

Tunga och lätta lastbilars transporter PM
– fokus urbana miljöer 2019:4

Tunga och lätta lastbilars transporter PM
– fokus urbana miljöer 2019:4

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54
118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2019-08-22

Förord

2018 redovisade Trafikanalys, på uppdrag av regeringen, hur kunskapen om godstransporter med lätta lastbilar kan förbättras (N2017/03479/TS).

Denna PM bygger vidare på de redovisade förslagen och belyser, utifrån befintlig statistik, lastbilstransporter i urbana miljöer, i jämförelse med icke urbana miljöer. Tanken har varit att hitta ett format på rapporten som möjliggör en regelbunden uppdatering i takt med att nya data och datakällor blir tillgängliga.

Underlagen baseras i ett första skede på uppgifter från fordons- och körsträckedatabaserna, särredovisningar från urvalsundersökningen för tunga lastbilar samt underlag från passagemätningar in och ut genom trängselskatteportalerna i Stockholm och Göteborg.

Projektledare har varit Henrik Petterson. Övriga projektmedarbetare har varit Sara Berntsson. Anette Myhr har deltagit som expert.

Transportstyrelsen har bidragit med dataunderlag. Vi vill tacka för ett gott samarbete.

Stockholm i augusti 2019

Krister Sandberg

Tf. avdelningschef Utvärdering, nulägesanalys och statistik

Innehåll

Förord.....	3
Sammanfattning	5
1 Inledning.....	9
1.1 Bakgrund, syfte och mål.....	9
1.2 Tillgängliga datakällor	9
1.3 Urbana områden	11
2 Fordonen och deras körsträckor.....	13
3 Fordonspassager i Stockholm och Göteborg	27
4 Godstransporter med tunga lastbilar i urbana områden.....	39
5 Slutsatser	47
6 Appendix – brister och utvecklingsmöjligheter för statistiken.....	49

Sammanfattning

Denna PM bygger vidare på förslagen i Trafikanalys redovisning av regeringsuppdraget¹ om hur kunskapen om godstransporter med lätta lastbilar kan förbättras. Den innehåller en kunskapssammanställning om lätta och tunga lastbilar i urbana miljöer utifrån befintlig statistik. Statistiken har avgränsats till fordonen samt deras trafik och transporter. Målsättningen är att regelbundet kunna sammanställa statistikbaserade underlag om lätta och tunga lastbilar i urbana miljöer, i jämförelse med icke urbana miljöer.

Tanken har varit att hitta ett format på rapporten som möjliggör en regelbunden uppdatering i takt med att nya data och datakällor blir tillgängliga. Underlagen baseras i ett första skede på befintlig statistik och tillgängliga datakällor från Trafikanalys fordons- och körsträckedatabas, urvalsundersökningen för tunga lastbilar samt underlag från passagemätningar från trängselskatteportalerna i Stockholm och Göteborg.

Allt fler lätta lastbilar och en ökad andel av körsträckorna

Sammanställningen visar att de lätta lastbilarna har fått allt större betydelse under senare år, de utgjorde nästan 90 procent av alla svenskregistrerade lastbilar i trafik 2017, en andel som bestått även under 2018. Totalt sett fanns det 83 000 tunga och 555 000 lätta lastbilar i trafik i slutet av 2017. De lätta lastbilarna kör i genomsnitt färre kilometer per fordon än de tunga lastbilarna vilket medför att de därmed står för en mindre andel (68 procent) av de totala körsträckorna med lastbil, i förhållande till deras andel av fordonsflottan. I takt med att de lätta lastbilarnas andel av trafikarbetet ökar bidrar de även med en större del av utsläppen. Både tunga och lätta lastbilar blir också allt tyngre och de drivs i huvudsak med diesel eller biodiesel.

Koncentrationen av lastbilar registrerade i urbana områden dvs. i tätta kommuner och storstadskommuner är hög och har varit växande under flera år. 77 procent av de lätta och tunga lastbilarna är registrerade i urbana områden. Koncentrationen till storstadskommuner, särskilt till Stockholm, är däremot högre för de lätta jämfört med de tunga lastbilarna. Den årliga medelkörsträckan för de lätta lastbilarna är också högre för de fordon som är registrerade i storstadskommuner jämfört med i övriga kommuntyper. För de tunga lastbilarna gäller det omvända förhållandet, dvs. medelkörsträckan är längre i övriga kommuntyper jämfört med i storstadskommunerna.

Tydliga mönster i ägandeform och hur fordonen används

De tunga lastbilarna ägs nästan uteslutande av företag och de utför ofta godstransporter på uppdrag. Det vill säga de används i så kallad yrkesmässig trafik. Det är främst tunga lastbilar i yrkesmässig trafik som står för ökningen av antalet tunga lastbilar sedan år 2012. Denna kategori har dessutom betydligt längre medelkörsträckor än de lastbilar som körs i firmabilstrafik. Medelkörsträckan för tunga lastbilar i yrkesmässig trafik som är registrerade i storstadskommuner är däremot kortare än för dem i firmabilstrafik.

Till skillnad från de tunga lastbilarna används de lätta lastbilarna oftast i den egna firman, men även privat. Endast tre procent av de lätta lastbilarna hade tillstånd för yrkestrafik 2017.

¹ Regeringsuppdrag N2017/03479/TS samt Trafikanalys dnr: Utr 2017/42.

Jämfört med 2012 är det däremot de lätta lastbilarna i yrkesmässig trafik som ökat mest procentuellt sett. Dessa är dessutom i högre utsträckning registrerade i storstadskommuner, jämfört med de lätta lastbilarna i firmabilstrafik. Lätta lastbilar i yrkesmässig trafik har klart längst medelkörsträckor följt av lätta lastbilar i firmabilstrafik och privatägda lätta lastbilar.

De tunga lastbilarna används i huvudsak för godstransporter, medan de lätta lastbilarna har en mer blandad användning för gods- och servicetransporter samt för privat bruk. Ett sätt att analysera användningen är att se till ägarens bransch. Ägandet av lätta och tunga lastbilar är koncentrerat till ett fåtal branscher och andelarna av registrerade lastbilar per bransch har totalt sett varit relativt stabila sedan 2012. Störst förändring har skett inom byggverksamhet där andelarna ökat något inom samtliga kommuntyper.

Ägarbransch skiljer sig mellan lätta och tunga lastbilar samt mellan firmabils- och yrkesmässig trafik. Lätta lastbilar är klart vanligast inom byggverksamhet. Tungas lastbilar ägs till största delen av åkerier följt av byggverksamhet. Ägandet skiljer sig även mellan olika kommuntyper. Byggverksamhet har flest registrerade lätta lastbilar i alla kommuntyper. I landsbygds-kommunerna har jordbruk, skogsbruk och fiske en högre andel registrerade lätta och tunga lastbilar jämfört med övriga kommuntyper.

Skåpbilar (både bland lätta och tunga lastbilar) har ökat på bred front och är allra vanligast inom storstadskommunerna. I kategorin skåpbilar torde distributionsbilarna som används inom den växande e-handeln ingå. Medelåldern för både lätta och tunga lastbilar är generellt lägst inom storstadskommunerna.

Trafik in och ut ur Stockholm och Göteborg

För att få mer information om trafikintensitet på viktiga vägar in och ut ur våra största städer har vi hämtat information om antal fordonspassager in, ut samt genom Stockholm och Göteborg från Transportstyrelsens trängselskattedata. Statistiken visar då att antal registrerade passager in och ut genom trängselskatteportalerna i Stockholm minskade med knappt en procent per avgiftsbelagd dag under 2018 jämfört med 2017, men har ökat med nästan två procent jämfört med 2016. De lätta lastbilarna har ökat sina andelar av de totala passagera sedan 2016. Lätta lastbilar svarade för 19 procent av passagera och tunga lastbilar för fyra procent. I snitt skedde drygt 78 000 passager med lätta lastbilar och knappt 16 000 passager med tunga lastbilar per avgiftsbelagd dag. I Göteborg kan vi istället se en tydlig uppgång i antal registrerade passager in och ut genom trängselskatteportalerna per dag 2018 (4 %) jämfört med 2017, efter att de legat på ungefär samma nivå sedan 2015. Uppgången beror dock inte på en faktisk trafikvolymökning utan snarare på en utökning av antal kontrollpunkter. Om vi rensar för ökat antal passager på grund av fler kontrollpunkter minskade antal passager per dag istället med två procent. Lätta lastbilar svarade för 15 procent av de totala passagera och tunga lastbilar för fem procent. I snitt skedde drygt 94 000 passager med lätta lastbilar och knappt 33 000 passager med tunga lastbilar per avgiftsbelagd dag.

Passagera är koncentrerade till ett mindre antal betalstationer. De lätta lastbilarna kör främst in på morgon och ut på eftermiddagen, vilket tyder på att de stannar kvar för att utföra olika uppdrag, medan de tunga lastbilarna har ett jämnare flöde ut och in under dagen, vilket tyder på att de är i innerstaden relativt kort tid. Uppskattningsvis 39 000 lätta lastbilar och 8 000 tunga lastbilar rör sig dagtid i Stockholms innerstad, vilket motsvarar sju procent respektive tio procent av det totala beståndet. Inom Göteborgs trängselskatteområde är det uppskattningsvis 46 000 lätta lastbilar och 16 500 tunga lastbilar som rör sig varje dag.

Ungefär 74 procent av de tunga lastbilarna som passerade trängselskatteportalerna i Stockholm 2018 hade tillstånd för yrkesmässig trafik. Motsvarande andel för de lätta lastbilarna är endast elva procent. I Göteborg hade 78 procent av de tunga lastbilarna tillstånd för yrkesmässig trafik. Motsvarande andel för de lätta lastbilarna var åtta procent.

Godstransporter med tunga fordon per kommuntyp

Lastbilsundersökningen har använts för att få en bild av de tunga lastbilarnas godstransporter fördelade på olika kommuntyper. Drygt hälften av de 475 miljoner ton gods som fraktades inom Sverige av svenskregistrerade lastbilar 2018 startade i tätta kommuner, omkring 20 procent utgick från storstadskommunerna och 24 procent från landsbygdskommunerna. Majoriteten av godset transporterades även med både start och slut inom samma kommuntyp. Av det gods som lastades i en storstadskommun lossades omkring 70 procent av godsmängden inom samma eller någon annan storstadskommun.

Tre varugrupper stod för hälften av de svenska tunga lastbilarnas transportarbete 2018, samlastat gods, livsmedel, dryckesvaror och tobak samt jordbruks- jakt- och skogsbruksprodukter. Majoriteten av transportarbetet startade i tätta kommuner, en större del av detta bestod av samlastat gods och livsmedel, drycker och tobak. Från storstadskommunerna startade 8,3 miljarder tonkm vilket motsvarade 20 procent av det totala transportarbetet, varav livsmedel, drycker och tobak stod för nästan en tredjedel av transportarbetet. Från landsbygdskommunerna stod jordbruks, jakt och skogsbruksprodukter för störst andel av transportarbetet.

Av de knappt tre miljarder kilometer som kördes inom Sverige 2018 var nära 0,5 miljarder kilometer, knappt 16 procent så kallade tomtransporter, dvs. helt utan last. Andelen körda kilometer utan last är lägre i storstadskommunerna jämfört med i övriga kommuntyper. Av de transporter som startade i landsbygdskommunerna var 19 procent av de körda kilometrarna utan last, i storstadskommunerna var andelen 13 procent. Av de tre storstäderna hade transportererna som startade i Malmö lägst andel kilometer utan last (10 %), i Stockholm var andelen 15 procent. Variationen i andelen tomtransporter beror ofta på hur näringslivsstrukturen ser ut i respektive kommuntyp.

1 Inledning

1.1 Bakgrund, syfte och mål

I Regeringsuppdraget om att utreda hur kunskapen om godstransporter med lätta lastbilar kan förbättras (N2017/03479/TS) kartlades statistikbehov och förslag lämnades till upplägg av ny statistik samt övriga kunskapsunderlag.² Trafikanalys föreslog dels att en ny statistikprodukt om lätta lastbilar som kräver ny insamling tas fram, dels att ett kunskapsunderlag om lätta lastbilars samt övriga distributionsfordons (inkl. tunga fordons) transporter i urbana miljöer, regelbundet tas fram. Denna PM är ett led i ovanstående arbete, med huvudsyfte att det ska vara ett kunskapsunderlag. Syftet är att sammanställa kunskaper om lätta och tunga lastbilar i urbana miljöer utifrån befintlig statistik. Statistiken har avgränsats till fordonen och deras trafik och transporter. Effekterna som uppstår till följd av fordonsrörelserna såsom olyckor, buller och utsläpp behandlas inte i denna rapport.

Målsättningen är att regelbundet kunna sammanställa statistikbaserade kunskaper om lätta och tunga lastbilar i urbana miljöer, i jämförelse med icke urbana miljöer. Inledningsvis med senaste tillgängliga år 2018 eller 2017 med jämförelser bakåt i tiden.³ Statistiken bör sammanställas med en standardisering som möjliggör följande och uppföljning över tid. Det påkallar ett behov av harmonisering av en terminologi för urbana lastbilstransporter, liksom om innehållet i en kunskapssammanställning.

1.2 Tillgängliga datakällor

Statistik om tunga och lätta lastbilar i urbana miljöer hamnar organisatoriskt under statistikområdet Vägtrafik⁴. Lastbilar kan delas in i lätta och tunga fordon. Ett fordon som inte är att anse som en personbil eller buss och som har en totalvikt på högst 3 500 kg benämns *lätt lastbil*. *Tunga lastbilar* är lastbilar med en totalvikt högre än 3 500 kg.

Ansatsen i denna PM är att basera sammanställningen på befintlig statistik och andra lättillgängliga datakällor. Det gör det möjligt att hålla nere produktionskostnaderna och minimera uppgiftslämnarbördan. Trafikanalys har för detta ändamål identifierat tre datakällor som går att undersöka och analysera på kort sikt. Dessa är Trafikanalys fordons- och körsträckedatabas, Trafikanalys lastbilsundersökning om de tunga godstransporterna, samt trängselskattedata från Transportstyrelsen om fordonspassager i Stockholm och Göteborg.

² Trafikanalys Rapport 2018:3, www.trafa.se/globalassets/rapporter/2018/rapport-2018_3-hur-forbattrar-vi-kunskapen-om-godstransporter-med-latta-lastbilar.pdf Trafikanalys Rapport 2017:21, www.trafa.se/globalassets/rapporter/2017/rapport-2017_21-inventering-av-datakallor-om-latta-lastbilars-transporter-i-urbana-miljoer.pdf.

³ 2017 används på grund av att data inte var tillgängligt eller att statistiken tar lång tid att ta fram. För fordonen och dess körsträckor finns tillgängliga data för 2018 men nyttan att uppdatera till 2018 års värden har inte bedömts överstiga den kostnad det skulle innebära. Uppgifterna om beståndet och körsträckornas fördelning är relativt stabila över en så kort tidsperiod varför vi gör bedömningen att skillnaderna i redovisningen, vars syfte huvudsakligen är att hitta en standardiserad form för uppföljning över tid, skulle bli relativt små.

⁴ www.trafa.se/sidor/statistik/

Olika datakällor behöver dock på sikt succesivt kompletteras eller utvecklas för att få en bättre bild av de urbana lastbilstransporterna.

Lastbilarna kan även delas in utifrån användningsområde och geografi, se Tabell 1, samt ägandeform. På sikt är vår ambition att kunna beskriva samtliga transporter med dessa uppdelningar, men med dagens tillgängliga datakällor täcks endast delar av matrisen in.

Tabell 1. Transporter med tunga och lätta lastbilar uppdelat på urbant/ruralt/riket, gods-/servicetransporter.

<i>Lastbilar</i>	<i>Urbant område</i>	<i>Ruralt område</i>	<i>Totalt i riket</i>
Lätta – gods	A	E	I
Lätta – service	B	F	J
Tunga – gods	C	G	K
Tunga – service	D	H	L

Källa: Trafikanalys Rapport 2018:3 Hur förbättrar vi kunskapen om godstransporter med lätta lastbilar?

I fordonsstatistiken och körsträckedatabasen finns transportmått antal lätta och tunga lastbilar och körda kilometer. Fordonsstatistiken omfattar svenskregistrerade vägfordon. Därmed täcks inte samtliga lastbilar in enligt Tabell 1. De svenskregistrerade fordonens körsträcka beräknas utifrån mätarställningsuppgifter från besiktningsskyltorganen. Det går därmed också att beräkna en genomsnittlig körsträcka. I fordonsstatistiken går det att dela in de tunga och lätta lastbilarna efter olika egenskaper såsom storlek, karosserityp, drivmedelstyp, i vilken typ av trafik de körs, dvs. i yrkes- eller firmabilstrafik⁵, samt efter typ av ägare och huvudbransch för ägare. Utifrån ägarens huvudbransch samt typ av trafik går det i begränsad utsträckning att kategorisera lastbilarna efter typ av användning enligt Tabell 1, om de utför gods- eller service- och hantverkstransporter.

De tunga lastbilarna används huvudsakligen för godstransporter (ruta C, G, K). För de lätta lastbilarna är användningen mer blandad, vilket gör att det är svårare att utifrån fordonsstatistiken kategorisera dessa enligt Tabell 1. Geografiska redovisningar baserat på fordonsdatabasen kan endast göras utifrån den kommun fordonet är registrerat i, vilket inte nödvändigtvis är där lastbilen körs. Med de indelningar på urbana områden som används i rapporten, se 1.3, går det därmed endast att göra en redovisning på urbana och rurala områden utifrån var lastbilen är registrerad, men inte utifrån var den körs. Resultaten ska därför tolkas med försiktighet. Det kan till exempel vara så att många lastbilar är registrerade på huvudkontoren men att de i praktiken används i en annan del av landet. I redovisningen ingår alla svenskregistrerade lastbilar i trafik⁶ per 31/12 varje år, dvs. samma population som i Trafikanalys fordonsstatistik⁷. För att möjliggöra jämförelser av registeruppgifter om de lätta lastbilarnas utveckling med uppgifter från lastbilsundersökningen görs en avgränsning av redovisningsperioden till år 2012 och framåt.

Lastbilsundersökningen kan däremot användas för att beskriva start- och målområden för godstransporter med tunga svenskregistrerade lastbilar. Det innebär att det går att beskriva

⁵ Den yrkesmässiga trafiken innebär transporter åt andra mot betalning, exempelvis godstrafik. Firmabilstrafiken omfattar istället företag som distribuerar sina egna varor eller lätta lastbilar som utför service- och hantverks-transporter.

⁶ I trafik, status i fordonsregistret=2.

⁷ I den officiella statistiken för körsträckorna räknas alla lastbilar som varit i trafik någon gång under året.

var transporterna med tunga lastbilar startar och/eller slutar med uppdelning på urbana och rurala områden enligt Tabell 1. Med de avgränsningar som undersökningen har täcks däremot inte samtliga tunga lastbilar in. Den ger även information om godsmängder, varuslag, lastnings- och lossningsorter samt körsträckor baserade på enkätsvaren. Vi kan dock inte beskriva exakt hur godsflödet ser ut eller vilken väg godset tar. Inte minst i städerna med många start- och målpunkter blir den geografiska upplösningen särskilt begränsad.

Statistiken från lastbilsundersökningen är behäftad med viss osäkerhet eftersom det är en urvalsundersökning. Den baseras på ett årligt urval av knappt 12 000 företagsägda tunga lastbilar i trafik med en maxlastvikt på minst 3,5 ton som utför godstransporter. Urvalsosäkerheten medför att jämförelser över tiden och mellan grupper måste göras med försiktighet. Redovisning av den officiella statistiken sker på nationell nivå och per län, dock inte på kommun på grund av risk för röjande av enskilda samt för att osäkerheten i redovisningen blir väldigt hög på finare nivåer. Det insamlade underlaget medger dock analys över kommuntyper och storstadsområden, vilket vi använder i denna PM.

Analyserna i denna kunskapssammanställning har avgränsats till inrikes transporter, det vill säga att både lastning och lossning sker i Sverige. Ett problem med lastbilsundersökningen är att kommunkod för transportens start- och målpunkt inte samlas in systematiskt, istället registreras län. För att få information om kommuntyp behöver kommunkoden skapas utifrån insamlade data om postort och/eller postnummer. När vi delar in statistiken i kommuntyp i efterhand som vi gjort i denna kunskapssammanställning innebär det att en viss del av transporterna får en okänd kommuntyp för start- och målpunkt.⁸

Trängselskattedata kan komplettera den officiella statistiken och ge en fördjupad bild av tunga och lätta fordons omfattning på enstaka vägar eller passager.⁹ Systemet med trängselskatt omfattar idag Stockholm och Göteborg. Vid passage av en betalstation under de tider som trängselskatt tas ut registreras fordonen med hjälp av kamera efter registreringsnummer. Trafikanalys har fått tillgång till aggregerade uppgifter om antal passager under avgiftsbelagd tid per station, fördelat på dygnet och uppdelat på tung och lätt lastbil, dock utan mer information om de enskilda fordonens egenskaper.¹⁰

1.3 Urbana områden

Det finns idag inte någon gemensam eller entydig definition av begreppet urban miljö eller urbana områden.¹¹ För att kunna samutnyttja uppgifter från lastbilsundersökningen och fordonsstatistiken och för att hålla en framtida statistikinsamling så enkel som möjlig föreslår vi i nuläget en redovisning av transporter i urbana områden samt i indelningar efter stad och landsbygd som baseras på Tillväxtverkets kommungruppsindelningar¹² – en indelning baserad på en karaktärisering av kommuner utifrån befolkningsstorlek, täthet och avstånd till andra kommuncentra. Kommunerna delas då in i storstadskommuner (29), täta kommuner (131) och landsbygdskommuner (130), se Figur 1. Storstadskommunerna delas i sin tur upp

⁸ I avsnitt 4 redovisas hur stora dessa andelar är.

⁹ På Transportstyrelsens hemsida presenteras uppgifter i enklare aggregerade tabeller. Där finns dock inte någon uppdelning av exempelvis lätta och tunga lastbilar.

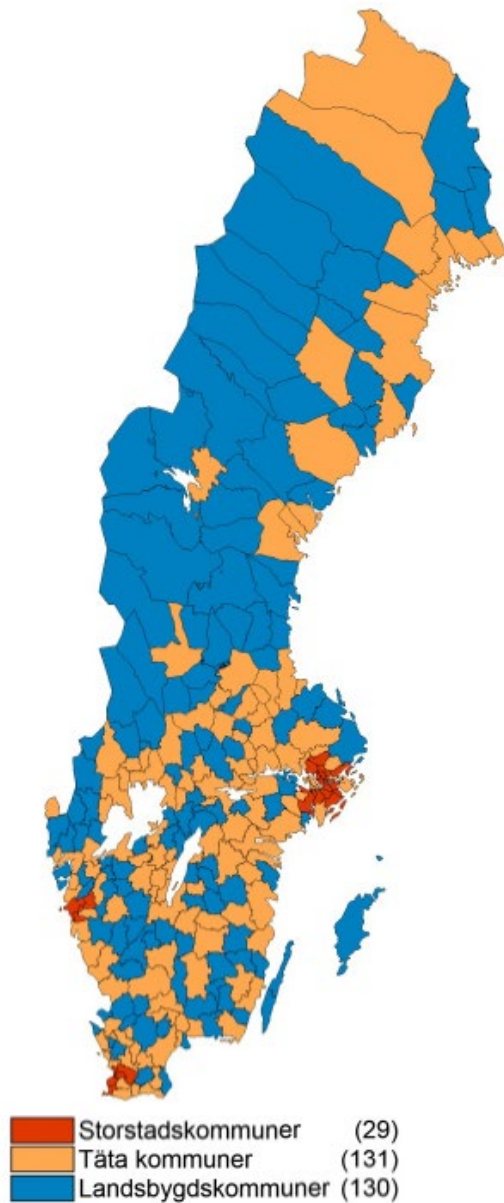
¹⁰ Det har inte varit möjligt för Transportstyrelsen att lämna ut statistik där trängselskattedata kunnat matchas mot vägtrafikregistret.

¹¹ Trafikanalys Rapport 2017:23, Tunga fordon i urbana miljöer – en kartläggning.

¹² www.trafa.se/globalassets/rapporter/2017/rapport-2017_23-tunga-fordon-i-urbana-miljoer---en-kartlaggning.pdf.

¹² https://tillvaxtverket.se/download/18.607baaf915a3b6cb29683ff1/1487858988356/rapport_2014_04_rev1.pdf.

på storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö. Denna indelning bedöms vara relativt stabil över tid, men kan komma att ändras över tid i takt med att kommunernas karaktär ändras. I redovisningen nedan väljer vi att betrakta kommuner tillhörande storstadsområdena (Stockholm, Göteborg och Malmö) och tät kommuner som urbana.



Figur 1. Indelningen i tre typer av kommuner. De olika kommuntyperna definieras här på följande sätt.

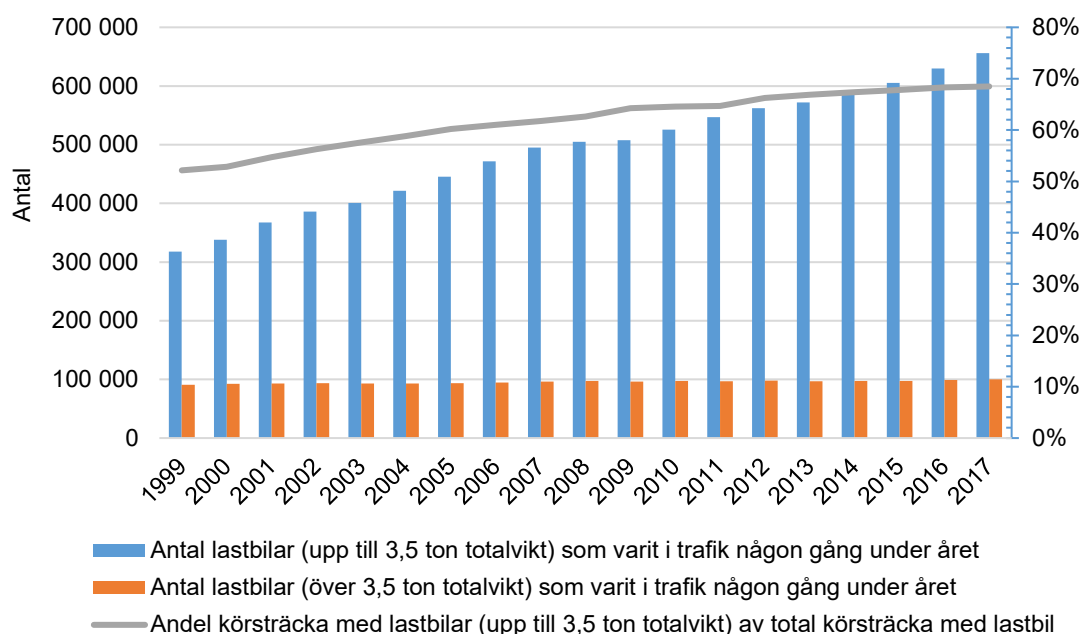
1. **Storstadskommuner:** kommuner med mindre än 20 procent av befolkning i rurala områden och en med angränsade kommuner samlad folkmängd på minst 500 000 invånare
2. **Täta kommuner:** övriga kommuner med mindre än 50 procent befolkning i rurala områden
3. **Landsbygdskommuner:** kommuner med minst 50 procent befolkning i rurala områden

Källa: Tillväxtverket.

2 Fordonen och deras körsträckor

De lätta lastbilarna ökar i betydelse

De lätta lastbilarna blir allt viktigare när det gäller att beskriva och analysera den totala lastbilsflottan. Lastbilsflottan domineras idag av lätta lastbilar, de lastbilar som har en totalvikt på maximalt 3,5 ton. De utgjorde 2017 nästan 90 procent av alla svenskregistrerade lastbilar i trafik, en andel som bestått under 2018.¹³ Denna typ av lastbil har mer än fördubblats i antal de senaste 20 åren och är idag mer än sex gånger fler än de tunga lastbilarna, se Figur 2. De lätta lastbilarna körs i genomsnitt kortare sträckor jämfört med de tunga lastbilarna. Det kan förklaras av att de lätta lastbilarna används mer lokalt och regionalt medan de tunga lastbilarna i större utsträckning används för långväga transporter. Sett till körda kilometer står de lätta lastbilarna för 68 procent av de totala körsträckorna med lastbil. I takt med att de lätta lastbilarnas andel av trafikarbetet ökar bidrar de också med en större andel av utsläppen.¹⁴



Figur 2. Antal lastbilar som varit i trafik någon gång under respektive år. Lätta lastbilar till och med 3,5 ton totalvikt respektive tunga lastbilar över 3,5 ton totalvikt. Lätta lastbilars andelar av totala körsträckan. År 1999–2017.

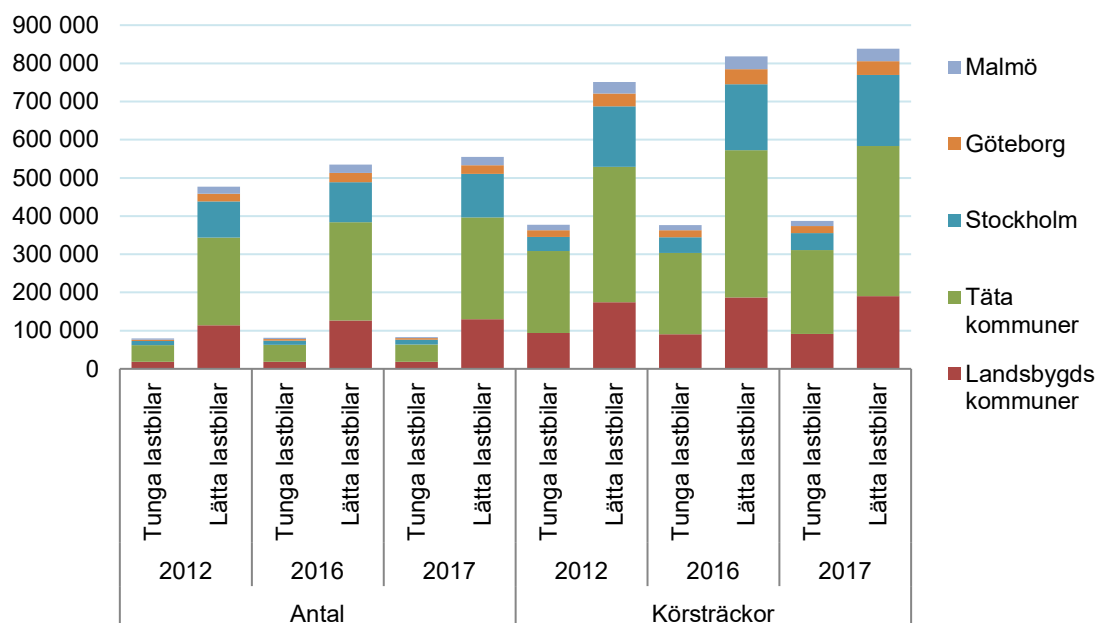
Källa: Egna bearbetningar av Trafikanalys fordons- och körsträckedatabas.

¹³ Redovisningen nedan baseras på ett material med senaste jämförelseår 2017.

¹⁴ Vi går inte in på effekterna av fordonsrörelserna i denna rapport. För mer detaljer om utsläppsandelar, se Naturvårdsverkets officiella statistik, www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/.

Hög och växande koncentration av lastbilar registrerade i urbana områden

Andelen lastbilar i kommuner som kan betraktas som urbana, dvs. med en hög befolknings-täthet, har ökat under senare år. Både de tunga och lätta lastbilarna är i hög utsträckning registrerade i tätta kommuner eller storstadskommuner, se Figur 3. Av de 555 000 lätta lastbilarna respektive de 83 000 tunga lastbilarna var 77 procent registrerade i storstads-kommuner eller tätta kommuner 2017. Koncentrationen till storstadskommuner är däremot högre för de lätta lastbilarna jämfört med de tunga (29 % jämfört med 23 % var registrerade där). Inte minst har de lätta lastbilarna en större koncentration till Stockholmsområdet jämfört med de tunga lastbilarna. Det finns alltså en koncentration till områden där det bor många människor och där många verksamheter är lokaliserade.



Figur 3. Antal tunga respektive lätta lastbilar i trafik vid slutet av respektive år samt körsträckor (1000-tal mil) efter kommuntyp och storstadsområde. Både privat- och företagsägda lastbilar ingår.
Källa: Bearbetning av Trafikanalys fordons- och körsträckedatabas.

Jämfört med 2012 har de lätta lastbilarnas antal ökat betydligt i alla kommuntyper. Totalt har antalet fordon ökat med 16 procent till 555 000 fordon och de uppskattade körsträckorna med 12 procent till 839 miljoner mil 2017 (Figur 3). Det är i Stockholmsområdet som tillväxten har varit snabbast. Där har antalet lätta lastbilar ökat med 21 procent till 114 000 fordon och deras registrerade körsträckor med 17 procent till 186 miljoner mil 2017 jämfört med 2012. Genomsnittlig körsträcka är något längre för fordon registrerade i storstadskommuner jämfört med i tätta kommuner och landsbygdskommuner. För de tunga lastbilarna gäller det omvända, dvs. medelkörsträckorna är kortare för fordon registrerade i storstadskommuner jämfört med i övriga kommuntyper. Den årliga medelkörsträckan för samtliga lätta och tunga lastbilar i trafik vid slutet av 2017 var 1 500 respektive 4 700 mil.

Antalet tunga lastbilar i trafik har inte ökat i samma omfattning som de lätta lastbilarna. Antalet tunga lastbilar har stigit med omkring fyra procent sedan 2012 och uppgick till drygt 83 000 vid slutet av 2017. Det är i storstadskommunerna som antalet registrerade tunga lastbilar ökat mest. Där har antalet fordon ökat med sju procent till drygt 19 000 fordon medan

körsträckorna för fordon registrerade där ökat med tio procent till 76 miljoner mil 2017 jämfört med 2012. Även de tunga lastbilarna har haft starkast utveckling i Stockholmsområdet, antalet fordon ökade där med 12 procent och körsträckorna med 19 procent följt av Göteborg där antalet fordon ökade med 6 procent och körsträckorna med 7 procent. I Malmö har det istället skett en viss minskning jämfört med 2012.

Tunga lastbilar ägs av företag och utför ofta godstransporter på uppdrag

Av de 83 000 tunga lastbilarna som var registrerade i trafik 2017 var majoriteten ägda av företag¹⁵ (knappt 80 000). I den vidare redovisningen analyseras därför företagsägda och privatägda tunga lastbilar tillsammans.

Tunga lastbilar är huvudsakligen inrättade för godstransport. En majoritet av fordonen som är i trafik har tillstånd för yrkestrafik, dvs. de får användas för att utföra transporttjänster åt någon annan mot betalning. Av de tunga lastbilarna var 59 procent registrerade i *yrkesmässig trafik*, dessa fordon bidrog med 84 procent av de totalt 387 miljoner körda milen med tung lastbil 2017. Det är främst tunga lastbilar i yrkesmässig trafik som bidragit till ökningen av antalet tunga lastbilar.

Tunga lastbilar i yrkesmässig trafik har betydligt längre medelkörsträckor än tunga lastbilar i firmabilstrafik, 6 600 mil i årlig körsträcka jämfört med 2 000 mil. Detta förhållande gäller för lastbilar registrerade i samtliga kommuntyper. Medelkörsträckorna för tunga lastbilar i yrkesmässig trafik är också kortare bland dem som var registrerade i storstadskommunerna jämfört med i övriga kommuntyper. För tunga lastbilar i firmabilstrafik är det tvärtom, dvs. medelkörsträckorna är längre för dem som var registrerade i storstadskommunerna jämfört med i övriga kommuntyper.

Lätta lastbilar används oftast i den egna firman men även privat

De 555 000 lätta lastbilarna ägdes till allra största delen av juridiska personer inklusive många enskilda firmor. Jämfört med de tunga lastbilarna finns det däremot ett större inslag av privat ägande.

Andelen företagsägda lätta lastbilar i trafik har under perioden 2012–2017 legat stabilt kring 81–82 procent och svarat för 85–86 procent av körsträckorna. Av de 457 000 företagsägda lätta lastbilarna var 47 procent registrerade i tätta kommuner och 32 procent var registrerade i storstadskommuner år 2017. Antalet företagsägda lätta lastbilar och deras totala körsträckor har ökat med 17 respektive 12 procent sedan 2012. Det har skett betydande öknings i samtliga kommuntyper. Störst har ökningen varit för lätta lastbilar registrerade i storstadskommunerna (+20 % i antal, +15 % i körsträckor). I Stockholmsområdet har antalet företagsägda lastbilar och deras körsträckor ökat mest (+21 % i antal, +17 % i körsträckor).

Antalet privatägda lätta lastbilar i trafik uppgick till 98 000 vid slutet av 2017. Flest antal privatägda lätta lastbilar är registrerade i tätta kommuner (55 % av fordonen) följt av landsbygds-kommuner (31 % av fordonen) 2017. Antalet privatägda lätta lastbilar och deras körsträckor har ökat med cirka 15 respektive 11 procent sedan 2012. De procentuella ökningarna har varit ungefär lika stora i samtliga kommuntyper.

I motsats till de tunga lastbilarna används de lätta lastbilarna främst i firmabilstrafik. Endast tre procent av de 555 000 lätta lastbilarna hade tillstånd för yrkestrafik år 2017. Det innebär att

¹⁵ Inkluderar juridiska personer samt enskilda firmor.

de allra flesta lastbilarna används i den egna verksamheten eller för privata ändamål. Av de 457 000 företagsägda lätta lastbilarna var 96 procent registrerade i firmabilstrafik som svarade för 94 procent av de företagsägda lastbilarnas körsträckor 2017. Jämfört med 2012 är det däremot de lätta lastbilarna i yrkesmässig trafik som ökat mest procentuellt sett (+50 % jämfört med +16 % för firmabilarna). Lätta lastbilar i yrkesmässig trafik är i högre utsträckning än lätta lastbilar i firmabilstrafik registrerade i storstadskommuner.

Lätta lastbilar i yrkesmässig trafik har den klart längsta årliga körsträckan (2 200 mil) följt av lastbilar i firmabilstrafik (1 600 mil) och privatägda lätta lastbilar (1 200 mil). Noterbart är att medelkörsträckorna för lastbilar i yrkesmässig trafik är längst för fordon registrerade i tätorter och i storstadsområdet Malmö.

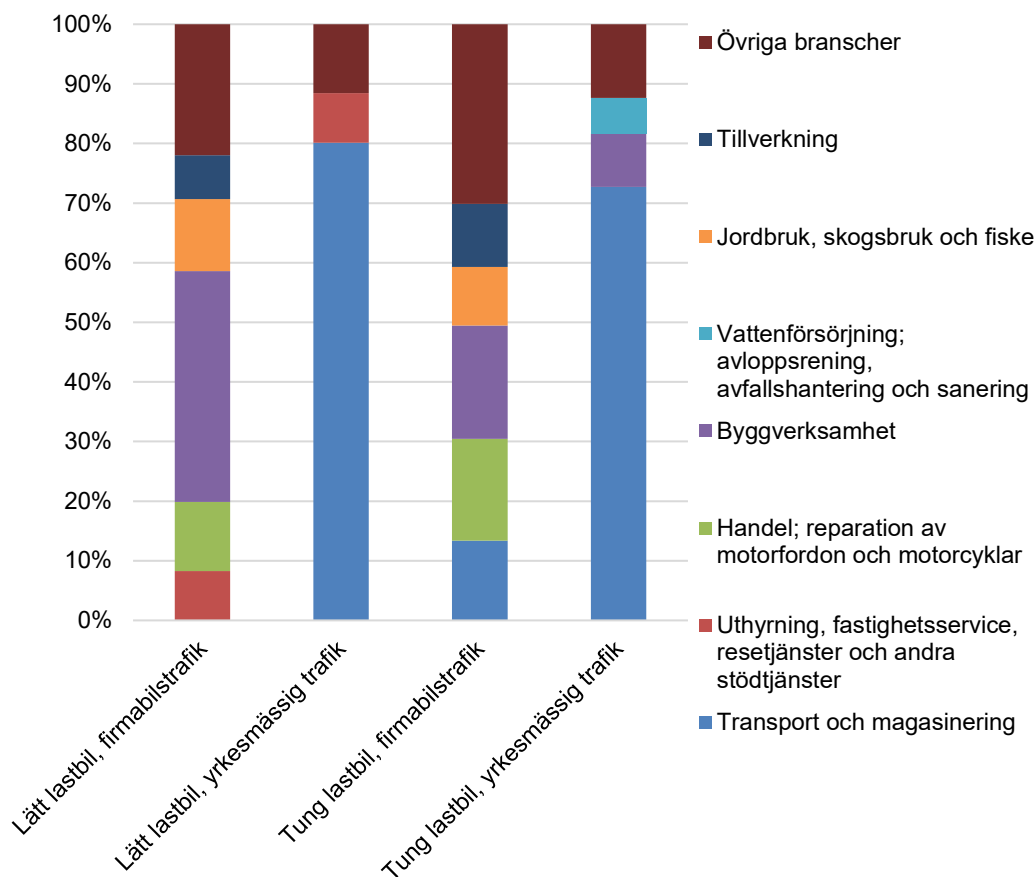
Ägandet koncentrerat till ett fåtal branscher

Tunga och lätta lastbilar används för olika syften. De tunga lastbilarna används i huvudsak för godstransporter men de lätta lastbilarna har en mer blandad användning för gods- och servicetransporter samt privat bruk. Det finns inget entydigt sätt att klassificera de lätta lastbilarna efter gods- eller servicetransporter. Ett sätt att analysera lastbilarnas användning är att utgå från ägarens huvudsakliga bransch.¹⁶

Om vi jämför branschtillhörighet¹⁷ hos lätta och tunga lastbilar i trafik 2017 ser vi att branschfördelningen är ganska koncentrerad. Däremot skiljer den sig mellan lätta och tunga lastbilar och mellan yrkes- och firmabilstrafik, se Figur 4. Andelarna registrerade lätta och tunga lastbilar per bransch har totalt sett varit relativt stabila sedan 2012. Störst förändring har skett inom området byggverksamhet, där andelarna ökat något inom samtliga kommuntyper.

¹⁶ Branschkod finns för de företagsägda lastbilarna men saknas för de privatägda.

¹⁷ Uppgift om branschtillhörighet, angiven som ägarens huvudbransch, finns enbart för fordon ägda av en juridisk person.



Figur 4. Lastbilar i trafik efter vikt, typ av trafik samt näringsgrenstillhörighet, vid årsskiftet 2017/2018.
Källa: Trafikanalys egen bearbetning av Fordon 2017.

Lätta lastbilar vanligast inom byggrelaterade branscher

Av de totalt 555 000 lätta lastbilarna i trafik var de flesta registrerade hos ägare inom byggverksamhet följt av jordbruk, skogsbruk, fiske respektive handel, se Tabell 2. Uthyrning, fastighetsservice mm., tillverkning samt transport och magasinering svarar också för betydande andelar 2017.

Inom firmabilstrafiken¹⁸ är de tre största ägarbranscherna för lätta lastbilar byggverksamhet (39 % av antalet, 42 % av körsträckorna), jordbruk, skogsbruk och fiske (12 % av antalet, 11 % av körsträckorna) samt handel (12 % av antalet och körsträckorna). Dessa tre branscher tillsammans äger alltså drygt 60 procent av de 438 000 lätta lastbilarna inom firmabilstrafiken. De lätta lastbilarna med tillstånd för yrkestrafik finns främst i de två branscherna transport och magasinering (80 % av antalet, 81 % av körsträckorna) samt uthyrning, fastighetsservice med mera (8 % av antalet, 9 % av körsträckorna).

¹⁸ Med firmabilstrafik avses transporter för företagets egen räkning, exempelvis grossister och återförsäljare som distribuerar egna varor till sina kunder.

Tabell 2. Antal och andel registrerade lätta lastbilar i trafik vid slutet av 2017 samt körsträckor efter ägarens huvudsakliga verksamhet per kommuntyp och storstadsområde.

	Antal och andel lätta lastbilar i trafik (andel körsträckor 1 000-tal mil inom parentes)					
	<i>Landsbygds- kommuner</i>	<i>Täta kommuner</i>	<i>Storstadskommuner</i>			<i>Hela riket</i>
Ägarens närliggande- tillhörighet enligt SNI 2007			<i>Stockholm</i>	<i>Göteborg</i>	<i>Malmö</i>	
Byggverksamhet	27% (30%)	37% (33%)	38% (40%)	37% (39%)	25% (27%)	31% (34%)
Handel; reparation av motorfordon och motorcyklar	7% (7%)	12% (10%)	10% (10%)	13% (13%)	10% (11%)	9% (10%)
Jordbruk, skogs- bruk och fiske	19% (18%)	13% (10%)	1% (1%)	1% (1%)	2% (2%)	10% (9%)
Tillverkning	6% (6%)	8% (7%)	4% (4%)	7% (7%)	4% (5%)	6% (6%)
Transport och magasinering	3% (4%)	5% (5%)	9% (11%)	6% (8%)	4% (6%)	5% (6%)
Uthyrning, fastighetsservice, resetjänster och andra stödtjänster	3% (3%)	7% (6%)	9% (9%)	10% (10%)	28% (28%)	7% (7%)
Övriga branscher, bransch saknas, privatägd	35% (30%)	17% (29%)	29% (25%)	26% (22%)	26% (21%)	33% (28%)
Summa %	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Summa antal	130 343 (190 624)	266 193 (392 899)	114 096 (185 888)	22 918 (35 844)	21 697 (33 202)	555 363 (838 616)

Källa: Bearbetning av Trafikanalys fordons- och körsträckedatabas.

Tunga lastbilar ägs i huvudsak av åkerier och byggverksamhet

Bland de 83 000 tunga lastbilarna är de vanligaste ägarbranscherna transport och magasinering, i huvudsak lastbilsåkerier följt av byggverksamhet, se Tabell 3. Handel svarar också för betydande andelar 2017.

Noterbart är också att de tunga lastbilarna inom transport och magasinering har en avsevärt högre genomsnittlig körsträcka än genomsnittslastbilen (7 110 mil jämfört med 4 661 mil). Detta förhållande gäller oavsett om bilen är registrerad i yrkesmässig trafik eller i firmabilstrafik.

De tunga lastbilarna i yrkesmässig trafik återfinns i ägarbranscherna Transport och magasinering, där lastbilsåkerier ingår (73 % av antalet, 82 % av körsträckorna), följt av Byggverksamhet (9 % av antalet, 6 % av körsträckorna) samt Vattenförsörjning; avloppsrening, avfallshantering och sanering (6 % av antalet, 3 % av körsträckorna). De tunga lastbilarna i firmabilstrafik tillhör främst Byggverksamhet (19 % av antalet, 15 % av körsträckorna), Handel (17 % av antalet, 21 % av körsträckorna) samt Transport och magasinering (13 % av antalet, men 25 % av körsträckorna).

Tabell 3. Antal och andel registrerade tunga lastbilar i trafik vid slutet av 2017 samt körsträckor efter ägarens huvudsakliga verksamhet per kommuntyp och storstadsområde.

	Antal och andel tunga lastbilar i trafik (andel körsträckor 1 000-tal mil inom parentes)					
	Landsbygds- kommuner	Täta kommuner	Storstadskommuner			Hela riket
Ägarens närlingsgrens- tillhörighet enligt SNI 2007			Stockholm	Göteborg	Malmö	
Byggverksamhet	15% (9%)	11% (7%)	14% (9%)	7% (3%)	5% (2%)	12% (7%)
Handel; reparation av motorfordon och motorcyklar	7% (4%)	8% (5%)	7% (5%)	12% (11%)	9% (6%)	8% (5%)
Jordbruk, skogsbruk och fiske	9% (4%)	5% (2%)	1% (1%)	0% (0%)	2% (2%)	5% (2%)
Tillverkning	5% (3%)	5% (3%)	5% (4%)	8% (4%)	3% (2%)	5% (3%)
Transport och magasinering	45% (74%)	48% (74%)	48% (67%)	47% (67%)	58% (77%)	48% (73%)
Uthyrning, fastighetservice resetjänster och andra stödtjänster	2% (1%)	4% (3%)	3% (2%)	3% (3%)	3% (2%)	4% (2%)
Vattenförsörjning, avloppsrening, avfallshantering och sanering	1% (1%)	4% (3%)	10% (8%)	13% (10%)	5% (3%)	5% (3%)
Övriga branscher, bransch saknas, privatägda	15% (3%)	14% (3%)	12% (5%)	9% (3%)	15% (6%)	14% (4%)
Summa %	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Summa antal	18 794 (91 383)	44 994 (219 257)	12 122 (44 781)	4 267 (18 476)	2 839 (13 095)	83 025 (387 010)

Källa: Bearbetning av Trafikanalys fordons- och körsträckedatabas.

Ägarbranscher varierar över kommuntyperna

Lätta och tunga lastbilar används ofta för olika syften beroende på i vilken kommuntyp de är registrerade. Byggverksamhet har flest registrerade lätta lastbilar i samtliga kommuntyper, se Tabell 2. Andelen registrerade bilar inom byggverksamhet är dock generellt högre inom de urbana områdena än i landsbygdskommunerna. Malmö sticker ut bland storstadskommunerna med en hög andel lätta lastbilar inom uthyrning, fastighetsservice mm. men en lägre andel registrerad inom byggverksamhet. Företag inom jordbruk, skogsbruk och fiske äger kanske inte överraskande näst flest lätta lastbilar i landsbygdskommunerna (19 % av antalet, 18 % av körsträckorna). I storstadskommunerna är det företag inom uthyrning, fastighetsservice mm. som äger näst flest lätta lastbilar (12 % av antalet och körsträckorna).

Företag inom transport och magasinering samt byggverksamhet har flest registrerade tunga lastbilar i samtliga kommuntyper men det finns variationer inom storstadskommunerna, se Tabell 3. Mätt i körda kilometer är de tunga lastbilarna inom transport och magasinering helt dominerande. Inte så konstigt med tanke på att det är vanligast att de tunga lastbilarna utför godstransporter på uppdrag.

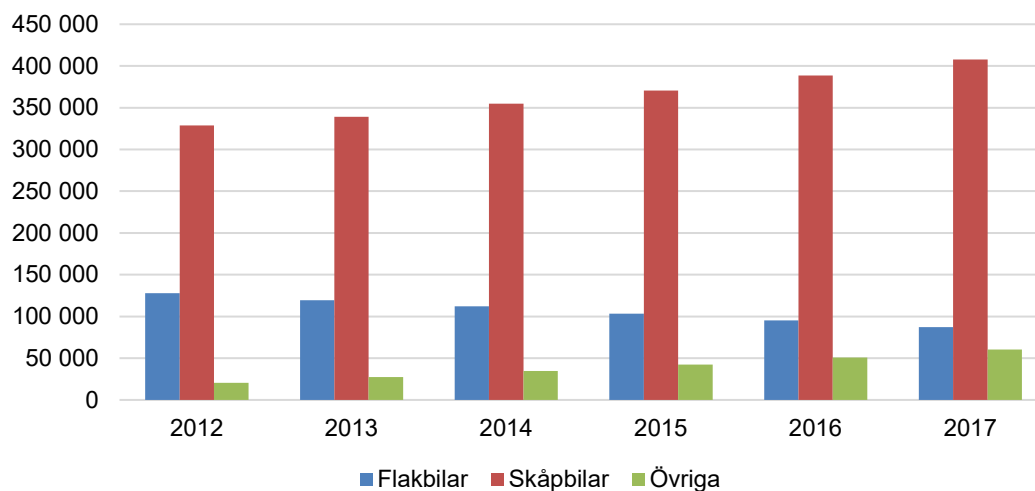
Landsbygdskommuner (15 % av antalet, 9 % av körsträckorna) och Stockholm (14 % av antalet, 9 % av körsträckorna) har en större andel tunga lastbilar registrerade inom byggverksamhet. I landsbygdskommunerna är det inte överraskande en betydligt större andel som ägs av företag inom jordbruk, skogsbruk och fiske (9 % av antalet, men bara 4 % av körsträckorna). I storstadskommunerna är det istället en betydligt större andel fordon registrerade på företag inom vattenförsörjning; avloppsrening, avfallshantering och sanering (10 % av antalet, 8 % av körsträckorna).

Karosseri, vikt, ålder och drivmedel

Skåpbilarna har ökat på bred front

Förutom branschtillhörighet kan ytterligare information om lastbilens användning fångas av deras karosserikoder. Skåpbilar är vanligast bland både lätta och tunga lastbilar. Detta gäller i samtliga kommuntyper. Inom storstadskommunerna finns däremot en betydligt högre andel skåpbilar i trafik medan landsbygdskommunerna har en betydligt högre andel lastbilar med flak jämfört med övriga kommuntyper och sett till hela riket. Detta gäller för både tunga och lätta lastbilar.

Bland de 555 000 lätta lastbilarna utgjorde skåpbilarna 73 procent av antalet fordon i trafik 2017 (75 % av körsträckorna). Näst vanligast var flakbilarna (16 % av antalet i trafik, 12 % av körsträckorna).



Figur 5. Antal lätta lastbilar i trafik efter fordonets karosseri vid slutet av varje år.
Källa: Bearbetning av Trafikanalys fordonsdatabas.

Trenden de senaste åren är att andelen lätta skåpbilar har vuxit medan andelen lätta flakbilar minskat, se Figur 5. Det gäller för samtliga kommuntyper. Lätta skåpbilar används exempelvis för distribution av post och paket i den växande E-handeln och som hantverksbilar. Andelen skåpbilar är högre bland lätta lastbilar registrerade för yrkestrafik (86 % jämfört med 73 % av antalet fordon registrerade för firmabilstrafik).

Andelen lätta skåpbilar är högst i storstadskommunerna (83 % av antalet i trafik, 84 % av körsträckorna 2017) medan andelen flakbilar är högst i landsbygdskommunerna (23 % av antalet i trafik, 19 % av körsträckorna 2017), se Tabell 4.

Tabell 4. Antal och andel registrerade lätta lastbilar i trafik vid slutet av 2017 samt körsträckor fördelade efter karosserikod per kommuntyp och storstadsområde.

	Antal och andel lätta lastbilar i trafik (andel körsträckor 1 000-tal mil inom parentes)					
	Landsbygds- kommuner	Täta kommuner	Storstadskommuner			Hela riket
Karosseri			Stockholm	Göteborg	Malmö	
Flakbilar	23% (19%)	17% (13%)	8% (6%)	9% (7%)	8% (6%)	16% (12%)
Skåpbilar	65% (66%)	72% (73%)	83% (84%)	81% (81%)	84% (85%)	73% (75%)
därav kyl och frys	0% (0%)	0% (0%)	1% (1%)	1% (1%)	0% (1%)	0% (1%)
Övriga	12% (15%)	11% (13%)	9% (10%)	10% (12%)	8% (9%)	11% (13%)
Summa %	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Summa antal	130 343 (190 624)	266 193 (392 899)	114 096 (185 888)	22 918 (35 844)	21 697 (33 202)	555 363 (838 616)

Källa: Bearbetning av Trafikanalys fordons- och körsträckedatabas.

Bland de 83 000 tunga lastbilarna utgjorde skåpbilarna 28 procent av antalet fordon i trafik 2017 (31 % av körsträckorna). Näst vanligast var flakbilarna (16 % av antalet i trafik, men bara 8 % av körsträckorna). Det är betydligt vanligare att de tunga skåpbilarna har kyl- och frys-möjligheter jämfört med de lätta dito, till exempel för transporter av livsmedel.

Tabell 5. Antal och andel registrerade tunga lastbilar i trafik vid slutet av 2017 samt körsträckor fördelade efter karosserikod per kommuntyp och storstadsområde.

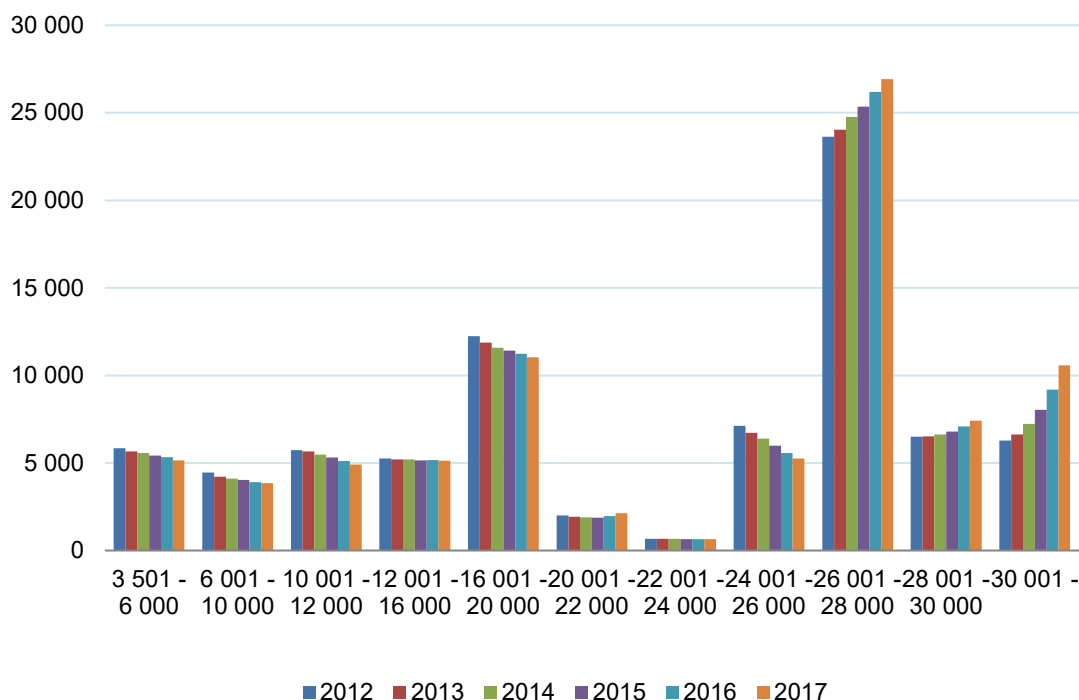
	Antal och andel tunga lastbilar i trafik (andel körsträckor 1 000-tal mil inom parentes)					
	<i>Landsbygds- kommuner</i>	<i>Täta kommuner</i>	<i>Storstadskommuner</i>			<i>Hela riket</i>
Karosseri			<i>Stockholm</i>	<i>Göteborg</i>	<i>Malmö</i>	
Flakbilar	21% (10%)	16% (8%)	14% (8%)	8% (4%)	10% (8%)	16% (8%)
Skåpbilar	23% (28%)	27% (32%)	35% (35%)	29% (28%)	42% (39%)	28% (31%)
<i>därav kyl och frys</i>	5% (9%)	8% (15%)	9% (12%)	9% (13%)	8% (12%)	8% (13%)
Bankebilar	5% (12%)	2% (4%)	0% (0%)	0% (0%)	0% (0%)	2% (5%)
Tankbilar	2% (3%)	3% (4%)	3% (2%)	5% (8%)	2% (3%)	3% (4%)
Dragbilar	9% (14%)	11% (18%)	7% (13%)	21% (32%)	14% (27%)	10% (17%)
Utbytbara karosserier och containers	4% (5%)	5% (6%)	3% (5%)	2% (2%)	2% (3%)	4% (5%)
Övriga	36% (30%)	37% (29%)	39% (38%)	35% (25%)	29% (23%)	37% (30%)
Summa %	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Summa antal	18 794 (91 383)	44 994 (219 257)	12 122 (44 781)	4 267 (18 476)	2 839 (13 095)	83 025 (387 010)

Källa: Bearbetning av Trafikanalys fordons- och körsträckedatabas.

Det är vanligare att tunga skåpbilar är registrerade i täta kommuner ellerorstadskommuner (Tabell 5), medan tunga flakbilar svarar för en större andel i landsbygdskommunerna. Där-
emot finns en variation mellan orstadskommunerna vilka som är de vanligaste karosseri-
typerna. Dragbilar är till exempel betydligt vanligare i Göteborg, medan skåpbilar är vanligare i
Malmö. Så kallade bankebilar som till exempel används för tunga timmertransporter finns i
princip inte alls registrerade i orstadskommunerna men är vanligare i landsbygds-
kommunerna. Noterbart är att bankebilarna också har avsevärt högre genomsnittlig körsträcka
än genomsnittslastbilen (11 900 mil jämfört med 4 700 mil).

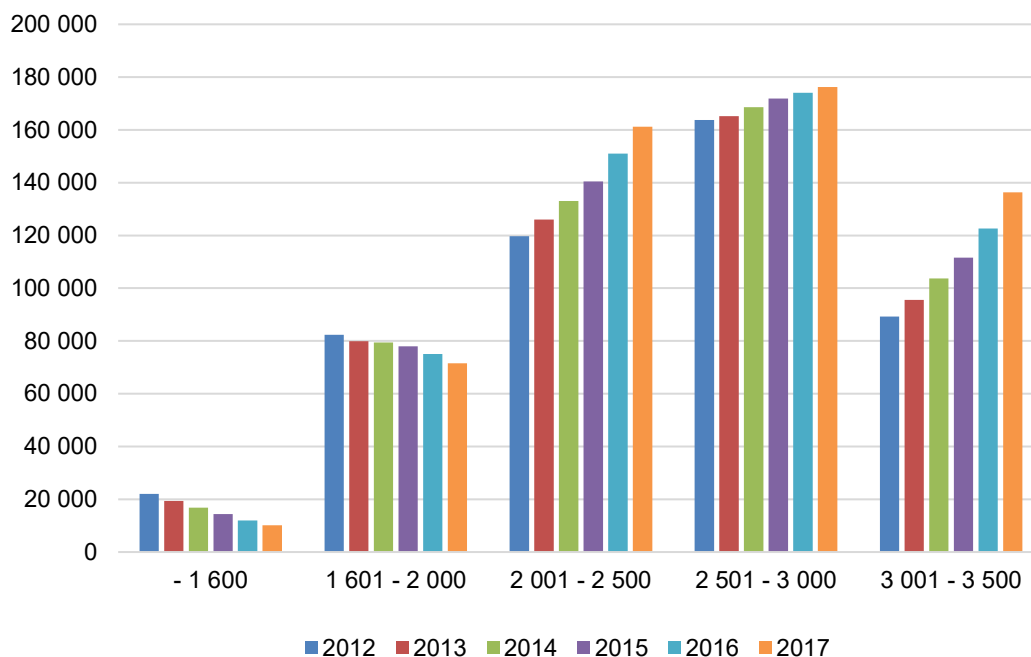
Både tunga och lätta lastbilar har i genomsnitt blivit tyngre

Den genomsnittliga totalvikten för tunga lastbilar har ökat jämfört med 2012. Framförallt är det tunga lastbilar med över 26 ton i totalvikt som ökat i antal medan de lättare tunga lastbilarna istället blivit färre, se Figur 6. Tunga lastbilar med tillstånd för yrkestrafik har betydligt högre genomsnittlig totalvikt (26 ton jämfört med 18,5 ton för tunga lastbilar i firmabilstrafik 2017). Utvinning och mineraler har högst genomsnittlig totalvikt (29 ton) följt av transport och magasinering (25 ton), byggverksamhet (24 ton) och vattenförsörjning; avloppsrening, avfallshantering och sanering (24 ton).



**Figur 6. Antal tunga lastbilar i trafik efter totalvikt (kg) vid slutet av varje år.
Källa: Bearbetning av Trafikanalys fordonsdatabas.**

Även de lätta lastbilarna har blivit tyngre över tid, se Figur 7. Det är de allra tyngsta lätta lastbilarna som ökat mest i antal (över 3 ton totalvikt) medan de allra lättaste lätta lastbilarna tappat marknadsandelar (upp till 2 ton totalvikt). Lätta lastbilar med tillstånd för yrkestrafik har högre genomsnittlig totalvikt (2,8 ton jämfört med 2,6 ton för lätta lastbilar i firmabilstrafik).



Figur 7. Antal lätta lastbilar i trafik efter totalvikt (kg) vid slutet av varje år.
Källa: Bearbetning av Trafikanalys fordonsdatabas.

De tunga lastbilarna som är registrerade i storstadskommunerna (22 ton totalvikt 2017) är i genomsnitt lättare än i landsbygdskommunerna och de täta kommunerna (23 ton totalvikt 2017). Det finns alltså fler fordon i de lätta viktclasserna och färre i de tunga viktclasserna i storstadskommunerna jämfört med hur det ser ut för de andra kommuntyperna. Det skulle kunna förklaras av att det är olika typer av lastbilar (karosserier) som är registrerade i de olika kommuntyperna. Skåpbilar, som står för en jämförelsevis större andel i storstadskommunerna, är exempelvis i genomsnitt lättare än bankebilarna och tunga lastbilar med flak.

I motsats till de tunga lastbilarna är de lätta lastbilarna, som är registrerade i storstadskommunerna, i genomsnitt något tyngre än de registrerade i landsbygdskommunerna men även jämfört med dem i de täta kommunerna. Det kan delvis förklaras med olika bransch-sammansättningar i de olika kommuntyperna.

Lätta och tunga lastbilar i storstäderna är yngst

De tunga lastbilar som är registrerade i storstadskommunerna (8 år) är i genomsnitt yngre än dem i landsbygdskommunerna (14 år) och de täta kommunerna (11 år 2017). Det finns en större andel nya fordon i storstadskommunerna och en mindre andel fordon som är 10 år eller äldre jämfört med hur det ser ut för de andra kommuntyperna.

Även lätta lastbilar registrerade i storstadskommuner (6 år 2017) är i genomsnitt yngre än i landsbygdskommuner (10 år) och täta kommuner (9 år). Det finns även här en större andel nya fordon i storstadskommunerna och en mindre andel fordon som är 10 år eller äldre jämfört med hur det ser ut för de andra kommuntyperna.

Tunga lastbilar med tillstånd för yrkesmässig trafik har betydligt lägre genomsnittsålder (6 år) jämfört med tunga lastbilar i firmabilstrafik (17,5 år). Tunga lastbilar registrerade inom jordbruk, skogsbruk och fiske har högst medelålder (23 år) medan snittet inom transport och magasinering var lägst (6 år).

Även lätta lastbilar med tillstånd för yrkestrafik har betydligt lägre genomsnittsalder (5 år) jämfört med lätta lastbilar i firmabilstrafik (8 år) 2017. Liksom för de tunga lastbilarna har lätta lastbilar registrerade inom jordbruk, skogsbruk och fiske högst medelålder (11 år) medan bilar inom finans och försäkring har lägst medelålder (3 år).

Total dominans av dieseldrift

Både lätta och tunga lastbilar är i huvudsak dieseldrivna. De senaste åren har antalet lastbilar som drivs med alternativa bränslen, exempelvis gas och etanol ökat något. Ökningen har skett från en låg nivå och endast marginellt påverkat marknadsandelarna sett till hela flottan.

Dieseldrivna lätta lastbilar är därför också klart vanligast i samtliga kommuntyper. Även om andelen diesel är lägre än för de tunga lastbilarna, är andelen klart högre än för personbilarna. Andelen dieseldrivna lätta lastbilar har dessutom ökat sedan 2012 medan andelen bensindrivna lätta lastbilar har minskat. De dieseldrivna lätta lastbilarna har generellt en högre genomsnittlig körsträcka än de bensindrivna lätta lastbilarna, vilket gör att dieselbilarna får en ännu större dominans om de totala körsträckorna jämförs. Jämfört med 2012 har andelen lätta lastbilar i trafik som drivs med diesel ökat från 83 procent (90 % av körsträckorna) till 89 procent (94 % av körsträckorna) medan andelen bensinbilar minskat från 15 procent (9 % av körsträckorna) till 9 procent (4 % av körsträckorna) 2017. Andelen elfordon ökar också något, men från en låg nivå. Storstadskommunerna har en något högre andel gasbilar (2 % av antalet, 2 % av körsträckorna) och en lägre andel bensinbilar (6 % av antalet, 3 % av körsträckorna) jämfört med övriga kommuntyper.

Dieseldrivna tunga lastbilar, inklusive de som tankas med biodiesel, är helt dominerande i samtliga kommuntyper. Storstadskommunerna har däremot en något högre andel gasbilar (2 % av antalet, 1 % av körsträckorna 2017) och en lägre andel dieselbilar (96 % av antalet, 98 % av körsträckorna) jämfört med övriga kommuntyper.

3 Fordonspassager i Stockholm och Göteborg

Det finns en koncentration av lastbilar i Stockholm och Göteborg till viktiga in- och utpassager samt en koncentration av lastbilsflöden till vissa tider på dygnet. Nedan beskrivs trafikintensiteten med svensk- och utlandsregistrerade¹⁹ lastbilar i Sveriges två största städer och dess utveckling de senaste åren med hjälp av passageuppgifter från trängselskatteportalerna.

Stockholm

I Stockholm finns 20 betalstationer för trängselskatten, se Figur 8. Vid betalstationerna registreras automatiskt passager in och ut ur Stockholms innerstad under de tider som trängselskatt tas ut²⁰, dvs. måndag–fredag mellan kl. 6.30 och 18:29 (från 6:00 i Göteborg). Skatt tas inte ut helgdag, dag före helgdag eller under juli månad. Under dessa tider görs således inte heller några registreringar av fordonspassager med kamera.

Antal avgiftsbelagda dagar varierar per år. För att jämföra trafikvolymerna över åren är det därför mer rättvisande att följa genomsnittligt antal registrerade passager per dag. Antal registrerade passager in och ut genom trängselskatteportalerna per dag, i de centralare delarna av Stockholm, ökade under 2017 men minskade något under 2018.

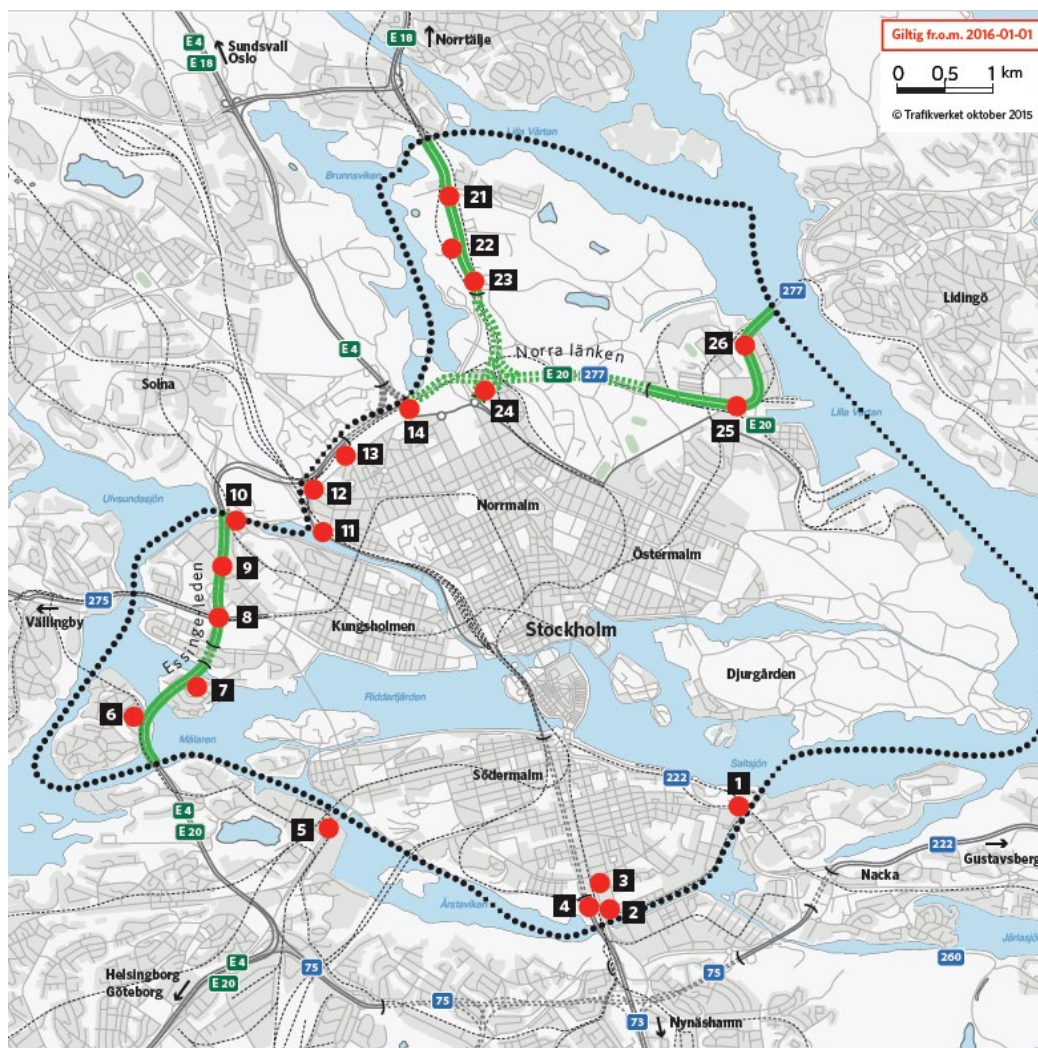
Från och med 2016 infördes även trängselskatt för genomfartstrafiken på Essingeleden²¹, vilket innebär att jämförelser med 2015 och tidigare år försvåras.

Innan 2016 speglade antal passager bättre antal transporter in och ut genom innerstan. Antal passager per avgiftsbelagd dag minskade med knappt en procent under 2018 jämfört med 2017 men har ökat med nästan 2 procent jämfört med 2016. De lätta lastbilarna har ökat sina andelar av de totala passagerna något sedan 2016.

¹⁹ 2015 började trängselskatt tas ut för utländska fordon.

²⁰ Vid passage av en betalstation tas en bild av fordonets registreringsskylt. Bilden skickas till Transportstyrelsen där fordonet identifieras. Informationen som samlas in vid betalstationerna i Stockholm och Göteborg bearbetas i ett datagemensamt system hos Transportstyrelsen.

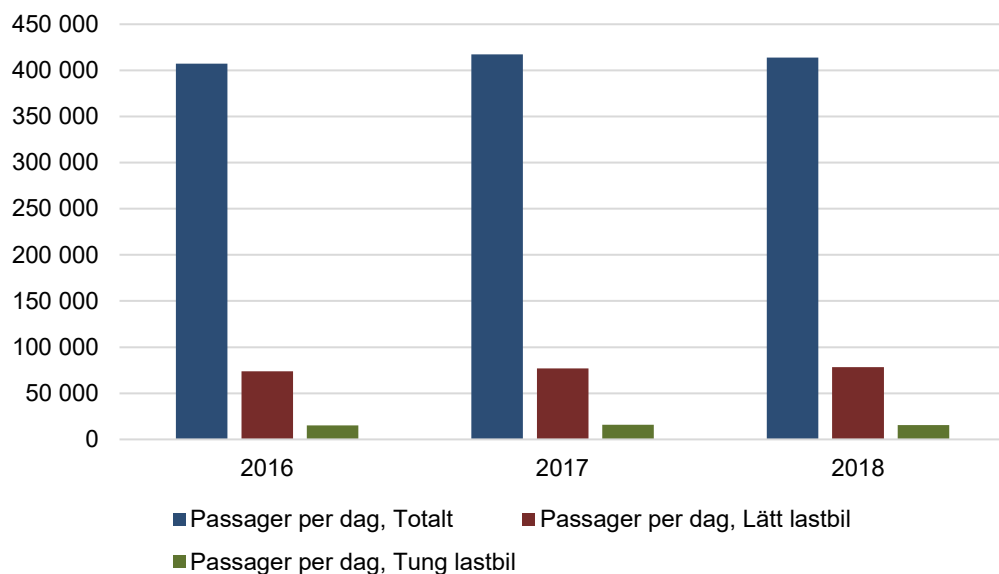
²¹ Den som kör Essingeleden E4 och passerar Fredhäll och Kristineberg får betala en (1) ny passage på Essingeleden. Detsamma gäller om man kör på eller av Essingeleden vid Tranebergsbron. I samband med detta höjdes även trängselskattebeloppen. Se även https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/25891/Ineko.Product.RelatedFiles/2017_123_trangselskatten_i_stockholm_forandrades_1_januari_2016.pdf



Figur 8. Karta över de betalstationer för trängselskatt som omger Stockholms innerstad.

Källa: www.transportstyrelsen.se

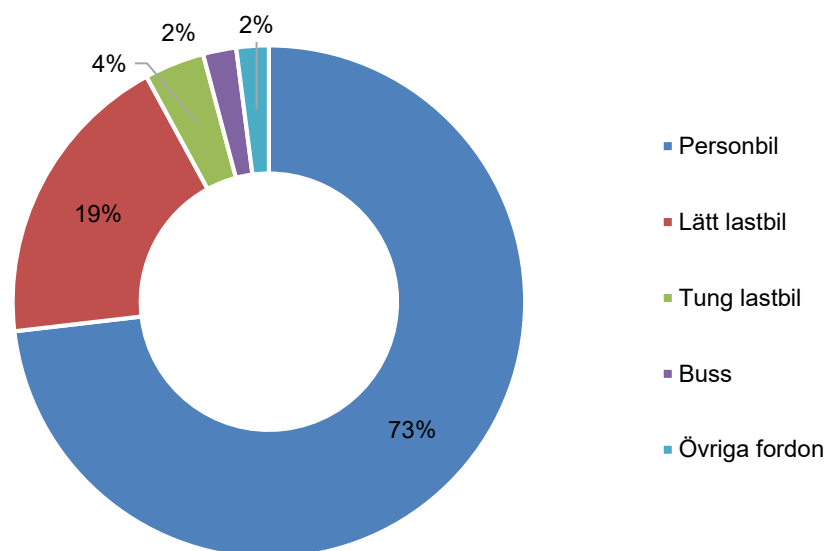
Under 2018 registrerades totalt 91,9 miljoner passager i Stockholm. Lätta lastbilar svarade för 19 procent av dessa och tunga lastbilar för 4 procent (Figur 10). I snitt skedde drygt 78 000 passager med lätta lastbilar och knappt 16 000 passager med tunga lastbilar per avgiftsbelagd dag. För tunga lastbilar sker 74 procent av passagererna med fordon som har tillstånd för yrkesmässig trafik. Motsvarande andel för de lätta lastbilarna är endast 11 procent.



Figur 9. Antal passager i genomsnitt per avgiftsbelagd dag vid Stockholms trängselskatteportaler, 2016–2018.
Källa: Bearbetning av statistik från Transportstyrelsen.

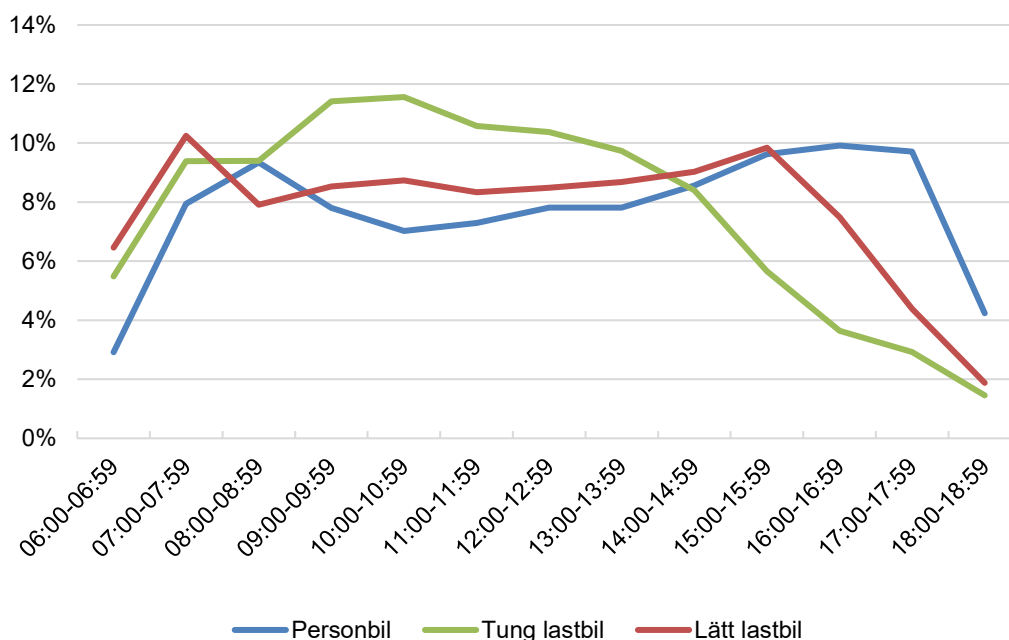
Under 2017 registrerades totalt 93,9 miljoner passager i Stockholm. Lätta lastbilar svarade för 18 procent av dessa (77 000 per avgiftsbelagd dag) och tunga lastbilar för 4 procent (16 000 per dag). Under 2016 registrerades totalt 92,9 miljoner passager i Stockholm. Lätta lastbilar svarade för 18 procent av dessa (74 000 per avgiftsbelagd dag) och tunga lastbilar för 4 procent (15 000 per dag).

Under 2015, då trängselskatten på Essingeleden inte var införd, registrerades totalt 80,1 miljoner passager i Stockholm. Lätta lastbilar svarade för 17 procent (61 000 per avgiftsbelagd dag) av dessa och tunga lastbilar svarade för 3 procent (11 000 per dag).



Figur 10. Andel passager per fordonsslag vid Stockholms trängselskatteportaler, 2018.
Källa: Bearbetning av statistik från Transportstyrelsen.

Personbilarnas passager toppar morgon och sen eftermiddag, se Figur 11. Detta gäller även för lätta lastbilar även om deras topp kommer någon timme tidigare än personbilarnas. De tunga lastbilarna åker främst in/ut ur innerstaden mellan kl. 9 och 14.



Figur 11. Passagers fördelning över avgiftsbelagd tid i Stockholm, andel passager per timme för personbilar, tunga respektive lätta lastbilar, 2018.

Källa: Bearbetning av statistik från Transportstyrelsen.

Anm: Sista och första timmen är i realiteten bara 30 minuter.

För att ge en närmare bild av godstransporter och lastbilarnas trafikmönster har vi valt att, baserat på mer detaljerade uppgifter, analysera passager under en enskild månad (mars 2017). Analyserna är baserade på samma underlag som i en tidigare rapport från Trafikanalys²² och sammanfattas nedan.

Lätta lastbilar

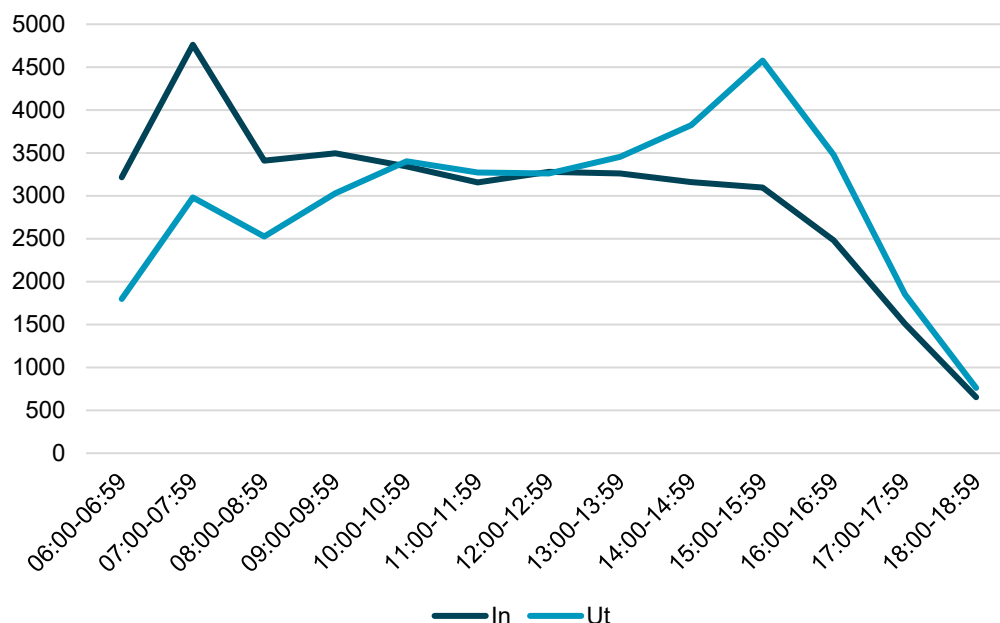
Totalt gjordes nästan 1,8 miljoner passager med lätta lastbilar på 23 dagar i mars 2017, fördelade på knappt 893 000 passager in i innerstaden och drygt 879 000 ut ur innerstaden. Då antalet inpassager är i princip lika många som utpassagera är det rimligt att anta att ett fordon i genomsnitt genererar två passager, vilket innebär att nästan 39 000²³ lätta lastbilar rör sig dagtid i Stockholms innerstad²⁴ varje vardag. Detta motsvarar cirka sju procent av det totala beståndet. I det ligger att vissa fordon endast passerar en gång per dag under avgiftsbelagd tid, medan vissa fordon passerar avgiftsstationer mer än två gånger per dag.

Antalet inpassager är som flest mellan kl. 7 och 8 på morgonen medan utpassagera har en topp på eftermiddagen mellan kl. 14 och 16. En topp för inpassager på morgonen med motsvarande topp för utpassager på eftermiddagen skulle kunna tyda på att många lastbilar stannar en längre tid eller hela dagen innanför tullarna, exempelvis för att utföra olika uppdrag.

²² Trafikanalys Rapport 2017:23, www.trafa.se/globalassets/rapporter/2017/rapport-2017_23-tunga-fordon-i-urbana-miljoer---en-kartlaggning.pdf.

²³ Exklusive de lätta lastbilar som endast rör sig inom staden och inte registreras av trängselskattkamerorna.

²⁴ Statistiken inkluderar även genomfartstrafik på Essingeleden.



Figur 12. Antal passager av lätta lastbilar i snitt per vardag fördelat per timme, mars 2017.
Källa: Bearbetning av statistik från Transportstyrelsen.

De lätta lastbilarna kör in/ut ur innerstaden främst via E4:an och från Tranebergsbron vid trafikplats Fredhäll/Drottningholmsvägen och trafikplats Kristineberg (Betalstation 8 och 9, se Figur 8). Av de knappt 1,8 miljoner passagera under mars 2017 registrerades 460 000 passager av lätta lastbilar till/från E4:an (Kungsholmens betalstation) och 220 000 till/från Tranebergsbron (Alviks betalstation). Det motsvarar 20 000 respektive 10 000 dagliga passager, och således sker 39 procent av de lätta lastbilarnas passager via dessa betalstationer.

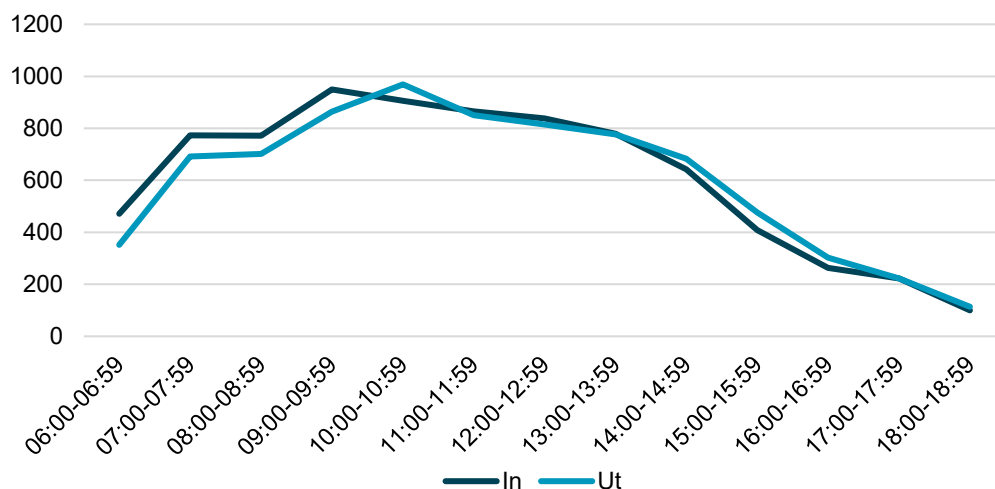
Därefter följer Skanstull (Betalstation 2, 3 och 4) med 340 000 passager, ett dagligt snitt på 15 000 passager. Förutom dessa infarter är det ytterligare tre med ett ansevärt antal passager, runt 110 000 till 140 000, Liljeholmsbron (Betalstation 5), Klarastrandsleden (Betalstation 11) och Norrtull (Betalstation 14).

Tunga lastbilar

Totalt gjordes knappt 364 000 passager på vardagarna i mars 2017, nära 184 000 passager in i innerstaden och knappt 180 000 ut ur innerstaden med tunga lastbilar. Då antalet inpassager är i princip lika många som utpassagera är det rimligt att anta att ett fordon genererar två passager, vilket innebär att knappt 8 000 tunga lastbilar rör sig dagtid i Stockholms innerstad varje vardag.²⁵ Detta motsvarar cirka tio procent av totala beståndet.

Flödet av in- och utpassager följer samma mönster vilket skulle tyda på att tiden i innerstaden är relativt kort, under en timme, med mest trafik mellan klockan 9 och klockan 12. Det skulle kunna förklaras av uppdragens karaktär och att det finns flera restriktioner för hur tunga lastbilar får och kan framföras i städerna.

²⁵ Statistiken inkluderar även genomfartstrafik på Essingeleden. Exklusive de tunga lastbilar som endast rör sig inom staden och inte registreras av trängselskattkamerorna.



Figur 13. Antal passager av tunga lastbilar i snitt per vardag fördelat per timme, mars 2017.
 Källa: Bearbetning av statistik från Transportstyrelsen.

De tunga lastbilarna kommer in/ut ur innerstaden främst via E4:an och från Tranebergsbron vid Trafikplats Fredhäll/Drottningholmsvägen, Skanstull (Betalstation 2, 3 och 4) och trafikplats Kristineberg (Betalstation 8 och 9, se Figur 8). Av de drygt 360 000 passagera under mars 2017 registrerades 133 000 passager till/från E4:an (Kungsholmens betalstation), 50 000 till/från Skanstull och 32 000 till/från Tranebergsbron (Alviks betalstation). Det motsvarar 5 800, 2 200 respektive 1 400 dagliga passager, och innebär att cirka 60 procent av de tunga lastbilarnas passager sker via dessa betalstationer.

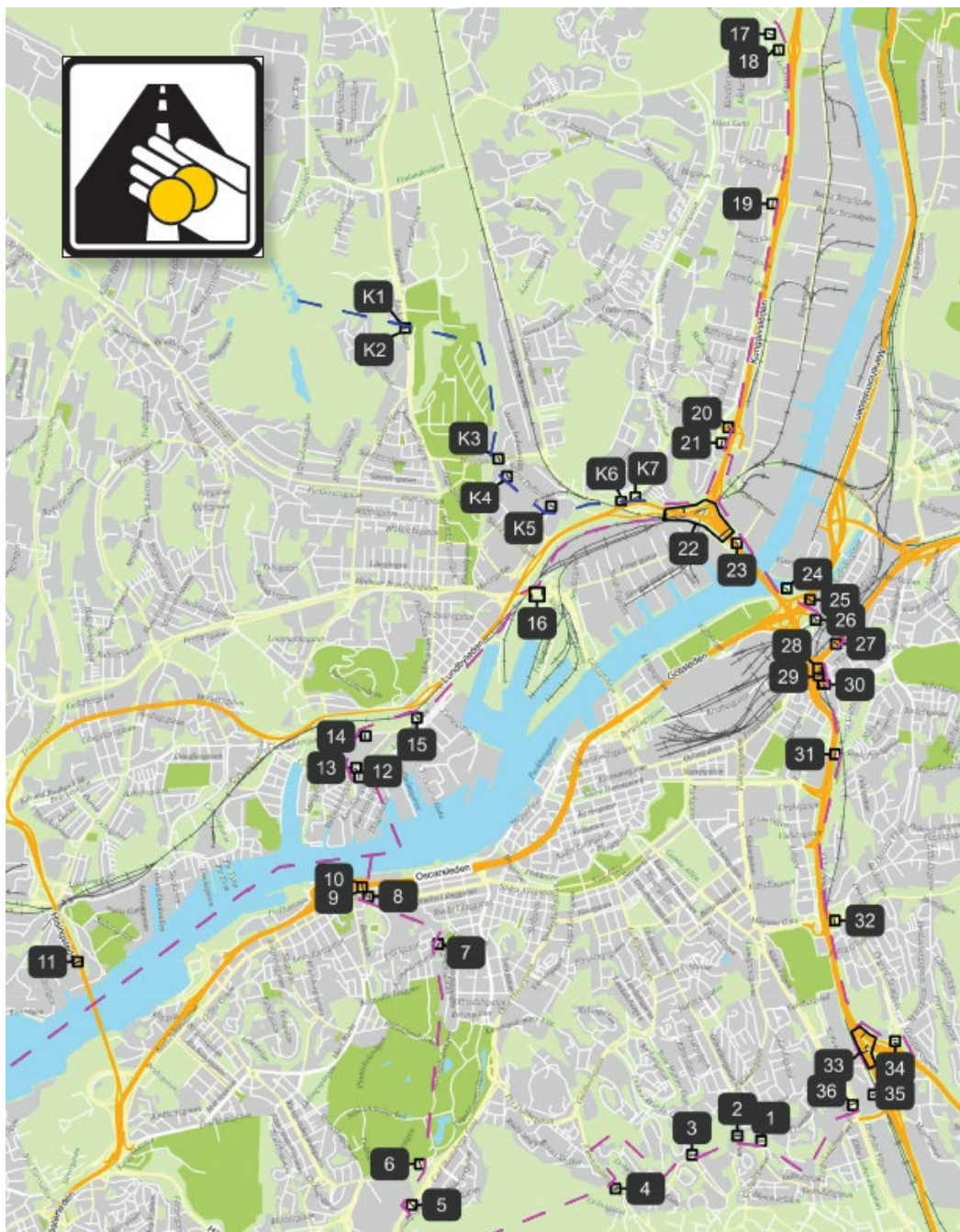
Göteborg

I Göteborg finns 36 betalstationer för trängselskatt, se Figur 14. Området för trängselskatt i Göteborg är de centrala delarna av Göteborg (inklusive Lindholmen) samt älvöverfarterna Älvsborgsbron och Götaälvbron. Även de som passerar staden på de flesta huvudvägarna, bland annat E6 och E20 beskattas.

Antal avgiftsbelagda dagar varierar per år. För att jämföra trafikvolymerna över åren är det därför mer rättvisande att följa genomsnittligt antal registrerade passager per dag. Vi kan se en tydlig uppgång i antal registrerade passager in och ut genom trängselskatteportalerna per dag i Göteborg under 2018 jämfört med 2017, efter att de har legat på ungefär samma nivå sedan 2015. Uppgången beror dock inte på en faktisk trafikvolymökning utan snarare på en utökning av antal kontrollpunkter²⁶.

Antal passager per avgiftsbelagd dag ökade med fyra procent under 2018 jämfört med både 2017 och 2015. Om vi rensar för ökat antal passager på grund av fler kontrollpunkter minskade antal passager per dag istället med två procent jämfört med både 2017 och 2015. De lätta och tunga lastbilarnas andelar av de totala passagera har inte ändrats nämnvärt sedan 2015.

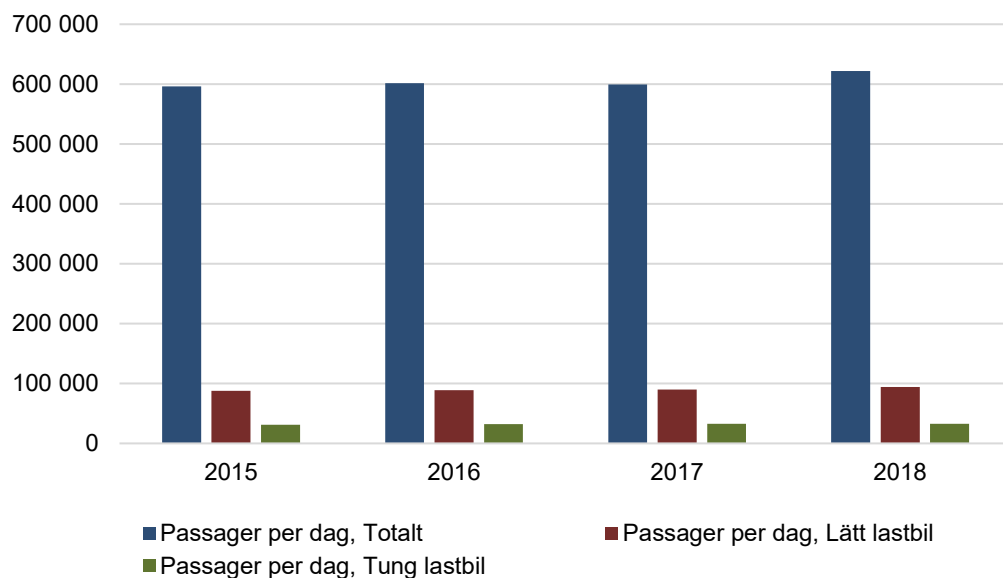
²⁶ Från den 1 maj 2018 infördes ändrade beskattningsregler för betalstationen i Backa, <https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Trangselskatt/Trangselskatt-i-goteborg/undantag-fran-trangselskatt-i-backa/>. Det innebär att fler passager registreras men leder till att mindre trängselskatt tas ut, eftersom endast genomfartstrafik genom Backaområdet ska beskattas.



Figur 14. Karta över de 36 betalstationer för trängselskatt som omger Göteborg.

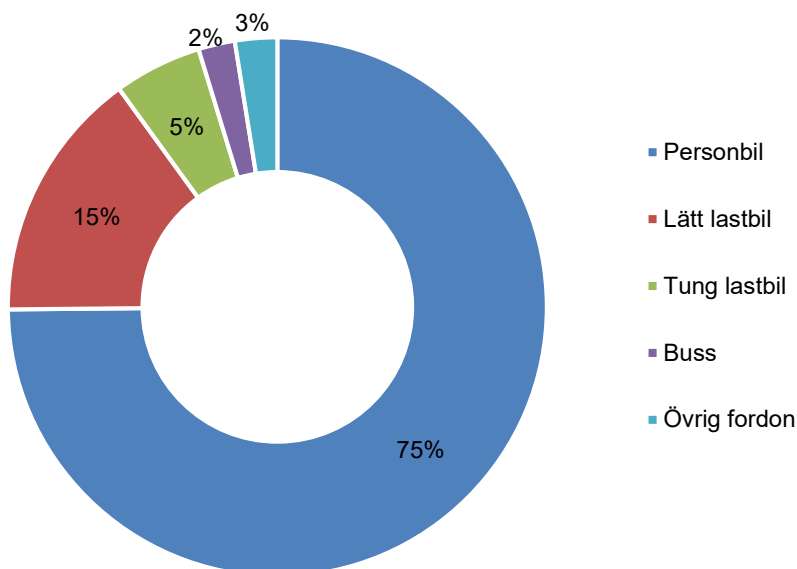
Källa: www.transportstyrelsen.se.

Anm. Vissa betalstationer på kartan består i praktiken av flera betalstationer.



Figur 15. Antal passager i genomsnitt per avgiftsbelagd dag vid Göteborgs trängselskatteportaler, 2015–2018.
Källa: Bearbetning av statistik från Transportstyrelsen.

Under 2018 registrerades totalt 138 miljoner passager i Göteborg. Lätta lastbilar svarade för 15 procent av dessa och tunga lastbilar för 5 procent (Figur 16). I snitt skedde drygt 94 000 passager med lätta lastbilar och knappt 33 000 passager med tunga lastbilar per avgiftsbelagd dag.

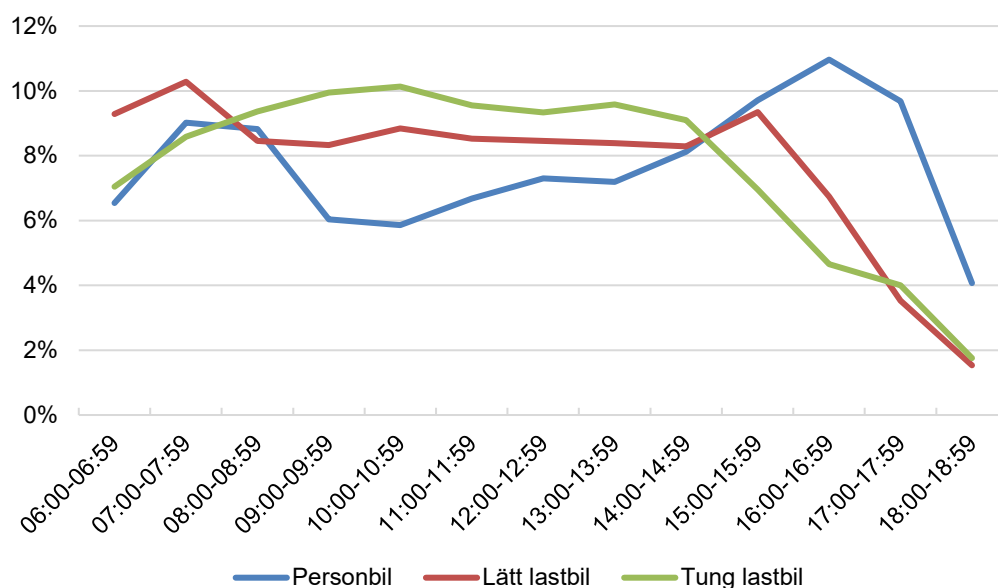


Figur 16. Andel passager per fordonsslag vid Göteborgs trängselskatteportaler, 2018.
Källa: Bearbetning av statistik från Transportstyrelsen.

För tunga lastbilar stod fordon med tillstånd för yrkesmässig trafik för 78 procent av passagererna medan endast åtta procent av de lätta lastbilarnas passager sker i yrkesmässig trafik. Under 2017 registrerades totalt 134,8 miljoner passager i Göteborg. Lätta lastbilar svarade för 15 procent (90 000 passager per avgiftsbelagd dag) av dessa och tunga lastbilar

svarade för 6 procent (33 000 tunga lastbilar per dag). Under 2016 skedde totalt 137,2 miljoner passager i Göteborg. Lätta lastbilar svarade för 15 procent (89 000 passager per avgiftsbelagd dag) av dessa och tunga lastbilar svarade för fem procent (32 000 per dag). Under 2015 registrerades totalt 132,3 miljoner passager i Göteborg.

Lätta lastbilar svarade för 15 procent (88 000 per avgiftsbelagd dag) av dessa och tunga lastbilar svarade för fem procent (31 000 per dag). Liksom i Stockholm toppar personbilarnas passager på morgonen och sen eftermiddag, se Figur 17. De tunga lastbilarna har ett jämt flöde mellan kl. 7 och 15. Lätta lastbilar har toppar mellan kl. 7 och 8 samt mellan kl. 15 och 16. Däremellan är flödet jämt.



Figur 17. Passagers fördelning över avgiftsbelagd tid i Göteborg, andel passager per timme för personbilar, tunga respektive lätta lastbilar, 2018.

Källa: Bearbetning av statistik från Transportstyrelsen.

Anm: Sista och första timmen är i realiteten bara 30 minuter.

Lätta lastbilar

Totalt gjordes drygt 2,1 miljoner passager på 23 dagar i mars 2017, varav närmare 1,1 miljoner passager in i Göteborg och drygt 1 miljon ut ur staden.²⁷ Då antalet inpassager är i princip lika många som utpassagera är det rimligt att anta att ett fordon genererar två passager, vilket innebär att drygt 46 000²⁸ lätta lastbilar rör sig dagtid i Göteborgs innerstad varje vardag.

Antalet passager toppar mellan kl. 7 och 8 på morgonen och mellan kl. 15 och 16 på eftermiddagen, se Figur 18. Göteborg skiljer sig från Stockholm i det avseende att in- och utpassager följer samma mönster.

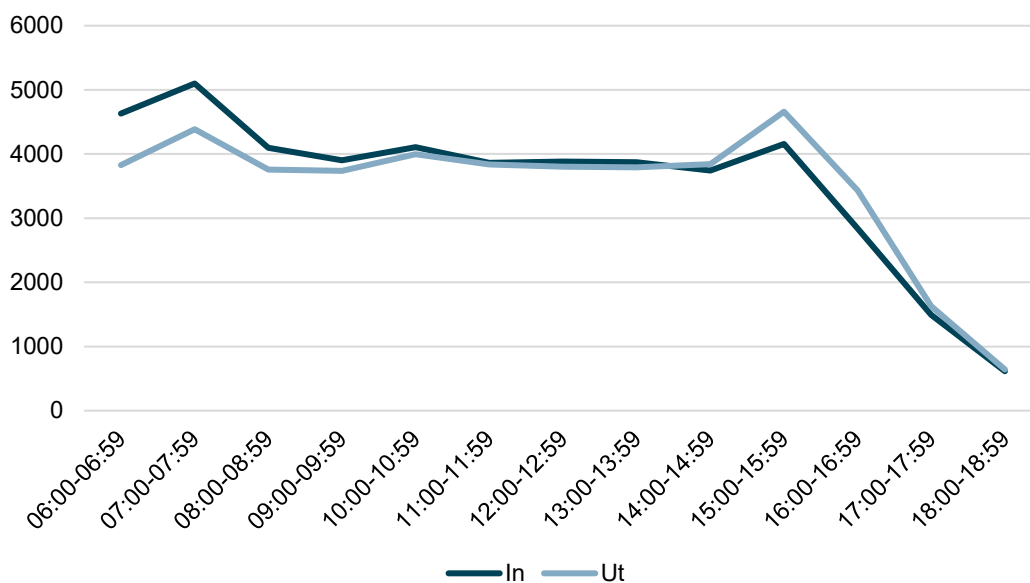
De lätta lastbilarna kör in och ut ur innerstaden främst vid Ringömotet (E6 norr om Göteborg, betalstation 22 och 23) och vid E6/E20 Kungsbackadalen (söder om Göteborg, betalstation 33 och 34). Av de 2,1 miljoner passagera under mars 2017 registrerades 460 000 passager vid Ringömotet och 335 000 vid E6/E20 Kungsbackadalen. Det motsvarar 20 000 respektive

²⁷ Statistiken inkluderar även genomfartstrafik på Europavägarna.

²⁸ Exklusive de lätta lastbilar som endast rör sig inom staden och inte registreras av trängselskattkamerorna.

15 000 dagliga passager, och innebär att 38 procent av de lätta lastbilarnas passager sker via dessa betalstationer. Därefter följer betalstationerna vid Marieholm till och från E45 (betalstation 24–26) och vid Olskroken mot E20 (betalstation 27–30) med runt 240 000 till 250 000 passager.

Precis som att inflödet och utflödet följer samma mönster, indikerar koncentrationen av passager vid ovan nämnda betalstationer att många av de lätta lastbilarna endast passerar Göteborg.



Figur 18. Antal passager av lätta lastbilar i snitt per vardag fördelat per timme, mars 2017.
Källa: Bearbetning av statistik från Transportstyrelsen.

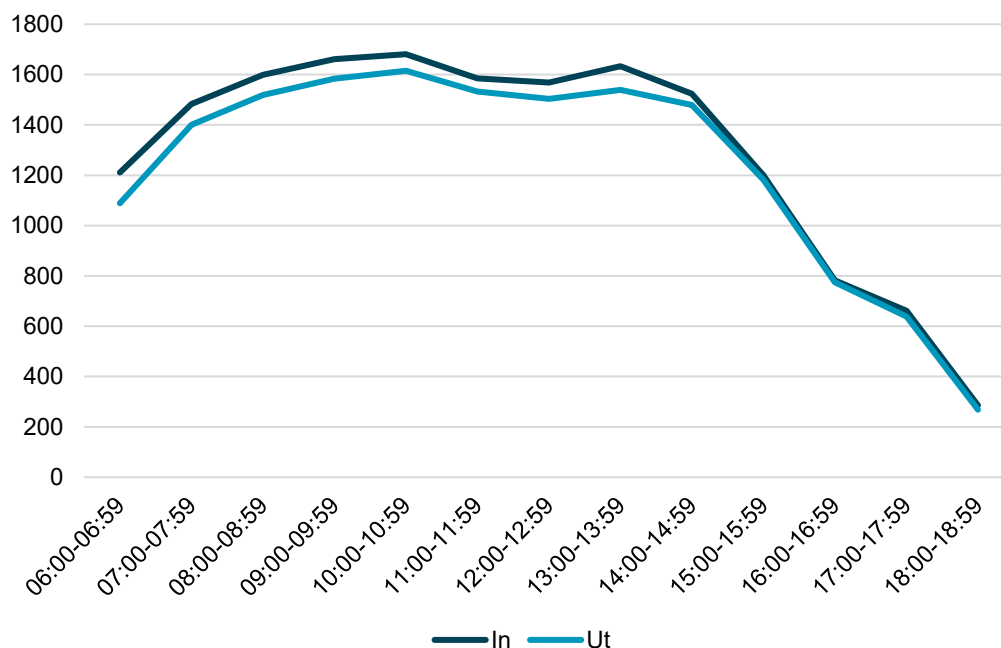
Tunga lastbilar

Totalt gjordes, i mars 2017, drygt 759 000 passager på 23 dagar, drygt 388 000 passager in i innerstaden och knappt 371 000 ut ur innerstaden.²⁹ Då antalet inpassager är i princip lika många som utpassagera är det rimligt att anta att ett fordon genererar två passager, vilket innebär att ungefär 16 500³⁰ tunga lastbilar rör sig dagtid inom Göteborgs trängselskatteområde varje vardag.

För alla passager, oavsett fordonstyp, tillämpas flerpassageregeln på 45 procent av passagera. Om detta gäller även för tunga lastbilar så innebär det att cirka 9 000 tunga lastbilar skulle röra sig i själva innerstaden och 7 500 tunga lastbilar passerar Göteborg enligt flerpassageregeln. In och utflödet är relativt konstant mellan kl. 7 och 15, se Figur 19.

²⁹ Statistiken inkluderar även genomfartstrafik på Europavägarna.

³⁰ Exklusive de tunga lastbilar som endast rör sig inom staden och inte registreras av trängselskattkamerorna.



Figur 19. Antal passager av tunga lastbilar i snitt per vardag fördelat per timme, mars 2017.
Källa: Bearbetning av statistik från Transportstyrelsen.

De tunga lastbilarna passerar in och ut ur trängselskatteområdet främst vid Ringömotet (E6 norr om Göteborg, betalstation 22 och 23) och vid E6/E20 Kungsbackadalen (söder om Göteborg, betalstation 33 och 34). Av de 759 000 passagera under mars 2017 registrerades 232 000 passager vid Ringömotet och 148 000 vid E6/E20 Kungsbackadalen. Det motsvarar 10 000 respektive 6 500 dagliga passager.

Tillsammans med passagera vid betalstationerna Marieholm till och från E45 (betalstation 24–26) och Olskroken mot E20 (betalstation 27–30) utgör passagera vid dessa knutpunkter till E6, E20 och E45 68 procent av de tunga lastbilarnas passager. Lägg till passagera över Älvsborgsbron, samt passager in och ut från staden västerifrån vid Oscarsleden (betalstation 8–10), då stiger andelen till 83 procent.

4 Godstransporter med tunga lastbilar i urbana områden

Under 2018 genomförde de tunga svenskregistrerade lastbilarna 45 miljoner transporter och fraktade totalt 475 miljoner ton gods i inrikes trafiken. Transportarbetet³¹ uppgick till knappt 41 miljarder tonkilometer. Mellan 2012 och 2018 ökade nivåerna i inrikestrafiken signifikant avseende antal transporter (+17 %), transportarbete (+9 %), körda kilometer (+6 %) och lastad godsmängd (+27 %). Inom samtliga av dessa variabler har även den yrkesmässiga trafiken ökat signifikant. Lastbilstrafiken kan delas upp i två kategorier, yrkesmässig trafik och firmabilstrafik. Den yrkesmässiga trafiken är störst, den utgjorde mer än fyra femtedelar av alla inrikestransporter 2018.

Godstransporter inom samma kommuntyp är vanligast

I inrikestrafiken fraktades 2018 liksom tidigare år majoriteten (75 procent) av allt lastat och lossat gods inom samma län. Även sett till olika kommuntyper framgår att godset till största del transporteras till samma typ av område. Av de närmare 475 miljoner ton gods som fraktades inom Sverige under 2018 kördes hälften (53 %) från täta kommuner, se Tabell 6.³² Av denna mängd, kördes majoriteten (80 %) inom den egna eller till andra täta kommuner, samtidigt som mindre delar gick till landsbygds- och storstadskommuner. Då transporten startade i storstadskommunerna kördes 69 procent av godset till den egna eller till andra storstadskommuner. Det gods som transporterades med start i Stockholm tycks ha högst andel gods som slutade i det egna eller de andra två storstadskommunerna; Göteborg och Malmö.

³¹ Transportarbetet redovisas i tonkilometer vilket är produkten av lastad vikt i ton och körda kilometer per körning.

³² En brist i underlaget från lastbilsundersökningen är att kommunkod inte samlas in systematiskt. Matchningar med tillgänglig information om ort har gjorts mot adressregister. Trots detta saknas ibland kommunkod för transporternas start och målpunkter. Detta medför okänd kommuntyp vid indelningar över olika kommuntyper. Vi planerar att till framtida publikationer förbättra statistikens kvalitet över kommuntyperna, därför begränsas redovisningen i detta kapitel endast till ett fåtal tabeller. Se även Appendix.

Tabell 6. Transporterad godsmängd (1 000-tal ton) med svenskregistrerade tunga lastbilar efter kommuntyp där transporten startat respektive slutat. År 2018.

Slut i kommuntyp						
Start i kommuntyp	Landsbygds-kommuner	Storstads-kommuner	Täta kommuner	Okänd kommuntyp	Totalt (1000-tal ton)	Andel ton av total (%)
Landsbygds-kommuner	64%	6%	28%	2%	113 638	24%
Täta kommuner	11%	9%	80%	1%	251 584	53%
Storstads-kommuner	6%	69%	24%	1%	94 155	20%
<i>Därav, Göteborg</i>	8%	66%	25%	0%	31 971	7%
<i>Malmö</i>	4%	67%	29%	0%	18 944	4%
<i>Stockholm</i>	5%	73%	21%	1%	43 240	9%
Okänd kommuntyp	30%	7%	45%	18%	15 830	3%
Totalt	23%	20%	55%	2%	475 207	100%

Källa: Lastbilsundersökningen 2018. Egna bearbetningar av grundmaterialet.

Anm. Andelen anger hur stor del av godset som slutat i respektive kommuntyp, fördelat efter startort.

Av allt gods som fraktades i inrikestrafiken med svenska tunga lastbilar under 2018, startade och slutade 14 procent i någon av de tre storstadskommunerna. Omkring 30 miljoner ton gods fraktades med både start och slut inom Stockholm, 20 miljoner ton inom Göteborg och 11 miljoner ton inom Malmö (Tabell 7).

Tabell 7. Transporterad godsmängd (1 000-tal ton) med svenskregistrerade tunga lastbilar efter storstadskommun där transporten startat respektive slutat. År 2018.

Slut i Storstadskommun, 1 000-tal ton				
Start i Storstadskommun	Göteborg	Malmö	Stockholm	Totalt
Göteborg	19 965	323	841	21 128
Malmö	586	11 395	652	12 633
Stockholm	716	304	30 414	31 434
Totalt	21 267	12 021	31 907	65 195

Källa: Lastbilsundersökningen 2018. Egna bearbetningar av grundmaterialet.

Transportarbetet har på total nivå en liknande fördelning som den fraktade godsmängden fördelat på kommuntyp där transporten startar. Dock med en något annorlunda fördelning inom de olika kommuntyperna, exempelvis är andelen fraktat gods inom den egna kommuntypen högre för godsmängden jämfört med transportarbetet. Av de 41 miljarder tonkm som utfördes i inrikestrafiken 2018 utfördes omkring hälften (55%) med start i täta kommuner. Av transporterna som startade i en storstadskommun gick hälften av transportarbetet till täta kommuner (51%), 39 procent gick till samma eller till andra storstadskommuner (Tabell 8).

Tabell 8. Transportarbete (miljoner tonkm) med svenskregistrerade tunga lastbilar efter kommuntyp där transporten startat respektive slutat. År 2018.

Slut i kommuntyp						
Start i kommuntyp	Landsbygds-kommuner	Storstads-kommuner	Täta kommuner	Okänd kommuntyp	Totalt (miljoner ton km)	Andel av total tonkm (%)
Landsbygds-kommuner	42%	14%	42%	1%	9 014	22%
Täta kommuner	14%	21%	65%	0%	22 510	55%
Storstads-kommuner	10%	39%	51%	1%	8 273	20%
Därav, Göteborg	11%	34%	55%	0%	2 618	6%
Malmö	6%	46%	48%	0%	2 013	5%
Stockholm	11%	38%	49%	2%	3 642	9%
Okänd kommuntyp	36%	5%	56%	4%	861	2%
Totalt	20%	23%	57%	1%	40 658	100%

Källa: Lastbilsundersökningen 2018. Egna bearbetningar av grundmaterialet.

Anm. Andelen anger hur stor del av godset som slutat i respektive kommuntyp, fördelat efter startort.

Över hälften av de 3 miljarder körda kilometrarna inom Sverige genomfördes med start i täta kommuner (56 %). Av detta kördes drygt 70 procent inom samma eller till andra täta kommuner (Tabell 9). Nästan en fjärdedel av de körda kilometrarna inom Sverige startade i någon av storstadskommunerna.

Tabell 9. Trafikarbete (km) med svenskregistrerade tunga lastbilar efter kommuntyp där transporten startat respektive slutat. År 2018.

Slut i kommuntyp						
Start i kommuntyp	Landsbygds-kommuner	Storstads-kommuner	Täta kommuner	Okänd kommuntyp	Totalt (1000-tal km)	Andel av total km (%)
Landsbygds-kommuner	47%	13%	38%	2%	591 842	20%
Täta kommuner	13%	16%	71%	1%	1 652 980	56%
Storstads-kommuner	8%	53%	38%	1%	671 630	23%
Därav, Göteborg	9%	48%	43%	0%	197 335	7%
Malmö	7%	52%	41%	0%	140 583	5%
Stockholm	9%	56%	34%	1%	333 713	11%
Okänd kommuntyp	39%	9%	46%	6%	41 456	1%
Totalt	19%	23%	56%	1%	2 957 908	100%

Källa: Lastbilsundersökningen 2018. Egna bearbetningar av grundmaterialet.

Anm. Andelen anger hur stor del av godset som slutat i respektive kommuntyp, fördelat efter startort. Körda km både med och utan last ingår.

Inom Stockholm utfördes mest av storstädernas trafik

Om vi tittar i ett snävare geografiskt perspektiv framgår det att 12 procent av alla körda kilometer, 14 procent av allt gods och 18 procent av alla transporter både startade och slutade i någon av storstadskommunerna. Inom Stockholm utfördes mest trafik, ungefär hälften av storstädernas alla transporter, trafikarbete och körda kilometer. Inom Göteborg transporterades nästan 20 miljoner ton gods, en tredjedel av allt gods som fraktades med både start och slut i någon av de tre storstäderna. En femtedel av alla körda kilometer (både med och utan last) med start och slut i storstadskommunerna utfördes inom Göteborg (Tabell 10).

Tabell 10. Antal transporter med tunga svenskregistrerade tunga lastbilar, fraktad godsmängd (ton), trafikarbete och transportarbete fördelat efter totalt i inrikestrafiken samt efter transporter som både startade och slutade i storstadskommunerna. År 2018.

	Antal transporter (1 000-tal)	Andel transporter (%)	Godsmängd (1 000-tal ton)	Andel godsmängd (%)	Trafikarbete (1 000-tal km)	Andel trafikarbete (%)	Transportarbete (miljoner ton km)	Andel transportarbete (%)
Totalt inrikes	45 004		475 207		2 957 908		40 658	
Totalt med start och slut i storstadskommunerna	7 989	18%	65 195	14%	354 916	12%	32 149	8%
<i>Därav start och slut inom</i>								
Stockholm	4 270	53%	30 414	47%	163 936	46%	8 882	28%
Göteborg	2 468	31%	19 965	31%	71 177	20%	4 467	14%
Malmö	1 094	14%	11 395	17%	47 795	13%	3 530	11%

Källa: Lastbilsundersökningen 2018. Egna bearbetningar av grundmaterialet.

Anm. Andelen anger hur stor del av godset som både startat och slutat inom storstadskommunerna.

Störst andel körda kilometer utan last från landsbygdskommunerna

Av de knappt tre miljarder kilometer som kördes inom Sverige 2018 var 16 procent så kallade tomtransporter, dvs. helt utan last. Tomtransporter är svårt att undvika helt eftersom vissa typer av varor har särskilda lastningsförutsättningar som kan ge upphov till fler tomkörningar än andra, exempelvis rundvirke. Andra varor fraktas till och från platser som rent geografiskt gör det svårt att undvika tomtransporter. Detta synliggörs bland annat när vi tittar på andel körda kilometer utan last efter kommuntyp, där andelen utan last är lägre i storstäderna. Bland transporter som startade i landsbygdskommunerna var 19 procent av de körda kilometrarna utan last, från storstadskommunerna var endast 13 procent av kilometrarna tomma. Av de tre storstäderna hade transporter som startade i Malmö lägst andel kilometer utan last (10 %), i Stockholm var andelen 15 procent (Tabell 11). En förklaring till varierande andel tomtransporter och körda kilometer utan last i de olika kommuntyperna kan vara att det är olika varuslag som transporteras, som i sin tur beror på hur näringslivsstrukturen ser ut i respektive kommuntyp.

Tabell 11. Andel körda kilometer med last, utan last och totalt med tunga svenskregistrerade lastbilar. Fördelat efter transporter som startade i respektive område, år 2018.

Körda kilometer			
<i>Start i kommuntyp</i>	<i>Andel km med last</i>	<i>Andel km utan last</i>	<i>Totalt 1 000-tal km</i>
Landsbygdskommuner	81%	19%	591 842
Täta kommuner	85%	15%	1 652 980
Storstadskommuner	87%	13%	671 630
<i>Därav Göteborg</i>	88%	12%	197 335
<i>Malmö</i>	90%	10%	140 583
<i>Stockholm</i>	85%	15%	333 713
Okänd kommuntyp	81%	19%	41 456
Totalsumma	84%	16%	2 957 908

Källa: Lastbilsundersökningen 2018. Egna bearbetningar av grundmaterialet.

Anm. Andelen anger hur stor del av de körda kilometrarna som körts efter start i respektive kommuntyp.

De varugrupper som dominerade de tunga svenska lastbilarnas transportarbete 2018 var samlastat gods, livsmedel, dryckesvaror och tobak samt jordbruks- jakt- och skogsbruksprodukter. Dessa tre varugrupper stod för hälften (51 %) av allt transportarbete.

Inom storstadskommunerna utgjorde det samlastade godset och livsmedel, drycker och tobak närmare 60 procent av allt transportarbete under 2018. Inom landsbygdskommunerna var det jordbruks-, jakt och skogsbruksprodukter som dominerade med närmare 30 procent av transportarbetet.

Majoriteten av transportarbetet startade i täta kommuner 2018 (55 %), en större del av detta bestod av samlastat gods och livsmedel, drycker och tobak (Tabell 12). Från landsbygdskommunerna var jordbruks, jakt och skogsbruksprodukter vanligast, med närmare 30 procent av transportarbetet. Från storstadskommunerna utgick 8,3 miljarder tonkm vilket motsvarade 20 procent av det totala transportarbetet. Den varugrupp med högst andel transportarbete inom storstadskommunerna var livsmedel, drycker och tobak som stod för nästan en tredjedel.

Tabell 12. Transportarbete med svenskregistrerade tunga lastbilar i inrikestrafik per varugrupp med start i respektive kommuntyp. Miljoner tonkm samt andelar för respektive varugrupp och per kommuntyp. År 2018.

Miljoner tonkm efter kommuntyp						
Varugrupp	Okänd kommuntyp	Landsbygd	Storstad	Täta kommuner	Totalt, miljoner tonkm	Andel tonkm av totalen (%)
Malm och andra produkter från utvinning	15%	11%	11%	9%	4 027	10%
Jordbruks-, jakt och skogsbruksprodukter samt fiskprodukter	75%	29%	1%	12%	6 106	15%
Samlastat gods	0%	11%	27%	21%	7 801	19%
Livsmedel, drycker och tobak	0%	11%	31%	15%	6 993	17%
Trä och varor av trä och kork (utom möbler)	2%	14%	2%	9%	3 359	8%
Returråvara, avfall	0%	4%	5%	6%	2 003	5%
Utrustning vid varutransporter	3%	2%	3%	3%	1 146	3%
Andra icke-metalliska mineraliska produkter	1%	6%	4%	5%	2 084	5%
Övriga varuslag	4%	14%	17%	20%	7 139	18%
Totalt (%)	100%	100%	100%	100%		0%
Totalt	861	9 014	8 273	22 510	40 658	100%

Källa: Lastbilsundersökningen 2018. Egna bearbetningar av grundmaterialet.

Jord, sten och sand genererar störst godsmängd

Den fraktade godsmängden, mätt i ton, dominerades av malm och andra produkter från utvinning, som utgjorde en tredjedel av de 475 miljoner ton gods som fraktades 2018. Till övervägande del utgjordes denna varugrupp av jord, sten och sand (Tabell 13). Även från storstadskommunerna stod denna varugrupp för en tredjedel av det fraktade godset. Andra huvudsakliga varugrupper som fraktades från storstadskommunerna var livsmedel, drycker och tobak följt av samlastat gods, med andelar om drygt 10 procent vardera.

Tabell 13. Fraktad godsmängd med svenskregistrerade tunga lastbilar i inrikestrafik per varugrupp med start i respektive kommuntyp. 1 000-tal ton samt andel. År 2018.

1 000-tal ton efter kommuntyp					
Varugrupp	Okänd kommuntyp	Landsbygd	Storstad	Täta kommuner	Totalt
Malm och andra produkter från utvinning	33%	39%	34%	31%	158 832
Jordbruks-, jakt och skogsbruksprodukter samt fiskprodukter	48%	23%	1%	12%	66 007
Samlastat gods	0%	5%	12%	10%	42 238
Livsmedel, drycker och tobak	0%	3%	13%	8%	36 505
Trä och varor av trä och kork (utom möbler)	2%	8%	1%	8%	30 568
Returråvara, avfall	0%	5%	8%	6%	27 882
Utrustning vid varutransporter	7%	4%	6%	5%	24 380
Andra icke-metalliska mineraliska produkter	1%	3%	7%	4%	19 856
Övriga varuslag	10%	11%	19%	14%	68 938
Totalt (%)	100%	100%	100%	100%	
Totalt	15 830	113 638	94 155	251 584	475 207

Källa: Lastbilsundersökningen 2018. Egna bearbetningar av grundmaterialet.

Av de knappt 3 miljarder kilometer som kördes inom Sverige 2018 var nära 0,5 miljarder kilometer, knappt 16 procent så kallade tomtransporter, dvs. helt utan last. Mängden körda kilometer med last i inrikestrafiken med svenska lastbilar uppgick alltså till 2,5 miljarder kilometer (Tabell 14). Nästan en fjärdedel av de körda kilometrarna med last genomfördes vid transporter som startade i någon av storstadskommunerna, det var främst livsmedel, drycker och tobak samt det samlastat gods som fraktades med andelar om 30 respektive 25 procent vardera.

Tabell 14. Körda kilometer med last med svenskregistrerade tunga lastbilar i inrikestrafik per varugrupp med start i respektive kommuntyp. 1 000-tal km samt andel. År 2018.

1 000-tal km med last efter kommuntyp					
Varugrupp	Okänd kommuntyp	Landsbygd	Storstad	Täta kommuner	Totalt
Malm och andra produkter från utvinning	12%	7%	6%	6%	152 528
Jordbruks-, jakt och skogsbruksprodukter samt fiskprodukter	51%	16%	1%	8%	204 588
Samlastat gods	0%	13%	25%	22%	514 951
Livsmedel, drycker och tobak	0%	12%	30%	18%	479 419
Trä och varor av trä och kork (utom möbler)	2%	11%	2%	6%	144 672
Returråvara, avfall	1%	9%	6%	8%	189 158
Utrustning vid varutransporter	24%	9%	9%	10%	249 091
Andra icke-metalliska mineraliska produkter	1%	5%	3%	3%	91 351
Övriga varuslag	8%	18%	17%	20%	471 203
Totalt (%)	100%	100%	100%	100%	
Totalt	33 715	477 601	584 353	1 401 293	2 496 962

Källa: Lastbilsundersökningen 2018. Egna bearbetningar av grundmaterialet.

5 Slutsatser

Denna PM har syftat till att utgöra ett kunskapsunderlag som kan komplettera den officiella statistiken inom området vägtrafik. Till skillnad från den officiella statistiken har lastbilarna och deras trafik och transporter beskrivits ur ett urbant och icke urbant perspektiv. Avsikten har varit att utforma en rapport som kan uppdateras regelbundet, exempelvis vartannat år, för att ge utrymme för utvecklings- och förbättringsarbete däremellan. Successivt kan kunskaps-sammanställningen utökas med fler år och statistik från nya datakällor.

Från fordons- och körsträckedatabaserna har information hämtats om antal svensk-registrerade lätta och tunga lastbilar och deras egenskaper fördelat på de urbana och icke urbana områden där de är registrerade. De tunga lastbilarna används i huvudsak för gods-transporter medan de lätta lastbilarna har en mer blandad användning för gods- och servicetransporter samt privat bruk. Det har i begränsad utsträckning gått att få information om hur fordonen används ur dessa register, då baserat på ägarens branschtillhörighet och typ av fordon etcetera

De lätta lastbilarna blir alltmer populära och får ökad betydelse både i antal och mått i kör-sträckor. Koncentrationen av lastbilar är också hög och växande i områden som är att betrakta som urbana, områden med en hög befolkningstäthet. Det är även tydligt att ägarbranscherna skiljer sig åt mellan de olika kommuntyperna, exempelvis har landsbygdskommunerna en betydligt större andel lätta och tunga lastbilar registrerade inom jordbruk, skogsbruk och fiske medan en större andel lätta lastbilar är registrerade på företag inom byggverksamhet i urbana områden. Skåpbilar (både bland lätta och tunga lastbilar) har ökat på bred front och är allra vanligast inom storstadskommunerna. Det skulle kunna ha ett samband med en ökad distributionstrafik, till exempel inom e-handeln. Medelåldern för både lätta och tunga lastbilar är också generellt lägst för fordon registrerade inom storstadskommunerna.

För att få mer information om trafikintensitet på viktiga vägar in och ut ur våra största städer hämtades information om antal fordonspassager in och ut samt genom Stockholm och Göteborg från Transportstyrelsens trängselskattedata. Antal registrerade passager in och ut genom trängselskatteportalerna i Stockholm har minskat något under 2018. De lätta lastbilarna har ökat sina andelar av de totala passagera sedan 2016. I Göteborg kan vi istället se en tydlig uppgång i antalet registrerade passager in och ut genom trängselskatterna per dag 2018 jämfört med 2017, efter att de legat på ungefär samma nivå sedan 2015. Uppgången beror dock inte på en faktisk trafikvolymökning utan snarare på en ökning av antalet kontrollpunkter. Om vi rensar för ökat antal passager på grund av fler kontrollpunkter minskade antalet passager per dag istället.

Statistik från lastbilsundersökningen har slutligen använts för att få en bild av de svenskregistrerade tunga lastbilarnas verksamhet i olika kommuntyper. Eftersom undersökningen är behäftad med urvalsosäkerhet har vi valt att inte dra några djupare slutsatser om förändringar mellan år eller mellan olika kommuntyper.

Det finns dock observerbara skillnader, beroende på vilka mått och redovisningsgrupper som analyseras. Exempelvis att körda kilometer utan last tycks vara lägre inom storstäderna jämfört med i landsbygdskommunerna. Dessutom startade majoriteten av transportarbetet i tätta kommuner 2018 (55 %), en större del av detta bestod av samlastat gods och livsmedel,

drycker och tobak. Från storstadskommunerna utgick 8,3 miljarder tonkm vilket motsvarade 20 procent av det totala transportarbetet, där livsmedel, dryck och tobak utgjorde störst andel. Från landsbygdskommunerna var jordbruks, jakt och skogsbruksprodukter vanligast (närmare 30 procent av transportarbetet).

6 Appendix – brister och utvecklingsmöjligheter för statistiken

Brister i dataunderlagen sätter idag gränser för vilka möjligheter som finns att beskriva lastbilstransporterna i ett urbant perspektiv.

För att öka kunskaperna om de lätta lastbilarnas användning behövs nya kompletterande datakällor. På kortare sikt är en enkätundersökning ett alternativ. Trafikanalys har i regeringsuppdrag (N2017/03479/TS)³³ föreslagit ett undersökningsupplägg som inkluderar en obligatorisk insamling riktad till svenskregrerade företagsägda lätta lastbilar. En pilotundersökning genomfördes under 2018 som en del i detta arbete. Utvärderingen av undersökningen pekar mot att i en framtida enkätundersökning bör insamling ske av totaler för ett urval av variabler och mättdagar. Den slutliga inriktningen och utformningen av en framtida heltäckande undersökning kvarstår att bestämma, inklusive hur populationen ska avgränsas och om det finns särskilda skäl att fokusera på vissa branscher, till exempel branscher som genererar urbana godstransporter. En framtida fullskalig undersökning behöver samtidigt vara enkel för att underlätta uppgiftslämnande och därmed nå en tillräckligt hög svarsfrekvens.

För att nå tillräcklig kvalitet i insamlingen behövs en föreskrift som reglerar obligatorisk insamling, så kallad uppgiftslämnarplikt. I föreskriftsarbetet behöver frågeformulär, omfattningen av undersökningen och insamlingssystemet konsekvensutredas som underlag för en prövning av uppgiftslämnarbördan. För att en produktion av en undersökning om lätta lastbilar ska kunna starta krävs också finansiella resurser.

Många företag äger både lätta och tunga lastbilar. Om en undersökning av lätta lastbilar ska genomföras regelbundet bör Trafikanalys samordna urvalet med lastbilsundersökningen för de tunga lastbilarna och förtydliga undersökningarnas syften så det för respondenterna finns en tydlig åtskillnad mellan undersökningarna, så att de inte förväxlas.

En brist i trängselskattedata är att fordonen som passerar vägtullarna, på grund av sekretess, inte kan matchas mot vägtrafikregistret. Om detta vore möjligt att lösa skulle vi få tillgång till mer information om fordonen och deras olika egenskaper såsom karosseri, var den är registrerad och vilken bransch ägaren tillhör. En annan brist i trängselskattedata är att det inte är möjligt att urskilja genomfartstrafiken som varken passerar in eller ut ur stadskärnorna.

En brist i underlaget från lastbilsundersökningen, som försvårar analyser i ett urbant och icke-urbant perspektiv, är att kommunkod idag inte samlas in systematiskt. I undersökningen efterfrågas endast ort, postnummer och länskod. Kommunkod kompletteras genom matchning av ort för de sändningar som hör till Västra Götalands län och Skåne län för att möjliggöra indelningen i storstadsområden till den officiella statistiken.³⁴ I övrigt saknas geografisk kodning till kommun för start och målpunkterna vid statistikinsamlingen. I arbetet med att fördela statistiken på kommuntyper i denna PM har matchningar gjorts i efterhand mot

³³ www.trafa.se/globalassets/rapporter/2018/rapport-2018_3-hur-forbattrar-vi-kunskapen-om-godstransporter-med-latta-lastbilar.pdf

³⁴ Stockholms län motsvarar redan storstadsområdet Stockholm så ingen kodning till kommun behövs.

adressregister. Denna matchning har dock inte varit fullständig vilket medfört att en del av statistiken har fått okänd kommuntyp vid indelning av start- och målpunkt efter kommuntyper. Det bidrar till osäkerhet och mer tillförlitliga indelningar skulle behöva göras på sikt. En utvecklingsmöjlighet vi ser för lastbilsundersökningen är att göra mer systematiska kommunkodsmatchningar mot register eller att införa systematisk registrering av kommunkod vid statistikinsamlingen. Kommunkoderna möjliggör olika regionala indelningar av statistiken såsom storstadsområden vilket vi är intresserade av.

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.