



**Lastbilstrafik 2024**   **Kvalitets-**  
**kvartal 1**   **deklaration**

**Trafikanalys**

Adress: Rosenlundsgatan 54

118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

E-post: [trafikanalys@trafa.se](mailto:trafikanalys@trafa.se)

Webbadress: [www.trafa.se](http://www.trafa.se)

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Publiceringsdatum: 2024-06-14

# KVALITETSDEKLARATION

## Lastbilstrafik kvartal 1 år 2024

### Ämnesområde

Transporter och kommunikationer

### Statistikområde

Vägtrafik

### Produktkod

TK1006

### Referenstid

Kvartal 1 år 2024

# Innehåll

<b>Statistikens kvalitet</b> .....	<b>5</b>
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
	<b>Referenser .....</b>	<b>29</b>
	<b>Allmänna uppgifter.....</b>	<b>31</b>
A	Klassificering Sveriges officiella statistik .....	31
B	Sekretess och personuppgiftsbehandling .....	31
C	Bevarande och gallring .....	31
D	Uppgiftsskyldighet .....	32
E	EU-reglering och internationell rapportering .....	32
F	Historik .....	33
G	Kontaktuppgifter .....	33
	<b>Bilaga A Karosserikoder lastbil, buss och släpvagn .....</b>	<b>34</b>
	<b>Bilaga B NUTS-indelning .....</b>	<b>36</b>
	<b>Bilaga C Stratifiering .....</b>	<b>37</b>
	<b>Bilaga D Frågeblankett sidan 1 .....</b>	<b>39</b>
	<b>Bilaga D Frågeblankett uppslag sidan 2-3 .....</b>	<b>40</b>
	<b>Bilaga D Frågeblankett utvikbar flik sidan 3 .....</b>	<b>41</b>
	<b>Bilaga D Frågeblankett utvikbar flik sidan 4 .....</b>	<b>42</b>
	<b>Bilaga D Frågeblankett uppslag sidan 4 .....</b>	<b>43</b>
	<b>Bilaga D Frågeblankett uppslag sidan 5 .....</b>	<b>44</b>
	<b>Bilaga D Frågeblankett uppslag sidan 6-7 .....</b>	<b>45</b>
	<b>Bilaga D Frågeblankett utvikbar flik sidan 7 .....</b>	<b>46</b>
	<b>Bilaga D Frågeblankett utvikbar flik sidan 8 .....</b>	<b>47</b>
	<b>Bilaga D Frågeblankett sidan 10 .....</b>	<b>48</b>
	<b>Bilaga D Frågeblankett sidan 11 .....</b>	<b>49</b>
	<b>Bilaga D Frågeblankett sidan 12 .....</b>	<b>50</b>
	<b>Bilaga E Missiv till huvudutskick sidan 1.....</b>	<b>51</b>
	<b>Bilaga E Missiv till huvudutskick sidan 2.....</b>	<b>52</b>
	<b>Bilaga F Missiv till påminnelse 1.....</b>	<b>53</b>
	<b>Bilaga G Missiv till påminnelse 2.....</b>	<b>54</b>
	<b>Bilaga H Instruktionsblad som bifogas huvudutskick .....</b>	<b>55</b>
	<b>Bilaga I Koppling mellan varukoder i blanketten och NST2007 .....</b>	<b>56</b>



# 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 stycken<sup>1</sup>. 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

<sup>1</sup> 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.

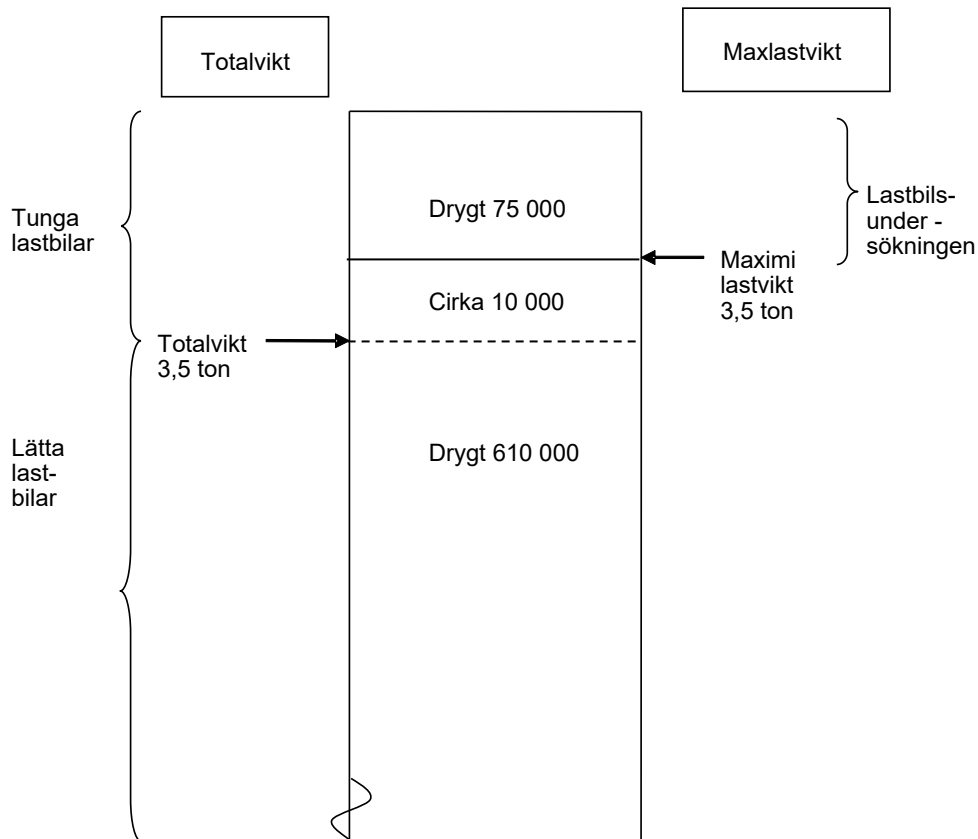
Målobjektet utgörs alltså av körningar (med eller utan gods) utförda av lastbilar/dragbilar på allmän väg. Baserat på detta målobjekt kan en användare vara intresserad av flera olika tänkbara populationer, så kallade intressepopulationer. Eftersom varutransporter utförs av lastbilar/dragbilar behöver 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.<sup>2</sup>

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).

---

<sup>2</sup> 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.<sup>3</sup>
- 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).
- Årsmoell 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**.

<sup>3</sup> 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.<sup>4</sup> Denna indelning utgör observationsvariabeln. Målvariabeln för varuslag är kodning enligt NST2007<sup>5</sup>. I bilaga I framgår hur målvariabeln skapas baserat på observationsvariabeln.

Beträffande *farligt gods* utgör UN-nummer observationsvariabel.<sup>6</sup> Från UN-nummer skapas målvariabeln ADR-klass<sup>7</sup>, 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.<sup>8</sup>

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

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

<sup>5</sup> Förkortningen betyder Nomenclature pour les statistiques des transports.

<sup>6</sup> Se bilaga D frågeblankett uppslag sid 6-7.

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

<sup>8</sup> 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.<sup>9</sup>
- Med och utan last.

---

<sup>9</sup> 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, pallstat gods).
- Färjelinjer
- Eldrivna lastbilar.

En ny redovisningsvariabel, eldrivna lastbilar, har införts i årsrapporten 2023. Motivet är att Trafikanalys har ett uppdrag av regeringen att ta fram en plan för hur transportstatistiken kan utvecklas för att kunna beskriva en alltmer elektrifierad transportsektor. Definitionen av eldriven lastbil baseras på registervariabeln drivmedel från Vägtrafikregistret. Lastbilar som enbart har el som drivmedel ingår, alltså ingår inte elhybrider. Den statistik som presenteras för eldrivna lastbilar baseras på få lastbilar vilket gör den osäker, vilket också framgår av konfidensintervallet.

## 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.

Kvartal	Veckor
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 2024.

Kvartal	Urvalsstorlek
1	2 921
2	
3	
4	
Summa	2 921

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 osäkerhetsmarginalen<sup>10</sup> (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 första kvartalet år 2023 och 2024.

		År	
		2023	2024
<b>Inrikes trafik</b>	Godsmängd	± 8,9%	± 9,5%
	Transportarbete	± 9,3%	± 9,2%
	Körda kilometer	± 6,9%	± 6,4%
	Antal transporter	± 8,9%	± 8,8%
<b>Utrikes trafik</b>	Godsmängd	± 32,2%	± 29,7%
	Transportarbete	± 38,1%	± 30,4%
	Körda kilometer	± 35,1%	± 37,9%
	Antal transporter	± 39,4%	± 42,7%
<b>Totalt</b>	Godsmängd	± 8,9%	± 9,5%
	Transportarbete	± 8,8%	± 8,9%
	Körda kilometer	± 6,6%	± 6,2%
	Antal transporter	± 8,8%	± 8,7%

<sup>10</sup> 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 1 år 2024 uppgick till 127 fordon. Detta motsvarar 4,3 procent av samtliga 2 921 utvalda fordon. Beräkningen  $100 - 4,3 = 95,7$  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 2 år 2024 från Transportstyrelsen skedde den 15/2 år 2024 vilket tidsmässigt är mittpunkten för kvartal 1 år 2024. Detta betyder att antalet fordon från ramen för kvartal 2 år 2024 fungerar som (bästa) uppskattning av antalet fordon för kvartal 1 år 2024. 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 ca 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<sup>11</sup>. 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 transporterades 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 cirka 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

<sup>11</sup> Körsträckan när lastbilen transporterades av färjan räknas inte in i lastbilens körsträcka.

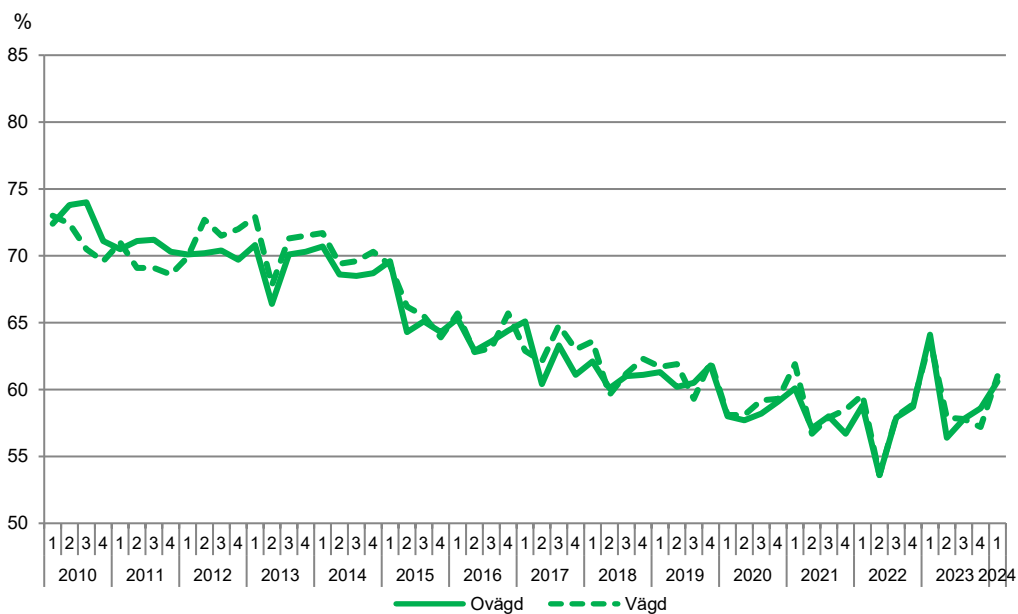
aggregeringsnivå. När resultat bryts ned på små redovisningsgrupper kan detta dock medföra att resultat inte kan presenteras. Den andra effekten, som är allvarigare, är risken att resultat snedvrids på grund av bortfallet. Om de som inte svarar avviker systematiskt (rörande undersökningsvariablerna) 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 2024 redovisas i Tabell 5 och i Figur 2 redovisas svarsandelen grafiskt i undersökningen sedan 2010.

**Tabell 5. Svarsandel per kvartal 2024.**

Mått	Kvartal 1	Kvartal 2	Kvartal 3	Kvartal 4	Helår 2024
Ovägd svarsandel	60,6%				
Vägd svarsandel	61,0%				



**Figur 2. Svarsandel (vägd och ovägd).**

## 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. Årsskattningarna 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 årsskattningarna kan göras som om kvartalsskattningarna 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 maxlastvikt*

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 maxlastvikt*

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](http://www.trafa.se/vagtrafik/lastbilstrafik). Statistik för kvartal 1 år 2024 publicerades 14 juni 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](http://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](http://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.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> 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/](http://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 varustransporter på väg. Övriga förordningar tillhörande området listas nedan.

- KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 2163/2001 om tekniska former för överlämnande av statistiska uppgifter om varustransporter på väg.
- KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 642/2004 om tillförlitlighetskrav för uppgifter som insamlats i enlighet med rådets förordning om statistikrapportering om varustransporter 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 varustransporter 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 hemsida, 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](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 procent 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>	<a href="mailto:bjorn.tano@trafa.se">bjorn.tano@trafa.se</a> , <a href="mailto:henrik.petterson@trafa.se">henrik.petterson@trafa.se</a>	<a href="mailto:Mats.Nyfjall@statisticon.se">Mats.Nyfjall@statisticon.se</a>
<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 - BOSTAD SINREDNING	Nej
23	SKÅP - BUTIK SINREDNING	Nej
24	SKÅP - KONTOR SINREDNING	Nej
25	SKÅP - SJUKVÅRD SINREDNING	Nej
26	SKÅP - VERKSTAD SINREDNING	Nej
27	SKÅP - KYLAGGREGAT	Ja
28	SKÅP - FRY SAGGREGAT	Ja
29	SKÅP - ÖVRIGT	Ja
30	SKÅP - SEPARAT KAROSSERIENHET	Ja
40	TANK - BRANDFARLIG VÄTSKA KLASS 1	Ja
41	TANK - BRANDFARLIG VÄTSKA KLASS 2B-3	Ja
42	TANK - BRANDFARLIG VÄTSKA	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 LÅSSYSTEM	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

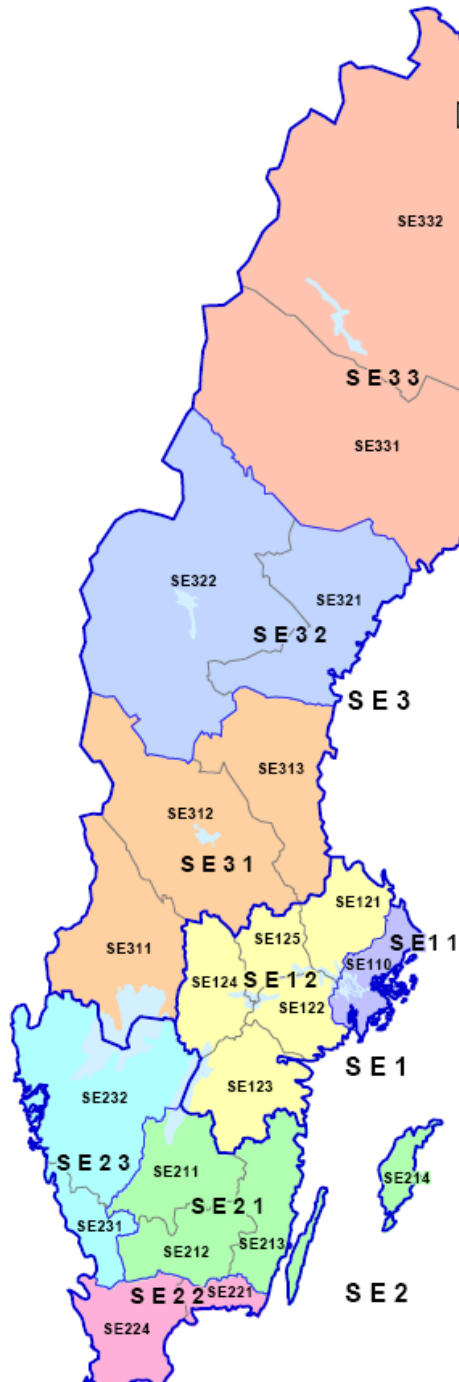
**Karosserikoder i enlighet med EU-direktiv 2007/46/EU.**

Sifferkod <sup>13</sup>	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

<sup>13</sup> 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 sidan 1



Trafikanalys  
Lastbilstrafik

## LAGSTADGAD STATISTIKINSAMLING

### Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar 2024

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](https://trafa.se/webblastbilar) och logga in med ditt användarnamn och lösenord som anges nedan.

Användarnamn:

Lösenord:

### ■ Företags/lastbilsägarens kontaktperson

Företag/lastbilsägare (ange om <b>annan</b> än förtryckt uppgift ovan)	Kontaktperson	
Postadress (ange om <b>annan</b> 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 bifogat svarskuvert.

- Nej, inget av ovanstående

→ Fortsätt med fråga B1

**Saknar du returkuvert** kan du posta ifylld enkät till nedanstående adress. Mottagaren betalar portot.

Statisticon AB  
Svarspost  
20389177  
758 53 Uppsala

Skyldighet att lämna uppgifter föreligger enligt lagen och förordningen om den officiella statistiken samt 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 (2018:216) 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](mailto:lastbilstrafik@statisticon.se)

Fortsätt på sidan 4 ►



# Bilaga D Frågeblankett utvikbar flik sidan 3

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 tomgods (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 transporterats 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 rivningsmaterial 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 tomemballag**, 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 m<sup>3</sup>. 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 kudas hit)	
1	Fast bulkods, t.ex. grus, spannmål (växelflak med fast bulk kudas 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	Pallastat (pallagt, palletiserat) gods, rullburar	
5	Förslingat gods	
6	Självgående mobila enheter, t.ex. personbilar, motorredskap, levande djur, traktorer och dyligt	
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

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



Fortsätt med redovisningen av sändningar under avsnitt **C1** (nästa uppslag).  
 Komplettera 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"/>				





# Bilaga D Frågeblankett utvikbar flik sidan 7

7

## Varuslagskoder

Vid körning utan last lämnas varukoden blank.

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



# 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	Norrbottn
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	
<b>Varför undersöker man lastbilstransporterna?</b>	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.
<b>Varför är vi skyldiga att lämna uppgifter?</b>	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.
<b>Varför är vi utvalda att delta i undersökningen?</b>	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 maxilastvikt på 3,5 ton eller mer.
<b>Vem ansvarar för undersökningen?</b>	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.
<b>Vem behöver uppgifterna?</b>	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.
<b>Vad täcks in av undersökningen?</b>	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.
<b>Vad menas med mätvecka?</b>	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 semesterar.
<b>Kan man lämna uppgifterna via internet?</b>	Ja, man kan svara via en webbenkät. Webbenkäten är utformad på ungefär samma sätt som pappersenkäten. Inloggningsuppgifter finns på första sidan på pappersenkäten.
<b>Kör du distributions-/ uppsamlingsrunda?</b>	För att underlätta ifyllandet av sändningsjournalen behöver man endast ange första och sista lastnings-/lossningsort vid distributions- och uppsamlingsrunder. Vi vill också veta vilken typ av runda som kördes. Ange typ=D om <i>endast</i> distribution gjordes, typ=U om <i>endast</i> uppsamling gjordes, typ=DU om det var en kombinerad distribution och uppsamling. Fyll även i antal stopp på den streckade raden och ange <b>totalvikten</b> för godset. Läs mer om d/u-runder under fliken på sidan 3. Kontakta gärna Statisticon om ni vill ha hjälp med hur man fyller i enkäten.
<b>Hur gör man för att få en ny eller fler blanketter?</b>	Kontakta Statisticon på telefon <b>010-130 80 33</b> eller via e-post <b>lastbilstrafik@statisticon.se</b>

# Bilaga D Frågeblankett sidan 11

11

<p><b>Använder du container/pallar/växelflak/växelskåp?</b></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><b>Ska tomkörningar ingå i sändningsjournalen?</b></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><b>Var kan man hitta resultaten från undersökningen?</b></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 <a href="http://www.trafa.se/lastbilstrafik">www.trafa.se/lastbilstrafik</a></p>
<p><b>Kan man få anstånd?</b></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 <b>010-130 80 33</b> eller via e-post <a href="mailto:lastbilstrafik@statisticon.se">lastbilstrafik@statisticon.se</a>. Ange därvid det registreringsnummer för lastbil/ dragbil som finns angivet under adressfältet på första sidan av undersökningsblanketten.</p>
<p><b>Varför är det viktigt att vi deltar?</b></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><b>Hur skyddas uppgifterna vi lämnar?</b></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 statistiksammansättningar 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><b>Behandling av personuppgifter</b></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 <a href="mailto:dataskyddsbud@trafa.se">dataskyddsbud@trafa.se</a></p>
<p><b>Vem kontaktar jag om vi har frågor om undersökningen?</b></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, Östra Ågatan 31, 753 22 Uppsala Telefon <b>010-130 80 33</b>, e-post <a href="mailto:lastbilstrafik@statisticon.se">lastbilstrafik@statisticon.se</a></p>



# Bilaga E Missiv till huvudutskick sidan 1



1(2)

Svara gärna via webben: [trafa.se/webblastbilar](http://trafa.se/webblastbilar)

Användarnamn:	Användarnamn
Lösenord:	Lösenord

VV\_FtgNamn  
KontaktP  
VV\_Adress  
VV\_Postnr VV\_Ort

## Statistik om lastbilstrafik 2024

### Syfte, och vad du ska göra.

Nu är det dags att besvara lastbilsundersökningen för ditt fordon **RegNr**. Vi vill veta vad lastbilen gjort under mätveckan (bland annat körda km och godsmängd). 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.

### Vad gör myndigheten Trafikanalys?

Myndigheten Trafikanalys har regeringens uppdrag att ansvara för officiell statistik inom transport- och kommunikations-området där denna undersökning, *Lastbilstrafik - inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar*, ingår. Statistiken har många användare och är värdefull för beslutsfattande och analyser, se baksidan.

### Det är viktigt att svara.

Din lastbil är en av cirka 12 000 fordon som slumpmässigt väljs ut årligen. Undersökningen ingår i den officiella statistiken och utgör ett viktigt beslutsunderlag. Statistikens kvalitet är beroende av att de som väljs ut svarar och att lämnade uppgifter är korrekta och fullständiga. Det föreligger uppgiftslämnarplikt i undersökningen, se mer längst ner på denna sida. Uppgifterna som sänds in används enbart för statistiksammansättningar. Vid publicering kan inte svar från enskilda företag eller fordon identifieras. Ingen utomstående kan ta del av de uppgifter som lämnas. [AntUtvRegnr2ArText](#)

### Behöver du hjälp?

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](mailto:lastbilstrafik@statisticon.se). Många uppgiftslämnare föredrar att lämna uppgifter per telefon, ring uppgiftslämnarservice om du vill göra detta.

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 lastbilägare en skyldighet att besvara våra frågor, vilket innebär att det är företagsledningens uppgift att skapa utrymme för detta arbete hos lämplig personal.

VÄND! →

Trafikanalys  
Rosenlundsgatan 54  
118 63 Stockholm  
[www.trafa.se](http://www.trafa.se)

# Bilaga E Missiv till huvudutskick sidan 2



2(2)

## Användningsområden

Statistikens användningsområden är bland annat:

- Sveriges Åkeriföretag och Sveriges Transportindustriförbund är intresserade av uppgifter om nyttjande av de svenska lastbilarnas transportkapacitet samt konkurrenssituationen inom näringen.
- Statistiken utgör även underlag för beräkningar av utsläpp och miljöpåverkan.
- Både i Sverige och övriga EU används uppgifterna som underlag för nationell transport-/trafik- och infrastrukturplanering.
- Statistiken används för beräkningar för bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet i t.ex. utbyggnader av de svenska väg- och järnvägsnäten.

## 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 olika lastbilar utvalda samma kvartal och år.
- Du kan lämna uppgifter per telefon eller webbenkät
- Om du har flera liknande sändningar kan du i webbformuläret 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](http://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 2022. I årsrapporten framgår exempelvis att en genomsnittstransport på svenska vägar (inrikes transport) genomförd av en svenskregistrerad tung lastbil var lastad med 11 ton gods och körde 8 mil, 2022. Det kan jämföras med en lastbilstransport med en utlandsregistrerad lastbil på svensk väg, som var lastad med runt 14 ton gods och körde 28 mil.



**43 miljoner**

varustransporter genomfördes, i paritet med föregående år.



**477 miljoner**

ton gods fraktades, i paritet med föregående år.



**3,55 miljarder**

kilometer kördes, en ökning med 6 % från föregående år.



**48 miljarder**

tonkilometer genererades, i paritet med föregående år.



**20 miljoner**

ton inrikes gods lossades i Malmöregionen, en minskning med 40 % från föregående år.



**18 miljoner**

ton hushållsavfall och annat avfall transporterades inrikes, en minskning med 41 % från föregående år.

Sveriges officiella statistik

# Bilaga F Missiv till påminnelse 1



1(1)

Svara gärna via webben: [trafa.se/webblastbilar](http://trafa.se/webblastbilar)

Användarnamn:	Användarnamn
Lösenord:	Lösenord

VV\_FtgNamn  
KontaktP  
VV\_Address  
VV\_Postnr VV\_Ort

## Påminnelse: Statistik om lastbilstrafik 2024

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.

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

### Vad du ska göra

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.

### Vilka använder resultaten?

Statistiken publiceras fem gånger per år i fyra kvartalspublikationer och en årsrapport hos Trafikanalys, se [www.trafa.se/lastbilstrafik](http://www.trafa.se/lastbilstrafik). Statistiken har många användare t.ex. Sveriges Åkeriföretag, Sveriges Transportindustriförbund, myndigheter och media.

### Behöver du hjälp?

Statisticen genomför datainsamlingen för myndigheten Trafikanalys räkning. Har ni frågor om undersökningen, kontakta uppgiftslämnarservice via telefon 010-130 80 33 eller e-post [lastbilstrafik@statisticen.se](mailto:lastbilstrafik@statisticen.se). Många uppgiftslämnare föredrar att lämna uppgifter per telefon, ring uppgiftslämnarservice för att lämna uppgifter.

Tack på förhand för er medverkan!

Sofie Ormling  
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 lastbilsgämare 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 63 Stockholm  
[www.trafa.se](http://www.trafa.se)



# Bilaga G Missiv till påminnelse 2



1(1)

Svara gärna via webben: [trafa.se/webblastbilar](http://trafa.se/webblastbilar)

Användarnamn:	Användarnamn
Lösenord:	Lösenord

VV\_FtgNamn  
KontaktP  
VV\_Adress  
VV\_Postnr VV\_Ort

## En andra påminnelse: Statistik om lastbilstrafik 2024

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. Vi vill också påminna om att denna undersökning omfattas av uppgiftslämnarplikt (mer information finns längst ner på denna sida).

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

### Vad du ska göra

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.

### Vilka använder resultaten?

Statistiken publiceras fem gånger per år i fyra kvartalspublikationer och en årsrapport hos Trafikanalys, se [www.trafa.se/lastbilstrafik](http://www.trafa.se/lastbilstrafik). Statistiken har många användare t.ex. Sveriges Åkeriföretag, Sveriges Transportindustriförbund, myndigheter och media.

### Behöver du hjälp?

Statisticcon genomför datainsamlingen för myndigheten Trafikanalys räkning. Har ni frågor om undersökningen, kontakta uppgiftslämnarservice via telefon (010-130 80 33) eller e-post ([lastbilstrafik@statisticcon.se](mailto:lastbilstrafik@statisticcon.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 63 Stockholm  
[www.trafa.se](http://www.trafa.se)



# Bilaga H Instruktionsblad som bifogas huvudutskick



## Hjälp till dig som lämnar uppgifter om lastbilstrafik

- **Tips om du svarar via webben**  
Om du svarar via webben kan hämta hem en Excelmall och fylla i uppgifterna där och sedan kopiera in sändningsdata i webbenkäten. Du kan därefter använda denna Excelfil som en egen mall i framtiden om ert företag får fler utvalda lastbilar. 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 filiken 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/egent 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 (närlingsidkaren) 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, tompallar, 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 köring 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 få inbjudan till undersökningen via e-post?**  
Vill du hellre få inbjudan till undersökningen via e-post än i pappersformat kan du kontakta uppgiftslämnarservice och meddela detta. Du slipper då pappersenkäten och svarar i stället via webben.
- Har du några frågor, är du välkommen att kontakta uppgiftslämnarservice på telefon 010 – 130 80 33 eller e-post [lastbilstrafik@statisticon.se](mailto: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 NST2007<sup>14</sup>. 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	

<sup>14</sup> 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.