

Lätta lastbilar 2022

Statistik 2023:17

Datum: 2023-05-25

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54 118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Sofie Orrling

Datum: 2023-05-25

Förord

Det rullar idag mer än 600 000 lätta lastbilar på våra vägar, dubbelt så många som för 20 år sedan. Samtidigt har kunskapen om hur dessa fordon används varit väldigt begränsad. Allt fler lätta lastbilar är en utveckling som delas av de flesta länder och detsamma gäller att information och statistik om dessa fordon är en bristvara. Därför har Eurostat en arbetsgrupp för att utveckla statistik om lätta lastbilar; *Task Force on Light Utility Vehicles (LUVs)*, där Trafikanalys representerar Sverige.

I denna rapport beskriver vi resultatet från den första svenska fullskaliga pilotundersökningen om lätta lastbilar. Information om trafik och transporter har samlats in från 10 000 slumpvis utvalda lätta lastbilar. Datasamlingen har pågått under hela 2022, med ekonomiskt bistånd från EU-kommissionen.¹ På uppdrag av Trafikanalys har Statisticon AB genomfört enkätundersökningen och producerat statistiken.

Denna deskriptiva rapport hänvisar till statistik baserat på en enkätundersökning som publiceras i tabeller samt med en utförlig metodbeskrivning (se www.trafa.se/vagtrafik/latta-lastbilar).

Stockholm i maj 2023

Sofie Orrling

Avdelningschef

¹ Grant agreement from European Commission number 951217 - 2019-SE-LUV

Innehåll

Sammanfattning	7
1 Inledning.....	9
2 Beskrivning av Sveriges lätta lastbilar.....	13
2.1 Byggbranschen äger flest lätta lastbilar.....	14
2.2 Leasing.....	15
2.3 Körsträckor.....	16
2.4 Medelålder.....	17
2.5 Utsläpp av växthusgaser.....	19
2.6 Nya bränslen.....	20
3 Hur används de lätta lastbilarna?.....	23
3.1 Enkätundersökningen.....	23
3.2 Hur mycket används de lätta lastbilarna?.....	24
3.3 Primär användning av de lätta lastbilarna.....	24
3.4 Hur mycket gods fraktar de lätta lastbilarna?.....	26
3.5 De lätta lastbilarnas transportarbete.....	27
3.6 Hur många stopp gör de lätta lastbilarna?.....	28
3.7 Geografiska skillnader.....	30
4 Avslutande kommentarer	33
Bilaga 1 Beskrivning av datainsamlingen	35
Bilaga 2 Enkäten.....	38

Sammanfattning

De lätta lastbilarna blir allt fler och alltmer synliga, framför allt i stadstrafiken. Deras antal har fördubblats på 20 år och de används främst i tätortsmiljöer för kortare transporter (dvs. kortare än de tunga lastbilarna utför), för distribution av varor och paket, samt inom hantverk och service av olika slag. Jordbruket är den näst största ägarbranschen av lätta lastbilar, efter byggbranschen. En sjättedel av de lätta lastbilarna är privatägda och dessa används främst som en stor personbil med större lastutrymme.

I denna rapport beskrivs den första fullskaliga svenska enkätinsamlingen av uppgifter och trafik och transporter med lätta lastbilar. Vi har använt en enkät riktad till 10 000 företagsägda lätta lastbilar, där deras ägare fått redogöra för hur bilen användes en specifik mättdag. Statistiken representerar alla företagsägda lätta lastbilar i trafik i Sverige, med undantag av veteranfordon, specialfordon och lätta lastbilar för uthyrning.

De lätta lastbilarna har inte speciellt mycket gods i lasten mätt i kilo, men de fyller många funktioner i transportsystemet, från paket- och varudistribution till transport för hantverkare och inom jordbruket. Av de företagsägda lätta lastbilarna kör 70 procent kör inom hantverk/service, 11 procent inom jordbruket, 9 procent distributionstrafik och 6 procent linjetransport.²

En lätt lastbil kör i genomsnitt 76 km per kördag (dag då bilen används). Längst kör bilar i distributionstrafik (124 km) och kortast kör bilar i jordbruket (60 km) eller med annan användning (inklusive prova körning, 54 km). En genomsnittlig kördag lastas en lätt lastbil i genomsnitt med 160 kilo gods, vissa bilar inom hantverk och service kör helt utan gods, 151 kg lastas på i jordbruksanvändning och 593 kg i distributionstrafik.

Sammantaget står de företagsägda lätta lastbilarna för 2 procent av allt gods på väg inom Sverige, och de tunga lastbilarna således för resterande 98 procent. Vad gäller transportarbetet så är de lätta lastbilarnas andel endast 1 procent.

En genomsnittlig lätt lastbil gör drygt 8 stopp per kördag, där ett stopp är för att lasta av/på varor eller för att utföra något arbete. Bilar i distributionstrafik gör i snitt hela 52 stopp per kördag medan lätta lastbilar som används i jordbruket i snitt gör 3 stopp per kördag. Av de drygt 8 stoppen en lätt lastbil gör under en genomsnittlig kördag sker 4,5 vid privata hem, 1,1 vid byggarbetsplatser, 0,1 vid paketombud och 2,8 vid annan plats (lastbilens uppställningsplats, hos grossister, det egna hemmet etc.). Av de lätta lastbilar som stannar vid privata hem är det vanligaste godset i lasten Post och paket (post och e-handel) följt av Pappersprodukter (tidningar).

² Därtill kommer 4 procent i det vi kallar Annan användning som kan vara t.ex. privat körning.

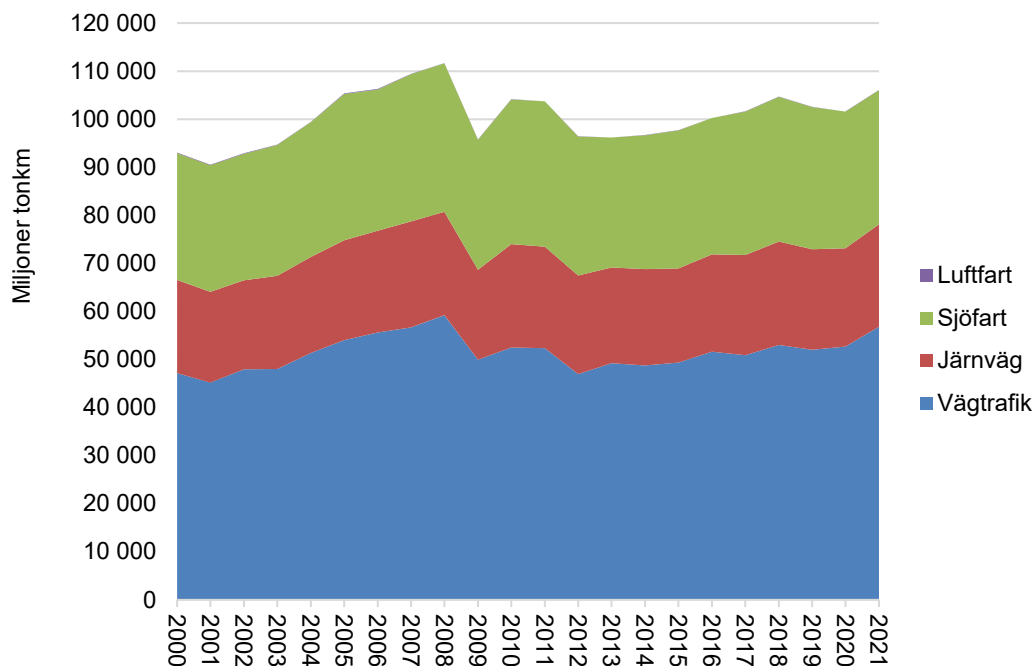
1 Inledning

I denna rapport kommer vi att beskriva de lätta lastbilarna och deras användning i transportsystemet. Vi beskriver först samtliga lätta lastbilar som rullar i den svenska trafiken, utifrån information som finns i register (kapitel 2). Därefter går vi över till att beskriva den transport och service som de lätta lastbilarna utför, baserat på information från en enkätinsamling (kapitel 3). Kapitel 4 innehåller våra avslutande kommentarer om framför allt den enkätundersökning som genomförts.

För godstransporter i Sverige är lastbil det största trafikslaget. Ett sätt att mäta transporters betydelse är i form av transportarbete, som för gods mäts i tonkilometer. Ett ton gods som fraktas en kilometer utgör en tonkilometer. Av alla godstransporter i Sverige står vägtrafiken för 50 procent mätt i tonkilometer, sjöfarten för 30 procent, järnvägen för 20 procent och luftfarten för mindre än en promille (Figur 1.1). De olika trafikslagens andelar är stabila under hela 2000-talet och ändras ytterst lite mellan åren.³

Den absoluta majoriteten av godstransporterna på väg står *tunga lastbilar* för. Vi har relativt god kunskap om körmönster och användningsområden för tunga lastbilar, både de svenskregistrerade och de utlandsregistrerade lastbilarna som kör inom Sveriges gränser.⁴

För de lätta lastbilarna däremot har vi haft begränsad information om hur de används. I transportarbetet som vi publicerar sedan länge (Figur 1.1), representeras de lätta lastbilarna av en schablon för hur mycket gods de transporterar. Beräknat på detta sätt ger de lätta lastbilarna ungefär 1,4 procent av det samlade godstransportarbetet på väg.



Figur 1.1. Transportarbete för de olika trafikslagen, miljoner tonkilometer. Åren 2000–2021.

Källa: Trafikanalys

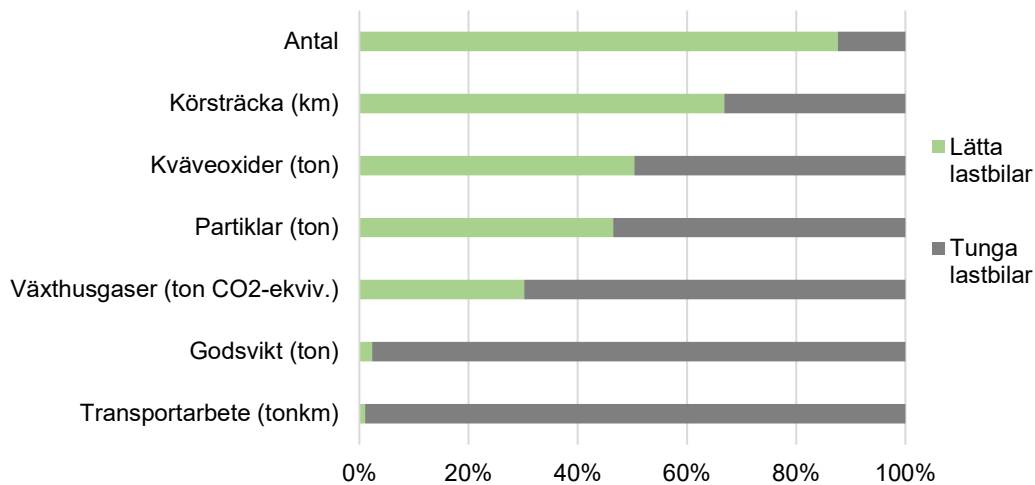
Anm: 2021 är det senaste året vi har transportarbete för i skrivande stund.

³ Dock var år 2021 andelen för väg den högsta under 2000-talet; 54 procent.

⁴ www.trafa.se/vagtrafik/lastbilstrafik/ och www.trafa.se/vagtrafik/utlandska-lastbilar/

De lätta lastbilarna blir allt fler och alltmer synliga, framför allt i stadstrafiken. Deras antal har fördubblats på 20 år och de används främst i tätortsmiljöer för kortare transporter (dvs. kortare än de tunga lastbilarna utför), för distribution av varor och paket, samt inom hantverk och service av olika slag. Jordbruket är den näst största ägarbranschen av lätta lastbilar, efter byggbranschen. De lätta lastbilarna utgör en liten del av transporterna mätt i ton och tonkilometer, men de har en viktig del i att få transporter och service att fungera smidigt i transportsystemet och samhället.

Vi sammanfattar de lätta och tunga lastbilarnas respektive storlek i några olika avseenden (Figur 1.2). De lätta lastbilarna dominerar stort antalsmässigt samt i total körsträcka, även om en tung lastbil kör i genomsnitt mer än tre gånger så långt som en lätt lastbil per år. De totala utsläppen av både kväveoxider och partiklar fördelar sig ungefär 50/50 mellan lätta och tunga lastbilar, medan de tunga lastbilarna står för 70 procent av växthusgaserna. Godset som fraktas mätt i ton och tonkm står till 98-99 procent av de tunga lastbilarna för.



Figur 1.2. Lätta respektive tunga lastbilar med avseende på en rad variabler. År 2021 eller 2022 (senast tillgängliga år).

Källa: Antal, körsträcka, godsvikt och transportarbete från Trafikanalys; Växthusgaser, partiklar och kväveoxider från Naturvårdsverket.

Antal lätta lastbilar i trafik har i Sverige alltså fördubblats på två decennier. Fler lätta lastbilar i trafiken är dock inte en ren svensk företeelse utan kan observeras i många länder i Europa och globalt. E-handelns stora expansion det senaste decenniet är en bidragande orsak. Det finns nästan 37 miljoner lätta lastbilar i trafik i Europa (baserat på de länder som det finns data för, ett 30-tal länder inklusive Norge).⁵ De största ägarländerna är Frankrike (4,9 miljoner lätta lastbilar), Spanien (4,7 miljoner), Storbritannien (4,4 miljoner), Turkiet (3,9 miljoner), Italien (3,8 miljoner) och Tyskland (3 miljoner). Det största ägarlandet Frankrike har under perioden 2013–2021 ökat antal lätta lastbilar med 10 procent (i Sverige under samma period ökade antalet med 25 procent). I Storbritannien har trafikarbetet (fordonskilometer) med lätta lastbilar ökat med drygt 100 procent mellan 1993 och 2021.⁶

Samtidigt som allt fler lätta lastbilar är en utveckling som delas av många länder, är det också en spridd erfarenhet att information och statistik om dessa fordons användning är en bristvara. Sedan några år har Eurostat en arbetsgrupp för att utveckla statistik om lätta lastbilar; *Task Force on Light Utility Vehicles (LUVs)*, där bland annat Sverige är med (Trafikanalys representerar Sverige).

⁵ [Database - Transport - Eurostat \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&plugin=1).

⁶ [Road traffic statistics - Summary statistics \(dft.gov.uk\)](https://www.dft.gov.uk/road-traffic-statistics-summary-statistics)

Arbetsgruppens syfte är att samarbeta för att få fram metoder för att producera statistik om trafik och transporter med lätta lastbilar. Aktuell statistik som finns om lätta lastbilars användning inom Europa är begränsad till följande⁷:

- Norge genomförde en enkätundersökning om lätta lastbilar 2015 och 2018.⁸
- Nederländerna genomförde en enkätundersökning 2016, 2018 och 2019 samt 2021.⁹
- Storbritannien genomförde en enkätundersökning 2008–2009 samt 2019–2020.¹⁰

Flera länder har under 2023 ett pågående arbete med att samla in information om sina lätta lastbilar och flera står i startgroparna inför 2024. Eurostats arbetsgrupp och dess medlemmar har hittills varit helt inriktat på användandet av enkäter för att fånga användningen av lätta lastbilar.

Enkätundersökning är också metoden vi använt för statistiken som presenteras i föreliggande rapport. Trafikanalys har förhoppningen att det inom en inte alltför avlägsen framtid ska bli möjligt att samla in uppgifter direkt från uppkopplade fordon, ungefär såsom man samlar in data från mobiltelefoner. Det återstår att se när detta kan bli verklighet och vilka möjligheter för statistik om lätta lastbilar som då öppnar sig.

⁷ Det har även gjorts enkätinsamlingar i Frankrike och Schweiz, men för 10 år sedan eller mer.

⁸ [Transport med varebiler \(ssb.no\)](https://www.ssb.no/transport-med-varebiler)

⁹ [StatLine - Wegvervoer bestelauto's; vervoerd gewicht, ladington- en voertuigkilometers \(cbs.nl\)](https://www.cbs.nl/en-gb/insights/transport/wegvervoer-bestelauto's-vervoerd-gewicht-ladington-en-voertuigkilometers)

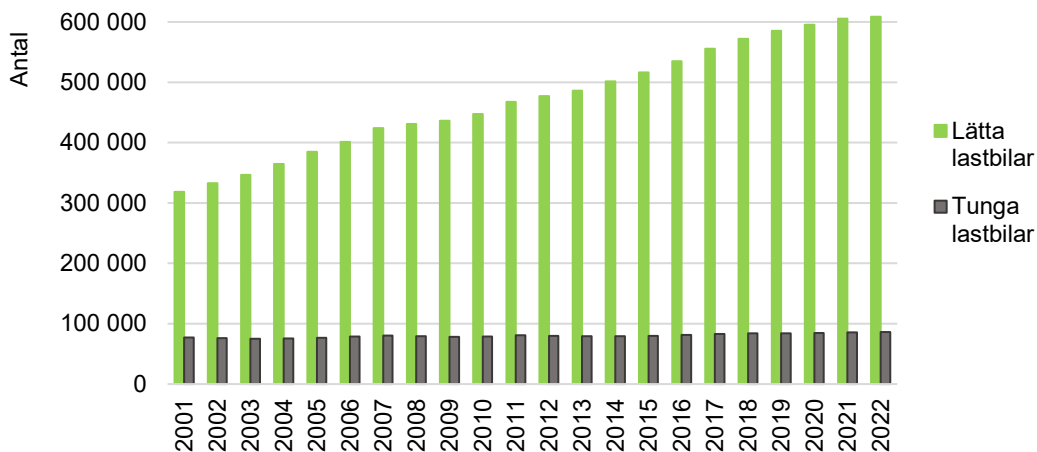
¹⁰ [Van statistics: 2019 to 2020 - GOV.UK \(www.gov.uk\)](https://www.gov.uk/government/statistics/van-statistics-2019-to-2020)

2 Beskrivning av Sveriges lätta lastbilar

I detta kapitel beskrivs de lätta lastbilarna utifrån framför allt vägtrafikregistret, som innehåller alla svenskregistrerade fordon. I vissa fall sätts de lätta lastbilarna i relation till de tunga lastbilarna. Samma register används av Trafikanalys för att löpande publicera officiell statistik om fordon.¹¹ I detta avsnitt presenteras lastbilarna mer detaljerat än vad de gör i våra återkommande publiceringar.

Lastbil är en bil som är inrättad huvudsakligen för godstransport. En lätt lastbil har totalvikt om max 3,5 ton och en tung lastbil har en totalvikt över 3,5 ton.¹² Lätt lastbil körs med vanligt B-körkort medan en tung lastbil kräver C-körkort (finns olika nivåer beroende på vikt på lastbil/ekipage). En lätt lastbil besiktas som en personbil, utom för yrkestrafik som besiktas varje år. Tung lastbilar besiktas varje år. För tunga lastbilar måste man följa EUs regelverk för Kör- och vilotider, vilket inte behövs för lätta lastbilar.¹³

Idag finns det drygt 600 000 lätta lastbilar i trafik i Sverige och därtill drygt 200 000 avställda lätta lastbilar. De tunga lastbilarna har legat stabilt runt 70 000-80 000 bilar i trafik de senaste 20 åren och med en långsam ökning på totalt 12 procent sedan år 2001 (Figur 2.1).



Figur 2.1. Antal lätta och tunga lastbilar i trafik. Åren 2001–2022.
Källa: Trafikanalys

I statistiken om fordon kan ägare delas upp i privatpersoner, juridiska personer samt enskilda näringsidkare. Juridiska personer som äger fordon är vanligen företag men kan också vara kommuner, landsting eller annan offentlig aktör. Vi kommer i texten nedan för enkelhetens skull att använda begreppet *företag* och *företagsägda* för fordon ägda av juridiska personer¹⁴ och enskilda näringsidkare tillsammans. Vid sidan av *företagsägda* lastbilar finns *privatägda* fordon.

¹¹ www.trafa.se/vagtrafik/forдон/

¹² www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/forдон/fordonsregler/lastbil/

¹³ [Kör- och vilotider - Transportstyrelsen; Färdskrivare - Transportstyrelsen](http://www.transportstyrelsen.se/fardskrivare/)

¹⁴ En juridisk person är en organisation, som bland annat kan sluta avtal, äga egendom, ha fordringar eller skulder och vara part i domstol. Till exempel ett aktiebolag, ett handelsbolag, en förening, en stiftelse, ett dödsbo, ett konkursbo eller en kommun. www.domstol.se/amnen/hyra-bostadsratt-och-arrende/arrende/allmant-om-arrende/vad-ar-en-juridisk-person/

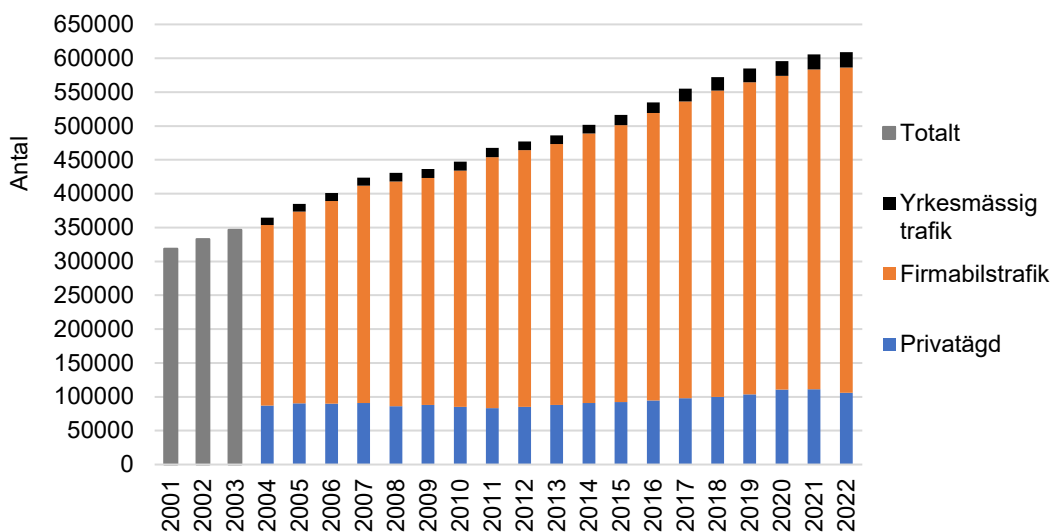
En företagsägd bil kan köras i antingen yrkestrafik dvs. fordonet har tillstånd att utföra transporter åt andra mot betalning¹⁵, eller i firmabilstrafik dvs. används i den egna verksamheten såsom service, byggbranschen, handeln etc.

Antal privatägda lätta lastbilar har länge legat stabil runt 100 000 bilar. De privatägda lätta lastbilarna är till två tredjedelar skåpbilar och märket Volkswagen är det vanligaste med 20 procent.¹⁶ De privatägda lätta lastbilarna är större/tyngre än personbilarna; totalvikt är i genomsnitt 2 539, vilket kan jämföras med en personbil som i genomsnitt har totalvikten 2 029 kg. Observera att en lätt lastbil är ett fordon som är inrättat huvudsakligen för godstransport. Andra större bilar som till exempel SUV:ar klassificeras som personbilar.

Lätta lastbilar i yrkestrafik är relativt få men tillväxttakten är hög. Antal lätta lastbilar i yrkestrafik har fördubblats på 20 år. Den stora majoriteten av dessa finns i branschen *Transport och magasinering* vilket inkluderar paketedistributörer och budföretag som har ökat i omfattning bland annat tack vare den växande E-handeln.

Sett till totala antalet och ökningen av antal fordon dominerar lätta lastbilar i kategorin *firmabilstrafik*. Idag finns nära nog 500 000 lätta lastbilar i trafik i firmabilstrafik, dvs. de används i ägarens egen verksamhet, såsom byggbranschen, jordbruket etc. Under 2022 körde lätta lastbilar till 79 procent i firmabilstrafik, 4 procent i yrkestrafik och 17 procent var privatägda (Figur 2.2).

De tunga lastbilarna ägs till allra största delen (96 procent) av företag dvs. bara 4 procent ägs av privatpersoner.



Figur 2.2. Antal lätta och tunga lastbilar i trafik, per ägandekategori. Åren 2001–2022.
Källa: Trafikanalys

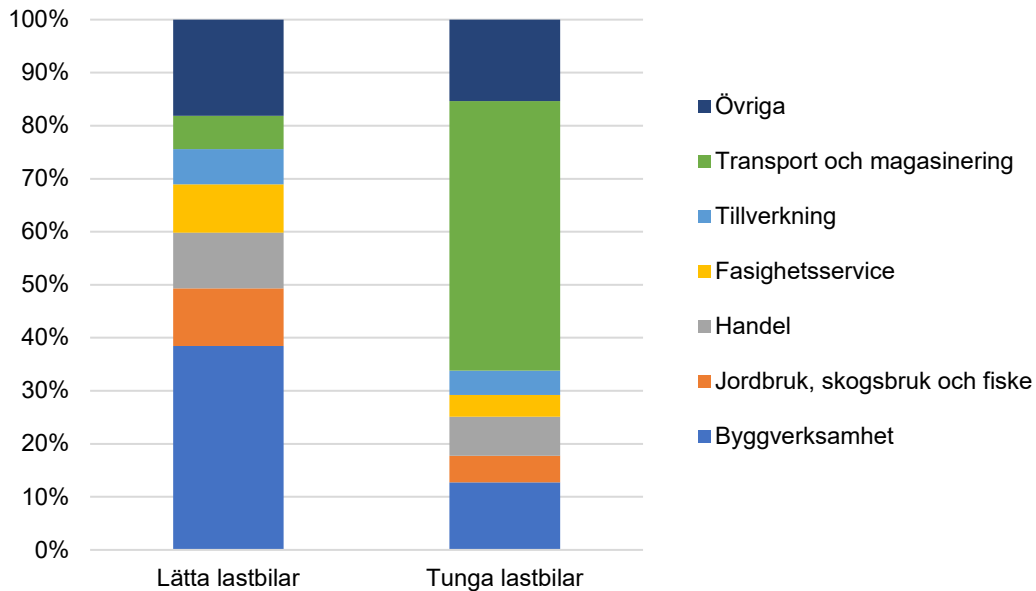
2.1 Byggbranschen äger flest lätta lastbilar

För företagsägda lätta lastbilarna i trafik är *Byggverksamhet* den största ägarbranschen (38 procent) följt av *Jordbruk* (11 procent) och *Handel* (11 procent). Branschen *Transport och magasinering* kommer först på sjätte plats med 6 procent av de lätta lastbilarna. För tunga

¹⁵ www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/yrkestrafik/

¹⁶ Volkswagen är också största fabrikkatet bland de företagsägda lätta lastbilarna med ungefär 30 procent av fordonen i trafik.

lastbilarna är *Transport och magasinering* den största ägarbranschen med 51 procent av fordonen följt av *Byggverksamhet* (13 procent) och *Handel* (7 procent, Figur 2.3).



Figur 2.3. Andel lätta och tunga lastbilar i trafik per bransch. År 2022.
Källa: Trafikanalys

Bland lätta lastbilar har knappt 4 procent tillstånd för yrkestrafik. Nästan samtliga av dessa lätta yrkestrafikfordon finns i branschen *Transporter och magasinering*. Här finns bland annat de flesta paketdistributörer och budfirmor.¹⁷ Yrkestrafik är däremot ett betydligt större inslag bland de tunga lastbilarna, där hela 63 procent kör i yrkestrafik.

Den bransch som ökat antalet lätta lastbilar mest under perioden 2010–2022 är *Finans- och försäkringsverksamhet* (+287 procent) vilket i princip är lätta lastbilar för leasing. Av ägarbranscherna som själva använder sina lätta lastbilar och som ökat sitt innehav mycket mellan 2010 och 2022 finner vi *Vattenförsörjning* (+84%), *Uthyrning* (+82%), *Kultur* (+64%), *Offentlig förvaltning* (+55%) och *Byggverksamhet* (+53%).

Vi kan konstatera att de lätta lastbilarna har breda användningsområden, och flera branscher har ökat sitt innehav av fordon, från leasing/uthyrning och produktion till service och offentlig verksamhet.

2.2 Leasing

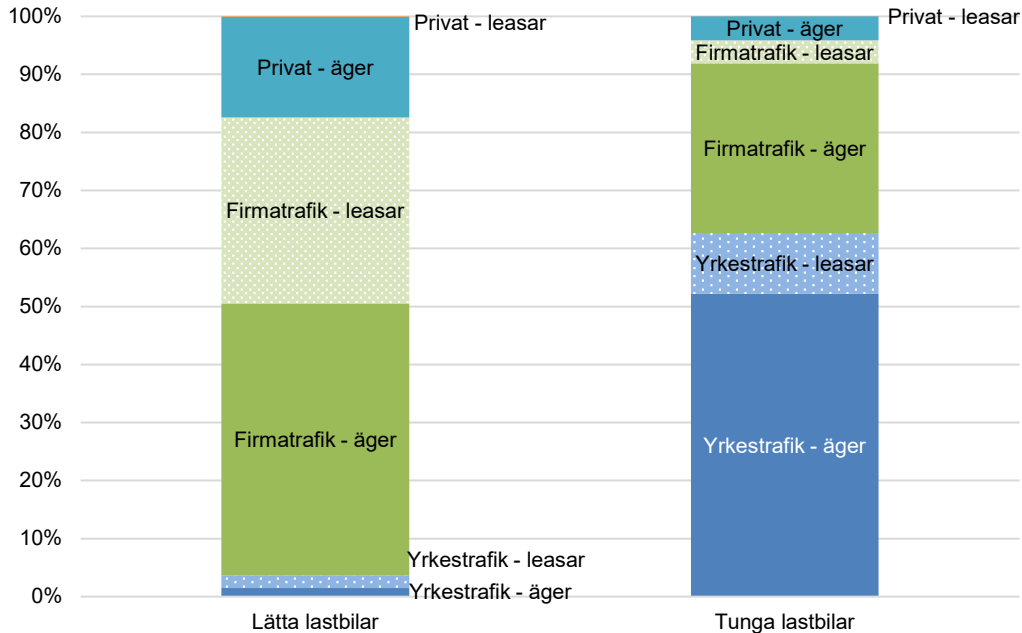
Leasingen av lätta lastbilar är omfattande. År 2000 leasades 21 procent av de lätta lastbilarna i trafik och 2022 har leasingandelen ökat till 34 procent. Av tunga lastbilar leasas ungefär 14 procent och bland personbilar leasas 11 procent.¹⁸

Vilka är det som leasar lätta lastbilar? Av lätta lastbilar i yrkesmässig trafik leasas 60 procent, i firmabilstrafik leasas 42 procent och av de privatägda leasas <1 procent. Eftersom firmabilstrafiken är så pass dominerande bland lätta lastbilar är det där de flesta leasade

¹⁷ Vi använder så kallade primär SNI-kod för att fånga de lätta lastbilarnas branschtillhörighet. Företag kan ha upp till 100 olika branschcodor och eftersom många företag har blandad verksamhet kommer vi aldrig att till fullo kunna fånga branscherna utifrån primär SNI-kod.

¹⁸ Se vidare Metodrapporten för mer ingående diskussion om leasing och olika former av denna.

bilarna finns. Bland tunga lastbilar dominerar yrkesmässig trafik och det är också där de flesta leasade tunga lastbilarna finns (Figur 2.4).



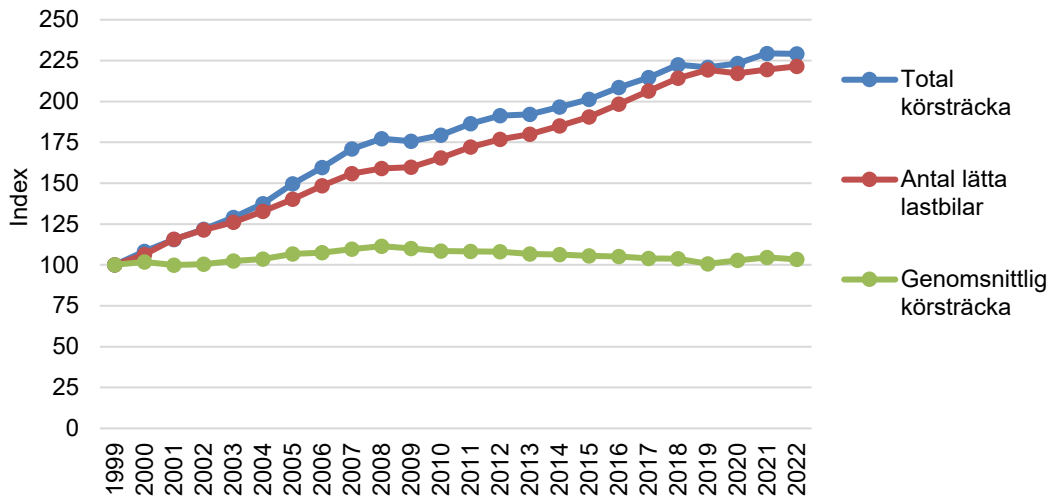
Figur 2.4. Lätta och tunga lastbilar, ägarkategori och leasing. År 2022.
Källa: Trafikanalys

Skäl till att leasa en bil kan vara kostnadsmässiga/bokföringsmässiga, men kan också vara ett sätt att reducera risk inför förändringar som till exempel nya drivmedel. Bland de leasade lätta lastbilarna har de alternativa bränslena (dvs annat än bensin och diesel) en något större andel än de har i fordonsparken som helhet (se vidare avsnitt 2.6).

2.3 Körsträckor

En lätt lastbil kör i genomsnitt 1 375 mil per år, att jämföra med en tung lastbil som kör 4 237 mil (år 2022), dvs. tre gånger så långt. Lätta lastbilar har ökat i antal och därmed även deras samlade trafikarbete, dvs. totalt antal kilometer de körs. Total körsträcka med lätta lastbilar har sedan 1999 ökat med 129 procent, från ungefär 400 miljoner mil till knappt 1 000 miljoner mil år 2022.

Att de lätta lastbilarnas samlade körsträcka mer än fördubblats på två decennier beror nästan helt på att de ökat i antal. Genomsnittlig körsträcka per lätt lastbil har legat relativt stabilt över åren sedan 1999 med medelvärdet 1 400 mil och varierat några få procent upp och ned.



Figur 2.5. Total körsträcka, genomsnittlig körsträcka samt antal lätta lastbilar i trafik minst en dag under året. Index med 1999 = 100, åren 1999–2022.

Källa: Trafikanalys

De företagsägda lätta lastbilarna kör i genomsnitt 1 496 mil per år jämfört med 906 mil för de privatägda. En personbil kör jämförelsevis 1 126 mil per år dvs. i detta avseende är de privatägda lätta lastbilarna prestation relativt nära en personbil.

De företagsägda lätta lastbilarna som kör längst på ett år tillhör branschen Transport och magasinering (1 972 mil/år) följt av Byggverksamhet (1 672 mil/år). Kortast sträcka körs i branscherna Offentlig förvaltning (1 089 mil/år) och Verksamhet vid internationella organisationer (1 122 mil).

2.4 Medelålder

Det totala beståndet av lätta lastbilar består av dels fordon i trafik (cirka 600 000 fordon), dels avställda fordon (cirka 200 000 fordon). Antal fordon i trafik, dvs. den "aktiva" fordonsparken, ökar eller minskar år från år, beroende på hur några olika delkomponenter utvecklas. Nettoförändringen av antal fordon i trafik från ett år till ett annat kan delas upp enligt följande:¹⁹

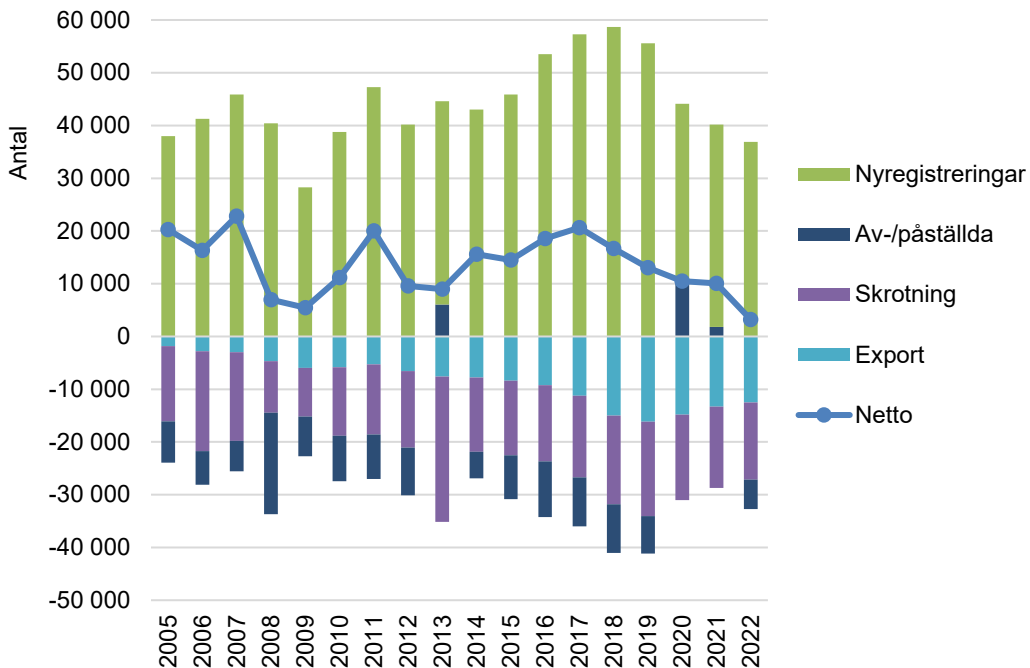
Nettoförändring av antal fordon i trafik =

- + nyregistrerade fordon under året
- skrotade fordon under året
- exporterade fordon under året
- +/- förändring av antal avställda fordon

Antal lätta lastbilar i trafik har ökat med 10–20 000 fordon per år under många år, men sedan 2019 har ökningarna avtagit ned till 3 000 tillkommande fordon år 2022. Så låg nettoökning för lätta lastbilar sågs senast 2008–2009. Det som framför allt förklarar en lägre nettoökning av antal lätta lastbilar i trafik de tre senaste åren, är *färre nyregistreringar*. Observera att

¹⁹ Delkomponenterna summerar inte exakt till nettoförändringen eftersom viss skrotning och export sker bland avställda fordon, dvs. det sker omflyttningar mellan delkomponenterna. Uppdelningen är dock tillräckligt god för att illustrera mer precist varför antal fordon i trafik ökar eller minskar. Differensen kan röra sig om någon procent av nettoförändringen och syns inte i en figur.

nedgången i antal nyregistrerade lätta lastbilar började redan *före* coronapandemin (Figur 2.6). Vi kan inte svara på vad färre nyregistreringar beror på, de kan finnas flera skäl som att det finns en mättnad på marknaden, längre livslängd på fordonen eller en förberedelse för svagare konjunktur.

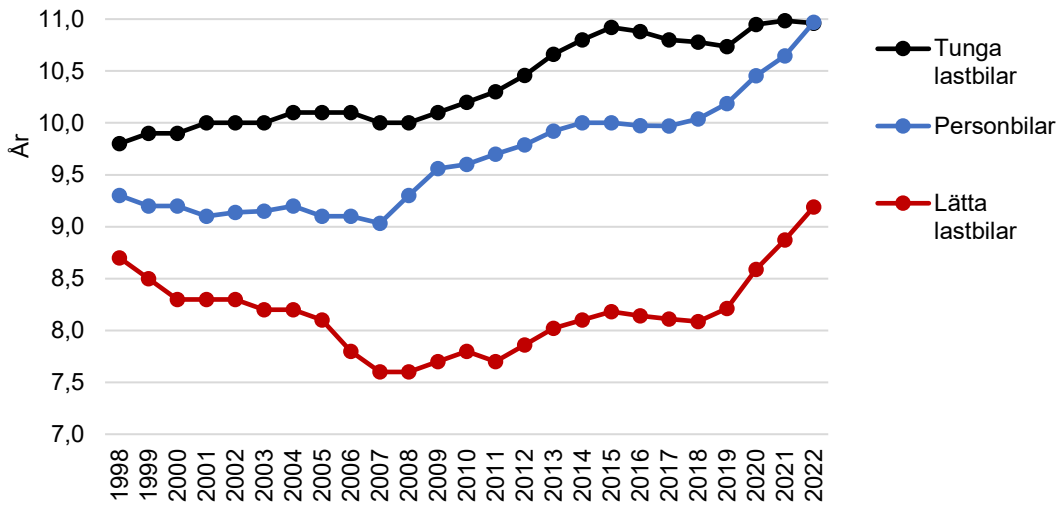


Figur 2.6. Lätta lastbilar, nettoförändring av antal fordon i trafik samt dess delkomponenter. Åren 2005–2022. Källa: Trafikanalys

Av de lätta lastbilar som avregistrerades 2022 skrotades och exporterades ungefär lika många. De lätta lastbilar som exporterades var i genomsnitt 14 år gamla medan de som skrotades var 16 år gamla. Det vill säga det är relativt gamla fordon som exporteras, inte minst i jämförelse med exporten av personbilar som huvudsakligen består av fordon yngre än fem år.

Trots en hög ålder på exporten och skrotningen innebär det låga inflödet av nya lätta lastbilar att fordonsparken i trafik åldras över tid. Medelåldern på lätta lastbilar i trafik är idag 9 år, vilket är lågt jämfört med 11 år för både tunga lastbilar och personbilar. Medelåldern på lätta lastbilar var knappt 9 år även år 1998 men sjönk sedan ned mot 7,7 år i mitten av 00-talet, för att sedan öka igen. Sedan 2018 har medelåldern på lätta lastbilar ökat med mer än ett år. Att medelåldern på personbilar ökat de senaste åren beror på omfattande export av relativt nya bilar²⁰ (Figur 2.7).

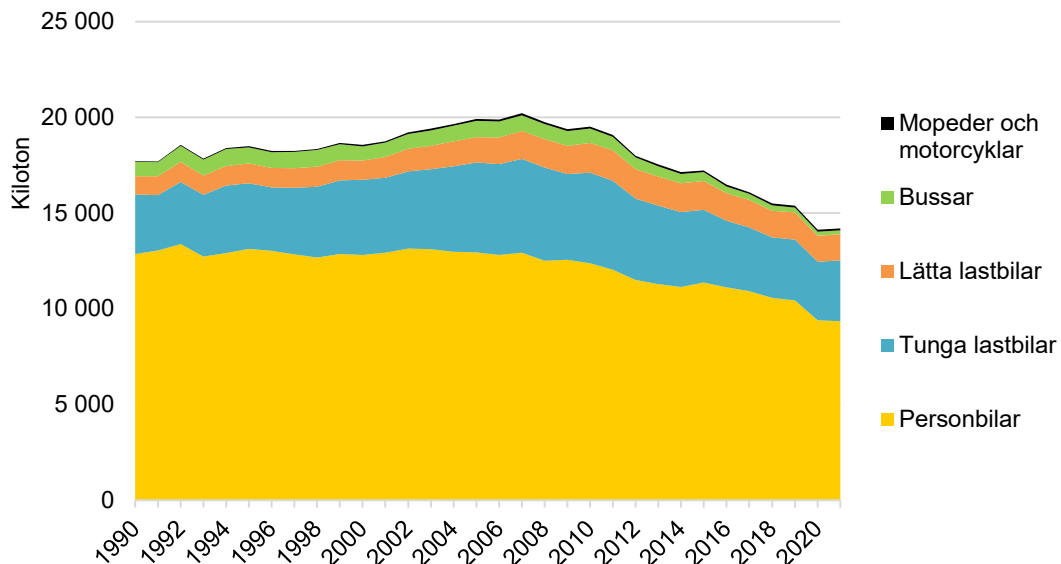
²⁰ [Ökad export av begagnade bilar 2022 \(trafa.se\)](https://trafa.se/nyheter/2022/04/08/okad-export-av-begagnade-bilar-2022)



Figur 2.7. Genomsnittlig ålder på fordon i trafik, personbilar samt lätta och tunga lastbilar. Åren 1998–2022.
Källa: Trafikanalys

2.5 Utsläpp av växthusgaser

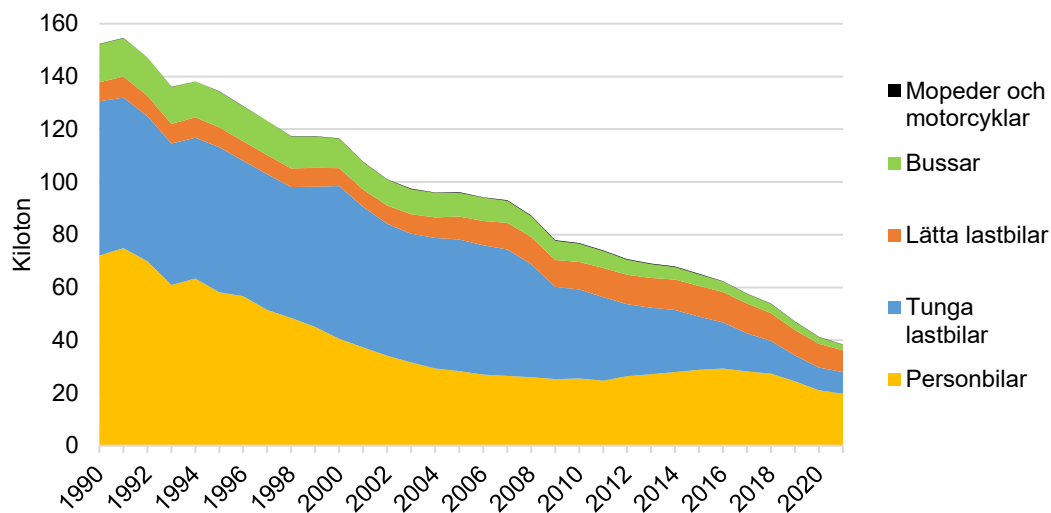
Inom vägtransporter står personbilarna för majoriteten av växthusgasutsläppen totalt, medan de tunga lastbilarna har i särklass störst utsläpp per fordon/ekipage. Utsläpp av växthusgaser totalt från alla vägtransporter har sedan år 1990 har minskat med 20 procent, medan de ökat för lätta lastbilar. De lätta lastbilarnas andel av alla vägtransporters utsläpp har därför gått från 5 procent 1990 till 10 procent 2021. (Figur 2.8).



Figur 2.8. Utsläpp av växthusgaser inom vägtransporter, per fordonsslag i koldioxidekvivalenter (kiloton). Åren 1990–2021.
Källa: Naturvårdsverket [www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START MI MI0107/MI0107InTranspNN/](http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_MI_MI0107/MI0107InTranspNN/)

De samlade utsläppen av kväveoxider (NOx) från vägtrafiken har minskat med 75 procent sedan 1990. Allra mest har utsläppen från de tunga lastbilarna och bussarna minskat; -86 procent. Personbilarnas utsläpp av kväveoxider har minskat med 73 procent. De lätta lastbilarna däremot har *ökat* sina utsläpp av kväveoxider med 17 procent under samma

period. De lätta lastbilarnas andel av totala kväveoxiderna har under perioden ökat från 5 till 22 procent. (Figur 2.9).

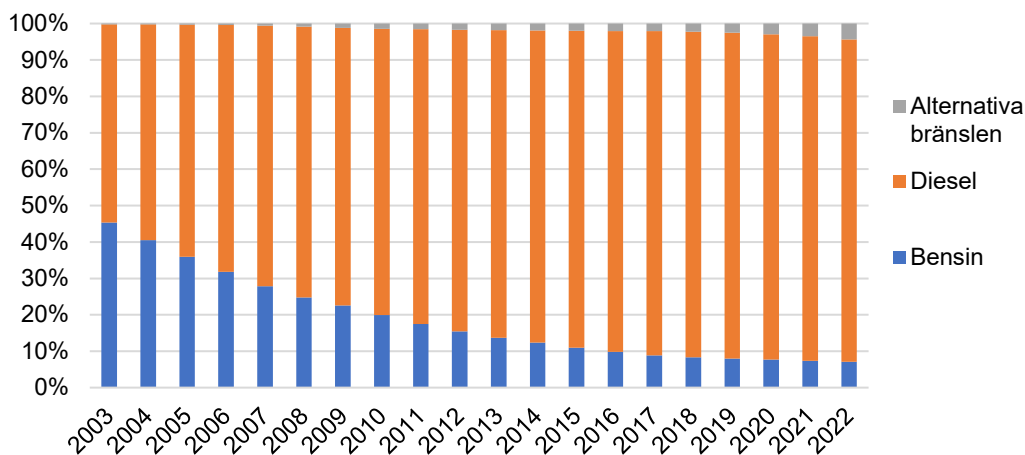


Figur 2.9. Utsläpp av kväveoxider inom vägtransporter, per fordonsslag i kiloton. Åren 1990-2021.
Källa: Naturvårdsverket [Kväveoxider, utsläpp till luft från vägtransporter \(naturvardsverket.se\)](https://naturvardsverket.se/kvaevoxider-utslapp-till-luft-fran-vegtransporter)

2.6 Nya bränslen

Bränslet i de lätta lastbilarna är övervägande diesel (89 procent). Den förändring som skett de senaste 20 åren är att bensin stadigt minskat, samtidigt som de alternativa bränslena så sakta tillkommit. Idag (år 2022) går 4,4 procent av de lätta lastbilarna i trafik på ett alternativt bränsle dvs. annat än diesel och bensin. De alternativa bränslen som används i lätta lastbilar i trafik är el (2,2 procent) följt av gas (1,4 procent) och etanol (0,7 procent). Hybrider är fortfarande ovanligt bland lätta lastbilar.

Bland de tunga lastbilarna är andelen med alternativa bränslen 2,6 procent. Diesel dominerar alltså fortfarande de lätta lastbilarna och bland tunga lastbilar är typ av bränsle än mer polariserat. Hela 96 procent går på diesel, 1 procent med framför allt mycket gamla tunga lastbilar går på bensin och resterande knappt 3 procent går på alternativt bränsle, där gas dominerar stort.



Figur 2.10. Lätta lastbilar i trafik, andel per bränsle. Åren 2003-2022.
Källa: Trafikanalys

3 Hur används de lätta lastbilarna?

I kapitel 2 visade vi hur parken av lätta lastbilar ser ut och hur den har förändrats de senaste två decennierna. För att få kunskap om hur de lätta lastbilarna används i praktiken har vi genomfört en enkätundersökning under 2022. Enkäterna riktade sig enbart till *lätta lastbilar som ägs av företag inklusive enskilda näringsidkare*, dvs. ungefär 83 procent av alla lätta lastbilar (se Figur 2.2). En kort beskrivning av datainsamlingen finns i Bilaga 1 och enkäten vi använt visas i Bilaga 2. Enkätundersökningen beskrivs i detalj i en publicerad metodrapport.²⁴

3.1 Enkätundersökningen

Syftet med enkätundersökning är att fånga hur lätta lastbilar används för godstransport och hantverk/service. Vi har därför definierat en population som ska innehålla de flesta av de fordon vars användning vi vill beskriva i statistiken; alla *företagsägda* lätta lastbilar i trafik exklusive

- veteranfordon (äldre än 30 år)
- vissa specialfordon (t.ex. vägarbetsfordon och utryckningsfordon) samt
- fordon ägda av rena uthyringsföretag.

Privatägda lätta lastbilar är exkluderade ur populationen. Ur populationen av företagsägda lätta lastbilar i trafik (drygt 400 000 fordon) gjorde vi, från Transportstyrelsens vägtrafikregister, ett slumpmässigt urval av 10 000 lätta lastbilar. Vi sände sedan en enkel enkät med åtta frågor till ägarna av dessa utvalda lastbilar. Pappersenkäten var på 4 sidor, inklusive information om insamlingen, instruktioner och inloggningsuppgifter till en web-enkät (se Bilaga 2).

Varje uppgiftslämnare har svarat på frågor om sin lätta lastbils användning en specifik mättdag (ett dygn). Mättdagarna var utspridda på samtliga 365 dagar under året, dvs. vi frågade lika många ägare av lastbilar varje dag under 2022, både vardag och helg. Det var frivilligt att svara på enkäten och svarsfrekvensen var 47 procent. Svaren har därefter räknats upp till att avse hela populationen av företagsägda lätta lastbilar.

Enligt den officiella statistiken *Körsträckor* (som baseras på mätarställningar från besiktningstillfällen) körde företagsägda lätta lastbilar i genomsnitt 1 496 mil under 2022. Det är 18 procent längre än körsträckorna i den enkätbaserade statistiken *Lätta lastbilar 2022*, som uppgick till endast 1 267 mil under året. Om man vill göra en mycket enkel uppräknings så kan man multiplicera statistiken vi presenterar här med 1,18. I redovisningen nedan har ingen uppräknings gjorts vare sig i tabellerna med statistik eller i rapportens figurer eller text (se mer detaljerad beskrivning om datainsamlingen i Bilaga 1).

²⁴ www.trafa.se/vagtrafik/latta-lastbilar/

3.2 Hur mycket används de lätta lastbilarna?

Vi har alltså samlat in uppgifter om lätta lastbilar under årets alla 365 dagar 2022, där varje uppgiftslämnare har svarat på frågor om *en specifik mättdag* (ett dygn). I hela populationen fanns det ungefär 417 000 lätta lastbilar, och därmed potentiellt $365 \times 417\,000 = 152$ miljoner "lastbilsdagar". Om alla lastbilar användes 365 dagar under året skulle de tillsammans ha kört 152 miljoner lastbilsdagar. Enligt statistiken har de lätta lastbilarna använts 46 procent av dessa dagar dvs. drygt hälften av dagarna står en typisk lätt lastbil stilla. Under vardagar körs 62 procent av lastbilarna dvs. 38 procent står stilla och under helger står nästan 90 procent stilla (Tabell 3.1).

Tabell 3.1. Trafik respektive stillestånd mätt i lastbilsdagar.

Antal lastbilsdagar, 1 000-tals				
	I trafik, dagar	Stillestånd, dagar	Totalt antal dagar	Andel i trafik, %
Vardagar (måndag-fredag)	64 781	39 455	104 237	62,1
Helger (lördag-söndag)	5 065	43 339	48 403	10,5
Alla dagar	69 846	82 794	152 640	45,8

Anm. Helger är lördagar och söndagar, ingen hänsyn har tagits till andra röda dagar, klämdagar etc.

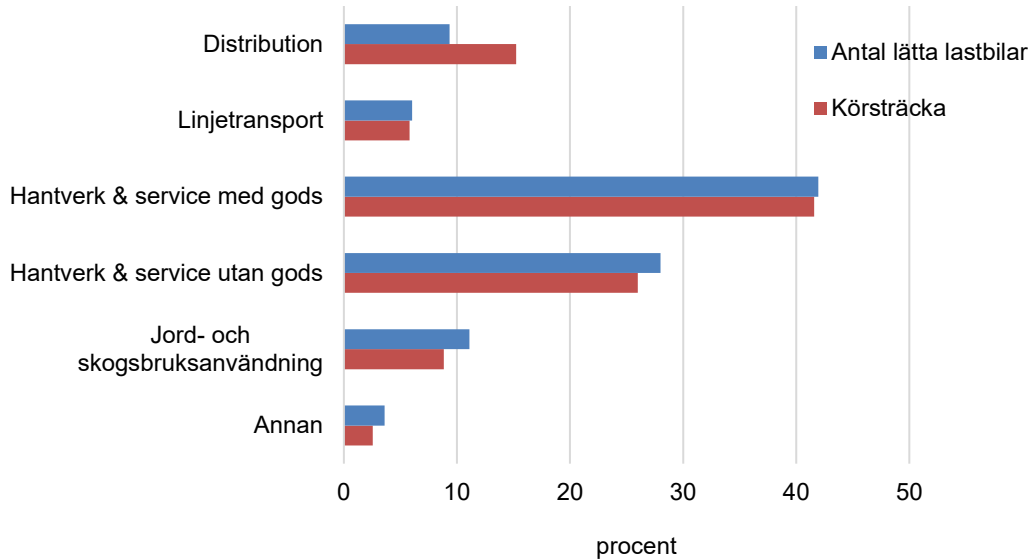
3.3 Primär användning av de lätta lastbilarna

Vi har i enkäten frågat efter den primära användningen av lastbilen under mättdagen. De alternativ vi fångat upp är följande, där den längre beskrivningen kommer från enkätens fråga 3 (se enkäten i Bilaga 2).

- **Distributionstrafik;** Transport av gods eller varor, med flera stopp för lastning och lossning längs vägen, till exempel distributionsrundor eller uppsamlingsrundor.
- **Linjetransport;** Transport av gods eller varor, där hela lasten fraktades direkt från en plats till en annan. En eller flera sådana turer kan göras under mättdagen.
- **Hantverk och service med gods;** Hantverksbil eller servicebil, med gods eller varor, som skulle användas eller installeras i arbetet – material, vitvaror, reservdelar etc.
- **Hantverk och service utan gods;** Hantverksbil eller servicebil, utan gods eller varor – bara eventuella verktyg eller maskiner.
- **Jord- och skogsbruksanvändning**
- **Övrigt** (kan vara t.ex. privata ärenden)

Den största delen av bilarna används för hantverk och service, med eller utan gods (70 procent) följt av Jordbruk (11 procent) och Distribution (9 procent). 6 procent av de lätta lastbilarna används för Linjetransport dvs. en längre transport med få av-/pålastningar.

Körsträckan har en liknande fördelning som antalet bilar, förutom att bilar i Distribution kör en avsevärt längre sträcka än övriga lastbilar (Figur 3.1).

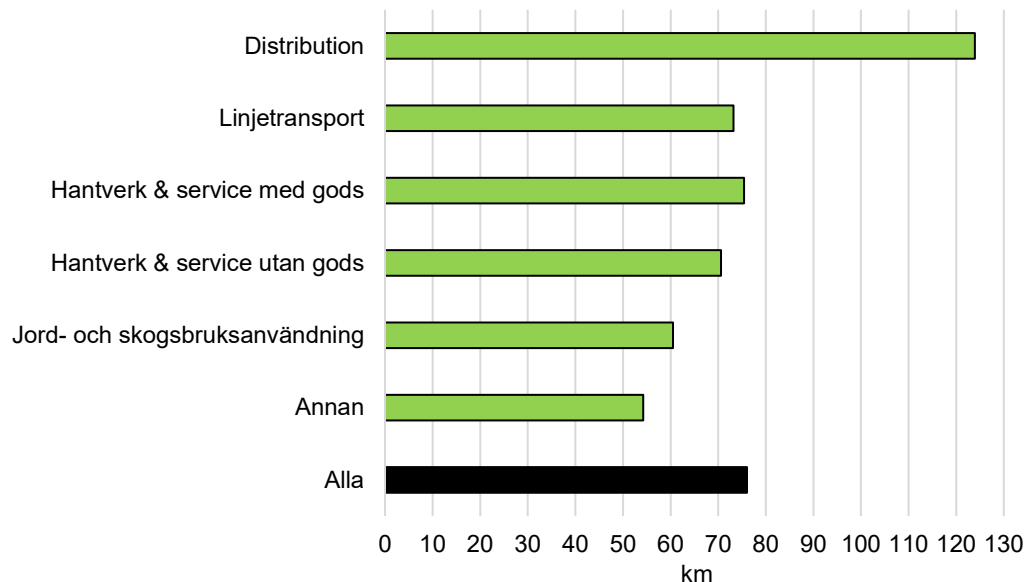


Figur 3.1. Primär användning av lätta lastbilar med andel (%) av antal fordon respektive av körsträcka.

Källa: *Lätta lastbilar 2022*, Tabell 2.

Anm: Lastbilar med stillestånd under mät dagen bidrar inte till figuren.

Om vi ser till de dagar då lastbilarna *används* (ungefär hälften av årets dagar) så kör de i genomsnitt 76 km per kördag. Under en kördag kör bilar i Distribution längst (124 km). Bilar för Hantverk och service samt Linjetransport kör ungefär lika långt, cirka 70 km per kördag, medan bilar i Jord- och skogsbruksanvändning kör 60 km per kördag (Figur 3.2).



Figur 3.2. Körsträcka per kördag (dag då fordonet används) per primär användning.

Källa: *Lätta lastbilar 2022*, Tabell 4.

Anm: Lastbilar med stillestånd under mät dagen bidrar inte till figuren.

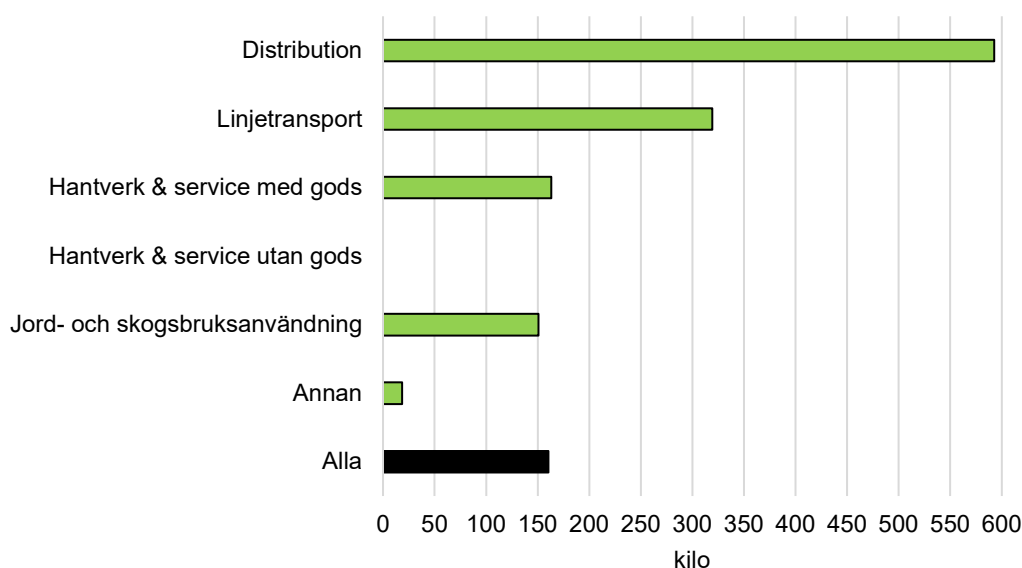
Om de lätta lastbilarna körde lika långt varje veckodag skulle 71 procent (5/7) av trafikarbetet utföras under vardagar (måndag-fredag) och således 29 procent (2/7) under helger (lördag-söndag). Enligt statistiken kördes dock bara 6 procent av sträckan under helger dvs. betydligt kortare sträcka per dag under helger än under vardagar, vilket är förväntat.

De typer av transport som kör störst andel av sina kilometer under helger är Jord- och skogsbruksanvändning och Linjetransport samt Annan användning, som inkluderar privat användning av lastbilen. Hantverksbilar och Distributionsbilar kör lägst andel av sina kilometer på helger. Vad gäller huvudsakligt gods i lasten så körs i större utsträckning under helger Jordbruksvaror och Livsmedel.

3.4 Hur mycket gods fraktar de lätta lastbilarna?

I enkäten efterfrågades hur många kilo gods som lastades på bilen en viss dag, exklusive de verktyg som används för att utföra arbete. Under hela året 2022 lastades totalt drygt 11 miljoner ton på samtliga företagsägda lätta lastbilar i landet. De tunga lastbilarna i inrikestrafik²⁵ lastades med 472 miljoner ton under 2022. Därmed står de lätta lastbilarna för ungefär 2 procent av allt pålastat gods på svenska lastbilar.

Om vi ser på olika primär användning av lätta lastbilar så är det Distribution som lastar på mest gods under en genomsnittlig kördag (593 kg) följt av Linjetransport (319 kg). Hantverk- och servicebilar som har något gods har i genomsnitt lastat 163 kg på en kördag och bilarna i Jordbruk 151 kg. Bilar med Annan användning (som inkluderar privat körning) har ytterst lite gods; 18 kg (Figur 3.3).



Figur 3.3. Mängd pålastat gods per kördag (dag då bilen används) efter primär användning av lastbilen. Kilo. Källa: Lätta lastbilar 2022, Tabell 4. Anm: Lastbilar med stillestånd under mät dagen bidrar inte till figuren.

Under en genomsnittlig kördag (dvs. en dag då lastbilen används) lastas på bilen 160 kilo gods. Detta kan ställas i relation till genomsnittlig maxlastvikt i företagsägda lätta lastbilar som är 787 kg. I de olika branscherna är det *Transport och magasinering* som lastar mest under en kördag (388 kg) och *Jordbruk* (151 kg) och *Byggverksamhet* (112 kg) som lastar minst. Vissa typer av lätta lastbilar har inte något gods alls i lasten (Figur 3.3).

Vad gäller hur mycket som lastas på en lätt lastbil under en kördag, bör man observera att lastbilarna kan köra distributionsrundor och lasta på och av gods flera gånger under en

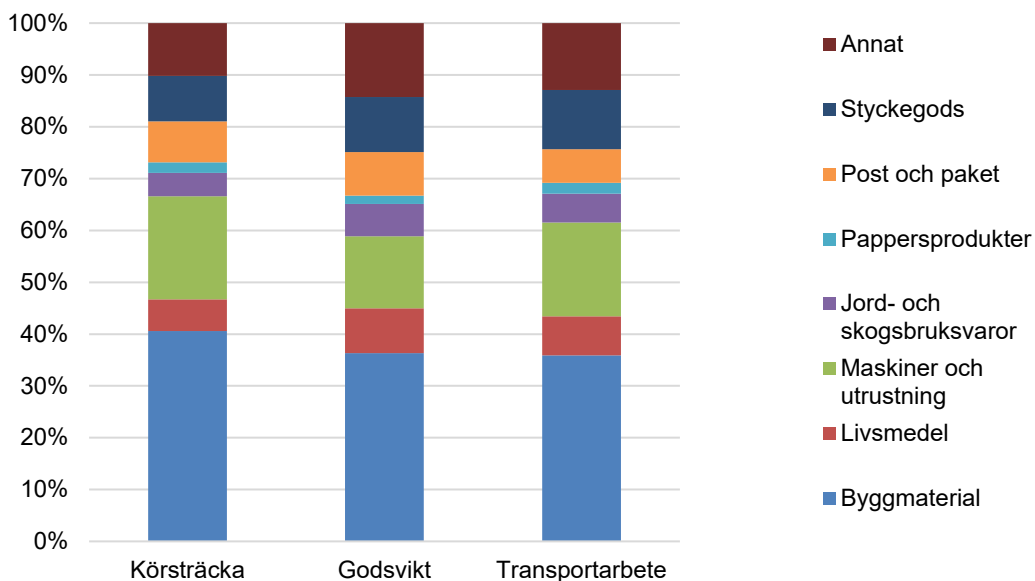
²⁵ Egentligen lastbilar med maxlastvikt över 3,5 ton, se vår statistik *Lastbilstrafik* (www.trafa.se/vagtrafik/lastbilstrafik/).

kördag. Dessutom kan *volymen* vara begränsande för lastbilen, snarare än maxlastvikten, om den fraktar lätta men skrymmande saker som t.ex. paket. Lätta lastbilar i framför allt distributionstrafik ska dessutom ofta leverera vid en viss tid till kunden och därmed kan leveransprecision vara överordnat fyllnadsgrad. Att uttala sig om fyllnadsgrad och volymutnyttjande i lastbilar är extremt komplicerat och inte något som vi försökt fånga med vår enkätundersökning.²⁶

Mängden pålastat genomsnittligt gods under en kördag skiljer väldigt lite mellan vardag och helg; 161 respektive 159 kg. Detta förklaras av att de lätta lastbilar som framför allt kör under helger är lastbilar i distribution och de har mycket last. Över årets kvartal finns inga signifikanta skillnader vad gäller pålastad vikt per kördag.

3.5 De lätta lastbilarnas transportarbete

Transportarbete är ett mått på vad lastbilar utför och det mäts i tonkilometer, , där ett ton gods som transporteras en kilometer är en tonkilometer. Vi har endast totalt antal kilo pålastat gods under en dag och ingen information om när olika mängder lastats på och av. När vi ska skatta transportarbetet måste vi därför göra en approximation (se vidare Bilaga 1).



Figur 3.4. Körsträcka, pålastad godsvikt samt tonkilometer, andel (%) per varugrupp.

Källa: *Lätta lastbilar 2022*, Tabell 2.

Anm: Varugrupp är den *huvudsakliga* varan under mät dagen. Lastbilar med stillestånd under mät dagen bidrar inte till figuren.

De lätta lastbilarnas hade ett transportarbete som uppskattas till 481 miljoner tonkilometer under 2022. De tunga lastbilarna står i sin inrikestrafik för 46 miljarder tonkilometer. Det innebär att de lätta lastbilarna utför ungefär 1 procent av allt transportarbete på väg. De varugrupper som står för störst transportarbete med lätta lastbilar är Byggmaterial följt av Maskiner och utrustning följt av Styckegods.

Störst transportarbete per fordon och kördag (dvs. dag då fordonet används) har branscherna Transport och magasinering följt av Handeln.

²⁶ I detta avsnitt av Logistikpodden med P-O Arnäs beskrivs komplexiteten både i att mäta och bedöma fyllnadsgrad. logistikpodden.se/podcast/logistikpodden-magasin-8-fyllnadsgrad-schmyllnadsgrad/

²⁷ Egentligen lastbilar med maxlastvikt över 3,5 ton, se vår statistik *Lastbilstrafik* www.trafa.se/vagtrafik/lastbilstrafik/.

3.6 Hur många stopp gör de lätta lastbilarna?

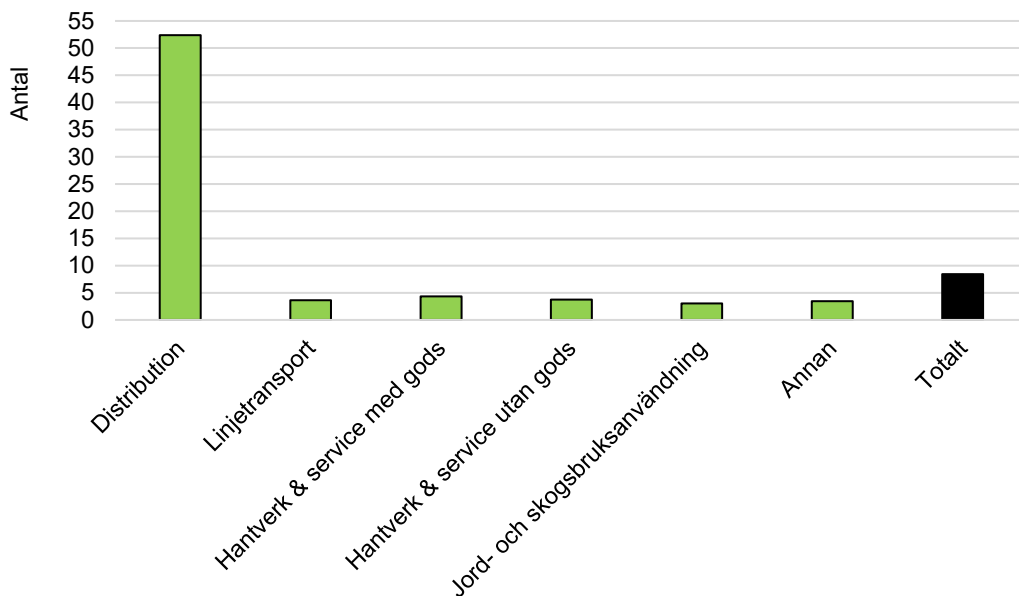
Tunga lastbilar utför långväga transporter med vanligen få stopp för av- och pålastning. Lätta lastbilar har helt andra användningsområden. De används av hantverkare, jordbrukare och i fastighetsservice samt för att distribuera varor eller paket i mindre mängder. Lätta lastbilar körs kortare sträckor och har i genomsnitt fler stopp. Särskilt distributionslastbilar gör många stopp.

I enkäten har vi frågat ägare till lätta lastbilar hur många stopp de gör under dagen, där ett stopp innebär att bilen stannar för att

- lasta på gods
- lasta av gods eller
- utföra något slags arbete.

I genomsnitt gör en lätt lastbil drygt 8 stopp på en kördag dvs. dag då fordonet används. Motsvarande uppgift finns för Storbritannien där de företagsägda lätta lastbilarna gör 9 stopp per dygn, och motsvarande för Nederländerna med 4 stopp. Vi tolkar deras texter så att detta avser en genomsnittlig dag under året dvs. det inkluderar även dagar då bilen står still. För hela året gör de svenska lätta lastbilarna 4 stopp per dag, dvs. på samma nivå som i Nederländerna.

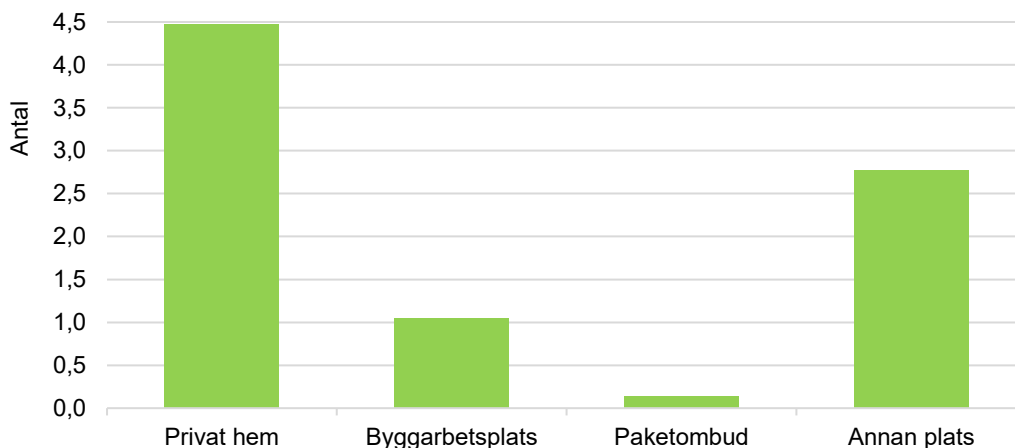
För en genomsnittlig kördag (dvs. dag då bilen används) så varierar antal stopp från 3 stopp i *Jordbruk* till 52 stopp för *Distributionstrafik* (Figur 3.5).



Figur 3.5. Antal stopp per primär användning. Per fordon och kördag (dvs. dag då fordonet används). Källa: *Lätta lastbilar 2022*, Tabell 5.

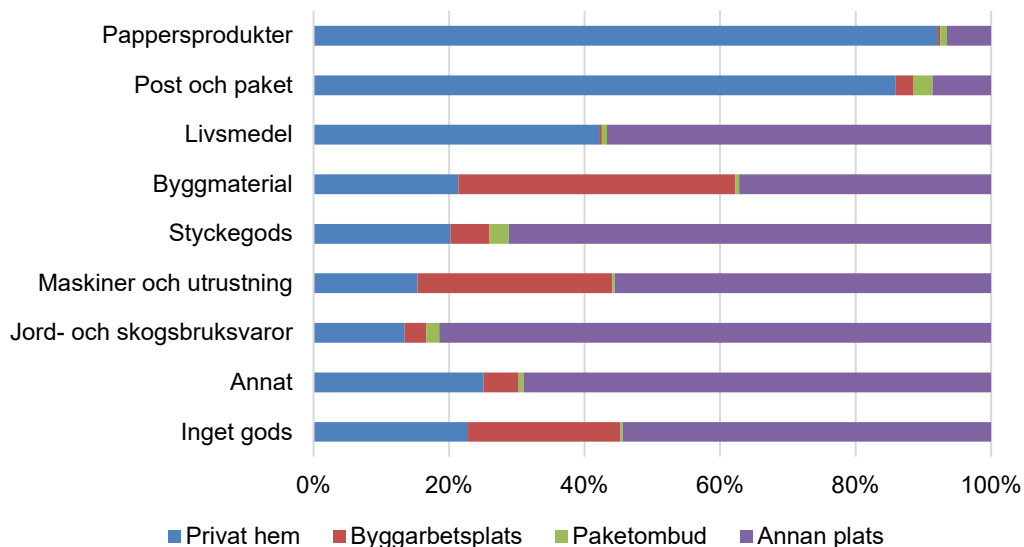
Vi har också frågat efter *var stoppen sker*, vid en privat adress, en byggarbetsplats, ett paketombud eller annan plats (t.ex. den egna arbetsplatsen). Över hälften av stoppen (4,5 stopp per bil och kördag) sker hos privatpersoner vilket fångar både distributionstrafik, hantverk och service. Stoppen vid byggarbetsplatser är i genomsnitt 1,1 stopp per bil och kördag. Stopp hos paketombuden berör enbart en viss typ av lätta lastbilar och är få sett till

hela populationen av lätta lastbilar (0,1 stopp per kördag). Ungefär en tredjedel av stoppen görs hos andra typer av platser, såsom den egna arbetsplatsen, omlastningsterminaler, lager, grossister, det egna hemmet etc. (Figur 3.6).



Figur 3.6. Antal stopp per typ av mottagare. Per fordon och kördag (dvs. dag då fordonet används).
Källa: *Lätta lastbilar 2022*, Tabell 5.

Vilka varor är det som levereras till respektive mottagare? Pappersprodukter (post och tidningar) levereras till privata hem, liksom post och paket. Livsmedel går till 45 procent till privata adresser och 55 procent till/från annan mottagare (butiker och lager). Byggmaterial går i ungefär lika stor utsträckning till privata hem och till byggarbetsplatser. Stopp på annan plats för byggmaterial är bland annat köp/upphämtning på lager/grossister (Figur 3.7).



Figur 3.7. Andel stopp per typ av varugrupp.
Källa: *Lätta lastbilar 2022*, Tabell 5.

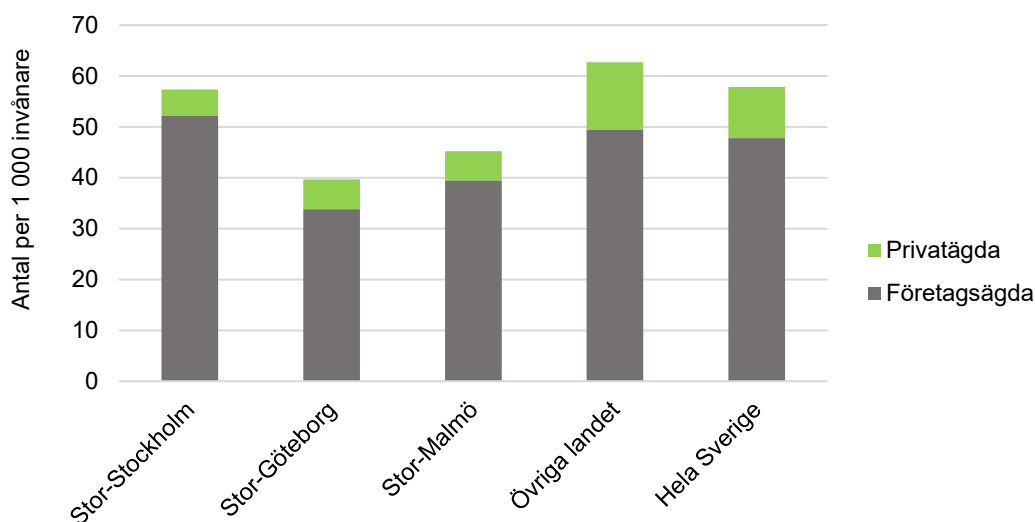
Vi kan också titta på leveranserna från andra hållet; vilken typ av stopp sker på olika slags platser? Stopp hos paketombud är till 70 procent Post och paket och till 15 procent Pappersprodukter (inkl. tidningar). Stopp vid privata hem är till 55 procent Post och paket och 40 procent Pappersprodukter (inkl. tidningar). Om vi ser på olika typer av primär användning så är det lätta lastbilar i Distributionstrafik som står för de flesta stoppen hos privatpersoner.

3.7 Geografiska skillnader

Vi har inte efterfrågat detaljerade körjournaler med geografiska positioner från lastbilägarna. Därför vet vi enbart i vilken kommun lastbilen är registrerad samt hur många kilometer bilen har körts under den specifika mättdagen. I enkäten ingick dock en fråga om bilen *oftast används i någon annan kommun än den där bilen är registrerad* (fråga 1).

För den statistik som presenteras nedan per geografiskt användningsområde, delas mätten upp för Stor-Stockholm, Stor-Göteborg, Stor-Malmö samt Övriga landet. För dem som svarat att deras lätta lastbil främst används någon annanstans än där fordonet är registrerat, har fordonet fått den angivna kommunen som hemvist.

För att beskriva de geografiska skillnaderna i användningen av lätta lastbilar presenterar vi statistiken för tre storstadsområden och övriga landet. Mätt i antal lätta lastbilar i trafik per 1 000 invånare finns det i storstadsområdena flest i Stor-Stockholm (57) följt Stor-Malmö (45) och sist Stor-Göteborg (40). I Övriga landet finns det 63 lätta lastbilar i trafik per 1 000 invånare, dvs. *fler* än i storstadsområdena. Framför allt är det de privatägda som är betydligt fler per invånare utanför storstäderna.²⁸



Figur 3.8. Antal lätta lastbilar i trafik per 1 000 invånare i storstadsområdena, övriga landet och hela Sverige. Privatägda respektive företagsägda lätta lastbilar, år 2022.

Källa: Antal fordon från Trafikanalys samt befolkning från SCB.

Anm. För definition av storstadsområden, se Excel-bilagan.

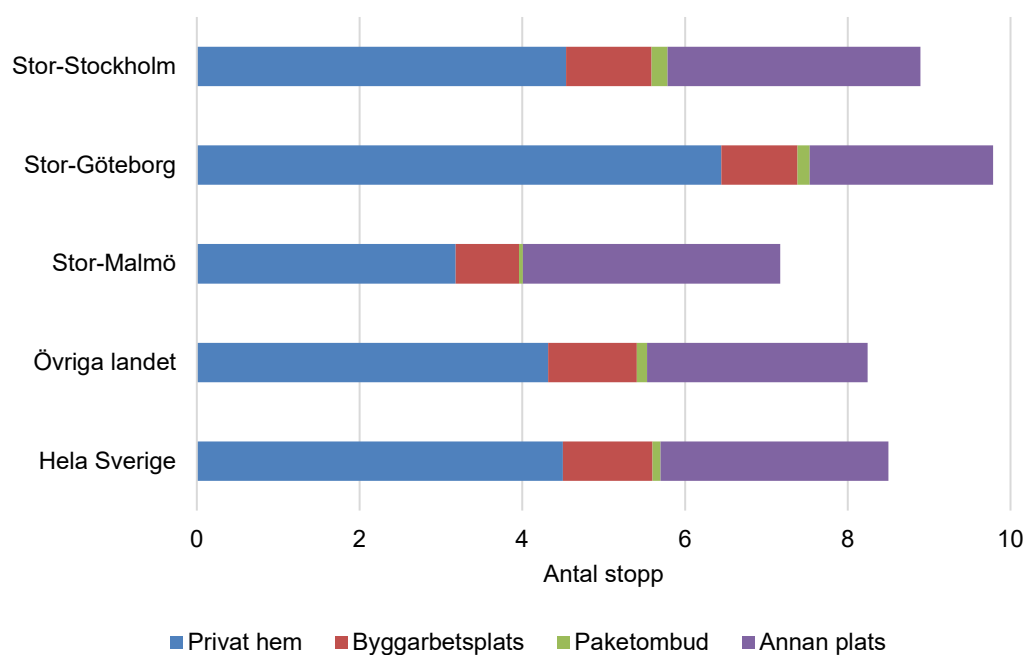
Statistiken *Lätta lastbilar 2022* är uppdelad på bland annat de tre storstadsområdena och övriga landet. Lätta lastbilar i storstäder kör längre sträcka, lastar på mer gods och utför mer transportarbete per fordon, jämfört med övriga landet. Stor-Göteborg sticker ut med allra längst körsträcka per fordon, över 1 500 mil per år mot genomsnittet 1 267 mil. Observera att det som visas i tabellen endast avser *företagsägda* lätta lastbilar (Tabell 3.2).

²⁸ Observera att siffran för Stockholm kan vara något "upplåst" på grund av att viss leasing och fordon registrerade på huvudkontor tenderar till att placera fler fordon i Stockholm än vad som reellt används där.

Tabell 3.2. Körda km, mängd pålastat gods samt tonkm för företagsägda lätta lastbilar, per geografiskt användningsområde. Genomsnitt per fordon och år, år 2022.

	Körda km	Pålastat gods, ton	Tonkm, 1 000-tal
Stor-Stockholm	13 875	32	1 256
Stor-Göteborg	15 184	26	1 198
Stor-Malmö	13 398	37	1 747
Övriga landet	12 027	25	1 067
Hela Sverige	12 667	27	1 146

Lätta lastbilar i Stockholm och framför allt i Göteborg gör fler stopp än i landet i genomsnitt. Stor-Göteborg sticker ut med nästan 10 stopp per bil och kördag, mot 8,4 stopp totalt i hela landet. Stor-Göteborg sticker också ut med landets största andel stopp vid privata hem, vilket vi tolkar som (främst) e-handlade varor för hemleverans. I Stor-Malmö däremot görs färre stopp än riksgenomsnittet (Figur 3.9).



Figur 3.9. Antal stopp per kördag på olika målpunkter i storstadsområden, övriga landet resp. för landet totalt. Källa: *Lätta lastbilar 2022*, Tabell 5.

Anm. För definition av storstadsområden, se Excel-bilagan till *Lätta lastbilar 2022*.

4 Avslutande kommentarer

Den första svenska fullskaliga pilotundersökningen av lätta lastbilar har presenterats i denna rapport. Vad drar vi för slutsats av arbetet? Vad skulle vi göra annorlunda om en framtida insamling blir aktuell? Vilka rekommendationer vill vi ge till andra aktörer som just ska genomföra en första datainsamling av det här slaget?

Datainsamlingen med hjälp av enkäter till ägare av lätta lastbilar genomfördes enligt uppsatt plan och fyllde det uppsatta syftet. Vi valde att använda en enkel enkät med ett fåtal frågor som tog några få minuter att besvara och vi nådde en svarsfrekvens på 47 procent. Detta får anses som en hög svarsfrekvens i en ny och för uppgiftslämnarna okänd insamling som dessutom är frivillig att besvara. Från andra datainsamlingar för statistik på Trafikanalys vet vi att det blir allt svårare att få både företag och privatpersoner att svara på enkäter. Det är inte heller en önskvärd väg att tvinga respondenterna med en förordning. Vårt bästa råd är att hålla frågeformuläret kort och göra det enkelt att besvara.

Vi drar slutsatsen att enkäten fungerade väl i stort sett. En anpassning som genomfördes i efterhand ledde till att vi även kunde fånga jordbrukares användning av lätt lastbil. Jord- och skogsbruk är den näst största ägarbranschen av lätta lastbilar (efter byggbranschen), men de var inte fullt ut representerade i enkäten och vi fick därför definiera en ny användning i efterhand; jord- och skogsbruksanvändning.

En aktivitet som vi själva inte prioriterade inför *Lätta lastbilar 2022* var intervjuer med ägare och förare av lätta lastbilar. Vi drar slutsatsen att mer allmän kunskap om förhållandena för dessa fordon i praktiken, skulle bidra till att förbättra frågeformuläret och öka den allmänna förståelsen för uppgiftslämnarnas arbete. Eftersom vi inte samlade in detaljerad information om lastning, lossning och distributionsrundor har vi gjort en uppskattning av tonkilometer. I denna skattning uppkommer frågan om hur många rundor (minst) en lätt lastbil behövde för att samla upp och distribuera den godsmängd som angetts för dagen. Hur många rundor som behövs beror bl.a. på godsets densitet. Järnvaror är tunga och många kilo kan rymmas i en enda last, medan paket ofta är lätta men skrymmande och då kan volymen vara begränsande och fler rundor för godset kan behövas. För att få bättre kunskap om distributionsrundor, omlastningar och så vidare anser vi att intervjuer kan vara en klok investering för att bygga upp förståelse.

En rekommendation från oss är att anpassa frågorna till lätta lastbilar utan alltför mycket fokus på jämförbarhet med tunga lastbilar. Ett uppenbart exempel är varugrupper. Nomenklaturen NST2007 är utvecklad för tunga transporter med tunga lastbilar, på järnväg och i sjöfart. De flesta varor som transporteras i lätt lastbil kommer att hamna i kategorin Övrigt, dvs. varor på lätt lastbil enligt NST2007 kommer att innehålla mycket lite information. Användningen av lätt lastbil skiljer sig uppenbarligen mycket från användningen av tunga lastbilar. Vi har gjort en egen kategorisering av varugrupper i frågeformuläret, med hjälp av information från andra länders erfarenheter och vår egen från andra undersökningar.

Under vår datainsamling har vi insett att telefonkontakter med respondenterna lönar sig. Vår svarsfrekvens på totalt 47 procent under helåret var högre under första och fjärde kvartalet (50-51 procent). Större benägenhet att svara dessa kvartal förklaras av att vi då genomförde fler telefonsamtal för att antingen förbereda respondenterna för den inkommande enkäten (kvartal 1) eller för att påminna och uppmuntra dem som inte svarat att göra det (kvartal 4). Dessa telefonkontakter är arbetsintensiva och kostsamma, men de har uppenbarligen en positiv effekt. Bland dem som per telefon blev påmind om att svara, skickade nästan 50 procent sedan in enkäten.

Den totala skattade körsträckan i *Lätta lastbilar 2022* är mest troligt underskattad. Vi har jämfört den skattade totala körsträckan i denna statistik, med statistiken *Körsträckor* som baseras på registerinformation om mätarställningar. Den samlade körsträckan enligt mätarställningar är 18 procent *längre* än körda kilometer enligt vår enkätinsamling. Vi har inte kalibrerat statistiken i detta pilotprojekt men för att höja kvaliteten är ett förslag att överväga kalibrering mot körsträckor.

Varför underskattar *Lätta lastbilar 2022* körda kilometer jämfört med statistiken *Körsträckor*, som vi tror är relativt bra som "facit"? En förklaring är möjligt överdrivet stillestånd som vi har erfarenhet av från statistiken om tunga lastbilar, *Lastbilstrafik*. Vi tror dock att problemet är betydligt mindre här, än i *Lastbilstrafik*. Eftersom enkäten om lätta lastbilar är så pass enkel att besvara, är incitamentet för att överdriva stillestånd mindre.

Vi har dock funnit att det *sanna* stilleståndet är "överrapporterat" i enkätsvaren i *Lätta lastbilar 2022*. Svarefrekvensen är nämligen högre på helger än på vardagar, och på helger är det sanna stilleståndet mer omfattande än på vardagar. I och med detta blir det sanna stilleståndet "överdrivet". Att svarefrekvensen är högre på helger beror sannolikt på att det då förekommer mer av sant stillestånd och därmed blir det väldigt enkelt att svara på enkäten (i princip ett enda kryss i enkäten). Vi kommer att fortsätta analysera statistiken om lätta lastbilar som nu tagits fram för första gången, för att bland annat utröna hur väl vi lyckas fånga deras verkliga trafik och transporter.

Vår förhoppning för framtiden är att kunna använda data direkt från programvaror i uppkopplade lätta lastbilar. Uppgifterna i uppkopplade fordon liknar uppgifter från mobiltelefoner, en typ av uppgifter som vi redan är bekanta med. Data från fordon kommer aldrig att kunna berätta vilka varor som finns i lasten, men däremot kommer de att kunna ge oss information som vi aldrig skulle kunna få via en enkät. Exempel på uppgifter som teoretiskt sett redan idag kan erhållas från uppkopplade fordon är detaljerade rutter, exakta avstånd som tillryggalagts, fordonens geografiska räckvidd, tider på dygnet fordonet använts, antal stopp inom olika typer av bebyggelse och så vidare. Vi har ännu inte denna möjlighet, men vi har etablerat kontakter med marknadsaktörer och hoppas att information direkt från fordonen kommer att bli möjligt inom en inte alltför avlägsen framtid.

Bilaga 1 Beskrivning av datainsamlingen

Mer detaljerade beskrivningar av datainsamlingen och statistikframställningen finns i metodrapporten som publiceras på Trafikanalys webbplats www.trafa.se/vagtrafik/latta-lastbilar/ (se "Dokumentation").

Användning av register för att konstruera ramen till datainsamlingen

Enkätinsamlingens ram är företagsägda lätta lastbilar i trafik som finns i Transportstyrelsens vägtrafikregister. Dessa uppgifter har kompletterats med körsträckor beräknade utifrån mätarställningar från besiktningstillfällen samt vissa uppgifter från SCB:s företagsdatabas.

Ram och populationen

Vi ville att vår statistik skulle fokusera på *lätta lastbilar som används för godstransporter och/eller service*. Ramen för enkätundersökningen var samtliga svenskregistrerade lätta lastbilar i trafik²⁹ som ägdes av vad vi förenklat kallar "företag" dvs. av en juridisk person eller en enskild näringsidkare. Från ramen har exkluderats

- Lätta lastbilar 30 år och äldre, dvs. veteranbilar
- Specialfordon som brandbil, ambulans och mobilkranar
- Vissa branscher som inte använder fordonen själva (uthyrningsföretag och leasingföretag)

Enkäten distribuerades till uppgiftslämnare under de fyra kvartalen 2022 och vi definierade en ny ram och en ny populationen inför varje kvartal. Det var av nödvändighet att göra uttag av populationsramen 1,5 månad före respektive kvartals början. Detta för att kunna ha tid att matcha data om lastbilar med andra register, matcha på telefonnummer, skicka ut enkäter med post i god tid innan mätdagen inföll etc.

Ramen låg på i genomsnitt cirka 457 000 lätta lastbilar över de fyra kvartalen, medan populationen var runt 419 000 fordon, dvs. ungefär 8 procent mindre än ramen. Att populationen är så pass mycket mindre än ramen förklaras av nettot av över- och undertäckning som förklaras i nästa avsnitt.

Undertäckning och övertäckning

I en enkätundersökning uppstår av nödvändighet "ledtider" vilket gör att det uppstår differenser mellan definierad ram och population. I vår datainsamling gick det som minst 1,5 månad och som mest 4,5 månader från datumet när ramen definierades utifrån register, till att uppgiftslämnarens specifika mätdag inföll. De differenser som uppstår mellan ram och population är i form av under- och övertäckning, där övertäckningen är större än undertäckningen. För mer detaljer om den slutgiltiga populationen, se Metodrapporten.

²⁹ Att ett fordon är i trafik innebär att fordonet får köras och att ägaren måste ha en trafikförsäkring och betala fordonsskatt för fordonet. Ett fordon som inte är i trafik ä avställt och får endast i undantagsfall köras. www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Fordon/Av-och-pastallning/

Stickprovet och mätdag

Ägarna till de totalt 10 000 lätta lastbilarna i stickprovet fick alla varsin enkät för *en specifik mätdag under året* (ett dygn). Mätdagarna var jämnt fördelat under 2022 års 365 dagar, dvs. både vardagar och helger. Detta gav 27 eller 28 lastbilar varje dag under 2022, summerat till totalt 10 000 lätta lastbilar.

Enkäten

Enkäten som skickades ut till uppgiftslämnarna täckte fyra A4-sidor på papper och fanns även i digital form. Samtliga utvalda i stickprovet fick en första enkät plus frankerat returkuvert per post samt maximalt två påminnelser per post om de inte svarade. Enkäten visas i Bilaga 2.

Svarsfrekvens

Svarsfrekvensen var 47 procent för hela året. Av dem som besvarade enkäten och där lastbilen användes under mätdagen (dvs. ej stillestånd) svarade 31 procent på pappersenkäten, 60 procent på webbenkäten och resterande 9 procent via telefon. De som svarade via telefon var uppgiftslämnare som ringde in till supporten och där det under samtalet blev enklast att ta emot svar direkt muntligt.

Svarsfrekvensen var högre första och fjärde kvartalet när vi lade mer resurser lades på dels telefonsamtal innan enkäten skickades ut för att förbereda uppgiftslämnaren (kvartal 1), dels utökade telefonpåminnelser till dem som inte svarat inom viss tid (kvartal 4). Samtal före och/eller efter enkäten skickats ut är uppenbarligen effektivt. Av dem som fick påminnelse via telefon svarade knappt 50 procent senare på enkäten.

Svarsfrekvensen var lägst i kvartal 3 och allra lägst i juli månad (36 procent) vilket troligen förklaras av mycket semestrar bland uppgiftslämnarna.

Stratifiering

Huvudsyftet med stratifiering i denna undersökning är att den ska ha en homogeniserande effekt rörande undersökningsvariablerna gods-vikt och körsträcka. Eftersom en undersökning om lätta lastbilar inte genomförts tidigare finns det ingen data rörande gods-vikt, däremot finns det registerbaserad information om körsträcka. Ytterligare ett syfte är att stratifieringen ska säkerställa möjligheten för särredovisningar av resultat för olika redovisningsgrupper. Denna aspekt fanns hela tiden med i tankarna så att den stratifiering som föreslogs utifrån huvudsyftet även skulle säkerställa särredovisningsmöjligheter.

Stickprovet stratifierades på fyra dimensioner: Gods/Service (utifrån bransch), kaross (tre grupper), körsträcka per år (3 intervall) och maxlastvikt (3 intervall), vilket ger $2 \times 3 \times 3 \times 3 = 54$ strata.

Statistiken har räknats upp till populationsnivåer

Samtliga mått i Excel-bilagans tabeller har räknats upp till populationsnivåer med rak uppräknings inom varje stratum. Statistiken representerar därmed alla lätta lastbilar i populationen, dvs. alla företagsägda lätta lastbilar exklusive veteranfordon, specialfordon samt hyrbilar. De tabeller med statistik som publiceras i en Excel-bilaga och beskrivs i kapitel 3, består av summor och medelvärden samt 95-procentiga konfidensintervall för varje skattning.

Statistiken har inte kalibrerats

I den datainsamling som vi gör för tunga lastbilar varje år är överdrivet stillestånd ett stort problem.³⁰ Överdrivet stillestånd innebär att uppgiftslämnare säger oftare än det är sant, att deras lastbil stod stilla under mätperioden (en vecka) för att på så sätt slippa besvara enkäten. Huruvida stillestånd överdrivs i *Lätta lastbilar 2022* vet vi ingenting om. Vi tror att problemet är betydligt mindre än i *Lastbilstrafik*, eftersom enkäten om lätta lastbilar är så pass enkel att besvara och därmed är incitamentet för att överdriva stillestånd mindre.

Vi har *inte* kalibrerat statistiken i *Lätta lastbilar 2022* gentemot *Körsträckor*, eftersom *Lätta Lastbilar 2022* är en pilotundersökning. Vill man göra statistik om lätta lastbilar till en regelbunden publicering bör dock kalibrering övervägas. Vi har dock jämfört statistiken *Körsträckor* som baseras på mätarställningar, med de skattade uppräknade körsträckorna utifrån enkätdata. Enligt *Lätta lastbilar 2022* så körde en företagsägd lätt lastbil 1 267 mil under 2022 (med 95-procentigt konfidensintervall 1 181–1 352 mil). Enligt vår statistik *Körsträckor* (som baseras på mätarställningar) körde företagsägda lätta lastbilar i genomsnitt 1 496 mil under 2022, dvs. 18 procent längre. Om man vill göra en mycket enkel uppräkning så kan man multiplicera statistiken vi presenterar här med 1,18. Ingen uppräkning har gjorts vare sig i statistiktabeller eller figurer i denna rapport.

Definition av primär användning av lätt lastbil

Vi har i enkäten frågat efter den primära användningen av lastbilen under mätdagen, dvs. vad användes lastbilen till, i huvudsak (fråga 3). De alternativ vi fångat upp är följande, där den längre beskrivningen kommer från enkätens fråga. Alternativet *Jord- och skogsbruksanvändning* nedan fanns dock inte med i enkäten.

Det visade sig när enkäterna skulle tas om hand att det svårt för uppgiftslämnare inom jord- och skogsbruk att välja ett av alternativen i enkätens fråga 3. Vi har därför i efterhand lagt till denna typ av användning och vi har helt enkelt antagit att företag med SNI-koderna 01, 02 och 03 (jordbruk, skogsbruk och fiske) eller som vid svaret "Annan" i fritext angett 'skog', 'jordbruk', 'lantbruk' eller närliggande ord, har använt sin lätta lastbil i sin verksamhet. Det kändes mest rättvisande att göra så eftersom denna bransch har trafik och transporter som inte riktigt passar in i övriga alternativ. Dessutom är jord- och skogsbruk den näst största ägarbranschen av lätta lastbilar, så det känns viktigt att denna bransch är synlig i statistiken.

- **Distributionstrafik;** Transport av gods eller varor, med flera stopp för lastning och lossning längs vägen, till exempel distributionsrundor eller uppsamlingsrundor
- **Linjetransport;** Transport av gods eller varor, där hela lasten fraktades direkt från en plats till en annan. En eller flera sådana turer kan göras under mätdagen.
- **Hantverk och service med gods;** Hantverksbil eller servicebil, med gods eller varor, som skulle användas eller installeras i arbetet – material, vitvaror, reservdelar etc
- **Hantverk och service utan gods;** Hantverksbil eller servicebil, utan gods eller varor – bara eventuella verktyg eller maskiner.
- **Jord- och skogsbruksanvändning**
- **Övrigt** (kan vara t.ex. privata ärenden)

³⁰ Se statistiken *Lastbilstrafik* www.trafa.se/vagtrafik/lastbilstrafik/.

Bilaga 2 Enkäten



TRAFIKANALYS är en statlig myndighet. Vi ansvarar för officiell statistik om transporter. Vi gör också nulägesanalyser och utvärderingar. Läsare är allt från riksdagen, regeringen, konsulter, företag och intresseorganisationer till en intresserad allmänhet, journalister och forskare. Läs mer: www.trafa.se

ENKÄT FÖR

Regnr: ABC123

Mättdag: Onsdag 4 maj 2022

Svara gärna på webben med dator eller mobil, med inloggningsuppgifter eller QR-koden här intill.

www.trafa.se/lastbilar

Id: ABC123

Lösenord: XXXXXXX

Skicka in ifylld enkät helst samma vecka som mättdagen.

Företag

Adress

Postnummer postort



Enkät om lätta lastbilar

Vart nionde fordon i Sverige är en lätt lastbil
– hjälp oss förstå hur de används



Hej!

Vi hoppas att du vill svara på några frågor om hur din lastbil användes, en viss dag. Längst upp ser du vilken lastbil (registreringsnumret) och vilket datum (mättdag) vi har frågor om. Fyll i svaren på de följande sidorna, och skicka till oss i det bifogade kuvertet. Du kan också besvara enkäten på webben, i mobil fungerar också.

Vi som ligger bakom undersökningen är Trafikanalys, en statlig myndighet som har i uppdrag att bland annat ta fram och sprida officiell statistik på transportområdet.

Idag är vart nionde fordon i trafik i Sverige en lätt lastbil (totalvikt max 3,5 ton). De lätta lastbilarna har nästan fördubblats i antal under 2000-talet. Det är framför allt de företagsägda lätta lastbilarna som ökar i antal.

Du får denna enkät för att du är företagare och äger en lätt lastbil. Dina uppgifter kommer att kombineras med uppgifter från ägare till totalt 10 000 lätta lastbilar. Vi kommer att använda

era uppgifter för att ta fram statistik, som presenteras i tabeller och en rapport. Dina svar hanteras med sekretess¹.

Vi har gett Statisticon i uppdrag att genomföra undersökningen. Om du har frågor får du gärna kontakta dem på:

telefon 010-130 80 44 eller
lastbilar@statisticon.se

Du kan även kontakta oss på Trafikanalys som jobbar med detta:

maria.melkersson@trafa.se
telefon 010-414 42 16
jonas.ingman@trafa.se
telefon 010-414 42 49

Stort tack för din medverkan!

Maria Melkersson
projektledare

¹ Om vi behandlar personuppgifter (information som direkt eller indirekt kan hänföras till en person som är i livet) gäller Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 samt lagen (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning.



Vi vill nu att du svarar på några frågor om din lätta lastbil, för en speciell dag, i ditt fall [Matdag] (hela dygnet). Fyll gärna i blanketten i slutet av dagen så du minns hur lastbilen användes. Du kan också fylla i på webben, med dator eller mobil.

ENKÄT FÖR

Regnr: ABC123

Mättdag: Onsdag 4 maj 2022

www.trafa.se/lastbilar

Id: ABC123

Lösenord: XXXXXXXX

1. Var brukar lastbilen användas?

Den lätta lastbilen [Regnr] är registrerad i [Kommun].
Används bilen oftast där?

Ja.

Nej, den används oftast i _____ kommun.

2. Kördes lastbilen under mättdagen [Matdag]?

Ja. Om **ja**, fortsatt med fråga 3.

Nej. Om **nej**, fortsatt med fråga 2a.

2a. Varför kördes den inte?

Lastbilen var avställd eller avregistrerad i vägtrafikregistret.

Lastbilen var såld.

Lastbilen var uthyrd eller utlånad till någon annan.

Annat (bilen på reparation, fanns ingen förare, semester, inget arbete den dagen etc.).

} Gå vidare till fråga 7

3. Vad användes lastbilen till, i huvudsak, under mättdagen?

Välj **ett** alternativ – det som var den **längsta sträckan** som kördes under dagen.

För godstransport eller varutransport

Transport av gods eller varor, med flera stopp för lastning och lossning längs vägen, till exempel distributionsrundor eller uppsamlingsrundor.

Transport av gods eller varor, där hela lasten fraktades direkt från en plats till en annan. En eller flera sådana turer kan göras under mättdagen.

Som hantverksbil eller servicebil

Hantverksbil eller servicebil, **med** gods eller varor, som skulle användas eller installeras i arbetet – material, vitvaror, reservdelar etc.

Hantverksbil eller servicebil, **utan** gods eller varor – bara eventuella verktyg eller maskiner.

Annat, nämligen _____

4. Hur långt kördes lastbilen under mättdagen, totalt?

Uppskatta så bra som möjligt, om du inte vet exakt.

km

7. Hur lång tid tog det att svara på frågorna?	
Räkna med den tid det tog att samla in uppgifterna. _____ minuter.	
8. Övrigt	
Om vi har fler frågor om lastbilen, vem kan vi kontakta?	
Företag/lastbilsägare	Kontaktperson
E-post	Telefon
Har du något du vill tillägga?	
.....	
.....	
.....	
.....	
.....	
.....	

Skicka blanketten i svarskuvertet. Portot betalar vi.

Stort tack för din medverkan!

Ring eller skriv om du har frågor till oss.

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.