

Lastbilstrafik 2023 **Kvalitets-**
kvartal 4 **deklaration**

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54

118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Publiceringsdatum: 2024-03-12

KVALITETSDEKLARATION

Lastbilstrafik kvartal 4 år 2023

Ämnesområde

Transporter och kommunikationer

Statistikområde

Vägtrafik

Produktkod

TK1006

Referenstid

Kvartal 4 år 2023

Innehåll

Statistikens kvalitet	5
1 Relevans	5
1.1 Ändamål och informationsbehov	5
1.1.1 Statistikens ändamål	5
1.1.2 Statistikansvändares informationsbehov	5
1.2 Statistikens innehåll	6
1.2.1 Objekt och population	6
1.2.2 Variabler	9
1.2.3 Statistiska mått	10
1.2.4 Redovisningsgrupper	10
1.2.5 Referenstider	11
2 Tillförlitlighet	13
2.1 Tillförlitlighet totalt	13
2.2 Osäkerhetskällor	14
2.2.1 Urval	14
2.2.2 Ramtäckning	15
2.2.3 Mätning	15
2.2.4 Bortfall	17
2.2.5 Bearbetning	19
2.2.6 Modellantaganden	19
2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig	20
3 Aktualitet och punktlighet	21
3.1 Framställningstid	21
3.2 Frekvens	21
3.3 Punktlighet	21
4 Tillgänglighet och tydlighet	23
4.1 Tillgång till statistiken	23
4.2 Möjlighet till ytterligare statistik	23
4.3 Presentation	23
4.4 Dokumentation	23
5 Jämförbarhet och sam användbarhet	25
5.1 Jämförbarhet över tid	25
5.2 Jämförbarhet mellan grupper	26

5.3	Sam användbarhet i övrigt	27
5.4	Numerisk överensstämmelse	27
	Referenser	29
	Allmänna uppgifter.....	31
A	Klassificering Sveriges officiella statistik	31
B	Sekretess och personuppgiftsbehandling	31
C	Bevarande och gallring	31
D	Uppgiftsskyldighet	31
E	EU-reglering och internationell rapportering	32
F	Historik	32
G	Kontaktuppgifter	33
	Bilaga A Karosserikoder lastbil, buss och släpvagn	35
	Bilaga B NUTS-indelning	37
	Bilaga C Stratifiering	38
	Bilaga D Frågeblankett	40
	Bilaga D Frågeblankett uppslag sidan 2–3	41
	Bilaga D Frågeblankett utvikbar flik sidan 3	42
	Bilaga D Frågeblankett utvikbar flik sidan 4	43
	Bilaga D Frågeblankett uppslag sidan 4	44
	Bilaga D Frågeblankett uppslag sidan 5	45
	Bilaga D Frågeblankett uppslag sidan 6-7	46
	Bilaga D Frågeblankett utvikbar flik sidan 7	47
	Bilaga D Frågeblankett utvikbar flik sidan 8	48
	Bilaga D Frågeblankett sidan 10	49
	Bilaga D Frågeblankett sidan 11	50
	Bilaga D Frågeblankett sidan 12	51
	Bilaga E Missiv till huvudutskick	52
	Bilaga E Missiv till huvudutskick sidan 2	53
	Bilaga F Missiv till påminnelse 1.....	54
	Bilaga G Missiv till påminnelse 2	55
	Bilaga H Instruktionsblad som bifogas huvudutskick	56
	Bilaga I Koppling mellan varukoder i blanketten och NST2007	57

Statistikens kvalitet

1 Relevans

Med relevans avses de frågor som kan tänkas vara viktiga för användarna av statistiken.

1.1 Ändamål och informationsbehov

1.1.1 Statistikens ändamål

Statistiken syftar till att visa inrikes- och utrikesverksamhet för svenskregistrerade tunga lastbilar/dragbilar trafik- och transportarbete och transporterad godsmängd med bl.a. varuslagsindelning. Statistiken utkommer en gång per kvartal för att ge en aktuell lägesbild. Därtill utkommer statistiken en gång per år med slutlig statistik, som innehåller mer detaljerade uppgifter. Undersökningen är EU-reglerad sedan 1998 vilket sätter vissa ramar för vilken målpopulation som studeras och vilka målstorheter som skattas. (se EU-reglering och internationell rapportering).

1.1.2 Statistikanvändares informationsbehov

Viktiga användningsområden för statistiken är bland annat.

- Opinionsbildning.
- Underlag för beräkningar av utsläpp och miljöpåverkan.
- Underlag för konjunkturprognoser.
- Underlag för transportplanering.
- Underlag för marknadsbedömningar.
- Underlag för studier av transportnäringens utveckling, konkurrenssituation.
- Ingångsdata till och avstämning av de prognosmodeller som används i bl.a. infrastrukturplaneringen nationellt och internationellt (EU-kommissionen däribland Eurostat).
- Underlag för regeringens arbete med gods- och andra transportfrågor.

Organisationer och företag som använder statistiken är bland annat:

- Myndigheter som Trafikanalys, Trafikverket, Transportstyrelsen, Naturvårdsverket.
- Bransch- och intresseorganisationer, till exempel Sveriges Åkeriföretag, Transportföretagen, företag inom transportsektorn.
- Eurostat.
- VTI (Väg- och transportforskningsinstitutet).
- Utredare och forskare.
- Konsultföretag.

Trafikanalys har ett användarråd för statistikområdet, i användarrådet för transportstatistik ingår representanter från både näringsliv, intresseorganisationer och andra myndigheter för att diskutera statistiska godsfrågor. Via detta råd kan önskemål och behov om statistikens

innehåll framföras. Användarråden träffas minst en gång per år. Syftet med användarråden är att diskutera användarnas behov av relevant officiell statistik. Behov kan vara både nuvarande och sådana som kan förutses för framtiden. Diskussioner i råden förs med hänsyn till de kvalitetskriterier som reglerar den officiella statistiken. Kvalitetsaspekter som vi framför allt behöver hjälp utifrån med är statistikens relevans och tillgänglighet. Användarråden är rådgivande för Trafikanalys.

Resultaten är viktiga underlag för internationella jämförelser och konjunkturbedömningar. Undersökningen omfattar endast svenskregistrerade lastbilar men eftersom den är EU-reglerad finns statistik från övriga medlemsländer i EU som kan sammanvändas med den svenska undersökningen. Detta tillgodoser till viss del informationsbehovet av alla godstransporter med tunga lastbilar på det svenska vägnätet, det vill säga av både utlandsregistrerade och svenskregistrerade last- och dragbilar (se vidare avsnitt 1.2.1 Objekt och population samt avsnitt 5.3 Samanvändbarhet i övrigt).

1.2 Statistikens innehåll

De statistiska målstorheter som primärt skattas avser transporterad godsmängd, antal utförda transporter, trafikarbete (mätt som antal körda kilometer) samt transportarbete (mätt som tonkilometer) nationellt och internationellt med svenskregistrerade lastbilar med en maxlastvikt på 3,5 ton eller mer. Dessutom skattas dessa målstorheter uppdelat på ett stort antal redovisningsgrupper, exempelvis varuslag, lasttyp, farligt gods, inrikes respektive utrikes transport, med gods och utan gods.

Antalet målstorheter som skattas i en kvartalsrapport uppgår till cirka 200 stycken¹. I årsrapporten är antalet målstorheter som skattas i storleksordningen 2 500 – 3 000 stycken.

För varje utvald lastbil ska uppgifter lämnas för en specifik mätvecka. Enkäten har några frågor för hela veckan om totala antalet körda kilometer, vilka dagar lastbilen använts samt eventuell användning av släp. Därtill har enkäten en sändningsjournal med frågor för varje sändning, som plats för lastning och lossning, körda kilometer (hela sträckan från lastning till lossning av gods), sändningens vikt och varuslag.

1.2.1 Objekt och population

Begreppen objekt och population i undersökningen beskrivs nedan i enlighet med direktiven i SCB FS 2016:17 om kvalitet för den officiella statistiken. Kortfattat kan målpopulationen sägas vara alla varustransporter på allmän väg som utförts av svenska lastbilar/dragbilar *med en maxlastvikt på 3,5 ton eller mer*, under referensperioden.

Denna definition behöver förklaras dels avseende begreppet varustransport, dels avseende begreppet lastbil/dragbil. Begreppet varustransport knyter an till vilket objekt som studeras. Rörande **varustransporter** är sändning och körning två centrala begrepp. När pålastning sker startar körningen och när avlastning sker så att bilen är tom på gods avslutas körningen. Begreppet sändning hänförs till transport av ett bestämt varuparti från ett pålastningsställe till ett avlastningsställe. I merparten av fallen är körning och sändning ekvivalenta begrepp, men inte alltid. En körning, t.ex. från Göteborg till Stockholm, kan omfatta flera sändningar, t.ex. en sändning med pappersvaror från Göteborg till Örebro och en sändning med glasprodukter från

¹ Endast punktskattningar, intervallskattningar som bygger på skattning av målstorheten varians räknas inte in. Om dessa inkluderas är det ungefär dubbelt så många skattningar som produceras.

Göteborg till Stockholm. En sådan typ av körning benämns multistop-körning i Eurostats manual och omfattningen av denna körtyp uppgår till några procent av samtliga körningar. I övriga fall kan körning och sändning behandlas som ekvivalenta begrepp.

En körning kan vara såväl med last som utan last (tomkörning) t.ex. mellan ett lossningsställe och nästa lastningsställe eller från en uppställningsplats till ett lastningsställe.

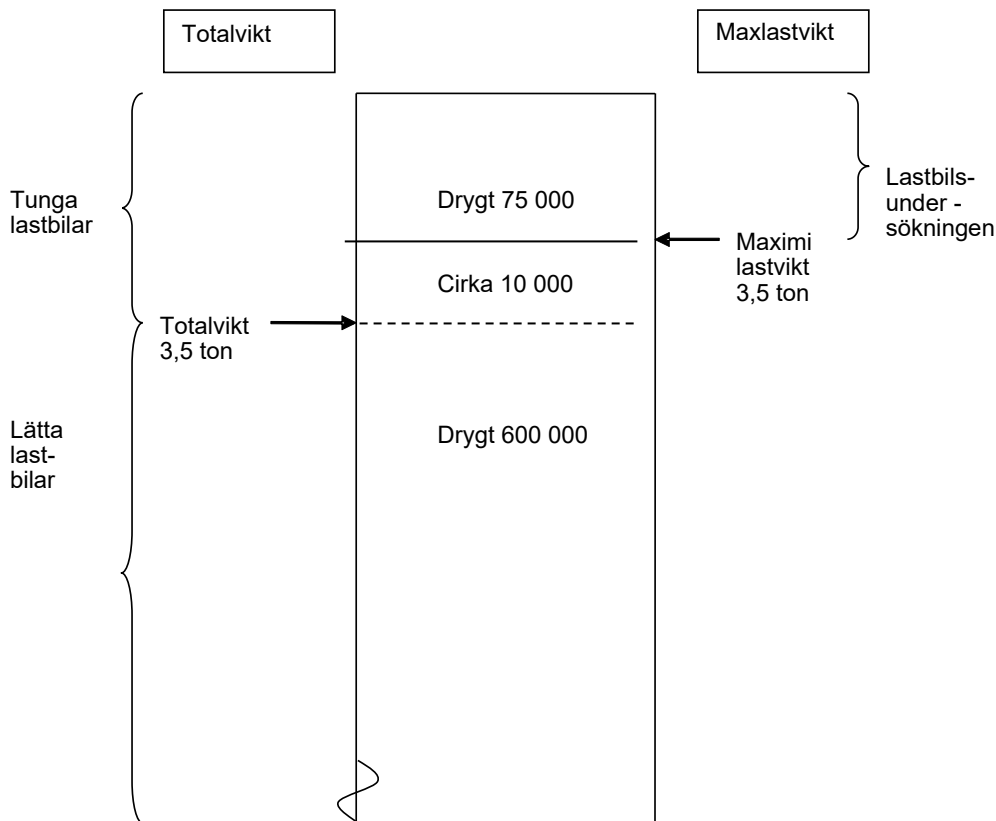
I insamlingen av underlag till statistik om lastbilstrafik (framgent kallat *lastbilsundersökningen*) är sändning det centrala **observationsobjektet**, dvs. det som efterfrågas på frågeblanketten. Däremot är det begreppet körning som utgör **målobjekt** och som publicerad statistik oftast baseras på. För en körning som består av 2–4 sändningar aggregeras de lämnade sändningsuppgifterna till ett undersökningsvärde för körningen. Detta gäller inte sändningar med *Farligt gods* eller sändningar som går på lastbilar via färja, i de fallen baseras statistiken på sändningar och inte på körningar. Har körningen minst 5 sändningar anses detta alltid vara distributions- eller uppsamlingsrundor och då förutsätts att sändningarna alltid innehåller samma varugrupp. Läs vidare under 2.2.3.

Målobjektet utgörs alltså av körningar (med eller utan gods) utförda av lastbilar/dragbilar på allmän väg. Baserat på detta målobjekt kan en användare vara intresserad av flera olika tänkbara populationer, så kallade intressepopulationer. Eftersom varutransporter utförs av lastbilar/dragbilar behöver avgränsningar i populationer diskuteras i dessa termer.

En tänkbar **intressepopulation** är samtliga körningar som utförs av lastbilar/dragbilar på svensk mark under referensperioden. Med denna definition ingår både utländska och svenskregistrerade lastbilar. Varutransporter på väg utförda av svenskregistrerade lastbilar är en första avgränsning i föreliggande undersökning. Trafikanalys gör årligen en sammanställning avseende varutransporter på svensk mark utförda med lastbilar registrerade i EU-länder samt andra länder i Europa som frivilligt rapporterat uppgifter till EUROSTAT.²

En annan tänkbar **intressepopulation**, efter exkludering av utlandsregistrerade lastbilar, är körningar utförda av samtliga svenskregistrerade lastbilar. Med denna definition ingår både lätta och tunga lastbilar. En tung lastbil har mer än 3,5 ton i totalvikt, lätta lastbilar 3,5 ton eller mindre i totalvikt. I figur 1 illustreras antalet lätta och tunga lastbilar. I lastbilstrafikundersökningen används gränsen 3,5 ton men avseende *maximilastvikten*, inte totalvikten. Även ytterligare avgränsningar görs (se nedan).

² Den senaste rapporten är Utländska lastbilstransporter i Sverige 2022 (Trafikanalys Statistik 2023:35)



Figur 1. Schematisk bild över ungefärligt antal lätta och tunga lastbilar (svenskregistrerade i trafik).

I figur 1 framgår att det finns drygt 75 000 lastbilar med minst 3,5 ton i maxlastvikt och drygt 85 000 med minst 3,5 ton i totalvikt (det som utgör tunga lastbilar). Ytterligare avgränsningar görs dock. Efter samtliga avgränsningar består målpopulationen vanligtvis av drygt 65 000 lastbilar. Nedan sammanfattas samtliga avgränsningar som görs avseende lastbilar (både avgränsningar redan nämnda och nya avgränsningar).

- Svenskregistrerad lastbil/dragbil.
- Maximilastvikten uppgår till 3,5 ton eller mer.³
- Fordonet ska vara i trafik, det vill säga inte vara avställt.
- Karosserikoder 00-21, 27-47, 49-70, 72-73, 77, 83, 85-86, 96-98, samt karosserikoder BA, BB, BC, BD enligt EU-indelningen (se bilaga A för en beskrivning av karosserikoder).
- Årsmodell yngre än 30 år.
- Fordonets ägare ska finnas med i SCB:s företagsregister.

Målpopulationen av körningar som undersökningen baseras på kan sammanfattningsvis beskrivas av ovastående avgränsningar rörande **lastbil/dragbil**.

³ Det kan nämnas att Eurostat tillåter andra avgränsningskriterier rörande vikten på lastbilen. I vissa länder används kriteriet att totalvikten ska uppgå till minst 6 ton. Det vanligaste kriteriet bland länder i Europa är dock det som Sverige också använder: maximilastvikten ska uppgå till minst 3,5 ton.

För att skapa en ram av lastbilar används Transportstyrelsens Vägtrafikregister. Registret innehåller de variabler som utgör avgränsningskriterier ovan (förutom SCB:s företagsregister). En ny ram upprättas inför varje kvartal.

1.2.2 Variabler

De fyra viktigaste **målvariablerna** är,

- vikt på godset,
- antal körda kilometer och
- transportarbete, härledd variabel mätt i tonkilometer (produkten av vikt på godset i ton och antal körda kilometer). Notera att denna variabel beräknas per körning och därefter summeras när totalt transportarbete ska skattas. Detta innebär att tonkilometer inte kan härledas utifrån aggregat i redovisningen; summa godsmängd multiplicerat med summa körda km blir inte summa tonkilometer.
- antal transporter

Notera att vikt på godset och antal körda km är **observationsvariabler**, vilka efterfrågas på blanketten. Transportarbetet är ingen observationsvariabel utan härleds, som nämnt ovan, från observationsvariablerna vikt och körd sträcka. Antal transporter härleds från *körningar* och *sändningar*, se avsnitt 1.2.1.

Tänkbara **intressevariabler** för användarna skulle kunna vara uppgifter om utsläpp och miljöpåverkan som vägtransporter med tunga lastbilar ger upphov till. Dessa typer av variabler mäts dock inte i föreliggande statistik.

Andra viktiga observationsvariabler för sändningar/körningar, vilka utgör grunden för olika redovisningsgrupper är,

- varuslag,
- farligt gods,
- lasttyp och
- på- och avlastningsområde.

Det föreligger vissa skillnader mellan hur variablerna observeras, det vill säga efterfrågas i blanketten, och vilka målvariabler som skapas. Rörande *varuslag* finns ett kodsysteem som används i blanketten.⁴ Denna indelning utgör observationsvariabeln. Målvariabeln för varuslag är kodning enligt NST2007⁵. I bilaga I framgår hur målvariabeln skapas baserat på observationsvariabeln.

Beträffande *farligt gods* utgör UN-nummer observationsvariabel.⁶ Från UN-nummer skapas målvariabeln ADR-klass⁷, vilket är ett EU-gemensamt regelverk för transport av farligt gods på väg. Rörande lasttyp så är den observationsvariabel som efterfrågas i blanketten också målvariabel.⁸

På- och avlastningsområde kan anges i blanketten antingen genom att ange postnummer för pålastning och avlastning, postort och län eller landskod om utrikes körning. Ibland besvaras inte samtliga tre observationsvariabler. Detta är dock acceptabelt under förutsättning att

⁴ I bilaga D återges frågeblanketten och där framgår kodsysteem på sidan "utvikbar flik sid 7".

⁵ Förkortningen betyder Nomenclature pour les statistiques des transports.

⁶ Se bilaga D frågeblankett uppslag sid 6-7.

⁷ ADR står för European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road.

⁸ Se bilaga D frågeblankett uppslag sid 4.

målvariabeln geokodning enligt NUTS3 och andra geografiska indelningar kan skapas. I bilaga B framgår NUTS-indelningen i Sverige.

Ytterligare viktiga målvariabler avseende fordonet, vilka utgör grunden för olika redovisningsgrupper är,

- yrkesmässig/firmabilstrafik,
- ålder,
- antal axlar,
- totalvikt och
- maximilastvikt.

Dessa variabler är inte observationsvariabler utan kommer från Transportstyrelsens register som används för att upprätta urvalsram.

Det finns två ytterligare observationsvariabler som kan nämnas,

- volymutnyttjande och
- terminaltyp.

Volymutnyttjande efterfrågas i blanketten som procent av lastutrymmes volymutnyttjande. En fullastad lastbil utnyttjar 100 procent av volymen, även om godset inte uppgår till en vikt lastbilen maximalt får lasta. Denna observationsvariabel är dock frivillig vilket medför att många uppgiftslämnare inte besvarar den. Kvaliteten bedöms därför för låg för att kunna utgöra grund för statistik.

Observationsvariabeln terminaltyp infördes i blanketten kvartal 1 år 2014. Den var då frivillig vilket medförde ett partiellt bortfall på över 90 procent. Sedan kvartal 3 år 2015 är variabeln inte frivillig och svars kvaliteten förbättrades avsevärt. Det fanns dock fortfarande ett visst partiellt bortfall. Från och med kvartal 1 2022 infördes en ny formulering av frågan (se bilaga D). Detta, i kombination med ett nytt webbgränssnitt 2022, har medfört att det partiella bortfallet i stort sett har försvunnit.

Terminaltyp används inte i dagsläget för framtagande av officiell statistik. Men i och med förbättringen i partiellt bortfall finns det en potential att börja använda den för publicerad statistik. Det kan även nämnas att terminaltyp inte är en variabel som EU-regleringen föreskriver ska insamlas.

1.2.3 Statistiska mått

Statistiska mått är antal, summavärden (totaler), procentandelar och konfidensintervall.

1.2.4 Redovisningsgrupper

I årsrapporten används betydligt fler redovisningsgrupper än i kvartalsrapporterna. Följande redovisningsgrupper används (i många fall används kombinationer av redovisningsgrupper) både i kvartalsrapporten och i årsrapporten.

- Yrkesmässig/firmabilstrafik.
- In- och utrikestrafik.⁹
- Med och utan last.

⁹ Notera att en körning som har en målpunkt utanför Sverige räknas som utrikestrafik. Detta betyder att hela resan räknas som utrikestrafik, även den del som utförs i Sverige (se vidare under avsnitt 2.2.3 om mätning).

- Riktning på transporten (från Sverige till utlandet, från utlandet till Sverige, cabotage och tredjelands trafik) för utrikes trafik.
- Farligt gods (i årsrapporten finns finare indelning än i kvartalsrapporten).
- Start- och slutdestination avseende län för inrikes transporter.
- Varugrupp (NST2007 klassificering).

I årsrapporten, men inte i kvartalsrapporten, finns även nedanstående redovisningsgrupper.

- Totalvikt, maxlastvikt och antal axlar för fordonsekipaget (dvs. lastbil/dragbil samt eventuella släp eller påhängsvagnar).
- Start- och slutdestination avseende län för in- och utrikes transporter och EU, EFTA och Övriga länder för utrikes transporter. För EU finns även uppdelning på länder.
- Fordonets ålder.
- Fordonets karosstyp (till exempel flakbil, skåpbil, tankbil).
- Transportavstånd.
- Fordonets lasttyp (till exempel flytande bulk gods, pallastat gods).
- Färjelinjer.

1.2.5 Referenstider

Kvartalsstatistiken bygger på de kalenderveckor som utgör kvartalet och årsstatistiken bygger följaktligen på motsvarande kalenderveckor. I tabell 1 redovisas vilka kalenderveckor som är kopplade till respektive kvartal. I och med att referensperioden bygger på kalenderveckor kan enstaka dagar från angränsade år ingå. Eftersom ett normalt år omfattar 52 veckor omfattar statistiken 364 dagar under ett år, alltså inte 365 dagar.

Tabell 1. Kalenderveckor för respektive kvartal.

<i>Kvartal</i>	<i>Veckor</i>
1	1–13
2	14–26
3	27–39
4	40–52 (53)

I de fall året omfattar 53 veckor, som motsvarar 371 dagar, genomförs en så kallad normalårsjustering för årsskattningar. Då den extra veckan infaller under kvartal 4 är det endast kvartal 4 som behöver justeras. Formellt sett specificeras en *normalkvartalsjusterad* målstorhet för kvartal 4 som därefter skattas. Den normalårsjusterade skattningen erhålls som en summering av ingående kvartalsskattningar (där det 4:e kvartalet är normalkvartalsjusterat).

2 Tillförlitlighet

2.1 Tillförlitlighet totalt

Statistiken är behäftad med osäkerhet. De största osäkerhetskällorna är urval, bortfall och mätosäkerhet. Osäkerheten som beror på urval kvantifieras med hjälp av konfidensintervall (95 procentiga intervall presenteras i statistikbilagan). Bortfallet kompenseras i skattningarna via rak uppräknings inom strata och inkorporeras på så sätt i osäkerhetsskattningarna under förutsättning att metoden är adekvat. Mätosäkerheten kvantifieras däremot inte i osäkerhetsskattningarna.

I de fall konfidensintervallen innefattar negativa värden ska dessa inte tolkas bokstavligt, eftersom vikter och sträckor är positiva storheter. Breda konfidensintervallen indikerar framför allt att skattningen är mycket osäker.

Från och med årsrapport 2014 ändrades skattningsförfarandet. Motivet är den stilleståndsproblematik som observerats under flera år. Stilleståndsproblematiken kan i korthet beskrivas på följande sätt. I blanketten kan en uppgiftslämnare ange att last-/dragfordonet inte utfört några körningar (dvs. stillestånd) under mätveckan.

Indikationer från andra källor visar att mängden stillestånd är för stort i lastbilsundersökningen dvs. stilleståndet är överdrivet. Detta leder till problem när mängden godstransporter ska skattas i riket eftersom en för stor andel av de svarande har angett stillestånd. Om skattningarna inte räknas om med hänsyn till detta kommer uppräknings till populationen att innehålla en för stor del stillestånd, med följd att verkliga nivåer underskattas.

I 2014 års rapport, och därefter löpande i kvartals- och årsstatistiken, genomfördes en omräkning för att kompensera för stilleståndsproblematiken. Detta medförde 30–40 procent högre nivåskattningar 2014 jämfört med tidigare skattningsmetodik. Dessa högre nivåer speglar på ett bättre sätt den verkliga nivån av godstransporter på väg och ligger mer i nivå med motsvarande uppgifter från andra källor, till exempel körsträckedatabasen.

Metodiken för att kunna genomföra en omräkning med hänsyn till felaktigt rapporterat stillestånd är en hjälpundersökning: stilleståndsundersökningen (SU). Denna undersökning genomförs parallellt med lastbilsundersökningen och är riktad mot samma population. I SU efterfrågas huruvida lastbilen användes för godstransporter eller inte rörande en viss mätvecka.

Eftersom endast en fråga ställs i undersökningen är uppfattningen att ett korrekt svar erhålls. Mängden stillestånd baserat på SU kan jämföras med den rapporterade mängden i lastbilsundersökningen. Om mängden stillestånd är för hög i lastbilstrafikundersökningen kan en omräkningsfaktor (en slags inflationsfaktor) användas i skattningsförfarandet för att kompensera för felaktigt rapporterat stillestånd.

Den nya skattningsmetoden, som räknar om för stilleståndsproblematiken, leder inte till några skillnader i relativ osäkerhetsmarginal i förhållande till den gamla skattningsmetoden. Inflationsfaktorn antas i skattningsförfarandet utgöra en konstant.

2.2 Osäkerhetskällor

En vanlig indelning i osäkerhetskällor är urval, ramtäckning, mätning, bortfall, bearbetning och modellantaganden. Nedan redogörs för respektive källa. Syftet med undersökningen är att visa statistik för riket. Alla nedbrytningar, till exempel geografiskt, på varuslag med mera medför att osäkerheten ökar.

2.2.1 Urval

Ramen med lastbilar stratifieras på 52 strata och ett OSU dras inom varje stratum. Stratifiering görs först med avseende på inrikes respektive utrikesstrata; Om ägaren till fordonet har tillstånd för internationell yrkesmässig trafik tillhör bilen ett utrikesstratum annars ett inrikesstratum. Det finns 35 inrikesstrata och 17 utrikesstrata. Därefter genomförs stratifiering med avseende på lastbilens egenskaper avseende geografi, ålder, körsträcka och maximilastvikt, se även bilaga C. Den totala urvalsstorleken per kvartal redovisas i Tabell 2.

Tabell 2. Urvalsstorlek per kvartal 2023.

<i>Kvartal</i>	<i>Urvalsstorlek</i>
1	2 925
2	2 919
3	2 924
4	2 925
Summa	11 693

Osäkerhet i skattningarna som härstammar från urval kvantifieras via konfidensintervall. Konfidensintervallen är beroende av skalan för variabeln och för att underlätta jämförelsen redovisas i Tabell 3 den relativa osäkerhetsmarginalen¹⁰ (benämns även relativa felmarginalen) för vissa målstorheter. Detta är ett mått på precisionen i skattningarna. Antal körda kilometer är den målstorhet som har minst osäkerhet och godsmängd är den målstorhet som har mest osäkerhet.

Tabell 3. Relativ osäkerhetsmarginal (95 %) för vissa målstorheter fjärde kvartalet år 2022 och 2023.

		<i>År</i>	
		<i>2022</i>	<i>2023</i>
Inrikes trafik	Godsmängd	± 8,9%	± 11,0%
	Transportarbete	± 9,2%	± 8,9%
	Körda kilometer	± 6,9%	± 6,6%
	Antal transporter	± 8,1%	± 10,4%
Utrikes trafik	Godsmängd	± 29,2%	± 32,7%
	Transportarbete	± 33,1%	± 35,3%
	Körda kilometer	± 43,2%	± 44,8%
	Antal transporter	± 48,8%	± 45,2%
Totalt	Godsmängd	± 8,9%	± 11,0%
	Transportarbete	± 9,0%	± 8,6%
	Körda kilometer	± 6,8%	± 6,4%
	Antal transporter	± 8,1%	± 10,3%

¹⁰ Erhålls som 1,96 multiplicerat med roten ur variansskattningen dividerat med själva punktskattningen.

2.2.2 Ramtäckning

Osäkerhetskällan täckning består både av över- och undertäckning. **Övertäckning**, dvs. att ett fordon ingår i ramen trots att det inte tillhör målpopulationen, kan uppstå exempelvis genom att fordonet inte utför transporter på allmän väg utan endast inom ett avgränsat område (till exempel industriområde). En annan orsak till övertäckning beror på tidsaspekten. Registeruttaget från Transportstyrelsen, som ligger till grund för ramen, görs cirka 1,5 månader före kvartalsstart. De sista mätveckorna i ett kvartal inträffar alltså drygt fyra månader efter registeruttaget. Vid den tidpunkten kan fordonet till exempel ha skrotats, vara avställt eller avregistrerat.

Antalet övertäckningsobjekt under kvartal 4 år 2023 uppgick till 121 fordon. Detta motsvarar 4,1 procent av samtliga 2 925 utvalda fordon. Beräkningen $100 - 4,1 = 95,9$ procent ger ett mått på registerkvaliteten avseende övertäckning.

Undertäckningen hanteras via skattningsförfarandet enligt en metod föreslagen av Rosén (1990). Metoden går i princip ut på att antalet fordon i ramen ersätts med ett uppskattat värde för antalet fordon vid kvartalets mittpunkt. Registeruttaget för ramupprättande avseende exempelvis kvartal 1 år 2024 från Transportstyrelsen skedde den 15/11 år 2023 vilket tidsmässigt är mittpunkten för kvartal 4 år 2023. Detta betyder att antalet fordon från ramen för kvartal 1 år 2024 fungerar som (bästa) uppskattning av antalet fordon för kvartal 4 år 2023. På motsvarande sätt genomförs registeruttaget från Transportstyrelsen vid samtliga kvartal, dvs. vid den tidsmässiga mittpunkten för kvartalet.

2.2.3 Mätning

De variabler som samlas in i undersökningen framgår av blanketten i Bilagorna.

De huvudsakliga svarssätten är webb- eller postal enkät. I webbenkäten finns även en Excelmall för rapportering av sändningsdata. En uppgiftslämnare kan ladda ner och spara Excelmallen lokalt, registrera sina sändningar där och därefter kopiera och klistra in dessa i webbenkäten. Mallen kan sedan återanvändas (och justeras vid behov) om ägaren får flera lastbilar utvalda. Dessutom kan svar lämnas via telefon. Uppgiftslämnaren är vanligtvis en chaufför eller administrativ personal som t.ex. en transportledare.

Metoden med enkäter bygger på att uppgiftslämnarna är noggranna och svarar sanningsenligt. Uppgiftslämnarna är dessutom beroende av att instruktioner och definitioner är tydliga och begripliga. De uppgifter som efterfrågas är ibland komplicerade och även med definitioner som förefaller tydliga kan missförstånd uppstå. För att minimera mätfelen och antal återkontakter finns ett flertal kontroller redan i samband med inmatning av sändningsdata i webbformuläret. Kontrollerna är av olika slag där vissa är tvingande att rätta (fel/error) medan andra är en varning. Det kan t.ex. vara tvingande kontroller där uppgifter måste vara ifyllda på ett visst sätt för att det ska gå att framställa statistiken, medan varningar avser misstänkta fel eller orimliga värden. När svarsdata lästs in görs ytterligare omfattande automatiska och manuella kontroller och rättningar i bearbetningssteg.

Trots att kontroller görs redan vid uppgiftslämnandet i webbformuläret är det ändå svårt att veta om all data som samlas in är korrekt och fullständig. Nedan ges några exempel på situationer där mätosäkerhet förekommer.

Osäkra kilometeruppgifter samt saknade tomkörningar kan förekomma. I de fall kilometeruppgift saknas, imputeras dessa av statistikproducenten med hjälp av ruttplaneringsprogram.

För vissa typer av sändningar har uppgiftslämnaren svårt att veta godsvikten. Detta kan uppstå om transportuppdraget är att hämta en påhängsvagn vid en lastterminal och transportera den till en annan lastterminal. Vikten på godset kan i vissa av dessa fall vara okänd för uppgiftslämnaren. I dessa fall måste vikten uppskattas. I dessa fall kan även varuslaget vara okänt.

Ett potentiellt mätfel är underrapportering av enskilda sändningar under mätveckan. Detta kan inträffa om en lastbilsägare svarar på undersökningen men glömmer att ta med vissa sändningar, till exempel tomsändningar. I vissa situationer kan detta identifieras vid registreringen. Exempelvis kan en (uppenbarligen) saknad tomsändning då läggas till. Några fördjupade studier av omfattningen på underrapporteringen av enskilda sändningar har inte genomförts.

Ytterligare en viktig mätosäkerhet är att vissa uppgiftslämnare markerar stillestånd under hela mätveckan, dvs. inga varutransporter genomfördes, som ett sätt att underlätta uppgiftslämnandet. Denna problematik är allvarlig. Från och med 2014 genomförs en omräkning av skattningarna som tar hänsyn till detta.

När data lämnas till Eurostat genomförs omfattande valideringskontroller. Om felaktiga värden upptäcks kontaktar Eurostat Trafikanalys och producenten får genomföra rättningar. Det har dock varit mycket ovanligt med fel i data som lämnas till Eurostat.

Distribution och uppsamlingsrundor

I avsnitt 1.2.1 nämndes att observationsobjektet i undersökningen är sändning. En distributionsrunda av exempelvis livsmedel kan ha 10 stopp och *strikt tolkat* av sändningsbegreppet skulle uppgiftslämnaren rapportera 10 rader med sändningar. Varje enskilt stopp med leverans av livsmedel utgör en sändning. För distributions- eller uppsamlingsrundor med *fem eller fler stopp* behöver uppgiftslämnare endast ange *första* på/avlastningsställe och *sista* på/avlastningsställe i sändningsjournalen, dvs. inte samtliga mellanliggande stopp. Detta är alltså ett förenklat insamlingsförfarande med hänsyn till uppgiftslämnarbördan. Detta medför att körning och sändning blir ekvivalenta begrepp. För denna typ av sändning är instruktioner till uppgiftslämnaren att ange

- totala körsträckan för hela rundan
- total pålastad (eller uppsamlad) godsvikt
- huvudsakligt varuslag

Distributions- och uppsamlingsrundor utgör cirka 15 procent av samtliga lämnade sändningar under ett år.

Multistop-körningar

Om distributionen eller uppsamlingen involverar *två till fyra stopp* används inte det förenklade insamlingsförfarandet som vid fem eller fler stopp. I detta fall ska samtliga sändningar redovisas. Detta får vissa konsekvenser vilka beskrivs nedan.

Vid två till fyra stopp aggregeras sändningsuppgifterna till en körningsuppgift. En sådan körning benämns multistop-körning. Ofta är det oproblematiskt att aggregera sändningsuppgifterna till körningsuppgifter. Men om sändningarna består av olika varuslag behöver detta hanteras. Om dessutom en av sändningarna involverar farligt gods eller transporteras på färja behövs speciell hantering, detta förklaras nedan.

I exemplet i tabell 4 är sändning 1 varuslaget bensin och sändning 2 vatten. Körningen omfattar sträckan Göteborg - Helsingborg. Vid konvertering av två sändningar till en körning måste dock *ett* (1) värde anges för körsträcka, godsvikt, transportarbete (TonKm) och varuslag. Körsträckan Göteborg – Helsingborg är 240 km, vilket alltså inte behöver anges av uppgiftslämnaren.¹¹ TonKm per sändning beräknas som produkten av körda km och godsvikt (i ton). Därefter summeras TonKm till körningens transportarbete.

Vikten på godset beräknas därefter som kvoten mellan summan av TonKm och körningens längd, dvs. $2834/240 = 11,8$ ton. Detta kan tolkas som en slags genomsnittlig godsvikt för hela körningen. Varuslaget för körningen åsätts det varuslag med största vikt, dvs. bensin i detta fall.

Tabell 4. Exempel på två sändningar i en multistop-körning.

Sändning	Pålastort	Avlastort	Körda km	Vikt på gods i kg	TonKm	Varuslag
1	Göteborg	Helsingborg	228	8 500	1 938,0	Bensin*
2	Varberg	Helsingör	160	5 600	896,0	Vatten*
Körningsvärde	Göteborg	Helsingör	240	11 808	2 834,0	Bensin

* Bensin är farligt gods, vatten är inte farligt gods.

Multistop-körningarna medför att viss statistik inte är lämplig att basera på målobjektet körning. Exemplet i tabell 4 illustrerar detta avseende

- *Statistik rörande farligt gods:* körningen åsätts varuslaget bensin (farligt gods), men det farliga godset utgör inte hela godsvikten och transporterades inte hela körningens sträcka. Av den anledningen är det mer lämpligt att basera publicerad statistik avseende farligt gods på *sändnings*suppgiften snarare än körningsuppgiften.
- *Statistik avseende färjelinjer:* i årsrapporten redovisas antal transporter samt godsvikt när lastbilen transporterats på färja. I exemplet i tabell 4 var det endast vatten som transporterades på färja. Godsvikten som transporterades på färjan är sändningens godsvikt, 5 600 kg, inte körningens godsvikt. Av den anledningen är det mer lämpligt att basera publicerad statistik avseende färjelinjer på *sändnings*suppgiften snarare än körningsuppgiften.

Multistop-körningar utgör ca en till tre procent av samtliga lämnade sändningar under ett år.

2.2.4 Bortfall

Det är begränsat partiellt bortfall i undersökningen. De variabler där imputeringar görs på grund av partiellt bortfall rör viktuppgifter på släp (baseras på antal axlar och släptyp) och antal stopp vid distributions-/uppsamlingsrundor. I enstaka fall imputeras även viktuppgifter för gods (då baseras det på lastbilens maxlastvikt, antal axlar, varuslag, släp och släptyp).

Det är begränsat partiellt bortfall. De variabler där vi gör imputeringar på grund av bortfall är viktuppgifter på släp (baseras på antal axlar och släptyp) och antal stopp vid distributions-/uppsamlingsrundor. I enstaka fall imputeras även viktuppgifter (då baseras det på lastbilens maxlastvikt, antal axlar, varuslag och släptyp).

Objektsbortfallet påverkar statistiken på två sätt. Det ena är att svarandebasen minskar vilket ökar osäkerheten. Detta är dock inte något stort problem, i alla fall för skattningar på hög

¹¹ Körsträckan när lastbilen transporterats av färjan räknas inte in i lastbilens körsträcka.

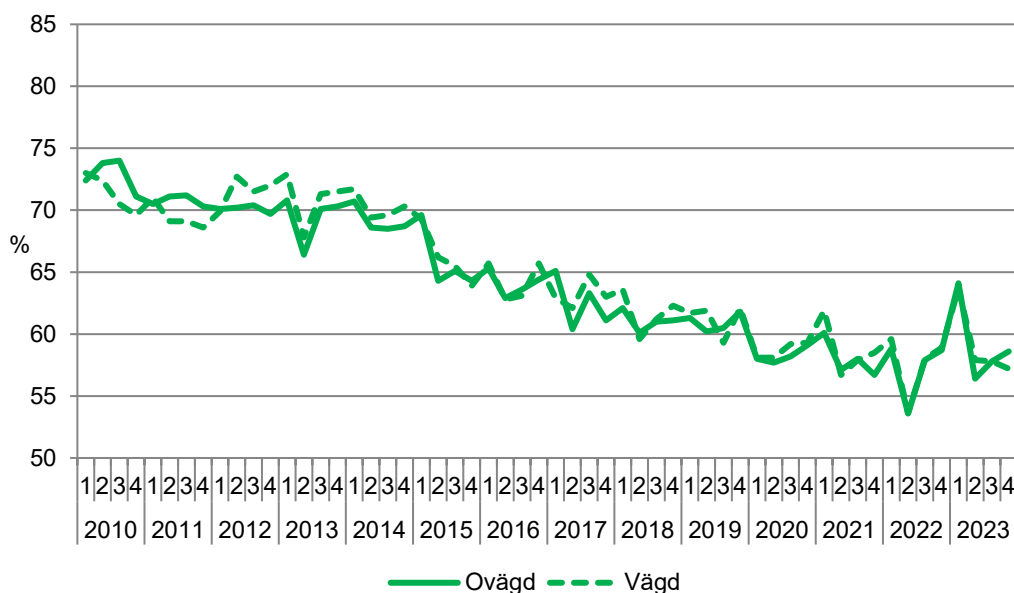
aggregeringsnivå. När resultat bryts ned på små redovisningsgrupper kan detta dock medföra att resultat inte kan presenteras. Den andra effekten, som är allvarigare, är risken att resultat snedvrids på grund av bortfallet. Om de som inte svarar avviker systematiskt (rörande undersökningsvariablerna) från de som har svarat finns risk för skevheter i skattningarna. Bortfallskompensationen i undersökningen utgår från att bortfallet har skett slumpmässigt inom strata och om detta antagande stämmer är estimationsförfarandet adekvat.

En fördjupad bortfallsanalys genomfördes 2014 inom ramen för undersökningen. Resultaten från analysen visar att för vissa variabler (maxlastvikt, geografiska regioner och ålder på lastbilen) sker ingen snedvridning men för variabeln registerbaserad körsträcka finns en snedvridning. Registerbaserad körsträcka kommer från körsträckedatabasen som i sin tur baseras på bilprovningsdata. Denna variabel används i stratifieringen. Bortfallsanalyserna visar att lastbilar i bortfallet har en längre genomsnittlig daglig (registerbaserad) körsträcka än de svarande. Eftersom det finns en korrelation mellan den registerbaserade körsträckan och den faktiska körsträckan under mätveckan innebär detta en risk för snedvridning avseende körsträcka. Om bortfallet inom varje stratum i genomsnitt har en längre daglig körsträcka än de svarande förmår inte estimationsmetoden rak uppräknings inom strata att fullt ut kompensera för denna snedvridning. Detta kan leda till att de sanna nivåerna för totalt antal körda kilometer underskattas.

Svarsandelar för 2023 redovisas i Tabell 5 och i Figur 2 redovisas svarsandelen grafiskt i undersökningen sedan 2010.

Tabell 5. Svarsandel per kvartal 2023.

Mått	Kvartal 1	Kvartal 2	Kvartal 3	Kvartal 4
Ovägd svarsandel	64,1%	56,4%	57,8%	58,6%
Vägd svarsandel ¹²	63,7%	57,9%	57,8%	57,2%



Figur 2. Svarsandel (vägd och ovägd).

¹² Det vägda bortfallet är ett mått där hänsyn tas till varierande urvalssannolikheter mellan strata.

2.2.5 Bearbetning

Omfattningen på osäkerhetskällan bearbetning bedöms som marginell i sammanhanget. Som stöd för detta påstående kan nämnas att när data lämnas till Eurostat genomförs omfattande valideringskontroller. Om felaktiga värden upptäcks kontaktar Eurostat Trafikanalys och producenten får genomföra rättningar. Det har dock varit mycket ovanligt med fel i data som lämnas till Eurostat.

2.2.6 Modellantaganden

Det viktigaste modellantagandet i undersökningen rör hur kompensation för bortfallet samt omräkningen för stilleståndsproblematiken genomförs. Skattningsmetoden, som beskrivits översiktligt i avsnitt 2.1, kallas för rak uppräkningsmetod inom strata och betyder att de svarande inom ett stratum betraktas som om de vore de utvalda. Alternativt uttryckt betyder detta ett antagande om att bortfallet sker slumpmässigt inom strata, dvs. det finns ingen systematik av vilka som väljer att svara respektive inte svara. Orsaker till att inte svara kan vara vägran, glömska, har inte tid, förlagt blanketten med mera. En fördjupad bortfallsanalys genomfördes 2014 inom ramen för undersökningen. I avsnitt 2.2.4 om bortfall beskrevs detta och vilka slutsatser som drogs av analysen.

I bortfallsanalysen från 2014 framkom även att en variabel som var snedvriden mellan de svarande och bortfallet var företagsstorlek, som mäts i termer av antalet lastbilar företaget äger. Analysen visar att de större företagen har högre benägenhet att besvara undersökningen än mindre företag. Denna snedvridning behöver i sig inte utgöra något problem om denna variabel inte i sin tur är korrelerad med någon undersökningsvariabel. Någon fördjupad analys av huruvida det finns ett samband mellan företagsstorlek och undersökningsvariablerna har dock inte genomförts.

Omräkningen med hänsyn till stilleståndsproblematiken bygger på att skattningen av andelen lastbilsveckor med körningar är den korrekta i stilleståndsundersökningen. Detta antagande är svårt att verifiera. Utgångspunkten för omräkningen är snarare att vid jämförelser med andra datakällor har det visat sig att underskattningen av nivåer på riksnivå är i storleksordningen 30–40 procent. Genom att räkna om med stilleståndsvikter "lyfts" skattningarna 30–40 procent vilket bör spegla de verkliga nivåerna bättre.

Metodiken för att tekniskt skapa stilleståndsvikter är att skatta andelen lastbilsveckor med körningar baserat på stilleståndsundersökningen inom vart och ett av tolv strata. Dessa strata baseras på egenskaper hos lastbilsägarna snarare än själva lastbilen. Därefter skattas andelen lastbilsveckor med körningar baserat på den ordinarie lastbilsundersökningen, inom vart och ett av de tolv strata från stilleståndsundersökningen (dessa tolv strata utgör domäner i lastbilsundersökningen). Kvoten mellan dessa skattningar, per strata, utgör en inflationsvikt som multipliceras med undersökningsvariabeln (till exempel antal körda km) i skattningsförfarandet. Inflationsvikten betraktas som en konstant i variansberäkningarna.

Ett annat modellantagande är att kvartalsurvalen inte är oberoende av varandra då de dras som disjunkta urval. Årsskattningsarna genomförs dock som om urvalen respektive kvartal vore oberoende av varandra. I Rosén och Zamani (1993) belyses denna problematik och bedömningen görs att beroende spelar så liten roll att årsskattningsarna kan göras som om kvartalsskattningsarna vore oberoende av varandra.

Ytterligare ett modellantagande är att urvalet är ett OSU av lastbilsveckor inom respektive stratum. Eftersom antalet utvalda lastbilar sprids jämnt över kvartalets mätveckor är metoden inte identisk med ett OSU av lastbilsveckor. Formellt sett kan urvalsproceduren beskrivas i

termer av att ett fordon utgör den primära urvalsenheten och en lastbilsvecka den sekundära urvalsenheten, d.v.s. ett tvåstegs klusterurval. Dock approximeras detta med antagandet om ett enstegs klusterurval. Förfarandet ligger dock så nära ett stratifierat OSU av lastbilsveckor att punkt- och variansskattningar kan göras under det antagandet. Det antagandet har prövats och visats hålla i Rosén och Zamani (1993).

I tabellerna till årsrapporten redovisas statistik uppdelat på fordonsekipagets totalvikt och maxlastvikt. Ett fordonsekipage utgörs av själva fordonet samt eventuella släp eller påhängsvagnar. Uppgifter om själva fordonet baseras på registerdata från Transportstyrelsen, uppgifter om släp och påhängsvagnar baseras på insamlade enkätdata. En standard för hur totalvikt och maxlastvikt för ekipaget ska beräknas finns inte. Följande princip används: Om det dragande fordonet är en lastbil beräknas ekipagets totalvikt enligt följande:

Ekipagets totalvikt = lastbilens totalvikt + summan av eventuella släpvagnars totalvikt och maximilastvikten enligt:

Ekipagets maxlastvikt = lastbilens maxlastvikt + summan av ev. släpvagnars maxlastviktvikt

Om det dragande fordonet är en dragbil beräknades ekipagets totalvikt enligt:

Ekipagets totalvikt = dragbilens totalvikt + summan av ev. påhängsvagn/ släpvagnars totalvikt och maximilastvikten enligt:

Ekipagets maxlastvikt = summan av eventuella påhängsvagn/ släpvagnars maxlastviktvikt

Det finns vissa problem med ovanstående förfarande. Ett exempel är att i en dragbils totalvikt ingår maximilastvikten som troligtvis anger hur mycket dragbilen får lasta då en påhängsvagn kopplas på. Men när man räknar totalvikten låter man dragbilens samt påhängsvagnens totalvikt ingå vilket gör att man har en totalvikt som är dubbelt så mycket.

2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig

Endast slutlig statistik redovisas.

3 Aktualitet och punktlighet

3.1 Framställningstid

Framställningstiden för kvartalsstatistiken är knappt tre månader efter kvartalets utgång. Publicering av årsstatistik sker knappt fem månader efter årets utgång.

3.2 Frekvens

Undersökningen genomförs och rapporteras kvartalsvis. Efter varje kalenderår genomförs en uppsummering till årsdata och en mer detaljerad årsrapport publiceras.

3.3 Punktlighet

Datum för publicering redovisas på www.trafa.se/vagtrafik/lastbilstrafik. Statistik för kvartal 4 år 2023 publicerades 12 mars 2024 i enlighet med den fastställda publiceringsplanen.

4 Tillgänglighet och tydlighet

4.1 Tillgång till statistiken

Statistiken publiceras i serien Trafikanalys Statistik, per kvartal och år. Pressmeddelanden ges ut vid årspubliceringen. Statistiken finns tillgänglig på Trafikanalys webbplats www.trafa.se. Publicering sker enligt en publiceringsplan som fastställs i november året innan statistiken ska publiceras.

Statistiken finns tillgänglig i PDF- och Excel-format. Sedan 2020 finns statistiken också att hämta från Trafikanalys statistikportal: www.trafa.se/vagtrafik/lastbilstrafik/?cw=1.

Publikationer som utgavs av SIKA avseende åren 1999–2009 finns tillgängliga via webbplatsens sökfunktion.

Statistiken som skickas till Eurostat publiceras tillsammans med motsvarande uppgifter från andra länder. Eurostat avgör detaljnivån på denna statistik och den kan därför skilja sig från den svenska statistiken. Se Eurostats ingångssida till området transporter med länkar till databaser och publikationer om bland annat vägtrafik:

<http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/overview>

4.2 Möjlighet till ytterligare statistik

Trafikanalys i egenskap av statistikansvarig myndighet är registeransvarig för undersökningen. Användare som önskar annan statistik (så kallad skräddarsydd statistik) än den som redovisas i kvartals och årspublikationerna, kan vända sig till Trafikanalys med sådana önskemål. I kapitel G under allmänna uppgifter finns kontaktperson på Trafikanalys för en sådan förfrågan. För forskningsändamål kan även mikrodata lämnas ut efter särskild prövning.

4.3 Presentation

Kvartalsrapporten består av tabelldel samt förklaringar och definitioner. Årsrapporten är mer omfattande än kvartalsrapporterna både vad avser text och tabellomfång. I samband med årsstatistiken publiceras även en kort sammanfattande beskrivning av lastbilstrafiken enligt statistiken, samt ett pressmeddelande.

4.4 Dokumentation

Detta dokument, Kvalitetsdeklaration, uppdateras i samband med ny publicering och finns tillgänglig på hemsidan i anslutning till statistiken. Före 2017 publicerades dokumentation med titeln *Beskrivning av statistiken* med ett liknande men mer detaljerat innehåll. Tidigare publikationer dokumenterar viktiga metodologiska aspekter, se Eriksson, Paulson, och Rosén

(2003), Rosén (1990) samt Rosén och Zamani, M (1993) samt Trafikanalys PM 2011:14.
Beträffande stilleståndsproblematiken finns den dokumenterad i Trafikanalys PM 2015:10.
Statistikpublikationerna innehåller även en sammanfattning av kvalitetsdeklarationen: *Kort om statistiken*.

5 Jämförbarhet och sam användbarhet

Undersökningen är EU-reglerad vilket innebär att samtliga medlemsländer genomför motsvarande undersökning. Tillvägagångssätt och definitioner är harmoniserade. Genom sam användning av statistik från övriga medlemsländer kan en mer fullständig bild erhållas av godstransporter på det svenska vägnätet.

5.1 Jämförbarhet över tid

Inledningsvis fastslås följande: I och med omräkningen med hänsyn till stilleståndsproblematiken i 2014 års rapport, och framgent, är direkta jämförelser med tidigare års värden inte längre möjliga.

Full jämförbarhet under åren 2000–2002 samt åren 2003–2011 och år 2012–2013 föreligger. I och med den nya skattningsmetoden år 2014 är jämförelser med *tidigare* publicerad statistik för 2013 och tidigare inte möjlig. Dock, som en hjälp till användare, har den nya skattningsformeln använts retroaktivt på kvartals- och årsdata för åren 2012 till 2014. Dessa skattningar finns publicerade på Trafikanalys webbsida (se Trafikanalys statistik 2015:22 och 2015:23). För skattningar från och med 2015 publiceras endast skattningar med den nya skattningsmetodiken.

Från och med år 2000 undersöks inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar i en gemensam undersökning. De separata undersökningarna om inrikes respektive utrikes trafik upphörde i och med undersökningens år 1999. De tidigare undersökningarna publicerades i SCB:s SM-serie TK30 respektive TK56. Vissa förändringar mellan definitioner i de tidigare undersökningarna och den här redovisade undersökningen måste noteras. I den tidigare undersökningen om inrikes trafiken användes begreppet "körning" medan det i undersökningen om utrikestrafiken insamlades statistik per "utlandsresa". I föreliggande undersökning är "sändning" det centrala observationsobjektet vilka sedan kopplas till körningar som utgör det målobjekt som (i princip) all publicerad statistik baseras på.

När det gäller körda kilometer på "svensk mark" omfattade den tidigare undersökningen av inrikes trafiken även de transporter som kördes med utrikesdestination men uppgiftslämnandet avbröts vid gränsen.

Den tidigare undersökningen av utrikestrafiken innehöll däremot även den del av körda kilometer som utfördes inom riket vid en utrikes transport. I den här beskrivna undersökningen ska alla varutransporter oavsett destination redogöras för.

Det kan dock inte med säkerhet avgöras hur stor andel av transportarbetet som utförts på svensk mark huvudsakligen beroende på att gränssorter inte ingår som variabel i undersökningen. I nuvarande undersökning ska alla transporter med svenskregistrerade lastbilar uppges varför även cabotage (inrikestrafik i annat land än Sverige) och tredjelands trafik omfattas av undersökningen. I den tidigare utrikesundersökningen skulle resan starta i Sverige för att ingå i undersökningen.

I denna undersökning undersöks enbart varutransporter. Verksamhet med arbetskod dvs. sandning, plogning med mera som utförs med tung lastbil undersöks inte.

Från och med undersökningsår 2003 infördes en något förändrad urvalsmetod, främst i syfte att förbättra precisionen i utrikestrafiken. Förändringarna bestod främst av att hänsyn numera tas till tidigare eller förväntad körsträcka för respektive fordon.

Från och med 2012 har en ny stratifiering införts. Motiven till förändringen finns dokumenterade i Trafikanalys PM 2011:14 Översyn av stratifieringsmetoder för lastbilsundersökningen som återfinns på Trafikanalys webbplats (trafa.se). I princip ska en ny stratifiering inte innebära att nivåerna på målstorheterna förändras, vilket betyder att tidsserier går att jämföra före och efter den nya stratifieringen. Detta gäller framför allt rörande skattningar på totalnivå. Rörande skattningar nedbrutna på redovisningsgrupper, som i sig är mer osäkra än resultat på totalnivå, bör viss försiktighet iakttas vid tolkning. För tidsserier för redovisningsgrupper kan jämförbarheten ha påverkats av stratifieringen. En viktig utgångspunkt för den nya stratifieringen var att förbättra precisionen i skattningen av lastad godsmängd, vilken är den målstorhet som har störst osäkerhet (jämfört med körda kilometer och transportarbetet).

Från och med undersökningsår 2008 har NST 2007 (system för varuklassificering) och NACE rev.2.0 (näringsgrensindelning, SNI) införts i undersökningen. Jämförelser med tidigare sammanställningar av varugrupper enligt NST2007 kan göras om man beaktar att några av de ingående varugrupperna har flyttats. Dessutom används NUTS-3 nivån vid kodning av orter för på- och avlastning.

Från och med 2015 efterfrågas *total* pålastad godsvikt för distributions- och uppsamlingsrundor i blanketten. Tidigare år efterfrågades den *genomsnittliga* pålastade godsmängden. Detta har medfört att nivån för total pålastad godsmängd under ett kvartal har ökat med uppskattningsvis 6–8 procent, allt annat lika.

Från och med 2019 har NST-kod 19 börjat användas som ett komplement till NST 20 (NST 19 har tidigare funnits med i tabeller, men inte använts vid insamling av data). Detta innebär en synbar ökning av kategori NST 19 och en motsvarande minskning av NST 20 från och med andra kvartalet 2019, men det rör sig således endast om en redovisningsteknisk förändring.

5.2 Jämförbarhet mellan grupper

I tidigare undersökningar har olika varunomenklaturer använts vilka i stort gått att jämföra med NST/R men varit något mer detaljerade. Från och med undersökningsår 2008 har NST 2007 införts vilket påverkar jämförelserna på varugrupsnivå. Den nya varunomenklaturen infördes samtidigt avseende Sjötrafik, Bantrafik och Vägtrafik.

Den geografiska kodningen för målvariabeln görs på NUTS3-nivå för samtliga körningar i Europa. Statistik redovisas dock endast på NUTS3-nivå (län) i Sverige. I observationsregistret finns dock tillgång till mer detaljerad geo-information.

Huruvida lastbäraren ska räknas in i godsvikten eller ej skiljer sig åt mellan vägtransporter och exempelvis järnvägsstatistik. För vägtransporter räknas inte lastbäraren in i godsvikten när gods transporteras. Dock, vid tomkörning ska dock lastbärarens vikt, till exempel en container, anges. I järnvägsstatistik räknas lastbärarens vikt med oavsett om lastbäraren innehåller gods eller ej.

5.3 Samanvändbarhet i övrigt

Som nämnts inledningsvis i detta kapitel följer EU:s övriga medlemsländer samma EU-förordning som Sverige. Detta innebär att resultat från denna undersökning går att jämföra och sammanvända med övriga medlemsländers. De uppgifter som Eurostat – EU:s statistikorgan – efterfrågar enligt förordningen presenteras för varje medlemsland i Eurostats publikationer. I avsnitt 1.2.1 Objekt och population hänvisas till den senaste rapporten: Utländska lastbilstransporter i Sverige 2022 (Trafikanalys Statistik 2023:35).

Jämförelser och sammanvändning kan också göras med Statistikregistret för Fordon som använder motsvarande avgränsningar vad gäller maximilastvikt m.m. som den här beskrivna undersökningen. Undersökningen har dock följande avgränsningar som bör iakttas vid eventuella jämförelser med Statistikregistret för fordon: Maxlastvikt $\geq 3\,500$ kg. Fordonet ska vara i trafik. De karosserikoder som används är: 00–21, 27–47, 49–70, 72–73, 77, 83, 85–86, 96–98 samt karosserikoder BA, BB, BC och BD enligt EU-indelningen. Årsmodellen ska vara yngre än 30 år. De bilar vars ägare inte finns med i SCB:s Företagsregister tas bort från urvalsramen. Se även figur 1 där dessa aspekter illustreras.

Varuflödesundersökningen (VFU) genomfördes senast 2021 och där publiceras skattningar av målstorheter för godsvikt och varuvärde totalt och uppdelat på en stor mängd redovisningsgrupper. VFU och lastbilsundersökningen kan sammanvändas men det finns olikheter som är bra att känna till. Till skillnad mot övrig transportstatistik är Varuflödesundersökningen avgränsad till vissa branscher. Lastbilsundersökningen utgår till exempel från fordon (oavsett bransch) och sjötrafikstatistiken utgår från fartyg (oavsett bransch).

Två exempel på typer av godstransporter som inte ingår i Varuflödesundersökningen men som genererar relativt stora godsmängder är *bortforsling* av sten, grus, sand, sprängsten etcetera vid olika anläggningsarbeten (till exempel vägbyggen) samt avfallshantering. Inte heller transporter till olika former av kraftvärmeverk ingår i VFU (dessa företag ligger i branscher (SNI) som inte inkluderas i VFU). I övrig transportstatistik räknas varje trafikslag, men i Varuflödesundersökningen räknas transporten endast en gång. Det innebär exempelvis att en vara som kommer till Sverige på fartyg och därefter transporteras vidare i Sverige på väg räknas både i sjötrafikstatistiken och i lastbilsstatistiken.

Ett annat exempel är vid omlastning vid exempelvis en terminal från en lastbil till en annan lastbil. Detta genererar två godstransporter i lastbilsundersökningen. I Varuflödesundersökningen räknas denna godsmängd endast en gång.

I statistikprodukten Transportarbete i Sverige respektive Trafikarbete i Sverige inkluderas endast lastbilstransporter på svensk mark. Det innebär att antaganden görs om hur mycket av tonkilometer och körda kilometer som går inom Sveriges gränser. I Lastbilsundersökningen inkluderas hela sträckan oavsett om transporten sker på svensk mark eller inte.

5.4 Numerisk överensstämmelse

Statistiken är konsistent i bemärkelsen att samtliga resultattabeller, i kvartalspublikationen såväl som i årspublikationen, har numerisk överensstämmelse. För exempelvis en tabell som redovisar antal körda kilometer med last uppdelat på olika varugrupper stämmer summan i

denna tabell med summan i en annan tabell som visar antal körda kilometer totalt eller uppdelat på någon annan redovisningsvariabel.

Numerisk överensstämmelse föreligger även mellan kvartalsskattningarna och årsskattningen. Med detta menas att om de fyra kvartalsskattningarna summeras erhålls samma resultat som i årspublikationen.¹³

¹³ Detta gäller dock endast punktskattningarna, inte osäkerhetsskattningarna (konfidensintervallen). Konfidensintervallen blir naturligtvis kortare vid årsstatistik än för kvartalsstatistik.

Referenser

Eriksson, J., Paulson, P-A., och Rosén, B (2003). Översyn av undersökningen Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar. SCB R & D Report 2003:1.

Rosén, B. (1990). Om justering för undertäckning i undersökningar med urval i "rum och tid". SCB R & D Report 1990:3.

Rosén, B. och Zamani, M (1993). Översyn av Undersökningen av lastbilstransporter i Sverige (UVAV), SCB R & D Report 1993:2.

Trafikanalys PM 2011:14 Översyn av stratifieringsmetoder för Lastbilsundersökningen.

Trafikanalys PM 2015:10. Omräkning av lastbilsstatistiken till följd av stilleståndsproblematik.

Allmänna uppgifter

A Klassificering Sveriges officiella statistik

Denna statistik ingår i Sveriges officiella statistik (SOS) under ämnesområdet Transporter och kommunikationer och statistikområdet Vägtrafik. De tabeller som inte tillhör den officiella statistiken saknar symbolen för Sveriges officiella statistik. Produktkoden för statistiken är TK1006.



För statistik som ingår i Sveriges officiella statistik (SOS) gäller särskilda regler för kvalitet och tillgänglighet, se lagen ([2001:99](#)) och förordningen ([2001:100](#)) om den officiella statistiken samt Statistiska centralbyråns föreskrifter (SCB-FS 2016:17) om kvalitet för den officiella statistiken.

B Sekretess och personuppgiftsbehandling

I myndigheternas särskilda verksamhet för framställning av statistik gäller sekretess enligt 24 kap. 8 § offentlighets- och sekretesslagen ([2009:400](#)). För att skydda enskilda personers eller företags sekretessreglerade uppgifter säkerställs att de inte kan röjas direkt eller indirekt i den statistik som offentliggörs. I enlighet med EU-förordningen kommer avidentifierade uppgifter att överföras till EU:s statistiska databaser. Uppgifter som lämnas till EU är sekretesskyddade enligt Euratom 1588/90.

För mer information om hur personuppgifter hanteras, se www.trafa.se/om-oss/om-webbplatsen/behandling-av-personuppgifter/

C Bevarande och gallring

Trafikanalys i egenskap av statistikansvarig myndighet, har arkivansvar för undersökningen.

En kopia av all statistikredovisning som redovisats som PDF-dokument förvaras hos Kungliga biblioteket och levereras även till Riksarkivet.

Pappersenkäter gallras två år efter avslutad produktionsomgång under förutsättning att undersökningens elektroniska observationsregister bevaras.

D Uppgiftsskyldighet

Uppgiftsskyldighet föreligger enligt Lag (2001:99) om den officiella statistiken, Förordning (2001:1) om den officiella statistiken och Trafikanalys föreskrift [TRAFAFS 2014:2](#).

E EU-reglering och internationell rapportering

Rapportering genomförs kvartalsvis till Eurostat i enlighet med Kommissionens förordning (EG) nr 2163/2001 samt förordning nr 642/2004.

Statistiken regleras enligt Rådets förordning (EU) nr 70/2012 av den 18 januari 2012 om statistikrapportering om varutransporter på väg. Övriga förordningar tillhörande området listas nedan.

- KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 2163/2001 om tekniska former för överlämnande av statistiska uppgifter om varutransporter på väg.
- KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 642/2004 om tillförlitlighetskrav för uppgifter som insamlats i enlighet med rådets förordning om statistikrapportering om varutransporter på väg.
- KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 1304/2007 om ändring av vissa tidigare direktiv och förordningar med avseende på att införa NST 2007 som enda nomenklatur för transporterat gods inom vissa transportsätt.
- RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 223/2009 om europeisk statistik och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG, EURATOM) nr 1101/2008 om utlämnande av insynsskyddade statistiska uppgifter till Europeiska gemenskapernas statistikkontor, rådets förordning (EG) nr 322/97 om gemenskapsstatistik och rådets beslut 89/382/EEG, Euratom om inrättande av en kommitté för Europeiska gemenskapernas statistiska program.
- KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 202/2010 om ändring av förordning (EG) nr 6/2003 om spridning av statistik om varutransporter på väg.
- KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 520/2010 om ändring av förordning (EG) nr 831/2002 med avseende på tillgång till förtroliga uppgifter för vetenskapliga syften, vad gäller tillgängliga undersökningar och statistikällor.

Eurostat har sammanställt en komplett manual för planering, genomförande och rapportering av undersökningen. Den första referensen i punktlistan nedan avser denna manual. Vidare har Eurostat information på sin webbplats, där respektive land har fått beskriva metodologiska överväganden och tillvägagångssätt. Det är den andra referensen i punktlistan nedan.

- Road freight transport methodology. Manuals and guidelines. 2016 edition. Eurostat.
- Reference Metadata in Euro SDMX Metadata Structure (ESMS)
https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/road_go_esms.htm

F Historik

Mellan 1972 och 1999 har statistik tagits fram över svenska lastbilars transporter inom landet genom undersökningen *Inrikes trafik med svenska lastbilar* (TK30). Enligt den statistik-harmonisering som påbjöds i och med EES-avtalet skulle Sverige från och med 1995 redovisa statistik över svenska lastbilars totala transportverksamhet, inklusive transporter i utlandet.

Tidigare transportstatistik utvidgades därför med undersökningen Utrikes trafik med svenska lastbilar, TK56. Från och med undersökningsår 2000 är ovanstående två undersökningar ihopslagna till en undersökning, Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar. Denna ersätter således de tidigare genomförda undersökningarna, Inrikes trafik med svenska lastbilar (1972–1999) och Utrikes trafik med svenska lastbilar (1995–1999).

Stratifieringen har förändrats två gånger under 2000-talet, år 2003 och år 2012. Motivet till förändringen och tekniska aspekter finns dokumenterade i två rapporter, Eriksson, J., Paulson, P-A., och Rosén, B (2003) avseende 2003 års undersökning och Trafikanalys PM 2011:14 avseende 2012 års undersökning. En generell aspekt rörande båda förändringarna är att de har som syfte att precisionen i skattningarna ska bli så bra som möjligt. Stratifieringen som infördes från och med 2012 års undersökning finns dokumenterad i denna kvalitetsdeklaration.

Felaktigt rapporterade stillestånd utgör en osäkerhetskälla genom att transportarbetet underskattas vilket Trafikanalys har studerat närmare sedan 2012. Inför 2014 års publicering, och framgent, fattade Trafikanalys beslut att räkna om skattningarna med hänsyn till felaktigt rapporterat stillestånd. Med den nya skattningsmetodiken ligger nivåskattningar på mellan 30 och 40 procents högre nivå år 2014 jämfört med tidigare skattningsmetodik. Detta utgör en stor förändring i undersökningen. Jämförbarheten mellan 2014 års skattningar och tidigare årsskattningar går därmed förlorad. För att användare ändå ska få en viss jämförbarhet bakåt har årsskattningar, samt kvartalsskattningar, avseende 2012 och 2013 producerats med den nya skattningsmetodiken och finns publicerade på Trafikanalys webbplats (Trafikanalys statistik 2015:22 och 2015:23). I avsnitt 2.1 Tillförlitlighet, beskrivs stilleståndsproblematiken mer i detalj.

År 2015 infördes möjlighet att lämna svar via en webbenkät. Detta var ett sätt att underlätta för uppgiftslämnarna. År 2022 lanserades en helt ny plattform med nytt webbgränssnitt för uppgiftslämnarna.

G Kontaktuppgifter

	<i>Statistikansvarig myndighet, Trafikanalys</i>	<i>Producent: Statisticon AB</i>
<i>Kontaktinformation</i>	Rosenlundsgatan 54, 118 63 Stockholm	Östra Ågatan 31, 753 22 Uppsala
<i>Kontaktperson</i>	Björn Tano, Henrik Petterson	Mats Nyfjäll
<i>E-post</i>	bjorn.tano@trafa.se , henrik.petterson@trafa.se	Mats.Nyfjall@statisticon.se
<i>Telefon</i>	010- 414 42 28, 010-414 42 18	010-130 80 00

Bilaga A Karosserikoder lastbil, buss och släpvagn

Nr	Benämning	Ingår i undersökningen
01	PERSONBEFORDRAN - TÄCKT	Ja
02	PERSONBEFORDRAN - LEDBUSS	Ja
03	PERSONBEFORDRAN - TÄCKT, FLAK	Ja
04	PERSONBEFORDRAN - TÄCKT, SKÅP	Ja
08	PERSONBEFORDRAN - ÖVRIGT	Ja
09	FLAK	Ja
10	FLAK - LÄMMAR	Ja
11	FLAK - GALLERLÄMMAR	Ja
12	FLAK - BOMMAR	Ja
13	FLAK - STOLPAR	Ja
14	FLAK - FASTA SIDOR	Ja
15	FLAK - GODSLÅDA	Ja
16	FLAK - LÅNGGODS	Ja
17	FLAK - LÄMMAR - KAPELL	Ja
18	FLAK - GODSLÅDA - KAPELL	Ja
19	FLAK - ÖVRIGT	Ja
20	SKÅP	Ja
21	SKÅP - HYLLOR, FACK	Ja
22	SKÅP - BOSTADSINREDNING	Nej
23	SKÅP - BUTIKSINREDNING	Nej
24	SKÅP - KONTORSINREDNING	Nej
25	SKÅP - SJUKVÅRDINREDNING	Nej
26	SKÅP - VERKSTADSINREDNING	Nej
27	SKÅP - KYLAGGREGAT	Ja
28	SKÅP - FRYSSAGGREGAT	Ja
29	SKÅP - ÖVRIGT	Ja
30	SKÅP - SEPARATKAROSSERIENHET	Ja
40	TANK - BRANDFARLIGVÄTSKA KLASS1	Ja
41	TANK - BRANDFARLIGVÄTSKA KLASS 2B-3	Ja
42	TANK - BRANDFARLIGVÄTSKA	Ja
43	TANK - MJÖLK	Ja
44	TANK - VATTEN	Ja
45	TANK - ASFALT	Ja
46	TANK - KEMISKA VÄTSKOR	Ja
47	TANK - GAS	Ja
48	TANK - SLAM	Nej
49	TANK - ÖVRIGT	Ja
51	RULLFLAKSVÄXLARE, KROKARM	Ja
52	RULLFLAKSVÄXLARE, LÖPVAGN & KROKARM	Ja
53	RULLFLAKSFÄSTEN	Ja
54	VÄXELFLAKSFÄSTEN, CONTAINERLÅS	Ja
55	VÄXELFLAKSFÄSTEN, CENTRALLÅS	
56	VÄXELFLAKSFÄSTEN, TVÅ LÄSSYSTEM	Ja
57	SNABBLÅS	Ja
58	ANORDNING FÖR UTBYTBARA KAROSSERIER	Ja
60	ANORDNING FÖR UTBYTBARA KAROSSERIER	Ja

Nr	Benämning	Ingår i undersökningen
61	BANKE	Ja
62	BETONGHÅLLARE	Ja
63	LASTBALJA	Ja
64	LIFTDUMPER	Ja
65	CONTAINERUNDERREDE	Ja
66	FÖR TRANSPORT AV FORDON	Ja
67	FÖR TRANSPORT AV ARBETSMASKINER	Ja
68	FÖR TRANSPORT AV PULVERF. MATERIAL	Ja
69	FÖR TRANSPORT AV BYGGELEMENT	Ja
70	FÖR TRANSPORT AV DJUR	Ja
71	LIKFORDON	Nej
72	FÖR TRANSPORT AV AVFALL	Ja
73	FÖR TRANSPORT AV ÖVRIGT	Ja
74	ARBETSPLATTFORM	Nej
75	BRANDFORDON	Nej
76	BÄRGNINGSFORDON	Nej
77	FÖR TRANSPORT AV BÅTAR	Ja
78	STEGE	Nej
81	HUSVAGN	Nej
82	TÅLTVAGN	Nej
83	UNDERREDE FÖR ISO-CONTAINER	Ja
85	ANORDNING FÖR PÅHÄNGSVAGN	Ja
86	CONTAINERUNDERREDE - FLAK	Ja
90	MOBILKRAN - MOTORREDSKAP KLASS 1	Nej
93	POLISFORDON	Nej
94	TERMINAL TRAKTOR	Nej
95	BRANDFORDON ÖVRIGT	Nej
96	CHASSI – SNABBLÅS	Ja
97	CHASSI	Ja
98	ÖVRIGT	Ja
99	AMBULANS	Nej

Karosserikoder i enlighet med EU-direktiv 2007/46/EU.

Sifferkod ¹⁴	Bokstavskod	Benämning	Ingår i undersökningen
101	SF	Mobilkran	Nej
102	SG	Fordon avsett för särskilt ändamål	Nej
103	SH	Rullstolsanpassat fordon	Nej
127	BA	Lastbil	Ja
128	BB	Skåpbil	Ja
129	BC	Dragfordon för påhängsvagn	Ja
130	BD	Dragfordon för släpvagn	Ja
134	SA	Campingbil	Nej
135	SB	Bepansrat fordon	Nej
136	SC	Ambulans	Nej
137	SD	Likbil	Nej

¹⁴ Sifferkoderna användes vid införandet av Eurostats direktiv men har sedan 2012 slutat användas till förmån för bokstavskoden.

Bilaga B NUTS-indelning

NUTS-indelning i Sverige (från och med 2008-01-01).



NUTS är den regionala indelning som används inom EU för statistikredovisning. I Sverige utgörs NUTS 1 av tre landsdelar, NUTS 2 av riksområden och NUTS 3 av län.

Koden för NUTS 3 består av 5 positioner: den inleds med bokstavsförkortning för landet, därefter följer en position för varje nivå.

NUTS 1	NUTS 2	NUTS 3	Län	Länskod
SE1 Östra Sverige	SE11 Stockholm	SE110	Stockholms	01
	SE12 Östra Mellansverige	SE121	Uppsala	03
		SE122	Södermanlands	04
		SE123	Östergötlands	05
		SE124	Örebro	18
SE2 Södra Sverige	SE21 Småland med öarna	SE211	Jönköpings	06
		SE212	Kronobergs	07
		SE213	Kalmar	08
		SE214	Gotlands	09
	SE22 Sydsverige	SE221	Blekinge	10
SE224	Skåne	12		
SE3 Norra Sverige	SE23 Västsverige	SE231	Hallands	13
		SE232	Västra Götalands	14
		SE31 Norra Mellansverige	SE311	Värmlands
	SE312	Dalarnas	20	
	SE313	Gävleborgs	21	
SE32 Mellersta Norrland	SE321	Västernorrlands	22	
	SE322	Jämtlands	23	
	SE33 Övre Norrland	SE331	Västerbottens	24
SE332		Norrbottnens	25	

Källa: SCB RM/REN, 2008
www.scb.se

Bilaga C Stratifiering

Tabellen nedan visar stratifieringen i de 35 inrikesstrata där SNR är stratumbeteckningen.

Nr	SNR	Geografisk indelning	Ålder	Körsträcka (mil)	Maximilastvikt (Kg)
1	110101	SE11, SE12	0–5 år	Alla	0–13 000
2	110112		0–5 år	0–10 000	13 001–16 000
3	110113		0–5 år	0–10 000	16 001+
4	110122		0–5 år	10 001+	13 001+
5	110201		6+ år	Alla	0–13 000
6	110212		6+ år	0–10 000	13 001–16 000
7	110213		6+ år	0–10 000	16 001+
8	110222		6+ år	10 001+	13 001+
9	120101	SE21 exkl. Gotland, SE23	0–5 år	Alla	0–13 000
10	120112		0–5 år	0–10 000	13 001–16 000
11	120113		0–5 år	0–10 000	16 001+
12	120122		0–5 år	10 001+	13 001+
13	120201		6+ år	Alla	0–13 000
14	120212		6+ år	0–10 000	13 001–16 000
15	120213		6+ år	0–10 000	16 001+
16	120222		6+ år	10 001+	13 001+
17	130101	SE22	0–5 år	Alla	0–13 000
18	130112		0–5 år	0–10 000	13 001–16 000
19	130113		0–5 år	0–10 000	16 001+
20	130122		0–5 år	10 001+	13 001+
21	130201		6+ år	Alla	0–13 000
22	130212		6+ år	0–10 000	13 001–16 000
23	130213		6+ år	0–10 000	16 001+
24	130222		6+ år	10 001+	13 001+
25	140101	SE31, SE32, SE33	0–5 år	Alla	0–13 000
26	140112		0–5 år	0–10 000	13 001–16 000
27	140113		0–5 år	0–10 000	16 001+
28	140122		0–5 år	10 001+	13 001–16 000
29	140123		0–5 år	10 001+	16 001+
30	140201		6+ år	Alla	0–13 000
31	140212		6+ år	0–10 000	13 001–16 000
32	140213		6+ år	0–10 000	16 001+
33	140222		6+ år	10 001+	13 001+
34	150001	Gotland	alla	Alla	0–13 000
35	150002		alla	Alla	13 001+

Tabellen nedan visar stratifieringen i de 17 utrikesstrata där SNR är stratumbeteckningen.

Nr	SNR	Geografisk indelning	Karosseri	Körsträcka (mil)	Maximilastvikt (Kg)
36	200000				
37	211000	SE11, SE12 och SE21	Dragbilar som inte tillhör SNR 200000	Alla	Alla
38	212011	SE11, SE12 och SE21	Övriga	0–10 000	0–10 000
39	212012	SE11, SE12 och SE21	Övriga	0–10 000	10 001+
40	212020	SE11, SE12 och SE21	Övriga	10 001+	Alla
41	221000	SE22	Dragbilar som inte tillhör SNR 200000	Alla	Alla
42	222011	SE22	Övriga	0–10 000	0–10 000
43	222012	SE22	Övriga	0–10 000	10001+
44	222020	SE22	Övriga	10 001+	Alla
45	231000	SE23	Dragbilar som inte tillhör SNR 200000	Alla	Alla
46	232011	SE23	Övriga	0–10 000	0–10 000
47	232012	SE23	Övriga	0–10 000	10 001+
48	232020	SE23	Övriga	10 001+	Alla
49	241000	SE31, SE32 och SE33	Dragbilar	Alla	Alla
50	242011	SE31, SE32 och SE33	Övriga	0–10 000	0–10 000
51	242012	SE31, SE32 och SE33	Övriga	0–10 000	10 001+
52	242020	SE31, SE32 och SE33	Övriga	10 001+	Alla

Bilaga D Frågeblankett



Trafikanalys
Lastbilstrafik

LAGSTADGAD STATISTIKINSAMLING

Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar 2023

Blanketten med ifyllda uppgifter **insänds senast en vecka efter mätveckan** i det bifogade svarskuvertet.

Du kan svara antingen via bifogad blankett eller via internet.

För internet: Gå till trafa.se/webblastbilar och logga in med ditt användarnamn och lösenord som anges nedan.

Användarnamn:

Lösenord:

■ Företagets/lastbilsägarens kontaktperson

Företag/lastbilsägare (ange om annan än förtryckt uppgift ovan)	Kontaktperson	
Postadress (ange om annan än förtryckt uppgift ovan)	Telefon- eller mobiltelefon nr	Träffas säkrast kl
	E-post	

A Allmänt

A1 Var lastbilen/dragbilen avställd, avregistrerad eller såld under mätveckan?

- Ja, avställd i Vägtrafikregistret
 Ja, avregistrerad
 Ja, såld

→ Skicka in blanketten i bifogad svarskuvert.

- Nej, inget av ovanstående

→ **Fortsätt med fråga B1**

Skyldighet att lämna uppgifter föreligger enligt lagen och förordningen om den officiella statistiken samt Trafikanalys föreskrift (TRAF-AFS 2014:2).

Vid behandling av personuppgifter, det vill säga information som direkt eller indirekt kan hänföras till en person som är i livet, gäller följande regler: lagen (2001:99) och förordningen (2001:100) om den officiella statistiken, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 samt Lag (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning. Ingen utomstående kan ta del av uppgifter om en enskild lastbil eller ägare. Även uppgifterna som lämnas till EU är sekretesskyddade.

Vid frågor, kontakta Statisticon på tel 010-130 80 33 eller lastbilstrafik@statisticon.se

Fortsätt på sidan 4 ►

Bilaga D Frågeblankett utvikbar flik sidan 3

Instruktioner till dig som lämnar uppgifter

Alla transporter som **påbörjats** under mätveckan (se adressfältet på blankettens första sida) skall redovisas i sin helhet – per sändning, dvs. sker lossning efter mätveckans slut skall även den sändningen medtas i redovisningen. Transporter utan last, tomkörning, ska redovisas på egna rader. Går lastbilen i utlandstrafik ska även dessa sändningar redovisas i sin helhet.

Sändning

En sändning definieras som varje unik leverans av gods med en och samma varukod (enligt varukodsförteckningen, se flik sidan 7) till/från en speciell mottagare/leverantör. Sändningarna anges i sändningsjournalen på uppslaget på sidorna 6 och 7.

På de utvikbara flikarna finns förklaringar till olika termer och begrepp. Har du frågor kan du ringa till Statisticon på tel 010-130 80 33.

Glöm ej tomkörningar! En tomkörning är också att betrakta som en sändning så glöm inte att ange de tomkörningar som ni gjort under mätveckan. På sidorna 2-3 finns ett exempel på hur blanketten kan fyllas i.

Definitioner – Se även exempel på sidorna 2-3

1 Datum

En sändning redovisas på den veckodag lastning påbörjas, även om lastningen inte avslutas förrän dagen/dagarna därefter.

2 Identiskt lika sändningar

Med identiskt lika sändningar menas att två eller flera sändningar har *samma* på- och avlastningsort, *samma* körsträcka, *samma* vikt och *samma* gods, dvs. sändningarna är exakt lika. Var och en av dessa sändningar behöver *inte* anges på en egen rad. Redovisa en sändning och uppge antal lika sändningar här. Notera att identiskt lika sändningar kan vara både *tomsändningar* och sändningar med last. Se exempel på sidorna 2-3.

3 Distributions-/uppsamlingsrunda

Kör du Distributions-/uppsamlingsrunda? För att underlätta ifyllandet av sändningsjournalen behöver du *endast ange första och sista lastnings-/lossningsort vid distributions- och uppsamlingsrundor*. Läs mer nedan.

Med **distributionsrunda** avses varudistribution (t.ex. olja, livsmedel) med fem eller fler lossningsplatser. Med **uppsamlingsrunda** avses varuuppsamling (t.ex. mjölk, sopor, uppsamling till terminal) med fem eller fler lastningsplatser. För denna typ av sändning anges endast första lastningsort och sista lossningsort. Ange **totalvikten** för godset, vilket innebär startvikten vid lastningsplatsen för en distributionsrunda och slutvikten vid lossningsplatsen för en uppsamlingsrunda. Ange även totala antalet km för rundan. Ange dessutom antalet stopp. Antalet stopp kan anges med ett ungefärligt värde. Tänk på att tomkörning från sista lossningsplats ska redovisas separat. Om denna körning enbart har tomgodset (tex. tomemballage, tomma containrar, lastpallar eller tomflak) ska detta redovisas separat på varukod 940 och vikten för tomgodset anges. För fyra eller färre lossningsplatser anges respektive stopp som en enskild sändning på en egen rad. I blanketten ska typ av runda anges. Ange typ=D för distributionsrunda, typ=U för uppsamlingsrunda och typ=DU för **kombinerade distributions- och uppsamlingsrundor**. I detta fall är totalvikten **summan** av distribuerad och uppsamlad totalvikt.

4 Lastningsort/Lossningsort

Ange postnummer för lastningsort/lossningsort. Om lastning och lossning sker på landsbygd eller mindre ort, ange närmaste större ort. Svara inte med gata, gård eller företag. Om en påhängsvagn eller släpvagn med last kopplas till annat fordon eller lämnas hos en mottagare/terminal räknas detta som lossning. Motsvarande gäller lastning.

5 Länskod/landkod

Ange länskod för lastning/lossning inom Sverige och landkod för utrikes orter. Kodbilagan finns på flik 8.

Vänd! ►

Bilaga D Frågeblankett utvikbar flik sidan 4

4

Definitioner (forts.) – Se även exempel på sidorna 2-3

6 Terminaltyp vid lastnings- och lossningsort

En terminal för godstrafik fungerar ofta som övergång mellan olika trafikslag eller för omlastning. Ange terminaltyp med kod enligt 1= Tillverkare, Lager, Butik, Väg- arbete eller Byggarbetsplats etc., 2= Lastbilsterminal, 3= Järnvägsterminal, 4= Hamn, 5= Flygplats, 6= Kombiterminal. Ange endast ett alternativ.

7 Släp

I blankettens sändningsjournal (C1) markerar ni med ett kryss om släp använts när den aktuella sändningen transporterats. Markera även de transporter utan last där släp följt med. I fråga B1 på sid 5 ber vi er bedöma vilken typ av släp alternativt släpkombination som oftast använts till den utvalda lastbilen/dragbilen under mätveckan. OBS! Släp två ska endast uppges om två släp använts **samtidigt** och om det var den huvudsakliga kombinationen under mätveckan.

8 Antal körda km per sändning

Ange antal körda km mellan lastnings- och lossningsort för sändningen. Transportlängden på annat transportmedel, t.ex. järnväg eller färja, medräknas inte. Körs bilen tom på någon sträcka anges transportlängden som km mellan sista lossning och nästa lastningsort. Om fordonsekipaget under del av transporten transporteras på annat transportmedel (järnväg eller färja) redovisas detta under C2 på sidan 5.

9 Sändningens vikt

Sändningens vikt (inkl. emballage) anges i kg. Vikten får uppskattas. För transporter med fem eller fler stopp för lastning och/eller lossning, s.k. distributions-/ uppsamlingsrundor, ange den **uppskattade totalvikten**.

Ange verklig godsvikt – inte fraktberäkning/fraktdragande vikt.

Använder du container/pallar/växelflak/växelskåp?

I de fall man har en sändning som endast omfattar utrustning för transport av gods (så som tomcontainer, tompallar och växelflak/-skåp) ska vikten för denna utrustning anges och varuslagskoden anges i sändningsjournalen. Har man däremot en sändning som omfattar *både* utrustning för transport av gods och någon form av gods ska *endast* vikten och varuslagskoden för *godset* anges i sändningsjournalen. *Exempelvis:* Om man kör en tomcontainer utan gods så anges vikten för denna container som sändningens vikt och varuslagskoden 940. Vid en körning med en container innehållande rivningsmaterial så anges enbart vikten för rivningsmaterialet och varuslagskoden 921.

10 Varuslag

Ange varuslag i klartext och kod enligt kodförteckning på flik sidan 7. Skriv "tom" om bilen kör utan last mellan någon lastnings- och lossningsort. Redovisningen för "tom" sker på egen rad, med angivelse av lastnings- respektive lossningsort. Sändningar innehållande **enbart tomemballage**, tomma containrar, lastpallar, tomflak o.d. räknas som körning med last. Ange "Tomgods" för sådana sändningar.

11 Farligt gods

Om någon del av sändningen är klassad som farligt gods (se transporthandlingarna), ange UN-nummer. Ange också mängden farligt gods i sändningen, endera kg, liter eller m3. Var noga med att ange sort efter mängdangivelsen.

12 Lastutrymmets volymutnyttjande per sändning

För varje redovisad sändning anges hur stor del av lastutrymmet sändningen upptar, volymmässigt, med procentangivelse. Frivillig uppgift.

13 Lasttyp

Ange hur godset är lastat enligt kodförteckning på sidan 4. Se även bildexempel på sidan 4. Koderna följer FN:s rekommendation nr 21 – Koder för olika typer av gods, förpackningar och förpackningsmaterial.

14 Transittrafik

Ange vilka länder som transiteras i tidsföljd och med landkoder enligt landskods-förteckningen på flik sidan 8. Transittrafik avser transporter genom länder där lastning eller lossning inte sker.

Bilaga D Frågeblankett uppslag sidan 4

4

Lasttypskoder		
Kod	Beskrivning	
0	Flytande bulkods, t.ex. oljor, mjölk (växelflak med flytande bulk kodas hit)	
1	Fast bulkods, t.ex. grus, spannmål (växelflak med fast bulk kodas hit)	
2	Stora containrar, växelflak och andra utbytbara lastenheter, 20 fot eller mer	
3	Andra containrar, växelflak och utbytbara lastenheter, mindre än 20 fot	
4	Pallstat (pallagt, palletiserat) gods, rullburar	
5	Förslingat gods	
6	Självgående mobila enheter, t.ex. personbilar, motorredskap, levande djur, traktorer och dylikt	
7	Andra mobila enheter, ej självgående	
9	Andra godstyper, dvs. ej uppräknade ovan. T.ex. lådor och lösa, ej förpackade delar.	

Bilaga D Frågeblankett uppslag sidan 5

5

B Släp- och kilometeruppgifter		
B1 Vilken var den huvudsakliga släp-kombinationen under mätveckan? <i>Om dolly har använts som styraxel till en påhängsvagn betrakta dolly + påhängsvagn som 1 släp och ange antal axlar för båda.</i>	Släp 1 <input type="checkbox"/> Släpvagn <input type="checkbox"/> Påhängsvagn Antal axlar _____ Totalvikt _____ kg Maximilastvikt _____ kg	Släp 2 <i>Om två släp används samtidigt</i> <input type="checkbox"/> Släpvagn <input type="checkbox"/> Påhängsvagn Antal axlar _____ Totalvikt _____ kg Maximilastvikt _____ kg
	B2 Hur många kilometer körde lastbilen under mätveckan? <i>Använd gärna måtarställningen.</i>	
	Med last _____ km Utan last _____ km Totalt antal km _____ km	
	B3 a) Vilken/vilka dagar under mätveckan utnyttjades inte lastbilen?	
Måndag <input type="checkbox"/> Tisdag <input type="checkbox"/> Onsdag <input type="checkbox"/> torsdag <input type="checkbox"/> Fredag <input type="checkbox"/> Lördag <input type="checkbox"/> Söndag <input type="checkbox"/>		
b) Om lastbilen inte utnyttjades alls under hela mätveckan, vänligen ange orsaken:		
<input type="checkbox"/> Inget arbete/förare <input type="checkbox"/> Körförbud <input type="checkbox"/> Service/Reparation <input type="checkbox"/> Arbete på inhägnat område <input type="checkbox"/> Semester <input type="checkbox"/> Annat		



Fortsätt med redovisningen av sändningar under avsnitt C1 (nästa uppslag).
Kompletera i förekommande fall med annat transportsätt under C2.



C2 Annat transportsätt under del av transporten – färja eller järnväg

Om fordonsekipaget under del av transporten färdades på annat transportmedel, ange var lastning och lossning skedde. Om flera sändningar transporterades på samma sätt och vid samma tillfälle, ange t.ex. sändning nummer 3-5 i kol. 1.

OBS! Sändningar fylls i på nästa uppslag.

Sändn. nr (enl. kol. 1 i sändn.-journal)	Datum	Sätt kryss		Avgångsort		Ankomstort	
		Färja	Järnväg	Ort	Länskod/landkod (se filik sidan 8)	Ort	Länskod/landkod (se filik sidan 8)
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				

Bilaga D Frågeblankett uppslag sidan 6-7

Viktigt! En sändning definieras som varje unik leverans av gods med en och samma varukod till/från en speciell mottagare/leverantör.

C1 Sändningsjournal
 Tips till dig som kör distributions/upsamlingsrunda!
 För att underlätta flyllandet behöver du endast ange första och sista lastning-/lossningsort och antal stopp.

Om ekipaget färdats på annat transportsätt, ge kompletterande uppgifter under C2 på sidan 5.

1	2	3	4	5	6	7	8
Sändning nr	Datum för lastning	Antal vid identiskt eller skild- ingång	Destinations-/upparnings- nummer för stopp	Arbets- besvär, bussnum- ber, buss- nummer	Postnummer	Postnummer	Postnummer
01		Typ stopp	Leatn.ort	Lossn.ort			km
02		Typ stopp	Leatn.ort	Lossn.ort			km
03		Typ stopp	Leatn.ort	Lossn.ort			km
04		Typ stopp	Leatn.ort	Lossn.ort			km
05		Typ stopp	Leatn.ort	Lossn.ort			km
06		Typ stopp	Leatn.ort	Lossn.ort			km
07		Typ stopp	Leatn.ort	Lossn.ort			km
08		Typ stopp	Leatn.ort	Lossn.ort			km
09		Typ stopp	Leatn.ort	Lossn.ort			km
10		Typ stopp	Leatn.ort	Lossn.ort			km
11		Typ stopp	Leatn.ort	Lossn.ort			km
12		Typ stopp	Leatn.ort	Lossn.ort			km
13		Typ stopp	Leatn.ort	Lossn.ort			km
14		Typ stopp	Leatn.ort	Lossn.ort			km
15		Typ stopp	Leatn.ort	Lossn.ort			km

6

C2 Lastnings- och lossningsort
 1 = Tillverkarens, Loxek, Bruk, Vagnarbe- eller Byggarbets- plats etc.
 2 = Lerbildcentral
 3 = Järnvägsstation
 4 = Hamn
 5 = Flygplats
 6 = Konstcentral
 7 = Lerbildcentral
 8 = Hamn
 9 = Flygplats
 10 = Konstcentral
 11 = Lerbildcentral
 12 = Hamn
 13 = Flygplats
 14 = Konstcentral
 15 = Lerbildcentral
 16 = Hamn
 17 = Flygplats
 18 = Konstcentral
 19 = Lerbildcentral
 20 = Hamn
 21 = Flygplats
 22 = Konstcentral
 23 = Lerbildcentral
 24 = Hamn
 25 = Flygplats
 26 = Konstcentral
 27 = Lerbildcentral
 28 = Hamn
 29 = Flygplats
 30 = Konstcentral
 31 = Lerbildcentral
 32 = Hamn
 33 = Flygplats
 34 = Konstcentral
 35 = Lerbildcentral
 36 = Hamn
 37 = Flygplats
 38 = Konstcentral
 39 = Lerbildcentral
 40 = Hamn
 41 = Flygplats
 42 = Konstcentral
 43 = Lerbildcentral
 44 = Hamn
 45 = Flygplats
 46 = Konstcentral
 47 = Lerbildcentral
 48 = Hamn
 49 = Flygplats
 50 = Konstcentral
 51 = Lerbildcentral
 52 = Hamn
 53 = Flygplats
 54 = Konstcentral
 55 = Lerbildcentral
 56 = Hamn
 57 = Flygplats
 58 = Konstcentral
 59 = Lerbildcentral
 60 = Hamn
 61 = Flygplats
 62 = Konstcentral
 63 = Lerbildcentral
 64 = Hamn
 65 = Flygplats
 66 = Konstcentral
 67 = Lerbildcentral
 68 = Hamn
 69 = Flygplats
 70 = Konstcentral
 71 = Lerbildcentral
 72 = Hamn
 73 = Flygplats
 74 = Konstcentral
 75 = Lerbildcentral
 76 = Hamn
 77 = Flygplats
 78 = Konstcentral
 79 = Lerbildcentral
 80 = Hamn
 81 = Flygplats
 82 = Konstcentral
 83 = Lerbildcentral
 84 = Hamn
 85 = Flygplats
 86 = Konstcentral
 87 = Lerbildcentral
 88 = Hamn
 89 = Flygplats
 90 = Konstcentral
 91 = Lerbildcentral
 92 = Hamn
 93 = Flygplats
 94 = Konstcentral
 95 = Lerbildcentral
 96 = Hamn
 97 = Flygplats
 98 = Konstcentral
 99 = Lerbildcentral
 100 = Hamn
 101 = Flygplats
 102 = Konstcentral
 103 = Lerbildcentral
 104 = Hamn
 105 = Flygplats
 106 = Konstcentral
 107 = Lerbildcentral
 108 = Hamn
 109 = Flygplats
 110 = Konstcentral
 111 = Lerbildcentral
 112 = Hamn
 113 = Flygplats
 114 = Konstcentral
 115 = Lerbildcentral
 116 = Hamn
 117 = Flygplats
 118 = Konstcentral
 119 = Lerbildcentral
 120 = Hamn
 121 = Flygplats
 122 = Konstcentral
 123 = Lerbildcentral
 124 = Hamn
 125 = Flygplats
 126 = Konstcentral
 127 = Lerbildcentral
 128 = Hamn
 129 = Flygplats
 130 = Konstcentral
 131 = Lerbildcentral
 132 = Hamn
 133 = Flygplats
 134 = Konstcentral
 135 = Lerbildcentral
 136 = Hamn
 137 = Flygplats
 138 = Konstcentral
 139 = Lerbildcentral
 140 = Hamn
 141 = Flygplats
 142 = Konstcentral
 143 = Lerbildcentral
 144 = Hamn
 145 = Flygplats
 146 = Konstcentral
 147 = Lerbildcentral
 148 = Hamn
 149 = Flygplats
 150 = Konstcentral
 151 = Lerbildcentral
 152 = Hamn
 153 = Flygplats
 154 = Konstcentral
 155 = Lerbildcentral
 156 = Hamn
 157 = Flygplats
 158 = Konstcentral
 159 = Lerbildcentral
 160 = Hamn
 161 = Flygplats
 162 = Konstcentral
 163 = Lerbildcentral
 164 = Hamn
 165 = Flygplats
 166 = Konstcentral
 167 = Lerbildcentral
 168 = Hamn
 169 = Flygplats
 170 = Konstcentral
 171 = Lerbildcentral
 172 = Hamn
 173 = Flygplats
 174 = Konstcentral
 175 = Lerbildcentral
 176 = Hamn
 177 = Flygplats
 178 = Konstcentral
 179 = Lerbildcentral
 180 = Hamn
 181 = Flygplats
 182 = Konstcentral
 183 = Lerbildcentral
 184 = Hamn
 185 = Flygplats
 186 = Konstcentral
 187 = Lerbildcentral
 188 = Hamn
 189 = Flygplats
 190 = Konstcentral
 191 = Lerbildcentral
 192 = Hamn
 193 = Flygplats
 194 = Konstcentral
 195 = Lerbildcentral
 196 = Hamn
 197 = Flygplats
 198 = Konstcentral
 199 = Lerbildcentral
 200 = Hamn
 201 = Flygplats
 202 = Konstcentral
 203 = Lerbildcentral
 204 = Hamn
 205 = Flygplats
 206 = Konstcentral
 207 = Lerbildcentral
 208 = Hamn
 209 = Flygplats
 210 = Konstcentral
 211 = Lerbildcentral
 212 = Hamn
 213 = Flygplats
 214 = Konstcentral
 215 = Lerbildcentral
 216 = Hamn
 217 = Flygplats
 218 = Konstcentral
 219 = Lerbildcentral
 220 = Hamn
 221 = Flygplats
 222 = Konstcentral
 223 = Lerbildcentral
 224 = Hamn
 225 = Flygplats
 226 = Konstcentral
 227 = Lerbildcentral
 228 = Hamn
 229 = Flygplats
 230 = Konstcentral
 231 = Lerbildcentral
 232 = Hamn
 233 = Flygplats
 234 = Konstcentral
 235 = Lerbildcentral
 236 = Hamn
 237 = Flygplats
 238 = Konstcentral
 239 = Lerbildcentral
 240 = Hamn
 241 = Flygplats
 242 = Konstcentral
 243 = Lerbildcentral
 244 = Hamn
 245 = Flygplats
 246 = Konstcentral
 247 = Lerbildcentral
 248 = Hamn
 249 = Flygplats
 250 = Konstcentral
 251 = Lerbildcentral
 252 = Hamn
 253 = Flygplats
 254 = Konstcentral
 255 = Lerbildcentral
 256 = Hamn
 257 = Flygplats
 258 = Konstcentral
 259 = Lerbildcentral
 260 = Hamn
 261 = Flygplats
 262 = Konstcentral
 263 = Lerbildcentral
 264 = Hamn
 265 = Flygplats
 266 = Konstcentral
 267 = Lerbildcentral
 268 = Hamn
 269 = Flygplats
 270 = Konstcentral
 271 = Lerbildcentral
 272 = Hamn
 273 = Flygplats
 274 = Konstcentral
 275 = Lerbildcentral
 276 = Hamn
 277 = Flygplats
 278 = Konstcentral
 279 = Lerbildcentral
 280 = Hamn
 281 = Flygplats
 282 = Konstcentral
 283 = Lerbildcentral
 284 = Hamn
 285 = Flygplats
 286 = Konstcentral
 287 = Lerbildcentral
 288 = Hamn
 289 = Flygplats
 290 = Konstcentral
 291 = Lerbildcentral
 292 = Hamn
 293 = Flygplats
 294 = Konstcentral
 295 = Lerbildcentral
 296 = Hamn
 297 = Flygplats
 298 = Konstcentral
 299 = Lerbildcentral
 300 = Hamn
 301 = Flygplats
 302 = Konstcentral
 303 = Lerbildcentral
 304 = Hamn
 305 = Flygplats
 306 = Konstcentral
 307 = Lerbildcentral
 308 = Hamn
 309 = Flygplats
 310 = Konstcentral
 311 = Lerbildcentral
 312 = Hamn
 313 = Flygplats
 314 = Konstcentral
 315 = Lerbildcentral
 316 = Hamn
 317 = Flygplats
 318 = Konstcentral
 319 = Lerbildcentral
 320 = Hamn
 321 = Flygplats
 322 = Konstcentral
 323 = Lerbildcentral
 324 = Hamn
 325 = Flygplats
 326 = Konstcentral
 327 = Lerbildcentral
 328 = Hamn
 329 = Flygplats
 330 = Konstcentral
 331 = Lerbildcentral
 332 = Hamn
 333 = Flygplats
 334 = Konstcentral
 335 = Lerbildcentral
 336 = Hamn
 337 = Flygplats
 338 = Konstcentral
 339 = Lerbildcentral
 340 = Hamn
 341 = Flygplats
 342 = Konstcentral
 343 = Lerbildcentral
 344 = Hamn
 345 = Flygplats
 346 = Konstcentral
 347 = Lerbildcentral
 348 = Hamn
 349 = Flygplats
 350 = Konstcentral
 351 = Lerbildcentral
 352 = Hamn
 353 = Flygplats
 354 = Konstcentral
 355 = Lerbildcentral
 356 = Hamn
 357 = Flygplats
 358 = Konstcentral
 359 = Lerbildcentral
 360 = Hamn
 361 = Flygplats
 362 = Konstcentral
 363 = Lerbildcentral
 364 = Hamn
 365 = Flygplats
 366 = Konstcentral
 367 = Lerbildcentral
 368 = Hamn
 369 = Flygplats
 370 = Konstcentral
 371 = Lerbildcentral
 372 = Hamn
 373 = Flygplats
 374 = Konstcentral
 375 = Lerbildcentral
 376 = Hamn
 377 = Flygplats
 378 = Konstcentral
 379 = Lerbildcentral
 380 = Hamn
 381 = Flygplats
 382 = Konstcentral
 383 = Lerbildcentral
 384 = Hamn
 385 = Flygplats
 386 = Konstcentral
 387 = Lerbildcentral
 388 = Hamn
 389 = Flygplats
 390 = Konstcentral
 391 = Lerbildcentral
 392 = Hamn
 393 = Flygplats
 394 = Konstcentral
 395 = Lerbildcentral
 396 = Hamn
 397 = Flygplats
 398 = Konstcentral
 399 = Lerbildcentral
 400 = Hamn
 401 = Flygplats
 402 = Konstcentral
 403 = Lerbildcentral
 404 = Hamn
 405 = Flygplats
 406 = Konstcentral
 407 = Lerbildcentral
 408 = Hamn
 409 = Flygplats
 410 = Konstcentral
 411 = Lerbildcentral
 412 = Hamn
 413 = Flygplats
 414 = Konstcentral
 415 = Lerbildcentral
 416 = Hamn
 417 = Flygplats
 418 = Konstcentral
 419 = Lerbildcentral
 420 = Hamn
 421 = Flygplats
 422 = Konstcentral
 423 = Lerbildcentral
 424 = Hamn
 425 = Flygplats
 426 = Konstcentral
 427 = Lerbildcentral
 428 = Hamn
 429 = Flygplats
 430 = Konstcentral
 431 = Lerbildcentral
 432 = Hamn
 433 = Flygplats
 434 = Konstcentral
 435 = Lerbildcentral
 436 = Hamn
 437 = Flygplats
 438 = Konstcentral
 439 = Lerbildcentral
 440 = Hamn
 441 = Flygplats
 442 = Konstcentral
 443 = Lerbildcentral
 444 = Hamn
 445 = Flygplats
 446 = Konstcentral
 447 = Lerbildcentral
 448 = Hamn
 449 = Flygplats
 450 = Konstcentral
 451 = Lerbildcentral
 452 = Hamn
 453 = Flygplats
 454 = Konstcentral
 455 = Lerbildcentral
 456 = Hamn
 457 = Flygplats
 458 = Konstcentral
 459 = Lerbildcentral
 460 = Hamn
 461 = Flygplats
 462 = Konstcentral
 463 = Lerbildcentral
 464 = Hamn
 465 = Flygplats
 466 = Konstcentral
 467 = Lerbildcentral
 468 = Hamn
 469 = Flygplats
 470 = Konstcentral
 471 = Lerbildcentral
 472 = Hamn
 473 = Flygplats
 474 = Konstcentral
 475 = Lerbildcentral
 476 = Hamn
 477 = Flygplats
 478 = Konstcentral
 479 = Lerbildcentral
 480 = Hamn
 481 = Flygplats
 482 = Konstcentral
 483 = Lerbildcentral
 484 = Hamn
 485 = Flygplats
 486 = Konstcentral
 487 = Lerbildcentral
 488 = Hamn
 489 = Flygplats
 490 = Konstcentral
 491 = Lerbildcentral
 492 = Hamn
 493 = Flygplats
 494 = Konstcentral
 495 = Lerbildcentral
 496 = Hamn
 497 = Flygplats
 498 = Konstcentral
 499 = Lerbildcentral
 500 = Hamn
 501 = Flygplats
 502 = Konstcentral
 503 = Lerbildcentral
 504 = Hamn
 505 = Flygplats
 506 = Konstcentral
 507 = Lerbildcentral
 508 = Hamn
 509 = Flygplats
 510 = Konstcentral
 511 = Lerbildcentral
 512 = Hamn
 513 = Flygplats
 514 = Konstcentral
 515 = Lerbildcentral
 516 = Hamn
 517 = Flygplats
 518 = Konstcentral
 519 = Lerbildcentral
 520 = Hamn
 521 = Flygplats
 522 = Konstcentral
 523 = Lerbildcentral
 524 = Hamn
 525 = Flygplats
 526 = Konstcentral
 527 = Lerbildcentral
 528 = Hamn
 529 = Flygplats
 530 = Konstcentral
 531 = Lerbildcentral
 532 = Hamn
 533 = Flygplats
 534 = Konstcentral
 535 = Lerbildcentral
 536 = Hamn
 537 = Flygplats
 538 = Konstcentral
 539 = Lerbildcentral
 540 = Hamn
 541 = Flygplats
 542 = Konstcentral
 543 = Lerbildcentral
 544 = Hamn
 545 = Flygplats
 546 = Konstcentral
 547 = Lerbildcentral
 548 = Hamn
 549 = Flygplats
 550 = Konstcentral
 551 = Lerbildcentral
 552 = Hamn
 553 = Flygplats
 554 = Konstcentral
 555 = Lerbildcentral
 556 = Hamn
 557 = Flygplats
 558 = Konstcentral
 559 = Lerbildcentral
 560 = Hamn
 561 = Flygplats
 562 = Konstcentral
 563 = Lerbildcentral
 564 = Hamn
 565 = Flygplats
 566 = Konstcentral
 567 = Lerbildcentral
 568 = Hamn
 569 = Flygplats
 570 = Konstcentral
 571 = Lerbildcentral
 572 = Hamn
 573 = Flygplats
 574 = Konstcentral
 575 = Lerbildcentral
 576 = Hamn
 577 = Flygplats
 578 = Konstcentral
 579 = Lerbildcentral
 580 = Hamn
 581 = Flygplats
 582 = Konstcentral
 583 = Lerbildcentral
 584 = Hamn
 585 = Flygplats
 586 = Konstcentral
 587 = Lerbildcentral
 588 = Hamn
 589 = Flygplats
 590 = Konstcentral
 591 = Lerbildcentral
 592 = Hamn
 593 = Flygplats
 594 = Konstcentral
 595 = Lerbildcentral
 596 = Hamn
 597 = Flygplats
 598 = Konstcentral
 599 = Lerbildcentral
 600 = Hamn
 601 = Flygplats
 602 = Konstcentral
 603 = Lerbildcentral
 604 = Hamn
 605 = Flygplats
 606 = Konstcentral
 607 = Lerbildcentral
 608 = Hamn
 609 = Flygplats
 610 = Konstcentral
 611 = Lerbildcentral
 612 = Hamn
 613 = Flygplats
 614 = Konstcentral
 615 = Lerbildcentral
 616 = Hamn
 617 = Flygplats
 618 = Konstcentral
 619 = Lerbildcentral
 620 = Hamn
 621 = Flygplats
 622 = Konstcentral
 623 = Lerbildcentral
 624 = Hamn
 625 = Flygplats
 626 = Konstcentral
 627 = Lerbildcentral
 628 = Hamn
 629 = Flygplats
 630 = Konstcentral
 631 = Lerbildcentral
 632 = Hamn
 633 = Flygplats
 634 = Konstcentral
 635 = Lerbildcentral
 636 = Hamn
 637 = Flygplats
 638 = Konstcentral
 639 = Lerbildcentral
 640 = Hamn
 641 = Flygplats
 642 = Konstcentral
 643 = Lerbildcentral
 644 = Hamn
 645 = Flygplats
 646 = Konstcentral
 647 = Lerbildcentral
 648 = Hamn
 649 = Flygplats
 650 = Konstcentral
 651 = Lerbildcentral
 652 = Hamn
 653 = Flygplats
 654 = Konstcentral
 655 = Lerbildcentral
 656 = Hamn
 657 = Flygplats
 658 = Konstcentral
 659 = Lerbildcentral
 660 = Hamn
 661 = Flygplats
 662 = Konstcentral
 663 = Lerbildcentral
 664 = Hamn
 665 = Flygplats
 666 = Konstcentral
 667 = Lerbildcentral
 668 = Hamn
 669 = Flygplats
 670 = Konstcentral
 671 = Lerbildcentral
 672 = Hamn
 673 = Flygplats
 674 = Konstcentral
 675 = Lerbildcentral
 676 = Hamn
 677 = Flygplats
 678 = Konstcentral
 679 = Lerbildcentral
 680 = Hamn
 681 = Flygplats
 682 = Konstcentral
 683 = Lerbildcentral
 684 = Hamn
 685 = Flygplats
 686 = Konstcentral
 687 = Lerbildcentral
 688 = Hamn
 689 = Flygplats
 690 = Konstcentral
 691 = Lerbildcentral
 692 = Hamn
 693 = Flygplats
 694 = Konstcentral
 695 = Lerbildcentral
 696 = Hamn
 697 = Flygplats
 698 = Konstcentral
 699 = Lerbildcentral
 700 = Hamn
 701 = Flygplats
 702 = Konstcentral
 703 = Lerbildcentral
 704 = Hamn
 705 = Flygplats
 706 = Konstcentral
 707 = Lerbildcentral
 708 = Hamn
 709 = Flygplats
 710 = Konstcentral
 711 = Lerbildcentral
 712 = Hamn
 713 = Flygplats
 714 = Konstcentral
 715 = Lerbildcentral
 716 = Hamn
 717 = Flygplats
 718 = Konstcentral
 719 = Lerbildcentral
 720 = Hamn
 721 = Flygplats
 722 = Konstcentral
 723 = Lerbildcentral
 724 = Hamn
 725 = Flygplats
 726 = Konstcentral
 727 = Lerbildcentral
 728 = Hamn
 729 = Flygplats
 730 = Konstcentral
 731 = Lerbildcentral
 732 = Hamn
 733 = Flygplats
 734 = Konstcentral
 735 = Lerbildcentral
 736 = Hamn
 737 = Flygplats
 738 = Konstcentral
 739 = Lerbildcentral
 740 = Hamn
 741 = Flygplats
 742 = Konstcentral
 743 = Lerbildcentral
 744 = Hamn
 745 = Flygplats
 746 = Konstcentral
 747 = Lerbildcentral
 748 = Hamn
 749 = Flygplats
 750 = Konstcentral
 751 = Lerbildcentral
 752 = Hamn
 753 = Flygplats
 754 = Konstcentral
 755 = Lerbildcentral
 756 = Hamn
 757 = Flygplats
 758 = Konstcentral
 759 = Lerbildcentral
 760 = Hamn
 761 = Flygplats
 762 = Konstcentral
 763 = Lerbildcentral
 764 = Hamn
 765 = Flygplats
 766 = Konstcentral
 767 = Lerbildcentral
 768 = Hamn
 769 = Flygplats
 770 = Konstcentral
 771 = Lerbildcentral
 772 = Hamn
 773 = Flygplats
 774 = Konstcentral
 775 = Lerbildcentral
 776 = Hamn
 777 = Flygplats
 778 = Konstcentral
 779 = Lerbildcentral
 780 = Hamn
 781 = Flygplats
 782 = Konstcentral
 783 = Lerbildcentral
 784 = Hamn
 785 = Flygplats
 786 = Konstcentral
 787 = Lerbildcentral
 788 = Hamn
 789 = Flygplats
 790 = Konstcentral
 791 = Lerbildcentral
 792 = Hamn
 793 = Flygplats
 794 = Konstcentral
 795 = Lerbildcentral
 796 = Hamn
 797 = Flygplats
 798 = Konstcentral
 799 = Lerbildcentral
 800 = Hamn
 801 = Flygplats
 802 = Konstcentral
 803 = Lerbildcentral
 804 = Hamn
 805 = Flygplats
 806 = Konstcentral
 807 = Lerbildcentral
 808 = Hamn
 809 = Flygplats
 810 = Konstcentral
 811 = Lerbildcentral
 812 = Hamn
 813 = Flygplats
 814 = Konstcentral
 815 = Lerbildcentral
 816 = Hamn
 817 = Flygplats
 818 = Konstcentral
 819 = Lerbildcentral
 820 = Hamn
 821 = Flygplats
 822 = Konstcentral
 823 = Lerbildcentral
 824 = Hamn
 825 = Flygplats
 826 = Konstcentral
 827 = Lerbildcentral
 828 = Hamn
 829 = Flygplats
 830 = Konstcentral
 831 = Lerbildcentral
 832 = Hamn
 833 = Flygplats
 834 = Konstcentral
 835 = Lerbildcentral
 836 = Hamn
 837 = Flygplats
 838 = Konstcentral
 839 = Lerbildcentral
 840 = Hamn
 841 = Flygplats
 842 = Konstcentral
 843 = Lerbildcentral
 844 = Hamn
 845 = Flygplats
 846 = Konstcentral
 847 = Lerbildcentral
 848 = Hamn
 849 = Flygplats
 850 = Konstcentral
 851 = Lerbildcentral
 852 = Hamn
 853 = Flygplats
 854 = Konstcentral
 855 = Lerbildcentral
 856 = Hamn
 857 = Flygplats
 858 = Konstcentral
 859 = Lerbildcentral
 860 = Hamn
 861 = Flygplats
 862 = Konstcentral
 863 = Lerbildcentral
 864 = Hamn
 865 = Flygplats
 866 = Konstcentral
 867 = Lerbildcentral
 868 = Hamn
 869 = Flygplats
 870 = Konstcentral
 871 = Lerbildcentral
 872 = Hamn
 873 = Flygplats
 874 = Konstcentral
 875 = Lerbildcentral
 876 = Hamn
 877 = Flygplats
 878 = Konstcentral
 879 = Lerbildcentral
 880 = Hamn
 881 = Flygplats
 882 = Konstcentral
 883 = Lerbildcentral
 884 = Hamn
 885 = Flygplats
 886 = Konstcentral
 887 = Lerbildcentral
 888 = Hamn
 889 = Flygplats
 890 = Konstcentral
 891 = Lerbildcentral
 892 = Hamn
 893 = Flygplats
 894 = Konstcentral
 895 = Lerbildcentral
 896 = Hamn
 897 = Flygplats
 898 = Konstcentral
 899 = Lerbildcentral
 900 = Hamn
 901 = Flygplats
 902 = Konstcentral
 903 = Lerbildcentral
 904 = Hamn
 905 = Flygplats
 906 = Konstcentral
 907 = L

Bilaga D Frågeblankett utvikbar flik sidan 7

Varuslagskoder

Vid körning **utan last** lämnas varukoden blank.

Kod	Beskrivning	Kod	Beskrivning
	Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske		Kemikalier, kemiska produkter, konstfibrer, gummi- och plastvaror samt kärnbränsle
300	Spannmål	860	Kemikalier, plast, däck, medicin, handelsgödsel, kärnbränsle
310	Potatis		Andra icke-metalliska mineraliska produkter
320	Sockerbeter	870	Glas, glasvaror, keramiska produkter
330	Levande djur	871	Cement, kalk, byggnadsmaterial (ej metall och trä), t.ex. isolering, byggelement av betong, färskbetong
341	Rundvirke		Metalvaror exkl. maskiner och utrustning
344	Andra skogsråvaror än rundvirke, t.ex. grenar, toppar, stubbar, skogsplanter	880	Obearbetat material, halvfabrikat och arbeten/varor av järn och metall, t.ex. rör, profiler, byggnadsmetalvaror
350	Fisk och fiskeriprodukter		Maskiner och instrument
360	Obearbetad mjölk	890	Maskiner, apparater, elektroniska komponenter och instrument, t.ex. vitvaror, maskindelar
370	Andra råvaror med vegetabiliskt eller animaliskt ursprung, t.ex. färsk frukt, levande växter och blommor, oljeväxter		Transportutrustning
	Kol, råolja och naturgas	900	Transportmedel (-utrustning), t.ex. bilindustriprodukter
410	Stenkol och brunkol		Möbler och andra tillverkade varor
420	Råolja	910	Möbler och andra tillverkade varor
430	Naturgas		Hushållsavfall, annat avfall och returråvara
	Malm, andra produkter från utvinning	920	Hushållsavfall
510	Järnmalm	921	Annat avfall och returråvara, t.ex. returpapper, skrot, rivningsmaterial, farligt avfall
520	Annan malm än järnmalm		Post och paket
530	Kemiska och mineraliska (naturliga) gödselmedel och salt	930	Post och paket
540	Jord, sten, grus och sand		Utrustning för transport av gods
550	Torv	940	Tomcontainer, tompallar, tomma växefflak/-skåp etc.
	Livsmedel, drycker och tobak		Flyttgods, fordon för reparation
600	Livsmedel och djurfoder; annat än under <i>Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske</i> ovan t.ex. kött, hållbarhetsbehandlad fisk och frukt, mejerivaror, kvarnprodukter, animaliska och vegetabiliska oljor och fetter	950	Flyttgods, fordon för reparation, t.ex. byggnadsställningar, anläggningsutrustning, bagage, returglas
	Textil och beklädnadsvaror; läder och lädervaror		Styckegods och samlstatat gods
700	Textilvaror, kläder, pälsvaror, läder och lädervaror	960	Styckegods och samlstatat gods
	Trä och varor av trä och kork (exkl. möbler), massa, papper och pappersvaror, trycksaker		Andra varor, ej tidigare specificerade
810	Pappersmassa	970	Varor ej tidigare uppräknade
811	Papper, papp och varor därav		Snö
812	Sågade, hyvlade trävaror	990	Snö
813	Flis, trä-/sågavfall, t.ex. spån, pellets		
814	Övriga trävaror, t.ex. byggelement av trä		
815	Tryckt och inspelad media		
	Stenkols- och raffinerade petroleumprodukter		
851	Stenkolsprodukter, t.ex. koks, koksbricketter		
852	Raffinerade petroleumprodukter, t.ex. bensen, eldningsolja, asfalt, gasol		

Bilaga D Frågeblankett utvikbar flik sidan 8

8

Länskoder inom Sverige

01 Stockholm	14 Västra Götaland
03 Uppsala	17 Värmland
04 Södermanland	18 Örebro
05 Östergötland	19 Västmanland
06 Jönköping	20 Dalarna
07 Kronoberg	21 Gävleborg
08 Kalmar	22 Västernorrland
09 Gotland	23 Jämtland
10 Blekinge	24 Västerbotten
12 Skåne	25 Norrbotten
13 Halland	

Landkoder

AD Andorra	NL Nederländerna
AL Albanien	NO Norge
BE Belgien	PL Polen
BA Bosnien-Hercegovina	PT Portugal
BG Bulgarien	RO Rumänien
CY Cypern	RU Ryssland
DK Danmark	CH Schweiz
EE Estland	RS Serbien
FI Finland	SK Slovakien
FR Frankrike	SI Slovenien
GR Grekland	SM San Marino
GL Grönland	ES Spanien
IE Irland	UK Storbritannien
IS Island	CZ Tjeckien
IT Italien	TR Turkiet
HR Kroatien	DE Tyskland
LV Lettland	UA Ukraina
LI Liechtenstein	HU Ungern
LT Litauen	BY Vitryssland
LU Luxemburg	AT Österrike
MC Monaco	
ME Montenegro	Annat; ange land i klartext
MD Moldavien	
MK Nordmakedonien	
MT Malta	

Bilaga D Frågeblankett sidan 10

10

Vanliga frågor	
Varför undersöker man lastbilstransporterna?	Inom Sverige transporteras årligen över 500 miljoner ton gods. Omkring två tredjedelar av dessa transporter utförs med lastbilar och på korta sträckor dominerar vägtransporterna helt. Vägtransporter är en betydelsefull näring med en allt hårdare konkurrens från utlandet och med en påverkan på vår miljö som uppmärksammas allt mer. Det finns därför flera skäl att följa utvecklingen av vägtransporterna och att grundläggande kunskap finns tillgänglig för alla är viktigt både för samhället och demokratin.
Varför är vi skyldiga att lämna uppgifter?	EU har beslutat att alla medlemsstater ska genomföra undersökningar av vägtransporterna och det gäller därför skyldighet enligt svensk lag att lämna de uppgifter som begärs. Ytterligare information finns i lagen och förordningen om den officiella statistiken och i särskilda föreskrifter från Trafikanalys. Samråd med Näringslivets Regelnämnd, NNR, har skett vid utformning av blanketten.
Varför är vi utvalda att delta i undersökningen?	Lastbilsundersökningen är en kvartalsvis urvalsundersökning av ca 3 000 lastbilar. Urvalet har dragits med statistiska metoder från ett register med alla svenskregistrerade lastbilar/dragbilar med en maximilastvikt på 3,5 ton eller mer.
Vem ansvarar för undersökningen?	Trafikanalys har i uppdrag av regeringen att vara statistikansvarig myndighet inom transport- och kommunikationsområdet i Sverige och ansvarar därför för undersökningen. Trafikanalys har givit Statisticon AB i uppdrag att genomföra den.
Vem behöver uppgifterna?	Både i Sverige och övriga EU används uppgifterna av regering och myndigheter som underlag för nationell transport-/trafik- och infrastrukturplanering. Ett annat exempel på användning är de beräkningar för bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet i t.ex. utbyggnader av de svenska väg- och järnvägsnäten, som görs av bl.a. Trafikanalys. Sveriges Åkeriföretag och Sveriges Transportindustriförbund är intresserade av uppgifter om nyttjande av de svenska lastbilarnas transportkapacitet samt konkurrenssituationen inom näringen.
Vad täcks in av undersökningen?	Kvartalsvis undersöks ca 3 000 svenskregistrerade lastbilar. Mer i detalj kan man säga att man samlar in uppgifter om lastbilars/dragbilars trafik- och transportarbete samt transporterad godsmängd med bl.a. varuslagsindelning både för inrikes- och utrikes verksamhet.
Vad menas med mätvecka?	De uppgifter som ska lämnas avser transporter av en angiven lastbil/dragbil under en viss bestämd vecka – mätveckan. Denna finns angiven under adressfältet på första sidan av undersökningsblanketten. Den angivna mätveckan gäller även om den infaller under helgdagar eller semestrar.
Kan man lämna uppgifterna via internet?	Ja, man kan svara via en webbenkät. Webbenkäten är utformad på ungefär samma sätt som pappersenkäten. Inloggningsuppgifter finns på första sidan på pappersenkäten.
Kör du distributions-/ uppsamlingsrunda?	För att underlätta ifyllandet av sändningsjournalen behöver man endast ange första och sista lastnings-/lossningsort vid distributions- och uppsamlingsrundor. Vi vill också veta vilken typ av runda som kördes. Ange typ=D om endast distribution gjordes, typ=U om endast uppsamling gjordes, typ=DU om det var en kombinerad distribution och uppsamling. Fyll även i antal stopp på den streckade raden och ange totalvikten för godset. Läs mer om d/u-rundor under fliken på sidan 3. Kontakta gärna Statisticon om ni vill ha hjälp med hur man fyller i enkäten.
Hur gör man för att få en ny eller fler blanketter?	Kontakta Statisticon på telefon 010-130 80 33 eller via e-post lastbilstrafik@statisticon.se

Bilaga D Frågeblankett sidan 11

<p>Använder du container/pallar/växelflak/växelskåp?</p>	<p>I de fall man har en sändning som endast omfattar utrustning för transport av gods (så som tomcontainer, tompallar och växelflak/-skåp) ska vikten för denna utrustning anges på sändnings vikt och varuslagskoden anges i sändningsjournalen. Har man däremot en sändning som omfattar både utrustning för transport av gods och någon form av gods ska endast vikten och varuslagskoden för godset anges i sändningsjournalen. Exempelvis: Om man kör en tomcontainer utan gods så anges vikten för denna container som sändningens vikt och varuslagskoden 940. Vid en körning med en container innehållande rivningsmaterial så anges enbart vikten för rivningsmaterialet och varuslagskoden 921.</p>
<p>Ska tomkörningar ingå i sändningsjournalen?</p>	<p>En tomkörning är också att betrakta som en sändning så glöm inte att ange de tomkörningar som ni gjort under mätveckan på egen rad i sändningsjournalen.</p>
<p>Var kan man hitta resultaten från undersökningen?</p>	<p>En begränsad rapportering av statistik från senast publicerade kvartal återfinns på baksidan av introduktionsbrevet till denna undersökning. Utförliga resultat från undersökningen finns på Trafikanalys webbplats www.trafa.se/lastbilstrafik</p>
<p>Kan man få anstånd?</p>	<p>Under vissa förutsättningar går det att senarelägga tidpunkten då undersökningsblanketten ska ha kommit in till Statisticon. Om ni inte hinner skicka in blanketten senast en vecka efter mätveckans slut, kontakta Statisticon på telefon 010-130 80 33 eller via e-post lastbilstrafik@statisticon.se. Ange därvid det registreringsnummer för lastbilen/dragbilen som finns angivet under adressfältet på första sidan av undersökningsblanketten.</p>
<p>Varför är det viktigt att vi deltar?</p>	<p>För att statistiken ska bli tillförlitlig krävs, som alltid vid statistiska undersökningar, dels att så korrekta och fullständiga uppgifter som möjligt lämnas, dels att alla som ingår i undersökningen lämnar de begärda uppgifterna. Alla slag av bortfall minskar säkerheten och kvaliteten i statistiken. Vid en urvalsundersökning som denna, representerar en utvald lastbil/dragbil både sig själv och andra bilar och det är därför av stor vikt att uppgifter lämnas av ägare till samtliga de fordon som ingår i urvalet.</p>
<p>Hur skyddas uppgifterna vi lämnar?</p>	<p>I myndigheternas arbete med framställning och redovisning av statistiken gäller sekretess enligt Offentlighets och sekretesslagen. Det betyder att uppgifterna som sänds in enbart används för statistiksammanställningar och publiceras som officiell statistik. Vid publicering kan inte enskilda företag, last-/dragbilar eller godsflöden identifieras. Ingen utomstående kan ta del av uppgifter om en enskild lastbil eller ägare. Den särskilda EU-förordning som avser denna undersökning stadgar att oidentifierade uppgifter ska överföras till EU:s statistiska databaser vid EU:s statistikbyrå Eurostat. Även uppgifter som lämnas till EU är sekretesskyddade.</p>
<p>Behandling av personuppgifter</p>	<p>Med anledning av reglerna i EU:s dataskyddsförordning, DSF (även kallad GDPR, General Data Protection Regulation) vill vi informera er om hur Trafikanalys behandlar era personuppgifter. Era personuppgifter (registreringsnummer och kontaktuppgifter) används till den officiella statistiken om Lastbilstrafik som vi enligt vår instruktion har i uppdrag att ta fram. Den rättsliga grunden för behandlingen är allmänt intresse. Vi använder ett personuppgiftsbiträde för insamling och bearbetning av era svar. Utöver detta delar vi inte dessa uppgifter med någon part, om vi inte är skyldiga enligt lag. Uppgifterna raderas så snart vi inte har behov av dem längre. Du har rätt att få information om och tillgång till de personuppgifter om er som Trafikanalys behandlar, samt om det föreligger felaktiga personuppgifter har du rätt att begära att dessa rättas. För ytterligare information maila dataskyddsombud@trafa.se</p>
<p>Vem kontaktar jag om vi har frågor om undersökningen?</p>	<p>Kontakta Statisticon vid eventuella frågor som rör undersökningen. Uppge då gärna det registreringsnummer som finns under adressfältet på blankettens första sida.</p> <p>Statisticon, 753 22 Uppsala Telefon 010-130 80 33, e-post lastbilstrafik@statisticon.se</p>

Bilaga E Missiv till huvudutskick



1(2)

Svara gärna via webben: trafa.se/webblastbilar

Användarnamn:	Användarnamn
Lösenord:	Lösenord

VV_FtgNamn
KontaktP
VV_Adress
VV_Postnr VV_Ort

Statistik om lastbilstrafik 2023

Nu är det dags att besvara lastbilsundersökningen för ditt fordon **RegNr**. Statistiken ingår i den officiella statistiken och utgör ett viktigt beslutsunderlag. Det är därför angeläget att vi erhåller svar för just din lastbil. Vi ber dig fylla i det bifogade formuläret eller svara via internet (se inloggningsuppgifter ovan) avseende den angivna mätveckan (vecka **MatVecka**). Skicka in svaret **senast en vecka efter mätveckan**.

Myndigheten Trafikanalys har regeringens uppdrag att ansvara för officiell statistik inom transport- och kommunikationsområdet där denna undersökning, *Lastbilstrafik - inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar*, ingår.

I undersökningen ingår svenske registrerade last- och dragbilar med en maxlastvikt på 3,5 ton eller mer. Av cirka 65 000 lastbilar väljs cirka 12 000 fordon årligen ut till en urvalsundersökning. Vid en urvalsundersökning representerar de utvalda lastbilarna både sig själva och andra. Statistikens kvalitet är beroende av att de som väljs ut svarar och att lämnade uppgifter är korrekta och fullständiga. Ditt svar kan inte ersättas med någon annans. **AntUtvRegnr2ArText**

Statistiken har många användare och är värdefull för beslutsfattande och analyser. Den beskriver transporter med svenska lastbilar, såväl inom Sverige som utomlands. Undersökningen resulterar i både kvartals- och årsrapporter. Se exempel på resultat och användningsområden från undersökningen på baksidan av detta brev.

Statisticcon genomför datainsamlingen för Trafikanalys räkning. **Har ni frågor om undersökningen, kontakta uppgiftslämnarservice via telefon 010-130 80 33 eller e-post lastbilstrafik@statisticcon.se.**

Många uppgiftslämnare föredrar att lämna uppgifter per telefon, ring uppgiftslämnarservice om du vill göra detta.

HyrbilText

Tack på förhand för er medverkan!

Sofie Orrling

Avdelningschef

Avdelningen för statistik

Myndigheten Trafikanalys

Björn Tano

Statistiker

Myndigheten Trafikanalys

Om uppgiftslämnandet

Skyldighet att lämna uppgifter föreligger enligt lagen och förordningen om den officiella statistiken samt myndigheten Trafikanalys föreskrift (TRAFAFS 2014:2). Vid behandling av personuppgifter, det vill säga information som direkt eller indirekt kan hänföras till en person som är i livet, gäller följande regler: lagen (2001:99) och förordningen (2001:100) om den officiella statistiken, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 samt Lag (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning.

Ingen utomstående kan ta del av uppgifter om en enskild lastbil eller ägare. Även uppgifterna som lämnas till EU är sekretessskyddade.

Företagare som utför lastbilstransporter är skyldiga att utan ersättning lämna efterfrågade uppgifter. Enligt lag har ni som lastbilsägare en skyldighet att besvara våra frågor, vilket innebär att det är företagsledningens uppgift att skapa utrymme för detta arbete hos lämplig personal.

VÄND! →

Bilaga E Missiv till huvudutskick sidan 2



2(2)



Användningsområden

Statistikens användningsområden är bland annat:

- bransch- och intresseorganisationer, till exempel Sveriges Åkeriföretag och Skogsindustrierna använder uppgifterna bland annat för opinionsbildning och beslutsunderlag
- underlag för beräkningar av utsläpp och miljöpåverkan
- prognosmodeller som används i bland annat infrastrukturplaneringen
- allmän information, utredningsverksamhet, forskning och konjunkturprognoser.

Vi försöker underlätta för dig som uppgiftslämnare

För att minska uppgiftslämnarbördan gör vi följande:

- Vi ser till att en lastbil som blivit utvald inte kan väljas ut igen förrän efter minst ett år. Men större företag kan få flera lastbilar utvalda samma kvartal och år.
- Du kan lämna uppgifter per telefon eller webbenkät
- Webbgrensnittet uppdaterades 2022 med en helt ny layout. Om du har flera liknande sändningar kan du kopiera sändningar (och slipper fylla i alla uppgifter på nytt)
- Det finns en Excelmall när du loggat in som du kan hämta och där fylla i uppgifterna och sedan kopiera in sändningsdata i webbenkäten.
- Kontakta gärna oss för att diskutera hur vi enklare skulle kunna få era uppgifter, exempelvis direkt via IT-system.

Resultat från undersökningen

Statistiken publiceras fem gånger per år i fyra kvartalspublikationer och en årsrapport hos Trafikanalys.

Utförliga resultat redovisas på www.trafa.se/lastbilstrafik. Uppgifterna publiceras även i en databas hos EU:s statistikmyndighet Eurostat.

Exempel på resultat:

Nedan visas de viktigaste resultaten från statistiken om lastbilstrafik 2021. I genomsnitt var en transport med en svenskregistrerad tung lastbil var i 76 km lång och fraktade 11 ton gods. Jämfört med 2020 har antalet körda kilometer i lastbilstrafiken ökat med åtta procent.



44 miljoner

varutransporter genomfördes, varav 99 % i inrikestrafiken.



492 miljoner

ton gods fraktades, varav 99 % i inrikestrafiken.



3,4 miljarder

kilometer kördes, varav 94 % i inrikestrafiken.



87 %

av inrikes transporter genomfördes i yrkesmässig trafik, övriga i så kallad firmabilstrafik.



73 %

av godset mätt i ton lastas och lossas inom samma län.



9 miljoner

ton farligt gods fraktades på lastbil inom Sverige.

Sveriges officiella statistik

Bilaga F Missiv till påminnelse 1



1(1)



Svara gärna via webben: trafa.se/webblastbilar

Användarnamn:	Användarnamn
Lösenord:	Lösenord

VV_FtgNamn
KontaktP
VV_Adress
VV_Postnr VV_Ort

Påminnelse: Statistik om lastbilstrafik 2023

För några veckor sedan fick ert företag en enkät om vilka transporter som gjorts en viss mätvecka med en av era lastbilar. Eftersom vi ännu inte fått något svar från er, vill vi påminna om att besvara undersökningen. Det är viktigt för resultatens kvalitet att alla som väljs ut svarar och att lämnade uppgifter är korrekta och fullständiga. Ditt svar kan inte ersättas med någon annans.

Vi ber dig fylla i den enkät som vi tidigare skickat till dig om transporter under vecka **MatVecka** för lastbil/dragbil med registreringsnummer **RegNr**. Du kan även svara via internet (se inloggningsuppgifter ovan). **Svara så snart som möjligt**. Kontakta uppgiftslämnarservice om ni behöver en ny enkät och/eller svarskuvert, så skickar vi dessa till er igen.

Om ni svarat under de senaste dagarna, ber vi er bortse från denna påminnelse och tackar för er medverkan.

Resultatet från undersökningen publiceras i rapporten *Lastbilstrafik - inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar*. Statistiken har många användare och är viktig för branschorganisationer, beslutsfattande, analyser, myndigheter och media.

Statisticon genomför datainsamlingen för myndigheten Trafikanalys räkning. **Har ni frågor om undersökningen, kontakta uppgiftslämnarservice via telefon 010-130 80 33 eller e-post lastbilstrafik@statisticon.se. Många uppgiftslämnare föredrar att lämna uppgifter per telefon, ring uppgiftslämnarservice för att lämna uppgifter.**

Tack på förhand för er medverkan!

Sofie Orrling
Avdelningschef
Avdelningen för statistik
Myndigheten Trafikanalys

Björn Tano
Statistiker
Myndigheten Trafikanalys

Om uppgiftslämnandet

Skyldighet att lämna uppgifter föreligger enligt lagen och förordningen om den officiella statistiken samt myndigheten Trafikanalys föreskrift (TRAFAFS 2014:2). Vid behandling av personuppgifter, det vill säga information som direkt eller indirekt kan hänföras till en person som är i livet, gäller följande regler; lagen (2001:99) och förordningen (2001:100) om den officiella statistiken, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 samt Lag (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning. Ingen utomstående kan ta del av uppgifter om en enskild lastbil eller ägare. Även uppgifterna som lämnas till EU är sekretesskyddade. Företagare som utför lastbilstransporter är skyldiga att utan ersättning lämna efterfrågade uppgifter. Enligt lag har ni som lastbilsägare en skyldighet att besvara våra frågor, vilket innebär att det är företagsledningens uppgift att skapa utrymme för detta arbete hos lämplig personal.

Trafikanalys

Bilaga G Missiv till påminnelse 2



1(1)

Svara gärna via webben: trafa.se/webblastbilar

Användarnamn:	Användarnamn
Lösenord:	Lösenord

VV_FtgNamn
KontaktP
VV_Adress
VV_Postnr VV_Ort

En andra påminnelse: Statistik om lastbilstrafik 2023

För en tid sedan fick ert företag en enkät om vilka transporter som gjorts en viss mätvecka med en av era lastbilar. Eftersom vi ännu inte fått svar från er, trots en tidigare påminnelse, vill vi påminna er om att besvara undersökningen. Det är viktigt för statistikens kvalitet att alla som väljs ut svarar och att lämnade uppgifter är korrekta och fullständiga. Ditt svar kan inte ersättas med någon annans. Vi vill också påminna om att det är uppgiftslämnarplikt på denna undersökning.

Vi ber dig fylla i enkäten eller svara via internet (se inloggningsuppgifter ovan) med uppgifter om transporter under vecka **MatVecka** för lastbil/dragbil med registreringsnummer **RegNr**.
Svara så snart som möjligt.

Om ni svarat under de senaste dagarna, ber vi er bortse från denna påminnelse och tackar för er medverkan.

Resultatet från undersökningen publiceras i rapporten *Lastbilstrafik - inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar*. Statistiken har många användare och är viktig för branschorganisationer, beslutsfattande, analyser, myndigheter och media.

Statisticon genomför datainsamlingen för myndigheten Trafikanalys räkning. **Har ni frågor om undersökningen, kontakta uppgiftslämnarservice via telefon (010-130 80 33) eller e-post (lastbilstrafik@statisticon.se).** Många uppgiftslämnare föredrar att lämna uppgifter per telefon, ring uppgiftslämnarservice för att lämna uppgifter direkt.

Tack på förhand för er medverkan!

Sofie Orrling
Avdelningschef
Avdelningen för statistik
Myndigheten Trafikanalys

Björn Tano
Statistiker
Myndigheten Trafikanalys

Om uppgiftslämnandet

Skyldighet att lämna uppgifter föreligger enligt lagen och förordningen om den officiella statistiken samt myndigheten Trafikanalys föreskrift (TRAFAFS 2014:2). Vid behandling av personuppgifter, det vill säga information som direkt eller indirekt kan hänföras till en person som är i livet, gäller följande regler; lagen (2001:99) och förordningen (2001:100) om den officiella statistiken, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 samt Lag (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning. Ingen utomstående kan ta del av uppgifter om en enskild lastbil eller ägare. Även uppgifterna som lämnas till EU är sekretesskyddade. Företagare som utför lastbilstransporter är skyldiga att utan ersättning lämna efterfrågade uppgifter. Enligt lag har ni som lastbilsägare en skyldighet att besvara våra frågor, vilket innebär att det är företagsledningens uppgift att skapa utrymme för detta arbete hos lämplig personal.

Trafikanalys
Rosenlundsgatan 54
118 83 Stockholm
www.trafa.se

Bilaga H Instruktionsblad som bifogas huvudutskick



Hjälp till dig som lämnar uppgifter om lastbilstrafik

- **Nytt webbgränssnitt för uppgiftslämnande**

Från och med våren 2022 finns ett nytt webbgränssnitt för dig som lämnar uppgifter. Det är samma uppgifter som tidigare som ska lämnas. När du kommer till sändningsjournalen i webbenkäten kan du läsa mer om hur du gör för att fylla i den och även få några tips som kan underlätta uppgiftslämnandet. Nytt är även att du kan hämta hem en Excelmall och fylla i uppgifterna där och sedan kopiera in sändningsdata i webbenkäten. Kontakta uppgiftslämnarservice om du har frågor om att lämna uppgifter på webben.

- **Kör du distributions-/uppsamlingsrunda?**

Ange antalet stopp och totalvikten för godset (ej genomsnittsvikt) samt typ av runda. I sändningsjournalen räcker det att ange *första och sista lastnings-/lossningsort vid distributions- och uppsamlingsrundor* om man haft 5 eller fler lastnings-/lossningsplatser. Även *typ* av runda ska fyllas i; typ=D om *endast* distribution gjordes, typ=U om *endast* uppsamling gjordes, typ=DU om det var kombinerad distribution och uppsamling. Läs mer under filken på sidan 3 i enkäten.

- **Glöm inte tomkörningar!**

En tomkörning är också att betrakta som en sändning så glöm inte att ange de tomkörningar som ni gjort under mätveckan.

- **Kör du firmabil, dvs. transporter för egen räkning?**

Transporter av egna varor/egnet gods t.ex. egna maskiner, material och djur ingår i undersökningen även om de sker för eget bruk (undersökningen omfattar inte bara transporter på uppdrag).

- **Är lastbilen uthyrd under mätveckan?**

Det är den som hyr lastbilen (näringsidkaren) som är skyldig att besvara enkäten, inte lastbilsägaren. Skicka enkäten vidare till hyrbilstagaren eller kontakta Statisticon så skickar vi en ny enkät till rätt uppgiftslämnare.

- **Använder du container/pallar/växelflak/växelskåp?**

Vid en sändning som *endast* omfattar utrustning för transport av gods (såsom tomcontainer, tomvallar, växelflak/-skåp) ska vikten och varuslagskoden för denna utrustning anges. Har man däremot en sändning som omfattar både gods och *utrustning* för transport av gods ska *endast* vikten och varuslagskoden för godset anges i sändningsjournalen. *Exempel: Om man endast kör en tomcontainer anges vikten för denna container och varuslagskod 940. Vid körning med en container som innehåller t.ex. rivningsmaterial anges enbart vikten för rivningsmaterialet och varuslagskod 921.*

- **Används fordonet till annat än godstransporter, t.ex. snöplogning, sandning/saltning, TMA eller kraning?**

Om lastbilen används till snöplogning, sandning eller saltning av vägar, som TMA-fordon eller uteslutande för kranarbete på till exempel en byggarbetsplats under mätveckan ska den inte ingå i undersökningen. Uppge under D2 på enkätens sista sida att vad bilen använts till under mätveckan.

Observera dock att bortforsling av snö ingår i undersökningen och ska redovisas under C1.

- **Kör du dispenstransport?**

Om du kör dispenstransport får du gärna ange detta på sista sidan på blanketten (fråga D2).

- **Vi accepterar inte körrapporter som uppgiftsinlämning**

- **Vill du att blanketten sänds till en namngiven person?**

Vill du att en viss person på företaget ska stå som mottagare på kommande enkäter kan du kontakta uppgiftslämnarservice och meddela detta.

Har du några frågor, är du välkommen att kontakta uppgiftslämnarservice på telefon 010 – 130 80 33 eller e-post lastbilstrafik@statisticon.se.

Bilaga I Koppling mellan varukoder i blanketten och NST2007

I blanketten ska varuslag anges enligt en kodförteckning. Dessa varukoder svarar mot det europeiska varukodssystemet NST2007¹⁵. I tabellen nedan anges kopplingen mellan de varukoder som används i blanketten (observationsvariabel) och NST2007 (målvariabel) vilka används för att producera statistik.

NST	Beskrivning	Varukod i blankett	Kommentar
01	Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske	300, 310, 320, 330, 341, 344, 350, 360, 370	
	<i>därav rundvirke</i>	341	Svarar mot NST 01.5
02	Kol, råolja och naturgas	410, 420, 430	
03	Malm, andra produkter från utvinning	510, 520, 530, 540, 550	
	<i>därav jord, sten och sand</i>	540	Svarar mot NST 03.5
04	Livsmedel, drycker och tobak	600	
05	Textil, beklädnadsvaror, läder och lädervaror	700	
06	Trä och varor av trä och kork (exkl.möbler), massa, papper och pappersvaror, trycksaker	810, 811, 812, 813, 814, 815	
	<i>därav sågade, hyvlade trävaror</i>	812	Dessa tre däravposter svarar inte mot någon NST på treställig nivå
	<i>därav flis, trä-/sågavfall</i>	813	
	<i>därav papper, papp och varor därav</i>	811	
07	Stenkols- och raffinerade petroleumprodukter	851, 852	
	<i>därav raffinerade petroleumprodukter</i>	852	Svarar ungefär mot NST 07.2
08	Kemikalier, kemiska produkter, konstfibrer, gummi- och plastvaror samt kärnbränsle	860	
09	Andra icke-metalliska mineraliska produkter	870, 871	
10	Metallvaror exkl. maskiner och utrustning	880	
11	Maskiner och instrument	890	
12	Transportutrustning	900	
13	Möbler och andra tillverkade varor	910	

¹⁵ Förkortningen betyder Nomenclature pour les statistiques des transports.

<i>NST</i>	<i>Beskrivning</i>	<i>Varukod i blankett</i>	<i>Kommentar</i>
14	Hushållsavfall, annat avfall och returråvara	920, 921	
15	Post och paket	930	
16	Utrustning och material som används vid varustransporter	940	
17	Flyttgods, fordon för reparation	950	
18	Styckegods och samlastat gods	960	
19	Oidentifierbart gods	995*	
20	Andra varor, ej tidigare specificerade	970, 990	

* Koden 995 visas dock inte in blanketten.

Historiskt har koden 995 i princip inte använts. Detta beror dels på att det är mycket få sändningar där varuslag saknas, dels på att det har funnits en tendens att använda koden 970 i vissa fall när koden 995 borde ha använts. Det är en viss skillnad på 995 = Oidentifierbart gods och 970 = Varor ej tidigare uppräknade. Sedan 2019 års undersökning används koden 995 om varuslaget är okänt. Från och med det andra kvartalet 2019 ger denna förändring en synbar ökning av varugruppen oidentifierbart gods och en motsvarande minskning av andra varor, ej tidigare specificerade.

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