

Lastbilstrafik 2010 Beskrivning av statistiken

Lastbilstrafik 2010

Beskrivning av statistiken

Trafikanalys

Adress: Sveavägen 90

113 59 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: 2011-05-10

Lastbilstrafik 2010 - Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar

Beskrivning av statistiken

I denna beskrivning redovisas först **administrativa och legala uppgifter** om undersökningen samt dess syfte och historik. Därefter, i **kvalitetsdeklarationen**, redovisas undersökningens innehåll och tillförlitlighet samt hur undersökningen genomförs och hur man kan ta del av resultaten.

Innehåll

A	Administrativa och legala uppgifter	5
A.1	Ämnesområde	5
A.2	Statistikområde	5
A.3	SOS-klassificering	5
A.4	Statistikansvarig	5
A.5	Statistikproducent	5
A.6	Uppgiftsskyldighet	6
A.7	Sekretess och regler för behandling av personuppgifter	6
A.8	Gallringsföreskrifter	6
A.9	EU-reglering	6
A.10	Syfte och historik	7
A.11	Statistikanvändning	7
A.12	Uppläggning och genomförande	7
A.13	Internationell rapportering	8
A.14	Planerade förändringar i kommande undersökningar	8
B	Kvalitetsdeklaration	9
B.0	Inledning	9
B.1	Statistikens innehåll	9
B.2	Statistikens tillförlitlighet	14
B.3	Statistikens aktualitet	35
B.4	Jämförbarhet och sammanvändbarhet	35
B.5	Tillgänglighet och förståelighet	37
B.6	Referenser	38

Bilaga A-F

A Administrativa och legala uppgifter

A.1 Ämnesområde

Ämnesområde: Transporter och kommunikationer

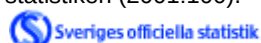
A.2 Statistikområde

Statistikområde: Vägtrafik

A.3 SOS-klassificering

Tillhör (SOS): Ja

För undersökningar som ingår i Sveriges officiella statistik gäller särskilda regler när det gäller kvalitet och tillgänglighet, se Förordningen om den officiella statistiken (2001:100).



A.4 Statistikansvarig

<i>Myndighet:</i>	Trafikanalys
<i>Postadress:</i>	Sveavägen 90, 113 59 Stockholm
<i>Besöksadress:</i>	Sveavägen 90, 113 59 Stockholm
<i>Kontaktperson:</i>	Sara Berntsson
<i>Telefon:</i>	010 - 414 42 07
<i>Telefax:</i>	010 - 414 42 10
<i>E-post:</i>	fornamn.efternamn@trafa.se

A.5 Statistikproducent

<i>Företag:</i>	Statisticon AB
<i>Postadress:</i>	Östra Ågatan 31, 753 22 Uppsala
<i>Besöksadress:</i>	Östra Ågatan 31, Uppsala
<i>Kontaktperson:</i>	Mats Nyfjäll
<i>Telefon:</i>	08 - 402 29 06
<i>Telefax:</i>	018 - 14 02 25
<i>E-post:</i>	fornamn.efternamn@statisticon.se

A.6 Uppgiftsskyldighet

Uppgiftsskyldighet föreligger enligt lagen om den officiella statistiken (SFS 2001:99), förordningen om den officiella statistiken (SFS 2001:100) och Trafikanalys föreskrifter (SIKAFS 2008:1).

A.7 Sekretess och regler för behandling av personuppgifter

I myndigheternas särskilda verksamhet för framställning av statistik gäller sekretess enligt offentlighets och sekretesslagen 24 kap 8§ (2009:400).

I enlighet med EU-förordningen kommer avidentifierade uppgifter att överföras till EU:s statistiska databaser. Uppgifter som lämnas till EU är sekretesskyddade enligt Euratom 1588/90.

A.8 Gallringsföreskrifter

Trafikanalys i egenskap av statistikansvarig myndighet, har arkivansvar för undersökningen sedan 1 juli 1994.

A.9 EU-reglering

Statistiken regleras enligt EU-förordning, (EG) nr 1172/98 om statistikrapportering om varutransporter på väg, som trädde i kraft 1 januari 1999. EU-förordning 1172/98 är huvudförordningen, därefter har förordningen kompletterats med följande förordningar:

- 2691/1999 Kommissionens förordning om genomförandebestämmelser för rådets förordning om statistikrapportering om varutransporter på väg.
- 2163/2001 Kommissionens förordning om tekniska former för överlämnande av statistiska uppgifter om varutransporter på väg.
- 6/2003 Kommissionens förordning om spridning av statistik om varutransport på väg.
- 642/2004 Kommissionens förordning om tillförlitlighetskrav för uppgifter som insamlats i enlighet med rådets förordning om statistikrapportering om varutransporter på väg.
- 833/2007 Kommissionens förordning om slutdatum för den övergångsperiod som föreskrivs i rådets förordning om statistikrapportering på väg.
- 1304/2007 Kommissionens förordning om ändring av vissa tidigare direktiv och förordningar med avseende på att införa NST 2007 som enda nomenklatur för transporterat gods inom vissa transportsätt.

Det kan nämnas att Eurostat, som lyder under EU-kommissionen, har sammanställt en komplett manual för planering, genomförande och rapportering av undersökningen.

A.10 Syfte och historik

Mellan 1972 och 1999 har statistik tagits fram över svenska lastbilers transporter inom landet genom undersökningen Inrikes trafik med svenska lastbilar, TK30. Enligt den statistikharmonisering som påbjöds i och med EES-avtalet skulle Sverige från och med 1995 redovisa statistik över svenska lastbilers totala transportverksamhet, inklusive transporter i utlandet. Tidigare transportstatistik utvidgades därför med undersökningen Utrikes trafik med svenska lastbilar, TK56. Från och med undersökningsår 2000 är ovanstående två undersökningar ihopslagna till en undersökning, Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar. Denna ersätter således de tidigare genomförda undersökningarna, Inrikes trafik med svenska lastbilar (1972-1999) och Utrikes trafik med svenska lastbilar (1995-1999).

Från och med undersökningsår 2003 har stratifieringen förändrats jämfört med tidigare år. Den totala urvalsstorleken har dock bibehållits. Förändringen har främst genomförts för att förbättra precisionen i undersökningen.

Produkten syftar till att visa inrikes- och utrikesverksamhet för svensk-registrerade lastbilers/dragbilers trafik- och transportarbete, trafikarbete och transporterad godsmängd med bl a varuslagsindelning.

A.11 Statistikanvändning

Trafikanalys: underlag för transport-/trafik- och infrastrukturplanering, nationellt.

Eurostat: underlag för transport-/trafik- och infrastrukturplanering, inom EU.

VTI (Väg- och transportforskningsinstitutet): underlag för transportplanering.

Svenska Åkeriförbundet, Svenska transportindustriförbundet, Trafikverket, SJ, företag inom transportsektorn: underlag för marknadsbedömningar, transport-/trafikplanering.

Utredare, forskare: underlag för studier av transportnäringens utveckling, konkurrenssituation etc.

Trafikanalys har inte tillsatt programråd för statistikområdet.

A.12 Uppläggning och genomförande

Undersökningen genomförs kvartalsvis. Underlag till urvalet är dels Transportstyrelsens Yrkestrafikregister, dels Transportstyrelsens Fordonsregister samt körsträckedata från SCB:s körsträckedatabas. Urvalet dras för respektive kvartal. Urvalsramen indelas i 57 urvalsstrata. I kvalitetsdeklarationen beskrivs genomförandet mer i detalj.

För inrikesdelen av populationen sker uppdelning i strata i princip efter körsträcka och region.

För utrikesdelen av populationen sker stratumindelningen efter region, körsträcka och antal tillstånd för internationell trafik. Urvalet, per kvartal, består av cirka 3 000 last-/dragbilar, med en maximilastvikt på $\geq 3,5$ ton.

För varje utvald lastbil ska uppgifter lämnas avseende en specifik mätvecka (måndag – söndag). Uppgifterna avser bl.a. sändningens lastningsdatum, körda kilometer med sändningen, vikt, varuslag, lasttyp.

Uppgiftslämnare är lastbilsägaren vid den aktuella tidpunkten (personal på det ägande företaget eller lastbilens chaufför).

Uppgiftsinsamling sker huvudsakligen via postenkäter och med två skriftliga påminnelser. Telefonpåminnelser genomförs kontinuerligt. Utsändning sker kontinuerligt, dvs. blanketterna skickas ut cirka 2 veckor före aktuell mätvecka.

Insamlade uppgifter genomgår granskning och vid behov korrigerings. Vid avprickning av inkomna blanketter genomförs en grov granskning, och om uppenbara brister uppdagas kontaktas uppgiftslämnaren för kontroll/komplettering. Därefter dataregistreras blanketterna. I detta steg sker automatiska validitetskontroller med efterföljande utredningar och eventuella ändringar. Ytterligare bearbetningar och kontroller av data görs efter dataregistreringen med hjälp av bearbetnings- och kontrollprogram. En kvartalsomgång omfattar normalt cirka 28 veckor från första utsändning till rapportering.

Årsstatistiken är en summering av de fyra kvartalen och publiceras ca 5 månader efter undersökningsårets utgång.

A.13 Internationell rapportering

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

A.14 Planerade förändringar i kommande undersökningar

Det finns planer på några förenklingar/förändringar av frågeblanketten: Eventuellt ska vissa efterfrågade uppgifter tas bort från blanketten och vissa instruktioner/definitioner ska skrivas tydligare. Vidare finns preliminära planer på att utveckla system som gör det möjligt att inhämta efterfrågade uppgifter direkt från åkeriernas egna IT-system. Dessutom kommer stratifieringen och estimationsförfarandet att ses över och eventuellt förändras. En del i förändringen i estimationsförfarandet är att se över möjligheten att korrigera för felaktigt angivna stillestånd. En annan del är att se över möjligheterna att använda registerbaserad hjälpinformation för att förbättra precisionen i skattningarna.

B Kvalitetsdeklaration

B.0 Inledning

Detta avsnitt utgör en kvalitetsdeklaration av undersökningen. En kvalitetsdeklaration har som ambition att beskriva olika moment i undersökningen på ett sådant sätt att en användare av statistiken har möjlighet att bilda sig en uppfattning om kvaliteten.

Sedan år 2009 genomförs undersökningen av Statisticon AB på uppdrag av Trafikanalys. Statisticon anlitar EDB Business Partner som underleverantör för datainsamling och dataregistrering. Dessförinnan genomfördes undersökningen av Statistiska Centralbyrån (SCB) på uppdrag av dåvarande SIKA, nuvarande Trafikanalys.

Undersökningen är en kvartalsundersökning som visar varutransporter med svenskregistrerade lastbilar. Det är en urvalsundersökning som varje kvartal omfattar ett urval på cirka 3 000 last-/dragbilar, med en maximilastvikt på 3,5 ton eller mer. Antalet lastbilar i populationen uppgår till ca 60 000 varje kvartal. Kvartalsstatistiken publiceras normalt ca 3 månader efter kvartalets utgång. Årsstatistiken publiceras ca 5 månader efter årets utgång. Publiceringen sker på Trafikanalys webbplats. Årsstatistiken innehåller en utförligare redovisning än kvartalsstatistiken och är en summering av de fyra kvartalen.

Denna kvalitetsdeklaration följer kapitelindelningen i skriften "Kvalitetsbegrepp och riktlinjer för kvalitetsdeklaration av officiell statistik" av SCB i serie Meddelande i Samordningsfrågor 2001:1(MIS). Undersökningen Lastbilstrafik ingår i den officiella statistiken.

B.1 Statistikens innehåll

1.1 Statistiska målstorheter

De statistiska målstorheter som primärt skattas avser transporterad godsmängd, antal utförda transporter, trafikarbete (mätt som antal körda kilometer) samt transportarbete (mätt som tonkilometer) nationellt och internationellt med svenskregistrerade lastbilar.

1.1.1 Objekt, population och ram

Kortfattat kan målpopulationen sägas vara *alla varutransporter* som utförts av *svenska lastbilar/dragbilar* med en maximilastvikt på 3,5 eller mer under referensperioden.

Denna definition behöver förklaras dels avseende begreppet varutransport dels avseende begreppet lastbil/dragbil. Rörande **varutransporter** är sändning och körning två centrala begrepp. När pålastning sker startar körningen och när avlastning sker så att bilen är tom på gods avslutas körningen. Begreppet sändning hänförs till transport av ett bestämt varuparti från ett pålastningsställe till ett avlastningsställe. I merparten av fallen är körning och sändning ekvivalenta begrepp, men inte alltid. En körning, t.ex. från Göteborg till Stockholm, kan omfatta flera sändningar, t.ex. en sändning med pappersvaror från Göteborg till Örebro och en sändning med glasprodukter från Göteborg till Stockholm. En sådan typ av körning benämns multistopkörning i Eurostats manual och omfattningen av denna körtyp uppgår till några procent av samtliga körningar. I övriga fall behandlas körning och sändning som ekvivalenta begrepp.

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

I lastbilstrafikundersökningen är sändning det centrala observationsobjektet, dvs. det som efterfrågas på frågeblanketten. Däremot är det begreppet körning som utgör undersökningsenhet och som (i princip) all publicerad statistik baseras på. För en körning som består av flera sändningar, dvs. multistopkörningar, aggregeras de lämnade sändningsuppgifterna till ett undersökningsvärde för körningen. Se mer om detta i avsnitt 2.2.3 om mätning.

Undersökningsenheten utgörs av körningar men urvalsenheten utgörs av fordon. De körningar som är av intresse för undersökningen baseras på följande avgränsningar rörande **lastbil/dragbil**:

- Svenskregistrerad lastbil/dragbil
- Maximilastvikten uppgår till 3,5 eller mer
- Fordonet ska vara i trafik
- Karosserikoder 00-21, 27-47, 49-70, 72-73, 77, 83, 85-86, 96-98, se bilaga A för en beskrivning av karosserikoder
- Årsmodell yngre än 30 år
- Fordonets ägare ska finnas med i SCB:s företagsregister

För att skapa en urvalsram av lastbilar baserat på dessa kriterier används Transportstyrelsens fordonsregister. Registret innehåller de variabler som utgör avgränsningskriterier ovan (förutom SCB:s företagsregister). Förutom dessa exklusionskriterier finns ett kriterium som är svårare att kontrollera via registervariabler och det är att fordonet ska utföra varutransporter på allmän väg. Exempel på fordon som uppfyller registerkriterierna men som inte utför varutransporter är t.ex. så kallade provbilar och demobilar (t.ex. på Scania och Volvo lastvagnar), utbildningsfordon och fordon som uteslutande genomför transporter på inhägnat område (industriområde, skogsområde, grustag). I tabell 1 redovisas antalet fordon i fordonsregistret och antalet fordon som exkluderas beroende på kriterium samt urvalsramens storlek. Utdagsdatum för fordonsregistret från Transportstyrelsen framgår av tabellen nedan.

Kvartal	Uttagsdatum
1	15 november 2008
2	15 februari 2009
3	15 maj 2009
4	15 augusti 2009

Tabell 1. Antal fordon 2010 i fordonsregistret och ramen samt antal exkluderade fordon baserat på olika kriterier

	Antal fordon			
	2010			
	Kvartal 1	Kvartal 2	Kvartal 3	Kvartal 4
Fordonsregistret	735 077	724 004	734 715	744 866
Maximilastvikt	-629 353	-621 297	-630 765	-639 796
I trafik	-37 789	-36 760	-35 478	-36 123
Karosserikod	-3 724	-3 671	-3 714	-3 731
Årsmodell	-3 506	-3 340	-3 499	-3 729
Övertäckning	-520	-506	-534	-535
Företagsägd	-518	-663	-736	-665
Ram	59 667	57 767	59 989	60 287

Sammanfattningsvis kan målpopulationen sägas utgöras av alla varutransporter (körningar) utförda av fordon som uppfyller avgränsningskriterierna listade ovan under referensperioden. Målpopulationens storlek, i termer av varutransporter, är okänd men skattas i respektive kvartalsrapport. I årsrapporten, som utgör summan av de ingående kvartalen, uppskattas antalet varutransporter 2010 uppgå till mellan 35 och 36 miljoner.

Det bör nämnas att i årsrapporten anges att antalet fordon 2010 uppgår till 59 651. Detta är ett medelvärde av antalet fordon i respektive kvartalsrapport, dvs. $(57\,767 + 59\,989 + 60\,287 + 60\,559) / 4 = 59\,651$. Detta mått tar hänsyn till att stocken av fordon förändras över tid. Det antal fordon som redovisas i tabell 1 ovan härstammar från tidpunkten för registeruttaget från Transportstyrelsen, ca 1,5 månad före kvartalsstart. Vid ramens upprättande för t.ex. kvartal 2 erhålls uppgifter om antalet fordon per den 15 februari, dvs. nära mittpunkten för kvartal 1. Denna mittkvartalsuppgift utgör en skattning av fordonsparkens storlek för kvartal 1. På motsvarande sätt erhålls uppgifter om antalet fordon för respektive kvartal. Uppgiften 60 559 härstammar således från upprättande av ram för kvartal 1 år 2011 vilket görs 15 november 2010. Se mer om detta i avsnitt 2.2.4 om skattningsförfarande.

1.1.2 Variabler

De tre viktigaste variablerna för sändningar/körningar är:

- Vikt på godset
- Antal körda kilometer
- Transportarbete, härledd variabel mätt som tonkilometer (produkten av vikt på godset i ton och antal körda kilometer)

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

- Varuslag
- Farligt gods
- Lasttyp
- På- och avlastningsområde

Viktiga variabler avseende fordonet, vilka utgör grunden för olika redovisningsgrupper, är:

- Yrkesmässig/firmabilstrafik
- Ålder
- Antal axlar
- Totalvikt
- Maximilastvikt

1.1.3 Statistiska mått

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

1.1.4 Redovisningsgrupper

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

- Yrkesmässig/firmabilstrafik
- In- och utrikestrafik
- Med och utan last
- Riktning på transporten (från Sverige till utlandet, från utlandet till Sverige, cabotage och tredjelandstrafik) för utrikes trafik
- Farligt gods
- Start- och slutdestination avseende län för inrikes transporter och EU, EFTA och Övriga länder för utrikes transporter. Rörande EU finns även uppdelning på länder.
- Totalvikt, maxlastvikt och antal axlar för fordonsekipaget (dvs. lastbil/dragbil samt eventuella släp eller påhängsvagnar)
- Fordonets ålder
- Fordonets miljöklass
- Fordonets karosstyp (t.ex. flakbil, skåpbil, tankbil)
- Transportavstånd
- Varugrupp (NST2007 klassificering)
- Fordonets lasttyp (t.ex. flytande bulkgoods, pallastat gods)
- Färjelinjer

1.2 Referenstider

Kvartalsstatistiken bygger på kalenderkvartal och årsstatistiken bygger följaktligen på kalenderår. I tabell 2 redovisas vilka kalenderveckor som är kopplade till respektive kvartal. I och med att referensperioden bygger på kalenderveckor kan enstaka dagar från angränsade år ingå. År med 53 kalenderveckor gör att kvartal 4 baseras på 14 veckor, veckorna 40-53.

Tabell 2. Kalenderveckor för respektive kvartal

Kvartal	Veckor
1	1-13
2	14-26
3	27-39
4	40-52 (53)

1.3 Fullständighet

Statistiken är helt anpassad till gällande EU-förordning, 1172/98. Detta innebär bl.a. att enbart svenskregistrerade fordon $\geq 3,5$ tons maximilastvikt undersöks. För att visa *alla varutransporter på väg på svensk mark* måste undersökningen kopplas ihop med övriga länders motsvarande undersökningar liksom statistik för lättare fordon med maximilastvikt $< 3,5$ ton.

Statistik avseende Lätta lastbilar finns senast framtagna för år 2000. Statistiken omfattade varutransporter på svenska vägar med svenskregistrerade lastbilar under 3,5 tons maximilastvikt. Syftet med den undersökningen var att i första hand att erhålla säkra skattningar av lättare lastbilars transporter. Undersökningen var uppbyggd så att separata urvalsundersökningar genomfördes för vart och ett av kvartalen 4 år 1999 till och med kvartal 3 år 2000.

Statistik om utlandsregistrerade fordons transporter till, från och genom Sverige kan delvis erhållas via Eurostat i form av insamlade data från respektive lands insamling enligt EU-förordning, (EG) nr 1172/98.

B.2 Statistikens tillförlitlighet

2.1 Tillförlitlighet totalt

Statistikens totala tillförlitlighet bedöms vara god. De största osäkerhetskällorna är urval, täckning och bortfall. Osäkerheten som beror på urval kan kvantifieras med hjälp av konfidensintervall. Konfidensintervallen är beroende av skalan för variabeln och för att underlätta jämförelsen redovisas i tabell 3 den relativa osäkerhetsmarginalen¹ (eller relativa felmarginalen) för vissa målstorheter. Antal körda kilometer är den målstorhet som har minst osäkerhet och transporterad godsmängd är den målstorhet som har mest osäkerhet.

Tabell 3. Relativ osäkerhetsmarginal (95 procent) för vissa målstorheter 2010

		2010
Inrikes trafik	Godsmängd	±5,9 %
	Transportarbete	±3,8 %
	Körda kilometer	±3,0 %
	Antal transporter	±5,8 %
Utrikes trafik	Godsmängd	±14,7 %
	Transportarbete	±11,9 %
	Körda kilometer	±10,5 %
	Antal transporter	±14,2 %
Totalt	Godsmängd	±5,8 %
	Transportarbete	±3,6 %
	Körda kilometer	±2,8 %
	Antal transporter	±5,7 %

I EU-förordning 642/2004 specificeras EU:s precisionskrav. Där framgår att den relativa felmarginalen vid 95 procents konfidens av de årliga uppskattningarna av antal transporterade ton, transporterade tonkilometer samt det totala antalet avverkade kilometer med last för den totala varutransporten på väg och den nationella varutransporten på väg inte ska överstiga ± 5 %. Från tabell 3 framgår att precisionskravet rörande godsmängden överskrider osäkerheten precisionskravet med knappt en procentenhet (relativ osäkerhet på 5,8 respektive 5,9 procent för godsmängd totalt samt för inrikestrafik). För körda kilometer och transportarbete uppfylls precisionskraven.

Osäkerhetskällan bortfall hanteras via rak uppräknings inom strata. Metoden bedöms fungera tillfredsställande, se vidare avsnitt 2.2.4 om skattningsmetodik och avsnitt 2.2.6 om modellantagande.

Osäkerhetskällan täckning består både av över- och undertäckning. Detta uppstår i och med att ramen med fordon upprättas 1,5 månader innan kvartalet startar. Under tiden fram till kvartalsstart och även under kvartalet förändras

¹ Erhålls som $1.96\sqrt{\hat{V}(\hat{t})} / \hat{t}$, se avsnitt 2.2.4 om skattningsmetodik

stocken av fordon vilket leder till problem med både över- och undertäckning. Övertäckningen identifieras främst under datainsamlingen. Undertäckningen hanteras via skattningsförfarandet, se vidare avsnitt 2.2.2 om ramtäckning och 2.2.4 om skattningsmetodik.

2.2 Osäkerhetskällor

En vanlig indelning i osäkerhetskällor är urval, ramtäckning, mätning, svarsbortfall och bearbetning och modellantaganden. Vi redogör i följande avsnitt för respektive källa.

Syftet med undersökningen är att visa statistik för riket. Alla nedbrytningar, t.ex. geografiskt, på varuslag m.m. medför att osäkerheten ökar.

2.2.1 Urval

År 2003 genomförde SCB en förändring av urvalsdesignen, se Eriksson, Paulson, och Rosén (2003, se referenslistan i avsnitt B7). Den nya producenten, Statisticon, har använt samma urvalsdesign som den tidigare producenten SCB använde mellan åren 2003 till 2008.

Den totala urvalsstorleken är ungefär 3 000 bilar varje kvartal, dvs. 12 000 per år. Urvalsstorleken är en balansgång mellan de precisionskrav som EU ställer och den uppgiftslämnarbörda som uppstår. I EU-förordning 642/2004 specificeras EU:s precisionskrav. Där framgår, som ovan nämnts, att den relativa felmarginalen vid 95 procents konfidens av de årliga uppskattningarna av antal transporterade ton, transporterade tonkilometer samt det totala antalet avverkade kilometer med last för den totala varutransporten på väg och den nationella varutransporten på väg inte ska överstiga $\pm 5\%$. Med en årlig urvalsstorlek om 12 000 och med beaktande av det normala bortfallet i undersökningen uppfylls precisionskraven för de flesta målstorheter.

En årlig urvalsstorlek på ca 12 000 fordon bedöms därför vara en val avvägd balansgång mellan precisionskrav och uppgiftslämnarbörda.

Stratifiering

Urvalsramen av fordon stratifieras med avseende på 57 strata. Inledningsvis beskrivs stratifieringen i ord. I tabell 5 beskrivs stratifieringen i tabellform. Stratifiering görs först med avseende på inrikes respektive utrikesstrata; Om ägaren till fordonet har tillstånd för internationell yrkesmässig trafik tillhör bilen ett utrikesstratum annars ett inrikesstratum. Undantaget *historiskt* från denna regel är bilar som ägdes av Trafikverket². De placerades i inrikesstrata trots att dåvarande Vägverket innehade tillstånd för utrikestrafik. Vägverkets fordonspark övertogs dock av Svevia när Transportstyrelsen skapades. Svevia har inget allmänt tillstånd för utrikestrafik vilket gör att inget speciellt undantag krävs för deras fordon. Stratifieringen bildas efter följande principer:

1. Fordon med tillstånd för utrikestrafik hänförs till ett eget stratum. Övriga förs till ett separat stratum – inrikesstratum.

² Sedan 1 april 2010 är Vägverket ersatt av Trafikverket

2. För inrikesstrata bildas tre grupper beroende på fordonets karoskod, se bilaga A. Karoskod 40, 41, 42 eller 45 hänförs till gruppen tankbilar. Karoskod 61 är bankebilar (timmerbilar). Övriga karoskoder bildar en tredje grupp.
3. Om fordonet *har* körsträcka (hämtas från SCB:s körsträckedatabas) bildas geografiska områden baserat på NUTS2-koder, se bilaga B, för inrikesstrata och baserat på län för utrikesstrata (länskoderna framgår också av bilaga B).
4. Därefter bildas grupper baserat på körsträcka. Fordon som saknar körsträcka hänförs till ett eget stratum.
5. För de fordon med kort körsträcka i inrikesstrata och med övriga karoskoder sker sedan en uppdelning på maxlastvikt.

I tabell 5 beskrivs de 57 strata med tillhörande stratumbeteckning. Stratum 99999 är ett stratum som kräver en förklaring. Inför varje undersökningsår genomförs en s.k. Blåkortundersökning. Det är en helt fristående undersökning som riktas mot de företag som har 16 eller fler tillstånd för utrikestrafik. Samtliga dessa företag får en blankett där registreringsnumren för samtliga deras fordon³ listas. Ägaren får därefter göra en bedömning huruvida fordonet under det kommande året uppskattningsvis kommer att utnyttjas mer eller mindre än 80 procent i utrikes trafik. De fordon som enligt denna undersökning kommer att utnyttjas mer än 80 procent i utrikestrafik hänförs till stratum 99999.

Detta förfaringssätt att bilda strata är ett resultat av den översyn som genomfördes av Eriksson, Paulson och Rosén (2003), se referenslistan i avsnitt B.7. Syftet med att bilda ett separat stratum för de fordon med högt uppskattat utrikeskörande är att EU övervägde, vid den tidpunkten, att införa precisionskrav för statistik avseende utrikestrafik. Precisionskrav finns avseende statistik för inrikestrafik och totalt. Något precisionskrav för statistik för utrikestrafik infördes dock aldrig, men stratifieringen har sedan dess haft utseendet i tabell 5.

Allokering

Den totala urvalsstorleken på 3 000 per kvartal fördelas med 1 500 fordon på inrikes- respektive utrikesstrata.

Tankbilarna har en fast urvalsproportion på 8,3 % och bankebilarna har en fast urvalsproportion på 6,1 %. Inom de två grupperna fördelas bilarna proportionellt mellan strata med avseende på stratumstorlek.

Inom övriga inrikesstrata samt utrikesstrata förutom stratum 99999 fördelas bilarna genom Neyman-allokering⁴ där 50-50 % medelvärden för stratumvariansen (S_h^2) för variabeln TonKm och S_h^2 för variabeln Ton skapats från tidigare undersökningar (körningsdata). Data från de två senaste tillgängliga kvartalen används i allokeringen. Om Neyman-allokeringen ger en urvalsstorlek på färre än 15 fordon i ett stratum sätts urvalsstorleken till 15 fordon. Det är av denna anledning som den faktiska urvalsstorleken något överstiger 3 000 fordon.

³ De fordon företaget äger vid tidpunkten för undersökningens genomförande.

⁴ Synonym med optimal allokering

I stratum 99999 väljs samtliga fordon ut, fördelat över hela året. Detta innebär att en fjärdedel av antalet fordon i stratum 99999 väljs till kvartal 1, en fjärdedel till kvartal 2 osv. Varje fordon svarar alltså maximalt en gång per år. Detta förfarande är nytt för 2010. Tidigare år har fordon i stratum 99999 svarat två gånger per år.

Urvalsmetod

Undersökningsenheten är, som ovan konstaterats, enskilda körningar.

Urvalsenheten är däremot fordon eller mer precist en enskild mätvecka under ett kvartal för fordonet – en s.k. lastbilsvecka. En lastbilsvecka utgör ett kluster av körningar. Från ett urvalsteoretiskt perspektiv betraktar vi en lastbilsvecka som den primära urvalsenheten (kluster av körningar) och för en utvald lastbilsvecka mäts samtliga undersökningsenheter (körningar). Urvalsmetoden av lastbilsveckor är obundet slumpmässigt urval (OSU) inom respektive stratum.

Anmärkning: om urvalsmetoden hade tillämpats som beskrivet ovan hade antalet utvalda fordon för olika mätveckor varierat, t.ex. 250 fordon mätvecka 1, 210 fordon mätvecka 2 osv. Nu är detta inte fallet utan antalet fordon sprids jämnt över kvartalets mätveckor. Förfarandet ligger dock så nära ett stratifierat OSU av lastbilsveckor att punkt- och variansskattningar kan göras under det antagandet. Det antagandet har prövats och visats hålla i Rosén och Zamani (1993)⁵. För en beskrivning av skattningsförfaranden, se avsnitt 2.2.4 svarsbortfall och skattningsförfarande.

Baserat på de allokeringsprinciper som beskrivs ovan dras ett obundet slumpmässigt urval av fordon (lastbilsveckor) ur respektive stratum. Den totala urvalsstorleken redovisas i tabell 4. Notera att antalet utvalda fordon och antalet utvalda lastbilsveckor är identisk samma eftersom varje fordon svarar för en mätvecka. Urvalsstorleken per stratum redovisas i tabell 11 i avsnitt 2.2.4.

Tabell 4. Urvalsstorlek per kvartal 2010

Kvartal	Urvalsstorlek
1	3 121
2	3 104
3	3 098
4	3 084
Summa	12 407

Ytterligare en aspekt rörande urvalsdragningen bör nämnas. Sett över ett år kontrolleras att ett enskilt fordon endast kan komma med i en av årets fyra kvartalsundersökningar. Motivet till detta är att minska enskilda åkeriers uppgiftslämnarbörda. Denna procedur har tillämpats under många år i undersökningen och den beskrivs och motiveras teoretiskt i Rosén och Zamani (1993). Metoden benämns "disjunkt"⁶ urval i Rosén och Zamani.

⁵ Formellt sett kan urvalsproceduren beskrivas i termer av att ett fordon utgör den primära urvalsenheten och en lastbilsvecka den sekundära urvalsenheten, d.v.s. ett tvåstegs klusterurval. Dock approximeras detta med antagandet om ett enstegs klusterurval.

⁶ Termen disjunkt indikerar att inget av urvalen respektive kvartal innehåller samma fordon, urvalsmängderna är disjunkta.

Tabell 5. Stratifiering av populationen av fordon. SNR är stratumbeteckningen

NR	SNR	In/utrikes	Karosstyp	Geografisk indelning ⁷	Körsträcka (mil)	Maxlastvikt
1	44000	Inrikesstrata	Tankbil		saknas	
2	44001				0-6499	
3	44002				6500-9 999	
4	44003				≥10 000	
5	66000		Bankebil		saknas	
6	66001				0-13 499	
7	66002				13 499-17 999	
8	66003				≥18 000	
9	88000		Övriga		saknas	
10	88010				SE11 0-3 499	<13 000 kg
11	88011				SE11 0-3 499	≥13 000 kg
12	88012				SE11 3 500-7 999	
13	88013				SE11 ≥8 000	
14	88020				SE12 0-3 499	<13 000 kg
15	88021				SE12 0-3 499	≥13 000 kg
16	88022				SE12 3 500-7 999	
17	88023				SE12 ≥8 000	
18	88030				SE21 exkl gotland 0-3 499	<13 000 kg
19	88031				SE21 exkl gotland 0-3 499	≥13 000 kg
20	88032				SE21 exkl gotland 3 500-7 999	
21	88033				SE21 exkl gotland ≥8 000	
22	88040				SE22 0-3 499	<13 000 kg
23	88041				SE22 0-3 499	≥13 000 kg
24	88042				SE22 3 500-7 999	
25	88043				SE22 ≥8 000	
26	88050				SE23 0-3 499	<13 000 kg
27	88051				SE23 0-3 499	≥13 000 kg
28	88052				SE23 3 500-7 999	
29	88053				SE23 ≥8 000	
30	88060				SE31 0-3 499	<13 000 kg
31	88061				SE31 0-3 499	≥13 000 kg
32	88062				SE31 3 500-7 999	
33	88063				SE31 ≥8 000	
34	88070				SE32 0-3 499	<13 000 kg
35	88071				SE32 0-3 499	≥13 000 kg
36	88072				SE32 3 500-7 999	
37	88073				SE32 ≥8 000	
38	88080				SE33 0-3 499	<13 000 kg
39	88081				SE33 0-3 499	≥13 000 kg
40	88082				SE33 3 500-7 999	
41	88083				SE33 ≥8 000	
42	88091				Gotland <4 000	
43	88092				Gotland ≥4 000	Utrikesstrata
44	99000	Utrikesstrata			saknas	
45	99011				01 <11 000	
46	99012				01 ≥11 000	
47	99021				03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 18, 19 <11 000	
48	99022				03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 18, 19 ≥11 000	
49	99031				10,12 <11 000	
50	99032				10,12 ≥11 000	
51	99041				13,14 <11 000	
52	99042				13,14 ≥11 000	
53	99051				17,20,21 <11 000	
54	99052				17,20,21 ≥11 000	
55	99061				22,23,24,25 <11 000	
56	99062				22,23,24,25 ≥11 000	
57	99999					

⁷ Geografisk indelning är NUTS2-nivå i inrikesstrata och län i utrikesstrata, se bilaga B för beskrivning av NUTS2-koder

2.2.2 Ramtäckning

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

Under datainsamlingen åsätts varje utvalt fordon en avprickningskod, se mer om detta i avsnitt 2.2.4 om svarsbortfall. Vissa av avprickningskoderna utgör olika former av övertäckning. I tabell 11 i avsnitt 2.2.4 framgår att antalet övertäckningsobjekt under hela året 2010 uppgår till 437 fordon. Detta motsvarar 3,5 procent av samtliga 12 407 utvalda fordon. Beräkningen $100 - 3,5 = 96,5$ procent ger ett mått på registerkvaliteten avseende övertäckning. I detta sammanhang bör nämnas att EU har en annan definition av hur registerkvalitet ska beräknas. I EU:s metod exkluderas bortfallet innan registerkvaliteten beräknas. Från tabell 11 erhålls $(12\,407 - 3\,373 - 437) / (12\,407 - 3\,373) = 95,2$ procent. Det är detta mått på registerkvalitet som redovisas för Sverige i de EU-gemensamma sammanställningarna. Se vidare avsnitt 2.2.4 om svarsandelar om beräkning av registerkvalitetsmått.

Undertäckning, dvs. att ett fordon som ingår i målpopulationen inte ingår i ramen, kan också uppstå på grund av tidsaspekten. Under tidpunkten mellan registeruttaget och mätveckorna i kvartalet sker ett kontinuerligt tillskott av fordon till fordonsparken. Detta sker dels då nytilverkade fordon tillkommer, men även på grund av påregistreringar av avställda fordon. För att få en känsla för storleken på denna osäkerhetskälla kan nämnas att under de senaste åren har tillskottet till fordonsparken från nytilverkade fordon varit ca 5 000 till 6 000 fordon per år. Fördelat jämnt över fyra kvartal motsvarar detta 1 300 till 1 500 fordon per kvartal. Något mer preciserat mått på undertäckningen finns inte.

För att ta hänsyn till övertäckning och undertäckning i skattningarna används en metod som utarbetats av Rosén (1990), se vidare avsnitt 2.2.4 om skattningsmetodik.

2.2.3 Mätning

Frågeblankett

Blanketten innehåller allmänna avsnitt där t.ex. antalet körda kilometer samt uppgifter om släp och ev. transporter på färja eller järnväg ska anges. En sändningsjournal innehållande bl.a. lastningsort, lossningsort, körda kilometer, sändningens vikt och varuslag, ska sedan föras avseende den aktuella mätveckan. Sändningarna kodas av producentens personal till körningar, se vidare om körtyper nedan. Hela frågeblanketten återfinns i bilaga C.

Datainsamling

Uppgiftsinsamlingen sker via postenkät till de ägare vars fordon ingår i urvalet. Utskick genomförs en gång per vecka, på måndagar, två veckor före mätveckans start. Eftersom drygt 3 000 fordon väljs ut per kvartal utsänds ca $3\,000/13 \approx 230$ blanketter per mätvecka. Det missiv som skickas med blanketten återfinns i bilaga D. Uppgiftslämnarna uppmanas att återsända blanketten inom en vecka efter mätperiodens slut.

Onsdagen drygt en vecka efter mätveckans slut skickas en skriftlig påminnelse ut (utan ny blankett) om svar ej inkommit. Se bilaga E för skriftlig påminnelse 1. Onsdagen ytterligare en vecka senare skickas ytterligare en skriftlig påminnelse ut, denna gång med ny frågeblankett, om svar ej inkommit. Se bilaga F för skriftlig påminnelse 2. Som nämnts i avsnitt A.6 föreligger uppgiftslämnarplikt i undersökningen.

Därefter genomförs telefonpåminnelser till de fordon som inte svarat efter postala påminnelser.

Undersökningen genomförs som en postal undersökning men som en service till uppgiftslämnarna finns alternativa sätt att besvara blanketten. En elektronisk blankett i pdf-format finns tillgänglig för de uppgiftslämnare som så önskar. Vidare förekommer det att vissa uppgiftslämnare väljer att lämna sina svar via telefon vid kontakt med EDB. Förutom dessa två sätt att svara finns det vissa uppgiftslämnare som sänder in lastbilens "körjournal" från mätveckan. Körjournalen är en lista (på papper) där lastbilens transportverksamhet framgår. Problemet med körjournalerna är att de ibland är svåra att tolka och att vissa efterfrågade uppgifter saknas. Dessutom ser körjournalerna olika ut beroende på vilket företag som skickar in dem. Kvartal 1 och 2 år 2009 accepterades körjournaler som sätt att lämna svar. Inför kvartal 3 2009 beslutade Trafikanalys att inte acceptera körjournaler som svarsmetod. De företag som brukar skicka körjournaler fick innan kvartal 3 år 2009 ett brev från Trafikanalys med information om detta.

Körtyper

Som nämnts tidigare är det centrala observationsobjektet sändning, dvs. uppgiftslämnarna fyller i sändningarna under mätveckan. Dessa konverteras därefter till körningar som utgör den undersökningsenhet som ligger till grund för publicerad statistik. I de flesta situationer är sändning och körning ekvivalenta men det finns undantag. Sändningarna klassificeras till fyra olika typer av körningar, se tabell 6. Nedan redogörs för var och en av körtyperna.

Tabell 6. Körtyper samt körtypens ungefärliga andel av samtliga körningar

Körtyp	Beskrivning	Andel av samtliga körningar
1	Single stop-körning	40-50 %
2	Multi stop-körning	1-2 %
3	Distributions/uppsamlingsrunda	10-15 %
4	Tomkörning	35-40 %

Körtyp 1 – Single stop-körning

I en single stop-körning transporteras ett varuparti från ett pålastningsställe till ett avlastningsställe. I detta fall är sändning och körning ekvivalenta. Termen single stop är från Eurostats manual.

Körtyp 2 – Multi stop-körning

En multistop-körning består av två till fyra sändningar med olika på- och avlastningsställen. I detta fall är sändning och körning inte ekvivalenta. Andelen multi stop-körningar är liten i relation till totala antalet körningar vilket framgår av tabell 6. Vi beskriver nedan hur vissa variabelvärden konverteras från sändningsdata till körningsdata.

Vikten på godset i en multi stop-körning kan beräknas på olika sätt enligt Eurostats manual. Den princip Sverige använder illustreras i tabell 7. De tre sändningarna ingår i en och samma körning med Göteborg som startort och Stockholm som slutort. Körningens längd – Göteborg till Stockholm via Örebro och Västerås - uppgår till 508 km. Notera att uppgiftslämnaren inte anger detta kilometerantal i sändningsjournalen, utan måste tas fram av producenten. För att beräkna vikten på godset för körningen beräknas först antalet tonkilometer per sändning som produkten av antal körda km och vikten på godset uttryckt i ton, se kolumn TonKm i tabell 7. Därefter summeras sändningarnas tonkm, vilket i exemplet uppgår till 6 642,4 tonkm. Den *genomsnittliga* vikten på godset beräknas därefter som kvoten mellan summan av tonkm och körningens längd, dvs. $6\,642,4/508 \approx 13,076$ ton vilket motsvarar 13 076 kg. Detta kan jämföras med den *totala* pålastade vikten under körningen på 18 300 kg.

En multi stop-körning kan bestå av sändningar med flera olika varuslag. I exemplet i tabell 7 kan t.ex. sändning 1 bestå av vitvaror, sändning 2 av datorer och sändning 3 av pappersvaror. Vid konvertering av tre sändningar till en körning måste dock *ett* (1) varuslag anges. Eurostats manual föreskriver att det varuslag med den största vikten ska åsättas körningen. I exemplet innebär det att körningen Göteborg till Stockholm åsätts varuslaget vitvaror.

Tabell 7. Exempel på tre sändningar i en multistop-körning

Sändning	Pålastort	Avlastort	Körda km	Vikt på gods i kg	TonKm
1	Göteborg	Västerås	386	8 500	3 281,0
2	Göteborg	Örebro	291	4 200	1 222,2
3	Lidköping	Stockholm	382	5 600	2 139,2
Summa				18 300	6 642,4

Körtyp 3 – Distributions/uppsamlingsrunda

Sändningar av typen varuuppsamling (t.ex. mjölk, sopor, uppsamling till terminal) och/eller varudistribution (t.ex. olja, livsmedel, distribution från terminal) med fem eller fler lastnings- och/eller lossningsplatser benämns distributions/uppsamlingsrunda. För denna typ av körning behöver uppgiftslämnare endast ange *första* på/avlastningsställe och *sista* på/avlastningsställe i sändningsjournalen, dvs. inte samtliga mellanliggande stopp. Det kan nämnas att konventionen att samla in data för denna körtyp varierar mellan medlemsländerna och vissa länder kräver att uppgiftslämnaren

anger samtliga stopp för denna typ av körning. För en distributions/upsamlingsrunda anges den *uppskattade genomsnittsvikten* på varorna. Eftersom uppgiftslämnaren anger uppgifter för hela körningen på en (1) rad i sändningsjournalen betraktas sändning och körning som ekvivalenta.

Körtyp 4 – Tomkörning

En tomkörning är en körning utan last. I detta fall är sändning och körning ekvivalenta.

Identiskt lika sändningar

I frågeblanketten, se bilaga C sid 4, finns en kolumn benämnd "Antal vid identiskt lika sändningar" (kolumn nr 2). Om två eller fler sändningar är *exakt* lika, behöver inte var och en av dessa sändningar anges på egen rad i sändningsjournalen. Vi illustrerar med ett exempel: Om en lastbil kör grus mellan ett grustag och en byggarbetsplats 10 gånger på en dag har 20 sändningar genomförts; 10 stycken med grus till byggarbetsplatsen och 10 tomsändningar tillbaka till grustaget⁸. Formellt sett skulle dessa 20 sändningar anges på 20 rader i sändningsjournalen. Men eftersom de 10 sändningarna med last och de 10 tomsändningarna är *identiska* räcker det att uppgiftslämnaren anger en (1) sändning med last en (1) tomsändning och markerar värdet 10 i kolumnen "Antal vid identiskt lika sändningar".

Mätfel

De svårigheter som kan uppstå i mätningen är bl.a. osäkra vikt- och kilometeruppgifter samt saknade tomkörningar. I de fall kilometeruppgift saknas, imputeras dessa av statistikproducenten med hjälp av ruttplaneringsprogram. Sett över året 2010 användes ruttplaneringsprogrammet för att beräkna eller kontrollera körda kilometer för ca 5 procent av sändningarna.

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

Vid distributions/upsamlingsrundor förekommer en mätosäkerhet rörande vikten. Enligt instruktionen i blanketten ska den uppskattade *genomsnittsvikten* anges för denna typ av körning. Vissa uppgiftslämnare noterar dock inte denna instruktion utan anger total vikt, dvs. vikten när körningen påbörjas vid en distributionsrunda eller vikten när körningen avslutas vid en uppsamlingsrunda.

Ytterligare en mätosäkerhet är att vissa uppgiftslämnare markerar stillestånd under hela mätveckan, dvs. inga varutransporter genomfördes, som ett sätt att underlätta uppgiftslämnandet. Denna problematik bedöms som allvarlig och möjligheten att korrigera för felaktigt angivet stillestånd planeras att ses över.

⁸ Vi utgår från att lastbilen körde tom från byggarbetsplatsen till grustaget

I avsnitt 2.2.5 om bearbetningar beskrivs hur vissa härledda variabler skapas för tabellerna i rapporten. I detta avsnitt beskrivs ytterligare några aspekter på mätosäkerhet.

2.2.4 Svartsbortfall och skattningsförfarande

Svartsbortfall

Samtliga utvalda fordon åsätts en avprickningskod under datainsamlingen. I tabell 8 redovisas de använda avprickningskoderna. I tabellen redovisas även kopplingen mellan avprickningskoder och de kategoriseringar som redovisas till EU enligt kommissionens förordning 642/2004. I den förordningen beskrivs att medlemsländerna ska rapportera antal fordon enligt de kategorier som redovisas i tabell 9. Rapporteringen ska göras totalt samt per stratum och den tabell som levereras refereras till som tabell B1⁹ i EU:s förordningar.

Ett par av avprickningskoderna behöver förklaras. Kod 23, tillhör ej målpopulationen, är exempelvis provbilar och utbildningsfordon vilka inte utför varutransporter på allmän väg. Kod 30, relevansövertäckning, består av sådana fordon som kan betraktas ingå i den aktiva stocken av fordon, dvs. målpopulationen, men som inte utförde något transportuppdrag under mätveckan. Exempel på detta är sådana fordon som under mätveckan endast körde på inhägnat område, servicelastbil som endast kör verktyg m.m.

Baserat på kategoriseringarna i tabell 8 och 9 kan svarsandelsmått och registerkvalitetsmått beräknas. EU föreskriver att svarsandelen (SA) i undersökningen ska beräknas enligt

$$SA = \frac{B1.2 - B1.3}{B1.2}$$

och att registerkvaliteten (RK) ska beräknas enligt

$$RK = \frac{B1.2 - B1.3 - B1.4}{B1.2 - B1.3}$$

Baserat på dessa uttryck redovisas resultaten totalt i tabell 10. I tabell 11 redovisas kategoriseringen till tabell B1 uppdelat på strata.

⁹ Hela namnet är "supplementary table B1"

Tabell 8. Avprickningskod samt koppling till kategorisering för rapportering av tabell B1 till EU. Helår 2010.

Avprickningskod	Beskrivning	EU-kategori-sering	Antal fordon	Procent
11	Inkommen, stillestånd	B1.6	2 361	19,0
12	Inkommen, registrerade sändningsdata	B1.5	6 032	48,6
21	Avställd i bilregistret (fråga A1)	B1.4	343	2,8
22	Avregistrerad (fråga A1)	B1.4	27	0,2
23	Tillhör ej målpopulationen (övertäckning)	B1.4	39	0,3
30	Relevansövertäckning	B1.6	134	1,1
31	Arbetskod hela veckan (t.ex. sandning, plogning)	B1.6	70	0,6
40	Vägrare (slutkod)	B1.3	111	0,9
50	Konkurs, bilen får ej användas	B1.4	28	0,2
60	Bortfall	B1.3	3 262	26,3
Summa			12 407	100,0

Tabell 9. Beskrivning av kategorier i rapporteringen av tabell B1 till EU (kommissionens förordning 642/2004).

Rad	Beskrivning (engelska)	Kort beskrivning
B1.1	Number of vehicles in the country in each stratum.	Populationsstorlek
B1.2	Number of vehicles selected for initial sample and questionnaires despatched to vehicle owners. (Note: Column 2 = Columns 3 + 4 + 5 + 6).	Urvalsstorlek
B1.3	Number of cases classified as non-respondents. Nonresponse includes refusals, cases where no reply or communication of any kind has been received about the sampled unit and where a response has been received but the questionnaire has been so badly completed that it cannot be used in the analysis	Bortfall
B1.4	Number of cases where sample register information was wrong and response could not be used. Wrong vehicle register information includes cases where selected vehicle has been scrapped, sold, leased, outside the scope of the survey (e.g. does not carry goods, load capacity too low), contact never owned vehicle, address incorrect or undeliverable.	Övertäckning
B1.5	Number of questionnaires used in analysis (that is, type A1 vehicle data records sent to Eurostat recording vehicle activity).	Svarande med körningsdata:
B1.6	Number of cases where no vehicle activity was	Svarande utan

	recorded during the sampled period but the vehicle could be considered as part of the active stock (vehicles not used in the sampled period due to illness, holidays, no driver, no work, temporary repair, etc.)	körningsdata
--	---	--------------

Tabell 10. Svarsandels- och registerkvalitetsmått per kvartal 2010 och helår 2010 enligt EU:s beräkningsmetod

Mått	Kvartal 1	Kvartal 2	Kvartal 3	Kvartal 4	Helår 2010
Svarsandel (SA)	72,4 %	73,8 %	74,0 %	71,1 %	72,8 %
Registerkvalitet (RK)	94,8 %	95,4 %	95,1 %	95,3 %	95,2 %

Tabell 11. Populations- och urvalsstorlek, bortfall, övertäckning och antal svarande totalt och per stratum samt svarsandel helår 2010¹⁰.

	Populations- storlek	Urvals- storlek	Bortfall	Övertäckning	Svarande med körningsdata	Svarande utan körningsdata	Svarsandel
Stratum	B1.1	B1.2	B1.3	B1.4	B1.5	B1.6	
Total	59 651	12 407	3 373	437	6 032	2 565	72,8
44000	20	37	10	2	21	4	73,0
44001	146	145	46	8	46	45	68,3
44002	80	81	21	1	46	13	74,1
44003	106	108	29	2	66	11	73,1
66000	84	60	26	1	24	9	56,7
66001	583	153	58	10	63	22	62,1
66002	466	116	44	2	55	15	62,1
66003	280	72	26	0	38	8	63,9
88000	2 284	549	153	33	219	144	72,1
88010	2 397	68	18	3	31	16	73,5
88011	1 135	69	27	3	23	16	60,9
88012	2 374	163	54	4	75	30	66,9
88013	532	201	56	10	99	36	72,1
88020	1 980	289	79	19	95	96	72,7
88021	1 233	221	71	16	78	56	67,9
88022	2 159	210	48	6	113	43	77,1
88023	1 090	341	97	7	188	49	71,6
88030	808	61	18	1	21	21	70,5
88031	484	64	20	7	16	21	68,8
88032	1 111	109	40	4	48	17	63,3
88033	899	253	73	3	132	45	71,1
88040	1 603	75	21	2	29	23	72,0
88041	578	135	43	9	41	42	68,1
88042	1 336	177	62	4	86	25	65,0
88043	755	309	91	10	152	56	70,6
88050	2 338	60	10	1	31	18	83,3
88051	1 103	97	37	3	26	31	61,9
88052	2 322	362	108	5	187	62	70,2
88053	1 211	387	103	4	205	75	73,4
88060	1 019	191	44	6	65	76	77,0
88061	691	89	26	4	26	33	70,8
88062	1 002	71	18	0	37	16	74,6
88063	598	214	66	7	108	33	69,2
88070	477	60	15	3	17	25	75,0
88071	416	60	22	7	12	19	63,3
88072	541	104	34	2	37	31	67,3
88073	299	140	44	6	62	28	68,6
88080	632	60	13	4	20	23	78,3
88081	550	92	25	12	23	32	72,8
88082	625	60	25	1	23	11	58,3
88083	448	163	40	4	95	24	75,5
88091	186	60	14	4	18	24	76,7
88092	106	60	18	0	33	9	70,0
99000	1 086	384	89	10	215	70	76,8

¹⁰ Observera att populationsstorleken (B1.1) är ett *medelvärde* av respektive kvartals populationsstorlek. Övriga kolumner är *summan* av respektive kvartalsvärde. Detta medför exempelvis att det ser ut som om urvalsstorleken i stratum 44000 är större än populationsstorleken. Detta ska tolkas så att ett enskild fordon har blivit utvalt fler än en gång under året.

	Populations- storlek	Urvals- storlek	Bortfall	Övertäckning	Svarande med körningsdata	Svarande utan körningsdata	Svarsandel
99011	1 594	199	51	7	113	28	74,4
99012	170	63	18	4	34	7	71,4
99021	2 812	638	152	18	340	128	76,2
99022	1 151	441	103	10	254	74	76,6
99031	3 295	728	188	20	385	135	74,2
99032	1 402	675	213	25	352	85	68,4
99041	3 247	602	139	19	313	131	76,9
99042	1 037	354	107	14	169	64	69,8
99051	1 224	274	73	12	124	65	73,4
99052	508	138	42	5	63	28	69,6
99061	1 513	379	98	12	144	125	74,1
99062	589	262	75	12	122	53	71,4
99999	943	874	132	29	574	139	84,9

Skattningsförfarande

Den skattningsmetodik som producenten Statisticon använder är samma som den föregående producenten.

Tidigare konstaterades att undersökningsenheten är körning och att urvalsenheten är fordon, eller närmare bestämt lastbilsvecka. I årsrapporten finns det enstaka tabeller som baseras på undersökningsenheten sändning snarare än körning. Se vidare avsnitt 2.2.5 om bearbetningar. I framställningen nedan utgår vi från körning som undersökningsenhet. Låt N beteckna antalet körningar (under referensperioden) i populationen U (Universen). Låt y beteckna en undersökningsvariabel, t.ex. antal körda kilometer, och y_k dess värde på körning $k = 1, 2, \dots, N$. Samtliga målstorheter som är av intresse i undersökningen är totaler vilka kan skrivas

$$t = \sum_U y_k \quad (1)$$

Med beteckningen $\sum_U$ avses $\sum_{k \in U}$ för att förkorta notationen. Antalet

fordon betecknas N_I och mängden av alla fordon betecknas

$U_I = (1, 2, \dots, i, \dots, N_I)$. Subindex I ska föra tankarna till *primära* urvalsenheter (kluster, dvs. fordon). Från tabell 11 framgår att för helåret 2010 är $N_I = 59\,651$. Detta är ett medelvärde av respektive kvartals antal fordon. I tabell 1 redovisas antalet fordon per kvartal vid urvalsramens upprättande. Emellertid erhålls inte värdet 59 651 om medelvärdet av de fyra värdena i tabell 1 beräknas. Detta behöver förklaras. Antalet fordon vid ramens upprättande i tabell 1 bygger på antalet fordon vid registeruttaget från Transportstyrelsen. Uttagsdatumerna ur Transportstyrelsens register sker normalt den 1,5 månader för kvartalsstart. I avsnitt 2.2.2 om ramtäckning beskrivs att populationen av fordon förändras kontinuerligt över tid. För att ta hänsyn till över- och undertäckning som uppstår används den metod som beskrivs i Rosén (1990). Metoden går i princip ut på att antalet fordon i ramen ersätts med ett uppskattat värde för antalet fordon vid kvartalets mittpunkt. Nedan exemplifieras med kvartal 2:

- Registeruttaget för ramupprättande avseende kvartal 2 från Transportstyrelsen skedde den 15/2-2010 vilket tidsmässigt är mittpunkten för kvartal 1. Detta betyder att antalet fordon från ramen för kvartal 2 fungerar som (bästa) uppskattning av antalet fordon för kvartal 1. På motsvarande sätt genomförs registeruttaget från Transportstyrelsen vid samtliga kvartal, dvs. vid den tidsmässiga mittpunkten för kvartalet. Medelvärdet av dessa fyra uppskattningar av antal fordon ger det uppskattade årsvärdet 59 651 för antalet fordon¹¹

Populationen av *lastbilsveckor* ges följaktligen av $N_I^* = 13 \times N_I$ under kvartal med 13 veckor. Populationen av fordon stratifieras på $H = 57$ strata, $h = 1, 2, \dots, H$. Ett urval s_{Ih} av n_{Ih} fordon (lastbilsveckor) dras från stratum h enligt principen OSU. Hela urvalet av lastbilsveckor betecknas s_I , dvs.

$$s_I = \bigcup_{h=1}^H s_{Ih} \text{ av storlek } n_I = \sum_{h=1}^H n_{Ih}. \text{ I tabell 11 ges } n_I \text{ totalt och per}$$

¹¹ Beräkningen är $(57\,767 + 59\,989 + 60\,287 + 60\,559) / 4 = 59\,772$

stratum i kolumn B1.2 Urvalsstorlek. Låt vidare $t_i = \sum_{U_i} y_k$ beteckna totalen

för ett fordon i , t.ex. totalt antal körda kilometer under mätveckan. Om samtliga utvalda fordon skulle svara¹² skulle målstorhet (1) skattas enligt

$$\hat{t} = \sum_{h=1}^H \frac{N_{jh}^*}{n_{jh}} \sum_{s_{jh}} t_i \quad (2)$$

Emellertid svarar inte alla fordon utan vi erhåller en svarandemängd r_{jh} bestående av m_{jh} fordon. I tabell 11 ges m_{jh} totalt och per stratum på årsbasis som summan av kolumnerna B1.5 och B1.6. Estimatoren vid svarsbortfall är

$$\hat{t} = \sum_{h=1}^H \frac{N_{jh}^*}{m_{jh}} \sum_{r_{jh}} t_i \quad (3)$$

Metoden att kompensera för bortfallet kallas för rak uppräknings inom strata. Vi betraktar alltså de svarande som om de utgjorde urvalet. Detta är ett antagande och i avsnitt 2.2.6 om modellantagande diskuteras lämpligheten i antagandet.

Variansen för (3) skattas enligt

$$\hat{V}(\hat{t}) = \sum_{h=1}^H N_{jh}^{*2} \frac{1 - m_{jh} / N_{jh}^*}{m_{jh}} S_{r_{jh}}^2 \quad (4)$$

där

$$S_{r_{jh}}^2 = \frac{1}{m_{jh} - 1} \left(\sum_{r_{jh}} t_i^2 - \frac{1}{m_{jh}} \left(\sum_{r_{jh}} t_i \right)^2 \right) \quad (5)$$

är variansen för klustertotalen t_i inom stratum h .

För att erhålla skattningar för en redovisningsgrupp, t.ex. inrikes körningar, används uttrycken ovan men med skillnaden att y_k sätts till 0 om körningen inte tillhör redovisningsgruppen.

Ovanstående är en beskrivning av målstorhet och estimator per kvartal. Årsresultat erhålls genom en naturlig förlängning av resultaten. Lägg till ett subindex så att t_{kv1} betecknar målstorhet (1) för kvartal 1. Målstorheten per år ges då av

$$t_{\hat{a}r} = t_{kv1} + t_{kv2} + t_{kv3} + t_{kv4} \quad (6)$$

där respektive kvartals målstorhet skattas med (3) vilket ger estimatören

$$\hat{t}_{\hat{a}r} = \hat{t}_{kv1} + \hat{t}_{kv2} + \hat{t}_{kv3} + \hat{t}_{kv4} \quad (7)$$

Om det vore så att urvalen respektive kvartal drogs helt oberoende av varandra erhålls variansen för $\hat{t}_{\hat{a}r}$ genom att addera respektive kvartals varians. Emellertid är urvalen inte helt oberoende av varandra eftersom de dras som "disjunkta" urval, vilket beskrivits i avsnitt 2.2.1 om urval ovan. Bedömningen görs dock att detta beroende spelar så liten roll att variansen för årsskattningen skattas som om kvartalsskattningarna vore oberoende av varandra¹³. Variansestimaten för årsskattningen ges alltså av

¹² Det vill säga uppgiftslämnaren för fordonet

¹³ Denna bedömning gjorde även SCB när de var producenter av undersökningen.

$$\hat{V}(\hat{t}_{\hat{a}r}) = \hat{V}(\hat{t}_{kv1}) + \hat{V}(\hat{t}_{kv2}) + \hat{V}(\hat{t}_{kv3}) + \hat{V}(\hat{t}_{kv4}) \quad (8)$$

där varje enskilt kvartals variansestimators ges av (4).

2.2.5 Bearbetning

Inkomna data bearbetas i flera steg. Vid dataregistrering genomförs olika typer av manuella och maskinella kontroller. Detta utförs av personal på EDB. Efter dataregistrering genomförs ytterligare (maskinella) kontroller av Statisticon. Baserat på resultatet av kontrollerna genomförs återkontakter med uppgiftslämnare för verifiering av lämnade uppgifter eller så rättas data av producenten. Därefter bearbetas data i flera olika steg innan en final analysdatabas erhålls. Stegen involverar skapande av härledda variabler, imputeringar och skapande av viktvariabel.

De finala analysdatabaser som levereras till Eurostat består av filerna

- A1 – med fordonsdata
- A2 – med körningsdata
- A3 – med data rörande det transporterade godset

De analysdatabaser som levereras till Trafikanalys är fler till antalet och omfattar fler variabler. Genomförs statistikberäkningar av varutransporter på väg, t.ex. totalt transportarbete inrikes, baserat på respektive analysdatabaser (Eurostat och Trafikanalys) erhålls dock identiska resultat.

Härledda variabler

I årsrapporten förekommer ett stort antal tabeller. För dessa tabeller har ett flertal härledda variabler skapats. Nedan beskrivs de fall där de härledda variablerna behöver en förklaring.

Tabell 2: I tabell 2 redovisas statistik uppdelat på fordonsekipagets totalvikt, maxlastvikt och antal axlar. Ett fordonsekipage utgörs av själva fordonet samt eventuella släp eller påhängsvagnar. Uppgifter om själva fordonet baseras på registerdata från Transportstyrelsen, uppgifter om släp och påhängsvagnar baseras på insamlade enkätdata. Av den anledningen är släpuppgifter mer osäkra än fordonsuppgifter

Beräkningen av ekipagets totalvikt och antal axlar per körning görs enligt

- Ekipagets totalvikt = fordonets totalvikt + summan av eventuella påhängsvagn/ släpvagnars totalvikt
- Ekipagets antal axlar = antal axlar fordon + summan av eventuella släp/påhängsvagnars antal axlar

Beräkningen av ekipagets maxlastvikt skiljer sig åt beroende på om fordonet är en dragbilar (karoskod 85) eller inte. För dragbilar beräknas maxlastvikten enligt

- Ekipagets maxlastvikt = summan av eventuella påhängsvagn/ släpvagnars maxlastvikt

För övriga fordon (dvs. alla fordonstyper som inte är dragbil) beräknas maximilastvikten enligt

- Ekipagets maxlastvikt = lastbilens maxlastvikt + summan av eventuella släpvagnars maxlastvikt

Som framgår inkluderas alltså fordonets maxlastvikt inte för dragbilar. Detta är rimligt eftersom en dragbil utan påhängsvagn (dvs. själva fordonet) har noll i maxlastvikt.

Ytterligare en aspekt bör nämnas. I blanketten efterfrågas uppgifter om det den huvudsakliga släpkombinationen under mätveckan. Om flera olika släp används ska endast det vanligaste anges. Därefter anger uppgiftslämnaren vilka sändningar släp har använts på. I databearbetningen konverteras sändningar till körningar på det sätt som beskrivits i avsnitt 2.2.3. För multistopkörningar där fordonskonfigurationen har varierat, t.ex. släp på sändning 1 men inte på sändning 2 i en multistopkörning, har den första fordonskonfigurationen använts vid konverteringen från sändnings- till körningsdata.

Fordonets ålder beräknas som statistikår (dvs. 2010 i år) minus årtal i variabeln datum för registrering.

Tabell 3: I tabell 3 finns redovisningsgruppen "Övriga kombinationer med lastbil". Detta utgörs av en fordonskonfiguration bestående av en lastbil (dvs. ej dragbil) samt en påhängsvagn. Raden med "annat antal axlar" är om axelantalet för påhängsvagnen är något annat än de som listas som redovisningsgrupper eller om en påhängsvagn + släp/påhängsvagn använts. Motsvarande gäller för dragbilar, men då är kategorin "Övriga kombinationer med dragbil" en dragbil med släp snarare än påhängsvagn.

Tabell 4: Kategoriseringen till olika karosserikoder ges av tabellen nedan.

Kaross	Karroserikoder som ingår gruppen
Flakbilar	09-19
Skåpbilar	20-21, 27-30
därav kylaggregat	27
därav frysaggregat	28
Tankbilar	40-49
därav transport av brandfarlig vätska	40-42
därav transport av mjölk	43
därav transport av kemiska vätskor	46
Bankebilar (Timmerbilar)	61
Dragbilar	85
Utbytbara karosserier och containers	58, 60, 65, 83, 86
Övriga	Övriga karroserikoder

Tabell 7: Beskrivning av vilka varor som ingår i respektive varugrupp finns i rapporten.

Tabell 7C och 7D: I dessa tabeller finns rubriken "Körda kilometer utan last kopplade till varugrupp 1 000-tal km". Statistiken i denna kolumn är tänkt att spegla hur körningar med olika varuslag orsakar tomkörningar. En tomkörning är inte önskvärd vare sig ur miljöperspektiv eller ur åkeriernas perspektiv. Dock uppstår tomkörningar oundvikligen exempelvis mellan ett lossningsställe och nästa lastningsställe. Om en tomkörning följer på en körning med ett visst varuslag kan man i en viss bemärkelse säga att körningen med varuslaget har "orsakat" tomkörningen. Exempel

- Om körning nr 2 under mätveckan är med rundvirke och körning nr 3 är tomkörning betraktas det som att det är rundvirke som gett upphov till tomkörningen. Principen är att en tomkörning kopplas till varuslaget för **föregående** körning. Det finns dock aspekter på detta: (i) om första körningen under mätveckan är en tomkörning kopplas den till nästkommande körning med last och det varuslaget. (ii) om flera tomkörningar i rad genomförs kopplas samtliga till föregående körning med last. (iii) om en lastbil endast har körningar utan last under mätveckan åsätts tomkörningarna inget värde för varuslag.

På detta sätt åsätts i princip samtliga tomkörningar ett varuslag. Undantaget är de fordon som endast har en eller flera tomkörningar under mätveckan (punkten (iii) ovan). Därefter kan statistik över tomkörningar avseende körda kilometer (7C) och antal transporter (7D) presenteras uppdelat på vilken varugrupp som orsakat tomkörningen. Notera att eftersom vissa fordon endast har tomkörningar, och alltså inte kan åsättas ett varuslag, kommer summan av över samtliga varugrupper för körda kilometer och antal transporter inte att överensstämma med totalen.

Tabell 8: Tabell 8 redovisar statistik uppdelat på olika typer av farligt gods. Det som är speciellt med denna tabell är att beräkningarna baseras på sändningar snarare än körningar. I avsnittet om 2.2.3 om olika körtyper konstaterades att för single stop, uppsamlings / distributionsrundor och transporter utan last är sändning och körning ekvivalenta. En multistopkörning är dock inte samma som en sändning utan består av två till fem sändningar. I tabell 7 gavs ett exempel på tre sändningar som ingår i samma körning. Om exempelvis sändning nr 2 i multistopkörningen skulle vara med farligt gods (men inte sändning nr 1 och 3) är det lätt att inse att både körsträcka, godsmängd och transportarbete skulle bli överskattat om hela körningen räknades som utförd med farligt gods. Att däremot basera statistik på den ingående sändning som har farligt gods, dvs. sändning nr två i exemplet, ger mer rättvisande statistik avseende farligt gods.

I tabell 1 redovisas också statistik för farligt gods. Beräkningarna för denna statistik baseras även den på sändningsdata.

Tabell 14 och 15: En beskrivning av geografisk kategorisering till regionerna syd, väst, mitt och norr finns i årsrapporten.

Tabell 18: Statistiken i tabell 18 baseras, på samma sätt som statistik för farligt gods, på sändningsdata. Orsaken till detta är av ungefär samma anledning som för farligt gods, dvs. beroende på multistopkörningarna. Antag att sändning nr 1 i multistopkörningen i tabell 7 hade lastningsort Helsingör och att färjan över till Helsingborg nyttjades, i övrigt är på och avlastningsorterna samma. Detta betyder att hela körningen är mellan Helsingör och Stockholm. I körningsdata aggregeras de tre ingående sändningarna till en observation med en körsträcka mellan Helsingborg och Stockholm och genomsnittlig godsvikt och transportarbete kan beräknas. Dock, den godsvikt som kördes på färjan mellan Helsingör och Helsingborg är 8 500 kg, vilket är betydligt lägre än hela körningens genomsnittliga godsvikt. Godsvikten 8 500 kg är sändningens godsvikt, inte körningens. Av den anledningen är det mer lämpligt att använda sändningsdata än körningsdata för statistik avseende färjelinjer.

2.2.6 Modellantaganden

Det viktigaste modellantagande i undersökningen rör hur kompensation för bortfallet genomförs. Metoden, som beskrivs i avsnitt 2.2.4, kallas för rak uppräknings inom strata och betyder att vi betraktar de svarande inom ett stratum som om de vore de utvalda. Alternativt uttryckt betyder detta att vi antar att bortfallet sker slumpmässigt inom strata, dvs. det finns ingen systematik av vilka som väljer att svara respektive inte svara. Orsaker till att inte svara kan vara vägran, glömska, har inte tid, förlagt blanketten m.m. Vi har ingen anledning att tro att det finns ett samband mellan benägenhet att svara och de undersökningsvariabler som är av intresse. Det finns dock inga empiriska data till stöd för denna hypotes.

En aspekt som är viktig i sammanhanget är stratifieringen av populationen. Populationen av fordon stratifieras i relativt sett många grupper och syftet med stratifieringen är att fordonen inom respektive stratum ska vara så homogena som möjligt med avseende på de viktigaste undersökningsvariablerna (vikt på godset, antal körda kilometer och transportarbete). Med en homogeniserande stratifiering förminskas eventuella snedvridande effekter av bortfallet. I en ideal situation med perfekt homogena stratum (dvs. samtliga fordon i stratumet har samma värde på undersökningsvariablerna) leder bortfall inte till några snedvridande konsekvenser. Effekten blir endast att svarandemängden blir mindre än stickprovsstorleken vilket medför en högre osäkerhet (varians). Vi har dock inte en helt ideal situation men stratifieringen har en homogeniserande effekt vilket gör att metoden med rak uppräknings inom strata bedöms som adekvat.

Ytterligare ett modellantagande är att urvalet är ett OSU av lastbilsveckor inom respektive stratum. Eftersom antalet utvalda lastbilar sprids jämnt över kvartalets mätveckor är metoden inte identisk med ett OSU av lastbilsveckor. Formellt sett kan urvalsproceduren beskrivas i termer av att ett fordon utgör den primära urvalsenheten och en lastbilsvecka den sekundära urvalsenheten, d.v.s. ett tvåstegs klusterurval. Dock approximeras detta med antagandet om ett enstegs klusterurval. Förfarandet ligger dock så nära ett stratifierat OSU av lastbilsveckor

att punkt- och variansskattningar kan göras under det antagandet. Det antagandet har prövats och visats hålla i Rosén och Zamani (1993).

2.3 Redovisning av osäkerhetsmått

I kvartals- och årsrapporten uttrycks osäkerheten i skattningarna genom 95 procentiga konfidensintervall.

B.3 Statistikens aktualitet

3.1 *Frekvens*

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

3.2 *Framställningstid*

Framställningstiden för kvartalsstatistiken är ca 3 månader efter kvartalets utgång. Publicering av årsstatistik sker ca 5 månader efter årets utgång.

3.3 *Punktighet*

Publicering sker enligt publiceringsplanen, se www.trafa.se. Leverans till Eurostat sker kvartalsvis ska enligt förordningen ske *senast* 5 månader efter kvartalets utgång. Vanligtvis levereras data till Eurostat ca 2,5 månader efter utgången kvartal.

B.4 Jämförbarhet och sam anvä ndbarhet

4.1 *Jämförbarhet över tiden*

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

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

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

Det kan dock inte med säkerhet avgöras hur stor andel av transportarbetet som utförts på svensk mark huvudsakligen beroende på att gränsorter inte ingår som

variabel i undersökningen. I nuvarande undersökning ska alla transporter med svenskregistrerade lastbilar uppges varför även cabotage (inrikestrafik i annat land än Sverige) och tredjelandstrafik omfattas av undersökningen. I den tidigare utrikesundersökningen skulle resan starta i Sverige för att ingå i undersökningen.

I denna undersökning undersöks enbart varutransporter. Verksamhet med arbetskod dvs. sandning, plogning m.m. undersöks inte.

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

Från och med undersökningsår 2008 har NST 2007 (system för varuklassificering) och NACE rev.2.0 (näringsgrensindelning, SNI) införts i undersökningen. Dessutom används NUTS-3 nivå vid kodning av orter för på- och avlastning.

4.2 Jämförbarhet mellan grupper

Full jämförbarhet under åren 2000-2002 samt åren 2003-2010. Den förändrade metoden från och med 2003 kan medföra att tidsserierna före och efter detta årtal inte kan jämföras med varandra fullt ut.

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

Länsgrupperingarna har följt Rikets indelningar och jämförelserna är beroende av detta.

4.3 Samanvändbarhet med annan statistik

EU:s övriga medlemsländer följer samma EU-förordning som Sverige. Detta innebär att denna undersöknings resultat går att jämföra med övriga medlemsländers. De uppgifter som Eurostat – EU:s statistikorgan – efterfrågar enligt förordningen presenteras för varje medlemsland i Eurostats publikationer.

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

B.5 Tillgänglighet och förståelighet

5.1 Spridningsformer

Statistiken publiceras i serien Trafikanalys Statistik, per kvartal och år. Pressmeddelanden ges ut vid varje publiceringstillfälle. Rapporterna finns tillgängliga i pdf-format på Trafikanalys webbplats. Även detta dokument, Beskrivning av statistiken, finns på Trafikanalys webbplats.

5.2 Presentation

Kvartals- och årsrapporten består av en textdel med en sammanfattning och en tabelldel samt förklaringar och definitioner. Årsrapporten är mer omfattande än kvartalsrapporterna både vad avser text och tabellomfång.

5.3 Dokumentation

Undersökningen är väl dokumenterad. Detta dokument, Beskrivning av statistiken, uppdateras i samband med ny publicering. Tidigare publikationer dokumenterar viktiga metodologiska aspekter, se Eriksson, Paulson, och Rosén (2003), Rosén (1990) samt Rosén och Zamani, M (1993).

5.4 Tillgång till primärmaterial

Trafikanalys i egenskap av statistikansvarig myndighet är registeransvarig för undersökningen.

5.5 Upplysningar

Ansvarig myndighet Trafikanalys

Myndighet: Trafikanalys
Postadress: Sveavägen 90, 113 59 Stockholm
Besöksadress: Sveavägen 90, 113 59 Stockholm
Kontaktperson: Sara Berntsson
Telefon: 010 - 414 42 07
Telefax: 010 - 414 42 10
E-post: fornamn.efternamn@trafa.se

Producent

Företag: Statisticon AB
Postadress: Östra Ågatan 31, 753 22 Uppsala
Besöksadress: Östra Ågatan 31, Uppsala
Kontaktperson: Mats Nyfjäll
Telefon: 08-402 29 06
Telefax: 08-402 29 20
E-post: fornamn.efternamn@statisticon.se

Statisticon

B.6 Referenser

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

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

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

Bilaga A – Karosserikoder lastbil, buss och släpvagn

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

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

Bilaga B – NUTS-indelning

NUTS-indelningen

i Sverige (fr.o.m. 2008-01-01)



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

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

NUTS 1	NUTS 2	NUTS 3	Län	Länskod
SE1 Östra Sverige	SE11 Stockholm	SE110	Stockholms	01
	SE12 Östra Mellansverige	SE121	Uppsala	03
		SE122	Södermanlands	04
		SE123	Östergötlands	05
		SE124	Örebro	18
SE2 Södra Sverige	SE21 Småland med öarna	SE126	Västmanlands	19
		SE211	Jönköpings	06
		SE212	Kronobergs	07
		SE213	Kalmar	08
	SE22 Sydsverige	SE214	Gotlands	09
		SE221	Blekinge	10
	SE23 Västsverige	SE224	Skåne	12
SE3 Norra Sverige	SE31 Norra Mellansverige	SE231	Hallands	13
		SE232	Västra Götalands	14
		SE311	Värmlands	17
	SE32 Mellersta Norrland	SE312	Dalarnas	20
		SE313	Gävleborgs	21
	SE33 Övre Norrland	SE321	Västernorrlands	22
		SE322	Jämtlands	23
		SE331	Västerbottens	24
		SE332	Norrbottens	25

Källa: GCB RM/REN, 2008
www.scb.se

Bilaga C – Frågeblankett sid 1



Trafikanalys
Lastbilstrafik

LÄGSTADGAD STATISTIKINSAMLING

Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar 2010

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

Företagets/lastbilsägarens kontaktperson

Företag/lastbilsägare	Kontaktperson	
Postadress	Telefon (inkl. riktnr)	Träffas säkrast kl
	Mobiltelefon nr	Träffas säkrast kl
E-post		

A Allmänt

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

- ☐ Ja, avställd i Bilregistret
☐ Ja, avregistrerad
☐ Ja, såld

Skicka in blanketten till Trafikanalys i bifogat svarskuvertet.

☐ Nej, inget av ovanstående ➤ **Fortsätt med fråga A2**

A2 Vilken var den huvudsakliga transportförmedlaren under mätveckan?

Besvaras även om lastbilen inte utnyttjades under mätveckan.

Flera alternativ kan anges.

Med transportförmedlare menas på voms uppdrag transporter utöfres.

- ☐ Lastbilscentral
☐ Transportförmedlingsföretag
☐ Ägarens eget företag

A3 Vilken/vilka dagar under mätveckan utnyttjades **inte** lastbilen?

Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

A4 Hur många hela veckor (måndag–söndag) beräknas denna lastbil **inte** utnyttjas under innevarande månad? Uppgiften får uppskattas.

- ☐ 0 veckor
☐ 1 vecka
☐ 2 veckor
☐ 3 veckor
☐ 4 veckor

Lämnade uppgifter skyddas enligt 24 kap 8 § Offentlighets- och sekretesslagen (SFS 2009:400).

Skyldighet att lämna uppgifter till denna undersökning gäller enligt lagen (SFS 2001:59) om den officiella statistiken, förordningen (SFS 2001:100) om den officiella statistiken och SIKAs föreskrift (SIKAFS 2008:1). Samråd med Näringslivets Regelnämnd, NNR, har skett vid utformningen av denna undersökning.

Vid frågor, kontakta EDB på tel 010-588 99 55.

Fortsätt på sidan 3 ➤

Postadress:
EDB
171 79 Solna

Telefon:
010-588 99 55

Telefax:
010-588 00 01

E-post:
lastbilstrafik@cutb.com

Bilaga C – Frågeblankett utvikbar flik sidan 1

1

Instruktioner till dig som lämnar uppgifter

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

Sändning

En sändning definieras som varje unik leverans av gods med en och samma varukod (enligt varukodsförteckningen, se flik sidan 5) till/från en speciell mottagare/leverantör. Sändningarna anges i sändningsjournalen på uppslaget på sidorna 4 och 5.

På de utvikbara flikarna finns förklaringar till olika termer och begrepp. Har du frågor kan du ringa till EDB på tel 010-588 99 55.

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

På sidorna 10-11 finns ett exempel på hur blanketten kan fyllas i.

Definitioner – Se även exempel på sidorna 10-11

1 Datum

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

2 Identiskt lika sändningar

Med identiskt lika sändningar menas att två eller flera sändningar har *samma* på- och avlastningsort, *samma* körsträcka, *samma* vikt och *samma* gods, dvs. sändningarna är exakt lika. Var och en av dessa sändningar behöver *inte* anges på en egen rad. Redovisa en sändning och uppgi antal lika sändningar här. Notera att identiskt lika sändningar kan vara både *tomsändningar* och sändningar med last. Se exempel på sidorna 10–11.

3 Distributions-/uppsamlingsrunda

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

Med **distributionsrunda** avses varudistribution (t.ex. olja, livsmedel, uppsamling från terminal) med *fem eller fler* lossningsplatser. För denna typ av sändning anges *endast* första lastningsort och sista lossningsort. Ange den uppskattade *genomsnittsvikten* vid en distributionsrunda. Genomsnittsvikten kan uppskattas som total vikt för godset vid första lastningsort dividerat med två. Tänk på att tomkörning till första lastningsplats ska redovisas separat.

För fyra eller färre lossningsplatser anges respektive stopp som en enskild sändning på en egen rad.

Med **uppsamlingsrunda** avses varuuppsamling (t.ex. mjölk, sopor, uppsamling till terminal) med *fem eller fler* lastningsplatser. För denna typ av sändning anges *endast* första lastningsort och sista lossningsort. Ange den uppskattade *genomsnittsvikten* vid en uppsamlingsrunda. Genomsnittsvikten kan uppskattas som total vikt för godset vid sista lossningsort dividerat med två. Tänk på att tomkörning till första lastningsplats ska redovisas separat.

För fyra eller färre lossningsplatser anges respektive stopp som en enskild sändning på en egen rad.

4 Lastningsort/Lossningsort

Ange postnummer för lastningsort/lossningsort. Om lastning och lossning sker på landsbygd eller mindre ort, ange närmaste större ort. Svara inte med gata, gård eller företag.

Om en påhängsvagn eller släpvagn med last kopplas till annat fordon eller lämnas hos en mottagare/terminal räknas detta som lossning. Motsvarande gäller lastning.

Vänd! ►

Bilaga C – Frågeblankett utvikbar flik sidan 2

2

Definitioner (forts.) – Se även exempel på sidorna 10–11

5 Länskod/landkod

Ange länskod för lastning/lossning inom Sverige och landkod för utrikes orter. Kodbilagan finns på flik 6.

6 Släp

I blankettens sändningsjournal (C1) markerar ni med ett kryss om släp använts när den aktuella sändningen transporterats. Markera även de transporter utan last där släp följt med.

I fråga B1 på sid 3 ber vi er bedöma vilken typ av släp alternativt släpkombination som oftast använts till den utvalda lastbilen/dragbilen under mätveckan. OBS! Släp två ska endast uppges om två släp använts **samtidigt** och om det var den huvudsakliga kombinationen under mätveckan.

7 Antal körda km per sändning

Ange antal körda km mellan lastnings- och lossningsort för sändningen. Transportlängden på annat transportmedel, t.ex. järnväg eller färja, medräknas inte. Körs bilen tom på någon sträcka anges transportlängden som km mellan sista lossning och nästa lastningsort.

Om fordonsekipaget under del av transporten transporteras på annat transportmedel (järnväg eller färja) redovisas detta under C2 på sidan 3.

8 Sändningens vikt

Sändningens vikt (inkl. emballage) anges i kg. Vikten får uppskattas. För transporter med fem eller fler stopp för lastning och/eller lossning, s.k. distributions-/uppsamlingsrundor, ange den uppskattade genomsnittsvikten. OBS! Ange verklig godsikt – inte fraktberäknad vikt.

Använder du container/pallar/växellak/växelskåp?

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

9 Varuslag

Ange varuslag i klartext och kod enligt kodförteckning på flik sidan 5. Skriv "tom" om bilen kör utan last mellan någon lastnings- och lossningsort. Redovisningen för "tom" sker på egen rad, med angivelse av lastnings- respektive lossningsort. Sändningar innehållande **enbart tomemballage**, tomma containrar, lastpallar, tomflak o.d. räknas som körning med last.

Vid sändning innehållande farligt gods anges UN-nummer.

10 Farligt gods

Om någon del av sändningen är klassad som farligt gods (se transporthandlingarna), ange ADR-klass enligt kodförteckning på sidan 2. Ange dessutom UN-nummer i kolumnen "Varuslag". Ange också mängden farligt gods i sändningen, endera kg, liter eller m³. Var noga med att ange sort efter mängdangivelsen.

11 Lastutrymmets volymutnyttjande per sändning i procent

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

12 Lasttyp

Ange hur godset är lastat enligt kodförteckning på sidan 2. Se även bildexempel på sidan 2. Koderna följer FN:s rekommendation nr 21 – Koder för olika typer av gods, förpackningar och förpackningsmaterial.

13 Transittrafik

Ange vilka länder som transiteras i tidsföljd och med landkoder enligt landskods-förteckningen på flik sidan 6. Transittrafik avser transporter genom länder där lastning eller lossning inte sker.

Bilaga C – Frågeblankett sid 2

2

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

Farligt gods enligt ADR			
Kod	Beskrivning	Kod	Beskrivning
1	Explosiva ämnen och föremål	5.1	Oxiderande ämnen
2	Komprimerade, kondenserade eller under tryck lösta gaser	5.2	Organiska peroxider
3	Brandfarliga vätskor	6.1	Giftiga ämnen
4.1	Brandfarliga fasta ämnen	6.2	Smittförande ämnen
4.2	Självantändande ämnen	7	Radioaktiva ämnen
4.3	Ämnen som utvecklar brandfarlig gas vid kontakt med vatten	8	Frätande ämnen
		9	Övriga farliga ämnen

Bilaga C – Frågeblankett sid 3

3

B Släp- och kilometeruppgifter			
B1 Vilken var den huvudsakliga släp-kombinationen under mätveckan?	Släp 1		Släp 2 Om två släp används samtidigt
	☐ Släpvagn		☐ Släpvagn
	☐ Påhängsvagn		☐ Påhängsvagn
	Antal axlar		Antal axlar
	Totalvikt kg		Totalvikt kg
	Maximilastvikt kg		Maximilastvikt kg
B2 Hur många kilometer körde lastbilen under mätveckan? <i>Använd gärna mätarställningen.</i>	I Sverige		I utlandet
	Med last km		Med last km
	Utan last km		Utan last km
	Totalt antal km km		Totalt antal km km



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



C2 Annat transportsätt under del av transporten – färja eller järnväg

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

OBS! Sändningar fylls i på nästa uppslag.

Sändn. nr (enl. kol. 1 i sändn.- journal)	Datum	Sätt kryss		Lastningsort		Lossningsort	
		Färja	Järn- väg	Ort	Länskod/ landkod (se flik sidan 6)	Ort	Länskod/ landkod (se flik sidan 6)
		☐	☐				
		☐	☐				
		☐	☐				
		☐	☐				
		☐	☐				
		☐	☐				
		☐	☐				
		☐	☐				
		☐	☐				

Bilaga C – Frågeblankett sid 4

4

C1 Sändningsjournal

Om ekipaget färdats på annat transportsätt, ge kompletterande uppgifter under C2 på sidan 3.

Sändning nr	1 Datum för sändning	2 Antal vid identiskt lika sändningar	3 Om distributions- eller uppsamlingsrunda, markera med X	4 Lastnings- och lossningsort		5 Se 15 nedan	6 Släp	7 Km
				Postnummer	Lastnings- och lossningsortens namn, anges även om lastbilen gick tom. (ej gata, gård eller företag)	Länkod/landkod (se flik sidan 6)	Sätt X om släp var med på denna sändning	Antal körda kilometer per sändning Enkel resa
01			☐		Lastn.ort			
					Lossn.ort			km
02			☐		Lastn.ort			
					Lossn.ort			km
03			☐		Lastn.ort			
					Lossn.ort			km
04			☐		Lastn.ort			
					Lossn.ort			km
05			☐		Lastn.ort			
					Lossn.ort			km
06			☐		Lastn.ort			
					Lossn.ort			km
07			☐		Lastn.ort			
					Lossn.ort			km
08			☐		Lastn.ort			
					Lossn.ort			km
09			☐		Lastn.ort			
					Lossn.ort			km
10			☐		Lastn.ort			
					Lossn.ort			km
11			☐		Lastn.ort			
					Lossn.ort			km
12			☐		Lastn.ort			
					Lossn.ort			km
13			☐		Lastn.ort			
					Lossn.ort			km
14			☐		Lastn.ort			
					Lossn.ort			km
15			☐		Lastn.ort			
					Lossn.ort			km
16			☐		Lastn.ort			
					Lossn.ort			km

15 Transit. Ange vilka länder som transiteras i den ordning de passerats (se landkodsförteckning på flik sidan 6)

--

Bilaga C – Frågeblankett sid 5

Viktigt!

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

Tips till dig som kör distributions/upsamlingsrunda!
För att underlätta flyttandet behöver du *endast* ange *första och sista lastnings-flossningsort*.
Läs mer under punkten 3 påflik sida 1.

5

[illegible]

Förklaringar 1 till 13 och kodförteckningar finns på utvikbara filkar.

Fortsätt på nästa sida! ►

Bilaga C – Frågeblankett utvikbar flik sidan 5

5

Varuslagskoder

Vid körning utan last lämnas varukoden blank.

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

Bilaga C – Frågeblankett utvikbar flik sidan 6

6

Länskoder inom Sverige

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

Landkoder

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

Bilaga C – Frågeblankett sid 6

6

C7

Sändningsjournal (forts.)

	1	2	3	4		5	6	7	
	Datum för läsning	Antal vid identiskt lika sänd- ningar	Om distri- ktions- / uppsam- lingsrunda, märkt med X	Postnummer	Läsning- och lossningsort Läsning- och lossningsortens namn, anges även om lastbilen gick tom, (ej gata, gård eller företag)	Se 13 redan	Länskod/ lastkod (se till sidan 6)	Släp Stätt X om släp var med på denna sändning	Km Antal körda kilome- ter per sändning Enkel resa
17			☐		Läsningort Lossningort			☐	km
18			☐		Läsningort Lossningort			☐	km
19			☐		Läsningort Lossningort			☐	km
20			☐		Läsningort Lossningort			☐	km
21			☐		Läsningort Lossningort			☐	km
22			☐		Läsningort Lossningort			☐	km
23			☐		Läsningort Lossningort			☐	km
24			☐		Läsningort Lossningort			☐	km
25			☐		Läsningort Lossningort			☐	km
26			☐		Läsningort Lossningort			☐	km
27			☐		Läsningort Lossningort			☐	km
28			☐		Läsningort Lossningort			☐	km
29			☐		Läsningort Lossningort			☐	km
30			☐		Läsningort Lossningort			☐	km
31			☐		Läsningort Lossningort			☐	km
32			☐		Läsningort Lossningort			☐	km
33			☐		Läsningort Lossningort			☐	km

13

Transit. Ange vilka länder som transiteras i den ordning de passerats (se landkodsförteckning på lik sidan 6)

Bilaga C – Frågeblankett sid 7

7

Vikt 9	Varuslag I klartext och varuslagskod 9	Färligt gods 10	11	12
Sändningens vikt i kg "Tomgods" räknas som last.	Ange det huvudsakliga varuslaget: I annat fall, skriv "Blandad" Vid färligt gods ange UN-nummer Skriv "Tom" vid körning utan last	Ange ADR-klass när färligt gods transporterats	Lasterummets volymutnyttjande per sändning i procent. (Fyll upp till)	Lasttyp – hur godset är lastat (se sidan 2)
kg			%	
kg			%	
kg			%	
kg			%	
kg			%	
kg			%	
kg			%	
kg			%	
kg			%	
kg			%	
kg			%	
kg			%	
kg			%	
kg			%	
kg			%	
kg			%	
kg			%	
kg			%	
kg			%	
kg			%	

Förklaringar 1 till 15 och kodförteckningar finns på utvikbara filkar.

Behöver ni extra blanketter, ring 010-588 99 55

Bilaga C – Frågeblankett sid 8

8

Vanliga frågor

Undersökningens "Vanliga frågor" uppdateras kontinuerligt på Trafikanalys webbplats www.trafa.se/lastbilstrafik

Varför undersöker man lastbilstransporterna?	Inom Sverige transporteras årligen över 500 miljoner ton gods. Omkring två tredjedelar av dessa transporter utförs med lastbilar och på korta sträckor dominerar vägtransporterna helt. Vägtransporter är en betydelsefull näring med en allt hårdare konkurrens från utlandet och med en påverkan på vår miljö som uppmärksammas allt mer. Det finns därför flera skäl att följa utvecklingen av vägtransporterna och att grundläggande kunskap finns tillgänglig för alla är viktigt både för samhället och demokratin.
Varför är vi skyldiga att lämna uppgifter?	EU har beslutat att alla medlemsstater ska genomföra undersökningar av vägtransporterna och det gäller därför skyldighet enligt svensk lag att lämna de uppgifter som begärs. Ytterligare information finns i lagen och förordningen om den officiella statistiken och i särskilda föreskrifter från Trafikanalys. Samråd med Näringslivets Regelnämnd, NNR, har skett vid utformning av blanketten.
Varför är vi utvalda att delta i undersökningen?	Lastbilsundersökningen är en kvartalsvis urvalsundersökning av ca 3 000 lastbilar. Urvalet har dragits med statistiska metoder från ett register med alla svenske registrerade lastbilar/dragbilar med en maxilastvikt på 3,5 ton eller mer.
Vem ansvarar för undersökningen?	Trafikanalys har i uppdrag av regeringen att vara statistikansvarig myndighet inom transport- och kommunikationsområdet i Sverige och ansvarar därför för undersökningen. Trafikanalys har givit Statisticon AB och EDB Business Partner Sverige AB i uppdrag att genomföra den.
Vem behöver uppgifterna?	Både i Sverige och övriga EU används uppgifterna av regering och myndigheter som underlag för nationell transport-/trafik- och infrastrukturplanering. Ett annat exempel på användning är de beräkningar för bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet i t.ex. utbyggnader av de svenska väg- och järnvägsnäten, som görs av bl.a. Trafikanalys. Sveriges Åkeriföretag och Sveriges Transportindustriförbund är intresserade av uppgifter om nyttjande av de svenska lastbilarnas transportkapacitet samt konkurrenssituationen inom näringen.
Vad täcks in av undersökningen?	Kvartalsvis undersöks ca 3 000 svenske registrerade lastbilar. Mer i detalj kan man säga att man samlar in uppgifter om lastbilars/dragbilars trafik- och transportarbete samt transporterad godsmängd med bl.a. varustagsindelning både för inrikes- och utrikes verksamhet.
Vad menas med mätvecka?	De uppgifter som ska lämnas avser transporter av en angiven lastbil/dragbil under en viss bestämd vecka – mätveckan. Denna finns angiven under adressfältet på första sidan av undersökningsblanketten. Den angivna mätveckan gäller även om den infaller under helgdagar eller semestrar.
Kan man lämna uppgifterna elektroniskt?	Det går utmärkt att lämna uppgifterna på en elektronisk blankett i s.k. Pdf-format. Den elektroniska blanketten är utformad på ungefär samma sätt som pappersblanketten. Om ni vill prova elektroniskt uppgiftslämnande, vänligen kontakta EDB på telefon 010-588 99 55 eller via e-post lastbilstrafik@edb.com
Hur gör man för att få en ny eller fler blanketter?	Kontakta EDB på telefon 010-588 99 55 eller via e-post lastbilstrafik@edb.com

Bilaga C – Frågeblankett sid 9

Kan man få anstånd?	Under vissa förutsättningar går det att senarelägga tidpunkten då undersökningsblanketten ska ha kommit in till EDB. Om ni inte hinner skicka in blanketten senast en vecka efter mätveckans slut, kontakta EDB på telefon 010-588 99 55 eller via e-post lastbilstrafik@edb.com. Ange därvid det registreringsnummer för lastbilen/dragbilen som finns angivet under adressfältet på första sidan av undersökningsblanketten.
Varför är det viktigt att vi deltar?	För att statistiken ska bli tillförlitlig krävs, som alltid vid statistiska undersökningar, dels att så korrekta och fullständiga uppgifter som möjligt lämnas, dels att alla som ingår i undersökningen lämnar de begärda uppgifterna. Alla slag av bortfall minskar säkerheten och kvaliteten i statistiken. Vid en urvalsundersökning som denna, representerar en utvald lastbil/dragbil både sig själv och andra bilar och det är därför av stor vikt att uppgifter lämnas av ägare till samtliga de fordon som ingår i urvalet.
Hur skyddas uppgifterna vi lämnar?	I myndigheternas arbete med framställning och redovisning av statistiken gäller sekretess enligt Offentlighets och sekretesslagen. Det betyder att uppgifterna som sänds in enbart används för statistiksammansättningar och publiceras som officiell statistik. Vid publicering kan inte enskilda företag, last-/dragbilar eller godsflöden identifieras. Ingen utomstående kan ta del av uppgifter om en enskild lastbil eller ägare. Den särskilda EU-förordning som avser denna undersökning stadgar att identifierade uppgifter ska överföras till EU:s statistiska databaser vid EU:s statistikbyrå Eurostat. Även uppgifter som lämnas till EU är sekretesskyddade.
Kör du distributions-/uppsamlingsrunda?	För att underlätta ifyllandet av sändningsjournalen behöver man endast ange första och sista lastnings-/lossningsort vid distributions- och uppsamlingsrunder. Istället för att ange varje stopp, markera att en sådan runda gjorts genom att sätta ett kryss i rutan för distributions- och uppsamlingsrunder i sändningsjournalen. Läs mer om distributions-/uppsamlingsrunder under notförklaring 3 på sidan 1 i formuläret. Kontakta gärna EDB om ni vill ha hjälp med hur man fyller i enkäten.
Använder du container/pallar/växellak/växelskåp?	I de fall man har en sändning som endast omfattar utrustning för transport av gods (så som tomcontainer, tompallar och växellak/skåp) ska vikten för denna utrustning anges på sändnings vikt och varuslagskoden anges i sändningsjournalen. Har man däremot en sändning som omfattar både utrustning för transport av gods och någon form av gods ska endast vikten och varuslagskoden för godset anges i sändningsjournalen. Exempelvis: Om man kör en tomcontainer utan gods så anges vikten för denna container som sändningens vikt och varuslagskoden 940. Vid en körning med en container innehållande rivningsmaterial så anges enbart vikten för rivningsmaterialet och varuslagskoden 921.
Ska tomkörningar ingå i sändningsjournalen?	En tomkörning är också att betrakta som en sändning så glöm inte att ange de tomkörningar som ni gjort under mätveckan.
Var kan man hitta resultaten från undersökningen?	En begränsad rapportering av statistik från senast publicerade kvartal återfinns på baksidan av introduktionsbrevet till denna undersökning. Utförliga resultat från undersökningen finns på Trafikanalys webbplats www.trafa.se
Vem kontaktar jag om vi har frågor om undersökningen?	Kontakta EDB vid eventuella frågor som rör undersökningen. Uppge då gärna det registreringsnummer som finns under adressfältet på blankettens första sida. EDB 171 79 Solna Telefon 010-588 99 55, fax 010-588 00 01, e-post lastbilstrafik@edb.com

Bilaga C – Frågeblankett uppslag sid 10-11

11

exempel för att visa hur olika typer av transporter ska redovisas i blanketten

[illegible]

ning de passerats (se länksöfverlänkning på rik sidan 8)

C2 Annat transportsätt under del av transporten – färja eller järnväg

Sändn. nr (ant. kol. i sändn.- journal)	Datum	Sätt kryss		Lästningsort		Löstningsort	
		Färga	Järn- vädg.	Ort	Länskod/ landkod (se flik sidan 6)	Ort	Länskod/ landkod (se flik sidan 6)
1	1/10	☒	☐	Trelleborg	12	Travemünde	DE
2	1/10	☒	☐	Trelleborg	12	Travemünde	DE
4	6/10	☒	☐	Travemünde	DE	Trelleborg	12
		☐	☐				
		☐	☐				

Detta är ett konstruerat

Cf. Sandhingsjournal

[illegible]

Uppsamlingsrunda.
Se även notförklaring ③,
på tlik sidan 1.

Flera identiska sändningar.
Se även notförklaring ②,
på flik sidan 1.

Tomkörningar samt körningar med tomcontainer, se även försättsbladet "Hjälp till dig som fyller i".

Flera lastnings- och lossningsorter inom och utom Sverige inkl. färjetransport.

Bilaga C – Frågeblankett sid 12

12

D Uppföljnings- och utvärderingsfrågor	
Tidsåtgång (frivillig uppgift)	Antal minuter
D1 Ungefär hur lång tid behövde ni för att fylla i blanketten? <i>Räkna även med den tid det tog att samla in uppgifterna.</i>	☐ Kan inte uppskatta tidsåtgång
Tillgång till Internet (frivillig uppgift)	
D2 Har ni tillgång till Internet så att ni kan lämna statistiska data på elektronisk väg?	☐ Ja ☐ Nej
D3 Har ni något ni vill tillägga eller upplysa oss om?	

Tack för er medverkan!

Bilaga D – Missiv till huvudutskick – sid 1



1(2)

VV_FtgNamn
VV_Adress
VV_Postnr VV_Ort

Statistik om lastbilstrafik 2010

Trafikanalys har fått i uppdrag av regeringen att ansvara för den officiella statistiken inom transport- och kommunikationsområdet, där denna undersökning, *Lastbilstrafik - inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar*, ingår. Trafikanalys inrättades den 1 april 2010 och övertog statistikansvaret från SIKa, Statens institut för kommunikationsanalys, som i samband med detta lades ner.

Statistiken beskriver trafik och transporter med svenska lastbilar, såväl inom Sverige som utomlands. Viktiga användningsområden är bland annat beräkning av trafikens miljöpåverkan, underlag för samhällsdebatt samt indata i prognosmodeller.

I undersökningen ingår svenskregistrerade last- och dragbilar med en maxlastvikt på 3,5 ton eller mer. Dessa undersöks årligen genom en urvalsundersökning där 12 000 fordon ingår. Urvalet dras från registret över svenska last- och dragbilar. I undersökningen efterfrågas bland annat uppgifter om transporterad godsmängd och varuslag samt körda kilometer för en given mätvecka. Se exempel på resultat från undersökningen på baksidan av detta brev.

Till 2010 års undersökning har er lastbil/dragbil, RegNr, valts ut att ingå. Vid en urvalsundersökning representerar de utvalda lastbilarna både sig själva och andra. Det är därför av stor vikt för resultatens kvalitet att samtliga i urvalet deltar och att lämnade uppgifter är korrekta och fullständiga. Ditt svar kan inte ersättas med någon annans.

Vi ber dig fylla i det bifogade formuläret under den angivna mätveckan (vecka MatVecka) och sedan skicka in det **senast en vecka efter mätveckan** i det bifogade, fränkerade svarskuvertet. Kontakta EDB om ni vill lämna uppgifterna via elektronisk blankett.

På uppdrag av Trafikanalys genomför EDB Business Partner AB datainsamlingen. Har ni frågor om undersökningen, kontakta EDB via telefon (010-588 99 55) eller e-post (lastbilstrafik@edb.com).

Tack på förhand för er medverkan!

Per-Åke Vikman
Avdelningschef
Utvärdering, nulägesanalys och statistik
Trafikanalys

Abdou Ado
Projektledare och statistiker
Trafikanalys

Om uppgiftslämnandet

Skyldighet att lämna uppgifter föreligger enligt lagen och förordningen om den officiella statistiken samt Trafikanalys föreskrift (SIKAFS 2008:1). De uppgifter som lämnas är sekretesskyddade enligt 24 kap. 8 § Offentlighets- och sekretesslagen (SFS 2009:400). Ingen utomstående kan ta del av uppgifter om en enskild lastbil eller ägare. Även uppgifterna som lämnas till EU är sekretesskyddade.

Trafikanalys
Sveavägen 90
113 59 Stockholm
www.trafa.se

Bilaga D – Missiv till huvudutskick – sid 2



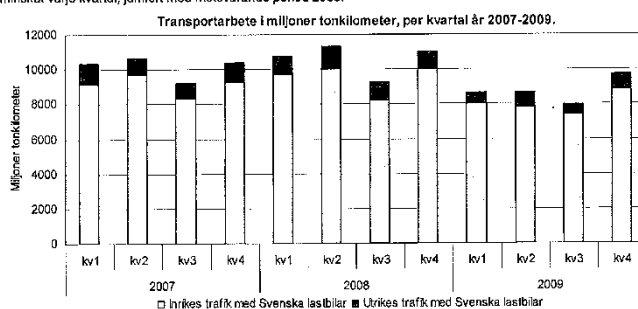
2(2)

Några resultat från undersökningen

Statistiken publiceras fem gånger per år i fyra kvartalspublikationer och en årsrapport. Uppgifterna publiceras även i en databas hos EU:s statistikorgan Eurostat. Utförligt resultat redovisas på www.trafa.se.

Transportarbetet minskar

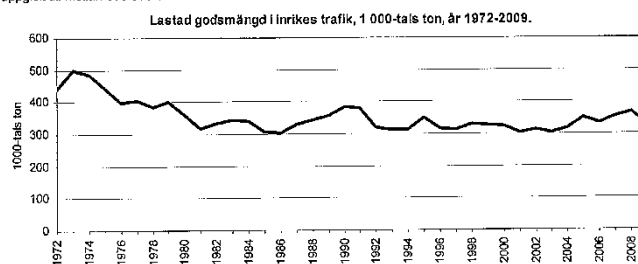
Med transportarbete menas förflyttning av gods och det mäts i tonkilometer, det vill säga godsets vikt i ton multiplicerat med godsets transportsträcka i kilometer. Sedan år 2007 har transportarbetet med svenska lastbilar varierat mellan närmare 8 och drygt 11 miljarder tonkilometer per kvartal. Under 2009 har transportarbetet minskat varje kvartal, jämfört med motsvarande period 2008.



Sveriges officiella statistik

Mängden lastat gods stabil genom åren

Sedan mitten av 1990-talet har den lastade godsmängden i inrikes trafik varit relativt stabil. Det lastade godset uppgick till mellan 300 000-370 000 ton från 1992 till 2009.



Sveriges officiella statistik

Trafikanalys
Sveavägen 90
113 59 Stockholm
www.trafa.se

Bilaga E – Missiv till påminnelse 1



1(1)

VV_FlgNamn
VV_Address
VV_PostNr VV_Ort

Påminnelse: Statistik om lastbilstrafik 2010

För några veckor sedan fick ert företag ett formulär avseende transporter med svenska lastbilar. Eftersom vi ännu inte fått något svar från er, vill vi påminna er om att besvara formuläret. Det är av stor vikt för resultatets kvalitet att samtliga som valts att ingå i studien deltar och att lämnade uppgifter är korrekta och fullständiga. Ditt svar kan inte ersättas med någon annans.

Vi ber dig fylla i formuläret, som du tidigare fått skickat till dig, med uppgifter om transporter under vecka MatVecka för lastbil/dragbil med registreringsnummer RegNr. Skicka sedan in formuläret så snart som möjligt. Kontakta EDB om ni förlagt formuläret och/eller svarskuvertet, så skickar vi dessa på nytt till er.

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

Resultatet från undersökningen publiceras i rapporten *Lastbilstrafik - Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar*. Statistiken används bland annat av branschorganisationer, beslutfattare, myndigheter och media.

På uppdrag av Trafikanalys genomför EDB Business Partner AB datainsamlingen. Har ni frågor om undersökningen, kontakta EDB via telefon (010-588 99 55) eller e-post (lastbilstrafik@edb.com).

Tack på förhand för er medverkan!

Per Åke Vikman
Avdelningschef
Utvärdering, nulägesanalys och statistik
Trafikanalys

Abboud Ado
Projektleddare och statistiker
Trafikanalys

Om uppgiftslämnandet

Skyldighet att lämna uppgifter föreligger enligt lagen och förordningen om den officiella statistiken samt Trafikanalys föreskrift (SIKAFS 2008:1). De uppgifter som lämnas är sekretesskyddade enligt 24 kap. 8 § Offentlighets- och sekretesslagen (SFS 2009:400). Ingen utomstående kan ta del av uppgifter om en enskild lastbil eller ägare. Även uppgifterna som lämnas till EU är sekretesskyddade.

Trafikanalys
Sveavägen 90
113 69 Stockholm
www.trafa.se

Bilaga F – Missiv till påminnelse 2



1(1)

VV_FlgNamn
VV_Adress
VV_Postnr VV_Ort

En andra påminnelse: Statistik om lastbilstrafik 2010

För en tid sedan fick ert företag ett formulär avseende transporter med svenska lastbilar. Eftersom vi ännu inte fått något svar från er, trots en tidigare påminnelse, vill vi påminna er om att besvara formuläret. Det är av stor vikt för resultatets kvalitet att samtliga som valts att ingå i studien deltar och att lämnade uppgifter är korrekta och fullständiga. Ditt svar kan inte ersättas med någon annans. Vi vill också påminna om att det för denna undersökning gäller uppgiftslämnarplikt.

Vi ber dig fylla i formuläret med uppgifter om transporter under vecka MatVecka för lastbil/fragbil med registreringsnummer RegNr. Skicka sedan in formuläret så snart som möjligt i det bifogade, fränkerade svarskuvertet.

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

Resultatet från undersökningen publiceras i rapporten *Lastbilstrafik - inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar*. Statistiken används bland annat av branschorganisationer, beslutfattare, myndigheter och media.

På uppdrag av Trafikanalys genomför EDB Business Partner AB datainsamlingen. Har ni frågor om undersökningen, kontakta EDB via telefon (010-558 99 55) eller e-post (lastbilstrafik@edb.com).

Tack på förhand för er medverkan!

Per-Åke Vikman
Avdelningschef
Utvärdering, nulägesanalys och statistik
Trafikanalys

Abdou Ado
Projektleddare och statistiker
Trafikanalys

Om uppgiftslämnandet

Skyldighet att lämna uppgifter föreligger enligt lagen och förordningen om den officiella statistiken samt Trafikanalys föreskrift (SIKAFS 2008:1). De uppgifter som lämnas är sekretesskyddade enligt 24 kap. 8 § Offentlighets- och sekretesslagen (SFS 2009:400). Ingen utomstående kan ta del av uppgifter om en enskild lastbil eller ägare. Även uppgifterna som lämnas till EU är sekretesskyddade.

Trafikanalys
Sveavägen 90
113 59 Stockholm
www.trafa.se



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 den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.