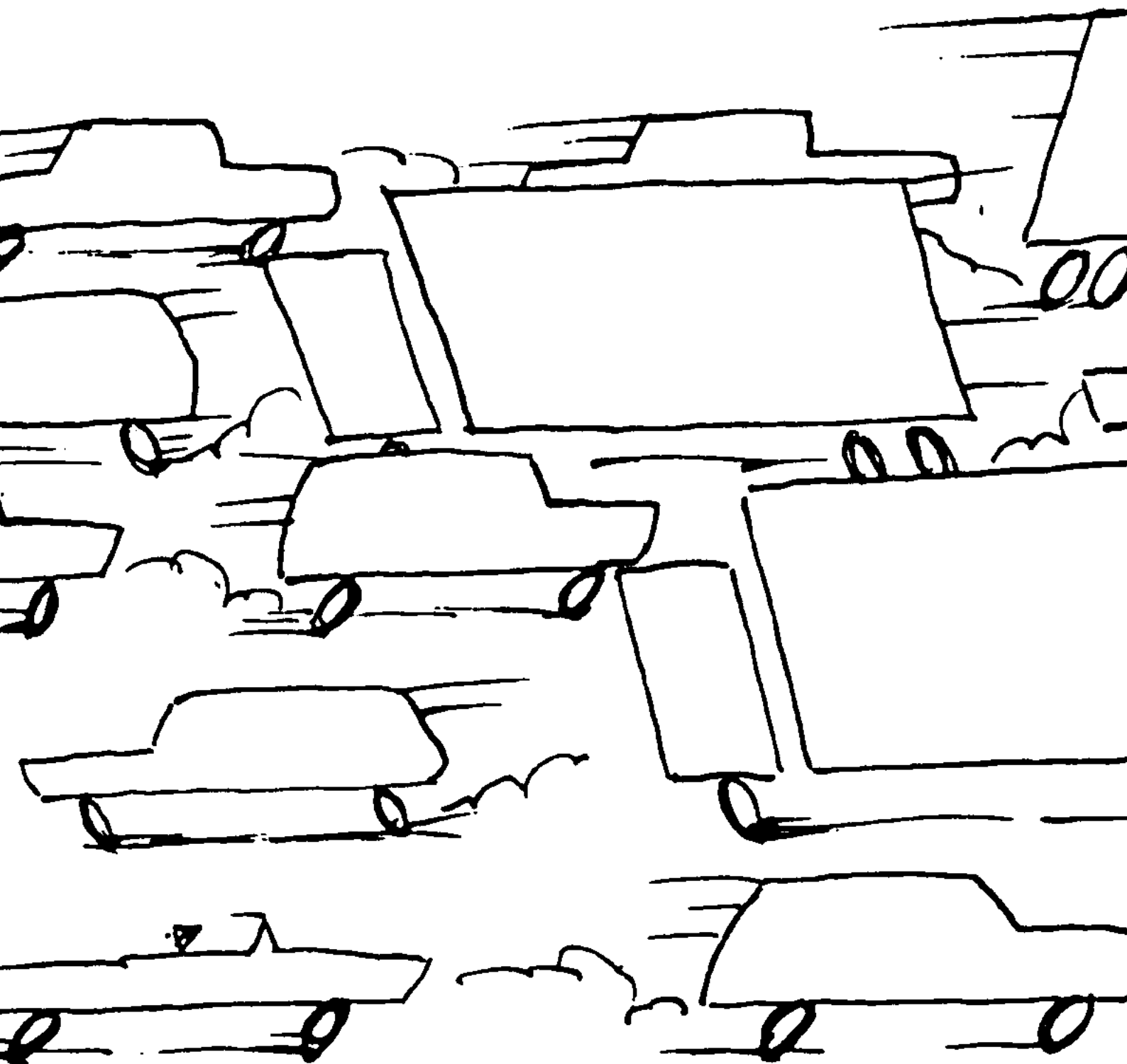


# Trafikarbetets förändring

2008-2009



TRAFIKVERKET



Titel: Trafikarbetets förändring 2008-2009  
Publikationsnummer: TRV 2010:097  
ISBN: 978-91-7467-071-4  
Utgivningsdatum: September 2010  
Utgivare: Trafikverket Trafik Teknik Väg och Järnvägsinformation  
Kontaktperson: Poul Holmgren  
Produktion: Trafikverket  
Tryck: Trafikverket  
Distributör: Trafikverket

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Inledning	2
2. Sammanfattande resultat	3
3. Trafikarbete – grundläggande definitioner	6
4. Faktorer bakom trafikarbetets förändring	7
5. Kort beskrivning av det stationära mätsystemet	8
6. Revidering av ram	9
7. Bortfall	10
8. Resultatöversikt	11

## Bilagor

De enskilda punkternas geografiska fördelning inom landet	Bil 1
Bensinpriser, 1970 - 2009	Bil 2

# 1. Inledning

I denna rapport redovisas trafikarbetets förändring mellan åren 2008 och 2009 definierat som trafikarbetets förändring på det statliga vägnätet på konstant vägnät.

Underlaget för skattning av trafikarbetets förändring har insamlats i ett system bestående av ca 80 st slumpmässigt valda helårsmätta punkter. Systemet skall i första hand användas för skattning av det totala trafikarbetets årliga förändring på riksnivå, fördelat på vägkategorierna europavägar, övriga riksvägar, primära länsvägar och övriga länsvägar. Systemet har vidare byggts upp efter statistiska principer för att ge möjlighet att ange förändringsskattningens precision, som ges i form av ett osäkerhetsintervall som med 95 % säkerhet innesluter det sanna värdet\*. Systemet etablerades 1976 för att i fortsättningen kontinuerligt följa trafikarbetets förändring. Punkternas ungefärliga lägen framgår av bilaga 1.

I figurerna 1-30 redovisas förändringen för axelpar fram till och med 2001-2002. Därefter redovisas förändringen för fordon.

Även före 1977 gjordes beräkningar av trafikarbetets förändring. Materialet har dock varit av skiftande kvalité och framförallt inte kunnat sägas representera hela det statliga vägnätet och det har heller inte varit möjligt att ange dessa skattningars osäkerhet. I tabellen på sidan 4 redovisas de senaste årens förändring av trafikarbetet. Det bör observeras att angivna värden för 1970 – 1973 grundas på de riksomfattande sk ”rörliga” trafikmätningarna och får anses vara av hög kvalité.

\* I "TF 142 Ett stationärt räkningsystem och ett basurval för olika informationsbehov" beskrivs närmare målsättningarna med systemet, valet av punkter m m.

## 2. Sammanfattande resultat

### Totala trafikarbetets förändring på riksnivå, fördelat per vägkategori.

	Fordon	Fordon	Axelpar
	2007-2008	2008-2009	2008-2009
Europavägar	-0,3 ± 0,7%	0,1 ± 0,7%	-0,7 ± 0,8%
Övriga riksvägar	-1,0 ± 1,7%	0,3 ± 0,7%	-0,1 ± 0,9%
Primära länsväg	-1,9 ± 1,8%	-0,2 ± 0,7%	-1,2 ± 1,0%
Övriga länsvägar	-0,7 ± 0,8%	0,8 ± 1,2%	0,8 ± 1,3%
Samtliga vägar	-0,8 ± 0,6%	0,2 ± 0,4%	-0,3 ± 0,5%

Ovan redovisas trafikarbetets procentuella förändring med osäkerhetsintervall för fordon och för axelpar i olika vägkategorier. Osäkerhetsintervallen är gjorda så att med 95 % säkerhet ligger den sanna förändringen inom angivet intervall. För exempelvis europavägar har trafikarbetet räknat i axelpar minskat med  $0,7\% \pm 0,8\%$  eller med andra ord, intervallet  $-1,5$  till  $+0,1\%$  innefattar med 95 % säkerhet den sanna förändringen.

För fordon har det totala trafikarbetet förändrats med  $0,2\% \pm 0,4\%$  mellan år 2008 och 2009. Studerar man olika typer av fordon så har personbilstrafiken förändrats med  $+1,0\% \pm 0,4\%$  och lastbilstrafiken har förändrats med  $-3,9\% \pm 1,3\%$ .

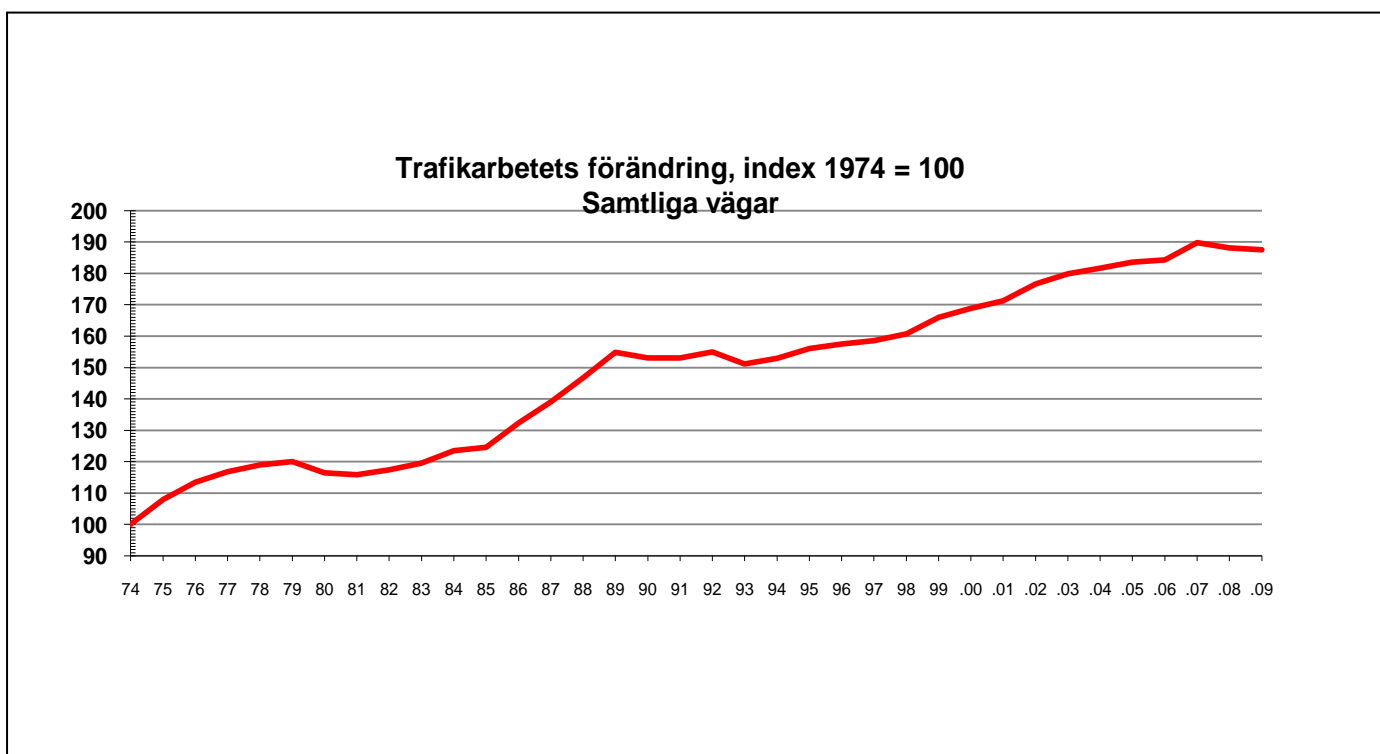
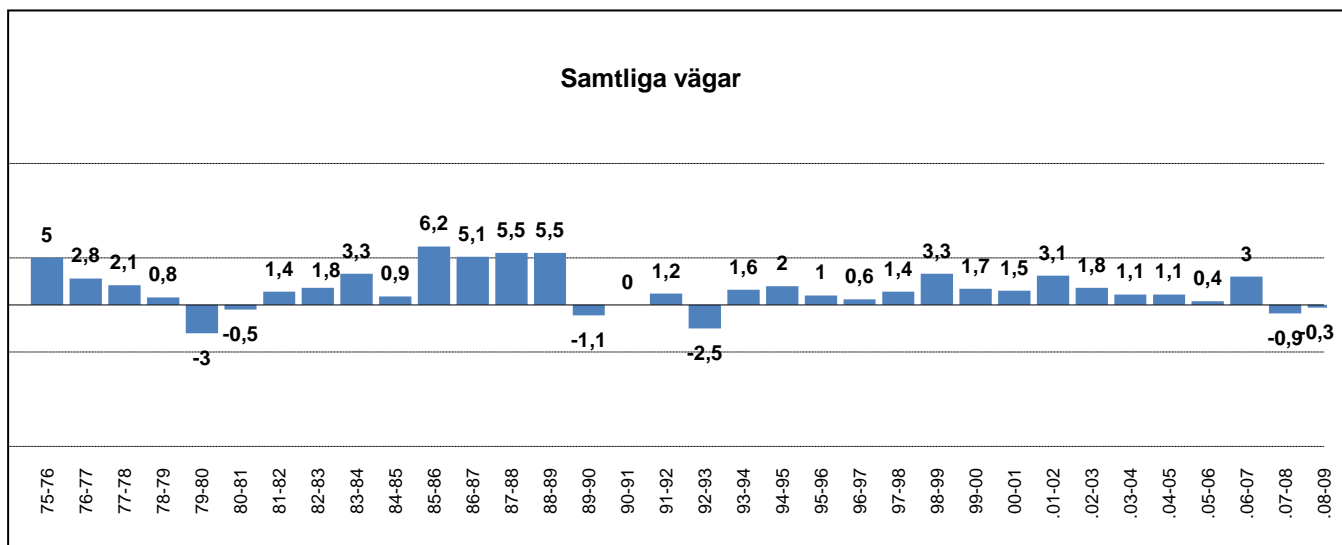
På följande sida redovisas trafikarbetets förändring från år 1970.

## Trafikarbetets förändring mellan år 1970 – 2009

	Axelpar	Kommentarer	
1970 – 1973	c:a +5 % per år		
1973 – 1974	c:a -3 %	minskningen föranledd av	
1974 – 1975	c:a +8 %	oljekrisen 1973–1974	
1975 – 1976	c:a +5 %		
1976 – 1977	+ 2.8 ± 0.8 %		
1977 – 1978	+ 2.1 ± 0.8 %		
1978 – 1979	+ 0.8 ± 0.6 %		
1979 – 1980	- 3.0 ± 0.9 %		
1980 – 1981	- 0.5 ± 0.8 %		
1981 – 1982	+ 1.4 ± 1.0 %		
1982 – 1983	+ 1.8 ± 0.7 %		
1983 – 1984	+ 3.3 ± 1.0 %		
1984 – 1985	+ 0.9 ± 0.7 %		
1985 – 1986	+ 6.2 ± 0.7 %		
1986 – 1987	+ 5.1 ± 0.8 %		
1987 – 1988	+ 5.5 ± 0.6 %		
1988 – 1989	+ 5.5 ± 1.3 %		
1989 – 1990	- 1.1 ± 0.7 %		
1990 – 1991	0.0 ± 0.8 %		
1991 – 1992	+ 1.2 ± 0.6 %	<b>Fordon</b>	<b>Lastbil</b>
1992 – 1993	- 2.5 ± 0.5 %	- 2.9 ± 0.6 %	
1993 – 1994	+ 1.6 ± 0.9 %	+ 1.2 ± 0.8 %	+4.9 ± 1,6
1994 – 1995	+ 2.0 ± 0.5 %	+ 1.9 ± 0.5 %	+4.0 ± 3.3
1995 – 1996	+ 1,0 ± 0,9 %	+ 0,5 ± 0,4 %	+1.0 ± 2.0
1996 – 1997	+ 0,6 ± 0,6 %	+ 0,3 ± 0,6 %	+3.7 ± 1,3
1997 – 1998	+ 1,4 ± 0,6 %	+ 1,1 ± 0,5 %	+5.1 ± 1,3
1998 – 1999	+ 3,3 ± 0,6 %	+ 3,2 ± 0,5 %	+5.0 ± 1,4
1999 – 2000	+ 1,7 ± 0,8 %	+ 1,5 ± 0,7 %	+3.8 ± 1,4
2000 – 2001	+ 1,5 ± 0,8 %	+ 1,5 ± 0,7 %	+2.6 ± 1,9
2001 – 2002	+ 3,1 ± 0,5 %	+ 3,3 ± 0,5 %	+2.4 ± 1,5
2002 – 2003	+ 1,8 ± 0,5 %	+ 1,8 ± 0,5 %	+1.5 ± 1,0
2003 – 2004	+ 1,1 ± 0,4 %	+ 1,0 ± 0,4 %	+1.7 ± 1,2
2004 – 2005	+ 1,1 ± 0,5 %	+ 0,8 ± 0,5 %	+4,3 ± 1,7
2005 – 2006	+ 0,4 ± 0,6%	+ 0,2 ± 0,6 %	+2,1 ± 1,1
2006 – 2007	+ 3,0 ± 0,6 %	+ 2,8 ± 0,5 %	+5,3 ± 1,1
2007 – 2008	- 0,9 ± 0,6%	- 0,8 ± 0,6 %	0,0 ± 1,4
2008 - 2009	- 0,3 ± 0,5%	+0,2 ± 0,4 %	-3,9 ± 1,3

Ovanstående förändringar visualiseras i figurerna på nästa sida.

## Trafikarbetets förändring för axelpar uttryckt i procent.



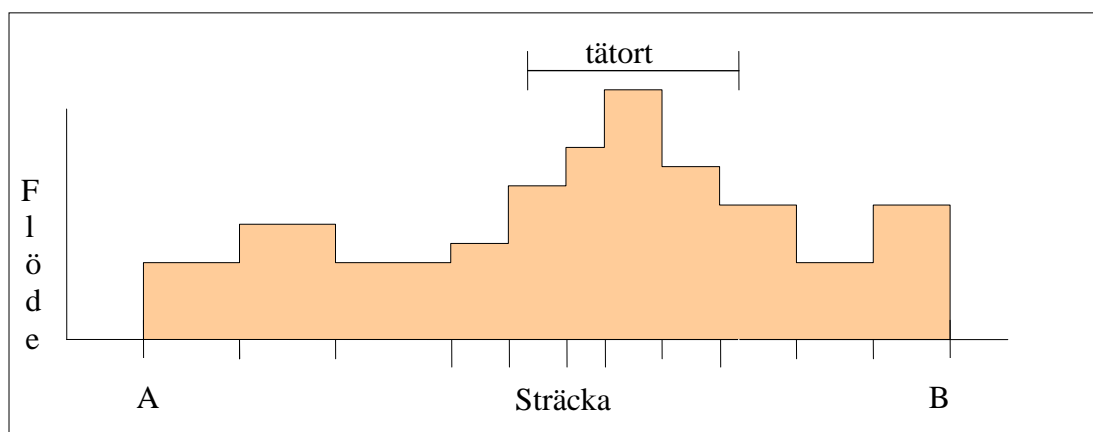
### 3. Trafikarbete – grundläggande definitioner

Trafikarbetet på en vägsträcka är summan av längden på alla resor som fordon utför längs sträckan under en bestämd tid. Trafikarbetet i ett område är då summan av alla resor längs alla vägsträckor i området och uttrycks i fordonskilometer eller axelparskilometer.

Matematiskt kan trafikarbetet uttryckas på följande sätt:

Låt  $f(x)$  vara flödesfunktionen,  $d$  v s en funktion som beskriver hur stort flödet (antalet förbipasserande fordon) är i varje punkt på sträckan. Beteckna sträckans startpunkt med  $a$  och sträckans slutpunkt med  $b$ . Då är trafikarbetet integralen av flödeskurvan över intervallet  $(a,b)$ ,  $d$  v s

$$TA = \int_a^b f(x) dx$$



Trafikarbetet är det skuggade området under flödeskurvan och definieras av:

- a vägsträckan (sträckan A - B)
- b flödesdefinitionen (antal axelpar eller antal fordon)
- c tidsperioden (t ex 2009)



## 4. Faktorer bakom trafikarbetets förändring

Den mätbara skillnaden i trafikarbetet som erhålls vid jämförelse av trafikarbete mellan två perioder är den kombinerade effekten av ett flertal faktorer. De faktorer som påverkar trafikarbetets förändringar kan indelas i följande klasser:

**Allmän trend** - kan karakteriseras av exempelvis ökat eller minskat bilinnehav och en förändring av bilutnyttjande. Denna typ av förändring är en följd av faktorer som förändrad levnadsstandard, förbättring eller försämring av allmänna kommunikationer, höjning av bensinpris etc. (Bensinprisförändringar från 1970 redovisas i bil 2).

### **Ändring av väglängd**

Om en vägsträcka uträdas eller förlängs minskar resp ökar trafikarbetet vid konstant flöde. Förändringar av trafikarbetet som beror på ändrad väglängd ingår inte i denna skattning. Här skattas i stället ”trafikarbetets förändring på konstant vägnät”. I samband med så kallade ramrevideringar justeras urvalet av mätpunkter så att skattningen gäller ett aktuellt vägnät.

**Omfördelning av trafik mellan vägkategori**, orsakat av olika förändringar av vägstandarden. En förbättring av vägstandarden på en väg kan medföra att trafik från intilliggande alternativa vägar med sämre standard omflyttas till den med högre standard.

### **Årstidsvariation vid jämförelse inom år.**

Tillfälliga faktorer som resulterar i att trafikarbetet minskar under kortare perioder. Orsaken till förändringen kan vara väderlek, helgkombinationer etc.

## 5. Kort beskrivning av det stationära systemet

Den detaljerade utformningen har utgått från målsättningen att skatta trafikarbetets förändring mellan olika valda tidsperioder för hela det statliga vägnätet. I det nuvarande systemet bedömdes man att med ca 80 st punkter skulle noggrannheten i de olika skattningarna uppgå till de värden som återges i nedanstående tabell.

### Förväntade osäkerhetsintervall vid skattning av trafikarbetets förändring

	Riks- vägar	Primära och övriga länsvägar	Hela riket
<b>Mellan veckoperioder</b>	± 2.0%	± 2.6%	± 1.6%
<b>Mellan månadsperioder</b>	± 1.6%	± 2.2%	± 1.3%
<b>Mellan kvartal, år</b>	± 1.0%	± 1.3%	± 1.7%

Osäkerhetsintervallen skall i 95 fall av 100 innesluta det rätta värdet.

Mätpunkterna har fördelats på de olika vägkategorierna enligt följande, för att få så liten osäkerhet som möjligt:

Europa- vägar	Övriga riksvägar	Primära länsvägar	Övriga- länsvägar	Hela riket
21	17	15	30	83

Systemets konstruktion utgick vidare från önskemålet att kunna ge möjlighet till olika utvidgningar av målprogrammet, tillfälliga eller mer permanenta. Detta ledde till ett samtidigt urval av vägavsnitt och punkter (en i varje avsnitt). Förutsättningar för urvalet av avsnitt och punkter är konstruktionen av en ram, vilket har inneburit en ordnad listning av hela vägnätet uppdelat i urvalsenheter, d v s vägavsnitt.

Därvid har vägdatabanken utnyttjats såväl för ordningen som konstruktionen av vägavsnitt. För övriga vägar har kommunblock utnyttjats som enhet.

Alla avsnitt har sedan grupperats efter vilken vägkategori de tillhör (europaväg, riksväg, primär länsväg, närtrafik m m), geografiskt läge m m. Grupperingen har gjorts så att man fått 83 grupper. Ur varje grupp har sedan ett avsnitt och en punkt på det avsnittet valts slumpmässigt.

## 6. Revidering av ram

Den ursprungliga ramen utformades hösten 1975 med de uppgifter som då förelåg i vägdatatabanken (VDB).

Effektiviteten i systemet, då det uttrycks i urvalsfel (varians), avtar successivt av två huvudorsaker:

- \* De utnyttjade trafikflödena, som i huvudsak gällde år 1972 för huvudvägar och 1973 för övriga vägar, svarar allt mindre väl mot aktuella trafikflöden
- \* Vägnätet förändras successivt genom tillkomst och avgång av vägar från olika vägkategorier.

Den ursprungliga ramkonstruktionens vägnät definierades som hela det allmänna vägnätet exklusive hela vägar som låg helt inom tätortsområde.

Under 1980 och 1981 genomfördes en revidering av basramen baserad på VDB:s version 1979-01-01. Följande förutsättningar låg till grund för en ny ram:

- \* Trafikflödena för huvudvägar utgörs av 1978 års siffror och för övriga vägar av 1976 eller 1977.
- \* Vägnätet definieras som hela det allmänna vägnätet (1979-01-01), exklusive vägar med kommunalt underhåll som ligger innanför stadsplanegräns.

För att bevara kontinuitet i systemet utnyttjades en statistisk metod som utvecklats av Nathan Keyfitz. Detta medförde att endast ett mindre antal punkter behövdes bytas ut. Revideringen utfördes i 2 etapper. Den nya ramen infördes för huvudvägar fr o m 1981 och för övriga vägar fr o m 1982.

Detta innebar att 21 punkter av 30 på övriga vägar var nya fr o m 1982. Att antalet är så pass stort beror på att principerna för uppbyggnad av ramen för övriga vägar samtidigt ändrats.

En ny revidering av ramen gjordes under 1985. En av orsakerna till att ramrevideringen gjordes var att många vägar bytte vägkategori. Vid trafikförändringen 1986-1987, användes denna ram för första gången.

Ytterligare en ramrevidering har genomförts under år 2000 och ett 40-tal mätpunkter har bytts ut under åren 2001-2003. Den nya ramen gäller från och med år 2004.

## **7. Bortfall**

Av olika orsaker händer det att mätutrustningen inte kan registrera trafiken under någon eller några dagar. Motsvarande dagar under det andra året utesluts då också så att jämförelsen mellan åren baseras på jämförbara dagar.

### **Kommentarer**

Mätstationerna vid Ullna och O Upplands Väsby har tappat mycket trafik när Norrortsleden öppnades.

Mätstation Lilla Edet på väg E45 har tappat trafik. En bidragande orsak kan vara neddragningar i produktionen vid SAAB i Trollhättan.

## 8. Resultatöversikt

### Tabeller

Trafikarbetets förändring per vägkategori 1976-2009 Tabell 1

Redovisning av de enskilda punkternas trafikförändring 2008-2009 Tabell 2

### Bilagor

De enskilda punkternas geografiska fördelning inom landet Bilaga 1

Bensinpriserförändringar från 1970 Bilaga 2

### Figurer

Trafikarbetets förändring per vägkategori  
Se separat tabell på web-sidan Figur 1 och 2

Trafikflödesförändring i de enskilda punkterna  
Se separat tabell på web-sidan Figur 3-30

## Trafikarbetets förändring på riksnivå 1976-2009 i axelpar, uttryckt i %, fördelat på vägkategori

	Europa- vägar	Övriga Riksvägar	Primär länsvägar	Övriga länsvägar	Samtliga vägar
1976 – 1977	+ 3,5 ± 1,1	+ 3,2 ± 1,4	+ 3,3 ± 1,9	+ 1,4 ± 1,6	+ 2,8 ± 0,8
1977 – 1978	+ 1,7 ± 0,8	+ 1,6 ± 1,0	+ 2,2 ± 2,1	+ 3,1 ± 2,2	+ 2,1 ± 0,8
1978 – 1979	+ 0,4 ± 1,3	+ 0,9 ± 1,2	+ 2,6 ± 0,4	+ 0,4 ± 0,7	+ 0,8 ± 0,6
1979 – 1980	- 5,1 ± 1,6	- 3,0 ± 1,7	- 2,0 ± 2,2	- 1,1 ± 1,7	- 3,0 ± 0,9
1980 – 1981	- 0,3 ± 1,5	- 0,3 ± 1,7	- 0,4 ± 1,4	- 1,0 ± 1,6	- 0,5 ± 0,8
1981 – 1982	+ 0,8 ± 0,9	+ 1,1 ± 1,0	+ 2,6 ± 2,4	+ 1,7 ± 2,7	+ 1,4 ± 1,0
1982 – 1983	+ 2,4 ± 0,7	+ 1,3 ± 1,5	+ 2,3 ± 1,2	+ 1,5 ± 1,7	+ 1,8 ± 0,7
1983 – 1984	+ 5,0 ± 1,1	+ 3,2 ± 1,6	+ 2,8 ± 2,3	+ 2,0 ± 2,4	+ 3,3 ± 1,0
1984 – 1985	+ 1,3 ± 1,7	+ 1,0 ± 1,1	+ 2,0 ± 1,8	- 0,2 ± 1,1	+ 0,9 ± 0,7
1985 – 1986	+ 6,9 ± 1,1	+ 5,9 ± 0,9	+ 5,2 ± 1,4	+ 6,2 ± 1,6	+ 6,2 ± 0,7
1986 – 1987	+ 6,0 ± 0,9	+ 5,6 ± 1,3	+ 5,4 ± 1,6	+ 3,3 ± 2,2	+ 5,1 ± 0,8
1987 – 1988	+ 5,5 ± 1,2	+ 6,3 ± 0,9	+ 5,8 ± 1,4	+ 4,5 ± 1,0	+ 5,5 ± 0,6
1988 – 1989	+ 5,7 ± 1,3	+ 6,8 ± 0,9	+ 6,7 ± 0,9	+ 3,4 ± 4,0	+ 5,5 ± 1,3
1989 – 1990	- 0,8 ± 1,3	- 1,7 ± 1,1	- 1,4 ± 1,1	- 0,8 ± 1,6	- 1,1 ± 0,7
1990 – 1991	- 1,0 ± 1,7	+ 0,7 ± 0,9	+ 0,3 ± 1,5	+ 0,4 ± 1,8	+ 0,0 ± 0,8
1991 – 1992	+ 0,8 ± 0,3	+ 0,9 ± 1,1	+ 0,4 ± 1,4	+ 2,3 ± 1,7	+ 1,2 ± 0,6
1992 – 1993	- 2,8 ± 0,8	- 2,4 ± 1,3	- 2,3 ± 1,3	- 2,4 ± 1,4	- 2,5 ± 0,5
1993 – 1994	+ 2,3 ± 1,4	+ 0,8 ± 1,4	+ 0,9 ± 1,4	+ 2,0 ± 2,4	+ 1,6 ± 0,9
1994 – 1995	+ 3,2 ± 0,8	+ 1,9 ± 0,9	+ 1,8 ± 1,5	+ 0,8 ± 0,9	+ 2,0 ± 0,5
1995 – 1996	+ 1,8 ± 0,7	+ 0,3 ± 1,3	+ 0,0 ± 1,1	+ 1,3 ± 2,7	+ 1,0 ± 0,9
1996 – 1997	+ 2,3 ± 1,1	- 0,4 ± 0,9	- 0,4 ± 1,3	+ 0,4 ± 1,5	+ 0,6 ± 0,6
1997 – 1998	+ 2,9 ± 1,2	+ 1,2 ± 1,0	+ 1,7 ± 1,1	- 0,6 ± 1,0	+ 1,4 ± 0,6
1998 – 1999	+ 3,6 ± 1,0	+ 3,1 ± 1,1	+ 4,9 ± 1,4	+ 2,1 ± 1,1	+ 3,3 ± 0,6
1999 – 2000	+ 2,8 ± 1,7	+ 1,7 ± 1,6	+ 1,5 ± 1,7	+ 0,7 ± 1,0	+ 1,7 ± 0,8
2000 – 2001	+ 1,2 ± 1,0	+ 0,8 ± 1,0	+ 2,6 ± 1,9	+ 1,9 ± 2,1	+ 1,5 ± 0,8
2001 – 2002	+ 3,7 ± 0,8	+ 2,7 ± 1,3	+ 3,9 ± 1,6	+ 2,4 ± 0,9	+ 3,1 ± 0,5
2002 – 2003	+ 1,7 ± 0,7	+ 1,4 ± 1,2	+ 2,1 ± 1,0	+ 2,3 ± 1,0	+ 1,8 ± 0,5
2003 – 2004	+ 1,5 ± 0,6	+ 0,2 ± 0,9	+ 0,4 ± 1,2	+ 1,7 ± 0,8	+ 1,1 ± 0,4
2004 – 2005	+ 1,3 ± 0,6	+ 0,9 ± 1,0	+ 1,7 ± 1,5	+ 0,6 ± 1,4	+ 1,1 ± 0,5
2005 – 2006	+ 0,9 ± 0,9	+ 0,4 ± 1,3	+ 0,6 ± 1,5	- 0,7 ± 1,2	+ 0,4 ± 0,6
2006 – 2007	+ 4,2 ± 0,7	+ 2,1 ± 1,5	+ 2,4 ± 1,2	+ 2,3 ± 0,9	+ 3,0 ± 0,6
2007 – 2008	- 0,2 ± 0,8	- 1,1 ± 1,7	- 2,0 ± 2,0	- 1,0 ± 0,9	- 0,9 ± 0,6
2008 – 2009	- 0,7 ± 0,8	- 0,1 ± 0,9	- 1,2 ± 1,0	+ 0,8 ± 1,3	- 0,3 ± 0,5

Trafikarbetets procentuella förändring med osäkerhetsintervall.

Intervallat täcker det sanna värdet med 95 % säkerhet.

## Redovisning av de enskilda punkternas trafikförändring 2008-2009

### Europavägar

Väg	Plats	Län	Trafikförändring i %	
			fordon	axelpar
E4	Skellefteå	AC	+0,3	0,0
E4	N Norrfjärden	BD	+1,0	+0,4
E14	Matfors	Y	+0,6	+0,4
E4	S Söderhamn	X	+2,1	+0,4
E18.20	Cosmonova	AB	-0,7	-0,2
E4	Rosersberg	AB	-2,8	-2,9
E18	SO Bålsta	AB	+1,6	+1,2
E18	Ullna	AB	-8,1	-8,6
E6	Kvibille	N	+0,1	-0,7
E20	Ardala	O	-3,2	-5,7
E6	Göteborg	O	-1,3	-1,9
E18	V Karlstad	S	+0,9	+0,4
E4	SO Uppsala	C	+2,3	+2,0
E18	Sörberga	U	+1,7	+0,2
E4	Svärta	D	+1,7	+0,4
E4	Norsholm	E	-0,4	-1,8
E4	Strömsfors	E	+0,2	-1,0
E22	Gamleby	H	+1,0	+0,3
E6	Glumslöv	M	-3,2	-3,4
E6	O Hofterup	M	+0,2	-0,8
E22	SV Linderöd	M	+0,6	+0,2

## Övriga riksvägar

Väg	Plats	Län	Trafikförändring i %	
			fordon	axelpar
86	N Indal	Y	-1,6	-3,0
45	Vilhelmina	AC	+0,8	+0,9
60	S Falun	W	-1,2	-1,8
60	S Ludvika	W	+1,8	+3,1
57	O Stjärnhov	D	-3,3	-3,5
76	Skutskär	C	+0,9	+0,7
57	Järna	AB	+0,1	-0,3
67	S Sala	U	-0,3	-1,5
45	NO Säffle	S	+0,8	-0,1
26	N Skövde	O	-0,6	-1,7
45	N Lilla Edet	O	-5,1	-6,4
46	N Blidsberg	O	+1,2	+0,4
34	Storebro	H	0,0	+1,4
31	V Nässjö	F	+0,3	-0,7
33	V Vimmerby	H	+0,9	+3,0
23	N Hör	M	+0,2	-0,6
24	N Finja	M	+2,9	+2,2



Tabell 2:3

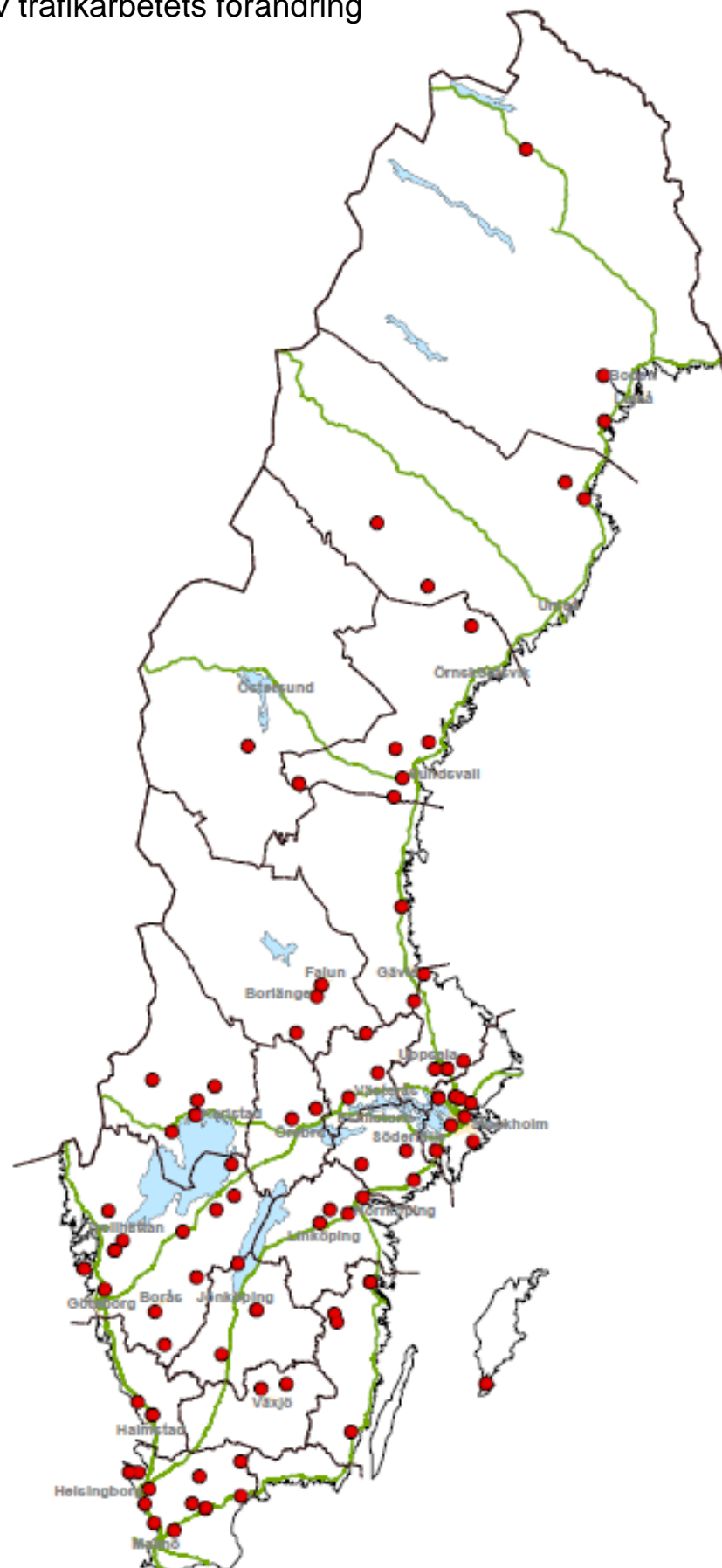
## Primära länsvägar

Väg	Plats	Län	Trafikförändring i %	
			fordon	axelpar
356	S Boden	BD	+1,7	+2,2
352	Ängsby	Y	-0,4	-1,5
314	Torrflonäs	Y	-0,5	-2,4
268	O Upplands Väsby	AB	-3,5	-3,5
227	O Handen	B	-1,3	-1,1
200	S Töreboda	O	-0,3	-0,6
240	N Molkom	S	-2,5	-3,8
172	S Ödeborg	O	+0,1	-0,5
169	NO Rönnäng	O	+2,6	+2,7
273	S Almunge	C	-3,0	-3,2
249	Sverkesta	T	-0,2	-1,1
151	NV Värnamo	F	-1,1	-2,8
195	S Brandstorp	O	-1,9	-4,1
112	O Höganäs	M	+2,7	+2,2
111	N Höganäs	M	+2,7	+2,1

## Övriga länsvägar

Väg	Plats	Län	Trafikförändring i %	
			fordon	axelpar
869	S Sandfors	AC	-0,3	-3,6
874	Kurravaara	BD	+0,8	+1,7
557	Övre Rissjö	AC	-1,5	-4,4
718	N Brunne	Y	-0,4	+0,5
665	Romme	W	-0,2	-0,4
701	O Avesta	W	+3,6	+3,1
535	V Åsarna	Z	+4,7	+5,2
548	Långskog	Y	-1,8	+5,1
800	SO Skå	B	+2,0	+1,9
500	S Burgsvik	I	+3,4	+3,0
714	Forshaga	S	-2,4	-2,3
1610	Viskafors	O	-4,0	-4,1
1005	N Otterbäcken	O	-0,2	+0,2
610	SV Eftra	N	+3,5	+3,3
559	N Ö Frölunda	O	-1,3	-2,1
1012	SV Trollhättan	O	+3,3	+3,3
873	Arvika	S	-0,2	-0,2
590	NV Uppsala Näs	C	+1,6	+1,5
546	NV Forssjö Bruk	D	+0,8	+0,6
763	V Söderfors	C	-2,7	-3,4
748	Närkes Kil	T	+4,8	+4,9
1136	NV Linköping	E	+1,4	+1,3
738	O Moheda	G	+4,8	+4,6
906	S Braås	G	+16,3	+17,6
1139	V Vånga	E	+6,6	+7,1
561	SO Tvärskog	H	-3,5	-3,9
667	N Nymö	M	+0,8	+0,9
2101	S Lönsboda	M	-1,0	-0,7
1248	N Mörarp	M	-0,7	-1,0
941	V S Sandby	M	-0,6	-0,5

Helårspunkter  
för skattning av trafikarbetets förändring



## Årsmedelpriser och löpande prisförändringar fr o m 1970 för bensin

År	Löpande pris öre/liter*) inkl skatt	Prisnivå 1980 öre/liter inkl skatt
1970	92	222
1971	100	225
1972	101	214
1973	107	213
1974	137	248
1975	141	232
1976	159	238
1977	163	218
1978	185	226
1979	218	248
1980	294	294
1981	352	314
1982	394	324
1983	417	314
1984	424	296
1985	467	304
1986	415	259
1987	420	251
1988	447	253
1989	479	255
1990	656	316
1991	676	298
1992	642	276
1993	740	304
1994	750	302
1995	755	296
1996	785	307
1997	824	320
1998	808	314
1999	837	324
2000	952	365
2001	954	357
2002	933	342
2003	940	338
2004	999	358
2005	1095	390
2006	1127	397
2007	1153	397
2008	1246	414
2009	1206	402

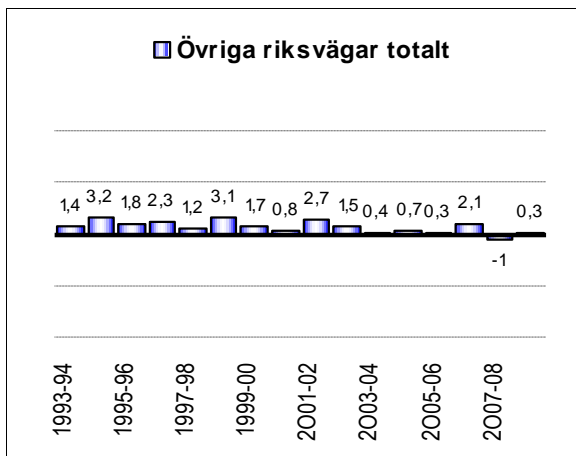
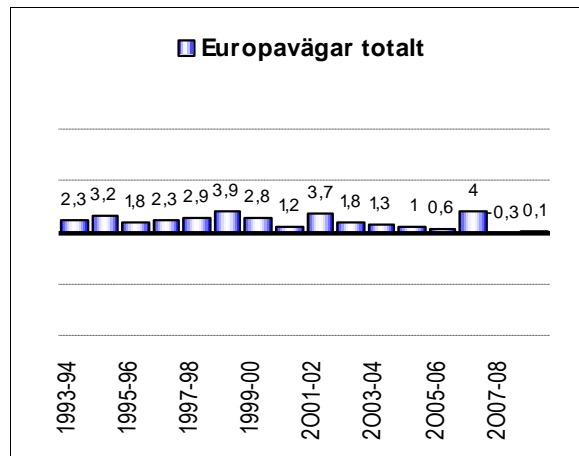
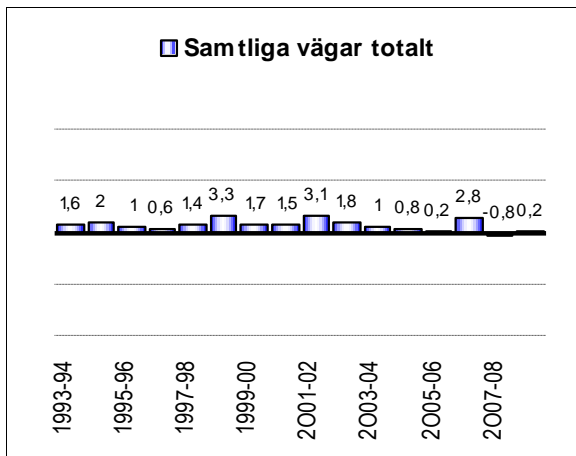
\* )Källor

1970-1985: AB Bilstatistiska. Avser 97-99 oktan.

1986-1991: Statens Pris- och konkurrensverk. Avser 98 oktan.

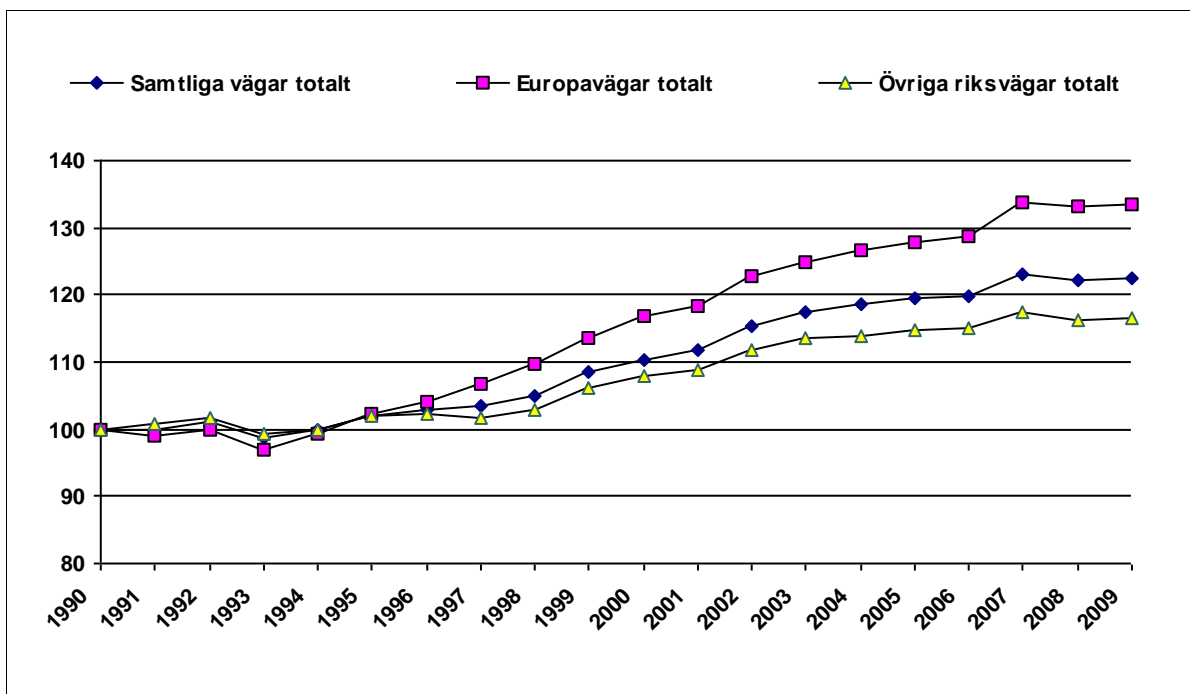
1992-2009: Statistiska centralbyrån. Avser 95 oktan.

Trafikförändring mellan respektive år i %



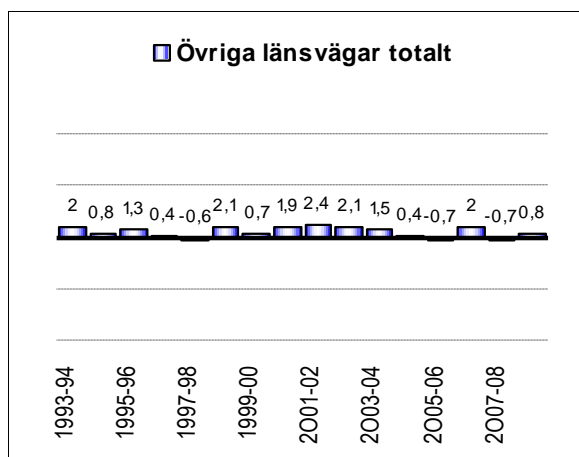
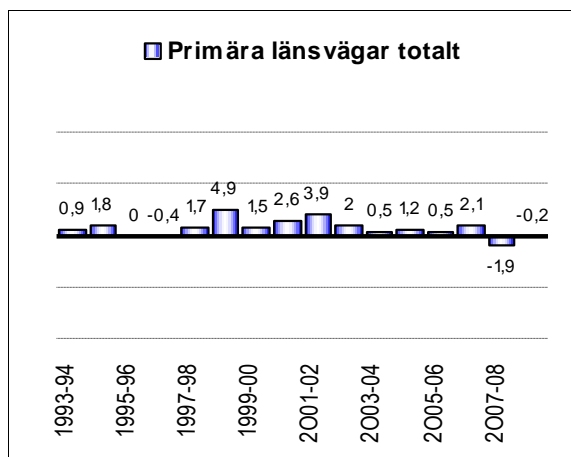
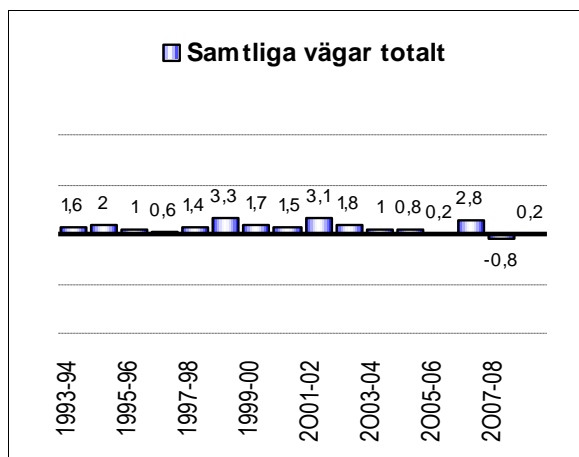
Trafikförändring index 1990 = 100

Där mätning startat senare än 1990 är startårsindex = 100



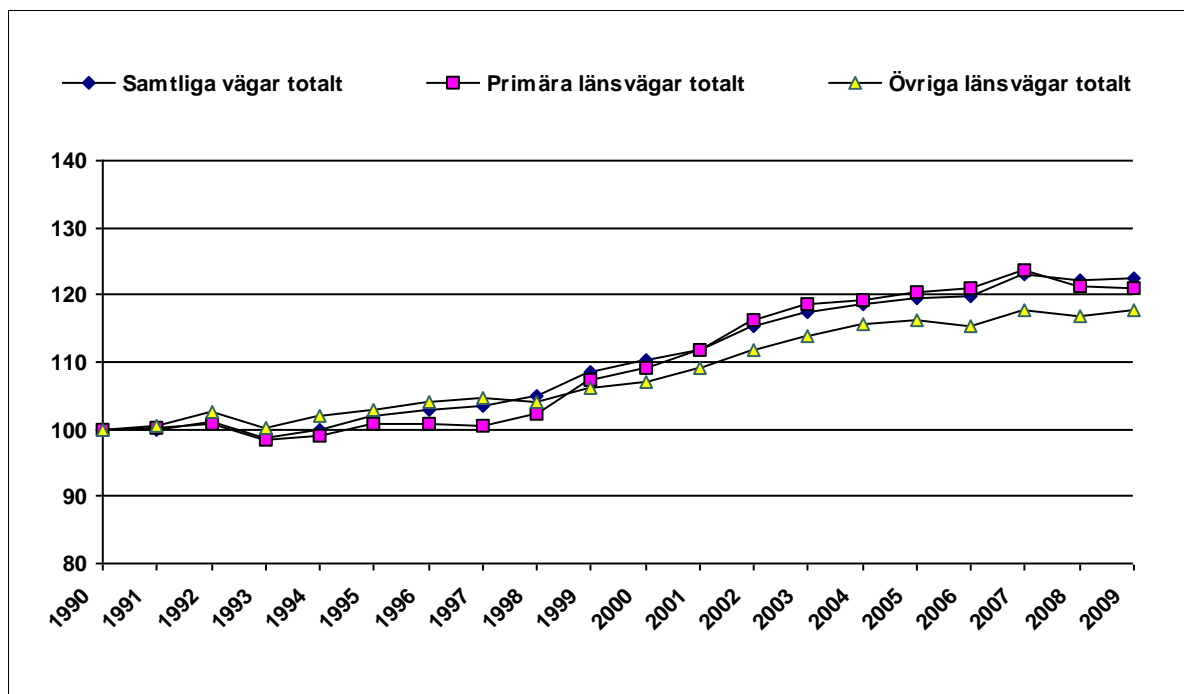
Figur 2

### Trafikförändring mellan respektive år i %

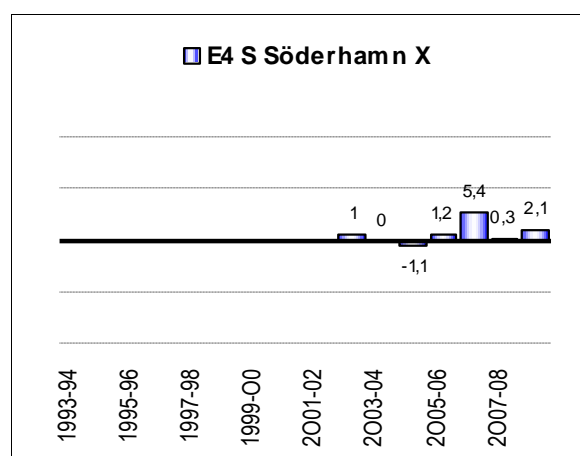
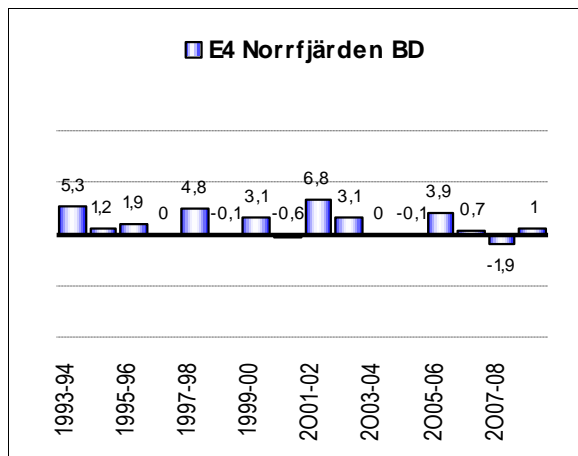
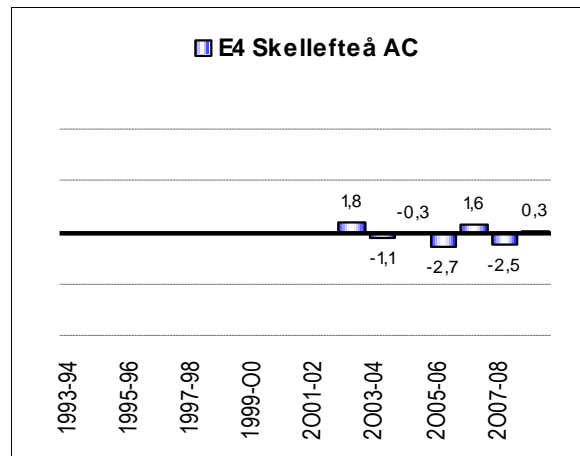
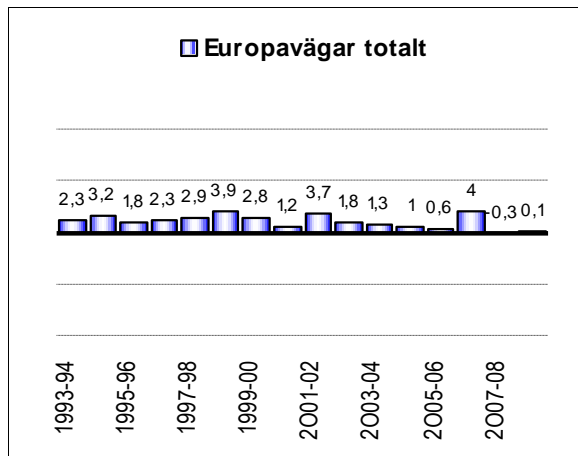


### Trafikförändring index 1990 = 100

Där mätning startat senare än 1990 är startårsindex = 100

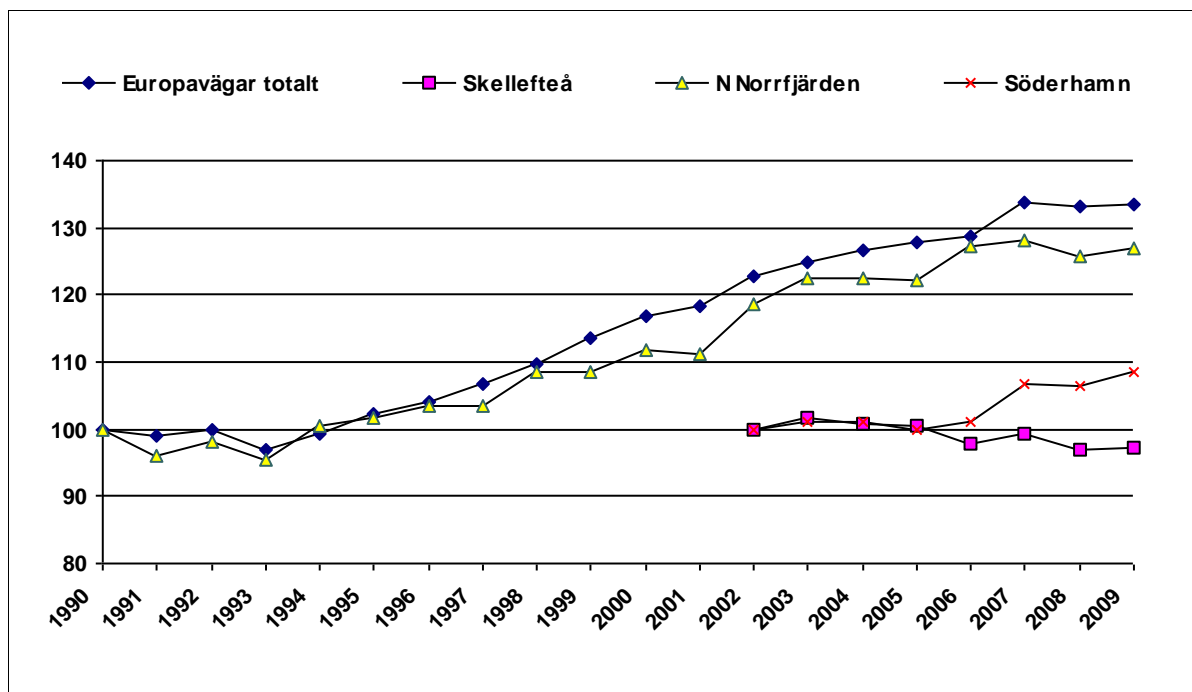


## Trafikförändring mellan respektive år i % Europavägar



## Trafikförändring index 1990 = 100

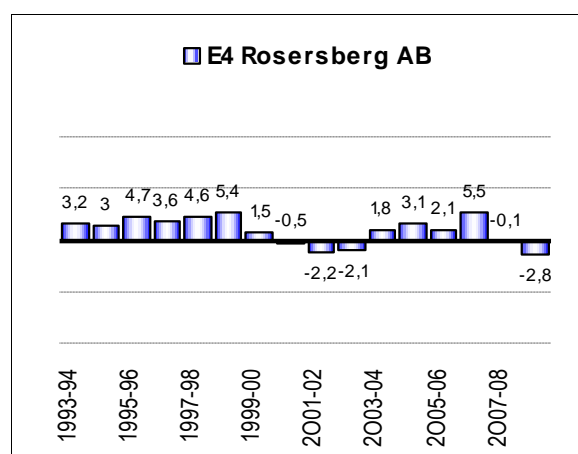
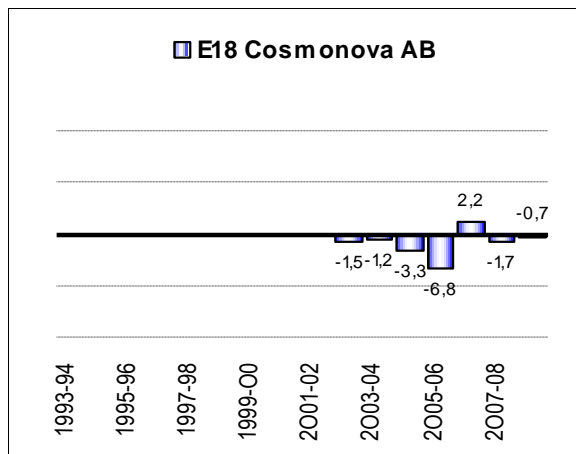
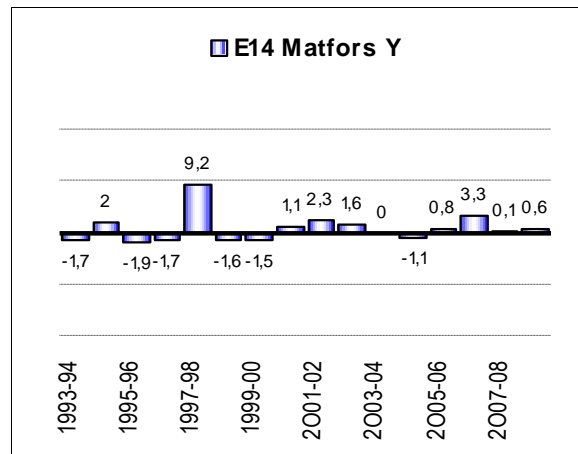
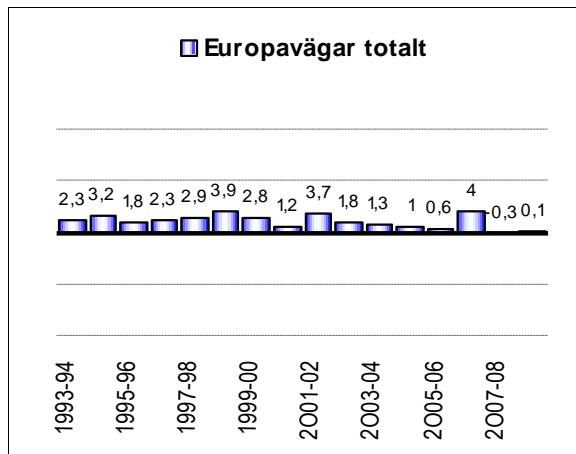
Där mätning startat senare än 1990 är startårsindex = 100



Figur 4

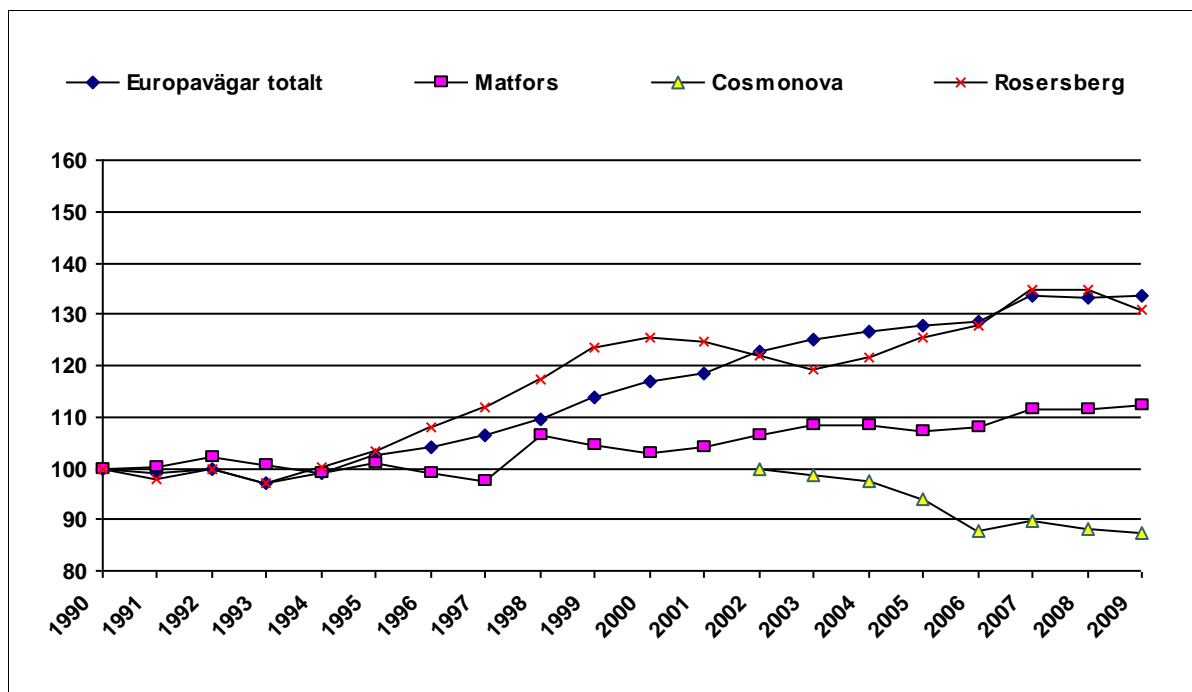
## Trafikförändring mellan respektive år i %

### Europavägar



### Trafikförändring index 1990 = 100

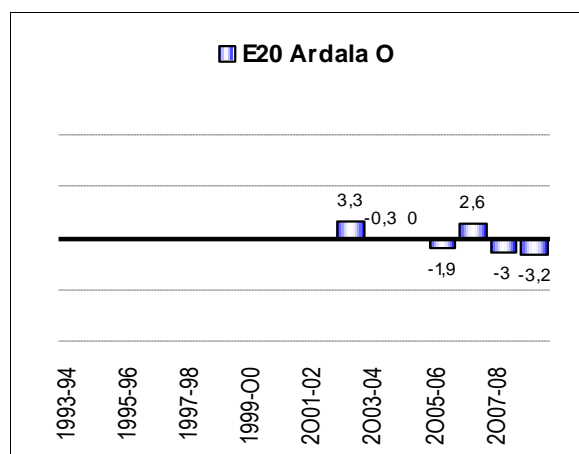
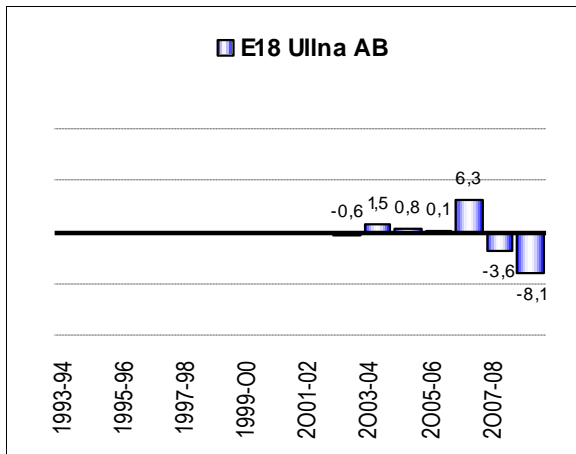
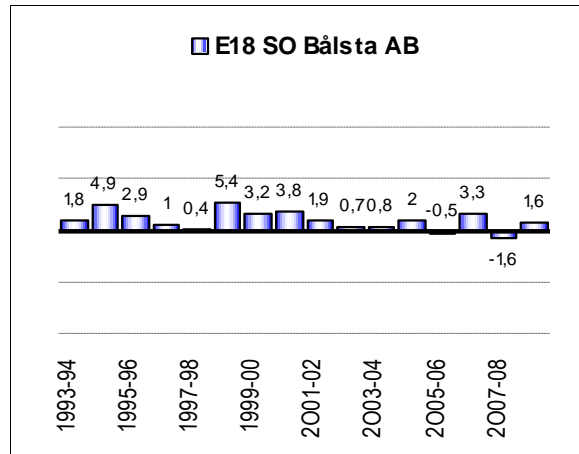
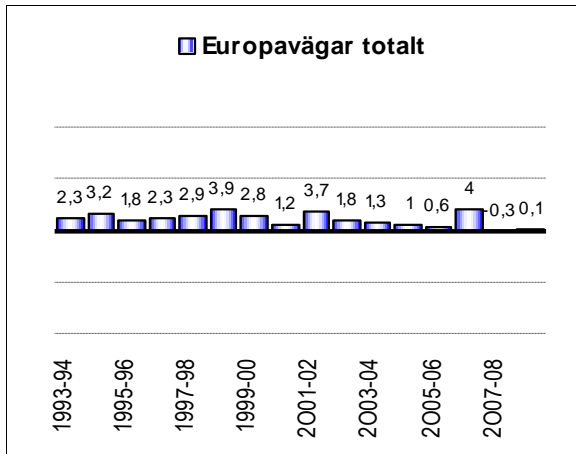
Där mätning startat senare än 1990 är startårsindex = 100





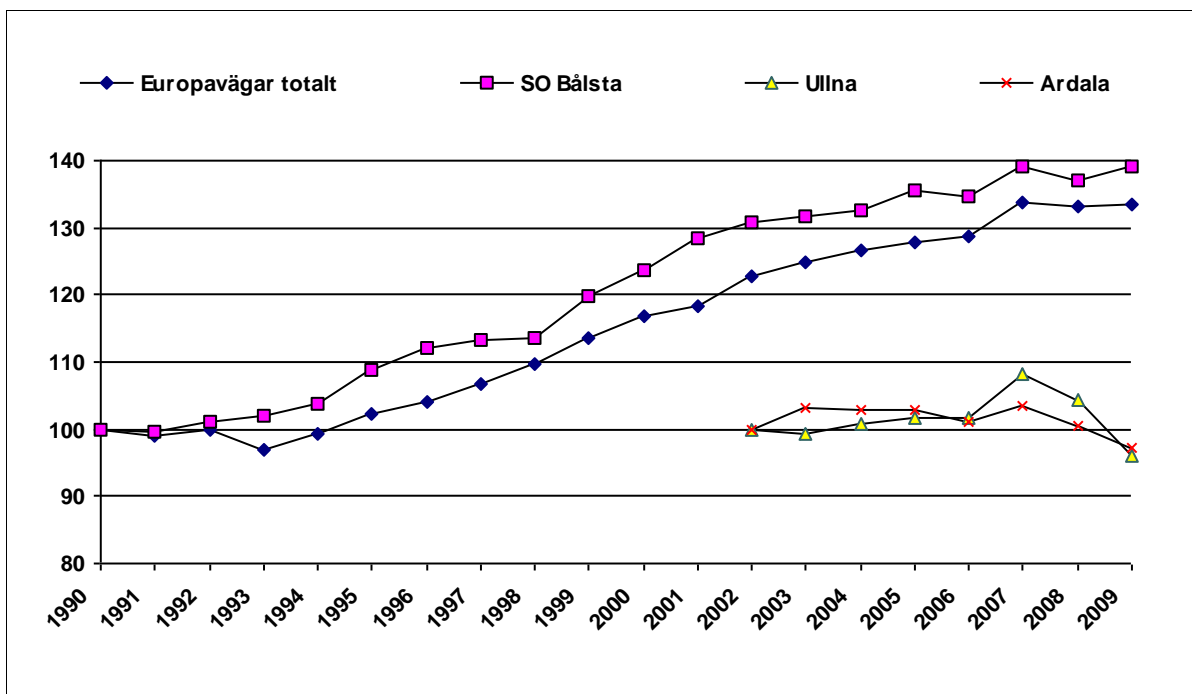
Trafikförändring mellan respektive år i %

Europavägar



Trafikförändring index 1990 = 100

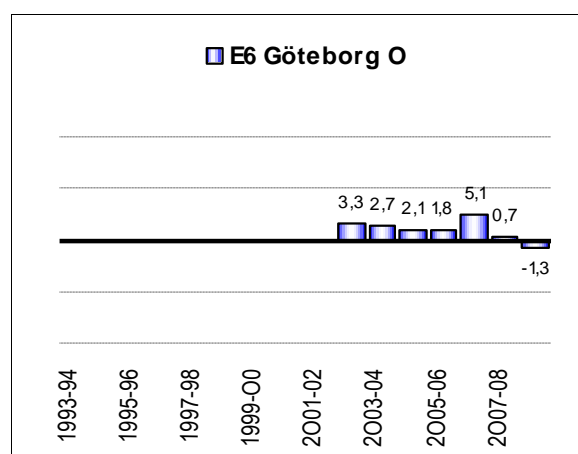
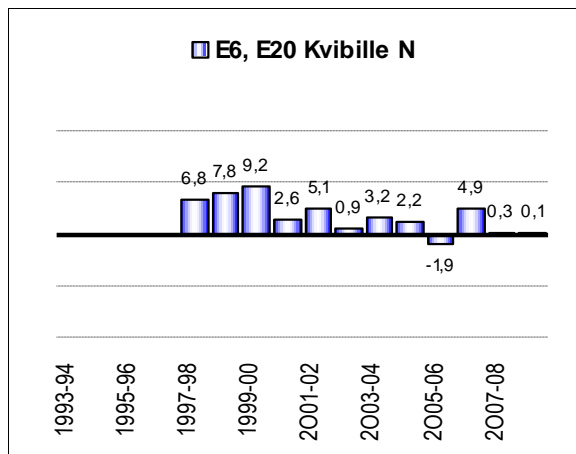
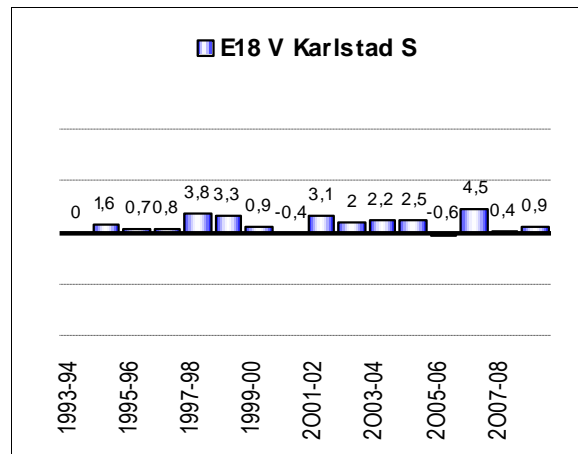
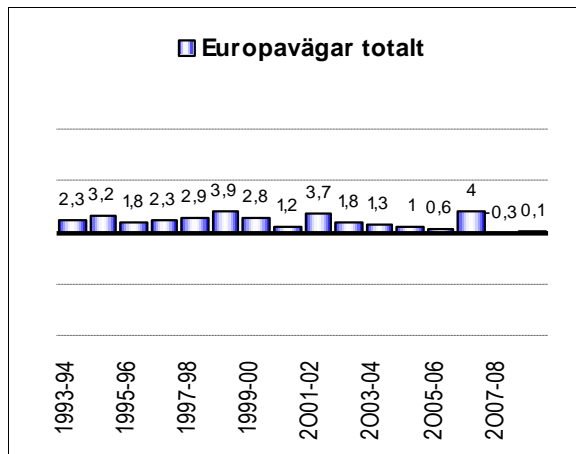
Där mätning startat senare än 1990 är startårsindex = 100



Figur 6

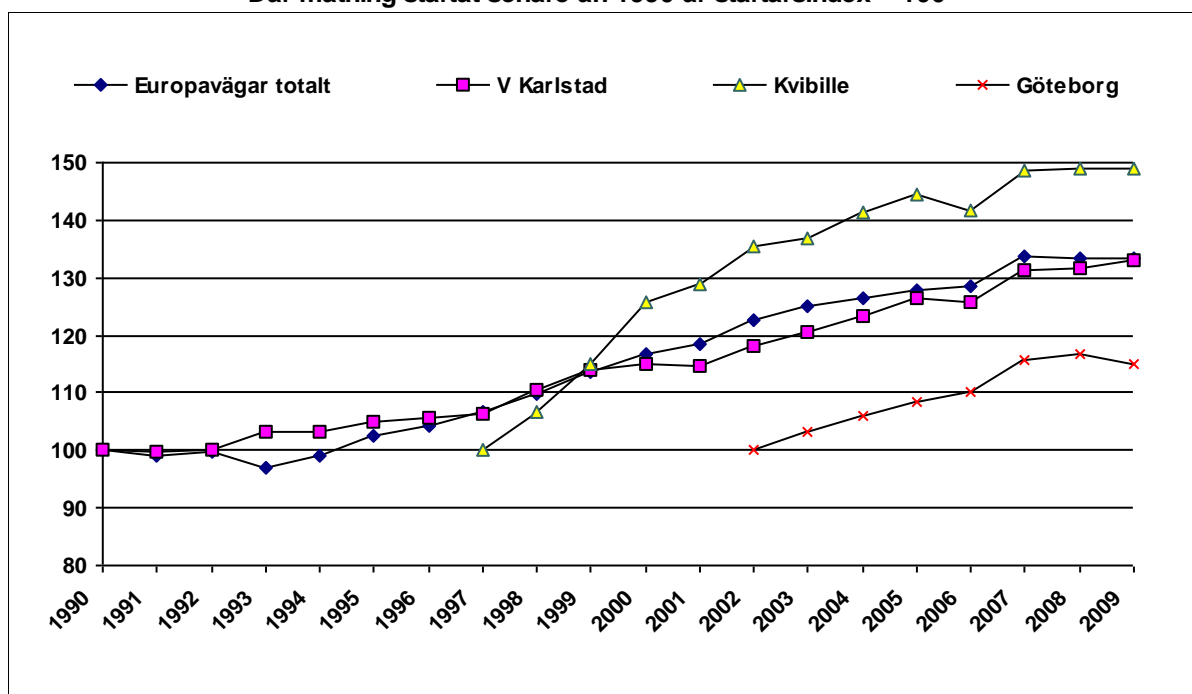
## Trafikförändring mellan respektive år i %

### Europavägar



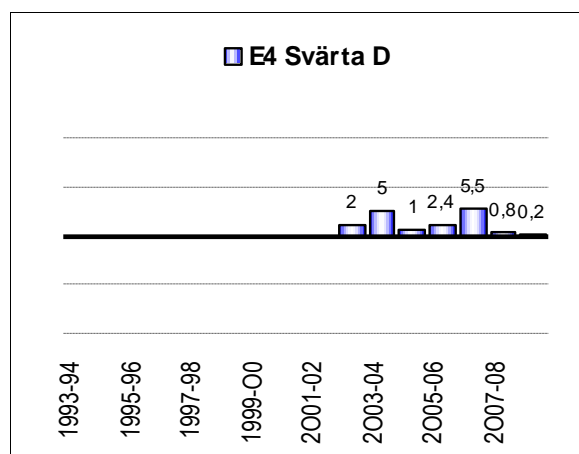
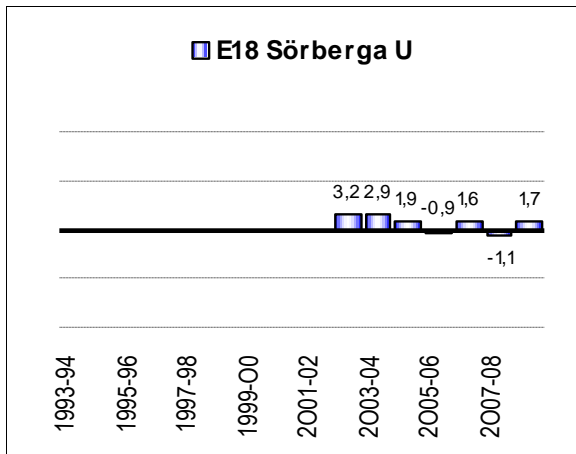
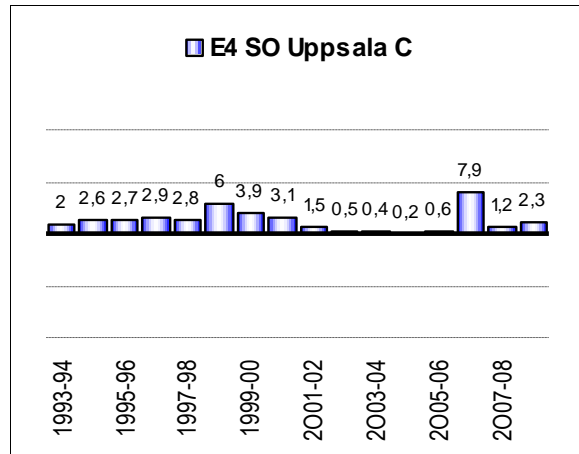
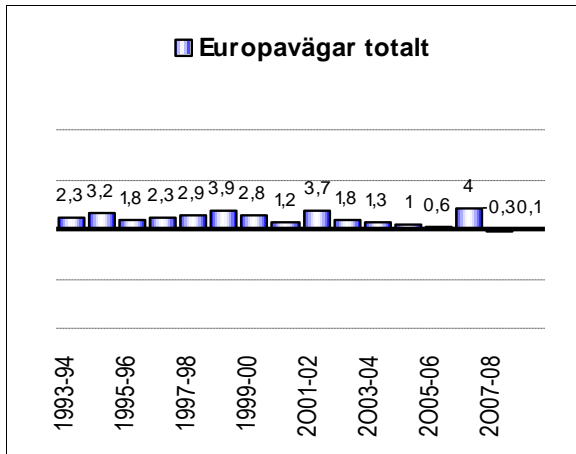
### Trafikförändring index 1990 = 100

Där mätning startat senare än 1990 är startårsindex = 100



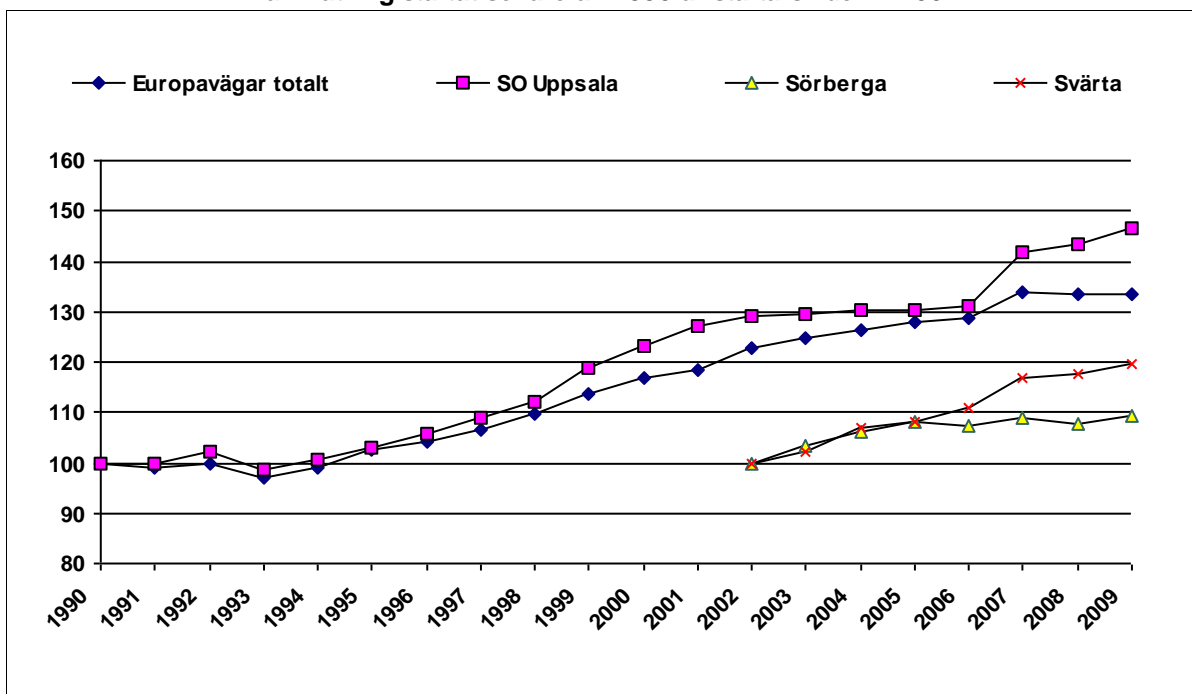
Trafikförändring mellan respektive år i %

Europavägar



Trafikförändring index 1990 = 100

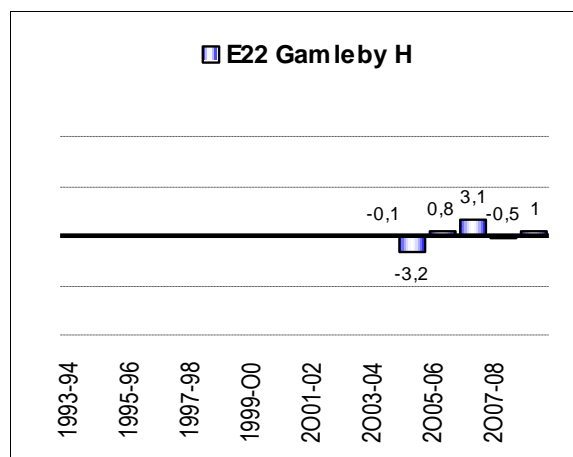
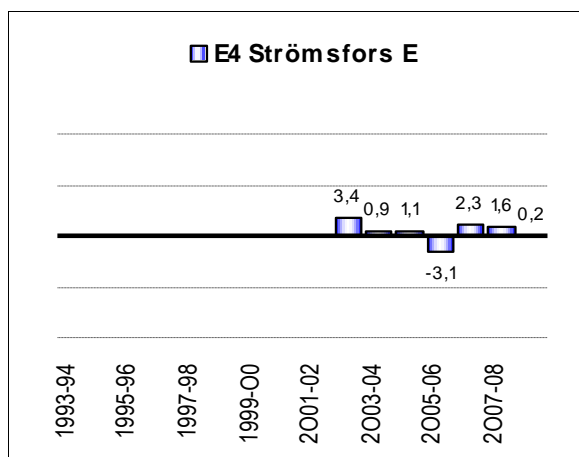
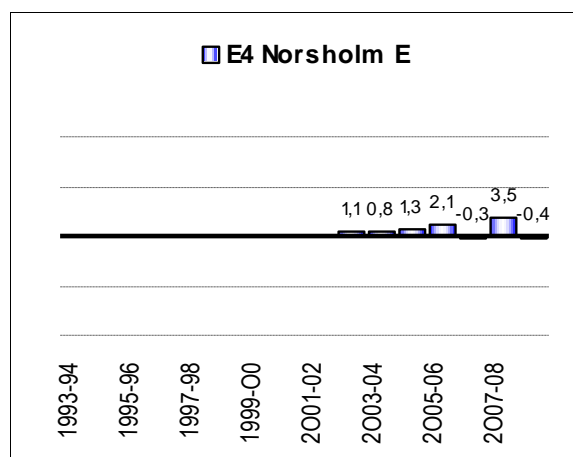
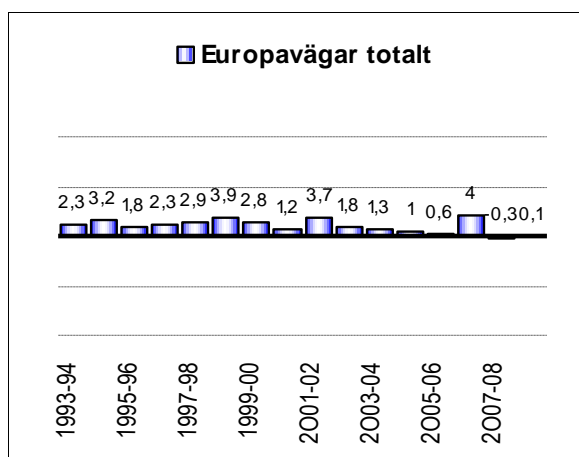
Där mätning startat senare än 1990 är startårsindex = 100



Figur 8

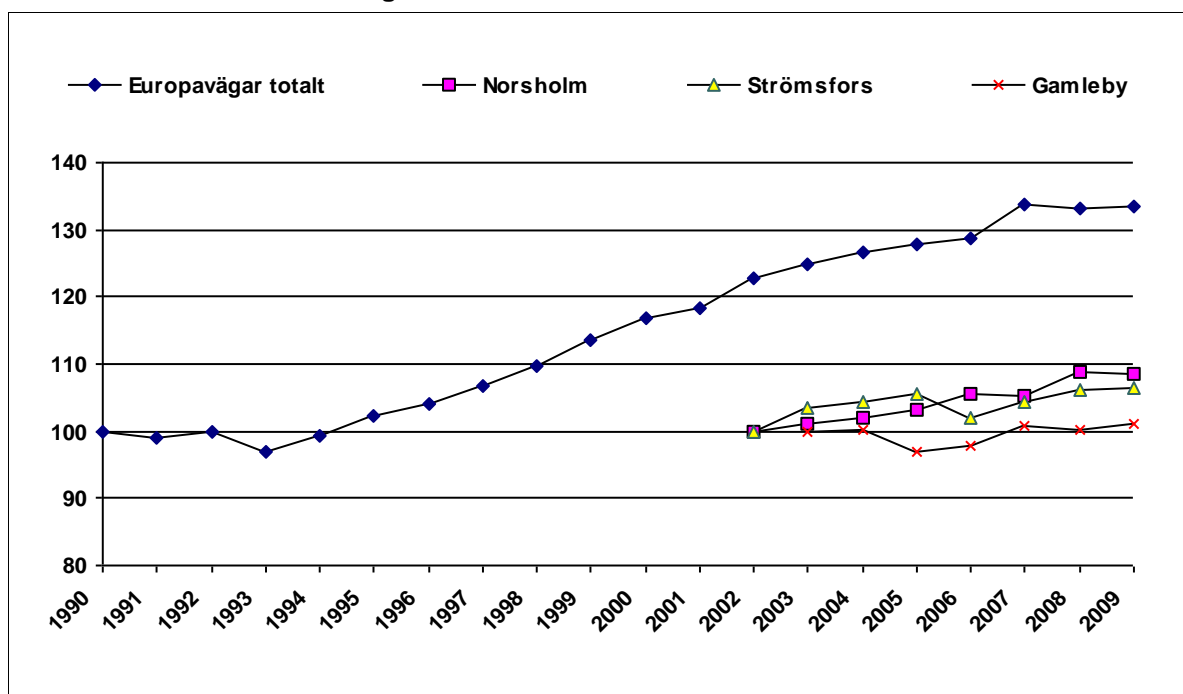
## Trafikförändring mellan respektive år i %

### Europavägar

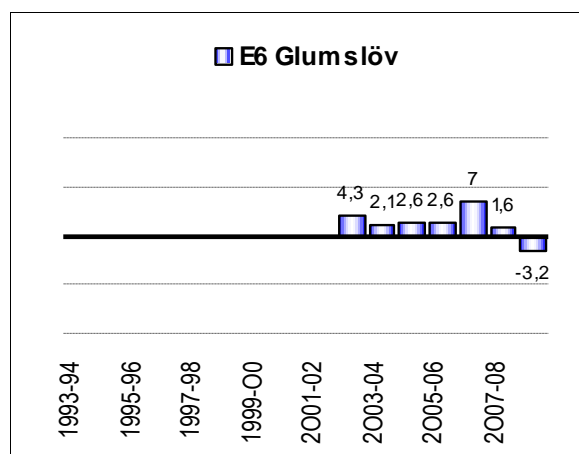
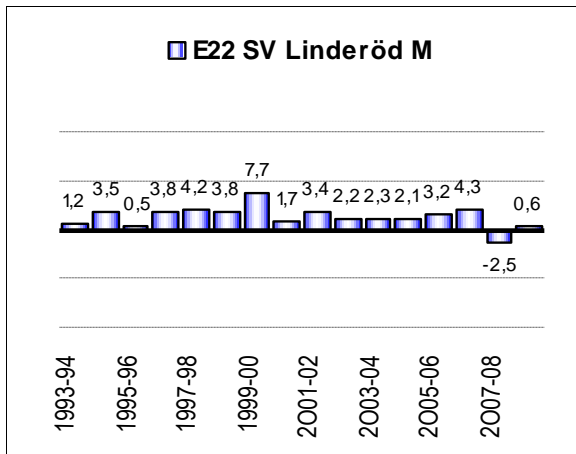
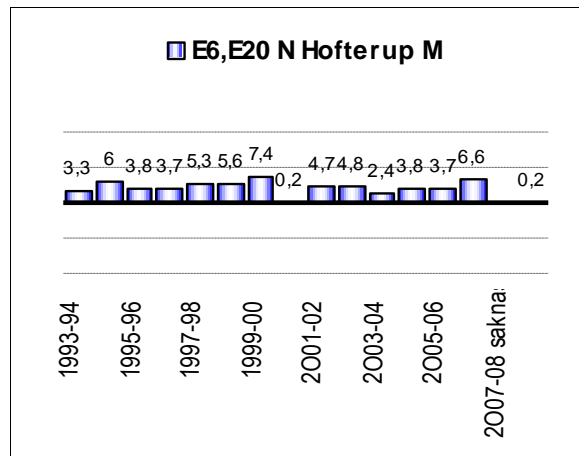
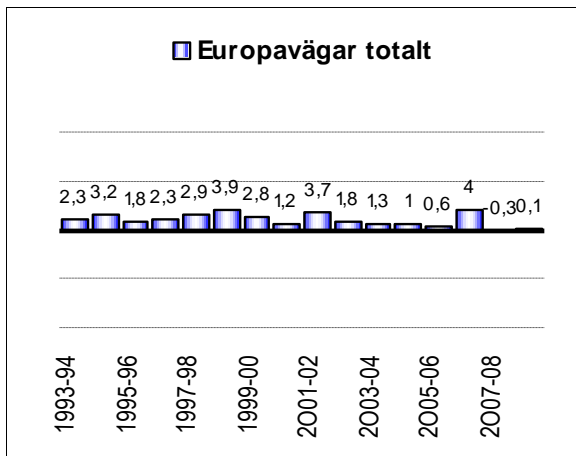


## Trafikförändring index 1990 = 100

Där mätning startat senare än 1990 är startårsindex = 100

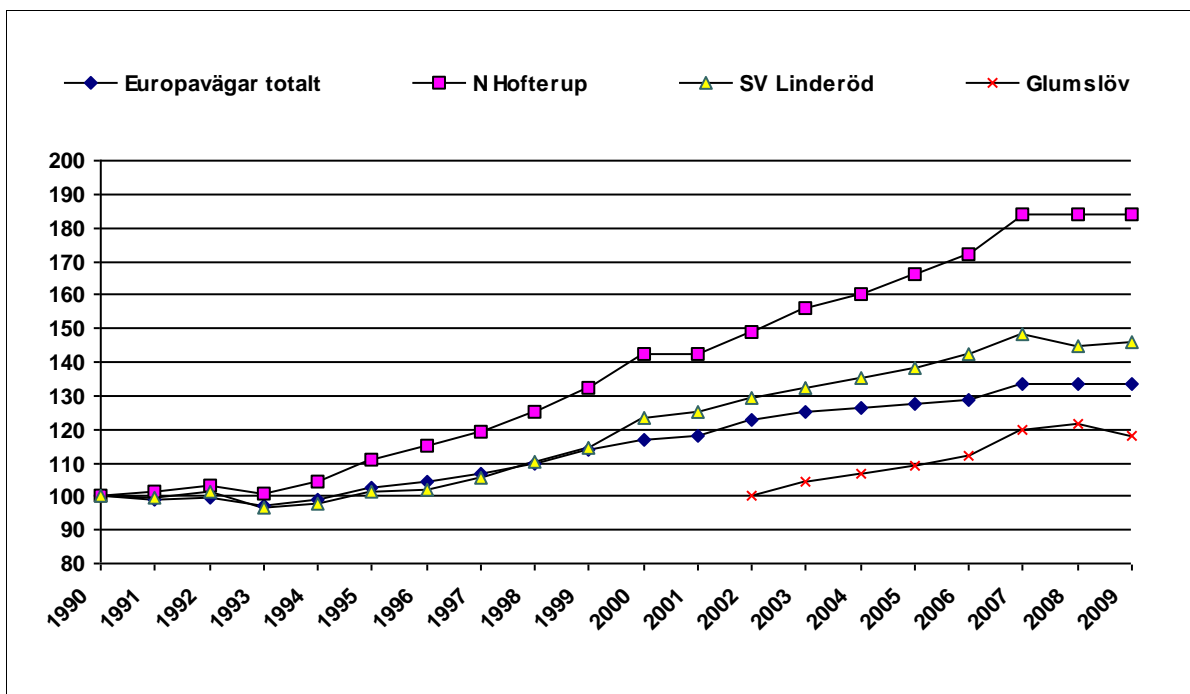


## Trafikförändring mellan respektive år i % Europavägar



### Trafikförändring index 1990 = 100

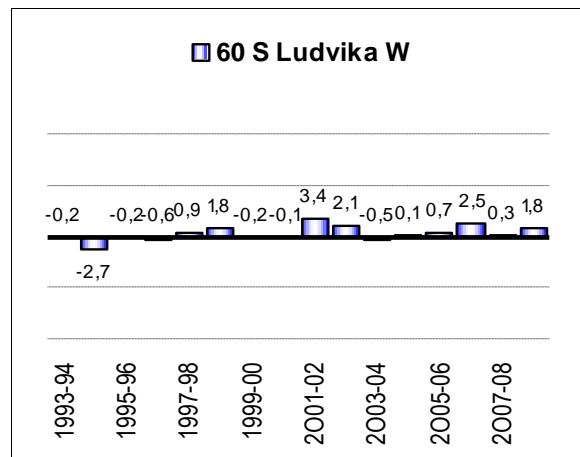
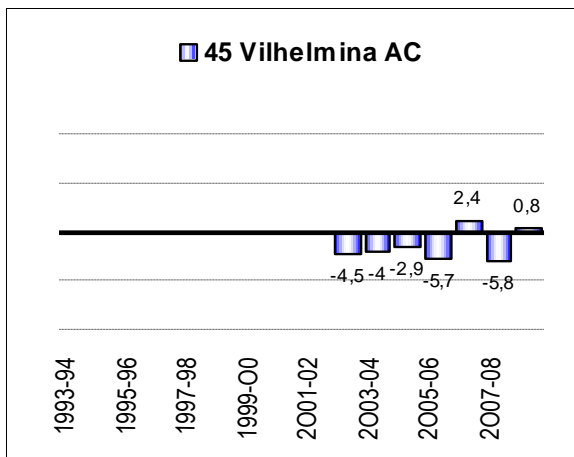
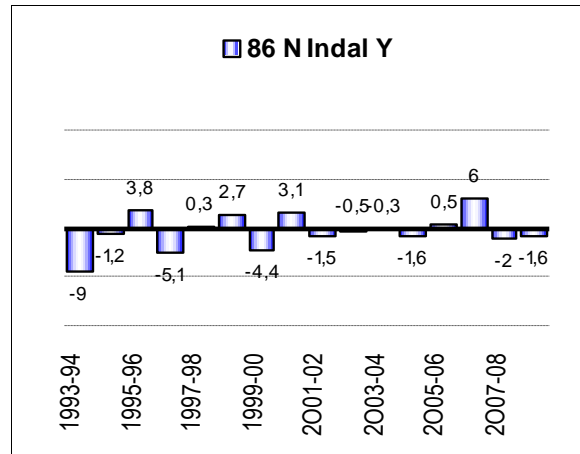
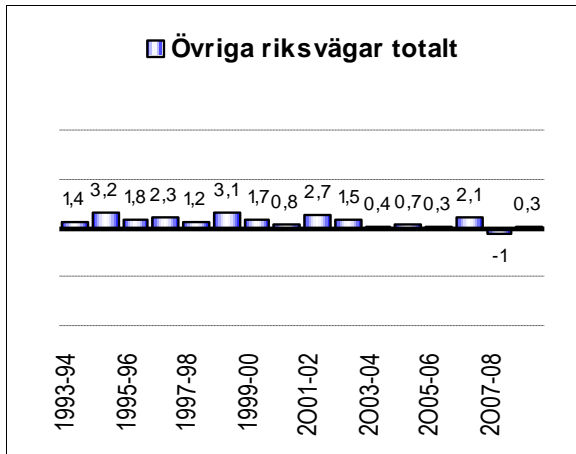
Där mätning startat senare än 1990 är startårsindex = 100



Figur 10

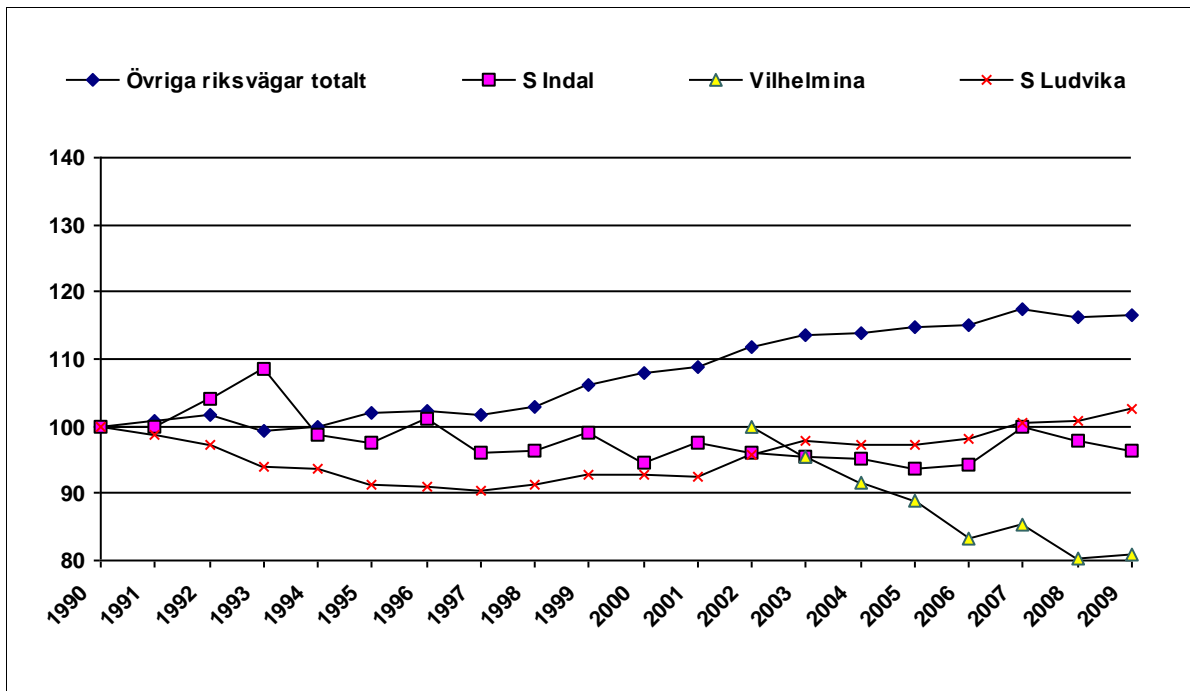
## Trafikförändring mellan respektive år i %

### Riksvägar



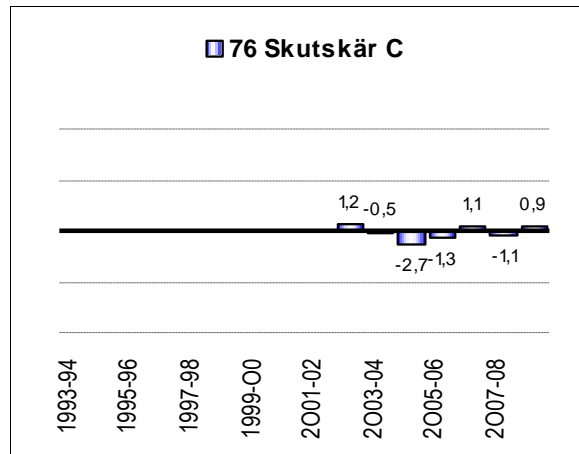
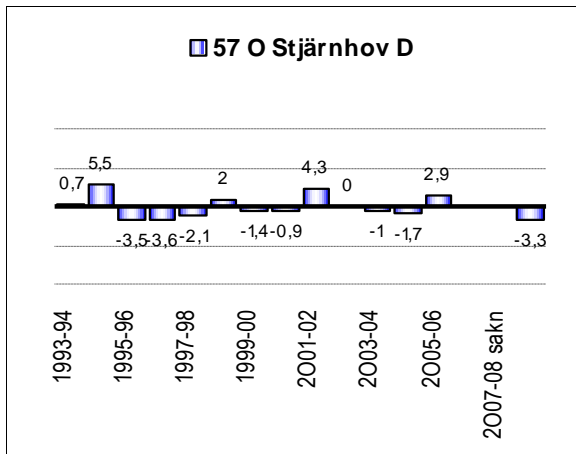
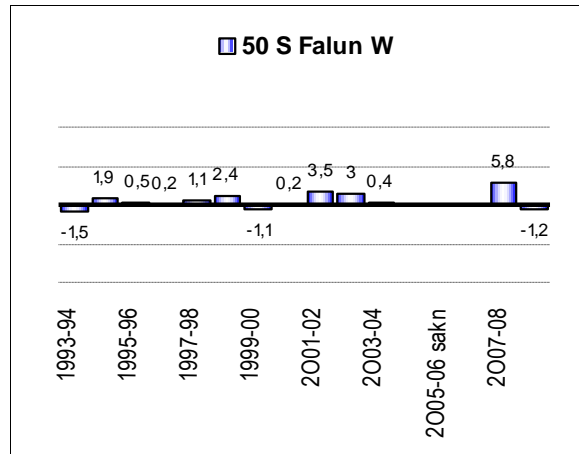
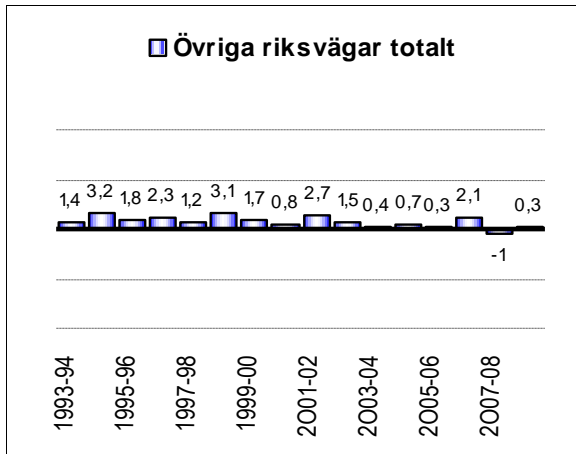
### Trafikförändring index 1990 = 100

Där mätning startat senare än 1990 är startårsindex = 100



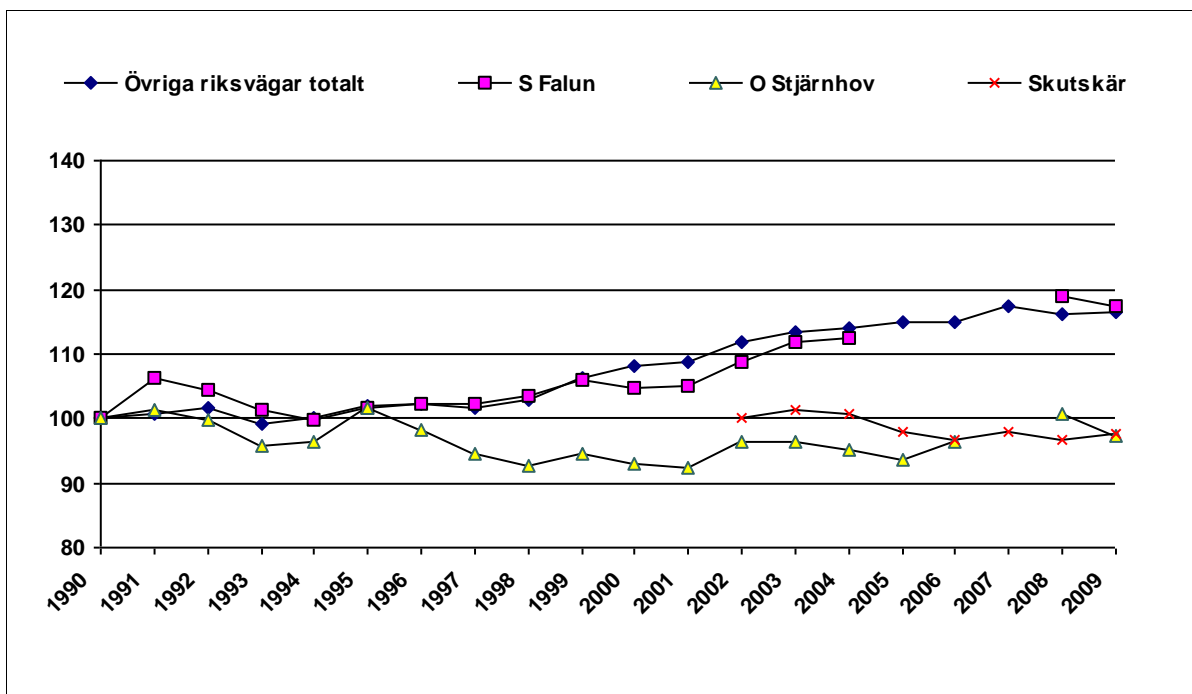
Trafikförändring mellan respektive år i %

Riksvägar



Trafikförändring index 1990 = 100

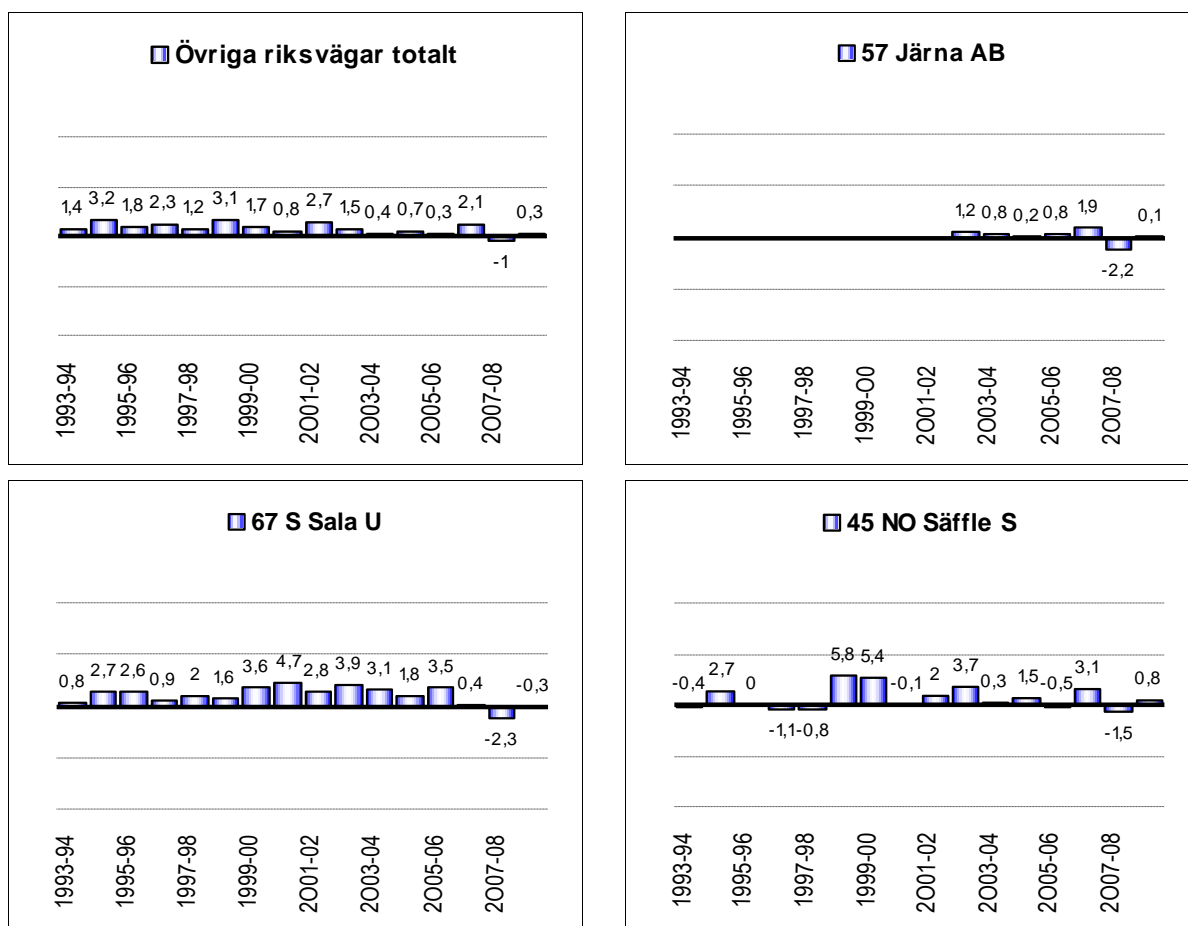
Där mätning startat senare än 1990 är startårsindex = 100



Figur 12

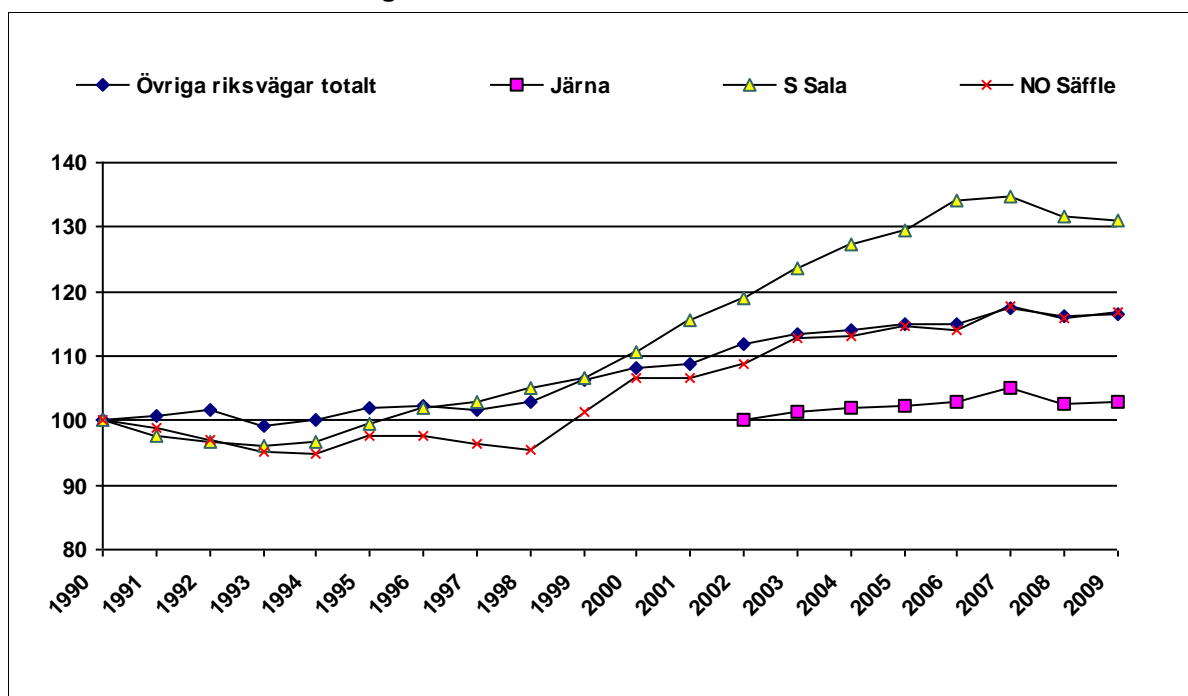
## Trafikförändring mellan respektive år i %

### Riksvägar



### Trafikförändring index 1990 = 100

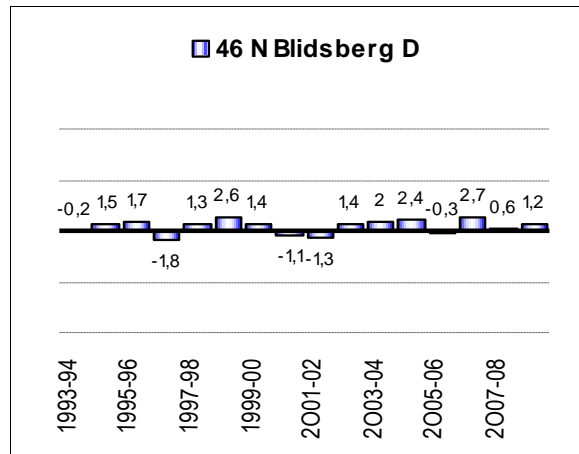
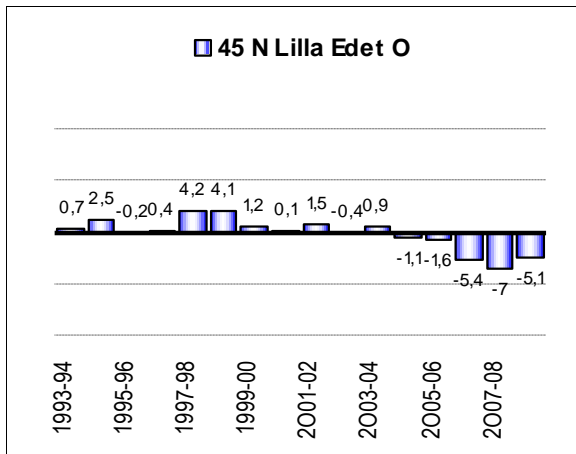
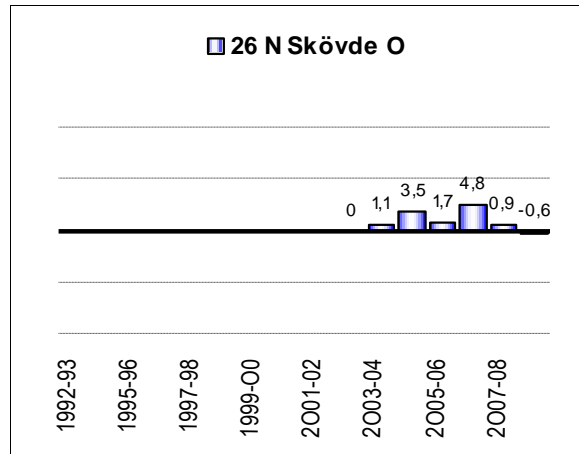
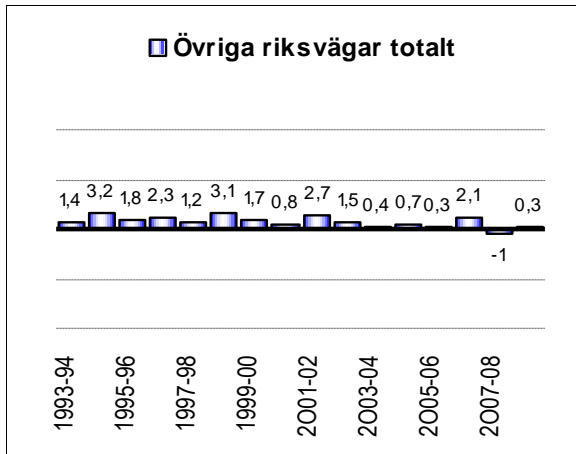
Där mätning startat senare än 1990 är startårsindex = 100





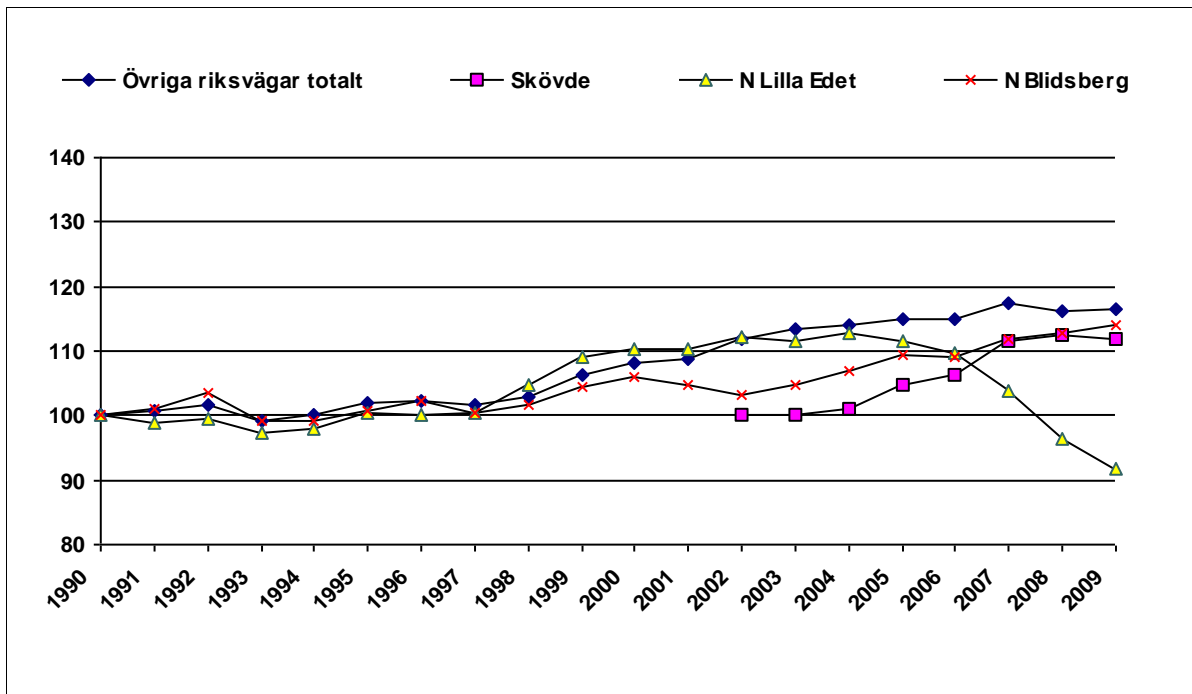
Trafikförändring mellan respektive år i %

Riksvägar



Trafikförändring index 1990 = 100

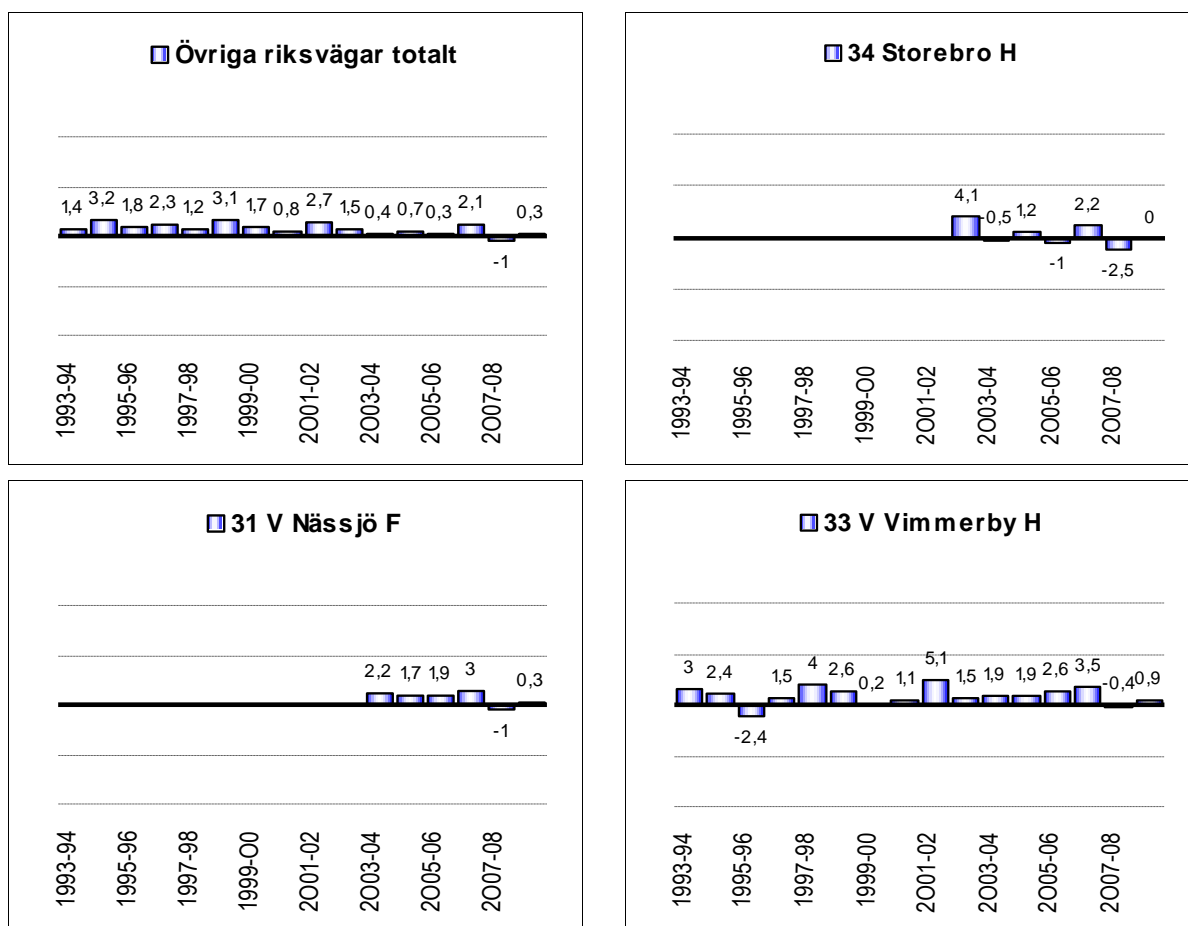
Där mätning startat senare än 1990 är startårsindex = 100



Figur 14

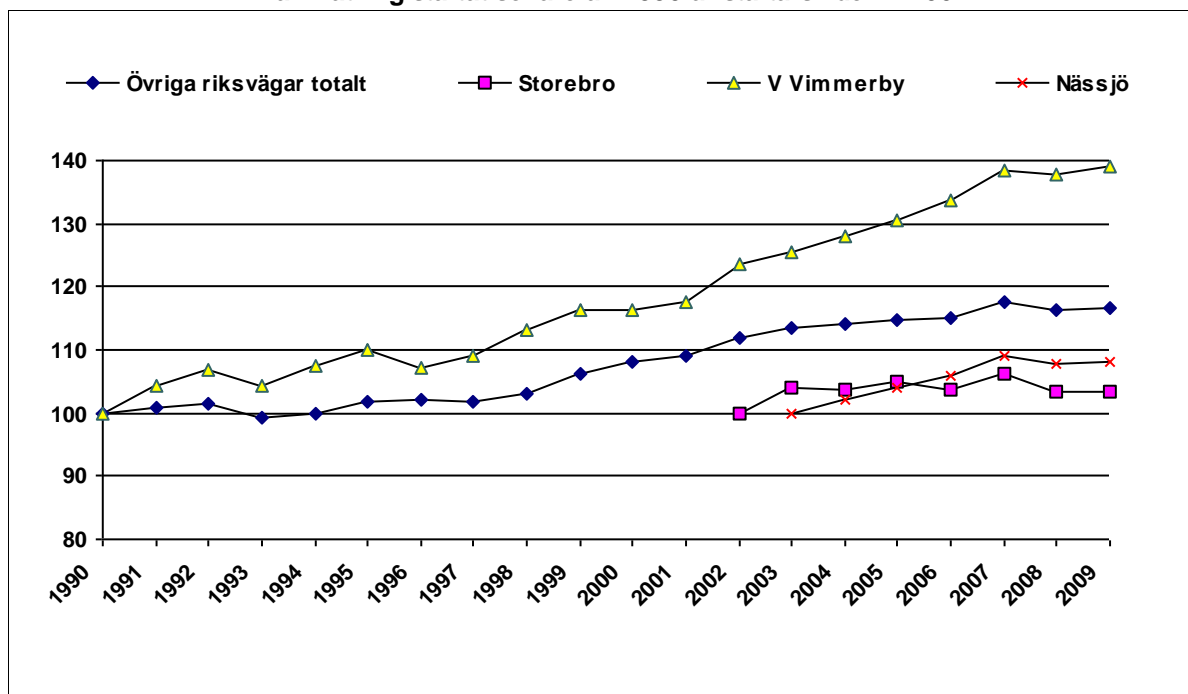
## Trafikförändring mellan respektive år i %

### Riksvägar



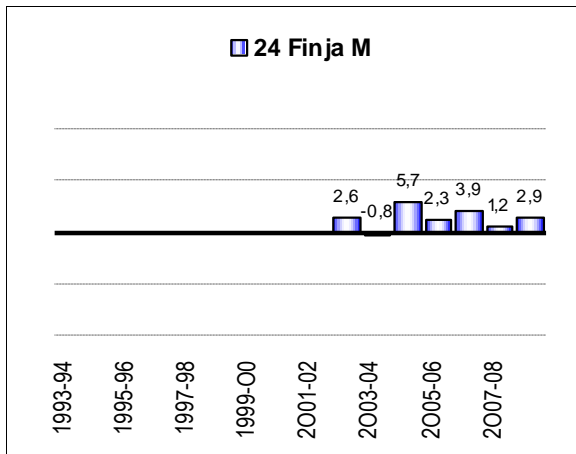
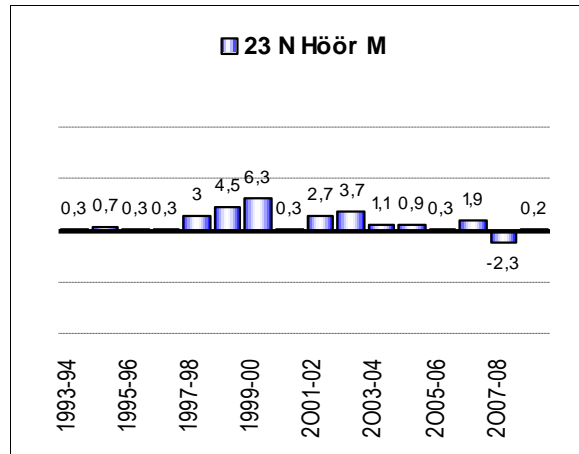
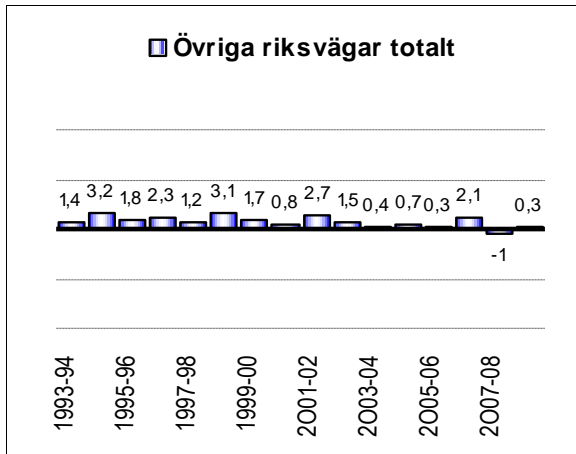
### Trafikförändring index 1990 = 100

Där mätning startat senare än 1990 är startårsindex = 100



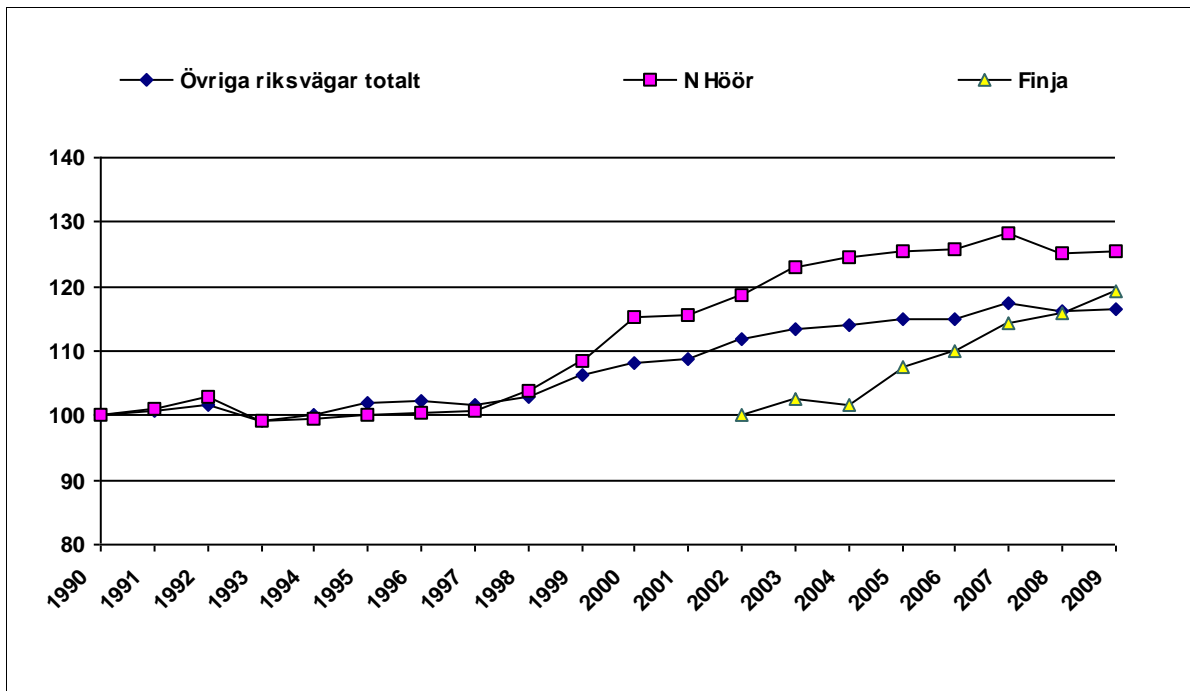
Trafikförändring mellan respektive år i %

Riksvägar



Trafikförändring index 1990 = 100

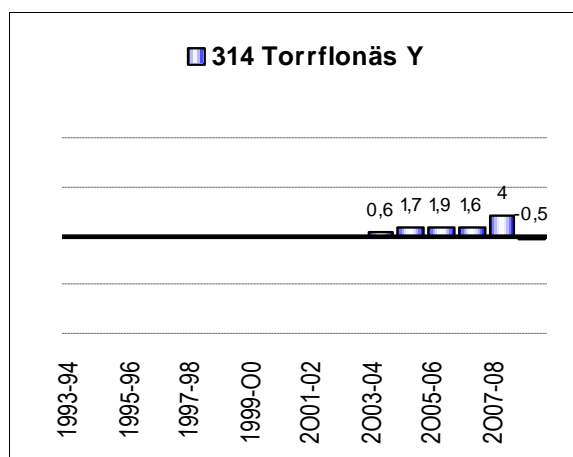
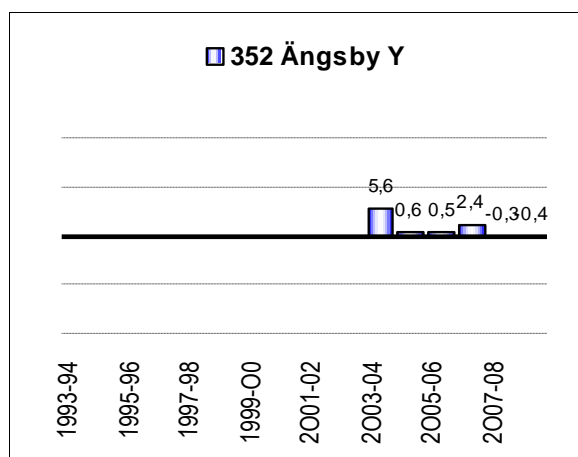
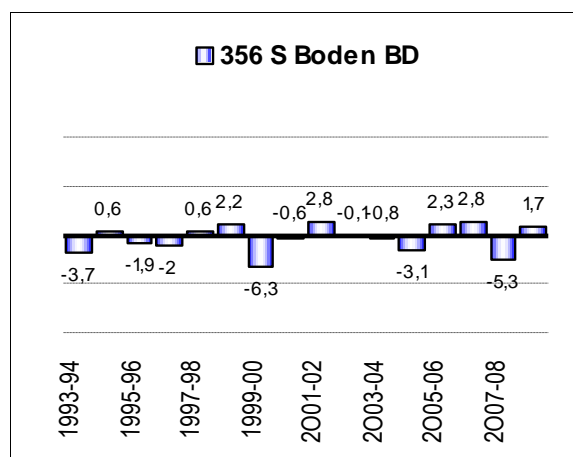
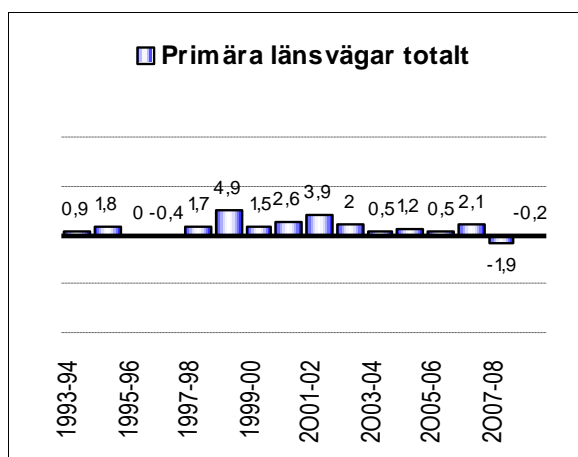
Där mätning startat senare än 1990 är startårsindex = 100



Figur 16

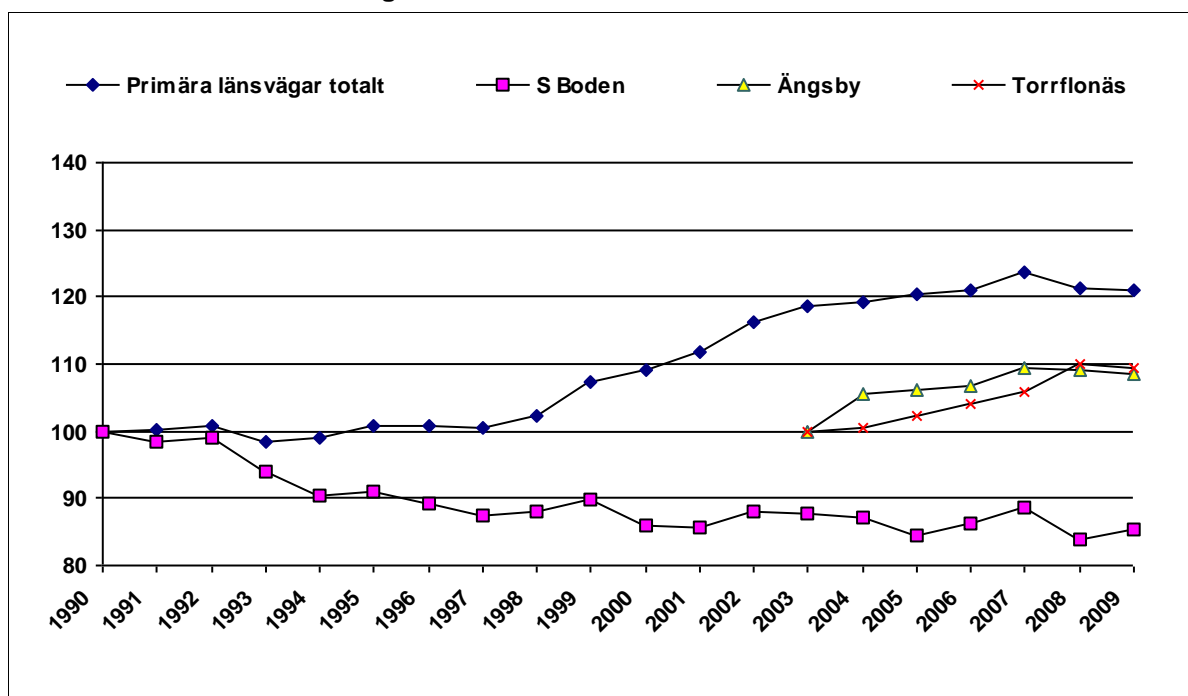
## Trafikförändring mellan respektive år i %

### Primära länsvägar



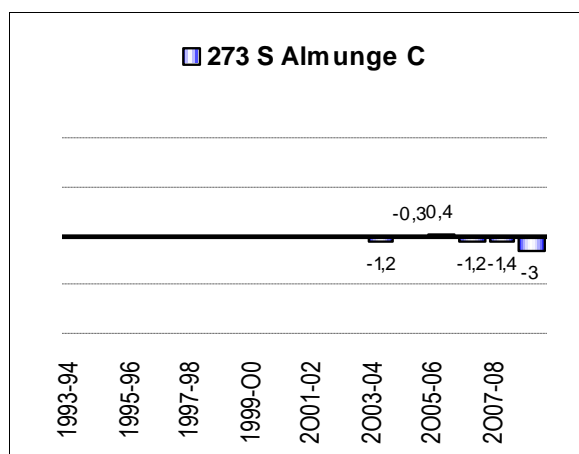
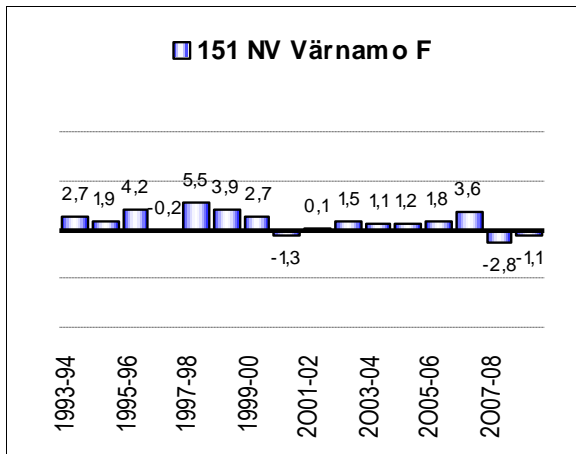
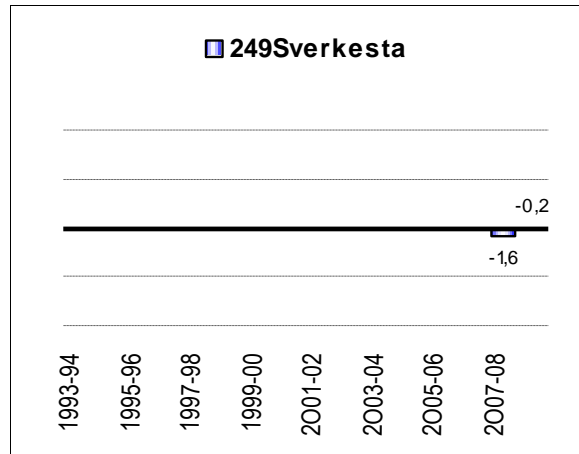
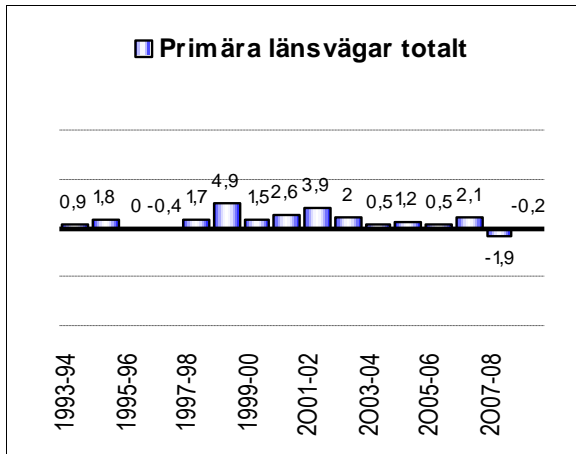
### Trafikförändring index 1990 = 100

Där mätning startat senare än 1990 är startårsindex = 100



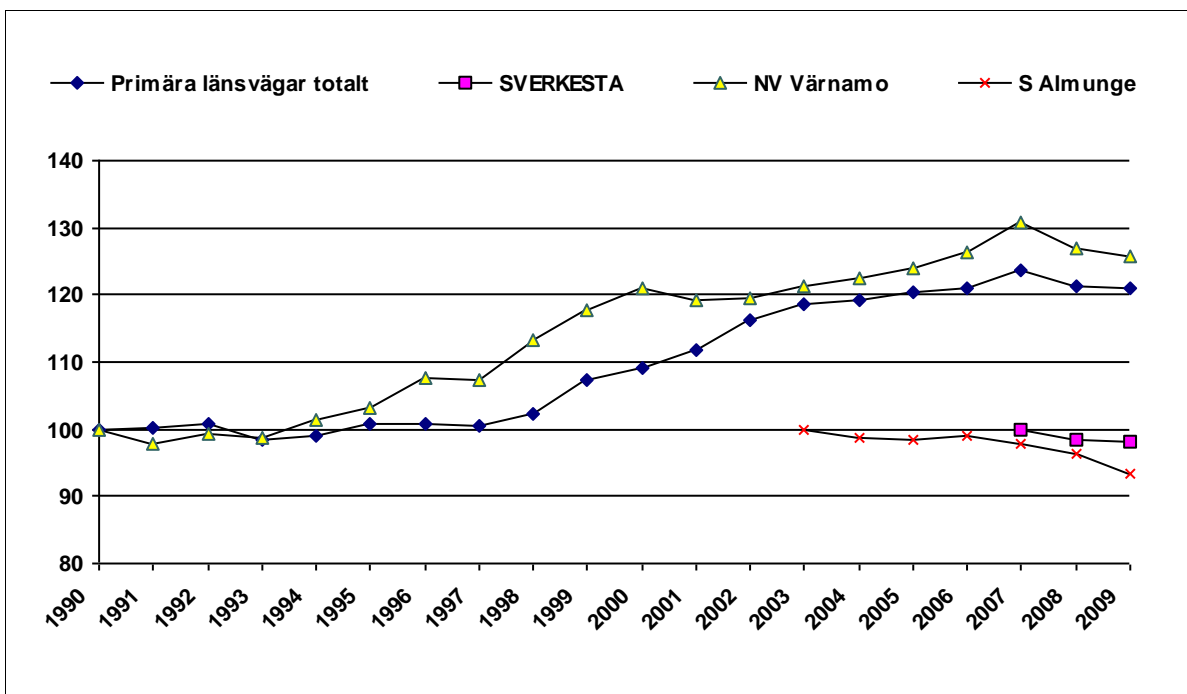
Trafikförändring mellan respektive år i %

Primära länsvägar



Trafikförändring index 1990 = 100

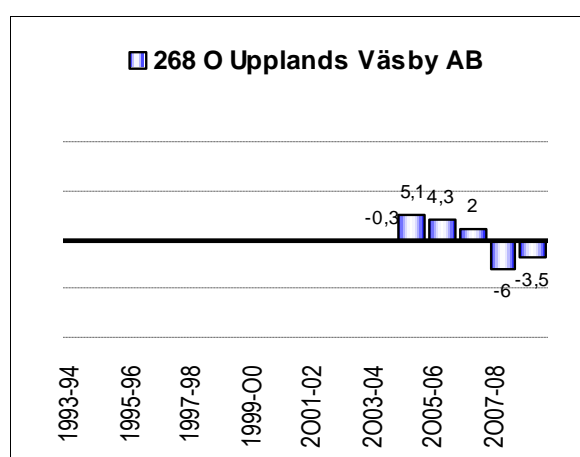
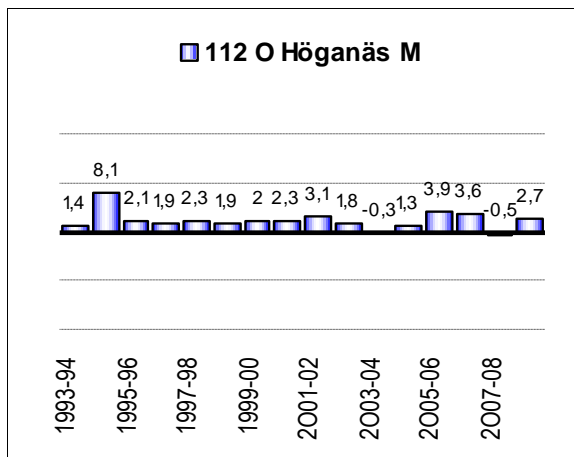
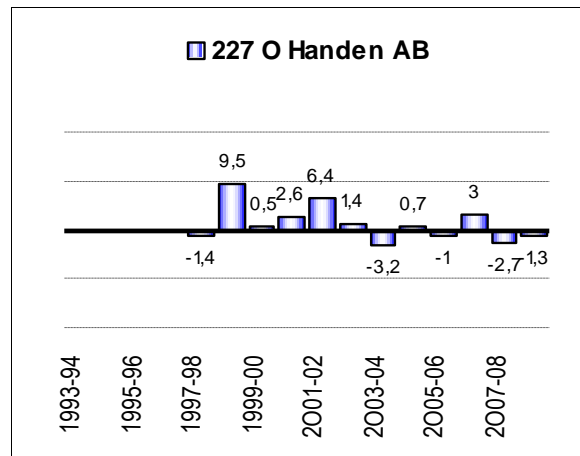
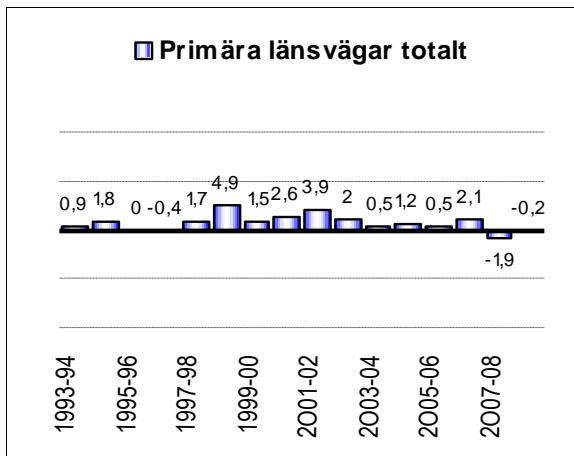
Där mätning startat senare än 1990 är startårsindex = 100



Figur 18

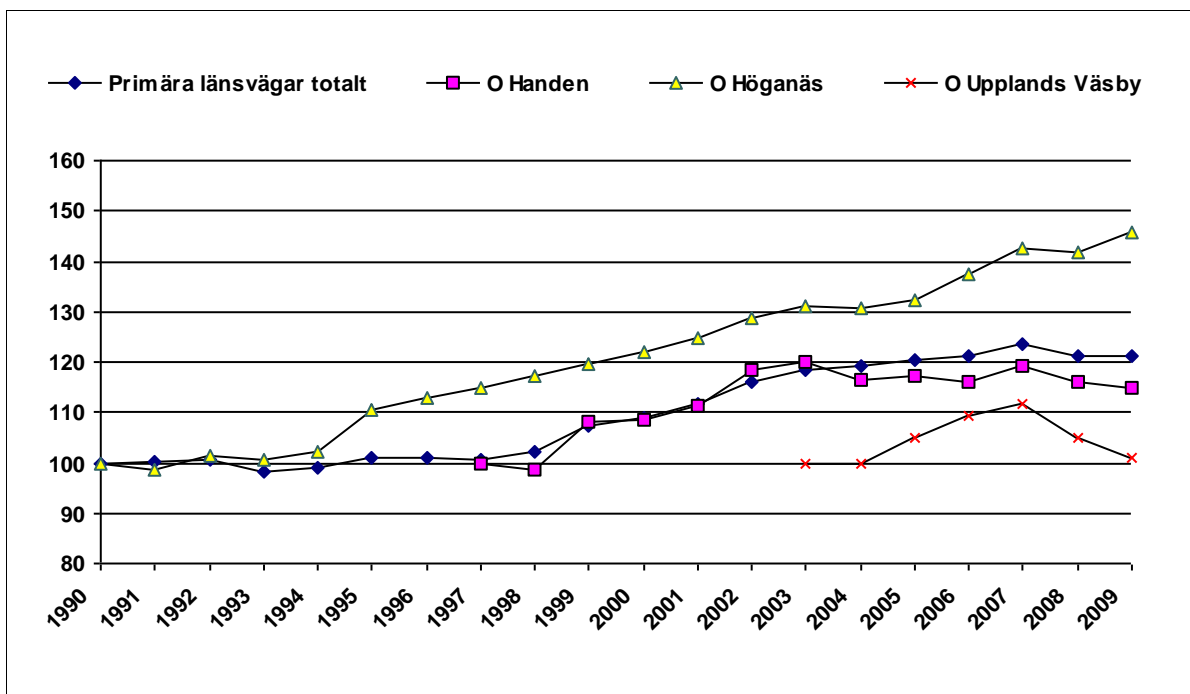
## Trafikförändring mellan respektive år i %

### Primära länsvägar



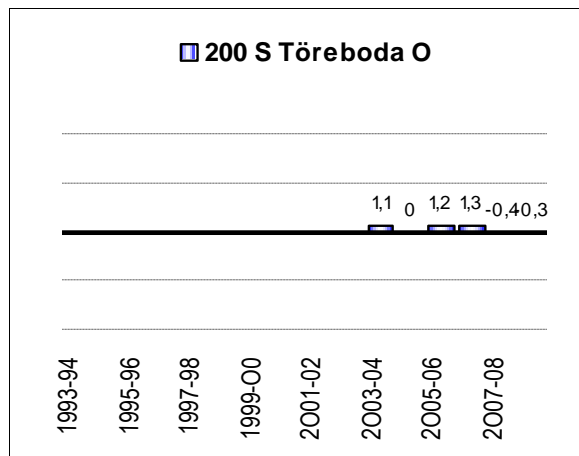
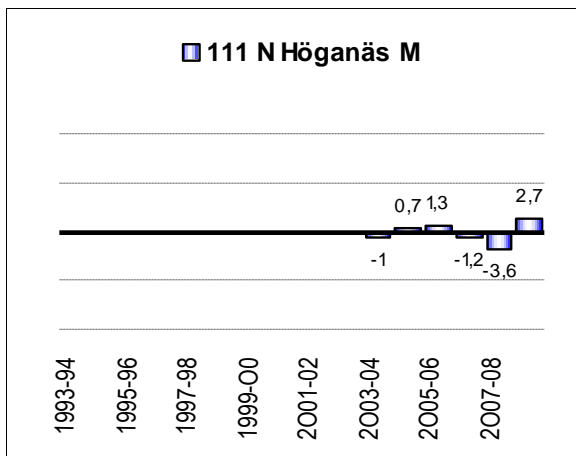
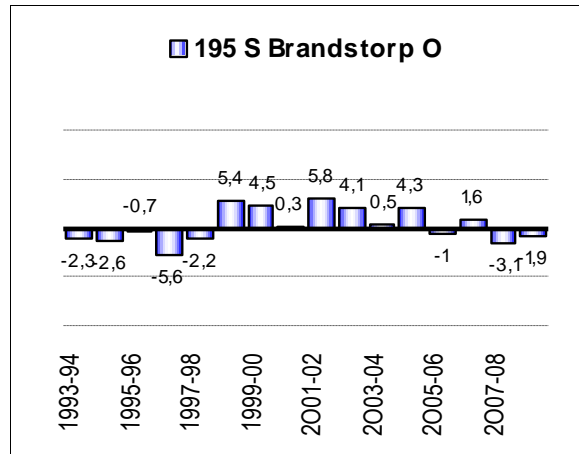
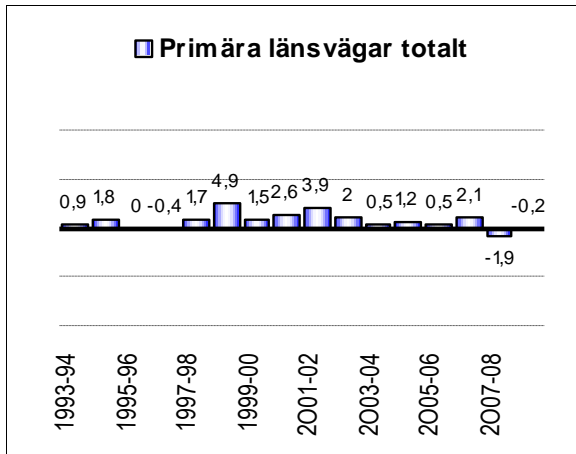
### Trafikförändring index 1990 = 100

Där mätning startat senare än 1990 är startårsindex = 100



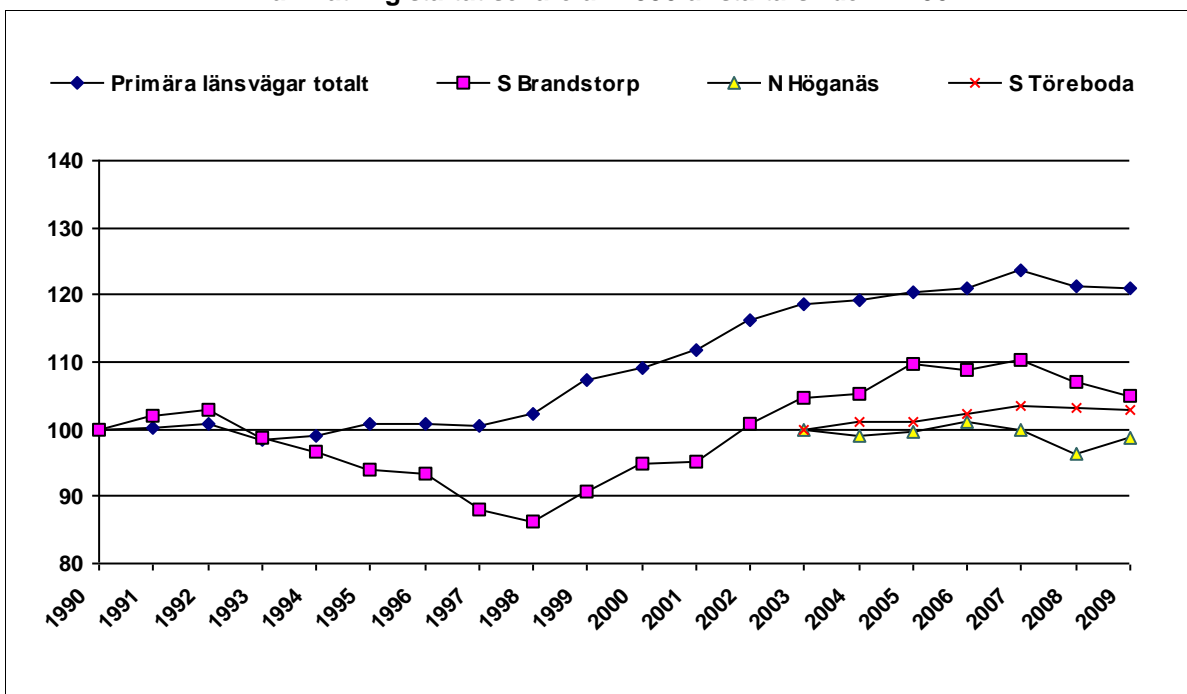
Trafikförändring mellan respektive år i %

Primära länsvägar



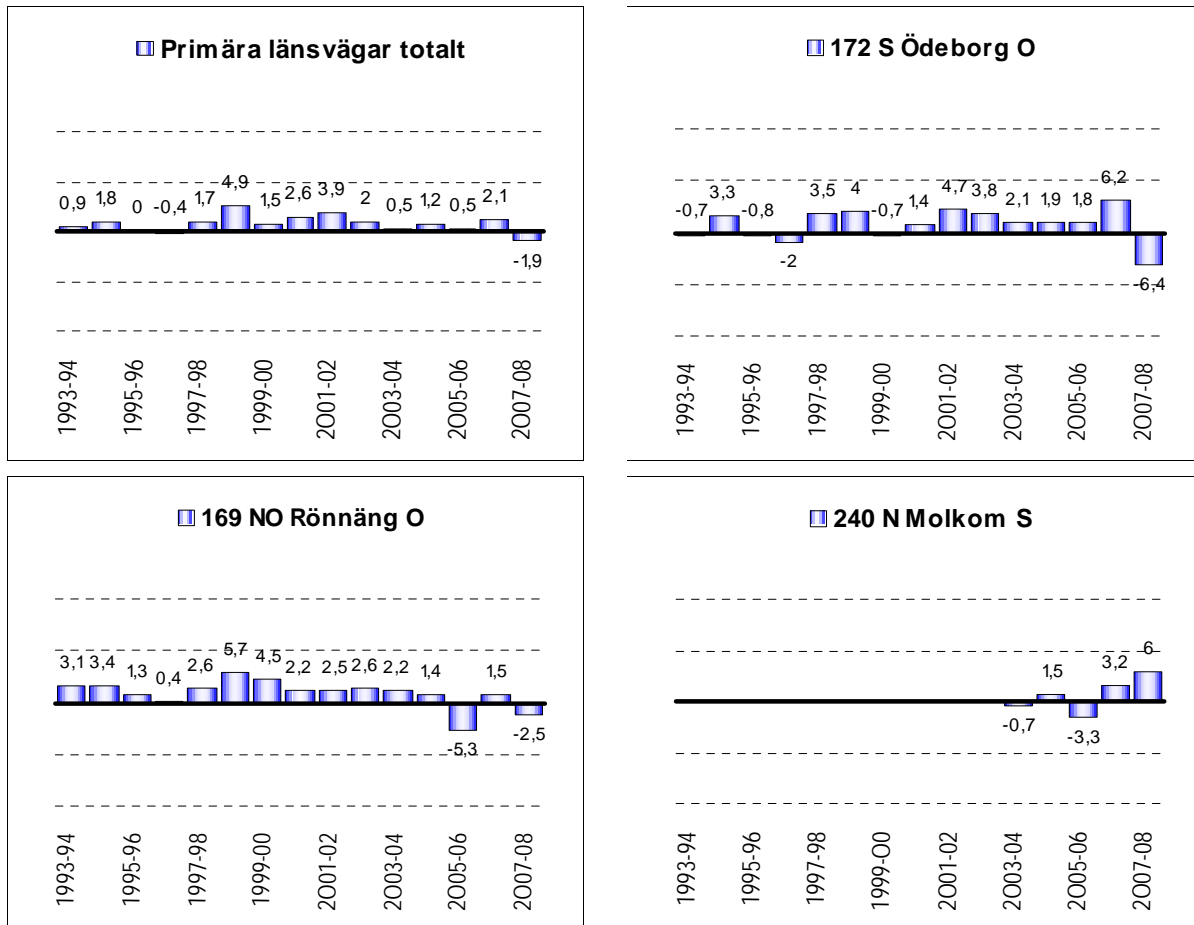
Trafikförändring index 1990 = 100

Där mätning startat senare än 1990 är startårsindex = 100



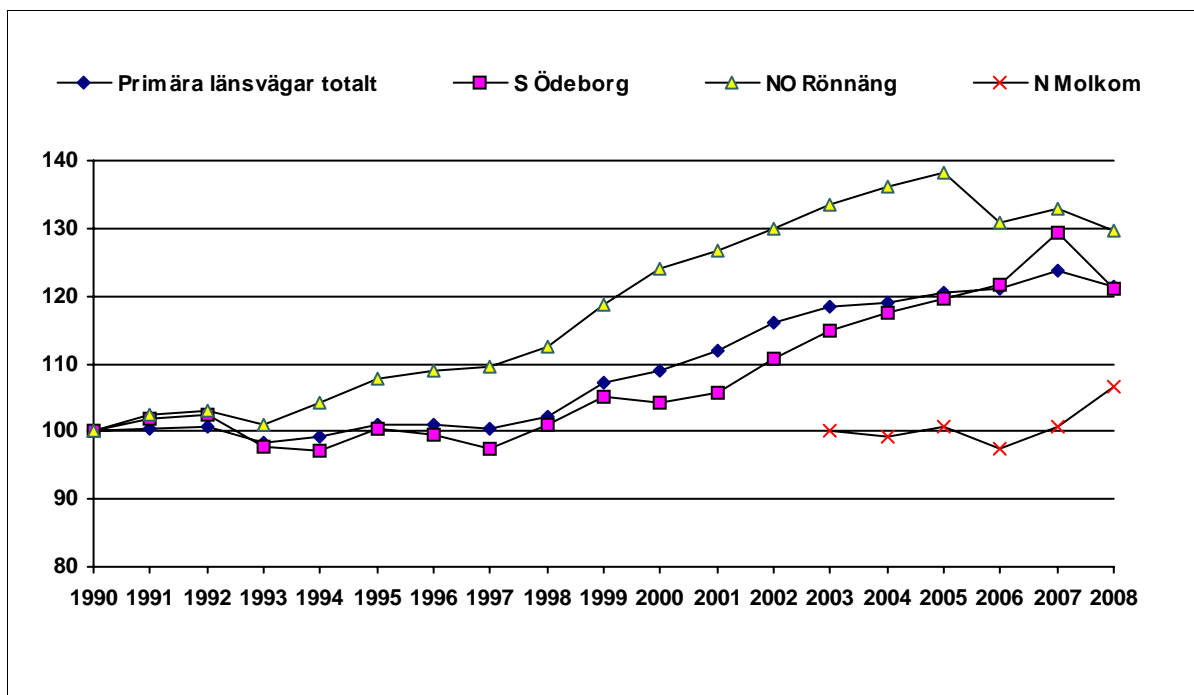
Figur 20

## Trafikförändring mellan respektive år i % Primära länsvägar



### Trafikförändring index 1990 = 100

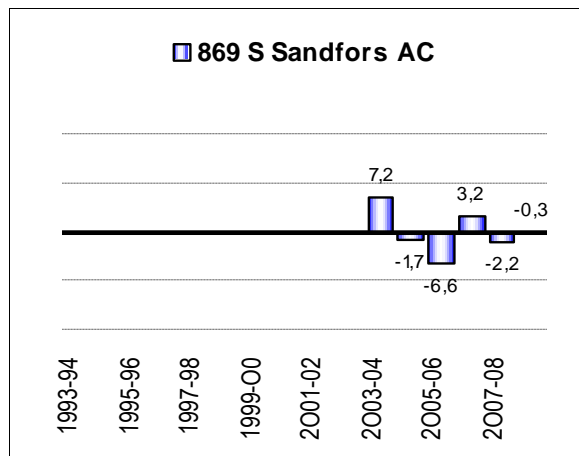
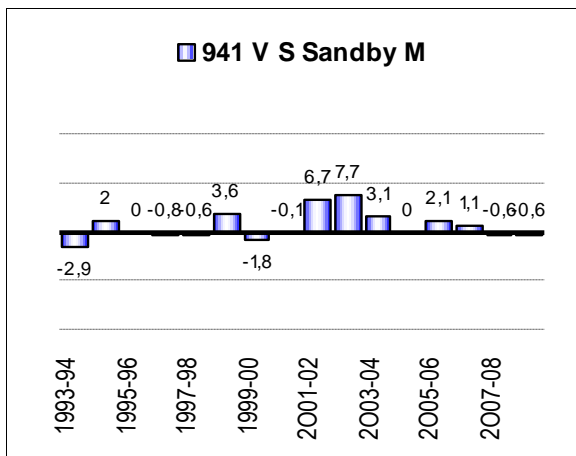
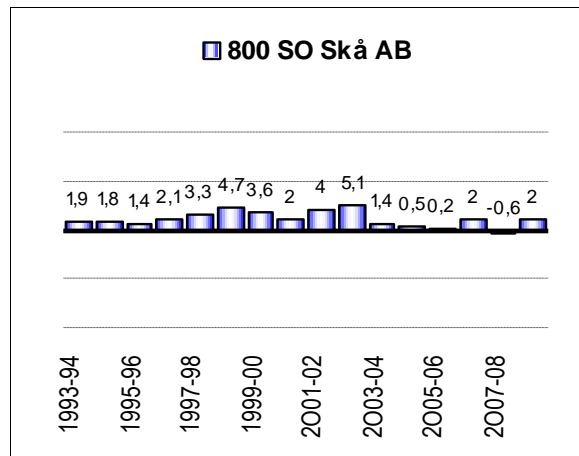
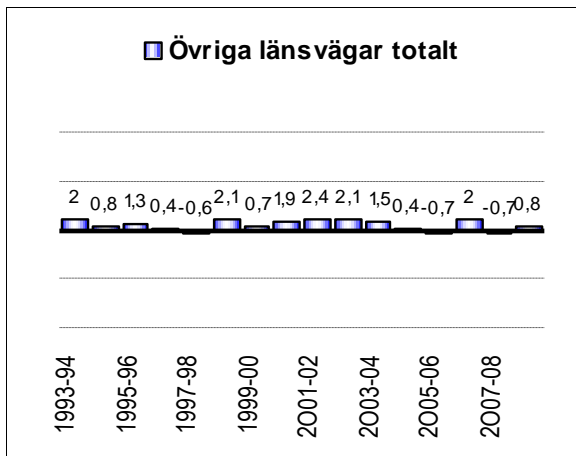
Där mätning startat senare än 1990 är startårsindex = 100





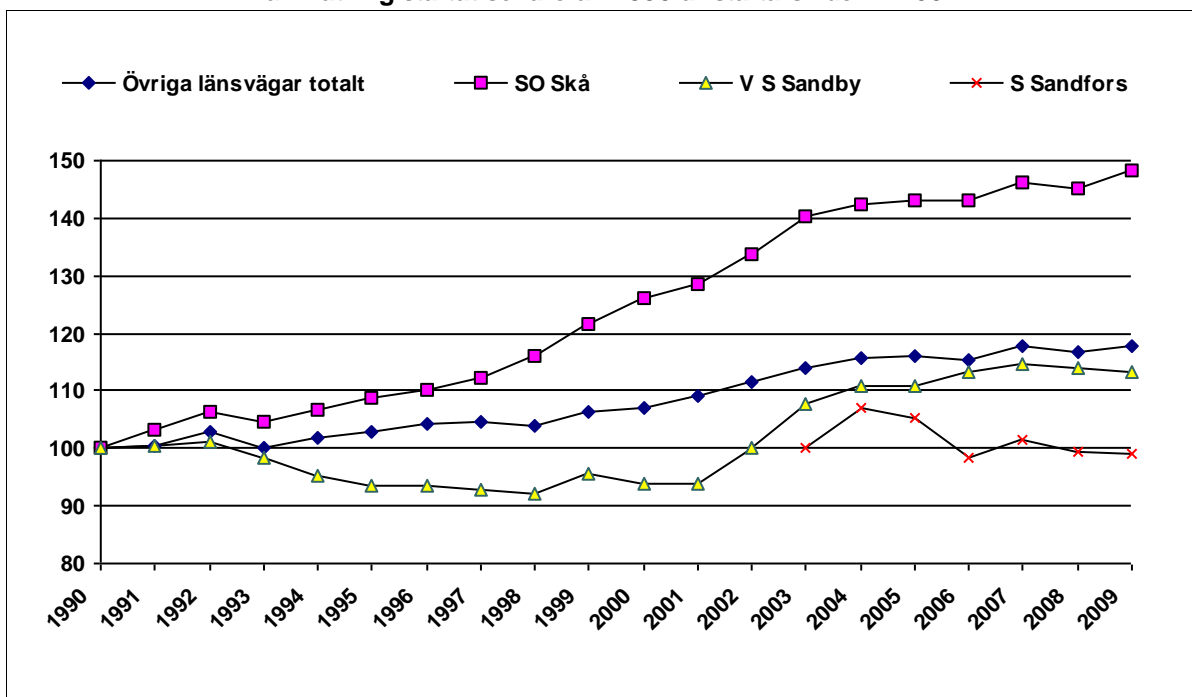
Trafikförändring mellan respektive år i %

Övriga länsvägar



Trafikförändring index 1990 = 100

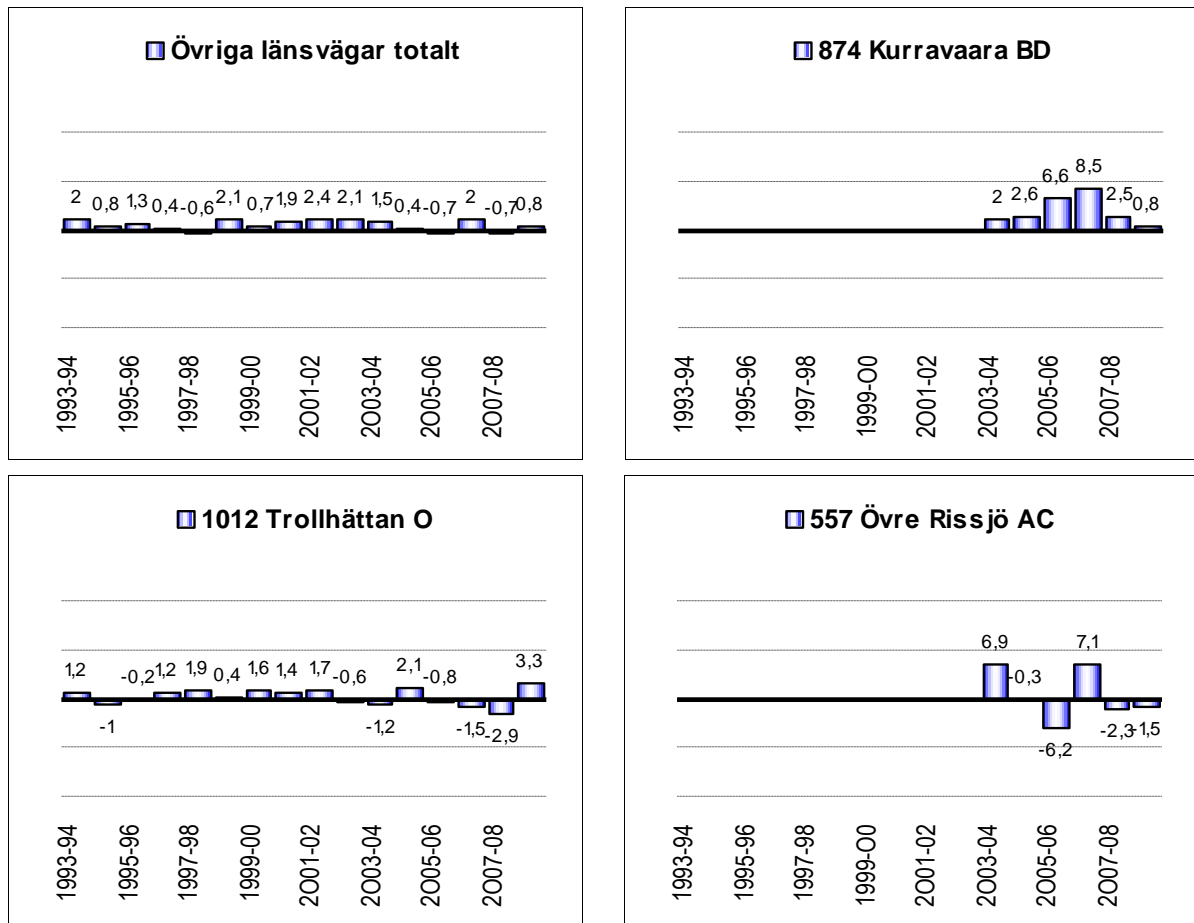
Där mätning startat senare än 1990 är startårsindex = 100



Figur 22

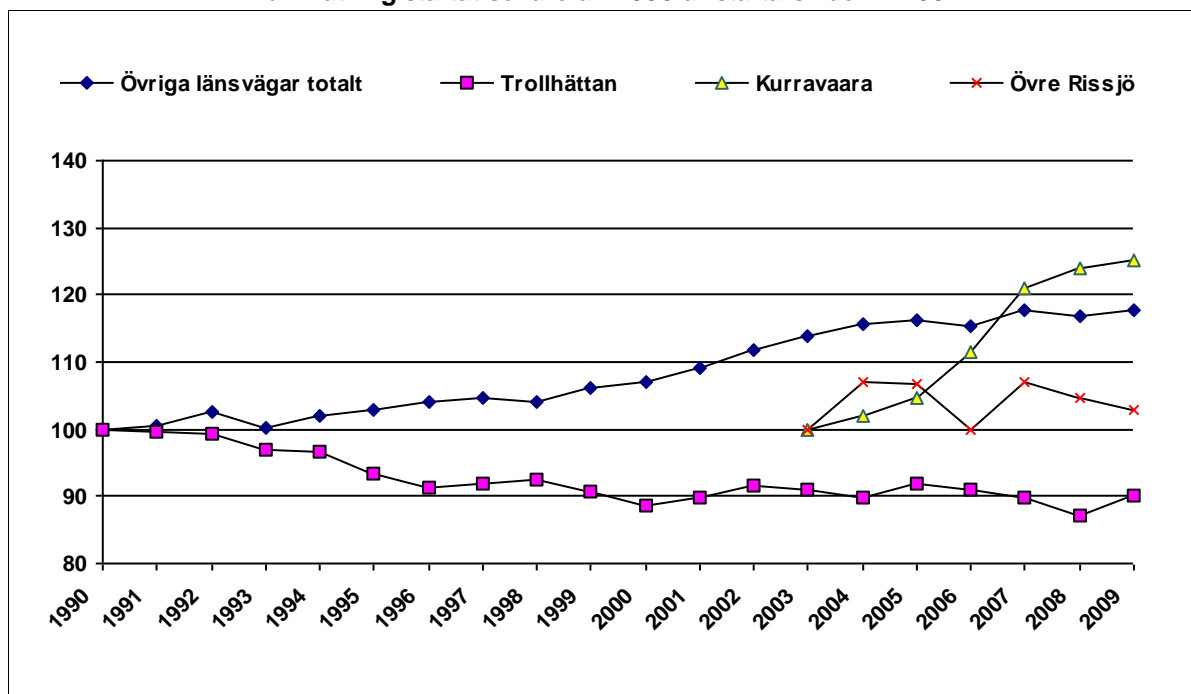
## Trafikförändring mellan respektive år i %

### Övriga länsvägar

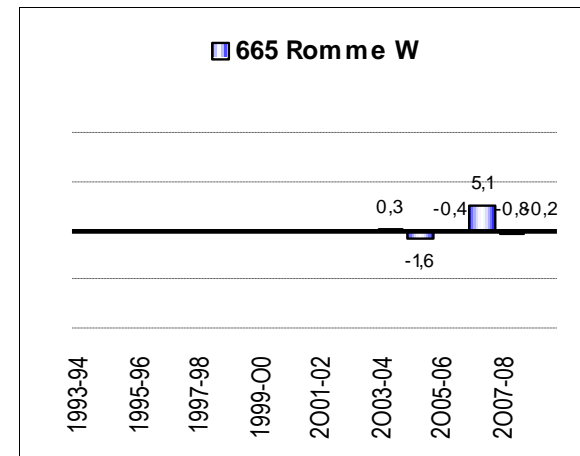
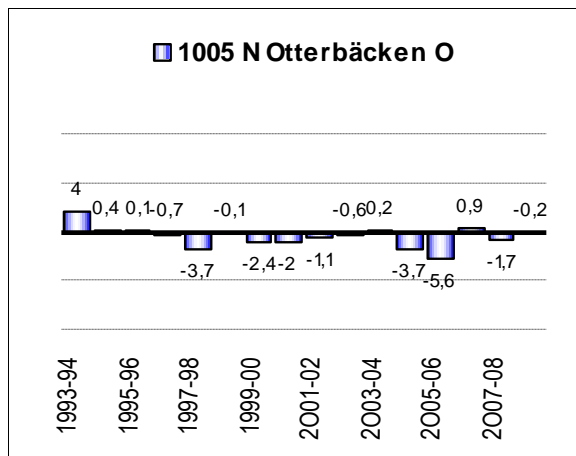
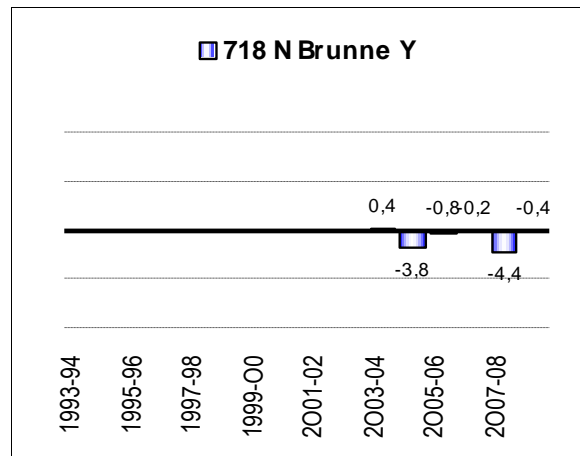
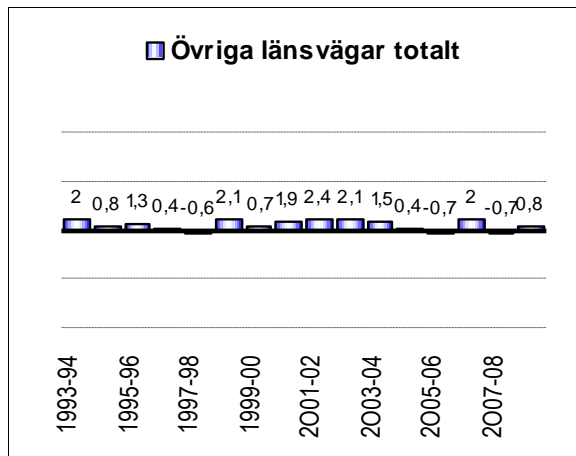


### Trafikförändring index 1990 = 100

Där mätning startat senare än 1990 är startårsindex = 100

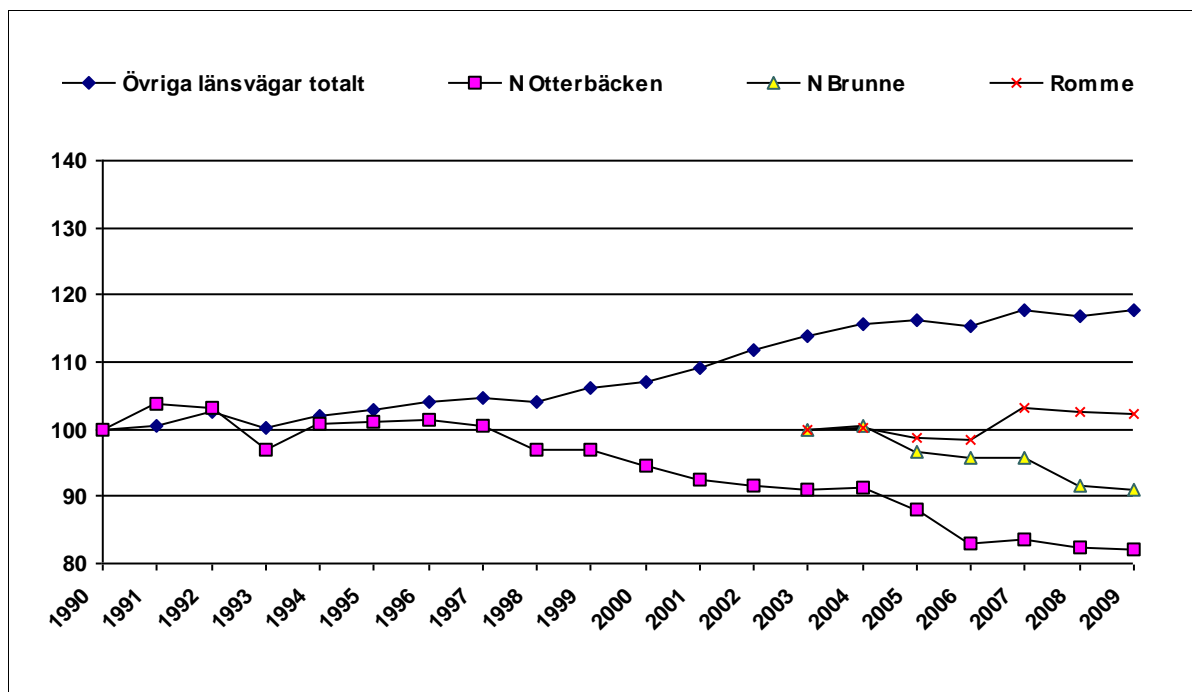


## Trafikförändring mellan respektive år i % Övriga länsvägar



### Trafikförändring index 1990 = 100

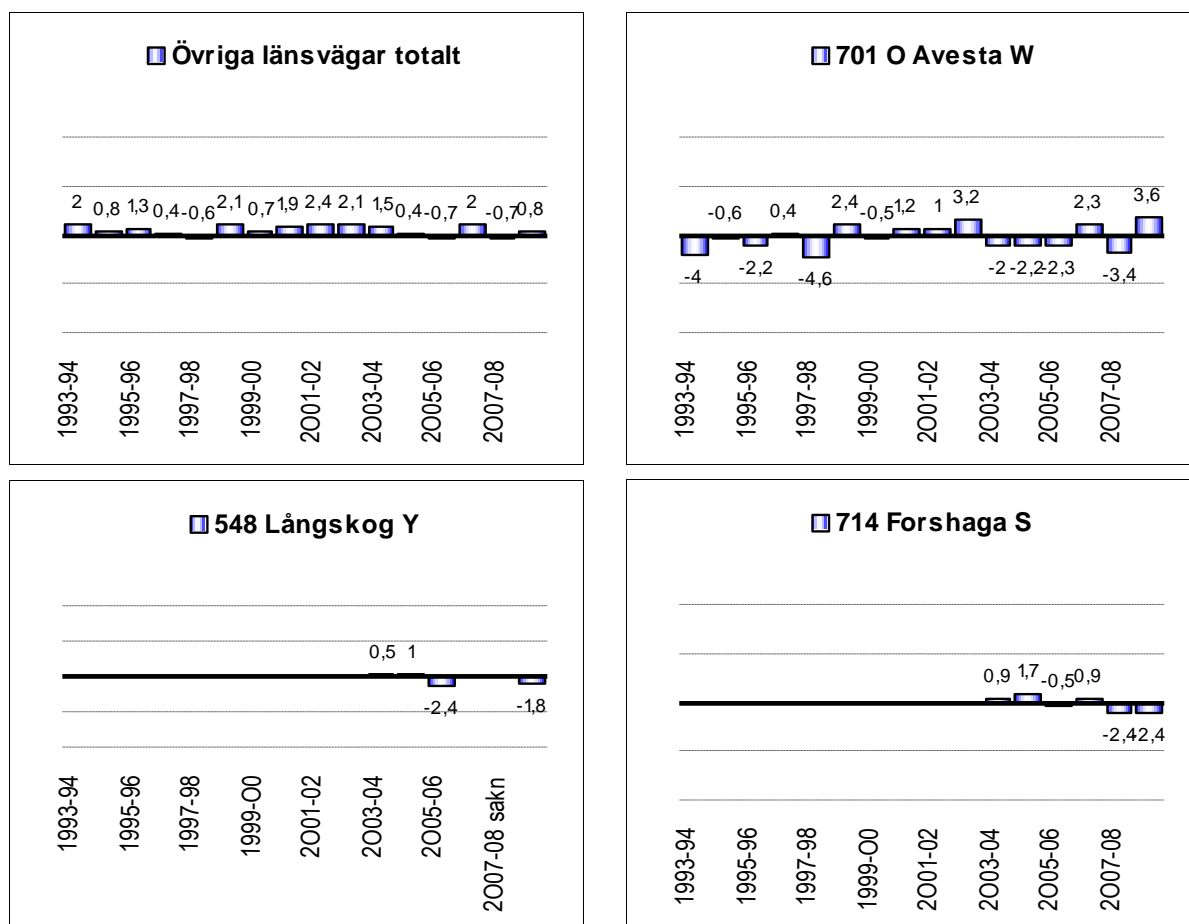
Där mätning startat senare än 1990 är startårsindex = 100



Figur 24

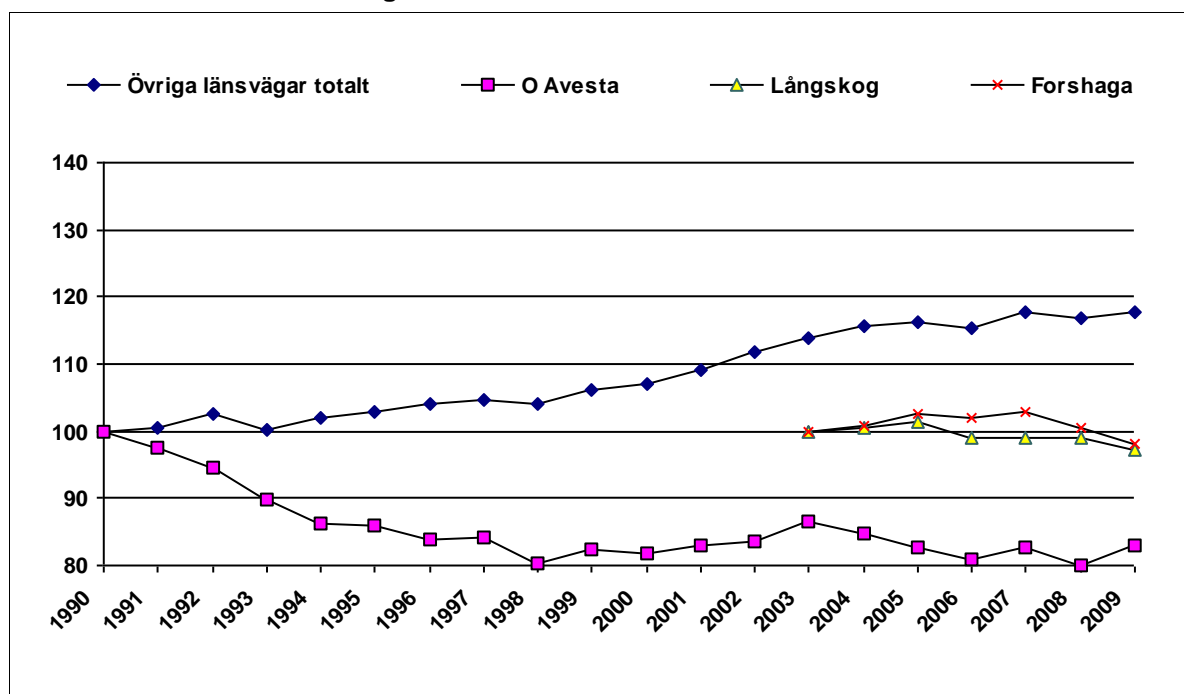
## Trafikförändring mellan respektive år i %

### Övriga länsvägar

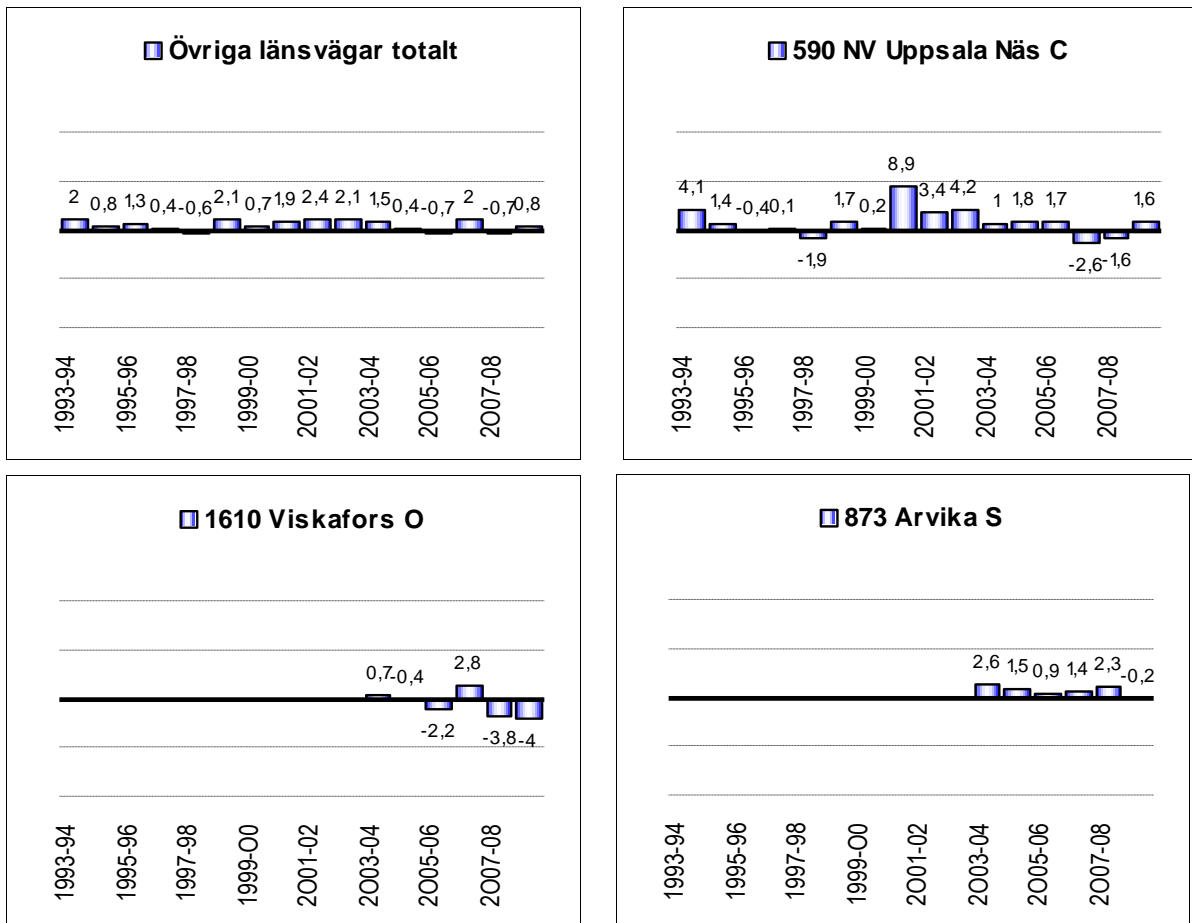


## Trafikförändring index 1990 = 100

Där mätning startat senare än 1990 är startårsindex = 100

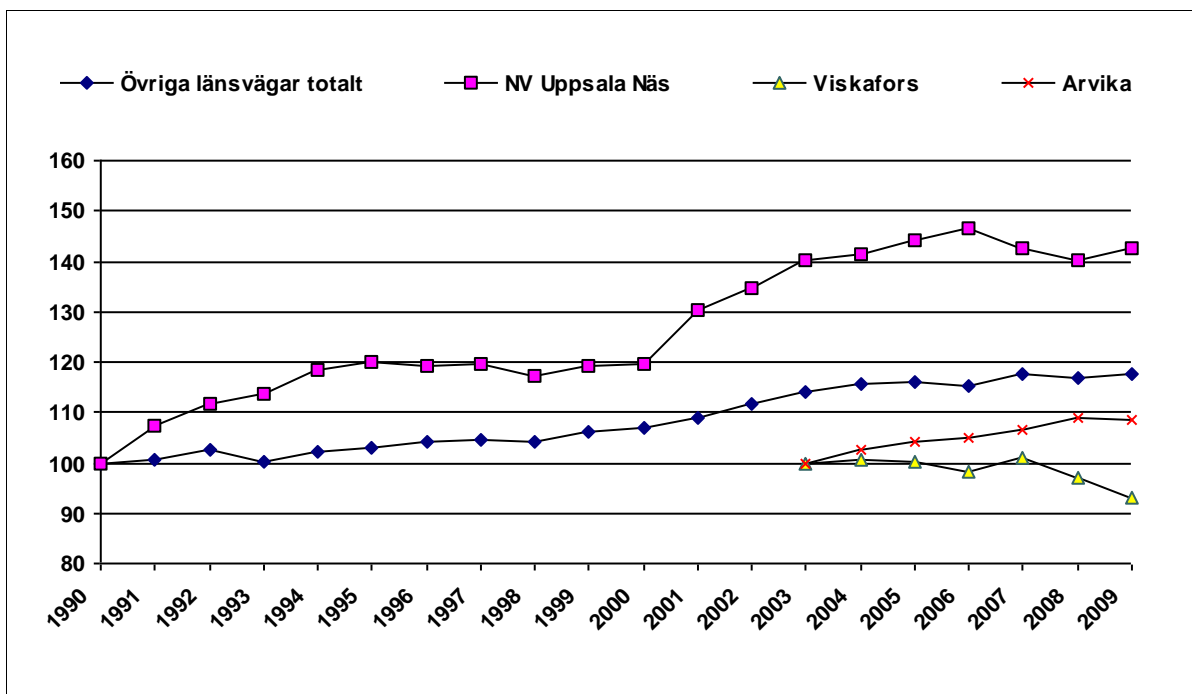


## Trafikförändring mellan respektive år i % Övriga länsvägar



### Trafikförändring index 1990 = 100

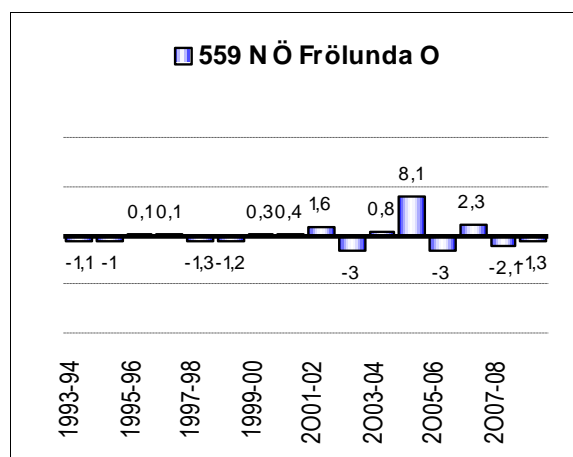
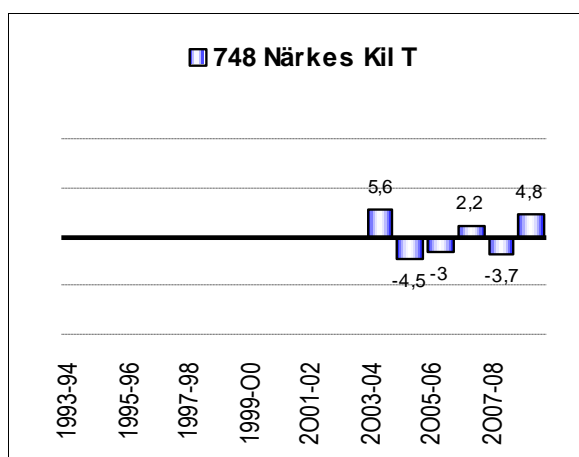
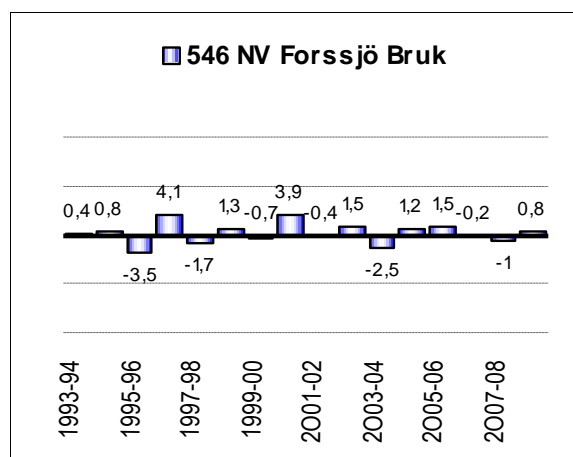
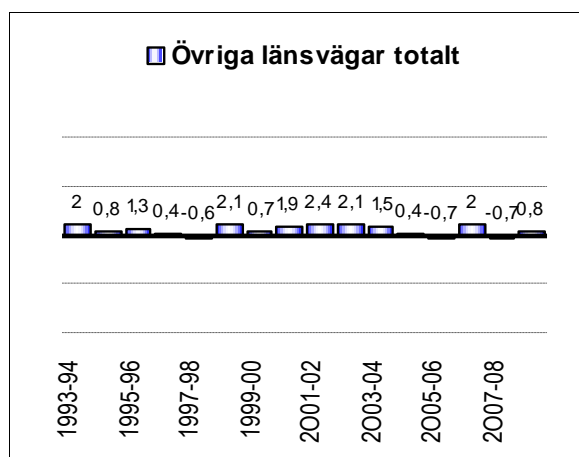
Där mätning startat senare än 1990 är startårsindex = 100



Figur 26

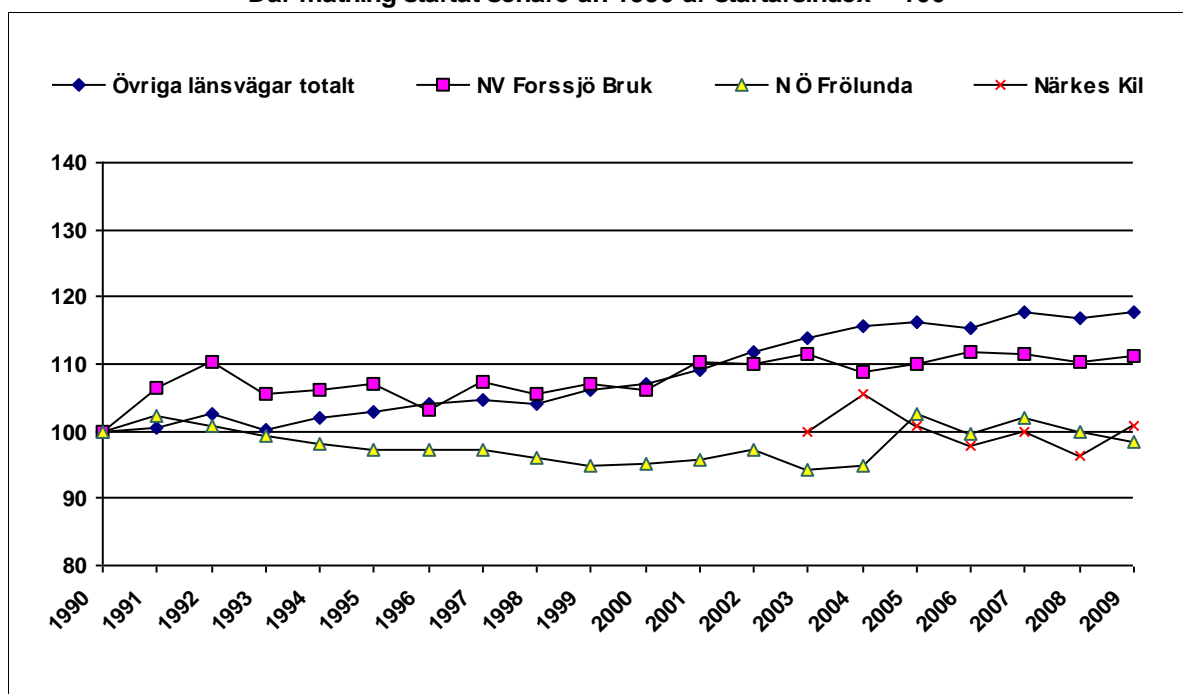
## Trafikförändring mellan respektive år i %

### Övriga länsvägar



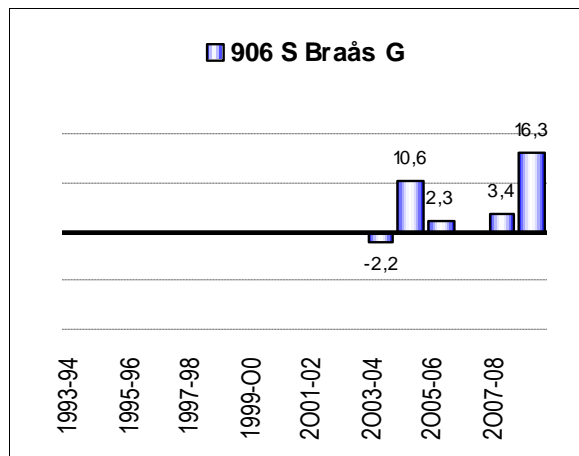
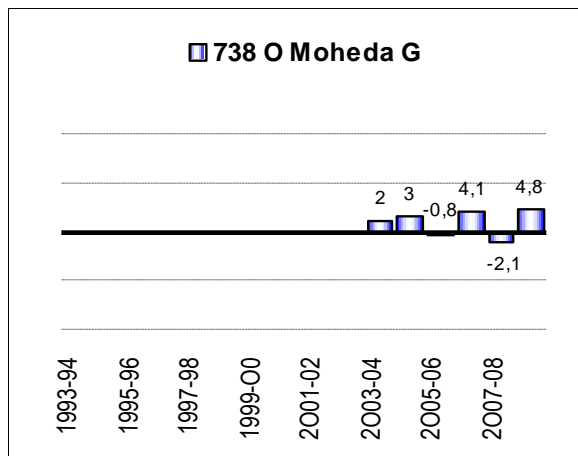
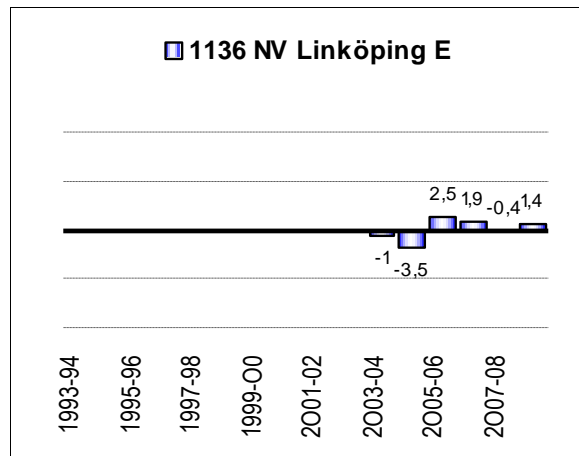
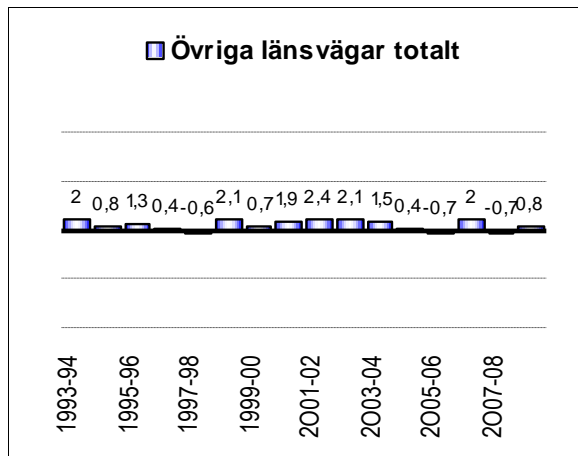
### Trafikförändring index 1990 = 100

Där mätning startat senare än 1990 är startårsindex = 100



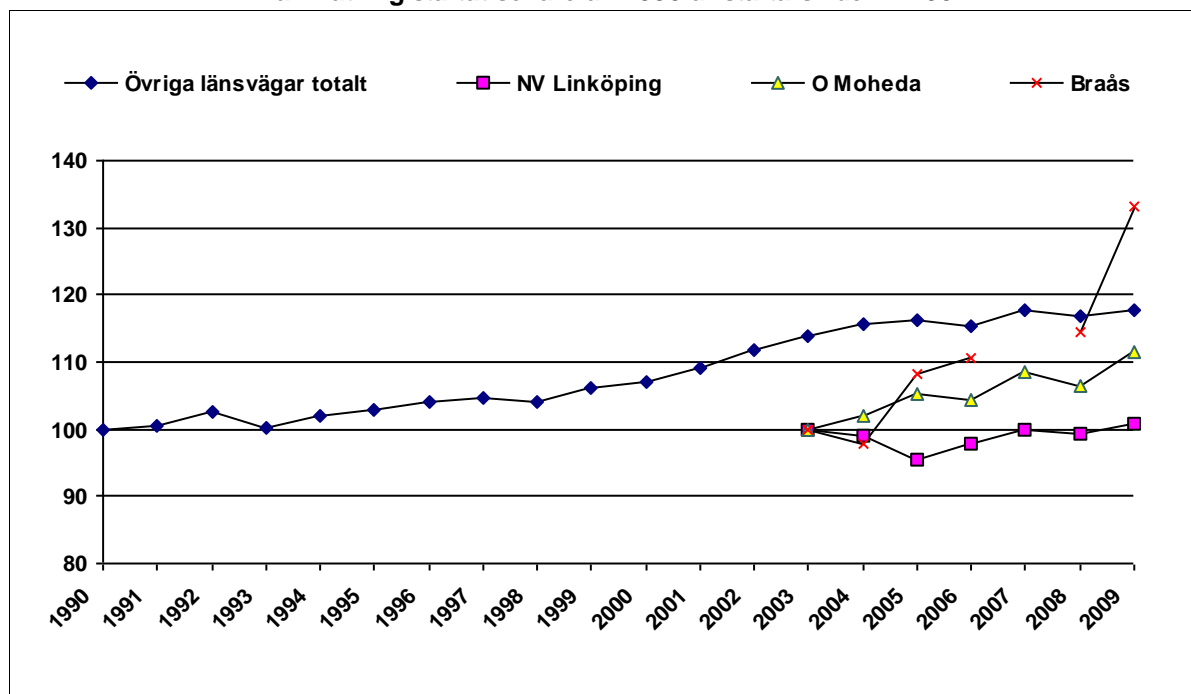
Trafikförändring mellan respektive år i %

Övriga länsvägar - standardtrafik



Trafikförändring index 1990 = 100

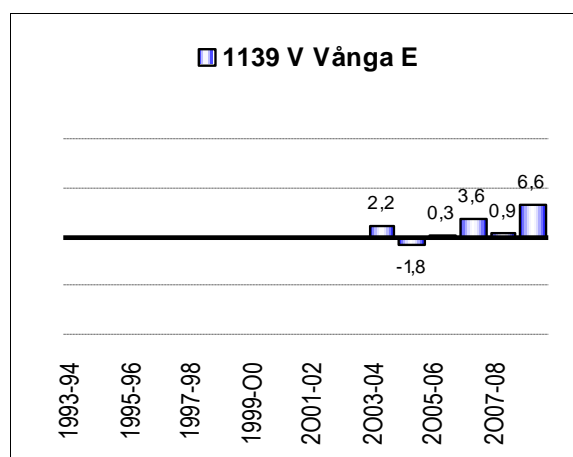
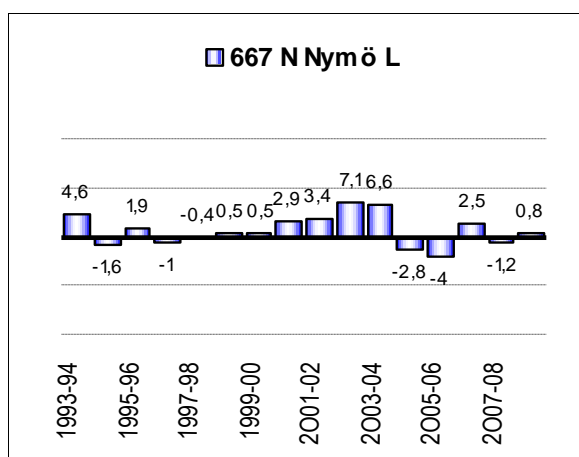
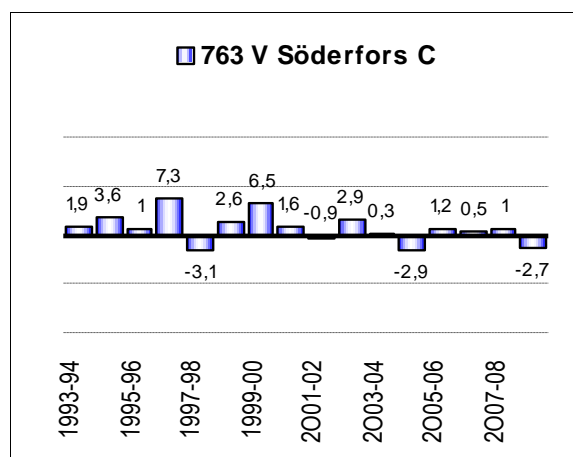
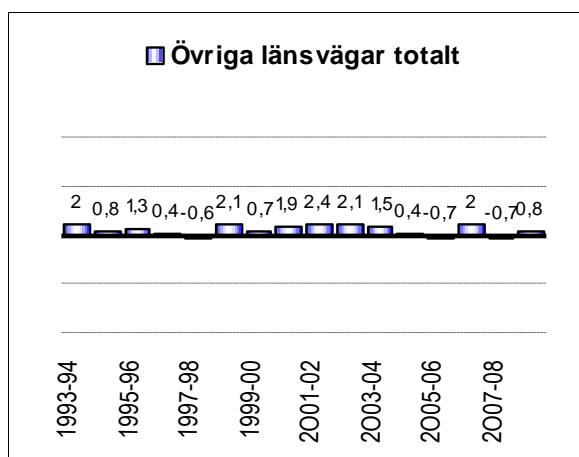
Där mätning startat senare än 1990 är startårsindex = 100



Figur 28

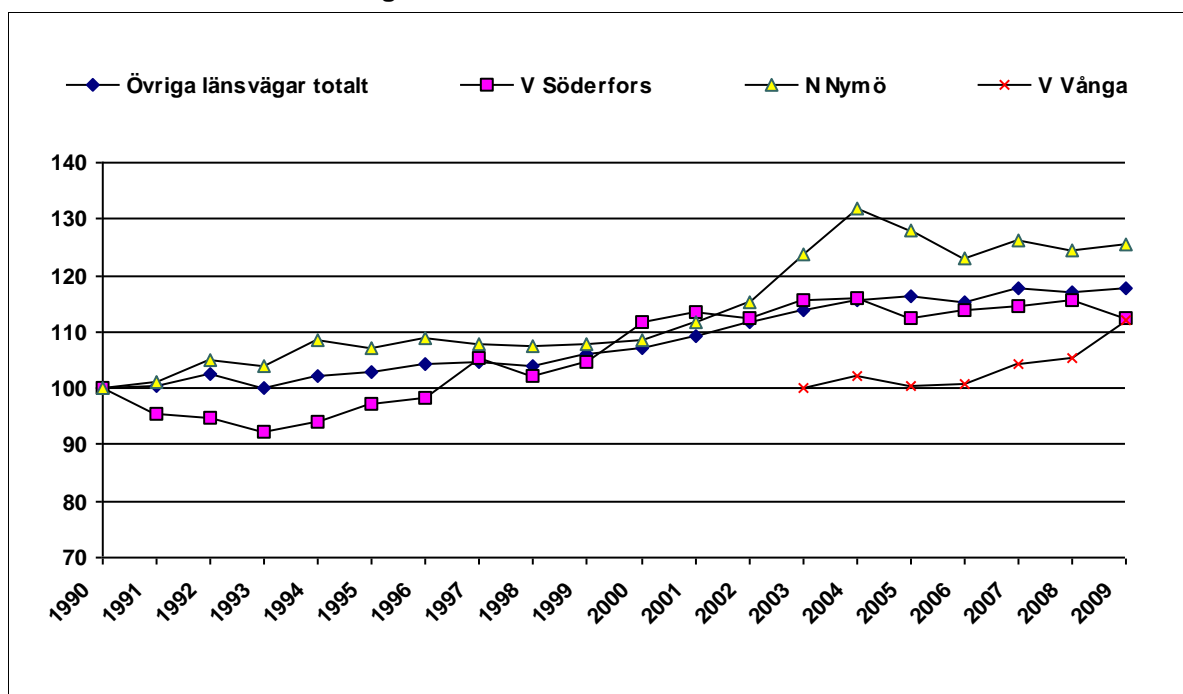
## Trafikförändring mellan respektive år i %

### Övriga länsvägar



### Trafikförändring index 1990 = 100

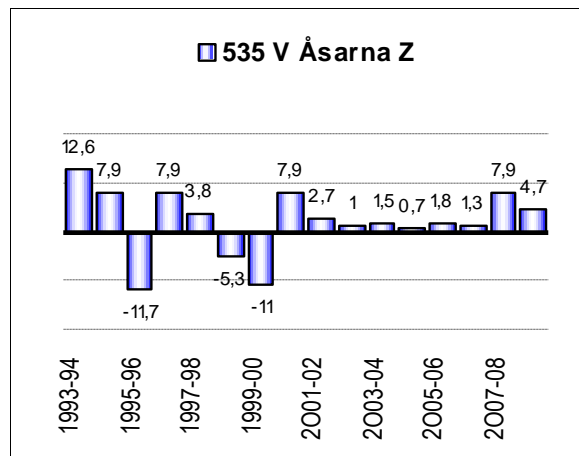
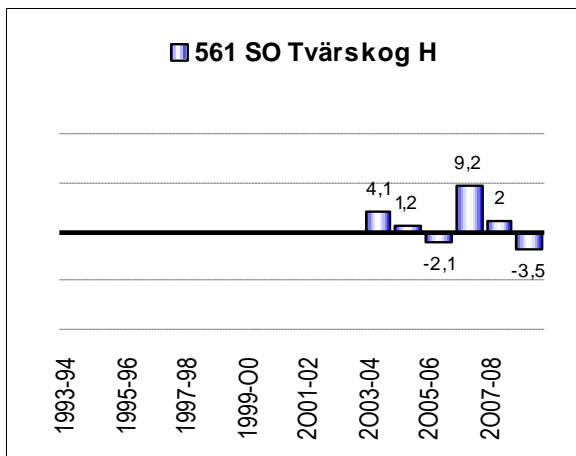
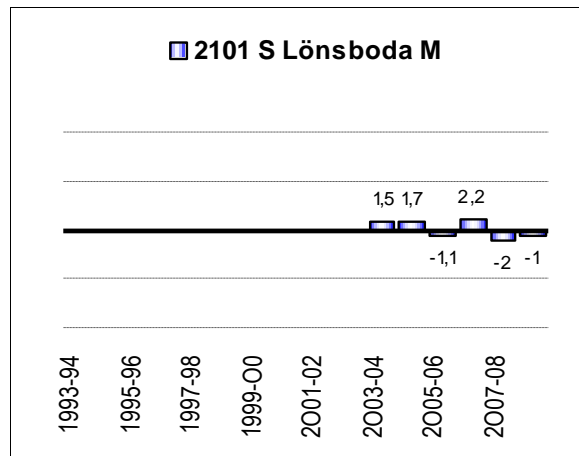
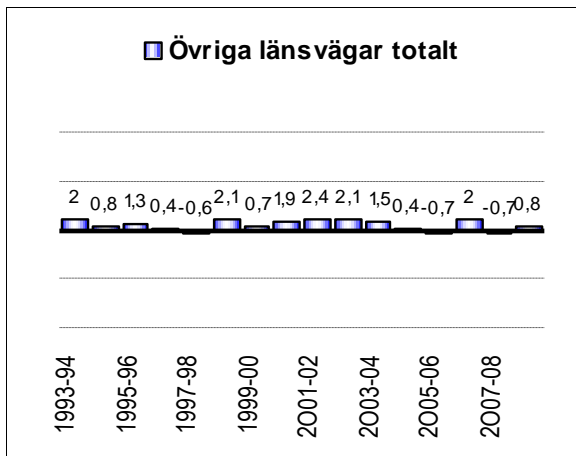
Där mätning startat senare än 1990 är startårsindex = 100





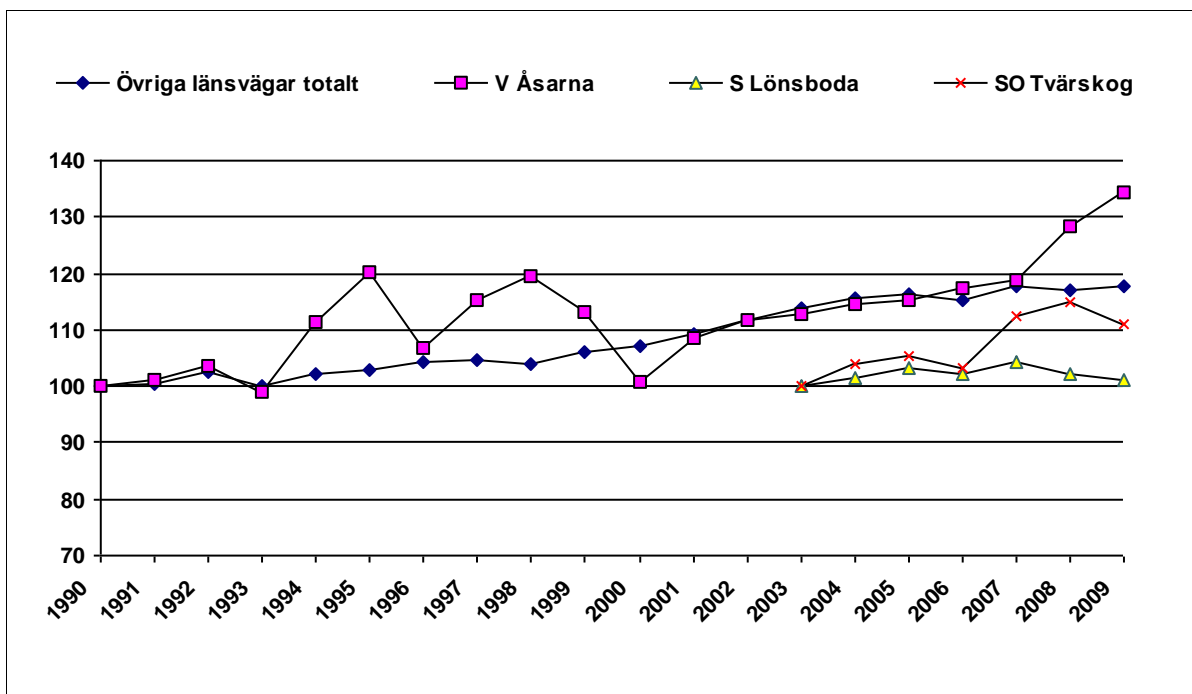
Trafikförändring mellan respektive år i %

Övriga länsvägar



Trafikförändring index 1990 = 100

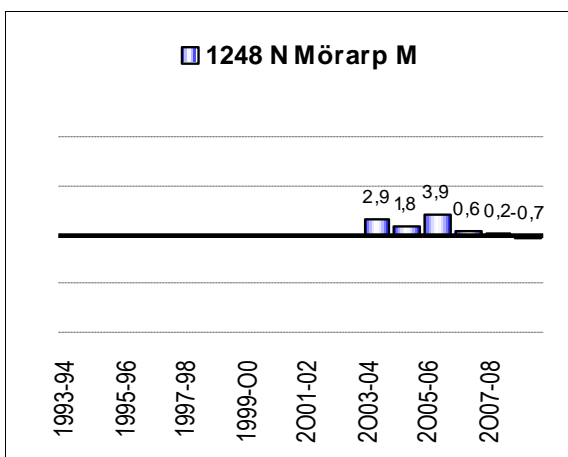
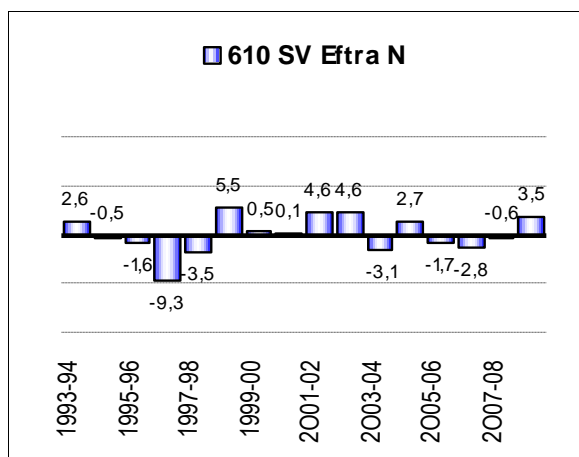
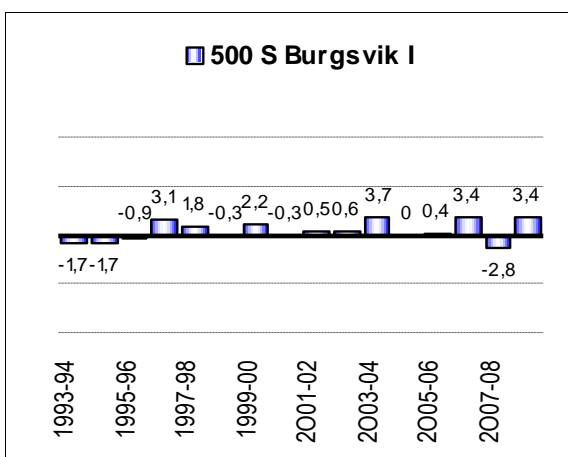
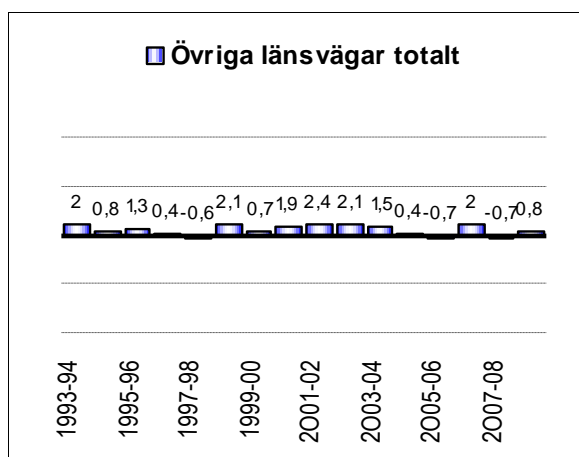
Där mätning startat senare än 1990 är startårsindex = 100



Figur 30

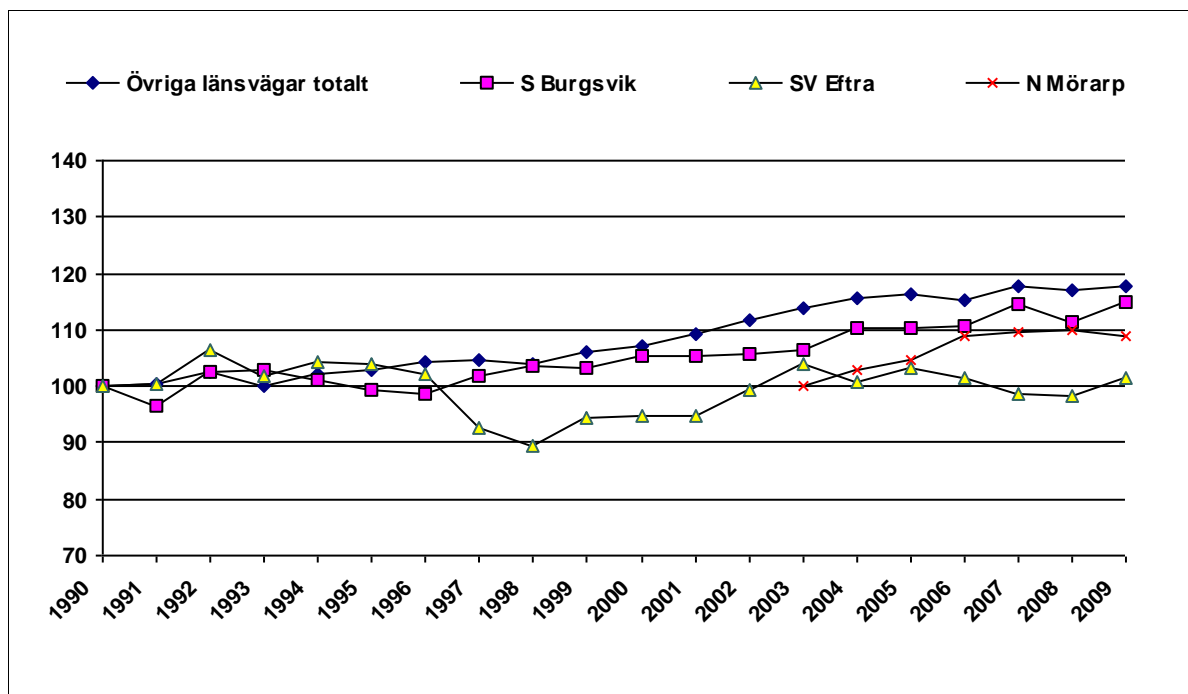
## Trafikförändring mellan respektive år i %

### Övriga länsvägar



### Trafikförändring index 1990 = 100

Där mätning startat senare än 1990 är startårsindex = 100







Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Röda vägen 1  
Telefon : 0771-921 921, Texttelefon: 0243-750 90

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)