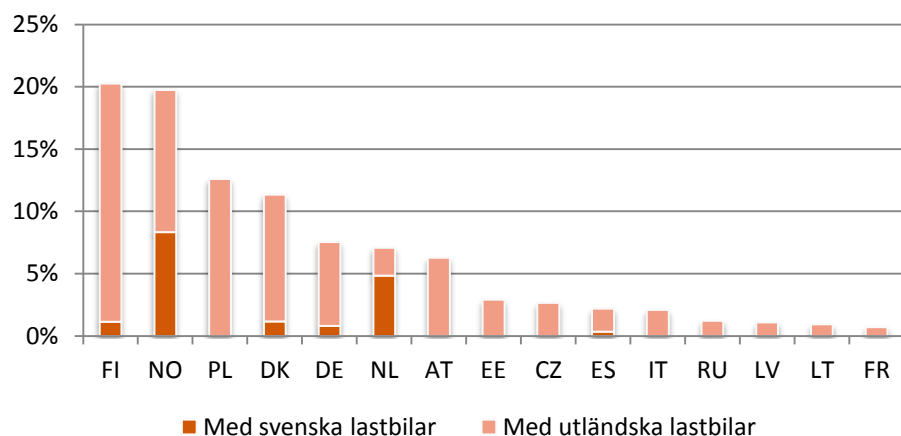
En stor del av godset, drygt 47 procent, som transporterades från Stockholms län till grannlänerna transporterades i sträckor mellan 61-70 km. Drygt 25 procent av godset transporterades i sträckor längre än 100 km.

Utrikes godstransporter från och till länet

Från Stockholms län till utlandet har det under 2010 transporterats nästan 1 miljon ton gods med tunga lastbilar, vilket utgör cirka 7 procent av den totala godsmängden som under år 2010 transporterades med tunga lastbilar från Sverige till utlandet. Från utlandet mottog Stockholms län 1,44 miljoner ton gods, som under 2010 transporterades med tunga lastbilar, vilket utgör 10 procent av allt gods som under 2010 transporterades med tunga lastbilar till Sverige från utlandet.

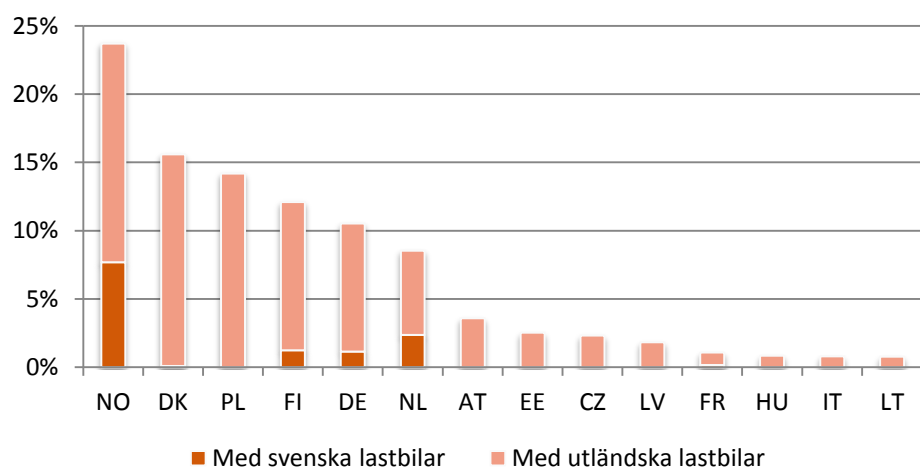
Av godset som transporterades från Stockholms län till utlandet fraktades 17 procent med Svenskregistrerade lastbilar och av godset som transporterades från utlandet till Stockholms län fraktades 13 procent med svenskregistrerade lastbilar.

Precis som för riket i stort var det till Sveriges grannländer samt Tyskland, Polen och Holland som det mesta av godset från Stockholms län transporteras till. Av Figur 2.38 framgår att under 2010 transporterades 20 procent av allt gods som lämnade Stockholms län för utlandet med tunga lastbilar till Finland. Till Norge transporterades 19 procent, till Polen och Danmark transporterades 13 procent respektive 11 procent av godset.



Figur 2.38 Utrikes godstransporter med tunga lastbilar, lastade i Stockholms län. Andel godsmängd fördelad efter mottagarland. År 2010.

Av godset som under 2010 transporterades till Stockholms län från utlandet med tunga lastbilar, stod Norge för 20 procent, Danmark för 15 procent och Polen för 14 procent. Finland och Tyskland stod för 12 procent respektive 10 procent och Holland stod för 8 procent.



Figur 2.39 Utrikes godstransporter med tunga lastbilar, lossade i Stockholms län. Andel godsmängd fördelad efter avsändarland. År 2010.

2.4 Lastbilstransporter i Västra Götalands län

Under 2010 lastades totalt 51,92 miljoner ton gods i Västra Götalands län. Av dessa transporterades 36,48 miljoner ton inom länet medan 12,44 miljoner ton transporterades inrikes till de övriga länen i landet. Den resterande godsmängden det vill säga 10,39 miljoner ton transporterades från länet till utlandet.

Tabell 2.15 Godstransporter med tunga lastbilar, lastade i Västra Götalands län. Miljoner ton, år 2010.

	Totalt	Inrikes		Utrikes	
		totalt	inom länet	utom länet	
Totalt	51,92	48,91	36,48	12,44	3,01
Svenska lastbilar	48,95	48,04	36,07	11,96	0,91
Utländska lastbilar	2,98	0,88	0,40	0,48	2,10

Godset som transporterats från de övriga länen och från utlandet för att lossas i Västra Götalands län uppgick till 13,22 miljoner ton. Av detta kom 10,39 miljoner från de övriga länen medan 2,83 miljoner ton transporterades från utlandet.

Tabell 2.16 Godstransporter med tunga lastbilar, lossade i Västra Götalands län. Miljoner ton, år 2010

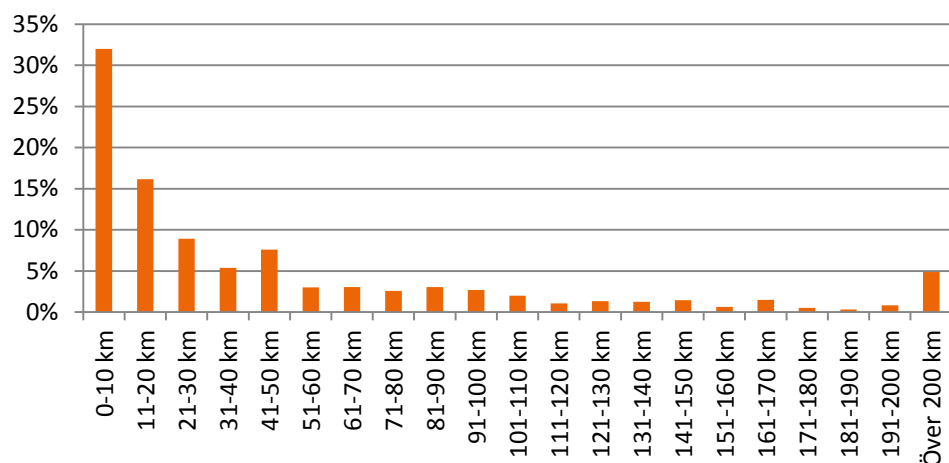
	Totalt	Inrikes	Utrikes
Totalt	13,22	10,39	2,83
Svenska lastbilar	10,68	10,06	0,61
Utländska lastbilar	2,55	0,33	2,22

Totalt sett transporterades en stor andel av godset, cirka 94 procent, med svenska lastbilar. Men fördelningen mellan svenskregistrerade lastbilar och utlandsregistrerade lastbilar skiljer sig i likhet med transportererna i de övriga länen beroende på transportens start och mål. Inomlänstransportererna dominerades av svenskregistrerade lastbilar som under år 2010 transporterade upp till 99 procent av allt gods som lastades och lossades inom länet. Däremot är cabotage utfört av utlandsregistrerade lastbilar vanligare när det gäller transporter från länet till de övriga länen eller från de övriga länen till länet. Upp till 3,2 procent av godset som transporterades från ett visst län till de övriga länen i landet samt 3,8 procent av godset som transporterades till länet från de övriga länen i landet lastades med utlandsregistrerade lastbilar.

Vad gäller utrikes godstransporter som startas eller avslutas i Västra Götalands län så är det de utlandsregistrerade lastbilarna som dominerar transporterna oavsett riktning. Under 2010 transporterades 70 procent av godset som gick från länet till utlandet samt 78 procent av godset som kom från utlandet till länet med utlandsregistrerade lastbilar.

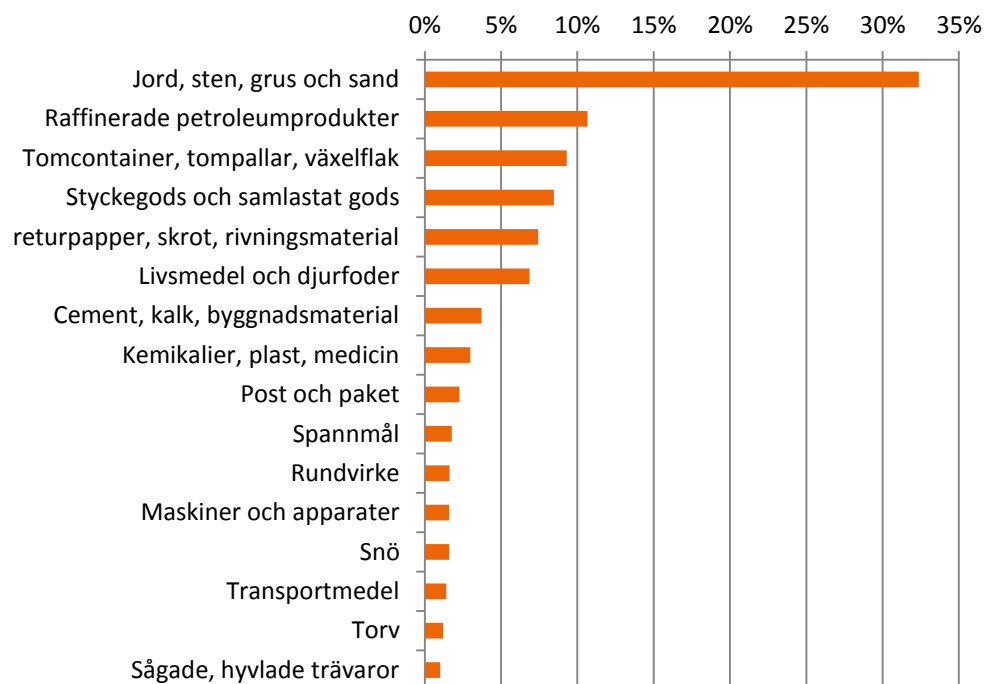
Lastbilstransporter inom länet

Över hälften av det gods som fraktades inom Västra Götalands län transporterades i sträckor kortare än 30 km. Figur 2.40 visar godsandelarna som transporterades inom länet fördelat på transportsträckan. Cirka 32 procent av den transporterade godsmängden inom länet hade under 2010 en transportsträcka under 10 km. Andelen godsmängd som transporterades mellan 11-50 km uppgick till 38 procent och bara 4,9 procent transporterades längre än 200 km.



Figur 2.40 Godstransporter med svenska lastbilar, lastade och lossade inom Västra Götalands län. Andel godsmängd fördelad efter transportsträckan. År 2010.

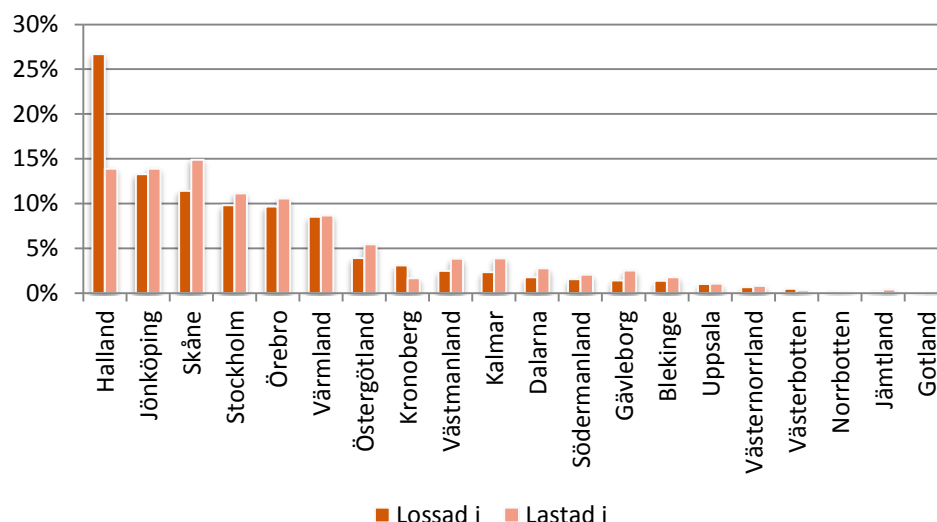
Precis som i landet i stort är det Jord, sten, grus och sand som dominerar lastbilstransporterna inom Västra Götalands län. Under 2010 utgjorde drygt 32 procent av all godsmängd i ton som transporterades inom länet av Jord, sten, grus och sand. Raffinerade petroleumprodukter utgjorde 11 procent och livsmedel och djurfoder 8 procent.



Figur 2.41 Godstransporter med svenska lastbilar, lastade och lossade inom Västra Götalands län. Andel godsmängd fördelad efter varuslag. År 2010.

Inrikes godstransporter till och från andra län

Precis som i övriga län i riket är det de närliggande länen samt storstadslänen som tar emot eller skickar den största delen av godset som kommer från Västra Götalands län. Av Figur 2.42 framgår att drygt 58 procent av godset som transporterades från Västra Götalands län gick till de närliggande länen, det vill säga Hallands län, Jönköpings län, Örebro län och Värmlands län. Till storstadslänen gick drygt 21 procent av godset, varav 9,8 procent till Stockholms län och 11,4 procent till Skåne län.



Figur 2.42 Godstransporter med tunga lastbilar från och till Västra Götalands län. Andel transporterad godsmängd från Västra Götalands län fördelad efter mottagarlän samt till Västra Götalands län fördelad efter avsändar län. År 2010.

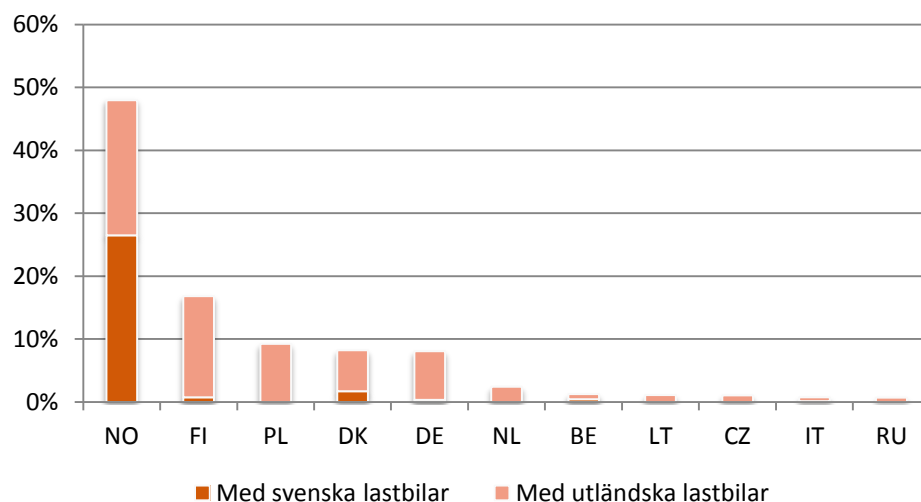
Figuren visar även att drygt 47 procent av inrikesgodset som transporterades till Västra Götalands län kom från grannlänerna. Från Skåne län kom det 14,9 procent och från Stockholms län kom 11,1 procent.

Utrikes godstransporter från och till länet

Under 2010 transporterades drygt 3 miljoner ton gods från Västra Götalands län till utlandet med tunga lastbilar. Det utgjorde cirka 22 procent av den totala godsmängden som under år 2010 transporterades med tunga lastbilar från Sverige till utlandet. Från utlandet mottog Västra Götalands län drygt 2,8 miljoner ton gods, som under 2010 transporterades med tunga lastbilar, vilket utgjorde 19 procent av allt gods som under 2010 transporterades med tunga lastbilar till Sverige från utlandet.

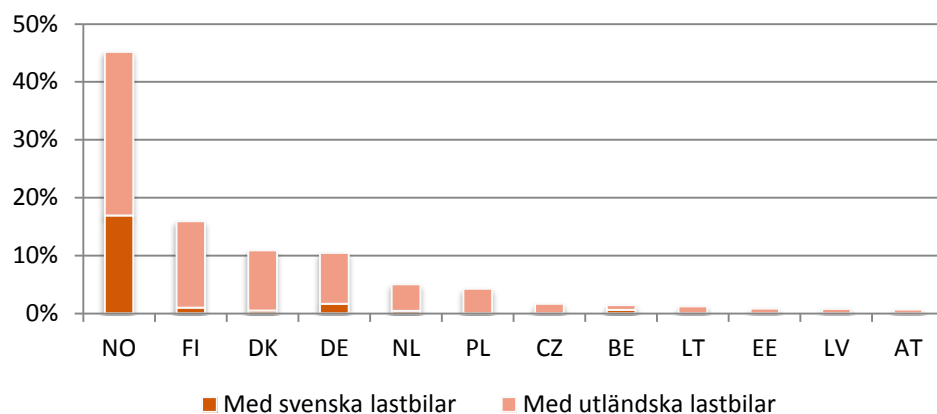
Av godset som transporterades från Västra Götalands län till utlandet fraktades 30 procent med Svenskregistrerade lastbilar och av godset som transporterades från utlandet till Västra Götalands län fraktades 21 procent med svenskregistrerade lastbilar.

Norge står för den största godsmängden både som mottagarland från Västra Götalands län eller som avsändarland till Västra Götalands län. Av Figur 2.43 framgår att till Norge transporterades 48 procent av all gods som lämnade Västra Götalands län med tunga lastbilar till utlandet. Till Finland transporterades det 17 procent, till Polen transporterades 9 procent och till Danmark och Tyskland 8 procent vardera av det gods som lämnade Västra Götalands län till utlandet med tunga lastbilar.



Figur 2.43 Utrikes godstransporter med tunga lastbilar, lastade i Västra Götalands län. Andel godsmängd fördelad efter mottagarland. År 2010.

Av godset som under 2010 transporterades till Västra Götalands län med tunga lastbilar från utlandet, stod Norge för 45 procent, Finland för 16 procent och Danmark för 10 procent. Tyskland, Holland och Polen stod för 10 procent, 5 procent respektive 4 procent.



Figur 2.44 Utrikes godstransporter med tunga lastbilar, lossade i Västra Götalands län. Andel godsmängd fördelad efter avsändarland. År 2010.

2.5 Lastbilstransporter i Skåne län

Den totala godsmängden som lastades i Skåne län under 2010 uppgick till 40 miljoner ton. 67,2 procent av det lastades och lossades inom länet medan andelen som lossades i de övriga svenska länen uppgick till 25,4 procent. Den resterande godsmängden, det vill säga 7,4 procent, transporterades till utlandet. Jämfört med de övriga länen i riket är det en mycket hög andel.

Tabell 2.17 Godstransporter med tunga lastbilar, lastade i Skåne län. Godsmängd i miljoner ton, år 2010.

	Totalt	Inrikes		Utrikes	
		totalt	inom länet	utom länet	
Totalt	40,05	37,08	26,92	10,17	2,97
Svenska lastbilar	36,67	36,12	26,44	9,68	0,54
Utländska lastbilar	3,39	0,96	0,47	0,49	2,43

I länet lossades 11,98 miljoner ton gods som kom från övriga län i riket eller från utlandet. Av detta transporterades 74,2 procent från Sveriges övriga län till Skånes län och de resterande 25,8 procenten transporterades från utlandet till länet.

Tabell 2.18 Godstransporter med tunga lastbilar, lossade i Skåne län. Godsmängd i miljoner ton, år 2010.

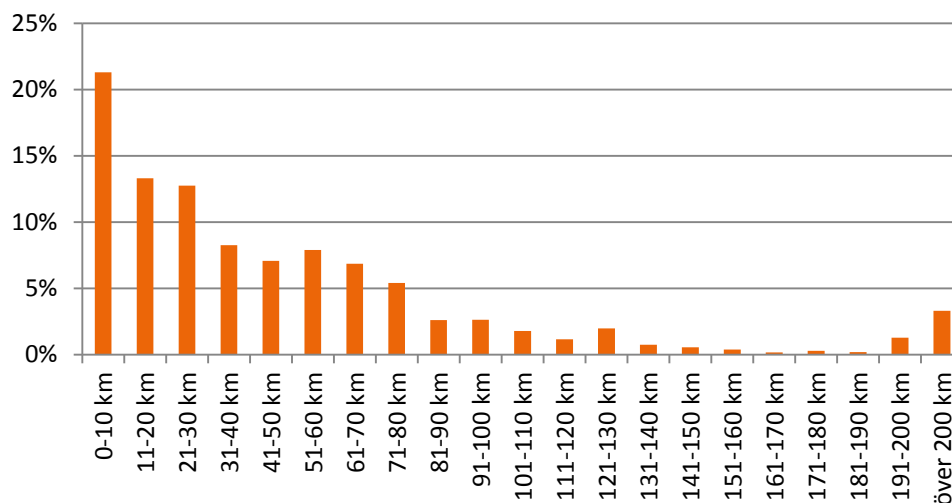
	Totalt	Inrikes	Utrikes
Totalt	11,98	8,90	3,09
Svenska lastbilar	8,88	8,37	0,50
Utländska lastbilar	3,11	0,52	2,59

Totalt sätt har de svenskregistrerade lastbilarna varit inblandade i transporten av mesta delen av godset. Drygt 87,5 procent av godset som transporterades från och till länet lastades med svenska lastbilar. Däremot och i likhet med landet i övrigt varierar fördelningen mellan svenskregistrerade lastbilar och utlandsregistrerade lastbilar beroende på transportens start och mål. Transporterna inom länet dominerades av svenskregistrerade lastbilar, de transporterade drygt 98 procent av allt gods som fraktades inom länet under 2010. Cabotage utförd av utlandsregistrerade lastbilar är vanligare när det gäller transporter från länet till de övriga länen eller från de övriga länen till länet. Drygt 4,8 procent av godset som transporterades från Skåne län till de övriga länen i landet samt 5,9 procent av godset som transporterades till Skåne län från de övriga länen i landet lastades med utlandsregistrerade lastbilar.

Jämfört med landet i stort så har cabotage som utförts av utlandsregistrerade lastbilar med start eller slut i Skåne län en högre andel än genomsnittet i landet. Vad gäller utrikes godstransporter som startas eller avslutas i Skåne län så är det de utländska lastbilarna som dominerar transporterna oavsett riktning. Under 2010 transporterades 81,7 procent av godset som gick från Skåne län till utlandet samt 83,7 procent av godset som kom från utlandet till Skåne med utlandsregistrerade lastbilar.

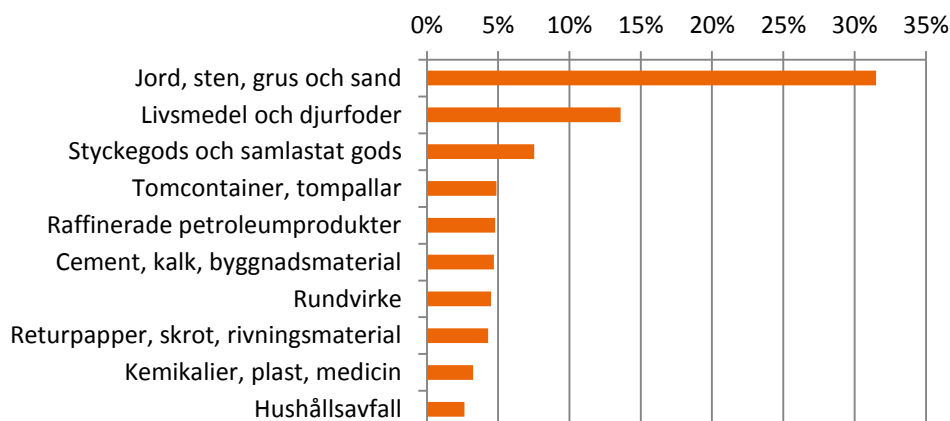
Lastbilstransporter inom länet

Fördelningen av längden på godstransporterna med tunga lastbilar inom Skåne län skiljer sig inte från landet i övrigt som kännetecknas av stor andel av mycket korta transporter. Drygt 63 procent av allt gods som transporteras inom länet, transporteras i sträckor kortare än 50 km. Figur 2.45 visar godsmängden som transporterades inom länet fördelat på transportsträckan. Av figuren framgår att drygt 21 procent av den transporterade godsmängden inom länet hade en transportsträcka under 10 km. Godsmängden som transporterades mellan 11-50 km uppgick till 42 procent och endast 3,3 procent transporterades längre än 200 km.



Figur 2.45 Godstransporter med svenska lastbilar, lastade och lossade inom Skåne län. Andel godsmängd fördelad efter transportsträcka. År 2010.

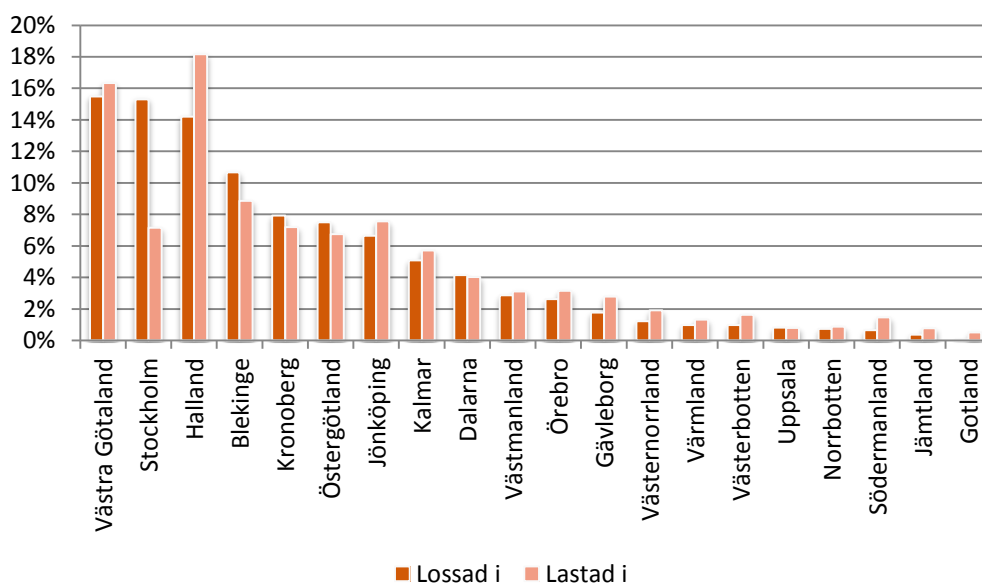
I likhet med de övriga länen i riket är det Jord, sten, grus och sand som dominerar lastbilstransporterna inom Skåne län. Under 2010 utgjordes drygt 31 procent av all godsmängd i ton av denna varugrupp. Livsmedel och djurfoder utgjorde 13,5 procent medan raffinerade petroleumprodukter, Cement, kalk och byggnadsmaterial och rundvirke utgjorde mellan 4,5- 6 procent av den transporterade godsmängden inom länet.



Figur 2.46 Godstransporter med svenska lastbilar, lastade och lossade inom Skåne län. Andel godsmängd fördelad efter varuslag. År 2010.

Inrikes godstransporter från och till andra län

Det är de närliggande länen samt storstadslänen som tar emot den största delen av godset som kommer från Stockholms län eller som skickar den största delen av godset till länet. Av Figur 2.47 framgår att drygt 33 procent av godset som transporterades inrikes från Skåne län gick till de närliggande länen, det vill säga Hallands län, Blekinge Län och Kronobergs län. Till storstadslänen gick drygt 31 procent av godset, varav 16 procent till Västra Götalands län och 15 procent till Stockholms län. Av Figuren framgår också att drygt 34 procent av godset som transporterades inrikes till länet från de övriga länen kom från grannlänen. Från både Västra Götalands län och Stockholms län kom det 15 procent vardera.



Figur 2.47 Godstransporter med tunga lastbilar från och till Skåne län. Andel transporterad godsmängd från Skåne län fördelad efter mottagarlän samt till Skåne län fördelad efter avsändarlän. År 2010.

Drygt 16 procent av godset som transporterades till Grannlänerna transporterades i sträckor kortare än 50 km. Godset som transporterades längre än 200 km utgjorde drygt 16 procent av allt gods som transporterades från Skåne län till grannlänerna.

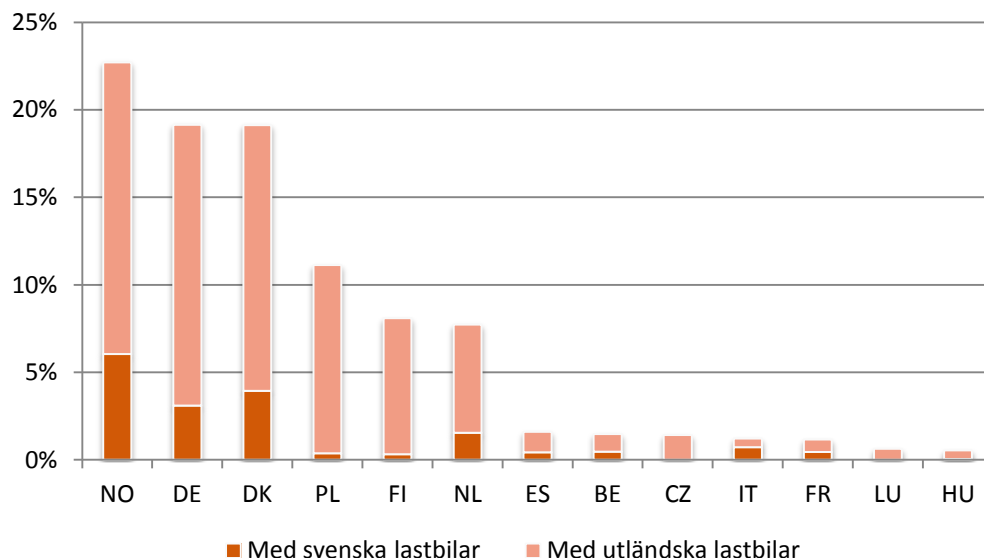
Utrikes godstransporter till och från länet

Under 2010 har det transporterats nästan 3 miljoner ton gods från Skåne län till utlandet. Det utgör cirka 21 procent av den totala godsmängden som transporterades med tunga lastbilar från Sverige till utlandet under år 2010.

Från utlandet mottog Skåne län nästan 3,1 miljoner ton gods, som under 2010 transporterades med tunga lastbilar, vilket utgör 21 procent av all gods som under 2010 transporterades med tunga lastbilar till Sverige från utlandet.

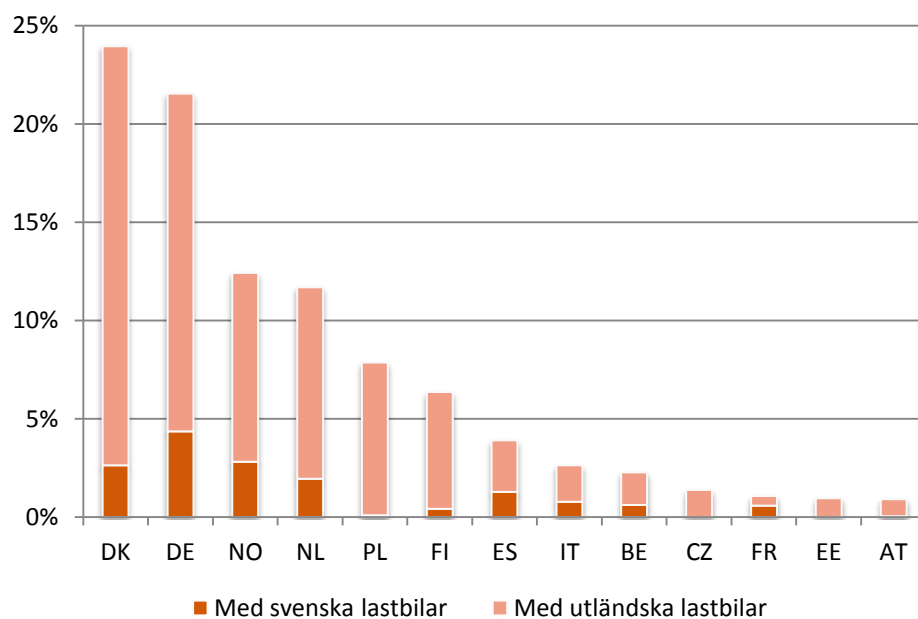
Av godset som transporterades från Skåne län till utlandet fraktades 18 procent med Svenskregistrerade lastbilar och av godset som transporterades från utlandet till Stockholms fraktades 16 procent med svenskregistrerade lastbilar.

Norge, Tyskland och Danmark står för den största godsmängden både som mottagarland från Skåne län eller som avsändarland till Skåne län. Av Figur 2.48 framgår att under 2010 transporterades 23 procent till Norge av allt gods som lämnade Skåne län med tunga lastbilar till utlandet. Till Tyskland och Danmark transporterades 19 procent vardera och till Polen 11 procent. Till Finland och Holland transporterades 8 procent vardera av godset som lämnade Skåne län till utlandet med tunga lastbilar.



Figur 2.48 Utrikes godstransporter med tunga lastbilar, lastade i Skåne län. Andel godsmängd fördelad efter mottagarland. År 2010.

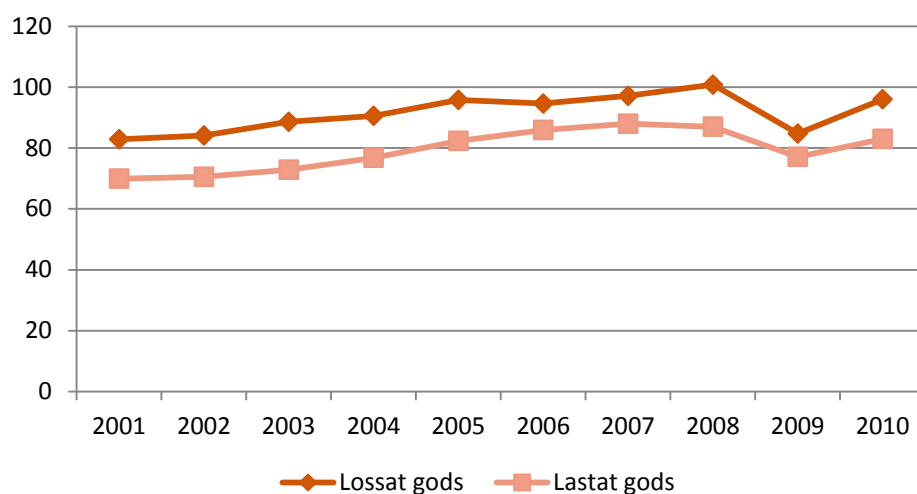
Av godset som under 2010 transporterades till Skåne län med tunga lastbilar från utlandet, stod Danmark för 24 procent, Tyskland för 21 procent och Norge för 13 procent. Holland, Polen och Finland stod för 12 procent, 8 procent respektive 6 procent.



Figur 2.49 Utrikes godstransporter med tunga lastbilar, lossade i Skåne län. Andel godsmängd fördelad efter avsändarland. År 2010.

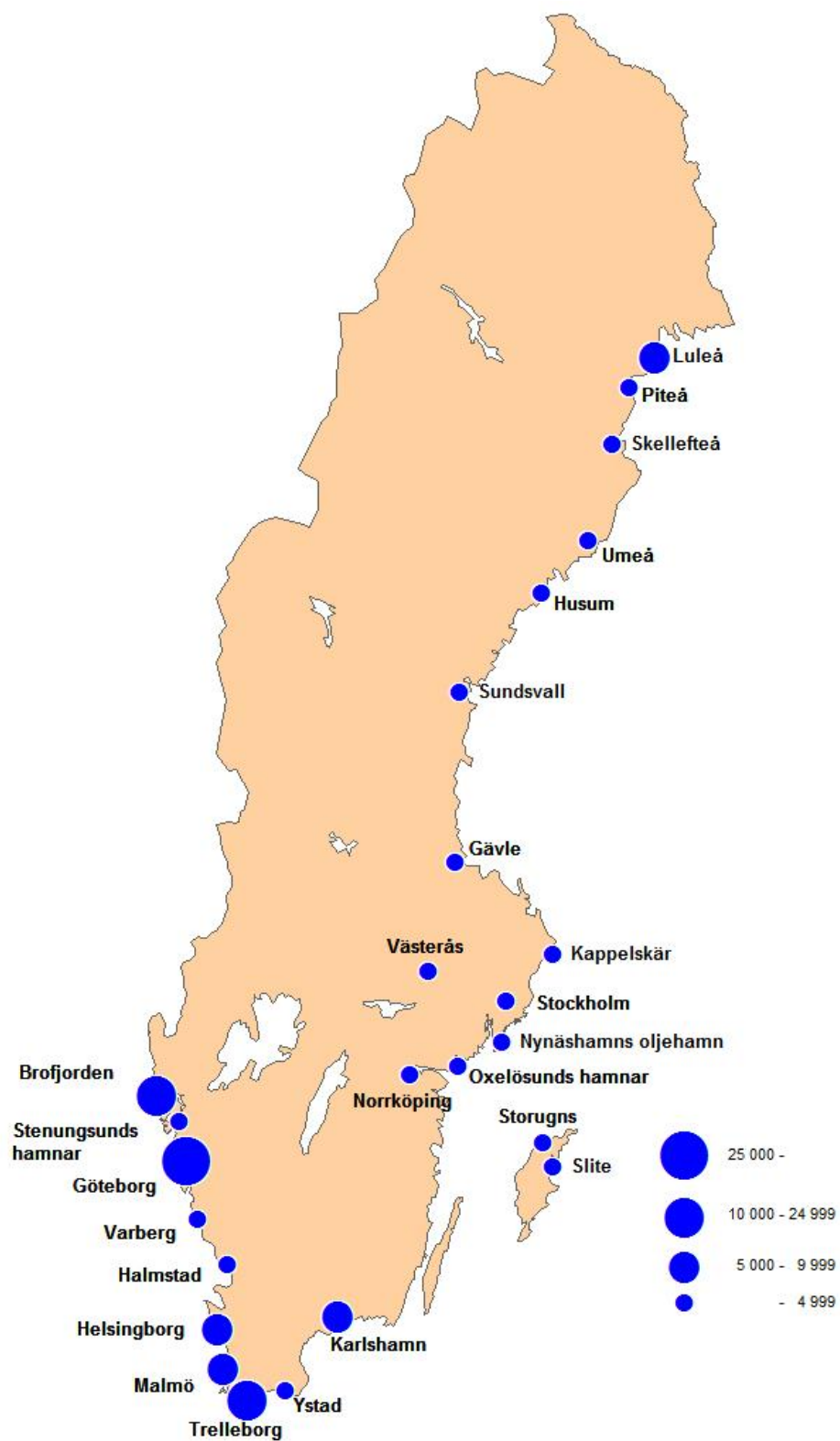
3 Sjöfartstransporter

Under åren 1999-2010 ökade godshanteringen i de svenska hamnarna med 18 procent, från 153 till 180 miljoner ton. Av Figur 3.1 framgår att under år 2009 minskade godsmängden på grund av den djupa internationella lågkonjunkturen. Året därpå skedde en viss återhämtning. Under hela perioden har den lossade godsmängden varit större än den lastade.



Figur 3.1: Hanterade godsvolymer i svenska hamnar 2001–2010. Lastat gods samt lossat gods. Miljoner ton.

Under år 2010 hanterades totalt 180 miljoner ton gods både från inrikes och utrikestrafik över kaj i de svenska hamnarna. De fem största hamnarna i Sverige med avseende på hanterad godsmängd svarade tillsammans för ungefär hälften av landets totala godshantering under 2010. Dessa hamnar är i fallande storleksordning Göteborg, Brofjorden, Trelleborg, Malmö och Luleå. Se Karta 3.1. Av dessa var Göteborgs hamn allra störst, med en godshantering på 43 miljoner ton år 2010.

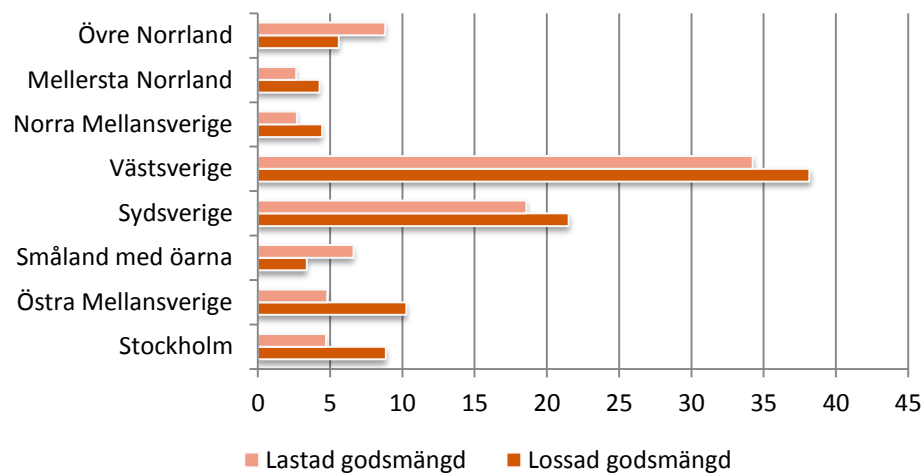


Karta 3.1: De största svenska hamnarna efter hanterad godsmängd 2010, 1 000-tal ton.

Vid en indelning av de svenska hamnarna efter riksområden, så kallade NUTS-områden framgår att Västsverige och Sydsverige hanterade 63 procent av godset. Enbart i Västsveriges hamnar lastas och lossas 72 miljoner ton gods, vilket motsvarar 40 procent av allt gods. De västsvenska hamnarna hanterade två tredjedelar av landets flytande bulkgoods. Flera av de större färjehamnarna ligger i Sydsverige, dessa hanterade drygt hälften av Sveriges rorogods.

I Östra Mellansverige, Småland med öarna och Övre Norrland hanterades stora mängder torrbulkgoods. I Stockholm bestod en stor del av godshanteringen av rorogods.

Hamnarna vid Ostkusten, Öland och Gotland samt Mälaren hanterade tillsammans 67 miljoner ton gods. Det fanns inget dominerande godsslag i detta stora område.



Figur 3.2: Lossade och lastade godsvolymer i miljoner ton efter riksområden (NUTS II). År 2010.

I hamnarna lossades totalt 96 miljoner ton gods, och 83 miljoner ton lastades. De nordiska länderna och övriga länder inom EU dominerade både som avsändare och mottagare⁴.

Under året anlöpte 83 800 fartyg svenska hamnar. Majoriteten av anlöpen består av rorofartyg inklusive passagerarfartyg och färjor. De svarade för 59 200 anlöp, eller 71 procent av samtliga fartygsanlöp. Flertalet fartyg gick i direkt utrikes fart⁵. Mellan åren 2001-2010 har antalet fartygsanlöp minskat med drygt en fjärdedel.

⁴ Redovisningen av antal fartyg avser den hamn varifrån fartyget närmast har ankommit/varill fartyget närmast har avgått.

⁵ I undersökningen om sjötrafik är undersökningens objekt avseende godshantering havsgående fartyg med en bruttodräktighet om 20 och däröver som anlöper svenska hamnar och lastageplatser för att lossa/lasta gods.

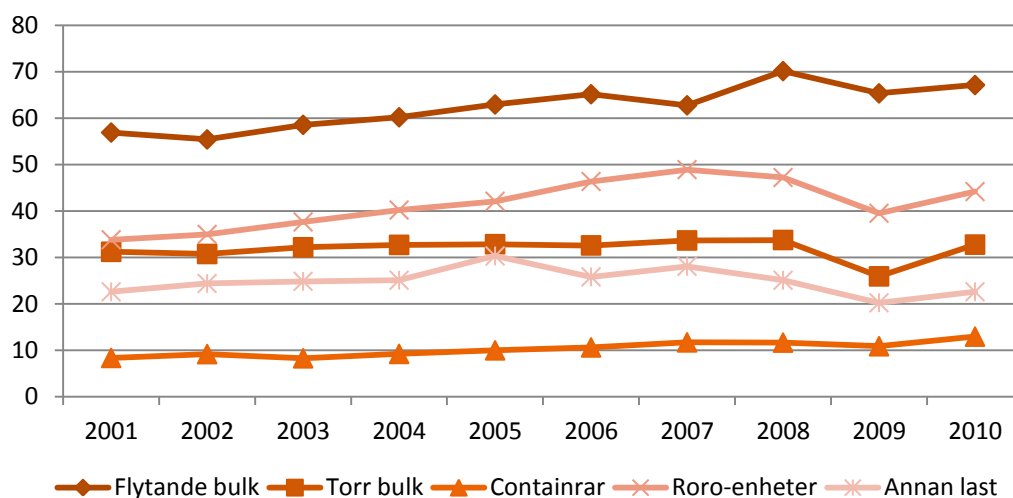
Med bruttodräktighet⁶ som mått har det sammanlagda tonnaget däremot ökat med 11 procent.

Transportarbetet med utrikes gods uppgick till 30 miljarder tonkilometer och med inrikes gods till 8 miljarder tonkilometer.

Flytande bulk är den vanligaste lasttypen. Av de redovisade lasttyperna flytande bulk, roro-enheter⁷, torr bulk, containrar och annan last har flytande bulk under samtliga redovisade år svarat för något mer än en tredjedel av den hanterade godsmängden så som Figur 3.3 visar.

Hantering av roro-enheter ökade kraftigt under åren 2001-2007, men minskade under de båda följande åren. Under 2010 svarade roro-enheter för en fjärdedel av hamnarnas godshantering. Majoriteten av roro-enheterna bestod av lastbilar, släp och påhängsvagnar, dessa stod för en femtedel av hamnarnas totala godshantering.

Hantering av torr bulk har inte förändrats nämnvärt, med undantag för 2009 då godsmängden var lägre. Containrar har uppvisat den största ökningen av de redovisade lasttyperna. Containrarnas andel av den totala godsmängden har ökat från 5 till 7 procent.



Figur 3.3: Hanterade godsvolymer i svenska hamnar efter lasttyp 1999–2010, 1 000-tal ton.

En stor del av det flytande bulkgodset som fraktas på fartyg till och från Sverige utgörs av petroleumprodukter. Av allt lossat gods i Svenska hamnar bestod 40 procent av petroleumprodukter och råolja. Huvudsakligen kom dessa leveranser från ett nordiskt grannland eller från länder utanför EU. Men det lastas även betydande mängder petroleumprodukter i de svenska hamnarna, 24 miljoner ton. Detta motsvarar 29 procent av allt gods som lastas i Sverige.

⁶ Bruttodräktigheten anger fartygets storlek och bygger på fartygets totala inneslutna rymd.

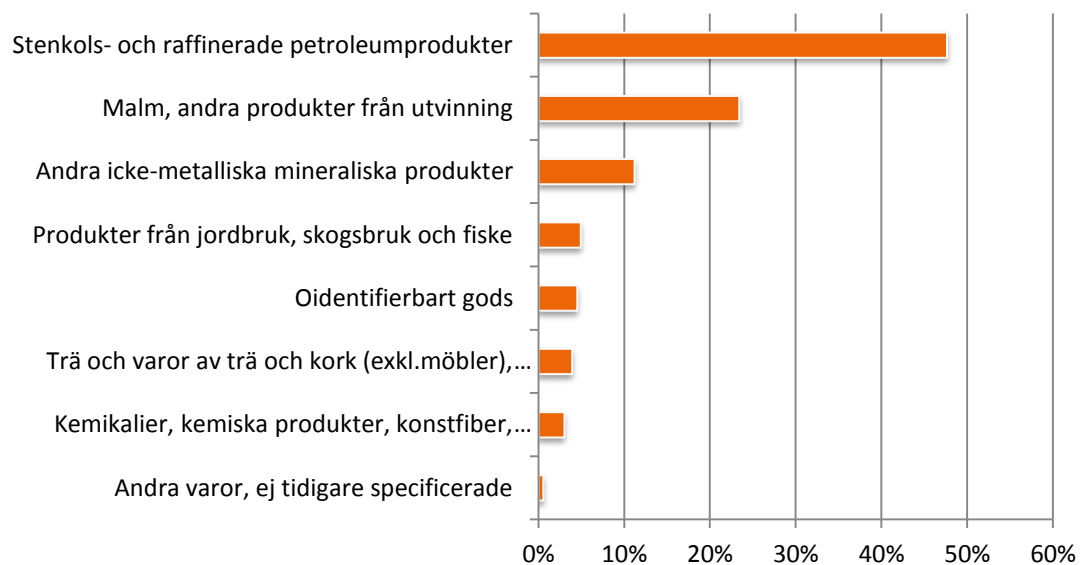
⁷ Rorogods kan bestå av lastbilar, trailrar, järnvägsvagnar med mera.

40 procent av allt gods som lastades under 2010 var oidentifierat avseende varuslag. Majoriteten (61 procent) av det okända godset var lastat på lastfordon såsom lastbilar eller släpvagnar. Containergodset utgjorde 26 procent av det okända godset. Lastat gods på järnvägsvagnar utgjorde enbart 4 procent. Av det lossade godset utgjorde 30 procent oidentifierat gods. Av detta okända gods fraktades 70 procent på lastfordon och 21 procent i container.

3.1 Inrikestrafik

Av de 96 miljoner ton gods som lossades och 83 miljoner ton som lastades under 2010 fraktades 12 miljoner ton inom Sverige. Det betyder att inrikestrafiken motsvarar en åttondel (12,5 procent) av allt gods som lossades i Sverige och 14,5 procent av allt gods som lastades i de Svenska hamnarna.

En stor del av den godsmängd som fraktas på fartyg i inrikestrafik utgörs av raffinerade petroleumprodukter. Figur 3.4 visar att under 2010 uppgick andelen raffinerade petroleumprodukter till 44 procent av all godsmängd som transporterades med sjöfart i inrikestrafiken. Malm och andra produkter från utvinning svarade för 22 procent.

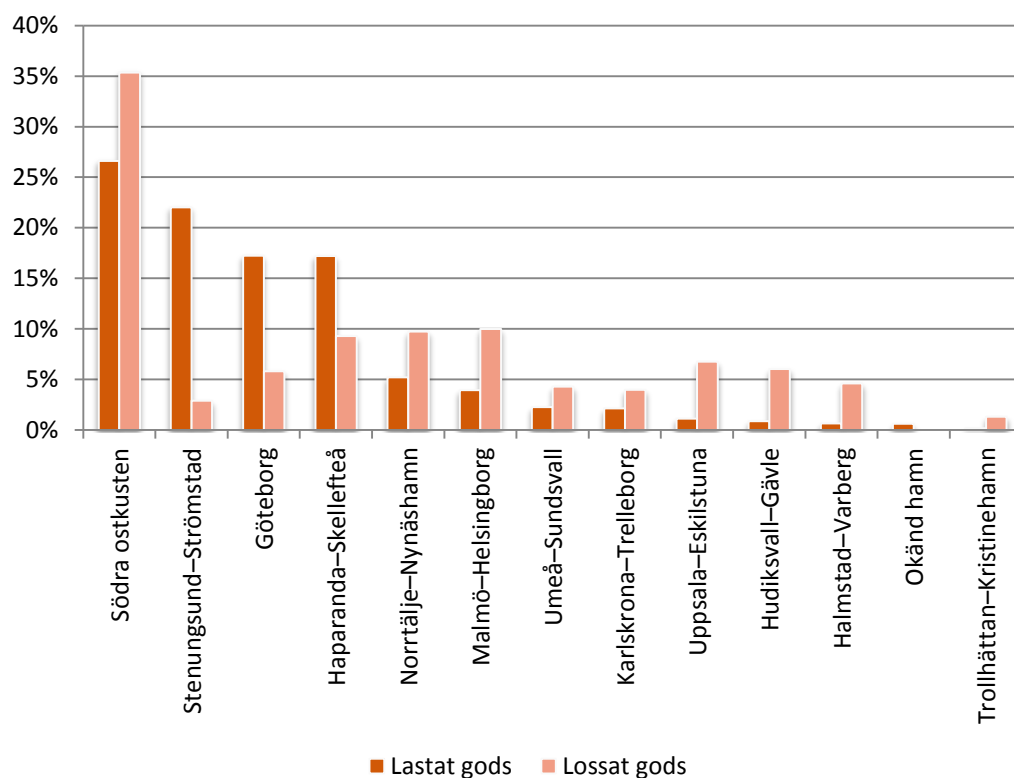


Figur 3.4 Inrikes godstransporter med fartyg efter varugrupper. Andel av total transporterad godsmängd i inrikestrafiken. År 2010.

Medeltransportlängden för lossade varor i inrikestrafiken var 649 kilometer år 2010. Varugruppen avfall och returråvara hade längst medellängd med 1 000 kilometer, strax därefter transporter av järnmalm med i genomsnitt 963 kilometer. Oidentifierat gods på lastfordon tillhörde de varugrupper med kortast avstånd, i snitt 135 kilometer per transport.

Figur 3.5 visar att av all godsmängd som transporterades inrikes med sjöfart, lastades 27 procent vid hamnarna längs södra ostkusten⁸ följt av hamnarna i Stenungsund och Strömstad med 22 procent. I Göteborgs hamn lastades 17 procent. Även i hamnarna i Haparanda och Skellefteå lastades 17 procent av all godsmängd som transporterades inrikes.

Av Figur 3.5 framgår att vid hamnarna längs södra ostkusten lossades 35 procent av allt gods som transporterades inrikes. I hamnområdet kring Malmö-Helsingborg samt i Stockholms län lossades omkring 10 procent vardera. I hamnarna i Haparanda-Skellefteå lossades 9 procent av den transporterade godsmängden.



Figur 3.5 Inrikes godstransporter med fartyg efter andel lastad och lossad godsmängd av den totala inrikes transporterade godsmängden. År 2010.

Godset som lastades vid hamnarna längs södra ostkusten bestod främst av "icke-metalliska mineraliska produkter", 39 procent, följt av "malm och andra produkter från utvinning", 28 procent samt "raffinerade petroleumprodukter" med 10 procent. I Haparanda-Skellefteå och vid hamnarna i Stockholms län lossades 20 procent av godset.

⁸ Södra ostkusten innefattar Södertälje, Oxelösund, Norrköping, Västervik, Oskarshamn, Kalmar och Visby.

Vid hamnarna i Stenungsund och Strömstad bestod det lastade godset till 92 procent av raffinerade petroleumprodukter och transporterades till hamnarna kring södra ostkusten, 29 procent, Göteborgs hamn 21 procent samt hamnarna i Hudiksvall och Gävle, 12 procent.

Även vid Göteborgs hamn bestod det lastade godset, avsedd för inrikes transporter, uteslutande av raffinerade petroleumprodukter och transporterades främst till hamnarna kring södra ostkusten, 22 procent, hamnarna kring Malmö-Helsingborg 14 procent samt hamnarna i Halmstad och Varberg, 11 procent.

I Haparanda-Skellefteå bestod majoriteten av det lastade godset för inrikes transporter av malm och andra produkter från utvinning och transporterades till största delen till hamnarna kring södra ostkusten.

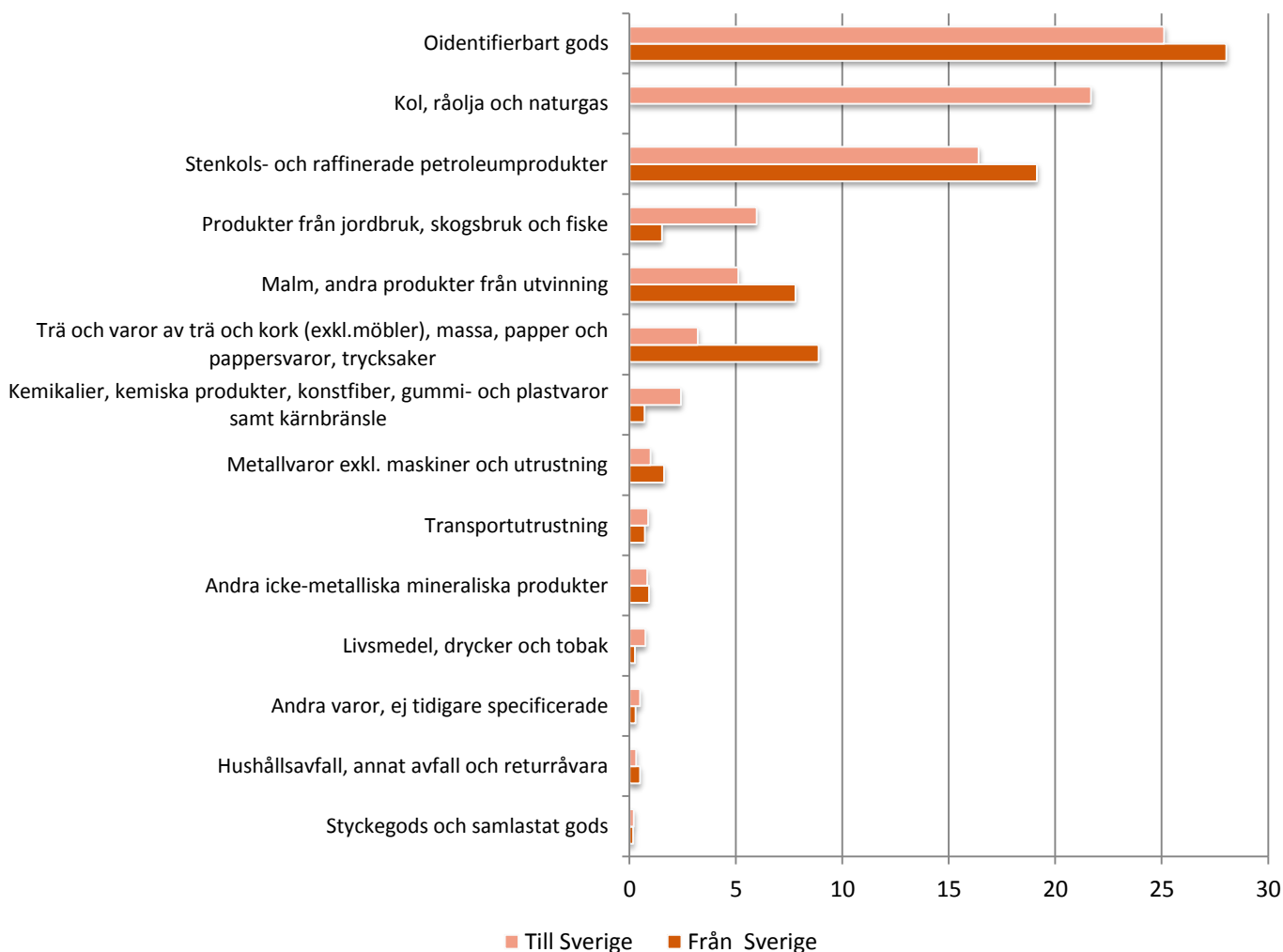
3.2 Utrikestrafik

Under år 2010 transporterades 70,6 miljoner ton gods från Sverige till utlandet med sjöfart. Från utlandet till Sverige transporterades 84,4 miljoner ton gods. Jämfört med godstransporter med andra transportslag transporterades cirka 66 procent av godset som lämnade Sverige och cirka 81 procent av godset som kom till Sverige med sjöfart.

Av de 70,6 miljoner ton gods som lastades för transport till utlandet utgjorde det oidentifierade godset 28 miljoner, eller 40 procent. Majoriteten av det okända godset utgjordes av gods på lastfordon, 17 ton. Gods på järnvägsvagnar och containergods utgjorde 1 respektive 7 miljoner ton.

Figur 3.6 visar att drygt en fjärdedel, 26,5 procent av det lastade godset till utlandet bestod av raffinerade petroleumprodukter. Detta gods lastades främst i Göteborgs- och Stenungsund-Strömstads området. Därefter lastades stora mängder trä och varor av trä och kork för att fraktas till utlandet, med en andel om 13 procent. Detta lastades främst i Umeå-Sundsvallsområdet.

Vad gäller godset som transporterades till Sverige så bestod det till 24 procent av råolja. Raffinerade petroleumprodukter utgjorde 17 procent och rundvirket utgjorde 6 procent.



Figur 3.6 Utrikes godstransporter med fartyg efter varugrupper. Lastad och lossad godsmängd i miljoner ton. År 2010.

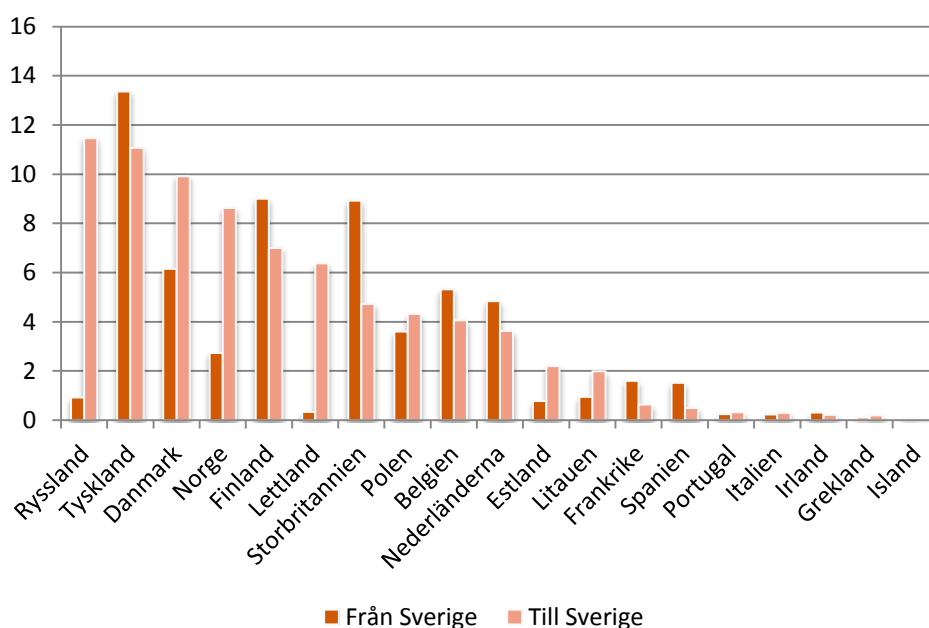
Medeltransportlängden⁹ för godset i utrikestrafiken var 194 kilometer under 2010. Den genomsnittliga längden varierar mellan varugrupperna. Exempelvis fraktas maskiner och instrument i genomsnitt 803 kilometer medan undergrupperna papper, papp och varor därav fraktas 894 kilometer. Annan malm än järnmalm fraktas i genomsnitt 732 kilometer. Varor med betydligt kortare medeltransportlängd är raffinerade petroleumprodukter, 117 kilometer, samt livsmedel, dryck och tobak med 149 kilometer. Oidentifierbart gods på lastfordon fraktas i genomsnitt 30 kilometer och gods på containervagnar 22 kilometer.

Från Sverige avgick mest gods till Tyskland, följt av Finland och Storbritannien. Till dessa tre länder gick 44 procent av godset till utlandet. Totalt sett skeppades 13,4 miljoner ton gods till Tyskland från Sverige. Finland är det näst största mottagarlandet av gods till sjöss från Sverige. Dit fraktades 9 miljoner ton och

⁹ Medeltransportlängd=tonkilometer/ton

malm och andra produkter från utvinnig utgjorde 52 procent. Enbart järnmalmens stod för 40 procent av godset till Finland. Det oidentifierade godset på lastvagnar stod för 23 procent.

Till Storbritannien lastades 41 procent raffinerade petroleumprodukter, 27 procent trä och varor av trä och 26 procent oidentifierat gods. Totalt sett fraktades 8,9 miljoner ton gods till Storbritannien under 2010.



Figur 3.7 Utrikes godstransporter med fartyg efter mottagarland samt avsändarland. Lastad och lossad godsmängd i miljoner ton. År 2010.

Ryssland, Tyskland och Danmark var de länder varifrån störst mängd gods ankom under 2010. Från dessa tre länder ankom 38 procent av godset från utlandet. Från Ryssland skickades främst råolja, 68 procent av de 11,5 miljoner ton gods som fraktades från Ryssland bestod av denna varugrupp, 21 procent bestod av raffinerad petroleum. Från Tyskland var 56 procent av det fraktade godset oidentifierbart gods på lastfordon. Containergods med okänt innehåll utgjorde 13 procent av godset från Tyskland. Totalt sett fraktades 11,1 miljoner ton gods från Tyskland. Från Danmark fraktades 36 procent odefinierbart gods på lastfordon. Leveransen av råolja uppgick till 28 procent och raffinerade petroleumprodukter till 19 procent av den totala mängden gods om 9,9 miljoner ton från Danmark.

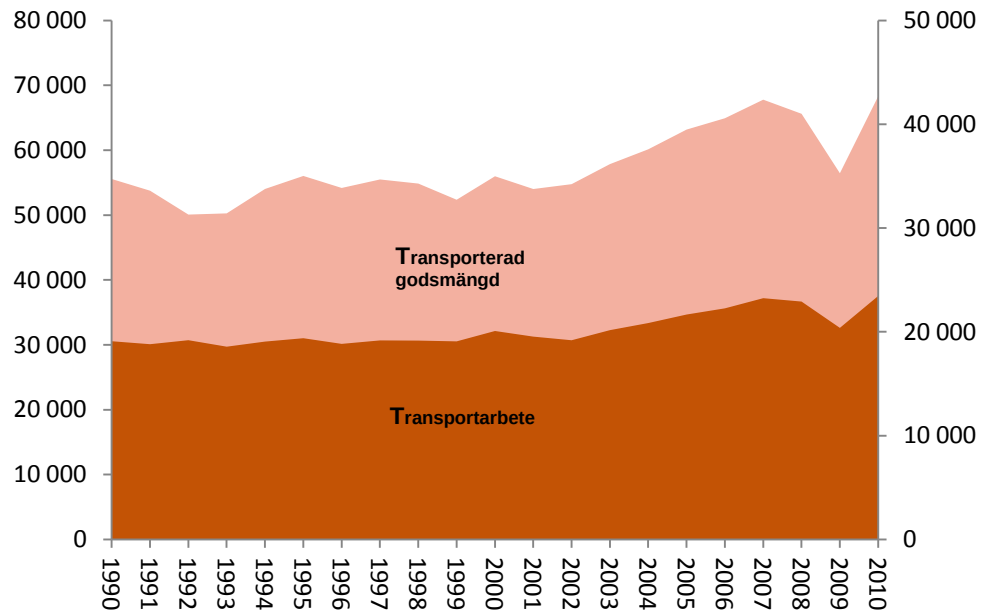
4 Järnvägstransporter

Den traditionella formen av godstransport på järnväg är vagnslasten, där hela vagnar lastas med gods, som sedan dras till sin destination och lastas av. Utvecklingen av godstrafiken på räls ligger däremot i huvudsak inom kombi-godstransporterna. Kombitransporter innebär att godset lastas på en container, lastbilstrailer eller annan standardiserad lastbärare, som möjliggör överflyttning av lastbäraren mellan lastbil, tåg eller fartyg på sin väg till destinationen. En del av godstransporterna utgörs av systemtåg, som regelmässigt går mellan bestämda platser och där hela tågets transportkapacitet utnyttjas av en och samma transportörare. Systemtåg kan innehålla både vagnslastgods och kombigods. Malm som fraktas längst malmbanan utgör en stor del av järnvägs-transporterna. Även de så kallade hamnpendlarnas uppkomst de senaste åren har verkat positivt för både järnvägs- och sjötransporter, eftersom flera fasta järnvägslinjer finns uppbyggda mellan olika orter i Sverige med direkt destination till hamnarna.

Trots att antalet godsvagnar totalt sett minskar stadigt har den totala lastförmågan knappt förändrats något och var ungefär lika stor under 2010 som under 1991.

4.1 Godsmängd

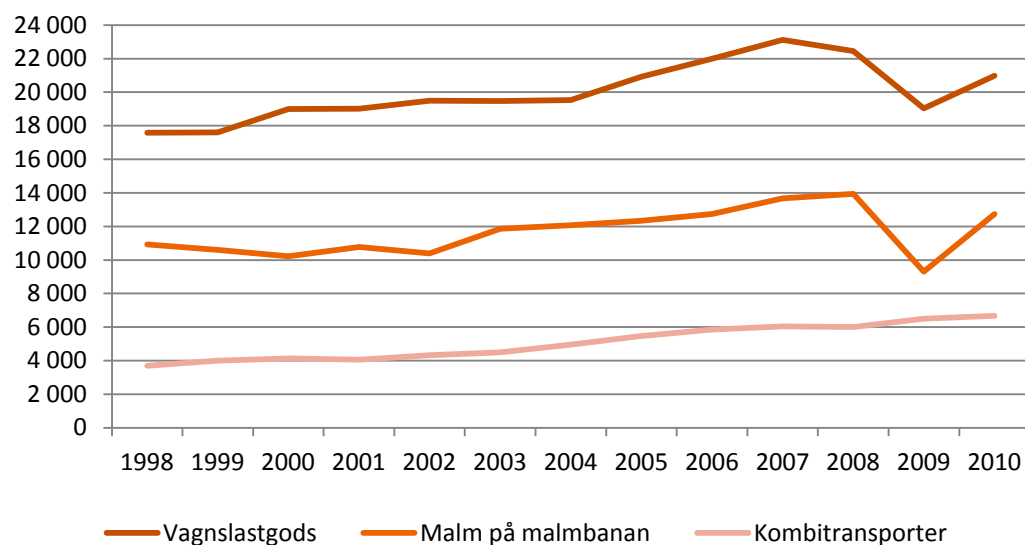
Den sammanlagda transporterade godsmängden har haft en relativt stadig och ökande utveckling sedan 1990-talets början, bortsett från en kraftig minskning 2009 på grund av finanskrisen. År 2010 uppmättes trots detta den högsta fraktade godsmängden mätt i ton sedan 1974, 68,3 miljoner ton. Transportarbetet med gods uppgick till 23,5 miljarder tonkilometer år 2010, även det är det hittills högsta uppmätta värdet. I Figur 4.1 nedan visas både transportarbetet och transporterad godsmängd mellan 1990 och 2010.



Figur 4.1 Transportarbete i tonkilometer och transporterad godsmängd i ton på järnväg 1990-2010.

Godsmängden i kombigodstransporterna har ökat varje år sedan 2001. Totalt sett har godset som fraktats i kombitransporter mer än fördubblats den senaste tioårsperioden. Vagnlastgodset har ökat marginellt och mängden fraktat gods i ton på malmbanan har ökat med drygt 30 procent denna period.

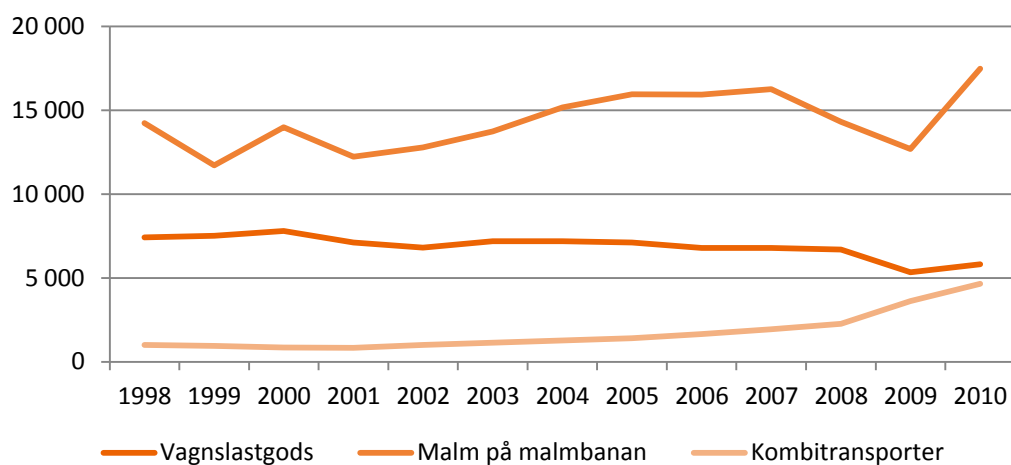
I inrikestrafiken bröts den stadiga uppgången under 2009 både för vagnslastgodset och för transporterna av malm på malmbanan. Däremot påverkades inte kombitransporterna av konjunktursvängningen. Se Figur 4.2 nedan.



Figur 4.2 Transporterad godsmängd i inrikes bantrafik, 1998-2010. 1 000-tal ton

Det är framförallt i utrikestrafiken¹⁰ som kombitransporterna ökar, medan vagnslastgodset minskat. 2010 fraktades fem gånger så mycket gods i kombitransporter i utrikestrafiken jämfört med tio år tidigare. Däremot har vagnslastgodset minskat med närmare 20 procent under denna tid. Se Figur 4.3 nedan.

Det totala antalet tågkilometer i godstrafiken uppgick till 40,6 miljoner under 2010. Det är en minskning med 15 procent sedan rekordåret 2008.



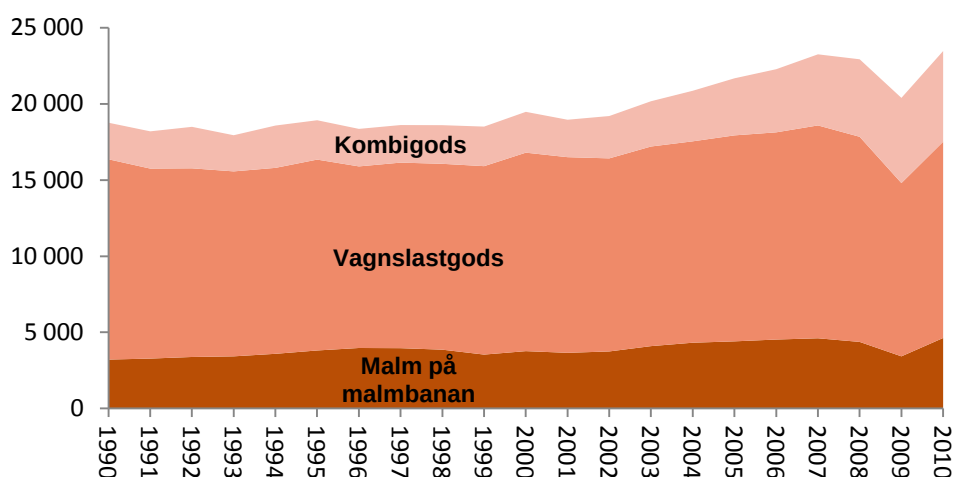
Figur 4.3 Transporterad godsmängd i utrikes bantrafik, 1998-2010. 1 000-tal ton.

¹⁰ Med utrikestrafik avses dels transporter med antingen start- eller målpunkt utanför Sverige, dels transporter med både start- och målpunkt utanför Sverige men som under någon del går innanför Sveriges gränser (transit). Av utlandstransporter räknas bara den del av transporten som utförs i Sverige.

4.2 Transportarbete

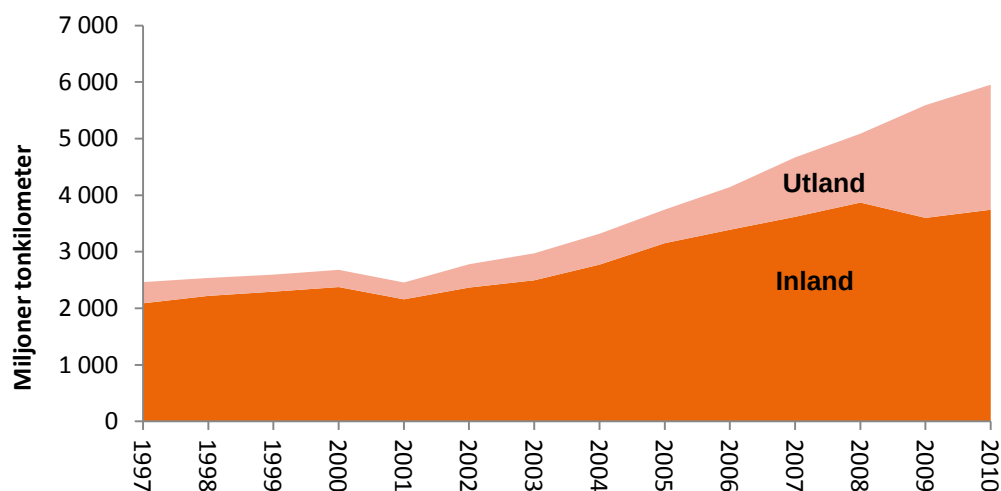
Transportarbetet med gods på järnväg uppgick till 23,5 miljarder tonkilometer under 2010. Det var den högsta noteringen någonsin, den senaste rekord-noteringen var från år 2007. Fördelningen av transportarbetet efter de olika fraktsätten visas i Figur 4.4.

Transportarbetet för kombigodset har, precis som för transporterad godsmängd, ökat varje år sedan 2001. Under den senaste femårsperioden har ökningen varit 59 procent. Kombitransporterna stod för 25 procent av det sammanlagda gods-transportarbetet under 2010.



Figur 4.4: Godstransporter med järnväg 1990-2010, miljoner tonkilometer.

Även transportarbetet till och från utlandet av kombigods har fortsatt att stiga, år efter år utan större spår av finanskris, se Figur 4.5. Kombitransporternas inrikes transportarbete påverkades däremot 2009 efter en rad positiva år, men ökade återigen 2010.



Figur 4.5 Kombitransporter med järnväg 1997-2010, miljoner tonkilometer.

Transportarbetet med systemtåg år 2010, exklusive malmbanans tåg, ökade med 10 procent jämfört med föregående år. Den senaste femårsperioden har systemtågens transportarbete däremot minskat med 4 procent.

4.3 Varuslag

Den största varugruppen som fraktas på järnvägen i Sverige var malm och andra produkter från utvinning, med 45 procent av godsmängden mätt i godsvikten. Av detta står malm på malmbanan¹¹ för nästan allt, 44 procent.

Därefter transporteras störst mängder av varugruppen jordbruk, skogsbruk och fiske, med 12 procent. Varugruppen trä samt varor av trä och kork, massa, papper och pappersvaror var den tredje största varugruppen med 10 procent även om den fjärde varugruppen metallvaror exklusive maskiner och utrustning inte skilde sig nämnvärt under 2010. Varugrupsindelningen i statistiken ändrades 2008 till den nya internationella standarden NST 2007, vilket innebar ett tidsseriebrott som omöjliggör jämförelser med tidigare år. I Figur 4.6 nedan redovisas de varugrupper där störst mängd gods fraktats under åren 1998-2010.

¹¹ Med malmbanan avses i allmänhet järnvägen mellan Luleå och Narvik.



Figur 4.6 Transporterat gods efter varugrupp, 1 000-tals ton. 2008-2010.

Av den transporterade godsmängden var ungefär 4 procent farligt gods. Sett till transportarbetet utgjorde det farliga godset 12 procent år 2010. Gaser och brandfarliga vätskor utgjorde störst del av det farliga godset år 2010.

5 Godstransporter efter nation

5.1 Transporter till och från Norge

Enligt utrikeshandelsdata för år 2010 uppgick varuexporten från Sverige till Norge till 7,3 miljoner ton medan varuimporten från Norge uppgick till 13,4 miljoner ton. Procentuellt utgör exporten till Norge 8,4 procent av all varuexport från Sverige under 2010. Importen från Norge utgör 16,5 procent av all varuimport till Sverige samma år.

Av allt gods som exporterades till Norge bestod cirka 30 procent av mineralolja-produkter och 10 procent var rundvirke. Av importen var cirka 36 procent råolja, 10 procent var mineralolja-produkter och 9 procent var andra kemikalier än kolbaserade och tjära.

Vad gäller varutransporterna mellan Sverige och Norge så transporteras det större mängder än vad exporten eller importen uppgår till. Anledningen till det är att varutransporter avsedda för export, speciellt malm, först brukar transporteras till Norge för vidare transport till andra länder.

Transportsättet av varor till och från Norge varierar beroende på varuslaget samt närheten av start- eller slutpunkten till Norge. Under 2010 transporterades totalt 25,6 miljoner ton gods från Sverige till Norge. Av detta transporterades 71 procent med järnväg, 18 procent med tunga lastbilar och 11 på sjö. Se Tabell 5.1 nedan.

Av tabellen framgår också att godstransporterna från Norge till Sverige uppgick till 13,3 miljoner ton vilket är hälften så mycket som den godsmängd som transporterades från Sverige till Norge. Endast 9 procent av godsmängden som transporterades från Norge till Sverige fraktades på järnväg. Tunga lastbilar transporterade 36 procent av godset och till sjöss transporterades 56 procent.

Tabell 5.1 Godstransporter mellan Sverige och Norge fördelat efter trafikslag. Godsmängd i miljoner ton. År 2010.

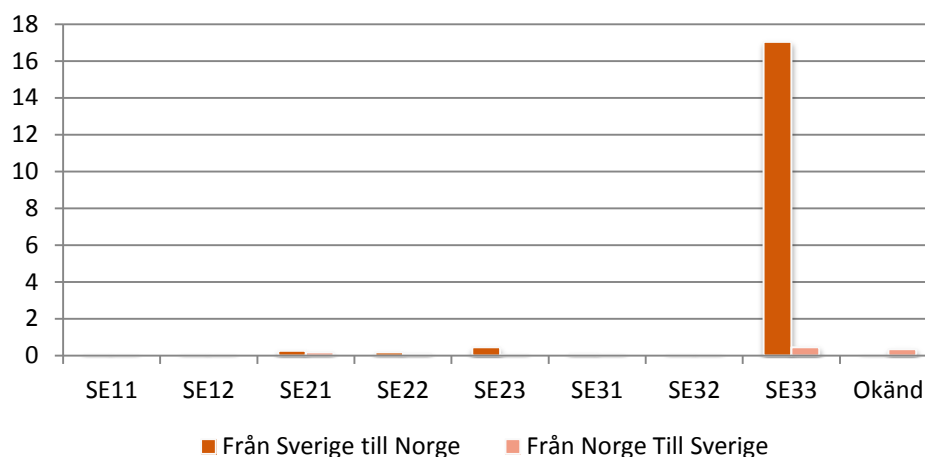
	Lastbilstrafik	Sjötrafik	Bantrafik	Totalt
Från Sverige till Norge	4,71	2,74	18,16	25,60
Till Sverige från Norge	4,77	7,25	1,24	13,26

Att andelarna för transportslagen varierar beror dels på transporter av malm från Sverige till Norge via malmbanan och dels på importen av råolja från Norge till Sverige som vanligtvis sker på sjö.

Varutransporter på järnväg

Totalt transporterades över 18 miljoner ton gods från Sverige till Norge med järnväg år 2010. Nästan allt av detta, 94 procent, fraktades från Övre norrland i Sverige till Nord-Norge. Stora flöden av tungt gods fraktas längs Malmbanan från Kiruna och Malmberget. Detta gods skeppas till stora delar ut från hamnarna i Narvik och Luleå.

Av Figur 5.1 framgår att till Sverige från Norge var det större spridning på järnvägstransporterna. Av de dryga 1,2 miljoner ton som fraktades till Sverige gick 37 procent av godset till Övre norrland, 14 procent till Småland med öarna och 9 procent till Sydsverige. En betydande del, 29 procent, hade okänd ankomstregion.



Figur 5.1 Godstransporter mellan Sverige och Norge på järnväg. Godsmängd i miljoner ton från Sverige till Norge efter avsändarregion (NUTS II) samt från Norge till Sverige efter mottagarregion. År 2010.

Varutransporter på sjö

Från Sverige fraktades totalt sett 70 624 miljoner ton gods med sjöfart. Av detta gick 4 procent, 2 735 miljoner ton gods, till Norge. De varuslag som dominerar till Norge med båt är kol, råolja och naturgas som utgör 67 procent. Malm och andra produkter från utvinning uppgick till 13 procent av godset.

Till svenska hamnar fraktades totalt sett 84 372 miljoner ton gods till sjöss under 2010. Från Norge anlände 10 procent av godset, totalt 8 632 miljoner ton. Majoriteten av godset från Norge, 67 procent, bestod av kol, råolja och naturgas. Mängden stenkols- och raffinerade petroleumprodukter uppgick till 18 procent. Av den totala mängden kol, råolja och naturgas som anlände till Sveriges hamnar kom 27 procent från Norge.

Varutransporter på väg

Under år 2010 transporterades 4,7 miljoner ton gods med tunga lastbilar från Sverige till Norge, vilket motsvarar 34 procent av allt gods som under 2010 transporterades med tunga lastbilar från Sverige till utlandet. Under 2010 transporterades cirka 4,8 miljoner ton gods med tunga lastbilar från Norge till Sverige vilket motsvarade 32 procent av allt gods som transporterades till Sverige från utlandet med tunga lastbilar.

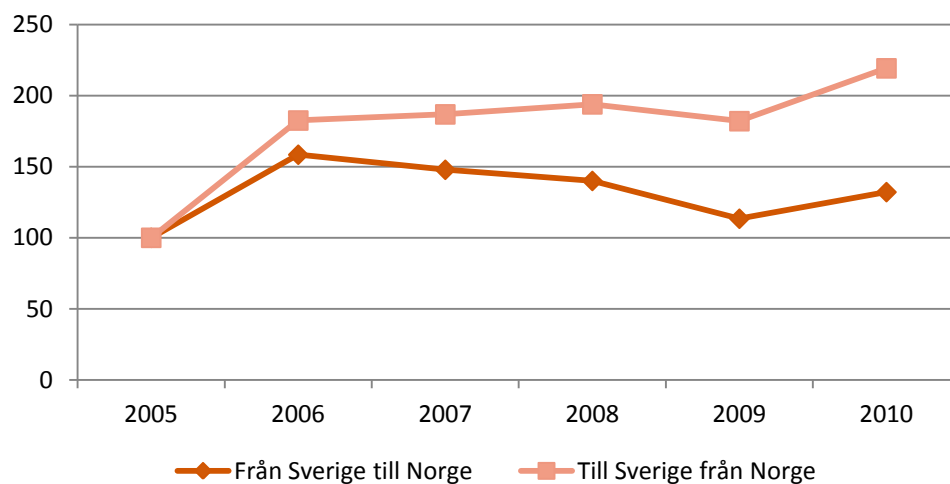
Utrikestransporterna med tunga lastbilar oavsett riktning sker till stor del med utlandsregistrerade lastbilar men vad gäller transporterna till och från Norge är de svenskregistrerade lastbilarna representativa i högre utsträckning. 50 procent av godset som transporterades med tunga lastbilar från Sverige till Norge fraktades med svenskregistrerade lastbilar under 2010. I motsatt riktning fraktade svenskregistrerade lastbilar 30 procent av godset som under 2010 transporterades från Norge till Sverige med tunga lastbilar.

Tabell 5.2 Godstransporter mellan Sverige och Norge med tunga lastbilar. Godsmängd i miljoner ton. År 2005-2010.

År	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Från Sverige till Norge						
	3,57	5,65	5,27	4,99	4,04	4,71
<i>därav med svenska lastbilar</i>	2,03	3,21	2,50	2,45	1,91	2,34
<i>därav med utländska lastbilar</i>	1,54	2,44	2,77	2,54	2,13	2,37
Till Sverige från Norge						
	2,18	3,97	4,07	4,22	3,96	4,77
<i>därav med svenska lastbilar</i>	0,86	1,33	1,12	1,26	1,03	1,44
<i>därav med utländska lastbilar</i>	1,32	2,65	2,95	2,96	2,93	3,33

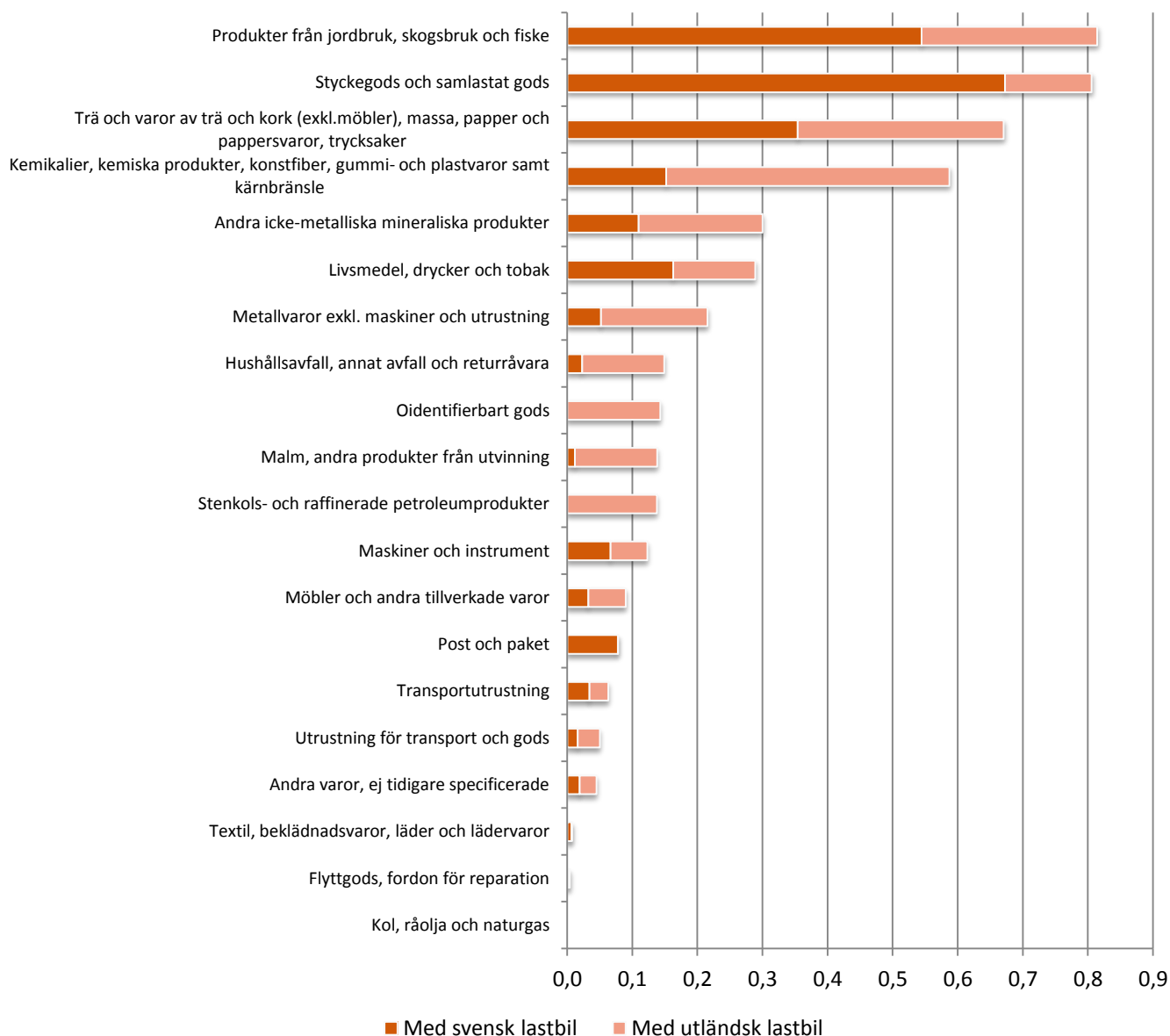
Jämfört med år 2005 ökade den transporterade godsmängden med tunga lastbilar från Sverige till Norge under år 2006 med 58 procent för att under åren 2007-2009 minska successivt. Dock bröts mönstret på nytt under år 2010.

Vad gäller den transporterade godsmängden från Norge till Sverige med tunga lastbilar så har den jämfört med år 2005 ökat med 82 procent under år 2006 och låg stadigt med nästan samma nivåer under åren 2007-2009. Under 2010 ökade godsmängden till 119 procent jämfört med år 2005.



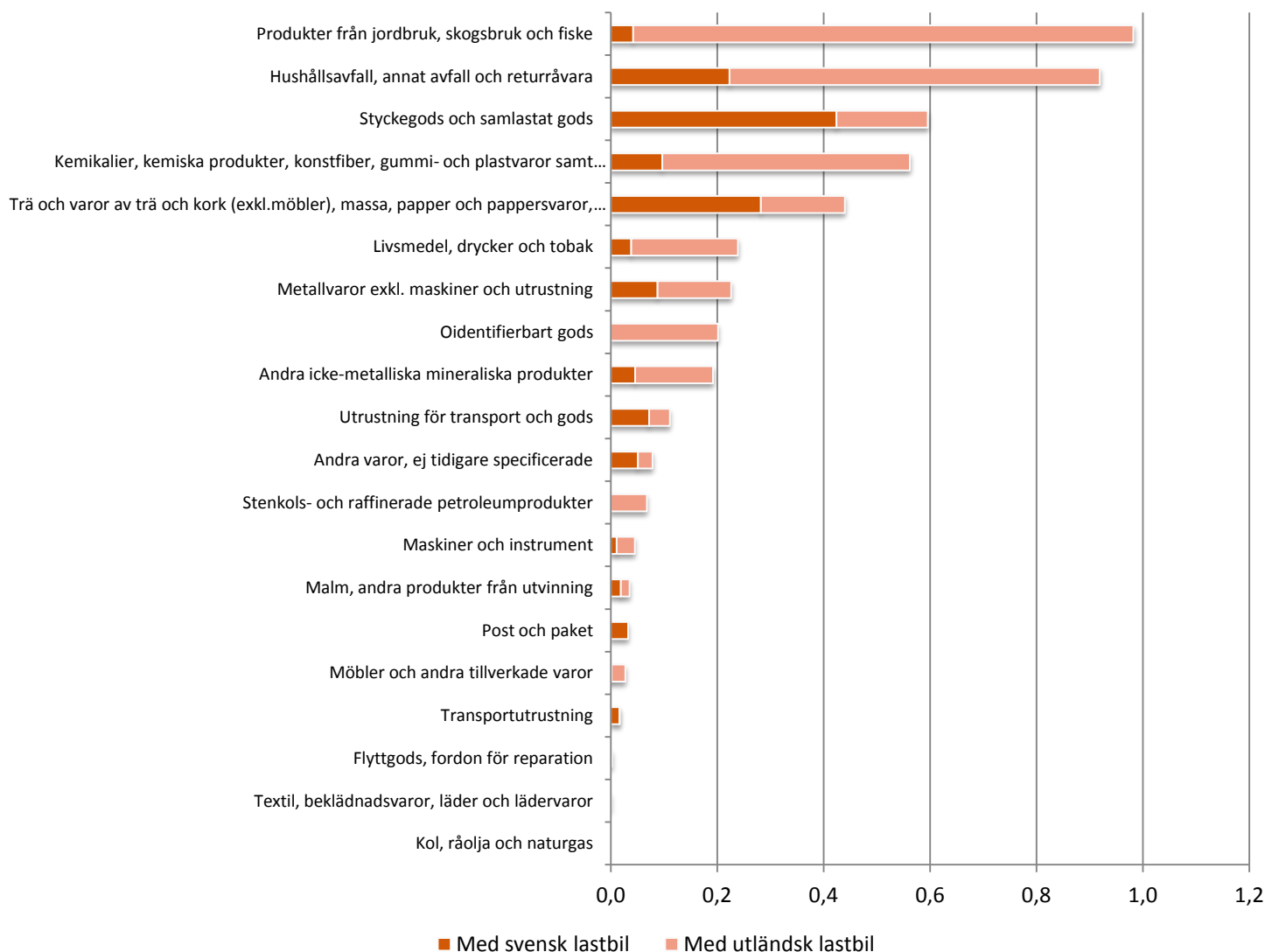
Figur 5.2 Utveckling av godstransporter mellan Sverige och Norge med tunga lastbilar. Transporterad godsmängd. År 2005-2010 (Index=år 2005).

Mesta delen av godset som under 2010 transporterades från Sverige till Norge med tunga lastbilar bestod av produkter från jordbruk, skogbruk och fiske, styckegods och samlastad gods, trä och varor av trä samt kemikalier, vilket i procent utgjorde 17, 17, 14 respektive 12 procent av allt gods som under 2010 transporterades med tunga lastbilar från Sverige till Norge. Transporterna av "produkter från jordbruk, skogbruk och fiske" och "styckegods och samlastad gods" och "trä och varor av trä" skedde till stor del med svenskregistrerade lastbilar medan kemikalier till största delen fraktades med utlandsregistrerade lastbilar.



Figur 5.3 Godstransporter från Sverige till Norge med tunga lastbilar. Transporterad godsmängd i miljoner ton fördelad efter Varugrupper. År 2010.

Från Norge till Sverige, bestod den största delen av godset som transporterades med tunga lastbilar av "produkter från jordbruk, skogsbruk och fisk", "hushållsavfall och annat avfall", "styckegods och samlastat gods" samt kemikalier, vilka utgjorde 21 procent, 19 procent, 12 procent respektive 12 procent av allt gods som under 2010 transporterades med tunga lastbilar från Norge till Sverige. Förutom "Styckegods och samlastat gods" fraktades största delen av de ovan nämnda varugrupperna med utlandsregistrerade lastbilar.



Figur 5.4 Godstransporter från Norge till Sverige med tunga lastbilar. Transporterad godsmängd i miljoner ton fördelad efter Varugrupper. År 2010.

I Västra Götalands län lastades den största delen av det gods som transporterades till Norge. Under år 2010 lastades 30 procent av godset som transporterades till Norge i Västra Götalands län följt av Värmlands län och Skåne län med 14,6 procent respektive 14,2 procent. I Stockholms län lastades endast 4 procent av godset som transporterades från Sverige till Norge under år 2010.

Även när det gäller transportererna från Norge till Sverige är det Västra Götalands län och Värmlands län som tar emot den största delen av den transporterade godsmängden med tunga lastbilar. Till Västra Götalands län och Värmlands län transporterades under 2010 cirka 27 procent respektive 15 procent av godset som transporterades från Norge till Sverige. Till Skåne län, Jämtlands län och Stockholms län transporterades 8, 7,8, respektive 7,1 procent.

5.2 Transporter till och från Danmark

Under 2010, exporterades 5,5 miljoner ton gods till Danmark vilket motsvarar 6,3 procent av den totala exporten från Sverige. Importen från Danmark uppgick till 8,1 miljoner ton vilket motsvarar 10,0 procent av all import till Sverige.

Exporten till Danmark dominerades av raffinerade oljeprodukter, annan rå och obearbetad mineral, livsmedel och djurfoder, sågade och hyvlade trävaror samt papper och papp, som procentuellt motsvarade 25 %, 11,4 %, 8,9 % 7,8 % respektive 7,3 % av den totala varuexporten från Sverige till Danmark.

Importen från Danmark utgjordes till stor del av raffinerade oljeprodukter, råolja, livsmedel och djurfoder samt jord, sten grus och sand, vilket motsvarade 32,4 %, 25,5 %, 9,0 % respektive 6,3 procent av den totala importen från Danmark.

Vad gäller godstransporterna under år 2010 transporterades 1,5 gånger mer varor från Danmark till Sverige än det som transporterades från Sverige till Danmark. Totalt transporterades 7,9 miljoner ton från Sverige till Danmark och 11,97 miljoner ton från Danmark till Sverige.

Av transporterna från Sverige till Danmark skedde 78 procent med sjöfartyg, 20 procent på väg med tunga lastbilar och det resterande godset transporterades på järnväg. När det gäller transporterna från Danmark till Sverige så användes fartyg till 83 procent, 16,5 procent fraktades på väg med tunga lastbilar och knappt 1 procent på järnväg.

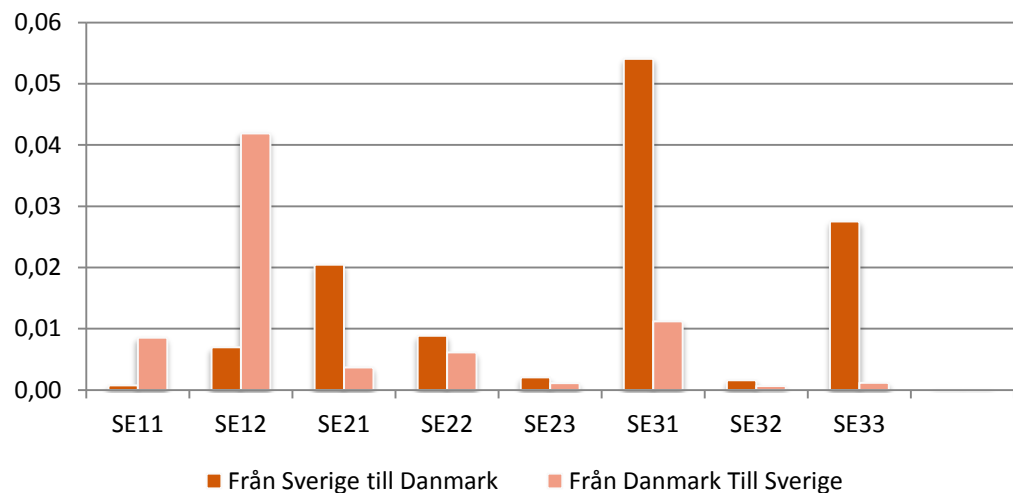
Tabell 5.3 Godstransporter mellan Sverige och Danmark fördelat efter trafikslag. Godsmängd i miljoner ton. År 2010.

	Lastbilstrafik	Sjötrafik	Bantrafik	Totalt
Från Sverige till Danmark	1,61	6,16	0,11	7,89
Till Sverige från Danmark	1,98	9,92	0,08	11,97

Varutransporter på järnväg

Godsmängden som transporterades från Sverige till Danmark på järnväg utgjorde 0,5 procent av den totala transporterade godsmängden på järnväg från Sverige till utlandet. Av godsmängden som transporteras till Sverige från utlandet på järnväg kommer 17 procent av den från Danmark.

Det är stora skillnader på i vilka regioner som godset till och från Danmark lastas och lossas. Se Figur 5.5 nedan. Det gods som fraktades till Danmark med järnväg lastades huvudsakligen i Norra Mellansverige (44 procent) och i Övre Norrland (23 procent). I Småland med öarna lastades 17 procent av godset till Danmark. Det gods som ankom Sverige från Danmark lastades huvudsakligen av i Östra Mellansverige (56 procent) och i Norra Mellansverige (15 procent).

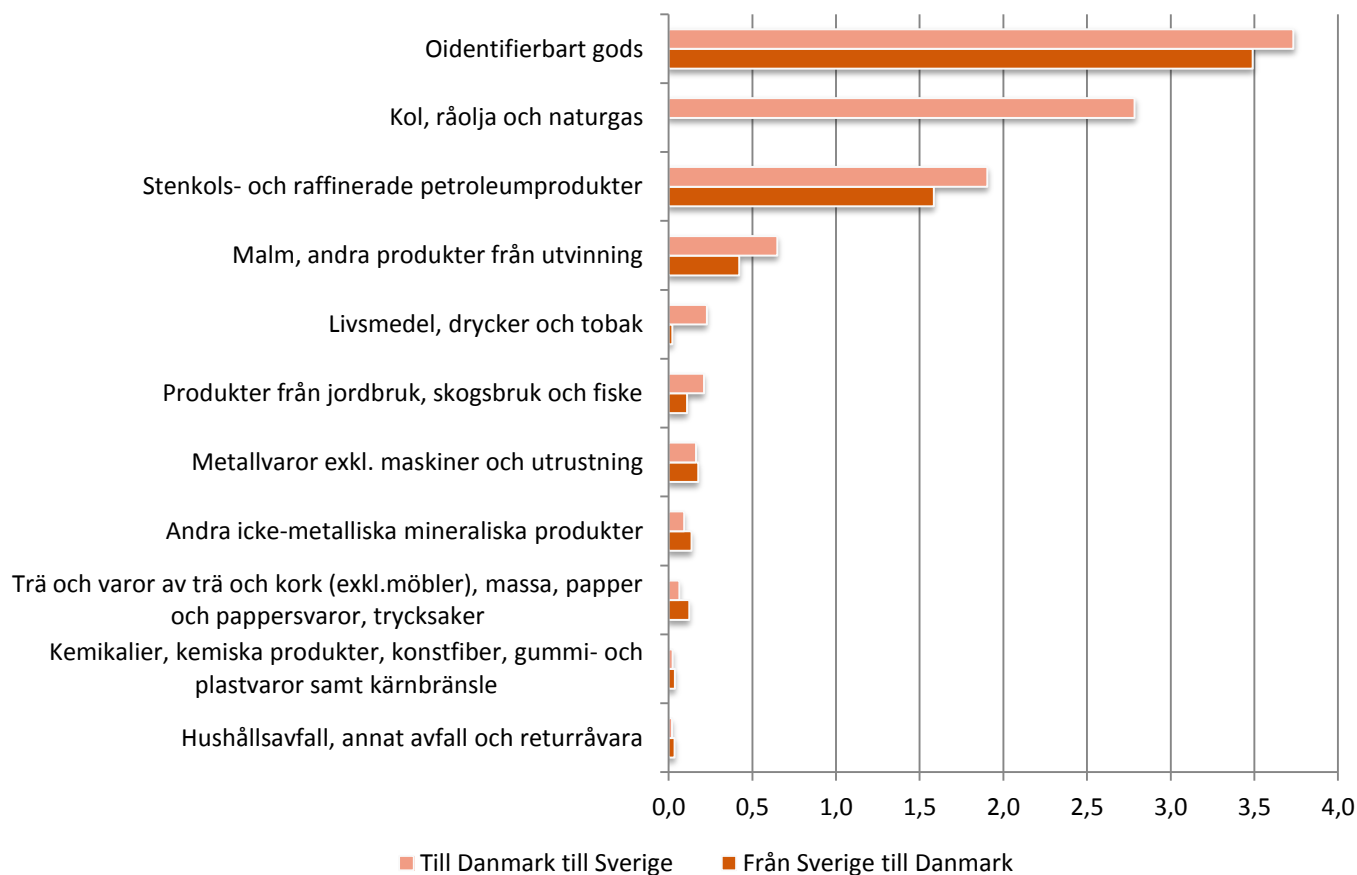


Figur 5.5 Godstransporter mellan Sverige och Danmark på järnväg. Godsmängd i miljoner ton från Sverige till Danmark efter avsändarregion (NUTS II) samt från Danmark till Sverige efter mottagarregion. År 2010.

Varutransporter på sjö

Av allt gods som fraktades till sjöss till och från Sveriges hamnar gick 9 procent till Danmark och 12 procent av godset kom från Danmark. Av godset som fraktades till Danmark bestod över hälften av okänt gods (57 procent). Därefter var stenkols- och raffinerade petroleumprodukter det vanligaste varuslaget, med 26 procent. Även till Sverige var det dessa varugrupper tillsammans med importen av kol, råolja och naturgas som utgjorde de huvudsakliga varuslagen, tillsammans stod de för 85 procent av importen från Danmark via sjöfarten.

Leveranserna från Danmark av stenkols- och raffinerade petroleumprodukter samt kol, råolja och naturgas utgjorde 12 procent av den totala mängden av dessa varor som anlände till Sverige.



Figur 5.6 Godstransporter mellan Sverige och Danmark på sjö. Godsmängd i miljoner ton efter varugrupp. År 2010.

Varutransporter på väg

Under år 2010 transporterades 1,6 miljoner ton gods med tunga lastbilar från Sverige till Danmark, vilket motsvarar 12 procent av all gods som under 2010 transporterades med tunga lastbilar från Sverige till Utlandet. Mängden gods som under 2010 transporterades med tunga lastbilar från Danmark till Sverige uppgick till cirka 2 miljoner ton och motsvarade 13 procent av allt gods som transporterades till Sverige från utlandet med tunga lastbilar.

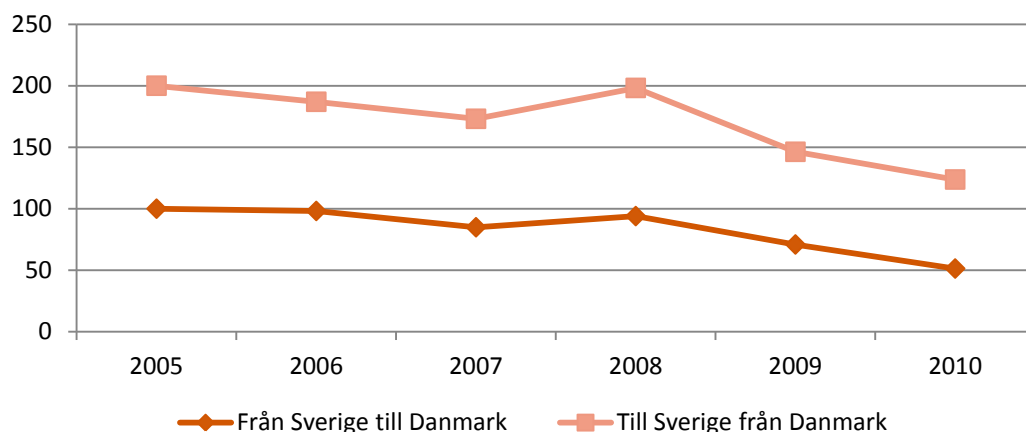
I likhet med lastbilstransporterna i utrikestrafiken oavsett riktning skedde transporterna till och från Danmark till största delen med utlandsregistrerade lastbilar. 88 procent av godset som under 2010 transporterades med tunga lastbilar från Sverige till Danmark fraktades med utlandsregistrerade lastbilar. I motsatt riktning fraktade utlandsregistrerade lastbilar upp till 94 procent av godset som under 2010 transporterades från Danmark till Sverige med tunga lastbilar.

Tabell 5.4 Godstransporter mellan Sverige och Danmark med tunga lastbilar. Godsmängd i miljoner ton. År 2005-2010.

År	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Från Sverige till Danmark	3,12	3,06	2,65	2,93	2,21	1,60
därav med svenska lastbilar	0,30	0,46	0,20	0,16	0,19	0,19
därav med utländska lastbilar	2,82	2,60	2,45	2,77	2,02	1,41
Till Sverige från Danmark	2,74	2,43	2,42	2,86	2,07	1,98
därav med svenska lastbilar	0,19	0,18	0,15	0,11	0,07	0,12
därav med utländska lastbilar	2,55	2,25	2,26	2,75	1,99	1,86

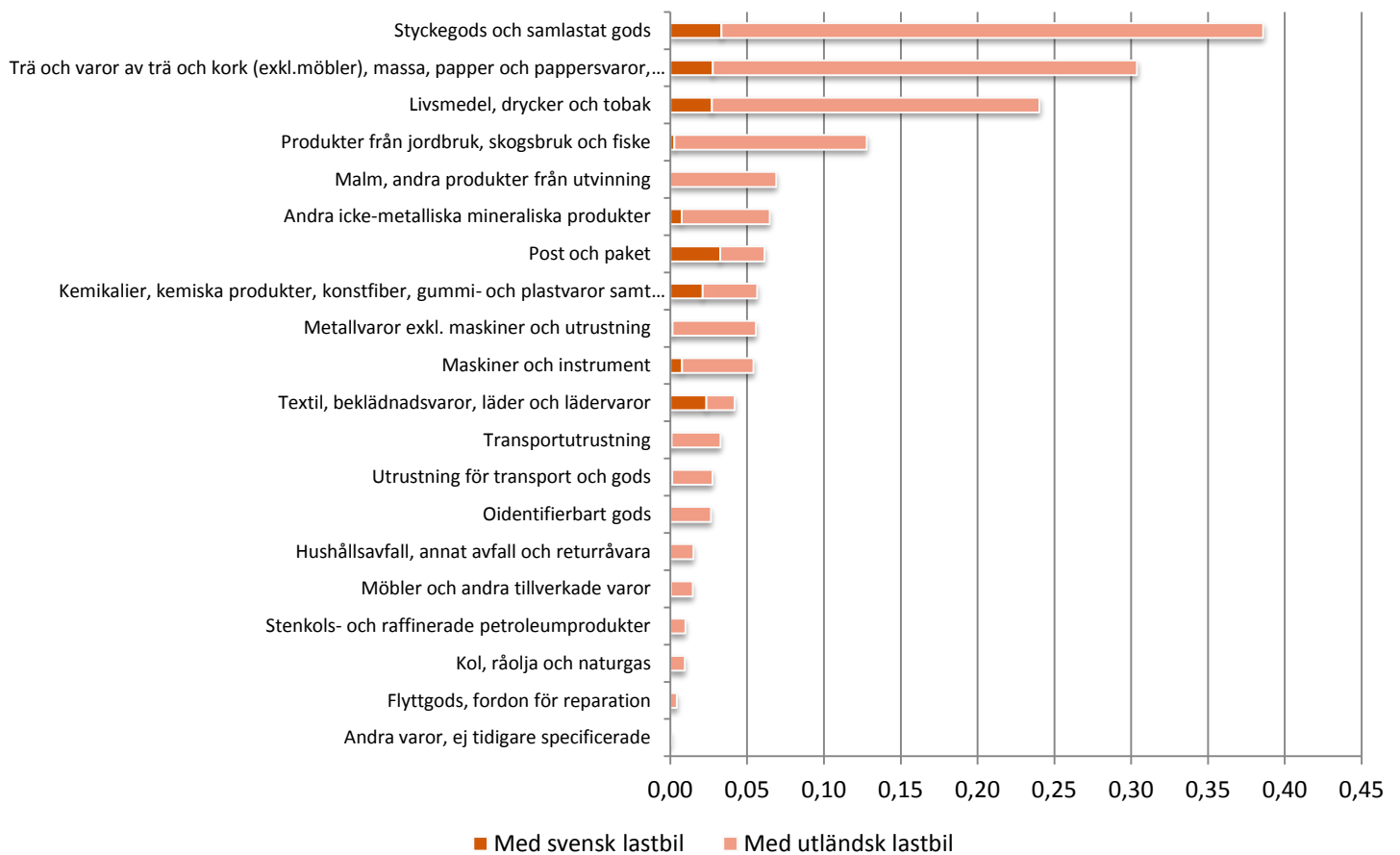
Jämfört med år 2005 minskade den transporterade godsmängden med tunga lastbilar från Sverige till Danmark något under åren 2006-2008 för att under finanskrisen falla kraftig. Under år 2009 och 2010 transporterades 29 procent respektive 49 procent mindre gods med tunga lastbilar jämfört med år 2005.

Vad gäller den transporterade godsmängden från Danmark med tunga lastbilar så har utvecklingen följt en likartad inriktning. Jämfört med 2005 har godsmängden från Danmark minskat med 28 procent under år 2010.



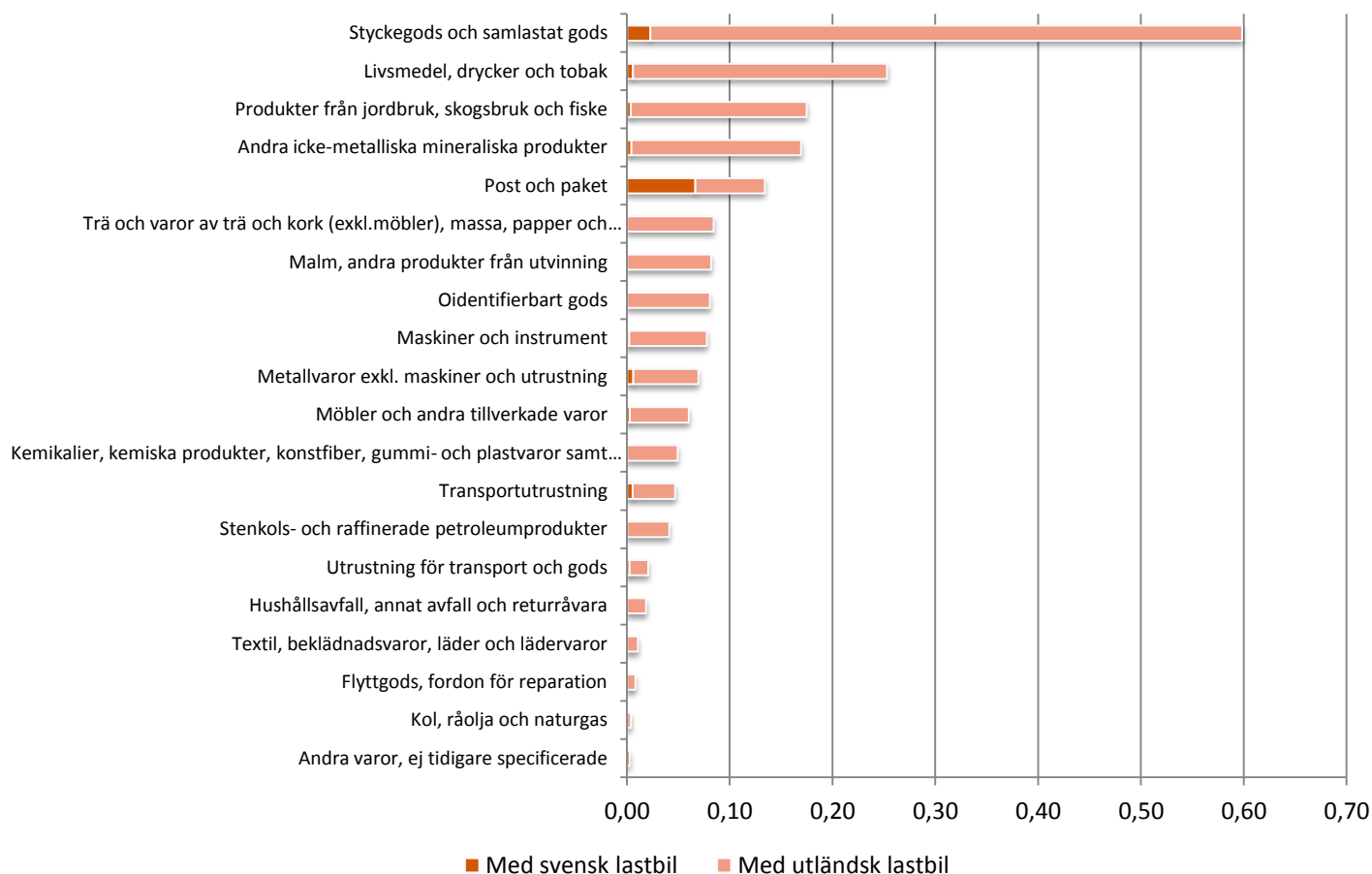
Figur 5.7 Utveckling av godstransporter mellan Sverige och Danmark med tunga lastbilar. Transporterad godsmängd. År 2005-2010 (Index=år 2005).

Mesta delen av godset som under 2010 transporterades från Sverige till Danmark med tunga lastbilar bestod av styckegods och samlastad gods, trä och varor av trä samt "livsmedel, drycker och tobak", vilket i procent utgjorde 24, 19 respektive 15 procent av all gods som under 2010 transporterades med tunga lastbilar från Sverige till Danmark. Upp till 90 procent av den transporterade godsmängden för de ovannämnda varugrupperna transporterades med utlandsregistrerade lastbilar. Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske transporterades uteslutande med utländskregistrerade lastbilar.



Figur 5.8 Godstransporter från Sverige till Danmark med tunga lastbilar. Transporterad godsmängd i miljoner ton fördelad efter Varugrupper. År 2010.

Från Danmark till Sverige, bestod den största delen av godset som under 2010 transporterades med tunga lastbilar av "styckegods och samlastat gods", "livsmedel, drycker och tobak", "produkter från jordbruk, skogsbruk och fisk", samt "icke metalliska mineraliska produkter", vilka utgjorde 30 procent, 13 procent, 9 procent respektive 9 procent av all gods som under 2010 transporterades med tunga lastbilar från Danmark till Sverige. Förutom "Styckegods och samlastat gods" fraktades godset de ovannämnda varugrupperna uteslutande med utländskregistrerade lastbilar.



Figur 5.9 Godstransporter från Danmark till Sverige med tunga lastbilar. Transporterad godsmängd i miljoner ton fördelad efter Varugrupper. År 2010.

Fördelat efter län där godset till Danmark lastades med tunga lastbilar är det i Skåne län som den största delen av den transporterade godset lastades. Under år 2010 lastades 35 procent av godset som transporterades till Danmark i Skåne län följt av Västra Götalands län och Jönköpings län med 15 procent respektive 10 procent. I Stockholms län lastades 7 procent av godset som transporterades från Sverige till Danmark under år 2010.

Även när det gäller transporterna från Danmark till Sverige är det Skåne som tar emot den största delen av den transporterade godsmängden med tunga lastbilar. Till Skåne län transporterades under 2010 drygt 37 procent av godset som transporterades från Danmark till Sverige. Till Västra Götalands län och Stockholms län transporterades 16 respektive 11 procent.

5.3 Transporter till och från Finland

Enligt utrikeshandelsdata för år 2010 uppgick varuexporten från Sverige till Finland till 8,2 miljoner ton medan varuimporten från Finland uppgick till 7,6 miljoner ton. Procentuellt utgör både exporten och importen till Finland 9 procent vardera av all varuexport och import från Sverige under 2010.

De två varuslag som dominerade exporten till Finland enligt utrikeshandelsdata var järnmalm, järn- och stålskrot samt masugnsdamm och annan rå och obearbetad mineral. Tillsammans stod de för 64 procent av det som exporterades till Finland. Av importen dominerade mineraloljeprodukter och livsmedel och djurfoder, importen var i stora drag lika stor för de båda grupperna. Tillsammans stod de för 53 procent av den totala importen från Finland.

Enligt Trafikanalys officiella statistik om godstransporter transporterades totalt 11,1 miljoner ton gods från Sverige till Finland under 2010. Av detta transporterades 19 procent med tung lastbil, 81 procent via sjöfart och mindre än 1 procent med järnväg. Se Tabell 5.5 nedan.

Av tabellen framgår också att godstransporterna från Finland till Sverige uppgick till 9,8 miljoner ton. Majoriteten av godset från Finland (71 procent) kom till Sverige via lastfartyg. Även till Sverige används järnvägen i ringa omfattning för att transportera gods från Finland, runt 1 procent av godset kom denna väg. Med tunga lastbilar transporterades 28 procent av godsmängden från Finland.

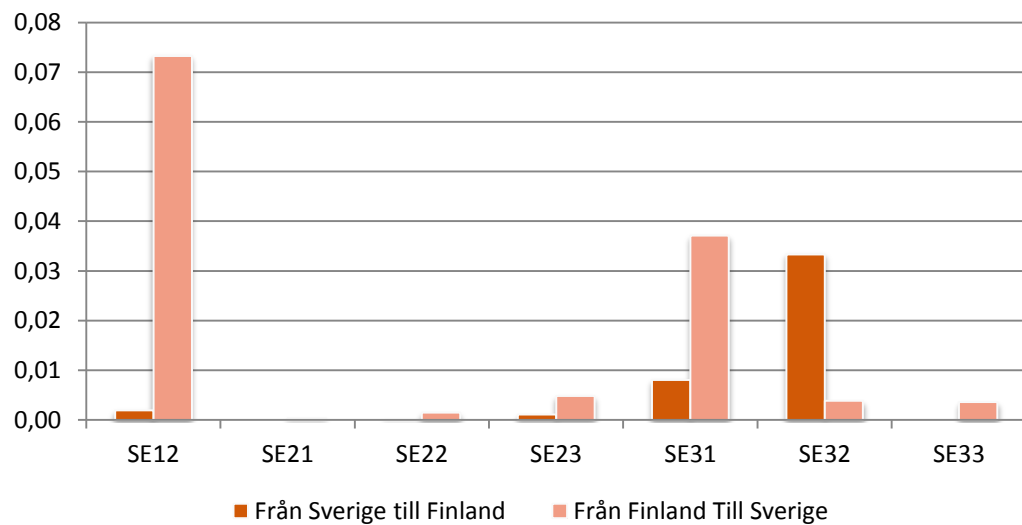
Tabell 5.5 Godstransporter mellan Sverige och Finland fördelat efter trafikslag. Godsmängd i miljoner ton. År 2010.

	Lastbilstrafik	Sjötrafik	Bantrafik	Totalt
Från Sverige till Finland	2,09	9,01	0,45	11,14
Till Sverige från Finland	2,73	7,00	0,13	9,85

Varutransporter på järnväg

Av de nära 45 tusen ton som transporterades på järnvägen till Finland lastades 75 procent i Västsverige och 18 procent i Norra Mellansverige.

Till Sverige ankom nästan 125 tusen ton gods via järnväg från Finland. Främsta ankomstort i Sverige var Östra Mellansverige (59 procent) och Norra Mellansverige (30 procent).

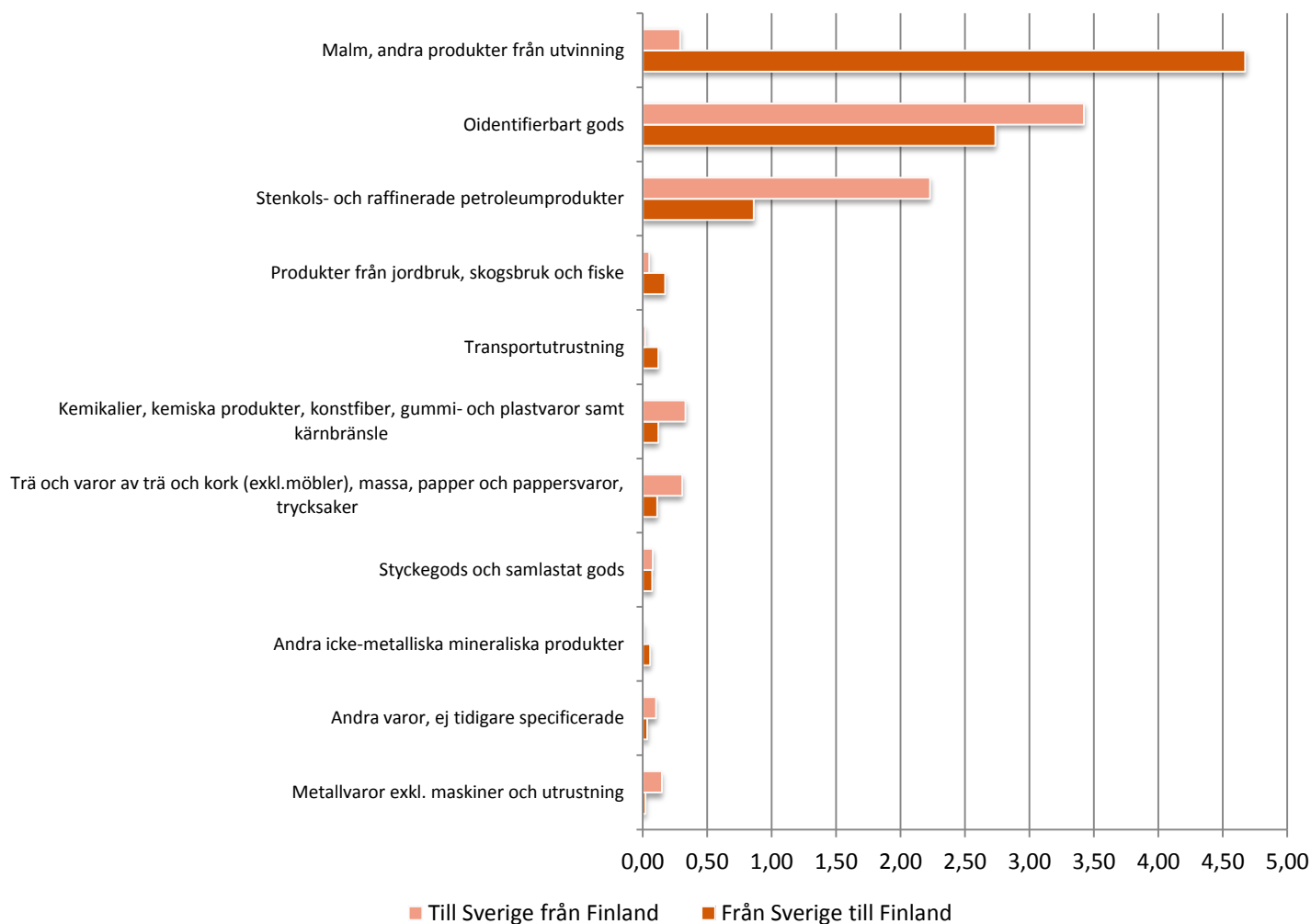


Figur 5.10 Godstransporter mellan Sverige och Finland på järnväg. Godsmängd i miljoner ton från Sverige till Finland efter avsändarregion (NUTS II) samt från Finland till Sverige efter mottagarregion. År 2010.

Varutransporter på sjö

Majoriteten av allt gods som importeras och exporteras från Finland kommer till Sverige via sjön. Av de 9 miljoner ton gods som exporterades till Finland bestod över hälften, 52 procent, av malm och andra produkter från utvinning. Det odefinierbara godset utgjorde en stor del, 30 procent och därefter var stenkols- och raffinerade petroleumprodukter det vanligaste varuslaget med en andel på 10 procent. Av all malm och andra produkter från utvinning som exporteras från Sverige går majoriteten, 60 procent, till Finland.

Stenkols- och raffinerade petroleumprodukter är även ett av de vanligaste varuslagen som importeras till Sverige, tillsammans med det odefinierade godset utgör det 81 procent av all import från Finland.



Figur 5.11 Godstransporter mellan Sverige och Finland på sjö. Godsmängd i miljoner ton efter varugrupp. År 2010.

Varutransporter på väg

Tunga lastbilar transporterade under år 2010 nästan 2,1 miljoner ton gods från Sverige till Finland, vilket motsvarar 15 procent av allt gods som under 2010 transporterades med tunga lastbilar från Sverige till utlandet. Mängden gods som under 2010 transporterades med tunga lastbilar från Finland till Sverige uppgick till drygt 2,7 miljoner ton och motsvarade 18 procent av allt gods som transporterades till Sverige från utlandet med tunga lastbilar.

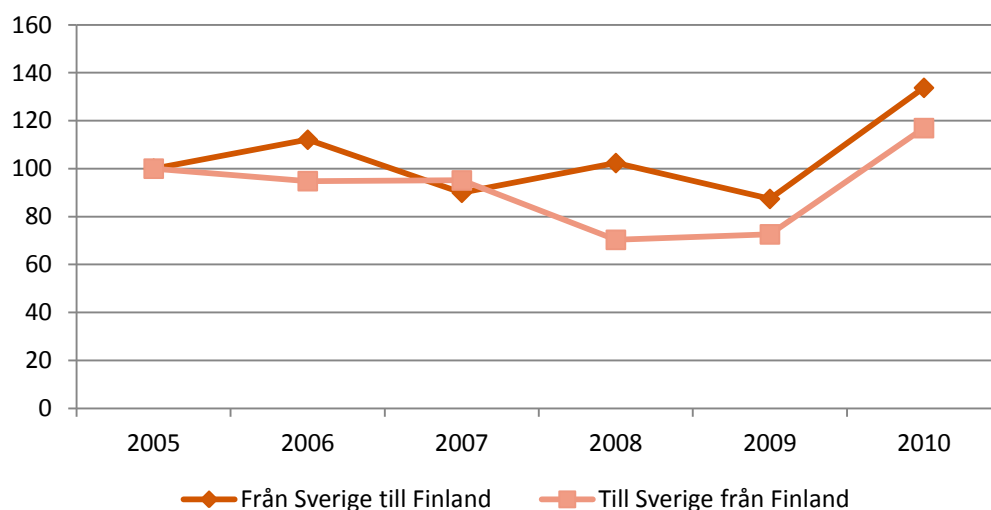
I likhet med lastbilstransporterna i utrikestrafiken oavsett riktning skedde lastbilstransporterna till och från Finland till största delen med utlandsregistrerade lastbilar. 92 procent av godset som under 2010 transporterades med tunga lastbilar från Sverige till Finland fraktades med utländska lastbilar. I motsatt riktning fraktade utlandsregistrerade lastbilar upp till 90 procent av det gods som transporterades från Finland till Sverige.

Tabell 5.6 Godstransporter mellan Sverige och Finland med tunga lastbilar. Godsmängd i miljoner ton. År 2005-2010.

År	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Från Sverige till Finland	1,56	1,75	1,41	1,60	1,37	2,09
därav med svenska lastbilar	0,22	0,29	0,25	0,18	0,14	0,17
därav med utländska lastbilar	1,34	1,46	1,16	1,42	1,23	1,92
Till Sverige från Finland	2,33	2,21	2,22	1,64	1,69	2,73
därav med svenska lastbilar	0,35	0,29	0,21	0,29	0,08	0,29
därav med utländska lastbilar	1,98	1,92	2,00	1,35	1,61	2,44

Jämfört med år 2005 varierade den transporterade godsmängden med tunga lastbilar från Sverige till Finland något under åren 2006-2009 men under 2010 ökade den kraftigt till rekord höga nivåer.

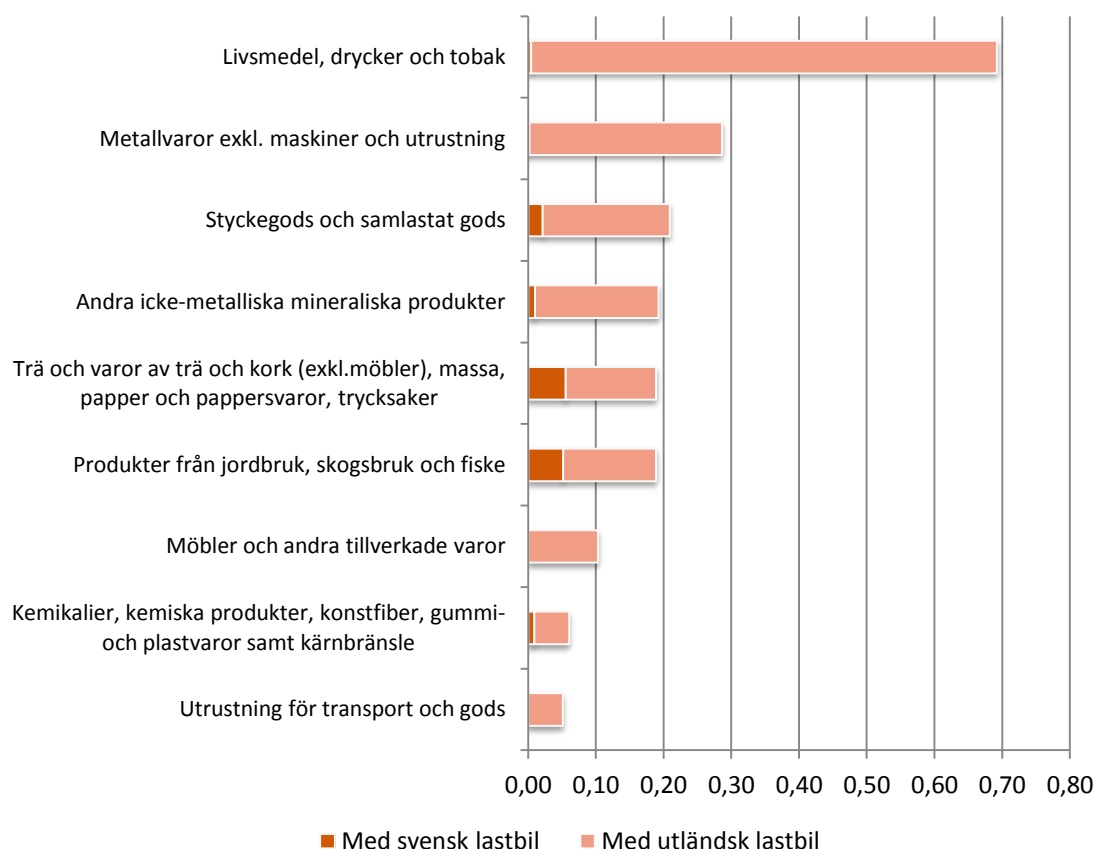
Vad gäller den transporterade godsmängden från Finland till Sverige med tunga lastbilar så har den jämfört med år 2005 minskat något under åren 2006-2007 men under 2008 och 2009 föll den men nästan 25 procent. Under år 2010 ökade den transporterade godsmängden på nytt. Under 2010 transporterades 17 procent mer gods från Finland till Sverige jämfört med 2005.



Figur 5.12 Utveckling av godstransporter mellan Sverige och Finland med tunga lastbilar. Transporterad godsmängd. År 2005-2010 (Index=år 2005).

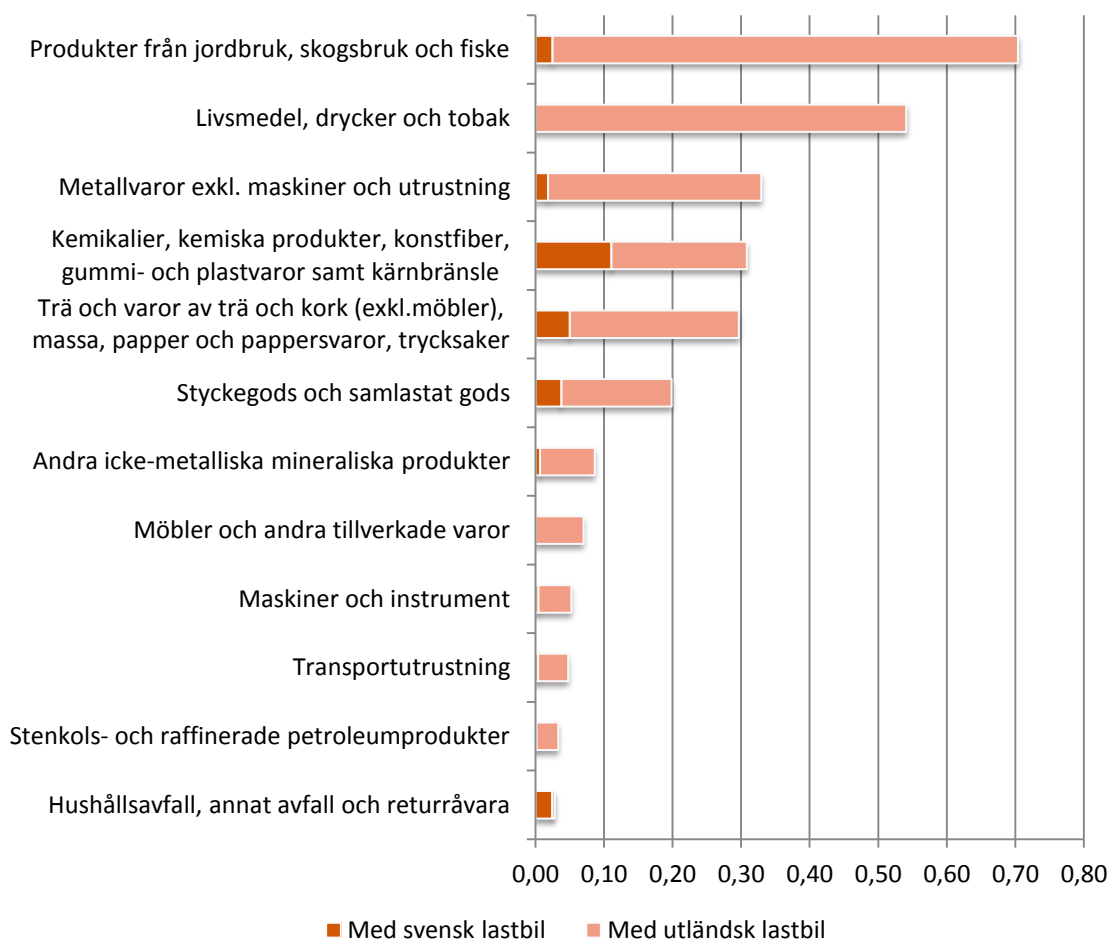
Mesta delen av godset som under 2010 transporterades från Sverige till Finland med tunga lastbilar bestod av "livsmedel, drycker och tobak", "metallvaror exklusive maskiner" samt "styckegods och samlastat gods", vilket i procent utgjorde 33, 14 respektive 10 procent av all gods som under 2010 transporterades med tunga lastbilar från Sverige till Finland. Förutom

"Styckegods och samlastat gods" fraktades de ovannämnda varugrupperna uteslutande med utländskregistrerade lastbilar. Varugrupperna "Trä och varor av trä" samt "produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske" transporterades i något högre utsträckning med svenskregistrerade lastbilar.



Figur 5.13 Godstransporter från Sverige till Finland med tunga lastbilar. Transporterad godsmängd i miljoner ton fördelad efter varugrupper. År 2010.

Från Finland till Sverige, bestod en stor del av godset som under 2010 transporterades med tunga lastbilar av "produkter från jordbruk, skogsbruk och fisk" samt "livsmedel, drycker och tobak", vilka utgjorde 26 procent, respektive 20 procent av all gods som under 2010 transporterades med tunga lastbilar från Finland till Sverige. "Livsmedel, drycker och tobak" fraktades uteslutande med utlandsregistrerade lastbilar medan "Produkter från jordbruk, skogsbruk och fisk" fraktades till 96 procent med utländskregistrerade lastbilar.



Figur 5.14 Godstransporter från Finland till Sverige med tunga lastbilar. Transporterad godsmängd i miljoner ton fördelad efter varugrupper. År 2010.

Fördelat efter län där godset till Finland lastades med tunga lastbilar är det i Västra Götalands län och Norrbottens län som den största delen av den transporterade godset lastades. Under år 2010 lastades 24 procent av godset som transporterades till Finland i Västra Götalands län följt av Norrbottens län med 14 procent. I Stockholms län och Skåne län lastades 9 procent respektive 11 procent av godset som transporterades från Sverige till Finland under år 2010.

Vad gäller transporterna från Finland till Sverige är det Södermanlands län, Västra Götaland och Norrbottens län som tar emot den största delen av den transporterade godsmängden med tunga lastbilar. Till Södermanlands län, Västra Götalands län och Norrbottens län transporterades under 2010 cirka 18 procent, 17 procent respektive 15 procent av godset som transporterades från Finland till Sverige. Till Skåne län och Stockholms län transporterades 7 respektive 6 procent.

5.4 Transporter till och från Tyskland

Enligt handelsstatistiken uppgick varuexporten från Sverige till Tyskland under 2010 till drygt 12 miljoner ton. Det motsvarade 14,1 procent av den totala exporten från Sverige.

Importen från Tyskland till Sverige uppgick till nära 7 miljoner ton, vilket motsvarade 8,5 procent av den totala importen till Sverige.

Cirka 43 procent av varuvikten som exporterades till Tyskland utgjordes av järnmalm. Exporten av pappersmassa, papper och papp utgjorde tillsammans 25 procent av varuvikten som exporterades till Tyskland medan exporten av sågade och hyvlade varor utgjorde 4 procent.

Importen från Tyskland till Sverige utgjordes till stor del av obearbetat material av järn och metall, 17 procent, andra kemikalier än kolbaserade och tjära, 15 procent. Varugrupperna annat mineral än malm, transportmedel, cement, kalk och byggmaterial, maskiner och motorer samt livsmedel och djurfoder stod för mellan 6 och 7 procent vardera.

Enligt Trafikanalys statistik om godstransporter uppgick godsmängden som transporterades från Sverige till Tyskland till 17,3 miljoner ton. Från Tyskland till Sverige transporterades 14,9 miljoner ton.

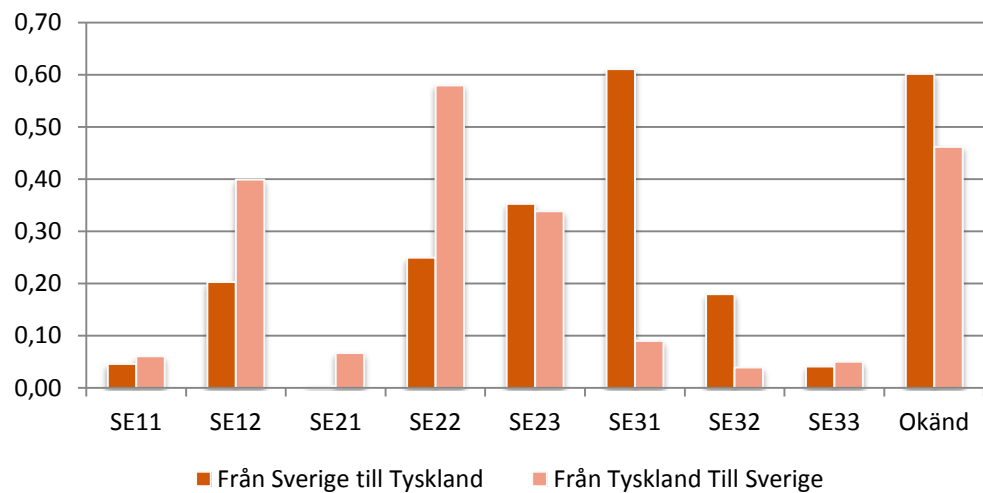
Tabell 5.7 Godstransporter mellan Sverige och Tyskland fördelat efter trafikslag. Godsmängd i miljoner ton. År 2010.

	Lastbilstrafik	Sjötrafik	Bantrafik	Totalt
Från Sverige till Tyskland	1,64	13,37	2,29	17,29
Till Sverige från Tyskland	1,74	11,07	2,09	14,89

Varutransporter på järnväg

Ungefär 13 respektive 14 procent av det gods som fraktas till och från Tyskland går med järnväg. De vanligaste lastningsorterna var Norra Mellansverige (27 procent) och Västsverige (51 procent). Runt 26 procent av godset har okänd lastningsort.

De lossningsorter i Sverige som i störst utsträckning används för godset från Tyskland var Sydsverige, Östra Mellansverige och Västsverige med andelar på 28, 19 respektive 16 procent. Andelen okänd lossningsort uppgick till 22 procent.



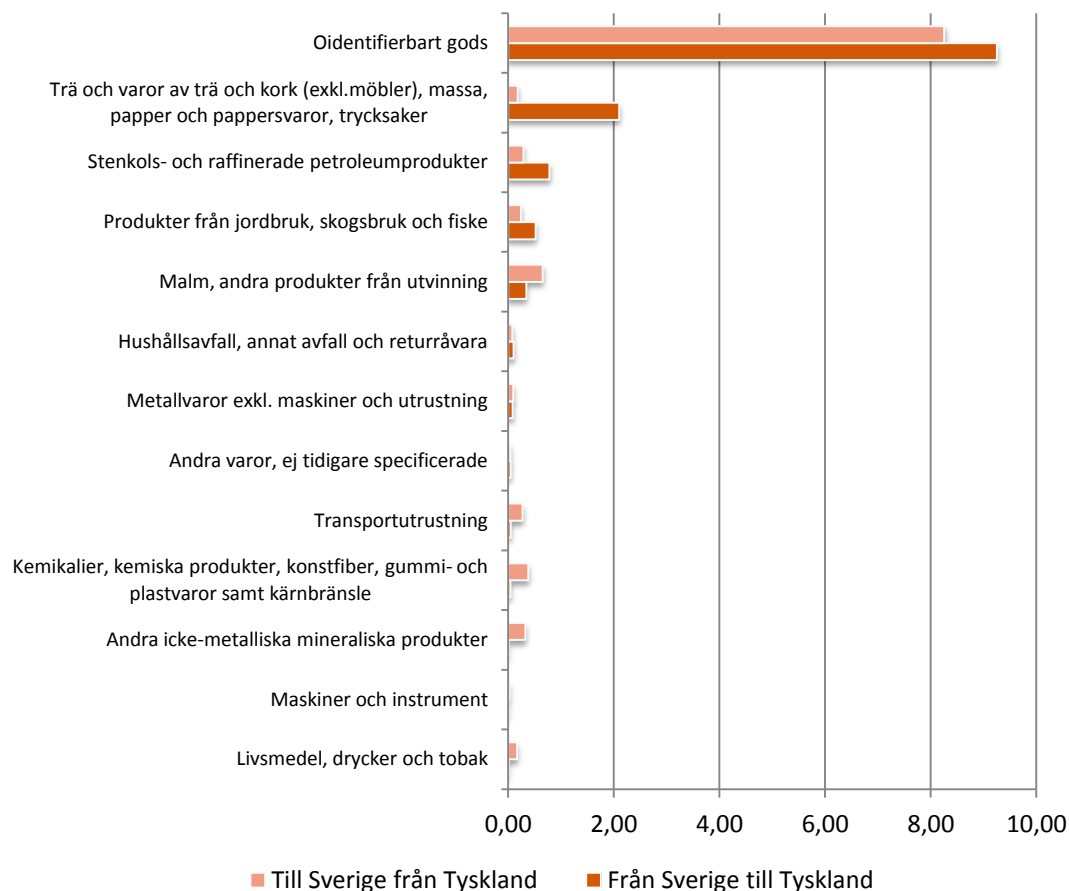
Figur 5.15 Godstransporter mellan Sverige och Tyskland på järnväg. Godsmängd i miljoner ton från Sverige till Tyskland efter avsändarregion (NUTS II) samt från Tyskland till Sverige efter mottagarregion. År 2010.

Varutransporter på sjö

Nästan 70 procent av den godsvikt som fraktades med sjöfart från Sverige till Tyskland var av okänt varuslag. Trä och varor av trä och kork samt massa och papper utgjorde därefter det vanligaste varuslaget, med 16 procent.

Till Sverige var en ännu större andel gods odefinierbart, 75 procent. Därefter var malm, och andra produkter från utvinning störst, med 6 procent av godsvikten.

Av alla maskiner och instrument som importerades till Sverige med sjöfart stod godsvikten från Tyskland för 58 procent. Av alla de textilier och produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske som fraktades till sjöss totalt sett utgjorde godsvikten till Tyskland 34 procent av det totala gods som exporterades.



Figur 5.16 Godstransporter mellan Sverige och Tyskland på sjö. Godsmängd i miljoner ton efter varugrupp. År 2010.

Varutransporter på väg

Under år 2010 transporterades drygt 1,6 miljoner ton gods med tunga lastbilar från Sverige till Tyskland, vilket motsvarar 12 procent av allt gods som under 2010 transporterades med tunga lastbilar från Sverige till utlandet. Mängden gods som under 2010 transporterades med tunga lastbilar från Tyskland till Sverige uppgick till drygt 1,7 miljoner ton och motsvarade 12 procent av allt gods som transporterades till Sverige från utlandet med tunga lastbilar.

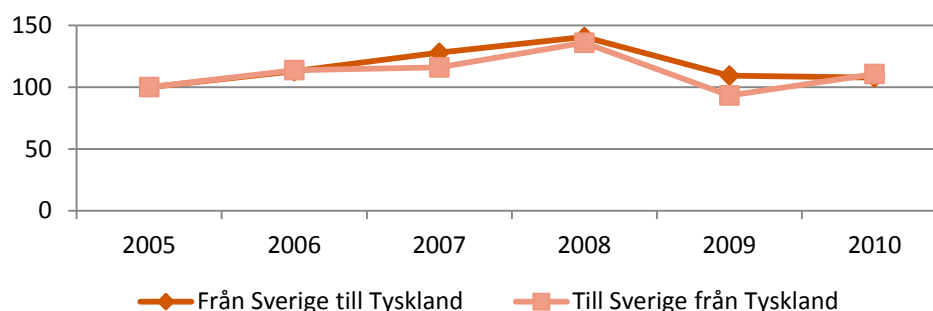
Lastbilstransporterna till och från Tyskland, oavsett riktning, skedde till största delen med utlandsregistrerade lastbilar. 86 procent av godset som under 2010 transporterades med tunga lastbilar från Sverige till Tyskland fraktades med utländska lastbilar. I motsatt riktning fraktade utlandsregistrerade lastbilar upp till 83 procent av godset som under 2010 fraktades från Tyskland till Sverige med tunga lastbilar.

Tabell 5.8 Godstransporter mellan Sverige och Tyskland med tunga lastbilar. Godsmängd i miljoner ton. År 2005-2010.

År	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Från Sverige till Tyskland	1,52	1,72	1,95	2,14	1,67	1,64
därav med svenska lastbilar	0,30	0,21	0,28	0,28	0,19	0,23
därav med utländska lastbilar	1,23	1,51	1,66	1,86	1,48	1,41
Till Sverige från Tyskland	1,58	1,80	1,83	2,15	1,47	1,75
därav med svenska lastbilar	0,30	0,30	0,31	0,31	0,22	0,30
därav med utländska lastbilar	1,28	1,50	1,52	1,84	1,25	1,45

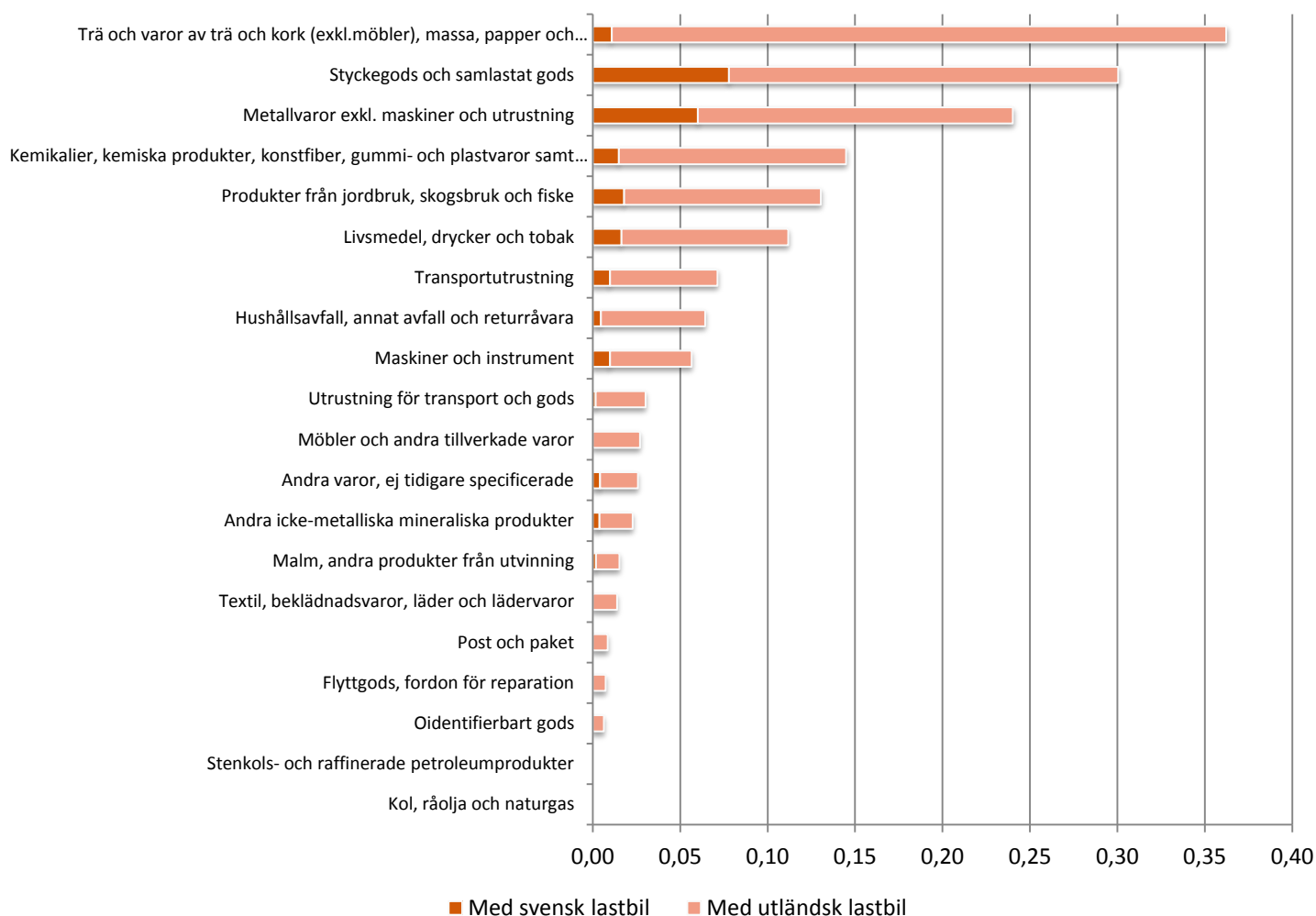
Jämfört med år 2005 ökade den transporterade godsmängden med tunga lastbilar från Sverige till Tyskland för varje år under åren 2006-2008 för att under finanskrisen falla kraftig. Under 2010 var dock godsmängden fortfarande större jämfört med det som transporterades år 2005. Under år 2009 och år 2010 transporterades 9 respektive 8 procent mer gods med tunga lastbilar jämfört med år 2005.

Den transporterade godsmängden från Tyskland till Sverige med tunga lastbilar har i likhet med godset till Tyskland ökat under åren 2006-2008 jämfört med år 2005. Under år 2009 föll godsmängden till samma nivåer som år 2005 men återhämtade sig något under år 2010.



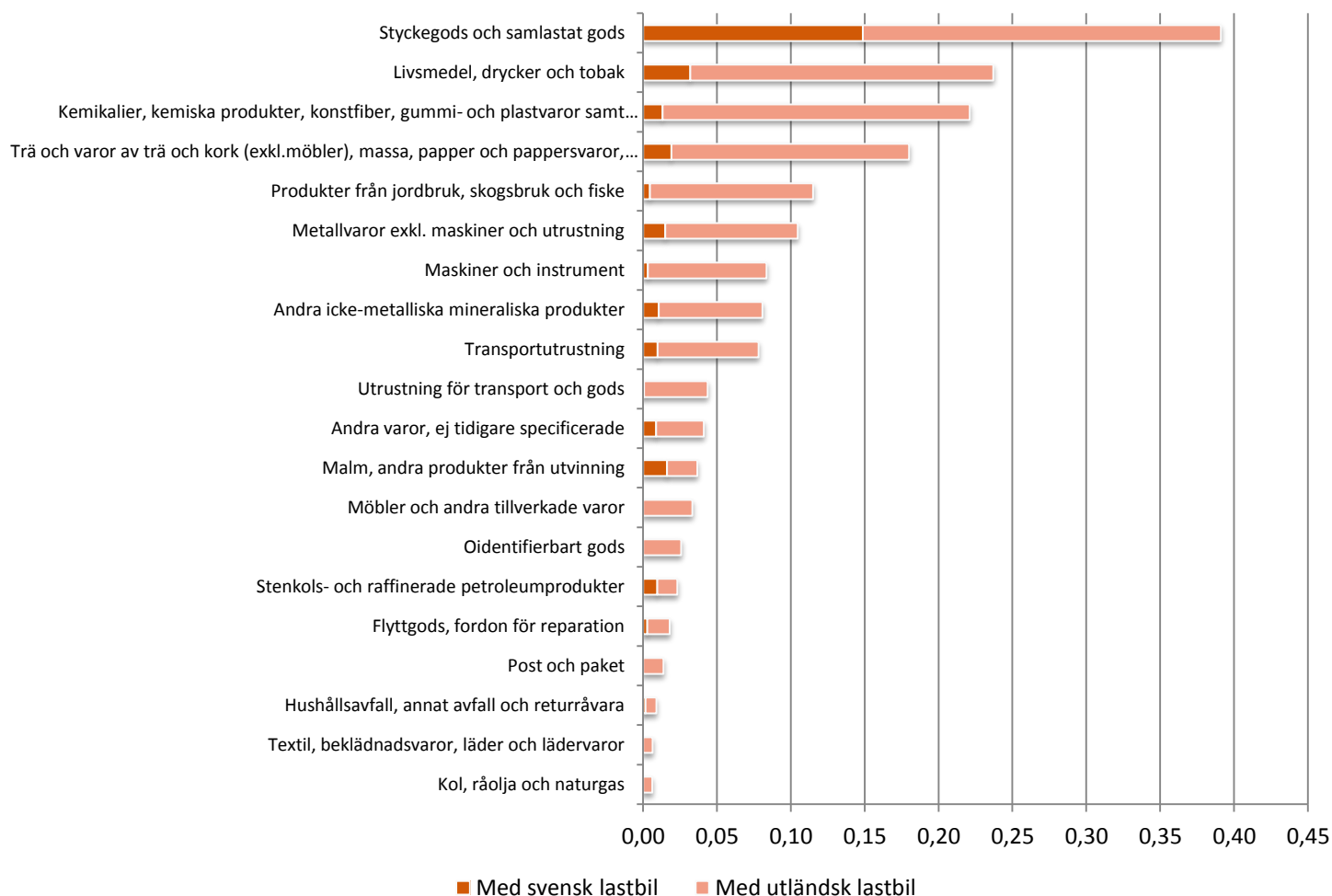
Figur 5.17 Utveckling av godstransporter mellan Sverige och Tyskland med tunga lastbilar. Transporterad godsmängd. År 2005-2010 (Index=år 2005).

Mesta delen av godset som under 2010 transporterades från Sverige till Tyskland med tunga lastbilar bestod av "trä och varor av trä". "styckegods och samlastat gods", samt "metallvaror exklusive maskiner och utrustning", vilket i procent utgjorde 22, 18 respektive 15 procent av allt gods som under 2010 transporterades med tunga lastbilar från Sverige till Tyskland. Varor som ingick i varugruppen "Trä och varor av trä" fraktades till 97 procent med utlandsregistrerade lastbilar medan de svenskregistrerade lastbilarna var representativa i högre grad vid transportererna av "styckegods och samlastat gods", och "metallvaror exklusive maskiner och utrustning".



Figur 5.18 Godstransporter från Sverige till Tyskland med tunga lastbilar. Transporterad godsmängd i miljoner ton fördelad efter varugrupper. År 2010.

Från Tyskland till Sverige bestod den största delen av godset som transporterades med tunga lastbilar av "styckegods och samlastat gods", "livsmedel, drycker och tobak", "Kemikalier", samt "trä och varor av trä", vilka utgjorde 22 procent, 14 procent, 13 procent respektive 10 procent av allt gods som under 2010 transporterades med tunga lastbilar från Tyskland till Sverige. Förutom "styckegods och samlastat gods" fraktades godset de ovannämnda varugrupperna till störta delen med utlandsregistrerade lastbilar.



Figur 5.19 Godstransporter från Tyskland till Sverige med tunga lastbilar. Transporterad godsmängd i miljoner ton fördelad efter varugrupper. År 2010.

Fördelat efter län där godset till Tyskland lastades med tunga lastbilar är det i Skåne län som den största delen av den transporterade godset lastades. Under år 2010 lastades 35 procent av godset som transporterades till Tyskland i Skåne län följt av Västra Götalands län och Jönköpings län med 15 procent respektive 7 procent. I Stockholms län lastades 4 procent av godset som transporterades från Sverige till Tyskland under år 2010.

Även när det gäller transportererna från Tyskland till Sverige är det Skåne län som tar emot den största delen av den transporterade godsmängden med tunga lastbilar. Till Skåne län transporterades under 2010 drygt 38 procent av godset som transporterades från Norge till Sverige. Till Västra Götalands län, Stockholms län och Jönköpings län transporterades 17, 9, respektive 8 procent.

5.5 Transporter till och från Holland

Enligt utrikeshandelsdata för år 2010 uppgick varuexporten från Sverige till Holland till 7,1 miljoner ton medan varuimporten från Holland uppgick till 3,5 miljoner ton. Procentuellt utgör exporten till Holland 8 procent av all varuexport från Sverige under 2010. Importen från Holland utgör 4 procent av all varuimport till Sverige samma år.

Cirka 30 procent av det som exporterades till Holland innehöll järnmalm, järn- och stålskrot och 17 procent var mineraloljeprodukter. Av importen var cirka 23 procent råolja och 14 procent var mineraloljeprodukter.

Enligt Trafikanalys officiella godsstatistik transporterades totalt 5,7 miljoner ton gods från Sverige till Holland under 2010. Av detta transporterades 85 procent till sjöss, 12 procent med tunga lastbilar och knappt 3 procent på järnväg. Se Tabell 5.9 nedan.

Av tabellen framgår också att godstransporterna från Holland till Sverige uppgick till 4,5 miljoner ton. Endast 1 procent av godsmängden som transporterades från Holland till Sverige fraktades på järnväg. Med tunga lastbilar transporterades 18 procent av godsvikten och på sjö transporterades 81 procent av godset.

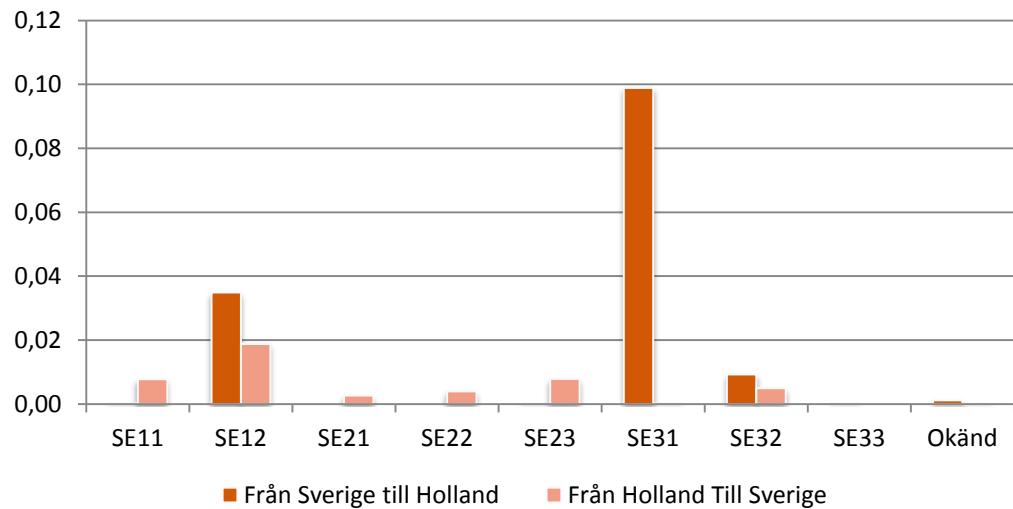
Tabell 5.9 Godstransporter mellan Sverige och Holland fördelat efter trafikslag. Godsmängd i miljoner ton. År 2010.

	Lastbilstrafik	Sjötrafik	Bantrafik	Totalt
Från Sverige till Holland	0,68	4,84	0,16	5,67
Till Sverige från Holland	0,82	3,63	0,46	4,49

Varutransporter på järnväg

De vanligaste lastningsregionerna i Sverige för godset till Holland var Norra Mellansverige, 68 procent av godsvikten lastades här. Därefter var Östra Mellansverige den vanligaste lastningsregionen, där 24 procent av godsvikten till Holland lastades.

De vanligaste avlastningsregionerna för godset från Holland var Östra Mellansverige, där 41 procent av godset lastades av. I både Stockholm och Mellersta Norrland lastades 17 procent av godsvikten av på respektive ställe.

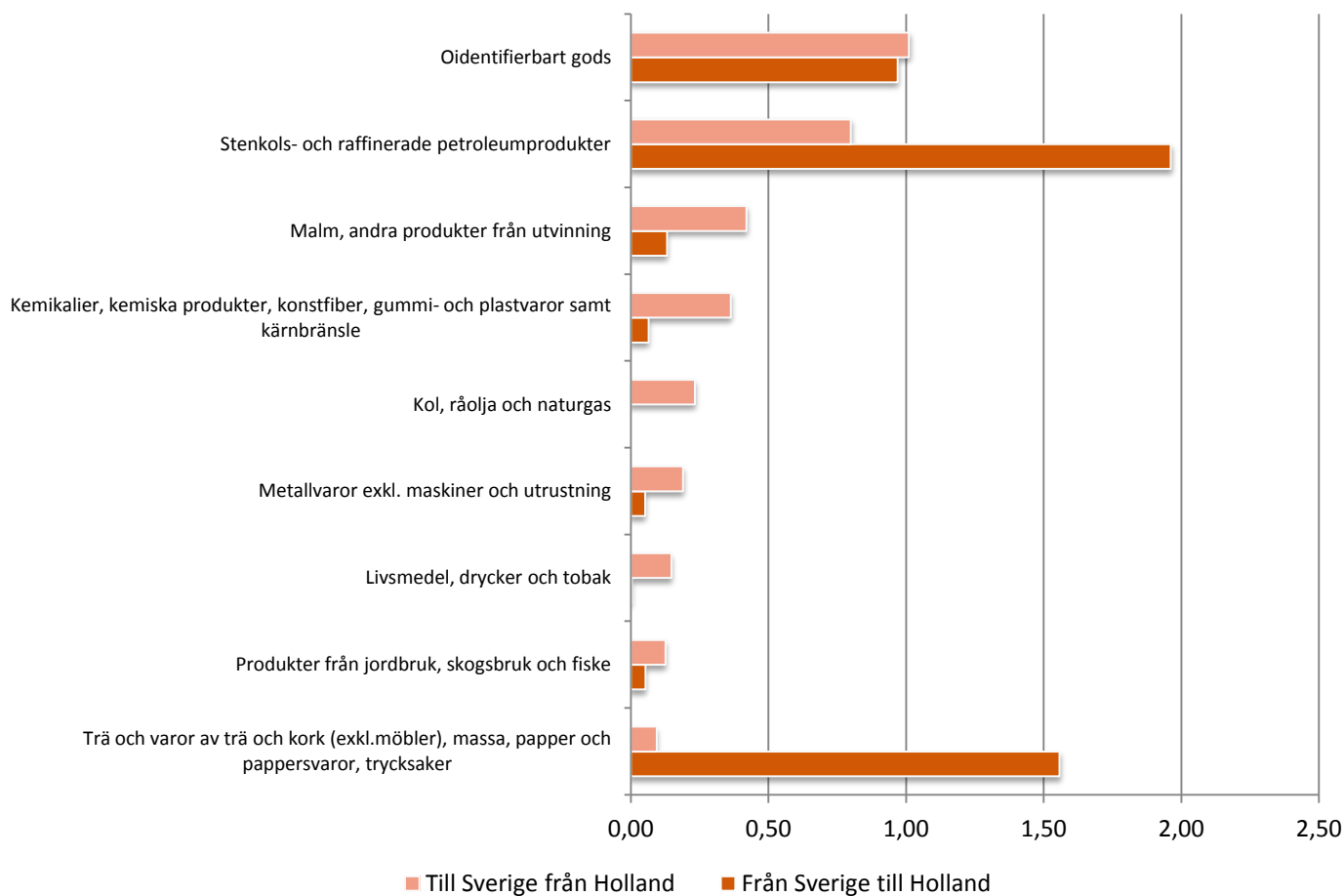


Figur 5.20 Godstransporter mellan Sverige och Holland på järnväg. Godsmängd i miljoner ton från Sverige till Holland efter avsändarregion (NUTS II) samt från Holland till Sverige efter mottagarregion. År 2010.

Varutransporter på sjö

Av det gods som exporterades till Holland med sjöfart, bestod 41 procent av godsvikten av stenkols- och raffinerade petroleumprodukter. 32 procent bestod av trä och varor av trä och kork. Av alla trä och trävaror som exporterades från Sverige med sjöfrakt gick 18 procent till Holland.

Importen från Holland bestod förutom det odefinierbara godset av 22 procent stenkols- och raffinerade petroleumprodukter. Importen av malm och andra produkter från utvinning uppgick till 12 procent.



Figur 5.21 Godstransporter mellan Sverige och Holland via sjöfart. Godsmängd i miljoner ton efter varugrupp. År 2010.

Varutransporter på väg

Från Sverige till Holland transporterades cirka 0,7 miljoner ton gods med tunga lastbilar. Det motsvarar 5 procent av allt gods som under 2010 transporterades från Sverige till utlandet med tunga lastbilar. Mängden gods som under 2010 transporterades med tunga lastbilar från Holland till Sverige uppgick till drygt 0,8 miljoner ton vilket motsvarade 5 procent av allt gods som transporterades till Sverige från utlandet med tunga lastbilar.

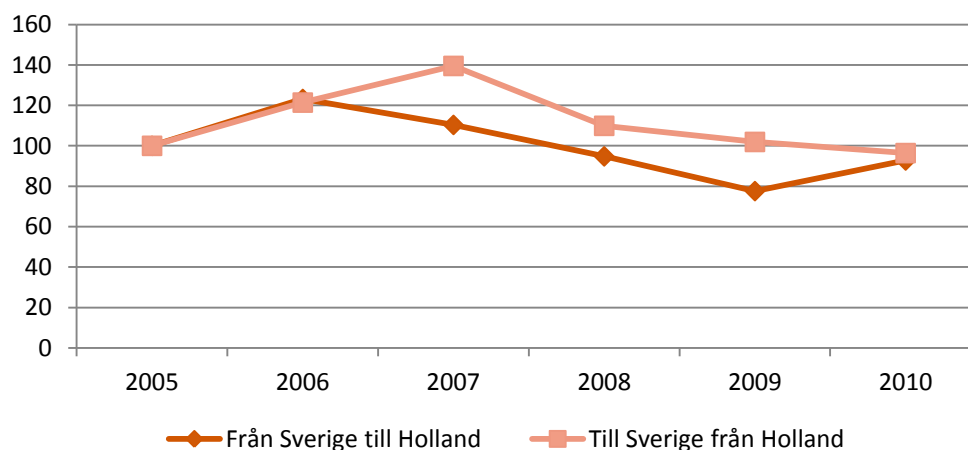
Även vid lastbilstransporter till och från Holland är det de utlandsregistrerade lastbilarna som dominerar, fast i lägre grad än transportererna till Polen, Finland eller Danmark. 80 procent av godset som under 2010 transporterades med tunga lastbilar från Sverige till Holland fraktades med utlandsregistrerade lastbilar. I motsatt riktning fraktade de utländska lastbilarna upp till 87 procent av godset som under 2010 transporterades från Holland till Sverige med tunga lastbilar.

Tabell 5.10 Godstransporter mellan Sverige och Holland med tunga lastbilar. Godsmängd i miljoner ton. År 2005-2010.

År	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Från Sverige till Holland	0,74	0,91	0,82	0,70	0,57	0,69
<i>därav med svenska lastbilar</i>	<i>0,10</i>	<i>0,09</i>	<i>0,11</i>	<i>0,09</i>	<i>0,10</i>	<i>0,14</i>
<i>därav med utländska lastbilar</i>	<i>0,64</i>	<i>0,82</i>	<i>0,71</i>	<i>0,61</i>	<i>0,48</i>	<i>0,55</i>
Till Sverige från Holland	0,85	1,03	1,18	0,93	0,86	0,82
<i>därav med svenska lastbilar</i>	<i>0,14</i>	<i>0,10</i>	<i>0,13</i>	<i>0,09</i>	<i>0,10</i>	<i>0,11</i>
<i>därav med utländska lastbilar</i>	<i>0,71</i>	<i>0,92</i>	<i>1,05</i>	<i>0,84</i>	<i>0,76</i>	<i>0,71</i>

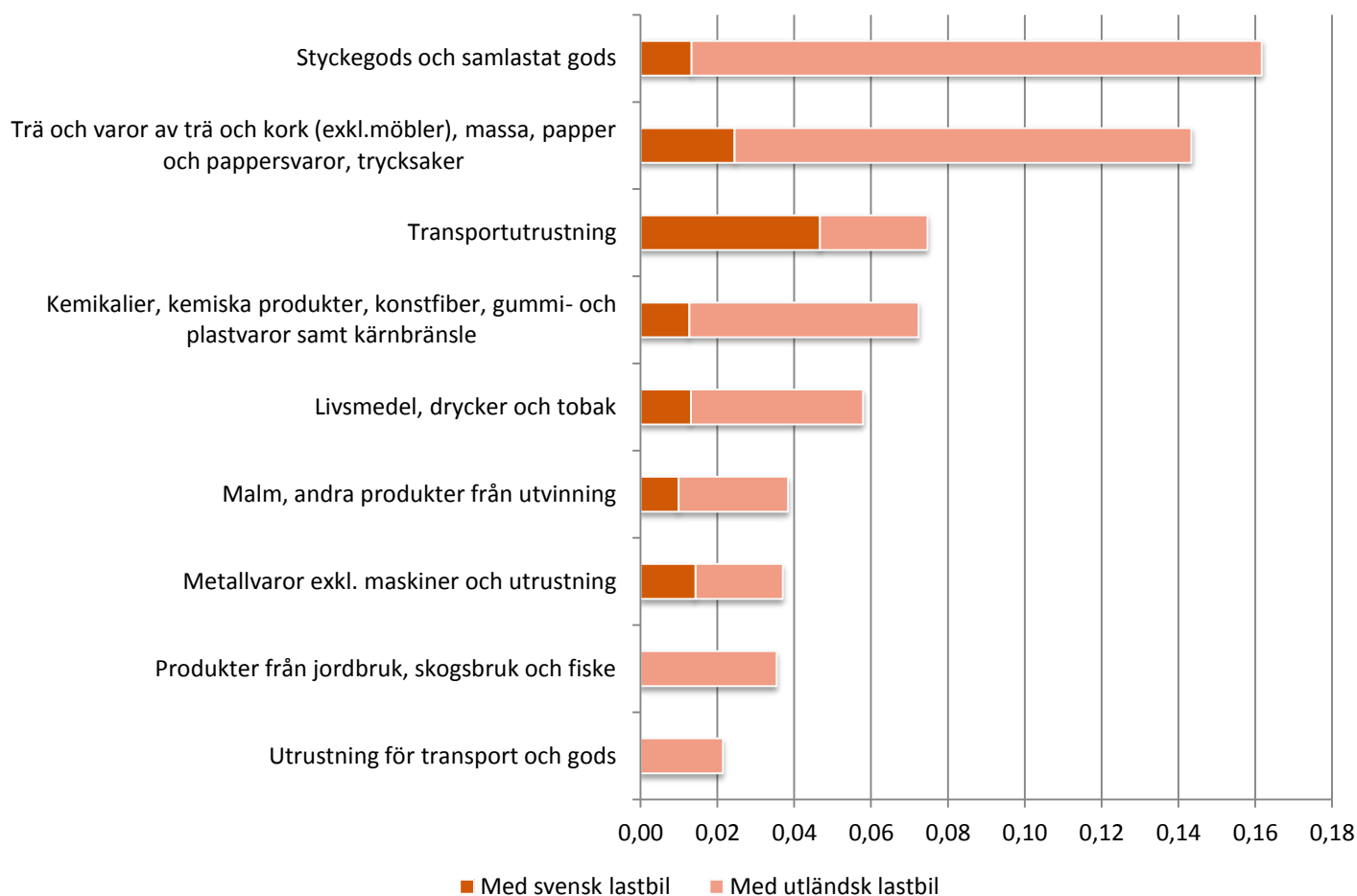
Sedan 2006 har den transporterade godsmängden med tunga lastbilar från Sverige till Holland minskat under tre år i följd. För att under år 2010 återhämta sig till nästan samma nivåer som år 2005.

Den transporterade godsmängden från Holland till Sverige med tunga lastbilar ökade under åren 2006-2007 jämfört med år 2005. Men har under de senaste tre åren fallit till samma nivåer som år 2005.



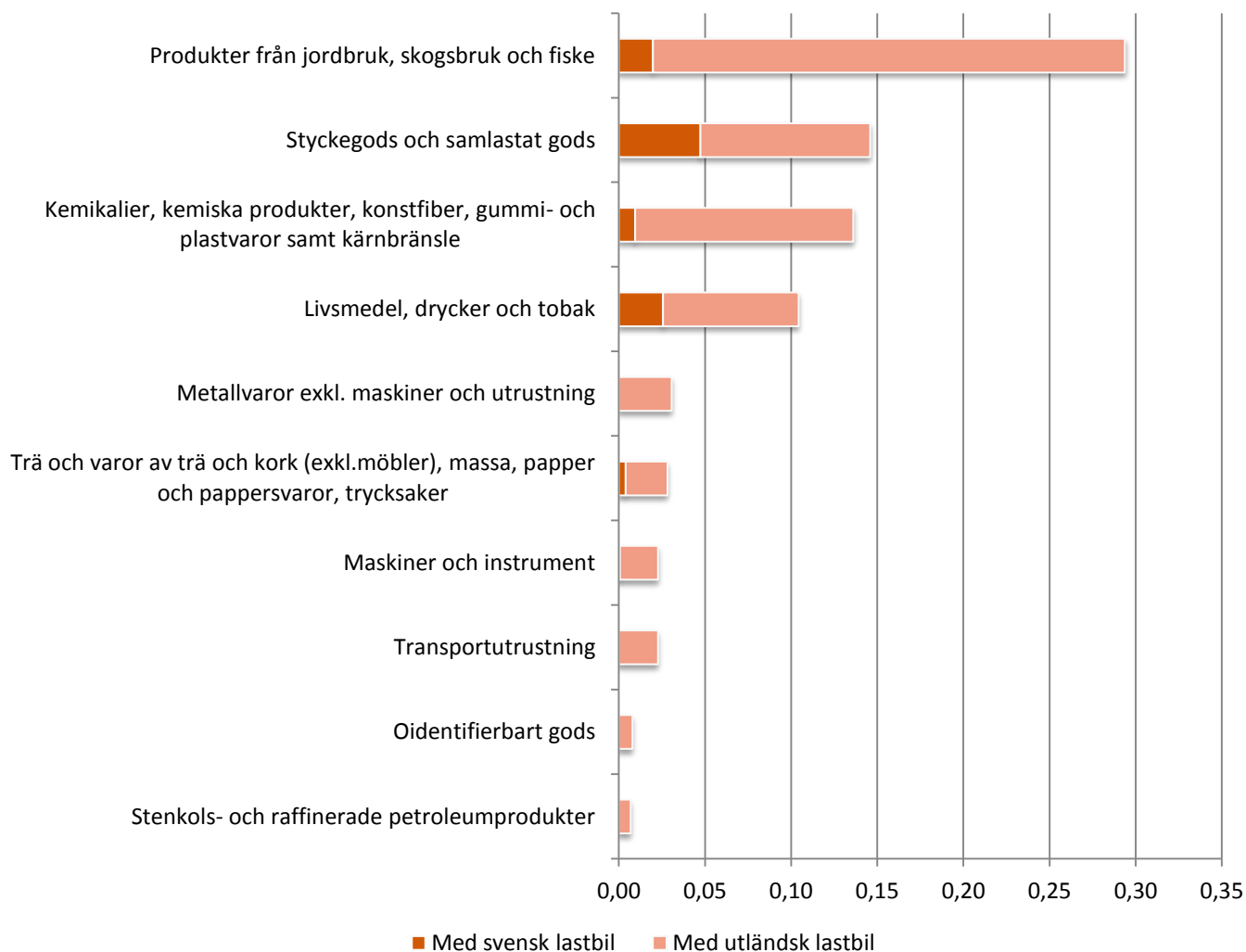
Figur 5.22 Utveckling av godstransporter mellan Sverige och Holland med tunga lastbilar. Transporterad godsmängd. År 2005-2010 (Index=år 2005).

Mesta delen av godset som under 2010 transporterades från Sverige till Holland med tunga lastbilar bestod av "styckegods och samlastat gods", "trä och varor av trä", "transportutrustning" samt "kemikalier", vilket i procent utgjorde 24, 21, 11 respektive 11 procent av allt gods som under 2010 transporterades med tunga lastbilar från Sverige till Holland. Varugrupperna "styckegods och samlastat gods", "transportutrustning" och "kemikalier" fraktades till största delen med utlandsregistrerade lastbilar medan de svensksregistrerade lastbilarna i mycket hög grad var representativa vid transporterna av "trä och varor av trä".



Figur 5.23 Godstransporter från Sverige till Holland med tunga lastbilar. Transporterad godsmängd i miljoner ton fördelad efter varugrupper. År 2010.

Från Holland till Sverige, bestod den största delen av godset av "produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske", "Styckegods och samlastat gods", "kemikalier samt "livsmedel, drycker och tobak". Dessa utgjorde 36 procent, 18 procent, 17 procent respektive 13 procent av allt gods som under 2010 transporterades med tunga lastbilar från Holland till Sverige. Förutom "styckegods och samlastat gods" fraktades godset i de ovannämnda varugrupporna till största delen med utlandsregistrerade lastbilar.



Figur 5.24 Godstransporter från Holland till Sverige med tunga lastbilar. Transporterad godsmängd i miljoner ton fördelad efter varugrupper. År 2010.

I Skåne län lastades den största delen av det gods som transporterades till Holland. Under år 2010 lastades 33 procent av godset som transporterades till Holland i Skåne län följt av Västra Götalands län och Stockholms län med 11 procent respektive 10 procent.

Även när det gäller transportererna från Holland till Sverige är det Skåne som tar emot den största delen av den transporterade godsmängden. Till Skåne län transporterades under 2010 cirka 44 procent av godset som transporterades från Holland till Sverige. Till Västra Götalands län och Stockholms län transporterades 17, respektive 15 procent.

5.6 Transporter till och från Polen

Polen är en relativt liten handelspartner till Sverige. Enligt utrikeshandelsdata för år 2010 uppgick varuexporten från Sverige till Polen till 2,1 miljoner ton medan varuimporten från Polen uppgick till 1,8 miljoner ton. Procentuellt utgör både importen och exporten till Polen 2 procent vardera av all varuexport/import från Sverige under 2010.

Majoriteten av det som exporteras till Polen består enligt handelsdata av obearbetat eller lågförädlad material. Cirka 22 procent av exporten innehöll annan rå och obearbetad mineral, 19 procent bestod av lågförädlad papper och papp. Obearbetat material eller halvfabrikat av järn eller metall stod för 10 procent av exporten. Av importen var cirka 16 procent mineraloljeprodukter. Varugrupperna diverse andra färdiga varor, andra kemikalier än kolbaserade och tjära samt stenkol- brunkol och torv stod för 12-13 procent vardera av importen från Polen.

Enligt Trafikanalys officiella godsstatistik transporterades totalt 5,3 miljoner ton gods från Sverige till Polen under 2010. Av detta transporterades 68 procent med sjöfart, 31 procent med tunga lastbilar och knappt 1 procent på järnväg. Se Tabell 5.11 nedan.

Av tabellen framgår också att godstransporterna från Polen till Sverige uppgick till 5,8 miljoner ton. 74 procent fraktades till sjöss, 23 procent med tunga lastbilar och nästan 3 procent av godsmängden transporterades på järnväg.

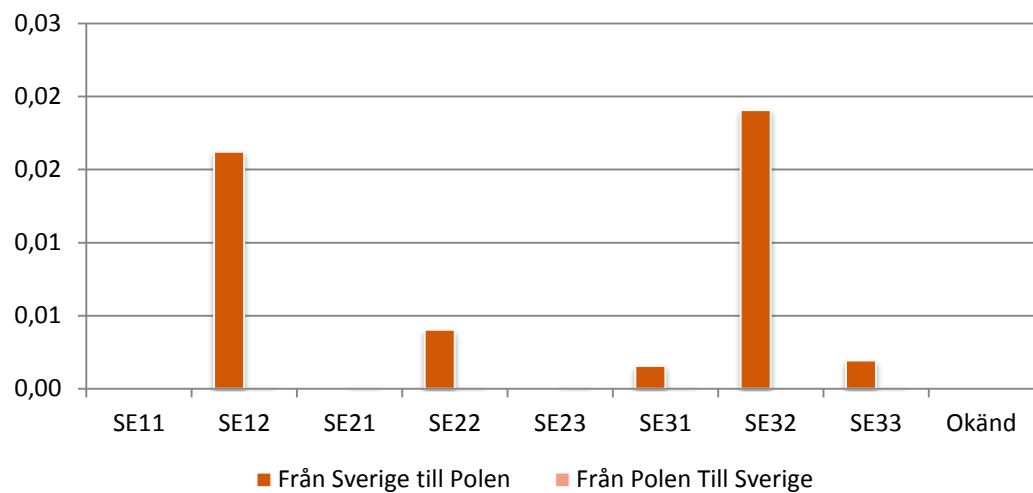
Tabell 5.11 Godstransporter mellan Sverige och Polen fördelat efter trafikslag. Godsmängd i miljoner ton. År 2010.

	Lastbilstrafik	Sjötrafik	Bantrafik	Totalt
Från Sverige till Polen	1,62	3,61	0,43	5,27
Till Sverige från Polen	1,36	4,31	0,16	5,83

Varutransporter på järnväg

Nästan hälften (45 procent) av all godsvikt som exporterades på järnväg till Polen lastades i Mellersta Norrland. Därefter var Östra Mellansverige vanligaste lastregion med 38 procent av all lastad godsvikt.

I Östra Mellansverige och Småland med öarna lossades 60 procent av godset från Polen. Med ungefär samma mängder i respektive region. Därefter var Västsverige den region som tog emot mest godsvikt, 16 procent lossades där.

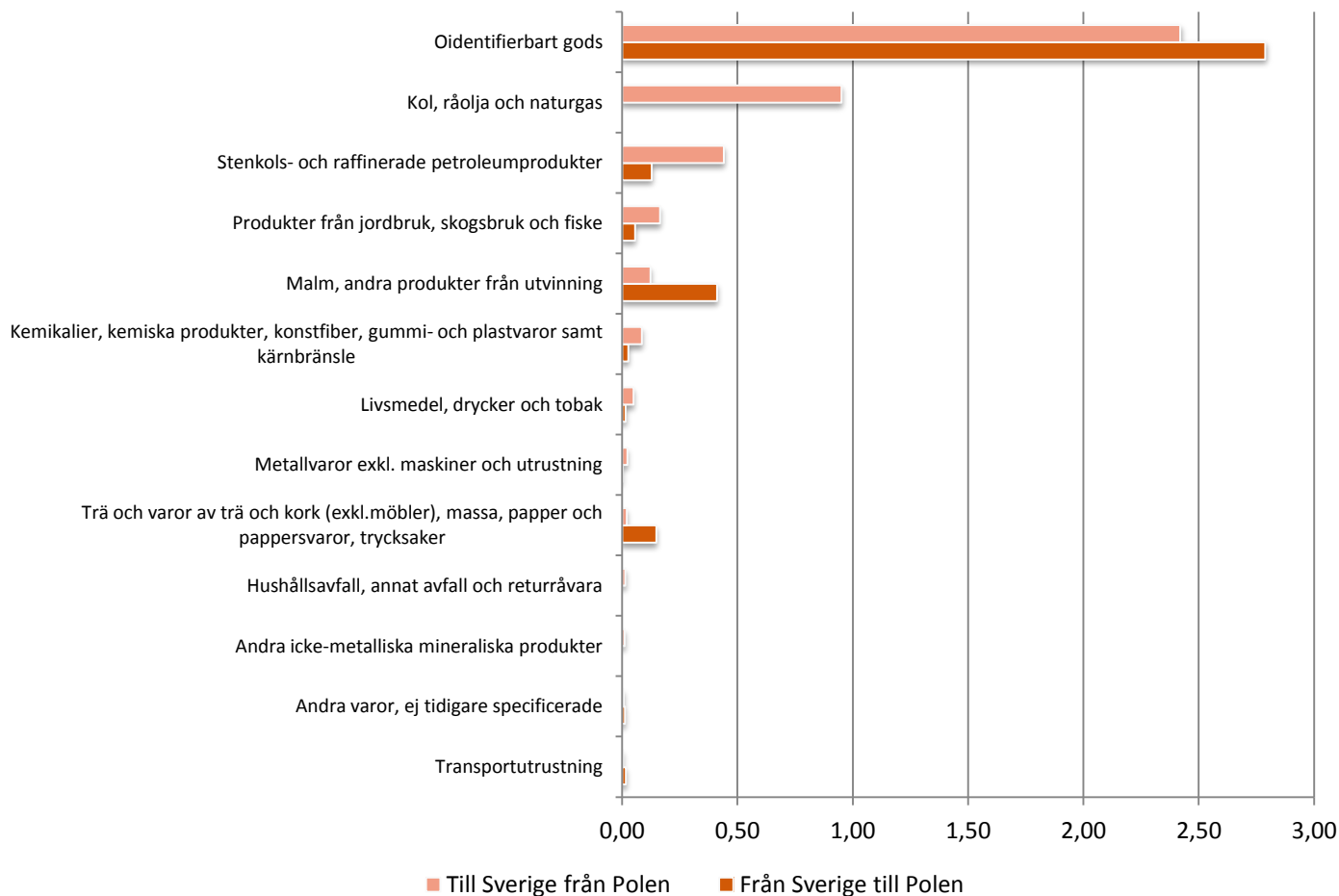


Figur 5.25 Godstransporter mellan Sverige och Polen på järnväg. Godsmängd i miljoner ton från Sverige till Polen efter avsändarregion (NUTS II) samt från Polen till Sverige efter mottagarregion. År 2010.

Varutransporter på sjö

Stora mängder gods som fraktas till sjöss är av okänt varuslag. Till Polen är hela 77 procent av godsvikten okänd. Från Polen är 56 procent av godsvikten okänd.

Av de varuslag som är kända består 11 procent av exporten av malm och andra produkter från utvinning. Trävaror och stenkol och raffinerade petroleumprodukter utgör 4 procent vardera. Importen består av 22 procent kol, råolja och naturgas samt 10 procent stenkols och raffinerade petroleumprodukter.



Figur 5.26 Godstransporter mellan Sverige och Polen via sjöfart. Godsmängd i miljoner ton efter varugrupp. År 2010.

Varutransporter på väg

Under år 2010 transporterades drygt 1,6 miljoner ton gods från Sverige till Polen med tunga lastbilar. Det motsvarar 12 procent av all gods som under 2010 transporterades med tunga lastbilar från Sverige till utlandet. Mängden gods som transporterades från Polen till Sverige uppgick till cirka 1,4 miljoner ton och motsvarade 9 procent av allt gods som transporterades till Sverige från utlandet med tunga lastbilar.

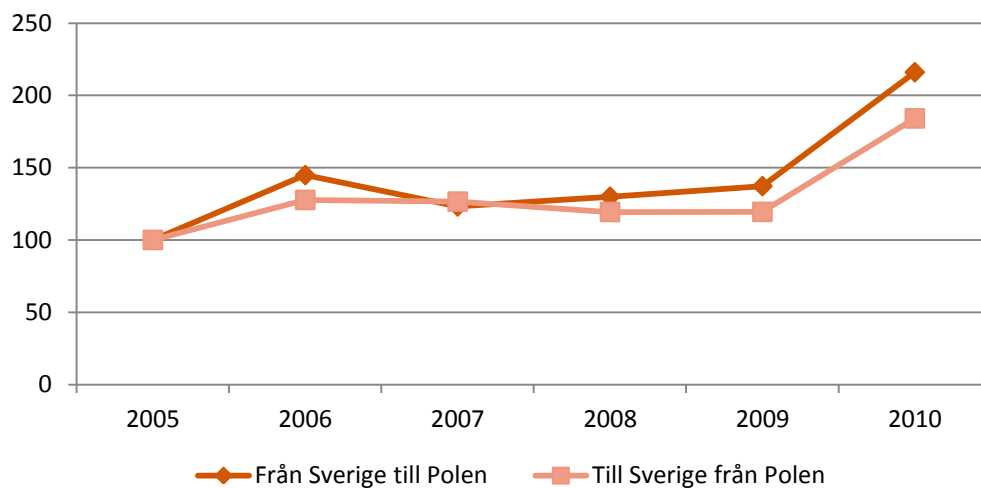
Lastbilstransporterna till och från Polen oavsett riktning sker uteslutande med utlandsregistrerade lastbilar. Av godset som under 2010 transporterades med tunga lastbilar från Sverige till Polen fraktades 99 procent med utländska lastbilar. I motsatt riktning fraktade utlandsregistrerade lastbilar nästan hela godset som under 2010 transporterades från Polen till Sverige med tunga lastbilar.

Tabell 5.12 Godstransporter mellan Sverige och Polen med tunga lastbilar. Godsmängd i miljoner ton. År 2005-2010.

År	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Från Sverige till Polen	0,75	1,09	0,92	0,98	1,03	1,62
<i>därav med svenska lastbilar</i>	<i>0,01</i>	<i>0,02</i>	<i>0,01</i>	<i>0,01</i>	<i>0,01</i>	<i>0,02</i>
<i>därav med utländska lastbilar</i>	<i>0,74</i>	<i>1,07</i>	<i>0,91</i>	<i>0,96</i>	<i>1,02</i>	<i>1,60</i>
Till Sverige från Polen	0,74	0,94	0,93	0,88	0,88	1,36
<i>därav med svenska lastbilar</i>	<i>0,01</i>	<i>0,02</i>	<i>0,02</i>	<i>0,03</i>	<i>0,02</i>	<i>0,01</i>
<i>därav med utländska lastbilar</i>	<i>0,73</i>	<i>0,92</i>	<i>0,92</i>	<i>0,86</i>	<i>0,86</i>	<i>1,35</i>

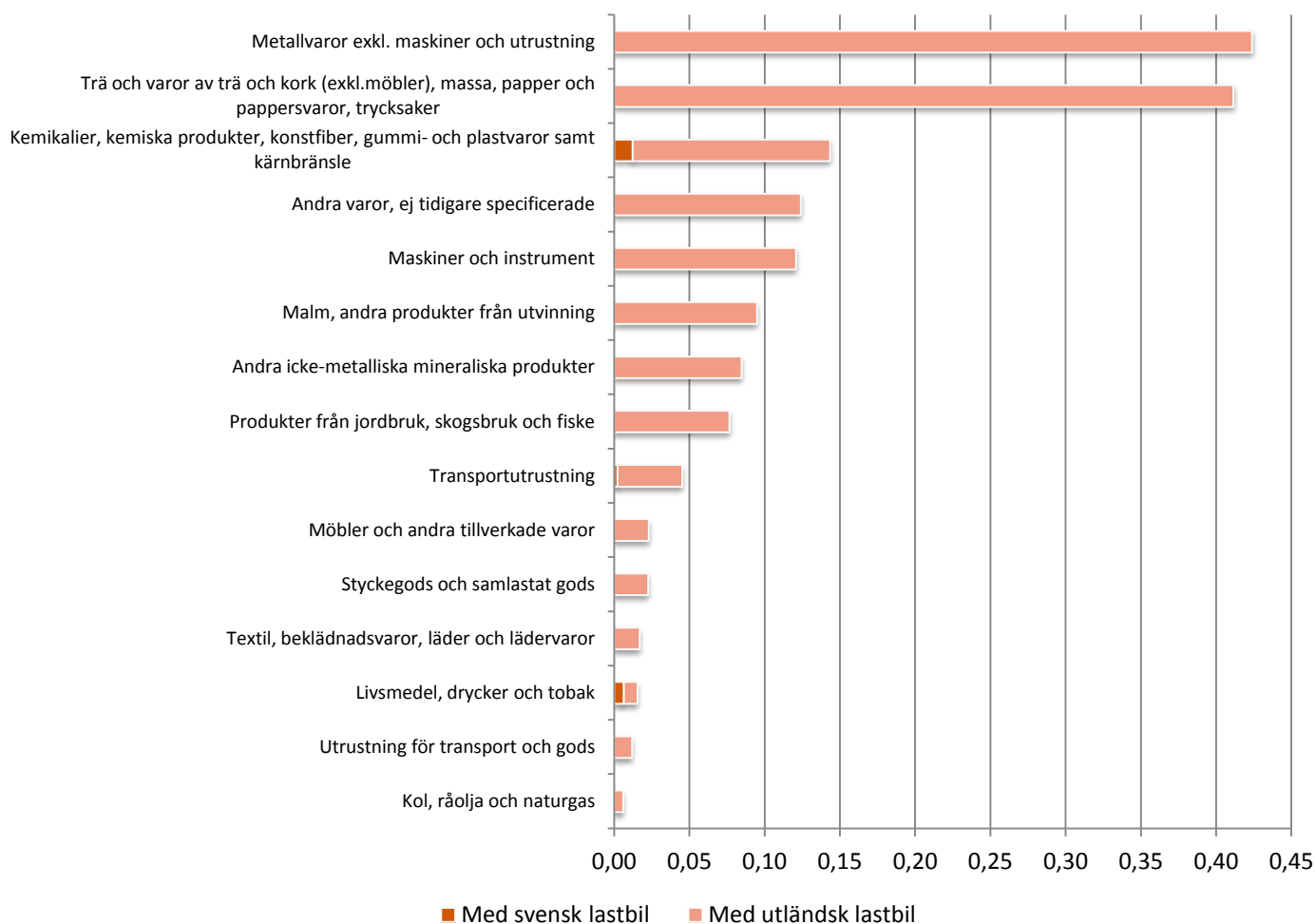
Jämfört med år 2005 ökade den transporterade godsmängden med tunga lastbilar från Sverige till Polen med 45 procent under år 2006. Därefter har godsmängden varierat under åren 2007-2009 för att under år 2010 öka kraftigt, med nästan 116 procent jämfört med år 2005.

Vad gäller den transporterade godsmängden från Polen till Sverige med tunga lastbilar så har den i följt samma utveckling.



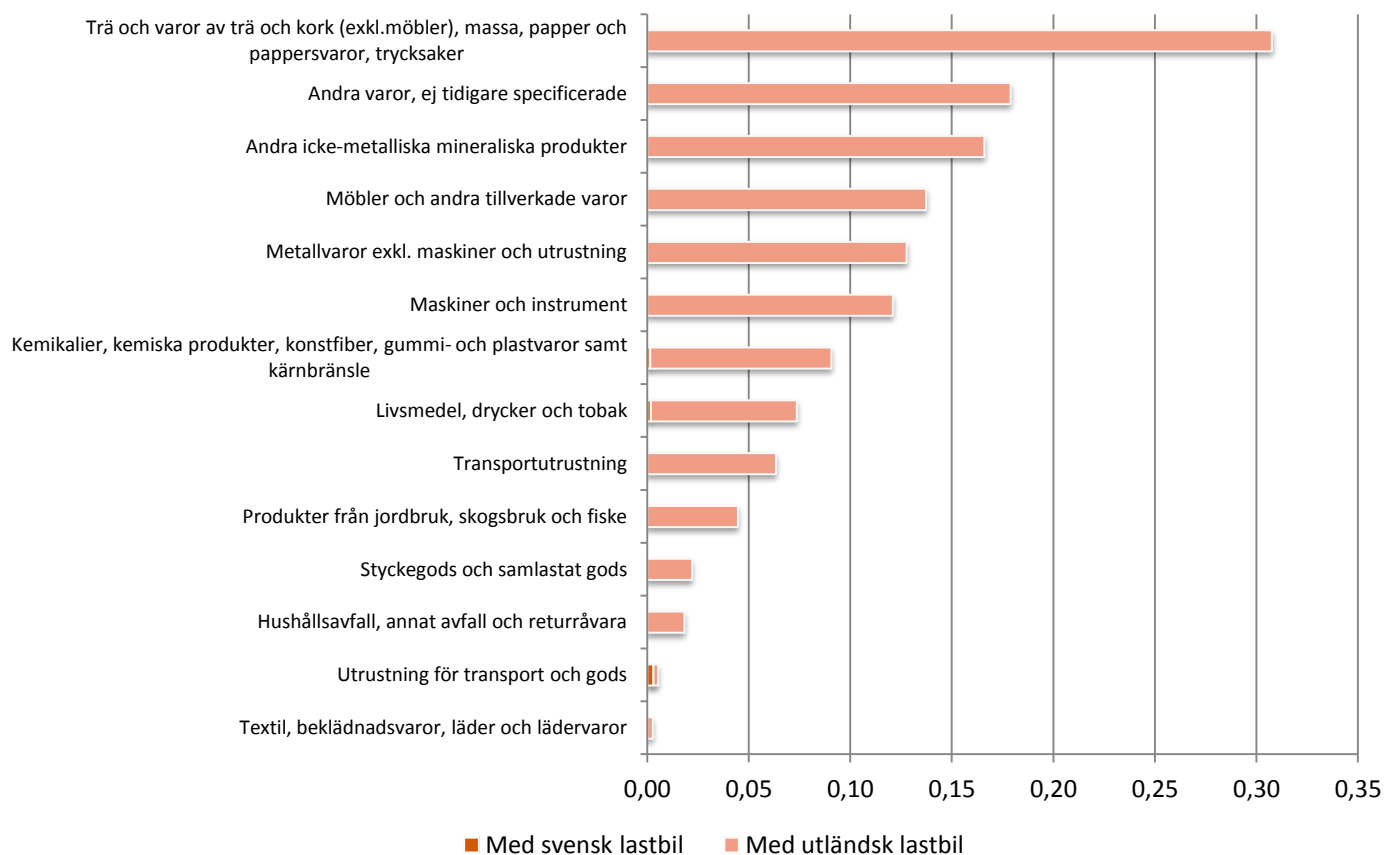
Figur 5.27 Utveckling av godstransporter mellan Sverige och Polen med tunga lastbilar. Transporterad godsmängd. År 2005-2010 (Index=år 2005).

Mesta delen av godset som under 2010 transporterades från Sverige till Polen med tunga lastbilar bestod av "metallvaror exklusive maskiner och utrustning", "trä och varor av trä", samt "kemikalier", vilket i procent utgjorde 26, 25 respektive 9 procent av allt gods som under 2010 transporterades med tunga lastbilar från Sverige till Polen. En liten del av kemikalierna transporterades med svenskegistrerade lastbilar medan resten av godset oavsett varuslag transporterades med utlandsregistrerade lastbilar.



Figur 5.28 Godstransporter från Sverige till Polen med tunga lastbilar. Transporterad godsmängd i miljoner ton fördelad efter varugrupper. År 2010.

Från Polen till Sverige, bestod den största delen av godset som under 2010 transporterades med tunga lastbilar av "trä och varor av trä", "ej specificerade varor" samt "icke metalliska mineraliska produkter", vilka utgjorde 23 procent, 13 procent respektive 12 procent av allt gods som under 2010 transporterades med tunga lastbilar från Polen till Sverige.



Figur 5.29 Godstransporter från Polen till Sverige med tunga lastbilar. Transporterad godsmängd i miljoner ton fördelad efter varugrupper. År 2010.

I Skåne län och i Västra Götalands län lastades de största mängderna av godset till Polen. Under år 2010 lastades 20 procent av godset som transporterades till Polen i Skåne län följt av Västra Götalands län och Östergötlands län med 17 procent respektive 13 procent. I Stockholms län lastades 8 procent av godset som transporterades från Sverige till Polen under år 2010.

Vad gäller transportererna från Polen till Sverige är det Skåne län och Kronobergs län som tar emot den största delen av den transporterade godsmängden med tunga lastbilar. Till Skåne län och Kronobergs län transporterades under 2010 cirka 18 procent respektive 17 procent av godset som transporterades från Polen till Sverige. Till Stockholms län, Östergötlands län och Västra Götalands län transporterades 15, 12, respektive 9 procent.

6 Bilaga – Källor till statistiken

Lastbilsundersökningen

Trafikanalys är statistikansvarig för den officiella statistiken över inrikes- och utrikes trafik med svenska lastbilar. 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 enkätundersökning riktade till 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 godshantering 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 godshantering med lastbil i Sverige.

De senaste undersökningsåren finns indikationer på 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 kan skattningarna i lastbilsundersökningen justeras för att kompensera för felaktigt angivet stillestånd. I skrivande stund finns indikationer på att lastbilsundersökningen är kraftigt underskattad. Uppemot 20-30 procent kan godsmängden mätt i ton vara underskattad. Eventuellt kan statistiken komma att kompenseras för det stora antalet respondenter som anger stillestånd redan i publiceringen av statistiken avseende kvartal 1 2012. Det kommer isåfall innebära ett tidsseriebrott, att statistiken inte blir jämförbar med tidigare kvartals- och årssummeringar från och med detta kvartal. Även om lastbilsstatistiken avseende godsmängd skulle vara underskattad i föreliggande analysrapport förmodas inte underskattningen påverka de inbördes proportionerna av statistiken.

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. Statistiken regleras av den EU-förordning som även styr den svenska statistikinsamlingen om tunga lastbilars varustransporter på väg. Kvaliteten på den

sammanställda statistiken beror till stor del på kvalitén i alla de undersökningar som sammanställs, 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. Uppgifter om de utländska lastbilarnas verksamhet i Sverige finns från och med undersökningsår 2004.

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 vi här beskriver.

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 svenska lastbilar bidrar statistiken, trots viss osäkerhet, till en bättre uppskattning av det totala godstransportarbetet på väg i Sverige.

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.

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 ifrån. 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 och därmed för oss. Dessa mängder specificeras som gods på lastfordon, järnvägsvagnar eller containergods. Till största del består det oidentifierade godset av lastbilar eller släpvagnar som är lastade med gods.

Bantrafik

Trafikanalys är statistikansvarig för den officiella statistiken om bantrafik. Undersökningen om bantrafik inkluderar järnvägar, spårvägar och tunnelbana i

Sverige. 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 rapport. 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 malmбанan. Godsmängden fördelas även på varugrupp. Däremot saknas statistik om mellan vilka regioner som godset fraktas eller vilka länder som trafikeras.

Varuflödesundersökningen

Trafikanalys ansvarar för den officiella statistiken om varuflöden i Sverige. Varuflödesundersökningen har genomförts för undersökningsåren 2009, 2001 samt 2004/2005. Undersökningen genomförs huvudsakligen som en urvalsundersökning av arbetsställen inom branscherna utvinning av mineraler, tillverkning, partihandel och viss detaljhandel. Men även en registerinsamling ingår som delmoment i undersökningen. Den andra delen utförs som en registerinsamling. I varuflödesundersökningen redovisas varutransporter för trafikslagen, väg, järnväg, sjö och flyg. Uppgifter inhämtas om bland annat varuvikt, varuvärde, olika trafikslag i kombination samt geografiska start- och slutpunkter för varusändningar. Eftersom varuflödesundersökningen baseras på ett urval finns en viss osäkerhet i presenterade värden.

Utrikeshandelsdata

Utrikeshandeln med varor har fått en ökad betydelse för svensk ekonomi. Sveriges varuimport och varuexport har mätt i kronor vuxit snabbare än bruttonationalprodukten. Den ökade godsmängden i utrikeshandeln gör att effektiva transporter till och från avsändar- och mottagarländerna har ökat i betydelse. I rapportens avsnitt om godstransporter till och från olika länder används utrikeshandelsdata för att sätta det transporterade godset per varuslag i relation till de totala mängder gods som importeras och exporteras till respektive land. Beskrivningen av handelsflöden redovisas i ton.

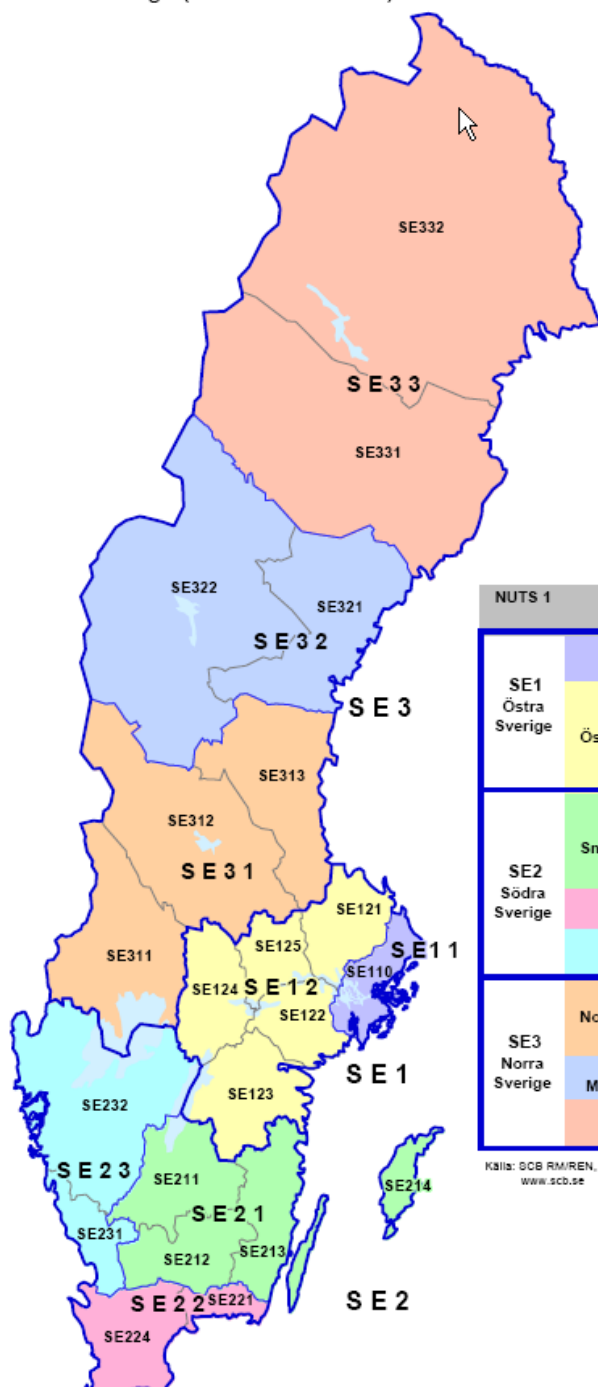
Statistiken framställs av SCB som även är statistikansvarig myndighet och syftar till att belysa Sveriges utrikeshandel med varor och länder. Undersökningen består av två delar, där den ena är en totalundersökning av varuhandel med länder utanför EU och baseras på Tullverkets insamling av tulldeklarationer (Extrastat). Den andra delen består av varuhandel med EU-länder (Intrastat). Det är en totalundersökning där alla företag med årlig handel över 4 500 000 kr för leveranser till EU eller motsvarande belopp för leveranser från EU är

uppgiftsskyldiga. Uppgiftsskyldigheten grundas på uppgifter om EG-handel i skattedeklarationen. Mer information om undersökningen finns på SCBs hemsida, www.scb.se.

NUTS-indelningen

NUTS-indelningen

i Sverige (fr.o.m. 2008-01-01)



NUTS är den regionala indelning som används inom EU för statistikredovisning. I Sverige utgörs NUTS 1 av tre landsdelar, NUTS 2 av riksområden och NUTS 3 av län.

Koden för NUTS 3 består av 5 positioner: den inleds med bokstavsförkortning för landet, därefter följer en position för varje nivå.

NUTS 1	NUTS 2	NUTS 3	Län	Länskod
SE1 Östra Sverige	SE11 Stockholm	SE110	Stockholms	01
	SE12 Östra Mellansverige	SE121	Uppsala	03
		SE122	Södermanlands	04
		SE123	Östergötlands	05
		SE124	Örebro	18
SE2 Södra Sverige	SE21 Småland med öarna	SE211	Jönköpings	08
		SE212	Kronobergs	07
		SE213	Kalmar	08
		SE214	Gotlands	09
	SE22 Sydsverige	SE221	Blekinge	10
	SE23 Västsverige	SE224	Skåne	12
		SE231	Hallands	13
SE3 Norra Sverige	SE31 Norra Mellansverige	SE232	Västra Götalands	14
		SE311	Värmlands	17
		SE312	Dalarnas	20
	SE32 Mellersta Norrland	SE313	Gävleborgs	21
		SE321	Västernorrlands	22
	SE33 Övre Norrland	SE322	Jämtlands	23
		SE331	Västerbottens	24
		SE332	Norrbottens	25

Källa: SOB RM/REN, 2008
www.scb.se



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.