



Foto Krister Spolander

Statens satsningar på cykeltrafik 2014 – 2025

Krister Spolander

www.spolander.se

Förord

45 procent av bilresorna i vårt land är kortare än fem kilometer, en sträcka man cyklar på en kvart.

Finns ingen cykelväg tar man bilvägen. Eller bilen. Svårare än så är det inte.

Staten satsar 522 miljarder kronor på transportinfrastrukturen 2014-2025. En liten del kommer att gå till cykelvägar.

I den här rapporten har jag analyserat förslagen till de 21 länstransportplanerna och den nationella transportplanen för att klarlägga hur mycket, eller lite, man planerar att satsa på cykel de tolv åren fram till 2025.

Analysen har tillkommit på mitt initiativ. Den har delvis finansierats av Svensk Cykling som också svarar spridningen till politiker, myndigheter, intresseorganisationer och massmedia.

Stockholm 23 januari 2014

Krister Spolander

www.spolander.se

krister@spolander.se

Innehåll

Sammanfattning	3
Pågående infrastrukturplanering	4
De regionala planeringsramarna	4
Transportplanerna	4
Cykeln i planeringsdirektiven	5
Syftet med denna rapport	5
Resultat	6
Länens del av planeringsramen	6
Cykelns del i länstransportplanerna	6
De statliga resp kommunala vägnäten	7
Baktung tidläggningen av cykelinsatserna	8
Cykeln i förslaget till nationell transportplan	8
Slutsatser	9
Ett halvt århundrade	9
Tidläggning och säkring	10
Jämfört med andra länder	10

Sammanfattning

Satsningarna på cykel i länstransportplanerna 2014-2025 har ökat med en halv miljard kronor jämfört med föregående planeringsomgång. Sammanlagt avser man att lägga 3,7 miljarder kronor på cykelinfrastruktur och andra cykelåtgärder. Görs en mer restriktiv tolkning av oklara sifferuppgifter, som regeringens expertorgan Trafikanalys gjort i en parallell granskning, landar man på 3,4 miljarder kronor preliminärt, en ökning med 0,2 miljarder.

Pengarna ska användas på såväl det statliga regionala vägnätet som det kommunala, i det senare fallet i form av statlig medfinansiering. Insatserna motsvarar 0,3 miljarder kronor årligen.

Det är en marginell del av hela planeringsramen på 522 miljarder kronor för transportinfrastrukturen, närmare bestämt 0,7 procent. I relation till utvecklingspotten är det 1,3 procent.

Krav på kommunerna att medfinansiera cykelvägar längs det statliga vägnätet med hälften av kostnaden finns i åtminstone åtta län. Det är ett tufft krav med tanke på att genomsnittligt drygt 95 procent av kommunbudgeten måste gå till skola, barn- och äldreomsorg och liknande. Av det som är kvar går den större delen till drift och underhåll av det kommunala vägnätet. Mycket lite finns för investeringar.

De planerade insatserna är långt ifrån behoven. Den hitintills enda nationellt täckande behovsinventering för det statliga vägnätet gjordes 2007 av dåvarande Vägverket. Uppräknat till dagens schablonkostnad för cykelväg skulle det handla om 15 miljarder kronor för att åstadkomma sammanhängande och säkra cykelvägar mellan närliggande tätorter. Observera att då ingår inte investeringsbehoven inom tätort.

Med nuvarande takt kommer det att ta minst ett halvt århundrade innan den svenska cykelinfrastrukturen är utbyggd till acceptabel omfattning och standard.

De planerade avsättningarna till cykel är inte säkrade. De är baktunga genom att drygt hälften infaller under andra halvan av planeringsperioden 2020-2025. I en del län är det merparten, upp till tre fjärdedelar. Erfarenhetsmässigt krymper cykelsatsningarna med tiden därför att andra projekt prioriteras högre och behöver mer resurser till följd av kostnadsfördyringar och underfinansiering.

Den statliga satsningen på cykel handlar om 32 kronor per invånare och år. Det kan jämföras med satsningarna i Danmark och Holland som är fem à sex gånger större.

Pågående infrastrukturplanering

Hösten 2012 fattade Riksdagen beslut om en planeringsram på 522 miljarder kronor för att sköta, vårda och utveckla den statliga transportinfrastrukturen under perioden 2014-2025.

Det är betydligt mer än tidigare, 25 procent mer än i föregående planeringsram¹.

Planeringen ska ske enligt följande:

- 155 miljarder till väg – drift och underhåll inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar.
- 86 miljarder till järnväg – drift, underhåll och reinvesteringar.
- 281 miljarder till utveckling av transportsystemet för att säkerställa en samhällsekonomiskt och långsiktigt hållbar transportförsörjning.

Järnvägen har fått det största påslaget, 34 procent mer än förra gången. Också utveckling av transportsystemet har fått betydligt mera, 29 procent mer.

De regionala planeringsramarna

Av planeringsramen har länen tillsammans fått inte fullt 36 miljarder kronor för att utveckla den regionala transportinfrastrukturen. Förra planeringsomgången fick länen dela på inte fullt 35 miljarder. Det är en viss ökning, två procent, men mindre än en tiondel jämfört med utökningen av totalramen.

Eftersom totalramen utökats mycket mer än de regionala, så innebär det att de regionala ramarnas andel av totalramen minskat något, från 8 till 7 procent. Alltså relativt sett en minskning.

Transportplanerna

Trafikverket och de så kallade länsplaneupprättarna² tog 2013 fram planer för hur de 522 miljarderna ska användas i enligt med riksdagsbeslutet.

Länsplaneupprättarna lämnade sina slutliga – inom länet färdigremitterade – förslag till länstransportplaner till regeringen i december 2013.

Från Trafikverket fick regeringen ett förslag till nationell transportplan i juni 2013 som regeringen därefter skickade ut på remiss. I skrivande stund pågår arbetet med den slutliga nationella transportplanen inklusive granskningen av läns-transportplanerna.

De slutliga planerna fastställs våren 2014 om inget oförutsätt inträffar.

¹ För föregående planeringsperiod 2010-2021 avsattes en totalram på 417 miljarder kronor med fördelningen väg 136 miljarder, järnväg 64 miljarder respektive utveckling 217 miljarder kronor.

² Oftast länets regionförbund, i några fall länsstyrelsen.

Cykeln i planeringsdirektiven

I regeringens direktiv³ för planeringen har cykeln framhävts mer än tidigare. Regeringen har där hänvisat till Cyklingsutredningens⁴ slutsats att ”den enskilt viktigaste åtgärden för att öka cykelresandet är att förbättra infrastrukturen för cyklister, främst genom väl utformade och underhållna cykelvägar”.

Vidare framhölls följande i direktiven: ”Det finns brister i infrastrukturen för cykling och regeringen ser behov av att åtgärda detta. För att åstadkomma sammanhängande och attraktiva cykelvägnät behövs aktiv planering bl a genom regionala och kommunala cykelplaner. I länsplanerna för regional transportinfrastruktur finns möjlighet till satsningar på cykelåtgärder avseende nya cykelvägar längs statliga vägar, statsbidrag till kommunala cykelvägar, skyltningsåtgärder och cykelparkeringar. Det är angeläget att det i länsplanerna finns en redovisning av hur mycket medel som satsas på cykelåtgärder.”

Syftet med denna rapport

Syftet i denna rapport är att undersöka hur mycket som avsatts för cykelinfrastruktur fram till och med 2025.

Redovisningen baseras på vad som framgår av de skriftliga länstransportplanerna. Tillsammans med den nationella planen omfattar de 1 900 sidor. Det som kan finnas därutöver har jag inte tagit del av.

Länsplanerna varierar i läsbarhet och transparens. Många är välstrukturerade och lättbegripliga, men i några fall är de inte helt lätta att förstå. I tveksamma fall har jag då avsiktligt gjort en generös uppskattning av de planerade cykelinsatserna.

³ Regeringsbeslut 2012-12-20. Uppdrag att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet och trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur.

⁴ Ökad och säkrare cykling. SOU 2012:70.

Resultat

Jag har delat upp redovisningen i dels investeringar på det statliga vägnätet, dels statlig medfinansiering på det kommunala vägnätet.

I minst femton län har medel avsatts för statlig medfinansiering av åtgärder på det kommunala vägnätet (bilaga 1). Sådana åtgärder kan handla om cykel men också om trafiksäkerhet, miljö och kollektivtrafik. I en del fall redovisas den statliga medfinansieringen separat för cykel. I andra fall anges bara en totalsumma för de olika ändamålen. I sådana fall har jag antagit att hälften av totalsumman kommer att avsättas för cykelåtgärder.

I minst åtta län krävs också det omvända, nämligen kommunal medfinansiering av cykelväg på det statliga vägnätet.

I båda fallen förutsätts att medfinansieraren bidrar med hälften av kostnaden.

Länens del av planeringsramen

Den sammanlagda länsramen har ökat något från förra planeringsomgången (tabell 1 nedan). Sammanlagt uppgår ramen för regional transportinfrastruktur till 35,7 miljarder kronor, en ökning med 0,8 miljarder eller 2 procent.

Tabell 1. Länens planeringsram för regional transportinfrastruktur för föregående respektive nuvarande planeringsperiod. Miljarder kronor.

	2010- 2021	2014- 2025
Miljarder kronor	34,9	35,7
% av utvecklingspotten (281 mdr)	16%	13%
% av totalen (522 mdr)	8%	7%

Den tvåprocentiga ökningen kan sättas i relation till den 25-procentiga ökningen av hela planeringsramen. Utökningen av totalramen är sålunda mer än tio gånger större än utökningen av länsramarna.

Länens del av den totala planeringsramen uppgår till 7 procent, något mindre än förra gången. Av utvecklingsdelen har länens andel minskat från 16 till 13 procent.

Cykelns del i länstransportplanerna

I länstransportplanerna finns cykeln i regel med i en pott för icke namngivna smärre projekt (under 25 miljoner kronor). I undantagsfall är cykelprojekt specificerade.

Tabell 2. Cykelns del i länstransportplanerna för föregående⁵ respektive nuvarande planeringsperiod. Miljarder kronor.

	2010- 2021	2014- 2025
Miljarder kronor	3,2	3,7
% av länsramen	9,2%	10,4%
% av tot utvecklingspotten	1,5%	1,3%
% av hela planeringsramen	0,8%	0,7%

Sammanlagt anslås 3,7 miljarder kronor till cykelinfrastruktur och andra cykelåtgärder i länstransportplanerna. Summan omfattar såväl det statliga regionala vägnätet som medfinansiering till cykelåtgärder på det kommunala vägnätet.

Jämfört med förra planeringsomgången är det en ökning med 500 miljoner kronor, eller 14 procent. Den siffran kan jämföras med den 25-procentiga ökningen av hela planeringsramen, eller ökningen till järnväg med 34 procent, eller utökningen av utvecklingspotten med 29 procent.

Som nämnts har jag gjort en generös uppskattning av cykelsatsningarna i tveksamma fall. Görs skattningen mer restriktivt, som regeringens expertorgan Trafikanalys gjort i sin parallella granskning av länsplanerna, blir siffran lägre, ca 3,4 miljarder kronor.⁶ Det handlar då om en ökning på 200 miljoner kronor, eller 6 procent.

Variationen är stor mellan de enskilda länen när man jämför förändringarna från föregående planeringsomgång. Femton län uppvisar en ökning, men spridningen är stor, från 2 procent till 140 procent (i de högre fallen är det från mycket låga nivåer). Ett län är oförändrat, medan fyra län avsätter mindre pengar till cykel. Vilka de är framgår av bilaga 3.

I relation till befolkningmängden är variationen också stor, från 18 till ca 150 kronor per invånare och år (se vidare bilaga 1). Riksgenomsnittet är 32 kr/inv/år, långt under motsvarande i exempelvis Danmark och Holland.

Sett över alla län utgör cykelsatsningen drygt tio procent av länsramarna. I relation totalramen är det under en procent och i relation till utvecklingspotten drygt en procent.

De statliga resp kommunala vägnäten

För det statliga vägnätet har 2 760 miljoner kronor avsatts och för det statliga bidraget till kommunerna 973 miljoner (bilaga 1).

⁵ Siffrorna för planeringsomgången har hämtats från Per Kågesons rapport Cykelinfrastruktur i de slutliga förslagen till länstransportplaner 2010-2021. Föreningen Bilfria Leder och Svensk Cykling. Rapport 2009-11-30.

⁶ Personlig kommunikation med Johannes Berg, Trafikanalys. Preliminära uppgifter. Granskningen redovisas i en kommande PM 2014-01-31 (www.trafa.se).

I föregående planeringsomgång avsattes relativt sett mera till den statliga medfinansieringen till kommunerna, 1 370 miljoner kronor eller 42 procent av hela cykelbeloppet (bilaga 2). Å andra sidan avsattes då mindre till cykelvägar på det regionala vägnätet, nästan 900 miljoner kronor mindre.

Baktung tidläggningen av cykelinsatserna

Drygt hälften av cykelsatsningarna planeras till de sex sista åren, som framgår av tabell 3 nedan.

Tabell 3. Cykelsatsningarna fördelning över tid i länsplanerna. Miljoner kronor.

	2014- 2016	2017- 2019	2020- 2025	Sum
Miljoner kr	917	889	1 927	3 706
Procentuell fördeln	25%	24%	52%	100%

Variationen mellan länen är stor (bilaga 4). Några län har förlagt större delen till de sex sista åren. De är Västmanland (100%), Kalmar län (75%), Västra Götaland (74%), Halland (70%), Östergötland (69%) och Gävleborg (64%).

Cykeln i förslaget till nationell transportplan

I förslaget till nationell transportplan föreslås cykelåtgärder som motsvarar cirka 40 mil cykelväg vilket uppges innebära en minskning jämfört med gällande plan (från den föregående planeringsperioden). Någon summa anges inte. Med en kilometerkostnad på 3,5 miljoner kronor handlar det uppskattningsvis om 1,4 miljarder kronor. När under planeringsperioden fram till 2025 dessa pengar är tänkta att användas, framgår inte.

Därutöver – eller inklusive, det framgår inte av skrivningen – finns två namngivna cykelåtgärder. Det ena är det så kallade Täbystråket i Stockholmsregionen för vilket 126 miljoner kronor avsatts. Det andra är Kattegattleden som samfinansieras med 38 miljoner kronor.

I föregående nationella plan avsattes 950 miljoner kronor till 50 mil väg (1,9 mkr/kilometer, sannolikt en underskattning av de faktiska kostnaderna).

Slutsatser

Satsningarna på cykel i länstransportplanerna har ökat med 0,5 miljarder kronor från föregående planeringsomgång. Sammanlagt avser man att lägga 3,7 miljarder kronor på cykelinfrastruktur och andra cykelåtgärder, generöst tolkat i tveksamma fall. Gör man en mer restriktiv tolkning, som regeringens expertorgan Trafikanalys gjort i en parallell granskning, landar man som tidigare nämnts på 3,4 miljarder kronor preliminärt.

Pengarna ska användas på såväl det statliga regionala vägnätet som det kommunala, i det senare fallet i form av statlig medfinansiering. Insatserna totalt motsvarar 0,3 miljarder kronor årligen.

Det är en marginell del av hela planeringsramen, närmare bestämt 0,7 procent. I relation till utvecklingspotten är det 1,3 procent. Såväl totalram som utvecklingspotten för hela transportinfrastrukturen har fått väsentliga påfyllningar jämfört med förra planeringsomgången. Ökningen på cykelsidan motsvarar hälften eller mindre av detta.

Krav på kommunerna att medfinansiera cykelvägar längs det statliga vägnätet med hälften av kostnaden finns i åtminstone åtta län. Det är ett tufft krav med tanke på att genomsnittligt drygt 95 procent av kommunbudgeten måste gå till skola, barn- och äldreomsorg och liknande. Av det som är kvar går den större delen till drift och underhåll av det kommunala vägnätet. Mycket lite finns för investeringar.

Ett halvt århundrade

I en del länsplaner understryks att de planerade satsningarna är långt ifrån behoven. I Stockholms län uppskattar man att det kommer att kosta 2,2 miljarder att bygga ut det regionala cykelnätet till lägsta godtagbara standard. Till detta kommer ett omfattande utbyggnadsbehov av övriga cykelvägnät, exempelvis inom kommuner och mellan tätorter. Den statliga satsningen i Stockholms länsplan kommande tolv år uppgår till drygt 0,7 miljarder, inte fullt en tredjedel av behovet.

I transportplanen för Skåne uppskattar man att det skulle behövs 3 à 4 miljarder kronor för att ”uppnå visionen om att göra Skåne till en cykelregion”. Den behovsbedömningen omfattar åtgärder på såväl det statliga som det kommunala vägnätet. Den statliga satsningen i Skåne transportplan uppgår till 400 miljoner kronor de kommande tolv, en tiondel av behovet.

Ytterligare ett exempel är Dalarna där behovet uppskattas till ca 1,5 miljarder kronor.⁷ Den planerade satsningen fram till 2025 uppgår till 177 miljoner kr, drygt en tiondel av behovet.

⁷ Utifrån schablonkostnaden 3,5 mkr/km cykelväg.

Den hitintills enda nationellt täckande behovsinventering av det statliga vägnätet gjordes 2007 av dåvarande Vägverket.⁸ Inventering pekade på ett investeringsbehov i storleksordningen 8 miljarder kronor för att åstadkomma sammanhängande och säkra cykelvägar på det statliga vägnätet mellan närliggande tätorter och i förekommande fall på statliga vägar inom tätort.⁹

Uppräknat till dagens schablonkostnad för cykelväg handlar det om 15 miljarder kronor. Observera att då ingår inte investeringsbehoven inom tätort.¹⁰

Med nuvarande takt kommer det sålunda att ta minst ett halvt århundrade innan den svenska cykelinfrastrukturen är utbyggd till acceptabel omfattning och standard.

Tidläggning och säkring

Det nya systemet för fysisk och ekonomisk planering av statlig infrastruktur innebär ökad flexibilitet.¹¹ Åtgärder som ligger i den senare halvan av planeringsperioden avser bland annat om brister där den fysiska planeringen ännu inte påbörjats.

De baktunga länsplanerna innebär en ökad osäkerhet om utfallet för cykeln. Något mer än hälften av cykelsatsningarna infaller 2020-2025. I en del län är det merparten. Erfarenhetsmässigt krymper cykelsatsningarna därför att andra projekt prioriteras högre och behöver mer resurser till följd av kostnadsfördyringar och underfinansiering.

Varken i länsplanerna eller i den nationella planen finns något system som säkrar cykelsatsningarna i detta avseende.

Jämfört med andra länder

Den statliga satsningen på cykel handlar om ca 390 kronor per invånare för hela tolvårsperioden, eller 32 kronor per invånare och år. Det kan jämföras med satsningarna i Danmark och Holland som ligger i storleksordningen 150 – 200 kronor per invånare och år. Det är fem à sex gånger mer än i vårt land.

Att de statliga satsningarna på cykel är så små i vårt land, beror sannolikt på ett systemfel i planeringsmodellen. Den är gjord för nationell och regional transportinfrastruktur. Cykel är emellertid ett utpräglat lokalt färdmedel och därför skulle planeringsmodellen behöva kompletteras med en kommunal nivå, som i Danmark, där den enskilda kommunen direkt kan söka statlig medfinansiering för cykelåtgärder utan att behöva gå via den regionala nivån.

⁸ Regeringsuppdrag cykel. Vägverket 2007-10-11 (TR 40 A 2006:21345).

⁹ Detta framfördes till regeringen i en gemensam skrivelse från dåvarande Vägverket, Banverket och Nutek 2007-10-15.

¹⁰ Inventeringen omfattade det statliga vägnätet, i huvudsak utanför tätbebyggelse men också i förekommande statliga vägar inom tätbebyggelse. Kommunala gator och vägar ingick inte i inventeringen.

¹¹ Infördes 1 januari 2013.

Bilaga 1

Satsning på cykelinfrastruktur och andra cykelåtgärder i länstransportplanerna 2014-2025. Miljoner kronor.

Län	Regional ram	Statliga vägar	Kommunal medfinans	Bidrag till kommun	Totalt	Kr per inv och år
Stockholm	8 442	355	Nämns inte	358	713	28
Uppsala	1 580	210	Nämns inte	0	210	51
Sörmland	967	96	Krävs	32	128	39
Östergötland	1 400	65	Krävs	29	94	18
Jönköping	1303	60	Krävs	60	120	29
Kronoberg	712	60	Nämns inte	22,5	82,5	37
Kalmar	836	77	Krävs	0	77	27
Gotland	205	102,6	Nämns inte		102,6	149
Blekinge	514	30	Krävs	16	46	25
Skåne	4 356	400	Krävs		400	26
Halland	1 138	80	Krävs	20	100	27
Västra Götaland	6 285	273	Nämns inte	181	454	24
Värmland	941	21,6	Nämns inte	50,4	72	22
Örebro	1 039	48	Nämns inte	60	108	32
Västmanland	803	35	Krävs	12	47	15
Dalarna	1 094,5	147	Nämns inte	30	177	53
Gävleborg	940	134,5	Nämns inte		134,5	40
Västernorrland	860	120	Nämns inte	70	190	65
Jämtland	516	148	Nämns inte		148	98
Västerbotten	911	145,6	Nämns inte		145,6	47
Norrbotten	817	151,4	Nämns inte	32	183,4	61
Summa	35 660	2 760		973	3 733	32

Bilaga 2

Förre planeringsomgången - satsningen på cykelinfrastruktur och andra cykelåtgärder i länstransportplanerna 2010-2021.¹² Miljoner kronor.

Län	Statliga vägar	Kommunal medfinans	Bidrag till kommun	Totalt
Stockholm	225	Nämns inte	175	400
Uppsala	82	Nämns inte	46	128
Sörmland	30	Krävs	30	60
Östergötland	100	Krävs	42	142
Jönköping	60	Eventuellt	34	94
Kronoberg	106	Nej	42	148
Kalmar	49	Krävs	24	73
Gotland	31	Nämns inte	16	47
Blekinge	43	Krävs	23	66
Skåne	275	Krävs	333	608
Halland	60	Krävs	40	100
Västra Götaland	74	Nämns inte	294	368
Värmland	15	Ja, delvis	15	30
Örebro	31	Krävs	66	97
Västmanland	10	Krävs	10	20
Dalarna	79	Nämns inte	30	109
Gävleborg	129	Nämns inte	26	155
Västernorrland	120	Krävs ibland	40	160
Jämtland	126	Nämns inte	0	126
Västerbotten	126	Nämns inte	17	143
Norrbotten	96	Nämns inte	67	163
Summa	1 867		1 370	3 237

¹² Siffrorna har hämtats från Per Kågesons rapport Cykelinfrastruktur i de slutliga förslagen till länstransportplaner 2010-2021. Föreningen Bilfria Leder och Svensk Cykling. Rapport 2009-11-30.

Bilaga 3

Förändringen i länens satsningar på cykelinfrastruktur och andra cykelåtgärder i länstransportplanen 2014-2025 jämfört med planen för 2010-2021. Miljoner kronor.

Län	Förändring		
	milj kr	procent	
Stockholm	313	78	Ökning från en ganska låg nivå (se bilaga 2)
Uppsala	82	64	
Sörmland	68	113	Ökning från en låg nivå
Östergötland	-48	-34	
Jönköping	26	28	
Kronoberg	-65,5	-44	
Kalmar	4	5	
Gotland	55,6	118	
Blekinge	-20	-30	
Skåne	-208	-34	
Halland	0	0	
Västra Götaland	86	23	
Värmland	42	140	Ökning från en mycket låg nivå
Örebro	11	11	
Västmanland	27	135	Ökning från en mycket låg nivå
Dalarna	68	62	
Gävleborg	-20,5	-13	Minskning från ganska hög nivå
Västernorrland	30	19	
Jämtland	22	17	
Västerbotten	2,6	2	
Norrbotten	20,4	13	
Summa	495,6		

Bilaga 4**Cykelsatsningarnas fördelning över tid i länsplanerna. Miljoner kronor.**

Län	2014- 2016	2017- 2019	2020- 2025
Stockholm	167	192	354
Uppsala	52,5	52,5	105
Sörmland	80	48	0
Östergötland	11	18	65
Jönköping	30	30	60
Kronoberg	19,7	28,5	34,3
Kalmar	3	16	58
Gotland	30,1	36,5	36
Blekinge	11,5	11,5	23
Skåne	100	100	200
Halland	15	15	70
Västra Götaland	65	55	334
Värmland	18	18	36
Örebro	27	27	54
Västmanland	0	?	47
Dalarna	70,5	35,5	71
Gävleborg	23	25	86,5
Västernorrland	33	50	107
Jämtland	26	52	70
Västerbotten	65,6	40	40
Norrbotten	69,4	38	76
Summa	917	889	1927