

**Godstransportflöden - Rapport
Analys av statistikunderlag 2016:9
Sverige 2012-2014**

**Godstransportflöden - Rapport
Analys av statistikunderlag 2016:9
Sverige 2012-2014**

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2016-04-01

Förord

Trafikanalys regeringsuppdrag (N2015/5047/TS) innefattar att ta fram ett samlat kunskapsunderlag och en nulägesanalys om transporter av gods. Syftet är att ge regeringen ett adekvat underlag inför kommande proposition, för riksdagens beslut om inriktning och ekonomiska ramar för kommande planperiod 2018–2029, men även inför kommande arbete med de gränsöverskridande samverkansprojekt som pågår på Europeisk nivå. Föreliggande rapport är en del av Trafikanalys regeringsuppdrag.

Rapporten syftar till att beskriva godsflöden per trafikslag och varugrupsindelade gods både inom Sverige och gränsöverskridande transporter avseende åren 2012 till 2014.

Beskrivningen görs med befintlig statistik och bearbetat grundmaterial från den statistik som Trafikanalys förfogar över. Jämförelser görs även mellan de svensktregistrerade och utländska lastbilarnas transportmönster. I sjöfartsstatistiken redovisas sjötransporter på inre vattenvägar för första gången. Statistiken framställs för de olika trafikslagen på olika sätt och omfattar olika saker, vilket gör att redovisningen i denna rapport ser olika ut för respektive trafikslag.

I en separat PM till denna rapport (Godstransportflöden – statistikunderlag med varugrupsindelning, PM 2016:3) presenteras statistik om nio utvalda varugrupper transportmönster för respektive trafikslag. De varugrupper som valts ut är de som kan tänkas ha särskild potential för en eventuell överflyttning mellan väg, sjöfart och järnväg.

Både denna rapport och dess tillhörande PM är omfattande med mycket beskrivningar och statistikuppgifter. Rapporterna kan därför med fördel ses mer som uppslagsverk än som riktade analyser.

Denna rapport har framställts av Sara Berntsson och Abboud Ado.

Reviderad 2017-03-29 tabell 5.16 värden för Danmark och Tyskland.

Östersund i mars 2016

Brita Saxton

Generaldirektör

Innehåll

Sammanfattning	5
1 Godstransporter i Sverige.....	9
2 Järnvägstransporter	13
2.1 Transporterade varuslag	15
2.2 Inrikestransporter på järnväg	17
2.3 Utrikestransporter på järnväg	17
3 Sjötransporter	19
3.1 Inrikes sjötransporter.....	21
3.2 Sjötransporter från Sverige till utlandet	26
3.3 Sjötransporter från utlandet till Sverige	31
3.4 Sjötransporter på inre vattenvägar	36
4 Inrikestransporter med svenskregistrerade och utländska lastbilar	39
5 Svenskregistrerade lastbils godstransporter	41
5.1 Inrikes godstransporter i län och kommungrupper	43
5.2 Godstransporter från Sverige till utlandet	59
5.3 Godstransporter från utlandet till Sverige.....	63
6 Utländska lastbilstransporter	69
6.1 Cabotagettransporter i Sverige	69
6.2 Utländska lastbilstransporter från Sverige till utlandet	75
6.3 Utländska lastbilstransporter från utlandet till Sverige	78
7 Luftfartstransporter	83
8 Avslutande kommentarer.....	85
9 Källor till statistiken.....	87
9.1 Lastbilsundersökningen	87
9.2 Utländska lastbilstransporter i Sverige	87
9.3 Sjöfartsstatistik	88
9.4 Bantrafik	89
9.5 Flyg	89
Bilaga 1 Geografiska områden sjöfart.....	91
Bilaga 2 Regionindelning lastbilar	92
Bilaga 3 Kommungruppsindelning	93
Bilaga 4 Varugrupper enligt NST2007	94

Sammanfattning

Under 2014 transporterades totalt 632 miljoner ton gods i inrikes- och utrikestrafiken med lastbil, sjöfart och järnväg¹. Godsmängden var i stort sett oförändrad under åren 2012–2014. Majoriteten av godset, 429 miljoner ton (68 procent) transporterades inom Sverige. I inrikes- trafiken fraktades majoriteten av godset med lastbil (89 procent), 9 procent på järnväg och 3 procent till sjöss. I utrikestrafiken stod sjöfarten för 70 procent (204 miljoner ton gods), lastbilarna för 14 procent och järnvägen för 15 procent.

Godstransporter med tunga lastbilar

Totalt sett fraktades 409 miljoner ton gods med svenskregistrerade och utländska tunga lastbilar till/från och inom Sverige under 2014. Majoriteten av detta (375 miljoner ton) fraktades i inrikestrafiken av svenskregistrerade lastbilar. Godsmängden med lastbil inom Sverige har i stort sett varit oförändrad mellan åren 2012–2014. I utrikestrafiken ökade godset med 11 procent mellan dessa år.

Till och från Sverige fraktade de utländska lastbilarna mest gods, 23 av totalt 29 miljoner ton. Cabotaget, de utländska lastbilarnas inrikestransporter i Sverige, utgör en förhållandevis liten andel av den fraktade godsmängden och antalet inrikestransporter i Sverige, enbart en procent vardera. Av mängden körda kilometer i inrikestrafiken står de för 4 procent.

Åldern på de utländska och svenskregistrerade lastbilarna som användes vid inrikestrafik i Sverige skiljer sig åt. Mer än varannan transport med utländska lastbilar genomfördes med en lastbil som var yngre än 4 år under 2014, två år tidigare var andelen omkring 30 procent. De svenskregistrerade lastbilarna var jämnt fördelade mellan ålderskategorierna 0–3 år, 4–7 år respektive äldre än 8 år (dryg 30 procent av vardera). Andelen svenskregistrerade lastbilar som var 8 år eller äldre var dubbelt så hög jämfört med de utländska lastbilarna.

Ungefär hälften av alla inrikestransporter med svenskregistrerade lastbilar hade både start och slutmål inom samma kommun. Till andra kommuner inom länet och till andra län i Sverige gick vardera omkring 20 procent av transporterna. Fördelat över kommuntyper² kan man se att nära hälften av det transporterade godset startade i tätta kommuner nära en större stad år 2014. Därefter var det vanligast att godset fraktades från storstadskommunerna. Drygt hälften av cabotagettransporterna hade start och slut inom samma region.³

Av de 375 miljoner ton som fraktades i inrikestrafiken med svenskregistrerade lastbilar utgjordes 34 procent av varugruppen ”metallhaltiga malmer och övriga produkter från gruvor och stenbrott”, där även jord, sten, grus och sand ingår. Av detta gods startade transporterna i de flesta fall i storstadskommuner och i tätta kommuner nära en större stad.

¹ Mängden gods med flyg uppgick detta år till 123 000 ton och 22 500 ton post och redovisas separat i kapitel 7 i denna rapport.

² Se bilaga 3 samt <http://www.tillvaxtanalys.se/om-tillvaxtanalys/projekt-och-uppdrag/regional-analys-och-uppfoljning/ny-indelning-for-kommuner-i-ett-stad-och-land-perspektiv.html>

³ För de utländska lastbilarna finns enbart uppgift om regionala transporter på regionnivå. Se regionindelning i Bilaga 2.

Det enskilt största varuslaget som de utländska lastbilarna fraktade till utlandet under 2014 var "trä och varor av trä och kork". Till Sverige dominerade "jordbruks-, jakt- och skogsbruksprodukter". I region Syd både ankom och avgick störst godsmängder vid utrikestransporterna (34 procent av godset från utlandet och 40 procent av godset till utlandet).

Den genomsnittliga körsträckan för de svenskregistrerade lastbilarna vid inrikestransporter med last var 84 km år 2014. Hälften så långt (46 km) var genomsnittet vid transporter inom kommunen. Till andra kommuner i länet och till andra län var genomsnittet av naturliga skäl längre (61 respektive 230 km). De utländska lastbilarnas genomsnittliga körsträcka vid cabotagetransporter med last var betydligt längre än snittet för de svenskregistrerade lastbilarna, knappt 300 km under 2014. Den genomsnittliga godsmängden var 16 ton för de utländska lastbilarna och 13 ton för de svenska.

De största flödena av lastbilarnas transporterade godsmängder sammanfaller med de svenska delarna av TEN-T:s stomnät.

Godstransporter på järnväg

Under 2014 uppgick godsmängden på järnvägen till 68 miljoner ton, en ökning med 3 procent jämfört med år 2012. Drygt hälften av godset (55 procent) transporterades i utrikestrafiken.

Transportarbetet med gods på järnväg uppgick till 21,3 miljarder tonkilometer under 2014, vilket var en liten ökning efter tre års nedgång.

Mellan åren 2012 och 2014 har inlandstransporterna på järnväg ökat betydligt långsammare (1 procent) jämfört med utlandstransporterna som ökade med 7 procent.

Av de 68 miljoner ton gods som fraktades med järnväg i inrikes och utrikestrafiken under 2014, stod varugruppen malm och andra produkter från utvinning för nästan hälften av godsmängden. Malm på malmbanan⁴ stod för majoriteten av detta. Därefter transporterades störst mängder av oidentifierbart gods samt produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske.

Godstransporter med fartyg

Under 2014 hanterades 156 miljoner ton gods i de svenska hamnarna varav godset från utlandet utgjorde hälften. Från Sverige till utlandet skeppades drygt 40 procent medan inrikes-sjöfarten stod för en mindre del, 7 procent av den fartygstransporterade godsmängden. Mellan 2012 och 2014 minskade de totala godsmängderna med 4 procent. Från Sverige till utlandet var minskningen 7 procent och från utlandet var godsmängderna i stort oförändrade.

Två geografiska kustområden⁵ stod tillsammans för hälften av lastningen av godset i inrikes-rafiken. Från Södra Ostkusten skeppades 26 procent av godset till annat område i Sverige, från Stenungsund – Strömstad skeppades 23 procent. Varugruppen "stenkols- och raffinerade petroleumprodukter" utgjorde 43 procent av allt gods i inrikestrafiken.

Göteborgsområdet hanterade mest gods både till och från utlandet, 24 respektive 23 procent. Hälften av godset från Sverige lossades i Tyskland, Storbritannien och Finland. Från utlandet kom godset främst från Tyskland, Ryssland och Danmark.

Till Sverige transporterades främst "stenkol och brunkol" (där råpetroleum och naturgas ingår) samt "stenkolsprodukter och raffinerade petroleumprodukter". De stod för 25 respektive 18 procent av godset från utlandet. Till utlandet stod "stenkols- och raffinerade petroleumprodukter" samt "trä och varor av trä och kork" för 25 respektive 12 procent av det lastade

⁴ Med malmbanan avses järnvägen mellan Luleå och Narvik.

⁵ Hamnarna i Sverige delas in i geografiska områden på grund av statistiksekretess. Se områdesindelning i Bilaga 1.

godset. De okända varuslagen utgjorde en stor andel både till och från Sverige, 30 respektive 40 procent.

Inlandssjöfart i Sverige är i dagsläget möjligt på Vänern via Göta älv ner till Göteborg samt på Mälaren ut till Stockholm och längs Södertälje kanal. Längs dessa inre vattenvägar⁶ i Sverige transporteras en relativt liten del av godset till sjöss. 79 000 ton under 2014, vilket motsvarar knappt en procent av allt gods som skeppades inrikes. I det närmaste all trafik på inre vattenvägar i Sverige går i Vänern (29 000 ton) och i Mälaren (50 000 ton).

Godset som under en del av inrikestransporten kördes längs en inre vattenväg med lastning eller lossning i en inrevattenvägshamn (IVV-hamn) i Sverige uppgick till närmare 781 000 ton gods, vilket motsvarade 7 procent av allt gods som skeppades i inrikestrafiken. Det var framförallt gods som lastades eller lossades i Mälaren som transporterades en del av sträckan längs inrevattenväg. Totalt sett lossades 605 000 ton i Mälarens IVV-hamnarna vilket är betydligt mer än vad som lastades i samma område.

I Sverige finns det ett drygt 100-tal mindre och större hamnar. Fem av dem har pekats ut som stomhamnar på TEN-T-nätet (Göteborg, Stockholm, Trelleborg, Luleå och Malmö). Dessa hamnar stod tillsammans för 44 procent av Sveriges totalt hanterade godsmängd till sjöss under 2014.

Godstransporter med flyg

I luftfartsstatistiken delas det transporterade godset upp i flygfrakt och post. Mängden flygfrakt som hanterades på de svenska flygplatserna i inrikes- och utrikestrafiken uppgick 2014 till 122 880 ton och posten till 22 528 ton. Jämfört med år 2012 minskade mängden flygfrakt med 5 procent och postmängden ökade med 3 procent.

De flygplatser som hanterade störst mängd avgående och ankommande flygfrakt i utrikes- trafiken var Stockholm/Arlanda, Göteborg/Landvetter och Malmö, de stod vardera för 58, 21 respektive 13 procent av flygfraktgodset. Arlanda hanterade störst mängd post.

⁶ Med inre vattenvägar (IVV) avses trafik på kanaler, floder och insjöar.

1 Godstransporter i Sverige

I Sverige transporterades totalt 632 miljoner ton gods i inrikes- och utrikestrafiken under 2014, med sjöfart, järnväg, tunga lastbilar och flyg (Tabell 1.1).^{7 8} Majoriteten av godset (68 procent) fraktades i inrikestrafiken och en knapp tredjedel (32 procent) i utrikestrafiken, det vill säga till eller från utlandet.

Godset i inrikestrafiken (start- och målpunkt inom Sverige) har under perioden 2012–2014 varit i stort sett oförändrat. Förändringen inom de olika trafikslagen är marginell. Mellan 2013 och 2014 minskade godset med sjöfarten med 4 procent. I utrikestrafiken ökade den fraktade godsmängden mellan 2012 och 2014 på väg (+11 procent) och på järnväg (+7 procent) och minskade något till sjöss (-4 procent).

Järnvägen är det trafikslag som har mest balanserad fördelning av fraktad godsmängd i inrikes- och utrikestrafiken. Totalt sett fraktades 37 miljoner ton gods med järnvägen i inrikestrafiken och något mindre, 31 miljoner ton, i utrikestrafiken⁹.

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

Trafikslag	Inrikes transporter	Utrikes transporter			Summa
		Summa utrikes	Från Sverige	Till Sverige	
Sjöfart	11 515	144 154	64 809	79 345	155 668
Järnväg	37 331	30 704	-	-	68 035
Tunga lastbilar	379 922	28 684	13 530	15 154	408 606
<i>Varav svenskregistrerade lastbilar</i>	375 192	5 420	3 158	2 262	380 612
<i>Varav utlandsregistrerade lastbilar</i>	4 730	23 264	10 372	12 892	27 994
Flyg	15	130			145
Totalt	428 783	203 671	78 338	94 499	632 455

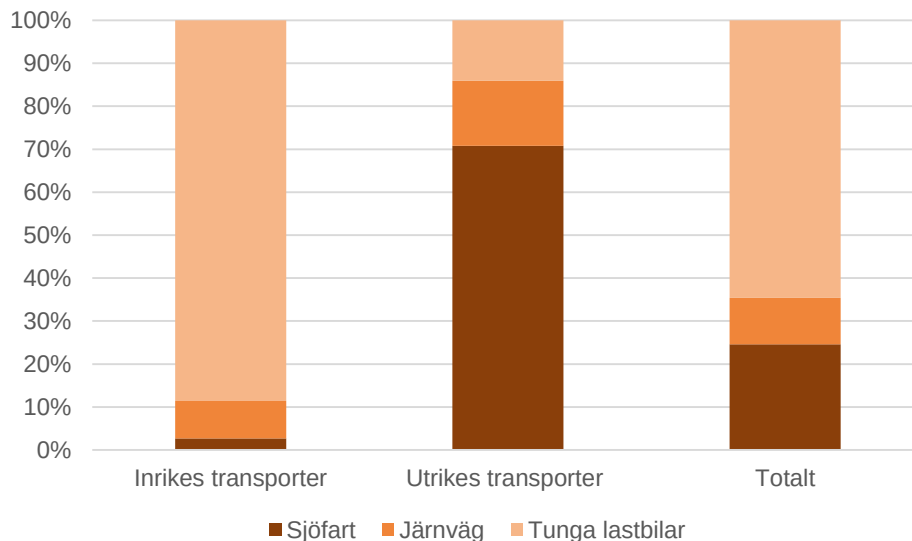
Det är stora skillnader mellan trafikslagen när det gäller godstransporter. Större mängder kan skickas med tåg och fartyg medan lastbilarna är överlägsna i sin flexibilitet. I inrikestrafiken dominerade de tunga lastbilarna, de stod för 88 procent av den fraktade godsmängden under 2014, medan järnvägen stod för 9 procent och sjöfarten för 3 procent. I utrikestrafiken är det däremot med sjöfart som mest gods fraktas. Drygt 70 procent av godset som fraktas i

⁷ I sammanställningen ingår inte godstransporter med flyg. I sjöfartsstatistiken kan det ingå lastbilar och statistiken kan därmed vara dubbelräknad, omfattningen av detta är inte känt.

⁸ Relativt lite gods går med flyg mätt i vikt. Under 2014 hanterades på de svenska flygplatserna 123 000 ton fraktgodis och 22 500 ton post, vilket totalt motsvarade 0,02 procent av allt transporterat gods. På grund av den ringa omfattningen har vi valt att redovisa statistik om godset på flyg separat (se kapitel 7). Alla uppgifter i rapporten fram till kapitel 7 är *exklusive* flyg.

⁹ Det går inte att i utrikestrafiken särskilja de järnvägstransporter som går från Sverige till utlandet från de som går från utlandet till Sverige.

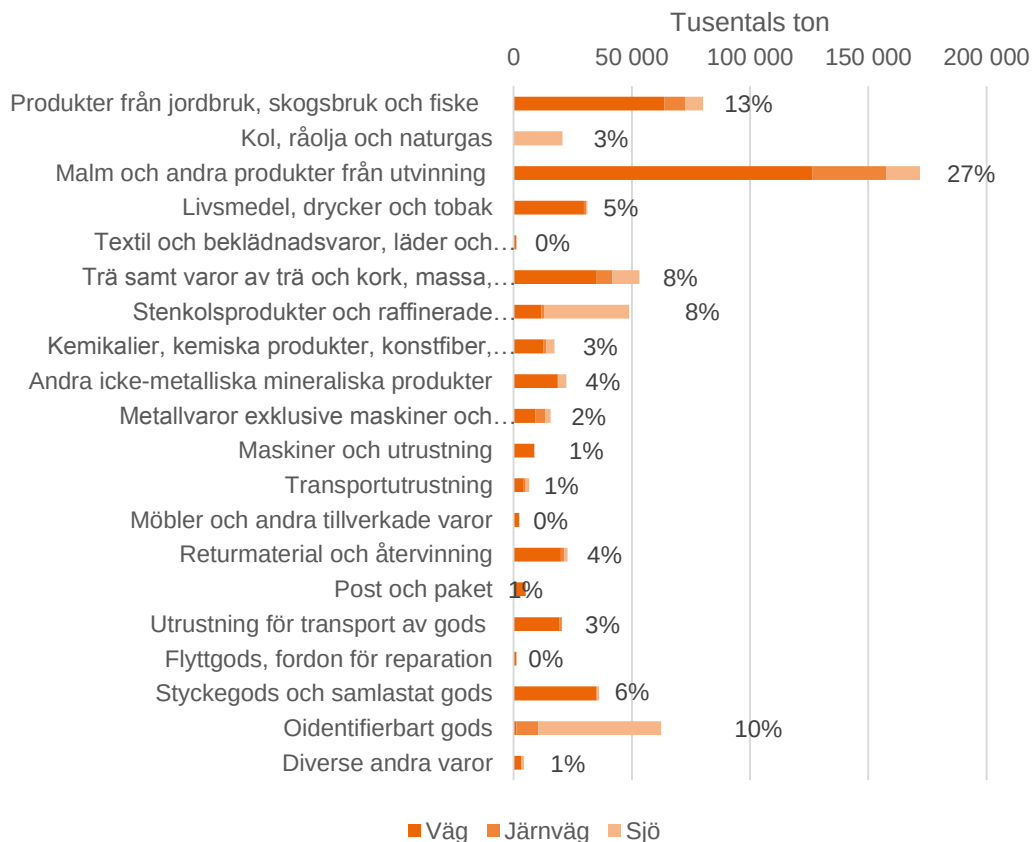
utrikestrafiken sänds med sjöfart medan järnvägen och de tunga lastbilarna står för ungefär 15 procent vardera. (Figur 1.1)



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

De två största varugrupperna som fraktades till, från och inom Sverige med lastbil, järnväg och fartyg var under 2014 malm och andra produkter från utvinning samt jordbruks- och skogsbruksprodukter. De stod tillsammans för 40 procent av allt gods som transporterades detta år. Därefter var det varugrupperna stenkols- och raffinerade petroleumprodukter samt trä och varor av trä och kork som det transporterades mest av (8 procent vardera av total godsmängd). Det oidentifierade godset uppgick till 10 procent, varav det mesta av godset fraktades till sjöss (Figur 1.2). Mer om varugrupperna beskrivs under respektive trafikslag i följande kapitel samt i separat delrapport¹⁰.

¹⁰ Trafikanalys PM 2016:3



Figur 1.2 Transporterad godsmängd per varugrupp med sjöfart, järnväg och lastbil i inrikes- och utrikestrafik mätt i ton. 1 000-tals ton. År 2014.
Anm. Procenten avser varugruppens andel av totalt fraktad godsmängd. Både utländska och svenskregistrerade lastbilar ingår.

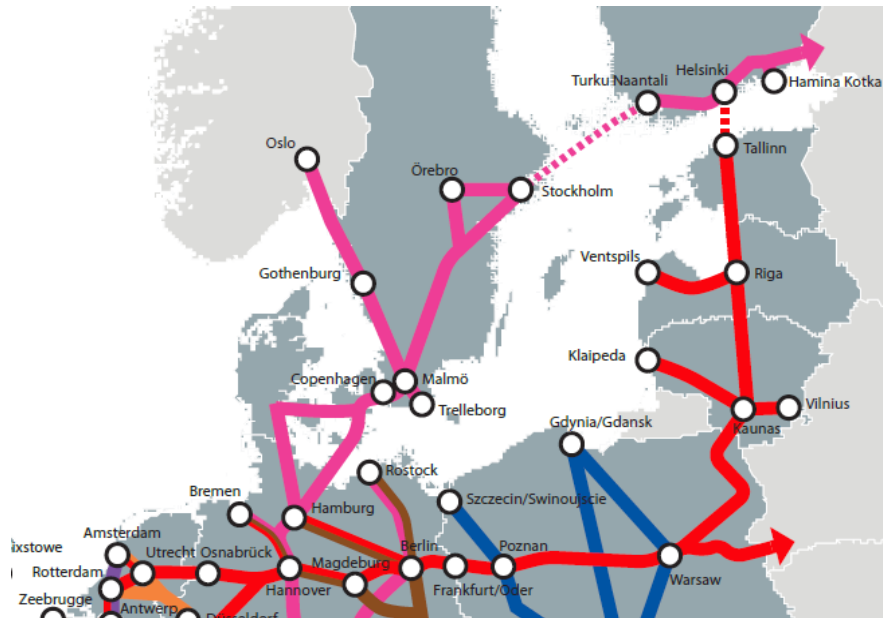
Inom EU pågår diskussioner och långtgående planer på att skapa infrastrukturkorridorer som ska underlätta för bland annat handel. Syftet är att knyta regioner och länder närmare varandra, såväl i nationella planer, inom EU i det transeuropeiska transportnätverket TEN-T, och även över längre avstånd i öster mot Barentsregionen och bort mot Kina. TEN-T utgör grunden till EU:s strategier för den gemensamma transportinfrastrukturen.¹¹ Exempelvis investeras det i TEN-T nätverkets nio korridorer¹² för att binda samman Europa från norr till söder och från väst till öst. Sverige berörs direkt av Scandinavian-Mediterranean Core Network Corridor (Scan-Med), se Karta 1.1. Denna multimodala korridor sträcker sig från Sverige/Finland/Norge i norr till Malta i söder, varav svensk infrastruktur utgör 15 procent. Medan tyngdpunkten ligger på vägtransporter i den södra delen av korridoren domineras sjöfartens flöden mellan hamnarna i norr. Det finns viss synbar överensstämmelse mellan lastbilarnas transporterade godsmängder (Karta 5.1) och de svenska delarna av TEN-T:s stomnät, Scan-Med (Karta 1.1). På grund av att det saknas geografisk uppdelad statistik om godstransporter för enskilda järnvägsträckor i Sverige kan vi inte med säkerhet göra en

¹¹ Se mer om TEN-T i Trafikanalys Rapport 2014:19, Internationell infrastrukturplanering – några aktuella problem.

¹² Ytterligare information om de nio korridorerna finns här:

http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/index_en.htm

liknade bedömning för järnvägen. Det finns dock en överensstämmelse med järnvägstransporterna i korridoren¹³.



Karta 1.1: TEN-T korridorer med knytning till Sverige

Källa: EU-kommissionen¹⁴

Anm: Den korridor som berör Sverige, Scan-Med, är markerad med rosa sträckning. Baltic-Adriatic sträckningen är röd, North Sea-Baltic är blå och Orient/Est-Med är brun

¹³ Trafikanalys PM 2016:10, Godstransportflöden – Modellberäkningar.

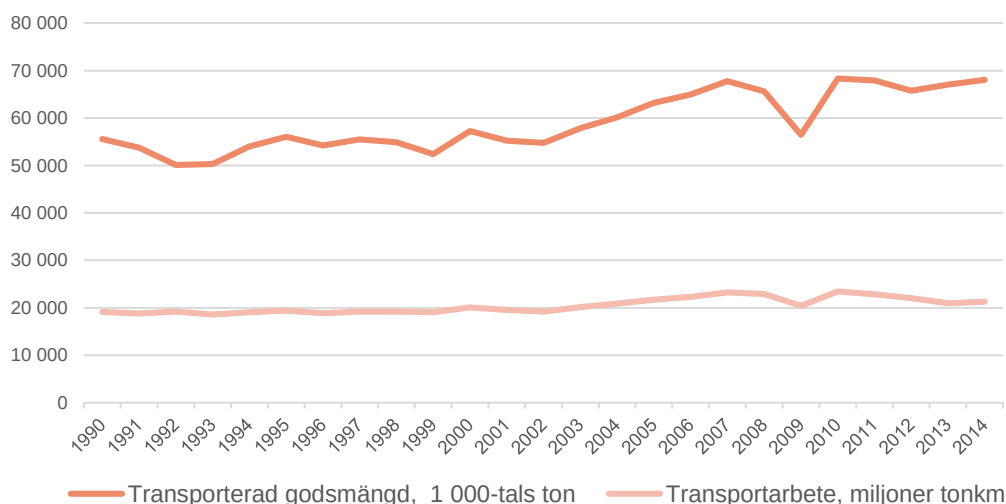
¹⁴ <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/maps.html>

2 Järnvägstransporter

År 2014 uppmättes den totala fraktade godsmängden i inlands och utlandstrafiken på järnvägen till 68 miljoner ton.¹⁵ Mellan 2012 och 2014 var ökningen 3 procent. Av godsmängden transporterades 45 procent i utlandstrafiken och 55 procent i inlandstrafiken under 2014.

Gods på järnvägen har haft en relativt stadigt ökande utveckling sedan 1990-talets början, bortsett från en kraftig minskning 2009 på grund av finanskrisen. Efter 2009 har efterfrågan återhämtat sig och mängden fraktat gods på järnvägen har sedan dess legat över 2008 års nivå varje år. (Figur 2.1)

Transportarbetet med gods i både inlands och utlandstrafiken har haft en jämnare utvecklingskurva jämfört med den fraktade godsmängden mätt i ton. Mellan åren 1990 och 2014 har transportarbetet varierat mellan omkring 19 och 23 miljoner tonkilometer.



Figur 2.1: Transporterad godsmängd i 1 000-tals ton och transportarbete i miljoner tonkilometer på järnväg i inrikes och utrikestrafik. År 1990-2014.

Anm. Före 2009 ingår inte transit till/från Norge i statistiken. Detta medför att utrikes godsmängd före 2009 inte är jämförbar med senare år.

Mellan åren 2012 och 2014 har inlandstransporterna på järnväg ökat betydligt långsammare än utlandstransporterna, under denna tidsperiod var den sammanlagda ökningen av inlands-transporterna knappt en procent medan utlandstransporterna ökade med 7 procent. Tabell 2.1

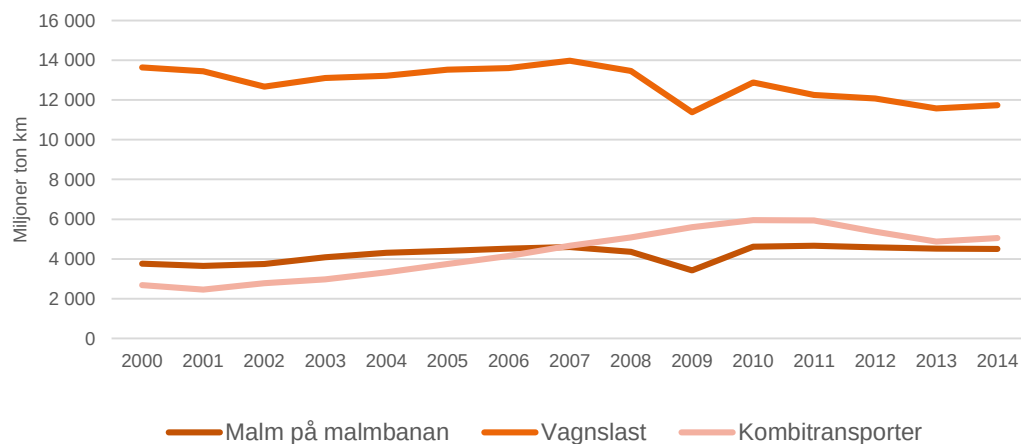
¹⁵ Se Kapitel 9 Källor till statistiken för mer information om statistiken.

Tabell 2.1: Transporterad godsmängd på järnväg, inrikes, utrikes och totalt. 1 000-tals ton. År 2012–2014.

	2012	2013	2014
Inrikes transporterad godsmängd	37 113	36 514	37 331
Utrikes transporterad godsmängd	28 676	30 533	30 704
Summa	65 789	67 047	68 035

Den traditionella formen av godstransport på järnväg är vagnslasten, där hela vagnar lastas med gods som dras till sin destination och lastas av. Utvecklingen av godstrafiken på räls ligger däremot i huvudsak inom kombitransporterna, där godset lastas på en container, lastbilstrailer eller annan standardiserad lastbärare, som möjliggör överflyttning mellan lastbil, tåg och/eller fartyg. En del av järnvägstransporterna utgörs av systemtåg, som regelmässigt går mellan bestämda platser och där hela tågets transportkapacitet utnyttjas av en och samma transportköpare. Systemtåg kan innehålla både vagnslastgods och kombigods.

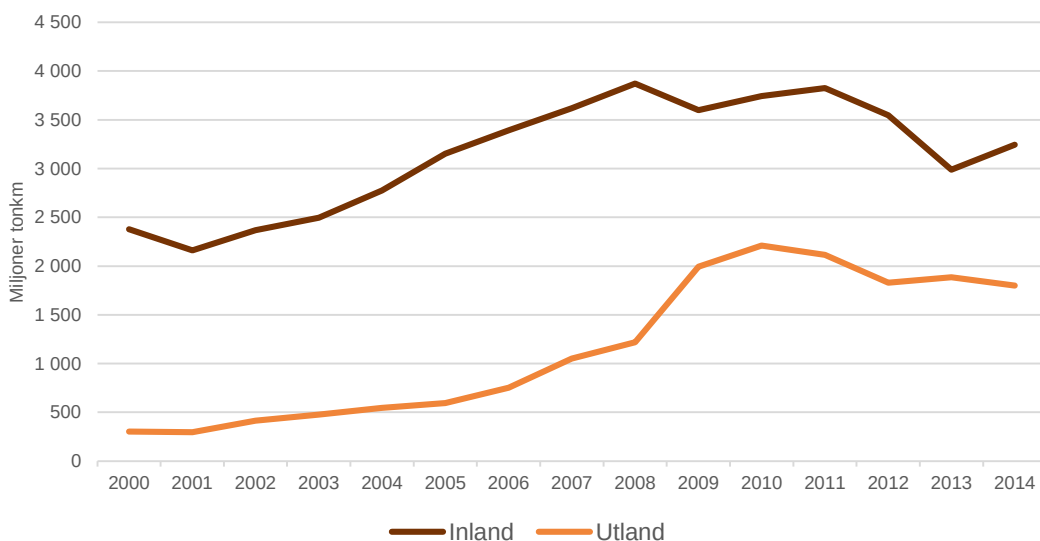
Transportarbetet på järnväg uppgick till 21 miljarder tonkilometer under 2014. Det var en marginell ökning efter tre års nedgång. Kombigodstransporterna ökade varje år mellan åren 2001 till 2010 för att därefter minska. Vagnslastgodset är den största kategorin gods, följt av kombigods och malm på malmбанan. Godstransportarbetet på Malmбанan har legat relativt stabilt över åren, med undantag av minskningen år 2009. (Figur 2.2)



Figur 2.2: Godstransportarbete med järnväg i inlands- och utlandstrafik fördelat på transporttyp. Miljoner tonkilometer. År 2000-2014.

Anm: Före år 2009 ingår inte transit till/från Norge i statistiken. Detta medför att utrikes transportarbete före 2009 inte är jämförbart med senare år. Före 2002 inkluderar uppgifterna tonkilometer av tomma privatvagnar.

Transportarbetet för kombigods både till och från utlandet har efter en ökande trend under många år avtagit efter 2010 (Figur 2.3). Sedan 2012 har kombigodset i inrikestrafiken minskat med 9 procent och i utrikestrafiken med nästan två procent.



Figur 2.3: Transportarbete för kombitransporter på järnväg, fördelat på inland och utland. Miljoner tonkm. År 2000-2014.

Transportarbetet med systemtåg (exklusive malmbanan), minskade med 21 procent perioden 2012–2014. Den senaste femårsperioden har systemtågens transportarbete minskat med 37 procent.

Malm som fraktas på Malmbanan utgör en stor del av de totala järnvägstransporterna (21 procent av tonkm).

På grund av att det saknas geografiskt uppdelad statistik om godstransporter för enskilda järnvägsträckor i Sverige går det inte att bedöma hur stor del av godstransporterna på järnväg som följer korridoren i TEN-T stomnätet. En modellbaserad analys av järnvägstransporterna visar dock på en viss överensstämmelse¹⁶.

2.1 Transporterade varuslag

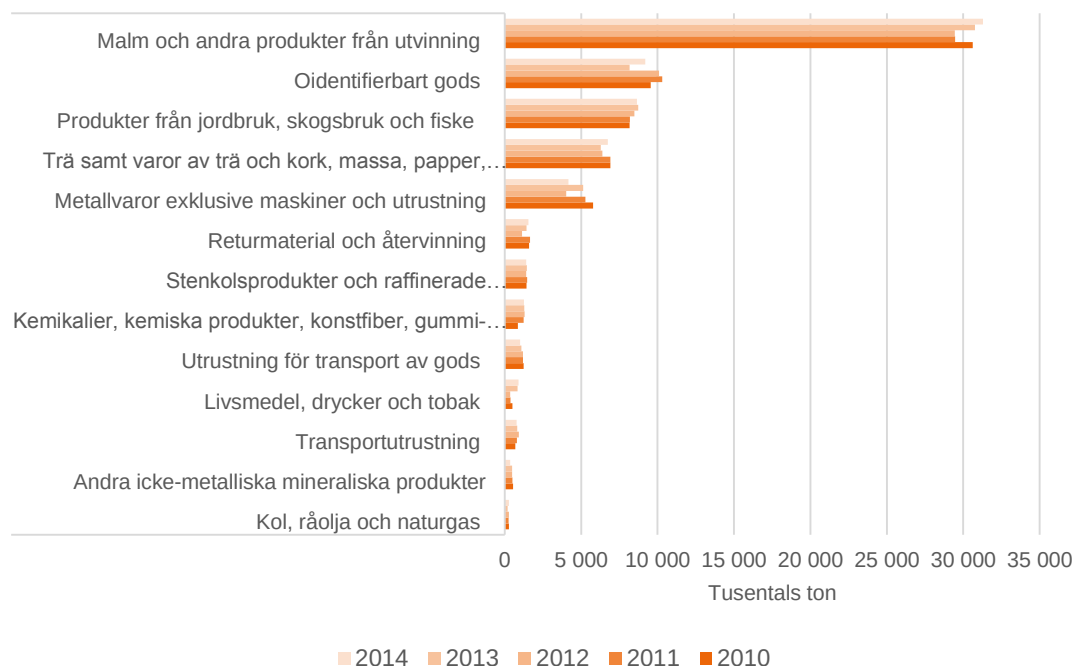
För gods på järnväg inom Sverige och till/från utlandet är den största varugruppen malm och andra produkter från utvinning (31 Mton eller 46 procent). Mängden fraktad malm och andra produkter från utvinning ökade med 6 procent mellan 2012 och 2014 (Figur 2.4). Av all malm gick 42 procent på Malmbanan 2014¹⁷. Av godset som fraktades till/från utlandet stod malm på malmbanan för hela 62 procent år 2014.

Näst efter malm är den största varugruppen jordbruks-, skogsbruks- och fiskeprodukter (13 procent).¹⁸ Mängden transporterade jordbruks-, skogsbruks- och fiskeprodukter ökade med 2 procent mellan 2012 och 2014. Varugruppen trä samt varor av trä och kork, massa, papper och pappersvaror var den fjärde största varugruppen med en andel om 10 procent av totalt fraktad godsmängd. Mellan 2012 och 2014 ökade varugruppen trä och varor av trä och kork med nästan 6 procent.

¹⁶ Trafikanalys PM 2016:10, Godstransportflöden – Modellberäkningar.

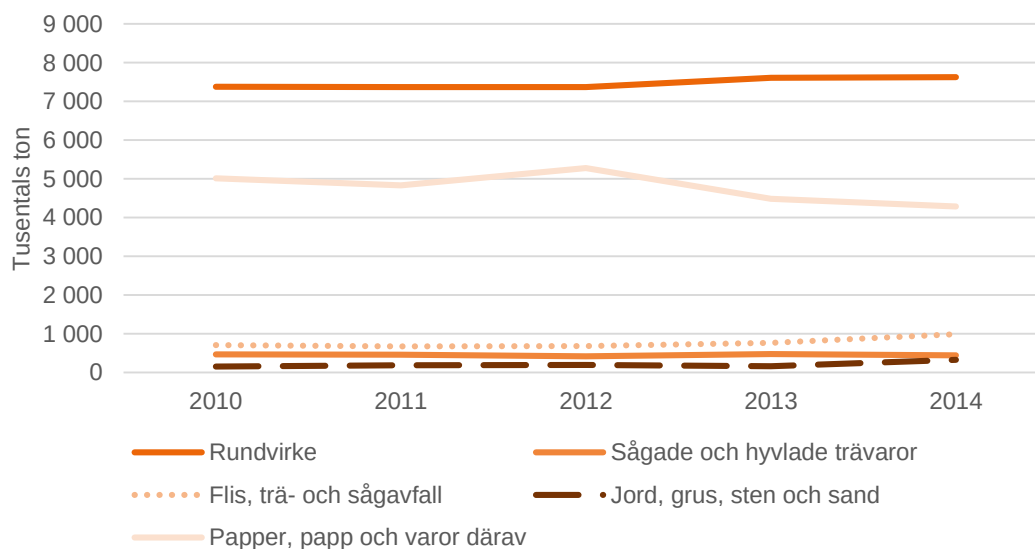
¹⁷ Med "Malmbanan" avses i allmänhet järnvägen mellan Luleå och Narvik.

¹⁸ Varugrupp är okänd för 14 procent av godset.



Figur 2.4: Transporterat gods efter varugrupp i inrikes och utrikestrafik på järnväg, 1 000-tals ton. År 2010-2014.

Sett till enskilda varuslag inom varugrupperna var det framförallt jord, grus, sten och sand samt flis, trä och sågavfall som ökat under perioden 2012–2014, ökningar med 67 respektive 45 procent. Andra viktiga varuslag på järnvägen är rundvirke (+4 procent), sågade och hyvlade trävaror (+6 procent) samt papper och pappersvaror (-19 procent).



Figur 2.5: Transporterat gods efter varuslag i inrikes och utrikestrafiken på järnväg, 1 000-tals ton. År 2010-2014.

Så kallat farligt gods, det vill säga ämnen och föremål som har sådana farliga egenskaper att de kan orsaka skador på människor, miljö eller egendom om de inte hanteras på rätt sätt

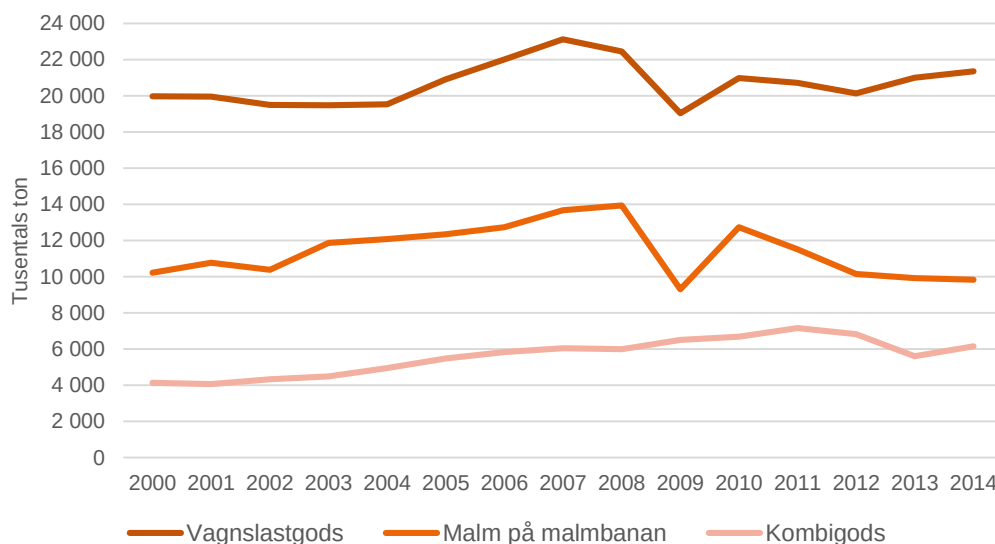
under en transport, fraktas bland annat med järnväg. Av godsmängden var under 2014 nästan 5 procent farligt gods. Mätt som transportarbete utgjorde det farliga godset 9 procent år 2014.

2.2 Inrikestransporter på järnväg

Det inrikes transporterade godset var i stort sett oförändrat mellan 2012 och 2014 och uppgick till 37 miljoner ton. Både kombigodset och malm på malmbanan minskade under dessa år medan vagnslastgodset stod för ökningen.

Kombigodset i inrikestrafiken har sedan år 2000 ökat under en lång följd av år men minskade under både 2012 och 2013 för att under 2014 återhämta sig något, till 6,2 miljoner ton.

Malm på malmbanan i inrikestrafiken har varierat kraftigt sedan 2009 års kraftiga nedgång. Mellan åren 2012 och 2014 var minskningen 3 procent. Vagnslastgodset däremot ökade med 6 procent under denna tidsperiod. (Figur 2.6)



Figur 2.6: Transporterad godsmängd i inrikes järnvägstrafik, fördelat efter godstyp. 1 000-tal ton. År 2000-2014.

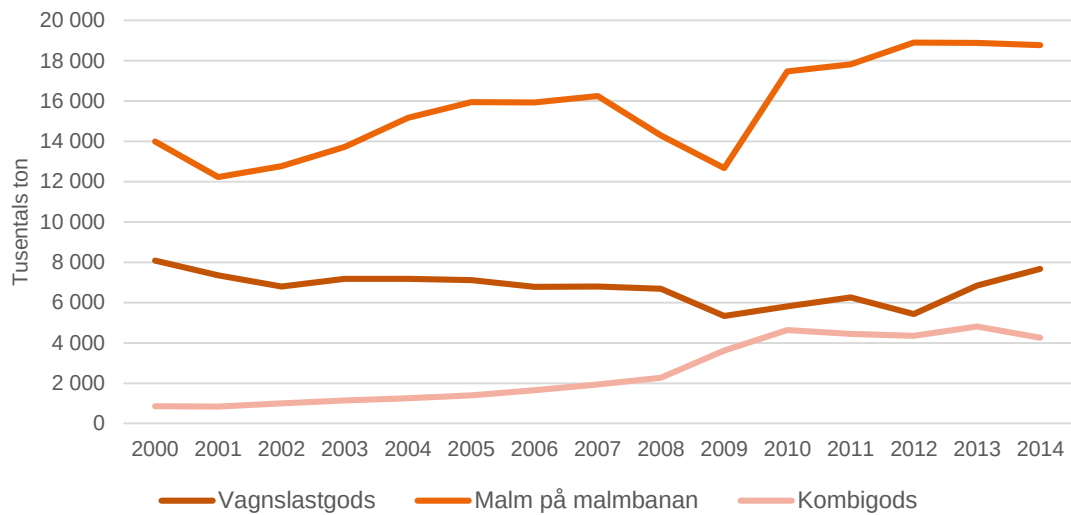
2.3 Utrikestransporter på järnväg

Utrikestrafiken har haft en positiv utveckling sedan år 2000.¹⁹ Totalt sett har godsmängden ökat med 34 procent sedan år 2000 och det är kombigodset som haft den starkaste utvecklingen. Kombigodset delas i statistiken upp i två grupper, container och växelflak samt lastbilar och semitrailers. Den största ökningen för kombigodset på järnväg har skett för lastbilar och semitrailers.

Det utlandstransporterade godset uppgick till 30,7 miljoner ton år 2014, en ökning med totalt 7 procent sedan 2012.

¹⁹ 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.

Även om kombigodset var fem gånger större under 2014 jämfört med år 2000 har utvecklingen de senaste åren inte varit lika kraftig. Mellan 2012 och 2014 har utvecklingen varit negativ, en minskning med 2 procent. De senaste åren är det däremot vagnslastgodset som ökat kraftigast, mellan 2012 och 2014 var ökningen 41 procent för denna godstyp. Malm på malmbanan minskade marginellt mellan dessa år, 1 procent. (Figur 2.7)



Figur 2.7: Transporterad godsmängd i utrikes järnvägstrafik, fördelat efter godstyp. 1 000-tal ton. År 2000-2014.

3 Sjötransporter

Under 2014 anlöpte 77 600 fartyg svenska hamnar, majoriteten av dem var rorofartyg inklusive passagerarfartyg och färjor. De svarade för 56 700 anlöp, vilket motsvarade 73 procent av alla fartygsanlöp. Flertalet fartyg gick i direkt utrikes fart²⁰. Flytande bulk är den vanligaste lasttypen. Av de redovisade lasttyperna flytande bulk, torr bulk, containrar och roro-enheter²¹ och annan last har flytande bulk svarat för drygt en tredjedel av den hanterade godsmängden.²²

Nästan 156 miljoner ton gods transporterades till sjöss under 2014. De största mängderna fraktades i utrikestrafiken, varav det lossade godset från utlandet utgjorde 51 procent och det lastade godset till utlandet uppgick till 42 procent. Godset i inrikestrafiken utgjorde 7 procent. Dessa andelar har varit relativt stabila under åren 2012 till 2014. Under dessa år har den lossade godsmängden varit större än den lastade.

Godshanteringen i de svenska hamnarna minskade med totalt 4 procent under åren 2012 till 2014, från 162 miljoner ton till 156 miljoner ton (Tabell 3.1). De godsmängder som kom från utlandet var i stort sett oförändrade mellan dessa år men godset som skeppades från Sverige minskade med 7 procent.

Tabell 3.1: Transporterad godsmängd med sjöfart i inrikes och utrikestrafik. 1 000-tals ton. År 2012–2014.

Godsmängd i 1 000-tal ton	2012	2013	2014
Inrikes transporter	11 986	11 946	11 515
Från Sverige till utlandet	69 379	62 957	64 809
Från utlandet till Sverige	80 545	75 554	79 345
Totalt	161 909	150 456	155 668

I Sverige finns det ett drygt 100-tal mindre eller större hamnar. De fem största hamnarna i Sverige svarade tillsammans för nästan hälften av landets totala godshantering under 2014, dessa hamnar var Göteborg, Brofjorden, Trelleborg, Luleå och Malmö (Karta 3.1). Samtliga dessa hamnar förutom Brofjorden plus Stockholm ingår bland de fem utpekade hamnarna på TEN-T:s stomnät. De fem TEN-T hamnarna stod för 44 procent av Sveriges totalt hanterade godsmängd till sjöss.

Hamnar ägs och drivs i regel av kommuner eller kommunala bolag. Det finns cirka 26 hamnar av varierande storlek (avseende antalet hanterade enheter och volymer) som hanterar enhetslastbärare (containers etc.) med lyft över kaj. Dessutom var det 16 hamnar som under 2014 hanterade gods som transporteras med järnvägsvagnar.

²⁰ 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.

²¹ Roro betyder roll on, roll off. Godset fraktas med lastenheter som kan rulla av och på fartyget via ramper, exempelvisvis bilar, lastbilar, trailers, järnvägsvagnar mm.

²² Se Kapitel 9 Källor till statistiken för mer information om statistiken.

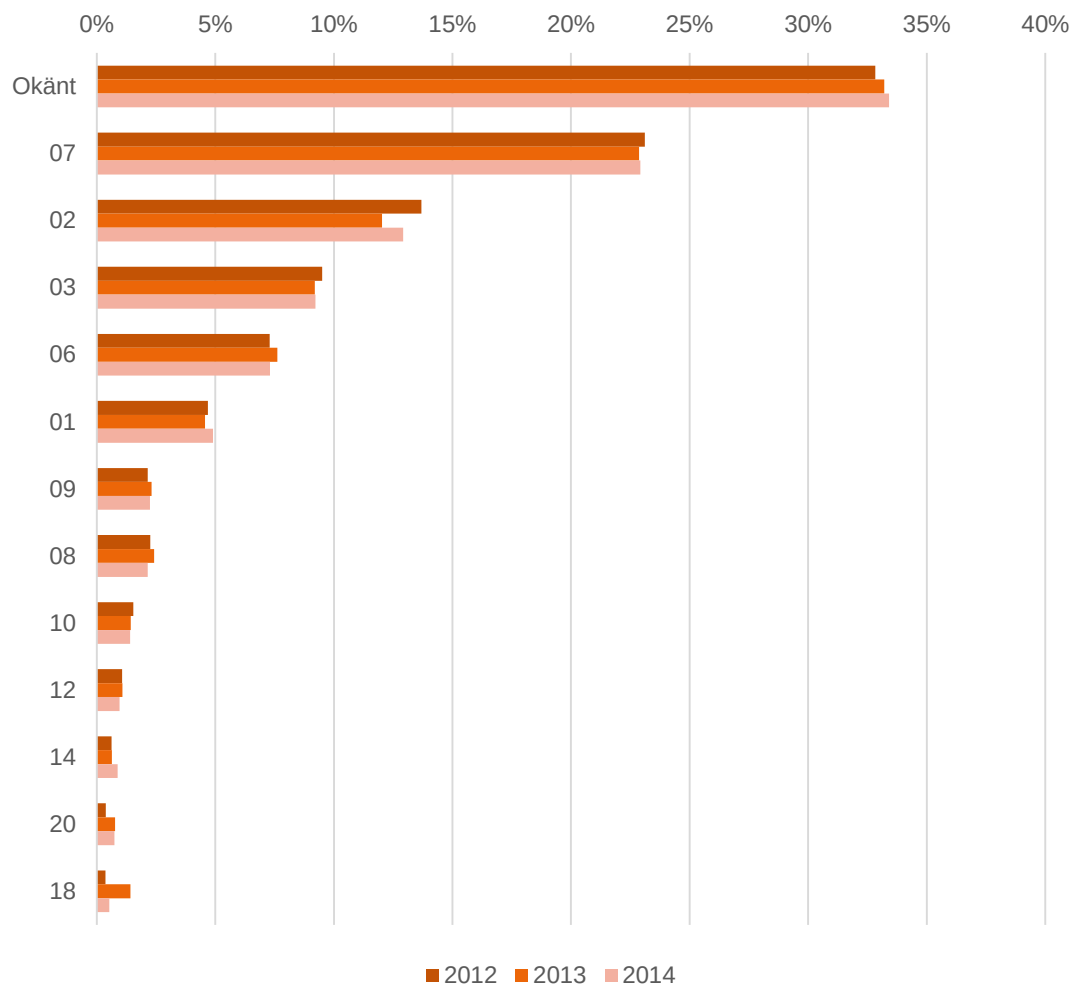


Karta 3.1: De största hamnarna efter hanterad godsmängd 2014, 1 000-tals ton.

Det vanligaste varuslaget som transporterades till sjöss var stenkolsprodukter och raffinerade petroleumprodukter (23 procent av allt lastat och lossat gods), följt av stenkol och brunkol²³

²³ Denna varugrupp innehåller råpetroleum och naturgas.

(13 procent). En stor del av det fraktade godset till sjöss är av okänt varuslag²⁴, under 2014 uppgick det till totalt 33 procent. (Figur 3.1)



Figur 3.1: Totalt andel fraktad godsmängd med sjöfart efter varugrupp (inkl. både inrikes och utrikestrafik). Procent. År 2012–2014.

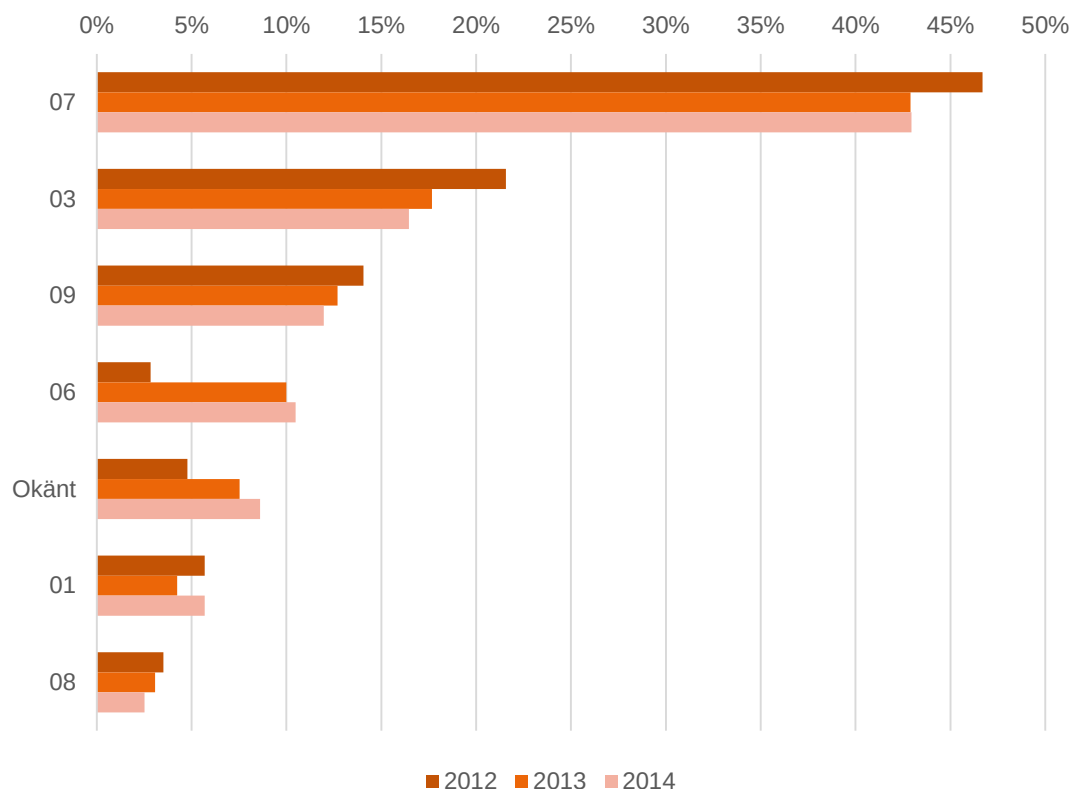
Anm: 01 = Jordbruks-, jakt och skogsbruksprodukter; fisk och andra fiskeriprodukter. 02 = Stenkol och brunskol; råpetroleum och naturgas. 03 = Metallhaltiga malmer och övriga produkter från gruvor och stenbrott; torv; uranmalm och toriummalm. 04 = Livsmedel, dryckesvaror och tobak. 06 = Trä och varor av trä och kork. 07 = Stenkolprodukter och raffinerade petroleum produkter. 08 = Kemikalier, kemiska produkter och konstfibrer; gummi- och plastvaror; kärnbränsle. 09 = Andra icke-metalliska mineraliska produkter. 10 = Metaller; metallvaror, utom maskiner och apparater. 12 = Transportmedel. 14 = Returråvara; kommunalt avfall och annat avfall. 18 = Samlastat gods; flera olika slags gods som fraktas tillsammans. 20 = Diverse andra varor.

3.1 Inrikes sjötransporter

Godset som fraktades med inrikssjöfarten motsvarade 3 procent av allt fraktat gods i inrikes- trafiken under 2014 (12 miljoner ton). Jämfört med år 2012 var detta en minskning med

²⁴ De okända varuslagen består ungefär till hälften av gods på lastfordon, en femtedel av gods på släp och påhängsvagnar utan dragfordon. Resterande består av gods i containrar.

4 procent. I inrikestrafiken är det fyra varugrupper som huvudsakligen transporteras via sjö: stenkol- och raffinerade petroleumprodukter (43 procent), metallhaltiga malmer och övriga produkter från gruvor och stenbrott (16 procent), andra icke-metalliska mineraliska produkter (12 procent) samt trä och varor av trä och kork (10 procent).²⁵ (Figur 3.2)

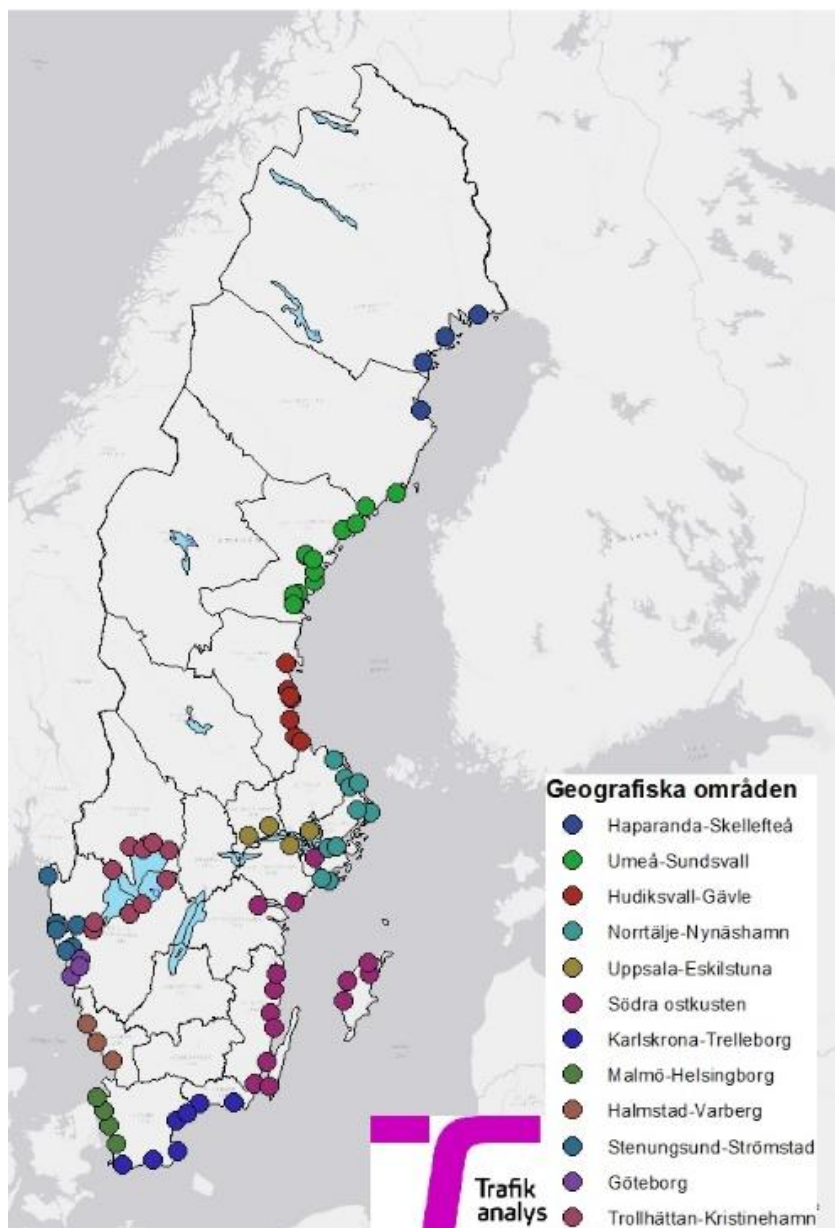


Figur 3.2: Fraktad godsmängd med sjöfart per varugrupp i inrikestrafiken. Tusentals ton. År 2012–2014.
Anm: 01 = Jordbruks-, jakt och skogsbruksprodukter; fisk och andra fiskeriprodukter. 03 = Metallhaltiga malmer och övriga produkter från gruvor och stenbrott; torv; uranmalm och toriummalm. 06 = Trä och varor av trä och kork. 07 = Stenkolsprodukter och raffinerade petroleum produkter. 08 = Kemikalier, kemiska produkter och konstfibrer; gummi- och plastvaror; kärnbränsle. 09 = Andra icke-metalliska mineraliska produkter.

I följande avsnitt redovisas hamnarna efter geografiska kustområden²⁶ för att inte röja enskilda hamnars godshantering. Se indelningen i geografiska områden i Karta 3.2 nedan.

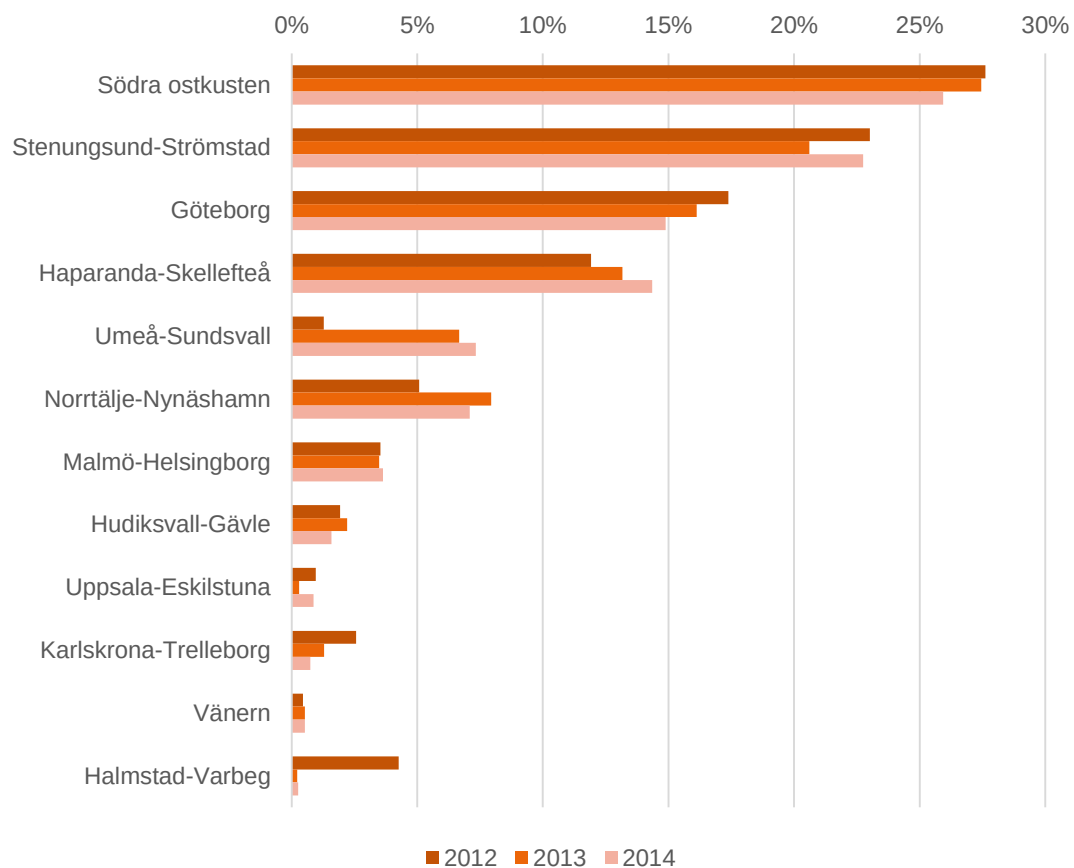
²⁵ För 9 procent av inrikestrafiken är varugrupp okänd.

²⁶ Se Bilaga 1 för indelning av större hamnar i geografiska områden.



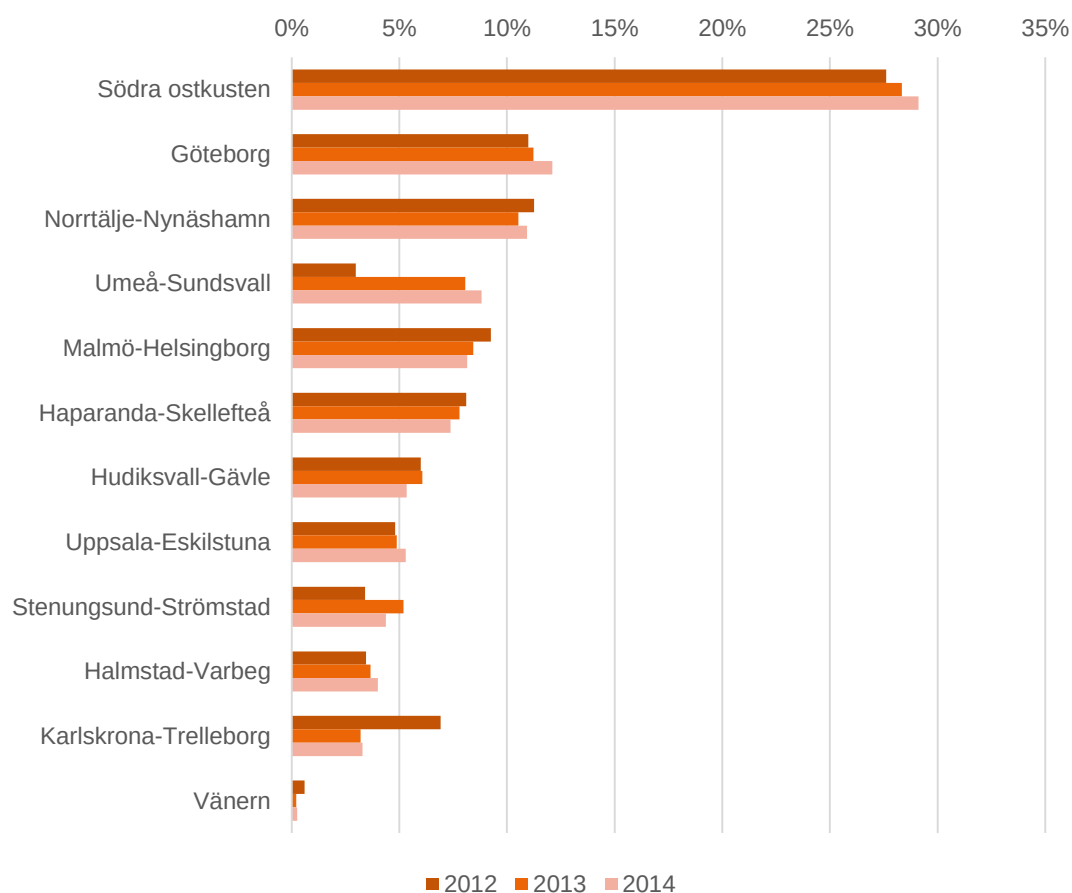
Karta 3.2: Fördelning av hamnar i geografiska kustområden. År 2014.
Anm. I statistiken ingår samtliga hamnar som rapporterat godshantering under 2014.
Se även Bilaga 1 för indelning av större hamnar i geografiska områden.

Två geografiska kustområden stod tillsammans för hälften av lastningen av godset i inrikestrafiken. Från Södra ostkusten skeppades 26 procent av godset till annan hamn i Sverige, från Stenungsund – Strömstadsområdet skeppades 23 procent. Därefter var det Göteborg och Haparanda – Skellefteå som lastade mest godsmängder, 15 respektive 14 procent, för inrikestrafiken. (Figur 3.3)



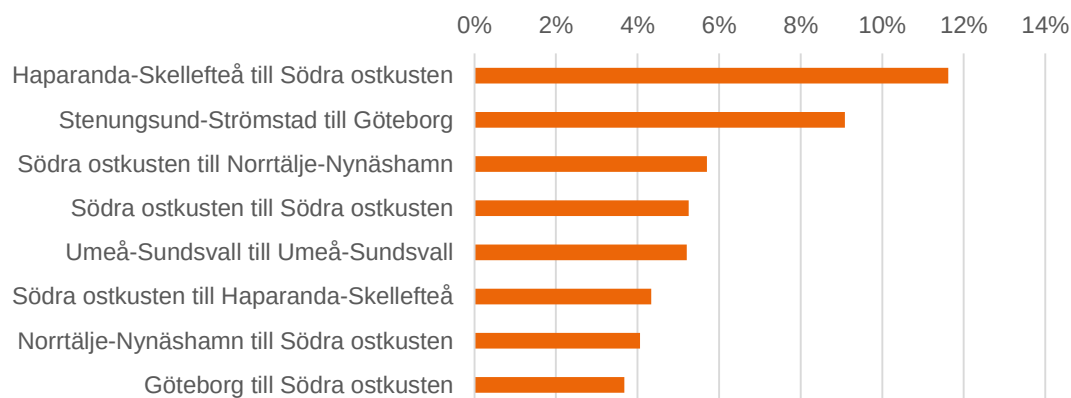
Figur 3.3: Fraktad godsmängd med sjöfart i inrikestrafik efter geografiskt lastningsområde. Procent. År 2012–2014.

Fler hamnar hanterade en något högre andel av det lossade godset i inrikestrafiken jämfört med lastningshamnarna där några få hamnar hanterade större mängder gods. Södra ostkusten dominerar både som lastnings- och lossningshamn, med en andel om 29 procent av det lossade godset i inrikestrafiken. I Göteborgs hamn och Norrtälje – Nynäshamn lossades 12 respektive 11 procent av godset. Övriga kustområden tar emot mindre mängder av inrikes godset. Andelarna per kustområde har varit relativt stabila under åren 2012–2014. Kraftiga variationer från år till år kan bero på enskilda anlöp som fått stort genomslag i statistiken. (Figur 3.4)



Figur 3.4: Fraktad godsmängd med sjöfart i inrikestrafik efter geografiskt lossningsområde. Procent. År 2012–2014.

De godsflöden som var tydligast i inrikestrafiken till sjöss var mellan Haparanda – Skellefteå området till Södra ostkusten, mellan dessa områden transporterades 12 procent av allt gods i inrikestrafiken under 2014. Mellan Stenungsund – Strömstad och Göteborgsområdet fraktades 9 procent av allt gods. Transporter inom samma kustområde förekommer, inom Södra ostkustområdet skeppades 5 procent av den totala godsmängden. Lika stor andel gods skeppades till och från hamnarna inom Umeå – Sundsvalls kustområde. (Figur 3.5)

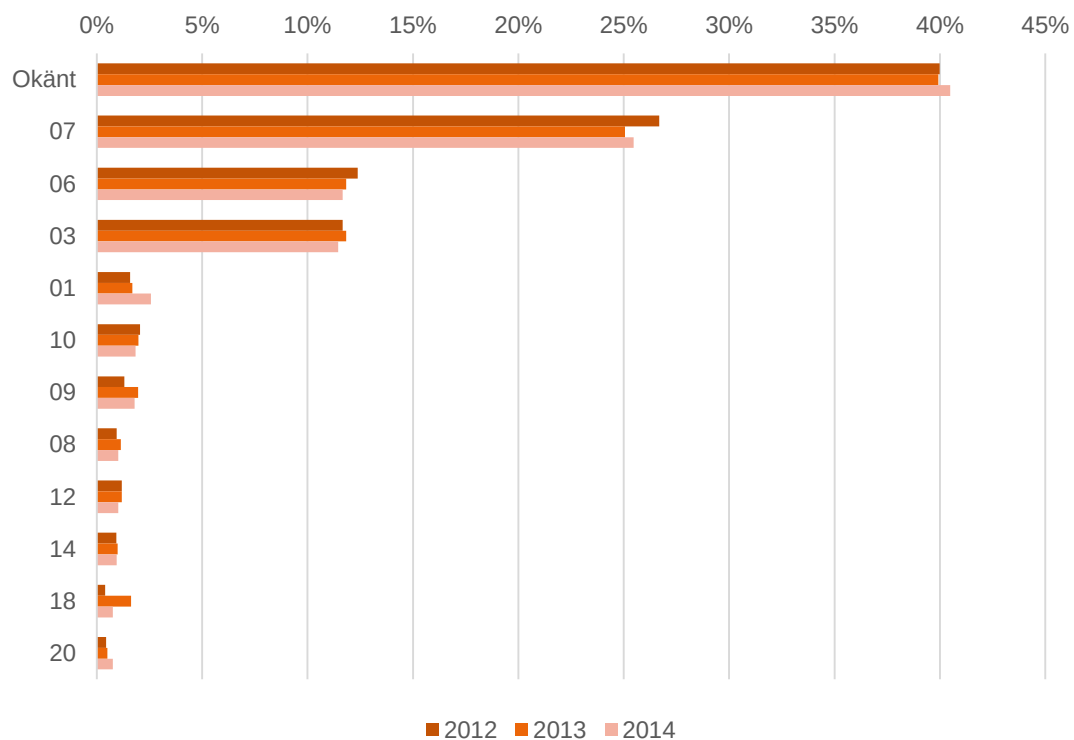


Figur 3.5: Godsflöden i inrikestrafiken med sjöfart, från geografiskt lastningsområde till lossningsområde. Procent. År 2014.

3.2 Sjötransporter från Sverige till utlandet

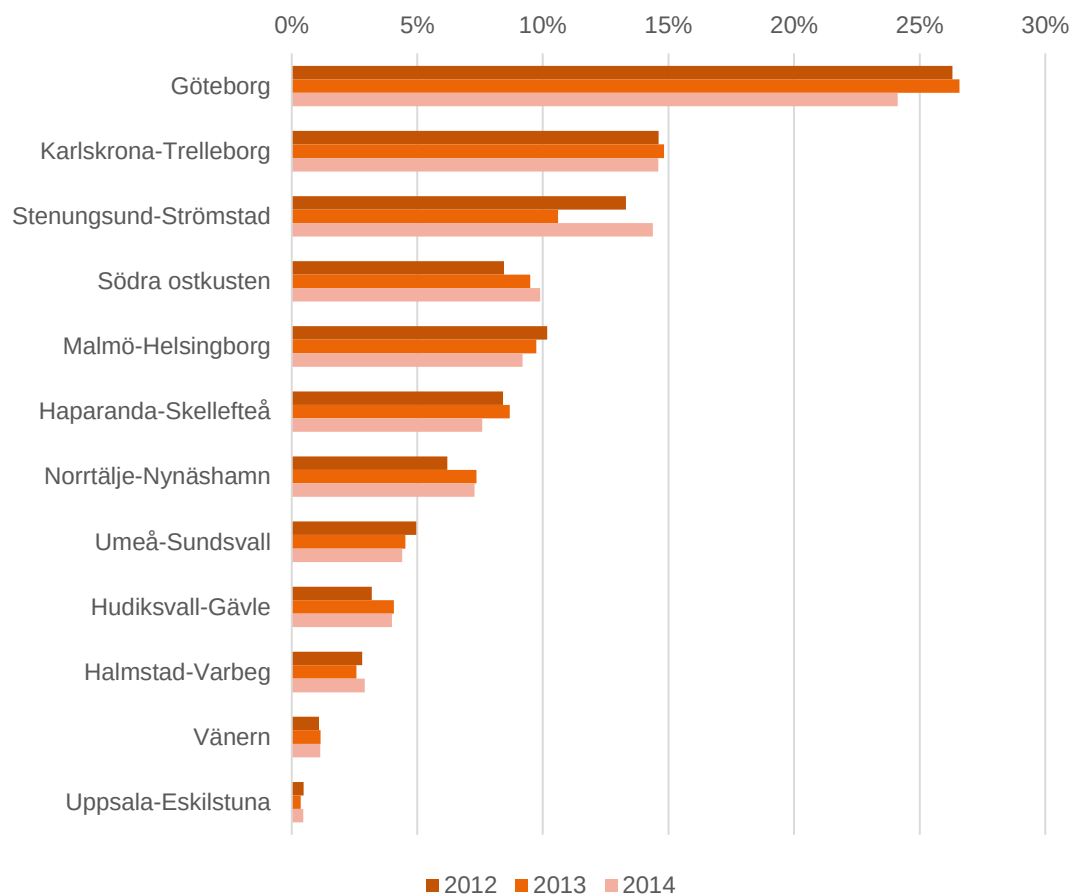
Från Sverige till utlandet fraktades 65 miljoner ton gods till sjöss år 2014. Det var en minskning med 7 procent jämfört med år 2012. De tre största varugrupperna var stenkols- och raffinerade petroleumprodukter, varor av trä och kork och metallhaltiga malmer samt övriga produkter från gruvor och stenbrott. De stod för 25, 12 respektive 11 procent av det lastade godset till utlandet. Sedan 2012 har dessa andelar varit stabila. De okända varuslagen²⁷ uppgick till hela 40 procent.

²⁷ De okända varuslagen består till största del av gods på lastfordon och containrar.



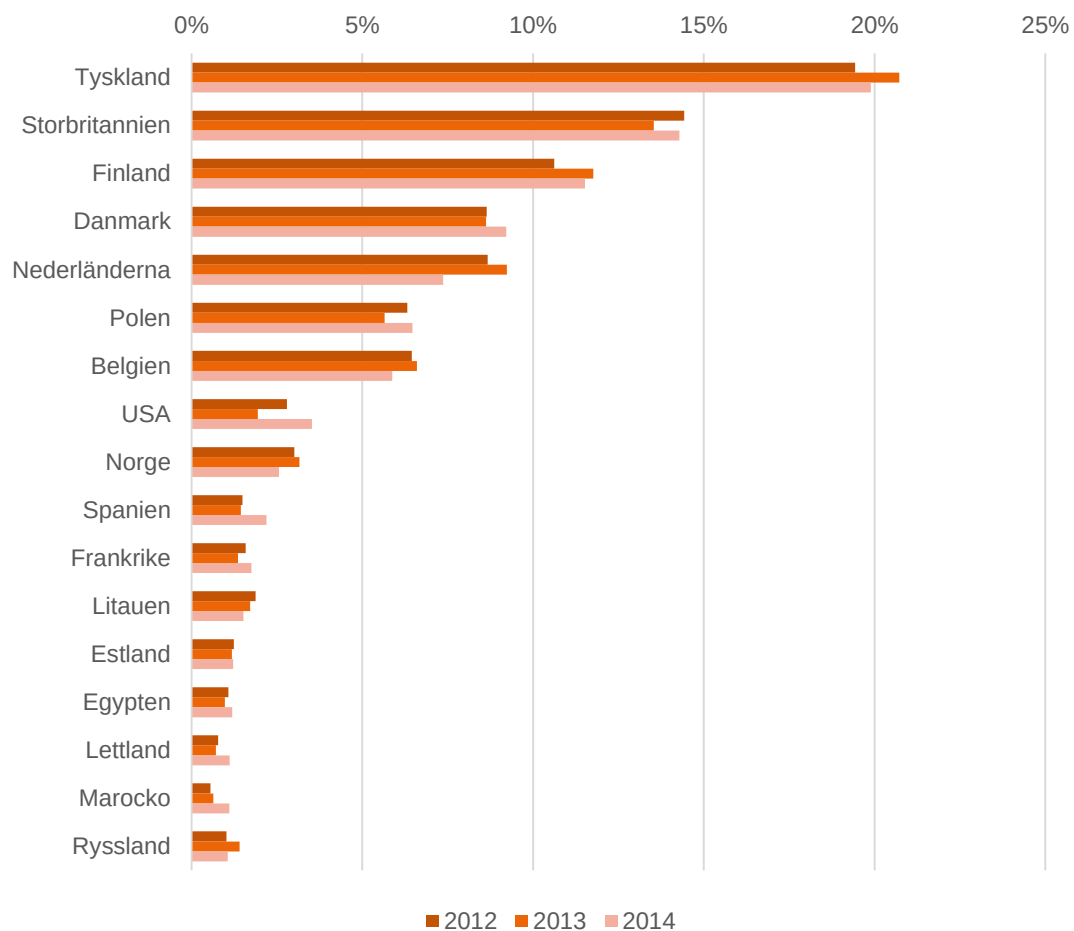
Figur 3.6: Fraktad godsmängd med sjöfart per varugrupp från Sverige till utlandet. Tusentals ton. År 2012–2014. Anm: 01 = Jordbruks-, jakt och skogsbruksprodukter; fisk och andra fiskeriprodukter. 02 = Stenkol och brunkol; råpetroleum och naturgas. 03 = Metallhaltiga malmer och övriga produkter från gruvor och stenbrott; torv; uranmalm och toriummalm. 04 = Livsmedel, dryckesvaror och tobak. 06 = Trä och varor av trä och kork. 07 = Stenkolsprodukter och raffinerade petroleum produkter. 08 = Kemikalier, kemiska produkter och konstfibrer; gummi- och plastvaror; kärnbränsle. 09 = Andra icke-metalliska mineraliska produkter. 10 = Metaller; metallvaror, utom maskiner och apparater. 12 = Transportmedel. 14 = Returråvara; kommunalt avfall och annat avfall. 18 = Samlastat gods; flera olika slags gods som fraktas tillsammans. 20 = Diverse andra varor.

Från Göteborgsområdet skeppades störst godsmängder ut i världen, 24 procent av godset. Från Karlskrona – Trelleborg och Stenungsund – Strömstad skeppades 15 respektive 14 procent av godset. Det är dessa tre kustområden som lastat högst andel av godset som skeppades till utlandet under åren 2012–2014. (Figur 3.7)



Figur 3.7: Andel fraktad godsmängd med sjöfart från Sverige till utlandet efter geografiskt lastningsområde. Procent. År 2012–2014.

Det mesta av godset från Sverige lossades i Tyskland, Storbritannien och Finland. Tillsammans lossades där nära hälften av allt gods från Sverige. Enbart till Tyskland skeppades 20 procent av godset. Under åren 2012–2014 har godsandelarna per mottagarland varit stabila. (Figur 3.8)

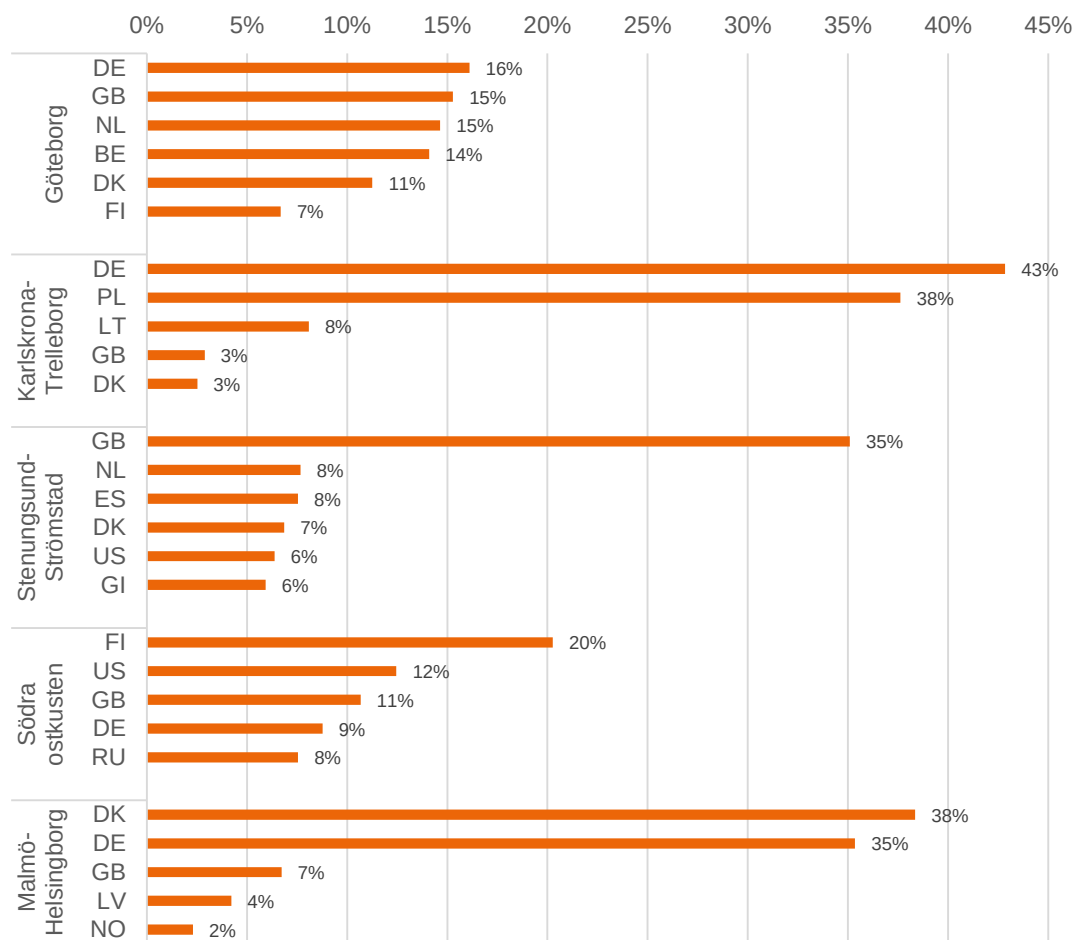


Figur 3.8: Fraktad godsmängd med sjöfart från Sverige till utlandet efter lossningsland. Procent. År 2012–2014.

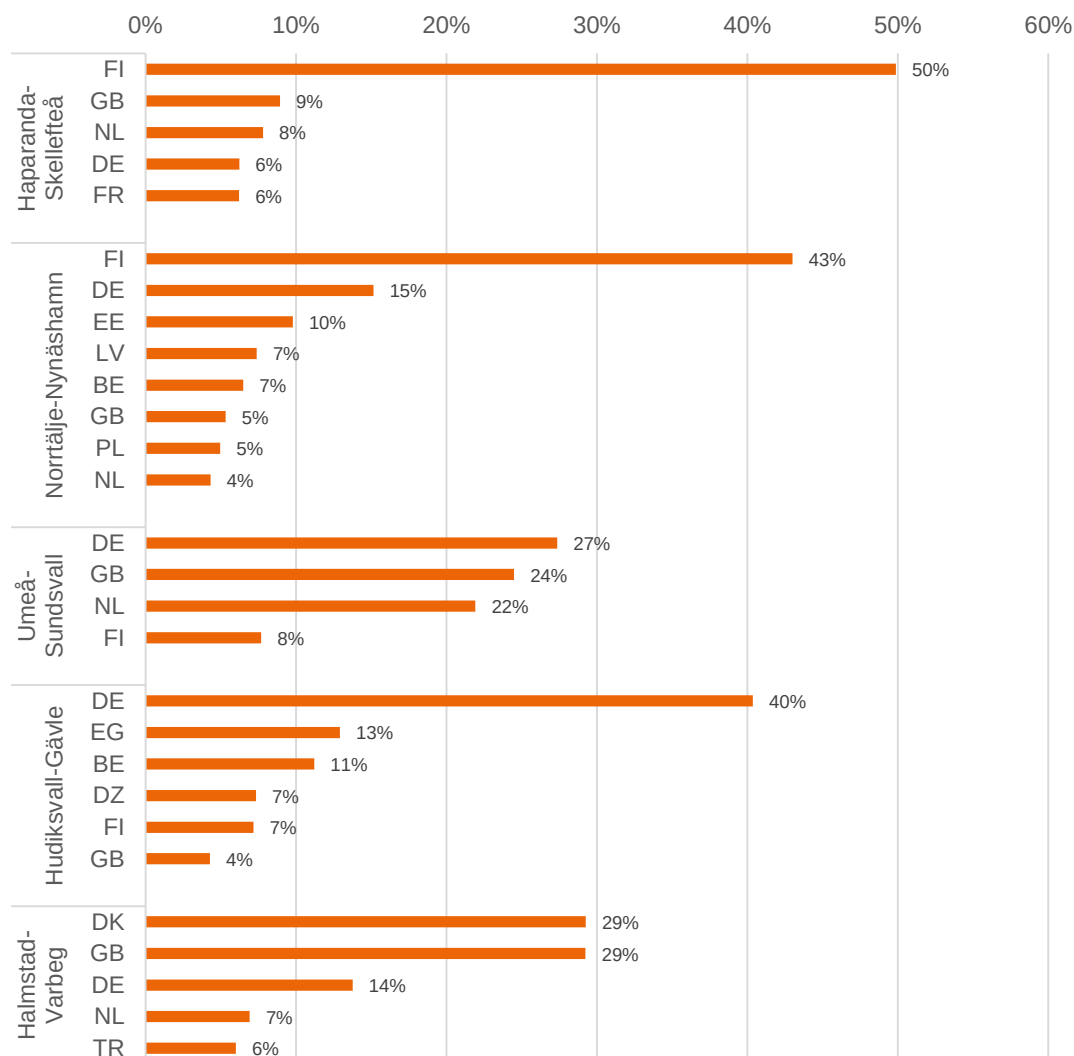
Som redan nämnts skeppades störst godsmängder till utlandet från Göteborgsområdet, 24 procent av allt gods till utlandet. Av detta gods var lossningsländerna relativt jämnt fördelade mellan Tyskland, Storbritannien, Holland, Belgien och Danmark. Dessa länder mottog mellan 11 och 16 procent av godset från Göteborgsområdet.

Från Karlskrona – Trelleborg skeppades majoriteten av godset till Tyskland och Polen, tillsammans mottog dessa två länder 81 procent av godset från detta område. I Storbritannien lossades 35 procent av godset som lastades längs Stenungsund – Strömstad kustområde. Från Malmö – Helsingborg fraktades 73 procent av godset till Tyskland och Danmark.

Flera kustområden i Sverige skickar majoriteten av godset till ett eller två länder och transporterar mindre godsandelar till många olika länder. (Se fördelning över alla kustområden i Figur 3.9 och Figur 3.10)



Figur 3.9: Godsflöden i utrikestrafiken med sjöfart, från geografiskt lastningsområde i Sverige till lossningsland. Procent. År 2014.



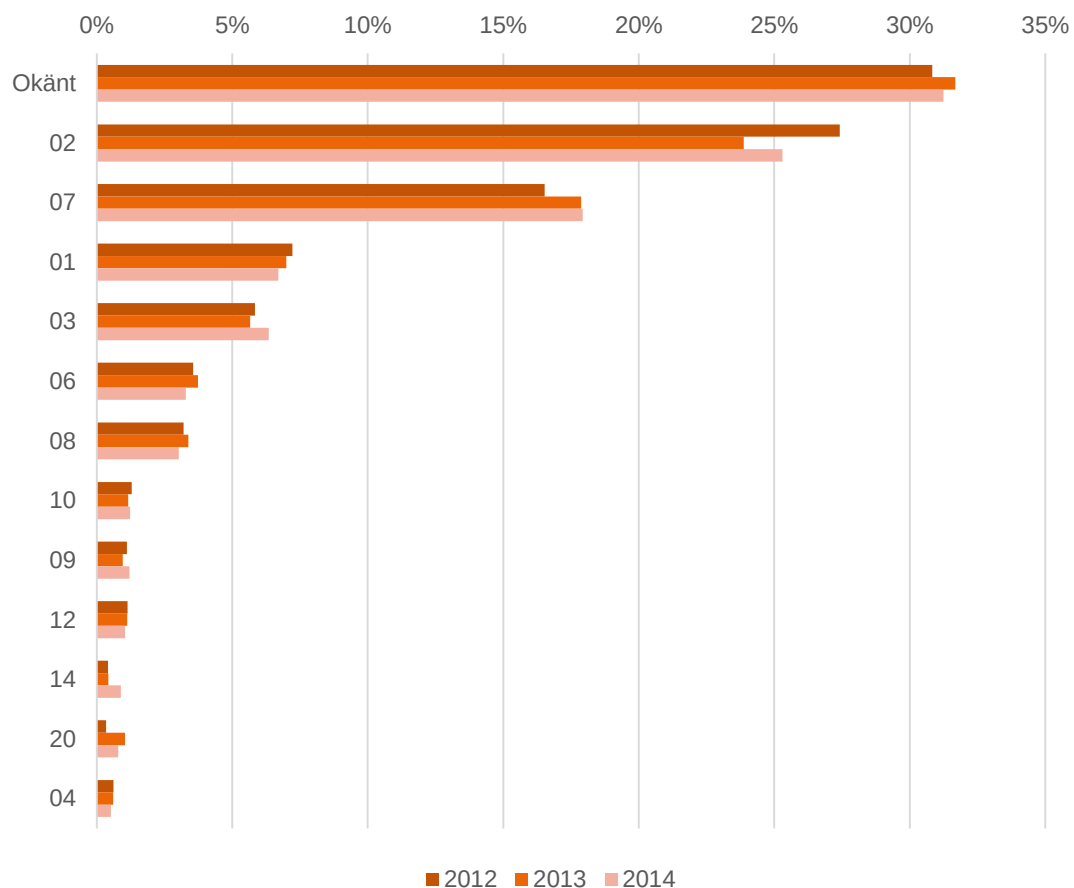
Figur 3.10: Godsflöden i utrikestrafiken med sjöfart, från geografiskt lastningsområde i Sverige till lossningsland. Procent. År 2014.

3.3 Sjötransporter från utlandet till Sverige

Den fraktade godsmängden från utlandet till Sverige till sjöss uppgick till 79,3 miljoner ton år 2014. Det var en i stort sett oförändrad godsmängd jämfört med 2012.

De två varugrupper som främst skeppades från utlandet till Sverige var stenkol och brunkol (där råpetroleum och naturgas ingår) samt stenkol- och raffinerade petroleumprodukter. De stod för 25, respektive 18 procent av godset från utlandet.²⁸ Sedan 2012 har andelarna för de olika varugrupperna varit stabila. (Figur 3.11)

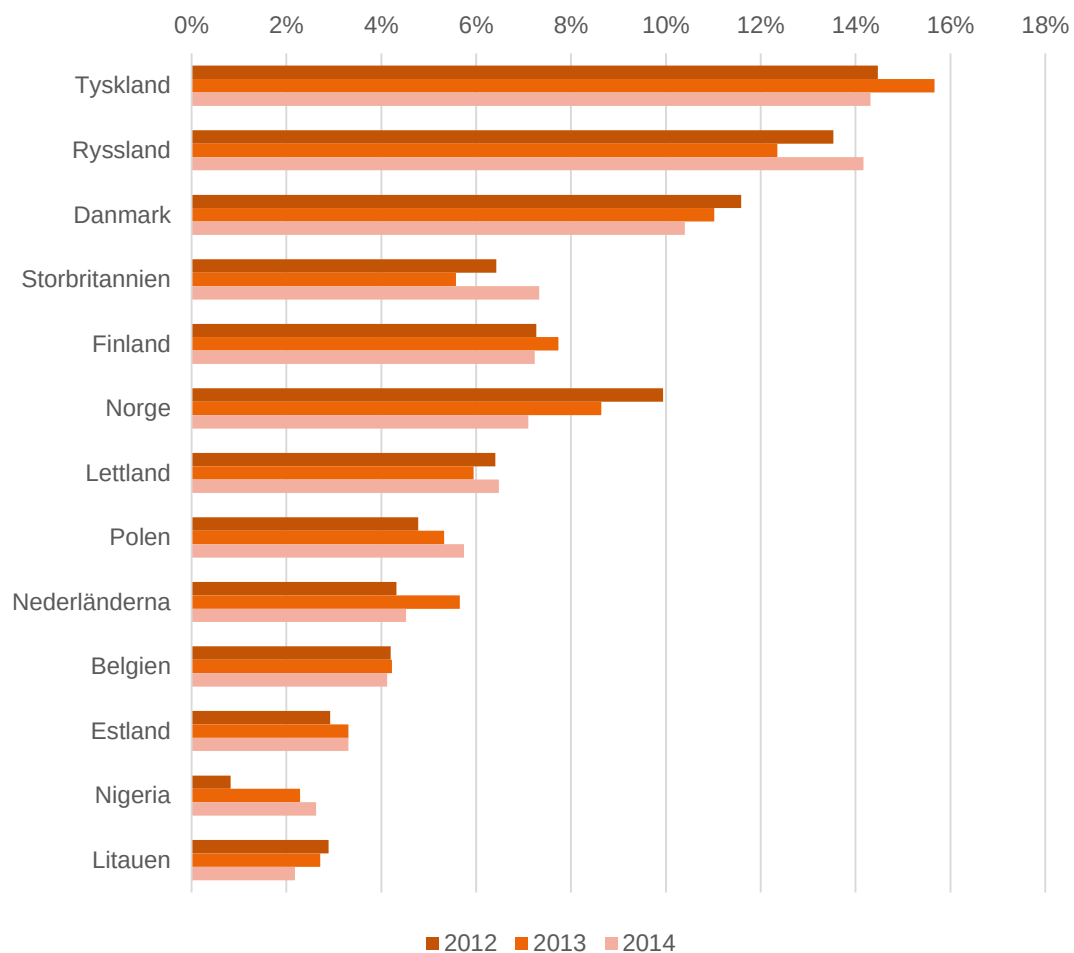
²⁸ Det okända godset från utlandet till Sverige stod för 31 procent.



Figur 3.11: Andel fraktad godsmängd med sjöfart från utlandet till Sverige efter varugrupp. Procent. År 2012–2014.

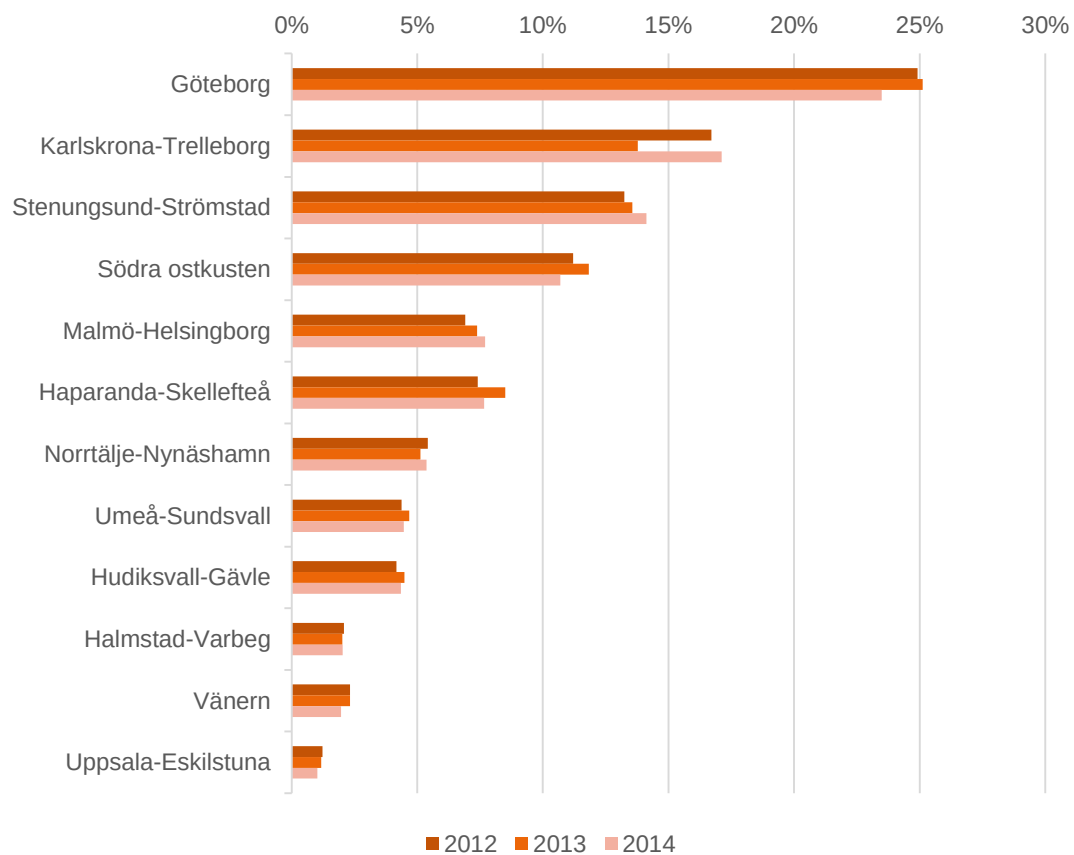
Anm: 01 = Jordbruks-, jakt och skogsbruksprodukter; fisk och andra fiskeriprodukter. 02 = Stenkol och brunkol; råpetroleum och naturgas. 03 = Metallhaltiga malmer och övriga produkter från gruvor och stenbrott; torv; uranmalm och toriummalm. 04 = Livsmedel, dryckesvaror och tobak. 06 = Trä och varor av trä och kork. 07 = Stenkolsprodukter och raffinerade petroleum produkter. 08 = Kemikalier, kemiska produkter och konstfibrer; gummi- och plastvaror; kärnbränsle. 09 = Andra icke-metalliska mineraliska produkter. 10 = Metaller; metallvaror, utom maskiner och apparater. 12 = Transportmedel. 14 = Returråvara; kommunalt avfall och annat avfall. 18 = Samlastat gods; flera olika slags gods som fraktas tillsammans. 20 = Diverse andra varor.

Från Tyskland, Ryssland och Danmark skeppades majoriteten av godset från utlandet, med andelar om 14 respektive 10 procent under 2014. Från Storbritannien, Finland och Norge skeppades 7 procent vardera. Under åren 2012 till 2014 har godsandelarna per avsändarland varierat men inte i någon större utsträckning. Norges godsandel har minskat med 3 procentenheter mellan dessa år. (Figur 3.12)



Figur 3.12: Andel fraktad godsmängd med sjöfart från utlandet till Sverige efter lastningsland. Procent. År 2012–2014.

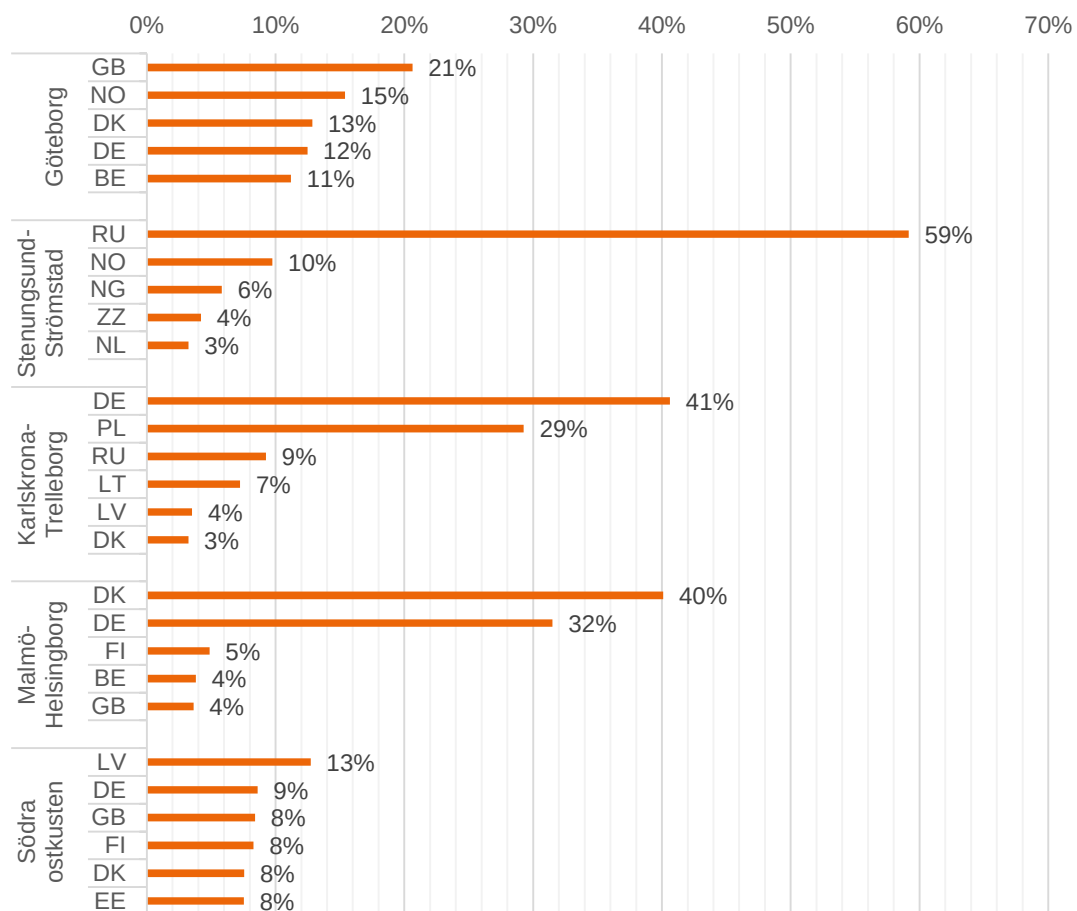
Till Göteborgsområdet kom störst godsmängder från utlandet, 23 procent av godset lossades här. Till Karlskrona – Trelleborg, Stenungsund – Strömstad och Södra ostkusten skeppades 17, 14 respektive 11 procent av godset. Till dessa fyra kustområden kom högst andel av godset från utlandet under åren 2012–2014. (Figur 3.13)



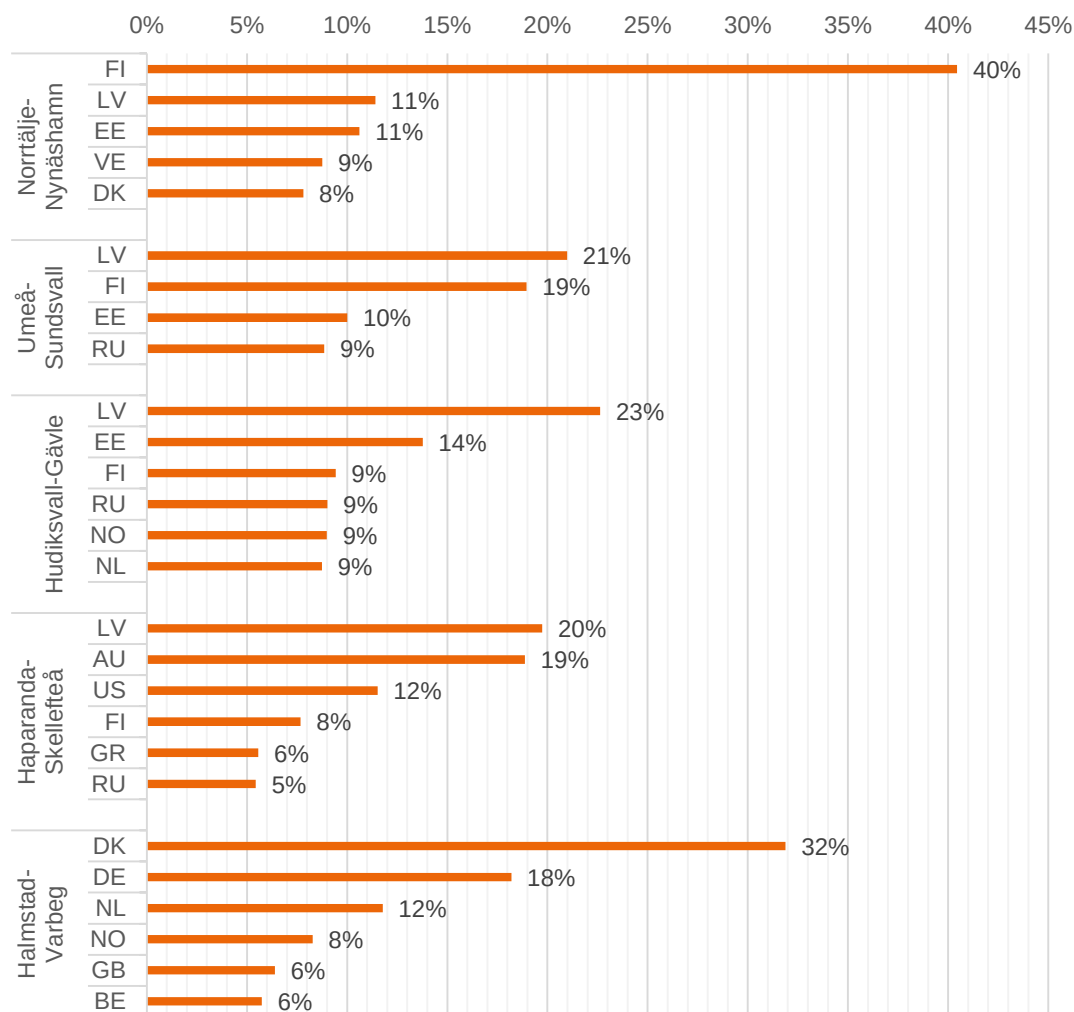
Figur 3.13: Andel fraktad godsmängd med sjöfart från utlandet till Sverige efter geografiskt lossningsområde. Procent. År 2012–2014.

Från utlandet ankom störst godsmängder till Göteborgsområdet, 23 procent. Av detta gods kom 21 procent från Storbritannien. Även Norge, Danmark, Tyskland och Belgien skeppade in stora mängder gods till detta kustområde. Från dessa länder skickades mellan 11 och 15 procent av godset som anlände till Göteborgsområdet.

Till Karlskrona – Trelleborg kustområde ankom gods från främst Danmark och Polen, 70 procent av allt gods som ankom detta område. Till Stenungsund – Strömstad ankom 59 procent av den hanterade godsmängden från Ryssland. Till Norrtälje – Nynäshamn området kom 40 procent av godsmängden från Finland. Flera kustområden i Sverige tar emot majoriteten av godset från ett eller två länder och mindre godsandelar från många länder. (Se fördelning över utrikes lastningsland till respektive kustområde i Sverige i Figur 3.14 och Figur 3.15)



Figur 3.14: Godsflöden i utrikestrafiken med sjöfart, från utrikes lastningsland till respektive geografiska kustområde i Sverige. Procent. År 2012–2014.



Figur 3.15: Godsflöden i utrikestrafiken med sjöfart, från utrikes lastningsland till respektive geografiska kustområde i Sverige. Procent. År 2012–2014.

3.4 Sjötransporter på inre vattenvägar

Med inre vattenvägar avses trafik på kanaler, floder och insjöar. EU har sedan ett antal år gemensamma regler för denna typ av inlandssjöfart. I Europa är inlandssjöfart ett vanligt godstransportmedel men i Sverige är det ännu i uppstartsskedet. I dagsläget är inlandssjöfart möjligt på Väneren via Göta älv ner till Göteborg samt på Mälaren ut till Stockholm och längs Södertälje kanal. Ett av kraven på kustfarlederna är att våghöjden ska vara under 2 meter. Sedan december 2014 finns även i Sverige reglerat hur man kan bygga och utrusta fartyg enligt de regler som gäller för Kontinentaleuropas inre vattenvägar.

Uppgifterna om antal transporter och godsmängden som fraktas på de inre vattenvägarna i Sverige ingår i sjöfartsstatistiken som presenterats tidigare i kapitel 3. I detta avsnitt bryter vi ut och belyser trafiken separat för år 2014. Omfattningen av denna trafik är ännu låg, det är inte heller några större skillnader i omfattningen mellan åren 2012 till 2014. Därför presenterar vi här enbart år 2014.

Mängden gods som transporterades längs inrevattenvägar (IVV) i Sverige uppgick till 79 000 ton, vilket motsvarar knappt en procent av allt gods som fraktades inrikes till sjöss. I Vänern transporterades 29 000 ton och i Mälaren 50 000 ton. (Tabell 3.2)

Tabell 3.2: Godsmängd som transporterats längs inrevattenvägar (IVV) i Sverige, totalt och uppdelat efter Vänern och Mälaren. Samt andelar av totalt transporterat gods inrikes till sjöss. Andelar och 1 000-tal ton. År 2014.

	Totalt	I Vänern	I Mälaren
Transporterat gods där hela sträckan är IVV	79	29	50
<i>Andel av det totala transporterade godset inrikes till sjöss</i>	<i>0,7 %</i>	<i>0,3 %</i>	<i>0,4 %</i>

Del av transportsträckan längs inre vattenväg

Andelen gods som transporterats inrikes med lastning eller lossning i en inrevattenvägshamn (IVV-hamn) uppgick till närmare 7 procent av allt gods som skeppats i inrikestrafiken. Totalt sett uppgick denna godsmängd till 781 000 ton. För detta gods har alltså en del av transportsträckan gått längs en inre vattenväg. Det var framförallt gods som lastades eller lossades i Mälaren som transporterades en del av sträckan längs inre vattenväg. Det lossades mer gods i IVV-hamnarna i Mälaren (605 000 ton) än vad det lastades (95 000 ton). (Tabell 3.3)

Tabell 3.3: Godsmängd inrikes med lastning eller lossning i en inrevattenvägshamn (IVV-hamn) i Sverige, totalt och uppdelat efter Vänern och Mälaren. Andel av totalt transporterat gods inrikes till sjöss. Andelar och 1 000-tal ton. År 2014.

	Totalt	I Vänern	I Mälaren
Inrikes med lastning i en IVV-hamn	153	59	95
Inrikes med lossning i IVV-hamn	628	23	605
Summa	781	82	700
<i>Andel av det totala transporterade godset inrikes till sjöss</i>	<i>6,8 %</i>	<i>0,7 %</i>	<i>6,1 %</i>

Andelen gods som lastades i en IVV hamn i Sverige för vidare transport till utlandet uppgick till nästan 2 procent av allt gods som skeppades från Sverige till utlandet. Det gods som lastades i en IVV-hamn i Vänern för vidare transport till utlandet uppgick till 748 000 ton vilket utgjorde 1 procent av allt gods till sjöss från Sverige till utlandet. Det gods som lastades i en IVV-hamn i Mälaren utgjorde mindre än hälften av detta, 305 000 ton.

Mängden gods som skeppades från utlandet till en IVV-hamn i Sverige var mer än dubbelt så högt (2,6 miljoner ton) än det som transporterades till utlandet. Totalt 3 procent av allt gods till sjöss skeppades från utlandet till en IVV-hamn i Sverige. Till Mälaren transporterades det mesta av detta gods (1,6 miljoner ton eller 2 procent). (Tabell 3.4)

Tabell 3.4: Godsmängd utrikes med lastning eller lossning i en inrevattenvägshamn (IVV-hamn) i Sverige, totalt och uppdelat efter Vänern och Mälaren. Andel av totalt transporterat gods utrikes till sjöss. Andelar och 1 000-tal ton. År 2014.

	Totalt	I Vänern	I Mälaren
Utrikes från IVV-hamn	1 053	748	305
<i>Andel av det totala transporterade godset utrikes från Sverige</i>	<i>1,6 %</i>	<i>1,2 %</i>	<i>0,5 %</i>
Utrikes till IVV-hamn	2 588	975	1 613
<i>Andel av det totala transporterade godset utrikes till Sverige</i>	<i>3,3 %</i>	<i>1,2 %</i>	<i>2,0 %</i>

4 Inrikestransporter med svenskregistrerade och utländska lastbilar

De svenskregistrerade lastbilarna utför nästan alla lastbilstransporter där både start och mål är inom Sverige. Av de totalt 380 miljoner ton som fraktades inrikes med tung lastbil 2014, stod de svenskregistrerade lastbilarna för 375 miljoner ton vilket motsvarar 99 procent (Tabell 4.1). Det totala inrikes trafikarbetet för lastbilstransporterna med last uppgick till 2 447 miljoner kilometer och mängden tonkilometer uppgick till 40 miljarder. Av detta stod de svenskregistrerade lastbilarna för majoriteten (96 respektive 97 procent).²⁹

De utländska lastbilarnas verksamhet i Sverige tycks ha ökat mellan åren 2012 och 2014. Den fraktade godsmängden ökade med drygt 30 procent mellan dessa år, körda kilometer och transportarbetet mer än fördubblades. Det råder dock stor osäkerhet kring statistiken om de utländska lastbilarna och mycket tyder på att uppgifterna är underskattade. Statistiken som här redovisas är en spegling av respektive lands lastbilsundersökning, osäkerheten påverkar även övriga uppgifter som här presenteras, såsom ålder på lastbilarna. De utländska lastbilarnas godstransporter beskrivs närmare i kapitel 6. Lastbilsstatistiken baseras på en urvalsundersökning och därför är det naturligt med en viss variation från år till år i uppmätta värden utan att det alltid finns en faktisk underliggande skillnad. Det är viktigt att ta hänsyn till detta vid tolkning av resultaten.

Tabell 4.1: Inrikes godstransporter med tunga svenskregistrerade- och utländska lastbilar inom Sverige, efter lastbilens ursprung. Godsmängd i miljoner ton, trafikarbete med last i miljoner km samt transportarbete i miljoner tonkilometer. År 2012–2014.

År	2012	2013	2014
Godsmängd, miljoner ton	379	368	380
<i>därav med svenska lastbilar</i>	375	364	375
<i>därav med utländska lastbilar</i>	4	4	5
Trafikarbete med last, miljoner km	2 357	2 461	2 447
<i>därav med svenska lastbilar</i>	2 300	2 375	2 359
<i>därav med utländska lastbilar</i>	58	86	88
Transportarbete, miljoner ton-km	38 099	39 866	40 133
<i>därav med svenska lastbilar</i>	37 305	38 629	38 808
<i>därav med utländska lastbilar</i>	793	1 237	1 325

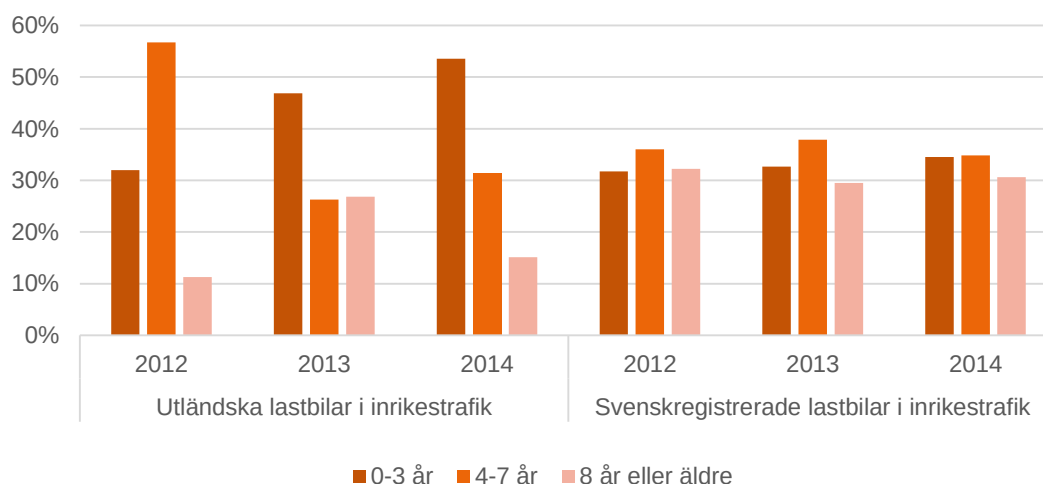
Antalet inrikestransporter med svenskregistrerade tunga lastbilar uppgick under 2012 till det lägsta uppmätta under hela 2000-talet. Antalet transporter, körda kilometer, lastad godsmängd och transportarbetet, visade alla en kraftig minskning under 2012 jämfört med tidigare år.

²⁹ Se Kapitel 9 Källor till statistiken för mer information om statistiken.

Under 2013 minskade antalet lastbilstransporter ytterligare något medan transportarbetet, lastad godsmängd och körda kilometer i stort sett var oförändrade jämfört med vad som uppmättes under år 2012. Det vill säga, under 2013 transporterades alltså lika mängd gods som under 2012 och lastbilarna körde lika långt men antalet transporter var färre. Under 2014 skedde inga större förändringar i omfattningen av den svenska lastbilsverksamheten och inga tecken på återhämtning uppvisades från de låga nivåer som noterats sedan år 2012.

Ålder på lastbilarna

Åldern på de svenskregistrerade lastbilarna som användes i inrikestrafiken var stabil över åren 2012–2014. Andelen använda lastbilar var ganska jämnt fördelad mellan ålderskategorierna 0–3 år, 4–7 år respektive äldre än 8 år (dryg 30 procent av vardera). För de utländska lastbilarna har däremot andelen yngre lastbilar ökat varje år, från en andel omkring 30 procent år 2012 till över 50 procent år 2014. Detta innebär att mer än varannan godstransport med utländska lastbilar i inrikestrafiken genomfördes med en lastbil som var tre år eller yngre. Andelen svenskregistrerade lastbilar som var 8 år eller äldre var dubbelt så hög jämfört med de utländska lastbilarna. (Figur 4.1)



Figur 4.1: Åldersfördelning på de utländska respektive svenskregistrerade lastbilar som användes i inrikestrafik i Sverige år 2012–2014.

5 Svenskregistrerade lastbilars godstransporter

Kvaliteten på statistiken är betydligt bättre för de svenskregistrerade lastbilarna än för de utländska, vilket möjliggör mer detaljerade analyser. De svenskregistrerade lastbilarna utförde de allra flesta transporterna (99 procent) i inrikestrafiken. Antalet godstransporter med tunga svenskregistrerade lastbilar uppgick till drygt 28 miljoner år 2014 vilket var en marginell förändring jämfört med år 2012, med en viss nedgång under 2013. Godstransporterna med last till utlandet uppgick till 168 000 och från utlandet till 134 000, detta var marginella skillnader jämfört med 2012. (Tabell 5.1)

Tabell 5.1: Godstransporter med svenskregistrerade tunga lastbilar efter riktning, inrikes samt till och från Sverige. Antal transporter med last i 1 000-tal. År 2012–2014

	2012	2013	2014
Inrikes transporter	27 961	26 953	27 935
Transporter från Sverige till utlandet	190	177	168
Transporter från utlandet till Sverige	136	134	134
Totalt	28 287	27 264	28 237

De svenskregistrerade lastbilarnas totala trafikarbete, dvs. antalet körda kilometer, med last uppgick till omkring 2,5 miljarder km under 2014. De körda kilometrarna i inrikestrafiken stod för 93 procent av all körsträcka, till utlandet 4 procent och från utlandet 3 procent. Dessa andelar har varit stabila de senaste tre jämförda åren. Trafikarbetet både till och från utlandet har dock minskat något mellan 2012 och 2014.³⁰ (Tabell 5.2)

Tabell 5.2: Trafikarbetet med last med svenskregistrerade tunga lastbilar efter riktning, inrikes samt till och från Sverige. Trafikarbete i 1 000-tal körda kilometer. År 2012–2014

	2012	2013	2014
Inrikes transporter	2 299 734	2 374 868	2 359 168
Transporter från Sverige till utlandet	104 289	95 548	91 373
Transporter från utlandet till Sverige	82 991	82 831	77 497
Totalt	2 487 015	2 553 246	2 528 038

Det totala transportarbetet med svenskregistrerade lastbilar uppgick till närmare 42 miljarder tonkilometer under 2014. Av detta stod inrikestrafiken för 38,8 miljarder (eller 93 procent). Utvecklingen jämfört med 2012 visar att andelarna varit stabila, men mätt i faktiska värden har

³⁰ Trafikarbetet för de svenskregistrerade lastbilarna i utrikestrafiken inkluderar den körda sträckan både i Sverige och utlandet.

godstransportarbetet ökat något mellan dessa år medan transportarbetet till och från Sverige minskat något. (Tabell 5.3)

Tabell 5.3: Godstransportarbetet med last med svenskregistrerade tunga lastbilar efter riktning, inrikes samt till och från Sverige. Transportarbete i miljoner ton-km. År 2012–2014.

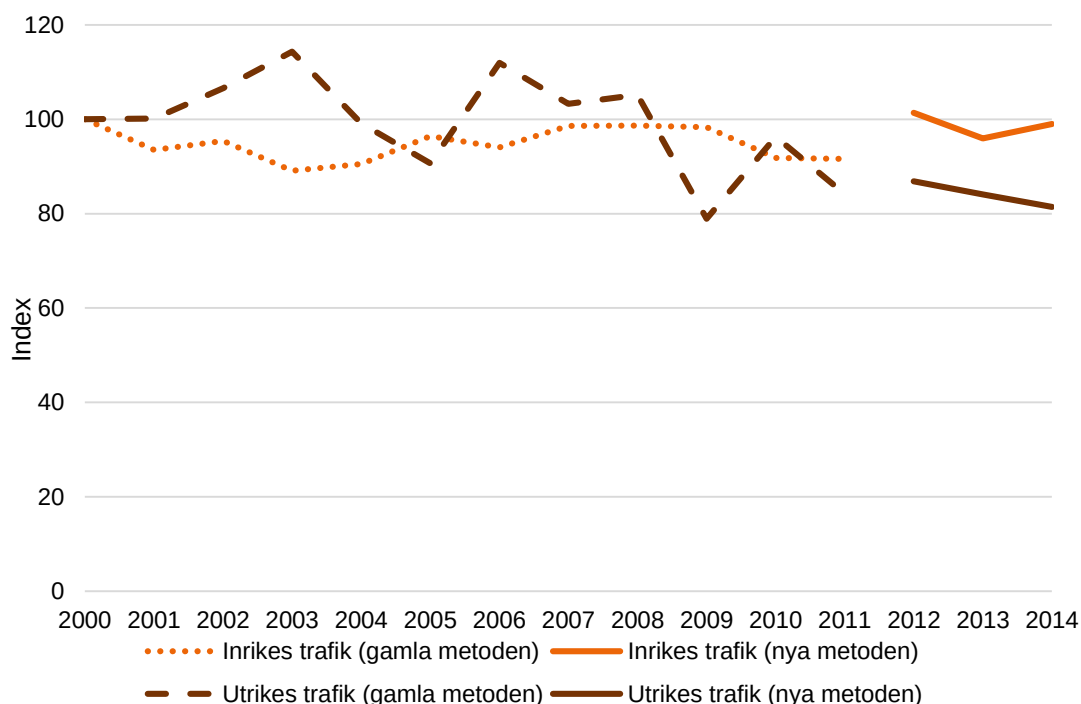
	2012	2013	2014
Inrikes transporter	37 305	38 629	38 808
Transporter från Sverige till utlandet	1 868	1 607	1 617
Transporter från utlandet till Sverige	1 424	1 429	1 272
Totalt	40 598	41 665	41 697

Den totala godsmängden som transporterades av svenskregistrerade lastbilar förändrades marginellt mellan 2012 och 2014. Det transporterade godset i inrikestransporterna dominerade och uppmättes till drygt 375 miljoner ton 2014, vilket utgjorde 99 procent av allt fraktat gods. Nästan 3,2 miljoner ton fraktades till utlandet från Sverige med svenskregistrerade lastbilar, vilket var 40 procent mer än vad de fraktade till Sverige. (Tabell 5.4)

Tabell 5.4: Transporterad godsmängd med svenskregistrerade tunga lastbilar efter riktning, inrikes samt till och från Sverige. Godsmängd i 1 000-tal ton. År 2012–2014.

	2012	2013	2014
Inrikes transporter	374 992	363 637	375 192
Transporter från Sverige till utlandet	3 587	3 001	3 158
Transporter från utlandet till Sverige	2 219	2 427	2 262
Totalt	380 797	369 065	380 612

Sedan år 2000 har utvecklingen av de svenskregistrerade lastbilarnas fraktade godsmängd i inrikes och utrikestrafiken varierat kraftigt (Figur 5.1). År 2012 inträffade ett tidsseriebrott på grund av ny framställningsmetod av lastbilsstatistiken. De korta linjerna i figuren mellan år 2012–2014 avser omräknade värden med en ny metod för framställning av lastbilsstatistiken, samma nya metod som används för samtliga uppgifter som presenteras i denna rapport. Den nya metoden ger en högre nivå än den gamla beräkningsmetoden och kan betraktas som mer pålitlig än den gamla.



Figur 5.1: Inrikes och utrikes lastad godsmängd (ton) med svenskregistrerade lastbilar år 2000–2014. Index (år 2000=100).

Källa: Lastbilstrafik 2014, Trafikanalys Statistik 2015:21. För värden fram till och med 2011 beräknade med den gamla metoden, se tidigare årsrapporter. För värden med den nya metoden för åren 2012 och 2013, se omräknat tabellverk, Trafikanalys Statistik 2015:23.

5.1 Inrikes godstransporter i län och kommungrupper

Mer än hälften av inrikestransporterna med last med svenskregistrerade lastbilar har start och slutmål inom samma kommun.³¹ Under åren 2012–2014 uppgick andelen transporter med start och slut i samma kommun till 58 procent per år. Även de transporter som gick till andra kommuner inom länet och till andra län i Sverige har varit stabila över åren, kring 20 procent vardera. (Tabell 5.5)

Tabell 5.5: Antal inrikestransporter med last med svenskregistrerade tunga lastbilar samt andelar inom samma kommun, till andra kommuner i länet samt till andra län i Sverige. År 2012–2014.

	2012	2013	2014
Totalt	27 961	26 953	27 935
Andel inom kommunen	58%	58%	58%
Andel till andra kommuner i länet	20%	22%	23%
Andel till andra län i Sverige	22%	20%	19%

³¹ Redovisningen per län och kommungrupp begränsas här till de svenskregistrerade lastbilarna eftersom tillräckligt detaljerad statistik saknas för de utländska lastbilarna. De utländska lastbilarna utgör dessutom en förhållandevis liten del av alla inrikestransporter i Sverige.

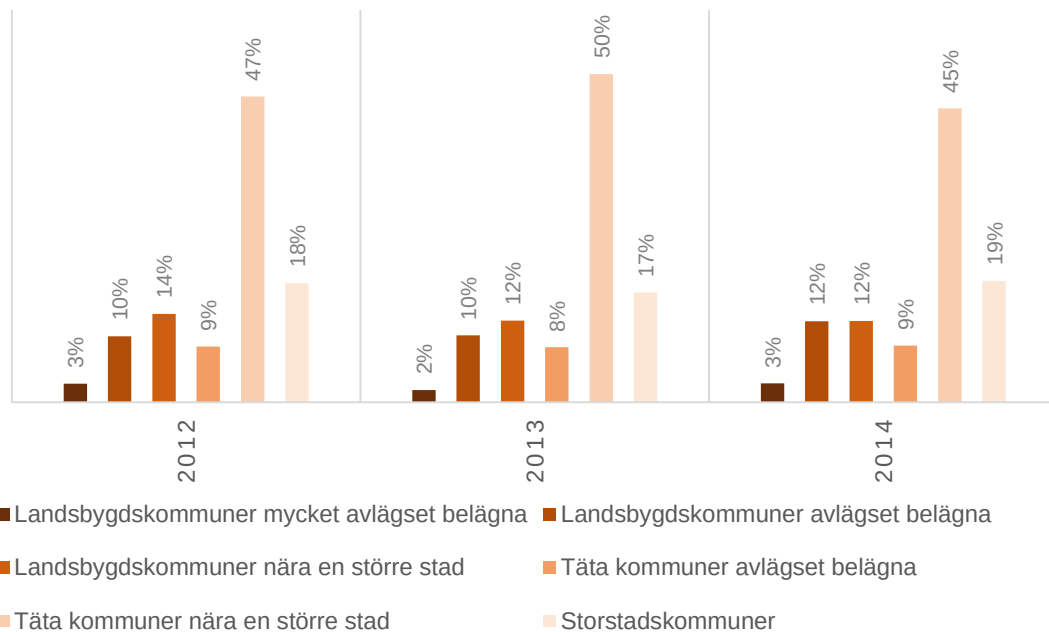
Godsmängden som de svenskregistrerade lastbilarna körde inom samma kommun låg stabilt kring drygt 40 procent mellan åren 2012–2014. Till andra kommuner i länet har godsmängden dessa tre år ökat från drygt 20 procent till närmare 30 procent år 2014. Samtidigt som godset till andra län i Sverige minskade något. (Tabell 5.6)

Tabell 5.6: Transporterad godsmängd i ton vid inrikestransporter med svenskregistrerade tunga lastbilar samt andelar av godset som transporterades inom samma kommun, till andra kommuner i länet samt till andra län i Sverige. Ton och procent. År 2012–2014.

	2012	2013	2014
Totalt	374 992	363 637	375 192
Inom kommunen	44%	43%	43%
Till andra kommuner i länet	23%	27%	28%
Till andra län i Sverige	33%	30%	29%

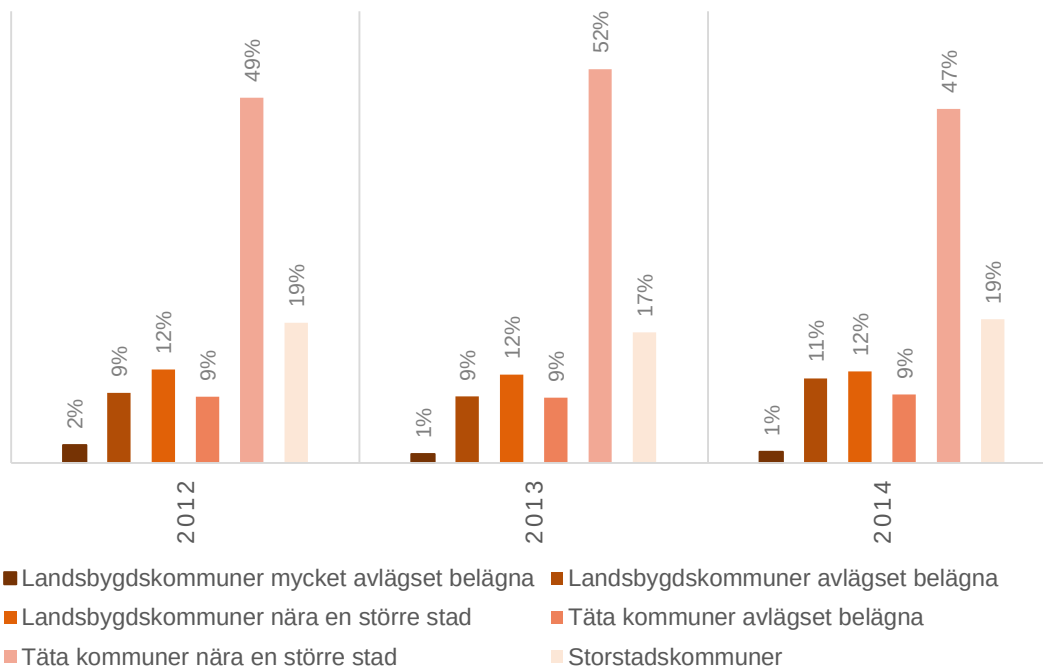
Vanligtvis beskrivs Trafikanalys lastbilsstatistik på länsnivå. Sekretess och risk för röjande gör att det är svårt att publicera uppgifter på en finare nivå än så. Men i denna rapport har den regionala indelningen utökats med den gruppering som Tillväxtanalys tagit fram och som består av sex kommuntyper³². Genom att använda denna gruppering framkommer att nära hälften av det transporterade godset (45 procent) i inrikestrafiken startade i tätastadskommuner nära en större stad år 2014. Därefter var det vanligast att godset fraktades från storstads-kommunerna (19 procent). I landsbygdskommunerna, både de avlägsna belägna och de nära en större stad startade 12 procent av godset vardera. I de mycket avlägsna landsortskommunerna startade en mycket liten mängd gods (runt 3 procent). Nivåerna på dessa andelar har varit stabila under de år som här jämförs, 2012–2014. (Figur 5.2)

³² De sex kommuntyperna visas på karta i Bilaga 3. Se även <http://www.tillvaxtanalys.se/om-tillvaxtanalys/projekt-och-uppdrag/regional-analys-och-uppfoljning/ny-indelning-for-kommuner-i-ett-stad-och-land-perspektiv.html>



Figur 5.2: Andel transporterad godsmängd i inrikestrafik med svenskregistrerade tunga lastbilar efter typ av kommun där transporten lastades. År 2012–2014.

Vid en jämförelse av andelen godsmängd som startade och slutade i en viss kommun visar det sig att andelarna har en liknande fördelning, det vill säga ungefär hälften av godset lastades i täta kommuner nära en större stad och runt 20 procent lastades i en storstads-kommun. (Figur 5.3)

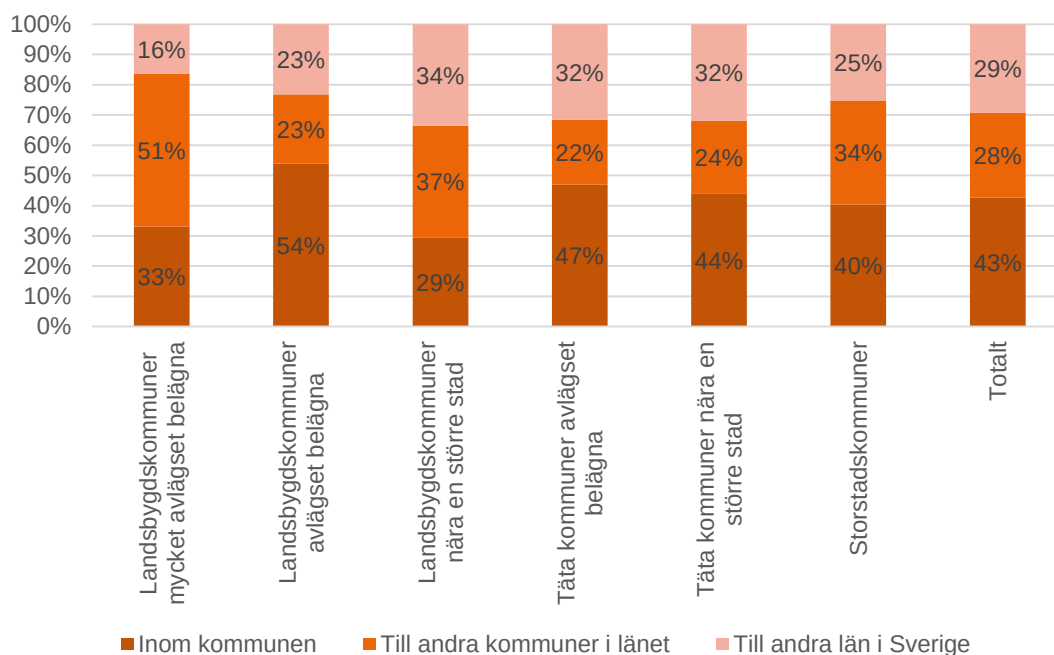


Figur 5.3: Andel transporterad godsmängd i inrikestrafik med svenskregistrerade tunga lastbilar efter typ av kommun där transporten lossades. År 2012–2014.

Totalt sett fraktades 43 procent av allt gods inom samma kommun, dvs. lastning och lossning var inom samma kommun. Till andra kommuner i länet och till andra län i Sverige transporterades 28 respektive 29 procent av godset. (Figur 5.4)

Av den godsmängd som lastades i de avlägset belägna landsbygdskommunerna kördes över hälften (54 procent) inom samma kommun och 23 procent vardera till andra kommuner i samma län och till något av de övriga länen i Sverige.

Även i täta kommuner avlägset belägna och nära en större stad fraktas höga andelar av godset inom kommunen (runt 45 procent) men med en högre andel gods till andra län i Sverige (drygt 30 procent). I landsbygdskommunerna nära en större stad fraktas lägst andel gods inom kommunen (29 procent), där fraktas istället en större andel gods till andra kommuner i länet (närmare 37 procent). (Figur 5.4)



Figur 5.4: Andel av den godsmängd som transporterades av svenskregistrerade tunga lastbilar inom kommunen, till andra kommuner i länet samt till andra län i Sverige efter lastning i respektive kommungrupp samt totalen. År 2014.

En finare fördelning av den godsmängd som transporterades 2014 visar att från avlägset belägna landsbygdskommuner transporterades, som redan nämnts 54 procent av godset inom samma kommun, närmare 19 procent av godset gick till täta kommuner nära en större stad. Från storstadskommunerna transporterades 40 procent av godset inom kommunen, därefter var det främsta målområdet täta kommuner nära en större stad, dit 30 procent av godset transporterades. (Tabell 5.7)

Från den mycket avlägset belägna landsbygden transporterades 33 procent inom kommunen, men 45 procent till avlägset belägna täta kommuner. Från landsbygden nära en större stad transporterades 29 procent inom kommunen och 40 procent till täta kommuner nära en större stad. Dessa två kommungrupper, mycket avlägset belägen landsbygd och landsbygd nära en större stad var de enda kommungrupper där en större andel godsmängd transporterades till annan kommungrupp än inom den egna kommungruppen. I övriga kommungrupper transporteras det högre andelar inom samma kommungrupp än till andra grupper.

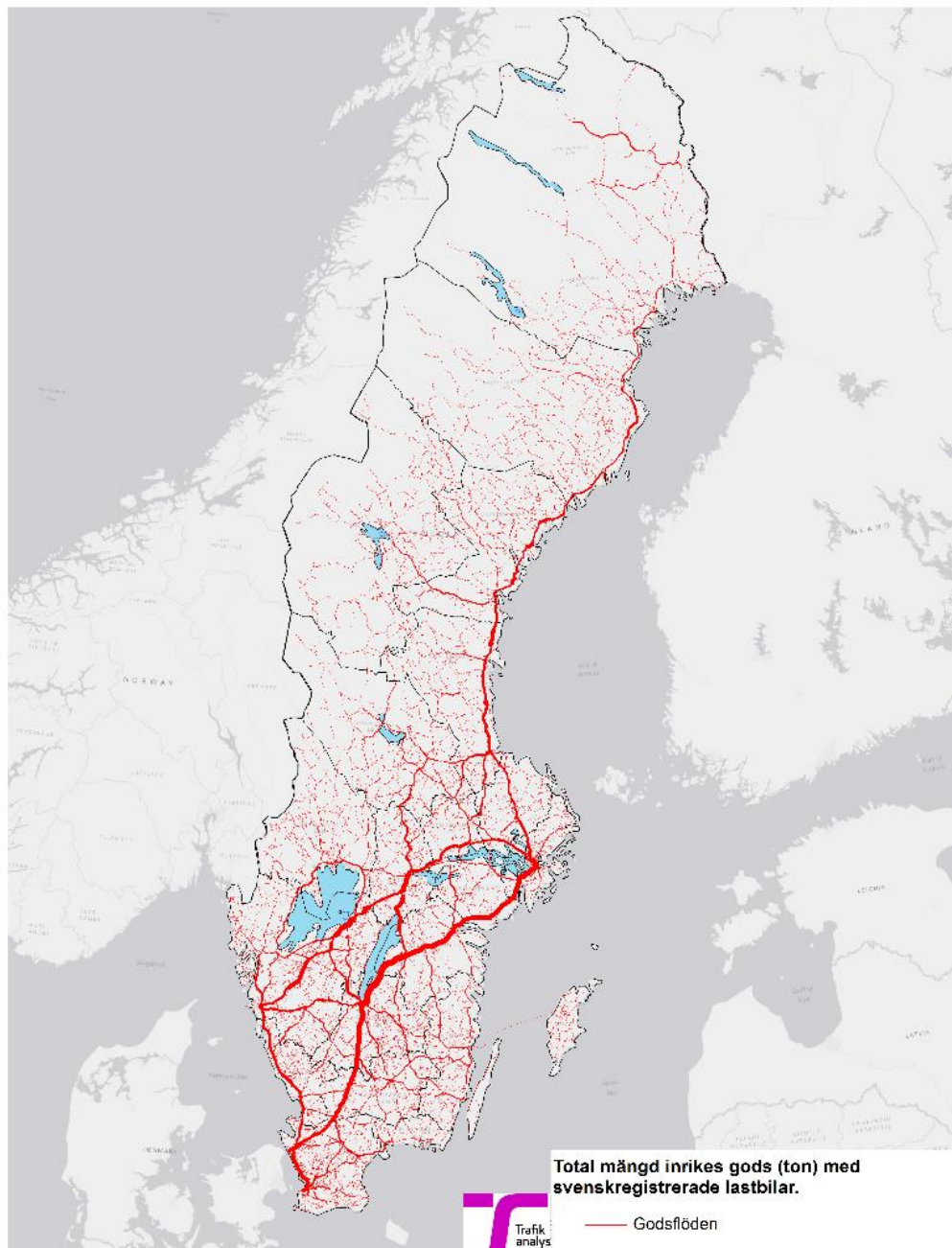
Från Storstadskommunerna transporteras högst andel av godset till samma kommun (40 procent) eller till täta kommuner nära en större stad (30 procent) eller till andra storstadskommuner (21 procent).

Tabell 5.7: Andel transporterad godsmängd med svenske registrerade lastbilar efter avsändande kommungrupp samt andel som transporteras inom kommunen samt andelar som går till andra kommungrupper. Procent. År 2014.

Start i kommungrupp	Slut i kommungrupp						
	Inom kommun	Landsbygd mycket avlägset belägna	Landsbygds avlägset belägna	Landsbygds nära en större stad	Täta kommuner avlägset belägna	Täta kommuner nära en större stad	Storstads kommuner
Landsbygd mkt avlägset belägna	33 %	2,5 %	9,1 %	5,2 %	44,8 %	5,1 %	0,4 %
Landsbygd avlägset belägna	54 %	0,9 %	8,3 %	8,0 %	6,0 %	18,6 %	4,3 %
Landsbygd nära större stad	29 %	0,4 %	3,6 %	12,9 %	3,2 %	40,0 %	10,5 %
Täta kommuner avlägset belägna	47 %	1,8 %	6,7 %	6,7 %	9,1 %	23,4 %	5,4 %
Täta kommuner nära större stad	44 %	0,2 %	4,1 %	9,6 %	3,0 %	27,1 %	11,9 %
Storstadskommuner	40 %	0,0 %	2,1 %	4,5 %	2,0 %	30,0 %	20,9 %

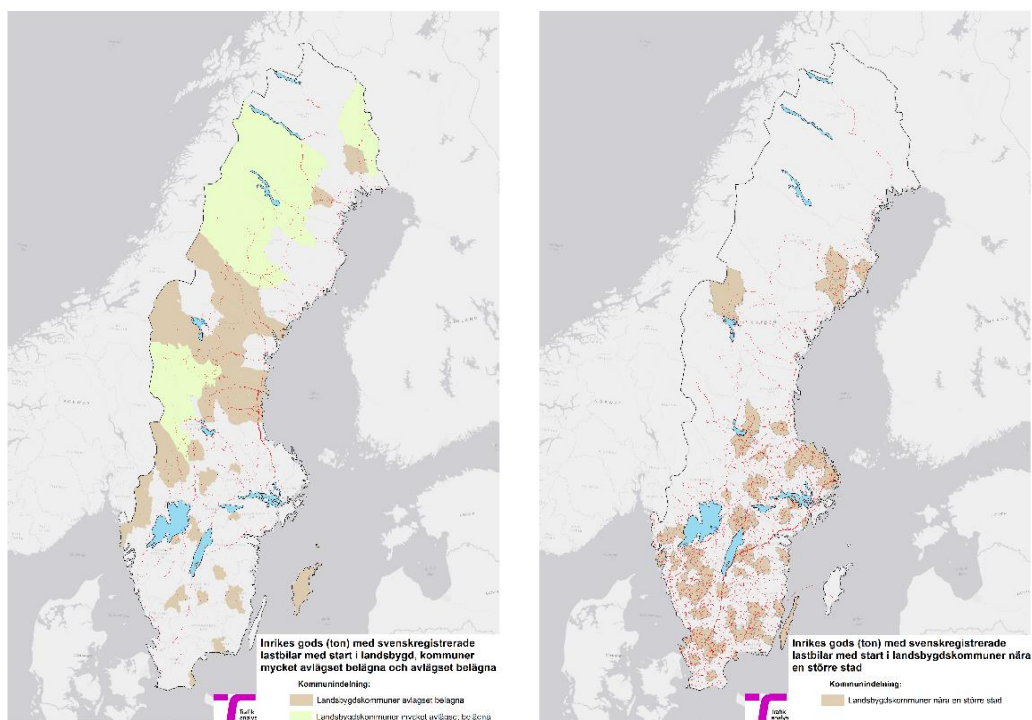
För att visualisera godsmängderna som fraktats inom Sverige och från olika kommungrupper har ett antagande om snabbaste färdväg från start till mål utifrån skyltad hastighet gjorts. Eftersom de flesta godstransporter med lastbil som tidigare nämnts fraktas korta sträckor inom samma kommun visar även flödena att de är koncentrerade till den kommungruppsindelning de utgick från.

Lastbilstransporterna i inrikestrafiken var i högsta grad koncentrerade till Europavägarna inom Sverige, längs kusten och mellan storstäderna. Längst upp i norr fraktas stora mängder med lastbil på grund av skogsindustri och gruvnäring. (Karta 5.1)



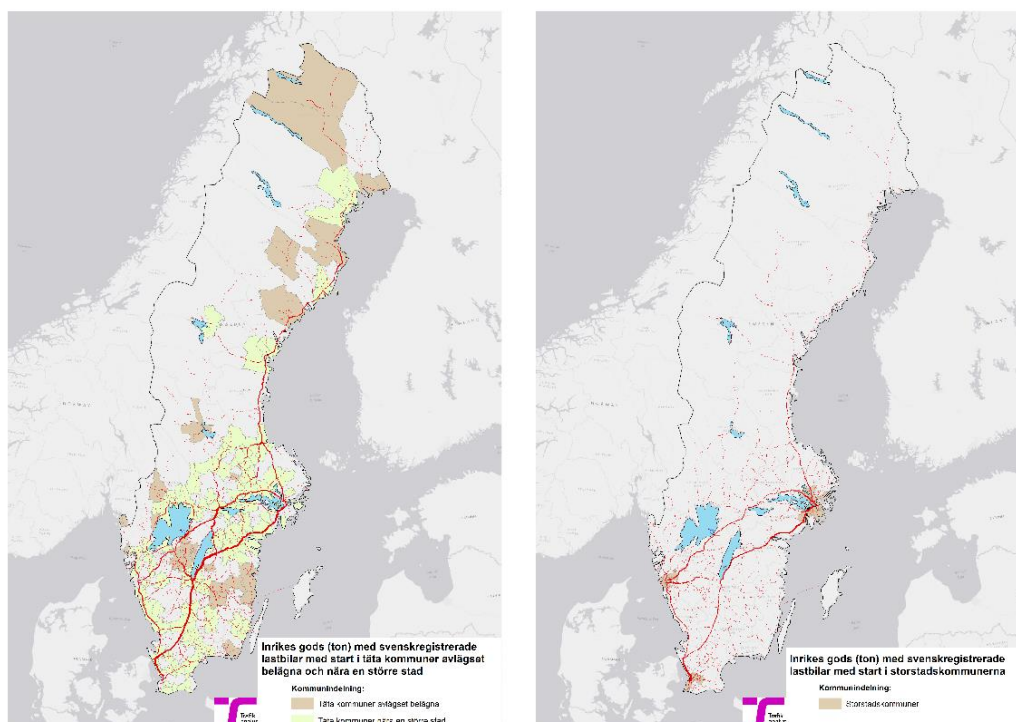
Karta 5.1: Svenskregistrerade tunga lastbilers transporter på vägnätet i inrikestrafik baserat på fraktad godsmängd i ton. Genomsnitt åren 2012–2014.
Anm. Ju tjockare linje desto mer gods fraktat på vägsträckan.

Den godsmängd som utgick från kommuner i kommungruppen mycket avlägset belägen landsbygd (15 procent av total godsmängd 2014) visar tydliga stråk ut mot kusten. En stor del av godset består av rundvirke som från kustområdena fraktas vidare till sjöss. De gods-transporter som startade i landsbygden nära en större stad (12 procent av total godsmängd) använde en större del av vägnätet, med större godsmängder koncentrerade kring storstadskommunerna och i närområdet. (Karta 5.2)



Karta 5.2: Svenskregistrerade tunga lastbilers transporterade godsmängder på vägnätet i inrikestrafik baserat på fraktad godsmängd i ton. Vänster karta visar transporterad godsmängd efter start i landsbygd, kommuner mycket avlägset belägna och avlägset belägna. Höger karta visar fraktad godsmängd där transporten startade i landsbygdskommuner nära en större stad. Genomsnitt åren 2012–2014.
Anm. Ju tjockare linje desto mer gods fraktas på vägsträckan. Bygger på uppgifter om start- respektive målkommun samt antagande om snabbaste färdväg.

De transportmönster för godset som startade i tät och avlägset belägna kommuner och i storstadskommunerna ser ganska likartade ut. Godset som startade i de tät/avlägset belägna kommunerna hade tydligare stråk kring Europavägarna söderut. (Karta 5.3)

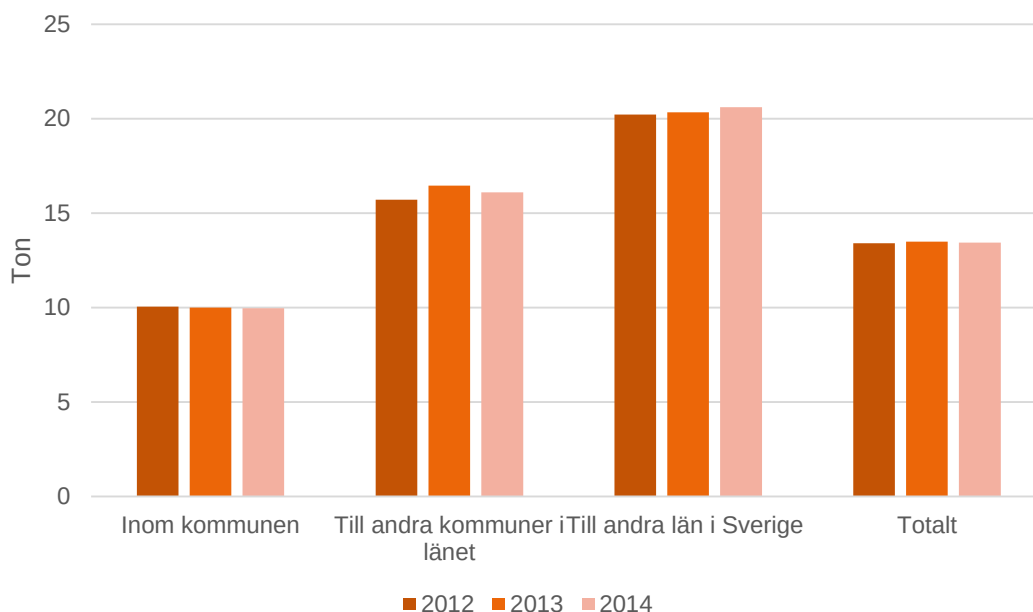


Karta 5.3: Svenskregistrerade tunga lastbilers transporterade godsmängder på vägnätet i inrikestrafik baserat på fraktad godsmängd i ton. Genomsnitt åren 2012–2014. Vänster karta visar start i tätta kommuner avlägsset belägna och nära större stad, höger karta visar start i storstadskommunerna.

Anm. Ju tjockare linje desto mer gods fraktat på vägsträckan. Bygger på uppgifter om start- respektive målkommun samt antagande om snabbaste färdväg.

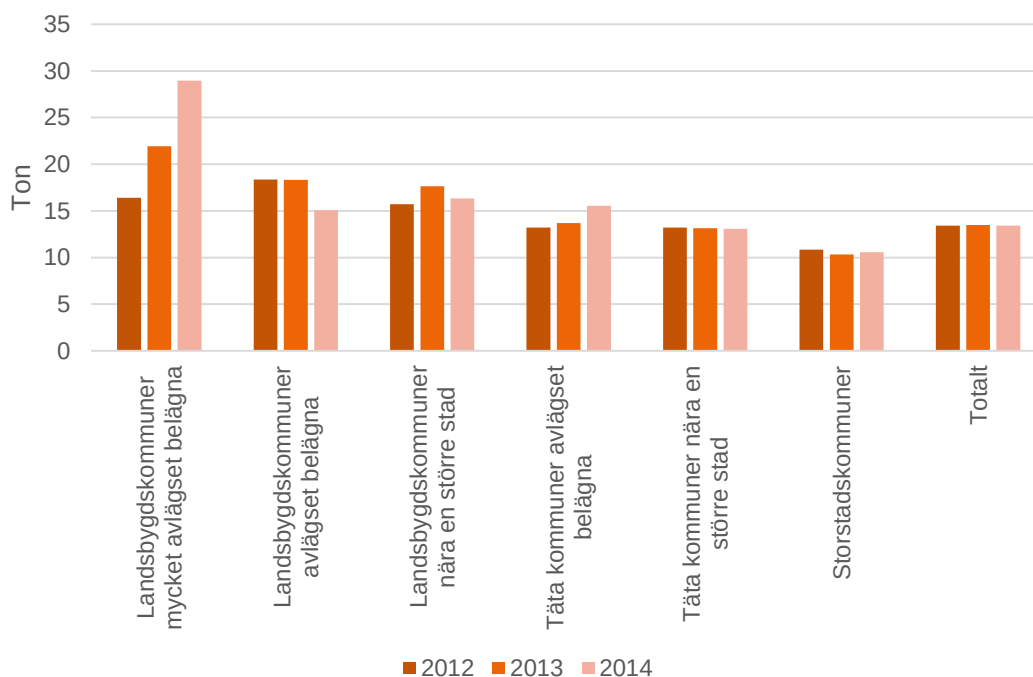
Genomsnittlig godsmängd per transport

Den totala genomsnittliga godsmängden per transport med last med svenskregistrerade tunga lastbilar har legat stabilt på 13 ton under åren 2012–2014. För transporter inom kommunen var den genomsnittliga godsvikten 10 ton, till andra kommuner inom samma län var genomsnittsvikten 16 ton. För transporter med destination i andra län i Sverige var genomsnittet ännu högre, runt 20 ton per transport. Transporterna tenderar alltså att vara tyngre vid kommun- och länsöverskridande transporter. Detta mönster har varit stabilt över perioden 2012–2014. (Figur 5.5)



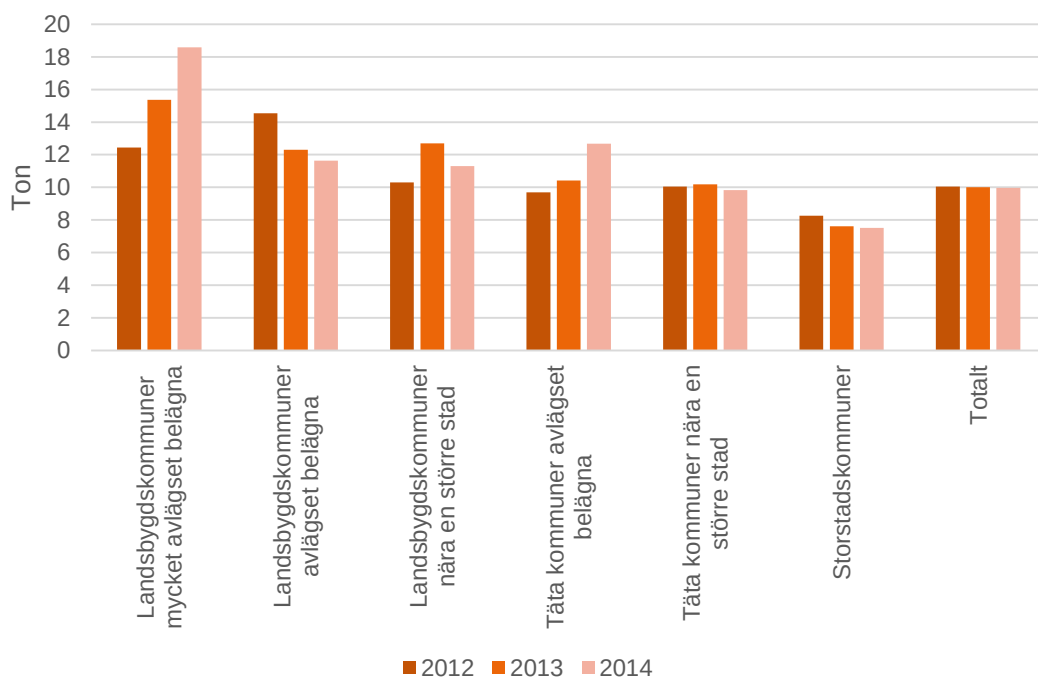
Figur 5.5: Genomsnittlig godsmängd per transport i ton (enbart transporter med last medräknade) för inrikes godstransporter med svenskregistrerade tunga lastbilar. Fördelat efter destination; inom kommunen, till andra kommuner i länet, till andra län i Sverige samt totalt. År 2012–2014.

Den genomsnittliga godsmängden per transport är högst vid transporter som startar i mycket avlägsna landsbygdskommuner. År 2014 uppgick genomsnittet till 29 ton per transport som startade i denna kommungrupp. Eftersom godsmängden från dessa kommuner totalt sett är relativt begränsad påverkas totala flöden endast i mindre omfattning. I övriga landsbygdskommuner uppgick genomsnittet kring 15 ton per transport detta år. Transporterna som startade i storstadskommunerna innehöll i genomsnitt 11 ton, vilket var den lägsta genomsnittliga vikten för kommungrupperna. Detta kan förklaras av att de flesta transporter från storstadsregionerna går inom kommunen, till tätorter nära en större stad eller till andra storstadskommuner. (Figur 5.6)



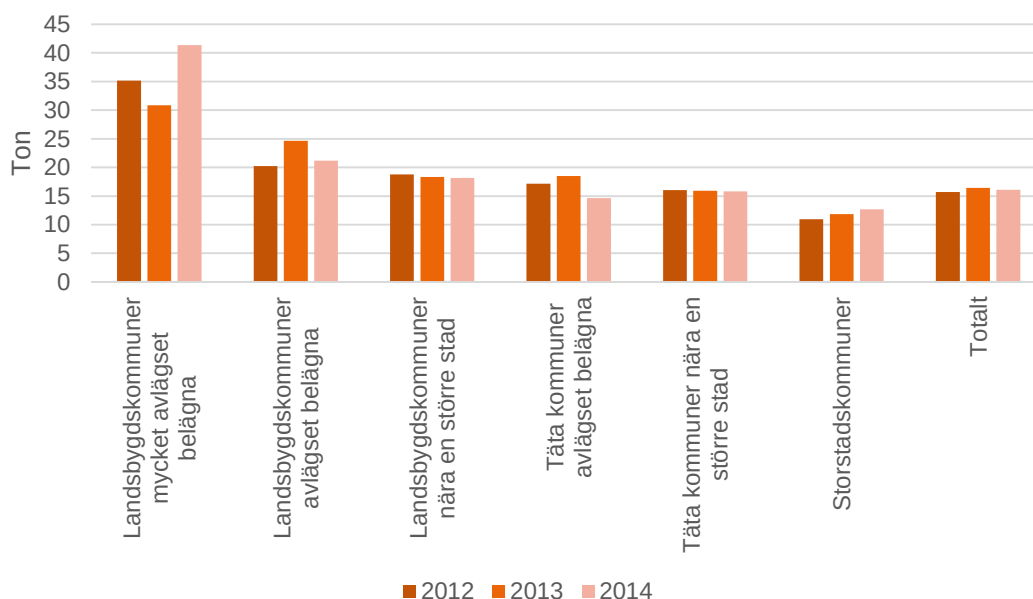
Figur 5.6: Genomsnittlig godsmängd per transport i ton (enbart transporter med last medräknade) för inrikes godstransporter med svenskregistrerade tunga lastbilar fördelat efter kommungrupp där transporten lastades. År 2012–2014.

Den genomsnittliga godsmängden per transport med svenskregistrerade tunga lastbilar där transporten startat och slutat inom samma kommun inom respektive kommungrupp var 10 ton år 2014. För transporter som både startade och slutade i samma kommun inom en storstadskommun var den genomsnittliga godsvikten 8 ton. Betydligt högre var genomsnittet för de mycket avlägset belägna landsbygdskommunerna, 19 ton, som stigit mellan 2012 och 2014. (Figur 5.7)



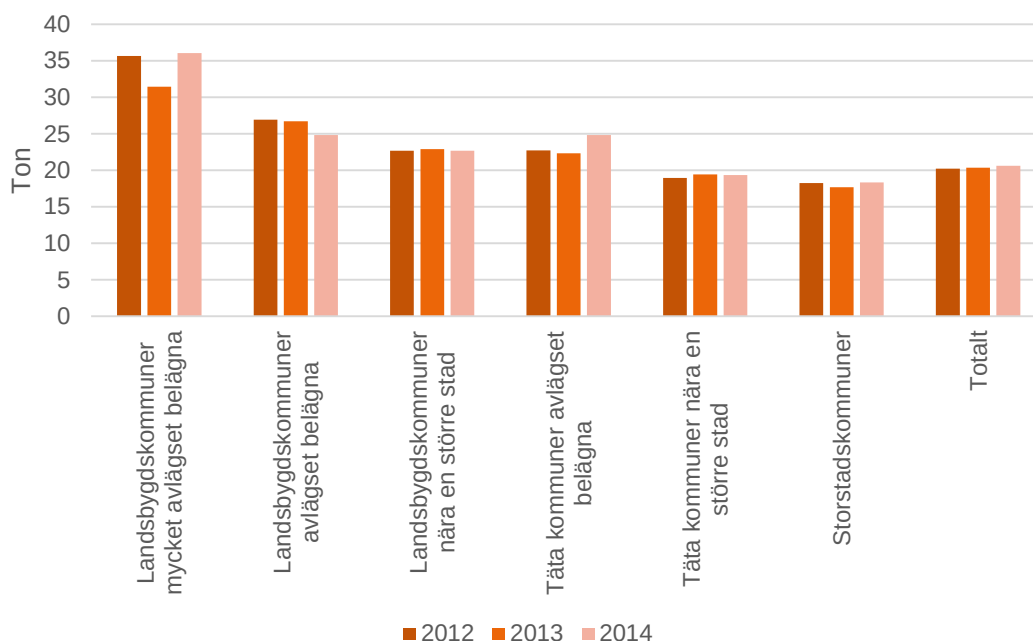
Figur 5.7: Genomsnittlig godsmängd per transport i ton (enbart transporter med last medräknade) för transporter inom samma kommun med svenskregistrerade tunga lastbilar. Lastning efter kommungrupp. Ton. År 2012–2014.

Vid transporter till andra kommuner inom samma län var den genomsnittliga godsvikten 16 ton år 2014. De transporter som startade i storstadskommunerna och slutade inom samma län hade en genomsnittlig godsvikt på 13 ton 2014. Variationen är stor mellan kommungrupperna, vilket bland annat beror på att olika varuslag dominerar olika regionala transporter. Allra högst är den genomsnittliga godsvikten för transporter som startat i mycket avlägsna landsbygds-kommuner och därifrån körts till annan kommun inom samma län. I denna grupp var den genomsnittliga godsmängden 41 ton per transport. (Figur 5.8)



Figur 5.8: Genomsnittlig godsmängd per transport i ton (enbart transporter med last medräknade) för transporter till andra kommuner inom länet med svenskregistrerade tunga lastbilar. Start efter kommungrupper. Ton. År 2012–2014.

Vid transporter till andra län än där transporten startade är den genomsnittliga gods- vikten högre jämfört med transporter till andra kommuner inom länet, eftersom resorna i de flesta fall blir längre och därmed tenderar att vara tyngre. Till andra län var den genomsnittliga gods- vikten 21 ton per transport, jämfört med 16 ton vid transporter till andra kommuner inom länet under 2014. Precis som för transporter till andra kommuner i länet var gods- vikten allra högst för transporter som startade i mycket avlägsna landsbygdskommuner, 36 ton. Generellt ligger den genomsnittliga gods- vikten 5 till 10 ton högre vid transporter över länsgräns, jämfört med transporter över kommungräns inom samma län (Figur 5.9). Ett undantag är transporter som startade i mycket avlägsna landsbygdskommuner.



Figur 5.9: Genomsnittlig godsmängd per transport i ton (enbart transporter med last medräknade) för transporter till andra län med svenskregistrerade lastbilar. Lastning efter kommungrupper. Ton. År 2012–2014.

Körsträckor vid inrikestransporter

Den genomsnittliga körsträckan för de svenskregistrerade lastbilarnas inrikestransporter med last var 84 km år 2014. Vid transporter inom kommunen var genomsnittet ungefär hälften så långt, 46 km. Till andra kommuner i länet och till andra län i Sverige var den av naturliga skäl längre, 61 km respektive 230 km. Jämfört med 2012 är det framförallt transporter över länsgräns som blivit längre. (Tabell 5.8)

Tabell 5.8: Genomsnittlig körsträcka per transport för alla inrikestransporter med svenskregistrerade tunga lastbilar fördelat efter transporter som sker inom kommungränsen, transporter till andra kommuner i länet och transporter till andra län. År 2012–2014

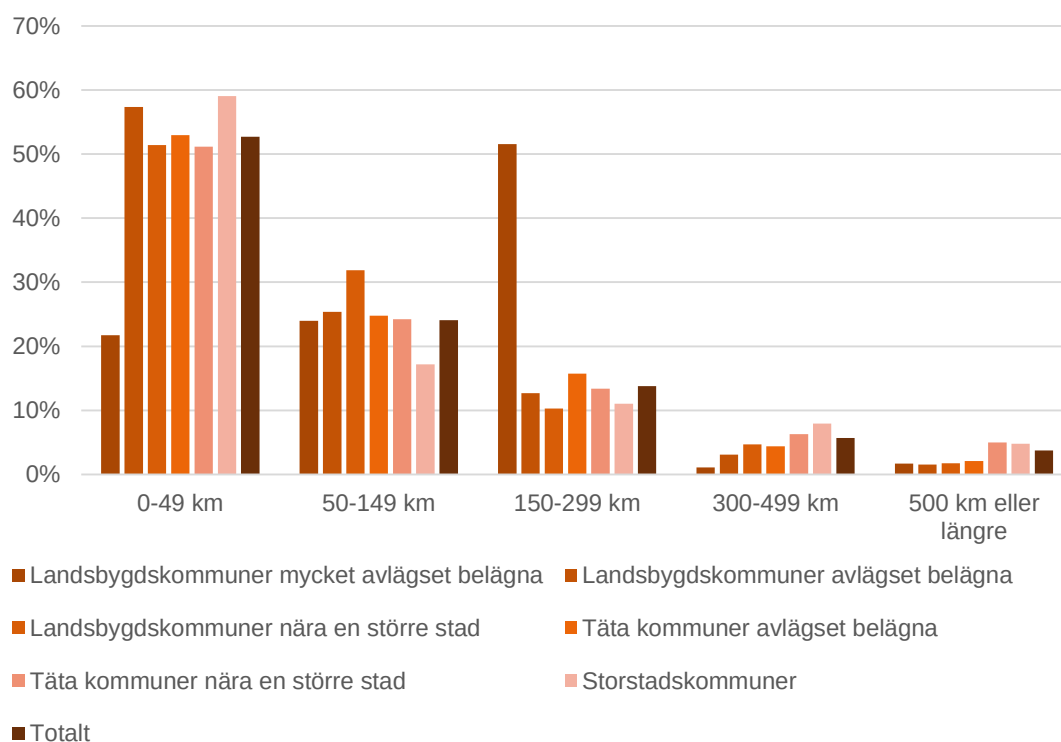
	2012	2013	2014
Totalt	82	88	84
Inom kommunen	44	47	46
Till andra kommuner i länet	61	64	61
Till andra län i Sverige	202	233	230

Den genomsnittliga transportsträckan per inrikestransport var längst där starten utgick från mycket avlägsna landsbygdskommuner. Detta genomsnitt, 132 km, har mer än dubblats jämfört med 2012. Kortast var transportsträckan vid start i avlägset belägna landsbygdskommuner och landsbygdskommuner nära en större stad, med sträckor kring 61 respektive 77 km per transport. (Tabell 5.9)

Tabell 5.9: Genomsnittlig transportsträcka per inrikestransport för transporter med start i respektive kommungrupp med svenskregistrerade lastbilar. År 2012–2014.

Kommungrupp	2012	2013	2014
Landsbygdskommuner mycket avlägset belägna	48	85	132
Landsbygdskommuner avlägset belägna	74	80	61
Landsbygdskommuner nära en större stad	67	91	77
Täta kommuner avlägset belägna	79	87	83
Täta kommuner nära en större stad	90	89	92
Storstadskommuner	81	87	81
Totalt	82	88	84

En finare fördelning av transportsträckorna efter start i respektive kommungrupp visar att totalt sett var mer än hälften av alla transporters längd mellan 0-49 km. Förutom bland de mycket avlägset belägna landsbygdskommunerna, där över hälften av alla transporter var mellan 150 och 299 km. Inom intervallet 50-149 km kördes runt en fjärdedel av alla transporterna och i intervallet 150-299 km kördes strax över 10 procent av transporterna. Enbart en liten andel, 4 procent av alla transporter med tung lastbil kördes längre än 300 km. Körsträckemönstret var alltså liknande oavsett i vilken kommungrupp transporten startade, med undantag för mycket avlägset belägna landsortskommuner. Där var andelen korta lastbilstransporter avsevärt längre och andelen mellan 150-299 km högre än i övriga kommuntyper, medan andelen mellan 300-499 km också var påtagligt låg. (Figur 5.10)



Figur 5.10: Genomsnittlig transportsträcka per inrikestransport vid lastning i respektive kommungrupp med svenskregistrerade tunga lastbilar. Procent efter transportsträckan. År 2014.

Transporterade varor

Av de 375 miljoner ton gods som fraktades inrikes med svenskregistrerade lastbilar 2014 stod varugruppen metallhaltiga malmer och övriga produkter från gruvor och stenbrott för 34 procent. I denna varugrupp ingår jord, sten grus och sand. Av detta gods startades transporten i de flesta fall i storstadskommunerna (45 procent) och i tätta kommuner nära en större stad (20 procent).

Den näst största varugruppen mätt i godsvikt var produkter från jordbruk, jakt och skogsbruk (16 procent). Dessa varutransporter startade främst i tätta kommuner nära en större stad och i avlägset belägna landsbygdskommuner.

Tabell 5.10: Svenskregistrerade tunga lastbilers transporterade godsmängd per varugrupp samt andel av den totala transporterade mängden för respektive varugrupp som transporterats med start i respektive kommungrupp. 1 000-tal ton och andelar år 2014.

Varugrupp	Totalt, 1 000-tals ton	Andel av total	Start i kommungrupp					
			Landsbygd mycket avlägset belägna	Landsbygd avlägset belägna	Landsbygd nära en större stad	Tätta kommuner avlägset belägna	Tätta kommuner nära en större stad	Stor-stads kommuner
01	59 662	16%	5%	24%	21%	13%	34%	4%
02	231	0%	0%	0%	0%	8%	47%	44%
03	125 767	34%	4%	14%	12%	5%	45%	20%
04	27 184	7%	0%	6%	5%	6%	50%	32%
05	957	0%	0%	1%	7%	3%	49%	41%
06	29 925	8%	5%	13%	22%	14%	43%	4%
07	11 253	3%	4%	3%	5%	7%	46%	35%
08	10 073	3%	0%	10%	4%	8%	58%	19%
09	16 113	4%	1%	8%	14%	9%	51%	18%
10	6 702	2%	0%	3%	22%	12%	53%	10%
11	7 096	2%	6%	7%	9%	10%	50%	18%
12	3 401	1%	0%	2%	7%	17%	22%	52%
13	1 381	0%	0%	6%	10%	32%	48%	4%
14	18 082	5%	0%	10%	7%	15%	46%	22%
15	4 833	1%	0%	4%	2%	4%	53%	36%
16	18 692	5%	1%	11%	11%	8%	47%	22%
17	1 142	0%	0%	6%	6%	8%	43%	37%
18	29 983	8%	0%	4%	8%	7%	49%	31%
20	2 715	1%	0%	10%	4%	4%	69%	14%
Totalt	375 192	100%	3%	12%	12%	9%	45%	19%

Anm. för varugrupsindelning och förklaring se Bilaga 4.

Totalt sett startade 45 procent av allt gods som kördes inom Sverige med svenskregistrerade lastbilar från tätta kommuner nära en större stad. Från storstadskommunerna startade 19 procent av godset. (Tabell 5.10)

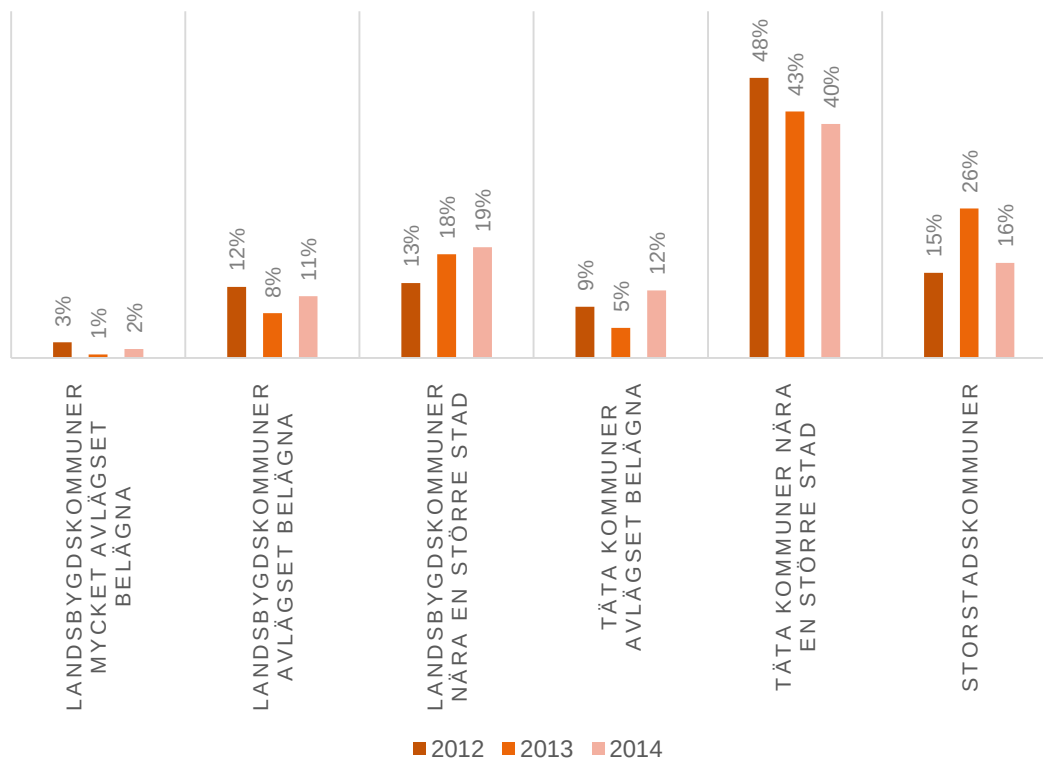
5.2 Godstransporter från Sverige till utlandet

De svenskregistrerade lastbilarna transporterade drygt 3,1 miljoner ton gods från Sverige till utlandet under 2014. Den största godsmängden (40 procent) startade i tätta kommuner nära en större stad samt från landsbygdskommuner nära en större stad (20 procent). (Tabell 5.11)

Tabell 5.11: Svenskregistrerade lastbilars fraktade godsmängd med start i respektive kommungrupp och slut i utlandet. 1 000-tal ton, år 2014.

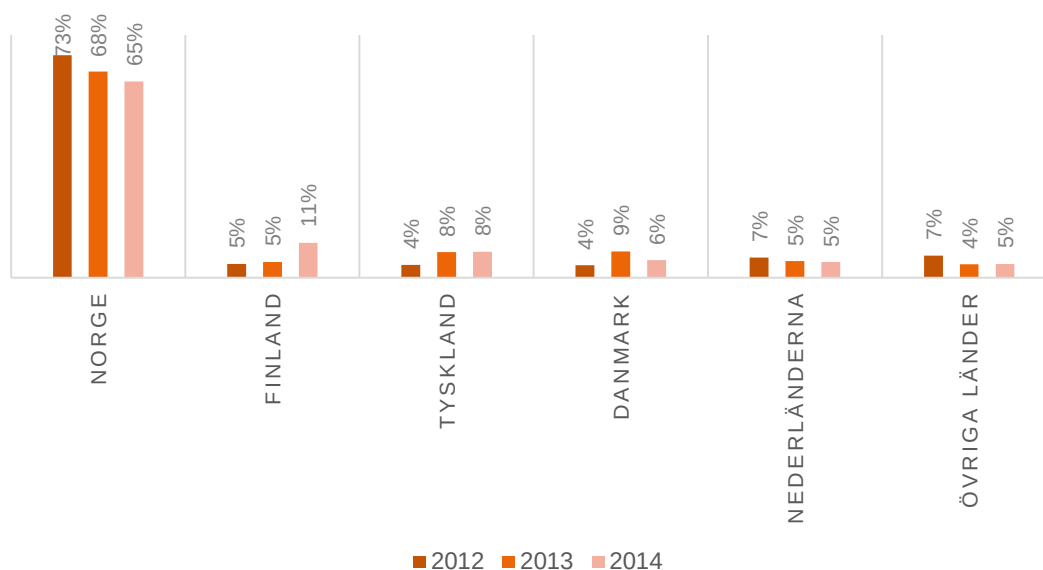
Start i kommungrupp	2012	2013	2014
Landsbygd mkt avlägset belägna	97	19	49
Landsbygd avlägset belägna	442	232	337
Landsbygd nära större stad	465	538	605
Tätta kommuner avlägset belägna	317	156	369
Tätta kommuner nära större stad	1 738	1 280	1 278
Storstadskommuner	528	776	520
Totalsumma	3 587	3 001	3 158

Från landsbygdskommunerna nära en större stad till utlandet har andelen ökat något under tidsperioden 2012–2014 medan den minskat i de tätta kommunerna nära en större stad. (Figur 5.11)



Figur 5.11: Andelar av svenskregistrerade lastbils fraktade godsmängd med start i respektive kommungrupp och slut i utlandet. År 2014.

Till Norge fraktades mest gods (65 procent). Andra länder dit större mängder gods fraktades var Finland (11 procent) och Tyskland (8 procent). Dessa andelar har varit relativt stabila de senaste åren. (Figur 5.12)



Figur 5.12: Andelar av svenskregistrerade lastbils fraktade godsmängd från Sverige med slut i respektive land. År 2012–2014.

Av den godsmängd som fraktades från täta kommuner nära en större stad (40 procent av all godsmängd) fraktades 63 procent till Norge och 16 procent till Tyskland. Från storstäderna fraktades totalt sett 16 procent till utlandet, av detta gods gick 70 procent till Norge.

Från de mycket avlägsna kommunerna gick i stort sett allt gods, mätt i andelar, till Finland. Från de avlägset belägna landsbygdskommunerna fraktades 93 procent till Norge.
(Tabell 5.12)

Tabell 5.12: Svenskregistrerade lastbilars fraktade godsmängd med start i respektive kommungrupp och slut i utlandet. Andelar och 1 000-tals ton, år 2014.

Start i kommungrupp	Godsmängd, 1 000-tals ton	Till respektive land					
		Norge	Finland	Tyskland	Danmark	Nederländerna	Övriga länder
Landsbygd mkt avlägset belägna	49	0%	100%	0%	0%	0%	0%
Landsbygd avlägset belägna	337	93%	0%	7%	1%	0%	0%
Landsbygd nära större stad	605	62%	8%	2%	26%	1%	2%
Täta kommuner avlägset belägna	369	49%	50%	0%	0%	0%	0%
Täta kommuner nära större stad	1 278	63%	6%	16%	2%	5%	9%
Storstadskommuner	520	70%	2%	6%	0%	19%	3%
Totalsumma	3 158	65%	11%	8%	6%	5%	5%

Till utlandet fraktades främst trä och varor av trä och kork (20 procent). Dessa transporter startade i de flesta fall i avlägset belägna täta kommuner och i täta kommuner nära en större stad. 75 procent av dessa trävaror transporterades till Norge och 21 procent till Finland.

Det samlastade godset stod för 18 procent av allt gods till utlandet och utgick främst från täta kommuner nära en större stad. De allra flesta av dessa transporter (73 procent) gick till Norge. (Tabell 5.13 och Tabell 5.14)

Tabell 5.13: Svenskregistrerade lastbils fraktade godsmängd med start i respektive kommungrupp och slut i utlandet fördelat efter transporterat varuslag. Andelar och 1 000-tals ton, år 2014.

Varugrupp	Totalsumma, 1 000-tals ton	Andel av totalt, procent	Start i respektive kommungrupp, slut i utlandet					
			Landsbygd mkt avlägset belägna	Landsbygd avlägset belägna	Landsbygd nära större stad	Täta kommuner avlägset belägna	Täta kommuner nära större stad	Storstads kommuner
01	268	8%	16%	60%	0%	17%	3%	4%
03	40	1%	0%	0%	46%	0%	54%	0%
04	200	6%	0%	0%	2%	7%	26%	66%
05	1	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
06	632	20%	0%	19%	8%	41%	32%	0%
07	6	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%
08	378	12%	0%	2%	11%	0%	71%	17%
09	355	11%	0%	4%	51%	2%	32%	11%
10	190	6%	4%	12%	21%	0%	61%	3%
11	224	7%	0%	0%	43%	5%	43%	9%
12	108	3%	0%	0%	0%	3%	0%	97%
13	3	0%	0%	30%	2%	68%	0%	0%
14	131	4%	0%	2%	74%	5%	19%	0%
15	30	1%	0%	0%	0%	0%	12%	88%
16	20	1%	0%	0%	0%	12%	88%	0%
18	566	18%	0%	3%	13%	3%	61%	21%
20	6	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%
Totalsumma	3 158	100%	2%	11%	19%	12%	40%	16%

Anm. för varugrupsindelning och förklaring se Bilaga 4.

Tabell 5.14: Svenskregistrerade lastbils fraktade godsmängd fördelat efter varuslag med slut i respektive land. Andelar och 1 000-tals ton, år 2014.

Varugrupp	Total-summa, 1 000-tals ton	Andel av totalt, procent	Till respektive land					
			Norge	Finland	Tyskland	Danmark	Nederländerna	Övriga länder
01	268	8%	61%	39%	0%	0%	0%	0%
03	40	1%	95%	0%	0%	0%	5%	0%
04	200	6%	82%	0%	10%	3%	0%	5%
05	1	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
06	632	20%	75%	21%	4%	0%	1%	0%
07	6	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
08	378	12%	60%	7%	14%	1%	7%	11%
09	355	11%	85%	13%	2%	0%	0%	0%
10	190	6%	28%	4%	44%	3%	4%	19%
11	224	7%	60%	11%	0%	27%	0%	2%
12	108	3%	8%	0%	3%	0%	90%	0%
13	3	0%	30%	0%	0%	23%	0%	47%
14	131	4%	21%	5%	4%	69%	2%	0%
15	30	1%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
16	20	1%	11%	12%	20%	0%	0%	58%
18	566	18%	73%	2%	12%	2%	4%	7%
20	6	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
Total summa	3 158	100%	65%	11%	8%	6%	5%	5%

Anm. för varugrupsindelning och förklaring se Bilaga 4.

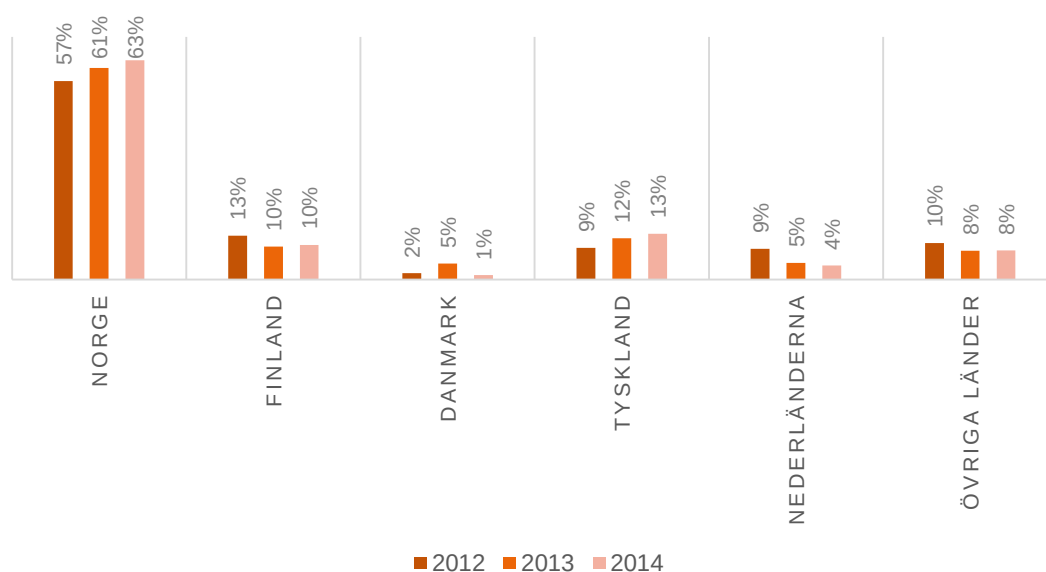
5.3 Godstransporter från utlandet till Sverige

Från utlandet till Sverige fraktades drygt 2 miljoner ton gods med svenskregistrerade tunga lastbilar under 2014. Hälften av detta gods lossades i tätorter nära en större stad, till storstäderna fraktades 22 procent av godset. Andelarna av mottaget gods per kommungrupp har varit relativt stabilt under de senaste åren. (Tabell 5.15)

Tabell 5.15: Svenskregistrerade tunga lastbilers fraktade godsmängd från utlandet till Sverige med slut i respektive kommungrupp. 1 000-tal ton, år 2014.

	2012	2013	2014
Landsbygd mkt avlägset belägna	15	0	4
Landsbygd avlägset belägna	118	144	131
Landsbygd nära större stad	151	343	212
Täta kommuner avlägset belägna	279	198	280
Täta kommuner nära större stad	1 111	1 189	1 145
Storstadskommuner	545	552	490
Totalsumma	2 219	2 427	2 262

Från Norge transporterades mer än hälften (63 procent) av det gods som de svenskregistrerade tunga lastbilarna fraktade från utlandet, från Finland 10 procent och från Tyskland 13 procent. Andelarna från Norge och Tyskland har ökat något från år 2012 medan andelarna från Nederländerna minskat något. (Tabell 5.14)



Figur 5.13: Andelar av svenskregistrerade tunga lastbilers fraktade godsmängd till Sverige från respektive land. Procent. År 2012–2014.

Majoriteten av godset från utlandet kom från Norge. Av det gods som lossades i täta kommuner nära en större stad kom drygt hälften (57 procent) av godset från Norge. Till storstadsregionerna kom 67 procent av godsmängden från Norge. I de mycket avlägset belägna landsbygds kommunerna kom däremot majoriteten av godset (86 procent) från Finland, även om det totalt sett var lite gods som transporterades. (Tabell 5.16)

Tabell 5.16: Svenskregistrerade lastbils fraktade godsmängd med start i utlandet och slut i respektive kommungrupp. Andelar och 1 000-tals ton, år 2014.

Slut i kommungrupp	Gods- mängd	Start i respektive land					
		Norge	Finland	Tyskland	Danmark	Nederländerna	Övriga länder
Landsbygd mkt avlägset belägna	4	14%	86%	0%	0%	0%	0%
Landsbygd avlägset belägna	131	86%	0%	0%	11%	0%	3%
Landsbygd nära större stad	212	65%	0%	3%	23%	0%	9%
Täta kommuner avlägset belägna	280	72%	23%	0%	1%	0%	4%
Täta kommuner nära större stad	1 145	57%	14%	1%	18%	1%	10%
Storstadskommuner	490	67%	1%	3%	6%	15%	8%
Totalsumma	2 262	63%	10%	1%	13%	4%	8%

Det samlastade godset stod för 19 procent av allt gods som de svenskregistrerade lastbilarna fraktade till Sverige under 2014. Av detta samlastade gods fraktades 56 procent till täta kommuner nära en större stad, till storstadskommunerna fraktades 29 procent. Det samlastade godset kom främst från Norge och Danmark.

Returråvaror (som inkluderar hushållsavfall) stod för 18 procent av all godsmängd till Sverige. Detta varuslag fraktades främst till täta kommuner nära en större stad (44 procent), täta kommuner avlägset belägna (30 procent) samt till storstadskommunerna (20 procent) (Tabell 5.17). I princip all returråvara kom från Norge (Tabell 5.18).

Tabell 5.17: Svenskregistrerade lastbils fraktade godsmängd med start i utlandet och lossning i respektive kommungrupp fördelat efter transporterat varugrupp. Andelar och 1 000-tals ton, år 2014.

Varugrupp	Totalsumma, 1 000-tals ton	Andel av totalt, procent	Från utlandet, lossning i respektive kommungrupp					
			Landsbygd mkt avlägset belägna	Landsbygd avlägset belägna	Landsbygd nära större stad	Täta kommuner avlägset belägna	Täta kommuner nära större stad	Storstadskommuner
01	316	14%	0%	0%	7%	30%	50%	13%
03	10	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%
04	93	4%	0%	0%	20%	4%	33%	43%
06	301	13%	0%	30%	8%	6%	51%	5%
08	289	13%	0%	1%	0%	7%	77%	15%
09	37	2%	0%	0%	10%	0%	79%	11%
10	99	4%	4%	3%	31%	5%	51%	6%
11	14	1%	0%	0%	0%	0%	1%	99%
12	84	4%	0%	12%	0%	0%	0%	88%
13	5	0%	0%	0%	75%	0%	25%	0%
14	399	18%	0%	3%	3%	30%	44%	20%
15	21	1%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
16	157	7%	0%	0%	22%	10%	48%	20%
18	426	19%	0%	1%	15%	0%	56%	29%
20	13	1%	0%	75%	25%	0%	0%	0%
Totalt	2 262	100%	0%	6%	9%	12%	51%	22%

Anm. för varugrupsindelning och förklaring se Bilaga 4.

Tabell 5.18: Svenskregistrerade lastbils fraktade godsmängd fördelat efter varuslag med start i respektive land. Andelar och 1 000-tals ton, år 2014.

Varugrupp	Total summa	Andel av totalt	Från respektive land					
			Norge	Finland	Tyskland	Danmark	Nederländerna	Övriga länder
01	316	14%	73%	15%	0%	8%	0%	4%
03	10	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%
04	93	4%	54%	0%	3%	15%	10%	18%
06	301	13%	90%	9%	0%	1%	0%	0%
08	289	13%	37%	47%	0%	5%	0%	12%
09	37	2%	53%	0%	0%	38%	9%	0%
10	99	4%	31%	7%	5%	41%	0%	16%
11	14	1%	69%	0%	30%	1%	0%	0%
12	84	4%	12%	0%	0%	3%	84%	0%
13	5	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
14	399	18%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
15	21	1%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
16	157	7%	53%	4%	7%	2%	0%	33%
18	426	19%	47%	0%	1%	38%	1%	12%
20	13	1%	0%	0%	0%	100%	0%	0%
Total summa	2 262	100%	63%	10%	1%	13%	4%	8%

Anm. för varugrupsindelning och förklaring se Bilaga 4.

6 Utländska lastbilstransporter

De utländska lastbilarnas transporter i Sverige utgör, enligt den officiella europeiska statistiken, en förhållandevis liten andel av de totala lastbilstransporterna i Sverige. År 2014 stod de utländska lastbilarnas inrikestransporter med last för 1 procent av både det totala antalet inrikes lastbilstransporter och fraktad godsmängd inom Sverige. De utländska lastbilarnas trafikarbete, transportarbete, antal transporter och mängden fraktat gods i Sverige har i stora drag förändrats på likartat sätt som de svenskregistrerade lastbilarnas verksamhet under åren 2012–2014.

Uppgifterna om de utländska lastbilarnas godstransporter kännetecknas av stora variationer mellan åren och viss osäkerhet, mycket tyder på att uppgifterna är underskattade. Trots detta kan statistiken användas som skattning av verksamheten i Sverige.³³

6.1 Cabotagetransporter i Sverige

Cabotagetransporter är de transporter som både startar och slutar i samma land och som utförs av lastbilar registrerade i ett annat land. Tanken med cabotage är att den ska vara av tillfällig karaktär och bidra till att öka lastbilarnas nyttjandegrad. Cabotage får endast förekomma under vissa givna förutsättningar som regleras av EU. I korthet innebär cabotage att en utländsk transportör som utfört en internationell godstransport på väg får utföra högst tre inrikestransporter i ett annat EU-land under en period av sju dagar. I denna rapport redovisas de cabotagetransporter som utfördes med utländska lastbilar med last under åren 2012–2014.

Skattningar visar att de utländska lastbilarna utförde 300 000 cabotagetransporter med last i Sverige under 2014, vilket utgör 1 procent av alla transporter som de utländska och svenskregistrerade lastbilarna utförde i Sverige. Drygt hälften av dessa (53 procent) hade start och slut inom samma region³⁴ i Sverige. Andelen transporter som lossades i andra regioner än där transporten startade var 42 procent, 5 procent av transportererna hade okänd destination. Jämfört med år 2012 är det en viss ökning av antal transporter totalt sett. Andelen transporter som körde inom samma region har minskat något, från 62 till 53 procent medan andelen transporter till andra regioner ökat. (Tabell 6.1)

Tabell 6.1: Utländska lastbilars cabotagetransporter med last i Sverige. Antal transporter i 1 000-tal. År 2012–2014.

	2012	2013	2014
Antal transporter i 1 000-tal	240	293	300
Inom regionen	62%	56%	53%
Till andra regioner	37%	42%	42%
Okänd	1%	2%	5%

³³ Läs mer i kapitel 9 Källor till statistiken samt i rapporten *Utländska lastbilstransporter i Sverige 2011–2012*, Trafikanalys Statistik 2014:27.

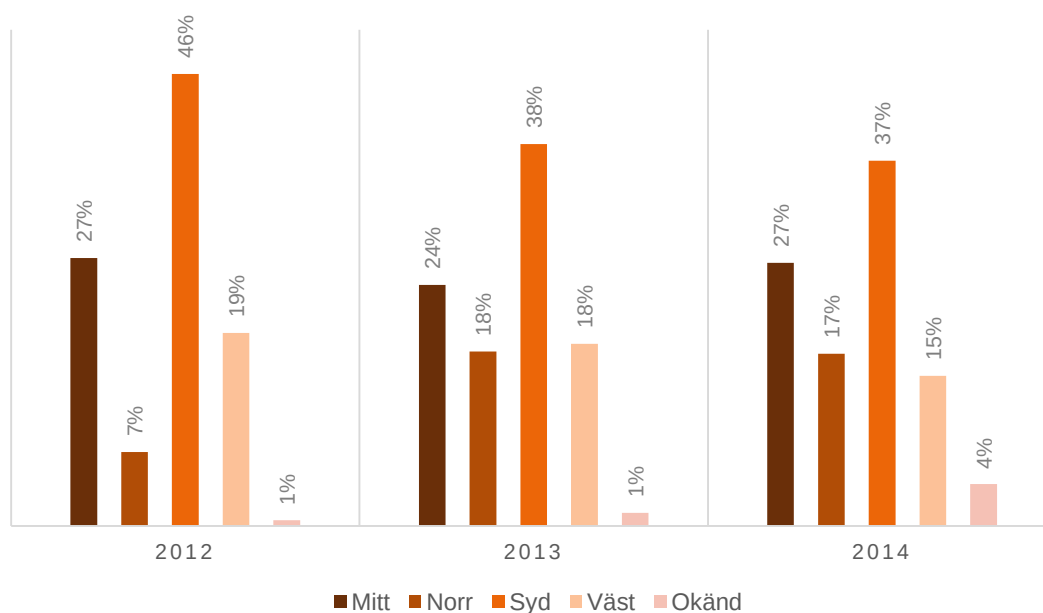
³⁴ För regionindelning se Bilaga 2.

Den fraktade godsmängden vid cabotagetransporter uppgick under 2014 till drygt 4,7 miljoner ton, en ökning från 3,5 miljoner ton år 2012. I likhet med antal transporter så minskade även godsmängden som lastades och lossades inom samma region, från 61 procent 2012 till 54 procent 2014. (Tabell 6.2)

Tabell 6.2: Utländska lastbilers cabotagetransporter med last. Fraktad godsmängd i 1 000-tal ton. År 2012–2014.

	2012	2013	2014
Godsmängd i 1 000-tal ton	3 522	4 087	4 730
Inom regionen	61%	50%	54%
Till andra regioner	38%	48%	41%
Okänd	1%	3%	5%

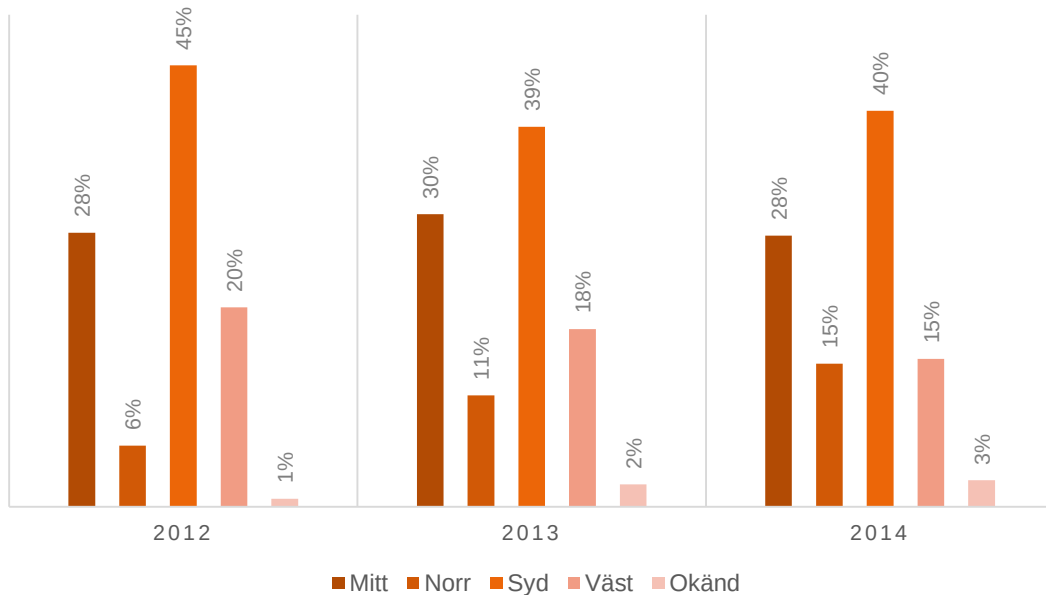
Av all den godsmängd som de utländska lastbilarna körde i cabotagetransporter med last i Sverige under 2014 startade 37 procent i region Syd och 27 procent i region Mitt. Från region Norr och Väst startade 17 respektive 15 procent av godset. Denna fördelning liknar mönstret under år 2013. Under 2012 var andelen gods från Syd betydligt högre och godset från region Norr lägre. (Figur 6.1)



Figur 6.1: Utländska lastbilers cabotagetransporter i Sverige. Andel godsmängd som startar i respektive region. År 2012–2014.
Anm. För regionindelning se Bilaga 2.

Av den godsmängd som de utländska lastbilarna transporterade i cabotagetransporter med last i Sverige under 2014 var den vanligaste lossningsregionen Syd, dit transporterades 40 procent av godset. Till region Norr och Väst transporterades 15 procent vardera av godset och till region Mitt 28 procent. Fördelningen av andelarna ser liknande ut under både år 2012 och 2013 med viss variation (Figur 6.2). Att godset har en viss lossningsdestination i denna

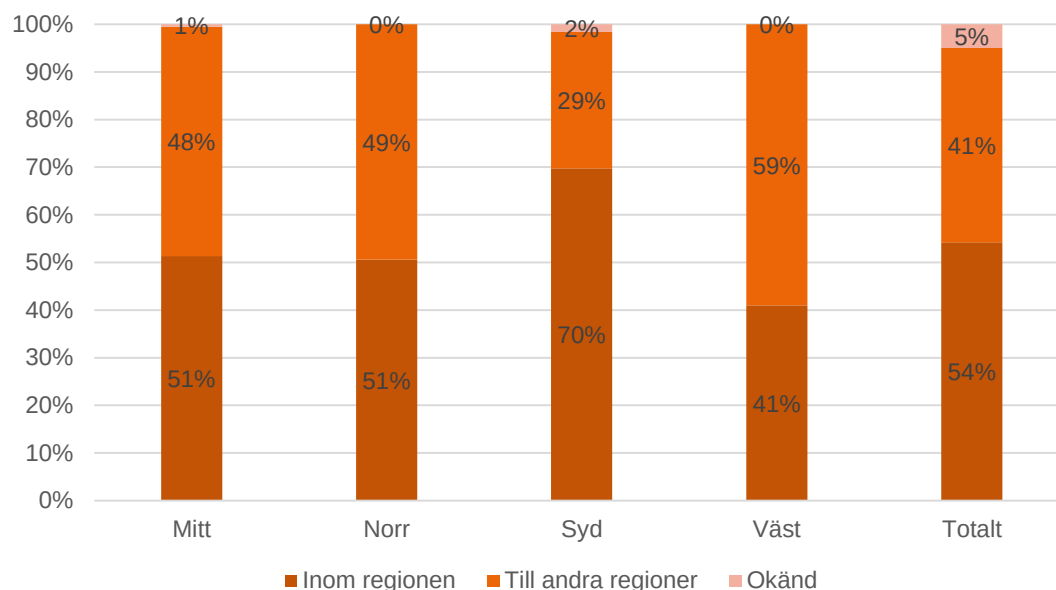
redovisning behöver inte betyda att det är denna region som är godsets faktiska slutdestination, utan bara att den specifika körningen slutade där.



Figur 6.2: Utländska lastbilers cabotagetransporter i Sverige. Andel av gods som lossas i respektive region. Procent. År 2012–2014.

Anm. För regionindelning se Bilaga 2 Regionindelning lastbilar.

Av den totala godsmängden som de utländska lastbilarna fraktade inom Sverige under 2014 fraktades 54 procent inom samma region som det startade. Region Mitt och Norr hade en liknande fördelning av andelen gods som fraktades inom regionen respektive till andra regioner, det vill säga ungefär hälften av godset fraktades inom regionen och hälften till andra regioner. (Figur 6.3)



Figur 6.3: Utländska lastbilers fraktade godsmängd vid cabotagetransporter i Sverige efter startregion. Fördelat efter om godset fraktades inom regionen eller till andra regioner. Procent. År 2014.
Anm. För regionindelning se Bilaga 2.

Av det gods som fraktades av utländska lastbilar i cabotagetransporter från region Syd under 2014 transporterades 70 procent inom samma region. 14 procent transporterades till region Mitt och 13 procent till region Väst. (Tabell 6.3) Totalt sett fraktades 40 procent av allt gods till region Syd, därefter var region Mitt den vanligaste slutdestinationen (28 procent). Detta visar att en stor del av cabotagetransporterna sker i södra Sverige.

Tabell 6.3: Fördelning av de utländska lastbilarnas transporterade godsmängd redovisat från vilken region godset startade och till vilken region godset fraktades, faktiska värden och andelar. År 2014.

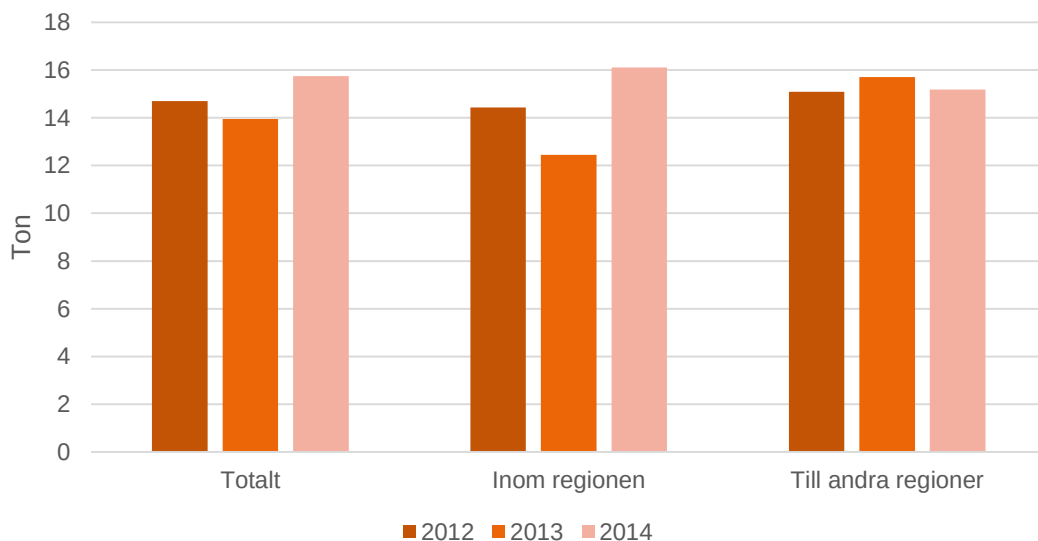
Startregion	Godsmängd i 1 000-tal ton från startregion	Andel gods till mottagarregion				
		Mitt	Norr	Syd	Väst	Okänd
Mitt	1 254	51%	14%	23%	10%	1%
Norr	822	28%	51%	15%	6%	0%
Syd	1 741	14%	2%	70%	13%	2%
Väst	715	23%	5%	31%	41%	0%
Okänd	199	14%	13%	26%	1%	46%
Totalsumma	4 730	28%	15%	40%	15%	3%

Anm. För regionindelning se Bilaga 2.

Godsmängd per cabotagetransport

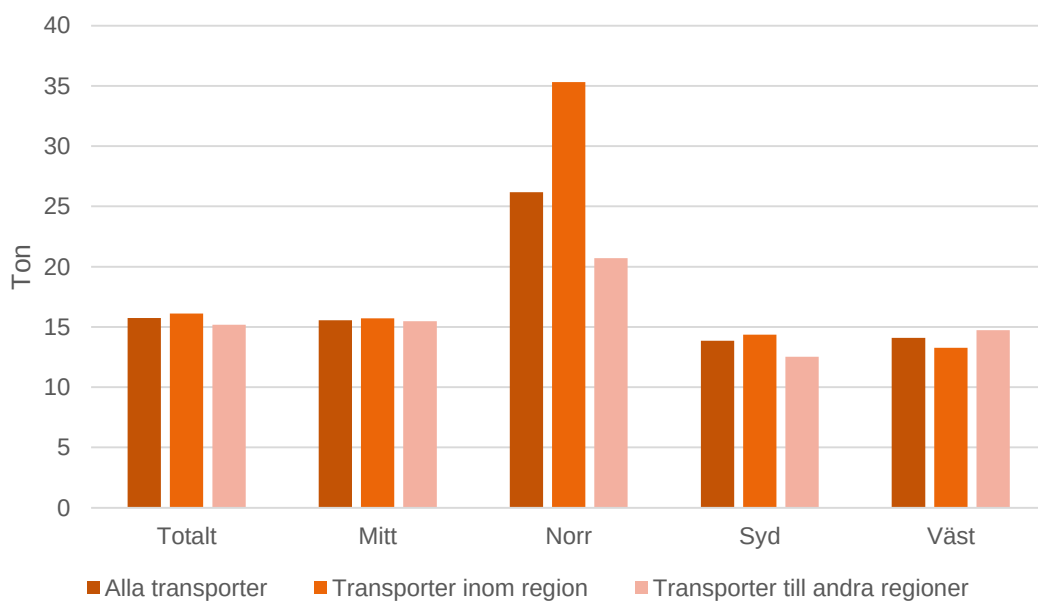
Under 2014 var den genomsnittliga godsmängden per cabotagetransport 16 ton. Mellan 2012 och 2014 har snittet varierat mellan 14 och 16 ton. Fördelat efter till vilken region godset fraktades varierar den genomsnittliga godsmängden något. Vid cabotage med start och slut

inom samma region var den genomsnittliga godsmängden 16 ton år 2014, för transporter med slut i en annan region än där den startade var den genomsnittliga godsvikten 15 ton. (Figur 6.4)



Figur 6.4: Genomsnittlig godsmängd mätt i ton per cabotagetransport, totalt samt för transporter inom regionen respektive transporter med slutdestination i en annan region. År 2012–2014.

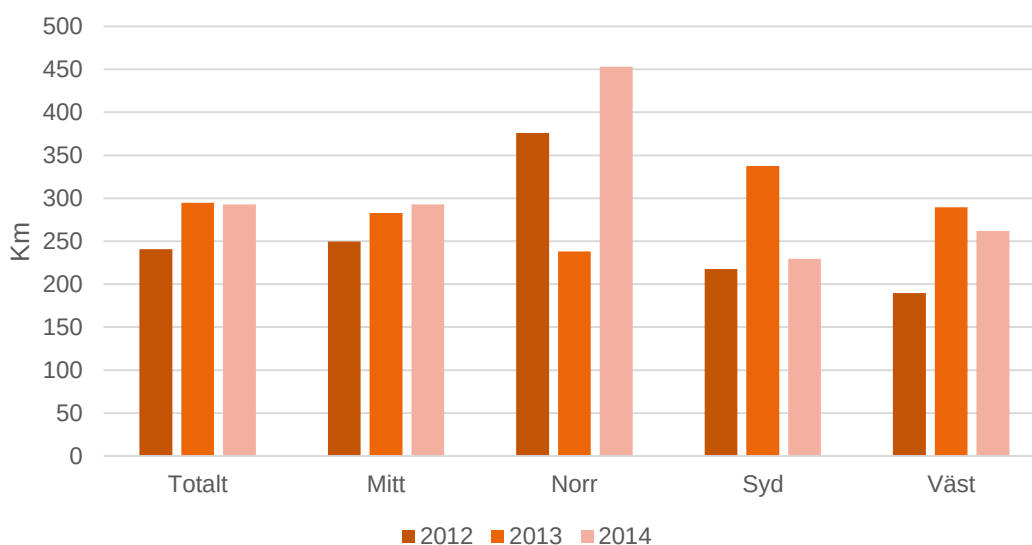
Cabotagetransporterna som startade i region Norr hade allra högst genomsnittlig godsvikt under 2014 (21 ton). Godsmängden varierade kraftigt inom region Norr beroende på om transporten gick inom regionen eller inte. Inom regionen var godsvikten 35 ton och för transporter till andra regioner var genomsnittet 21 ton. I de övriga regionerna var snittet jämnare, runt 15 ton per godstransport. (Figur 6.5)



Figur 6.5: Genomsnittlig godsmängd per cabotagetransport efter vilken region godstransporten startade. Fördelat efter om godset fraktades inom eller till andra regioner. Ton. År 2014.
Anm. För regionindelning se Bilaga 2.

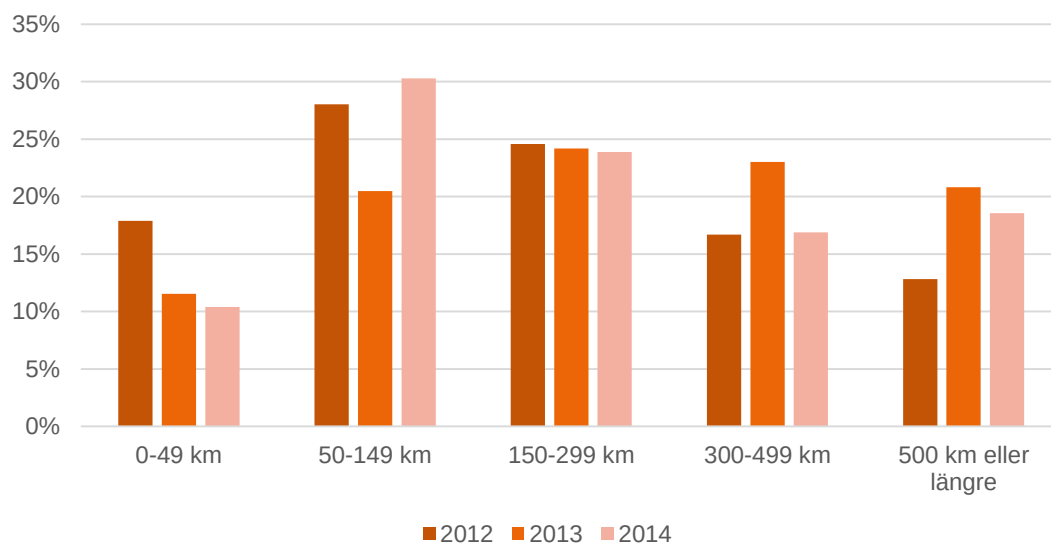
Transportsträckan per cabotagettransport

Den genomsnittliga transportsträckan per cabotagettransport inom Sverige uppgick till 293 km under 2014. De transporter som startade i norr hade längst genomsnittlig transportsträcka, 453 km. Det var nästan dubbelt så långt som genomsnittet för de transporter som startade i region syd (230 km) (Figur 6.6). Orsaken till de stora skillnaderna kan bero på typ av transporterat gods och avstånd inom regionerna.



Figur 6.6: De utländska lastbilarnas genomsnittliga transportsträcka vid cabotagettransporter i Sverige fördelat på totalt samt efter region. Körda kilometer, år 2014.
Anm. För regionindelning se Bilaga 2.

Den vanligaste transportlängden på en cabotagettransport i Sverige var mellan 50 och 149 km under 2014. 30 procent av cabotagettransporterna kördes inom detta intervall. Andelen transporter inom sträckan 150-299 km uppgick till 24 procent av cabotagettransporterna. På det hela taget var körsträckorna relativt jämnt fördelade i de olika avståndsklasserna och stabila över åren. (Figur 6.7)



Figur 6.7: De utländska lastbilarnas genomsnittliga körsträcka vid cabotagetransporter i Sverige oavsett var de startar. Andel fördelat efter körsträcka. Procent. år 2012–2014.

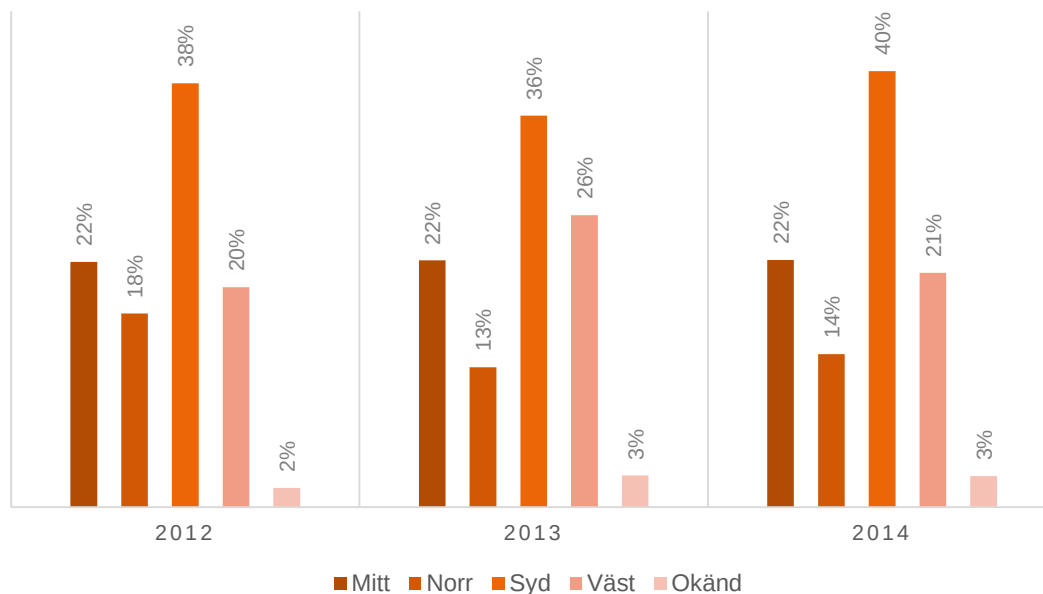
6.2 Utländska lastbilstransporter från Sverige till utlandet

De utländska lastbilarna fraktade drygt 10 miljoner ton gods från Sverige till utlandet under 2014. Av detta startade nära 40 procent i region Syd. I region mitt och väst startade drygt 20 procent vardera. Den transporterade godsmängdens fördelning efter startregion i Sverige har varit relativt stabil de senaste tre åren. (Tabell 6.4 och Figur 6.8)

Tabell 6.4: Transporterad godsmängd från Sverige till utlandet med utländska lastbilar efter startregion. 1 000-tals ton, år 2012–2014.

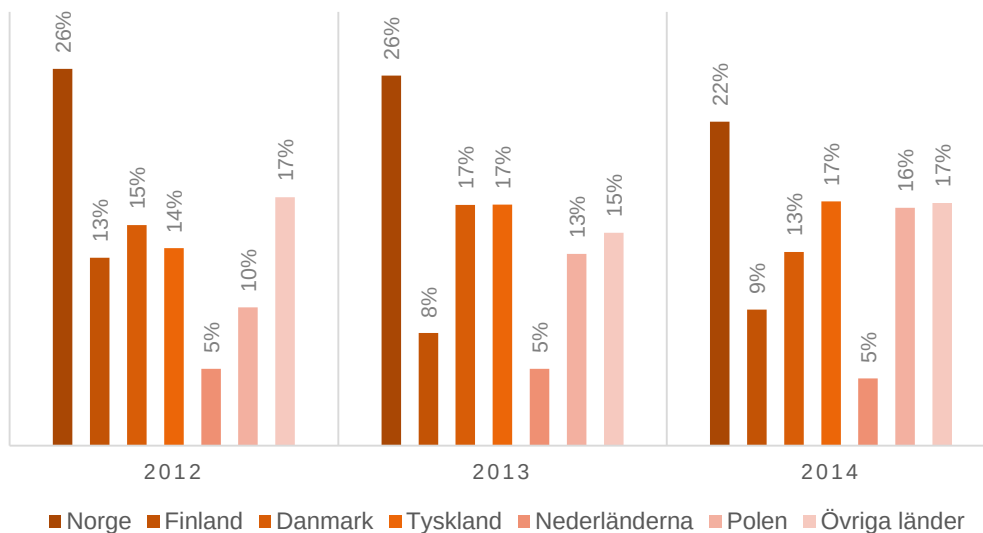
	2012	2013	2014
Mitt	2 019	2 214	2 328
Norr	1 593	1 256	1 440
Syd	3 489	3 512	4 104
Väst	1 810	2 620	2 207
Okänd	159	286	292
Totalsumma	9 069	9 887	10 371

Anm. För regionindelning se Bilaga 2.



Figur 6.8: Andel av den transporterade godsmängden med utländska lastbilar från startregion i Sverige till utlandet. År 2012–2014.
Anm. För regionindelning se Bilaga 2.

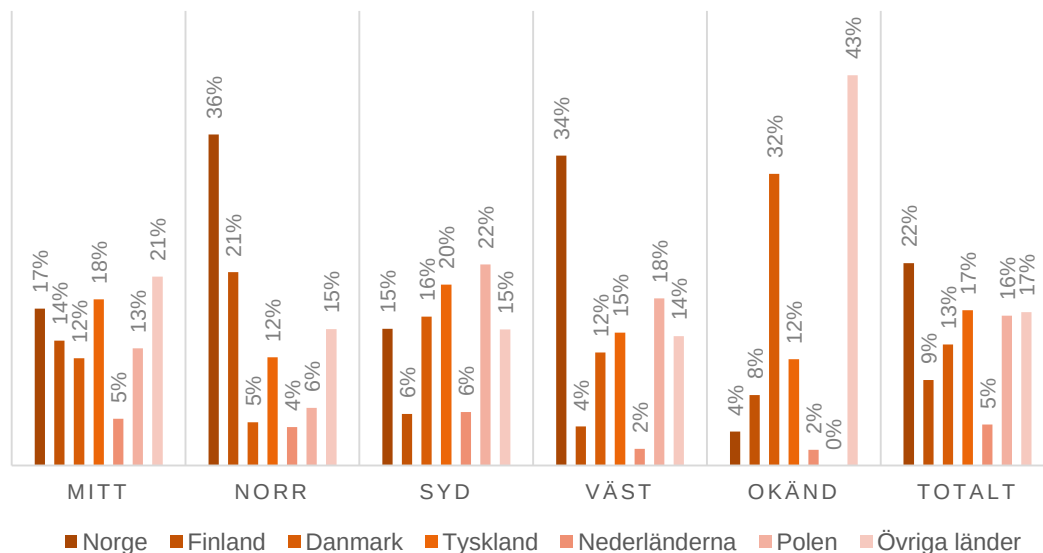
De länder dit störst godsmängder fraktades från Sverige med utländska lastbilar var Norge (22 procent), Finland (9 procent), Danmark (13 procent), Tyskland (17 procent) och Polen (16 procent). Andelarna per land har varit relativt stabila de år som undersökts, 2012–2014. (Figur 6.9)



Figur 6.9: Andel av den transporterade godsmängden med utländska lastbilar från Sverige till utlandet efter mottagarland. År 2012–2014.

I region Syd startade 40 procent av godset till utlandet med utländska lastbilar. Därifrån skickas godset främst till Polen (22 procent) och Tyskland (20 procent). Från region Väst

transporteras störst andel av godset till Norge, 34 procent. Även region Norr har en hög andel av transportererna till Norge, 36 procent. (Figur 6.10)



Figur 6.10: Andel transporterad godsmängd från Sverige till utlandet med utländska lastbilar från startregion i Sverige till respektive mottagarland. År 2014.
Anm. För regionindelning se Bilaga 2.

Det enskilt största varuslaget som de utländska lastbilarna fraktade till utlandet under 2014 var trä och varor av trä och kork (20 procent av all godsmängd). Detta gods fraktades främst till Tyskland (26 procent), Polen (21 procent) och Norge (15 procent). Det samlastade godset stod för 15 procent av godset till utlandet med Danmark som främsta mottagarland (18 procent). (Tabell 6.5).

Tabell 6.5: Transporterad godsmängd med utländska lastbilar från Sverige till utlandet fördelat efter varugrupp och mottagarland. 1 000-tals ton, år 2014.

Varugrupp	Totalt	Andel av totalt	Andelar efter mottagarland						
			Norge	Finland	Danmark	Tyskland	Nederländerna	Polen	Övriga länder
01	434	4%	36%	1%	32%	7%	2%	3%	18%
02	2	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%
03	218	2%	35%	36%	8%	15%	5%	0%	2%
04	993	10%	15%	18%	18%	15%	4%	10%	20%
05	71	1%	2%	0%	0%	33%	12%	0%	53%
06	2 087	20%	15%	3%	10%	26%	5%	21%	19%
07	218	2%	74%	12%	5%	7%	0%	0%	2%
08	922	9%	23%	6%	5%	14%	3%	31%	19%
09	700	7%	60%	10%	14%	6%	0%	8%	3%
10	789	8%	5%	19%	11%	26%	5%	21%	14%
11	509	5%	28%	10%	10%	8%	3%	19%	22%
12	258	2%	16%	1%	8%	32%	7%	8%	27%
13	258	2%	23%	15%	25%	8%	0%	15%	13%
14	289	3%	33%	13%	13%	13%	1%	9%	18%
15	78	1%	16%	17%	54%	4%	0%	0%	8%
16	259	2%	16%	17%	7%	14%	3%	27%	16%
17	52	1%	67%	0%	0%	10%	2%	0%	21%
18	1 522	15%	10%	10%	18%	15%	13%	10%	23%
19	408	4%	42%	2%	21%	20%	1%	8%	7%
20	303	3%	17%	0%	0%	11%	0%	71%	1%
Totalt	10 372	100%	22%	9%	13%	17%	5%	16%	17%

Anm. för varugrupsindelning och förklaring se Bilaga 4.

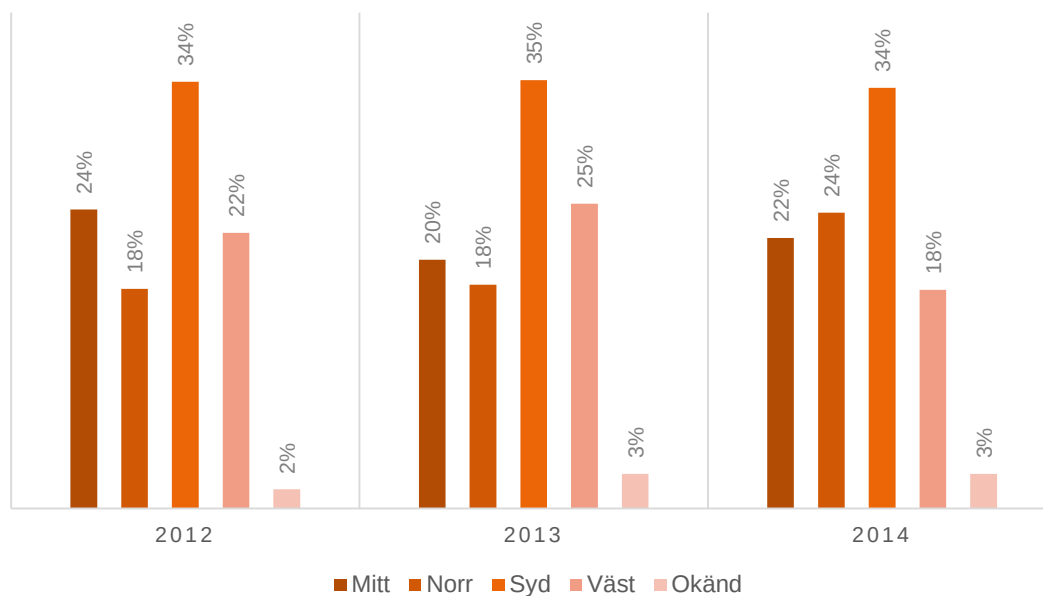
6.3 Utländska lastbilstransporter från utlandet till Sverige

De utländska lastbilarna fraktade nära 13 miljoner ton gods från utlandet till Sverige under 2014. Mest fraktades till region Syd (34 procent av all godsmängd). Till region Mitt och Norr fraktades 22 respektive 24 procent. Sett över åren 2012–2014 har fördelningen av godsmängden per mottagarregion varit relativt stabil. (Tabell 6.6 och Figur 6.11)

Tabell 6.6: Transporterad godsmängd från utlandet till Sverige med utländska lastbilar efter mottagarregion i Sverige. 1 000-tals ton, år 2012–2014.

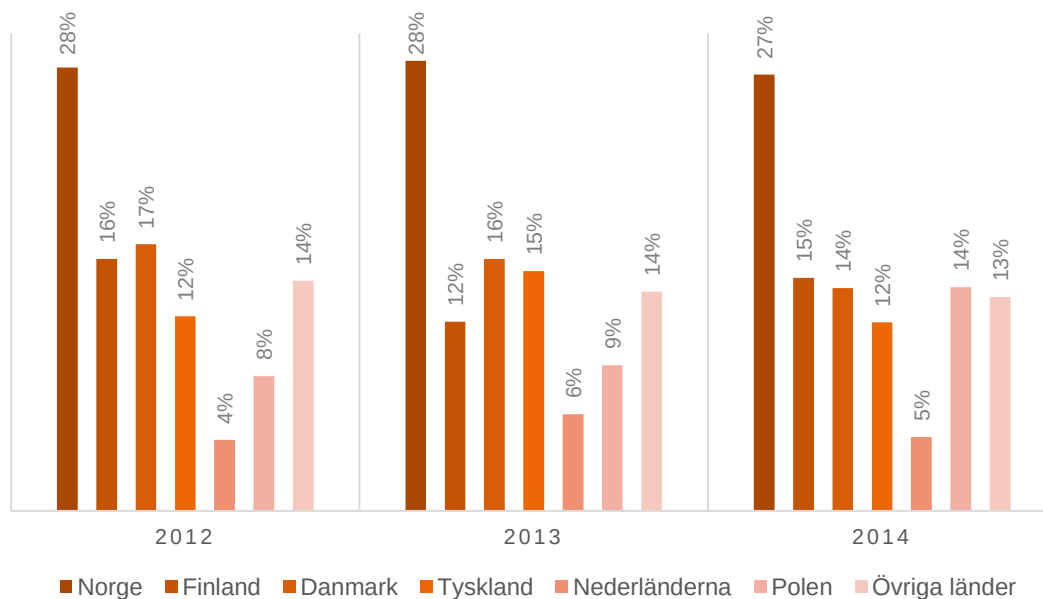
Slutregion	2012	2013	2014
Mitt	2 628	2 388	2 834
Norr	1 929	2 149	3 098
Syd	3 751	4 111	4 408
Väst	2 424	2 924	2 292
Okänd	168	333	361
Totalsumma	10 899	11 906	12 993

Anm. För regionindelning se Bilaga 2.



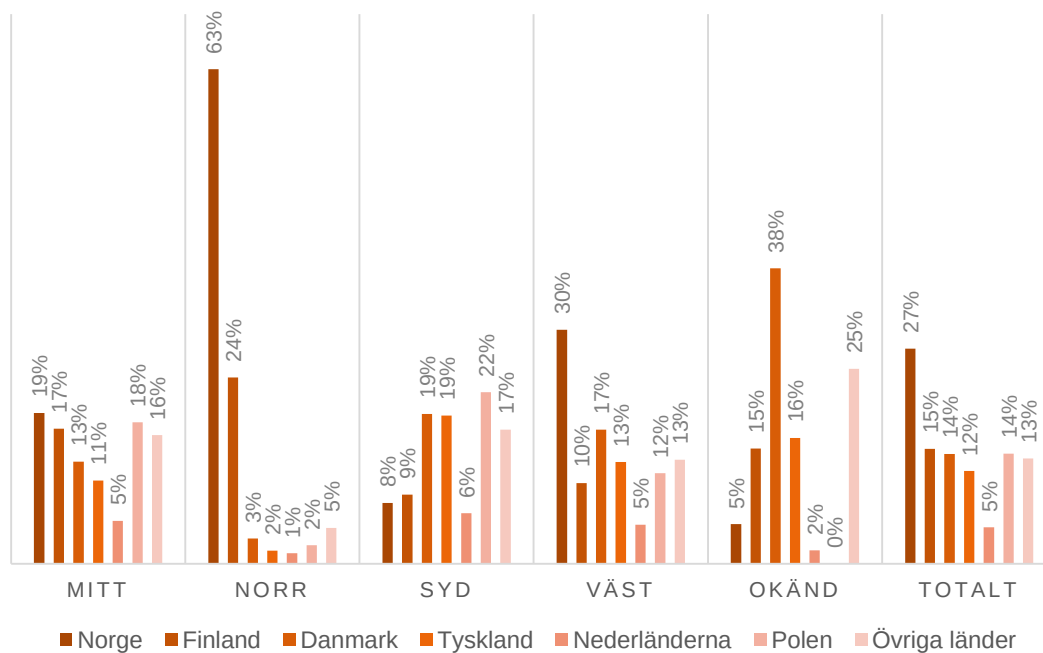
Figur 6.11: Andel av den transporterade godsmängden med utländska lastbilar från utlandet till Sverige efter mottagarregion. År 2012–2014. Anm. För regionindelning se Bilaga 2.

Godset transporterades till största del från Norge, Finland, Danmark, Tyskland och Polen. Allra störst var andelen godsmängd från Norge, 27 procent. Fördelningen från avsändarland har varit relativt stabil under åren 2012–2014. (Figur 6.12)



Figur 6.12: Andel av den transporterade godsmängden med utländska lastbilar från utlandet till Sverige. Procent. År 2012–2014.

Region Syd mottog mest gods från utlandet som transporterades av de utländska lastbilarna. Störst andel gods till region Syd kom från Polen (22 procent), Tyskland och Danmark (19 procent vardera). Till region Norr kom mest gods från Norge (63 procent) och Finland (24 procent). Även till region Väst var godstransporterna från Norge dominerande (30 procent). (Figur 6.13)



Figur 6.13: Andel transporterad godsmängd från utlandet till Sverige med utländska lastbilar från startland till respektive mottagarregion i Sverige. År 2014. Anm. För regionindelning se Bilaga 2.

Jordbruks-, jakt- och skogsbruksprodukter stod för 20 procent av godset som transporterades med utländska lastbilar till Sverige under 2014. Av detta gods kom nära hälften från Norge och drygt 20 procent från Finland.

Det samlastade godset stod för 13 procent av godset som de utländska lastbilarna fraktade till Sverige, varav 32 procent kom från Danmark.

Trä och varor av trä och kork stod för 10 procent av godset till Sverige. Varav Polen var det största avsändarlandet, 29 procent av godset skickades därifrån. Från Finland skickades 25 procent av denna varugrupp.

Tabell 6.7: Transporterad godsmängd med utländska lastbilar från utlandet till Sverige fördelat efter varugrupp och avsändarland. 1 000-tals ton, år 2014.

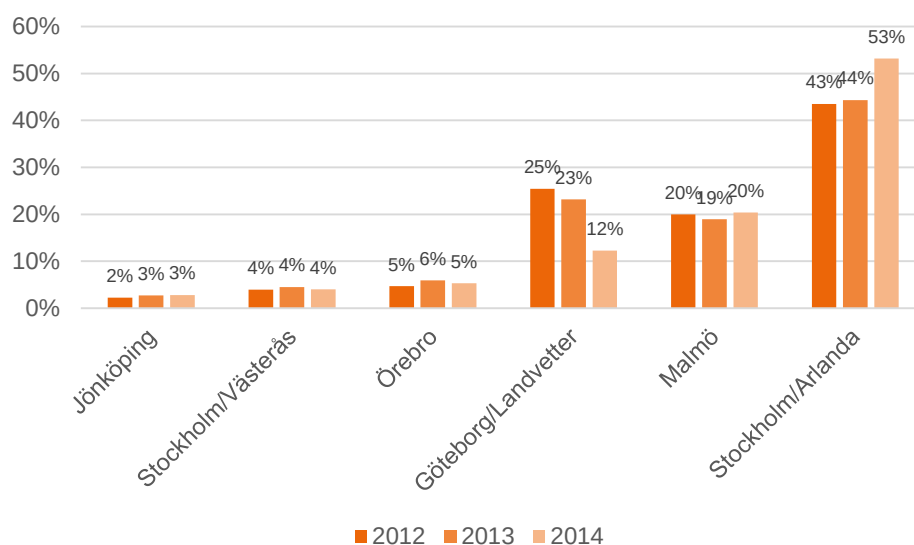
Varugrupp	Totalt per varugrupp	Andel av total godsmängd	Andelar per avsändarland						
			Norge	Finland	Danmark	Tyskland	Nederländerna	Polen	Övriga länder
01	2 629	20%	49%	22%	4%	2%	6%	3%	13%
02	0	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
03	169	1%	5%	12%	19%	17%	0%	21%	26%
04	1 179	9%	8%	18%	19%	18%	9%	10%	18%
05	74	1%	0%	0%	0%	38%	9%	28%	25%
06	1 279	10%	10%	25%	10%	15%	1%	29%	10%
07	220	2%	21%	33%	17%	2%	0%	25%	1%
08	760	6%	29%	13%	6%	14%	1%	27%	10%
09	928	7%	19%	9%	12%	21%	0%	27%	12%
10	977	8%	22%	26%	9%	19%	2%	7%	16%
11	525	4%	4%	9%	20%	19%	13%	18%	18%
12	352	3%	9%	1%	5%	37%	2%	26%	21%
13	412	3%	7%	0%	25%	4%	0%	40%	25%
14	1 001	8%	88%	3%	4%	4%	0%	0%	0%
15	73	1%	9%	12%	66%	11%	2%	0%	0%
16	114	1%	16%	2%	11%	16%	1%	44%	10%
17	21	0%	15%	2%	25%	22%	1%	2%	32%
18	1 726	13%	16%	10%	32%	9%	11%	6%	16%
19	327	3%	23%	3%	41%	12%	1%	9%	12%
20	126	1%	16%	0%	1%	0%	8%	56%	19%
Totalt	12 892	100%	28%	15%	14%	12%	5%	14%	13%

Anm. för varugrupsindelning och förklaring se Bilaga 4.

7 Luftfartstransporter

I luftfartsstatistiken delas det transporterade godset upp i flygfrakt³⁵ och post. Mängden fraktat gods som hanterades på de svenska flygplatserna i inrikes och utrikestrafiken uppgick till 122 880 ton under 2014. Det var en minskning med 5 procent jämfört med 2012. Majoriteten av godset (98 procent) fraktades i utrikestrafiken, 120 470 ton. Mellan 2012 och 2014 ökade utrikesfrakten med 5 procent. Det samlas inte in uppgifter om vilka varuslag som ingår i frakten.

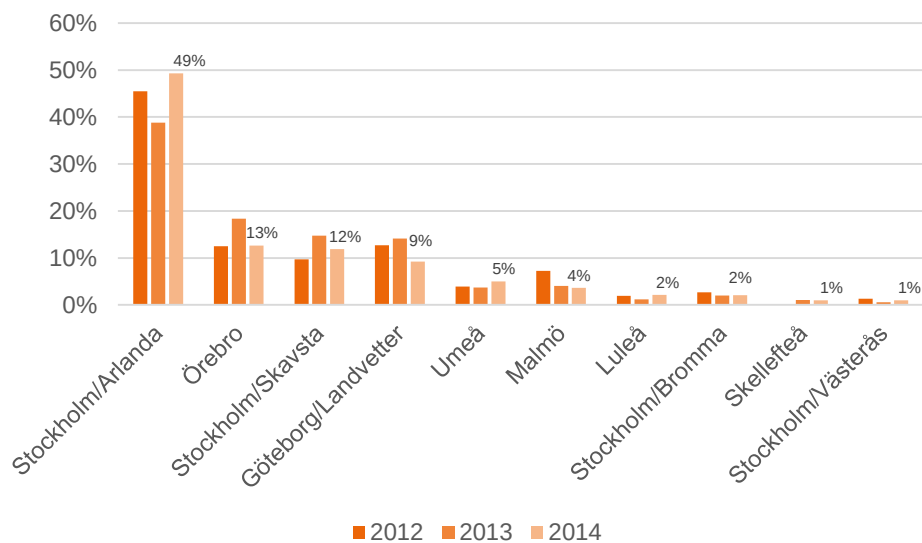
De flygplatser som hanterade störst mängd avgående och ankommande flygfrakt i utrikes- trafiken var Stockholm/Arlanda, Göteborg/Landvetter och Malmö, de stod vardera för 53, 20 respektive 12 procent av flygfraktgodset. Andelarna per flygplats har varit relativt stabila under dessa år, men minskat för Göteborg/Landvetter och ökat för Stockholm/Arlanda 2012–2014. (Figur 7.1)



Figur 7.1: Andel hanterad ankommande och avgående flygfrakt i utrikestrafiken per flygplats. Procent, år 2012–2014. Anm. Postfrakt ingår inte.

Den hanterade fraktmängden i inrikesfrakten minskade mellan 2012 och 2014, med 4 procent. Av godset i inrikestrafiken hanterades 49 procent vid Stockholm/Arlanda. Örebro, Stockholm/Skavsta och Göteborg/Landvetter stod vardera för mellan 9 och 13 procent av den hanterade godsmängden i inrikestrafiken under 2014. (Figur 7.2)

³⁵ Flygfrakt avser här flugen frakt med luftfart.



Figur 7.2: Andel avgående frakt på svenska flygplatser för inrikestrafiken med linjefart och chartertrafik. Procent. År 2012–2014. Anm. Postfrakt ingår inte.

Den post som fraktades till och från de svenska flygplatserna ökade med 3 procent och uppgick under 2014 till 22 528 ton. Inrikes postfrakt minskade med 7 procent och utrikes postfrakt ökade med hela 19 procent, till 9 848 ton.

Arlanda var den flygplats som hanterade störst mängd lastad och lossad post under 2014, 98 procent av utrikesgodset och 39 procent av inrikesgodset.

8 Avslutande kommentarer

Vi kan alltså konstatera att av de 632 miljoner ton gods som transporterades i inrikes- och utrikestrafiken med lastbil, sjöfart, järnväg och luftfart transporterades majoriteten (68 procent) inom Sverige. Lastbilen var det dominerande trafikslaget.

Den genomsnittliga körsträckan för de svenskregistrerade lastbilarna vid inrikestransporter med last var 84 km år 2014. Totalt sett var mer än hälften av alla svenska lastbilars transportlängd kortare än 50 km. Endast en liten andel (4 procent) kördes längre än 300 km. De utländska lastbilarnas genomsnitt var betydligt längre, knappt 300 km. Den genomsnittliga godsmängden var 16 ton för de utländska lastbilarna och 13 ton för de svenska.

Ungefär hälften av alla inrikestransporter med svenskregistrerade lastbilar hade både start och slutmål inom samma kommun. Nära hälften av det transporterade godset (45 procent) i inrikestrafiken startade i tätta kommuner nära en större stad år 2014. Därefter var det vanligast att godset fraktades från storstads-kommunerna (19 procent). Drygt hälften av cabotage-transporterna hade start och slut inom samma region.

Till och från Sverige fraktade de utländska lastbilarna mest gods. Cabotaget, de utländska lastbilarnas inrikestransporter i Sverige, utgör en förhållandevis liten andel av den fraktade godsmängden och antal inrikestransporter i Sverige (1 procent vardera).

Under 2014 uppgick godsmängden på järnvägen till 68 miljoner ton, varav drygt hälften (55 procent) transporterades i utrikestrafiken. Mellan åren 2012 och 2014 har inlands-transporterna på järnväg ökat betydligt långsammare (1 procent) jämfört med utlands-transporterna (+ 7 procent). Varugruppen "malm och andra produkter från utvinning" stod för nästan hälften av den fraktade godsmängden. Möjligheten att redovisa godsflöden på järnväg är begränsad, jämfört med sjö och väg, till följd av att statistiken inte redovisar järnvägs-transporter med tillnärmelsevis liknande geografisk upplösning.

Under 2014 hanterades 156 miljoner ton gods i de svenska hamnarna varav godset från utlandet utgjorde hälften.

Två geografiska kustområden stod tillsammans för hälften av lastningen av godset i inrikes-trafiken, Södra Ostkusten och Stenungsund – Strömstad. Varugruppen "stenkols- och raffinerade petroleumprodukter" utgjorde drygt 40 procent av allt gods i inrikestrafiken. Göteborgsområdet hanterade mest gods både till och från utlandet.

Inlandssjöfart i Sverige är i dagsläget möjligt på Vänern via Göta älv ner till Göteborg samt på Mälaren ut till Stockholm och längs Södertälje kanal. Längs dessa inre vattenvägar i Sverige transporteras, knappt en procent av allt gods som skeppas inrikes. Räknar man med de transporter där en del av sträckan sker längs inre vattenvägar så utgör det transporterade godset 7 procent av allt gods som transporteras inrikes och utrikes.

Mängden flygfrakt och post som hanteras på de svenska flygplatserna i inrikes och utrikes-trafiken är lågt, 0,02 procent av allt transporterat gods. De flygplatser som hanterade störst mängd avgående och ankommande flygfrakt i utrikestrafiken var Stockholm/Arlanda, Göteborg/Landvetter och Malmö.

9 Källor till statistiken

9.1 Lastbilsundersökningen

Trafikanalys är statistikansvarig för den officiella statistiken över inrikes- och utrikes trafik med svenskregistrerade lastbilar³⁶. Lastbilsundersökningen är en urvalsundersökning av svenskregistrerade lastbilar med över 3,5 tons totalvikt. Undersökningen syftar till att visa såväl inrikes som utrikes trafik med svenskregistrerade lastbilar gällande antal transporter, körda kilometer, lastad godsmängd och transportarbete. Data samlas in via en enkät som skickas till ägarna av ungefär 12 000 svenskregistrerade lastbilar varje år som transporterar varor på väg. Totalt finns det ungefär 60 000 lastbilar av denna typ i Sverige. Statistik över godshanteringen med svenskregistrerade lastbilar har samlats in sedan början av 1970-talet. I dess nuvarande form med nuvarande EU-reglering har data samlats in sedan år 2000. Statistiken publiceras årligen i 4 kvartalsrapporter och en årsrapport. Statistiken är EU-reglerad och motsvarande undersökning genomförs även i övriga EU och ESS-länder. Detta möjliggör jämförelser och analyser av de utländska lastbilarnas verksamhet i Sverige och dess andel av den totala godshanteringen med lastbil i Sverige.

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

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

9.2 Utländska lastbilstransporter i Sverige

Statistiken om de utländska lastbilarnas transporter i Sverige baseras på respektive EU samt ESS-lands lastbilsundersökning, motsvarande den undersökning som finns i Sverige. Varje land rapporterar in undersökningsresultaten till EUs statistikbyrå Eurostat som sammanställer dessa uppgifter om varustransporter på väg. Statistiken regleras av den EU-förordning som även styr den svenska statistikinsamlingen om tunga lastbilars varustransporter på väg.

³⁶ Senaste lastbilsrapporterna och beskrivning av statistiken finns på www.trafa.se/lastbilstrafik. Lastbilstrafik 2014, Statistik 2015:21.

Kvalitén på den sammanställda statistiken beror till stor del på kvalitén i respektive lands undersökning, som alla är olika designade (exempelvis olika urvalsram, mätförfarande, urvalsstorlek, bortfallsfrekvens, hantering av bortfall och granskning), vilket ger stor varians och viss osäkerhet. De länder som ingår i sammanställningen har även varierat något över åren. Sammanställda uppgifter om de utländska lastbilarnas verksamhet i Sverige finns från och med undersökningsår 2004.³⁷

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

9.3 Sjöfartsstatistik

Trafikanalys är statistikansvarig för den officiella statistiken över sjötrafik. Statistik över godshantering 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.³⁸

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

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

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

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

³⁷ Senaste rapporten med beskrivning av statistiken finns på www.trafa.se/lastbilstrafik. Utländska lastbilstransporter i Sverige 2011-2012, Trafikanalys Statistik 2014:27.

³⁸ Senaste rapporten med beskrivning av statistiken finns på www.trafa.se/sjotrafik. Sjötrafik 2014, Trafikanalys Statistik 2015:12.

I sjöfartsstatistiken benämns trafiken i inland och utland istället för inrikes och utrikes. I utlandsuppgifterna ingår transit genom Sverige.

9.4 Bantrafik

Trafikanalys är statistikansvarig för den officiella statistiken om bantrafik. Undersökningen om bantrafik inkluderar järnvägar, spårvägar och tunnelbana i Sverige.³⁹ 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 ska 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 kraven på röjandeskydd. 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 malmbanan. Godsmängden fördelas även på varugrupp. Däremot saknas statistik om mellan vilka regioner som godset fraktas eller vilka länder som trafikeras. Statistiken avser enbart fraktad godsmängd på svensk mark. Vid utrikestransporter är det transportens del på svensk mark som avses.

9.5 Flyg

Trafikanalys är statistikansvarig för den officiella statistiken om luftfart. Uppgiftsinsamlingen för luftfartsstatistiken baseras främst från två olika källor, flygplatser och flygoperatörer. Rapporteringen av data till avsnittet flygtrafik sker månads eller veckovis från flygplatserna till Transportstyrelsen varifrån uppgifterna hämtas. Det föreligger rapporteringsskyldighet för flygplatserna. Uppgifter från flygoperatörer samlas in en gång per år på särskild blankett.⁴⁰

³⁹ Senaste rapporten med beskrivning av statistiken finns på www.trafa.se/bantrafik. Bantrafik 2014, Trafikanalys Statistik 2015:13.

⁴⁰ Senaste rapporten med beskrivning av statistiken finns på www.trafa.se/luftfart. Luftfart 2014, Trafikanalys Statistik 2015:4.

Bilaga 1 Geografiska områden sjöfart

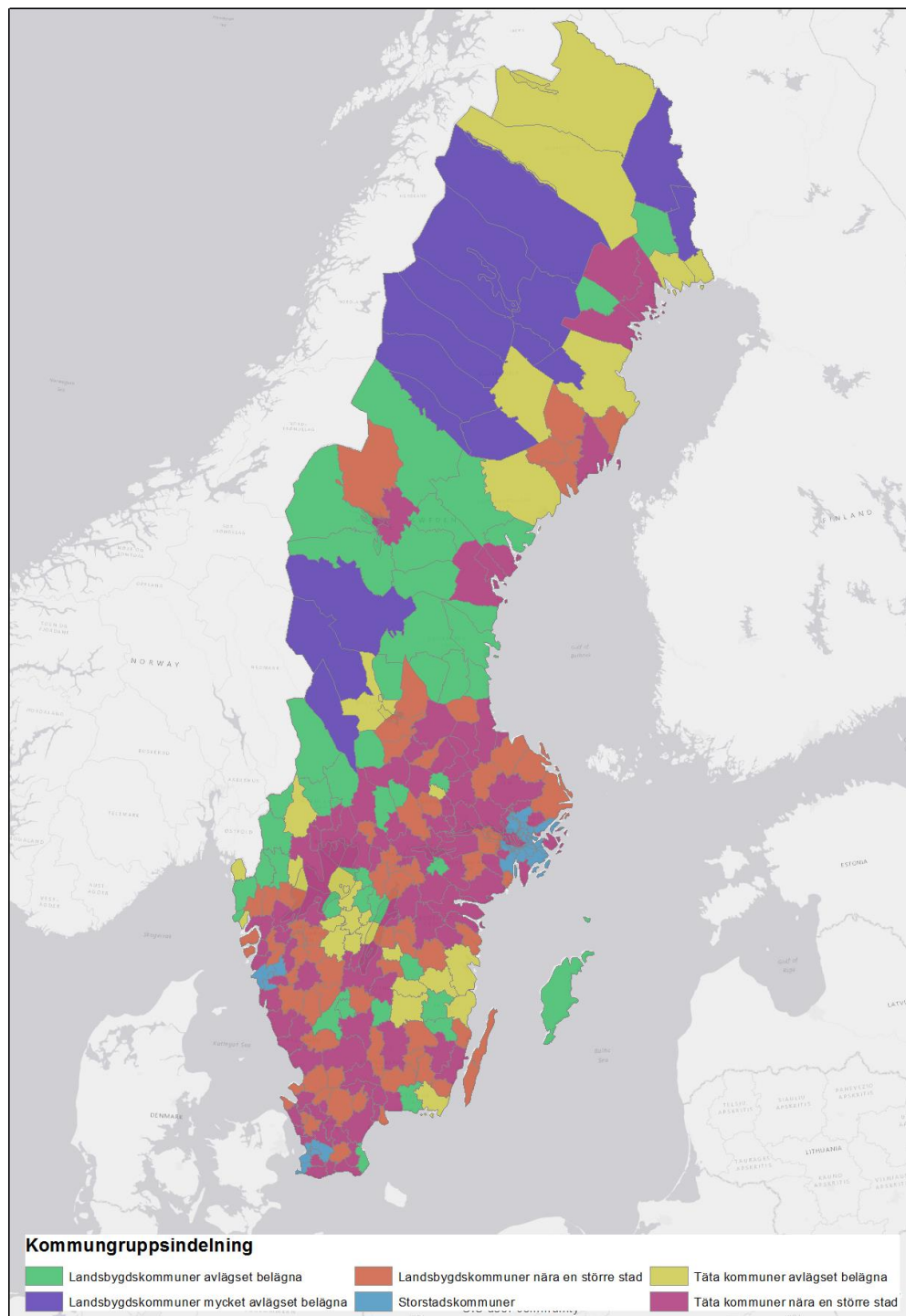
Geografiska områden	Ingående stora hamnar ⁴¹
Haparanda–Skellefteå	Haparanda, Luleå , Piteå, Skellefteå
Umeå–Sundsvall	Umeå, Örnsköldsvik, Härnösand, Sundsvall
Hudiksvall–Gävle	Hudiksvall, Söderhamn, Gävle
Norrtälje–Nynäshamn	Norrtälje, Stockholm , Nynäshamn
Uppsala–Eskilstuna	Uppsala, Västerås, Köping, Eskilstuna
Södra ostkusten	Södertälje, Oxelösund, Norrköping, Västervik, Oskarshamn, Kalmar, Visby (Gotland)
Karlskrona–Trelleborg	Karlskrona, Karlshamn, Sölvesborg, Kristianstad, Ystad, Trelleborg
Malmö–Helsingborg	Malmö , Landskrona, Helsingborg
Halmstad–Varberg	Halmstad, Falkenberg, Varberg
Stenungsund–Strömstad	Stenungsund, Uddevalla, Lysekil, Strömstad
Göteborg	Göteborg (nedanför Trollhätte kanal)
Trollhättan–Kristinehamn (Vänern)	Trollhättan, Lidköping, Karlstad, Kristinehamn
Anm. TEN-T stomhamnar är fetmarkerade.	

⁴¹ I Sverige finns det ett drygt 100-tal mindre och större hamnar, samtliga dessa ingår i statistiken. I denna tabell redovisas enbart de större hamnarna efter geografiska områden.

Bilaga 2 Regionindelning lastbilar

Region	Län
Syd	
6	Jönköping
9	Kronoberg
8	Kalmar
9	Gotland
10	Blekinge
12	Skåne
Väst	
13	Halland
14	Västra Götaland
Mitt	
1	Stockholm
3	Uppsala
4	Södermanland
5	Östergötland
18	Örebro
19	Västmanland
21	Gävleborg
Norr	
17	Värmland
20	Dalarna
22	Västernorrland
23	Jämtland
24	Västerbotten
25	Norrbotten

Bilaga 3 Kommungruppsindelning



Bilaga 4 Varugrupper enligt NST2007

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

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

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

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

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



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