

# SIKA Basfakta 2008



Övergripande statistik om transportsektorn



# SIKA Basfakta 2008

Övergripande statistik om transportsektorn

*SIKA Statistik* är SIKAs publikationsserie för års- och kvartalsstatistik. Statistiken omfattar huvudområdena: Vägtrafik, Bantrafik, Sjöfart, Luftfart, Postverksamhet, Televerksamhet, Kommunikationsvanor samt Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. De senast publicerade rapporterna i serien *SIKA Statistik* är:

- 2009:1 Sjötrafik 2008, kvartal 3
- 2009:2 Person- och godstransporter på järnväg, 3 kv 2008
- 2009:3 Lastbilstrafik 2008, kvartal 3
- 2009:4 Person- och godstrafik på järnväg, 4 kv 2008
- 2009:5 Sjötrafik 2008, kvartal 4
- 2009:6 Transportbranschen – hur står det till? 1997-2007
- 2009:7 Sjötrafik 2008, helår
- 2009:8 Lastbilstrafik 2008, kvartal 4
- 2009:9 Luftfart 2008
- 2009:10 Svenska och utländska fartyg i svensk regi 2008
- 2009:11 Person- och godstransporter på järnväg, 1 kv 2009
- 2009:12 Lastbilstrafik 2008, helår
- 2009:13 Lätta och tunga lastbilar 2008
- 2009:14 Postverksamhet 2008
- 2009:15 Bantrafikskador 2007
- 2009:16 Färdtjänst och riksfärdtjänst 2008
- 2009:17 Sjötrafik 2009, kvartal 1
- 2009:18 Lokal och regional kollektivtrafik 2008
- 2009:19 Lastbilstrafik 2009, kvartal 1
- 2009:20 Person- och godstransporter på järnväg, 2 kv 2009
- 2009:21 Sjötrafik 2009, kvartal 2
- 2009:22 Bantrafik 2008
- 2009:23 Vägtrafikskador 2008
- 2009:24 Vägtrafikskadade i sjukvården 2008
- 2009:25 Lastbilstrafik 2009, kvartal 2
- 2009:26 Långväga buss 2008
- 2009:27 Person- och godstransporter på järnväg, 3 kv 2009

Ansvarig utgivare: Eva Pettersson  
ISSN 1404-854X

*För information kontakta:*

Statistikansvarig myndighet: Statens institut för kommunikationsanalys, SIKAs  
Kontaktperson: Krister Sandberg  
Telefon: 063-14 00 00, fax: 063-14 00 10  
E-post: sika@sika-institute.se  
Webbadress: [www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se)  
Utgivningsdatum: 2010-01-18

## Förord

För första gången publicerar SIKÄ grundläggande statistik om transportsektorn i en samlad publikation, *SIKÄ Basfakta*.

Tidigare har SIKÄ under ett antal år sammanställt en årsbok, *Transporter och Kommunikationer*. Sedan 2005 när årsboken publicerades senast har mycket hänt med SIKÄ:s publikationer. Fordonsstatistiken har samlats i en egen årsbok, andra produkter har tillkommit till exempel *Transportbranschen hur står det till?* Ett stort arbete har genomförts för att höja kvaliteten på statistiken gällande vägtrafikskador. Tillsammans har dessa förändringar gjort det aktuellt att se över SIKÄ:s publicering av statistik för den samlade transportsektorn.

Syftet med denna rapport är att tillgängliggöra statistik för transportsektorns fyra trafikslag, väg, järnväg, sjöfart och luftfart. Vår ambition är att det ska vara enkelt att få en bild av den totala transportsektorn och hur de olika trafikslagen förhåller sig till varandra.

Krister Sandberg har varit projektledare för *SIKÄ Basfakta*. Övriga medverkande från SIKÄ har varit Maria Melkersson, Marcus Hugosson, Anette Myhr och Tore Lundström.

Östersund januari 2010

Eva Pettersson  
statistikchef, SIKÄ



# Innehåll

<b>SAMMANFATTNING</b> .....	<b>7</b>
<b>1 INLEDNING</b> .....	<b>9</b>
<b>2 INFRASTRUKTUR</b> .....	<b>11</b>
2.1 Vägnetet.....	11
2.2 Järnvägsnetet .....	13
2.3 Hamnar .....	14
2.4 Flygplatser .....	17
<b>3 INVESTERINGAR</b> .....	<b>21</b>
3.1 Investeringar enligt nationalräkenskaperna .....	21
3.2 Investeringar enligt andra källor .....	24
3.3 Investeringar i ett internationellt perspektiv .....	28
<b>4 DRIFT OCH UNDERHÅLL</b> .....	<b>31</b>
4.1 Drift och underhåll av väganläggningar .....	31
4.2 Drift och underhåll av bananläggningar .....	33
<b>5 TRAFIKARBETE</b> .....	<b>35</b>
5.1 Väg .....	35
5.2 Järnväg.....	39
<b>6 TRANSPORTARBETE</b> .....	<b>41</b>
6.1 Persontransportarbete .....	41
6.2 Godstransportarbete.....	46
<b>7 OLYCKOR, SKADADE OCH DÖDADE</b> .....	<b>51</b>
7.1 Dödade.....	51
7.2 Svårt/allvarligt skadade .....	55
<b>8 EMISSIONER</b> .....	<b>57</b>
8.1 Koldioxid.....	58
8.2 Kväveoxider .....	63
8.3 Svavel .....	65
8.4 Flyktiga organiska ämnen.....	67
<b>9 MER INFORMATION – EN LÄNKSAMLING</b> .....	<b>69</b>
9.1 Infrastruktur.....	69
9.2 Investeringar .....	69
9.3 Drift och underhåll .....	69
9.4 Trafikarbete .....	69
9.5 Transportarbete.....	70
9.6 Olyckor – skadade och dödade.....	70
9.7 Emissioner .....	70
<b>BILAGA – KÄLLOR OCH KOMMENTARER TILL STATISTIKEN</b> .....	<b>71</b>
<b>TABELLER</b> .....	<b>77</b>





## Sammanfattning

SIKA har ett ansvar att utveckla kunskapen om transportsektorn och dess effekter. Som en del i detta arbete lanseras *SIKA Basfakta* där vi tillgängliggör statistik för transportsektorns fyra trafikslag, väg, järnväg, sjöfart och luftfart. Redovisningen omfattar både person- och godstransporter. Statistiken har till viss del publicerats tidigare, som regel i separata publikationer för respektive trafikslag. I andra fall, till exempel när det gäller uppgifter om trafik- och transportarbete, har dessa fram tills nu publicerats på SIKAs hemsida.

Rapporten består av tre delar. Infrastrukturen och dess investeringar samt kostnader för drift och underhåll ger ramen för hur transportsystemet är utformat. Därefter följer en presentation av hur transportsystemet, i termer av trafikarbete och transportarbete, används som en del i transportpolitikens mål att bidra till en grundläggande tillgänglighet för alla. Tätt sammankopplat finns även ett antal negativa konsekvenser till följd av transportsystemets användning, såsom dödade och skadade samt emissioner, vilka presenteras i den avslutande delen.

Den svenska infrastrukturen består av vägnätet, järnvägsnätet, hamnar och farleder samt flygplatser med statligt, kommunalt och privat ägande. Väglängden uppgår till drygt 216 000 kilometer exklusive ett okänt antal kilometer enskilda vägar utan statsbidrag. Järnvägsnätet, uttryckt i spårlängd, består av 15 000 kilometer järnväg, 250 kilometer spårväg och 276 kilometer tunnelbana. I Sverige är drygt 50 hamnar öppna för kommersiell gods- och persontrafik utöver ett lika stort antal industrihamnar. Flygtrafik i linjefart eller chartertrafik bedrevs under 2008 på 41 flygplatser.

Investeringar i svensk infrastruktur har de senaste åren uppgått till 25–30 miljarder kronor per år eller ungefär en procent av bruttonationalprodukten. Väg- och järnvägsinfrastruktur utgör merparten av dessa investeringar. Kommunala investeringar är betydande främst när det gäller vägnätet, men förekommer även inom övriga trafikslag. Infrastrukturinvesteringar i hamn- och luftfartsinfrastruktur är oftast en kommunal eller privat angelägenhet. Kostnader för drift och underhåll samt reinvesteringar av svensk väg- och järnvägsinfrastruktur har de senaste åren uppgått till ungefär 16 miljarder kronor per år. Merparten av kostnaderna kan hänföras till väginfrastrukturen.

Det totala trafikarbetet på svenska vägar uppgick år 2008 till omkring 77 miljarder fordonskilometer. Huvuddelen av trafikarbetet på väg, 83 procent, utfördes med personbil. Trafikarbetet på järnvägsnätet uppgick 2008 till 138 miljoner tågkilometer. Persontrafiken svarade för 67 procent av trafikarbetet. Trafikarbetet med spårvagn och tunnelbana var 14 respektive 12 miljoner tågkilometer.

Persontransportarbetet 2008 uppgick till 130 miljarder personkilometer. 83 procent av persontransportarbetet kan hänföras till vägtrafiken. Godstransport-

arbetet under 2008 uppgick till 104 miljarder tonkilometer. Trafikslagens andelar av godstransportarbetet uppgick till 40 procent för vägtrafik, 40 procent för sjöfart och 20 procent för järnväg.

I transportsektorn dog under 2008 397 personer i vägtrafikolyckor och 97 personer i järnvägsolyckor. 77 stycken av dödsfallen i bantrafiken var dock självmord. I sjöfartsolyckor avled totalt 43 personer. Någon olycka med dödlig utgång inträffade enligt officiell statistik inte för luftfarten under 2008.

Transportsektorns utsläpp av koldioxid uppgick år 2007 till knappt 21 miljoner ton. Därtill kommer utsläpp från internationell bunker som svarade för drygt 9 miljoner ton. Utsläppen av kväveoxider har mer än halverats sedan 1990 och var 2007 drygt 80 000 ton. Internationell bunker har samtidigt ökat och dess utsläpp av kväveoxider uppgick 2007 till det dubbla, eller 160 000 ton. Svaveldioxidutsläppen har haft en liknande utveckling som kväveoxider. 2007 var de nationella utsläppen knappt 2 000 ton medan utsläppen från internationell bunker uppgick till 60 000 ton. Utsläppen av flyktiga organiska ämnen minskar stadigt och var 2007 40 000 ton.

# 1 Inledning

Samhällets transportinfrastruktur är viktig för Sveriges välstånd. Varje år används ungefär en procent av den samlade bruttonationalprodukten till investeringar i transportinfrastruktur. Dessa investeringar är en del i en långsiktig process av mycket stor samhällsekonomisk betydelse, vars konsekvenser griper in på många områden i samhället. Inriktningen har lagts fast av riksdagen genom den nyligen antagna transportpolitiska propositionen.<sup>1</sup> Transportpolitikens övergripande mål lyder

”Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”

Målstrukturen består förutom av det övergripande målet även av ett *funktionsmål* – tillgänglighet och ett *hänsynsmål* – säkerhet, miljö och hälsa, med tillhörande preciseringar.

På säkerhetsområdet är kunskapsnivån idag relativt god både om tillstånd och om effektsamband. Inom övriga områden är kunskapsnivån lägre. Det finns med andra ord ett behov av ökad kunskap i form av mått, indikatorer, trend- och omvärldsanalys på alla de områden som omfattas av de transportpolitiska målen. Detta dels för att uppskatta hur långt från respektive mål vi befinner oss, dels för att förstå och i tid uppfatta nya brister och problem i dagens och framtidens transportsystem.

Syftet med denna rapport är att bidra till kunskapsuppbyggnaden genom att trafik- och transportslagsövergripande publicera och tillgängliggöra statistik för transportsektorns fyra trafikslag, väg, järnväg, sjöfart och luftfart. En del statistik har i olika sammanhang publicerats tidigare, som regel i separata publikationer för respektive trafikslag. I andra fall, till exempel när det gäller uppgifter om trafik- och transportarbete, har dessa hittills endast redovisats utan kommentarer på SIKAs hemsida.

SIKA som statistikansvarig myndighet har även ett uppdrag att förbättra kvaliteten på statistiken så att den ska kunna bli officiell statistik. SIKAs Basfakta är ett led i detta arbete. Förutom att publicera statistiken har ett arbete bedrivits för att bredda och fördjupa statistiken, bland annat med hjälp av internationella jämförelser. I vissa fall förekommer olika och ibland motstridiga uppgifter, inte minst när det gäller investeringsvolym, vilket har varit av värde att lyfta fram.

För en mer djupgående analys av skeenden och utveckling över tid hänvisar vi till publikationer för respektive område och trafikslag liksom SIKAs årliga

---

<sup>1</sup> Prop. 2008/09:93 Mål för framtidens resor och transporter.

måluppföljningsrapport. Statistiken i rapporten är hämtade dels ur SIKAs egen statistik och rapporter, dels ur andra källor som trafikverkens års- och sektorsrapporter, den nationella klimatrapporteringen samt SCBs statistik om nationalräkenskaper. Så långt det är möjligt har vi använt officiell statistik.

En översikt av den svenska infrastrukturen presenteras i kapitel 2 följt av en redovisning av genomförda investeringar i kapitel 3 samt kostnader för drift och underhåll av infrastrukturen i kapitel 4. Därefter följer i kapitel 5, 6, 7 och 8 uppgifter om trafikarbete, transportarbete, olyckor och emissioner. Genomgående för all statistik är att så aktuella uppgifter som möjligt presenteras. I de allra flesta fall betyder det statistik till och med år 2008. Kapitel 9 avslutar rapporten med en förteckning över ett antal länkar till mer information om respektive avsnitt för den intresserade läsaren. I en bilaga sammanfattas och kommenteras de källor som används.

Figurer och tabeller återfinns även i tabellbilagan, i vissa fall med fler år än vad som redovisas i rapporten. Tabellbilagan finns även att ladda ned som excel-fil på SIKAs webbplats, <a href="http://www.sika-institute.se">www.sika-institute.se</a> .
---

## 2 Infrastruktur

- Den svenska infrastrukturen består av vägnätet, järnvägsnätet, hamnar och farleder samt flygplatser med statligt, kommunalt och privat ägande.
- Väglängden uppgick 2008 till drygt 216 000 kilometer exklusive ett okänt antal kilometer enskilda vägar utan statsbidrag.
- Järnvägsnätet, uttryckt i spårlängd, består av järnväg (15 000 kilometer), spårväg (250 kilometer) och tunnelbana (276 kilometer).
- I Sverige är drygt 50 hamnar öppna för kommersiell gods- och persontrafik utöver ett lika stort antal industrihamnar.
- Flygtrafik i linjefart eller chartertrafik bedrevs under 2008 på 41 flygplatser.

Den svenska transportinfrastrukturen består av vägnätet, järnvägsnätet, hamnar och farleder samt flygplatser. Större delen av infrastrukturen är en statlig angelägenhet men det finns undantag inom alla trafikslag. En stor del av det svenska vägnätet ägs och drivs av kommunerna, hamnar är ofta kommunala eller privata aktiebolag. Flygplatser bedrivs till stor del av LFV, men i många fall privat eller kommunalt. Järnvägen ägs till största delen av staten genom Banverket. Uppdelningen av offentligt/privat ägande av infrastrukturen gör att det inte på ett enkelt sätt går att säga hur mycket infrastruktur vi faktiskt har i Sverige.<sup>2</sup> Olika källor, med ibland olika definitioner, måste därför nyttjas och kombineras för att få en så heltäckande bild som möjligt.

### 2.1 Vägnätet

Det svenska vägnätet består av cirka 98 400 kilometer statliga allmänna vägar. Kommunala gator och allmänna vägar uppmäter ungefär 41 600 kilometer. Till detta vägnät kan läggas cirka 76 150 kilometer enskilda vägar med statsbidrag och ett mycket stort antal enskilda vägar utan statsbidrag, till största delen så kallade skogsbilvägar.

Merparten av det statliga vägnätet utgörs av *kategorin* ”övriga länsvägar”, det vill säga mindre statliga vägar som inte skyltas med nummer följt av primära länsvägar och övriga riksvägar. Vägkategorin europavägar, som har den kortaste väglängden, ökade mellan 2006 och 2007 med 1 500 kilometer, vilket motsvarar en minskning av kategorin övriga riksvägar i samband med att riksväg 45 klassificerades till europaväg 45.

Den vanligaste skyltade *hastigheten* på våra vägar är 70 km/h följt av vägnätet skyltat med högsta hastighet 90 km/h. I och med de ändrade hastighetsgränser

<sup>2</sup> Detta gäller i ännu högre grad uppgifter om investeringar samt drift och underhåll, se kapitel 3 och 4.

som Vägverket nyligen infört är fördelningen för 2008 något annorlunda jämfört med tidigare och kommer att variera något framöver.<sup>3</sup>

Den vanligaste *vägtypen* i Sverige är ”vanlig väg”, med ett körfält i varje riktning. Den vägtyp som ökar är mötessäkrad väg, antingen via ombyggnad till motorväg/fyrfältsväg eller på annat sätt mötessäkrad vanlig väg.

**Tabell 2.1: Det allmänna vägnätet (väglängd i kilometer) 2005–2008 efter väghållare, kategori, hastighetsgräns och vägtyp.**

	2005	2006	2007	2008
<i>Vägkategori statliga vägar</i>				
Europavägar	4 900	4 900	6 400	6 400
Övriga riksvägar	10 500	10 500	8 900	8 900
Primära länsvägar	11 000	11 000	11 000	11 000
Övriga länsvägar	71 900	71 900	72 100	72 100
<b>Totalt statliga vägar</b>	<b>98 300</b>	<b>98 300</b>	<b>98 400</b>	<b>98 400</b>
<i>Hastighetsgräns statliga vägar</i>				
30 km/h	200	200	250	260
40 km/h	-	-	-	10
50 km/h	7 400	7 400	7 600	7 600
60 km/h	-	-	-	10
70 km/h	60 500	60 200	60 650	60 860
80 km/h	-	-	-	400
90 km/h	24 900	24 900	24 450	23 600
100 km/h	-	-	-	1 930
110 km/h	5 300	5 600	5 400	3 400
120 km/h	-	-	50	330
<b>Totalt statliga vägar</b>	<b>98 300</b>	<b>98 300</b>	<b>98 400</b>	<b>98 400</b>
<i>Vägtyp statliga vägar</i>				
Motorvägar	1 700	1 740	1 800	1 860
Motortrafikleder	400	400	400	360
varav mötessäkrade	360	360	350	330
4-fältsväg	240	245	200	200
Vanlig väg	96 000	96 000	96 000	96 020
varav mötessäkrade	950	1 150	1 400	1 660
<b>Totalt statliga vägar</b>	<b>98 300</b>	<b>98 300</b>	<b>98 400</b>	<b>98 400</b>
<b>Kommunala gator och vägar</b>	<b>40 300</b>	<b>41 000</b> [2]	<b>41 600</b>	<b>41 600</b> [3]
<b>Enskilda vägar med statsbidrag</b>	<b>75 000</b>	<b>76 000</b>	<b>76 000</b> [4]	<b>76 150</b>
<b>Enskilda vägar utan statsbidrag, t.ex. skogsbilvägar, cirka</b>	<b>210 000</b> [1]	..	..	..

**Källa:** Vägverkets sektorsrapporter och årsredovisningar för åren 2000–2008 samt SKL:s WebOr, [www.webor.se](http://www.webor.se)

[1] Uppgift från 2003

[2] Uppgift från 2005

[3] Uppgift från 2007

[4] Uppgift från 2006

<sup>3</sup> Under 2008 och 2009 inför Vägverket och vissa kommuner nya hastighetsgränser där de nya gränserna 40, 60, 80 100 och 120 km/h tillkommer. I september–oktober 2008 skyltades alla europavägar och de största riksvägarna om. Under 2009 ses återstående statliga vägar över och omskyllning beräknas ske under november–december 2009. Källa: Vägverkets hemsida [www.vv.se/trafiken/hastighet/hastighetsgranser/nya-hastighetsgranser](http://www.vv.se/trafiken/hastighet/hastighetsgranser/nya-hastighetsgranser)

## 2.2 Järnvägsnätet

Det svenska järnvägsnätet består av drygt 11 000 kilometer trafikerad bana (banlängd), huvudsakligen enkelspår. Av detta nät tillhör närmare 90 procent Banverket. Förutom det statliga nätet finns ett antal andra banor på vilka det bedrivs spårtrafik. Inlandsbanan har en banlängd på 1 091 kilometer och ägs av staten, nyttjanderätten är dock sedan 1992 överlåten till Inlandsbanan AB. Arlandabanan ägs av A-train AB och har en banlängd på 18 kilometer (mellan Rosersberg och Odensala), det vill säga ungefär hälften av hela sträckan mellan Stockholm och Arlanda som är drygt 40 kilometer.<sup>4</sup>

Som trafikerad bana räknas också de spårvagnsnät som huvudsakligen finns i Göteborg men också i Norrköping och Stockholm. Dessa ägs av Göteborgs kommun, Norrköpings kommun respektive Stockholm läns landsting. Tunnelbanan i Stockholm ägs också av landstinget och har en banlängd på 109 kilometer.

**Tabell 2.2: Järnvägs-, spårvagns- och tunnelbanenät 2005–2008 fördelade på typ av bana, spårlängd och banlängd i kilometer.**

<b>Trafikerade spår</b>	<b>2005</b>	<b>2 006</b>	<b>2 007</b>	<b>2 008</b>
<i>Järnväg</i>				
Spårlängd inklusive sidobanor	15 360	15 318	15 297	15 351
Banlängd:				
Enkelspår	9 233	9 217	9 166	9 197
Dubbel och flerspår	1 785	1 804	1 807	1 826
<b>Totalt</b>	<b>11 017</b>	<b>11 020</b>	<b>10 972</b>	<b>11 022</b>
<i>Spårväg</i>				
Spårlängd inklusive sidobanor	251	251	251	252
Banlängd:				
Enkelspår	6	6	6	7
Dubbel och flerspår	120	120	120	120
<b>Totalt</b>	<b>126</b>	<b>126</b>	<b>126</b>	<b>127</b>
<i>Tunnelbana</i>				
Spårlängd inklusive sidobanor	276	276	276	276
Banlängd:				
Enkelspår	-	-	-	-
Dubbel och flerspår	109	109	109	109
<b>Totalt</b>	<b>109</b>	<b>109</b>	<b>109</b>	<b>109</b>

**Källa:** SIKA Bantrafik 2005–2008

**Anm:** Spårlängd anger längden på de spår, inklusive sidobanor (ej privata), som trafikeras. Spårdelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Spårdelar inkluderas om de tillfälligt tagits ur bruk på grund av banarbeten och dylikt. Banlängd anger längden på de banor som trafikeras. Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Bandelar inkluderas om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten och dylikt.

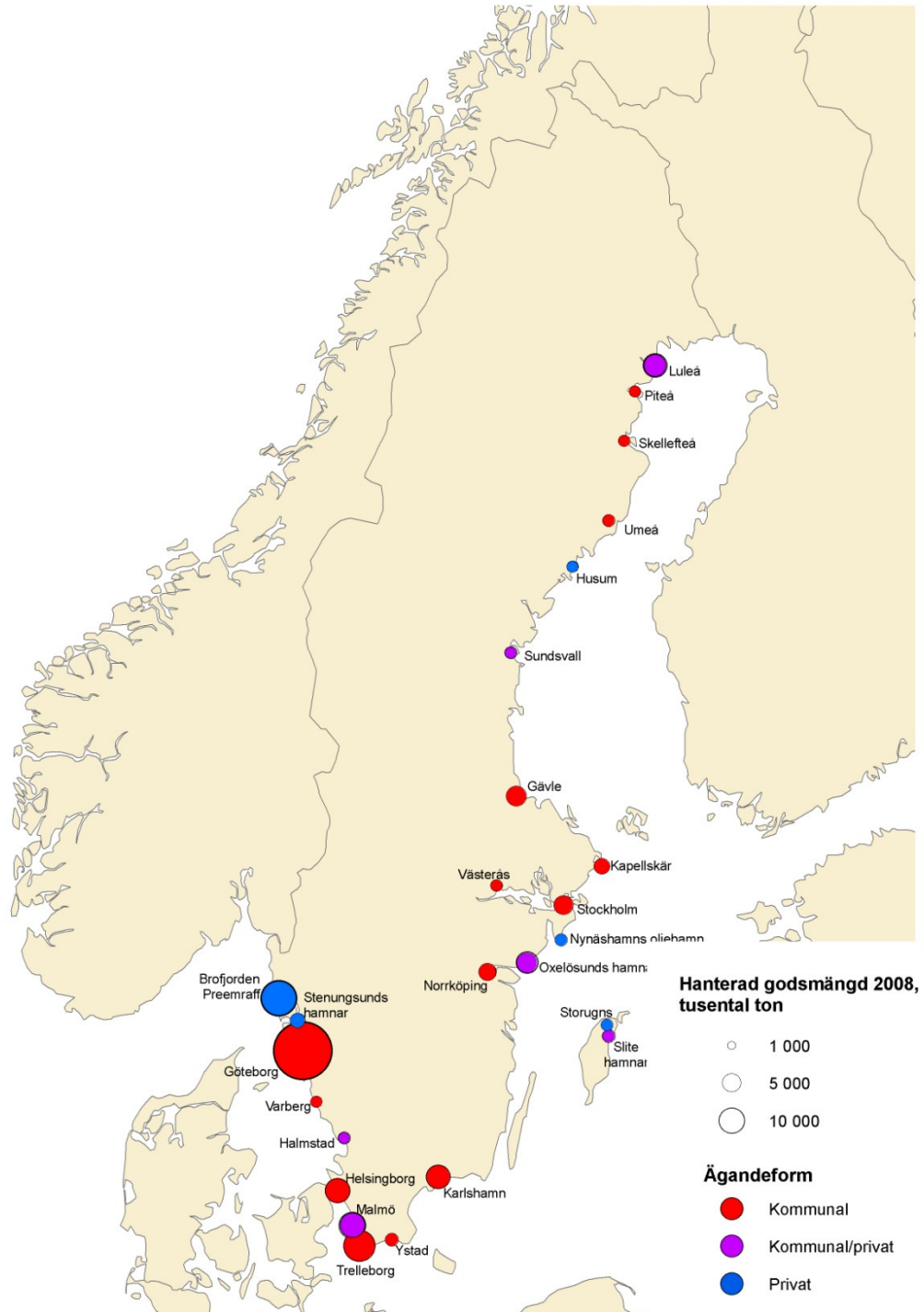
<sup>4</sup> Järnvägssektorns utveckling: Banverkets sektorsrapport 2008

## 2.3 Hamnar

Ägande- och ansvarsförhållandena för sjöfartens infrastruktur ser något annorlunda ut jämfört med förhållandena för väg- och bantrafik. I Sverige är de flesta hamnar kommunalt ägda men drivs som sådana oftast kommersiellt i aktiebolagsform. Det förekommer även ett fåtal förvaltningshamnar som ingår i den kommunala administrationen. Hamnarnas verksamhet finansieras med intäkter från hamnföretagens kunder. Sjöfartsverket ansvarar för utbyggnad och underhåll av farlederna. Även Sjöfartsverkets verksamhet finansieras via avgifter.

Det finns drygt 50 svenska hamnar öppna för kommersiell trafik. Genom dessa går 80 procent av Sveriges godstrafik över kaj. Göteborgs hamn är landets största hamn och hanterar årligen en godsmängd som uppgår till drygt 40 miljoner ton. Därutöver finns också drygt 50 industrihamnar. Störst av dessa är Brofjorden som hanterar 20 miljoner ton gods per år. De 25 hamnar, inklusive industrihamnar, som hanterar störst godsmängd visas i Figur 2.1.





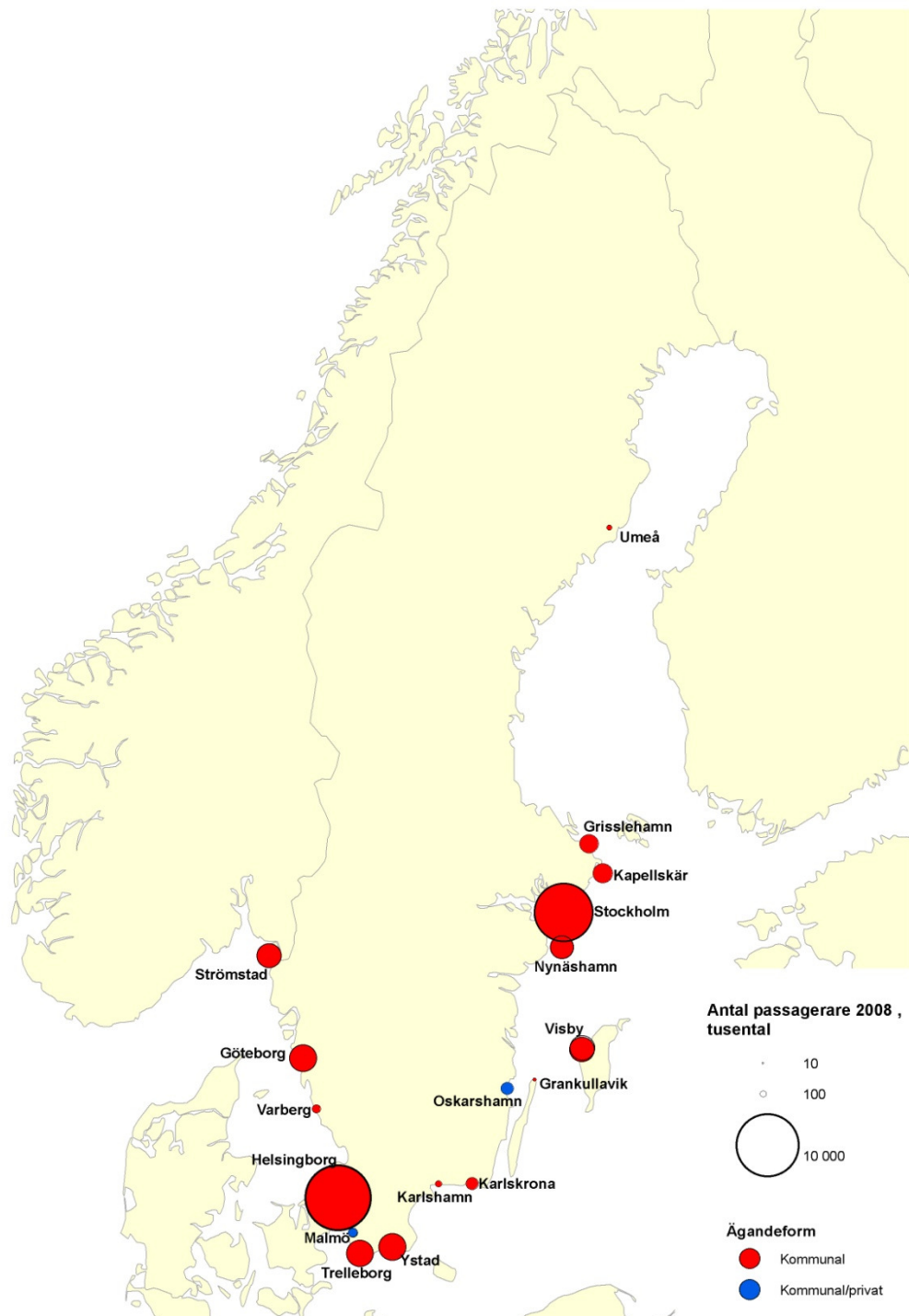
**Figur 2.1: De 25 största hamnarna efter hanterad godsmängd (tusentals ton) år 2008 och ägare.**

Källa: SIKA Sjötrafik 2008.

Under 2008 passerade knappt 33 miljoner passagerare<sup>5</sup> de svenska hamnarna. Över hälften av dessa åkte till/från Helsingborgs hamn (11 miljoner) eller till/från

<sup>5</sup> Antal passagerare mäts som ankommande och avgående passagerare, exklusive besökande kryssningspassagerare.

Stockholms hamn (9 miljoner) vilket visar på den stora koncentrationen av färjetrafiken i Sverige. De största hamnarna mätt i passagerarantal visas i Figur 2.2.



**Figur 2.2: Hamnar efter antal passagerare<sup>6</sup> i tusental, år 2008.**  
Källa: SIKAs Sjötrafik 2008.

<sup>6</sup> Antal passagerare mäts som ankommande och avgående passagerare, exklusive besökande kryssningspassagerare.

## 2.4 Flygplatser

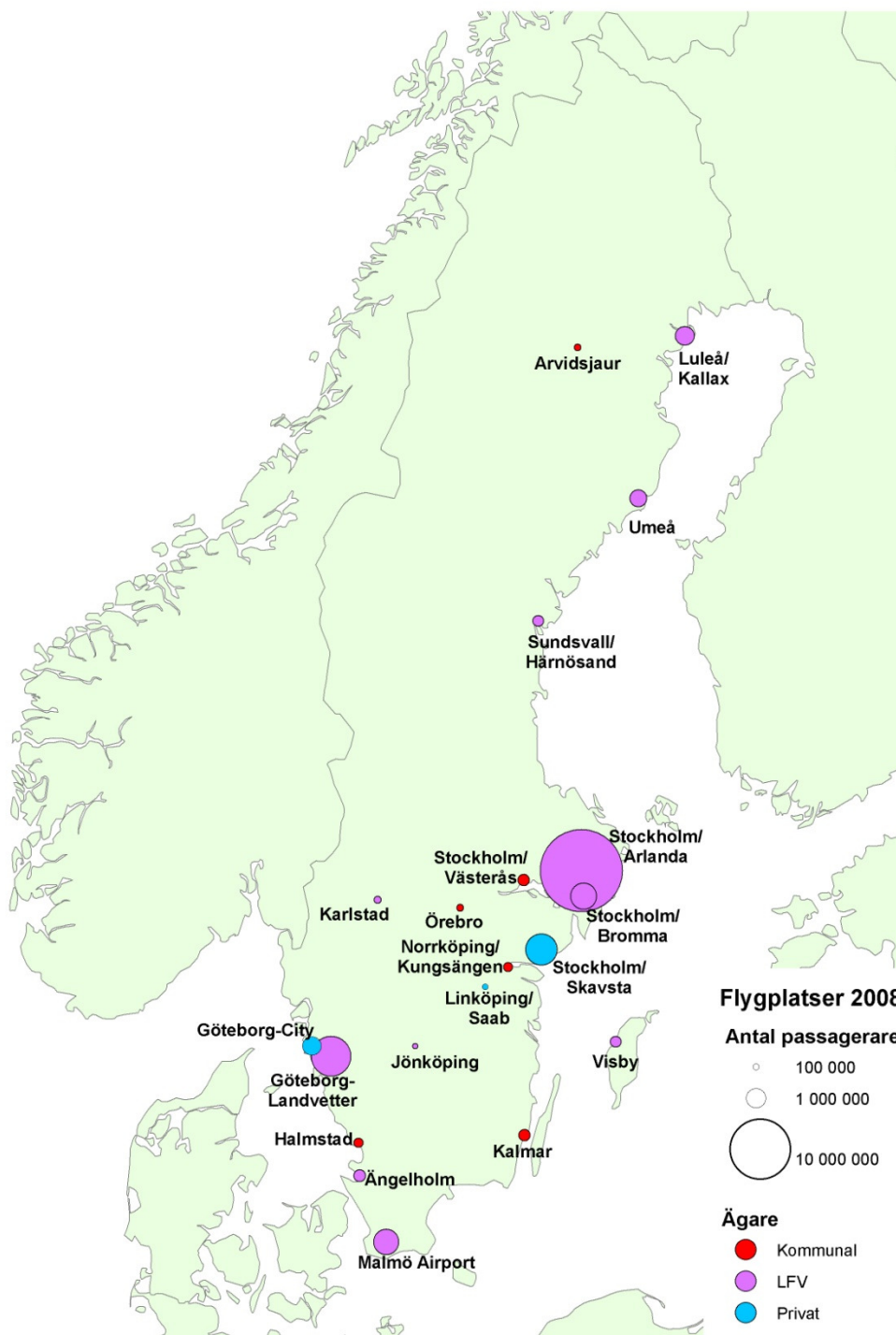
Luftfart i linjefart eller chartertrafik bedrivs för närvarande på 41 flygplatser runt om i Sverige. Av dessa flygplatser drivs eller administreras 16 av LFV, 21 ägs och drivs av kommuner och fyra är privatägda. De 20 största flygplatserna enligt antal landningar och deras passagerarantal visas i Figur 2.3.<sup>7</sup> I Figur 2.4 är de 20 största flygplatserna i stället selekterade efter antalet passagerare. Till stora delar överensstämmer figurerna med varandra men det förekommer vissa avvikelser, till exempel har Kirunas flygplats relativt många passagerare men ett förhållandevis lågt antal landningar. Det omvända gäller för exempelvis Arvidsjaur flygplats.

Antalet passagerare under 2008 på de svenska flygplatserna uppgick till drygt 28 miljoner vilket är en ökning med 3,4 procent jämfört med 2007.<sup>8</sup> Sveriges största flygplats är Stockholm/Arlanda med 18,1 miljoner passagerare under 2008, en ökning från året innan med 1,3 procent eller närmare 230 000 passagerare. Därefter i storlek följer Göteborg-Landvetter med 4,3 miljoner passagerare. Störst relativ ökning av passagerarantalet jämfört med föregående år, 24 procent, hade flygplatsen Stockholm/Skavsta.

---

<sup>7</sup> Antal passagerare mäts som antal ankommande och avresande passagerare i utrikes trafik plus antal avresande passagerare i inrikes trafik.

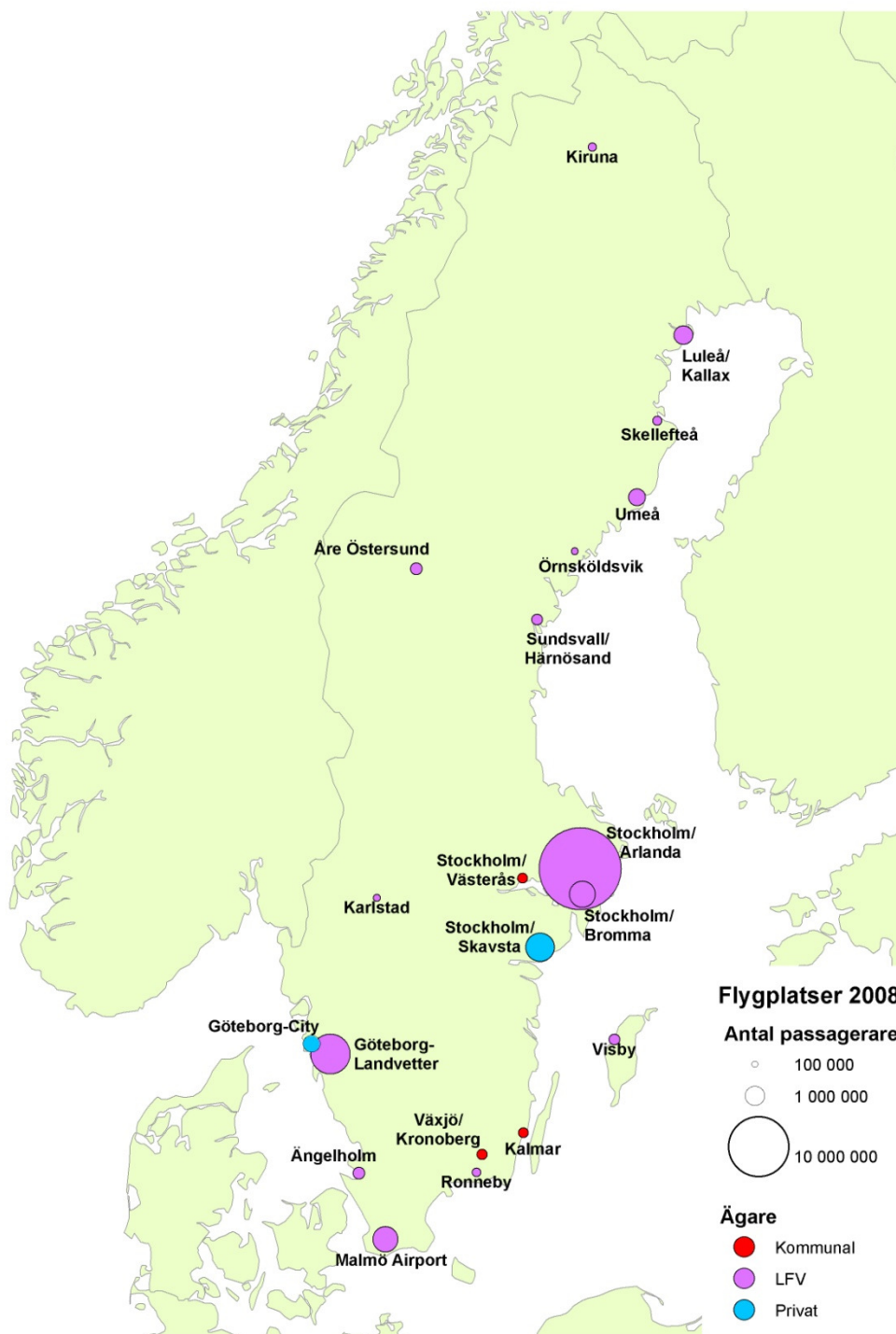
<sup>8</sup> SIKA Statistik Luftfart 2008



**Figur 2.3: De 20 största flygplatserna efter antal landningar 2008 och antal passagerare<sup>9</sup>.**

Källa: SIKA Luftfart 2008.

<sup>9</sup> Antal passagerare mäts som antal ankommande och avresande passagerare i utrikes trafik plus antal avresande passagerare i inrikes trafik.



**Figur 2.4 De 20 största flygplatserna efter antal passagerare 2008<sup>10</sup>.**

Källa: SIKA Luftfart 2008.

<sup>10</sup> Antal passagerare mäts som antal ankommande och avresande passagerare i utrikes trafik plus antal avresande passagerare i inrikes trafik.



### 3 Investeringar

- Investeringar i svensk infrastruktur har de senaste åren uppgått till 25–30 miljarder kronor per år eller ungefär en procent av bruttonationalprodukten.
- Väg- och järnvägsinfrastruktur utgör merparten av dessa investeringar.
- Kommunala investeringar är betydande främst när det gäller vägnätet, men förekommer även inom övriga trafikslag.
- Infrastrukturinvesteringar i hamn- och flyginfrastruktur är oftast en kommunal eller privat angelägenhet.

Frågor om hur stora investeringarna i svensk infrastruktur är, liksom kostnader för drift och underhåll, har många svar beroende på vad som faktiskt omfattas. Skilje-linjerna mellan en investering, en reinvestering respektive drift och underhåll är heller inte knivskarpa och definitionerna varierar mellan uppgiftslämnare. Det innebär svårigheter att på ett enkelt och konsekvent sätt redovisa hur stor respektive post egentligen är och jämföra investeringar mellan trafikslagen, det vill säga mellan väg, järnväg sjöfart och luftfart.

Som utgångspunkt för redovisningen av investeringar i svensk infrastruktur används uppgifterna om *offentliga investeringar enligt nationalräkenskaperna* vilka publiceras av SCB. Nationalräkenskaperna innehåller en delmängd av de investeringar som sker i Sverige. Som komplement redovisas i kapitlet även uppgifter om investeringar från andra källor för att kunna ge en bredare bild av de investeringar som sker i svensk transportinfrastruktur.

#### 3.1 Investeringar enligt nationalräkenskaperna

Investeringar som presenteras i tabellerna nedan redovisas enligt uppställningen i nationalräkenskaperna (NR). Dessa uppgifter stämmer inte direkt överens med de uppgifter som respektive trafikverk redovisar i sina årsredovisningar. Detta beror bland annat på att trafikverken lämnar uppgifter kring sina investeringar till Ekonomistyrningsverket (ESV). ESV anpassar sedan uppgifterna enligt nationalräkenskapernas definitioner av investeringar, för att bli jämförbara mellan samhällets alla sektorer. Ytterligare information om ingående poster redovisas i bilagan.

De offentliga investeringarna i infrastruktur inom transportsektorn låg under senare delen av 1990-talet på omkring 15 miljarder kronor per år, mätt i löpande priser, för att under första delen av 2000-talet öka till omkring 25–30 miljarder årligen. Den dominerande delen av investeringarna görs i ”vägar och gator” samt i ”järnvägar”.

När det gäller ”vägar och gator” är merparten av investeringsmedlen statliga via Vägverket, även om trenden är att Vägverkets andel har sjunkit över tid från omkring 83 procent 1996 till ungefär 62 procent 2008. Resterande investeringsmedel under ”vägar och gator” utgörs av kommunernas respektive landstingens och regionernas investeringar. Investeringar under ”järnvägar” utgörs av statliga investeringar via Banverket och Botniabanan AB. Övriga poster – ”lokaltrafik”, ”hamnar” samt ”flygplatser” – omfattar investeringar gjorda av kommuner, landsting och kommunförbund.

**Tabell 3.1: Offentliga investeringar i infrastruktur 1996–2008, löpande priser exklusive moms, miljoner kronor.**

År	Vägar och gator varav Vägverket	Järnvägar	Lokaltrafik	Hamnar	Flygplatser	Totalt	
1996	8 631	7 164	8 603	200	302	43	17 779
1997	7 704	6 424	5 736	110	218	17	13 785
1998	9 328	7 355	6 814	274	274	17	16 707
1999	8 160	6 074	5 987	130	277	37	14 591
2000	7 703	5 116	4 377	188	386	44	12 698
2001	9 324	6 078	4 416	358	270	98	14 466
2002	11 867	8 099	5 594	114	417	109	18 101
2003	12 766	9 423	6 756	223	296	75	20 116
2004	13 168	9 692	9 620	258	350	119	23 515
2005	12 045	8 403	11 071	284	314	131	23 845
2006	13 022	8 518	10 830	176	290	90	24 408
2007	13 163	8 157	11 476	74	296	120	25 129
2008	15 426	9 672	13 443	170	349	109	29 497

**Källa:** SCB/Nationalräkenskaperna, offentlig ekonomi.

Enstaka större investeringsprojekt kan påverka ett enskilt års uppgift mycket, vilket gör att investeringarna bör jämföras över en tidsperiod av några år. Detta är speciellt tydligt för investeringar i lokaltrafik, hamnar och flygplatser. För flygplatserna har de årliga investeringarna ökat markant under 2000-talet, dock står de för en relativt liten del av de totala offentliga investeringarna.<sup>11</sup>

<sup>11</sup> För luftfarten, liksom för lokaltrafiken och sjöfarten, görs investeringar i infrastruktur-anläggningar ofta av privata aktörer och kommer därför inte med i de siffror som är redovisade här eftersom de gäller offentliga investeringar.



**Tabell 3.2: Investeringar i transportinfrastruktur, miljoner kronor (exklusive moms), som andel av BNP, löpande priser, 1996–2008.**

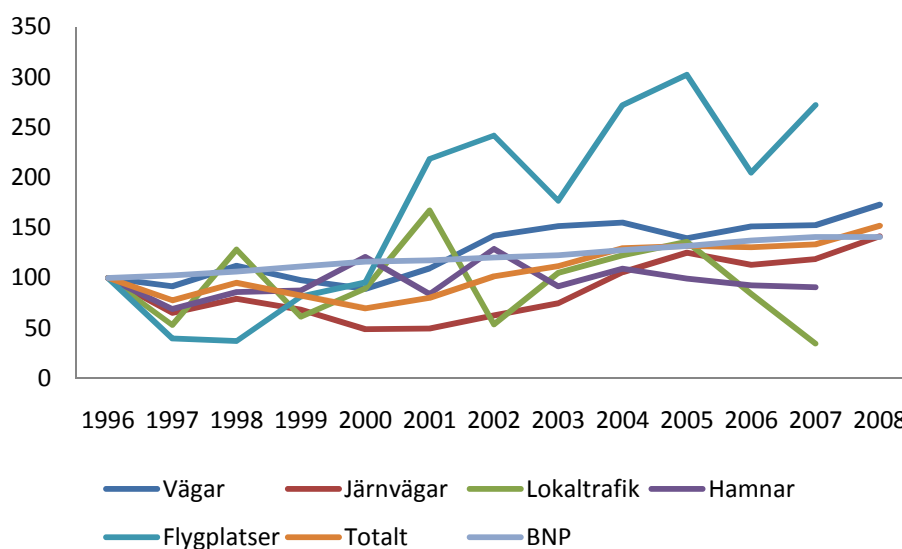
År	Miljoner kronor	BNP	Procent av BNP
1996	17 779	1 852 092	1,0%
1997	13 785	1 927 001	0,7%
1998	16 707	2 012 091	0,8%
1999	14 591	2 123 971	0,7%
2000	12 698	2 249 987	0,6%
2001	14 466	2 326 176	0,6%
2002	18 101	2 420 761	0,7%
2003	20 116	2 515 150	0,8%
2004	23 515	2 624 964	0,9%
2005	23 845	2 735 218	0,9%
2006	24 408	2 900 790	0,8%
2007	25 138	3 063 873	0,8%
2008	29 497	3 156 881	0,9%

**Källa:** SCB/Nationalräkenskaperna, offentlig ekonomi.

Under den studerade perioden har de offentliga investeringarna i transportinfrastruktur legat strax under en procent av BNP i löpande priser (se Tabell 3.2). Lägst respektive högst var andelen under åren kring sekelskiftet med 0,6 procent och 1996 med 1 procent av BNP.

Vid en jämförelse av utvecklingen för BNP (fasta priser) med de ovan redovisade infrastrukturinvesteringarna enligt NR (fasta priser med rullande basår<sup>12</sup>) framgår att investeringarna inom järnvägssektorn genomgående under perioden 1996–2006 legat under BNP-utvecklingen. Det senaste året har investeringstakten legat i paritet med BNP-utvecklingen. Investeringarna inom vägsektorn har följt BNP-utvecklingen över tid. Detsamma gäller investeringarna i hamnarna, med undantag för de senare åren då sektorns investeringsutveckling tappat något i förhållande till BNP. Även lokaltrafiken följer konjunkturen relativt väl, men med stora svängningar från år till år. Den sektor som avviker mest från det generella mönstret är flyget vars investeringstakt sedan år 2000 klart överstiger BNP-utvecklingen.

<sup>12</sup> Mer information om fastprisberäkningen och använda index återfinns i bilagan, samt i tabellbilagan.



**Figur 3.1: Jämförelse utveckling av BNP och infrastrukturinvesteringar enligt NR, fasta priser, 1996=100.**

Källa: SCB/Nationalräkenskaperna, offentlig ekonomi

Anm: Nationalräkenskaperna har inte fastprisberäknat investeringarna 2008 för lokaltrafik, hamnar och flygplatser

## 3.2 Investeringar enligt andra källor

Som nämndes i inledningen till detta kapitel redovisar även respektive trafikverk uppgifter om sina respektive investeringar. Det finns dessutom andra, privata och offentliga, aktörer som bidrar till att bygga ut den svenska infrastrukturen, investeringar som inte redovisas i nationalräkenskaperna. Uppställningen nedan redovisas för respektive trafikslag.

### Investeringar i väginfrastruktur

Statens kostnader för det statliga vägnätet uppgick 2008 till 9 826 miljoner kronor enligt Vägverkets årsredovisning. Om ”bidrag till byggande, drift och underhåll av enskilda vägar, inklusive bidrag till färjedrift” också medräknas uppgår investeringarna till 10 646 miljoner kronor, att jämföras med de 9 672 miljoner kronor som redovisas i nationalräkenskaperna.

**Tabell 3.3: Statens kostnader för byggande av statliga vägar, samt bidrag till byggande och drift samt underhåll av enskilda vägar, miljoner kronor, löpande priser exklusive moms.**

År	Statliga vägnätet	Bidrag till byggande och drift samt underhåll av enskilda vägar	Bidrag exkl. färjedrift	Bidrag färjedrift	Totalt
1995	8 950	654	-	-	9 604
1996	7 329	354	-	-	7 683
1997	6 509	627	-	-	7 136
1998	7 417	566	-	-	7 983
1999	6 398	572	-	-	6 970
2000	6 212	571	-	-	6 783
2001	6 737	564	-	-	7 301
2002	8 551	570	-	-	9 121
2003	9 900	628	-	-	10 528
2004	10 315	-	615	49	10 979
2005	8 099	-	629	50	8 778
2006	7 905	-	681	49	8 635
2007	8 576	-	662	55	9 293
2008	9 826	-	757	63	10 646

**Källa:** SCB Statistisk årsbok samt Vägverkets årsredovisning 2008

Sveriges kommuner genomför investeringar på det kommunala gatu- och vägnätet. Sveriges kommuner och landsting (SKL) redovisar dessa investeringar uppdelade i tre kategorier: i nyexploateringsområden, kommunala gator i befintliga områden samt en post för smärre åtgärder. En total bild över kommunala väginfrastrukturinvesteringar finns tyvärr inte för någon längre tidsperiod och det förekommer luckor i redovisningen av vissa poster. År 2005 är det senaste året som ger en någorlunda komplett bild av de kommunala investeringarna, knappt 4 300 miljoner kronor.

När denna summa adderas tillsammans med Vägverkets investeringar för det statliga vägnätet år 2005, 8 099 miljoner, blir summan 12 357 miljoner kronor. Denna summa kan jämföras med nationalräkenskapernas 12 045 miljoner för de totala väginvesteringarna samma år. Differensen ökar ytterligare när bidrag till färjedrift inkluderas.

**Tabell 3.4: Kommunala investeringar i kommunalt vägnät och enskilda vägar 1998–2008, miljoner kronor, löpande priser.**

År	Nyexploateringsområden	Kommunala gator	Smärre karaktär	Totalt
1998	186	689	46	921
1999	219	895	50	1 164
2000	-	-	-	-
2001	657	1049	104	1 811
2002	705	1785	30	2 519
2003	801	1376	32	2 127
2004	-	-	-	-
2005	2858	1400	-	4 258
2006	-	-	-	-
2007	1162	1188	-	-

**Källa:** [www.webor.se.uttag/2009-04-23](http://www.webor.se.uttag/2009-04-23)

## Investeringar i baninfrastruktur

Banverket redovisar i sin årsredovisning kostnader för nyinvesteringar i baninfrastruktur. Investeringensvolymen har nästan fördubblats under perioden 2004 till 2008 då den uppgick till drygt 10,5 miljarder kronor.<sup>13</sup> Det finns dock ett antal andra aktörer förutom Banverket som investerar i det svenska järnvägsnätet. Dessa investeringar, inklusive Banverkets investeringar, uppgick till knappt 12,2 miljarder kronor 2008. Investeringar i spårvagnsnätet respektive tunnelbanenätet under 2008 uppgick till 97 respektive 168 miljoner kronor. Den totala investeringensvolymen i baninfrastruktur under 2008 uppgick till drygt 12,4 miljarder, en uppgift att jämföra med nationalräkenskapernas 13,4 miljarder kronor.

**Tabell 3.5: Banverkets kostnader för nyinvesteringar 2000–2008 samt samtliga investeringar i järnvägar, spårvägar och tunnelbanor 2000–2008, miljoner kronor.**

År	Banverket	Järnväg	Spårväg	Tunnelbana	Totalt
2000	3 780	4 990	166	152	5 308
2001	3 653	5 125	251	505	5 881
2002	4 266	6 107	441	1 666	8 214
2003	4 721	5 898	202	1 638	7 738
2004	6 207	8 527	32	270	8 829
2005	7 200	10 247	32	157	10 436
2006	7 464	9 551	69	208	9 828
2007	9 258	11 197	35	157	11 389
2008	10 551	12 179	97	168	12 444

**Källa:** Banverkets årsredovisning 2002–2008, SIKA Bantrafik 2004–2008

I uppgifterna för järnvägsinvesteringar ingår förutom Banverket även uppgifter från Arlandabanan, Botniabanan, Inlandsbanan, Malmö Limhamns Järnvägs AB bana (1989–2005), Roslagsbanan och Saltsjöbanan.

**Anm:** Uppgifterna före 2004 är inte korrigerade för reinvesteringar

Det finns två förklaringar till differensen mellan uppgifterna i NR och i SIKA Bantrafik. Dels att man inkluderar olika uppgifter, till exempel ingår endast Banverkets och Botniabanan AB:s investeringar i nationalräkenskapernas uppgifter. Dels att man har hanterat så kallade reinvesteringar olika, det vill säga åtgärder som genomförts för att återställa infrastrukturen till ursprunglig standard (att jämföra med underhållsåtgärder som mer är av karaktären att reparera och laga) och då egentligen bör hänföras till kategorin drift och underhåll.

<sup>13</sup> I och med publiceringen av SIKA Bantrafik 2008 är det nu möjligt att särskilja investeringar från reinvesteringar samt drift- och underhåll för år 2004 och framåt. För åren före 2004 är det enbart möjligt att separera investeringar från drift- och underhåll. I Tabell 3.5 finns det därför ett brott i tidsserien som gör att det inte helt och hållet går att jämföra investeringensvolymen över tid. Se även Tabell 3.6 för uppgifter om reinvesteringar för perioden 2004–2008.

**Tabell 3.6: Banverkets kostnader för reinvesteringar 2004–2008 samt samtliga reinvesteringar i järnvägar, spårvägar och tunnelbanor 2004–2008, miljoner kronor.**

År	Banverket	Järnväg	Spårväg	Tunnelbana	Totalt
2004	1 305	1 381	96	600	2 077
2005	1 534	1 642	100	350	2 092
2006	1 565	1 760	66	462	2 288
2007	1 499	1 790	87	497	2 374
2008	1 717	2 033	140	716	2 889

**Källa:** Banverkets årsredovisning 2005–2008, SIKA Bantrafik 2008

I uppgifterna för järnvägsreinvesteringar ingår förutom Banverket även uppgifter från Arlandabanan, Botniabanan, Inlandsbanan, Malmö Limhamns Järnvägs AB bana (1989–2005), Roslagsbanan och Saltsjöbanan.

**Anm:** Saltsjöbanan.

Banverket redovisar i sin årsredovisning för 2008 en investeringsvolym på 10 551 miljoner kronor. Där särredovisas dessutom så kallade reinvesteringar (se vidare Kapitel 4.2) till en summa av 1 717 miljoner kronor. Av dessa kan dras ifrån ungefär 500 miljoner kronor som är lånefinansierade reinvesteringar för el och tele. Summan av Banverkets investeringar, reinvesteringar samt investeringen i Botniabanan uppgår då till en summa som huvudsakligen överensstämmer med nationalräkenskapernas uppgifter. Till denna summa bör även adderas investeringar genomförda av andra aktörer för att få en fullständig bild av genomförda järnvägsinfrastrukturinvesteringar.

Sammanfattningsvis investerades (exklusive reinvesteringar) under 2008 drygt 12,2 miljarder i järnvägsinfrastruktur i Sverige. Inkluderas även investeringar i spårvägsnät och tunnelbanenätet uppgick investeringsvolymen till 12,4 miljarder kronor.

## Sjöfartens och luftfartens investeringar

Ägande- och ansvarsförhållandena för infrastrukturen för sjöfarten och luftfarten ser något annorlunda ut än för väg- och bantrafiken. I Sverige är de flesta hamnar kommunalt ägda men drivs som självständiga aktiebolag. Flygplatserna ägs till största delen av det statliga affärsverket LFV, i andra fall ägs de av privata aktörer eller en kommun. Verksamheterna i hamnarna och på flygplatserna drivs kommersiellt och finansieras av intäkter från kunderna.

**Tabell 3.7: Bruttoinvesteringar i hamnar och flygplatser 2002–2008, miljoner kronor.**

År	Hamnar	Flygplatser (LFV)
2002	288	2 081
2003	595	1 358
2004	697	735
2005	345	785
2006	395	812
2007	746	1 088
2008	-	1 036

**Källa:** SIKA Sjöfartsföretag 2006 och 2007 (SNI 63.22), samt LFV:s årsredovisningar

**Anm:** Observera att för flyget ingår endast investeringar gjorda av LFV. För hamnarna ingår de samlade investeringarna gjorda av de hamnar som ingår i SIKA:s undersökning "Sjöfartsföretag".

SIKA genomför varje år en enkätundersökning bland Sveriges sjöfartsföretag. Urvalet omfattar svenska företag inom SNI-koderna för sjötransport och stödtjänster till sjötransport, huvudsakligen aktiebolag, men även ekonomiska föreningar, handels- och kommanditbolag, affärsverk, enskilda näringsidkare och stiftelser. Undersökningen efterfrågar ekonomiska förhållanden hos rederier, hamnar och andra sjöfartsnära företag. Från denna undersökning har uppgifter om hamninfrastrukturinvesteringar hämtats. Uppgifter som rör investeringar i flygplatser har hämtats från LFV:s årsredovisningar. Eftersom inte samtliga flygplatser finns med föreligger alltså en viss underskattning.

Återigen finns det skillnader i investeringsvolymen jämfört med vad som redovisas i nationalräkenskaperna. Uppgifterna för hamnarna ligger något över vad som redovisas i NR. Investeringsvolymen för flygplatser ligger kraftigt över vad som redovisas i NR. En förklaring till skillnaden är vilka poster som definierats som investeringar.

Sjöfartsverket, som är den myndighet som ansvarar för utbyggnad och underhåll av farlederna, presenterar i de senaste årsredovisningarna följande investeringsposter enligt Tabell 3.8 nedan. De största posterna utgörs av investeringar i farleder, sjötrafikinformation och lotsning. Även här bör en del av investeringsvolymen i första hand inte ses som en ren investering utan snarare hänföras till reinvesteringar eller drift och underhåll.

**Tabell 3.8: Sjöfartsverkets investeringsutfall 2006–2008 (miljoner kronor).**

Poster	2006	2007	2008
Farleder	91,7	120,9	82,5
Isbrytning	1,8	12,1	14
Sjögeografisk information	3,6	2,5	2,9
Sjötrafikinformation	16,4	8,8	2,8
Lotsning	22,9	36,4	23,8
Sjöfartsinspektionen	1,8	4,4	0,1
Övriga sektors- och myndighetsuppgifter	3,7	11,1	7,5
Gemensamma funktioner	22	17,8	18,3
Totala investeringar	163,9	214,1	151,8

**Källa:**

Sjöfartsverkets årsredovisningar 2007-2008.

### 3.3 Investeringar i ett internationellt perspektiv

I Tabell 3.9 nedan återfinns uppgifter om investeringar i transportinfrastruktur i ett antal länder inklusive Sverige. Det är emellertid svårt att jämföra siffrorna, dels innehåller materialet stora luckor, dels är det oklart vilka definitioner som legat till grund för respektive lands lämnade uppgifter.<sup>14</sup> Ytterligare en aspekt som försvårar en jämförelse är att fördelningen mellan offentliga och övriga

<sup>14</sup> De siffror som redovisas för Sveriges är de som SIKA tidigare levererat till ITF. Dessa siffror ligger högre än dem som redovisas för investeringar i denna rapport då de förra bland annat inkluderade moms.

investeringar i olika sektorer ser olika ut i länderna beroende på hur sektorerna är organiserade.

Med reservation för uppgifternas osäkerheter kan vi konstatera att Sveriges investeringsvolym ligger i paritet med flera av de övriga länderna såsom Finland, Frankrike, Storbritannien och Tyskland mätt som andel av BNP. Vidare framgår att av de offentliga medlen satsas en större andel på järnväg i Sverige, än vad som görs i många andra länder.

**Tabell 3.9: Investeringar i transportinfrastruktur, redovisat per land, miljoner euro år 2005.**

Land	Vägar	Järnvägar	Hamnar	Flygplatser	BNP	Andel av BNP
Bulgarien	134	44	46	2	28 899	0,79
Danmark	1 020	232	99 [6]	36	[5] 227 025	0,61
Estland	131	27	55	4	15 627	1,39
Finland	803	211	223	74	179 659	0,73
Frankrike	12 489	4 424	252	1 052	1 894 646	0,96
Irland	1 425	244	30 [1]	271	189 751	1,04
Island	186		37	5	[5] 14 851	1,54
Italien	7 268 [3]	8 615 [3]	1 359 [3]	1 234	[3] 1 544 915	1,20
Kroatien	1 066	92	17	22	42 824	2,80
Lettland	243	37	149	17	21 111	2,12
Liechtenstein	27 [4]				3 180 [6]	0,85
Litauen	277	75	26	53	28 577	1,51
Makedonien	39	0		0	5 791	0,68
Norge	1511 [6]	283 [6]	82 [6]	157	[5] 283 366	0,72
Polen	3 442	646	17	85	311 002	1,35
Portugal	1 453	329	116	93	163 051	1,22
Rumänien	2 808	311		42	124 821	2,53
Schweiz	2 730 [3]	2 619 [6]		0	317 202	1,69
Slovakien	382	287		16	54 857	1,25
Slovenien	639	8		1	34 568	1,87
Spanien	7 780	2 368	1 188	2 013	1 052 730	1,27
Storbritannien	7 149 [6]	8 098 [6]	417 [6]	2 645	[5], [6] 2 044 133	0,90
Sverige	1442 [6]	1 122	45 [6]	118	331 226	0,82
Tjeckien	1 493	612		77	127 331	1,71
Turkiet	2 437	459	51	128	471 972	0,65
Tyskland	10 160	4 716	640	1 620	2 428 200	0,71
Ungern	646	376		2	101 087 10 271	1,01
USA	53 041 [2]	6 042 [2]		11 328	[2] 872	0,69
Österrike	870	1 505		217	[5] 270 782	0,96

**Källa:** OECD/International Transport Forum (ITF), 2009-0417  
<http://www.internationaltransportforum.org/statistics/investment/data.htm>

Eurostat, National accounts

**Anm:** [1] Uppgiften gäller för 1995.  
 [2] Uppgiften gäller för 2003.  
 [3] Uppgiften gäller för 2004.  
 [4] Uppgiften gäller för 2005.  
 [5] Uppgiften gäller för 2006.  
 [6] Uppgiften har skattats av sekretariatet.





## 4 Drift och underhåll

- Kostnader för drift och underhåll samt reinvesteringar av svensk väg- och järnvägsinfrastruktur har de senaste åren uppgått till ungefär 16 miljarder kronor per år.
- Merparten av kostnaderna kan hänföras till väginfrastrukturen.

Motsvarande uppgifter från nationalräkenskaperna som för investeringar är inte möjligt för drift och underhåll av infrastruktur. Istället redovisas här drift- och underhållskostnader för väg- respektive järnvägsanläggningar i separata tabeller. Detta innebär att definitionerna av vad som inkluderas för respektive trafikslag kan skilja sig åt. Vi har valt att inte redovisa några uppgifter om luft- respektive sjöfartens drifts- och underhållskostnader i detta avsnitt utan hänvisar till redan redovisade uppgifter i kapitel 3 för dessa trafikslag.

### 4.1 Drift och underhåll av väganläggningar

#### Statens kostnader för drift och underhåll av väganläggningar

Vägverket redovisar i sin årsredovisning verksamhetsvolym för drift och underhåll *inklusive* ett administrativt påslag. Exempel på driftsåtgärder är vinterdrift (snöröjning och halkbekämpning), dikesrensning/-klippning, tvätt av vägskyltar med mera, det vill säga åtgärder som syftar till att hålla vägarna farbara.

Underhållsåtgärder är något mer långsiktiga, till exempel beläggningsarbeten, broreparationer och utbyte av trasiga vägskyltar, för att upprätthålla vägens standard. Vägverkets kostnader fördelar sig ungefär jämnt för underhåll respektive drift, ungefär 4 miljarder kronor vardera enligt Tabell 4.1. De enskilt största posterna är underhåll av belagd väg<sup>15</sup> samt vinterväghållning.

<sup>15</sup> Belagd väg utgör vid årsskiftet 2007/2008 omkring 80 procent av den totala statliga väglängden och närmare 90 procent av den totala statliga vägytan. Källa: Vägverkets årsredovisning 2008.

**Tabell 4.1: Statens kostnader för drift och underhåll av väganläggningar (inklusive administration) 2005–2008, löpande priser exklusive moms, miljoner kronor.**

Kostnadspost	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<i>Underhållstjänster</i>						
Belagd väg	2 223	2 114	2 291	2 393	2 598	3 006
Grusväg	233	221	205	238	199	210
Bro, tunnel och färjeled	596	569	642	704	692	693
Vägutrustning	439	440	432	470	528	560
Sidoområden och -anläggningar	48	64	74	95	71	83
<b>Summa underhållstjänster</b>	<b>3 538</b>	<b>3 408</b>	<b>3 644</b>	<b>3 900</b>	<b>4 088</b>	<b>4 552</b>
<i>Driftstjänster</i>						
Vinterdrift	1 748	1 867	1 925	1 979	1 808	1 851
Belagd väg	358	353	351	243	361	282
Grusväg	187	166	165	134	137	149
Sidoområden och -anläggningar	271	367	408	384	402	424
Vägutrustning	357	301	320	312	366	373
Bro och tunnel	57	60	82	92	99	128
Färjeled	381	398	415	445	474	497
<b>Summa driftstjänster</b>	<b>3 359</b>	<b>3 512</b>	<b>3 666</b>	<b>3 590</b>	<b>3 648</b>	<b>3 704</b>
<b>Summa drift och underhåll</b>	<b>6 898</b>	<b>6 920</b>	<b>7 310</b>	<b>7 490</b>	<b>7 736</b>	<b>8 256</b>

Källa: Vägverkets årsredovisning 2008

I Tabell 4.2 redovisas drift- och underhållskostnaderna per Vägverksregion. Kostnaderna är i det närmaste proportionellt fördelade mot den statliga väglängden i respektive region. En viss förskjutning har emellertid skett på senare år då Vägverket valt att prioritera belagda vägar och vinterdrift av högratifierade vägar. Det har inneburit att storstadsregionerna Stockholm och Väst fått relativt sett mer pengar för drift och underhåll och de glesare regionerna, Norr, Mitt och Sydöst mindre.

**Tabell 4.2: Statens kostnader för drift och underhåll per Vägverksregion 2005–2008, löpande priser exklusive moms, miljoner kronor.**

Region	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Norr	948	930	991	1 071	1 036	
Mitt	1 622	1 347	1 306	1 320	1 341	
Stockholm	674	713	788	788	790	
Väst	1 435	1 600	1 681	1 935	1 919	
Mälardalen	780	697	779	768	804	
Sydöst	1 030	1 087	1 211	1 030	1 186	
Skåne	410	545	553	578	661	
<b>Hela riket</b>	<b>6 898</b>	<b>6 920</b>	<b>7 310</b>	<b>7 490</b>	<b>7 736</b>	<b>8 256</b>

Källa: SCB/Statistisk årsbok och Vägverkets årsredovisning 2008.

## Kommunernas drift och underhåll av väganläggningar

Sveriges kommuner och landsting (SKL) har i databasen WebOr tagit fram olika nyckeltal gällande kommunal verksamhet. Här återfinns uppgifter om kommunernas kostnader för drift och underhåll av vägar. Som var fallet för investeringsvolymerna är uppgifterna behäftade med osäkerhet. En uppskattning är att drift- och underhållskostnaderna uppgår till ungefär 4 miljarder kronor per år.

**Tabell 4.3. Kommunernas drift och underhållskostnader av kommunala vägar och enskilda vägar 1998–2007, löpande priser, miljoner kronor**

År	Kommunala vägar	Enskilda vägar
1998	3 146	263
1999	2 967	238
2000	-	-
2001	3 521	198
2002	3 350	267
2003	3 309	292
2004	-	-
2005	3 835	286
2006	-	-
2007	-	278

**Källa:** <http://www.webor.se> "Nyckeltal" 2009-04-23

**Anm:** I drift- och underhållskostnaderna för enskilda vägar ingår även kommunernas investeringar i enskilda vägar.

WebOr omfattar statistik från och med 1998. Vissa år saknar uppgifter.

Aggregeras kommunernas kostnader för drift och underhåll för 2005, vilket är det senaste året med uppgift om drift- och underhåll, tillsammans med Vägverkets drift- och underhållskostnader för samma år uppgår summan till drygt 11 miljarder kronor. Detta innebär att de offentliga utgifterna för drift och underhåll på vägsidan i det närmaste ligger på samma nivå som de offentliga utgifterna för infrastrukturinvesteringar inom sektorn.

## 4.2 Drift och underhåll av bananläggningar

Även Banverket redovisar kostnader för drift och underhåll av infrastruktur-anläggningar i sin årsredovisning. Banverkets kostnader innehåller dock *inte*, som Vägverkets, ett administrativt påslag. I Banverkets redovisning presenteras det som en egen post. Banverket skiljer däremot ut kostnaden för reinvesteringar i detta sammanhang, se även kapitel 3. Reinvesteringar är de åtgärder som genomförs för att återställa banan till ursprunglig standard (att jämföra med underhålls-åtgärder som mer är av karaktären att reparera och laga).

Definitionerna av drift respektive underhåll skiljer något mellan verken, jämför Tabell 4.1 och Tabell 4.4. Banverkets drift består av trafikplanering, kapacitetsfördelning och trafikinformation, det vill säga sådant som är en förutsättning för att trafiken ska fungera oavsett yttre betingelser såsom oväder och lövhalka, medan underhållet inkluderar planerat underhåll och akut felavhjälpning, till exempel igensnöade växlar, kontaktledningsbrott samt signalfel.

Banverkets kostnader för drift, underhåll och reinvesteringar sammanfattas i Tabell 4.4. Uppgifterna visar att det främst är Banverkets underhållskostnader som ökat det senaste året och då främst kostnaden för förebyggande underhåll. En annan post som ökar är föreberedelser och omkostnader för underhåll, men detta är en följd av att verksamheten "tekniskt stöd" från och med 2007 ingår under denna rubrik. Drifts- och underhållskostnaderna uppgick till drygt 750 respektive 3 400 miljoner kronor 2008. Reinvesteringskostnaderna uppgick till cirka 1 700 miljoner kronor.

**Tabell 4.4: Banverkets kostnader för drift, underhåll och reinvestering 2005–2008, löpande priser exklusive moms, miljoner kronor.**

	2005	2006	2006 [1]	2007	2007 [1]	2008
Trafikplanering	53	60		59		
Levererad kapacitet och trafikinformation	514	529		544		
Övrig trafikledning	42	57		64		
<b>Summa drift</b>	<b>609</b>	<b>645</b>	<b>645</b>	<b>667</b>	<b>667</b>	<b>757</b>
Förberedelser och omkostnader för underhåll	359	416		507		
Avhjälpande underhåll	651	649		661		
Förebyggande underhåll	1 074	1 093		1 276		
Utbyte av defekta betongsliprar (DEF-sliprar)	240	132		57		
Övrig anläggningsskötsel	379	394		399		
Övrigt underhåll	6	9		5		
<b>Summa underhåll</b>	<b>2 709</b>	<b>2 693</b>	<b>2 742</b>	<b>2 905</b>	<b>2 996</b>	<b>3 424</b>
Övrigt	-103	-12	-61	-40	-131	28
<b>Summa övrigt</b>	<b>-103</b>	<b>-12</b>	<b>-61</b>	<b>-40</b>	<b>-131</b>	<b>28</b>
Anslagsfinansierade reinvesteringar	973	1 018		1 073		
Lånefinansierade reinvesteringar, el och tele	561	547		426		
<b>Summa reinvesteringar</b>	<b>1 534</b>	<b>1 565</b>	<b>1 565</b>	<b>1 499</b>	<b>1 499</b>	<b>1 717</b>
<b>Summa drift, underhåll samt reinvestering</b>	<b>4 749</b>	<b>4 891</b>	<b>4 891</b>	<b>5 031</b>	<b>5 031</b>	<b>5 927</b>

Källa: Banverkets årsredovisning 2002–2008

[1] Uppgifterna avser redovisning enligt Banverket nya redovisningssystem vilket innebär att det inte går att följa alla poster över tid.

Anm:

Drift- och underhållskostnader för samtlig järnvägs- spårvägs- och tunnelbaneinfrastruktur presenteras i Tabell 4.5 nedan. Kostnaderna för drift och underhåll av spårväg respektive tunnelbana har legat kring 200 respektive 800 miljoner kronor de senaste åren.

**Tabell 4.5: Underhållskostnader för järnväg, spårväg och tunnelbana 2005–2008, miljoner kronor.**

År	Järnväg	Spårväg	Tunnelbana	Totalt
2004	2 885	126	611	3 622
2005	2 912	174	694	3 780
2006	2 962	173	800	3 935
2007	3 213	220	835	4 268
2008	3 666	242	843	4 751

Källa: SIKA Bantrafik 2008

I uppgifterna för järnväg ingår förutom Banverket kostnader för statens spår- och järnvägsanläggningar även uppgifter från Arlandabanan, Inlandsbanan, MalmöLimhamns Järnvägs AB bana (1989–2005), Roslagsbanan och Saltsjöbanan.

Anm:

## 5 Trafikarbete

- Det totala trafikarbetet på svenska vägar uppgick 2008 till omkring 77 miljarder fordonskilometer.
- Huvuddelen av trafikarbetet på väg, 83 procent, utförs med personbil.
- Trafikarbetet på järnvägsnätet uppgick 2008 till 138 miljoner tågkilometer. Persontrafiken svarade för 67 procent av trafikarbetet.
- Trafikarbetet med spårvagn och tunnelbana 2008 var 14 respektive 12 miljoner tågkilometer.

Trafikarbete är ett mått på hur långt ett fordon har körts under en viss period, vanligen ett kalenderår och uttrycks i enheten fordonskilometer för väg och tågkilometer för järnväg. För de två övriga trafikslagen finns det idag inga bra uppgifter om dess trafikarbete.

### 5.1 Väg

Uppgifter om hur stort trafikarbetet är, mätt i enheten fordonskilometer, varierar mellan olika källor beroende på definition och mätmetod. Vägverket, som är den myndighet som ansvarar för att genomföra fysiska trafikmätningar på det svenska *statliga* vägnätet presenterar uppgifter om trafikarbetet enligt uppställningen i Tabell 5.1. Trafikarbetet på det statliga vägnätet uppgavs 2008 vara 52 miljarder fordonskilometer. Knappt 20 procent av trafikarbetet på detta vägnät genomfördes på europavägarna. Den allra största delen av trafikarbetet utfördes på vägar med skyltad hastighet 70, 90 eller 110 km/h.

Uppgiften om trafikarbetet på det kommunala vägnätet innehåller en högre grad av osäkerhet då det inte genomförs någon kontinuerlig eller samlad mätning på detta vägnät. Uppskattningsvis uppgick trafikarbetet till 22 miljarder fordonskilometer under 2008. Utöver detta förekommer det även ett visst trafikarbete på det enskilda vägnätet.

**Tabell 5.1: Trafikarbetets fördelning på det svenska vägnätet efter vägtyp och väghållare 2006–2008, miljarder fordonskilometer.**

	2006	2007	2008
<i>Vägkategori, statliga vägar</i>			
Europavägar	19	20	20
Övriga riksvägar	14	13	13
Primära länsvägar	8	8	8
Övriga länsvägar	11	11	11
<b>Totalt statliga vägar</b>	<b>51</b>	<b>52</b>	<b>52</b>
<i>Hastighetsgräns statliga vägar</i>			
30 km/h	0	0	0
40 km/h	-	-	0
50 km/h	4	4	4
60 km/h	-	-	0
70 km/h	13	14	14
80 km/h	-	-	1
90 km/h	21	21	19
100 km/h	-	-	4
110 km/h	13	13	9
120 km/h	-	-	1
<b>Totalt statliga vägar</b>	<b>51</b>	<b>52</b>	<b>52</b>
<i>Vägtyp statliga vägar</i>			
Motorvägar	13	14	14
Motortrafikleder	1,4	1	1
varav mötessäkrade	1,3	1	1
4-fältsväg	1,6	1	1
Vanlig väg	34	36	36
varav mötessäkrade	3	3	3
<b>Totalt statliga vägar</b>	<b>51</b>	<b>52</b>	<b>52</b>
<b>Kommunala gator och vägar</b>	<b>21</b>	<b>22</b>	<b>22</b>
<b>Enskilda vägar</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>Totalt trafikarbete</b>	<b>75</b>	<b>77</b>	<b>77</b>

**Källa:** Vägverkets sektorsrapporter för åren 2006–2008 SIKA/VTI/SCB

**Anm:** Under 2008 och 2009 inför Vägverket och vissa kommuner nya hastighetsgränser där de nya gränserna 40, 60, 80, 100 och 120 km/h tillkommer.  
I september–oktober 2008 skyltades alla europavägar och de största riksvägarna om. Under 2009 ses återstående statliga vägar över och omskyltning beräknas ske under november–december 2009. (Vägverkets hemsida, [www.vv.se/Trafiken/Hastighet/Hastighetsgranser/Nya-hastighetsgranser](http://www.vv.se/Trafiken/Hastighet/Hastighetsgranser/Nya-hastighetsgranser))

SIKA som den statistikansvariga myndigheten publicerar varje år två uppgifter om trafikarbetet, en modellbaserad utifrån Vägverkets trafikmätningar på det statliga vägnätet och en baserad på mätarställningsuppgifter som registreras av AB Svensk Bilprovning vid besiktningstillfällena. Att publicera två uppgifter motiverar SIKA med att de fångar delvis olika trafikarbete och därför kompletterar varandra.

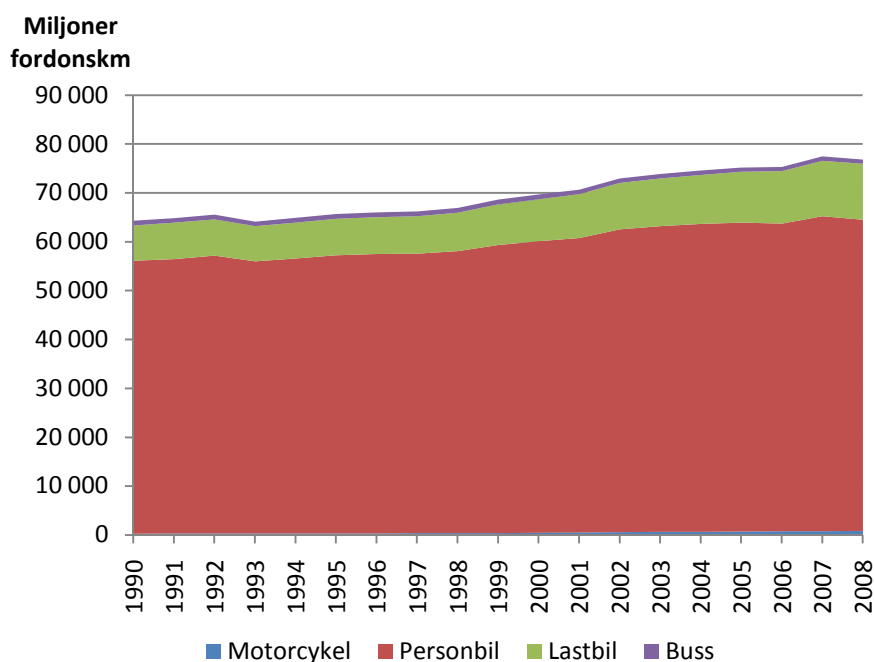
I Figur 5.1 redovisas uppgifter på det modellberäknade trafikarbetet på svenska vägar, det vill säga summan av hur lång sträcka svenska och utländska fordon tillsammans har färdats på de svenska vägarna. Trafikarbetet med svenskregistrerade fordon utomlands antas vara i samma storleksordning som trafikarbetet i

Sverige av fordon registrerade i andra länder, det vill säga de körs ungefär lika långa sträckor i utlandet som utländska fordon gör i Sverige.

Modellen utgår från det totala trafikarbete som årligen uträttas på det statliga vägnätet, vilket skrivs upp för att fånga trafikarbetet på hela vägnätet med en faktor som för senare år valts till 1,48.<sup>16</sup> Totalt trafikarbete fördelas därefter på olika fordonskategorier (mc, personbil, lätt lastbil, buss och tre kategorier av tung lastbil) utifrån antal fordon i trafik och fordonsslagets relativa förändring.<sup>17</sup>

Totalt sett har trafikarbetet ökat med cirka 20 procent mellan åren 1990 och 2008, se Figur 5.1. Om vi bara backar tio år är ökningen cirka 17 procent. Personbilarna står för merparten av det trafikarbete som utförs i Sverige, eller 83 procent år 2008. Personbilarnas andel har dock minskat medan lastbilarna ökat sin andel av trafikarbetet, från cirka 11 procent som den länge låg på (1990–1996) till knappt 15 procent 2008. Det är framför allt de lätta lastbilarna med en totalvikt mindre än 3,5 ton samt de med en totalvikt över 26 ton som ökar sitt trafikarbete.

Bussar och motorcyklar står för en mycket liten andel av trafikarbetet. Medan bussarna minskar sitt trafikarbete, både i absoluta tal och som andel av totalt trafikarbete, ökar emellertid motorcyklarna sitt. Bara på de sista tio åren har motorcyklarnas inrikes trafikarbete mer än fördubblats.



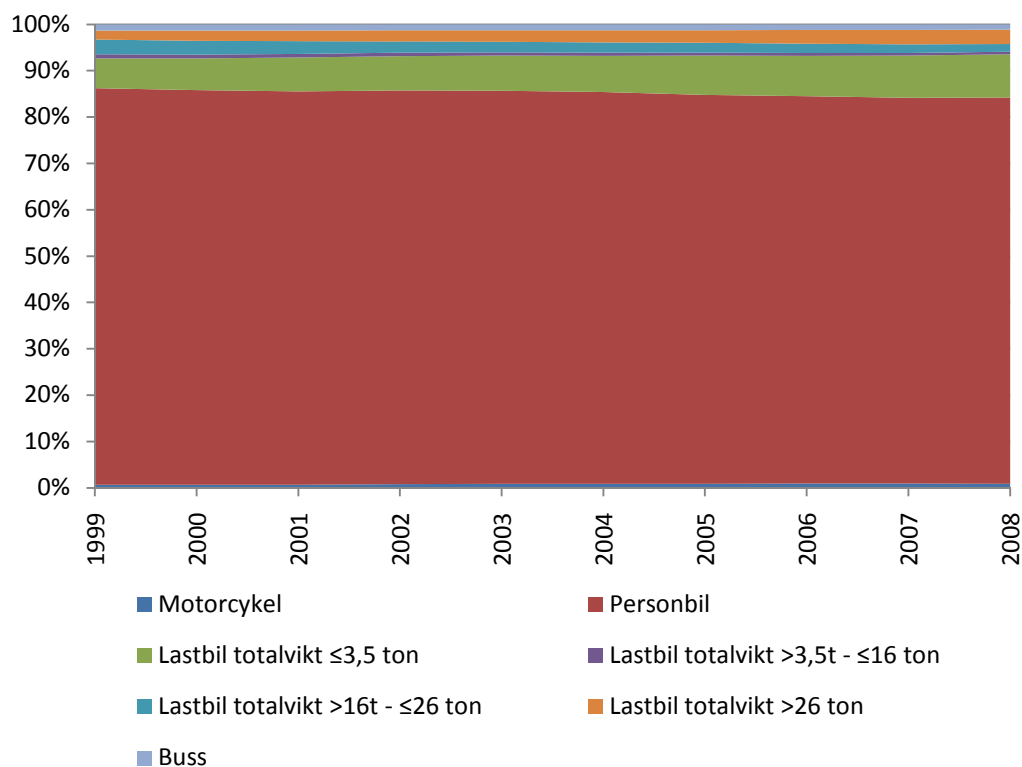
**Figur 5.1: Trafikarbete på väg i Sverige, miljoner fordonskilometer per år, 1990–2008.**

Källa: [www.sika-institute.se/statistik/vagtrafik/korstrackor](http://www.sika-institute.se/statistik/vagtrafik/korstrackor)

<sup>16</sup> Valet av uppräkningsfaktor har skett så att vi uppnår en god överensstämmelse med trafikarbetet som beräknas med hjälp av mätarställningsuppgifter i samband med kontrollbesiktningen.

<sup>17</sup> För en detaljerad beskrivning av modellen se Urban Björketun och Göran Nilsson "VTI-modellen för skattning av årligt trafikarbete i Sverige. Modellutveckling och hjälpinformation fram till 2005 samt årliga trafikarbetesskattningar 1950–2005. VTI notat 20-2007

I ett samarbete mellan AB Svensk Bilprovning, SCB och SIKA har svenskregistrerade fordons körsträckor via mätarställningsavläsningar i samband med kontrollbesiktningen tagits fram. Dessa har sedan legat till grund för beräkningar av hur stort trafikarbete de svenskregistrerade fordonen utför.<sup>18</sup> Till skillnad från uppgifterna redovisade ovan i Tabell 5.1 och Figur 5.1 ingår här enbart svenskregistrerade fordon, dock utan någon begränsning var trafikarbetet är utfört, det vill säga både inrikes och utrikes trafikarbete med svenska fordon ingår.



**Figur 5.2: Trafikarbetets fördelning, svenska fordon, miljoner fordonskilometer per år 1999–2008.**

Källa: [www.sika-institute.se/statistik/vagtrafik/korstrackor](http://www.sika-institute.se/statistik/vagtrafik/korstrackor)

Resultaten baserade på mätarställningar kan jämföras med de tidigare modellskattningarna av trafikarbetet. Fördelningen på olika färdstätt är som tidigare, det vill säga personbilarna står för cirka 83 procent och lastbilar för cirka 15 procent, medan bussar respektive motorcyklar står för 1 procent vardera, se Figur 5.2.

Däremot är mängden trafikarbete högre jämfört med modellskattningen av trafikarbetet på det svenska vägnätet, som visades i Figur 5.1. Orsakerna till skillnaden är flera. För det första är de årliga trafikmätningarna på det statliga vägnätet behäftade med en grad av osäkerhet. För det andra måste antaganden göras för det trafikarbete som utförs på andra än statliga vägar (de enda där kontinuerliga mätningar utförs). För det tredje är antagandet man hittills gjort - att utländska fordon kör lika långt i Sverige som svenska fordon kör i andra länder - också osäkert. På grund av de uppkomna differenserna, framför allt under senare

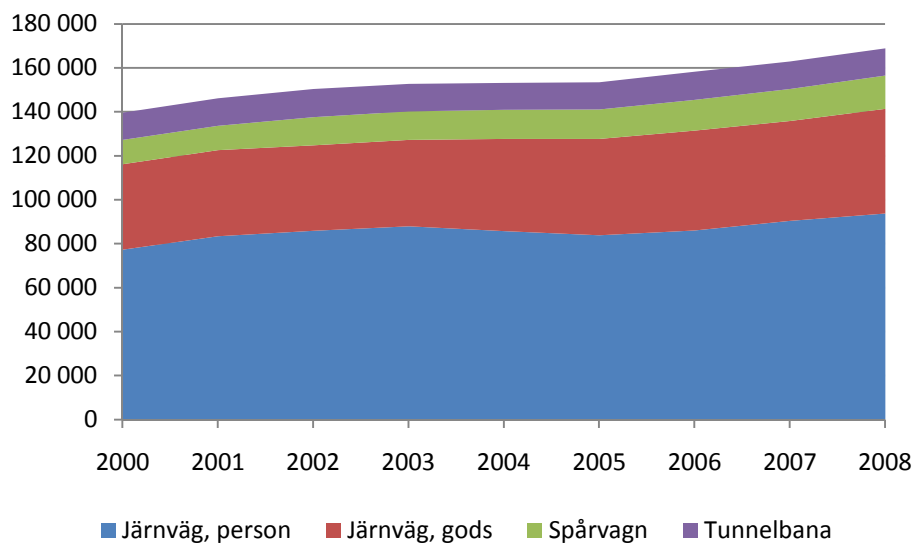
<sup>18</sup> För en mer detaljerad beskrivning av metod med mera, se SIKA Rapport 2003:3 Körsträckor under 2001 – resultat och metoder för att skatta fordons körsträckor baserade på besiktningssuppgifter.



år, har SIKAs tillsammans med Vägverket påbörjat en översyn och revidering av modellen. Då översynen inte är klar har vi valt att inte i det här läget justera uppgifterna i denna rapport.

## 5.2 Järnväg

Trafikarbetet på svensk baninfrastruktur illustreras i Figur 5.3. Trafikarbetet har kontinuerligt ökat sedan 2000 med en viss avmattning till 2005. Denna avmattning berodde på nedgången i persontrafiken som påbörjades redan året innan. Persontrafiken på järnväg svarade under 2008 för ungefär 67 procent av trafikarbetet. Trafikarbetet på spårväg och tunnelbana har endast haft en marginell tillväxt under den studerade perioden.



**Figur 5.3: Trafikarbete (tusentals tågkilometer) för järnväg, spårväg och tunnelbana, 2000–2008.**

Källa: SIKAs Bantrafik 2004-2008



## 6 Transportarbete

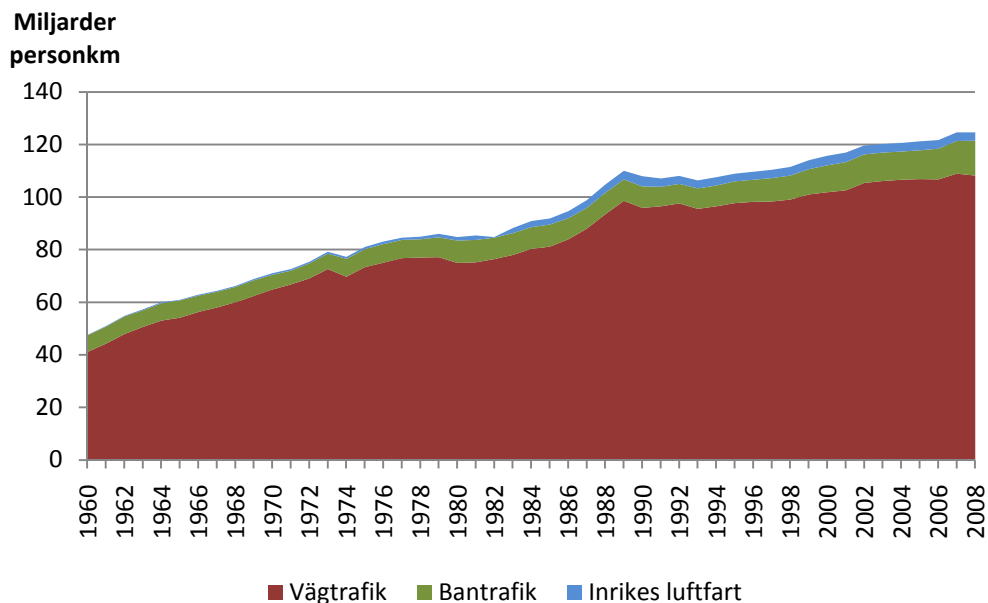
- Persontransportarbetet 2008 uppgick till 130 miljarder personkilometer.
- 83 procent av persontransportarbetet kan hänföras till vägtrafiken.
- Godstransportarbetet under 2008 uppgick till 104 miljarder tonkilometer.
- Trafikslagens andelar av godstransportarbetet var år 2008 vägtrafik 40 procent, sjöfart 40 procent och järnväg 20 procent.

Med uppgifter om trafikarbetet som bas är det möjligt att, givet antaganden om bland annat belägningsgrad och fyllnadsgrad, uppskatta mängden transportarbete. Med persontransportarbete menas den sammanlagda transporten av personer under ett år och mäts i personkilometer (pkm). På liknande sätt består godstransportarbetet av den sammanlagda transportlängden av allt gods och mäts i tonkilometer (tkm). Nedan redovisas först uppgifter om persontransportarbetet i, följt av uppgifter om godstransportarbetet på motsvarande sätt.

### 6.1 Persontransportarbete

Totalt sett har persontransportarbetet ökat med i genomsnitt 1 procent per år sedan 1990. Vägtrafiken dominerar persontransportarbetet i Sverige med en andel på omkring 83 procent. Med undantag från ett fåtal år har det stadigt ökat, även om ökningstakten avstannat sedan 1990-talet (Figur 6.1). Av det totala persontransportarbetet på väg, 83 procent, utgör transportarbetet med personbil ungefär 90 procent.

I jämförelse med vägtrafik framstår bantrafik och inrikes luftfart som relativt marginella företeelser för persontransporter. Tillväxttakten inom luftfarten har dock varit stark även om det kan vara svårt att utläsa av figuren. Tillväxten för inrikesflyget bröts dock under 1990-talet och har de senaste åren haft ett persontransportarbete på ungefär 3,3 miljarder personkilometer. Bantrafiken ökade inte alls, alternativt minskade något under 2002–2003 men har under de senaste åren haft en hög tillväxt, framförallt på vissa sträckor. Sammantaget är det persontransportarbetet med bantrafik som ökat snabbast under 2000-talet, bortsett från persontransportarbetet med motorcykel som står för en mycket hög ökningstakt men för en liten andel av persontransportarbetet.



**Figur 6.1: Persontransportarbete i Sverige 1960-2008, miljarder personkilometer.**

Källa: SIKA. [www.sika-institute.se/transportarbete](http://www.sika-institute.se/transportarbete)

Männen i Sverige gör något fler resor per dag än kvinnorna, 6,8 miljoner mot 6,6 miljoner. I genomsnitt reser män dessutom längre sträckor, vilket delvis kan förklaras av att de i högre utsträckning har tillgång till bil. Kvinnor reser kollektivt i högre utsträckning än män. Störst skillnad i reslängd mellan könen uppvisar barnfamiljer. Även ålder inverkar på resmönstret. Flest resor görs av personer i åldern 25–54 år, det vill säga en åldersgrupp med en stor andel förvärvsarbetande. I gruppen äldre än 54 år avtar resfrekvensen med stigande ålder. Det finns också skillnader i resbeteende som kan förklaras av utbildningsnivå. Längst reser de med eftergymnasial utbildning och kortast de med enbart grundskoleutbildning.

Drygt hälften av det totala antalet resor i Sverige sker med bil (Tabell 6.1). Knappt en tredjedel av resorna sker till fots eller med cykel medan andelen resor med kollektiva och övriga färdmedel endast utgör 15 procent av antalet resor. Nära hälften av samtliga resor är relaterade till arbete eller studier. Därefter är fritidsaktiviteter det vanligaste ärendet.

**Tabell 6.1: Antal resor (miljoner) efter huvudsakligt ärende och färd sätt 2005/2006.**

Huvudsakligt ärende	Huvudsakligt färd sätt				Alla färd sätt	
	Till fots, cykel	Personbil	Kollektivt	Övriga färd sätt		
Arbete, studier, tjänsteresor		641	1 217	421	61	<b>2 340 (48 %)</b>
Service, inköp		277	587	43	19	<b>925 (19 %)</b>
Fritid		632	625	88	45	<b>1 389 (28 %)</b>
Övriga ärenden		52	169	22	8	<b>250 (5 %)</b>
<b>Alla ärenden</b>		<b>1 603 (33 %)</b>	<b>2 598 (53 %)</b>	<b>573 (12 %)</b>	<b>133 (3 %)</b>	<b>4 905 (100 %)</b>

Källa: RES 2005–2006 Den nationella resvaneundersökningen, SIKA Statistik 2007:19.

Enligt SIKAs resvaneundersökning 2005–2006 sker 23 procent av alla resor *enbart* till fots och 44 procent *enbart* med bil, medan 21 procent av alla resor inkluderar mer än ett färdstätt. Knappt 50 procent av alla bilresor är 5 kilometer eller kortare. För långväga resor med flyg eller färja utgör bil det vanligaste färdmedlet för anslutningsresan, medan anslutningarna till tåg och buss ungefär lika ofta sker till fots som med bil. Vid 10 procent av alla tågresor ingår cykel som en anslutning.

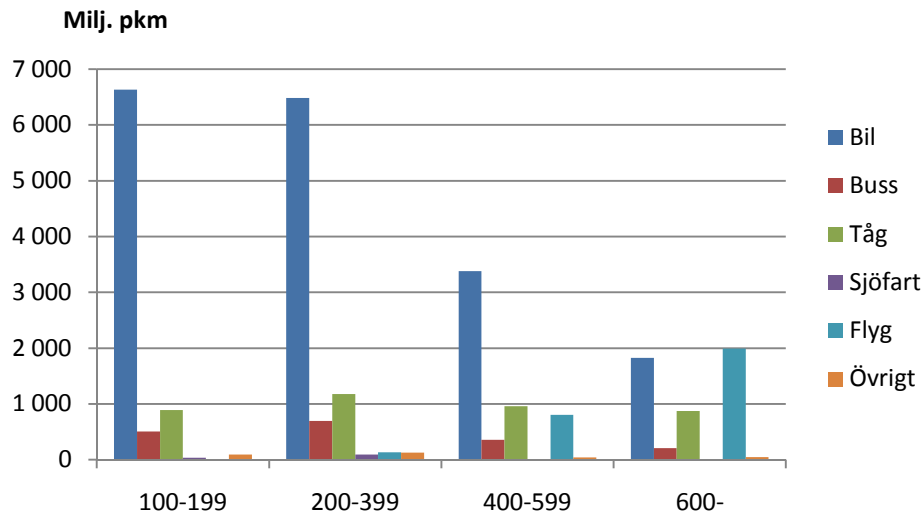
I resvaneundersökningen redovisas även resmönster för de långväga resorna (Tabell 6.2) som antal resor fördelat på färdstätt och resärende. En stor del av dessa resor var fritidsresor (32 procent) eller besök hos släkt och vänner (23 procent). För dessa ärenden var bilen det vanligaste färdstättet. Veckopendling, möjligheter till distansarbete och studieresor på längre sträckor har dock blivit allt vanligare, men utgör fortfarande en relativt liten del av det långväga resandet. Tåget användes för 11 procent av det långväga resandet, vilket är ungefär samma nivå som flyget. Att hälsa på släkt och vänner var det vanligaste skälet till att resa med tåg.

**Tabell 6.2: Antal långväga personresor (miljoner) efter huvudsakligt ärende och färdstätt år 2005/2006.**

Huvudsakligt ärende	Huvudsakligt färdstätt					Alla färdstätt
	Personbil	Tåg	Buss	Flyg	Övriga	
Arbete, studier	4,9	2,1	0,5	0,5	0,1	<b>8,1 (11 %)</b>
Tjänsteresor	6,1	1,5	0,3	2,5	0,2	<b>10,6 (17 %)</b>
Hälsa på släkt och vänner	12,2	2,2	0,9	0,9	0,4	<b>16,5 (23 %)</b>
Fritidsresor	15,1	1,2	2,3	3,4	1,5	<b>23,4 (32 %)</b>
Övriga ärenden	11,1	1,0	0,9	0,4	0,3	<b>14,0 (19 %)</b>
<b>Alla ärenden</b>	<b>49,3</b>	<b>6,5</b>	<b>4,7</b>	<b>7,7</b>	<b>2,5</b>	<b>72,6 (100 %)</b>
	<b>(68 %)</b>	<b>(11 %)</b>	<b>(7 %)</b>	<b>(11 %)</b>	<b>(3 %)</b>	

Källa: RES 2005–2006 Den nationella resvaneundersökningen, SIKAs Statistik 2007:19.

Den långväga persontrafiken domineras alltså totalt sett av bilen. Fördelningen mellan trafikslagen förändras dock med ökad reslängd vilket framgår av Figur 6.2. Vid riktigt långväga resor, över 60 mil, har flyget störst andel av alla trafikslag. Tågresorna har sin största andel av det långväga transportarbetet i intervallet 400–600 kilometer. Persontransportarbetet med tåg är dock större på sträckor mellan 200 och 400 kilometer men där bilen samtidigt står för ett ännu större transportarbete. Transportarbetet med buss är störst på reslängdsintervallet 200–400 kilometer.

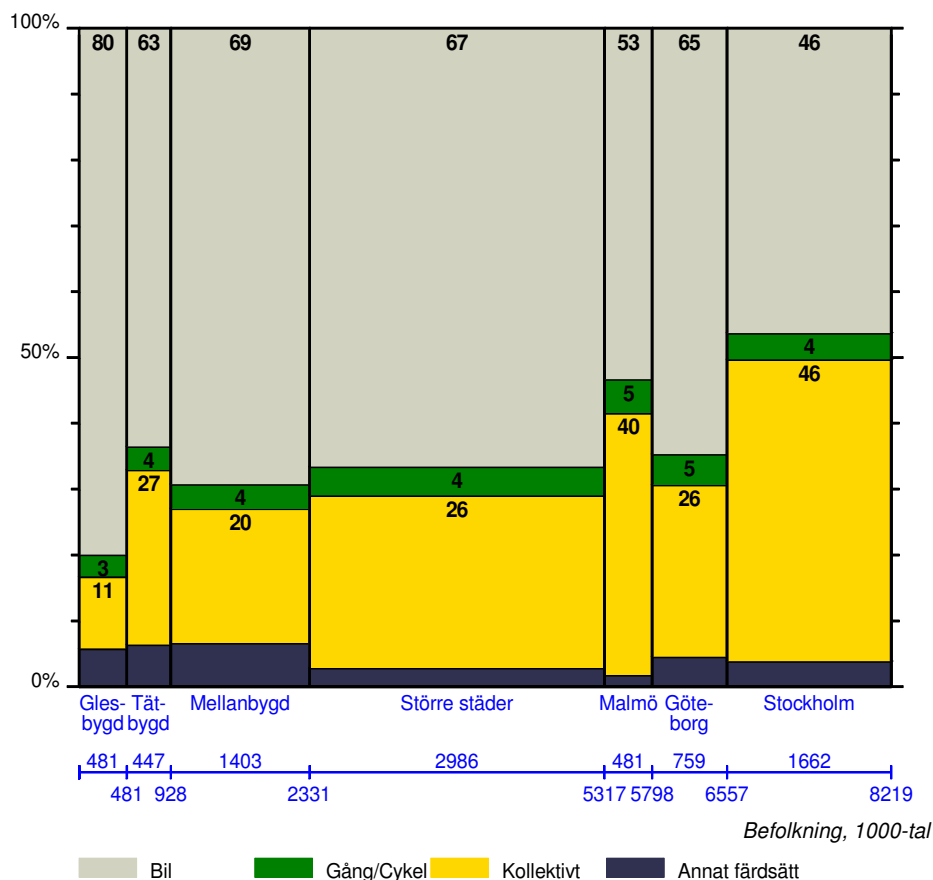


**Figur 6.2: Långväga inrikes transportarbete efter färdlängd och färdstätt. Enkelresor längre än 100 kilometer, miljoner personkilometer år 2005.**

Källa: RES 2005–2006 Den nationella resvaneundersökningen, SIKA Statistik 2007:19.

Resandet är dock inte jämnt fördelat över riket. Till exempel är andelen av persontransportarbetet med kollektivtrafik 46 respektive 40 procent i Stockholm och Malmö där resor med kollektiva färdmedel underlättas av en relativt god tillgång till kollektivtrafiklösningar (Figur 6.3). En relativt hög andel av persontransportarbetet sker med bil i glesbygden, 80 procent. Andelen gång och cykel är relativt jämt fördelad över riket.

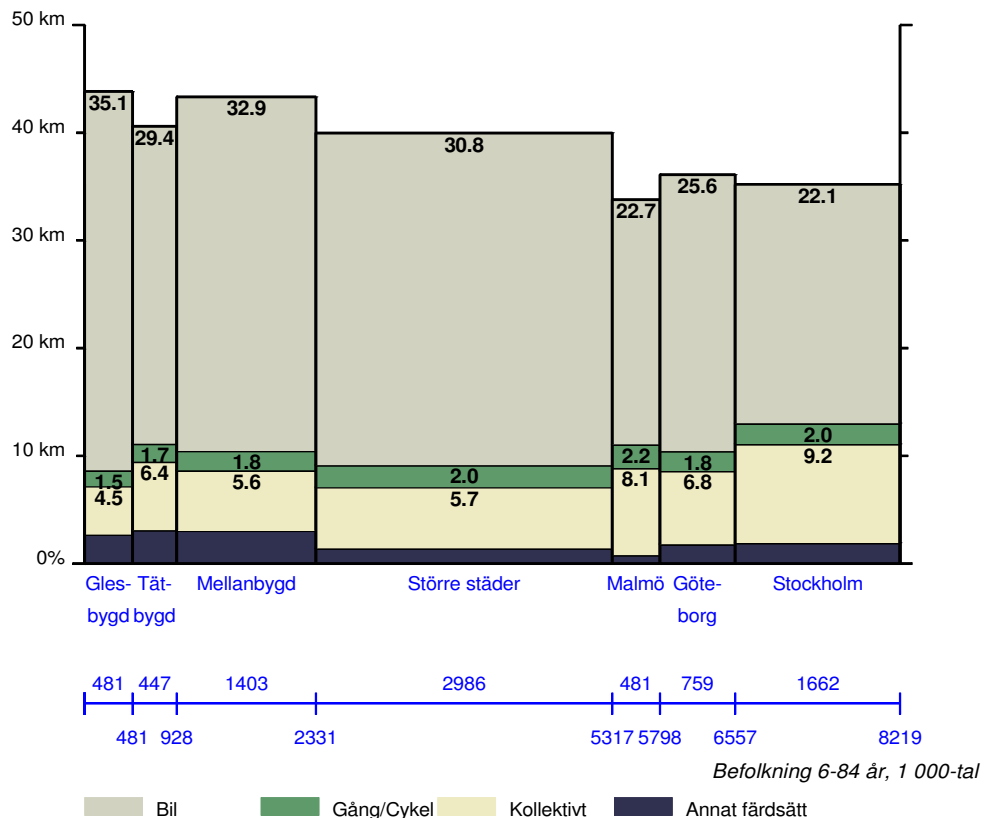
## Personkm efter färdstätt och region



**Figur 6.3: Genomsnittligt persontransportarbete per dag fördelat på färdstätt och H-region.**

Källa: RES 2005–2006 Den nationella resvaneundersökningen, SIKAs Statistik 2007:19.

Transportarbetet kan även illustreras med hur lång sträckan i genomsnitt är för respektive färdmedel. Figur 6.4 visar hur stora volymer av persontransportarbetet som sker i olika delar av landet uppdelat på olika färdstätt och genomsnittlig reslängd. Endast en mindre del av det totala persontransportarbetet utförs av boende i glesbygden, däremot är genomsnittlig reslängd per dag med personbil längst här (35,1 kilometer). Storstadsregionerna står för en ansevärd volym, med relativt långa reslängder med kollektiva färdstätt. Störst sammanlagt persontransportarbete genomförs dock av boende i större städer.



**Figur 6.4: Genomsnittligt antal kilometer med olika färdssätt per person och dag (måndag–söndag) exklusive flyg i olika H-regioner.**

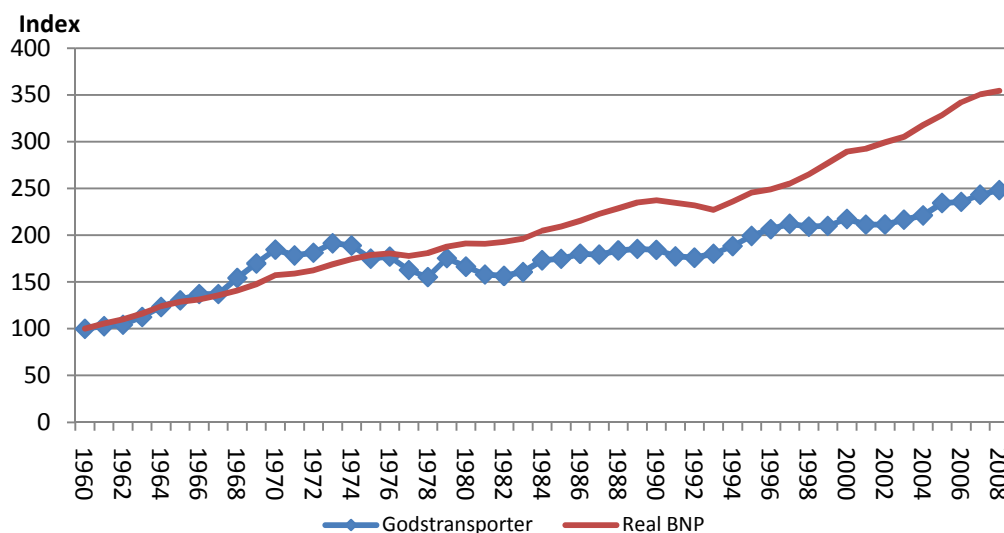
Källa: RES 2005–2006 Den nationella resvaneundersökningen, SIKA Statistik 2007:19.

## 6.2 Godstransportarbete

Under 1960-talet och fram till oljekrisen i början av 1970-talet fördubblades godstransporterna i omfattning och detta på bara ett drygt decennium. Transporter av gods har i ett längre perspektiv ökat men mängden godstransporter är känslig för den ekonomiska aktiviteten och fluktuerar i takt med konjunkturutvecklingen. I Figur 6.5 illustreras totalt godstransportarbete med samtliga trafikslag (exklusive flyg) och real BNP för perioden 1960–2008. 1970-talets oljekris och 1990-talets djupa lågkonjunktur gjorde tydliga avtryck i godstransportarbetet.<sup>19</sup> 2008 var det låg tillväxt både i mängden godstransporter och i real BNP (+0,5 procent respektive +1 procent). Under den visade perioden ökade godstransportarbetet med ungefär 150 procent. Samtidigt ökade real BNP med 250 procent.

<sup>19</sup> Fluktuationerna i godstransportarbetet är större än i real BNP. Om serierna i Figur 6.5 görs om till årlig tillväxt är korrelationen mellan serierna är 0,62.





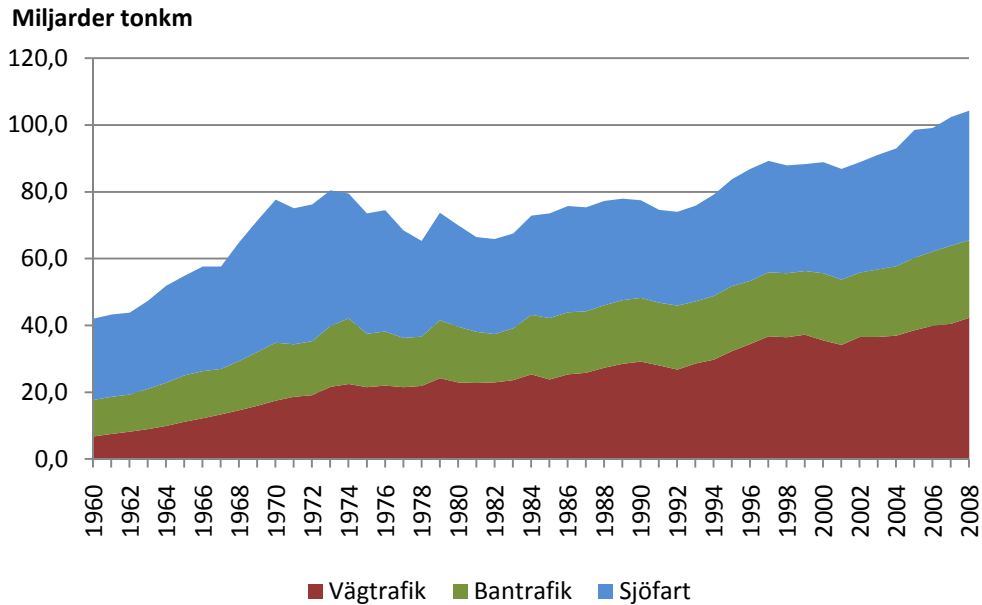
**Figur 6.5: Godstransportarbete mätt i tonkilometer samt real BNP. Åren 1960–2008. Index (1960=100).**

Källa: SIKA. [www.sika-institute.se/transportarbete](http://www.sika-institute.se/transportarbete) För real BNP är källan SCB ([www.scb.se](http://www.scb.se)). Real BNP 2008 är SCB:s egen prognos.

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

Det totala godstransportarbetet ökade från 42 till 104 miljarder tonkilometer under perioden 1960–2008. Godstransporter på *väg* ökade dramatiskt under samma period. I Figur 6.6 visas godstransportarbetet per trafikslag (exklusive flyget). Bantrafikens andel har legat stabilt runt 20–25 procent hela perioden. Sjöfarten<sup>20</sup> hade 1960 hela 58 procent av transportarbetet och vägtrafiken då endast 16 procent. 2008 hade sjöfarten och vägtrafiken ungefär lika stora ”marknadsandelar” på 40 procent vardera. Godstransportarbetet på väg mätt i tonkilometer mer än *sexfaldigades* under den visade perioden.

<sup>20</sup> Här avses transporter på svenskt territorialvatten.

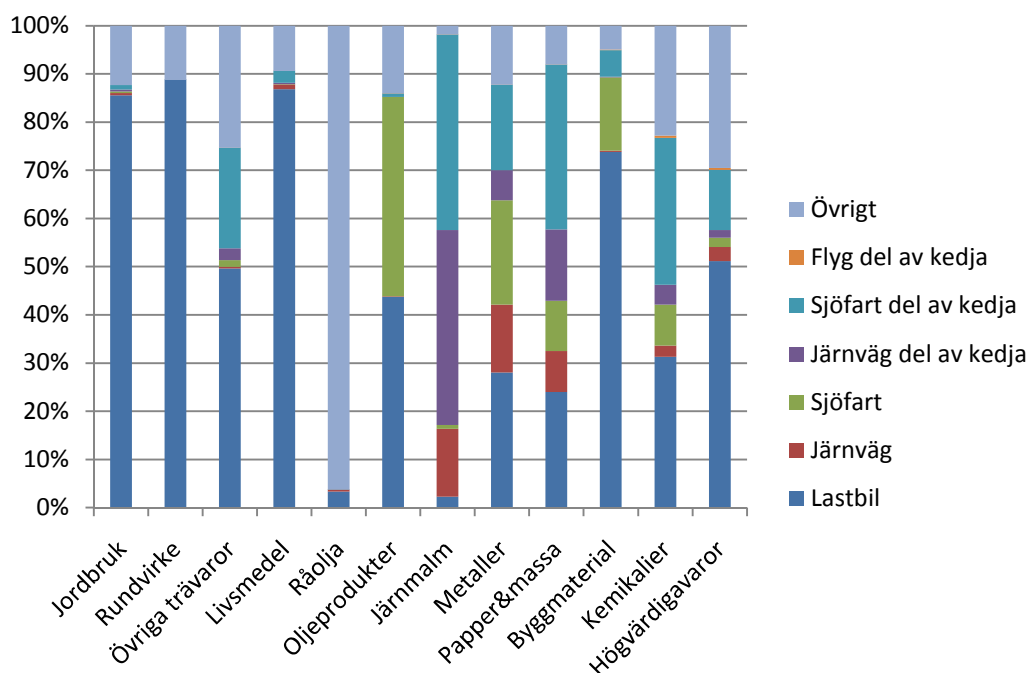


**Figur 6.6: Godstransportarbetet i Sverige, miljarder tonkilometer. År 1960–2008.**

Källa: SIKA. [www.sika-institute.se/transportarbete](http://www.sika-institute.se/transportarbete)

Anm: För transport av gods med flyg finns ingen statistik. Gods med flyg är dock ytterst marginella mängder i jämförelse med övriga trafikslag.

Det finns naturligtvis stora skillnader mellan godstransporter med lastbil och med andra trafikslag. Större mängder kan skickas med tåg och fartyg medan lastbilarna är överlägsna i sin flexibilitet. Kombinationer av trafikslag används också i transportlösningar, det vill säga gods kan under en transport från A till B lastas om en eller flera gånger mellan olika trafikslag. I flera varugrupper dominerar vägtransporter stort medan järnväg eller sjötransporter dominerar för andra varuslag. I Figur 6.7 visas fördelningen av unimodala (ett trafikslag) och intermodala transportkedjor (minst två trafikslag) efter vikt. Exempelvis fraktas över 85 procent av godset i varugrupporna jordbruksprodukter och rundvirke enbart med lastbil.



**Figur 6.7: Varugrupperns fördelning mellan transportkedjor.**

Källa: Varuflödesundersökningen 2004/2005 SIKA Statistik 2006:12.

Varuflödesundersökningen som SIKA ansvarar för gjordes senast år 2004–2005 och genomförs i skrivandets stund för 2009. Undersökningen används för att beskriva godsflöden till, från och inom Sverige. Varuflödesundersökningen kan också fånga transportkedjor där flera trafikslag är inblandade. Från undersökningen 2004–2005 vet vi att lastbilen är inblandad i runt 80 procent av transporter, oavsett om man räknar efter godsets vikt eller värde i kronor. Om man ser till transporter som passerar minst en länsgräns är andelen av godset som någon sträcka fraktas med lastbil runt 60 procent av vikten, men fortfarande runt 80 procent av godsets värde.<sup>21</sup> Lastbilen som transportmedel för gods är alltså mycket central.

Viktiga faktorer bakom den kraftiga ökningen av lastbilstransporterna mellan 1992 och 1996 var bland annat höjd tillåten totalvikt från 40 till 60 ton, slopad kilometerskatt för lastbilar och ökad tillåten fordonslängd för lastbilar.<sup>22</sup> Andra viktiga förklaringsfaktorer är den ökade konkurrensen på produktmarknaden, förändrade krav från industrin med bland annat en förändrad syn på transporten som del i produktionsprocessen (Just-In-Time) och den ökade urbaniseringen. Dessa tendenser har haft stort inflytande på transportsammansättningen och gjort lastbilen till det allt vanligare valet eftersom den ofta uppfyllt transportköparnas villkor på bästa sätt. Nämnas bör även hamnpendlarnas uppkomst de senaste åren som verkat positivt för både järnvägs- och sjötransporter.

<sup>21</sup> SIKA Statistik 2006:12 Varuflödesundersökningen 2004/2005.

<sup>22</sup> SIKA Rapport 2008:10: Potential för överflyttning av person- och godstransporter mellan trafikslag.

Godstransportmönstret i Sverige är förhållandevis robust över tid.<sup>23</sup> En stor del av godstransporterna inom Sverige sker från råvaruintensiva industrier i Norrland till vidareförädling i Mellansverige. Även andra typer av industrier längs Norrlandskusten har behov av att kunna nå industrianläggningar och marknader i mellersta och södra Sverige. En stor del av transporterna har en stark koncentration till vissa stråk. På vägarna transporteras stora flöden längs E4, E6 och E18. Även E20 och E45 samt riksväg 40 har bitvis tunga flöden. Stora flöden av tungt gods fraktas längs Malmbanan från Kiruna och Malmberget (Gällivare kommun). Detta gods skeppas till stora delar ut från hamnarna i Narvik och Luleå. Sjötransporterna fylls på längs hela Norrlandskusten, sydostkusten och Västkusten. Göteborgs hamn som den dominerande hamnen hanterar årligen drygt 40 miljoner ton gods. Dess betydelse liksom Brofjorden Preemraff är betydande.

---

<sup>23</sup> SIKA Rapport 2004:6 De svenska godstransportstråken. Uppföljning sedan 1997.

## 7 Olyckor, skadade och dödade<sup>24</sup>

Inom transportsektorn inträffar varje år ett antal olyckor där människor skadas och dödas. Det finns officiell statistik om olyckor, skadade och dödade i vägtrafiken, bantrafiken och luftfarten. För sjöfart finns dock ingen officiell statistik på området och då används i kapitlet istället sektorns egen statistik i form av sektorsrapporter och årsredovisningar.<sup>25</sup> De siffror vi presenterar avser olyckor och dödade i Sverige det vill säga på svenska vägar, vatten etcetera.

### 7.1 Dödade

#### **Antal dödade personer 2008:**

*Vägtrafik:* 397 personer inklusive okänt antal självmord.

*Bantrafik:* 20 personer i regelrätta olyckor plus 77 självmord, totalt 97 personer.

*Sjöfart:* 43 personer plus ett okänt antal självmord.

*Luftfart:* Ingen dödades i regelrätt olycka under 2008, antal självmord är okänt.

Vilka olyckor som ska rapporteras skiljer mellan trafikslagen, vilket också ansvaret för rapporteringen gör. Inom vägtrafik ska de olyckor som inträffar ”i trafik på väg, vari deltagit minst ett motorfordon i rörelse och som medfört personskada”<sup>26</sup> rapporteras av polisen till databasen STRADA på Transportstyrelsen.<sup>27</sup> Detta innebär att de olyckor där polisen inte är närvarande eller olyckor där det ej finns tid eller möjlighet för polisen att rapportera, saknas i den officiella statistiken. Dödade i vägtrafiken kontrolleras dock mot andra källor såsom Vägverkets djupstudier, Rättsmedicinalverkets obduktionsprotokoll och dödsaviregistret. Statistiken om de dödade är därmed i princip heltäckande och av hög kvalitet medan brister för skadade är stora.

Inom bantrafik ska en olycka där ett banfordon varit i rörelse och som gett allvarlig person- eller egendomsskada rapporteras. Det är operatörerna som rapporterar till Transportstyrelsen (tidigare Järnvägsstyrelsen). Inom sjöfart rapporteras ”olyckor av allvarlig art” det vill säga med allvarligt skadade till Transportstyrelsen (tidigare Sjöfartsstyrelsen). Slutligen, inom luftfart rapporteras olyckor som sker från det att en person stiger ombord på ett plan till dess samtliga lämnat planet. Olyckor som leder till allvarlig kroppsskada eller betydande egendomsskada ska rapporteras. Det är befälhavaren på flygplanet eller flygplatschefen på flygplatsen som ansvarar för rapportering av olyckor till Transportstyrelsen (tidigare Luftfartsstyrelsen).

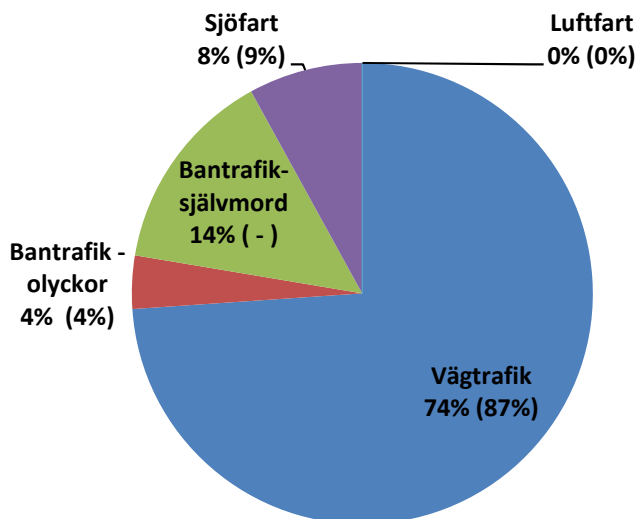
<sup>24</sup> Information i kapitlet baseras i vissa fall på personliga kontakter med ansvariga myndigheter.

<sup>25</sup> I den årliga måluppföljningen används främst sektorsrapporter och årsredovisningar, den senaste ”Uppföljning av det transportpolitiska målet och dess delmål”, SIKA Rapport 2009:2.

<sup>26</sup> Vägtrafikskador 2008, SIKA Statistik 2009:23, sidan 80.

<sup>27</sup> STRADA står för Swedish Traffic Accident Data Acquisition.

Definitionen av en person dödad på grund av en olycka är densamma inom samtliga trafikslag. Om en person avlider senast *inom 30 dagar efter olyckan och som följd av olyckan*, anses personen dödad på grund av olyckan. Dock skiljer sig trafikslagen åt vad gäller rapportering av sjukdomsfall och självmord. Inom vägtrafik exkluderas numera sjukdomsfall till exempel om en förare avlider på grund av hjärtstillestånd och därmed orsakar en trafikolycka. Även inom bantrafik finns ambitionen att exkludera dödsfall på grund av sjukdom.<sup>28</sup> Information man då baserar sig på är polisens utredning av dödsfallet. Inom sjöfart och luftfart är sjukdomsfall som regel inkluderade. Figur 7.1 visar fördelningen av samtliga dödade under 2008.



**Figur 7.1: Procent per trafikslag av de totalt 537 (460) dödade personerna i olyckor 2008.**

Källa: Se Tabell 7.1 i tabellbilagan.

Anm: Inom parentes anges procent om självmorden i bantrafik exkluderas.

Störst antal dödas inom vägtrafiken, 397 personer 2008. Näst flest dödade totalt finner vi inom bantrafiken, totalt 97 personer, men om vi exkluderar självmord uppgick de dödade i bantrafiken till 20 personer. Självmorden har under de senaste elva åren utgjort knappt tre fjärdedelar av de dödade i bantrafiken. Nära nog samtliga regelrätta olyckor med dödlig utgång i bantrafiken beror på olovligt spårbedrädande. Det är ytterst ovanligt att någon avlider ombord på ett tåg i rörelse.

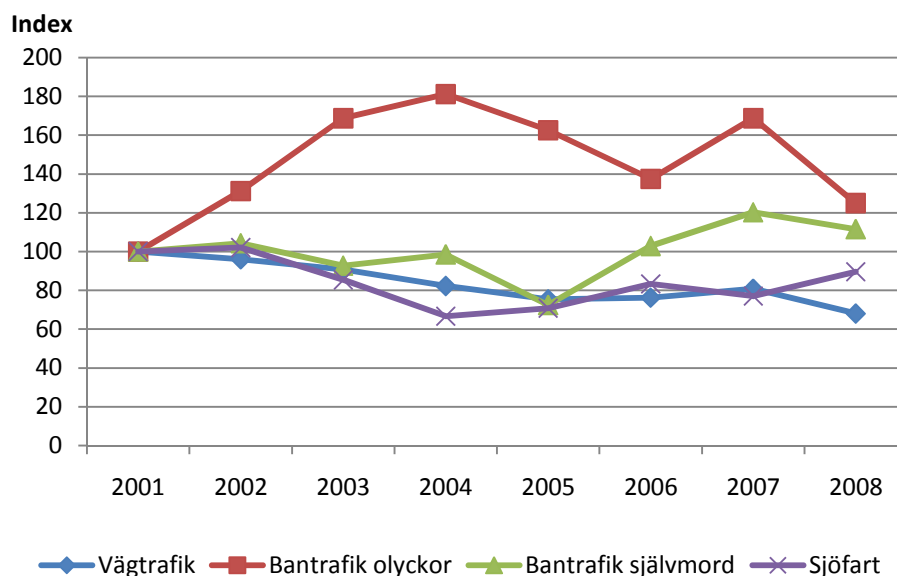
Inom sjöfart dödades 43 personer 2008. De allra flesta dödas i olyckor med fritidsbåtar, 96 procent i genomsnitt under de senaste åtta åren, varav många år 100 procent. Inom luftfart slutligen dödades ingen under 2008.<sup>29</sup> Under 2008 dödades således 537 personer inom de fyra trafikslagen. Om bantrafikens självmord exkluderas dödades 460 personer under 2008.

<sup>28</sup> Mord är ett annat exempel på fall som man vill exkludera från antal dödade i olyckor, både inom väg- och bantrafik.

<sup>29</sup> Inom luftfart täcker den officiella statistiken inte alla dödsfall i olyckor. Ytterligare personer kan ha omkommit i segelflygplan och annat sportflyg.

Vägtrafiken dominerar alltså vad gäller antal dödade. Sett över en längre period har dock antalet dödade i vägtrafiken minskat kraftigt. Under 1960-talet dödades mellan 1 000 och 1 300 personer per år i vägtrafiken. Sedan dess har antal omkomna mer än halverats trots att antal fordon och körda sträckor flerdubblats. År 2008 dödades 397 personer i vägtrafiken, en radikal minskning med 16 procent jämfört med året innan. Det är, näst minskningen på 17 procent 1992–1993, den största procentuella årliga minskningen av antal dödade sedan åtminstone slutet av 1960-talet. I skrivandets stund tyder allt på att även under 2009 kommer betydligt färre att omkomma än vad som var fallet under åren i början av 2000-talet.

Dödade inom bantrafiken minskade år 2008 trots ökad trafik. År 2008 ligger dock antalet dödade i bantrafikolyckor 25 procent över 2001 års nivå. Självmoden ligger 12 procent över nivån 2001. Under samma period har trafikarbetet i bantrafiken ökat med 16 procent totalt (se avsnitt 5.2). Inom sjöfart var antalet dödade år 2008 ungefär 10 procent under 2001 års nivå, enligt Figur 7.2.



**Figur 7.2: Antal dödade i olyckor åren 2001–2008. Index (2001=100).**

Källa: Se Tabell 7.1 i tabellbilagan.

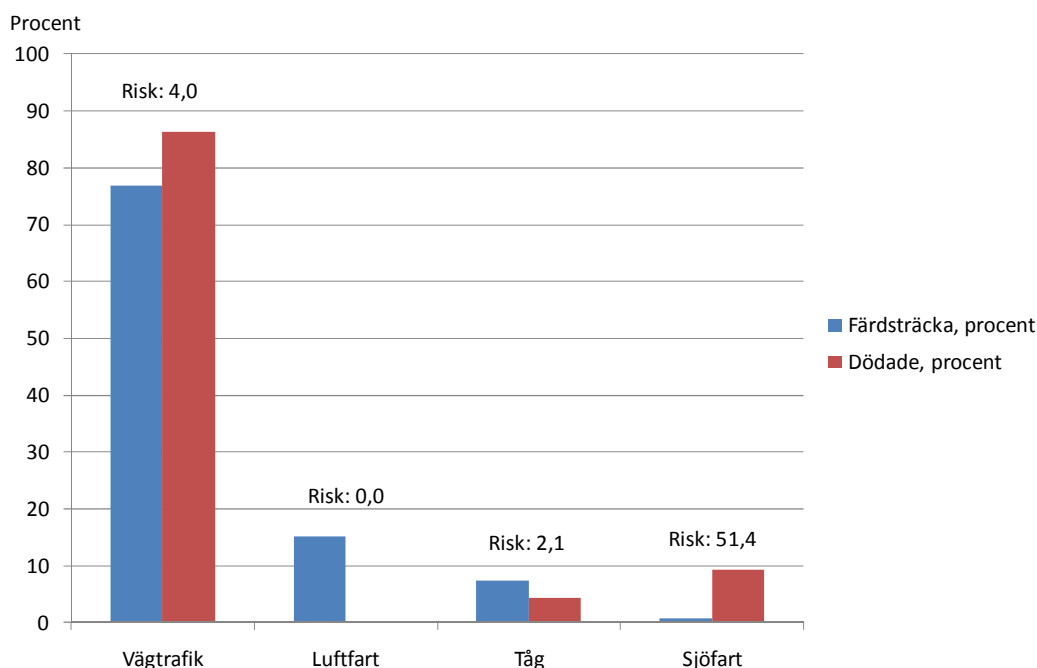
Anm: Luftfart redovisas inte, har ytterst få dödade vilket ger stora variationer i index.

Hur riskfyllt är det att färdas med respektive trafikslag om antal dödade sätts i relation till färdad sträcka? I Figur 7.3 visas respektive trafikslags andel av vårt resande mätt i färdsträckor enligt resvaneundersökningen 2005/2006, deras andel av de dödade samt trafikslagets risk uttryckt som antal dödade per miljard kilometer färdsträcka.

Vägtrafiken står för 77 procent av resandet inom Sverige mätt i kilometer och en något större andel, 86 procent, av de dödade. Luftfarten står för näst mest resande, 15 procent, och där dödades ingen under 2008. Tåg är det tredje största trafikslaget mätt i färdsträcka och står för 7 procent av resandet och 4 procent av dödsfallen (exklusive självmord). Här ska man hålla i minnet vad som sades ovan att nära nog samtliga som dör inom bantrafiken befinner sig olovligen på spåren. Det är ytterst ovanligt att någon på ett tåg omkommer. Slutligen sjöfart (fartyg, färjor, fritidsbåtar) står för en mycket liten del av färdad sträcka i kilometer, mindre än 1

procent, men knappt 10 procent av de dödade. Här ska man återigen minnas att runt 96 procent av de dödade inom sjöfarten färdades i fritidsbåtar.

Den väldigt höga risken för sjöfart förklaras alltså av fritidsbåtarnas relativa riskfylldhet. Bantrafikens relativt höga risk – med tanke på att det allmänt betraktas som ett mycket säkert färdmedel – förklaras till allra största delen av olovlig spårbedrävelse.



**Figur 7.3: Procent av färdsträckan och procent av antal dödade år 2008 per trafikslag samt risk mätt som antal dödade per miljard kilometer färdsträcka.**

Källa: Se Tabell 7.3 i tabellbilagan.

Anm: Dödade i bantrafik är exklusive självmord.

Med en *olycka* avses som regel en plötslig, oavsiktlig och oönskad händelse. I idealfallet skulle därmed självmord – som har karaktären av planerade och avsiktliga händelser – exkluderas ur all statistik över olyckor, dödade och skadade. I vissa trafikslag hävdas att så också är fallet medan andra öppet redovisar att självmorden av praktisk nödvändighet är inkluderade.

Inom vägtrafik, där antalet dödade är störst, kan man inte för Sverige särredovisa vilka dödade som är på grund av självmord. I vissa andra europeiska länder får polis på plats bedöma om den dödade är ett troligt självmord men den modellen har man inte valt för Sverige. Om man utgår från misstänkta självmord i vägtrafiken där det finns ett regelrätt avskedsbrev från den dödade, rör det sig om mellan två och tio fall per år. SIKA undersökte frågan om självmord för åren 2003–2005 utifrån Socialstyrelsens dödsorsaksregister. Enligt detta register rör det sig om mellan 12 och 20 självmord per år i vägtrafiken. Det är alltså ett fåtal procent av de dödade i vägtrafikolyckor som är självmord.<sup>30</sup>

Bantrafiken särredovisar dödade i olyckor och självmord, där den som bedömt att det är ett misstänkt självmord är operatören. Kontroll sker senare med polisen för

<sup>30</sup> Vägtrafikskador 2007, SIKA Statistik 2008:27, sidan 91.



att fastställa eventuellt självmord. Bland de dödade inom bantrafiken har 73 procent varit självmord under den senaste tioårsperioden. Antalsmässigt flest självmord sker på järnvägar. Ett betydande antal självmord sker också i tunnelbanan medan ytterst få självmordsfall sker på spårväg.

Vad gäller sjöfart exkluderas självmord enligt bedömning av SOS Alarm eller Sjöräddningscentralen. Slutligen inom luftfart anses att självmord ej ingår i definitionen på dödad i olycka och man antar därmed att självmord är exkluderade i siffran över dödade. Inom samtliga trafikslag finns det naturligtvis stora praktiska svårigheter att heltäckande separera självmordshändelser från regelrätta olyckor.

## 7.2 Svårt/allvarligt skadade

Trafikslagen har olika definitioner på vad som avses med en svårt/allvarligt skadad person. Orden svårt/allvarligt skadad används här synonymt men inom vägtrafik har orden getts olika betydelse. Med *svårt skadad*, som mäts i officiell statistik, avses i vägtrafiken en person som har en skada som är svår i bemärkelsen att akut sjukhusvård eller liknande behövs. Med *allvarlig skada* har man kommit att mena snarare en skada som får konsekvenser över längre tid i form av funktionsnedsättning. Vägverket beräknar numera antalet allvarligt skadade i vägtrafiken utifrån en modell där antal svårt skadade med olika diagnoser multipliceras med risken att med respektive diagnos få en funktionsnedsättning.<sup>31</sup> Nedan visas de gällande definitionerna för en svårt/allvarligt skadad person inom respektive trafikslag.<sup>32</sup>

### **Svårt/allvarligt skadad – definitioner:**

*Vägtrafik:* En person anses som *svårt* skadad i en vägtrafikolycka om personen erhållit brott, allvarlig skärskada, hjärnskada, inre skada eller annan skada som väntas medföra inläggning på sjukhus.<sup>33</sup>

*Bantrafik:* Till och med 2006: En personskada anses *allvarlig* om den medför mer än två veckors sjukskrivning. Från och med 2007: En personskada anses *allvarlig* om den medför minst 24 timmars sjukhusvård.<sup>34</sup>

*Sjöfart:* Med *allvarligt* skadad anses i statistiken en person där det funnits ett behov av akut ambulanstransport till sjukhus.<sup>35</sup>

*Luftfart:* En *allvarlig* personskada är sådan skada som fordrar intagning på sjukhus för vård under mer än 48 timmar.<sup>36</sup>

<sup>31</sup> Hur antalet allvarligt skadade definieras kan man läsa mer om i ”Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet – Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen”, Vägverket Publikation 2009:47.

<sup>32</sup> SIKAs intryck är att det inte inom något trafikslag sker en formell kontroll av kriterierna för svårt/allvarligt skadad. Det sker till exempel ingen kontroll av hur många skadade som verkligen varit intagna på sjukhus ett visst antal timmar. Anledning till att denna kontroll inte sker är troligen flera. Det är organisatoriskt svårt (vem ansvarar?), det är resurskrävande och det kan finnas problem att få ut uppgifter med sekretess från till exempel sjukvården.

<sup>33</sup> Vägtrafikskador 2008, SIKAs Statistik 2009:23, sidan 81.

<sup>34</sup> Bantrafikskador 2008, SIKAs Statistik 2009:15, sidan 21.

<sup>35</sup> Sjöfartsverkets sektorsrapport – Sjöfartens utveckling 2008, Sjöfartsverket, sidan 105.

Det är uppenbart från definitionerna ovan att det är svårt att jämföra de olika trafikslagen vad gäller svårt/allvarligt skadade, eftersom detta definieras så olika. Inom vägtrafiken, där de svårt/allvarligt skadade oavsett definition mest troligt är i särklass flest, vet vi dessutom att antalet svårt skadade i officiell statistik är en underskattning. Officiell statistik om vägtrafikskadade baseras som sagts ovan på polisrapporterade olyckor. Polisen rapporterar om knappt 4 000 svårt skadade personer per år.<sup>37</sup> Dock vet vi från sjukvårdsuppgifter att varje år blir knappt 11 000 inskrivna i slutenvården på grund av en vägtrafikolycka och ungefär 9 000 av dessa är inskrivna ett dygn eller mer.<sup>38</sup> Vi tolkar denna information som att den officiella statistiken kraftigt underskattar antalet svårt skadade i vägtrafiken. Det behövs ett omfattande utvecklingsarbete för att kunna presentera jämförbar statistik över skadade inom alla trafikslag.

---

<sup>36</sup> Luftfart 2008, SIKA Statistik 2009:9, sidan 41.

<sup>37</sup> Vägtrafikskador 2008, SIKA Statistik 2009:23.

<sup>38</sup> Vägtrafikskadade i sjukvården 2008 – Statistik över vård av vägtrafikskadade i Sverige 1998-2008, SIKA Statistik 2009:24.

## 8 Emissioner

- Transportsektorns utsläpp av koldioxid från inrikes trafik uppgick år 2007 till knappt 21 miljoner ton. Därtill kommer utsläpp från utrikes trafik, så kallade utsläpp från internationell bunker<sup>39</sup> som svarade för drygt 9 miljoner ton.
- De nationella utsläppen av kväveoxider har mer än halverats sedan 1990 och var 2007 drygt 80 000 ton. Internationell bunker har samtidigt ökat och dess utsläpp av kväveoxider uppgick 2007 till det dubbla eller 160 000 ton.
- Svaveldioxidutsläppen har haft en liknande utveckling som kväveoxider. 2007 var de nationella utsläppen knappt 2 000 ton medan utsläppen från internationell bunker uppgick till 60 000 ton.
- Utsläppen av flyktiga organiska ämnen minskar stadigt och var 2007 40 000 ton.

Transporter av gods och personer leder ofrånkomligen till vissa miljökonsekvenser såsom buller, trängsel, olyckor och utsläpp av icke önskvärda ämnen. I detta kapitel presenteras vilka emissioner de olika trafikslagen står för, det vill säga hur mycket utsläpp som kommer från vägtrafik, bantrafik, sjöfart respektive luftfart. De emissioner som täcks in i kapitlet är koldioxid, kväveoxider, svaveldioxid samt så kallade flyktiga organiska ämnen (VOC).<sup>40</sup> I kapitlet beskrivs mer i detalj vägtrafikens andel av utsläppen samt vad lätta respektive tunga lastbilar bidrar med.

Årligen rapporteras utsläpp till luft internationellt, bland annat till Klimatkonventionen (UNFCCC) och till Konventionen om långväga luftföroreningar (CLRTAP). Naturvårdsverket utför, på regeringens uppdrag, Sveriges internationella rapportering av klimatpåverkande gaser. Våren 2002 ratificerade Sverige tillsammans med övriga EU-länder Kyotoprotokollet. Protokollet trädde i kraft 16 februari 2005. Kyotoprotokollet innebär för Sverige utökade krav på rapportering av utsläpp jämfört med de krav som Klimatkonventionen (UNFCCC) ställer. Svensk inrikestrafik för alla trafikslag ingår i Sveriges del av EU:s åtagande enligt Kyotoprotokollet. Emissionerna från utrikestrafiken ingår därmed inte i denna rapportering, men bränsle som sålts i Sverige för användning i flyg eller sjöfart till utrikes destinationer noteras under rubriken ”internationell bunker”.<sup>41</sup>

<sup>39</sup> Utsläppen från utrikes flyg och sjöfart ingår inte i beräkningsunderlaget för åtaganden gentemot EU och Kyoto, utan redovisas där som ”internationell bunker”.

<sup>40</sup> Ohälsosamma *partiklar* är också en viktig negativ konsekvens av förbränning i fordon och slitage av däck och vägar. En brist i nuvarande ARTEMIS (det systemet som används för Sveriges nationella klimatrapportering) är att partikelutsläpp från bensindrivna fordon inte inkluderas.

<sup>41</sup> SIKAs Rapport 2008:1 Uppföljning av det transportpolitiska målet och dess delmål

Emissionerna är som regel avhängiga den typ av bränsle som fordonen drivs med. Medan alternativa bränslen har ökat snabbt bland personbilar går utvecklingen mycket långsammare bland lastbilar. I slutet av 2008 var det bara 0,8 procent av de lätta lastbilarna och 0,5 procent av de tunga lastbilarna i trafik som kunde drivas med annat bränsle än bensin eller diesel. Motsvarande andel bland personbilar är 3,8 procent.<sup>42</sup> Idag är ungefär 74 procent av de lätta lastbilarna diesel-drivna medan de tunga lastbilarna drivs till 98 procent med diesel.<sup>43</sup>

## 8.1 Koldioxid

Koldioxid är en av flera så kallade växthusgaser. Vid förbränning av fossila bränslen som kol, petroleum (bensin och diesel) och naturgas frigörs koldioxid som bidrar till växthuseffekten. Detta betyder att värme från jorden hindras att lämna atmosfären och temperaturen vid jordytan ökar, med klimatförändringar som följd.

I Figur 8.1 visas utsläpp av koldioxid från transportsektorn uppdelat per trafikslag.<sup>44</sup> Vi kan se att utsläppen ökar över tiden och nådde år 2007 knappt 21 miljoner ton. Vägtransporterna, och då avses både transport av personer och gods, stod för över 90 procent av koldioxidutsläppen under hela den visade perioden.

Hur mycket koldioxid som släpps ut från ett fordon står i direkt relation till hur mycket fossilt bränsle fordonet förbrukar och kan inte renas bort. En minskning kan alltså endast ske genom att minska användningen av bränslen med fossilt ursprung.<sup>45</sup> Vägtransporter är till drygt 95 procent beroende av fossila bränslen även om andra bränslen sakta ökar i betydelse.<sup>46</sup>

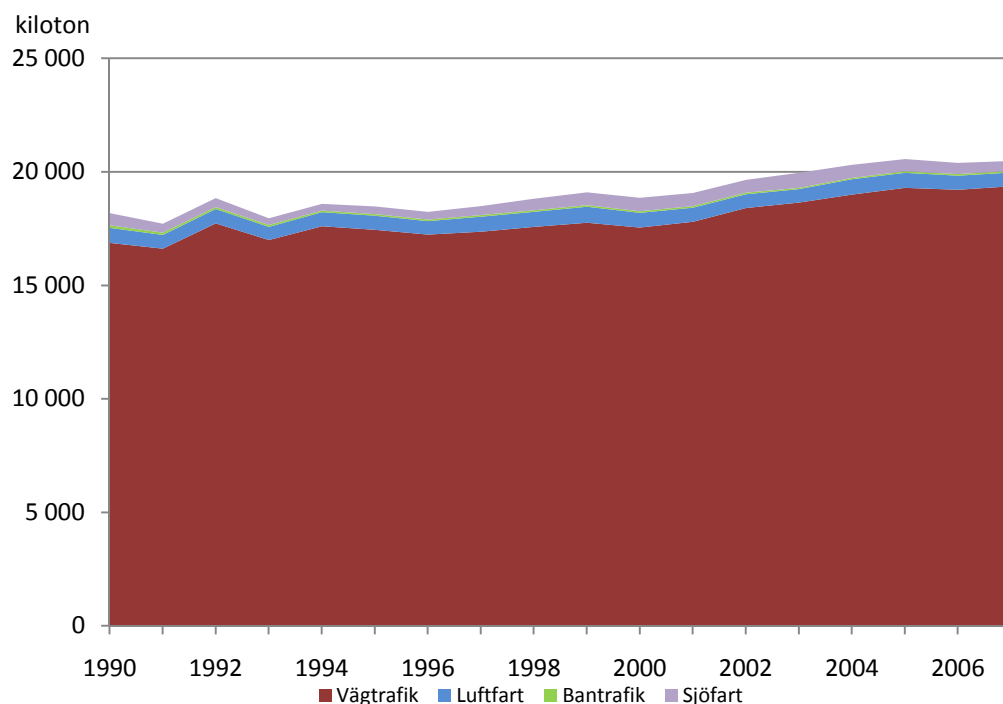
<sup>42</sup> Fordon 2008, SIKA, Tabell PB8.

<sup>43</sup> Fordon 2008, SIKA, Tabell LB9. Bland personbilar i trafik 2008 var knappt tio procent dieseldrivna (föregående referens, Tabell PB8).

<sup>44</sup> Metan är också en viktig växthusgas men den utgör bara någon procent av växthusgaserna mätt i koldioxidekvivalenter. Vi väljer för enkelhetens skull att bara redovisa koldioxid.

<sup>45</sup> SIKA Fordon 2007 Tema miljö

<sup>46</sup> Energiindikatorer 2008 – Uppföljning av Sveriges energipolitiska mål. Tema: Förnybar energi, Energimyndigheten, sidan 52.

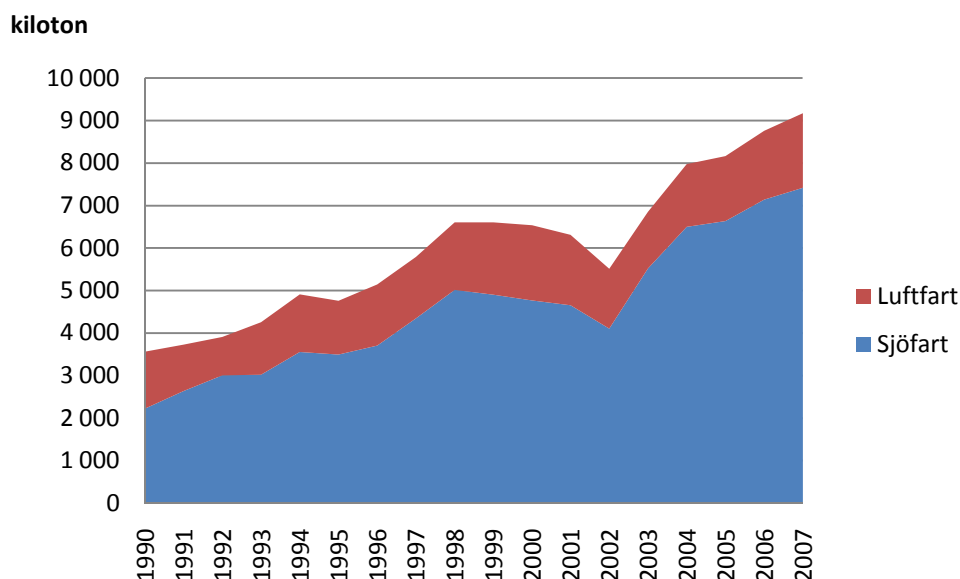


**Figur 8.1: Koldioxidutsläpp (kiloton) totalt per trafikslag 1990–2007.**

Källa: Underlag för nationella klimatrapporeringen 2008, se "Sweden's National Inventory Report 2009", Naturvårdsverkets hemsida [www.naturvardsverket.se](http://www.naturvardsverket.se).

Utsläppen av koldioxid från internationell bunker<sup>47</sup> redovisas separat i Figur 8.2. Utsläppen av koldioxid från internationell bunker är stadigt växande för både sjöfart och luftfart och svarade 2007 för knappt en tredjedel av transportsektorns totala utsläpp av koldioxid. Dessutom utgör utsläppen en mycket större andel än respektive trafikslags nationella utsläpp.

<sup>47</sup> Utsläppen från utrikes flyg och sjöfart ingår inte i beräkningsunderlaget för åtaganden gentemot EU och Kyoto, utan redovisas där som "internationell bunker". Detta värde avser utsläppen från bränsle som sålts i Sverige för utrikes trafik, men ger inte en fullständig bild av Sveriges utrikes utsläpp eftersom ingen hänsyn tas till bränsle köpt i utlandet och använt för svenska transporter.

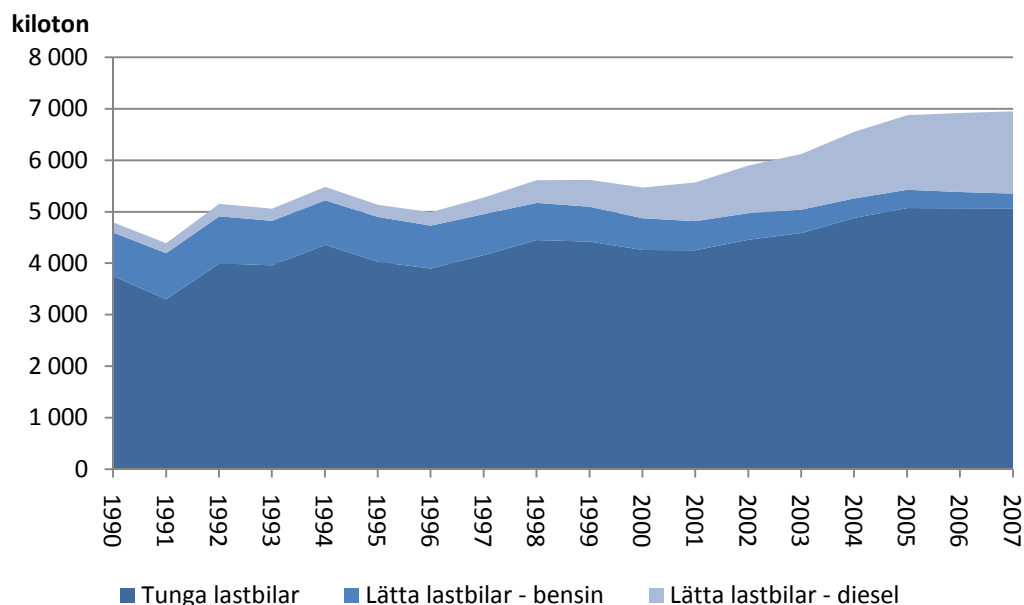


**Figur 8.2: Koldioxid (kiloton) från internationell bunker för sjöfart och luftfart 1990–2007.**

Källa: Underlag för nationella klimatrapporeringen 2008, se "Sweden's National Inventory Report 2009", Naturvårdsverkets hemsida [www.naturvardsverket.se](http://www.naturvardsverket.se).

Om vi begränsar oss till vägtransporter har koldioxidutsläpp från *persontransporter* legat på en i princip konstant nivå under perioden 1990–2007, trots att både fordonsbeståndet och dess trafikarbete ökat under samma period. Utsläpp från *godstransporter* har dock ökat och godstransporternas andel av koldioxidutsläppen har under perioden ökat från 28 till 35 procent. Fortfarande står dock persontransporterna för majoriteten av utsläpp av koldioxid, 65 procent.

Fördelningen av koldioxidutsläpp mellan lätta och tunga lastbilar presenteras i Figur 8.3. De lätta lastbilarna som drivs med bensin minskar snabbt i antal och därmed även i betydelse för koldioxidutsläppen. Lätta lastbilar som drivs med diesel ökar samtidigt snabbt i antal, de körs allt längre sträckor och därmed ökar också deras utsläpp av koldioxid. De tunga lastbilarnas utsläpp ökar också under perioden. De tunga lastbilarna blir inte så många fler till antalet men de blir allt tyngre och de tyngsta tunga lastbilarna kör också de längsta sträckorna.



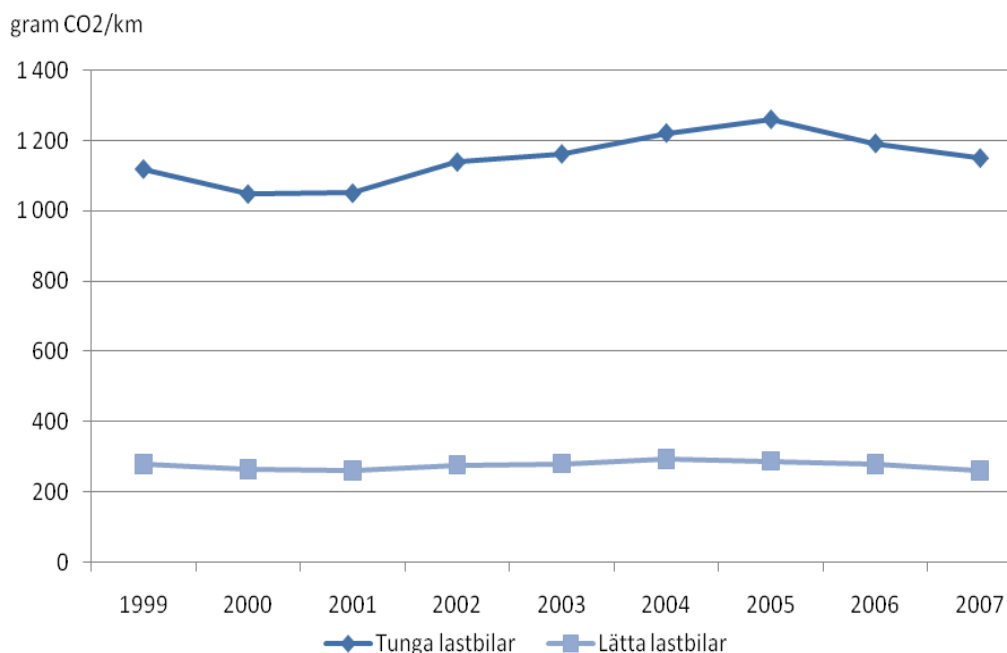
**Figur 8.3: Koldioxidutsläpp (kiloton) för lätta lastbilar som drivs med diesel respektive bensin samt för tunga lastbilar 1990–2007.**

Källa: Underlag för nationella klimatrapporeringen 2008, se "Sweden's National Inventory Report 2009", Naturvårdsverkets hemsida [www.naturvardsverket.se](http://www.naturvardsverket.se).

I Figur 8.4 redovisas koldioxideffektivitet för lätta respektive tunga lastbilar, det vill säga koldioxidutsläppen i gram är relaterade till antal körda kilometer. Lätta lastbilar har i princip konstanta utsläpp av koldioxid per fordonskilometer under perioden 1999–2007. För tunga lastbilar har utsläpp per kilometer till och med ökat. I samband med detta ska vi ha i åtanke den ökande betydelsen av allt tyngre tunga lastbilar vilket till viss del förklarar effektivitetsminskningen. En tyngre lastbil släpper ut, allt annat lika, mer koldioxid per kilometer än en lättare lastbil.

Hur ser det ut om man relaterar koldioxidutsläpp till godstransportarbetet som utförs? Kanske leder utvecklingen mot allt större lastbilar till att ett ton gods kan fraktas till lägre kostnad i form av koldioxidutsläpp, just tack vare stordriftsfördelarna med större lastbilar? Så är dock inte fallet, utan även när koldioxidutsläpp för lastbilar relateras till utfört transportarbete är koldioxideffektiviteten sämre idag än för 15 år sedan.<sup>48</sup> Sammanfattningsvis kan man alltså säga att den effektivitetsutveckling som många hoppas på ska lösa koldioxidproblemet åtminstone hittills i stort uteblivit.

<sup>48</sup> Uppföljning av det transportpolitiska målet och dess delmål, SIKA Rapport 2009:2, Figur 6.4.



**Figur 8.4: Vägtrafikens effektivitet med avseende på koldioxidutsläpp. Gram koldioxid per körd kilometer 1999-2007.**

Källa: Utsläpp från underlag för nationella klimatrapporteringen 2008, se "Sweden's National Inventory Report 2009", Naturvårdsverkets hemsida [www.naturvardsverket.se](http://www.naturvardsverket.se). Fordonskilometer från statistikregistret för fordon, SCB.

Anm: Effektivitet mäts i gram koldioxid per fordonskilometer. Observera att höga värden motsvarar en låg effektivitet. Uppgifterna visas endast från och med 1999 eftersom körsträckor inte kan mätas tillförlitligt tidigare år.

Flera politiska målsättningar finns för koldioxidutsläppen. Ett av de tidigare miljöpolitiska målen var att koldioxidutsläppen år 2010 skulle ligga på maximalt 1990 års nivå.<sup>49</sup> För ekonomin som helhet är målet idag uppnått, koldioxidutsläppen år 2007 är ungefär 92 procent av utsläppen 1990.<sup>50</sup> Transportsektorn har dock inte bidragit till reduktionen. År 2007 låg koldioxidutsläppen från transporter knappt 13 procent *över* 1990 års nivå (Figur 8.1). Av den senaste transportpolitiska målpropositionen framgår det att transportsektorn ska bidra till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Ett konkret mål för vägtransportsektorn är att Sveriges fordonsflotta bör vara oberoende av fossila bränslen år 2030.<sup>51</sup>

Det finns mycket som tyder på att det som händer i transportsektorn är avgörande för hur koldioxidutsläppen totalt kommer att utvecklas framöver. Inrikes transporter stod år 1990 för 33 procent av koldioxidutsläppen och år 2007 för hela 40 procent. Därmed är transportsektorn den största sektorn vad gäller bidrag till koldioxidutsläppen. Den därpå följande största sektorn är industrin (både förbränning och processer) med ungefär 29 procent av koldioxidutsläppen samt el- och värmeproduktion med 16 procent (år 2007).

<sup>49</sup> Uppföljning av det transportpolitiska målet och dess delmål, SIKA Rapport 2009:2.

<sup>50</sup> Koldioxidutsläpp per sektor och för ekonomin som helhet har hämtats från Naturvårdsverkets hemsida, [www.naturvardsverket.se](http://www.naturvardsverket.se), "Utsläpp av växthusgaser i Sverige per sektor". Källa för uppgifterna är den nationella klimatrapporteringen, samma som för samtliga figurer i detta kapitel.

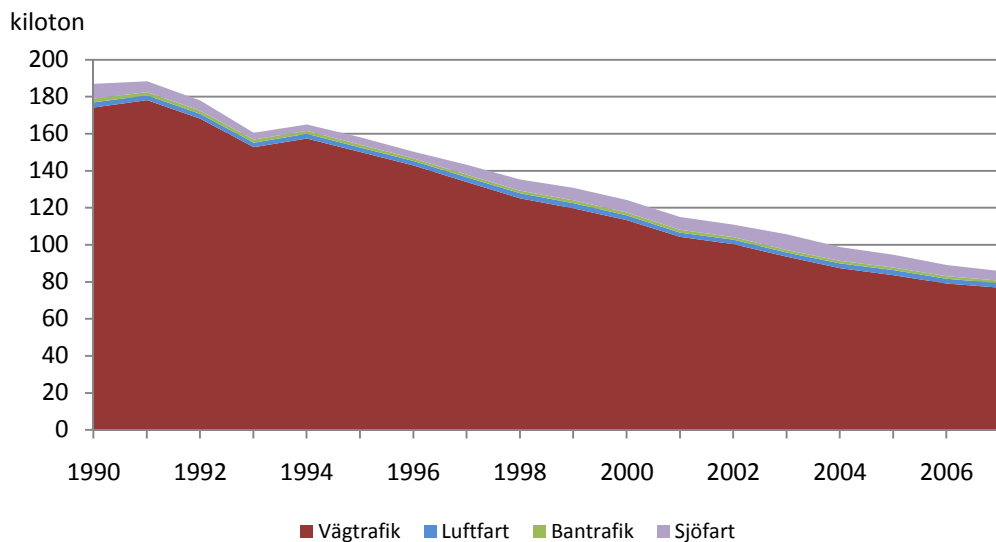
<sup>51</sup> Mål för framtidens resor och transporter, Prop. 2008/09:93.



## 8.2 Kväveoxider

Kväveoxiderna skadar människors hälsa främst genom att irritera luftvägarna och öka risken för astmaattacker och andra allergiska reaktioner. Dessutom bidrar kväveoxiderna till övergödning och försurning. Kvävedioxid är en direkt växthusgas med samma konsekvenser som koldioxid. Övriga kväveoxider räknas som indirekta växthusgaser eftersom de påverkar kemin i atmosfären bland annat vid bildandet av marknära ozon.

Kväveoxider är ett minskande problem för den inhemska transportsektorn som helhet enligt Figur 8.5. Vägtrafiken dominerar fortfarande stort men minskar både sin absoluta mängd och sin andel av kväveoxidutsläppen. År 1990 stod vägtrafiken för 93 procent av utsläppen av kväveoxider men hade till 2007 minskat sin andel till 88 procent.

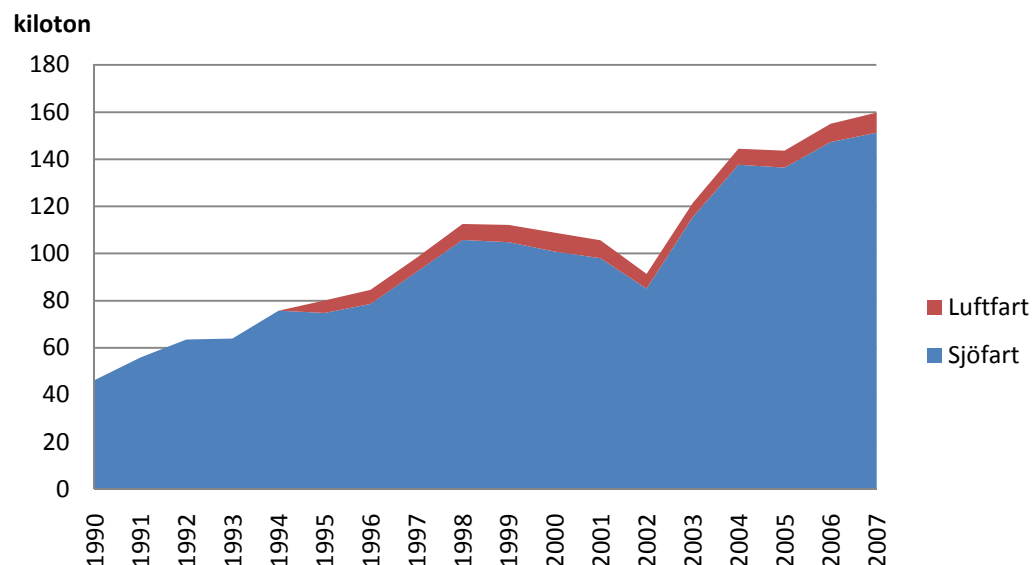


**Figur 8.5: Kväveoxidutsläpp (kiloton) totalt per trafikslag 1990–2007.**

Källa: Underlag för nationella klimatrapporeringen 2008, se "Sweden's National Inventory Report 2009", Naturvårdsverkets hemsida [www.naturvardsverket.se](http://www.naturvardsverket.se).

Inkluderas utsläppen från internationell bunker<sup>52</sup> för sjö- och luftfart är bilden inte lika positiv, se Figur 8.6. Trenden är stadigt ökade utsläpp för framförallt sjöfarten där utsläppen från internationell bunker dessutom står för en mycket hög andel av sjöfartens samlade utsläpp.

<sup>52</sup> Utsläppen från utrikes flyg och sjöfart ingår inte i beräkningsunderlaget för åtaganden gentemot EU och Kyoto, utan redovisas där som "internationell bunker". Detta värde avser utsläppen från bränsle som sålts i Sverige för utrikes trafik, men ger inte en fullständig bild av Sveriges utrikes utsläpp eftersom ingen hänsyn tas till bränsle köpt i utlandet och använt för svenska transporter.

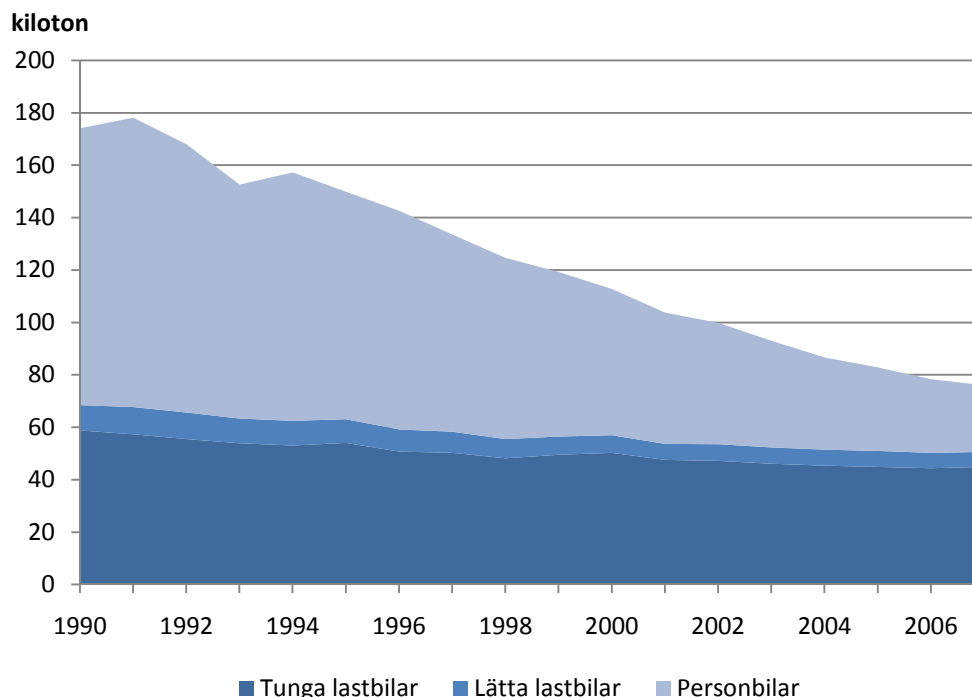


**Figur 8.6: Kväveoxider (kiloton) från internationell bunker för sjöfart och luftfart 1990–2007.**

Källa: Underlag för nationella klimatrapporeringen 2008, se "Sweden's National Inventory Report 2009", Naturvårdsverkets hemsida [www.naturvardsverket.se](http://www.naturvardsverket.se).

I Figur 8.7 visas nationella kväveoxidutsläpp från personbilar samt lätta och tunga lastbilar. Utsläppen från personbilar minskar kontinuerligt. Den viktigaste förklaringen till minskningen av personbilarnas kväveoxidutsläpp från personbilar är introduktionen av katalytisk avgasrening.<sup>53</sup> Katalysator blev obligatorisk i bensindrivna personbilar tillverkade från och med 1989. Bland lätta lastbilar minskar utsläppen för dem som drivs med bensin medan utsläppen ökar för övriga lätta lastbilar som drivs med diesel. Som helhet minskar utsläppen från de lätta lastbilarna. För de tunga lastbilarna är utsläpp av kväveoxider svagt minskande under perioden. De tunga lastbilarna gick år 2002 om personbilarna ifråga om kväveoxidutsläppens storlek. Motorcyklarnas utsläpp är det enda fordonsslag som idag ökar sina utsläpp, nivåmässigt är dock dessa utsläpp relativt små (visas ej i Figur 8.7).

<sup>53</sup> SIKA Fordon 2007 Tema miljö



**Figur 8.7: Kväveoxidutsläpp (kiloton) för personbilar, lätta samt tunga lastbilar 1990–2007.**

Källa: Underlag för nationella klimatrapporeringen 2008, se "Sweden's National Inventory Report 2009", Naturvårdsverkets hemsida [www.naturvardsverket.se](http://www.naturvardsverket.se).

Ett dieseldrivet fordon släpper ut mer kväveoxider per kilometer än ett bensindrivet fordon. Man bör alltså vara observant på att vid en övergång från bensindrivna till fler dieseldrivna personbilar minskar koldioxidutsläppen samtidigt som kväveoxidutsläppen ökar. Katalysatorer för tunga fordon och för dieseldrivna fordon har ännu inte blivit kommersiellt marknadsförda. Forskning och utvecklingsarbete pågår för att framställa nya varianter av diesel, till exempel diesel som ger lägre förbrukning per kilometer och diesel som blandas ut med upp till 30 procent förnybar rapsmetylester (RME). Det senare skulle främst påverka utsläpp av koldioxid. En ny teknik som hjälper till att lösa kväveoxidproblematiken är så kallad selective catalytic reduction (SCR). Effekten av den nya tekniken går möjligen att skönja inom några år.<sup>54</sup>

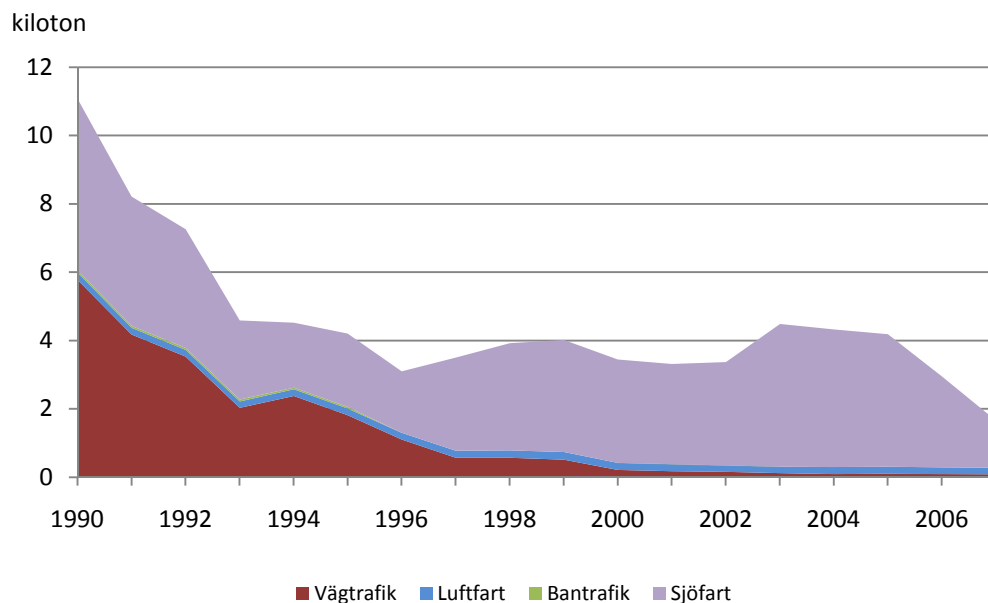
### 8.3 Svavel

Svavel orsakar luftvägssjukdomar och försurning i skog och mark. Mängden svavel i luften har minskat drastiskt sedan 1960-talet tack vare övergång från olja och kol med höga svavelhalter till naturgas och lågsvavlig olja. Samtidigt har reningsprocesserna i till exempel energianläggningar utvecklats. Dessutom innehåller dagens fordonsbränslen mycket lite svavel och även bly.

I Figur 8.8 kan vi se de nationella svaveldioxidutsläppen per trafikslag. Det är uppenbart att sjöfarten står för den allra största delen av utsläpp av svavel, år 2007 hela 83 procent av utsläppen, medan vägtrafiken svarar för 5 procent. Vägtrafikens tidigare problem med utsläpp av svaveldioxid och även bly kan idag

<sup>54</sup> Vägtransportsektorn Sektorsrapport 2008, Vägverket.

betraktas som lösta, eftersom dagens fordonsbränslen innehåller mycket lite av dessa ämnen. Utvecklingen i detta avseende har gått rasande fort. Så nyligen som i början av 1990-talet gav vägtrafiken större utsläpp av svavel än vad sjöfarten gjorde. Idag kvarstår problemet inom sjöfarten medan vägtrafikens utsläpp av svavel alltså är marginella. Den svaveldioxid som trots allt kommer från vägtrafiken kommer till tre fjärdedelar från bensindrivna personbilar. Tunga lastbilar står för största delen av den resterande fjärdedelen svavelutsläpp från vägsektorn.

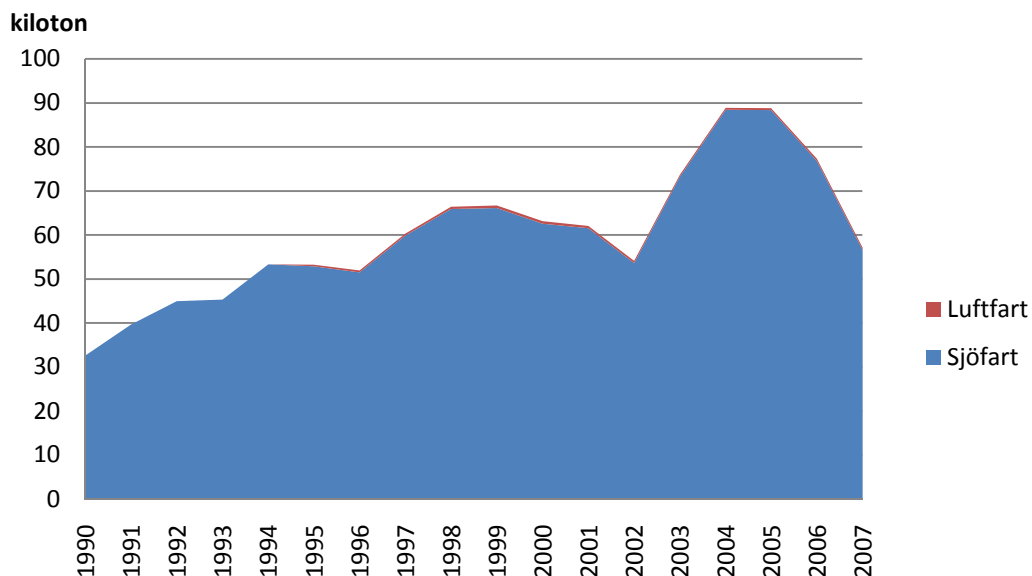


**Figur 8.8: Svaveldioxidutsläpp (kiloton) totalt per trafikslag 1990–2007.**

Källa: Underlag för nationella klimatrapporeringen 2008, se "Sweden's National Inventory Report 2009", Naturvårdsverkets hemsida [www.naturvardsverket.se](http://www.naturvardsverket.se).

När även internationell bunker<sup>55</sup> inkluderas, se Figur 8.9, blir bilden inte lika enkel. I ett internationellt perspektiv återstår mycket arbetet att göra för att åstadkomma en minskning svavelutsläppen även om utsläppen också för internationell bunker i absoluta tal har minskat betydligt de senaste åren.

<sup>55</sup> Utsläppen från utrikes flyg och sjöfart ingår inte i beräkningsunderlaget för åtaganden gentemot EU och Kyoto, utan redovisas där som "internationell bunker". Detta värde avser utsläppen från bränsle som sålts i Sverige för utrikes trafik, men ger inte en fullständig bild av Sveriges utrikes utsläpp eftersom ingen hänsyn tas till bränsle köpt i utlandet och använt för svenska transporter.



**Figur 8.9 Svaveldioxidutsläpp (kiloton) från internationell bunker för sjöfart och luftfart 1990–2007**

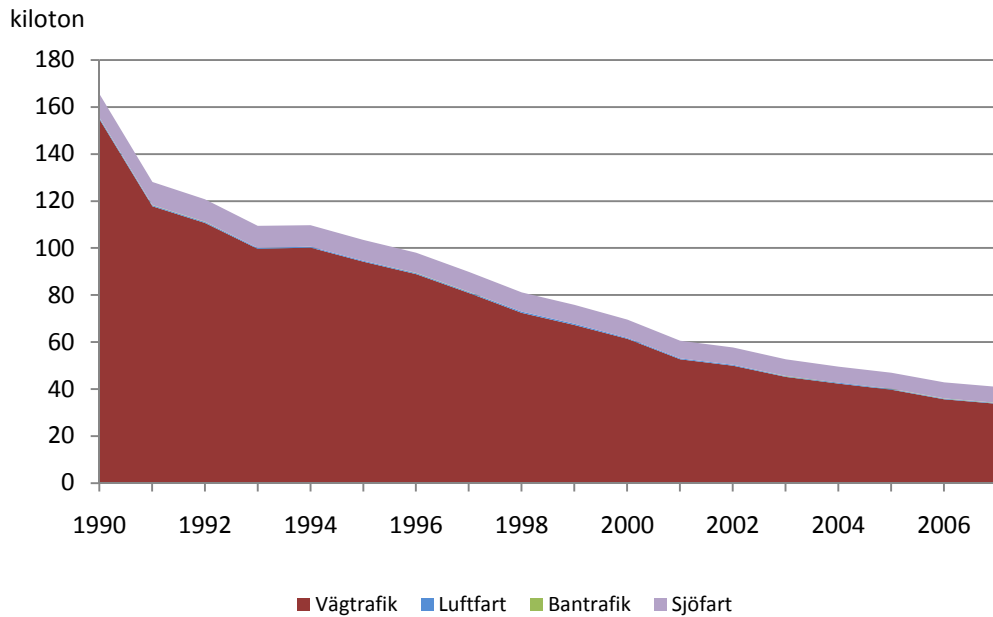
Källa: Underlag för nationella klimatrapporeringen 2008, se "Sweden's National Inventory Report 2009", Naturvårdsverkets hemsida [www.naturvardsverket.se](http://www.naturvardsverket.se).

## 8.4 Flyktiga organiska ämnen

Flyktiga organiska ämnen (VOC<sup>56</sup>), kolväten exklusive metan, bildas vid förbränning i motorer. Vissa av de flyktiga organiska ämnena är cancerframkallande (främst lungcancer). De bidrar också till bildandet av marknära ozon.

Vägtrafiken står för en minskande absolut mängd och även minskande andel av transportsektorns utsläpp av flyktiga organiska ämnen. Fortfarande dominerar dock vägtrafikens utsläpp och svarade 2007 för 82 procent. Sjöfartens utsläpp har i mängd varit relativt konstanta över perioden medan utsläpp från luftfart och järnväg är relativt små.

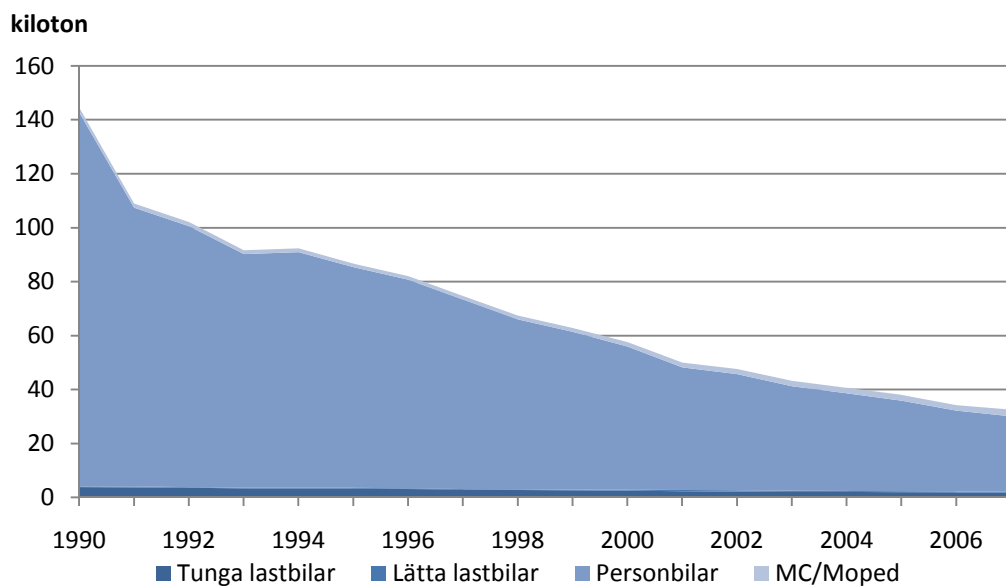
<sup>56</sup> Volatile Organic Compounds



**Figur 8.10: Utsläpp av flyktiga organiska ämnen (exklusive metan, kiloton) totalt per trafikslag 1990–2007.**

Källa: Underlag för nationella klimatrapporeringen 2008, se "Sweden's National Inventory Report 2009", Naturvårdsverkets hemsida [www.naturvardsverket.se](http://www.naturvardsverket.se).

Fördelningen av de flyktiga organiska ämnen som släpps ut från vägtrafiken presenteras i Figur 8.11. Den stora majoriteten av utsläppen under perioden kommer från personbilar och i princip uteslutande från bensindrivna personbilar. Personbilarnas andel av utsläppen har dock minskat från 96 procent år 1990 till 85 procent 2007. Motorcyklar och mopeder ökar sina utsläpp snabbt men det är från en relativt låg nivå. Lastbilarnas bidrag till utsläpp av flyktiga organiska ämnen är marginella.



**Figur 8.11: Utsläpp av flyktiga organiska ämnen (exklusive metan, kiloton) för personbilar (diesel/bensin), lätta lastbilar respektive tunga lastbilar 1990–2007.**

## 9 Mer information – en länksamling

I detta kapitel redovisas en länksamling till de viktigaste källorna där den som vill kan hitta ytterligare information.

### 9.1 Infrastruktur

[www.vv.se](http://www.vv.se) (Vägverket)

[www.webor.se](http://www.webor.se) (Databasen WebOr på SKL)

[www.sika-institute.se/statistik/bantrafik](http://www.sika-institute.se/statistik/bantrafik) (SIKA)

[www.sika-institute.se/statistik/sjofart](http://www.sika-institute.se/statistik/sjofart) (SIKA)

[www.sika-institute.se/luftfart](http://www.sika-institute.se/luftfart) (SIKA)

### 9.2 Investeringar

[www.scb.se](http://www.scb.se) (SCB)

[www.internationaltransportforum.org](http://www.internationaltransportforum.org) (International Transport Forum)

[www.sjofartsverket.se/](http://www.sjofartsverket.se/) (Sjöfartsverket)

[www.vv.se](http://www.vv.se) (Vägverket)

[www.webor.se](http://www.webor.se) (Databasen WebOr på SKL)

[www.banverket.se](http://www.banverket.se) (Banverket)

[www.botniabanan.se](http://www.botniabanan.se) (Bentinabanan AB)

[www.sika-institute.se/statistik/bantrafik](http://www.sika-institute.se/statistik/bantrafik) (SIKA)

[www.sika-institute.se/statistik/sjofart](http://www.sika-institute.se/statistik/sjofart) (SIKA)

[www.lfv.se](http://www.lfv.se) (LFV)

### 9.3 Drift och underhåll

[www.vv.se](http://www.vv.se) (Vägverket)

[www.banverket.se](http://www.banverket.se) (Banverket)

[www.sika-institute.se/statistik/bantrafik](http://www.sika-institute.se/statistik/bantrafik) (SIKA)

[www.sika-institute.se/statistik/sjofart](http://www.sika-institute.se/statistik/sjofart) (SIKA)

[www.webor.se](http://www.webor.se) (Databasen WebOr på SKL)

### 9.4 Trafikarbete

[www.sika-institute.se/statistik/vagtrafik/korstrackor](http://www.sika-institute.se/statistik/vagtrafik/korstrackor) (SIKA)

[www.sika-institute.se/statistik/bantrafik](http://www.sika-institute.se/statistik/bantrafik) (SIKA)

## 9.5 Transportarbete

[www.sika-institute.se/statistik/transportarbete](http://www.sika-institute.se/statistik/transportarbete) (SIKA)

[www.sika-institute.se/statistik/resvanor](http://www.sika-institute.se/statistik/resvanor) (SIKA)

[www.sika-institute.se/statistik/varufloden](http://www.sika-institute.se/statistik/varufloden) (SIKA)

## 9.6 Olyckor – skadade och dödade

[www.sika-insitute.se/vagtrafikskador](http://www.sika-insitute.se/vagtrafikskador) (SIKA)

[www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/STRADA-informationssystem-for-olyckor-skador/](http://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/STRADA-informationssystem-for-olyckor-skador/) (Transportstyrelsen)

[ec.europa.eu/transport/road\\_safety/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/index_en.htm) (EU)

[www.sika-institute.se/bantrafik](http://www.sika-institute.se/bantrafik) (SIKA)

## 9.7 Emissioner

[www.naturvardsverket.se](http://www.naturvardsverket.se) (Naturvårdsverket)

[www.sika-institute.se/Doclib/2009/Rapport/sr\\_2009\\_2.pdf](http://www.sika-institute.se/Doclib/2009/Rapport/sr_2009_2.pdf) (SIKA)



## Bilaga – källor och kommentarer till statistiken

### Infrastruktur

#### Järnväg

Tidigare (till och med 2006) inkluderade Banverket en del av banan på Öresundsbron där Banverket har ansvar för trafikledningen men där banan sträcker sig in på danskt territorium där Banverket inte är banhållare. Även uppgifterna för Inlandsbanan är reviderade i förhållande till vad som angetts i Banverkets sektorsrapport för 2006.

I tabellen har vi valt att redovisa två mått, banlängd och spårlängd. Banlängd med den definition som anges, mäter sträckan mellan två orter mätt i huvudspåret, vilket inte inkluderar mötesspår, dubbelspår, rangerspår o.d. Spårlängd, mätt i spårmeter/-kilometer, visar det totala antalet kilometer spår och mäter alltså den sammanlagda anläggningsmassan. Detta mått redovisar det totala antalet spårmeter på den aktuella bandelens samtliga länkar oavsett tågspår eller stråktillhörighet och inkluderar således även mötesspår och rangerbangårdar med mera.

#### Hamnar

Som alternativ källa för uppgifter om hamnarna finns Sveriges hamnar. Då denna källa enbart inkluderar uppgifter från medlemsföretag (det vill säga inte alla hamnar) så är den inte lämplig att använda för totalsiffror.

### Investeringar

Investeringar i tabellerna redovisas på det sätt som görs inom nationalräkenskaperna (NR) på SCB.

SCB erhåller underlagsstatistik för nationalräkenskaperna på en relativt aggregerad nivå. Följaktligen går det inte att särskilja till exempel:

- EU-bidrag
- Regional indelning
- Medel för större investeringsobjekt
- Lånefinansiering respektive anslagsfinansiering

SIKA har tidigare i sin årsbok redovisat en liknande tidsserie för offentliga investeringar. Skillnaden mot ovanstående tabeller är främst att dessa är exklusive moms samt att tabellerna är rensade från några icke-offentliga inslag som ingick i de tidigare tabellerna.

Siffrorna från nationalräkenskaperna stämmer inte direkt överens med de siffror som respektive trafikverk redovisar i sina årsredovisningar. Detta beror bland annat på att trafikverken lämnar uppgifter kring sina investeringar (från årsredovisningarna) till Ekonomistyrningsverket (ESV). ESV i sin tur anpassar trafikverkens uppgifter till de definitioner av investeringar som finns hos nationalräkenskaperna hos SCB dit de sedan levererar uppgifterna.

### **Kommunala sektorn**

Definitionen på investeringar överensstämmer med dem som följs inom nationalräkenskaperna. De kommunala investeringarna har hämtats från NR:s investeringssystem, Invest. Alla siffror är exklusive moms. Dessa uppgifter har sitt ursprung i undersökningarna Räkenskapsammandrag för kommuner, landsting och kommunalförbund.

För att ta ut de kommunala investeringarna i infrastruktur har följande selektering använts vid uttag ur Invest:

Vägar: kapitaltyp 51 och sektor 23  
 Lokaltrafik: bransch 71211 och sektor 23  
 Hamnar: bransch 72321 och sektor 23  
 Flygplatser: bransch 72322 och sektor 23

### **Staten**

Definitionen på investeringar överensstämmer med dem som följs inom nationalräkenskaperna. Alla siffror är exklusive moms. Beräkningarna grundar sig på uppgifter från Ekonomistyrningsverket, ESV.

Definitioner:

Järnvägar består av uppgifter avseende Banverket och Botniabanan.  
 Vägar består av uppgifter avseende Vägverket.

Investeringarna redovisas i löpande priser och i fasta priser, uppdelade på järnvägar och vägar och redovisas för åren 1996–2008. Uppgifterna avser investeringar redovisade av de tre ovannämnda myndigheterna.

### **Omräkning till fasta priser**

Nationalräkenskaperna använder ett så kallat kedjeindex, fasta priser med ”rullande basår”. Det innebär att varje grundpost vägs ihop med de prisrelationer som rådde föregående år. Metoden tar i högre grad hänsyn till de prisförskjutningar som sker över tiden.

Följande index har legat till grund för beräkningarna:

	<i>Branschkod</i>	<i>Kapitaltyp</i>	<i>Index</i>
Vägar	72312	51	Vägverket: Vägindex E84
Lokaltrafik	71211	22	ITPI
Lokaltrafik	71211	22	ITPI
Lokaltrafik	71211	28	ITPI
Lokaltrafik	71211	311	ITPI
Lokaltrafik	71211	32	ITPI
Lokaltrafik	71211	59	Byggindex: Entreprenadindex E84 för husbyggnad och anläggning
Hamnar	72321	22	ITPI
Hamnar	72321	28	ITPI
Hamnar	72321	59	
Flygplatser	72322	22	ITPI
Flygplatser	72322	28	ITPI
Flygplatser	72322	59	Byggindex: Entreprenadindex E84 för husbyggnad och anläggning
Flygplatser	72322	631	TPI 7220
Flygplatser	72322	632	TPI 7220EG

**ITPI** = t-1 prisindex från prisstatistiken VNI (P+M-X) omräknade med vikter utifrån NR:s senaste investeringsmatris

<i>Kapitaltyp</i>	<i>Namn</i>
22	Maskiner
28	Maskinleasing
51	Vägar
631	Programvara köpt
632	Programvara egenprod

### **Investeringar – internationell jämförelse**

Förutom de siffror som redovisas här finns uppgifter om investeringar i ”inland waterways infrastructure”. Då dessa uppgifter har väldigt många luckor samt är av en betydligt mindre storleksordning för svenskt vidkommande, redovisas de inte här.

De siffror som redovisas här för Sveriges del är de som SIKA tidigare lämnat till ITF (tidigare ECMT/CEMT). Dessa siffror ligger högre än de som redovisas för investeringar i denna rapport då de bland annat inkluderade moms.

### **Drift och underhåll**

I ett försök att fånga drift- och underhållskostnader per trafikslag beställdes ett uttag av SCB gällande så kallad förbrukning av material och tjänster. Vid leverans framkom dock att denna förbrukning inte direkt kunde kopplas till vad man inom transportsektorn benämmer drift och underhåll av infrastrukturanläggningar. Därför har uppgifterna i detta avsnitt plockats direkt från Vägverkets respektive Banverkets rapportering.

### **Drift och underhåll av vägar**

Siffrorna motsvarar de som redovisas årligen i SCB:s Statistisk årsbok kring statens kostnader för drift och underhåll av väganläggningar.

### **Drift och underhåll av järnvägsanläggningar**

När det gäller Banverkets redovisningar av kostnaderna för drift, underhåll och reinvesteringar har själva redovisningen förändrats ett flertal gånger under de senaste åren. Vi har här lyckats skapa en enhetlig serie bakåt till 2004. Innan dess har vi bara haft möjlighet att få ett totalbelopp för drift, underhåll och reinvesteringar.

## **Trafik- och transportarbete**

### **Trafikarbete i Sverige**

För en mer detaljerad beskrivning av metod med mera, se: *VTI-modellen för skattning av årligt trafikarbete i Sverige, Modellutveckling och hjälpinformation fram till 2005 samt årliga trafikarbetesskattningar 1950–2005*, Urban Björketun och Göran Nilsson, VTI notat 20–2007.

### **Trafikarbete av svenska fordon**

Tabellen bygger på körsträckedata från SIKA/SCB/Bilprovningen. Basen i dessa uppgifter är mätarställningar registrerade av Svensk Bilprovning vid kontrollbesiktning av fordonen. I de fall fordon är avställda delar av året (Vägverket har uppgift om avställningsperioder) eller inte har besiktigats ännu görs modellskattningar. Modellskattningar görs även för fordon som blivit avregistrerade under året eller om det av andra orsaker inte finns två användbara mätarställningar noterade. För en mer detaljerade beskrivning av metod med mera, se: *Körsträckor 2001 – resultat och metoder*, SIKA Rapport 2003:3.

### **Persontransportarbete**

Persontransportarbetet på väg har beräknats enligt nedanstående formler:

Bil = trafikarbete i Sverige \* beläggningsgrad.

Beläggningsgrad = 1,54

Buss = trafikarbete i Sverige \* beläggningsgrad.

Beläggningsgrad = 10

MC = trafikarbete i Sverige \* beläggningsgrad.

Beläggningsgrad = 1,16

Gång/cykel/moped = 488 kilometer/invånare \* befolkningsstorlek (alla åldrar). RES 2005–2006 ger betydligt större transportarbete med G/C/M, cirka 725 kilometer/invånare och år. Dock gäller denna uppgift befolkningen i åldrarna 6–84 år. Multiplicerar man med hela befolkningen kan det vara lämpligt med en lägre siffra. Om den högre siffran används, fast endast för befolkningen 6–84 år, skulle den årliga siffran för transportarbetet ligga cirka 1,5 miljarder kilometer högre.

Bantrafik: Uppgifter från SIKA/Banverket, SIKA Statistik, Bantrafik

Luftfart: Uppgifter från SIKALFV, SIKA Statistik, Luftfart

Sjöfart: Uppgifter från SIKA Statistik, Sjötrafik

### **Godstransportarbete**

Transportarbetet för bantrafik och sjöfart är officiell statistik och finns tillgängligt via SIKAs hemsida.

När det gäller vägtrafiken är osäkerheten större. Metodiken för beräkning fram till och med 2002 finns beskriven i SIKA-PM 2004:7, *Transportarbetets utveckling*. Därefter har endast en årlig schablonmässig uppskrivning skett med hjälp av den förändring av trafikarbetet som uppvisats med hjälp av Vägverkets trafikbarometer (mätning av förändringen i trafikarbetet på det statliga vägnätet).



## Tabeller

Tabell 2.1 Det allmänna vägnätet (väglängd i km) 2000-2008 efter väghållare, kategori, hastighetsgräns och vägtyp.  
 Table 2.1 The Swedish public road network (road length in km) 2000-2008 by manager, category, speed limit and road type.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<i>Vägkategori statliga vägar</i>									
Europavägar	4 900	4 800	4 900	4 900	4 900	4 900	4 900	6 400	6 400
Övriga riksvägar	10 200	10 200	10 500	10 500	10 500	10 500	10 500	8 900	8 900
Primära länsvägar	11 200	11 200	11 000	11 000	11 000	11 000	11 000	11 000	11 000
Övriga länsvägar	71 800	71 800	71 900	71 900	71 900	71 900	71 900	72 100	72 100
<b>Totalt statliga vägar</b>	<b>98 000</b>	<b>98 000</b>	<b>98 300</b>	<b>98 300</b>	<b>98 300</b>	<b>98 300</b>	<b>98 300</b>	<b>98 400</b>	<b>98 400</b>
<i>Hastighetsgräns statliga vägar</i>									
30 km/tim			150	200	200	200	200	250	260
40 km/tim									10
50 km/tim	6 800	6 900	7 000	7 300	7 400	7 400	7 400	7 600	7 600
60 km/tim									10
70 km/tim	59 500	59 800	60 000	60 100	60 400	60 500	60 200	60 650	60 860
80 km/tim									400
90 km/tim	26 100	26 000	25 800	25 500	25 100	24 900	24 900	24 450	23 600
100 km/tim									1 930
110 km/tim	5 500	5 200	5 100	5 100	5 300	5 300	5 600	5 400	3 400
120 km/tim								50	330
<b>Totalt statliga vägar</b>	<b>98 000</b>	<b>98 000</b>	<b>98 300</b>	<b>98 300</b>	<b>98 300</b>	<b>98 300</b>	<b>98 300</b>	<b>98 400</b>	<b>98 400</b>
<i>Vägtyp statliga vägar</i>									
Motorvägar	1 500	1 500	1 500	1 600	1 700	1 700	1 740	1 800	1 860
Motortrafikleder	300	300	350	370	370	400	400	400	360
varav mötessäkrade			250	310	330	360	360	350	330
4-fältsväg	300	300	300	230	240	240	245	200	200
Vanlig väg	95 900	96 200	96 000	96 100	96 100	96 000	96 000	96 000	96 020
varav mötessäkrade			170	390	710	950	1 150	1 400	1 660
<b>Totalt statliga vägar</b>	<b>98 000</b>	<b>98 000</b>	<b>98 300</b>	<b>98 300</b>	<b>98 300</b>	<b>98 300</b>	<b>98 300</b>	<b>98 400</b>	<b>98 400</b>
<b>Kommunala gator och vägar</b>	<b>39 500</b>	<b>40 000</b>	<b>40 000</b>	<b>40 300 [1]</b>	<b>40 300 [1]</b>	<b>41 000</b>	<b>41 000 [2]</b>	<b>41 600</b>	<b>41 600 [3]</b>
<b>Enskilda vägar med statsbidrag</b>	<b>74 820</b>	<b>74 720</b>	<b>74 900</b>	<b>74 982</b>	<b>75 088</b>	<b>75 000</b>	<b>76 000</b>	<b>76 000 [4]</b>	<b>76 150</b>
<b>Enskilda vägar utan statsbidrag, t ex skogsbilvägar, ca</b>	<b>210 000</b>	<b>210 000</b>	<b>210 000</b>	<b>210 000</b>	<b>210 000 [1]</b>	<b>210 000 [1]</b>	<b>..</b>	<b>..</b>	<b>..</b>

**Källa:** Vägverkets sektorsrapporter och årsredovisningar för åren 2000-2008 samt SKL:s WebOr, www.webor.se

**Anm:** Under 2008 och 2009 inför Vägverket och vissa kommuner nya hastighetsgränser där de nya gränserna 40, 60, 80, 100 och 120 km/tim tillkommer. I september-oktober 2008 skyltades alla Europavägar och de största riksvägarna om. Under 2009 ses återstående statliga vägar över och omskyltning beräknas ske under november-december 2009. (Vägverkets hemsida, www.vv.se/Trafiken/Hastighet/Hastighetsgranser/Nya-hastighetsgranser)

[1] Uppgift från 2003  
 [2] Uppgift från 2005  
 [3] Uppgift från 2007  
 [4] Uppgift från 2006



**Tabell 2.2 Järnvägs-, spårvagns- och tunnelbanenät 2000-2008 fördelade på typ av bana, spårlängd och banlängd i kilometer.**  
**Table 2.2 Railways, trams and metro 2000-2008 by length of tracks and length of lines in km.**

Trafikerade spår	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2 006	2 007	2 008
<i>Järnväg</i>									
Spårlängd inkl. sidobanor	15 137	15 275	15 472	15 365	15 381	15 360	15 318	15 297	15 351
Banlängd:									
Enkelspår	9 328	9 302	9 355	9 269	9 258	9 233	9 217	9 166	9 197
Dubbel och flerspår	1 709	1 719	1 740	1 768	1 793	1 785	1 804	1 807	1 826
<b>Totalt</b>	<b>11 037</b>	<b>11 021</b>	<b>11 095</b>	<b>11 037</b>	<b>11 050</b>	<b>11 017</b>	<b>11 020</b>	<b>10 972</b>	<b>11 022</b>
<i>Spårväg</i>									
Spårlängd inkl. sidobanor	247	247	251	251	251	251	251	251	252
Banlängd:									
Enkelspår	6	6	6	6	6	6	6	6	7
Dubbel och flerspår	118	118	118	120	120	120	120	120	120
<b>Totalt</b>	<b>124</b>	<b>124</b>	<b>124</b>	<b>126</b>	<b>126</b>	<b>126</b>	<b>126</b>	<b>126</b>	<b>127</b>
<i>Tunnelbana</i>									
Spårlängd inkl. sidobanor	..	..	276	276	276	276	276	276	276
Banlängd:									
Enkelspår	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dubbel och flerspår	108	108	109	109	109	109	109	109	109
<b>Totalt</b>	<b>108</b>	<b>108</b>	<b>109</b>	<b>109</b>	<b>109</b>	<b>109</b>	<b>109</b>	<b>109</b>	<b>109</b>

**Källa:**  SIKA Bantrafik 2004-2008

**Anm:** Spårlängd anger längden på de spår, inklusive sidobanor (ej privata), som trafikeras. Spårdelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Spårdelar inkluderas om de tillfälligt tagits ur bruk på grund av banarbeten och dylikt. Banlängd anger längden på de banor som trafikeras. Bandelar som inte trafikeras exkluderas om trafiken lagts ner permanent. Bandelar inkluderas om bandelen är tillfälligt ur bruk på grund av banarbeten och dylikt.

**Tabell 2.3 De 25 största hamnarna efter hanterad godsmängd. Tusentals ton, åren 2006-2008.**  
**Table 2.3 The 25 largest ports in Sweden according to handled goods in 2008.**

Hamn	2006	2007	2008	Ägandeform 2008
Göteborg	39 912	40 353	42 331	Kommunal
Brofjorden Preemraff	18 591	17 347	20 035	Privat
Trelleborg	11 381	12 747	12 434	Kommunal
Malmö	9 003	10 672	11 107	Kommunal/privat
Luleå	7 486	8 674	8 960	Kommunal/privat
Helsingborg	7 563	7 665	7 575	Kommunal
Oxelösunds hamnar	6 481	7 153	7 390	Kommunal/privat
Karlshamn	7 650	7 328	7 102	Kommunal
Gävle	4 255	4 649	4 975	Kommunal
Stockholm	5 067	4 599	4 555	Kommunal
Norrköping	3 712	3 543	3 798	Kommunal
Stenungsunds hamnar	3 305	3 177	3 421	Privat
Kapellskär	2 865	3 170	3 209	Kommunal
Slite hamnar	2 856	2 427	2 636	Kommunal/privat
Nynäshamns oljehamn	2 074	2 190	2 362	Privat
Halmstad	2 751	2 883	2 331	Kommunal/privat
Sundsvall	2 184	2 117	2 328	Kommunal/privat
Storugns	2 692	2 633	2 233	Privat
Ystad	3 086	2 362	2 129	Kommunal
Husum	2 198	2 365	2 057	Privat
Umeå	1 850	1 855	1 841	Kommunal
Västerås	1 995	1 926	1 780	Kommunal
Skellefteå	1 832	1 931	1 695	Kommunal
Varberg	1 809	1 763	1 678	Kommunal
Piteå	1 527	1 771	1 591	Kommunal
Övriga hamnar	26 359	27 757	26 227	
<b>Samtliga hamnar i Sverige</b>	<b>180 487</b>	<b>185 057</b>	<b>187 778</b>	

<http://www.portgot.se/prod/hamnen/ghab/dalis2bs.nsf/vyPublicerade>  
<http://www.leffler.se/Page208.aspx>  
<http://www.trelleborgshamn.se/?id=209>  
<http://www.cmport.com/en-GB/Corporate/Organisation%2052/Ownership.aspx>  
<http://www.lulea.se/fornaringslivet/luleahamn/omhamnen.4.6ebed23a109d954a359800046599.html>  
<http://www.port.helsingborg.se/?id=442>  
<http://www.oxhamn.se/Pages/Page.aspx?pageId=23&versionId=1>  
<http://www.karlshamnshamn.se/?info=agare>  
<http://www.gavle-port.se/>  
<http://www.stockholmshamn.se/>  
<http://www.norrkoping-port.se/>  
<http://www.hamntjanst.se/>  
[http://www.stockholmshamn.se/linjekarta\\_sv/linjekarta.html](http://www.stockholmshamn.se/linjekarta_sv/linjekarta.html)  
<http://www.gotland.se/imcms/1196> och <http://www.gotland.se/imcms/1196>  
[http://www.nynas.com/default\\_\\_\\_\\_3.aspx?epslanguage=SV](http://www.nynas.com/default____3.aspx?epslanguage=SV)  
<http://www.halmstadharbour.se/default.asp?page=facts>  
<http://www.sundsvallshamn.se/Default.asp?avdelning=2>  
<http://www.storugns.se/default.asp?viewID=962>  
<http://www.ystad.se/ystadweb.nsf/AllDocuments/B20947F99BD06640C125735C00415518>  
 SOU 2007:058 Hamnstrategi.  
<http://www.umeahamn.se/system/visa.asp?HID=627&FID=558&HSID=9756>  
<http://www.tugboatlars.se/MalarhamnarAB.htm>  
<http://www.skelleftea.se/hamn>  
<http://www.terminalwest.se/foretaget/agare+/+styrelse/9297/Default.aspx>  
<http://www.piteahamn.se/sv/Om-Pitea-Hamn-AB/>

**Källa:**

SIKA Sjötrafik 2006-2008

information om ägande har hämtats från hamnarnas hemsidor

**Anm:**

Hamnarna sorterade efter godsmängd år 2008

**Tabell 2.3 Hamnar efter antal passagerare (tusental) åren 2006-2008.**

*Table 2.3 The largest ports in Sweden according to number of passengers and their ownership in 2008.*

<b>Hamn</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>Ägandeform 2008</b>
Helsingborg	10 776	10 966	10 911	Kommunal
Stockholm	8 032	8 127	8 677	Kommunal
Ystad	1 937	1 878	1 857	Kommunal
Göteborg	2 188	2 091	1 845	Kommunal
Trelleborg	1 697	1 816	1 821	Kommunal
Visby	1 472	1 565	1 583	Kommunal
Strömstad	1 250	1 345	1 489	Kommunal
Nynäshamns hamn	1 273	1 343	1 366	Kommunal
Kapellskär	1 382	1 184	954	Kommunal
Grisslehamn	990	955	882	Kommunal
Oskarshamn	389	392	399	Kommunal/privat
Karlskrona	413	432	375	Kommunal
Malmö	155	174	207	Kommunal/privat
Varberg	170	168	172	Kommunal
Karlshamn	111	118	109	Kommunal
Umeå	77	71	68	Kommunal
Grankullavik	0	36	29	Kommunal
<b>Samtliga hamnar i Sverige</b>	<b>32 313</b>	<b>32 662</b>	<b>32 744</b>	

**Källa:**  SIKA Sjötrafik 2006-2008

**Anm:** Hamnarna sorterade efter passagerare år 2008.

**Tabell 2.5 De 20 största flygplatserna efter antal landningar 2006-2008 och antal passagerare.**

*Table 2.5 The 20 largest airports in Sweden by number of landings with scheduled and non-scheduled traffic 2006-2008 and number of passengers.*

Flygplats	Ägare (2008)	Antal landningar			Antal passagerare		
		2 006	2 007	2 008	2 006	2 007	2 008
Stockholm/Arlanda	LFV	113 571	109 299	111 461	17 500 350	17 878 124	18 106 877
Göteborg-Landvetter	LFV	33 204	32 177	32 814	4 279 247	4 353 304	4 300 113
Stockholm/Bromma	LFV	28 325	31 090	31 448	1 632 198	1 802 584	1 852 715
Göteborg-City	Privat	22 698	28 820	28 798	535 997	743 809	842 120
Malmö-Airport	LFV	21 075	20 064	18 476	1 882 428	1 867 737	1 747 483
Stockholm/Skavsta	Privat	14 489	14 974	17 271	1 773 330	1 994 512	2 479 646
Stockholm/Västerås	Kommunal	13 097	13 994	11 973	182 700	178 741	186 612
Umeå	LFV	10 713	10 938	10 853	801 635	811 363	823 159
Linköping/Saab	Privat	10 415	10 435	9 907	66 225	72 011	82 523
Visby	LFV	11 736	10 345	9 779	289 985	317 558	324 347
Luleå/Kallax	LFV	8 988	8 768	9 542	913 395	930 169	995 300
Norrköping/Kungsängen	Kommunal	9 021	8 357	8 458	82 580	87 518	113 246
Ängelholm	LFV	6 042	6 828	7 375	363 767	394 930	391 780
Jönköping	LFV	7 290	7 176	7 322	126 124	107 059	76 611
Sundsvall/Härnösand	LFV	6 646	6 507	5 832	337 735	336 333	303 636
Arvidsjaur	Kommunal	6 515	6 779	5 565	48 348	50 381	57 381
Karlstad	LFV	5 221	5 299	5 249	113 061	119 482	118 762
Kalmar	Kommunal	4 531	4 956	5 204	157 019	174 107	177 734
Halmstad	Kommunal	4 826	4 953	4 657	117 135	114 864	113 501
Örebro	Kommunal	6 328	5 638	4 458	85 158	84 453	69 950

**Källa:**  SIKA Luftfart 2006-2008

**Anm:** Flygplatserna sorterade efter antal landningar 2008.  
Passagerare avser ankommande och avresande passagerare inrikes och utrikes på svenska flygplatser med linjefart och chartertrafik

**Tabell 2.6 De 20 största flygplatserna efter antal passagerare 2006-2008 och antal passagerare.**  
**Table 2.6 The 20 largest airports in Sweden by number of passenger scheduled and non-scheduled traffic 2006-2008**

Flygplats	Ägare (2008)	Antal passagerare		
		2 006	2 007	2 008
Stockholm/Arlanda	LFV	17 500 350	17 878 124	18 106 877
Göteborg-Landvetter	LFV	4 279 247	4 353 304	4 300 113
Stockholm/Skavsta	Privat	1 773 330	1 994 512	2 479 646
Stockholm/Bromma	LFV	1 632 198	1 802 584	1 852 715
Malmö-Airport	LFV	1 882 428	1 867 737	1 747 483
Luleå/Kallax	LFV	913 395	930 169	995 300
Göteborg-City	Privat	535 997	743 809	842 120
Umeå	LFV	801 635	811 363	823 159
Ängelholm	LFV	363 767	394 930	391 780
Åre Östersund	LFV	396 300	374 426	383 504
Visby	LFV	289 985	317 558	324 347
Sundsvall/Härnösand	LFV	337 735	336 333	303 636
Skellefteå	LFV	220 419	235 782	241 848
Kiruna	LFV	171 524	191 857	207 431
Ronneby	LFV	209 839	219 852	206 932
Stockholm/Västerås	Kommunal	182 700	178 741	186 612
Växjö/Kronoberg	Kommunal	158 064	169 512	179 799
Kalmar	Kommunal	157 019	174 107	177 734
Örnsköldsvik	LFV	131 657	132 557	144 975
Karlstad	LFV	113 061	119 482	118 762

**Källa:**  SIKA Luftfart 2006-2008

**Anm:** Flygplatserna sorterade efter antal passagerare 2008.  
 Passagerare avser ankommande och avresande passagerare inrikes och utrikes på svenska flygplatser med linjefart och chartertrafik

Tabell 3.1 Offentliga investeringar i infrastruktur 1996-2008, löpande priser exkl. moms, mkr.

Table 3.1 Public transport investments 1996-2008 at market prices, VAT excluded, million SEK.

År	Vägar och gator varav Vägverket	Järnvägar	Lokaltrafik	Hamnar	Flygplatser	Totalt
1996	8 631	7 164	8 603	200	302	43 17 779
1997	7 704	6 424	5 736	110	218	17 13 785
1998	9 328	7 355	6 814	274	274	17 16 707
1999	8 160	6 074	5 987	130	277	37 14 591
2000	7 703	5 116	4 377	188	386	44 12 698
2001	9 324	6 078	4 416	358	270	98 14 466
2002	11 867	8 099	5 594	114	417	109 18 101
2003	12 766	9 423	6 756	223	296	75 20 116
2004	13 168	9 692	9 620	258	350	119 23 515
2005	12 045	8 403	11 071	284	314	131 23 845
2006	13 022	8 518	10 830	176	290	90 24 408
2007	13 163	8 157	11 476	74	296	120 25 129
2008	15 426	9 672	13 443	170	349	109 29 497

Källa: SCB/Nationalräkenskaperna, offentlig ekonomi.

**Tabell 3.1b Offentliga investeringar i infrastruktur 1996-2008, fasta priser med rullande basår , exkl. moms, mkr.**  
**Table 3.1b Public transport investments 1996-2008 rolling-fixed prices, VAT excluded, million SEK.**

År	Vägar och gator varav Vägverket	Järnvägar	Lokaltrafik	Hamnar	Flygplatser	Totalt
<b>1996</b>	8 177	6 786	8 647	205	310	43 <b>17 382</b>
<b>1997</b>	7 487	6 243	5 643	109	214	17 <b>13 470</b>
<b>1998</b>	9 163	7 225	6 840	263	266	16 <b>16 548</b>
<b>1999</b>	8 000	5 955	5 908	126	271	35 <b>14 340</b>
<b>2000</b>	7 295	4 845	4 224	183	375	41 <b>12 118</b>
<b>2001</b>	8 948	5 835	4 285	343	260	94 <b>13 930</b>
<b>2002</b>	11 622	7 932	5 409	110	400	104 <b>17 645</b>
<b>2003</b>	12 395	9 149	6 464	215	284	76 <b>19 434</b>
<b>2004</b>	12 680	9 333	9 125	251	338	117 <b>22 511</b>
<b>2005</b>	11 410	7 960	10 810	279	308	130 <b>22 937</b>
<b>2006</b>	12 358	8 084	9 783	172	287	88 <b>22 688</b>
<b>2007</b>	12 466	7 722	10 272	71	281	117 <b>23 207</b>
<b>2008</b>	14 146	8 869	12 228			<b>26 374</b>

**Källa:** SCB/Nationalräkenskaperna, offentlig ekonomi.

**Anm:** Nationalräkenskaperna har inte beräknat investeringarna för lokaltrafik, hamnar och flygplatser för 2008

**Tabell 3.2** Investeringar i transportinfrastruktur, miljoner kr (exkl. moms), som andel av BNP, löpande priser, 1996–2008.  
**Table 3.2** Public transport investments 1996-2008 at market prices, VAT excluded, million SEK as share of GDP.

År	Miljoner kr	BNP	Andel av BNP
1996	17 779	1 852 092	1,0%
1997	13 785	1 927 001	0,7%
1998	16 707	2 012 091	0,8%
1999	14 591	2 123 971	0,7%
2000	12 698	2 249 987	0,6%
2001	14 466	2 326 176	0,6%
2002	18 101	2 420 761	0,7%
2003	20 116	2 515 150	0,8%
2004	23 515	2 624 964	0,9%
2005	23 845	2 735 218	0,9%
2006	24 408	2 900 790	0,8%
2007	25 129	3 063 873	0,8%
2008	29 497	3 156 881	0,9%

**Källa:** SCB/Nationalräkenskaperna, offentlig ekonomi.



**Figur 3.1 Jämförelse utveckling av BNP och infrastrukturinvesteringar enligt NR, fasta priser, 1996=100.**

*Figure 3.1 Comparison of public transport investments (National accounts) and GDP growth, fixed prices. 1996=100.*

År	Vägar	Järnvägar	Lokaltrafik	Hamnar	Flygplatser	Totalt	BNP	BNP fasta priser
1996	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	<b>100,0</b>	100,0	1 937 136
1997	91,6	65,3	53,2	69,0	39,5	<b>77,5</b>	102,5	1 984 795
1998	112,1	79,1	128,3	85,8	37,2	<b>95,2</b>	106,4	2 060 494
1999	97,8	68,3	61,5	87,4	81,4	<b>82,5</b>	111,3	2 155 182
2000	89,2	48,8	89,3	121,0	95,3	<b>69,7</b>	116,2	2 249 987
2001	109,4	49,6	167,3	83,9	218,6	<b>80,1</b>	117,4	2 273 786
2002	142,1	62,6	53,7	129,0	241,9	<b>101,5</b>	120,2	2 328 614
2003	151,6	74,8	104,9	91,6	176,7	<b>111,8</b>	122,5	2 373 151
2004	155,1	105,5	122,4	109,0	272,1	<b>129,5</b>	127,6	2 471 092
2005	139,5	125,0	136,1	99,4	302,3	<b>132,0</b>	131,8	2 552 597
2006	151,1	113,1	83,9	92,6	204,7	<b>130,5</b>	137,4	2 660 992
2007	152,5	118,8	34,6	90,6	272,1	<b>133,5</b>	140,9	2 729 106
2008	173,0	141,4				<b>151,7</b>	140,7	2 724 874

Källa: SCB/Nationalräkenskaperna, offentlig ekonomi.

**Anm:** Nationalräkenskaperna har inte beräknat investeringarna för lokaltrafik, hamnar och flygplatser för 2008

**Tabell 3.3** Statens kostnader för byggande av statliga vägar, samt bidrag till byggande och drift samt underhåll av enskilda vägar och färjedrift, miljoner kr, löpande priser exkl. moms.  
**Table 3.3** Government spending on road infrastructure, and contribution to building and maintaining private roads and ferries, million SEK at market prices, VAT excluded.

År	Statliga vägnätet	Bidrag till byggande och drift		Bidrag exkl. färjedrift	Bidrag färjedrift	Totalt
		samt underhåll av enskilda vägar				
1995	8 950	654	-	-	-	9 604
1996	7 329	354	-	-	-	7 683
1997	6 509	627	-	-	-	7 136
1998	7 417	566	-	-	-	7 983
1999	6 398	572	-	-	-	6 970
2000	6 212	571	-	-	-	6 783
2001	6 737	564	-	-	-	7 301
2002	8 551	570	-	-	-	9 121
2003	9 900	628	-	-	-	10 528
2004	10 315	-	615	49	-	10 979
2005	8 099	-	629	50	-	8 778
2006	7 905	-	681	49	-	8 635
2007	8 576	-	662	55	-	9 293
2008	9 826	-	757	63	-	10 646

**Källa:** SCB Statistisk årsbok samt Vägverkets årsredovisning 2008

Tabell 3.4 Kommunala investeringar i kommunalt vägnät och enskilda vägar 1998-2008, miljoner kr, löpande priser.  
 Table 3.4 Spending by the municipalities on the road network and private roads 1998-2008, million SEK and market prices.


År	Nyexploateringsområden	Kommunala gator	Smärre karaktär	Totalt
1998	186	689	46	921
1999	219	895	50	1 164
2000	-	-	-	-
2001	657	1 049	104	1 811
2002	705	1 785	30	2 519
2003	801	1 376	32	2 127
2004	-	-	-	-
2005	2 858	1 400	-	4 258
2006	-	-	-	-
2007	1 162	1 188	-	-

Källa: [www.webor.se](http://www.webor.se), uttag 2009-04-23

**Tabell 3.5 Banverkets kostnader för nyinvesteringar 2000-2008 samt samtliga investeringar i järnvägar, spårvägar och tunnelbanor 2000-2008, miljoner kr, exklusive moms.**

*Table 3.5 Spending by the Swedish Rail Administration on railway investments 2000-2008 and total investments in railways, trams and metro 2000-2008, million SEK and market prices, VAT excluded.*

År	Banverket	Järnväg	Spårväg	Tunnelbana	Totalt
2000	3 780	4 990	166	152	<b>5 308</b>
2001	3 653	5 125	251	505	<b>5 881</b>
2002	4 266	6 107	441	1 666	<b>8 214</b>
2003	4 721	5 898	202	1 638	<b>7 738</b>
2004	6 207	8 527	32	270	<b>8 829</b>
2005	7 200	10 247	32	157	<b>10 436</b>
2006	7 464	9 551	69	208	<b>9 828</b>
2007	9 258	11 197	35	157	<b>11 389</b>
2008	10 551	12 179	97	168	<b>12 444</b>

**Källa:** Banverkets årsredovisning 2002-2008,  
 SIKA Bantrafik 2004-2008

**Anm:** I uppgifterna för järnvägsinvesteringar ingår förutom Banverket även uppgifter från Arlandabanan, Botniabanan, Inlandsbanan, Malmö Limhamns Järnvägs AB bana (1989-2005), Roslagsbanan och Saltjöbanan . Uppgifterna före 2004 är inte korrigerade för reinvesteringar

**Tabell 3.6 Banverkets kostnader för reinvesteringar 2004-2008 samt samtliga reinvesteringar i järnvägar, spårvägar och tunnelbanor 2004-2008, miljoner kr, löpande priser, exklusive moms.**

**Table 3.6 The Swedish Raul Administration spending on re-investments 2004-2008 and total spending on re-investments on railways, trams and metro 2004-2008, million SEK at market prices, VAT excluded**

År	Banverket	Järnväg	Spårväg	Tunnelbana	Totalt
2004	1 305	1 381	96	600	2 077
2005	1 534	1 642	100	350	2 092
2006	1 565	1 760	66	462	2 288
2007	1 499	1 790	87	497	2 374
2008	1 717	2 033	140	716	2 889

**Källa:** Banverkets årsredovisning 2005-2008,

 SIKA Bantrafik 2008

**Anm:** I uppgifterna för järnvägsreinvesteringar ingår förutom Banverket även uppgifter från Arlandabanan, Botniabanan, Inlandsbanan, Malmö Limhamns Järnvägs AB bana (1989-2005), Roslagsbanan och Saltjöbanan.

**Tabell 3.7** Bruttoinvesteringar i hamnar och flygplatser 2002-2008, miljoner kronor.  
**Table 3.7** *Gross investments i ports and airports 2002-2008, million SEK.*

År	Hamnar	Flygplatser (LFV)
2002	288	2 081
2003	595	1 358
2004	697	735
2005	345	785
2006	395	812
2007	746	1 088
2008	-	1 036

**Källa:** SIKA Sjöfartsföretag 2006 och 2007 (SNI 63.22), samt LFV:s årsredovisningar

**Anm:** Observera att för flyget ingår endast investeringar gjorda av LFV. För hamnarna ingår de samlade investeringarna gjorda av de hamnar som ingår i SIKA:s undersökning "Sjöfartsföretagen".

**Tabell 3.8 Sjöfartsverkets investeringsutfall 2006-2008 (miljoner kr)**

*Table 3.8 Investments by the Swedish Maritime Administration 2006-2008, million SEK.*

<b>Poster</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
Farleder	91,7	120,9	82,5
Isbrytning	1,8	12,1	14,0
Sjögeografisk information	3,6	2,5	2,9
Sjötrafikinformation	16,4	8,8	2,8
Lotsning	22,9	36,4	23,8
Sjöfartsinspektionen	1,8	4,4	0,1
Övriga sektors- och myndighetsuppgifter	3,7	11,1	7,5
Gemensamma funktioner	22,0	17,8	18,3
<b>Totala investeringar</b>	<b>163,9</b>	<b>214,1</b>	<b>151,8</b>

Källa: Sjöfartsverkets årsredovisningar 2007-2008.

**Tabell 3.9** Investeringar i transportinfrastruktur, redovisat per land, miljoner euro år 2007.  
**Table 3.9** Investments in transport infrastructure by country and mode of transport, million Euro, 2007.

Land	Vägar	Järnvägar	Hamnar	Flygplatser	BNP	Andel av BNP	Andel väg av BNP	Andel järnväg av BNP	Andel hamnar av BNP	Andel flygplatser av BNP
Bulgarien	134	44	46	2	28 899	0,79	0,46	0,15	0,16	0,01
Danmark	1 020	232	99 [6]	36 [5]	227 025	0,61	0,45	0,10	0,04	0,02
Estland	131	27	55	4	15 627	1,39	0,84	0,18	0,35	0,02
Finland	803	211	223	74	179 659	0,73	0,45	0,12	0,12	0,04
Frankrike	12 489	4 424	252	1 052	1 894 646	0,96	0,66	0,23	0,01	0,06
Irland	1 425	244	30 [1]	271	189 751	1,04	0,75	0,13	0,02	0,14
Island	186		37	5 [5]	14 851	1,54	1,26	0,00	0,25	0,03
Italien	7 268 [3]	8 615 [3]	1 359 [3]	1 234 [3]	1 544 915	1,20	0,47	0,56	0,09	0,08
Kroatien	1 066	92	17	22	42 824	2,80	2,49	0,22	0,04	0,05
Lettland	243	37	149	17	21 111	2,12	1,15	0,18	0,71	0,08
Liechtenstein	27 [4]				3 180 [6]	0,85	0,85	0,00	0,00	0,00
Litauen	277	75	26	53	28 577	1,51	0,97	0,26	0,09	0,19
Makedonien	39	0		0	5 791	0,68	0,67	0,01	0,00	0,01
Norge	1511 [6]	283 [6]	82 [6]	157 [5]	283 366	0,72	0,53	0,10	0,03	0,06
Polen	3 442	646	17	85	311 002	1,35	1,11	0,21	0,01	0,03
Portugal	1 453	329	116	93	163 051	1,22	0,89	0,20	0,07	0,06
Rumänien	2 808	311		42	124 821	2,53	2,25	0,25	0,00	0,03
Schweiz	2 730 [3]	2 619 [6]		0	317 202	1,69	0,86	0,83	0,00	0,00
Slovakien	382	287		16	54 857	1,25	0,70	0,52	0,00	0,03
Slovenien	639	8		1	34 568	1,87	1,85	0,02	0,00	0,00
Spanien	7 780	2 368	1 188	2 013	1 052 730	1,27	0,74	0,22	0,11	0,19
Storbritannien	7 149 [6]	8 098 [6]	417 [6]	2 645 [5], [6]	2 044 133	0,90	0,35	0,40	0,02	0,13
Sverige	1 442 [6]	1 122	45 [6]	118	331 226	0,82	0,44	0,34	0,01	0,04
Tjeckien	1 493	612		77	127 331	1,71	1,17	0,48	0,00	0,06
Turkiet	2 437	459	51	128	471 972	0,65	0,52	0,10	0,01	0,03
Tyskland	10 160	4 716	640	1 620	2 428 200	0,71	0,42	0,19	0,03	0,07
Ungern	646	376		2	101 087	1,01	0,64	0,37	0,00	0,00
USA	53 041 [2]	6 042 [2]		11 328 [2]	10 271 872	0,69	0,52	0,06	0,00	0,11
Österrike	870	1 505		217 [5]	270 782	0,96	0,32	0,56	0,00	0,08

**Källa:** OECD/International Transport Forum (ITF), 2009-0417  
<http://www.internationaltransportforum.org/statistics/investment/data.htm>  
Eurostat, National accounts

**Anm:** [1] Uppgiften gäller för 1995.  
[2] Uppgiften gäller för 2003.  
[3] Uppgiften gäller för 2004.  
[4] Uppgiften gäller för 2005.  
[5] Uppgiften gäller för 2006.  
[6] Uppgiften har skattats av sekretariatet.



**Tabell 4.1 Statens kostnader för drift och underhåll av väganläggningar (inklusive administration) 2003-2008, löpande priser exklusive moms, miljoner kronor.**  
**Table 4.1 Government spending on running and maintenance of roads (including administration) 2003-2008 and market prices, million SEK, VAT excluded.**

<b>Kostnadspost</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
Underhållstjänster						
Belagd väg	2 223	2 114	2 291	2 393	2 598	3 006
Grusväg	233	221	205	238	199	210
Bro, tunnel och färjeled	596	569	642	704	692	693
Vägutrustning	439	440	432	470	528	560
Sidoområden och –anläggningar	48	64	74	95	71	83
<b>Summa underhållstjänster</b>	<b>3 538</b>	<b>3 408</b>	<b>3 644</b>	<b>3 900</b>	<b>4 088</b>	<b>4 552</b>
Driftstjänster						
Vinterdrift	1 748	1 867	1 925	1 979	1 808	1 851
Belagd väg	358	353	351	243	361	282
Grusväg	187	166	165	134	137	149
Sidoområden och –anläggningar	271	367	408	384	402	424
Vägutrustning	357	301	320	312	366	373
Bro och tunnel	57	60	82	92	99	128
Färjeled	381	398	415	445	474	497
<b>Summa driftstjänster</b>	<b>3 359</b>	<b>3 512</b>	<b>3 666</b>	<b>3 590</b>	<b>3 648</b>	<b>3 704</b>
<b>Summa drift och underhåll</b>	<b>6 898</b>	<b>6 920</b>	<b>7 310</b>	<b>7 490</b>	<b>7 736</b>	<b>8 256</b>

**Källa:** Vägverkets årsredovisning 2008

**Tabell 4.2** Statens kostnader för drift och underhåll per Vägverksregion 2003-2008, löpande priser exklusive moms, miljoner kronor.  
**Table 4.2** Government spending on running and maintenance of roads (including administration) per Road Administration region 2003-2008 and market prices, million SEK, VAT excluded.

<b>Region</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
Norr	948	930	991	1 071	1 036	
Mitt	1 622	1 347	1 306	1 320	1 341	
Stockholm	674	713	788	788	790	
Väst	1 435	1 600	1 681	1 935	1 919	
Mälardalen	780	697	779	768	804	
Sydöst	1 030	1 087	1 211	1 030	1 186	
Skåne	410	545	553	578	661	
<b>Hela riket</b>	<b>6 898</b>	<b>6 920</b>	<b>7 310</b>	<b>7 490</b>	<b>7 736</b>	<b>8 256</b>

**Källa:** SCB/Statistisk årsbok och Vägverkets årsredovisning 2008.

**Tabell 4.3 Kommunernas drift och underhållskostnader av kommunala vägar och enskilda vägar 1998-2007, löpande priser, miljoner kronor**  
**Table 4.3 Municipalities spending on running and maintenance of municipality roads and private roads 1998-2007 at market prices, million SEK.**

År	Kommunala vägar	Enskilda vägar
1998	3 146	263
1999	2 967	238
2000	-	-
2001	3 521	198
2002	3 350	267
2003	3 309	292
2004	-	-
2005	3 835	286
2006	-	-
2007	-	278

**Källa:** <http://www.webor.se> "Nyckeltal" 2009-04-23

**Anm:** I drift- och underhållskostnaderna för enskilda vägar ingår även kommunernas investeringar i enskilda vägar. WebOr omfattar statistik från och med 1998. Vissa år saknar uppgifter

**Tabell 4.4 Banverkets kostnader för drift, underhåll och reinvestering 2000-2008, löpande priser exklusive moms, miljoner kronor.**  
**Table 4.4 The Swedish Railadministration spending on running and maintenance 2000-2008 at market prices, million SEK, VAT excluded.**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2006 [1]	2007	2007 [1]	2008 [1]
Trafikplanering					45	53	60		59		
Levererad kapacitet och trafikinformation					522	514	529		544		
Övrig trafikledning					32	42	57		64		
<b>Summa drift</b>					<b>599</b>	<b>609</b>	<b>645</b>	<b>645</b>	<b>667</b>	<b>667</b>	<b>757</b>
Förberedelser och omkostnader för underhåll					340	359	416		507		
Avhjälpande underhåll					634	651	649		661		
Förebyggande underhåll					1 011	1 074	1 093		1 276		
Utbyte av defekta betongsliprar (DEF-sliprar)					363	240	132		57		
Övrig anläggningskötsel					348	379	394		399		
Övrigt underhåll					4	6	9		5		
<b>Summa underhåll</b>					<b>2 701</b>	<b>2 709</b>	<b>2 693</b>	<b>2 742</b>	<b>2 905</b>	<b>2 996</b>	<b>3 424</b>
Övrigt					-24	-103	-12	-61	-40	-131	28
<b>Summa övrigt</b>					<b>-24</b>	<b>-103</b>	<b>-12</b>	<b>-61</b>	<b>-40</b>	<b>-131</b>	<b>28</b>
Anslagsfinansierade reinvesteringar					966	973	1 018		1 073		
Lånefinansierade reinvesteringar, el och tele					339	561	547		426		
<b>Summa reinvesteringar</b>					<b>1 305</b>	<b>1 534</b>	<b>1 565</b>	<b>1 565</b>	<b>1 499</b>	<b>1 499</b>	<b>1 717</b>
<b>Summa drift, underhåll samt reinvestering</b>	<b>3 023</b>	<b>3 356</b>	<b>3 718</b>	<b>4 516</b>	<b>4 581</b>	<b>4 749</b>	<b>4 891</b>	<b>4 891</b>	<b>5 031</b>	<b>5 031</b>	<b>5 927</b>

Källa: Banverkets årsredovisning 2002-2008

Anm: [1] Uppgifterna avser redovisning enligt Banverket nya redovisningssystem vilket innebär att det inte går att följa alla poster över tid.

**Tabell 4.5 Underhållskostnader för järnväg, spårväg och tunnelbana 2005-2008, miljoner kronor.**  
**Table 4.5 Total maintenance costs for railway, trams and metro 2005-2008, million SEK.**

<b>År</b>	<b>Järnväg</b>	<b>Spårväg</b>	<b>Tunnelbana</b>	<b>Totalt</b>
<b>2004</b>	2 885	126	611	<b>3 622</b>
<b>2005</b>	2 912	174	694	<b>3 780</b>
<b>2006</b>	2 962	173	800	<b>3 935</b>
<b>2007</b>	3 213	220	835	<b>4 268</b>
<b>2008</b>	3 666	242	843	<b>4 751</b>

**Källa:**  SIKA Bantrafik 2008

**Anm:** I uppgifterna för järnväg ingår förutom Banverket kostnader för statens spåranläggningar även uppgifter från Arlandabanan, Inlandsbanan, Malmö Limhamns Järnvägs AB bana (1989-2005), Roslagsbanan och Saltjöbanan.

**Tabell 5.1 Trafikarbetets fördelning på det svenska vägnätet efter vägtyp och väghållare 2006-2008, miljarder fordonskilometer**  
**Table 5.1 Vehicle kilometers on the Swedish road network by road category and infrastructure manager 2006-2008, billion Vkm.**

	2006	2007	2008
<i>Vägkategori, statliga vägar</i>			
Europavägar	19	20	20
Övriga riksvägar	14	13	13
Primära länsvägar	8	8	8
Övriga länsvägar	11	11	11
<b>Totalt statliga vägar</b>	<b>51</b>	<b>52</b>	<b>52</b>
<i>Hastighetsgräns statliga vägar</i>			
30 km/tim	0,1	0	0
40 km/tim	-	-	0
50 km/tim	4	4	4
60 km/tim	-	-	0
70 km/tim	13	14	14
80 km/tim	-	-	1
90 km/tim	21	21	19
100 km/tim	-	-	4
110 km/tim	13	13	9
120 km/tim	-	-	1
<b>Totalt statliga vägar</b>	<b>51</b>	<b>52</b>	<b>52</b>
<i>Vägtyp statliga vägar</i>			
Motorvägar	13	14	14
Motortrafikleder	1,4	1	1
varav mötessäkrade	1,3	1	1
4-fältsväg	1,6	1	1
Vanlig väg	34	36	36
varav mötessäkrade	3	3	3
<b>Totalt statliga vägar</b>	<b>51</b>	<b>52</b>	<b>52</b>
<b>Kommunala gator och vägar</b>	<b>21</b>	<b>22</b>	<b>22</b>
<b>Enskilda vägar</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>
<b>Totalt trafikarbete</b>	<b>75</b>	<b>77</b>	<b>77</b>

Källa: Vägverkets sektorsrapporter för åren 2006-2008, SIKA/VTI/SCB

Anm: Under 2008 och 2009 inför Vägverket och vissa kommuner nya hastighetsgränser där de nya gränserna 40, 60, 80, 100 och 120 km/tim tillkommer.

I september-oktober 2008 skyltades alla Europavägar och de största riksvägarna om. Under 2009 ses återstående statliga vägar över och omskyltning beräknas ske under november-december 2009. (Vägverkets hemsida, [www.vv.se/Trafiken/Hastighet/Hastighetsgranser/Nya-hastighetsgranser](http://www.vv.se/Trafiken/Hastighet/Hastighetsgranser/Nya-hastighetsgranser))

Tabell 5.2 Trafikarbete på väg i Sverige, miljoner fordonskm per år, 1990–2008  
 Table 5.2 Vehicle kilometers on the Swedish road network, 1990-2008.

År	Motorcykel	Personbil	Lastbil totalvikt		Lastbil totalvikt		Lastbil totalt	Buss	Totalt
			≤3,5 ton	>3,5t - ≤16 ton	>16t - ≤26 ton	>26 ton			
1990	292	55 808	3 797	641	2 334	471	7 243	966	64 310
1991	299	56 165	3 899	649	2 360	527	7 435	968	64 867
1992	326	56 852	3 986	629	2 184	590	7 389	970	65 537
1993	334	55 638	3 893	596	2 095	639	7 223	942	64 136
1994	339	56 266	3 916	593	2 123	713	7 345	953	64 904
1995	345	56 898	3 962	589	2 133	803	7 487	970	65 700
1996	358	57 132	4 024	575	2 063	896	7 558	982	66 029
1997	377	57 212	4 112	559	1 987	998	7 656	982	66 227
1998	392	57 670	4 267	543	1 989	1 117	7 916	978	66 955
1999	426	58 931	4 496	539	1 989	1 280	8 304	976	68 637
2000	468	59 654	4 705	534	1 915	1 446	8 600	945	69 667
2001	511	60 247	5 002	530	1 839	1 594	8 965	919	70 642
2002	578	61 961	5 412	531	1 805	1 759	9 507	927	72 973
2003	625	62 549	5 656	516	1 730	1 872	9 774	913	73 860
2004	674	62 971	5 909	503	1 669	1 983	10 064	890	74 599
2005	712	63 188	6 191	495	1 614	2 121	10 421	876	75 196
2006	754	62 980	6 403	486	1 569	2 282	10 740	872	75 346
2007	812	64 391	6 787	482	1 573	2 536	11 378	876	77 456
2008	828	63 658	6 890	458	1 484	2 665	11 497	852	76 836

Källa: [www.sika-institute.se/statistik/vagtrafik/korstrackor](http://www.sika-institute.se/statistik/vagtrafik/korstrackor)

Anm: Trafikarbetet är modellberäknat utifrån flera källor, körsträckor, fordonsparkernas utveckling med mera.

Tabell 5.3 Trafikarbete på väg med svenska fordon, miljoner fordonskm per år, 1999–2008. Enligt körsträckor.

Table 5.3 Vehicle kilometers by Swedish vehicles, millions, 1999-2008

År	Motorcykel	Personbil	Lastbil totalvikt		Lastbil totalvikt		Lastbil totalt	Buss	Totalt
			≤3,5 ton	>3,5t - ≤16 ton	>16t - ≤26 ton	>26 ton			
1999	437	56 567	4 290	577	2 076	1 301	8 244	877	66 125
2000	437	57 484	4 577	565	2 011	1 489	8 641	900	67 462
2001	487	58 940	5 062	549	1 879	1 624	9 115	902	69 444
2002	562	59 903	5 213	505	1 726	1 686	9 131	894	70 491
2003	633	61 083	5 479	492	1 649	1 811	9 432	903	72 050
2004	635	61 255	5 699	480	1 591	1 925	9 695	906	72 490
2005	669	61 819	6 272	470	1 531	2 028	10 301	909	73 697
2006	708	63 979	6 666	468	1 516	2 269	10 918	923	76 528
2007	728	66 028	7 240	461	1 462	2 477	11 640	930	79 326
2008	728	67 715	7 569	441	1 328	2 560	11 897	897	81 236

Källa: [www.sika-institute.se/statistik/vagtrafik/korstrackor](http://www.sika-institute.se/statistik/vagtrafik/korstrackor)

Anm: Körsträckorna baseras på fordonens mätarställningar från AB Svensk Bilprovning. Vissa fordons mätarställning är modellberäknade. Detaljer kring metoden beskrivs i SIKA Rapport 2003:3 Körsträckor under 2001. Resultat och metoder för att skatta fordons körsträckor baserade på besiktningsuppgifter



Tabell 5.4 Trafikarbete med järnväg, spårvagn och tunnelbana, tusentals tågkilometer, 2000-2008

Table 5.4 Vehicle kilometers on the Swedish railways, trams and metro, thousands of train kilometers, 2000-2008.

År	Järnväg, person	Järnväg, gods	Järnväg, totalt	Spårvagn	Tunnelbana	Totalt
2000	77 275	38 929	116 204	11 095	12 362	139 661
2001	83 482	39 198	122 680	11 068	12 400	146 148
2002	85 881	38 859	124 740	12 800	12 843	150 383
2003	87 880	39 429	127 308	12 913	12 474	152 695
2004	85 806	41 896	127 702	13 296	12 263	153 261
2005	83 818	43 865	127 683	13 397	12 381	153 461
2006	85 996	45 456	131 451	14 004	12 757	158 212
2007	90 442	45 463	135 904	14 453	12 541	162 898
2008	93 806	47 618	141 424	15 139	12 300	168 863

Källa:  SIKA Bantrafik 2004-2008

Tabell 6.1 Persontransportarbete i Sverige, miljarder personkilometer. Åren 1950-2008.

Table 6.1 Passenger kilometers in Sweden, billions, 1950-2008

År	Personbil			Summa vägtrafik		Tunnelbana		Summa bantrafik		Inrikes luftfart		Gång, cykel, moped	Totalt
	MC	Buss		Järnväg		Spårväg		Färjor					
1950	7,0	0,5	2,9	10,4	6,6	1,0	..	7,6	..	..	3,4	21,4	
1951	8,5	0,6	3,5	12,6	6,5	1,0	..	7,5	..	..	3,5	23,6	
1952	10,3	0,7	3,8	14,8	6,3	1,0	..	7,3	..	..	3,5	25,6	
1953	12,4	0,8	4,1	17,3	6,1	1,1	..	7,2	..	..	3,5	28,0	
1954	14,8	0,9	4,4	20,1	6,1	1,1	..	7,2	..	..	3,5	30,9	
1955	17,8	1,0	4,4	23,2	6,2	1,1	..	7,3	..	..	3,5	34,0	
1956	18,8	1,0	4,6	24,4	6,2	1,1	..	7,3	..	..	3,6	35,2	
1957	21,7	1,0	4,9	27,6	5,6	1,1	..	6,7	0,1	..	3,6	37,9	
1958	25,3	0,9	5,3	31,5	5,3	1,3	..	6,6	0,1	..	3,6	41,8	
1959	29,5	0,8	5,8	36,1	5,1	1,2	..	6,3	0,1	..	3,6	46,2	
1960	34,3	0,8	6,0	41,1	5,2	1,2	..	6,4	0,2	..	3,7	51,3	
1961	37,4	0,7	6,2	44,3	5,3	1,2	..	6,5	0,2	..	3,7	54,7	
1962	40,9	0,6	6,5	48,0	5,4	1,2	..	6,6	0,3	..	3,7	58,6	
1963	43,7	0,5	6,4	50,6	5,2	1,2	..	6,4	0,3	..	3,7	61,0	
1964	45,9	0,5	6,7	53,1	5,4	1,2	..	6,6	0,3	..	3,8	63,7	
1965	47,0	0,4	6,8	54,2	5,3	1,2	..	6,5	0,3	..	3,8	64,8	
1966	48,6	0,3	7,4	56,3	5,1	1,2	..	6,3	0,3	..	3,8	66,8	
1967	50,1	0,3	7,7	58,1	4,8	1,2	..	6,0	0,4	..	3,9	68,3	
1968	51,9	0,2	7,9	60,0	4,6	1,2	..	5,8	0,4	..	3,9	70,1	
1969	53,9	0,2	8,3	62,4	4,8	1,2	..	6,0	0,5	..	3,9	72,8	
1970	56,1	0,2	8,5	64,8	4,6	1,1	..	5,7	0,6	..	3,9	75,0	
1971	58,1	0,2	8,5	66,8	4,0	1,2	..	5,2	0,7	..	4,0	76,6	
1972	60,0	0,2	8,9	69,1	4,5	1,2	..	5,7	0,7	..	4,0	79,5	
1973	62,7	0,2	9,7	72,6	4,6	1,2	..	5,8	0,7	..	4,0	83,2	
1974	60,7	0,2	8,8	69,7	5,5	1,3	..	6,8	0,8	..	4,0	81,3	
1975	65,0	0,2	8,1	73,3	5,6	1,3	..	6,9	0,8	..	4,0	85,1	
1976	67,2	0,2	7,7	75,1	5,6	1,4	..	7,0	0,9	..	4,0	87,1	
1977	69,0	0,2	7,5	76,7	5,6	1,4	..	7,0	0,9	..	4,0	88,6	
1978	69,4	0,2	7,4	77,0	5,6	1,3	..	6,9	1,0	..	4,0	89,0	
1979	69,5	0,3	7,4	77,2	6,2	1,4	..	7,6	1,3	..	4,0	90,2	
1980	67,4	0,3	7,3	75,0	7,0	1,5	..	8,5	1,4	..	4,1	88,9	
1981	67,5	0,3	7,4	75,2	7,1	1,5	..	8,6	1,6	..	4,1	89,5	
1982	68,5	0,4	7,5	76,4	6,7	1,5	..	8,2	0,2	..	4,1	88,9	
1983	70,0	0,5	7,5	78,0	6,8	1,5	..	8,3	2,0	..	4,1	92,4	
1984	72,3	0,5	7,5	80,3	6,8	1,5	..	8,3	2,2	..	4,1	95,0	
1985	72,9	0,6	7,7	81,2	6,9	1,5	..	8,4	2,3	..	4,1	96,0	
1986	75,5	0,5	7,9	83,9	6,6	1,5	..	8,1	2,7	..	4,1	98,8	
1987	79,2	0,5	8,3	88,0	6,4	1,5	..	7,9	2,9	..	4,2	103,0	
1988	84,0	0,5	9,0	93,5	6,7	1,4	..	8,1	3,2	..	4,2	108,9	
1989	88,1	0,5	10,0	98,6	6,6	1,5	..	8,1	3,3	..	4,2	114,3	
1990	85,9	0,3	9,7	95,9	6,6	1,5	..	8,1	3,9	..	4,2	112,2	
1991	86,5	0,3	9,7	96,5	6,0	1,4	..	7,4	3,2	..	4,2	111,4	
1992	87,6	0,4	9,7	97,6	6,0	1,4	..	7,4	3,1	0,5	4,2	112,8	
1993	85,7	0,4	9,4	95,5	6,4	1,4	..	7,8	3,0	0,5	4,3	111,1	
1994	86,7	0,4	9,5	96,6	6,5	1,4	..	7,9	3,1	0,6	4,3	112,5	
1995	87,6	0,4	9,7	97,7	6,8	1,4	..	8,2	3,0	0,6	4,9	114,4	
1996	88,0	0,4	9,8	98,2	7,0	1,5	..	8,5	3,0	0,6	4,3	114,6	
1997	88,1	0,4	9,8	98,4	7,0	1,5	0,4	8,9	3,1	0,7	4,7	115,7	
1998	88,8	0,5	9,8	99,0	7,2	1,5	0,4	9,1	3,3	0,7	4,6	116,7	
1999	90,8	0,5	9,8	101,0	7,7	1,5	0,4	9,6	3,5	0,7	4,5	119,3	
2000	91,9	0,5	9,5	101,9	8,2	1,6	0,4	10,2	3,6	0,8	4,4	120,9	
2001	92,8	0,6	9,2	102,6	8,7	1,6	0,4	10,7	3,7	0,8	4,7	122,5	
2002	95,4	0,7	9,3	105,4	8,9	1,6	0,4	10,9	3,4	0,8	4,4	124,8	
2003	96,3	0,7	9,1	106,2	8,8	1,6	0,4	10,8	3,2	0,8	4,4	125,4	
2004	97,0	0,8	8,9	106,7	8,7	1,6	0,5	10,7	3,3	0,8	4,4	125,8	
2005	97,3	0,8	8,8	106,9	8,9	1,5	0,5	11,0	3,3	0,8	4,4	126,4	
2006	97,0	0,9	8,9	106,7	9,6	1,7	0,5	11,8	3,3	0,8	5,2	127,8	
2007	99,3	1,0	8,7	108,9	10,3	1,7	0,5	12,5	3,3	0,8	5,2	130,7	
2008	98,4	1,0	8,8	108,2	11,0	1,7	0,5	13,3	3,2	0,8	5,2	130,7	

**Källa:** Uppgifterna i tabellen baseras på olika källor. Dessa finns beskrivna i "Transportarbetets utveckling", SIKA PM 2004:7.

I totaluppgiften ingår samtliga trafikslag. Uppgifter om transportarbetet finns inte tillgängliga för inrikes luftfart före år 1957, för spårvägstrafik före 1996 och för färjetrafiken före år 2000.


[www.sika-institute.se/transportarbete](http://www.sika-institute.se/transportarbete)

Tabell 6.1 Antal resor (miljoner) efter huvudsakligt ärende och färd sätt 2005/2006.

Table 6.1 Number of trips (millions) by main purpose and mode of transport 2005/2006.

Huvudsakligt färd sätt						
Huvudsakligt ärende	Till fots, cykel	Personbil	Kollektivt	Övriga färd sätt	Alla färd sätt	
Arbete, studier, tjänsteresor	641	1 217	421	61	2 340	(48 %)
Service, inköp	277	587	43	19	925	(19 %)
Fritid	632	625	88	45	1 389	(28 %)
Övriga ärenden	52	169	22	8	250	(5 %)
<b>Alla ärenden</b>	<b>1 603</b>	<b>2 598</b>	<b>573</b>	<b>133</b>	<b>4 905</b>	<b>(100 %)</b>
	<b>(33 %)</b>	<b>(53 %)</b>	<b>(12 %)</b>	<b>(3 %)</b>		


Källa:

 RES 2005-2006 Den nationella resvaneundersökningen, SIKA Statistik 2007:19.

**Tabell 6.2** Antal långväga personresor (miljoner) efter huvudsakligt ärende och färdstätt år 2005/2006  
**Table 6.1** Number of long-distance trips (millions) by main purpose and mode of transport 2005/2006.


Huvudsakligt färdstätt						
Huvudsakligt ärende	Personbil	Tåg	Buss	Flyg	Övriga	Alla färdstätt
Arbete, studier	4,9	2,1	0,5	0,5	0,1	<b>8,1 (11 %)</b>
Tjänsteresor	6,1	1,5	0,3	2,5	0,2	<b>10,6 (17 %)</b>
Hälsa på släkt och vänner	12,2	2,2	0,9	0,9	0,4	<b>16,5 (23 %)</b>
Fritidsresor	15,1	1,2	2,3	3,4	1,5	<b>23,4 (32 %)</b>
Övriga ärenden	11,1	1	0,9	0,4	0,3	<b>14,0 (19 %)</b>
<b>Alla ärenden</b>	<b>49,3</b>	<b>6,5</b>	<b>4,7</b>	<b>7,7</b>	<b>2,5</b>	<b>72,6 (100 %)</b>
	<b>(68 %)</b>	<b>(11 %)</b>	<b>(7 %)</b>	<b>(11 %)</b>	<b>(3 %)</b>	

**Källa:**

 RES 2005-2006 Den nationella resvaneundersökningen, SIKA Statistik 2007:19.

**Figur 6.2** Långväga inrikes transportarbete efter färdlängd och färd sätt. Enkelresor längre än 100 kilometer, miljoner personkilometer år 2005  
**Figure 6.2** Number of long-distance trips by travel distance and mode of transport. Single trips longer than 100 km.

Färd sätt	Reslängd, km			
	100-199	200-399	400-599	600-
Bil	6 634	6 487	3 383	1 823
Buss	509	698	357	209
Tåg	889	1 178	960	877
Sjöfart	35	96	6	10
Flyg	6	131	804	1 994
Övrigt	93	128	41	49

**Källa:**  RES 2005-2006 Den nationella resvaneundersökningen, SIKA Statistik 2007:19.

Figur 6.5 and 6.6 Godstransportarbete, miljarder tonkilometer. Åren 1950-2008.  
Figure 6.5 and 6.6 Billion tonne-kilometers, 1950-2008

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974
Vägtrafik	6,8	7,5	8,2	9,0	9,9	11,2	12,2	13,4	14,6	16,0	17,5	18,7	19,1	21,6	22,5
Bantrafik	10,9	11,1	11,1	12,0	12,9	13,9	14,1	13,6	14,8	16,0	17,3	15,7	16,2	18,3	19,6
Sjöfart	24,3	24,7	24,6	26,3	29,0	29,8	31,4	30,7	35,5	39,4	42,8	40,7	41,0	40,6	37,4
Luffart	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totalt</b>	<b>42,1</b>	<b>43,3</b>	<b>43,9</b>	<b>47,4</b>	<b>51,9</b>	<b>54,9</b>	<b>57,7</b>	<b>57,7</b>	<b>64,9</b>	<b>71,4</b>	<b>77,7</b>	<b>75,1</b>	<b>76,3</b>	<b>80,5</b>	<b>79,5</b>
<b>Varav svenska lastbilar i inrikes trafik</b>													18,0	20,4	21,2
<b>Varav inrikes sjöfart</b>	4,4	4,8	4,7	4,9	5,6	5,6	6,3	6,4	7,0	7,9	8,3	8,2	7,5	7,6	8,2
<b>ANDELAR</b>															
Bantrafik	26,0	25,7	25,3	25,4	24,9	25,3	24,4	23,5	22,8	22,5	22,3	20,9	21,3	22,7	24,7
Sjöfart	57,9	57,0	56,1	55,6	56,0	54,2	54,5	53,3	54,7	55,1	55,2	54,2	53,7	50,5	47,0
Vägtrafik	16,2	17,3	18,7	19,0	19,1	20,4	21,1	23,2	22,5	22,4	22,5	24,9	25,0	26,8	28,3
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Real BNP	777 644	821 824	856 826	902 477	964 036	1 000 877	1 021 804	1 056 192	1 094 622	1 149 452	1 223 864	1 235 425	1 263 701	1 313 844	1 355 863
Real BNP-tillväxt		0,057	0,043	0,053	0,068	0,038	0,021	0,034	0,036	0,050	0,065	0,009	0,023	0,040	0,032
Real BNP (index)	100,0	105,7	110,2	116,1	124,0	128,7	131,4	135,8	140,8	147,8	157,4	158,9	162,5	169,0	174,4
Godstransporter tillväxt	100,0	102,9	104,3	112,6	123,3	130,4	137,2	137,1	154,3	169,8	184,6	178,4	181,3	191,4	189,0

**Källa:** Uppgifterna i tabellen baseras på olika källor. Dessa finns beskrivna i "Transportarbetets utveckling", SIKA PM 2004:7 .  
För luffart finns ännu ej tillförlitlig statistik om godstransporter.  
[www.sika-institute.se/transportarbete](http://www.sika-institute.se/transportarbete)  
Real BNP från SCB

Forts.	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Vägtrafik	21,5	22,0	21,5	21,9	24,2	23,0	22,8	23,0	23,6	25,4	23,8	25,4	25,8	27,4	28,5
Bantrafik	16,1	16,2	14,8	14,8	17,3	16,6	15,3	14,4	15,5	17,8	18,4	18,6	18,4	18,7	19,1
Sjöfart	36,0	36,3	32,2	28,7	32,2	30,3	28,4	28,4	28,4	29,7	31,3	31,8	31,2	31,2	30,4
Luftfart	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totalt</b>	<b>73,6</b>	<b>74,5</b>	<b>68,5</b>	<b>65,3</b>	<b>73,8</b>	<b>70,0</b>	<b>66,5</b>	<b>65,9</b>	<b>67,6</b>	<b>72,9</b>	<b>73,5</b>	<b>75,8</b>	<b>75,4</b>	<b>77,3</b>	<b>78,0</b>
<b>Varav svenska lastbilar i inrikes trafik</b>	20,0	20,3	19,7	20,2	22,4	20,1	19,2	19,5	19,4	20,8	19,4	21,0	21,7	22,4	24,8
<b>Varav inrikes sjöfart</b>	9,2	9,3	9,3	8,7	10,2	10,3	9,4	9,4	9,2	9,1	9,2	9,4	8,7	7,9	7,9
<b>ANDELAR</b>															
Bantrafik	21,8	21,8	21,6	22,6	23,5	23,8	23,0	21,9	23,0	24,4	25,1	24,5	24,4	24,2	24,5
Sjöfart	49,0	48,7	47,0	43,9	43,7	43,3	42,7	43,2	42,1	40,8	42,6	42,0	41,4	40,4	38,9
Vägtrafik	29,2	29,5	31,4	33,5	32,8	32,9	34,3	34,9	34,9	34,8	32,4	33,5	34,2	35,5	36,5
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Real BNP	1 390 476	1 405 189	1 382 759	1 406 979	1 461 007	1 485 844	1 482 839	1 500 531	1 527 687	1 592 939	1 627 819	1 674 392	1 732 278	1 778 468	1 827 894
Real BNP-tillväxt	0,026	0,011	-0,016	0,018	0,038	0,017	-0,002	0,012	0,018	0,043	0,022	0,029	0,035	0,027	0,028
Real BNP (index)	178,8	180,7	177,8	180,9	187,9	191,1	190,7	193,0	196,5	204,8	209,3	215,3	222,8	228,7	235,1
Godstransporter tillväxt	174,9	177,2	162,8	155,3	175,4	166,4	158,0	156,6	160,6	173,3	174,8	180,2	179,3	183,7	185,4

**Källa:** Uppgifterna i tabellen baseras på olika källor. Dessa finns beskrivna i "Transportarbetets utveckling", SIKA PM 2004:7.  
För luftfart finns ännu ej tillförlitlig statistik om godstransporter.  
[www.sika-institute.se/transportarbete](http://www.sika-institute.se/transportarbete)  
Real BNP från SCB

Forts.	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Vägtrafik	29,2	28,0	26,8	28,6	29,8	32,4	34,5	36,8	36,5	37,2	38,1	36,2	36,6	36,6	36,9	38,6	39,9	40,5	42,4
Bantrafik	19,1	18,8	19,2	18,6	19,1	19,4	18,8	19,2	19,2	19,1	20,1	19,5	19,2	20,2	20,9	21,7	22,3	23,3	23,1
Sjöfart	29,2	27,8	28,0	28,6	30,4	32,0	33,5	33,3	32,3	32,1	33,3	33,1	33,1	34,3	35,2	38,4	36,9	38,6	38,9
Luffart	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totalt</b>	<b>77,5</b>	<b>74,6</b>	<b>74,0</b>	<b>75,8</b>	<b>79,2</b>	<b>83,8</b>	<b>86,9</b>	<b>89,2</b>	<b>88,0</b>	<b>88,3</b>	<b>91,4</b>	<b>88,9</b>	<b>88,8</b>	<b>91,1</b>	<b>93,0</b>	<b>98,6</b>	<b>99,1</b>	<b>102,3</b>	<b>104,4</b>
<b>Varav svenska lastbilar i inrikes trafik</b>	25,6	26,6	25,7	25,3	27,3	28,2	30,2	31,9	31,5	32,2	31,4	30,0	31,8	31,4	32,7	34,7	35,5	36,4	37,9
<b>Varav inrikes sjöfart</b>	8,3	7,5	7,1	7,3	7,6	8,3	8,6	8,4	8,3	7,7	8,1	7,6	7,2	7,5	7,2	8,0	7,2	7,9	8,3
<b>ANDELAR</b>																			
Bantrafik	24,6	25,2	25,9	24,5	24,1	23,1	21,7	21,5	21,8	21,6	22,0	22,0	21,6	22,1	22,4	22,0	22,5	22,7	22,1
Sjöfart	37,7	37,3	37,8	37,8	38,3	38,2	38,6	37,3	36,7	36,3	36,4	37,3	37,3	37,7	37,9	38,9	37,3	37,7	37,3
Vägtrafik	37,7	37,5	36,2	37,7	37,6	38,7	39,7	41,2	41,5	42,1	41,7	40,7	41,2	40,2	39,7	39,1	40,3	39,6	40,6
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Real BNP	1 846 361	1 825 658	1 803 686	1 766 570	1 836 294	1 909 251	1 937 136	1 984 795	2 060 494	2 155 182	2 249 987	2 273 786	2 328 614	2 373 151	2 471 092	2 552 597	2 660 992	2727516,8	2754792
Real BNP-tillväxt	0,010	-0,011	-0,012	-0,021	0,039	0,040	0,015	0,025	0,038	0,046	0,044	0,011	0,024	0,019	0,041	0,033	0,042	0,025	0,010
Real BNP (index)	237,4	234,8	231,9	227,2	236,1	245,5	249,1	255,2	265,0	277,1	289,3	292,4	299,4	305,2	317,8	328,2	342,2	350,7	354,2
Godstransporter tillväxt	184,3	177,4	175,9	180,3	188,4	199,3	206,5	212,2	209,1	210,0	217,4	211,3	211,1	216,5	221,1	234,4	235,6	243,3	248,2

**Källa:** Uppgifterna i tabellen baseras på olika källor. Dessa finns beskrivna i "Transportarbetets utveckling", SIKA PM 2004:7 .  
För luffart finns ännu ej tillförlitlig statistik om godstransporter.  
[www.sika-institute.se/transportarbete](http://www.sika-institute.se/transportarbete)  
Real BNP från SCB



Figur 6.1 och 6.6 Persontransportarbetet, miljarder tonkilometer och godstransportarbetet, miljarder tonkilometer, 1960-2008.

Figure 6.1 and 6.6 Billion passenger kilometers and tonne-kilometers, 1960-2008

PERSONTRANSPORTER				GODSTRANSPORTER			
	Vägtrafik	Bantrafik	Inrikes luftfart		Vägtrafik	Bantrafik	Sjöfart
1960	41,1	6,4	0,2	1960	6,8	10,9	24,3
1961	44,3	6,5	0,2	1961	7,5	11,1	24,7
1962	48,0	6,6	0,3	1962	8,2	11,1	24,6
1963	50,6	6,4	0,3	1963	9,0	12,0	26,3
1964	53,1	6,6	0,3	1964	9,9	12,9	29,0
1965	54,2	6,5	0,3	1965	11,2	13,9	29,8
1966	56,3	6,3	0,3	1966	12,2	14,1	31,4
1967	58,1	6,0	0,4	1967	13,4	13,6	30,7
1968	60,0	5,8	0,4	1968	14,6	14,8	35,5
1969	62,4	6,0	0,5	1969	16,0	16,0	39,4
1970	64,8	5,7	0,6	1970	17,5	17,3	42,8
1971	66,8	5,2	0,7	1971	18,7	15,7	40,7
1972	69,1	5,7	0,7	1972	19,1	16,2	41,0
1973	72,6	5,8	0,7	1973	21,6	18,3	40,6
1974	69,7	6,8	0,8	1974	22,5	19,6	37,4
1975	73,3	6,9	0,8	1975	21,5	16,1	36,0
1976	75,1	7,0	0,9	1976	22,0	16,2	36,3
1977	76,7	7,0	0,9	1977	21,5	14,8	32,2
1978	77,0	6,9	1,0	1978	21,9	14,8	28,7
1979	77,2	7,6	1,3	1979	24,2	17,3	32,2
1980	75,0	8,5	1,4	1980	23,0	16,6	30,3
1981	75,2	8,6	1,6	1981	22,8	15,3	28,4
1982	76,4	8,2	0,2	1982	23,0	14,4	28,4
1983	78,0	8,3	2,0	1983	23,6	15,5	28,4
1984	80,3	8,3	2,2	1984	25,4	17,8	29,7
1985	81,2	8,4	2,3	1985	23,8	18,4	31,3
1986	83,9	8,1	2,7	1986	25,4	18,6	31,8
1987	88,0	7,9	2,9	1987	25,8	18,4	31,2
1988	93,5	8,1	3,2	1988	27,4	18,7	31,2
1989	98,6	8,1	3,3	1989	28,5	19,1	30,4
1990	95,9	8,1	3,9	1990	29,2	19,1	29,2
1991	96,5	7,4	3,2	1991	28,0	18,8	27,8
1992	97,6	7,4	3,1	1992	26,8	19,2	28,0
1993	95,5	7,8	3,0	1993	28,6	18,6	28,6
1994	96,6	7,9	3,1	1994	29,8	19,1	30,4
1995	97,7	8,2	3,0	1995	32,4	19,4	32,0
1996	98,2	8,5	3,0	1996	34,5	18,8	33,5
1997	98,4	8,9	3,1	1997	36,8	19,2	33,3
1998	99,0	9,1	3,3	1998	36,5	19,2	32,3
1999	101,0	9,6	3,5	1999	37,2	19,1	32,1
2000	101,9	10,2	3,6	2000	35,6	20,1	33,3
2001	102,6	10,7	3,7	2001	34,2	19,5	33,1
2002	105,4	10,9	3,4	2002	36,6	19,2	33,1
2003	106,2	10,8	3,2	2003	36,6	20,2	34,3
2004	106,7	10,7	3,3	2004	36,9	20,9	35,2
2005	106,9	11,0	3,3	2005	38,6	21,7	38,4
2006	106,7	11,8	3,3	2006	39,9	22,3	36,9
2007	108,9	12,5	3,3	2007	40,5	23,3	38,6
2008	108,2	13,3	3,2	2008	42,4	23,1	38,9

Källa: [www.sika-institute.se/transportarbete](http://www.sika-institute.se/transportarbete)

Anm: För transport av gods med flyg finns ingen statistik.

Gods med flyg är dock ytterst marginella mängder i jämförelse med övriga trafikslag.

Figur 6.7 Varugrupperns fördelning, tusentals ton mellan transportkedjor  
 Figure 6.7 Commodity groups, thousand tonnes, by transport chains.


Transportkedjor	Varugrupp 1 Jordbruk	Varugrupp 2 Rundvirke	Varugrupp 3 Övriga trävaror	Varugrupp 4 Livsmedel	Varugrupp 5 Råolja	Varugrupp 6 Oljeprodukter	Varugrupp 7 Järnmalm	Varugrupp 8 Metaller	Varugrupp 9 Papper&massa	Varugrupp 10 Byggmaterial	Varugrupp 11 Kemikalier	Varugrupp 12 Högvärdigavaror	Totalt
Lastbil	16 332	51 578	8 076	15 986	1 091	12 062	953	3 055	5 788	47 874	4 539	17 546	<b>184 881</b>
Järnväg	89	0	54	188	133	28	5 896	1 538	2 065	185	339	1 014	<b>11 529</b>
Sjöfart	68	0	225	11	0	11 416	338	2 363	2 514	9 882	1 230	647	<b>28 694</b>
Järnväg del av kedja	69	5	409	46	2	1	16 988	683	3 583	68	601	559	<b>23 012</b>
Sjöfart del av kedja	186	2	3 388	455	28	204	17 000	1 933	8 258	3 595	4 424	4 273	<b>43 747</b>
Flyg del av kedja	0	0	4	1	0	7	0	1	1	82	66	149	<b>311</b>
Övrigt	2 347	6 531	4 119	1 732	31 691	3 865	778	1 333	1 942	3 208	3 311	10 118	<b>70 976</b>
<b>Totalt</b>	<b>19 091</b>	<b>58 117</b>	<b>16 275</b>	<b>18 420</b>	<b>32 945</b>	<b>27 583</b>	<b>41 954</b>	<b>10 904</b>	<b>24 152</b>	<b>64 894</b>	<b>14 508</b>	<b>34 307</b>	<b>363 289</b>


Källa:  Varufödesundersökningen 2004-2005. SIKA Statistik 2006:12

Tabell 7.1 Antal dödade i olyckor, självmord respektive totalt


Table 7.1 Number of killed in accidents, suicides, and totals

År	Vägtrafik			Bantrafik			Sjöfart			Luftfart		
	Olyckor	Självmord	Totalt	Olyckor	Självmord	Totalt	Olyckor	Självmord	Totalt	Olyckor	Självmord	Totalt
1990	..	..	772	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1991	..	..	745	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1992	..	..	759	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1993	..	..	632	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1994	..	..	589	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1995	..	..	572	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1996	..	..	537	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1997	..	..	541	..	..	..	..	..	..	..	..	..
1998	..	..	531	30	53	83	..	..	..	4	..	..
1999	..	..	580	25	73	98	..	..	..	12	..	..
2000	..	..	591	26	60	86	..	..	..	5	..	..
2001	..	..	583	16	69	85	48	..	..	3	..	..
2002	..	..	560	21	72	93	49	..	..	0	..	..
2003	..	..	529	27	64	91	41	..	..	0	..	..
2004	..	..	480	29	68	97	32	..	..	7	..	..
2005	..	..	440	26	50	76	34	..	..	2	..	..
2006	..	..	445	22	71	93	40	..	..	9	..	..
2007	..	..	471	27	83	110	37	..	..	1	..	..
2008	..	..	397	20	77	97	43	..	..	0	..	..

Källa:  Vägtrafik: "Vägtrafikskador 2008", SIKA Statistik 2009:23, Tabell 9.

 Bantrafik: "Bantrafikskador 2008", SIKA Statistik 2009:15 och "Bantrafikskador 2007", SIKA Statistik 2008:26, Tabell 1, 2 och 3.  
Uppgifter för 2002 och tidigare olika årgångar av "Bantrafik", se SIKA:s hemsida.

Sjöfart: Sjöfartsverkets åresredovisningar och sektorsrapporter för olika år. Samma uppgifter som presenteras i 2008 års måluppföljning (SIKA Rapport 2009:2).

 Luftfart: Olika årgångar av "Luftfart", Tabell 6.2, se SIKA:s hemsida

Anm: För vägtrafik kan ej självmorden separeras från regelrätta olyckor vilket de dock kan inom bantrafik.




Vad gäller sjöfart exkluderas självmord enligt bedömning av SOS Alarm eller Sjöräddningscentralen. Inom luftfart anses att självmord ej ingår i definitionen på dödad i olycka.

Inom luftfart täcker den officiella statistiken inte alla dödsfall i olyckor. Ytterligare personer kan ha omkommit i segelflygplan och annat sportflyg.

**Figur 7.1 och 7.2** Antal dödade i olyckor, självmord respektive totalt  
**Figure 7.1 and 7.2** Number of killed, suicides and totals

År	Vägtrafik	Bantrafik olyckor	Bantrafik självmord	Sjöfart	Luftfart
2001	100	100	100	100	100
2002	96	131	104	102	0
2003	91	169	93	85	0
2004	82	181	99	67	233
2005	75	163	72	71	67
2006	76	138	103	83	300
2007	81	169	120	77	33
2008	68	125	112	90	0


**Källa:**

-  Vägtrafik: "Vägtrafikskador 2008", SIKA Statistik 2009:23, Tabell 9.
-  Bantrafik: "Bantrafikskador 2008", SIKA Statistik 2009:15 och "Bantrafikskador 2007", SIKA Statistik 2008:26, Tabell 1, 2 och 3.  
 Uppgifter för 2002 och tidigare olika årgångar av "Bantrafik", se SIKA:s hemsida.
- Sjöfart: Sjöfartsverkets årsredovisningar och sektorsrapporter för olika år. Samma uppgifter som presenteras i 2008 års måluppföljning (SIKA Rapport 2009:2).
-  Luftfart: Olika årgångar av "Luftfart", Tabell 6.2, se SIKA:s hemsida

**Anm:** För vägtrafik kan ej självmorden separeras från regelrätta olyckor vilket de dock kan inom bantrafik.  
 Vad gäller sjöfart exkluderas självmord enligt bedömning av SOS Alarm eller Sjöräddningscentralen. Inom luftfart anses att självmord ej ingår i definitionen på dödad i olycka.  
 Inom luftfart täcker den officiella statistiken inte alla dödsfall i olyckor. Ytterligare personer kan ha omkommit i segelflygplan och annat sportflyg.

**Tabell 7.3 Färdsträcka, dödade samt risk för de fyra trafikslagen samt totalt.****Table 7.3 Passenger kilometers, number of killed and risk per mode of transport and total risk**

	<b>Färdsträcka, 1000-tals km</b>	<b>Färdsträcka, procent</b>	<b>Dödade, antal</b>	<b>Dödade, procent</b>	<b>Risk</b>
Vägtrafik	98 941 956	76,9	397	86,3	4,0
Luffart	19 509 035	15,2	0	0,0	0,0
Tåg	9 372 193	7,3	20	4,3	2,1
Sjöfart	836 474	0,7	43	9,3	51,4
<b>Totalt</b>	<b>128 659 658</b>	<b>100,0</b>	<b>460</b>	<b>100,0</b>	<b>3,6</b>

**Källa:**  Färdlängder från RES 2005/2006 Den nationella resvaneundersökningen, SIKA Statistik 2007:19.  
Antal dödade se Tabell 7.1.

**Anm:** Bantrafik ovan är exklusive självmord. Risk är antal dödade per miljard kilometer färdsträcka.

Figur 8.1, 8.3 och 8.4 Koldioxidutsläpp, kiloton, per trafikslag 1990-2007.

Figure 8.1, 8.3 and 8.4 Carbon dioxide emissions, per mode of transport 1990-2007.

Totalt	Vägtrafik	Luftfart	Bantrafik	Sjöfart	Annat
1990	16 869,20	673,47	102,94	539,71	147,45
1991	16 615,42	613,86	91,19	405,81	147,77
1992	17 728,99	636,2	87,24	391,05	148,1
1993	16 997,60	582,3	83,87	301,77	148,42
1994	17 610,80	613,86	79,32	286,42	148,75
1995	17 446,58	622,74	77,26	340,45	149,07
1996	17 234,36	604,36	67,49	330,06	150,11
1997	17 373,64	654,4	65,48	403,14	151,14
1998	17 580,66	667,4	69,23	496,22	152,18
1999	17 762,13	698,98	74,24	567,12	153,21
2000	17 554,20	643,85	75,02	584,34	154,25
2001	17 799,08	625,46	71,48	576,02	155,31
2002	18 413,27	600,69	68,83	563,18	156,37
2003	18 654,23	582,4	68,27	653,84	157,04
2004	19 005,96	667,4	66,02	573,91	157,7
2005	19 304,64	662,62	64,31	541,41	157,17
2006	19 213,65	623,09	68,14	488,39	156,46
2007	19 369,18	605,05	68,14	444,99	154,99

## Vägtrafik - moped och motorcykel

Bränsle	Bensin	Diesel	Naturgas	Alcohol, tex. Etanol	Biogas
1990	57,88				
1991	57,73				
1992	62,36				
1993	61,92				
1994	62,8				
1995	64,38				
1996	64,25				
1997	67,86				
1998	68,37				
1999	72,25				
2000	79,25			0,09	
2001	87,22			0,26	
2002	97			0,63	
2003	103,59			1,41	
2004	110,4			2,99	
2005	115,92			3,2	
2006	123,05			3,45	
2007	138,06			3,9	

Vägtrafik - personbil						
Bränsle	Bensin	Diesel	Naturgas	Alcohol, tex. Etanol	Biogas	
1990	11 545,48	470,78				
1991	11 760,65	409,92				
1992	12 019,37	495,27				
1993	11 409,01	469,17				
1994	11 556,26	514,39				
1995	11 785,16	464,6				
1996	11 663,55	518,4	0,47	0,08	0,01	
1997	11 414,25	618,87	2,68	0,2	0,03	
1998	11 150,74	764,77	2,65	0,32	1,72	
1999	11 244,18	846,12	3,98	0,28	2,38	
2000	11 116,13	905,48	9,32	13,76	3,93	
2001	11 203,51	949,84	9,98	34,17	5,14	
2002	11 392,50	1 037,24	12	77,01	7,95	
2003	11 341,85	1 094,76	14,58	166,99	11,47	
2004	11 163,55	1 195,74	20,87	315,86	13,76	
2005	11 027,28	1 294,79	25,97	326,16	18,85	
2006	10 721,76	1 469,56	30,58	367,59	28,99	
2007	10 483,01	1 807,80	38,55	413,07	42,87	

Vägtrafik - lätt lastbil						
Bränsle	Bensin	Diesel	Naturgas	Alcohol, tex. Etanol	Biogas	
1990	843,5	200,17				
1991	897,53	191,74				
1992	917,46	239,12				
1993	864,82	232,1				
1994	863,05	257,37				
1995	872,32	237,12				
1996	834,66	265,49				
1997	799,1	322,46				
1998	725,74	441,71				
1999	675,09	522,84				
2000	613,74	595,58		0,74		
2001	560,69	756,82		1,67		
2002	514,89	927,57		3,36		
2003	450,79	1 085,65		6,16		
2004	384,99	1 290,31		10,44		
2005	352,64	1 452,66		9,74		
2006	318,8	1 534,92		8,94		
2007	292,8	1 601,54		8,28		

Vägtrafik - tung lastbil						
Bränsle	Bensin	Diesel	Naturgas	Alcohol, tex. Etanol	Biogas	
1990	12,63	3 735,84	2,89	1,38		
1991	12,42	3 281,77	3,63	1,95		
1992	12,2	3 978,29	4,9	2,5		
1993	11,69	3 940,34	8,51	2,93		
1994	11,11	4 338,41	7,38	4,36		
1995	10,64	4 006,24	6,1	5,91		
1996	9,76	3 869,58	8,18	8,4	0,19	
1997	8,88	4 124,44	15,07	10,67	0,19	
1998	8,12	4 411,96	6,57	20	4,25	
1999	7,69	4 380,33	9,62	19,93	5,75	
2000	7,07	4 211,90	15,7	18,81	6,62	
2001	6,7	4 207,98	16,31	17,21	8,4	
2002	6,36	4 407,61	18,07	16,09	11,97	
2003	5,88	4 539,96	17,15	15,25	13,49	
2004	5,39	4 811,55	23,14	23,16	15,26	
2005	5,24	5 006,44	23,67	21,32	17,18	
2006	4,97	4 984,43	25,57	26,92	24,25	
2007	4,83	4 983,77	18,79	30,68	20,9	

	Person	Gods
1990	12074,2	4796,4
1991	12228,3	4389,1
1992	12577,0	5154,5
1993	11940,1	5060,4
1994	12133,5	5481,7
1995	12314,1	5138,4
1996	12246,8	4996,3
1997	12103,9	5280,8
1998	11988,6	5618,4
1999	12169,2	5621,3
2000	12128,0	5470,2
2001	12290,2	5575,8
2002	12624,4	5906,0
2003	12734,7	6134,4
2004	12823,2	6564,3
2005	12812,2	6888,9
2006	12745,0	6928,8
2007	12927,3	6961,6



	<b>Tunga lastbilar</b>	<b>Lätta lastbilar - bensin</b>	<b>Lätta lastbilar - diesel</b>
<b>1990</b>	3752,74	843,5	200,17
<b>1991</b>	3299,78	897,53	191,74
<b>1992</b>	3997,9	917,46	239,12
<b>1993</b>	3963,48	864,82	232,1
<b>1994</b>	4361,28	863,05	257,37
<b>1995</b>	4028,9	872,32	237,12
<b>1996</b>	3896,13	834,66	265,49
<b>1997</b>	4159,26	799,1	322,46
<b>1998</b>	4450,91	725,74	441,71
<b>1999</b>	4423,33	675,09	522,84
<b>2000</b>	4260,12	613,74	595,58
<b>2001</b>	4256,61	560,69	756,82
<b>2002</b>	4460,12	514,89	927,57
<b>2003</b>	4591,75	450,79	1085,65
<b>2004</b>	4878,51	384,99	1290,3
<b>2005</b>	5073,87	352,64	1452,66
<b>2006</b>	5066,15	318,8	1534,91
<b>2007</b>	5058,99	292,8	1601,54

	<b>Tunga lastbilar</b>	<b>Lätta lastbilar</b>	<b>Körsträcka tunga lastbilar</b>	<b>Körsträcka lätta lastbilar</b>
1990	3752,74	1043,68		
1991	3299,78	1089,27		
1992	3997,9	1156,58		
1993	3963,48	1096,93		
1994	4361,28	1120,42		
1995	4028,9	1109,44		
1996	3896,13	1100,15		
1997	4159,26	1121,56		
1998	4450,91	1167,45		
1999	4423,33	1197,94	395423965,5	428990204,7
2000	4260,12	1209,33	406456617,1	457693057,5
2001	4256,61	1317,51	405284600,3	506175214,1
2002	4460,12	1442,46	391743623,7	521337683,6
2003	4591,75	1536,44	395248103,1	547911044,3
2004	4878,51	1675,3	399615024,6	569853465,1
2005	5073,87	1805,31	402867863,9	627185329,5
2006	5066,15	1853,71	425211114,6	666604940,9
2007	5058,99	1894,34	440017587,6	723964238,4

**EFFEKTIVITET NEDAN - gram CO2 per km**

	<b>Tunga lastbilar</b>	<b>Lätta lastbilar</b>
1999	1118,63	279,24
2000	1048,11	264,22
2001	1050,27	260,28
2002	1138,53	276,68
2003	1161,73	280,41
2004	1220,8	293,98
2005	1259,43	287,84
2006	1191,44	278,08
2007	1149,72	261,66

**Källa:** Underlag för nationella klimatrapporteringen 2008, se "Sweden's National Inventory Report 2009"  
[www.naturvardsverket.se](http://www.naturvardsverket.se)

Figur 8.5 och 8.7 Kväveoxidutsläpp, kiloton, per trafikslag och drivmedel 1990-2007.  
 Figure 8.5 and 8.7 Nitrogen oxides emission, per mode of transport and fuel 1990-2007

År	Vägtrafik	Luftfart	Bantrafik	Sjöfart	Annat
1990	174,22	2,72	2,08	7,91	1,16
1991	178,23	2,48	1,84	5,88	1,17
1992	168,15	2,57	1,76	5,48	1,17
1993	152,8	2,35	1,68	3,78	1,16
1994	157,52	2,48	1,6	3,38	1,15
1995	150,11	2,44	1,56	3,97	1,14
1996	142,91	2,43	1,42	3,61	1,13
1997	133,9	2,69	1,38	5,19	1,15
1998	125,05	2,73	1,46	5,99	1,16
1999	119,67	2,84	1,57	6,66	1,17
2000	113,27	2,6	1,58	6,79	1,18
2001	104,27	2,39	1,51	6,81	1,19
2002	100,46	2,28	1,45	6,72	1,2
2003	93,67	2,23	1,44	8,31	1,21
2004	87,34	2,7	1,39	7,45	1,22
2005	83,6	2,78	1,36	6,97	1,23
2006	79,12	2,52	1,44	6	1,24
2007	76,84	2,45	1,44	5,13	1,24

	Totalt	Bensin	Diesel
1990	174,22	112,77	61,43
1991	178,23	118,15	60,05
1992	168,15	110,02	58,09
1993	152,8	96,33	56,43
1994	157,52	101,86	55,58
1995	150,11	93,34	56,66
1996	142,91	89,12	53,62
1997	133,9	80,09	53,57
1998	125,05	72,56	52,22
1999	119,67	64,95	54,41
2000	113,2	56,87	56,06
2001	104,27	49,81	54,1
2002	100,46	45,39	54,68
2003	93,67	39,02	54,22
2004	87,34	32,83	54,06
2005	83,6	29,72	53,43
2006	79,12	25,11	53,45
2007	76,84	21,38	54,87

	Tung lastbil - bensin	Tung lastbil - diesel	Lätt lastbil - bensin	Lätt lastbil - diesel	MC	Personbil bensin	Personbil - diesel
1990	0,15	58,63	8,84	0,89	0,09	103,68	1,9
1991	0,14	57,23	9,46	0,94	0,09	108,45	1,87
1992	0,14	55,33	9,21	0,95	0,1	100,56	1,8
1993	0,14	53,83	8,49	0,92	0,1	87,59	1,67
1994	0,13	52,94	8,48	0,94	0,11	93,13	1,7
1995	0,12	53,97	8,05	0,97	0,11	85,04	1,71
1996	0,11	50,59	7,40	1,09	0,11	81,48	1,92
1997	0,11	50,13	6,87	1,26	0,12	72,99	2,17
1998	0,10	48,07	5,70	1,59	0,12	66,62	2,55
1999	0,09	49,4	5,07	1,98	0,13	59,64	3,03
2000	0,09	50,16	4,29	2,38	0,14	52,33	3,51
2001	0,08	47,49	3,17	2,91	0,15	46,39	3,69
2002	0,08	47,19	2,79	3,49	0,18	42,33	3,99
2003	0,07	46,08	2,28	3,93	0,19	36,47	4,19
2004	0,06	45,33	1,78	4,35	0,2	30,77	4,36
2005	0,06	44,84	1,9	4,18	0,21	27,53	4,41
2006	0,06	44,35	1,57	4,32	0,22	23,24	4,76
2007	0,06	44,79	1,27	4,47	0,24	19,79	5,61

	Tunga lastbilar	Lätta lastbilar	Personbilar
1990	58,78	9,73	105,58
1991	57,37	10,4	110,32
1992	55,47	10,16	102,36
1993	53,97	9,41	89,26
1994	53,07	9,42	94,83
1995	54,09	9,02	86,75
1996	50,7	8,49	83,4
1997	50,24	8,13	75,16
1998	48,17	7,29	69,17
1999	49,49	7,05	62,67
2000	50,25	6,67	55,84
2001	47,57	6,08	50,08
2002	47,27	6,28	46,32
2003	46,15	6,21	40,66
2004	45,39	6,13	35,13
2005	44,9	6,08	31,94
2006	44,41	5,89	28
2007	44,85	5,74	25,4

Källa: Underlag för nationella klimatrapporteringen 2008, se "Sweden's National Inventory Report 2009"  
[www.naturvardsverket.se](http://www.naturvardsverket.se)

**Figur 8.8 Svaveldioxidutsläpp, kiloton, per trafikslag 1990-2007****Figure 8.8 Sulphur dioxide emission, kilotonne, per transport mode 1990-2007.**

	Vägtrafik	Luftfart	Bantrafik	Sjöfart
1990	5,77	0,21	0,07	5,01
1991	4,18	0,20	0,06	3,78
1992	3,53	0,20	0,06	3,47
1993	2,04	0,19	0,05	2,31
1994	2,38	0,20	0,05	1,90
1995	1,82	0,20	0,05	2,14
1996	1,11	0,19	0,00	1,80
1997	0,57	0,21	0,00	2,72
1998	0,57	0,21	0,00	3,14
1999	0,51	0,22	0,00	3,28
2000	0,22	0,20	0,00	3,02
2001	0,18	0,20	0,00	2,94
2002	0,16	0,19	0,00	3,02
2003	0,13	0,19	0,00	4,18
2004	0,09	0,21	0,00	4,02
2005	0,10	0,21	0,00	3,87
2006	0,09	0,20	0,00	2,66
2007	0,09	0,19	0,00	1,38

**Källa:** Underlag för nationella klimatrapporteringen 2008, se "Sweden's National Inventory Report 2009"  
[www.naturvardsverket.se](http://www.naturvardsverket.se)

**Figur 8.10 och 8.11** Utsläpp av flyktiska organiska ämnen (exklusive metan), kiloton, per trafikslag och drivmedel 1990-2007.

**Figure 8.10 and 8.11** Volatile Organic Compounds emissions, Methane not included), kilo tonne, per mode of transport and fuel 1990-2007.

	Vägtrafik	Luftfart	Bantrafik	Sjöfart	Totalt
1990	154,76	0,51	0,11	10,06	165,44
1991	117,75	0,45	0,10	9,79	128,09
1992	110,72	0,45	0,09	9,56	120,82
1993	99,68	0,39	0,09	9,30	109,46
1994	100,23	0,40	0,08	9,06	109,77
1995	94,19	0,44	0,08	8,84	103,55
1996	88,93	0,44	0,07	8,60	98,05
1997	80,93	0,44	0,07	8,40	89,84
1998	72,49	0,47	0,08	8,18	81,22
1999	67,29	0,52	0,08	7,97	75,86
2000	61,38	0,44	0,08	7,74	69,64
2001	52,72	0,37	0,08	7,51	60,68
2002	50,04	0,33	0,08	7,28	57,73
2003	45,25	0,31	0,08	7,07	52,71
2004	42,38	0,37	0,07	6,83	49,65
2005	39,73	0,38	0,07	6,82	47,01
2006	35,71	0,33	0,07	6,80	42,91
2007	33,78	0,33	0,07	6,79	40,97

	Tunga lastbilar	Lätta lastbilar	Personbilar - bensin	Personbilar - diesel	MC/Moped
1990	3,95	0,25	138,17	0,33	1,78
1991	3,84	0,29	103,06	0,30	1,56
1992	3,65	0,27	96,41	0,29	1,55
1993	3,49	0,23	86,28	0,28	1,49
1994	3,43	0,21	87,13	0,25	1,42
1995	3,46	0,19	81,48	0,26	1,36
1996	3,25	0,19	77,10	0,24	1,37
1997	3,00	0,19	69,94	0,28	1,31
1998	2,81	0,25	62,76	0,29	1,36
1999	2,76	0,27	58,04	0,36	1,43
2000	2,65	0,29	52,69	0,42	1,55
2001	2,38	0,49	45,06	0,38	1,72
2002	2,29	0,47	42,61	0,37	1,90
2003	2,18	0,46	38,32	0,36	1,94
2004	2,09	0,46	35,79	0,35	2,03
2005	2,02	0,35	33,22	0,33	2,12
2006	1,95	0,34	29,59	0,34	2,08
2007	1,89	0,34	27,49	0,39	2,52

**Källa:** Underlag för nationella klimatrapporteringen 2008, se "Sweden's National Inventory Report 2009"  
[www.naturvardsverket.se](http://www.naturvardsverket.se)

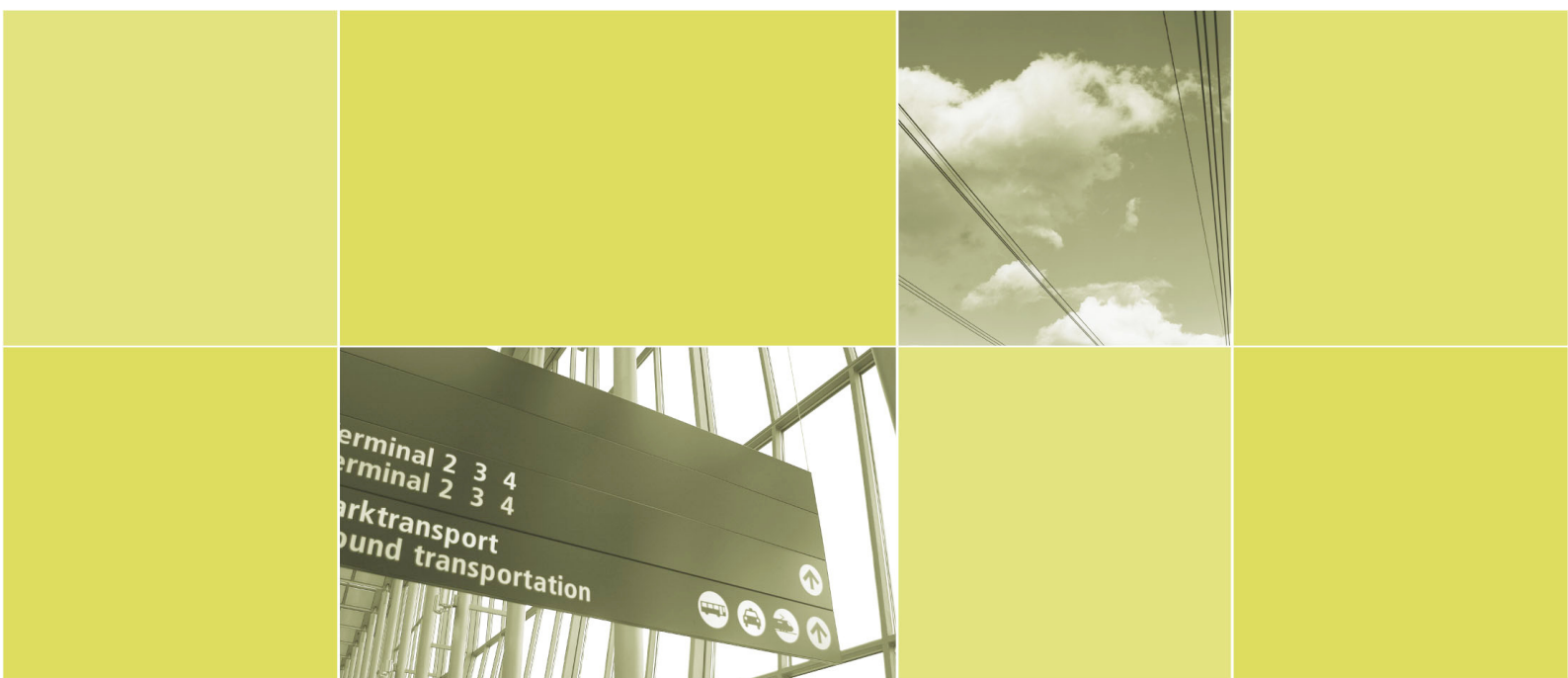
**Figur 8.2, 8.6 och 8.9 Koldioxid-, kväveoxid- och svaveldioxidemissioner (kiloton) från internationell bunker för sjöfart och luftfart 1990-2007**  
**Figur 8.2, 8.6 and 8.9 Carbon dioxide, nitrogen oxides and sulphur dioxide emissions (kilo tonne) from international bunker 1990-2007**

År	Sjöfart			Luftfart				
	Gg CO2	Gg NOx	Gg SO2	Gg CO2	Gg NOx	Gg SO2	ton NOx	ton SO2
1990	2 228	46	33	1 338				
1991	2 640	56	40	1 092				
1992	3 009	64	45	899				
1993	3 022	64	45	1 234				
1994	3 560	76	53	1 353				
1995	3 500	75	53	1 260	5	0	5 327	399
1996	3 708	79	52	1 441	6	0	6 037	456
1997	4 348	92	60	1 442	6	0	6 016	456
1998	5 017	106	66	1 591	7	1	6 769	503
1999	4 909	105	66	1 701	7	1	7 303	538
2000	4 771	101	63	1 768	8	1	7 916	560
2001	4 655	98	62	1 661	8	1	7 664	526
2002	4 104	85	54	1 413	6	0	6 250	447
2003	5 520	115	73	1 338	6	0	5 999	424
2004	6 503	138	88	1 474	7	0	6 745	466
2005	6 640	137	88	1 524	7	0	7 213	482
2006	7 140	147	77	1 624	8	1	7 684	514
2007	7 418	151	57	1 758	8	1	8 488	556

**Källa:** Underlag för nationella klimatrapporeringen 2008, se "Sweden's National Inventory Report 2009"  
[www.naturvardsverket.se](http://www.naturvardsverket.se)

SIKA är en myndighet som arbetar inom transport- och kommunikationsområdet. Våra huvudsakliga uppgifter är att göra analyser, nulägesbeskrivningar och andra utredningar åt regeringen, att utveckla prognos- och planeringsmetoder och att ansvara för den officiella statistiken.

Utredningarna publiceras i serierna *SIKA Rapport* och *SIKA PM*. Statistiken publiceras i serien *SIKA Statistik*. Samtliga publikationer finns tillgängliga på SIKAs webbplats [www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se).



Statens institut för kommunikationsanalys  
Akademigatan 2, 831 40 Östersund  
Telefon 063-14 00 00  
Fax 063-14 00 10  
e-post [sika@sika-institute.se](mailto:sika@sika-institute.se)  
[www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se)

