



Godstransportsystemet Rapport
– nuläge och historiska trender 2014:17

Godstransportsystemet Rapport
– nuläge och historiska trender 2014:17

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: 2014-12-19

Förord

I denna rapport redovisas några nedslag i transportsystemet genom att studera dess fordon, fartyg och infrastruktur i termer av sammansättning och utveckling. Rapporten fokuserar framförallt på de aspekter som är av betydelse i samband med internationella godstransporter.

Projektledare har varit Krister Sandberg. Medverkande har varit Anette Myhr, Mathias Nilsen, Henrik Petterson och Florian Stamm.

Stockholm i december 2014

Brita Saxton
Generaldirektör

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning	7
1 Inledning	9
2 Fordons- och fartygsflottan för godstransporter	11
2.1 Vägfordon	11
2.2 Järnvägsfordon	19
2.3 Fartyg	20
2.4 Flygplan	29
3 Transportinfrastruktur för godstransporter	31
3.1 Vägnätet	32
3.2 Järnvägsnätet	36
3.3 Hamnar	41
3.4 Flygplatser	44
4 Investeringar i infrastruktur	49
4.1 Anslag och lån för transportändamål	49
4.2 Genomförda investeringar	53
4.3 Investeringar – en internationell jämförelse	55
5 Diskussion	61
6 Referenser	63
7 Appendix – Investeringar 1995–2011	67

Sammanfattning

Syftet med denna rapport är att presentera en nulägesbeskrivning av det svenska godstransportsystemet – hur det ser ut idag och hur det har förändrats de senaste åren.

En generell trend för samtliga trafikslag är en utveckling mot större fordon och fartyg. Exempelvis syns en förskjutning mot lastbilar med allt större lastkapacitet. I ett regeringsuppdrag som nyligen redovisats föreslås vidare en förändring av den gällande maxvikten från 60 till 74 ton (Trafikverket 2014i) vilket skulle möjliggöra en ytterligare förskjutning. Bland järnvägsfordonen har den sammanlagda lastkapaciteten (total maxlastvikt) visserligen minskat något sedan 1990, dock inte i samma grad som antalet vagnar har gjort, vilket innebär att de återstående godsvagnarna är större än tidigare.

Över tid har utvecklingen av lastfartygen inneburit att antalet blivit färre (132 stycken 2013), samtidigt som det samlade bruttot varit relativt stabilt strax över 2 miljoner brutto. Det innebär att det genomsnittliga bruttot för ett lastfartyg har ökat med ungefär 50 procent mellan 2004 och 2013. Under samma tid ökade torrlastfartygens genomsnittliga dödvikt med knappt 60 procent till 13 600 ton, samtidigt som det skett en minskning av antalet fartyg från 138 år 2004 till 92 stycken 2013. En liknande tendens finns även internationellt, exempelvis har den genomsnittliga storleken för nyproducerade containerfartyg i världen ökat med nästan 80 procent mellan 2005 och 2012.

Sveriges flygplansflotta av fraktflyg är tämligen liten. Den internationella fraktflygplanflottan är dock relativt stor och består av knappt 1 700 plan, varav drygt 20 procent har en lastkapacitet på över 80 ton.

För att bibehålla och stärka svensk konkurrenskraft är det viktigt att inte enbart fordonen är anpassade för uppgiften, utan även att infrastrukturen (vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser) är av hög kvalitet samt att det finns väl fungerande länkar till omvärlden. Bilden som framträder genom att studera *The Global Competitiveness Index (GCI)* är att svensk infrastruktur och dess handelsmöjligheter är relativt goda i ett nordiskt perspektiv, liksom i förhållande till flertalet av världens länder. Enligt detta index har det svenska infrastruktur-systemets kvalitetsbetyg dock kontinuerligt sänkts de senaste åren. Mellan 2010 och 2014 sjönk betyget för den svenska väginfrastrukturen med 0,2 enheter till 5,5; järnvägsinfrastrukturens betyg minskade med 0,9 till 4,5; hamnarnas betyg minskade med 0,6 till 5,6; och flyg -0,5 till 5,7.

Det svenska vägnätet består till 46 procent av statliga vägar vilket motsvarar ungefär 98 500 km väg. Den vanligaste hastighetsbegränsningen är 70 km/h. Det övriga vägnätet består av kommunala vägar och gator samt ett stort antal enskilda vägar. Pågående vägprojekt handlar i de flesta fall om projekt för att minska trängseln och förbättra säkerheten samt att skapa bättre framkomlighet.

Järnvägsnätet med en banlängd av knappt 11 000 km är till största delen statligt ägt. Till detta kan adderas drygt 220 km spår- och tunnelbana. En viktig utvecklingsfråga för järnvägen gäller införandet av den internationella signalstandarden ERTMS. Järnvägen brottas även med kapacitetsbrist och eftersatt underhåll. I Sverige finns det idag cirka 120 hamnar som kan delas in i antingen industrihamnar eller kommersiella hamnar. I Sveriges finns 51 av Transportstyrelsen godkända flygplatser, på 40 av dessa finns linje- eller chartertrafik. 11 av flygplatserna ägs av det statliga bolaget Swedavia.

Sverige genomförde under 2013 offentliga investeringar i den nationella infrastrukturen till ett värde av 28,5 miljarder kronor.¹ Det motsvarar 0,8 procent av bruttonationalprodukten (BNP). Huvuddelen av dessa investeringar gjordes i väg- och järnvägsnätet med 17,4 respektive 10,5 miljarder kronor vardera. Sett över en längre tidsperiod har investeringarna ökat, både som procent av BNP och i absoluta termer, dock med en nedgång med drygt 10 procent för 2013 jämfört med 2012. Medel till drift och underhåll har också ökat de senaste åren. En liknande tendens går att skönja även i omkringliggande länder. Data från International Transport Forum (ITF) pekar på att Sverige vad gäller investeringar som andel av BNP ligger i paritet med flertalet av länderna.

¹ Preliminära uppgifter från Nationalräkenskaperna

1 Inledning

Det transportpolitiska målet ska bland annat uppnås genom att kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och den internationella konkurrenskraften stärks. Denna målsättning innebär att det slagits fast att det moderna samhället är beroende av ett väl fungerande transportsystem med en väl utbyggd och förgrenad infrastruktur för godstransporter som utförs med för ändamålet anpassade, säkra, miljövänliga fordon, så att transporterna kan ske på ett effektivt och hållbart sätt.

Samtliga fyra trafikslag används för att transportera gods. Generellt sätt har trafikslagen dock olika styrkor och svagheter vilket gör att frakt av vissa typer av gods är bättre lämpade med vissa trafikslag framför andra. Det innebär att beståndet och sammansättningen av Sveriges fordonspark och infrastruktur går att relatera till befintliga behov av transportmöjligheter. Dessa behov är dock inte statiska utan är under ständig utveckling. Det ställer krav på utveckling av nya fordon och investeringar i ny infrastruktur.

Att hela tiden bygga nytt eller att omedelbart anskaffa nya fordon i takt med att nya krav framförs låter sig dock inte göras. Det är helt enkelt inte vare sig ekonomiskt eller miljömässigt försvarbart. Kapaciteten i det samlade transportsystemet kommer därför alltid att vara en begränsad resurs. På kort sikt ligger lösningen i att utnyttja fordonens kapacitet på ett effektivt sätt, eller se till att rätt fordon används för att genomföra transporten. På lite längre sikt kan det vara lämpligt att investera i ny infrastruktur. För att kunna upprätthålla ett transportsystem för godstransporter av hög internationell klass i ett längre perspektiv är det med andra ord viktigt att samhällets resurser fördelas rätt mellan tilltänkta nyinvesteringar och se till att användningen av det befintliga transportsystemet är effektiv.

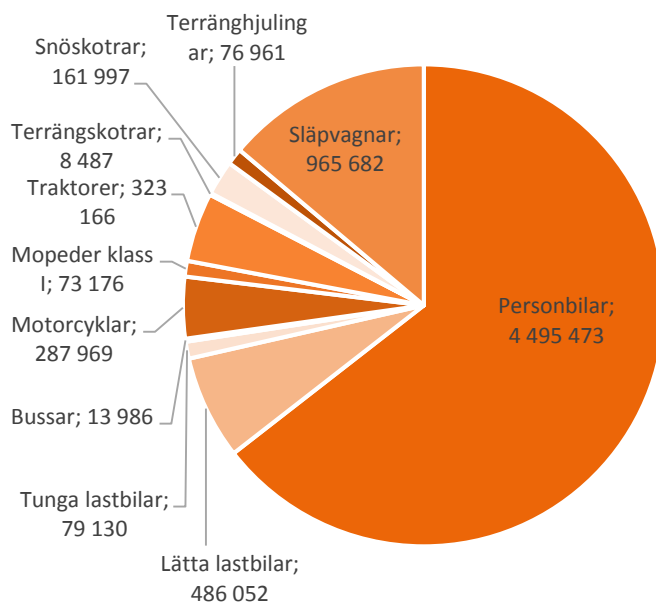
I kapitel 2 presenteras Sveriges fordons- och fartygsflotta som dagens bestånd samt de förändringsmönster som kan skönjas. Svensk transportinfrastruktur och dess utveckling de senaste åren redovisas därefter i kapitel 3. I kapitel 4 redogörs för de infrastrukturinvesteringar som görs i Sverige, i relation till liknande investeringar i OECD-länder. Rapporten avslutas med slutsatser och reflektioner i kapitel 5.

2 Fordons- och fartygsflottan för godstransporter

Gods transporteras framförallt med lastbilar, tåg och fartyg, och i mindre omfattning med flygplan. Generellt sätt har de fyra trafikslagen olika styrkor och svagheter vilket gör att vissa typer av gods är bättre lämpade för transport med ett visst trafikslag framför ett annat. Ofta transporteras dock gods i många fall transporteras i så kallade transportkedjor, det vill säga transporten involverar mer än ett trafikslag. Hur dessa kedjor ser ut genom val av trafikslag beror bland annat på vad som ska fraktas, varifrån och vart godset ska fraktas och hur snabb transporten måste vara. De val som görs avgörs också av hur fordonsflottan sammansättning ser ut, vilket redovisas nedan.

2.1 Vägfordon

Antal fordon² i trafik var vid årsskiftet 2013/2014 var 6 972 079 stycken. Fördelningen av dessa redovisas i Figur 2.1. Lastbilarnas andel av den totala fordonsstocken uppgick till drygt 8 procent.

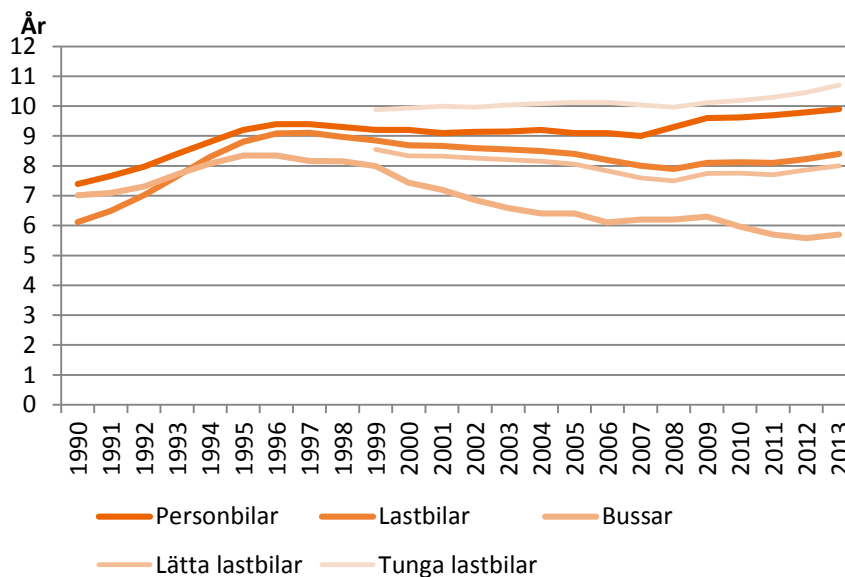


Figur 2.1 Fordon i trafik vid årsskiftet 2013/2014.

Källa: Trafikanalys (2014a) Fordon i län och kommuner 2013. Statistik 2014:2.

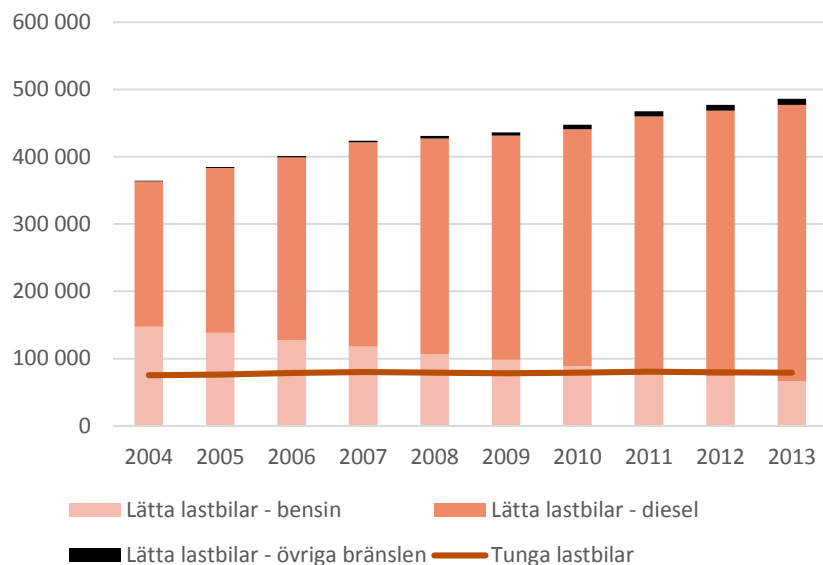
² Exkl. Motorredskap, terrängvagnar och terrängsläp.

Fordonens genomsnittliga ålder har ökat över tid, främst beroende på att både personbilar och de tunga lastbilarnas genomsnittliga ålder ökat. År 2013 var den genomsnittliga åldern för en personbil i trafik 9,9 år, en lätt lastbil 8,0 år och en tung lastbil 10,7 år. Sedan 1999 har den tunga lastbilen i genomsnitt blivit nästan 1 år äldre. De lätta lastbilarnas genomsnittliga ålder har minskat något över en längre tidsperiod, men har sedan 2008 återigen ökat i genomsnittlig ålder. Bussarna har över tid blivit allt yngre och hade 2013 en genomsnittlig ålder på 5,7 år, se Figur 2.2.



Figur 2.2 Genomsnittlig ålder på fordon i trafik, 1990-2013.
Källa: Egen bearbetning av Trafikanalys (2014c)

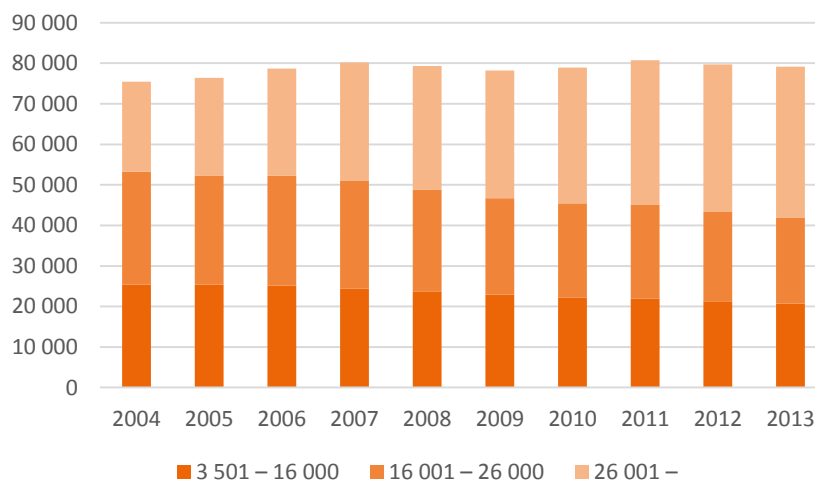
Bland de lätta lastbilarna har det över tid skett en utveckling från en relativt jämn fördelning av fordon som drivs med bensin och diesel 2004 till ungefär 80 procent som drivs med diesel 2013, se Figur 2.3. Endast knappt två procent eller 6 000 av de lätta lastbilarna kunde 2013 drivas med ett alternativt drivmedel, i huvudsak gas. Tunga lastbilar drivs traditionellt med diesel.



Figur 2.3 Antal tunga lastbilar i trafik och antal lätta lastbilar i trafik fördelade på drivmedel, 2004-2013.

Källa: Trafikanalys (2014c) Fordon 2013. Statistik 2014:7

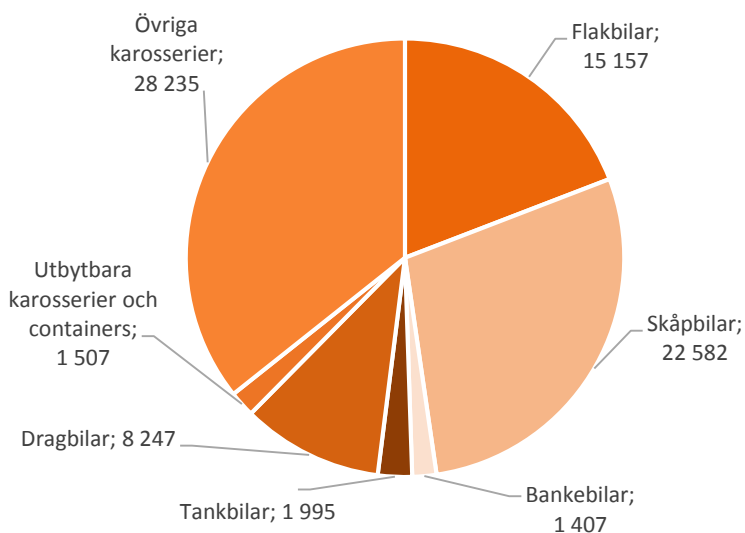
Av Figur 2.3 framgår också att medan tunga lastbilar legat relativt konstant kring 80 000 fordon så har den totala lastbilsstockens tillväxt skett genom att de lätta lastbilarna blivit allt fler. De lätta lastbilarna har de senaste tio åren ökat från 364 505 stycken år 2004 till 486 052 stycken år 2013, en ökning med 33 procent. Antalet tunga lastbilar har under samma period endast ökat med 5 procent. Här kan man dock observera en tydlig förskjutning mot en stock av allt tyngre tunga lastbilar, se Figur 2.4. Av de tunga lastbilarna 2004 utgjorde lastbilar med en totalvikt över 26 ton 29 procent. Tio år senare utgjorde dessa 47 procent av de tunga lastbilarna.



Figur 2.4 Antal tunga lastbilar i trafik fördelade efter totalvikt, 2004-2013.

Källa: Egen bearbetning av Trafikanalys (2014c)

Tunga lastbilar under 16 ton används i distributionstrafik, medan de riktigt tunga lastbilarna används vid långväga godstransporter och i feedertrafik till sjöfart och järnväg.³ Figur 2.5 visar fördelningen av tunga lastbilar efter karosserityp.



Figur 2.5 Tunga lastbilar i trafik efter karosseri, 2013.

Källa: Trafikanalys (2014c) Fordon 2013. Statistik 2014:7

Anmärkning: Från juli 2010 gäller nya karosserikoder för nyregistrerade fordon (Direktiv 2007/46/EG) vilket lett till brott i tidsserien, därför redovisas inte en tidsserie. Det har observerats att gruppen övriga karosserier ökat.

Sverige har en tradition av långa lastbilar, redan 1972 infördes 24 meter långa lastbilar i Sverige. Sedan 1997 har Sverige ett undantag från den befintliga EU-normen. Undantaget innebär att lastbilarna får var upp till 25,25 meter långa med en så kallad modullösning och ha en totalvikt på 60 ton. I Sverige pågår det även försök med ekipage som är 32 meter långa och väger 80 ton. Lastbilsekipagen från kontinenten som ska köra inom Sverige kan kopplas om till längre enheter i Sverige och därmed uppnå svensk maxlängd. I EU är de generella reglerna 18,75 meter och 40 ton.

Ett regeringsuppdrag till Trafikverket och Transportstyrelsen som redovisades i augusti 2014 öppnar nu upp för 74 tons lastbilar på de svenska vägarna redan nästa år (Trafikverket 2014i). Dock krävs det först vissa lagändringar som bland annat innebär införande av en ny bärighetsklass. Endast de vägar som bedöms klara av de nya tyngre fordonen kommer vara öppna för dem. Utredningen öppnar också upp för att ändra gällande mått för vikt och längd för bärighetsklass 1 från dagens 60 ton och 25,25 meter till 64 ton och 32 meter.

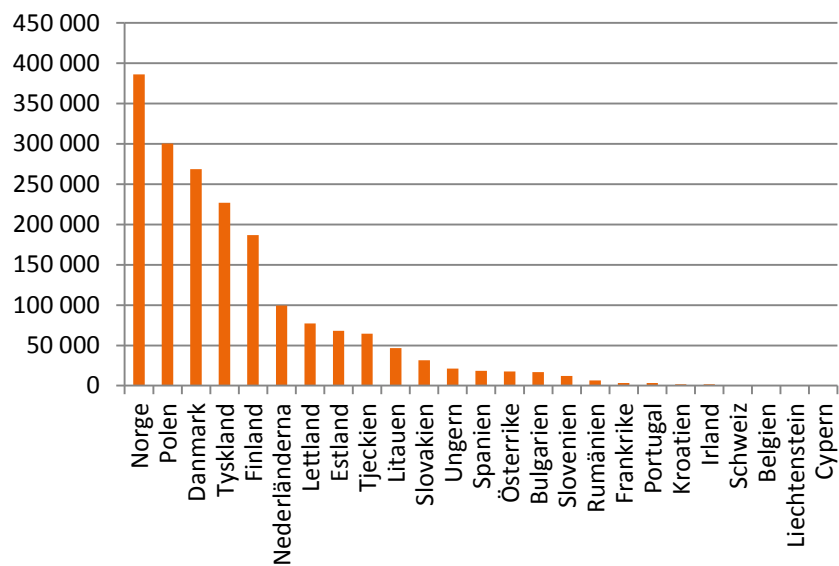
Under år 2013 utförde svenskregistrerade tunga lastbilar⁴ 27,9 miljoner transporter inom och utom Sverige. Nästan alla dessa, 99 procent, utfördes inom

³ Lätta lastbilar används främst som budbilar och som hantverks/servicefordon. Majoriteten av de lätta lastbilarna är flak- och skåpbilar.

⁴ I detta fall avses med tunga lastbilar, lastbilar med en totalvikt på mer än 3,5 ton och maximilastvikt på 3,5 ton eller mer.

Sveriges gränser (Trafikanalys 2014b). Godstransportarbetet inom Sverige var knappt 31 000 miljoner tonkilometer.

De svenska vägarna används även av fordon registrerade i andra länder. Under 2012 utförde utländska lastbilar 1,86 miljoner transporter till/från alternativt inom Sverige. De utländska lastbilarna körde uppskattningsvis drygt 540 miljoner kilometer⁵ på de svenska vägarna. Cirka 75 procent av transportererna utfördes av lastbilar registrerade i Norge, Polen, Danmark, Tyskland och Finland, se Figur 2.6.

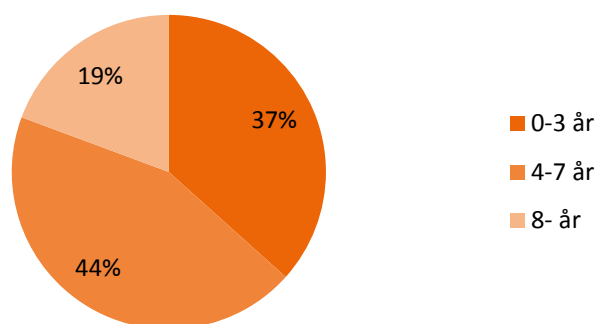


Figur 2.6 Antal transporter till eller från destinationer i Sverige efter lastbilens nationstillhörighet, 2012.

Källa: Trafikanalys (2014e)

Transporterna utförda av utländska lastbilar genomfördes till 75 procent av dragbilar med semitrailer. Lastbilar med släp stod för 11 procent och lastbilar för 7 procent, resterande andel är okänd. Fördelningen av antal transporter fördelade på lastbilens ålder visas i Figur 2.7

⁵ Uppskattning för 2012 enligt egna bearbetningar av Trafikanalys (2012a).



Figur 2.7 Andel av transporter utförda av utländska lastbilar i Sverige fördelat på lastbilens ålder, 2012.

Källa: Trafikanalys (2014e)

Man kan här ställa sig frågan om den svenska lastbilsflottan skiljer sig från övriga EU-länders lastbilsflottor. Tidigare i kapitlet nämndes Sveriges undantag från den befintliga EU-normen om lastbilars längd och vikt. Undantagen gäller även i Finland, som så sent som 2013 höjde den tillåtna totalvikten till 76 ton, och på vissa sträckor i Norge och Danmark. Drygt 92 procent av transportarbete av svenska lastbilar utförs med lastbilar som har en totalvikt på över 40 ton. Motsvarande andel för EU-28 är 33,8 procent, se Tabell 2.1.

Tabell 2.1 Transportarbete (uttryckt i procent av totalen) fördelat efter lastbilens totalvikt och land, 2013 (miljoner tonkilometer).

	Total	- 6 t andel av totalen (%)	6,1 - 10 t andel av totalen (%)	10,1 - 20 t andel av totalen (%)	20,1 - 30 t andel av totalen (%)	30,1 - 40 t andel av totalen (%)	> 40 t andel av totalen (%)
EU-28	1 572 238	0,1	0,4	9,0	5,4	51,4	33,8
Belgien	32 796	-	0,6	4,4	4,1	48,4	42,6
Bulgarien	27 097	-	1,1	3,8	8,8	62,4	23,9
Cypern	634	-	6,8	7,7	4,6	13,9	67,0
Danmark	16 072	-	0,2	2,9	4,8	23,4	68,7
Estland	5 986	-	0,0	1,2	3,4	0,6	94,8
Finland	24 429	0,4	0,2	1,7	6,1	7,8	83,8
Frankrike	171 472	-	-	0,1	0,8	1,2	97,8
Grekland	19 198	-	1,1	9,7	8,0	78,8	2,4
Irland	9 215	0,2	1,3	2,4	5,8	16,4	73,9
Italien	127 241	-	0,2	76,9	19,1	3,4	-
Kroatien	9 133	-	0,6	3,9	3,9	3,9	87,6
Lettland	12 816	-	0,2	1,6	2,1	64,2	32,0
Litauen	26 338	-	0,2	6,6	6,9	78,2	8,1
Luxemburg	8 606	-	0,0	0,8	0,6	3,0	95,6

Malta	:	-	-	-	-	-	-
Nederländerna	70 184	0,0	0,3	2,3	1,0	0,7	95,6
Polen	247 594	0,0	0,7	3,9	5,4	85,0	5,0
Portugal	36 555	0,0	0,5	2,0	5,1	89,9	2,5
Rumänien	34 026	-	0,3	11,3	7,8	21,5	59,1
Slovakien	30 147	1,2	1,6	3,1	2,1	9,0	83,0
Slovenien	15 905	0,0	0,4	2,2	2,1	32,0	63,4
Spanien	192 597	-	0,2	2,3	3,3	91,5	2,8
Storbritannien	:	-	-	-	-	-	-
Sverige	33 529	-	-	1,9	3,9	1,5	92,7
Tjeckien	54 893	0,3	1,4	2,8	2,7	21,2	71,7
Tyskland	305 744	0,0	0,1	2,9	5,3	78,5	13,1
Ungern	35 818	-	0,3	4,1	6,3	79,2	10,0
Österrike	24 213	0,0	0,2	3,4	6,4	7,1	82,8
Norge	21 317	-	0,0	4,4	16,2	2,1	77,2
Schweiz	12 817	0,1	0,5	2,7	3,9	76,7	16,2

Källa: Eurostat (2013a) Statistikportalen

Fler egenskaper för den godsbefordrande lastbilsflottan i Europa är en svag förskjutning mot att transportarbetet utförs av lite äldre fordon enligt Tabell 2.2. För svenskregistrerade lastbilar har andelen av transportarbetet som utförts av lastbilar äldre än 9 år legat stadigt runt 5-6 procent sedan 2003. För EU-28 var motsvarande andel av transportarbetet utfört av lastbilar äldre än 9 år 13 procent år 2012.

Tabell 2.2 Transportarbete i EU-28 fördelat efter lastbilens ålder, 2009-2013 (miljoner tonkilometer).

	2009	2010	2011	2012	2013	Förändring 2009-2012	Förändring 2012-2013
< 2 år	300 098	184 782	207 655	270 209	273 288	-10%	1%
2 år	296 389	306 139	167 099	173 528	252 980	-41%	46%
3 år	240 317	281 788	260 650	148 481	141 846	-38%	-4%
4 år	188 877	228 162	247 562	215 156	117 522	14%	-45%
5 år	155 768	176 648	195 997	207 781	196 524	33%	-5%
6 år	107 252	137 930	160 463	169 615	199 657	58%	18%
7 år	92 707	96 478	123 059	127 812	142 944	38%	12%
8 år	81 009	79 167	84 035	93 248	106 465	15%	14%
9 år	65 414	68 315	75 463	65 928	77 330	1%	17%
10 - 14 år	132 808	157 744	184 218	181 700	175 524	37%	-3%
>=15 år	38 725	37 666	38 012	38 676	45 819	0%	18%
Okänt	124	227	230	256	861	106%	236%
Total	1 699 507	1 755 061	1 744 457	1 692 397	1 730 765	0%	2%

Källa: Eurostat (2013a) Statistikportalen

Majoriteten av godstransporterna med Europeiska lastbilar sker med ekipage bestående av dragbil och semi-trailer. Sverige och Finland är de enda länderna där majoriteten av transportarbetet med de nationellt registrerade lastbilarna sker med kombinationen lastbil med släp, se Tabell 2.3. Detta förklaras av undantagen från EU-normen avseende lastbils ekipagens längd och vikt som finns i Sverige och Finland.

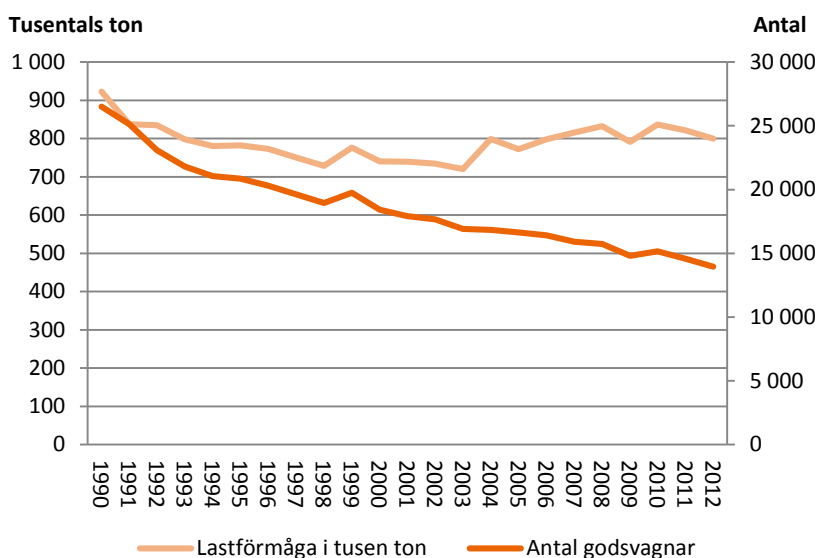
Tabell 2.3 Transportarbete fördelat efter typ av lastbils ekipage, 2013 (miljoner tonkilometer).

	<i>Lastbil</i>	<i>Lastbil med släp</i>	<i>Dragbil med semi-trailer</i>	<i>Totalt</i>
EU-28	158 397	160 379	1 178 592	1 497 478
Belgien	2 551	448	29 796	32 796
Bulgarien	3 008	1 992	22 092	27 097
Cypern	200	0	434	634
Danmark	1 526	3 602	10 944	16 072
Estland	291	422	5 241	5 986
Finland	2 634	16 099	5 694	24 429
Frankrike	19 559	4 261	147 653	171 472
Grekland	5 926	2 536	10 737	19 198
Irland	1 663	167	7 387	9 215
Italien	:	:	:	:
Kroatien	954	1 358	6 807	9 133
Lettland	501	1 509	10 773	12 785
Litauen	1 636	2 583	22 114	26 338
Luxemburg	648	647	7 309	8 606
Malta	:	:	:	:
Nederländerna	:	:	:	:
Polen	27 325	12 949	207 318	247 594
Portugal	1 951	674	33 933	36 555
Rumänien	7 007	3 516	19 139	29 662
Slovakien	2 010	1 547	26 585	30 147
Slovenien	792	1 953	13 145	15 892
Spanien	10 931	3 427	178 219	192 597
Storbritannien	:	:	:	:
Sverige	1 934	25 283	6 284	33 529
Tjeckien	3 250	2 774	48 868	54 893
Tyskland	22 705	66 126	216 914	305 744
Ungern	:	:	:	:
Österrike	3 345	4 386	16 483	24 213
Norge	5 046	7 091	8 831	21 089
Schweiz	:	:	:	:

Källa: Eurostat (2013a) Statistikportalen

2.2 Järnvägsfordon

Den svenska järnvägsflottan bestod år 2012 av 2 336 dragfordon och 16 573 vagnar. Uppgifterna för godstransporter är 621 dragfordon och 13 938 vagnar⁶. Lastkapaciteten för godsvagnarna var 800 000 ton år 2012. Sedan 1990 har antalet godsvagnar nästan halverats, medan lastkapaciteten endast har minskat med 13 procent. Det innebär att lastkapaciteten i genomsnitt per vagn ökat med drygt 60 procent från 35 ton år 1990 till 57 ton år 2012.



Figur 2.8 Godsvagnar och total lastförmåga i ton, 1990–2012.

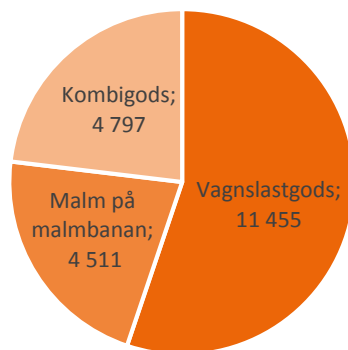
Källa: Trafikanalys (2013c) Bantrafik 2012, Statistik 2013:28.

Anm: Från och med 2011 finns uppgifter om privatvagnar inte redovisat för alla operatörer. Det innebär att uppgifter om antalet vagnar saknas i Bantrafik 2013.

Den traditionella formen av godstransport är vagnslast, där hela vagnar lastas med gods, som dras till sin slutdestination. Kombitransporter innebär att godset lastas på en container, lastbilstrailer eller annan standardiserad lastbärare, som möjliggör överflyttning av lastbäraren mellan lastbil, tåg eller fartyg på sin väg till destinationen.

En del av godstransporterna utgörs av systemtåg, som regelmässigt går mellan bestämda platser och där hela tågets transportkapacitet utnyttjas av en och samma transportörare. Systemtåg kan innehålla både vagnslastgod och kombigods. Hur godstransportarbetet fördelar sig mellan de olika transporttyperna framgår av Figur 2.9.

⁶ Eftersom uppgifter om privatvagnar inte är tillgängliga för alla operatörer är statistiken delvis beräknad på 2010 års uppgifter. I Bantrafik 2013 redovisas inga uppgifter över godsvagnar.



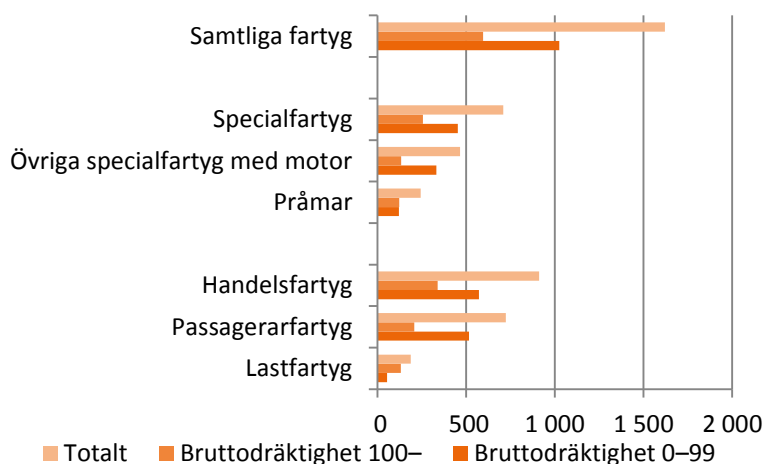
Figur 2.9 Transportarbete (både inrikes och gränsöverskridande transporter) fördelat på transporttyp 2013. (miljoner tonkilometer).

Källa: Trafikanalys (2014f) Bantrafik 2013, Statistik 2014:15.

I dag är järnvägstransporter huvudsakligen en nationell angelägenhet då den gränsöverskridande järnvägstrafiken hindras av att länder har olika signalsystem. Detta kan ändras i framtiden genom införandet av ERTMS, läs mer om detta i kapitel 3.2.

2.3 Fartyg

Vid 2013 års utgång fanns det totalt drygt 1 600 svenskregistrerade fartyg. Av dem hade majoriteten en bruttodräktighet⁷ som understeg 100, se Figur 2.10.



Figur 2.10 Antal svenskregistrerade handels-, special- och fiskefartyg den 31 december 2013, totalt och per bruttodräktighet

Källa: Trafikanalys (2014d) Fartyg 2013 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi.

Statistik 2014:13. Anm: Bruttodräktighet, brd eller brutto, är ett sortlöst storleksmått och avser volymen i ett fartygs slutna rum

⁷ Bruttodräktighet, brd eller brutto är ett sortlöst storleksmått och avser volymen i ett fartygs slutna rum.

Den svenskregistrerade handelsflottan, mätt i antalet fartyg var vid denna tidpunkt den minsta sedan 1970 då mätperioden började, se Trafikanalys (2014d). Handelsfartygen, med en bruttodräktighet om minst 100, bestod 2013 av 339 fartyg varav 132 lastfartyg fördelade på 34 tankers, 6 bulkfartyg och 92 torrlastfartyg, se Tabell 2.4. Jämfört med året innan var det en minskning med 4 tankers och 4 torrlastfartyg. Den största anledningen till att flottan minskar över tid är utflaggning av fartyg.

Tabell 2.4 Svenskregistrerade handelsfartyg den 31 december 2013

Typ av fartyg	Bruttodräktighet 0–99		Bruttodräktighet 100–		Totalt	
	Antal	Brd i 1 000	Antal	Brd i 1 000	Antal	Brd i 1 000
Tankfartyg	11	1	34	209	45	209
Bulkfartyg	–	–	6	16	6	16
Torrlastfartyg	44	2	92	2 074	136	2 076
Lastfartyg	55	3	132	2 299	187	2 301
Passagerarfärjor	5	0	46	899	51	899
Övriga passagerarfartyg	512	19	161	85	673	104
Passagerarfartyg	517	20	207	984	716	1 003
Samtliga handelsfartyg	572	22	339	3 282	911	3 305

Källa: Trafikanalys (2014d) Fartyg 2013 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi. Statistik 2014:13.

Anm: Bruttodräktighet, brd eller brutto är ett sortlöst storleksmått och avser volymen i ett fartygs slutna rum

Flottans totala bruttodräktighet (brd, alternativt brutto) den 31 december 2013 uppgick till 3,3 miljoner, fördelat på 2,3 miljoner i lastfartyg och 1,0 miljoner i passagerarfartyg. Detta innebär en minskning av det totala bruttot med 2 %, eller 83 000 jämfört med föregående år. Bland lastfartygen stod torrlastfartygen för 2,1 miljoner brutto, en minskning med 3 % jämfört med året innan. Tankfartygens totala bruttodräktighet sjönk med 2 % till 209 000.

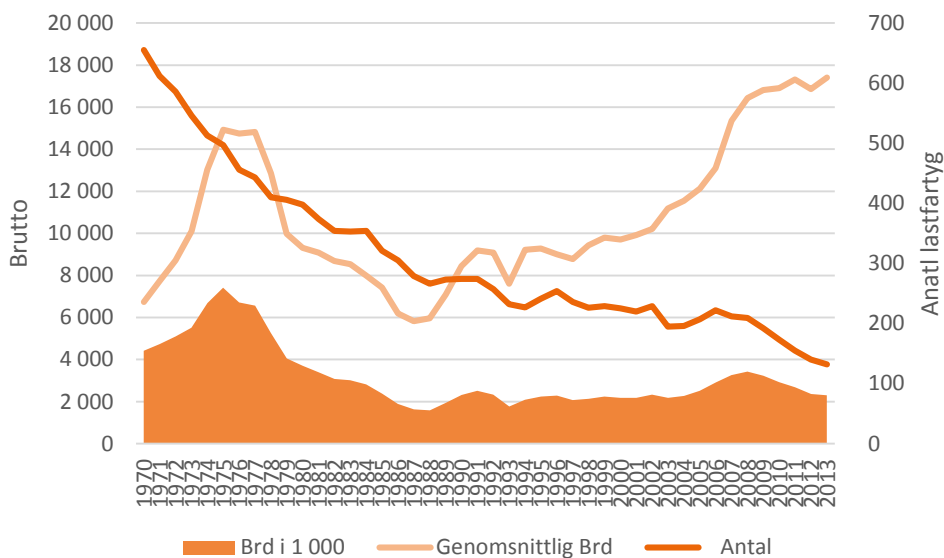
Beräknat på brutto fördelar sig handelsflottan något annorlunda jämfört med fördelningen beräknat på antal fartyg. Torrlastfartygen står för 27 % av antalet fartyg i den svenskregistrerade handelsflottan, men 63 % av bruttot. Tankfartygen som representerar 10 % av antalet fartyg, står för 6 % av det totala bruttot. Passagerarfärjorna stod för 14 % av antalet fartyg och 27 % av det totala bruttot. Förklaringen till detta är att den inneslutna volymen av ett passagerarfartyg är stor, i synnerhet i förhållande till fartygets lastkapacitet vilket slår igenom på detta mått.

Ser man istället till fartygens lastkapacitet mätt i dödviktston⁸ (dv) svarar passagerarfartygen endast för 10 % av den totala dödvikten. Torrlastfartygen

⁸ Dödvikt, dv är ett storleksmått som anges i ton och som visar vikten av den last som ett fartyg kan bära.

stod med sina 1,3 miljoner dv för 71 % av den totala lastkapaciteten, vilket var den största andelen. Därefter kommer tankfartygen med 299 000 dv, vilket motsvarade 17 % av lastkapaciteten. Den totala dödvikten uppgick till 1,8 miljoner dv, vilket var en minskning med 3 % jämfört med året innan.

Över tid har utvecklingen av lastfartygen inneburit att antalet blivit färre (132 stycken 2013), samtidigt har det samlade bruttot legat relativt still strax över 2 miljoner brutto, se Figur 2.11. Det innebär att det genomsnittliga bruttot för ett lastfartyg har ökat från 6 700 brutto 1970 till knappt 17 500 år 2013.



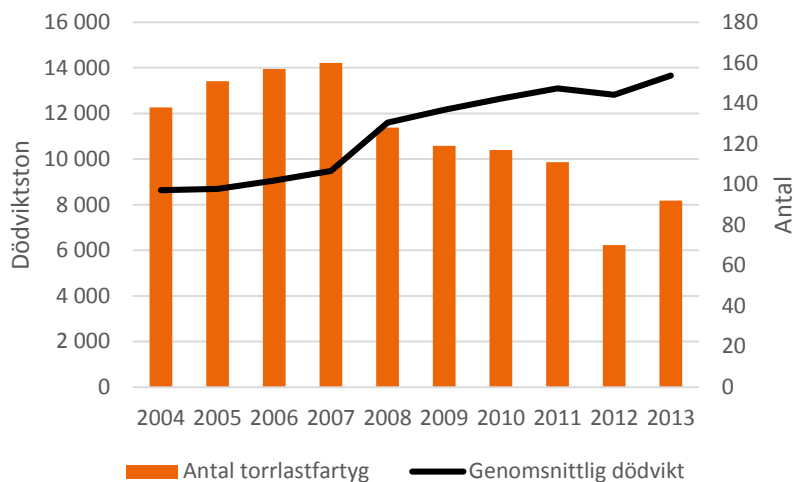
Figur 2.11 Antalet svenskegistrerade lastfartyg den 31 december 1970–2013, total brutto och genomsnittlig brutto. Fartyg med bruttodräktighet om minst 100.

Källa: Trafikanalys (2014d) Fartyg 2013 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi.

Statistik 2014:13.

Anm: Bruttodräktighet, brd eller brutto är ett sortlöst storleksmått och avser volymen i ett fartygs slutna rum

Om ett urval görs för endast torrlastfartygen syns nedgången av antalet fartyg också sedan 2007, medan den genomsnittliga storleken uttryckt i dödviktston kontinuerligt ökat sedan 2004. Med andra ord, fartygsflottan har under en längre period minskat i antal, men ökat både i termer av bruttodräktighet och i termer av dödvikt.



Figur 2.12 Antal svenskregistrerade torrlastfartyg och genomsnittlig dödvikt (ton).

Källa: Trafikanalys (2014d) Svenska och utländska fartyg i svensk regi 2013 och dess motsvarighet för perioden 2004-2012.

Anm: Dödvikt, dv, är ett storleksmått som anges i ton och som visar vikten av den last som ett fartyg kan bära

Mellan 2008 och 2012 ökade tankflottans genomsnittsålder för att under 2013 sjunka något. Passagerarfärjornas snittålder har ökat konstant sedan 2005. Torrlastfartygens medelålder minskade fram till 2008, men har sedan dess ökat. Den genomsnittliga åldern på ett tankfartyg var 20 år 2013, vilket var en minskning jämfört med 2012, då den genomsnittliga åldern var 21 år. Orsaken till detta är att flera nybyggda tankfartyg registrerades under 2013. För torrlastfartygen var medelåldern 34 år, vilket var en ökning med 2 år. Detta berodde på att yngre torrlastfartyg såldes eller utregistrerades under 2013. Genomsnittsåldern på passagerarfärjor följer den stigande trenden sedan 2005. Den genomsnittliga åldern för en passagerarfärja var 29 år, vilket var en ökning med 1 år jämfört med 2012.

Den svenska handelsflottan består dock inte enbart av svenskregistrerade fartyg utan även av ett stort antal inhyrda fartyg. Under hela eller delar av år 2013 fanns det bland annat 233 stycken inhyrda tankfartyg och 222 stycken torrlastfartyg, se Tabell 2.5.

Tabell 2.5 Fartyg i svensk regi, fartyg uthyrda till utlandet samt disponerat tonnage 2013.
Fartyg med en bruttodräktighet om minst 100.

Typ av fartyg	Fartyg i svensk regi			varav uthyrda till utlandet			Disponerat tonnage
	Antal	Brd i 1 000	Brd-dagar i 1 000 ¹	Antal	Brd i 1 000	Brd-dagar i 1 000 ²	Brd-dagar i 1 000
Tankfartyg							
Svenska	40	240	78 652	11	96	27 437	51 215
Utländska	233	5 774	1 958 634	41	1 239	451 686	1 506 948
Totalt	273	6 014	2 037 286	52	1 336	479 124	1 558 163
Torrlastfartyg							
Svenska	97	2 135	769 095	28	932	330 985	438 110
Utländska	222	4 916	1 723 718	33	584	198 983	1 524 736
Totalt	319	7 050	2 492 813	61	1 516	529 967	1 962 845
Bulkfartyg							
Svenska	6	16	5 862	3	14	5 009	853
Utländska	2	18	6 255	–	–	–	6 255
Totalt	8	34	12 117	3	14	5 009	7 108
Passagerarfärjor							
Svenska	48	920	328 506	17	492	172 289	156 217
Utländska	29	813	296 600	7	143	52 158	244 442
Totalt	77	1 733	625 106	24	635	224 447	400 659
Övriga passagerarfartyg							
Svenska	161	85	30 956	15	38	13 986	16 970
Utländska	–	–	–	–	–	–	–
Totalt	161	85	30 956	15	38	13 986	16 970
Samtliga handelsfartyg							
Svenska	352	3 396	1 213 071	74	1 573	549 706	663 365
Utländska	486	11 520	3 985 207	81	1 966	702 827	3 282 380
Totalt	838	14 916	5 198 278	155	3 539	1 252 533	3 945 745

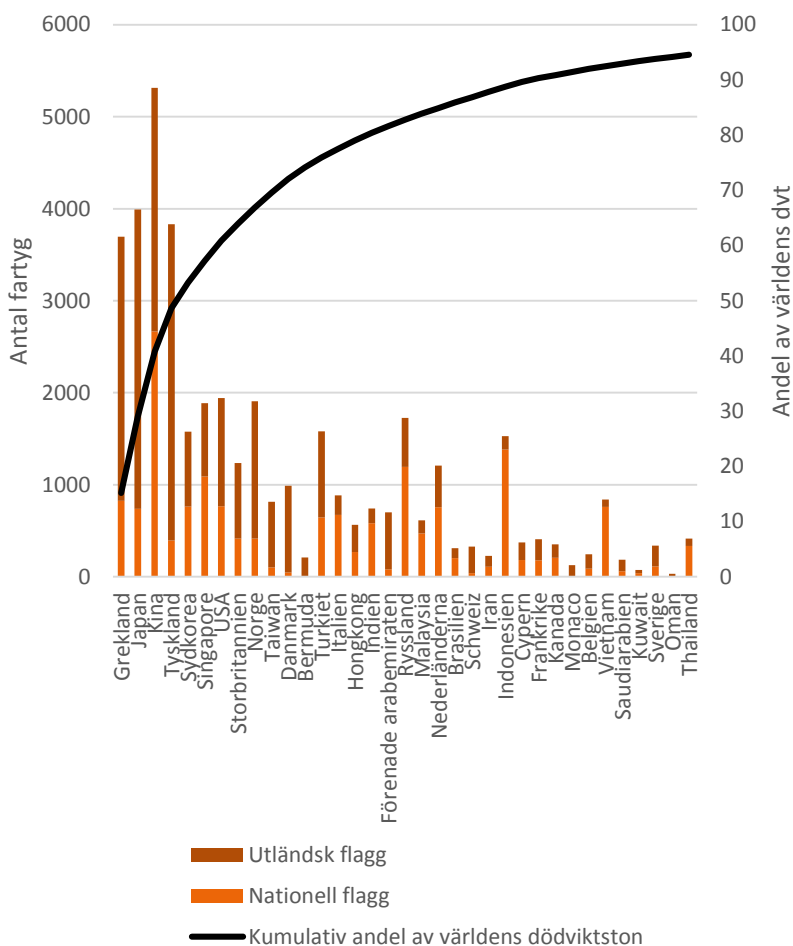
Källa: Trafikanalys (2014d) Fartyg 2013 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi.

Statistik 2014:13.

Anm: 1. I tabellen ingår uppgifter om fartyg som endast en del av året varit svenskregistrerade eller inhyrda från utlandet.

2. I tabellen ingår fartyg som endast del av året varit uthyrda till utlandet.

Av världens handelsflotta uppgår den svenskkontrollerade till ungefär 0,4 procent av det totala tonnaget, se Figur 2.13. Liksom i Sverige är inslaget av fartyg av utländsk flagg i de övriga ländernas flottor stort. Grekland, Japan, Kina och Tyskland kontrollerar tillsammans 50 procent av världens tonnage.



Figur 2.13 Världens handelsflotta fördelat per flagg och andel av världens dödviktston (dvt), 1 januari 2013.

Källa: UNCTAD (2013) Review of Maritime Transport 2013, UNCTAD, Geneve, 2013.

Av de svenskkontrollerade lastfartygen går de flesta svenskregistrerade i trafik mellan Sverige och EU eller i trafik mellan utländska hamnar, medan de utländska fartygen i svensk regi nästan uteslutande går i trafik mellan utländska hamnar.

Tabell 2.6 Den svenskkontrollerade handelsflottans fartyg fördelade efter användning och fartygstyp 2013. Fartyg med en bruttodräktighet om minst 100.

	<i>Tankfartyg</i>		<i>Bulkfartyg</i>		<i>Torrlastfartyg</i>	
	Svenska	Utländska	Svenska	Utländska	Svenska	Utländska
Huvudsaklig användning						
I fart mellan svenska hamnar	5	–	1	–	46	2
I fart mellan svenska hamnar och EU-hamnar	8	27	2	2	22	34
I fart mellan svenska hamnar och hamnar utanför EU.	4	7	–	–	3	4
Huvudsakligen i fart mellan utländska hamnar	11	158	–	–	23	149
Uthyrda till utlandet	11	41	3		15	33
Ej använda under året	–	–	–	–	–	–
Okänd användning	1	–	–	–	15	–
Totalt	40	233	6	2	97	222

Källa: Trafikanalys (2014d) Fartyg 2013 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi. Statistik 2014:13.

Geografiskt sett kan marknaden delas in i *inrikes kustfart* (mellan hamnar i Sverige), *närsjöfart* eller *Europasjöfart* (mellan hamnar i Europa) samt *transocean* eller *oceangående sjöfart* (när minst en av hamnarna är utomeuropeisk). Inom respektive marknad är vissa fartygstyper vanligare än andra, men de flesta förekommer i en eller annan form på samtliga marknader. Segmentering i olika produktmarknader, dvs. transporttjänster för olika typ av last och fartygstyper kan beskrivas enligt följande indelning.

Bulksjöfart

Med bulkgoods avses gods, eller torrlast, som fraktas i lösvikt. Gods som skeppas i bulk är dels livsmedel som spannmål och socker, dels råvaror till industrin. Järnmalm, kol, spannmål, fosfat och bauxit hör till de vanligaste godsslagen i transocean fart medan i närsjöfart domineras transportererna av cement, kol, stål- och skogsprodukter.

Containersjöfart

Huvuddelen av allt gods inom den linjebaserade sjöfarten, tidtabellbunden trafik mellan fasta hamnar, transporteras med fartyg konstruerade för att hantera last som stuvats i containers. Containertrafiken står för en allt större del av den oceanburna linjesjöfarten. För att vara kostnadseffektiva måste fartygen vara av

en viss storlek, samtidigt som fartygens storlek och djupgående utgör en begränsande faktor i slussar, kanaler och hamnar. Vanligtvis går turerna mellan stora containerhamnar (bashamnar). Göteborgs Hamn är den enda bashamnen i Norden med kapacitet att ta in och hantera de största oceangående containerfartygen.

Från bashamnarna distribueras sedan godset vidare med mindre containerfartyg, s.k. feeders, till en mindre hamn närmare slutdestinationen. Feedertrafiken är en i hög grad standardiserad tjänst och den styrs av samma villkor som gäller för den internationella sjöfarten. Samtidigt är feedertrafiken i hög grad utsatt för konkurrens från alternativen väg- eller järnvägstrafik som omges av delvis andra konkurrensvillkor. Feedertrafikens konkurrenskraft är därför också särskilt beroende av villkoren för konkurrerande trafikslag.

RoRo-sjöfart

I RoRo-fartyg körs lasterna ombord på egna hjul eller med trailer via en eller flera ramper som möjliggör att godset transporteras rullande "Roll on - Roll off". RoRo-sjöfarten förekommer idag både i närsjöfart och oceangående sjöfart och det finns såväl generella roro-färjor som specialdesignade fartyg för t.ex. bilar och skogsprodukter.

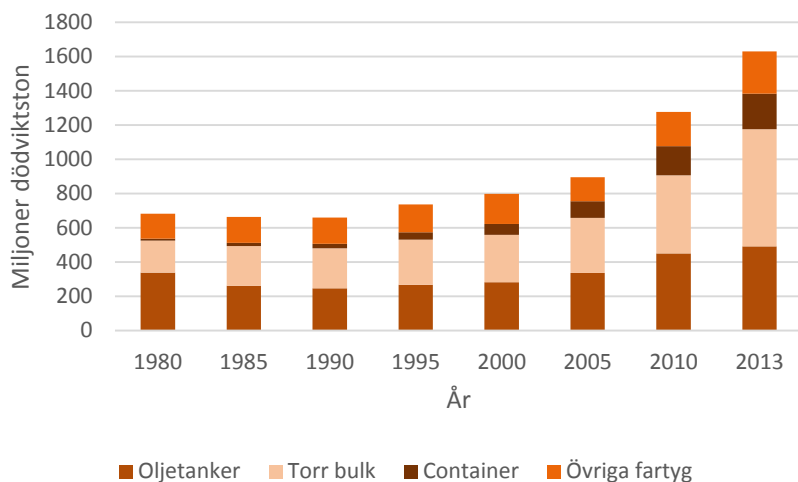
Olje- och tanksjöfart

Med olje- och tanksjöfart avses transporter av råolja, raffinerade oljeprodukter, naturgas, asfalt samt kemikalier av olika slag i kust- eller oceansjöfart. Merparten av svenska tankfartyg är produkttankers i närfart som opererar på kontrakt, men den hårdnande konkurrensen från spotmarknaden påverkar fraktraterna även för dessa fartyg.

Kylsjöfart

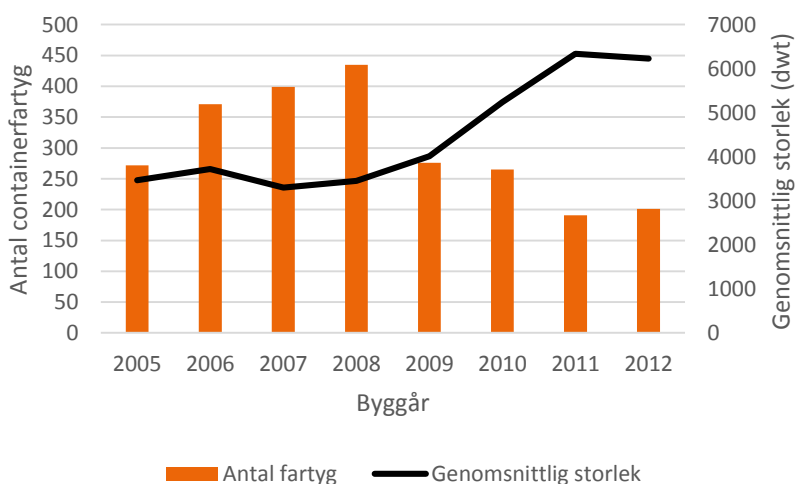
Transporter av livsmedel från primärt södra till norra halvklotet utgör en egen nisch inom sjöfarten. Fartygen är utrustade med stora kylaggregat som möjliggör de långa resorna med t ex bananer, citrusfrukter, fisk och kött. Marknaden domineras av äldre fartyg. Under de senaste åren har det dessutom skett en påtaglig expansion med speciella kylcontainers och kylfartygen konkurrerar i viss mån med transporter med containerfartyg. Karaktäristiskt för kylmarknaden är de stora säsongsvariationerna beroende på odlingssäsonger och som bland annat ger upphov till en stor andel envägstransporter.

De senaste åren före och kring millennieskiftet har inneburit goda förutsättningar för ekonomisk lönsamhet för i princip samtliga ovan nämnda marknadssegment. Till de främsta drivkrafterna hör en positiv utveckling för den globala världsekonomin, med en ökad handel som följd. Detta har matchats av ett ökat tonnage, se Figur 2.14.



Figur 2.14 Världshandelsflottan uttryckt i miljoner dödviktston, per fartygstyp, 2013
 Källa: UNCTAD (2013) Review of Maritime Transport 2013, UNCTAD, Geneve, 2013

Den snabba ekonomiska inbromsningen i slutet av 2008 och i början av 2009 innebar dock att många företag snabbt fick ställa om sina planer från expansion till kostnadsreduktion. Stora fraktvolymerna försvann då från marknaden, fraktratena sjönk snabbt och bankerna ströp tillgången på kapital. Fartygsägare fick därmed problem med lönsamheten och kassaflödet, vilket resulterade i att rekordmånga fartyg lades upp. Problemet förvärrades dessutom av att det fanns en stor orderstock av nybeställningar, även om många rederier kunde annullera sina beställningar (Transatlantic 2005, 2009, 2011). Denna nedgång i nyproduktion kan illustreras med nyproduktionen av containerfartyg. Av Figur 2.15 framgår att antalet nya containerfartyg har minskat betydligt sedan 2008, men att de samtidigt blivit betydligt större.



Figur 2.15 Världens nyproduktion av antal containerfartyg och genomsnittlig storlek i dödviktston 2005-2012.
 Källa: UNCTAD (2013) Review of Maritime Transport 2013, UNCTAD, Geneve, 2013.

2.4 Flygplan

Flygfrakten transporteras antingen genom att utnyttja den befintliga kapaciteten på passagerarflygplan, så kallad belly-frakt eller i renodlade fraktflygplan. Ungefär hälften av allt fluget gods i Sverige transporteras i fraktflygplan, den andra hälften av frakten transporteras i passagerarflygplan. Av den globala flygfrakten sker ungefär 60 procent av godstransportarbetet med fraktflygplan.

Flygfrakten står för en liten del av de totala utrikes godsvolymer. Endast ett begränsat antal flygplatser i Sverige kan ta emot tungt fraktflyg. Av Swedavias flygplatser är det Arlanda, Landvetter och Malmö som har en större flygfraktsverksamhet.

Den svenska flygplansflottan är inte särskilt stor. År 2013 fanns det totalt 2 470 stycken registrerade motordrivna luftfartyg. Av dessa är det hela 2 094 stycken som har en högsta tillåtna startvikt på max 2 000 kg. Luftfartygen ägs till största delen av privatpersoner och flygklubbar (Trafikanalys 2014h).

Världens flygplansflotta av fraktflygplan bestod år 2013 av 1 690 flygplan (Boeing 2014). De största fraktflygplanen med en kapacitet på över 80 ton (360 stycken, motsvarande 21 % 2013) förväntas enligt en prognos till 2033 växa till 800 stycken eller 30 procent av den totala fraktflygsflottan. Detta scenario innebär att kapaciteten och effektiviteten ökas. Det är främst Asiens växande roll som handelspartner till Europa och USA som ökar behovet av stora fraktflygplan lämpade för långdistans och interkontinentala transporter.

3 Transportinfrastruktur för godstransporter

För att bibehålla och stärka svensk konkurrenskraft är det viktigt att inte enbart fordonen är anpassade för uppgiften, utan även att infrastrukturen är av hög kvalitet samt att det finns väl fungerande länkar till omvärlden. För att spegla hur kvaliteten i det svenska transportsystemet, i bred mening, står sig i förhållande till andra länders kan *The Global Competitiveness Index (GCI)* publicerat av World Economic Forum användas. GCI speglar hur näringslivet, såsom till exempel en transportköpare, upplever sitt lands transportsystem.

Tabell 3.1 Ländernas indexvärden för GCI (med rankingen) och indikatorerna, 2010-2013

	GCI-värde (ranking)	Vägar	Järnvägar	Hamnar	Flyg
Sverige_2010	5,6 (2)	5,7	5,4	6,2	6,2
Sverige_2011	5,6 (3)	5,7	5,0	6,0	6,3
Sverige_2012	5,5 (4)	5,6	4,7	5,9	6,0
Sverige_2013	5,5 (6)	5,5	4,6	5,8	5,7
Sverige_2014	5,4 (10)	5,5	4,5	5,6	5,7
Danmark_2010	5,3 (9)	6,2	5,4	6,1	6,4
Danmark_2011	5,4 (8)	6,3	5,5	6,2	6,3
Danmark_2012	5,3 (12)	5,7	4,8	5,8	6,0
Danmark_2013	5,2 (15)	5,5	4,5	5,7	5,6
Danmark_2014	5,3 (13)	5,4	4,5	5,8	5,6
Norge_2010	5,1 (14)	3,6	3,2	5,7	6,2
Norge_2011	5,2 (16)	3,5	3,0	5,5	6,3
Norge_2012	5,3 (15)	3,6	3,3	5,4	6,2
Norge_2013	5,3 (11)	3,7	3,6	5,5	6,1
Norge_2014	5,4 (11)	3,9	3,9	5,7	6,1
Finland_2010	5,4 (7)	5,9	5,8	6,4	6,2
Finland_2011	5,5 (4)	5,8	5,6	6,2	6,2
Finland_2012	5,5 (3)	6,1	5,7	6,3	6,2
Finland_2013	5,5 (3)	6,1	5,9	6,4	6,2
Finland_2014	5,5 (4)	5,9	5,9	6,4	6,2
Storbrit._2010	5,3 (12)	5,1	4,7	5,5	5,7
Storbrit._2011	5,4 (10)	5,5	4,9	5,6	5,9
Storbrit._2012	5,4 (8)	5,6	5,0	5,8	6,0
Storbrit._2013	5,4 (10)	5,3	5,0	5,7	5,6
Storbrit._2014	5,4 (9)	5,2	4,9	5,6	5,5
Tyskland_2010	5,4 (5)	6,4	6,2	6,4	6,6
Tyskland_2011	5,4 (6)	6,2	5,7	6,1	6,5
Tyskland_2012	5,5 (6)	6,1	5,7	6,0	6,4
Tyskland_2013	5,5 (4)	6,0	5,7	5,8	6,1
Tyskland_2014	5,5 (5)	5,9	5,7	5,7	5,9

Källa: World Economic Forum (2010, 2011, 2012, 2013, 2014) *The Global Competitiveness Report 2010-2011, 2011-2012, 2012-2013, 2013-2014, 2014-2015.*

Anm: Skalan går mellan 1 och 7.

Bilden som då framträder är att svensk infrastruktur och dess handelsmöjligheter är relativt goda i åtminstone ett nordiskt perspektiv, liksom i förhållande till flertalet av världens länder. Enligt detta index har det svenska infrastruktur-systemets kvalitetsbetyg dock kontinuerligt sänkts de senaste åren, se Tabell 3.1.⁹ Sveriges tidigare försprång har dessutom förbytt i ett lägre indexvärde än några av grannländerna. Exempelvis har Finlands och Storbritanniens värden i många fall ökat och nu alltså även passerat Sveriges under motsvarande period.

Mellan 2010 och 2014 sjönk betyget för den svenska väginfrastrukturen med 0,2 enheter till 5,5 på en sjugradig skala; järnvägsinfrastrukturens betyg minskade med 0,9 till 4,5; hamnarnas betyg minskade med 0,6 till 5,6; och flyg -0,5 till 5,7.

Det är också tydligt att Sveriges höga GCI-ranking i ett konkurrenskrafts-perspektiv (tionde plats 2014 av 144 deltagande länder) inte i första hand är ett resultat av en relativt god infrastrukturkvalitet utan ett resultat av framförallt Sveriges goda position när det gäller innovationer och högre utbildning. Denna slutsats innebär samtidigt att Sveriges konkurrenskraft förmodligen skulle kunna förbättras genom att fokusera än mer på den förbättringspotential som finns inom infrastrukturområdet än vad som hittills varit fallet.

För att fördjupa kunskapen om den svenska infrastrukturen, framförallt med avseende på infrastruktur för godstransporter, redovisas dess omfattning och sammansättning nedan. Här ingår även en redovisning av några större projekt för respektive trafikslag.

3.1 Vägnätet

Det svenska vägnätet består av allmänna vägar och enskilda vägar. De allmänna vägarna kan vara statliga eller kommunala. År 2012 bestod vägnätet av cirka 215 300 km vägar, varav 46 procent var statliga vägar, 19 procent kommunala gator och vägar, samt 35 procent enskilda vägar med statsbidrag. Därutöver finns över 364 000 km enskilda vägar utan statsbidrag, se Tabell 3.2. I det statliga vägnätet ingår dessutom 16 018 broar, ett tjugotal tunnlar och 37 färjelider.

Av det statliga vägnätet är cirka 19 300 km, eller 20 procent, grusväg. Eftersom mängden trafik är det som avgör om en väg ska beläggas återfinns de flesta grusvägarna, närmare 66 procent av den totala grusväglängden, i skogslänen¹⁰.

Vägarna kan vidare delas in i grupper efter kategori, hastighetsgräns och typ. Förutom väglängden för olika kategorier framgår av Tabell 3.2 också hur många kilometer som de olika hastighetsbegränsningarna fogar över. Hastighetsgränsen 70 km/h är den vanligaste och omfattade knappt 59 300 km år 2012.

⁹ En fördjupad bild av tillståndet ges i den årliga uppföljningsrapporten av de transportpolitiska målen, se exempelvis Trafikanalys (2014o).

¹⁰ Skogslänen = Värmland, Dalarna, Gävleborg, Jämtland, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten. Källa: Vägverket (2008).

Tabell 3.2 Statliga och kommunala vägar och gator 2005-2012

Sveriges Vägnät	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
VÄGKATEGORI STATLIGA VÄGAR								
Europavägar	4 900	4 900	6 400	6 400	6 400	6 454	6 453	6 500
Övriga riksvägar	10 500	10 500	8 900	8 900	8 900	8 939	8 937	8 900
Primära länsvägar	11 000	11 000	11 000	11 000	11 000	11 014	11 012	11 000
Övriga länsvägar	71 900	71 900	72 100	72 100	72 100	72 055	72 062	72 100
Summa statliga vägar	98 300	98 300	98 400	98 400	98 400	98 462	98 464	98 460
HASTIGHETSBEGRÄNSNINGAR STATLIGA VÄGAR (km)								
30 km/h	200	200	250	260	264	275	297	295
40 km/h	-	-	-	10	45	70	193	398
50 km/h	7 400	7 400	7 600	7 600	7 525	7 655	7 471	7 213
60 km/h	-	-	-	10	204	362	750	943
70 km/h	60 500	60 200	60 650	60 860	59 932	60 060	59 612	59 291
80 km/h	-	-	-	400	12 982	13 163	13 339	13 599
90 km/h	24 900	24 900	24 450	23 600	10 760	11 169	10 885	10 672
100 km/h	-	-	-	1 930	2 188	3 690	3 830	3 961
110 km/h	5 300	5 600	5 400	3 400	3 758	1 675	1 741	1 780
120 km/h	-	-	50	330	0	342	342	342
VÄGTYP STATLIGA VÄGAR (km)								
Motorvägar	1 677	1 744	1 806	1 855	1 891	1 891	1 920	1 920
Motortrafikleder	400	400	400	360	361	359	406	410
varav mötessäkrade 4-fältsväg	360	360	350	330	342	340	386	390
240	245	200	200	196	192	198	200	
Vanlig väg	96 000	96 000	96 000	96 020	95 971	95 983	93 812	95 930
varav mötessäkrade	950	1 150	1 400	1 660	1 792	1 989	2 126	2 160
KOMMUNALA GATOR OCH VÄGAR								
Väglängd km	40 300	40 300	41 600	41 600	41 299	41 650	41 624	41 624
ENSKILDA VÄGAR MED STATS BIDRAG								
Väglängd km	75 088	75 321	75 609	75 984	73 130	75 878	75 208	75 208
ENSKILDA VÄGAR UTAN STATS BIDRAG								
Väglängd km	210 000	210 000	210 000	210 000	357 349	360 197	364 116	364 116

Källa: Trafikverket (2013d) Nationella vägdatan (NVDB)

Mellan 2008 och 2009 infördes nya hastighetsgränser på det statliga vägnätet. Översynen genomfördes i två etapper. Etapp 1 innefattade en översyn av samtliga nationella vägar, cirka 8 000 km väg. Omskyllningen av de nationella vägarna genomfördes under perioden 15 september - 3 oktober 2008. Etapp 2 omfattade övriga statliga vägar, cirka 23 000 km väg, med hastighetsgräns om 90 km/tim och högre och vägar med 70 km/tim som är viktiga för näringslivets transporter och som kunde bli föremål för 80 km/tim. Omskyllningen av övriga statliga vägar, etapp 2, genomfördes under perioden 10 november – 17 december 2009. Omskyllning har skett även senare, dock i mindre omfattning.

Hastighetsreformen ledde till införande av nya hastighetsgränser 40-60-80-100-120 km/tim där stora delar av de statliga vägarna fick sänkt hastighetsgräns, se Tabell 3.3. Inte minst påverkades det vägnätet med 90 km/h som mer än halverades i och med denna reform. Motorvägsnätet, liksom mötessäkrade vanlig väg, har ökat med 15 respektive 127 procent mellan åren 2005 och 2012.

Tabell 3.3 Antal km väg med höjd respektive sänkt hastighetsgräns åren 2008–2009.

Vägtyp	Sänkt hastighet	Höjd hastighet
Nationella vägar (Etapp 1 - 2008)	2 500	1 000
Övriga statliga vägar (Etapp 2 - 2009)	15 000	1 600

Källa: Trafikverket (2012c) Utvärdering av nya hastighetsgränser. Publikation 2012:135

Nedan följer en översiktlig beskrivning av svenska genomförda, pågående, eller i närtid planerade större infrastrukturprojekt i det svenska vägnätet (Trafikverket 2013f). Projektet BanaVäg Motala-Mjölby redovisas i kapitel 3.2.

E18 Hjulsta - Kista



Figur 3.1 Vägsträckning Hjulsta-Kista

Källa: Trafikverket (2013f) Sveriges största satsningar på infrastruktur.

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6986/100601_sveriges_storsta_satsningar_pa_infrastruktur.pdf

Vid norra Stockholms västra infart har trafiken delvis börjat släppas på i delar av den nio kilometer långa motorvägen mellan Hjulsta och Kista. Projektet omfattas av blanda annat sex planskilda trafikplatser, 30 broar, 2 tunnlar à 300 meter och ny lokalgata mellan Hjulsta och Rinkeby.

Syftet är att vägen mellan Hjulsta och Kista ska minska bilköerna, bullret och antalet olyckor. När projektet är klart är tanken att fler företag och människor kan flytta till områdena runt E18. Det blir också enklare att ta sig till Järvafältet. Enligt projektplanen är hela bygget klart 2015 till en kostnad på fyra miljarder kronor (prisnivå 2009).

Norra Länken

Fram till Värtan byggs Norra länken, en väg på totalt 5 km som huvudsakligen går i tunnlar och som knyter samman E4, E18 och Värtahamnen. Norra Länken utgör norra delen i den motorvägsled som omsluter Stockholm i tre väderstreck. En del, 1 km, ska däckas över för att ge plats åt Hagastaden. Syftet med Norra länken är att förbättra framkomligheten och skapa nya möjligheter för regionen. Bland annat möjliggörs byggandet av Norra Djurgårdsstaden och tung trafik leds bort från Valhallavägen. Delen Norrtull–Värtan öppnades 2014. Byggnation pågår på resterande delen, Tomtebodavägen–Norrtull, med förväntad trafikstart 2017.

Kostnaden för delen Norrtull–Värtan blir cirka 11 miljarder kronor (prisnivå 2012), varav drygt 56 miljoner euro är finansierat av EU via TEN-T. Delen Tomtebodavägen–Norrtull kostar cirka 4,5 miljarder kronor (prisnivå 2012).

E4 Sundsvall

I Sundsvall byggs just nu en 20 km ny E4 från Myre till Skönsberg, 5 trafikplatser och 33 broar. Den längsta bron är den 2 109 meter långa bron över Sundsvallsfjärden. Sundsvalls södra infart och centrum har idag problem med köbildning, trafikolyckor, låg snitthastighet och dålig luftkvalitet. Den nya E4-sträckningen ska förbättra trafiksäkerheten, framkomligheten och miljön. Projektet byggstartades 2011 och trafikstarten är beräknad till slutet av 2014 till en kostnad på 4,1 miljarder kronor (prisnivå 2009).



Figur 3.2 Karta över E4 Sundsvall.

Källa: Trafikverket (2013f) Sveriges största satsningar på infrastruktur.

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6986/100601_sveriges_storsta_satsningar_pa_infrastruktur.pdf

Förbifart Stockholm

Väster om Stockholm är en ny sträckning för E4 mellan Kungens kurva i söder och Häggvik i norr planerad att byggas. Bygget omfattar cirka 21 km ny väg varav 18 km går i tunnel. Syftet är att knyta samman de norra och södra delarna och skapa en gemensam arbets- och bostadsmarknad, minska sårbarheten i vägtrafiksystemet och avlasta infartsleder i centrala Stockholm.

Arbetsplanen är färdigställd 2012. Trafikstart beräknas ske 2024. Kostnaden är beräknad till 28 miljarder kronor (prisnivå 2009). TEN-T finansiering på 1,4 miljarder euro har utgått till en förstudie om tunnelsäkerhet.

3.2 Järnvägsnätet

Sveriges järnvägsnät uppgår till omkring 15 500 spårkilometer. Av dessa är Trafikverket infrastrukturförvaltare för drygt 14 700. Den största delen, omkring 80 procent, är elektrifierad järnväg. Järnvägsnätet kan delas in i 50 olika stråk, se Figur 3.3.



Figur 3.3 Det svenska järnvägsnätets utbredning 2013

Källa: Trafikverket. Egen bearbetning

Sverige har 145 järnvägstunnlar med en total längd av 121 km, samt 3 842 järnvägsbroar. Citytunneln i Malmö är med sin längd av ca 6 km Sveriges längsta järnvägstunnel. Igelstabron i Södertälje är med sina 2 140 m Sveriges längsta järnvägsbro och med sina 48 m i höjd även den högsta.

Den totala spårlängden i Sverige har ökat med drygt 300 km mellan år 2000 och år 2013, se Tabell 3.4. Banlängden har minskat mer marginellt med 80 km och längden på dubbelspår har ökat ungefär lika mycket som de har minskat på enkelspår. Spårvägens omfattning är oförändrad, detta på grund att Lidingöbanan som är stängd under 2013-2015 inte räknas med för 2013, medan längden i tunnelbanan är oförändrad under samma period.

Tabell 3.4 Järnvägsnätets utveckling 2000-2013

Trafikerade spår (km)	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2012	2013
JÄRNVÄG								
Spårlängd inkl. sidobanor	15 137	15 472	15 381	15 318	15 351	15 497	15 633	15 468
Banlängd								
Enkelspår	9 328	9 356	9 258	9 217	9 206	9 296	9 190	9 010
Dubbelspår och flerspår	1 709	1 740	1 793	1 804	1 827	1 865	1 947	1 948
Summa	11 037	11 095	11 050	11 020	11 032	11 160	11 136	10 957
SPÄRVÄG								
Spårlängd inkl. sidobanor	247	251	251	251	252	256	259	248
Banlängd								
Enkelspår	6	6	6	6	7	7	7	0
Dubbelspår och flerspår	118	120	120	120	120	122	124	122
Summa	124	126	126	126	127	129	130	122
TUNNELBANA								
Spårlängd inkl. sidobanor	..	276	276	276	276	276	276	276
Banlängd								
Enkelspår	–	–	–	–	–	–	–	–
Dubbelspår och flerspår	108	109	109	109	109	109	109	109
Summa	108	109	109	109	109	109	109	109

Källa: Trafikanalys (2014f) , Bantrafik 2013. Statistik 2014:15

Anm: Avseende spårvägar var ej Lidingöbanan i trafik 2013-12-31.

Spårlängd är ett mått på hur mycket räls det finns, 1km dubbelspårig järnväg räknas som 2 km i spårlängd och 1 km i banlängd.

Järnvägstrafiken på det statliga järnvägsnätet övervakas av Trafikverkets åtta driftledningscentraler som finns i Boden, Ånge, Gävle, Stockholm, Hallsberg, Göteborg, Norrköping och Malmö. Nyttjandet av järnvägsnätet styrs idag huvudsakligen med hjälp av ett signalsystem som stöds av säkerhetssystemet ATC (Automatic Train Control). ATC är utvecklat för det svenska järnvägsnätet och är inte kompatibelt med liknande system i Europa. Det innebär att tåg som exempelvis trafikerar mellan Sverige och Danmark måste ha både svensk och dansk ATC, samt utrustning som automatiskt kopplar om mellan ATC-systemen.

Ett nytt gemensamt europeiskt signalsystem, ERTMS¹¹, håller på att införas. Som motiv för detta anges bland annat att antalet optiska signaler kan reduceras och kapaciteten ökas genom att överföra signaler via radio. Det ska då också bli enklare att trafikera med tåg över landsgränser. De första banorna med ERTMS i Sverige är Botniabanan, Ådalsbanan, Haparandabanan, Citytunneln och Västerdalsbanan. Införandet av ERTMS på dessa banor sker under perioden 2008-2015.

Nedan följer en översiktlig beskrivning av svenska större genomförda, pågående, genomförda eller kommande järnvägsinfrastrukturprojekt (Trafikverket 2013f).

Botniabanan

Botniabanan, som sträcker sig mellan Ådalen och Umeå, invigdes i slutet av augusti 2010. Efter 12 år med planering, byggande och finansiering har Botniabanan blivit till det enskilt längsta, och investeringsmässigt ett av de största järnvägsprojekten i Sverige i modern tid. Botniabanan är en av de första banorna i Sverige som är utrustad med ERTMS. Banans längd är 19 mil och består bland annat av 143 broar, 25 km tunnel (16 stycken). Kostnaden för projektet blev lägre än budgeterat och notan hamnade slutligen på 16,8 miljarder kr (Trafikverket 2014b). Projektet tilldelades totalt ca 10 miljoner euro i medfinansiering från TEN-T till planering, projektering och test av ERTMS (Innovation and Networks Executive Agency 2014a,b,c).

Citytunneln

Citytunneln är en dubbelspårig järnvägstunnel under Malmös centrala delar som knyter ihop järnvägen norr om Malmö med järnvägen mot Trelleborg, Ystad och Köpenhamn. Banan, som är 17 kilometer lång varav 6 kilometer i tunnel, sträcker sig från Malmö C söderut via stationerna Triangeln och Hyllie och ansluter sedan till Öresundsförbindelsen (Trafikverket 2014c). Tunnelbygget påbörjades 2005 och tunneln invigdes i december 2010 (Malmö Stad 2010). Projektet blev cirka en miljard billigare än budgeterat och trafiken kunde starta sex månader tidigare än planerat. Totaltkostnaden för projektet blev ca 8,4 miljarder kronor i 2001 års prisnivå (Trafikverket (2011)). Projektet tilldelades knappt 52 miljoner euro i medfinansiering från TEN-T (Innovation and Networks Executive Agency 2014d).

Haparandabanan

För att möjliggöra en effektivare och miljövänligare tågtrafik på den järnvägslänk som binder samman Sverige med Finland och Ryssland har Haparandabanan upprustats. Uppdraget har inneburit att befintlig järnväg Boden–Kalix/Karlsborg (119 km) har upprustats samt ny järnväg Kalix–Haparanda (42 km) byggts. Hela sträckan har elektrifierats och försetts med ett nytt signalsystem. Banan invigdes 15 januari 2013 (Trafikverket 2014d). Kostnaden för projektet blev cirka 3,6 miljarder kronor, varav 70 miljoner medfinansierades av TEN-T.

¹¹ ERTMS = European Rail Traffic Management System

BanaVäg Motala-Mjölby (både ett järnvägs- och vägprojekt)

Projektet invigdes 9 oktober 2013. På riksväg 50 har det byggts en 28 km mötesfri väg samt en ny genomfart i Motala med 620 m lång högbro över Motalaviken. I området har dessutom ett 26 km långt dubbelspår med planskilda korsningar och en ny pendeltågsstation i Skänninge byggts. Projektet kommer att öka trafiksäkerheten och framkomligheten på väg. Dessutom kommer möjligheten till fler miljövänliga godstransporter och resor på järnväg kunna genomföras. Kostnad för projektet är cirka 4,3 miljarder kronor (prisnivå 2012).

Citybanan

Genom Stockholms centrala delar byggs en 6 km lång pendeltågstunnel. Bygget omfattas av två nya stationer; Stockholm City och Stockholm Odenplan. Med Citybanan fördubblas kapaciteten för såväl pendeltåg som regional- och fjärrtåg till och från Stockholm samtidigt som tillgängligheten ökar med de nya stationerna. Trafikstarten är beräknad till år 2017 och totalkostnaden uppgår till 16,8 miljarder kronor (prisnivå 2007).

Mäljarbanan

Mellan Tomtebodavägen och Kallhäll i Stockholm byggs två spår ut till fyra, cirka 20 km. Spåren ansluter till Citybanan. Det huvudsakliga syftet är att pendeltågen kan separeras från övrig tågtrafik. Det ger tätare turer, bättre punktlighet och kortare restid. I nuläget byggs sträckan Barkarby–Kallhäll, år 2016 ska detta vara klart. I april 2014 fick hela utbyggnaden av Mäljarbanan full finansiering vilket innebär att sträckan Tomtebodavägen–Barkarby planeras stå klar år 2025. Kostnaden för projektet ligger på 10,7 miljarder kronor (prisnivå 2009).

Hallandsåsen

På västkusten mellan Båstad och Förslöv är snart två stycken 8,7 km långa, parallella järnvägstunnlar genom Hallandsåsen färdiga för användning. Kapaciteten över Hallandsåsen ökar då från 4 till 24 tåg per timme och fördubblas möjlig godsvikt. Trafikstarten är beräknad till 2015 till en kostnad av cirka 10,5 miljarder (prisnivå 2008).

Hösten 2013 fattades beslut om medfinansiering från TEN-T på 79,3 miljoner euro. Till dags dato är detta den största medfinansieringen från EU för ett enskilt infrastrukturprojekt i Sverige (Innovation and Networks Executive Agency 2014f).

Marieholmsförbindelsen

I Göteborg har Marieholmsförbindelsen påbörjats under 2013. Projektet innebär att en ny vägtunnel under och ny järnvägsbro över Göta älv i Göteborg ska byggas. Hela projektet väntas stå klart år 2020. Byggena leder till att sårbarheten och störningarna minskar samt att robustheten i vägtrafik- och järnvägssystemet ökar. Dessutom förväntas trafiken genom Tingstadstunneln minska.

Kostnaden för tunneln beräknas till 3,5 miljarder (prisnivå 2009) och ingår i det så kallade Västsvenska paketet. Marieholmsbron beräknas kosta 1,35 miljarder

(prisnivå 2009) och finansieras genom samverkan regionalt och nationellt. Dessutom har byggandet av järnvägsdelen av förbindelsen beviljats ca 24 miljoner euro i medfinansiering från TEN-T (Innovation and Networks Executive Agency 2014g).

Västlänken

Genom centrala Göteborg byggs dessutom Västlänken, en cirka 8 km lång järnväg, för pendeltåg, i tunnel under Göteborg. Bygget ger ökad kapacitet för tågtrafiken, minskar sårbarheten i järnvägssystemet och ökar tillgängligheten till staden och regionen genom tre nya stationer. I nuläget pågår projektering och man räknar med byggstart tidigast år 2018. Projektet ingår i Västsvenska paketet till en kostnad av cirka 20 miljarder kronor (prisnivå 2009). Även detta projekt har tilldelats TEN-T-finansiering (ca 5 miljoner euro), men inte för själva byggandet, utan för projekteringsfasen (Innovation and Networks Executive Agency (2014h).

Ostlänken

Mellan Stockholm och Linköping kommer en 15 mil ny dubbelspårig höghastighetsjärnväg att byggas. Byggstarten är planerad till 2017 och banan ska vara klar senast 2028 och bli en del av den framtida Götalandsbanan. Syftet med Ostlänken är att skapa effektivare resmöjligheter regionalt samt frigöra kapacitet på delar av Södra Stambanan och på längre sikt underlätta resandet på sträckorna Stockholm–Göteborg via Jönköping och Stockholm–Malmö. Kostnaden är beräknad till ungefär 35,5 miljarder kronor (prisnivå 2013).

Göteborg-Borås

I andra ändan av den blivande Götalandsbanan är en 6 mil ny dubbelspårig höghastighetsjärnväg planerad. Sträckan ska gå från Göteborg till Borås och bygget är tänkt att skapa effektivare resmöjligheter regionalt. Byggstart planeras ske 2020. Kostnaden för projektet ligger kring 15 miljarder (prisnivå 2008).

3.3 Hamnar

I Sverige finns det ungefär 120 hamnar. Småbåtshamnar, militära hamnar och hamnar utan trafik räknas inte in i dessa. De allra flesta hamnarna ligger vid kusten. Endast två sjöar, Vänern och Mälaren, har hamnar av betydelse. Hamnarna kan vara av olika typer och indelas vanligtvis i två huvudtyper: kommersiella hamnar, som är öppna för all handelstrafik respektive industrihamnar, som normalt endast tar emot fartyg med transporter till en specifik verksamhet. De flesta hamnar är helt eller delvis kommunalt ägda, ofta i bolagsform.

Hamnarna kan i regel hantera olika typer av gods: bulklast (lös vikt), container, olja, färjor och roro. År 2013 hanterades 162 miljoner ton gods i svenska hamnar (Trafikanalys 2014g). Av dessa lossades 87 miljoner ton gods och lastades 75 miljoner ton gods. Av det utskeppade godset är övriga Norden och EU de dominerande mottagarländerna. Samma sak gäller för det lossade godset.

Fram till 2009 publicerades officiell statistik över hanterade godsmängder individuellt för de 10 största hamnarna (och till och med 2008 för de 25 största).

Från och med 2010 års statistik har Trafikanalys inte längre möjlighet, på grund av sekretesskäl, att publicera denna statistik om enskilda hamnar. Det innebär att den enda statistik som finns allmänt tillgänglig är statistik från branschföreningen *Sveriges Hamnar*. Den är inte fullständig, eftersom flera hamnar inte är medlemmar i *Sveriges Hamnar*. Scanraffs hamn i Brofjorden, som historiskt varit näst störst i Sverige sett till hanterade mängder, saknas bland annat. Uppgifterna från *Sveriges hamnar* har dock legat till grund för den officiella statistiken tidigare år, varför uppgifterna som redovisas i Tabell 3.5 trots allt går att jämföra över tid.

Tabell 3.5 Hanterade godsmängder i de största svenska godshamnarna 2002-2013, tusentals ton.

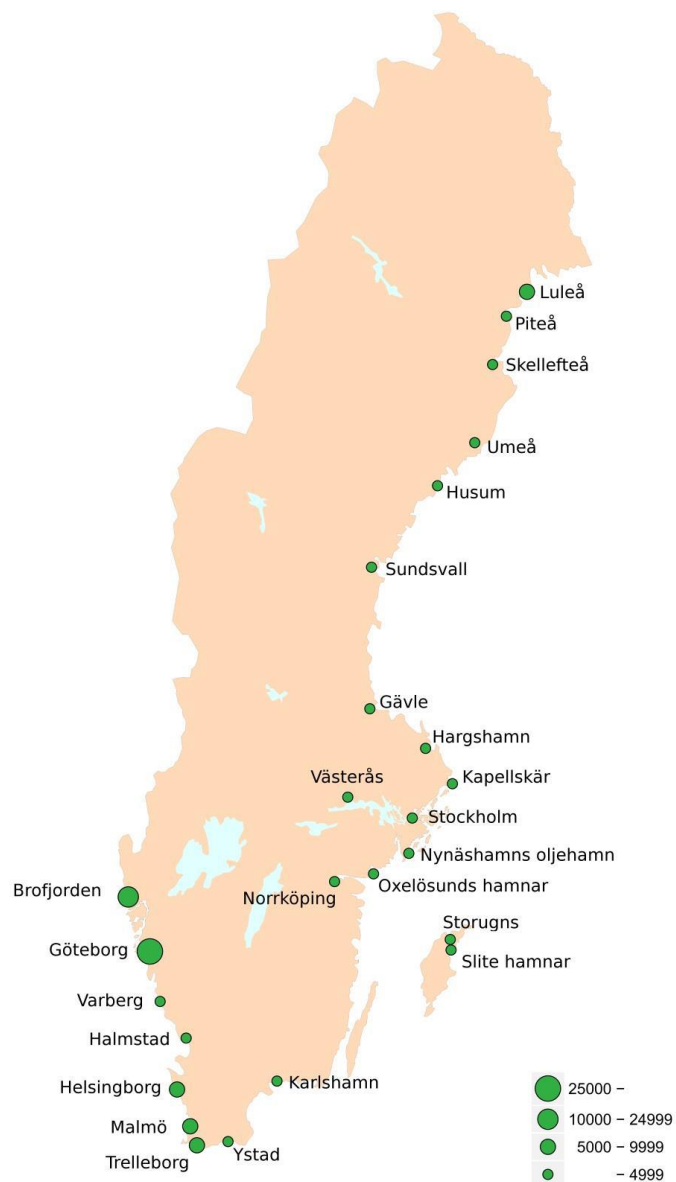
Hamn	2002	2007	2012	2013
Göteborg	32 294	40 353	41 148	38 380
Brofjorden	15 966	17 347	<u>i.u.[1]</u>	<u>i.u.[1]</u>
Trelleborg	10 336	12 747	10 696	9 900
Malmö	7 107	10 672	8 884	8 483
Luleå	6 766	8 674	8 250	7 995
Helsingborg	6 962	7 665	7 908	7 417
Stockholm	4 705	4 599	4 293	4 768
Oxelösund	4 773	7 153	4 040	4 680
Karlshamn	4 554	7 328	5 153	4 403
Gävle	3 588	4 649	3 947	4 325

Källa: SIKA (2008) Utrikes och inrikes trafik med fartyg 2007, Statistik 2008:10. SIKA (2002) Utrikes och inrikes trafik med fartyg 2002, SIKA, SSM 021:0304, Transportgruppen (2013) Sveriges Hamnars statistik för 2012 och Transportgruppen (2014) Sveriges Hamnars statistik för 2013.

Anm: [1] Officiell uppgift saknas. Redovisade 19 893 tusen ton år 2009

Den inbördes rangordningen bland de största svenska hamnarna med avseende på hanterade godsmängder är med några få undantag densamma genom åren och redovisas för år 2013 översiktligt i Figur 3.4. Av hamnarna i kartan har alla vägförbindelse och alla på fastlandet utom Brofjorden, Kapellskär och Piteå har dessutom järnvägsförbindelse (Bärthel et al. 2003).

År 2013 reste 29,3 miljoner passagerare via svenska hamnar. Av dessa står Stockholm och Helsingborg tillsammans för mer än 50 procent av det totala antalet passagerare i svenska hamnar. Antalet färjeresenärer som reser via svenska hamnar ligger relativt stabilt runt ca 30 miljoner varje år, med fluktuationer på någon dryg miljon upp och ner över åren.



Figur 3.4 De största svenska hamnarna efter hanterad godsmängd (ton) 2013.

Källa: Trafikanalys (2014g) Sjötrafik 2013. Trafikanalys Statistik 2014:9

De fem största svenska hamnarna för passagerartrafik, mätt i antal passagerare år 2013 är Stockholm, Helsingborg, Ystad, Göteborg och Trelleborg. Deras inbördes rangordning har förändrats genom åren och det är framförallt Stockholm som kraftigt har ökat antalet resenärer medan antalet färjepassagerare som reser via Helsingborg har minskat. Kryssningspassagerare som gör ett besök i land medan deras fartyg ligger i hamn räknas inte i denna statistik.

Tabell 3.6 De största svenska hamnarna mätt i antal passagerare (tusental) 2002-2013

Hamn	2002	2007	2012	2013
Stockholm	6 826	8 112	9 108	8 889
Helsingborg	11 666	10 966	7 841	7 763
Ystad	1 436	1 878	1 962	1 934
Göteborg	2 747	2 091	1 605	1 647
Trelleborg	1 855	1 816	1538 ¹	1 618

Källa: Trafikanalys (2014g) Sjötrafik 2013, Trafikanalys (2013e) Sjötrafik 2012 och SIKA (2008) Utrikes och inrikes trafik med fartyg 2007, Statistik 2008:10. SIKA (2002) Utrikes och inrikes trafik med fartyg 2002, SIKA, SSM 021:0304

Anm: 1) Visby hade detta året fler resenärer än Trelleborg; 1 590 000.

I många av Sveriges hamnar pågår olika projekt för att förbättra infrastrukturen, såsom att bygga ut kapaciteten på kajer eller rusta upp väg- och järnvägsanslutningar. De flesta av projekten är var för sig för små för att nämnas enskilt i denna sammanfattning. Helt nya hamnar byggs sällan, men två projekt är värda att nämna. Det första projektet är Stockholms hamnars¹² projekt, som innebär att en ny hamn vid Norviksudden i Nynäshamn, för att ta över gods som i dag hanteras i Stockholms hamn, planeras. Den nya hamnen kommer att ha sju kajlägen på totalt 1 400 meter. Hamnen blir anpassad för både containerhantering och rullande gods (Stockholms Hamnar 2013). Vidare har Luleå hamn nyligen fått TEN-T-bidrag för att göra en studie om en omfattande utbyggnad (Innovation and Networks Executive Agency 2014i).

3.4 Flygplatser

Under 2013 fanns det i Sverige totalt 51 flygplatser som var godkända av Transportstyrelsen. Av dessa var 44 godkända som civila instrumentflygplatser och 4 var godkända militära instrumentflygplatser. Dessa flygplatser är godkända för trafik med flygplan och helikoptrar och har någon form av radionavigeringsutrustning som stöd för piloternas navigering vid flygning i väder med nedsatt sikt. Dessutom fanns 3 civila godkända icke-instrumentflygplatser.

Utöver de godkända flygplatserna finns det i Sverige många mindre flygplatser som används av flygklubbar eller av enskilda personer. Sådana flygplatser behöver inte vara godkända av Transportstyrelsen men ska ändå uppfylla vissa krav enligt regelverket. Under 2013 fanns 200 civila s.k. ej godkända icke-instrumentflygplatser. Det fanns också 23 godkända helikopterflygplatser (Trafikanalys 2014h).

Under 2013 fanns det i Sverige 40 flygplatser med linjetrafik eller chartertrafik för passagerare (Trafikanalys 2014h). Av dessa var två, Ronneby och Luleå, militära flygplatser med civil passagerartrafik, se Figur 3.5.

¹² Ett bolag som äger hamnar i området runt Stockholm

- ▲ Statlig flygplats State-owned airport
- Kommunal flygplats Municipal airport
- Privat flygplats Private airport



Figur 3.5 Flygplatser i Sverige med linje- och/eller chartertrafik redovisat per ägandeform 2013.

Källa: Trafikanalys(2014h), Luftfart 2013 Statistik 2014:4.

De flesta flygplatser i Sverige är kommunalt ägda, men av de större flygplatserna ägs majoriteten av det statliga företaget Swedavia. Ett fåtal trafikflygplatser i Sverige är privat ägda; Skavsta, Linköping, Ängelholm och Hemavan Tärnaby, (Trafikanalys 2014h). Ängelholm Helsingborg Airport ägs av PEAB (Ängelholm Helsingborg Airport 2014). Stockholm Skavsta Airport utanför Nyköping ägdes tidigare av den spanska ADCL-koncernen sedan denna köpt upp det brittiska företaget TBI men såldes 1 oktober 2013 till det amerikanska bolaget ADC & HAS Airports Worldwide (Skavsta 2014). Nyköpings kommun har dock en minoritetsägarpost på 9,9 procent i flygplatsen. Linköping City Airport är delvis en privat och delvis kommunal flygplats. Linköping City Airport AB, ett dotterbolag till FlygMex¹³, ansvarar för den civila driften på flygplatsen. SAAB¹⁴ via sitt bolag SAAB Airport AB äger banan, tornet och övrig infrastruktur kring banan. Hemavan Tärnaby flygplats ägs av turistnäringen, privatpersoner och Storumans kommun.

Det statliga bolaget Swedavia äger 11 flygplatser, varav de driver verksamheten på 10 stycken. Verksamheten på Göteborg-Säve (Göteborg City Airport) drivs av ett bolag som Swedavia äger tillsammans med Göteborgs stad och AB Volvo.

Vilka flygplatser som kan anses som viktiga för Sverige beror på bedömningskriterierna, men Stockholm-Arlanda står ut som viktig på ett flertal sätt. Flygplatsen utgör ett nav i svensk inrikestrafik och har en mycket stor del av de internationella flygförbindelserna från Sverige. Det är också huvudstadens största flygplats. Stockholm-Bromma utgör ett komplement som cityflygplats, och har genom allt fler inrikeslinjer kommit att utgöra ett andra nav för svensk inrikes- trafik. Landvetter är viktig för inrikes och utrikes trafik till och från Göteborg samt närliggande städer.

De fem största flygplatserna i Sverige sett till antalet ankommande och avresande passagerare (Trafikanalys 2014h) år 2013:

1. Stockholm-Arlanda	20 700 000 passagerare
2. Göteborg-Landvetter	5 000 000 passagerare
3. Stockholm-Bromma	2 300 000 passagerare
4. Stockholm-Skavsta	2 200 000 passagerare
5. Malmö Airport	2 100 000 passagerare

De fem största flygplatserna sett till antalet landningar (Trafikanalys 2014h) år 2013:

1. Stockholm-Arlanda	109 800
2. Göteborg-Landvetter	30 300
3. Stockholm-Bromma	30 300
4. Göteborg City	25 400
5. Malmö Airport	19 500

¹³ Flygplatsområdets Mark o Exploatering i Linköping AB (Flygmex AB) är ett kommunalt ägt bolag.

¹⁴ I bolagsregistret är SAAB AB registrerad ägare till Linköping City Airport AB. Se t.ex. http://www.allabolag.se/5568193634/Linkoping_City_Airport_AB.

Ett antal flygplatser utanför de tre storstäderna är av betydelse för att upprätthålla inrikes flygtrafik till och från Stockholm till större orter i Sverige. För näringslivet kan även mindre flygplatser på vissa orter med stort avstånd till Stockholm spela en stor roll.

För södra Sverige utgör också Köpenhamns flygplats Kastrup en viktig flygplats, i och med sitt stora utbud av internationella flygförbindelser och att flygplatsen är lättillgänglig genom väg- och järnvägsförbindelser över Öresundsbron. För orter nära norska gränsen, som t.ex. Strömstad, orter i västra Värmland eller i Jämtland, kan Oslos flygplats Gardermoen eller Trondheims Værnes utgöra alternativ till att resa via lokala flygplatser.

Genom Stockholm-Arlanda passerar även huvuddelen av det gods som passerar svenska flygplatser. De fem största flygplatserna sett till mängden hanterat fraktgods (Trafikanalys 2014h) år 2013:

1.	Stockholm-Arlanda	53 600 ton
2.	Göteborg-Landvetter	27 900 ton
3.	Malmö Airport	22 300 ton
4.	Örebro	7 900 ton
5.	Stockholm-Västerås	5 300 ton

De flesta flygplatserna i Sverige har endast vägförbindelse och flygplatserna nås med bil, taxi och i förekommande fall flygbuss. Arlanda har också tågförbindelse med både snabb- och pendeltåg från Stockholm och fjärrtågtrafik, vilket ger en hög tillgänglighet till flygplatsen. Kramfors flygplats har järnvägsstation ca 1,5 km från terminalen, men tågtrafiken är inte anpassad till de få flygavgångarna. Köpenhamns flygplats Kastrup har tågförbindelse med södra Sverige genom Öresundstågens linjenät.

Endast ett fåtal stora ut- och ombyggnadsprojekt har genomförts på svenska flygplatser under den senaste tioårsperioden. På Stockholm-Arlanda flygplats färdigställdes en ny, tredje rullbana 2002 som invigdes 2003. Med anledning av utbyggnaden byggdes samtidigt ett nytt trafikledartorn, som stod färdigt 2001 (Swedavia 2014a). I januari 2014 meddelade Swedavia att 13 miljarder ska investeras i en kapacitetsutbyggnad på Arlanda mellan 2014-2043, varav 7 miljarder fram till 2024. Konkret innefattar investeringen utbyggnad av terminaler, parkeringsplatser, säkerhetskontroll och kommersiella ytor. Dessutom planeras en omvandling av det terminalnära området från parkeringsytor till en mer stadsliknande miljö (Swedavia 2014b). Utöver detta har några andra flygplatser under de senaste tio åren fått nya trafikledartorn och renoverat/byggt ut/byggt nya terminalbyggnader, men några stora utbyggnader av rullbanor, kapacitet eller infrastruktur har inte annonserats eller genomförts.

4 Investeringar i infrastruktur

Att avgöra hur mycket pengar som har investerats i den svenska infrastrukturen är inte en lätt fråga att besvara. Frågan har många svar beroende på vad som faktiskt omfattas. Kopplat till investeringar finns också kostnader för drift och underhåll där definitionerna av dessa varierar mellan trafikslag och uppgiftslämnare. I Sverige genomförs huvuddelen infrastrukturinvesteringarna av staten. Men investeringar görs även av regionala, kommunala och privata aktörer. Att jämföra investeringarna i Sverige mellan trafikslagen kan vara vanskligt och desto svårare är det att faktiskt jämföra länder emellan.

Medvetna om de brister och komplikationer som finns med att mäta infrastrukturinvesteringar och kostnader för drift och underhåll redovisas nedan de statliga anslagen, genomförda investeringar i Sverige samt med en internationell utblick.

4.1 Anslag och lån för transportändamål

För 2013 uppgick statens utgifter inom transportpolitik till 43 127 miljoner kronor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. De dominerande posterna är väg- och banhållning. Inför budgetår 2014 använder man sig av en ny anslagsstruktur för ett trafikslagsövergripande arbetssätt och ökad effektivitet, därav följer att tidigare anslag inom transportpolitiken redovisas som äldreanslag, se Tabell 4.1. De dominerande posterna i den nya anslagsstrukturen är utveckling respektive vidmakthållande av statens infrastruktur.

Tabell 4.1 Utgiftsutvecklingen inom området Transportpolitik. Miljoner kr.

Transportpolitik	Utfall 2008	Utfall 2009	Utfall 2010	Utfall 2011	Utfall 2012	Utfall 2013	Prognos 2014
Utveckling av statens infrastruktur							16 232
Vidmakthållande av statens infrastruktur							20 524
Trafikverket			1 124	1 416	1 334	1 319	1 307
Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	201	143	143	143	143	143	388
Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62	62	62	62	62	62	162
Driftsbidrag till icke statliga flygplatser	81	81	103	103	110	70	70
Trafikavtal	1 087	849	819	771	804	810	810
Viss internationell verksamhet	3	3	27	25	25	25	24
Statens väg och transportforskningsinstitut	38	39	40	39	46	44	44
Från EU-budgeten finansierande stöd till Transeuropeiska nätverk	273	315	536	490	212	393	297
Trängselskatt i Stockholm	394	289	262	425	721	664	490
Transportstyrelsen		360	533	1 889	1 865	1 893	1 951
Trafikanalys			36	58	60	60	63
Trängselskatt i Göteborg						668	759
Summa Transportpolitik	2 139	2 141	3 685	5 421	5 382	6 207	43 122
<i>Äldreanslag</i>							
Väghållning	30 049	21 017	20 250	19 361	22 048	22 107	1 547
Banhållning	27 139	15 446	15 041	13 475	15 007	14 813	
Vägverket: Administration	894	848	229	20			
Banverket: Administration	662	810	190	4			
Sjöfartsregistret	6	6	6				
Rederinämnden: Administration	1	1	2				
Rikstrafiken: Administration	26	26	23	1			
Statens institut för kommunikationsanalys	51	55	16				
Järnvägsstyrelsen	59	7					
Ersättning till Statens järnvägar för kostnader i samband med utdelning från Swedcarrier m.m.				2			
Summa Äldreanslag	58 887	38 216	35 757	32 863	37 056	36 920	1 574
Summa område Transportpolitik	61 028	40 358	39 443	38 285	42 438	43 127	44 696

Källa: Finansdepartementet (2009) Prop. 2009/10:1 Utgiftsområde 22, Finansdepartementet (2010) Prop. 2010/11:1 Utgiftsområde 22, Finansdepartementet (2011) Prop. 2011/12:1 Utgiftsområde 22, Finansdepartementet (2012) Prop. 2012/13:1 Utgiftsområde 22, Finansdepartementet (2013a) Prop. 2013/14:1 Utgiftsområde 22, Finansdepartementet (2014a) Skr. 2013/14:101 Årsredovisning för staten 2013. Finansdepartementet (2014b) Prop. 2014/15:1

Anm: Orsaken till det höga utfallet år 2008 är att anslagen till Väghållning och banhållning det året finansierade extraamorteringar av infrastrukturlån i Riksgäldskontoret 2008. Dessa amorteringar utgjorde sammanlagt 25 299 miljoner kronor.

Tabell 4.2 Anslag till Văghållning 2011-2013. Miljoner kronor.
Sårredovisning av raden "Åldreanslag – Văghållning" i Tabell 4.1.

	2011	2012	2013
Drift och underhåll	8 762	9 309	9 912
Investeringar i nationell plan	5 698	7 164	6 127
Investeringar i regional plan	2 170	2 415	2 613
Bårighet och tjålsåkring	1 239	1 507	1 589
Statsbidrag till enskild văg	995	1 044	1 048
Övrigt	497	609	818
Totalt	19 361	22 048	22 107

Kålla: Finansdepartementet (2013b) Skr. 2012/13:101 Årsredovisning för staten 2012, Finansdepartementet (2014a) Skr. 2013/14:101 Årsredovisning för staten 2013.

Det totala anslaget till văghållning uppgick 2013 till 22 107 miljoner kronor, se Tabell 4.1 och Tabell 4.2. Den stora posten i anslag till văghållning är drift och underhåll. Det vill säga, kostnader för att vårda den infrastruktur som redan finns. Trafikverket tilldelades 950 miljoner kronor extra i văghållningsanslag för 2012. Av dessa gick 342 miljoner kronor till underhållsåtgårder såsom byte av văgbeläggning och förbåtttrad trafikinformation. 450 miljoner gick till investeringar. Investeringar i nationell plan och regionala planer uppgick till sammanlagt 8 740 miljoner kronor år 2013. Stora văgprojekt som ingår i den nationella planen som pågått under 2013 är E18 Hjulsta-Kista och E20 Norra länken.

Tabell 4.3 Anslag till Banhållning 2011-2013. Miljoner kronor.
Sårredovisning av raden "Åldreanslag – Banhållning" i Tabell 4.1.

	2011	2012	2013
Investeringar i nationell plan	5 745	6 273	5 417
Drift, underhåll och trafikledning	5 981	6 974	7 594
Råntor och återbetalning av lån	1 260	1 270	1 271
Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbrokonsortiet	397	397	419
Övrigt	92	93	112
Totalt	13 475	15 007	14 813

Kålla: Finansdepartementet (2013b) Skr. 2012/13:101 Årsredovisning för staten 2012, Finansdepartementet (2014a) Skr. 2013/14:101 Årsredovisning för staten 2013.

Motsvarande anslag till banhållning uppgick 2013 till drygt 14,8 miljarder, se Tabell 4.1 och Tabell 4.3. Stora banprojekt som ingår i den nationella planen som pågått under 2013 är Målarbanan, Hallandsåsen och dubbelspår genom Gamla Uppsala.

I april 2011 meddelade regeringen sin avsikt att vidta åtgärder för att genomföra ytterligare kapacitetshöjande åtgärder i järnvägsnätet. För detta ändamål avsattes 800 miljoner kronor under 2011. Dessutom höjdes banhållningsanslaget med 1 800 miljoner kronor i statens budget för 2012. 1 380 av dessa användes under 2012. För 2013 erhåll Trafikverket ytterligare 1 800 miljoner kronor. Extra åtgärder genomfördes under 2013 för motsvarande 2 190 miljoner kronor. Den största delen av satsningen 2012 och 2013 om 2 690 miljoner kronor har använts till reinvesteringar för att säkerställa funktionen på landets högt trafikerade banor. Resterande del, 880 miljoner kronor, har använts till investeringar i mindre åtgärder för trimning och effektivisering av järnvägs-systemet samt till större investeringar, Finansdepartementet (2013a,2014b).

Tabell 4.4 Uppföljning av den nationella planen och länsplanerna. Miljoner kronor

	Ram statliga medel 2010– 2021	Utfall 2012	Utfall 2013	Utfall 2010– 2013
Statlig ram för planeringsperioden 2010-2021	417 000			
<i>Utveckling av transportsystemet</i>				
Utveckling väg	72 600	8 427	7 549	31 046
Utveckling järnväg	79 550	9 690	7 409	39 247
Länsplaner	33 500	2 455	2 613	9 675
Flygplatser	800	63	63	332
Sjöfart	1 250	1	251	253
Ränta och amortering	29 300	1 439	1 581	18 944
Summa	217 000	22 075	22 075	85 675
Drift, underhåll och bärighet				
Drift och underhåll vägar	110 200	9 296	9 912	37 134
Bärighet vägar	14 800	1 507	1 589	5 666
Bidrag till enskilda vägar	11 000	1 044	1 048	3 999
Drift och underhåll järnväg	64 000	7 407	7 878	27 961
Summa	200 000	19 254	20 427	74 760
Finansiering				
Anslag	395 000	37 184	37 435	141 389
Lån i Riksgäldskontoret	22 000	4 153	2 458	18 530
Summa	417 000	41 337	39 893	160 435
Investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt som delvis kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter				
Lån i Riksgäldskontoret, trängselskatt och avgifter	50 000	612	612	1 586
Summa	50 000	612	612	1 586
Totalram	467 000	41 949	41 942	162 021

Källa: Finansdepartementet (2014b) Prop. 2014/15:1

Större investeringsobjekt i Nationell plan för transportsystemet 2010-2021 är inom vägområdet Förbifart Stockholm, E20 Norra länken, E4 Tomtebodavägen - Haga södra, E18 Hjulsta - Kista, Motala - Mjölby, E4 Sundsvall, Väg i Väst. Motsvarande projekt för banområdet är Citybanan, Mälardalsbanan, Kirunaprojektet, Motala - Mjölby, Ådalsbanan och Bana i Väst.

4.2 Genomförda investeringar

Som utgångspunkt för redovisningen av faktiskt genomförda investeringar i svensk infrastruktur används uppgifterna om offentliga investeringar enligt Nationalräkenskaperna, se Tabell 4.5. Nationalräkenskaperna innehåller dock bara en delmängd av de investeringar som sker i Sverige, bland annat ingår inte privata investeringar.

Tabell 4.5 Offentliga investeringar i transportinfrastruktur, 1996-2013, löpande priser exkl. moms. Miljoner kr.

	Vägar och gator därav Trafikverket ^[1]	Järnvägar	Lokaltrafik	Hamnar	Flygplatser	Totalt	
1996	8 631	7 164	8 603	208	326	46	17 814
1997	7 704	6 424	5 736	113	234	18	13 805
1998	9 328	7 355	6 814	286	304	19	16 751
1999	8 160	6 074	5 987	134	305	41	14 627
2000	7 703	5 116	4 377	191	408	47	12 726
2001	9 324	6 078	4 416	360	285	104	14 489
2002	11 867	8 099	5 594	124	473	124	18 182
2003	12 766	9 423	6 756	245	303	89	20 159
2004	13 168	9 692	9 620	271	354	137	23 550
2005	12 045	8 403	11 071	290	329	137	23 872
2006	13 022	8 518	10 835	182	343	107	24 489
2007	13 162	8 157	11 476	78	333	136	25 185
2008	15 425	9 671	13 443	166	359	85	29 478
2009	16 711	11 060	14 300	276	968	54	32 309
2010	15 906	10 671	15 427	234	768	21	32 356
2011	17 258	10 794	13 104	422	482	94	31 360
2012	19 260	11 689	12 218	218	427	5	32 128
2013 ^[2]	17 414	9 972	10 478	155	393	13	28 453

Källa: SCB (2014c) Nationalräkenskaperna, offentlig ekonomi

[1] Tidigare Vägverket. [2] Uppgifterna för 2013 är preliminära

Anm: Lokaltrafik, hamnar och flygplatser omfattar endast investeringar gjorda av kommuner, landsting och kommunalförbund. Det har skett ett metodbyte från och med 2010 för Hamnar och Flygplatser, uppgifterna tas numera från Räkningsverket för kommuner då detaljeringsnivån inte längre är tillgänglig i nya SNI för Nationalräkenskaperna.

När det gäller "vägar och gator" har merparten av investeringsmedlen varit statliga via Trafikverket. Dock är trenden att Trafikverkets andel sjunker, från 83 procent 1996 ner till 57 procent 2013. Resterande investeringar i "vägar och gator" står kommuner, landsting och kommunalförbund för. Investeringar under Järnvägar utgörs av investeringar via Trafikverket och Botniabanan AB. Övriga poster, "lokaltrafik", "hamnar" och "flygplatser" omfattar investeringar gjorda av kommuner, landsting och kommunalförbund.

Tabell 4.6 Offentliga investeringar i transportinfrastruktur, löpande priser exkl. moms, som andel av BNP, 1996-2013. Miljoner kr.

	Investeringar	BNP	Andel av BNP
1996	17 814	1 932 025	0,9 %
1997	13 805	2 019 261	0,7 %
1998	16 751	2 121 037	0,8 %
1999	14 627	2 237 854	0,7 %
2000	12 726	2 380 358	0,5 %
2001	14 489	2 478 130	0,6 %
2002	18 182	2 569 876	0,7 %
2003	20 159	2 677 446	0,8 %
2004	23 550	2 805 115	0,8 %
2005	23 872	2 907 352	0,8 %
2006	24 489	3 099 081	0,8 %
2007	25 185	3 297 053	0,8 %
2008	29 478	3 387 599	0,9 %
2009	32 309	3 288 509	1,0 %
2010	32 356	3 519 994	0,9 %
2011	31 360	3 656 577	0,9 %
2012	32 128	3 684 800	0,9 %
2013 ^[1]	28 453	3 775 016	0,8 %

Källa: SCB (2014c) Nationalräkenskaperna, offentlig ekonomi.

Anm: [1] Uppgifterna för 2013 är preliminära

Det faktum att den andel av BNP som dedikerats till transportinfrastruktur har tenderat att vara tämligen oförändrad, strax under 1 procent, se Tabell 4.6, indikerar att investeringsnivån inte endast bestäms av befintligt utbyggnadsbehov. Behoven av investeringar i transportinfrastruktur beror på ett antal faktorer, såsom kvaliteten och ålder av den befintliga infrastrukturen, geografi och transportintensiteten i den produktiva sektorn. Nivå på de offentliga transportutgifterna avgörs dock lika mycket av de historiska anslagen och budgetrestriktioner som tar hänsyn till behoven i andra sektorer av ekonomin såsom utbildning, hälso- och sjukvård. Även effekter av regeringens politik kan göra avtryck.

Förutom offentliga investeringar av staten, kommuner, landsting och kommunalförbund som redovisas i Nationalräkenskaperna finns dessutom andra, privata och offentliga aktörer som bidrar till investeringar i den svenska infrastrukturen. Ägande- och ansvarsförhållanden för infrastrukturen är avgörande för hur, och av vem, det investeras i infrastrukturen. De främsta investeringarna i det svenska

vägnätet sker av Trafikverket som ansvarar för de statliga vägarna. Sveriges kommuner i sin tur genomför investeringar i det kommunala gatu- och vägnätet. Trafikverket är också den myndighet som står för investeringarna i bantrafiken. Dock finns det inom denna sektor även ett antal andra aktörer som förutom Trafikverket investerar i det svenska järnvägsnätet. För sjöfarten och luftfarten ser det något annorlunda ut. I Sverige är de flesta hamnar kommunalt ägda men drivs som självständiga aktiebolag. Flygplatserna är till största delen ägda av en kommun eller en privat aktör, de statliga flygplatserna ägs av den statliga koncernen Swedavia. Verksamheten i hamnarna och på flygplatserna drivs kommersiellt och finansieras av intäkter från kunderna.

Som komplement till de investeringar som redovisats ovan kan intresserade läsa årsredovisningar för LfV, Swedavia och Sjöfartsverket. Dessa statliga verks investeringar ingår inte i de offentliga investeringarna. Investeringar i hamninfrastruktur redovisas också i Trafikanalys undersökning Sjöfartsföretag. En annan källa till investeringar är strukturfondsmedel. Dessa medel har till betydande del använts för utbyggnad av godsterminaler, hamnar, resecentra och flygplatser.

Uppgifter för drift och underhåll är inte möjligt att hämta från Nationalräkenskaperna. Uppgifter får istället hämtas från olika källor vilket innebär att definitionen av vilka kostnader som ska redovisas under drift och underhåll för respektive trafikslag kan skilja sig åt. Svårigheten att få en heltäckande bild gör att vi hänvisar till Trafikverkets, LfV:s, Swedavias samt Sjöfartsverkets årsredovisningar, kommunala investeringar samt Trafikanalys undersökning Sjöfartsföretag för den intresserade.

4.3 Investeringar – en internationell jämförelse

OECD/International Transport Forum sammanställer kontinuerligt statistik över transportinfrastrukturinvesterings- och underhållsutgifter baserat på en enkät som skickats till de 52 medlemsstaterna. Undersökningen täcker totala investeringen (definierat som ny-, till-, ombyggnad, förnyelse och större reparationer) på väg, järnväg, inre vattenvägar, kusthamnar och flygplatser, inbegripet alla finansieringskällor. För underhåll omfattar enkäten endast utgifter som finansierats av de offentliga förvaltningarna.

Bristen på gemensamma definitioner och metoder för att mäta anslag till transportinfrastruktur försvårar jämförelser mellan länder och utgiftsalternativ. För enskilda länder är uppgifterna dock konsistenta över tiden och kan användas för att identifiera underliggande trender och förändringar i nivåer av utgifterna. OECD/ITF har utvecklat ett förslag för utformning av en jämförbar internationell statistik på detta område, vilken ännu inte antagits av medlemsländerna (ITF 2013).

Investeringar

Data för väg och järnvägsinfrastruktur är mest omfattande, medan uppgifterna om hamnar och flygplatser är mindre detaljerad i täckning. Offentliga budgetar förblir den huvudsakliga finansieringskällan för transportinfrastrukturinvesteringar. Däremot visar undersökningen att länder i allt högre grad söker alternativa sätt att finansiera transportinfrastruktur. Nästan alla länder använder sig av offentlig-privat samverkan (OPS) för att finansiera utbyggnad av transportinfrastruktur. Andra finansieringskällor, främst för länderna i Central- och Östeuropa, omfattar finansiella arrangemang i olika EU-program, Europeiska investeringsbanken och Europeiska utvecklingsbanken samt lån från Världsbanken.

Utvecklade ekonomier och tillväxtekonomier tenderar att ha olika prioriteringar för infrastrukturutveckling. Medan infrastrukturkonstruktion, nätverksförbättring och förnyelse av rullande materiel är prioriterat i många Central- och Östeuropeiska länder koncentreras resurserna i utvecklade ekonomier, där omfattande transportnät redan är väl utvecklade, används för att förbättra prestandan och säkerheten i infrastrukturen samtidigt som man vill minimera miljöpåverkan.

Investeringar avseende senast rapporterade året 2011 utifrån ITF:s enkät redovisas i Tabell 4.7 och Figur 4.1. Tidserier för investeringar i respektive land och trafikslag redovisas i appendix. Utvecklingen historiskt visar att medan västeuropeiska länder allt mer har riktat sina investeringar mot järnväg så satsar de central- och östeuropeiska länderna mer på vägutbyggnad. Jämförelse av hur mycket som investeras för varje trafikslag försvåras i allmänhet av att staten spelar en mer varierande roll för utveckling och finansiering av luftfart och sjöfart i de olika länderna. I många länder är flygplatser och hamnar privatiserade bolag och därmed är uppgifter för investeringar och underhåll inte är tillgängliga.

Tabell 4.7 Investeringar i transportinfrastruktur per land år 2011, miljoner Euro.

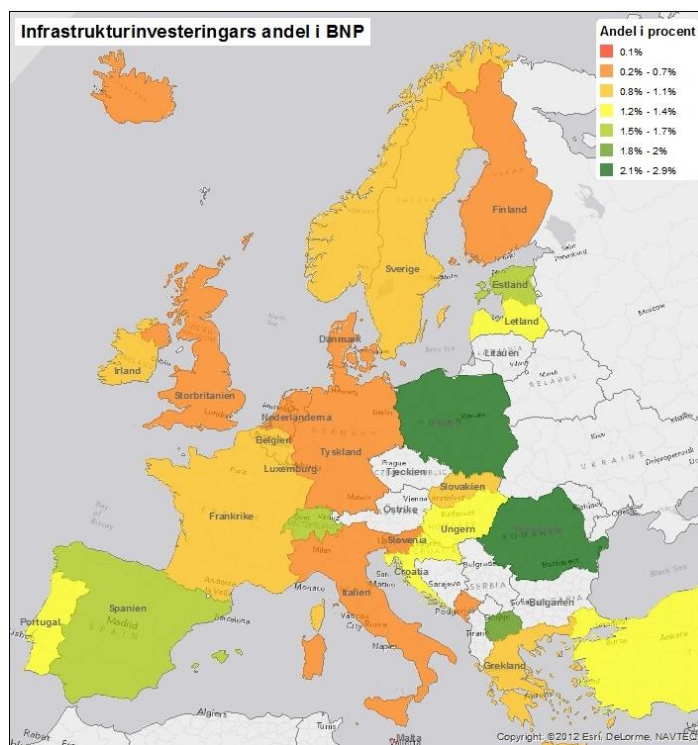
Land	Vägar	Järnvägar	Inre vattenvägar	Flygplatser	Hamnar	Totalt	Andel av BNP
Albanien	210	1	0	0	10	221	2,5 %
Australien	13 792	5 492	x	..	3 256	23 046	2,1 %
Azerbajjan	1 562	3	..	164	59	1 788	3,9 %
Belgien ⁴	1 432	1 223	188	116	219	3 178	0,9 %
Bulgarien	344	90	0	2	5	440	1,2 %
Danmark ⁴	714	396	x	92	66	1 269	0,6 %
Estland	158	94	x	6	18	276	1,7 %
Finland	932	355	1	44	76	1 408	0,7 %
Frankrike	11 876	5 148	197	999	218	18 438	0,9 %
Georgien	216	249	x	1	13	479	4,8 %
Grekland ³	1 946	253	x	34	60	2 293	1,0 %
Indien ⁴	6 235	2 515	..	133	65	8 948	0,9 %
Irland ³	1 425	244	x	271	..	1 940	1,0 %
Island	39	x	x	2	17	57	0,6 %
Italien ⁵	3 389	4 773	42	634	1 345	10 183	0,7 %
Japan ⁵	35 774	11 308	x	2 362	2 169	51 613	1,2 %

Kanada	15 061	842	..	613	249	16 764	1,3 %
Korea ³	58	37	x	3	23	121	0,0 %
Kroatien	466	81	3	19	63	631	1,4 %
Lettland	224	54	x	6	..	283	1,4 %
Liechtenstein ²	27	x	x	x	x	27	0,9 %
Litauen	343	116	2	15	27	504	1,6 %
Luxembourg	220	150	1	12	x	384	0,9 %
Makedonien	38	0	x	102	x	140	2,0 %
Malta ²	8	x	x	..	..	8	0,1 %
Mexico	3 912	649	x	226	542	5 329	0,6 %
Moldavien ⁵	14	7	..	0	x	21	0,5 %
Montenegro ⁵	15	..	x	4	3	21	0,7 %
Nederländerna	2 287	1 136	263	..	..	3 686	0,6 %
Norge ⁵	2 622	479	x	203	19	3 323	1,1 %
Nya Zeeland	840	..	x	..	..	840	0,7 %
Polen	8 319	925	29	206	64	9 543	2,6 %
Portugal ⁵	1 511	403	1	127	112	2 153	1,2 %
Rumänien	3 283	161	519	2	..	3 966	2,9 %
Ryssland	8 414	9 861	301	434	326	19 336	1,4 %
Schweiz ⁵	3 388	3 036	0	211	x	6 636	1,6 %
Serbien	339	7	26	0	x	372	1,2 %
Slovakien	432	293	1	33	x	759	1,1 %
Slovenien	128	106	x	3	6	243	0,7 %
Spanien	5 911	7 581	x	1 235	1 902	16 629	1,6 %
Storbritannien	5 147	6 652	..	..	..	11 799	0,7 %
Sverige	1 871	1 400	x	126	..	3 398	0,9 %
Tjeckien	1 294	447	22	40	x	1 804	1,2 %
Turkiet	5 181	1 470	x	426	34	7 111	1,3 %
Tyskland	11 610	3 920	1 040	1 815	925	19 310	0,7 %
Ungern ⁵	841	275	1	50	x	1 167	1,2 %
USA ¹	53 075	6 042	..	11 328	..	70 445	0,7 %
Österrike ⁵	390	1 936	11	174	x	2 512	0,9 %

Källa: OECD/International Transport Forum (2013). Spending on Transport Infrastructure 1995-2011.

Anmärkning: Uppgifterna inte tillgängliga för 20011 utan för följande år; [1] 2003, [2] 2005, [3] 2007, [4] 2009, [5] 2010. x uppgift kan inte förekomma, .. uppgift inte tillgänglig

Merparten av ländernas transportinfrastrukturinvesteringar har dedikerats till vägar. Större projekt omfattar investeringar i nationella vägar och motorvägar, såsom nybyggnad, utbyggnad av befintlig infrastruktur och förbättring av infrastrukturkvalitet. Andra frekventa projekt avser förbifarter eller tunnlar för att avhjälpa flaskhalsar runt stadsområden och utveckling av ringleder i större storstadsområdena för att avhjälpa trafikstockningar.



Figur 4.1 Infrastrukturinvesteringarnas andel av BNP, 2011.

Källa: Egen bearbetning av data från OECD/International Transport Forum (2013).
Spending on Transport Infrastructure 1995-2011.

Järnvägar har under senare år fått allt större uppmärksamhet i alla regioner. För flera Central- och Östeuropeiska länder är elektrifiering och modernisering av spår för att passa snabbtåg dock prioriteringar som ännu inte fått genomslag i redovisade uppgifter över investeringar. I Västeuropa liksom i Japan och Sydkorea är utbyggnad av nätverket för höghastighetståg pågående/framtida projekt. Inom järnvägssektorn är infrastrukturinvesteringar oftast finansierade av staten. I de flesta europeiska länder är järnvägsoperatörerna statligt ägda företag. USA och Kanada är anmärkningsvärda undantag där järnvägarna är privatägda.

Investeringar i inre vattenvägar i Europa och Nordamerika finansieras huvudsakligen med offentliga medel. Större projekt på inre vattenvägar är främst inriktade på att bygga nya slussar, förbättring av kanalsystem och anslutning av avsnitt som saknas inom TEN-T i Europa.

Projekt för upprustning och modernisering av flygplatser och hamnanläggningar pågår i samtliga länder. Här inriktas investeringarna förutom i själva hamnen eller flygplatsen ofta även på att säkerställa en intermodal tillgänglighet genom goda anslutningar till väg- och järnvägsnätet. Utgifternas storlek för investeringar i flygplatser och hamnar avgörs till stor del av ägandeförhållanden. Beroende på land, så är stora flygplatser och hamnar antingen privatägda eller statens egna företag eller enheter med ett offentligt - privat partnerskap. Mindre flygplatser och hamnar ägs oftast av kommuner.

Drift- och underhåll

ITF:s enkät omfattar, för drift och underhåll, endast utgifter som finansierats av offentliga förvaltningar. Som Tabell 4.8 visar är uppgifterna om underhåll relativt knapphändiga för samtliga trafikslag, förutom för väg. Tillgängliga data på vägutgifter tyder på att balansen mellan vägunderhåll och investeringarna har varit relativt konstant över tid i många länder. Andelen av de offentliga utgifterna för underhåll har legat mellan 0,25 och 0,35 procent.

Tabell 4.8 Kostnade för underhåll av transportinfrastruktur per land år 2011, miljoner Euro.

Land	Vägar	Järnväg	Flygplatser	Inre vattenvägar	Hamnar	Totalt	Andel av BNP
Albanien	8	..	..	..	..	8	0,09 %
Australien ⁴	4 471	..	..	x	..	4 471	0,46 %
Azerbajjan	26	19	7	..	..	52	0,11 %
Belgien ³	523	..	..	131	135	789	0,23 %
Bulgarien	71	33	2	2	1	107	0,28 %
Danmark ⁴	1 058	..	..	x	..	1 058	0,45 %
Estland	39	..	..	x	..	39	0,24 %
Finland	658	197	267	14	134	1 270	0,67 %
Frankrike	2 746	3 804	..	61	53	6 664	0,33 %
Georgien	13	23	0	x	2	39	0,39 %
Indien	8 831	..	167	..	168	9 165	0,67 %
Irland	35	..	29	x	..	64	0,04 %
Island	29	x	..	x	..	29	0,29 %
Italien ⁴	6 437	7 829	102	81	1 098	15 547	1,00 %
Japan ⁴	13 966	..	..	x	..	13 966	0,34 %
Kanada	5 816	..	699	..	26	6 542	0,52 %
Korea ²	15	15	0	x	3	33	0,00 %
Kroatien	212	87	3	1	3	307	0,68 %
Lettland	126	110	..	x	..	236	1,18 %
Liechtenstein ¹	4	x	x	x	x	4	0,14 %
Litauen	153	151	1	1	2	309	1,00 %
Luxembourg	36	124	7	0	x	168	0,39 %
Makedonien	15	2	..	x	x	17	0,24 %
Malta	3	x	..	x	..	3	0,03 %
Mexico	821	..	..	x	..	821	0,10 %
Moldavien ⁴	37	..	..	..	x	37	0,92 %
Nederländerna	323	1 798	..	343	..	2 464	0,41 %
Norge	1 670	729	..	x	..	2 398	0,69 %
Nya Zeeland	787	..	..	x	..	787	0,67 %
Polen	2 678	239	21	17	15	2 969	0,80 %
Portugal ⁴	102	213	9	..	1	325	0,19 %
Rumänien ²	1 337	96	2	28	..	1 463	1,17 %
Schweiz ⁴	2 036	588	..	..	x	2 623	0,63 %
Serbien	205	17	0	23	x	246	0,79 %
Slovakien	160	6	2	x	x	168	0,24 %
Slovenien	122	8	..	x	3	132	0,37 %
Storbritannien	3 719	..	..	..	..	3 719	0,21 %
Sverige	925	701	17	x	..	1 644	0,42 %
Tjeckien	570	365	7	2	x	944	0,61 %
Turkiet	674	195	2	x	..	871	0,16 %
Ungern ³	454	398	..	1	x	853	0,94 %
USA ³	23 088	..	..	..	..	23 088	0,23 %
Österrike	494	451	..	..	x	945	0,31 %

Källa: OECD/International Transport Forum (2013). Spending on Transport Infrastructure 1995-2011.

Anmärkning: Uppgifterna inte tillgängliga för 20011 utan för följande år; [1] 2005, [2] 2007, [3] 2009, [4] 2010. x uppgift kan inte förekomma, .. uppgift inte tillgänglig.

5 Diskussion

Fordonsparkens utveckling påverkas och påverkas av omfattningen av framtidens transporter och dess fördelning över såväl trafikslag som använda rutter. Utvecklingen som observerats de senaste åren inom den svenska fordonsparken är framförallt en tendens till allt större fordon, inom samtliga trafikslag.

Antalet tunga lastbilar har legat relativt konstant runt 80 000 de senaste tio åren. Dock har det skett en förskjutning inom denna stock till fler lastbilar med en totalvikt över 26 ton, från en andel på 29 procent 2004 till 47 procent 2013. En effekt av den ökade andelen större lastbilar är att transportarbetet på väg till mycket hög grad (92 procent) utförs av fordon med en totalvikt över 40 ton. Genomsnittet för EU-27 för samma fordon ligger på drygt 33 procent.

Den svenskkontrollerade fartygsflottan omfattar knappt 840 fartyg varav 340 har en bruttodräktighet på 100 eller mer. Det innebär att Sverige kontrollerar omkring 0,4 procent av världens tonnage. De flesta av de svenskflaggade fartygen går mellan svenska hamnar, eller mellan hamnar i närområdet. Svenskkontrollerade fartyg med utländsk flagg används mer frekvent för långväga transporter. Den nuvarande internationella tendensen av nya fartyg är en nedgång i antalet nya fartyg samtidigt som det genomsnittliga fartyget har en större dräktighet än tidigare.

Till skillnad från väg och sjöfartsmarknaden är järnvägsmarknaden i hög grad nationell, mycket beroende på de rådande nationella reglerna som försvårar nyttjandet av fordon i flera länder. Utveckling mot större fordon sker dock även på denna marknad. Utvecklingen har gått mot färre men större vagnar över tid. Den svenska fraktflygflottan är i ett internationellt perspektiv relativt liten. Internationellt består fraktflygflottan sammanlagt av ca 1 700 fartyg. Tendensen är även här att dessa blir större och större över tid.

Förutom en utveckling mot större fordon observeras också andra typer av anpassningar till en ny typ av energianvändning så att transporternas miljöpåverkan minskas. Skärpta regler är ett sätt att driva på utvecklingen i önskad riktning. Exempel på detta är de nya hårdare kraven på lågt svavelinnehåll i marint bränsle i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen samt i Nordamerikas kustområden. För att undvika ökade bränslekostnader förväntas olika typer av anpassningar ske, exempelvis i form av en infasning av nya miljövänligare fartyg eller installation av reningsutrustning. Ett annat exempel på en regeländring är EU:s förordningar avseende lägre koldioxidutsläpp från personbilar och lätta lastbilar. Det har påskyndat utvecklingen av energieffektiva fordon och som dessutom kan framdrivas med andra bränslen än bensin och diesel. Det är mycket troligt att fler internationellt överenskomna krav införs som ytterligare kan påverka fordonsflottans utveckling, sammansättning och nyttjande. Tendensen är dock tydlig att utvecklingen går mot större och miljövänligare fordon.

Effektiva och hållbara transporter med nya anpassade fordon förutsätter också en väl fungerande infrastruktur. Som redovisades i kapitel 3 syftar därför många av de pågående och kommande infrastrukturprojekten till att komma tillrätta med trängsel och kapacitetsbrist i den befintliga landinfrastrukturen. Investeringar i hamnar och flygplatser sker i regel inte främst för att lösa kapacitetsproblem i dessa utan här handlar det oftast om nödvändiga förbättringar i väg- och järnvägsanslutningar till dem för att underlätta skapandet av lämpliga transportkedjor.

Över lag kan Sveriges transportinfrastruktur anses vara relativt väl utbyggd. Det innebär dock inte att det är färdigbyggt eller utan behov av åtgärder. Det framgår inte minst av de senare årens sjunkande betyg för infrastrukturens kvalitet som presenterats av World Economic Forum. Detta trots att Sverige sett över en längre tidsperiod har ökat investeringarna, både i absoluta termer och som andel av BNP. Även medlen till drift och underhåll har ökat de senaste åren. De senast sammanställda uppgifterna för 2013 visar att investeringar i offentlig transportinfrastruktur i Sverige uppgick till drygt 28 miljarder kronor per år. Data pekar vidare på att Sverige vad gäller investeringar som andel av BNP ligger i paritet med flertalet av andra jämförbara länder.

De kommande åren förväntas utgifterna fortsätta öka. För att förbättra tillgängligheten och rätta till observerade brister i infrastrukturen fastställde regeringen i april 2014 den nationella transportplanen, en plan som innehåller en förteckning på åtgärder för drift, underhåll och investeringar i svensk infrastruktur för perioden 2014–2025 på sammanlagt 522 miljarder kronor. Till skillnad från tidigare planeringsomgångar läggs nu en större andel av resurserna på underhåll som ett sätt att öka tillförlitligheten i transportsystemet, medan en mindre andel används för investeringar.

6 Referenser

Boeing (2014) World Air Cargo Forecast 2014-2015.

<http://www.boeing.com/assets/pdf/commercial/cargo/wacf.pdf>

Bärthel, F., Lumsden, K., Roso, V., Sommar, R., Woxenius, J. (2003) Terminals as part of the Swedish transport system – an overview. Meddelande - Chalmers tekniska högskola, Institutionen för transportteknik Chalmers, Göteborg

Eurostat (2013a) Statistikportalen.

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search_database

Finansdepartementet (2009) Budgetproposition för 2010. Prop. 2009/10:1 Utgiftsområde 22.

Finansdepartementet (2010) Budgetproposition för 2011. Prop. 2010/11:1 Utgiftsområde 22.

Finansdepartementet (2011) Budgetproposition för 2012. Prop. 2011/12:1 Utgiftsområde 22.

Finansdepartementet (2012) Budgetproposition för 2013. Prop. 2012/13:1 Utgiftsområde 22.

Finansdepartementet (2013a) Budgetproposition för 2014. Prop. 2013/14:1 Utgiftsområde 22.

Finansdepartementet (2013b) Årsredovisning för staten 2012. Regeringens skrivelse 2012/13:101.

Finansdepartementet (2014a) Skr. 2013/14:101 Årsredovisning för staten 2013.

Finansdepartementet (2014b) Budgetproposition för 2015. Utgiftsområde 22. Prop. 2014/15:1

Innovation and Networks Executive Agency (2014a) ERTMS Botniabanan

http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t_projects/ten-t_projects_by_country/sweden/2003-se-1402-s.htm

Innovation and Networks Executive Agency (2014b) ERTMS Test section for Botniabanan 2005-2007 http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t_projects/ten-t_projects_by_country/sweden/2003-se-1402-s.htm

Innovation and Networks Executive Agency (2014c) Detailed technical planning for ERTMS on Botniabanan http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t_projects/ten-t_projects_by_country/sweden/2006-se-91401-s.htm

Innovation and Networks Executive Agency (2014d) Works for construction of Citytunnel project http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t_projects/ten-t_projects_by_country/sweden/2007-se-12100-p.htm

Innovation and Networks Executive Agency (2014f) Completion of the railway tunnel through Hallandsås – a priority project in the Nordic Triangle http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t_projects/ten-t_projects_by_country/sweden/2012-se-12048-p.htm

Innovation and Networks Executive Agency (2014g) The Gothenburg Port Line - railway bridge at Marieholm http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t_projects/ten-t_projects_by_country/sweden/2012-se-12069-p.htm

Innovation and Networks Executive Agency (2014h) Western link - railway tunnel in Gothenburg http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t_projects/ten-t_projects_by_country/sweden/2011-se-93049-s.htm

Innovation and Networks Executive Agency (2014i) The Iron Ore Port - Upgrading of infrastructure to and within Port of Luleå http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t_projects/ten-t_projects_by_country/sweden/2012-se-91155-s.htm

ITF (2013) Understanding the Value of Transport Infrastructure. Guidelines for macro-level measurement of spending and assets. International Transport Forum

Malmö Stad (2010) <http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Trafik--hallbart-resande/Nar-du-aker-kollektivt/Citytunneln.html>

OECD/ITF (2013) Spending on Transport Infrastructure 1995-2011 Trends, Policies, Data. International Transport Forum

SCB (2014c) Nationalräkenskaperna, offentlig ekonomi

SIKA (2002) Utrikes och inrikes trafik med fartyg 2002, SIKA, SSM 021:0304.

SIKA (2008) Utrikes och inrikes trafik med fartyg 2007, Statistik 2008:10.

Skavsta flygplats (2014) Företagsinformation om Stockholm Skavsta Flygplats <http://www.skavsta.se/sv/content/8/150/foretagsinformation-om-stockholm-skavsta-flygplats.html>

Stockholms Hamnar (2013) Vi bygger Stockholm Norvik. <http://www.stockholmshamnar.se/Vi-bygger/Stockholm-Norvik/>

Swedavia (2014a) Historiska fakta om Stockholm Arlanda Airport. <http://www.swedavia.se/arlanda/om-stockholm-arlanda-airport/om-flygplatsen/fakta-om-flygplatsen/historik/>

Swedavia (2014b) Historisk satsning på att säkerställa svenska flygförbindelser. <http://www.swedavia.se/om-swedavia/press/pressmeddelanden1/historisk-satsning-pa-att-sakerstalla-svenska-flygforbindelser1/>

Trafikanalys (2012a) Utländska lastbilstransporter i Sverige 2009–2010, Statistik 2012:3.

Trafikanalys (2013c) Bantrafik 2012, Statistik 2013:28, Tabeller och rapport.

Trafikanalys (2013e) Sjötrafik 2012, Statistik 2013:11, Tabeller och rapport.

Trafikanalys (2014a) Fordon i län och kommuner 2013. Statistik 2014:2.

Trafikanalys (2014b) Lastbilstrafik 2013, Statistik 2014:12, Tabeller och rapport.

Trafikanalys (2014c) Fordon 2013. Statistik 2014:7.

Trafikanalys (2014d) Fartyg 2013 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi. Statistik 2014:13.

Trafikanalys (2014e) Utländska lastbilstransporter i Sverige, egen bearbetning av opublicerade uppgifter.

Trafikanalys (2014f) Bantrafik 2013, Statistik 2014:15.

Trafikanalys (2014g) Sjötrafik 2013, Statistik 2014:9.

Trafikanalys (2014h) Luftfart 2013, Statistik 2014:4

Trafikanalys (2014o) Uppföljning av de transportpolitiska målen. Trafikanalys Rapport 2014:5.

Trafikverket (2011) Sveriges största infrastruktursatsningar. http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6309/2011_109_15_av_sveriges_storsta_infrastruktursatsningar_2.pdf

Trafikverket (2012c) Utvärdering av nya hastighetsgränser. Publikation 2012:135

Trafikverket (2013d) Nationella vägdatan (NVDB)

Trafikverket (2013f) Sveriges största satsningar på infrastruktur. http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6986/100601_sveriges_storsta_satsningar_pa_infrastruktur.pdf

Trafikverket (2014b) Botniabanan. <http://www.trafikverket.se/Privat/Vagar-och-jarnvagar/Sveriges-jarnvagsnat/Botniabanan/>

Trafikverket (2014c) Citytunneln. <http://www.trafikverket.se/Privat/Vagar-och-jarnvagar/Sveriges-jarnvagsnat/Citytunneln/>

Trafikverket (2014d) Haparandabanan. <http://www.trafikverket.se/Privat/Vagar-och-jarnvagar/Sveriges-jarnvagsnat/Haparandabanan/>

Trafikverket (2014i) Rapport Tyngre fordon på det allmänna vägnätet http://publikationswebbutik.vv.se/upload/7381/2014_102_tyngre_fordon_pa_det_allmana_vagnatet_rapportering_av_regeringsuppdrag.pdf

TransAtlantic (2005) Årsredovisning.

TransAtlantic (2009) Årsredovisning.

TransAtlantic (2011) Årsredovisning.

Transportgruppen (2013) Sveriges Hamnars statistik för 2012. <http://www.transportgruppen.se/ForbundContainer/Svenska-hamnar/Branschfragor/Hamnstatistik/>

Transportgruppen (2014) Sveriges Hamnars statistik för 2013. <http://www.transportgruppen.se/ForbundContainer/Svenska-hamnar/Branschfragor/Hamnstatistik/>

UNCTAD (2013) Review of Maritime Transport 2013, UNCTAD, Geneve, 2013.

Vägverket (2008) Fickfakta 2008. Publikation 2008:28.

World Economic Forum (2010) The Global Competitiveness Report 2010-2011, Genève, World Economic Forum.

World Economic Forum (2011) The Global Competitiveness Report 2011-2012, Genève, World Economic Forum.

World Economic Forum (2012) The Global Competitiveness Report 2012-2013, Genève, World Economic Forum.

World Economic Forum (2013) The Global Competitiveness Report 2013-2014, Genève, World Economic Forum.

World Economic Forum (2014) The Global Competitiveness Report 2014-2015, Genève, World Economic Forum.

Ängelholm Helsingborg Airport (2014) Historik <http://www.angelholmhelsingborgairport.se/Om-oss/Historia/History/>

7 Appendix – Investeringar 1995–2011

Uppgifterna har hämtats från International Transport Forums enkät om infrastrukturinvesteringar. I jämförelserna i nedanstående avsnitt mellan EU-länderna har Norge och Schweiz inkluderats.

Väg

Polen och Rumänien är de länder som ökat sina väginvesteringar mest procentuellt sett mellan 2005 och 2011. I Sverige ökade investeringarna i absoluta tal under samma period med 44 procent.¹⁵ Rumänien och Polen är också de två EU-länder som spenderar mest på väginfrastruktur mätt som andel av BNP, med dryga två procent av BNP. Sverige befinner sig i mittenskiktet av EU-länderna. I botten hittar man Österrike, Irland och Storbritannien, länder som minskat sina investeringar i väginfrastrukturen i absoluta tal år 2011 jämfört med 2005. Dock bör man ta i beaktande att det är vanskligt att endast jämföra länder för ett eller ett fåtal år då stora fluktuationer kan förekomma från ett år till ett annat.

Tabell 7.1 Investeringar i väg, löpande priser, miljoner Euro samt andel av BNP 2011.

Land	1995	2000	2005	2010	2011	2011 (% av BNP)
Albanien	..	108	68	242	210	2,34
Australien	2 424	3 697	6 736	11 200	13 792	1,27
Azerbajjan	..	30	82	1 545	1 562	3,40
Belgien	1 069	1 300	1 562	..	..
Bulgarien	..	..	272	281	344	0,91
Danmark	352	455	928	937	..	
Estland	8	22	102	137	158	0,99
Finland	457	488	595	890	932	0,49
Frankrike	10 439	10 545	11 355	11 942	11 876	0,59
Georgien	..	18	62	232	216	2,16
Grekland	..	1 402	1 592	..	..
Indien	..	..	3 832	..	..
Irland	283	780	1 153	841	463	0,29
Island	75	129	152	79	39	0,39
Italien	4 980	6 930	9 169	3 389	..	
Japan	71 561	79 260	40 103	35 774	..	
Kanada	3 576	3 728	5 497	15 394	15 061	1,21
Korea	..	..	60	..	..
Kroatien	71	304	750	515	466	1,03
Lettland	3	13	161	140	224	1,12
Liechtenstein	14	24	27	..	..

¹⁵ Ej inflationsjusterat.

Litauen	15	109	165	422	343	1,11
Luxembourg	114	166	128	183	220	0,51
Makedonien	36	29	23	32	38	0,55
Malta	3	11	8	..	..
Mexico	579	1 283	2 854	3 938	3 912	0,47
Moldavien	1	2	2	14	..	
Montenegro	..	..	3	18	15	0,49
Nederländerna	..	1 727	1 636	2 300	2 287	0,38
Norge	826	909	1 463	2 622	2 724	0,78
Nya Zeeland	125	147	347	732	840	0,72
Polen	638	1 019	1 875	6 510	8 319	2,25
Portugal	737	961	2 112	1 511	..	
Rumänien	356	631	1 331	2 850	3 283	2,41
Ryssland	1 883	2 579	3 790	6 210	8 414	0,63
Schweiz	2 520	2 716	2 766	3 388	..	
Serbien	28	57	174	229	339	1,09
Slovakien	53	227	360	342	432	0,63
Slovenien	186	372	450	221	128	0,36
Spanien	4 263	4 792	8 580	7 818	5 911	0,56
Storbritannien	5 224	5 564	5 632	6 472	5 147	0,29
Sverige	912	912	1 298	1 653	1 871	0,48
Tjeckien	283	309	1 415	1 721	1 294	0,83
Turkiet	157	408	921	5 419	5 181	0,93
Tyskland	10 216	11 967	10 200	11 710	11 610	0,45
Ungern	131	177	1 704	841	..	
USA	30 335	61 267	52 890	59 893	55 532	0,52
Österrike	457	475	687	390	303	0,10

Källa: OECD/International Transport Forum (2013). Spending on Transport Infrastructure 1995-2011.

Järnväg

I Tabell 7.2 ser man att Sverige kom på en 9:e plats bland de EU-länder som rapporterat in uppgifter för 2011 då man jämför investeringarna som andel av BNP. Storbritannien och Spanien investerade mest under året.

En jämförelse bland de 24 EU-länder som rapporterat in investeringar för 2011 ger också att Sverige var på 17:e plats vad gäller procentuell ökning av investering i järnvägen jämfört med 2005. Estland och Polen toppade den listan.

Tabell 7.2 Investeringar i järnväg, löpande priser, miljoner Euro samt andel av BNP 2011.

Land	1995	2000	2005	2010	2011	2011 (% av BNP)
Albanien	..	2	2	0	1	0,01
Australien	571	411	1 493	3 612	5 492	0,50
Azerbajjan	..	5	19	3	3	0,01
Belgien	668	1 012	916	..	..
Bulgarien	44	78	46	130	90	0,24
Danmark	726	564	241	396	863	0,36
Estland	4	19	20	35	94	0,59

Finland	226	233	281	288	355	0,19
Frankrike	2 766	2 955	4 118	4 915	5 148	0,26
Georgien	..	..	14	78	249	2,49
Grekland	..	591	278	..	..
Indien	..	789	1 425	2 994	3 080	0,23
Irland	29	85	184	..	..
Island	x	x	x	x	x	
Italien	1 950	4 549	10 175	4 773	..	
Japan	8 456	10 139	6 057	11 308	10 198	0,24
Kanada	291	608	572	699	842	0,07
Korea	..	..	38	..	..
Kroatien	7	19	94	83	81	0,18
Lettland	7	38	40	78	54	0,27
Liechtenstein	x	x	x	x	x	
Litauen	4	18	68	107	116	0,37
Luxembourg	23	39	127	157	150	0,35
Makedonien	8	9	1	2	0	0,01
Malta	x	x	x	x	x	
Mexico	168	430	223	435	649	0,08
Moldavien	5	1	9	7	7	0,15
Nederländerna	..	710	1 100	1 097	1 136	0,19
Norge	324	363	193	479	528	0,15
Polen	248	198	236	690	925	0,25
Portugal	196	401	415	403	333	0,19
Rumänien	72	43	109	169	161	0,12
Ryssland	1 161	2 612	4 021	9 066	9 861	0,74
Schweiz	1 079	1 463	2 191	3 036	3 414	0,72
Serbien	13	3	4	12	7	0,02
Slovakien	59	53	160	273	293	0,42
Slovenien	..	16	42	131	106	0,29
Spanien	767	1 840	5 764	8 255	7 581	0,71
Storbritannien	2 414	4 874	5 758	6 387	6 652	0,38
Sverige	1 141	590	1 124	1 434	1 400	0,36
Tjeckien	112	371	485	564	447	0,29
Turkiet	45	73	226	1 493	1 470	0,26
Tyskland	5 747	5 305	3 411	3 807	3 920	0,15
Ungern	85	197	171	275	..	
USA	3 301	7 021	..	..	..
Österrike	521	1 199	1 330	1 936	2 143	0,71

Källa: OECD/International Transport Forum (2013). Spending on Transport Infrastructure 1995-2011.

Sjöfart

Endast hälften av de EU länder med hamnar hade rapporterat för år 2011, se Tabell 7.3. Av dessa hade Spanien investerat mest före Tyskland och Frankrike. Sverige har inte rapporterat uppgifter för 2011 men låg 2010 på en 6:e plats av 15 rapporterande EU-länder. Precis som för luftfarten är variabiliteten på investeringarna större från år till år än inom väg och järnväg. Spanien investerade mest i sina hamnar, som andel av BNP, av de 11 EU-länder, som rapporterat hamninvesteringar för 2011. Sveriges andel av BNP var 0,03 procent år 2010.

Tabell 7.3 Investeringar i hamnar, löpande priser, miljoner Euro samt andel av BNP 2011.

Land	1995	2000	2005	2010	2011	2011 (% av BNP)
Albanien	..	6	11	4	10	0,11
Australien	60	96	577	1 765	3 256	0,30
Azerbajjan	..	..	..	..	59	0,13
Belgien	152	186	184	..	..	..
Bulgarien	..	..	5	5	5	0,01
Danmark	61	57	68	49	..	..
Estland	19	17	24	39	18	0,12
Finland	41	59	136	69	76	0,04
Frankrike	235	197	283	229	218	0,01
Georgien	..	..	..	24	13	0,13
Grekland	..	166	61	..	..	..
Indien	..	..	28	74	98	0,01
Irland	30	..	..	..	..	..
Island	18	20	23	14	17	0,17
Italien	212	231	2 062	1 345	..	..
Japan	..	..	3 208	2 169	2 423	0,06
Kanada	62	166	108	320	249	0,02
Korea	..	..	21	..	..	..
Kroatien	1	7	17	51	63	0,14
Lettland	..	..	62	..	..	..
Litauen	6	13	30	21	27	0,09
Mexico	133	315	565	487	542	0,07
Montenegro	..	..	1	3	3	0,08
Norge	68	123	100	19	..	..
Polen	30	11	9	27	64	0,02
Portugal	62	93	44	112	83	0,05
Rumänien	6	..	..	..	..	..
Ryssland	146	243	279	115	326	0,02
Slovenien	0	2	2	13	6	0,02
Spanien	481	891	2 258	2 247	1 902	0,18
Storbritannien	199	336	336	..	..	..
Sverige	..	..	37	107	..	..
Turkiet	7	9	10	16	34	0,01
Tyskland	506	562	570	965	925	0,04

Källa: OECD/International Transport Forum (2013). Spending on Transport Infrastructure 1995-2011.

Luffart

Av 20 rapporterade EU-länder, låg Sverige på 12:e plats i en jämförelse över hur stor andel av BNP som lades på flygplatsinvesteringar 2011. Spanien låg först följt av Tyskland och Schweiz. Det land som gjort den största procentuella ökningen mellan 2005 och 2011 var Litauen även om beloppen i absoluta termer är mycket små i jämförelse med exempelvis Tyskland. Man kan konstatera att flygplatsinverteringarnas andel av BNP är betydligt mycket lägre än investeringarna i väg och järnväg, detta förklaras delvis av en större andel privata/företags investeringar. Det kan också konstateras att investeringarna från år till år är mer föränderliga än investeringar inom väg och järnväg.

Tabell 7.4 Investeringar i flygplatser, löpande priser, miljoner Euro samt andel av BNP 2011.

Land	1995	2000	2005	2010	2011	2011 (% av BNP)
Albanien	..	1	7	0	0	0,00
Australien	92	82	362	174	..	..
Azerbajjan	..	11	100	201	164	0,36
Belgien	88	127	68	..	..	..
Bulgarien	..	6	2	2	2	0,00
Danmark	48	118	35	..	..	..
Estland	2	1	4	3	6	0,04
Finland	51	65	48	45	44	0,02
Frankrike	570	783	860	777	999	0,05
Georgien	..	..	..	0	1	0,01
Grekland	..	52	68	..	..	..
Indien	..	..	63	213	213	0,02
Irland	..	..	105	243	83	0,05
Island	..	12	7	2	2	0,02
Italien	276	355	806	634	..	..
Japan	..	2 795	2 154	2 362	1 327	0,03
Kanada	..	777	786	608	613	0,05
Korea	..	..	3	..	..	..
Kroatien	7	5	19	28	19	0,04
Lettland	..	18	17	3	6	0,03
Liechtenstein	x	x	x	x	x	..
Litauen	19	1	4	8	15	0,05
Luxembourg	0	3	26	7	12	0,03
Makedonien	49	14	0	0	102	1,45
Mexico	21	185	602	271	226	0,03
Moldavien	0	7	1	0	2	0,04
Montenegro	..	..	3	28	4	0,13
Norge	70	73	21	203	..	..
Polen	27	70	131	132	206	0,06
Portugal	67	150	134	127	102	0,06
Rumänien	12	7	2	1	2	0,00
Ryssland	263	240	268	471	434	0,03
Schweiz	131	411	104	211	327	0,07
Serbien	0	0	0	1	0	0,00

Slovakien	4	4	32	70	33	0,05
Slovenien	7	3	1	7	3	0,01
Spanien	496	556	1 512	1 744	1 235	0,12
Storbritannien	703	1 196	2 602	..	..
Sverige	76	315	85	79	126	0,03
Tjeckien	73	28	237	81	40	0,03
Turkiet	53	420	218	520	426	0,08
Tyskland	1 156	1 411	700	1 480	1 815	0,07
Ungern	33	27	115	50	..	
USA	4 761	13 212	..	..	..

Källa: OECD/International Transport Forum (2013). Spending on Transport Infrastructure 1995-2011.



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.