Trafik analys

Lastbilstrafik 2017 kvartal 2

Kvalitets-deklaration

Sveriges officiella statistik

Lastbilstrafik 2017 kvartal 2

Kvalitets-deklaration

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: 2017-09-20

Innehåll

Statistikens kvalitet....3
1 Relevans 3
1.1 Ändamål och informationsbehov 3
1.1.1 Statistikens ändamål....3
1.1.2 Statistikanvändares informationsbehov 3
1.2 Statistikens innehåll....4
1.2.1 Objekt och population 4
1.2.2 Variabler 6
1.2.3 Statistiska mått 7
1.2.4 Redovisningsgrupper....7
1.2.5 Referenstider 8
2 Tillförlitlighet 8
2.1 Tillförlitlighet totalt....8
2.2 Osäkerhetskällor 10
2.2.1 Urval 10
2.2.2 Ramtäckning....12
2.2.3 Mätning 14
2.2.4 Bortfall....17
2.2.5 Bearbetning 19
2.2.6 Modellantaganden 19
2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig 21
3 Aktualitet och punktlighet 21
3.1 Framställningstid 21
3.2 Frekvens....21
3.3 Punktlighet....21
4 Tillgänglighet och tydlighet....21
4.1 Tillgång till statistiken 21
4.2 Möjlighet till ytterligare statistik....22
4.3 Presentation 22
4.4 Dokumentation 22
5 Jämförbarhet och samanvändbarhet....22
5.1 Jämförbarhet över tid 22
5.2 Jämförbarhet mellan grupper 24
5.3 Samanvändbarhet i övrigt 24
5.4 Numerisk överensstämmelse 24

6 Referenser 25

Allmänna uppgifter 26

A SOS-klassificering 26

B Sekretess och personuppgiftsbehandling 26

C Bevarande och gallring 26

D Uppgiftsskyldighet 26

E EU-reglering och internationell rapportering 27

F Historik 27

G Kontaktuppgifter 28

Statistikens kvalitet

1 Relevans

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

1.1 Ändamål och informationsbehov

1.1.1 Statistikens ändamål

Produkten syftar till att visa inrikes- och utrikesverksamhet för svenskregistrerade tunga lastbilars/dragbilars trafik- och transportarbete och transporterad godsmängd med bl a varuslagsindelning.

Undersökningen är EU-reglerad sedan 1998 vilket sätter vissa ramar för vilken målpopulation som studeras och vilka målstorheter som skattas.

1.1.2 Statistikanvändares informationsbehov

Viktiga användningsområden för statistiken är bland annat

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

Organisationer och företag som använder statistiken är bland annat:

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

Trafikanalys har ett användarråd för statistikområdet, i det såkallade ”godsrådet” ingår representanter från både näringsliv, intresseorganisationer och andra myndigheter för att diskutera statistiska godsfrågor. Via detta råd kan önskemål och behov om statistikens innehåll framföras.

Resultaten är viktiga underlag för internationella jämförelser och konjunkturbedömningar. Undersökningen omfattar endast svenskregistrerade lastbilar men eftersom den är EU-

reglerad finns statistik från övriga medlemsländer i EU som kan samanvändas med den svenska undersökningen. Detta tillgodoser till visss del informationsbehovet av alla godstransporter med tunga lastbilar på det svenska vägnätet, det vill säga av både utlandsregistrerade och svenskregistrerade last- och dragbilar. Se vidare avsnitt 1.2.1 Objekt och population samt avsnitt 5.3 Samanvändbarhet i övrigt.

1.2 Statistikens innehåll

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

Antalet målstorheter som skattas i en kvartalsrapport uppgår till ca 200 st[1]. I årsrapporten är antalet målstorheter som skattas i storleksordningen 2 500 – 3 000 st.

1.2.1 Objekt och population

Begreppen objekt och population i undersökningen beskrivs nedan i enlighet med direktiven i SCB FS 2016:17 om kvalitet för den officiella statistiken.

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

Denna definition behöver förklaras dels avseende begreppet varutransport dels avseende begreppet lastbil/dragbil. Begreppet varutransport knyter an till vilket objekt som studeras. 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 ***målobjekt*** 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.

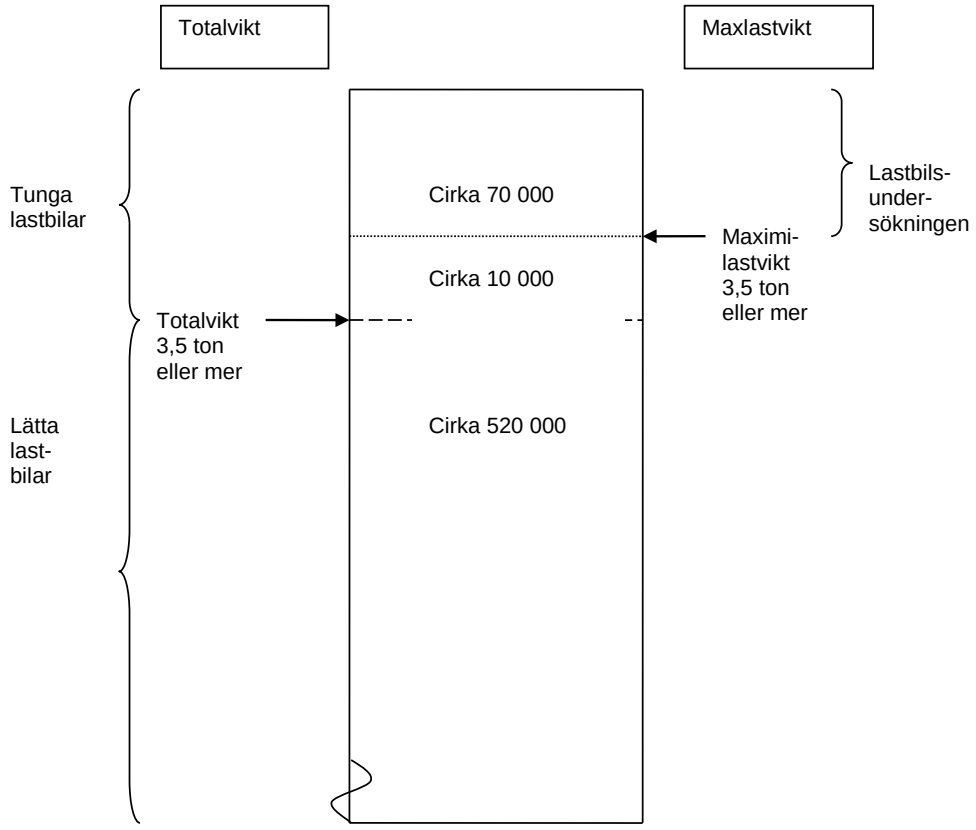
Målobjektet utgörs alltså av körningar (med och utan gods). Baserat på detta målobjekt kan en användare vara intresserad av flera olika tänkbara populationer, så kallade intressepopulationer. Eftersom varutransporter utförs av lastbilar/dragbilar behöver avgränsningar i populationer diskuteras i dessa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

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

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

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

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



I figur 1 framgår att det finns cirka 70 000 lastbilar med minst 3,5 ton i maxlastvikt. Nedan sammanfattas samtliga avgränsningar som görs avseende lastbilar (både avgränsningar redan nämnda och nya avgränsningar)

- Svenskregistrerad lastbil/dragbil
- Maximilastvikten uppgår till 3,5 ton eller mer[3]
- Fordonet ska vara i trafik, det vill säga inte vara avställt

[2] Den senaste rapporten är Utländska lastbilastransporter i Sverige 2013-2014 (Statistik 2016:35).
[3] Det kan nämnas att Eurostat tillåter andra avgränsningskriterier rörande vikten på lastbilen. I vissa länder används kriteriet att totalvikten ska uppgå till minst 6 ton. Det vanligaste kriteriet bland länder i Europa är dock det som Sverige också använder: maximilastvikten ska uppgå till minst 3,5 ton.

- Karosserikoder 00-21, 27-47, 49-70, 72-73, 77, 83, 85-86, 96-98, samt karosserikoder 127-130 enligt den nya EU-indelningen. Se bilaga A för en beskrivning av karosserikoder
- Årsmodell yngre än 30 år
- Fordonets ägare ska finnas med i SCB:s företagsregister

Sammanfattningsvis kan därför ***målpopulationen*** av körningar som undersökningen baseras på beskrivas av ovastående avgränsningar rörande **lastbil/dragbil.**

I avsnitt 2.2 Ramtäckning beskrivs mer i detalj hur ramen upprättas.

1.2.2 Variabler

De tre viktigaste ***målvariablerna*** 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). Notera att denna variabel beräknas per körning och därefter summeras när totalt transportabete ska skattas. Detta innebär att tonkilometer inte kan härledas utifrån aggregat i redovisningen; summa godsmängd multiplicerat med summa körda km blir inte summa tonkilometer.

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

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

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

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

Det föreligger vissa skillnader mellan hur variablerna observeras, det vill säga efterfrågas i blanketten, och vilka målvariabler som skapas. Rörande *varuslag* finns ett kodsystem som används i blanketten.[4] Denna indelning utgör observationsvariabeln. Målvariabeln för varuslag är kodning enligt NST2007[5]. I bilaga I framgår hur målvariabeln skapas baserat på observationsvariabeln.

Beträffande *farligt gods* utgör UN-nummer observationsvariabel.[6] Från UN-nummer skapas målvariabeln ADR-klass[7], vilket är ett EU-gemensamt regelverk för transport av farligt gods på väg.

Rörande lasttyp så är den observationsvariabel som efterfrågas i blanketten också målvariabel.[8]

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

[4] I bilaga D återges frågeblanketten och där framgår kodsystemet på sidan ”utvikbar flik sid 7”.
[5] Förkortningen betyder Nomenclature pour les statistiques des transports.
[6] Se bilaga D frågeblankett uppslag sid 6-7.
[7] Förkortningen står för European **A**greement Concerning the International Carriage of **D**angerous Goods by **R**oad.
[8] Se bilaga D frågeblankett uppslag sid 4.

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

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

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

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

Det finns två ytterligare observationsvariabler som kan nämnas

- Volymutnyttjande
- Terminaltyp

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

Observationsvariabeln terminaltyp infördes i blanketten kvartal 1 år 2014. Den var då frivillig vilket medförde ett partiellt bortfall på över 90 procent. Sedan kvartal 3 år 2015 är variabeln inte frivillig och svarskvaliteten har förbättrats avsevärt. Det finns dock fortfarande ett visst partiellt bortfall, cirka 20-30 procent. Detta gör att terminaltyp i dagsläget inte används för framtagande av officiell statistik. Det kan även nämnas att terminaltyp inte är en variabel som EU-regleringen föreskriver ska insamlas.

1.2.3 Statistiska mått

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

1.2.4 Redovisningsgrupper

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

- Yrkesmässig/firmabilstrafik
- In- och utrikestrafik[9]
- Med och utan last
- Riktning på transporten (från Sverige till utlandet, från utlandet till Sverige, cabotage och tredjelandstrafik) för utrikes trafik
- Farligt gods (i årsrapport finns finare indelning än i kvartalsrapport)
- Start- och slutdestination avseende län för inrikes transporter.
- Varugrupp (NST2007 klassificering)

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

[9] Notera att en körning som har en målpunkt utanför Sverige räknas som utrikestrafik. Detta betyder att hela resan räknas som utrikestrafik, även den del som utförs i Sverige. Se mer under avsnitt 2.2.3 om mätning.

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

1.2.5 Referenstider

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

Tabell 1. Kalenderveckor för respektive kvartal

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

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

2 Tillförlitlighet

2.1 Tillförlitlighet totalt

Statistiken är behäftad med osäkerhet. De största osäkerhetskällorna är urval, bortfall och mätosäkerhet. Osäkerheten som beror på urval kvantifieras med hjälp av konfidensintervall (95 procent). Bortfallet kompenseras i skattningarna via rak uppräkning inom strata och inkorporeras på så sätt i osäkerhetsskattningarna under förutsättning att metoden är adekvat. Detta diskuteras vidare nedan i detta avsnitt samt i avsnitt 2.2.6 Modellantaganden. Mätosäkerheten kvantifieras däremot inte i osäkerhetsskattningarna.

Konfidensintervallen är beroende av skalan för variabeln och för att underlätta jämförelsen redovisas i tabell 2 den relativa osäkerhetsmarginalen[10] (eller relativa felmarginalen) för vissa målstorheter. Detta är ett mått på precisionen i skattningarna. Antal körda kilometer är den

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

målstorhet som har minst osäkerhet och transporterad godsmängd är den målstorhet som har mest osäkerhet. Det viktigaste syftet med stratifieringen som infördes år 2012 var att minska osäkerheten för målstorheten godsmängd. Med stratifieringen som infördes har precisionen förbättrats vilket medförde att från och med första kvartalet år 2013 så minskades urvalsstorleken från cirka 3 000 fordon till cirka 2 800 per kvartal.

Tabell 2. Relativ osäkerhetsmarginal (95 procent) för vissa målstorheter år 2016 och 2017

		Kvartal 2, år	
		2016	2017
Inrikes trafik	Godsmängd	± 10,4%	± 10,8%
	Transportarbete	± 9,2%	± 9,9%
	Körda kilometer	± 7,4%	± 7,3%
	Antal transporter	± 11,4%	± 9,9%
Utrikes trafik	Godsmängd	± 35,0%	± 31,2%
	Transportarbete	± 34,0%	± 34,1%
	Körda kilometer	± 23,4%	± 26,2%
	Antal transporter	± 29,6%	± 27,6%
Totalt	Godsmängd	± 10,4%	± 10,8%
	Transportarbete	± 8,6%	± 9,4%
	Körda kilometer	± 6,9%	± 6,9%
	Antal transporter	± 11,2%	± 9,8%

Ett nytt skattningsförfarande infördes i undersökningen från och med 2014 års statistik. Nedan beskrivs kortfattat skattningsförfarandet fram till och med 2013 därefter förklaras den förändring som genomfördes.

Urvalsdesignen kan kortfattat beskrivas på följande sätt. Den primära urvalsenheten är en lastbilsvecka, det vill säga en mätvecka som en utvald lastbil ska svara för. I den utvalda mätveckan ska uppgiftslämnaren ange samtliga sändningar (observationsobjekt) som genomfördes. Urvalsdesignen kan därför sägas vara ett stratifierat klusterurval. Skattningsförfarandet beaktar denna design[11]. För att ta hänsyn till (objekts) bortfall används rak uppräkning inom strata.

För att kunna beräkna konfidensintervall skattas variansen. Även denna skattning görs med hänsyn taget till använd urvalsdesign och det bortfall som uppstår.

Från och med årsrapport 2014 har skattningsförfarandet ändrats. Motivet är den stilleståndsproblematik som observerats under flera år. Stilleståndsproblematiken kan i korthet beskrivas på följande sätt: I blanketten kan en uppgiftslämnare ange att last-/dragfordonet inte utfört några körningar (dvs. stillestånd) under mätveckan. Indikationer från andra källor visar att mängden stillestånd är för stort i lastbilsundersökningen. Detta leder till problem när mängden godstransporter ska skattas i riket eftersom en för stor andel av de svarande har angett stillestånd. Om skattningarna inte räknas om med hänsyn till detta kommer uppräkningen till populationen att innehålla en för stor del stillestånd, med följd att verkliga nivåer underskattas.

I 2014 års rapport, och därefter löpande i kvartals- och årsstatistik, genomfördes en omräkning för att kompensera för stilleståndsproblematiken. Detta medförde 30-40 procents högre nivåskattningar 2014 jämfört med tidigare skattningsmetodik. Dessa högre nivåer

[11] Skattningsförfarandet bygger på Horvitz-Thompson estimatorn

speglar på ett bättre sätt den verkliga nivån av godstransporter på väg och lierar bättre med motsvarande uppgifter från andra källor, t.ex. körsträckedatabasen.

Metodiken för att kunna genomföra en omräkning med hänsyn till felaktigt rapporterat stillestånd är en hjälpundersökning: stilleståndsundersökningen (SU). Denna undersökning genomförs parallellt med lastbilstrafikundersökningen och är riktad mot samma population. I SU efterfrågas huruvida lastbilen användes för godstransporter eller inte rörande en viss mätvecka. Eftersom endast en fråga ställs i undersökningen är uppfattningen att ett korrekt svar erhålls. Mängden stillestånd baserat på SU kan jämföras med den rapporterade mängden i lastbilstrafikundersökningen. Om mängden stillestånd är för hög i lastbilstrafikundersökningen kan en omräkningsfaktor (en slags inflationsfaktor) användas i skattningsförfarandet för att kompensera för felaktigt rapporterat stillestånd.

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

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 stocken av fordon vilket leder till problem med både över- och undertäckning. Övertäckningen identifieras främst under datainsamlingen. Undertäckningen hanteras via skattningsförfarandet enligt en metod föreslagen av Rosén (1990). Metoden går i princip ut på att antalet fordon i ramen ersätts med ett uppskattat värde för antalet fordon vid kvartalets mittpunkt. Registeruttaget för ramupprättande avseende kvartal 3 år 2017 från Transportstyrelsen skedde den 15/5 2017 vilket tidsmässigt är mittpunkten för kvartal 2 år 2017, det vill säga innevarande kvartal. Detta betyder att antalet fordon från ramen för kvartal 3 år 2017 fungerar som (bästa) uppskattning av antalet fordon för kvartal 2 år 2017. På motsvarande sätt genomförs registeruttaget från Transportstyrelsen vid samtliga kvartal, dvs. vid den tidsmässiga mittpunkten för kvartalet.

2.2 Osäkerhetskällor

En vanlig indelning i osäkerhetskällor är urval, ramtäckning, mätning, bortfall, bearbetning och modellantaganden. Nedan redogörs för respektive källa.

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

2.2.1 Urval

År 2003 genomförde dåvarande producent SCB en förändring av urvalsdesignen, se Eriksson, Paulson, och Rosén (2003). Från och med 2012 har urvalsdesignen förändrats genom att en ny stratifiering har införts, se nedan. Motiven till och utvärderingen av den nya stratifieringen finns dokumenterad i Trafikanalys PM 2011:14 *Översyn av stratifieringsmetoder för Lastbils-undersökningen.*

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 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 procent. I samband med den nya stratifiering som infördes från och med första kvartalet 2012 förbättrades precisionen markant och samtliga precisionskrav från EU uppfylldes. Detta medförde, som ett arbete i att minska uppgiftslämnarbördan, att urvalsstorleken minskades med 200 fordon från cirka 3 000 fordon

per kvartal till cirka 2 800 från och med första kvartalet 2013. Förhoppningen var att även med den något mindre urvalsstorleken på 11 200 fordon per år och med beaktande av det normala bortfallet i undersökningen så skulle precisionskraven uppfyllas för samtliga, eller de flesta, målstorheterna. I årsrapporterna som producerats efter 2014 har precisionskravet uppfyllts för de flesta målstorheterna.

Stratifiering
Urvalsramen av fordon stratifieras med avseende på 52 strata. I bilaga C 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. Det finns 35 inrikesstrata och 17 utrikesstrata.

Stratum 200000 behöver beskrivas separat. Dragbilar som uppfyller följande:

- Tillhör företag som har minst 16 tillstånd för utrikestrafik.
- Är yngre än 11 år
- Är registrerade i NUTS2 områden SE11 eller SE12 eller länen 10 eller 14 och har en årlig körsträcka över 10 000 mil och en maximilastvikt över 10 000 kg, eller
- Är registrerade i länen 12 eller 13 och har en maximilastvikt över 10 000 kg.

överförs till ett eget stratum benämnt 200000. Resterande 16 utrikesstrata framgår av tabellen i bilaga C.

Detta förfaringssätt att bilda strata är ett resultat av den översyn[12] som genomfördes av Trafikanalys i samarbete med Statisticon. Ett av de viktigaste syftena med den nya stratifieringen var att öka precisionen i skattningarna utan att öka urvalsstorleken. Den målstorhet som uppvisar störst osäkerhet är transporterad godsmängd. Vid jämförelse av konkurrerande stratifieringsmodeller användes därför precisionen för målstorheten transporterad godsmängd inrikes och totalt vid utvärderingen.

Allokering
Den totala urvalsstorleken på 2 800 lastbilar per kvartal fördelas med 1 600 fordon på 35 inrikesstrata och 1 200 på utrikesstrata. I utrikesstrata allokeras därefter 200 fordon till stratum 200000 och 1 000 till resterande 16 utrikesstrata.

Inom de 35 inrikesstrata sker allokeringen av de 1 600 lastbilarna enligt principen för Neyman-allokering med avseende på variabeln *transporterad godsmängd* (*Ton*) med hjälp av data från de två senast tillgängliga kvartalen. På motsvarande sätt, d.v.s. via Neyman-allokering, allokeras de 1 000 lastbilarna i de 16 utrikesstrata (stratum 200000 undantaget som har en fast urvalsstorlek på 200 lastbilar).

Urvalsmetod
Målobjektet är, som ovan konstaterats, enskilda körningar. *Urvalsenheten* är däremot fordon eller mer precist en enskild mätvecka under ett kvartal för fordonet – en så kallad lastbilsvecka. En lastbilsvecka utgör ett kluster av körningar. Från ett urvalsteoretiskt perspektiv betraktas en lastbilsvecka som den primära urvalsenheten (kluster av körningar) och för en utvald lastbilsvecka mäts samtliga målobjekt (körningar). Urvalsmetoden av lastbilsveckor är obundet slumpmässigt urval (OSU) inom respektive stratum.

Baserat på de allokeringsprinciper som beskrivs ovan dras ett obundet slumpmässigt urval av fordon (lastbilsveckor) ur respektive stratum. Den totala urvalsstorleken redovisas i tabell 3. Notera att antalet utvalda fordon och antalet utvalda lastbilsveckor är samma eftersom varje fordon svarar för en mätvecka.

[12] Trafikanalys PM 2011:14 *Översyn av stratifieringsmetoder för Lastbilsundersökningen*

Tabell 3. Urvalsstorlek per kvartal 2017

Kvartal	Urvalsstorlek
1	2 920
2	2 891
3	Ännu ej genomförd
4	Ännu ej genomförd

Den minsta accepterade urvalsstorleken inom ett stratum är 15 lastbilar. Om allokeringen ger att urvalsstorleken inom ett stratum är lägre än 15 sätts urvalsstorleken till 15 lastbilar i detta stratum. Exempelvis kan allokeringen föreslå ett urval på 4 lastbilar i ett stratum. Detta stratum ökas då till 15, dvs ytterligare 11 lastbilar. I och med denna princip, att inget stratum får ha färre än 15 lastbilar, kommer den initiala totala urvalsstorleken på 2 800 lastbilar att öka något[13]. Vanligt är att ytterligare ca 100 lastbilar väljs ut, vilket framgår av tabell 3.

Ytterligare en aspekt rörande urvalsdragningen bör nämnas. Från och med 2015 års insamling görs urvalsdragningen så att det måste förflyta minst ett år innan ett utvalt fordon är valbart igen.

2.2.2 Ramtäckning

Inledningsvis beskrivs ramförfarandet, därefter diskuteras olika typer av brister i ramen.

I avsnitt 1.2.1 om objekt och population beskrevs målobjekten (körningar) och målpopulationen. För att samla in information om målobjekten görs avgränsningar rörande vilka lastbilar/dragbilar som ingår. I detta avsnitt beskrivs ytterligare information om ramförfarandet.

För att skapa en ram av lastbilar används Transportstyrelsens fordonsregister. Registret innehåller de variabler som utgör avgränsningskriterier enligt avsnitt 1.2.1 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, utbildningsfordon och fordon som uteslutande genomför transporter på inhägnat område (industriområde, skogsområde, grustag). I tabell 4 redovisas antalet fordon i fordonsregistret och antalet fordon som exkluderas beroende på kriterium samt urvalsramens storlek. Uttagsdatum av fordonsregistret från Transportstyrelsen avseende undersökningsår 2017 framgår av tabellen nedan.

Kvartal	Uttagsdatum
1	15 november 2016
2	15 februari 2017
3	15 maj 2017
4	15 augusti 2017

Från Transportstyrelsens fordonsregister erhålls fordon vars totalvikt uppgår till mer än 3 500 kg samt fordon som är i trafik. I tabell 4 framgår antalet fordon som erhålls från fordons-registret. Det kan noteras att cirka 10 000 till 11 000 fordon exkluderades baserat på kriteriet maximilastvikt. Dessa fordon är alltså sådana vars totalvikt uppgår till mer än 3 500 kg men vars maximilastvikt understiger 3 500 kg. Kategorin övertäckning är sådana fordon som under

[13] De strata där allokeringen ger ett urval på mer än 15 lastbilar behåller sin urvalsstorlek.

tidigare undersökningsomgångar klassats som övertäckning, till exempel provbilar och utbildningsfordon. Ett sådant fordon förblir i kategorin övertäckning så länge fordonet är registrerat på samma ägare (organisationsnummer). Om fordonet byter ägare klassas det inte längre som övertäckning (fordonet kan då ha bytt användningsområde). Kategorin företagsägd är sådana fordon vars ägare inte finns med i SCB:s företagsregister.

Tabell 4. Antal fordon 2016 och 2017 i fordonsregistret och ramen samt antal exkluderade fordon baserat på olika kriterier.

	Antal fordon				
	2016			2017	
	Kvartal 2	Kvartal 3	Kvartal 4	Kvartal 1	Kvartal 2
Fordonsregistret	80 146	83 587	84 551	83 261	83 261
Maximilastvikt	-10 012	-10 823	-11 243	-10 311	10 311
Karosserikod	-3 561	-3 599	-3 613	-3 591	3 591
Årsmodell	-4 391	-4 667	-4 881	-4 906	4 906
Övertäckning	-1 043	-1 076	-1 091	-1 037	1 470
Företagsägd	-423	-492	-540	-433	433
Ram	60 716	62 930	63 183	62 983	61 822

Sammanfattningsvis kan målpopulationen sägas utgöras av alla körningar (målobjekt) utförda av fordon som uppfyller avgränsningskriterierna listade ovan under referensperioden. Målpopulationens storlek, i termer av körningar, är okänd men kan skattas. I kvartalsrapporten kvartal 2 år 2017 uppskattas antalet körningar till drygt 11 miljoner.

Det antal fordon som redovisas i tabell 4 ovan härstammar från tidpunkten för registeruttaget från Transportstyrelsen, ca 1,5 månad före kvartalsstart. Vid ramens upprättande för t.ex. kvartal 3 erhålls uppgifter om antalet fordon per den 15 maj, dvs. nära mittpunkten för kvartal 2. Denna mittkvartalsuppgift utgör en skattning av fordonsparkens storlek för kvartal 2. På motsvarande sätt erhålls uppgifter om antalet fordon för respektive kvartal.

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 Bortfall. Vissa av avprickningskoderna utgör olika former av övertäckning. I tabell 7 i avsnitt 2.2.4 framgår att antalet övertäckningsobjekt under år 2016 uppgår till 108 fordon[14]. Detta motsvarar 3,7 procent av samtliga 2 891 utvalda fordon. Beräkningen 100 – 3,7 = 96,3 procent ger ett mått på registerkvaliteten avseende övertäckning. Emellertid har EU en annan definition av hur registerkvalitet ska beräknas. I EU:s metod exkluderas bortfallet innan registerkvaliteten beräknas. Från tabell 7 erhålls 93,8 procent[15]. 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

[14] Summan av alla B1.4
[15] (2 891 – 1 144 – 108) / (2 891 – 1 144) = 0,938

kvartalet sker ett kontinuerligt tillskott av fordon till fordonsparken. Detta sker dels då nytillverkade 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 nyregistrerade fordon har varit ca 4 000 till 6 000 fordon per år. Fördelat jämnt över fyra kvartal motsvarar detta 1 000 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). Denna metod har beskrivits översiktligt i avsnitt 2.1 Tillförlitlighet totalt.

2.2.3 Mätning

Frågeblankett

Uppgiftsinsamlingen sker via postenkät till de ägare vars fordon ingår i urvalet. Från och med tredje kvartalet 2015 finns även möjlighet att besvara undersökningen via en webbenkät. 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 (observationsobjekten) kodas av producentens personal till körningar (målobjekten), se vidare om körtyper nedan. Hela frågeblanketten återfinns i bilaga D. Det missiv som skickas med blanketten återfinns i bilaga E. I bilaga F och G återfinns de skriftliga påminnelser som används. I bilaga H visas det instruktionsblad som skickas till varje uppgiftslämnare. I bilaga I finns en tabell med kopplingen mellan de varukoder som används i blanketten och varukoder enligt NST2007 vilka används för att producera statistik.

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 5. Nedan redogörs för var och en av körtyperna.

Tabell 5. Körtyper samt körtypens ungefärliga andel av samtliga körningar

Körtyp	Beskrivning	Andel av samtliga körningar
1	Single stop-körning	45-55 %
2	Multi stop-körning	1-3 %
3	Distributions/uppsamlingsrunda	10-20 %
4	Tomkörning	25-35 %

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 7. Nedan beskrivs 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 6. 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 det 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 6. 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≈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 6 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 6. 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. petroleumprodukter, livsmedel, distribution från terminal) med fem eller fler lastnings- och/eller lossningsplatser benämns distributions/uppsamlings-runda. För denna typ av körning behöver uppgiftslämnare endast ange *första* på/avlastningsställe och *sista* på/avlastningsställe i sändningsjournalen, dvs. inte samtliga mellanliggande stopp. Detta är alltså ett förenklat insamlingsförfarande med hänsyn till uppgiftslämnarbördan. 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. I Sverige ska dock uppgiftslämnarna ange antal stopp. 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.

Utrikestrafik
En viktig redovisningsgrupp för statistiken är utrikestrafik. En körning som har en målpunkt utanför Sverige räknas som utrikestrafik oavsett hur stor del av körningen som utförs utomlands. Exempel: för en körning från Stockholm till Köpenhamn räknas hela körningen som utrikestrafik. Anledningen till detta är av praktiska skäl och av hänsyn till uppgiftslämnarbörda. I blanketten efterfrågas inte körd sträcka på svensk respektive utländsk mark. Definitionen av utrikestrafik har varit samma sedan år 2000.

Godsvikt för distributions- och uppsamlingsrundor
Fram till och med 2014 efterfrågades den *genomsnittliga* vikten avseende pålastad

godsmängd för distributions- och uppsamlingsrundor (d/u-rundor). Från och med 2015 efterfrågas den *totala* vikten för pålastad godsmängd. Motivet till förändringen är att den totala pålastade godsmängden är det som egentligen är av intresse i undersökningen. Anledningen till att den genomsnittliga mängden har efterfrågats tidigare är för att det innebär ett förenklat förfarande vid beräkning av transportarbete vid d/u-rundor. Detta förenklande förfarande har använts av den tidigare producenten SCB fram till och med år 2008 samt av Statisticon under åren 2009–2014.

Med den totala pålastade godsmängden kan transportarbetet för d/u-rundor beräknas mer korrekt om antalet stopp under rundan finns tillgänglig. Av den anledningen har frågan om antalet stopp lagts till i blanketten från och med 2015. Nedan beskrivs kortfattat hur beräkningen av transportarbetet genomförs för d/u-rundor.

Effekten av förändringen i hur pålastad godsmängd efterfrågas i blanketten har medfört en nivåökning med cirka 6-8 procent i skattningen av målstorheten pålastad godsvikt.

Transportarbete för distributions- och uppsamlingsrundor
Transportarbetet kan beräknas på många olika sätt för d/u-rundor beroende på hur rundan ser ut. I Eurostats manual finns det sju olika förenklade situationer som kan användas. Beräkningen av transportarbete vid distribution eller uppsamling (det vill säga inte kombinerad distribution och uppsamling) görs från och med kvartal 1 år 2015 enligt följande uttryck

$$TonKm = \frac{1}{2} \times Ton_{tot} \times Km \left(1 + \frac{1}{AntStopp}\right) \quad (1)$$

där
Ton_{tot} = total pålastad godsvikt i ton
Km = körd sträcka i km
$Antstopp$ = antal stop under rundan

Denna beräkning är en approximation av det sanna antalet tonkm. För att exakt rätt värde på antalet tonkm ska erhållas krävs att *samma* godsmängd lastas av vid varje stop och att *avstånden* mellan varje stopp är *samma.* Approximationens korrekthet hänger samman med hur väl den faktiska rundans utseende stämmer överens med antagandet att *samma* godsmängd lastas av vid varje stop och att *avstånden* mellan varje stopp är *samma.* I vissa fall kommer transportarbetet för en enskild körning att underskattas, i andra fall att överskattas. Förhoppningen är att dessa över och underskattningar balanserar ut varandra.

Denna metod att beräkna transportarbetet är dock bättre än den metod som använts till och med 2014 som kan beskrivas enligt

$$TonKm = Ton_{gen} \times Km \quad (2)$$

där Ton_{gen} = *genomsnittlig* pålastad godsvikt i ton. Denna approximation är grövre än den enligt uttryck (1).

Under kvartal 1 och 2 år 2015 beräknades transportarbetet enligt uttryck (1) för alla typer av d/u-rundor; dvs både för *enbart* distributionsrundor, *enbart* uppsamlingsrundor och för rundor som är en *kombination* av distribution och uppsamling. För *kombinerade* distributions- och uppsamlingsrundor är uttryck (1) dock inte det bästa sättet att skatta transportarbetet. En bättre skattning är följande uttryck

$$TonKm = \frac{1}{2} \times Ton_{tot} \times Km \quad (3)$$

där
Ton_{tot} = total distribuerad + total uppsamlad godsvikt i ton
Km = körd sträcka i km

Från och med kvartal 3 år 2015 beräknas transportarbetet för *kombinerade* distributions- och uppsamlingsrundor enligt uttryck (3) medan enbart distributionsrundor respektive uppsamlingsrundor beräknas enligt uttryck (1). För att detta ska vara möjligt behövs kunskap om vilken typ av d/u-runda som utförs. En sådan fråga lades till i blanketten kvartal 3 år 2015.

Mätosäkerhet
Metoden med enkäter bygger på att uppgiftslämnarna är noggranna och svarar sanningsenligt. Uppgiftslämnarna är dessutom beroende av att instruktioner och definitioner är tydliga och begripliga. De uppgifter som efterfrågas är ibland komplicerade och även med definitioner som förefaller tydliga kan missförstånd uppstå. Det är svårt att veta om all data som samlas in är korrekt och fullständig. Nedan ges några exempel på situationer där mätosäkerhet förekommer.

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

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

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

Ytterligare en viktig mätosäkerhet är att vissa uppgiftslämnare markerar stillestånd under hela mätveckan, dvs. inga varutransporter genomfördes, som ett sätt att underlätta uppgiftslämnandet. Denna problematik är allvarlig. Från och med 2014 genomförs en omräkning av skattningarna som tar hänsyn till detta. I avsnitt 2.1 tillförlitlighet totalt har denna omräkning beskrivits.

2.2.4 Bortfall

Samtliga utvalda fordon åsätts en avprickningskod under datainsamlingen. I tabell 7 redovisas de använda avprickningskoderna samt 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 8.

Baserat på kategoriseringarna i tabell 7 och 8 kan svarsandelsmått och registerkvalitetsmått beräknas. EU föreskriver att svarsandelen (SA) i undersökningen ska beräknas enligt

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

Detta svarsandelsmått är ett så kallat ovägt svarsandelsmått, till skillnad från ett vägt svarsandelsmått. Både vägda och ovägda svarsandelsmått används. Det vägda svarsandelsmåttet beräknas på samma sätt som *SA* ovan men med skillnaden att designvikten för varje fordon används i beräkningen.

Registerkvaliteten (RK) beräknas i enlighet med EU:s direktiv enligt

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

Baserat på dessa uttryck redovisas resultaten i tabell 9.

Tabell 7. Avprickningskod samt koppling till kategorisering för rapportering av tabell B1 till EU. Kvartal 2 år 2017.

Avprkod	Beskrivning	EU-kategorisering	Antal fordon	Procent
11	Inkommen, stillestånd	B1.6	540	18,7
12	Inkommen, registrerade sändningsdata	B1.5	1 011	35,0
21	Avställd i bilregistret (fråga A1)	B1.4	83	2,9
22	Avregistrerad (fråga A1)	B1.4	5	0,2
23	Tillhör ej målpopulationen (övertäckning)	B1.4	20	0,7
30	Relevansövertäckning	B1.6	76	2,6
31	Arbetskod hela veckan (t.ex. sandning, plogning)	B1.6	12	0,4
40	Vägrare (slutkod)	B1.3	3	0,1
50	Konkurs, bilen får ej användas	B1.4	0	0,0
60	Bortfall	B1.3	1 141	39,5
		Summa	540	18,7

Tabell 8. Beskrivning av kategorier i rapporteringen av tabell B1 till EU (kommissionens förordning 642/2004).

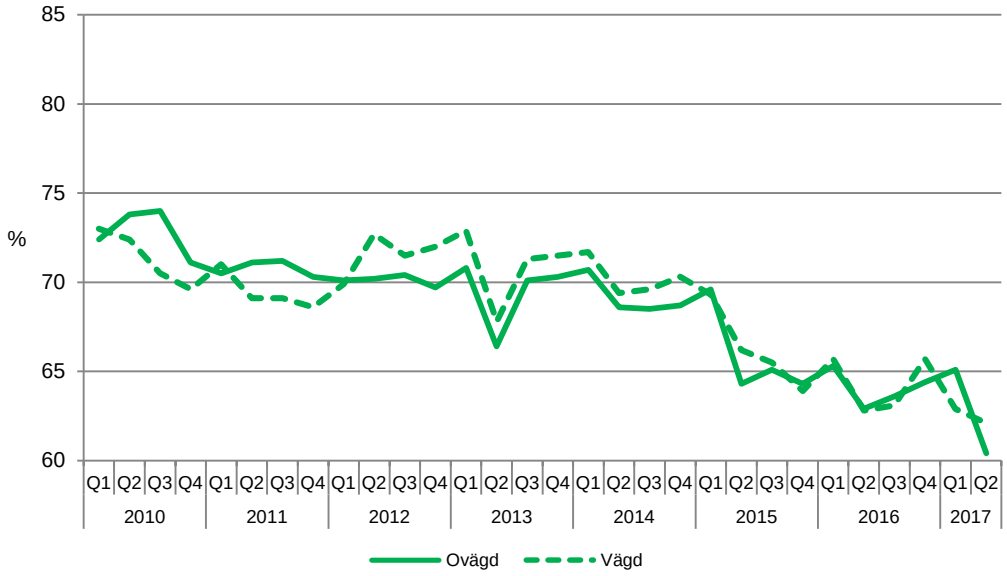
Rad	Beskrivning
B1.1	Populationsstorlek
B1.2	Urvalsstorlek
B1.3	Bortfall
B1.4	Övertäckning
B1.5	Svarande med körningsdata
B1.6	Svarande utan körningsdata

Tabell 9. Svarsandels- och registerkvalitetsmått per kvartal 2017 enligt EU:s beräkningsmetod. Notera att svarsandelsmåttet är ett ovägt mått.

Mått	Kvartal 1	Kvartal 2	Kvartal 3	Kvartal 4	Helår 2017
Svarsandel (*SA*)	65,1 %	60,4 %	Ännu ej genomförd		
Registerkvalitet (*RK*)	93,4 %	93,8%			

I figur 2 redovisas svarsandelen grafiskt i undersökningen sedan 2010. Både den ovägda och den vägda presenteras. Den ovägda är beräknad enligt uttrycket SA som beskrevs ovan. Den vägda svarsandelen beräknas enligt samma principiella sätt men med hänsyn till designvikten för varje utvald lastbil.

Figur 2. Svarsandel (vägd och ovägd)



Objektsbortfallet kompenseras för i skattningsförfarandet, som nämnts ovan, via så kallad rak uppräkning inom strata. Det förekommer även en begränsad mängd partiellt bortfall. För följande observationsvariabler genomförs imputeringar för att åtgärda det partiella bortfallet

- Antal stopp vid en distributions/uppsamlingsrunda
- Maxlastvikt och totalvikt för släp1 och eller släp 2

För antal stopp genomförs en medelvärdesimputering inom olika klasser av typer av lastbilar (klasserna skåpbil, skåp – kylaggregat, fordon för avfall, växelflak och övriga). För maxlastvikt och totalvikt för släp används uppgift om antal axlar på släpet (observationsvariabel som saknar partiellt bortfall). Via uppgifter om antal axlar används medelvärdet för maxlastvikt och totalvikt baserat på uppgifter från fordonsregistret.

2.2.5 Bearbetning

Efter en process där insamlad data granskas och vid behov rättas bearbetas data i flera olika steg innan ett finalt observationsregister erhålls. Stegen involverar skapande av härledda variabler, imputeringar och skapande av viktvariabel. För varje härledd variabel som skapas kontrolleras att beräkningarna har genomförts som avsett. Samtliga bearbetningar genomförs via programkod.

Det produktionssystem som skapades när Statisticon år 2009 blev producent har förfinats under årens lopp och har visat sig vara robust, transparent och flexibelt samt ha förmåga att upptäcka felaktiga lämnade data. Till stöd för detta påstående kan nämnas att när data lämnas till Eurostat genomförs omfattande valideringskontroller. Om felaktiga värden upptäcks kontaktar Eurostat Trafikanalys och producenten får genomföra rättningar. Det har dock varit mycket ovanligt med fel i data som lämnas till Eurostat. En slutsats rörande osäkerhetskällan bearbetning blir därför att den kan betraktas som marginell i sammanhanget.

2.2.6 Modellantaganden

Det viktigaste modellantagandet i undersökningen rör hur kompensation för bortfallet samt omräkningen för stilleståndsproblematiken genomförs. Skattningsmetoden, som beskrivits översiktligt i avsnitt 2.1, kallas för rak uppräkning inom strata och betyder att de svarande inom ett stratum betraktas som om de vore de utvalda. Alternativt uttryckt betyder detta ett

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

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

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

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

Ytterligare ett modellantagande är att urvalet är ett OSU av lastbilsveckor inom respektive stratum. Eftersom antalet utvalda lastbilar sprids jämnt över kvartalets mätveckor är metoden inte identisk med ett OSU av lastbilsveckor. Formellt sett kan urvalsproceduren beskrivas i termer av att ett fordon utgör den primära urvalsenheten och en lastbilsvecka den sekundära urvalsenheten, d.v.s. ett tvåstegs klusterurval. Dock approximeras detta med antagandet om ett enstegs klusterurval. Förfarandet ligger dock så nära ett stratifierat OSU av lastbilsveckor att punkt- och variansskattningar kan göras under det antagandet. Det antagandet har prövats och visats hålla i Rosén och Zamani (1993).

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

Ekipagets totalvikt = lastbilens totalvikt + summan av eventuella släpvagnars totalvikt
och maximilastvikten enligt:
Ekipagets maxlastvikt = lastbilens maxlastvikt + summan av ev. släpvagnars maxlastviktvikt

Om det dragande fordonet är en dragbil beräknades ekipagets totalvikt enligt:
Ekipagets totalvikt = dragbilens totalvikt + summan av ev. påhängsvagn/ släpvagnars totalvikt
och maximilastvikten enligt:
Ekipagets maxlastvikt = summan av eventuella påhängsvagn/ släpvagnars maxlastviktvikt

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

2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig

Endast slutlig statistik redovisas.

3 Aktualitet och punktlighet

3.1 Framställningstid

Framställningstiden för kvartalsstatistiken är cirka tre månader efter kvartalets utgång.

Publicering av årsstatistik sker ca fem månader efter årets utgång.

3.2 Frekvens

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

3.3 Punktlighet

Publicering sker enligt publiceringsplanen, se www.trafa.se/kalendern. Statistik för kvartal 2 år 2017 publicerades i enlighet med den fastställda publiceringsplanen.

4 Tillgänglighet och tydlighet

4.1 Tillgång till statistiken

Statistiken publiceras i serien Trafikanalys Statistik, per kvartal och år. Pressmeddelanden ges ut vid årspubliceringen. Rapporterna finns tillgängliga på Trafikanalys webbplats www.trafa.se.

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

4.2 Möjlighet till ytterligare statistik

Trafikanalys i egenskap av statistikansvarig myndighet är registeransvarig för undersökningen. Användare som önskar annan statistik (så kallad skräddarsydd statistik) än den som redovisas i kvartals och årspublikationen kan vända sig till Trafikanalys med sådana önskemål. I kapitel G under allmänna uppgifter finns kontaktperson på Trafikanalys för en sådan förfrågan.

För forskningsändamål kan även mikrodata lämnas ut efter prövning.

4.3 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. Årsrapporten presenterar även statistiken i diagram och med tidsserier.

4.4 Dokumentation

Detta dokument, kvalitetsdeklaration, uppdateras i samband med ny publicering och finns tillgänglig på hemsidan i anslutning till statistiken. Före 2017 publicerades dokumentation med titeln *Beskrivning av statistiken* med ett liknande men mer detaljerat innehåll. Tidigare publikationer dokumenterar viktiga metodologiska aspekter, se Eriksson, Paulson, och Rosén (2003), Rosén (1990) samt Rosén och Zamani, M (1993) samt Trafikanalys PM 2011:14. Beträffande stilleståndsproblematiken finns den dokumenterad i Trafikanalys PM 2015:10.

5 Jämförbarhet och samanvändbarhet

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

5.1 Jämförbarhet över tid

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

Full jämförbarhet under åren 2000-2002 samt åren 2003-2011 och år 2012-2013 föreligger. I och med den nya skattningsmetoden år 2014 är jämförelser med *tidigare* publicerad statistik för 2013 och tidigare inte möjlig. Dock, som en hjälp till användare, har den nya

skattningsformeln används retroaktivt på kvartals- och årsdata för åren 2012 till 2014. Dessa skattningar finns publicerade på Trafikanalys webbsida (se Trafikanalys statistik 2015:22 och 2015:23). För skattningar från och med 2015 publiceras endast skattningar med den nya skattningsmetodiken.

Från och med år 2000 undersöks inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar i en gemensam undersökning. De separata undersökningarna om inrikes respektive utrikes trafik upphörde i och med 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 det målobjekt som (i princip) all publicerad statistik baseras på.

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

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

Det kan dock inte med säkerhet avgöras hur stor andel av transportarbetet som utförts på svensk mark huvudsakligen beroende på att 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. som utförs med tung lastbil undersöks inte.

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

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

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

Från och med 2015 efterfrågas *total* pålastad godsvikt för distributions- och uppsamlingsrundor i blanketten. Tidigare år efterfrågades den *genomsnittliga* pålastade

godsmängden. Detta har medfört att nivån för pålastad godsmängd under ett kvartal har ökat med uppskattningsvis 6-8 procent.

5.2 Jämförbarhet mellan grupper

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

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

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

5.3 Samanvändbarhet i övrigt

Som nämnts inledningsvis i detta kapitel följer EU:s övriga medlemsländer samma EU-förordning som Sverige. Detta innebär att denna undersöknings resultat går att jämföra och samanvända med övriga medlemsländers. De uppgifter som Eurostat – EU:s statistikorgan – efterfrågar enligt förordningen presenteras för varje medlemsland i Eurostats publikationer. I avsnitt 1.2.1 Objekt och population hänvisas till den senaste rapporten för Utländska lastbilstransporter i Sverige 2013-2014 (Trafikanalys Statistik 2016:35).

Jämförelser och samanvändning 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 ≥ 3 500 kg. Fordonet ska vara i trafik. De karosserikoder som används är: 00-21, 27-47, 49-70, 72-73, 77, 83, 85-86, 96-98 samt karosserikoder 127-130 enligt den nya EU-indelningen. Årsmodellen ska vara yngre än 30 år. De bilar vars ägare inte finns med i SCB:s Företagsregister tas bort från urvalsramen.

5.4 Numerisk överensstämmelse

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

Numerisk överensstämmelse föreligger även mellan kvartalsskattningarna och årsskattningen. Med detta menas att om de fyra kvartalsskattningarna summeras erhålls samma resultat som i årspublikationen[16].

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.

Trafikanalys PM 2011:14 Översyn av stratifieringsmetoder för Lastbilsundersökningen.

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

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

Allmänna uppgifter

A SOS-klassificering

Denna statistik ingår i Sveriges officiella statistik (SOS) under ämnesområde Transporter och kommunikationer och statistikområde Vägtrafik. De tabeller och figurer som inte tillhör den officiella statistiken saknar symbolen för Sveriges officiella statistik

Sveriges officiella statistik

Produktkoden för statistiken är tk1006.

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

B Sekretess och personuppgifts-behandling

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

För att skydda enskilda personers eller företags sekretessreglerade uppgifter säkerställs att de inte kan röjas direkt eller indirekt i den statistik som offentliggörs.

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

C Bevarande och gallring

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

Trafikanalys i egenskap av statistikansvarig myndighet, har arkivansvar för undersökningen. Pappersenkäter gallras två år efter avslutad produktionsomgång under förutsättning att undersökningens elektroniska observationsregister bevaras.

D Uppgiftsskyldighet

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

E EU-reglering och internationell rapportering

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

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

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

Eurostat har sammanställt en komplett manual för planering, genomförande och rapportering av undersökningen. Senaste versionen fastställdes år 2011.

- Road freight transport methodology, Volume 1. Reference manual for the implementation of Council Regulation No 1172/98 on statistics on the carriage of goods by road[17].
- Road freight transport methodology, Volume 2. Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and Candidate Countries.

F Historik

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

[17] Council Regulation No 1172/98 är den gamla förordningen som har ersatts av förordning nr 70/2012. Dock har manualen ännu inte uppdaterats avseende detta.

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

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

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

G Kontaktuppgifter

Statistikansvarig myndighet	Trafikanalys
Kontaktinformation	Torsgatan 30, 113 21 Stockholm
Kontaktperson	Sara Berntsson
E-post	fornamn.efternamn@trafa.se
Telefon	010 - 414 42 07

Producent	Statisticon AB
Kontaktinformation	Östra Ågatan 31, 753 22 Uppsala
Kontaktperson	Mats Nyfjäll
E-post	fornamn.efternamn@statisticon.se
Telefon	010-130 80 00

Bilaga A – Karosserikoder lastbil, buss och släpvagn

Nr	Benämning	Ingår i undersökningen
01	PERSONBEFORDRAN - TÄCKT	Ja
02	PERSONBEFORDRAN - LEDBUSS	Ja
03	PERSONBEFORDRAN - TÄCKT, FLAK	Ja
04	PERSONBEFORDRAN - TÄCKT, SKÅP	Ja
08	PERSONBEFORDRAN - ÖVRIGT	Ja
09	FLAK	Ja
10	FLAK - LÄMMAR	Ja
11	FLAK - GALLERLÄMMAR	Ja
12	FLAK - BOMMAR	Ja
13	FLAK - STOLPAR	Ja
14	FLAK - FASTA SIDOR	Ja
15	FLAK - GODSLÅDA	Ja
16	FLAK - LÅNGGODS	Ja
17	FLAK - LÄMMAR - KAPELL	Ja
18	FLAK - GODSLÅDA - KAPELL	Ja
19	FLAK - ÖVRIGT	Ja
20	SKÅP	Ja
21	SKÅP - HYLLOR, FACK	Ja
22	SKÅP - BOSTADSINREDNING	Nej
23	SKÅP - BUTIKSINREDNING	Nej
24	SKÅP - KONTORSINREDNING	Nej
25	SKÅP - SJUKVÅRDINREDNING	Nej
26	SKÅP - VERKSTADSINREDNING	Nej
27	SKÅP - KYLAGGREGAT	Ja
28	SKÅP - FRYSAGGREGAT	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

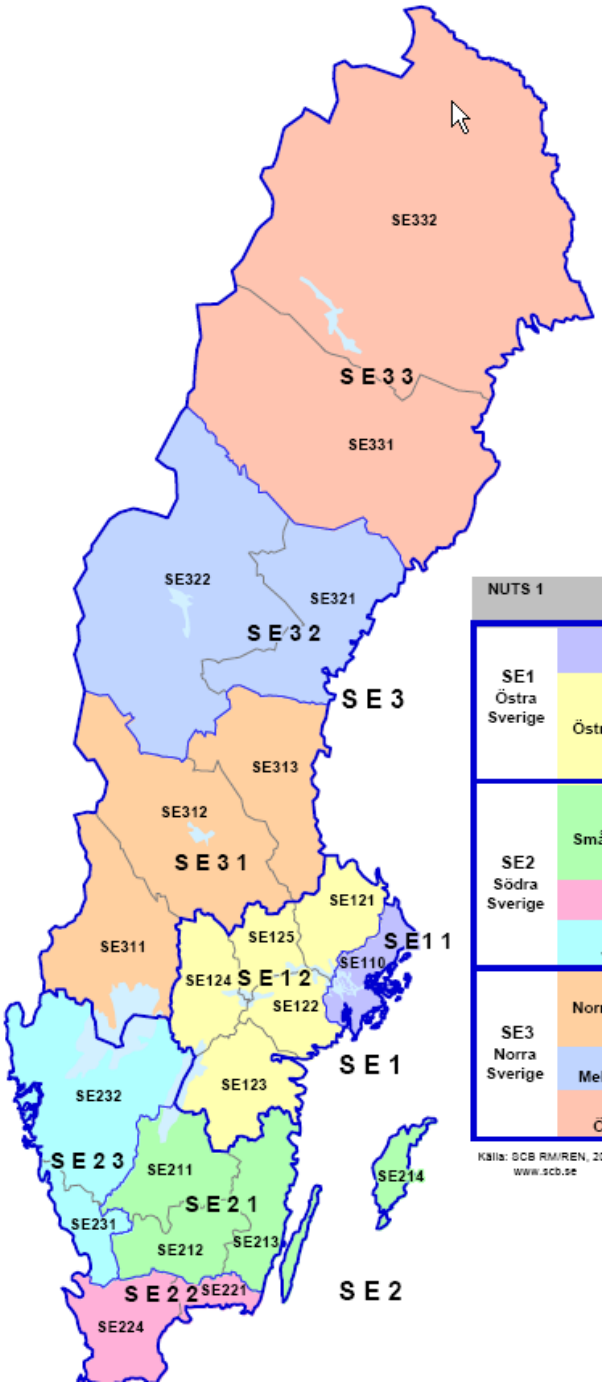
Nr	Benämning	Ingår i undersökningen
57	SNABBLÅS	Ja
58	ANORDNING FÖR UTBYTBARA KAROSSERIER	Ja
60	ANORDNING FÖR UTBYTBARA KAROSSERIER	Ja
61	BANKE	Ja
62	BETONGHÅLLARE	Ja
63	LASTBALJA	Ja
64	LIFTDUMPER	Ja
65	CONTAINERUNDERREDE	Ja
66	FÖR TRANSPORT AV FORDON	Ja
67	FÖR TRANSPORT AV ARBETSMASKINER	Ja
68	FÖR TRANSPORT AV PULVERF. MATERIAL	Ja
69	FÖR TRANSPORT AV BYGGELEMENT	Ja
70	FÖR TRANSPORT AV DJUR	Ja
71	LIKFORDON	Nej
72	FÖR TRANSPORT AV AVFALL	Ja
73	FÖR TRANSPORT AV ÖVRIGT	Ja
74	ARBETSPLATTFORM	Nej
75	BRANDFORDON	Nej
76	BÄRGNINGSFORDON	Nej
77	FÖR TRANSPORT AV BÅTAR	Ja
78	STEGE	Nej
81	HUSVAGN	Nej
82	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

Nya karosserikoder i enlighet med EU-direktiv 2007/46/EU

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

Bilaga B – NUTS-indelning

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



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

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

NUTS 1	NUTS 2	NUTS 3	Län	Länskod
SE1 Östra Sverige	SE11 Stockholm	SE110	Stockholms	01
	SE12 Östra Mellansverige	SE121	Uppsala	03
		SE122	Södermanlands	04
		SE123	Östergötlands	05
		SE124	Örebro	18
		SE125	Västmanlands	19
SE2 Södra Sverige	SE21 Småland med öarna	SE211	Jönköpings	06
		SE212	Kronobergs	07
		SE213	Kalmar	08
		SE214	Gotlands	09
	SE22 Sydsverige	SE221	Blekinge	10
		SE224	Skåne	12
	SE23 Västsverige	SE231	Hallands	13
		SE232	Västra Götalands	14
SE3 Norra Sverige	SE31 Norra Mellansverige	SE311	Värmlands	17
		SE312	Dalarnas	20
		SE313	Gävleborgs	21
	SE32 Mellersta Norrland	SE321	Västernorrlands	22
		SE322	Jämtlands	23
	SE33 Övre Norrland	SE331	Västerbottens	24
		SE332	Norrbottens	25

Källa: SCB RM/REN, 2008
www.scb.se

Bilaga C – stratifiering

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

Nr	SNR	Geografisk indelning	Ålder	Körsträcka (mil)	Maximilastvikt (Kg)
1	110101	SE11, SE12	0–-5 år	Alla	0–13 000
2	110112		0–5 år	0–10 000	13 001–16 000
3	110113		0–5 år	0–10 000	16 001+
4	110122		0–5 år	10 001+	13 001+
5	110201		6+ år	Alla	0–13 000
6	110212		6+ år	0–10 000	13 001–16 000
7	110213		6+ år	0–10 000	16 001+
8	110222		6+ år	10 001+	13 001+
9	120101	SE21 exkl. Gotland, SE23	0–5 år	Alla	0–13 000
10	120112		0–5 år	0–10 000	13 001–16 000
11	120113		0–5 år	0–10 000	16 001+
12	120122		0–5 år	10 001+	13 001+
13	120201		6+ år	Alla	0–13 000
14	120212		6+ år	0–10 000	13 001–16 000
15	120213		6+ år	0–10 000	16 001+
16	120222		6+ år	10 001+	13 001+
17	130101	SE22	0–5 år	Alla	0–13 000
18	130112		0–5 år	0–10 000	13 001–16 000
19	130113		0–5 år	0–10 000	16 001+
20	130122		0–5 år	10 001+	13 001+
21	130201		6+ år	Alla	0–13 000
22	130212		6+ år	0–10 000	13 001–16 000
23	130213		6+ år	0–10 000	16 001+
24	130222		6+ år	10 001+	13 001+
25	140101	SE31, SE32, SE33	0–5 år	Alla	0–13 000
26	140112		0–5 år	0–10 000	13 001–16 000
27	140113		0–5 år	0–10 000	16 001+
28	140122		0–5 år	10001+	13 001–16 000
29	140123		0–5 år	10 001+	16 001+
30	140201		6+ år	Alla	0–13 000
31	140212		6+ år	0–10 000	13 001–16 000
32	140213		6+ år	0–10 000	16 001+
33	140222		6+ år	10 001+	13 001+
34	150001	Gotland	alla	Alla	0–13 000
35	150002		alla	Alla	13 001+

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

Nr	SNR	Geografisk indelning	Karosseri	Körsträcka (mil)	Maximilastvikt (Kg)
36	200000				
37	211000	SE11, SE12 och SE21	Dragbilar som inte tillhör SNR 200000	Alla	Alla
38	212011	SE11, SE12 och SE21	Övriga	0–10 000	0–10 000
39	212012	SE11, SE12 och SE21	Övriga	0–10 000	10 001+
40	212020	SE11, SE12 och SE21	Övriga	10 001+	Alla
41	221000	SE22	Dragbilar som inte	Alla	Alla

Nr	SNR	Geografisk indelning	Karosseri	Körsträcka (mil)	Maximilastvikt (Kg)
			tillhör SNR 200000		
42	222011	SE22	Övriga	0–10 000	0–10 000
43	222012	SE22	Övriga	0–10 000	10001+
44	222020	SE22	Övriga	10 001+	Alla
45	231000	SE23	Dragbilar som inte tillhör SNR 200000	Alla	Alla
46	232011	SE23	Övriga	0–10 000	0–10 000
47	232012	SE23	Övriga	0–10 000	10 001+
48	232020	SE23	Övriga	10 001+	Alla
49	241000	SE31, SE32 och SE33	Dragbilar	Alla	Alla
50	242011	SE31, SE32 och SE33	Övriga	0–10 000	0–10 000
51	242012	SE31, SE32 och SE33	Övriga	0–10 000	10 001+
52	242020	SE31, SE32 och SE33	Övriga	10 001+	Alla

Bilaga D – Frågeblankett sid 1

Trafik analys

Trafikanalys
Lastbilstrafik

LAGSTADGAD STATISTIKINSAMLING

Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar 2017

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

Du kan svara antingen via bifogad blankett eller via internet. För internet: Gå till **trafa.se/webblastbilar** och logga in med ditt användarnamn och lösenord som anges till vänster.

■ Företagets/lastbilsägarens kontaktperson

Företag/lastbilsägare (ange om ***annan*** än förtryckt uppgift ovan)	Kontaktperson	
Postadress (ange om ***annan*** än förtryckt uppgift ovan)	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 i bifogat svarskuvert.*

- ☐ Nej, inget av ovanstående → ***Fortsätt med fråga A2***

A2 Vilken var den huvudsakliga transportförmedlaren under mätveckan?
Flera alternativ kan anges.
Med transportförmedlare menas på vems uppdrag transporterna utförs.

- ☐ Lastbilscentral
- ☐ Transportförmedlingsföretag
- ☐ Ägarens eget företag

Fortsätt med fråga B1

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

Skyldighet att lämna uppgifter till denna undersökning gäller enligt lagen (SFS 2001:99) om den officiella statistiken, förordningen (SFS 2001:100) om den officiella statistiken och Trafikanalys föreskrift (TRAFAFS 2014:2). Uppgiftsskyldighet föreligger inte för frågorna C1:12, D1 och D2. Samråd med Näringslivets Regelnämnd, NNR, har skett vid utformningen av denna undersökning.

Vid frågor, kontakta EVRY på tel 010-588 99 55 eller lastbilstrafik@evry.com

Fortsätt på sidan 4 ►

Postadress:	Telefon:	Telefax:	E-post:
EVRY 171 79 Solna	010-588 99 55	010-588 00 01	lastbilstrafik@evry.com

Bilaga D – Frågeblankett uppslag sid 2-3

2

3

Detta är ett **konstruerat** exempel för att visa hur olika typer av transporter ska redovisas i blanketten

För instruktioner till dig som lämnar uppgifter, se flik på sida 3.

C1 Sändningsjournal

Distributionsrunda
(fem eller fler stopp). Distribution/uppsamlingsrunda kan t.ex. vara distribution med livsmedel, tankbil eller uppsamlingsrunda med sopbil. Se även notförklaring ❸, på flik sidan 3.

Flera identiska sändningar.
Kan t.ex. vara körningar mellan ett grustag och en byggarbetsplats. Se även notförklaring ❷, på flik sidan 3.

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

Flera lastnings- och lossningsorter *(två till fyra stopp) inom och utom Sverige inklusive färjetransport.*

Sänd-ning nr	❶ Datum för last-ning	❷ Antal vid identiskt lika sänd-ningar	❸ Distribution/uppsamlingsrunda med fler än ett stopp? Ange typ (Distribution, Uppsamling, Distribution/Uppsamling). Ange även ung. antal stopp.	Lastnings- ❹ och lossningsort: Postnummer	Lastnings- och lossningsortens namn, anges även om lastbilen gick tom. (ej gata, gård eller företag)	❺ Länskod/landkod (se flik sidan 8)	❻ Terminaltyp (flera kan kombineras)	❼ Släp: Sätt X om släp var med på denna sändning	❽ Km: Antalet körda kilometer per sändning. Obs, tomsändning redovisas på egen rad.	Vikt ❾: Sändningens vikt i kg (j.fraktbevis/fraktsedel). Om tomgods/tomcontainer skall vikten skrivas som ast. Ditt uppsamlingsrunda ange totalvikt	❿ Varuslag i klartext och varuslagskod: Ange det huvudsakliga varuslaget: I annat fall, skriv "Blandat" Skriv "Tom" vid körning utan last	❿ Varuslagskod (se flik sidan 7)	⓫ Farligt gods: Vid transport av farligt gods ange UN-nummer.	⓫ Ange mängd och sort i kg, liter, m³	⓬ Lastutrymmets volymutnyttjande i procent %	⓭ Lasttyp – hur godset är lastat (se sidan 4)
01	4/1		Typ .D.	135 42	Lastn.ort Tyresö	01	2	☐								
			.8. stopp	124 58	Lossn.ort Högdalen	01	1		km	4 000 kg	Livsmedel	600			50%	4
02	4/1		Typ	124 58	Lastn.ort Högdalen	01	1	☐								
			..... stopp	135 42	Lossn.ort Tyresö	01	2		km	250 kg	Tomgods	940			25%	4
01	6/8	9	Typ	545 93	Lastn.ort Töreboda	14	1	☐								
			..... stopp	545 91	Lossn.ort Töreboda	14	1		km	16 000 kg	Grus	540			100%	1
02	6/8	9	Typ	545 91	Lastn.ort Töreboda	14	1	☐								
			..... stopp	545 93	Lossn.ort Töreboda	14	1		km	0 kg	Tom				%	
01	7/12		Typ	961 98	Lastn.ort Vittjärv	25	2	☐								
			..... stopp	961 37	Lossn.ort Boden	25	1		km	0 kg	Tom				%	
02	7/12		Typ	961 37	Lastn.ort Boden	25	1	☐								
			..... stopp	961 42	Lossn.ort Boden	25	1		km	4 000 kg	Tomcontainer	940			%	2
03	7/12		Typ	961 42	Lastn.ort Boden	25	1	☐								
			..... stopp	961 37	Lossn.ort Boden	25	1		km	12 000 kg	Skrot	921			100%	2
04	7/12		Typ	961 37	Lastn.ort Boden	25	1	☐								
			..... stopp	961 98	Lossn.ort Vittjärv	25	2		km	0 kg	Tom				%	
01	1/10		Typ	273 30	Lastn.ort Tomelilla	12	2	X								
			..... stopp	3045	Lossn.ort Rotterdam	NL	4		km	10 000 kg	Maskindelar	890			30%	4
02	1/10		Typ	273 30	Lastn.ort Tomelilla	12	2	X								
			..... stopp	2000	Lossn.ort Antwerpen	BE	2,5		km	14 000 kg	Styckegods	960			70%	4
03	4/10		Typ	2000	Lastn.ort Antwerpen	BE	2,5	☐								
			..... stopp	5600	Lossn.ort Eindhoven	NL	1		km	0 kg	Tom				%	
04	4/10		Typ	5600	Lastn.ort Eindhoven	NL	1	X								
			..... stopp	273 30	Lossn.ort Tomelilla	12	2		km	12 000 kg	Styckegods	960			50%	4

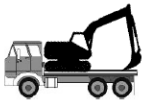
⓮ **Transit.** *Ange vilka länder som transiteras i den ordning de passeras (se landkodsförteckning på flik sidan 8)*

DE

Notera att denna terminal är kombinerad. 2 = lastbil, 5 = flygplats.

C2 Annat transportsätt under del av transporten – färja eller järnväg

Sändn. nr (enl. kol. 1 i sändn.-journal)	Datum	Sätt kryss: Färja	Sätt kryss: Järn-väg	Avgångsort: Ort	Avgångsort: Länskod/landkod (se flik sidan 8)	Ankomstort: Ort	Ankomstort: Länskod/landkod (se flik sidan 8)
1	1/10	X	☐	Trelleborg	12	Travemünde	DE
2	1/10	X	☐	Trelleborg	12	Travemünde	DE
4	6/10	X	☐	Travemünde	DE	Trelleborg	12



Transporter av exempelvis egna maskiner, material och djur ingår. Även om transporten sker för eget bruk.

Bilaga D – Frågeblankett utvikbar flik sidan 3

3

Instruktioner till dig som lämnar uppgifter

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

Sändning
En sändning definieras som varje unik leverans av gods med en och samma varukod (enligt varukodsförteckningen, se flik sidan 7) till/från en speciell mottagare/leverantör. Sändningarna anges i sändningsjournalen på uppslaget på sidorna 6 och 7.
På de utvikbara flikarna finns förklaringar till olika termer och begrepp. Har du frågor kan du ringa till EVRY 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 2-3 finns ett exempel på hur blanketten kan fyllas i.

Definitioner – Se även exempel på sidorna 2-3

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

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

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

❹ **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.

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

Vänd! ►

Bilaga D – Frågeblankett utvikbar flik sidan 4

4

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

6 Terminaltyp vid lastnings- och lossningsort
En terminal för godstrafik fungerar ofta som övergång mellan olika trafikslag eller för omlastning. Ange terminaltyp med kod enligt 1 = Ej terminal, 2 = Lastbilsterminal, 3 = Järnvägsterminal, 4 = Hamn, 5 = Flygplats. Flera alternativ kan kombineras.

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

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

9 Sändningens vikt
Sändningens vikt (inkl. emballage) anges i kg. Vikten får uppskattas. För transporter med fem eller fler stopp för lastning och/eller lossning, s.k. distributions-/uppsamlingsrundor, ange den **uppskattade totalvikten**.
Ange verklig godsvikt – inte fraktberäknad/fraktdragande vikt.
Använder du container/pallar/växelflak/växelskåp?
I de fall man har en sändning som endast omfattar utrustning för transport av gods (så som tomcontainer, tompallar och växelflak/-skåp) ska vikten för denna utrustning anges och varuslagskoden anges i sändningsjournalen. Har man däremot en sändning som omfattar *både* utrustning för transport av gods och någon form av gods ska *endast* vikten och varuslagskoden för *godset* anges i sändningsjournalen. *Exempelvis:* Om man kör en tomcontainer utan gods så anges vikten för denna container som sändningens vikt och varuslagskoden 940. Vid en körning med en container innehållande rivningsmaterial så anges enbart vikten för rivningsmaterialet och varuslagskoden 921.

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

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

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

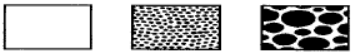
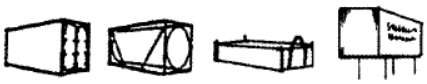
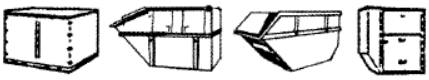
13 Lasttyp
Ange hur godset är lastat enligt kodförteckning på sidan 4. Se även bildexempel på sidan 4. Koderna följer FN:s rekommendation nr 21 – Koder för olika typer av gods, förpackningar och förpackningsmaterial.

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

Bilaga D – Frågeblankett uppslag sid 4

4

Lasttypskoder

Kod	Beskrivning	
0	Flytande bulkgods, t.ex. oljor, mjölk	
1	Fast bulkgods, 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	Pallastat (pallagt, palletiserat) gods, rullburar	
5	Förslingat gods	
6	Självgående mobila enheter, t.ex. personbilar, motorredskap, levande djur, traktorer och dylikt	
7	Andra mobila enheter, ej självgående	
9	Andra godstyper, dvs. ej uppräknade ovan. T.ex. lådor och lösa, ej förpackade delar.	

Bilaga D – Frågeblankett uppslag sid 5

5

B Släp- och kilometeruppgifter

	Släp 1	Släp 2 *Om två släp används samtidigt*
B1 Vilken var den huvudsakliga släp-kombinationen under mätveckan? *Om dolly har använts som styraxel till en påhängsvagn betrakta dolly + påhängsvagn som 1 släp och ange antal axlar för båda.*	☐ Släpvagn ☐ Påhängsvagn	☐ Släpvagn ☐ Påhängsvagn
	Antal axlar _____	Antal axlar _____
	Totalvikt _____ kg	Totalvikt _____ kg
	Maximilastvikt _____ kg	Maximilastvikt _____ kg

B2 Hur många kilometer körde lastbilen under mätveckan? *Använd gärna mätarställningen.*	Med last _____ km Utan last _____ km **Totalt antal km** _____ km

B3 a) Vilken/vilka dagar under mät-veckan utnyttjades inte lastbilen?	Måndag ☐	Tisdag ☐	Onsdag ☐	Torsdag ☐	Fredag ☐	Lördag ☐	Söndag ☐

b) Om lastbilen inte utnyttjades alls under hela mätveckan, vän-ligen ange orsaken:

☐ Inget arbete/förare	☐ Körförbud
☐ Service/Reparation	☐ Arbete på inhägnat område
☐ Semester	☐ Annat

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

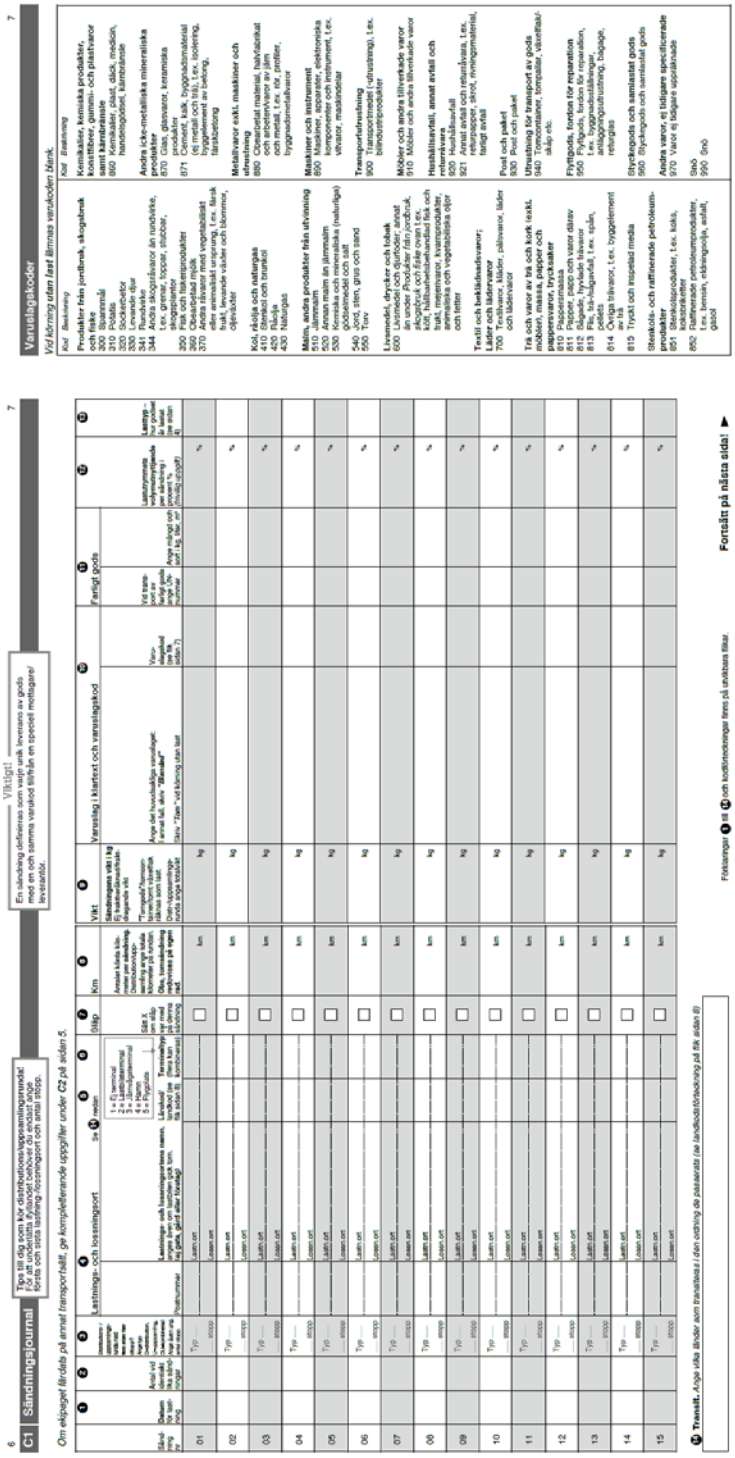
C2 Annat transportsätt under del av transporten – färja eller järnväg

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

OBS! Sändningar fylls i på nästa uppslag.

Sändn. nr (enl. kol. 1 i sändn.-journal)	Datum	Sätt kryss		Avgångsort		Ankomstort	
		Färja	Järn-väg	Ort	Länskod/ landkod (se flik sidan 8)	Ort	Länskod/ landkod (se flik sidan 8)
		☐	☐				
		☐	☐				
		☐	☐				
		☐	☐				
		☐	☐				
		☐	☐				
		☐	☐				
		☐	☐				

Bilaga D – Frågeblankett uppslag sid 6-7



6 C1 | Sändningsjournal

Tips till dig som kör distributionstrippsammingsrendet: Om du endast lämnar varuslag och vikt under C2 på sidan 5, behöver inte varuslag och vikt anges i sändningsjournalen.

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

7

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

Sändning nr	Datum för sändning	Antal vid identisk sändning	Lastbilens registreringsnummer, om det inte är samma som det som angivits i C1	Lastnings- och lossningsort	Ska ⑥ redas	⑦	⑧	Stäp	Km	Vikt	Varuslag i klartext och varuslagskod	⑪	⑫	Farligt gods		⑭	⑮
			Registreringsnummer	Lastningsort / Lossningsort	1 = Ej terminal 2 = Lastterminal 3 = Järnvägsterminal 4 = Hamn 5 = Flygplats	Lände/ landsbl. (se bilaga 1)	Terminal/hyn ved (ilma kari bilaga 1)	Stäp (Ja/Nej)	Ansar körda kilometrar med lastbilen i Sverige (Svenskt nätverk)	Sändningens vikt i kg (I lastbilsvarvtiffrån dagarna vikt. Tomgodset Tomma lastbilar räknas som last Om sändningen inte kan uppmätas ange ett uppskattat vikt)	Ange det huvudsakliga varuslaget i enrad tull, skriv "Blandat" Skriv "Tom" vid körning utan last	Varu-slagskod (se bilaga 2)	Vid transport av farligt gods ange UN-nummer	Ange farligt gods procent %	Lastutrymmes utnyttjandegrad (se sidan 8)	Lastningsfrekvens (ja betyder att lastningen sker efter sidan 8)
01			Typ ____	Lastn ort ____				☐	km	kg						%	
			Lossn ort ____														
02			Typ ____	Lastn ort ____				☐	km	kg						%	
			Lossn ort ____														
03			Typ ____	Lastn ort ____				☐	km	kg						%	
			Lossn ort ____														
04			Typ ____	Lastn ort ____				☐	km	kg						%	
			Lossn ort ____														
05			Typ ____	Lastn ort ____				☐	km	kg						%	
			Lossn ort ____														
06			Typ ____	Lastn ort ____				☐	km	kg						%	
			Lossn ort ____														
07			Typ ____	Lastn ort ____				☐	km	kg						%	
			Lossn ort ____														
08			Typ ____	Lastn ort ____				☐	km	kg						%	
			Lossn ort ____														
09			Typ ____	Lastn ort ____				☐	km	kg						%	
			Lossn ort ____														
10			Typ ____	Lastn ort ____				☐	km	kg						%	
			Lossn ort ____														
11			Typ ____	Lastn ort ____				☐	km	kg						%	
			Lossn ort ____														
12			Typ ____	Lastn ort ____				☐	km	kg						%	
			Lossn ort ____														
13			Typ ____	Lastn ort ____				☐	km	kg						%	
			Lossn ort ____														
14			Typ ____	Lastn ort ____				☐	km	kg						%	
			Lossn ort ____														
15			Typ ____	Lastn ort ____				☐	km	kg						%	
			Lossn ort ____														

⑬ **Transit.** *Anga vilka länder som transiteras i den ordning de passeras (se landkodsförteckning på fälk sidan 8)*

Fortsätter ⑥ till ⑬ och kontrollnummer finns på utskiftens filter.

Fortsätt på nästa sida! ▶

Varuslagskoder

Vid körning utan fast lämnas varukoden blank.

Kod	Beskrivning
	Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske
300	Spannmål
310	Potatis
320	Sockerbetor
330	Levande djur
341	Råvaruträ
344	Andra produkter av jordbruk, skogsbruk och fiske, t.ex. grenar, toppar, stubbar, skogsplanter
350	Fisk och fiskeriprodukter
360	Oberedd kol, torv
370	Andra råvaror med vegetabilisk eller animalisk ursprung, t.ex. flask- och kryddväxter och blommor, djurdelar
	Kol, råolja och naturgas
410	Stenkol och brunkol
420	Råolja
430	Naturgas
	Malm, andra produkter från utvinning
510	Järnmalm
520	Annan malm än järnmalm
530	Råsvavel och oberedda jordarter (naturliga)
540	Jord, sten, grus och sand
550	Torv
	Livsmedel, dryckar och tobak
600	Livsmedel och djurfoder; annat än under Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske, t.ex. mjölk, hälsofarlig behandlad fisk och trukt, mejeivaror, kvarnprodukter, stärkelser och stärkelsehaltiga varor och tetter
	Textil och beklädnadsvaror; läder och lädervaror
700	Textilvaror, läder, pälsvaror, läder och lädervaror
	Trä och varor av trä och kork förutom möbler; massa, papper och pappersvaror, trycksaker
810	Råvaruträ
811	Papper och papp
812	Sågade, hyvlade trävaror
813	Plåt, tjäl-tidigaufall, t.ex. spån, sågspån
814	Övriga trävaror, t.ex. byggelement av trä
815	Tryckt och inspelad media
	Steekola- och raffinerade petroleumprodukter
851	Steekolsprodukter, t.ex. koks, briketter
852	Raffinerade petroleumprodukter, t.ex. bensin, eldningsolja, asfalt, gasol
	Kemikalier, kemiska produkter, konstfibrer, gummi- och plastvaror samt kärnbränsle
860	Kemikalier, plast, gummi, läkemedel, kosmetika
	Andra icke-metalliska mineraliska produkter
870	Glas, glasvaror, keramiska produkter
871	Cement, kalk, byggnadsmaterial (exc. glas och keramik), t.ex. betong, byggelement av betong, tätarbetsing
	Metallvaror exkl. maskiner och utrustning
880	Oberedd material, halvfabrikat och ändelvaror av järn och stål, t.ex. rör, profiler, byggnadsmetallvaror
	Maskiner och instrument
890	Maskiner, apparater, elektronisk komponenter och instrument, t.ex. vitvaror, maskindetar
	Transportutrustning
900	Transportmedel (vitvaruinrig), t.ex. bilindustriprodukter
	Möbler och andra tillverkade varor
910	Möbler och andra tillverkade varor
	Hushållsavfall, annat avfall och returvaror
920	Hushållsavfall
921	Annat avfall och returvaror, t.ex. metallskrot, avfall, omsmältbara, farligt avfall
	Post och paket
930	Post och paket
	Utrustning för transport av gods
940	Tomcontainer, tompallar, vävettäck/-skåp etc.
	Flyttgods, fordon för reparation
950	Flyttgods, fordon för reparation, t.ex. byggnadsställningar, sanitetsgodsbottning, Dagspel, returgäst
	Blyckengods och samlastat gods
960	Blyckengods och samlastat gods
	Andra varor, ej tidigare specificerade
970	Varor ej tidigare uppräknade
Sno	
990	Sno

Bilaga D – Frågeblankett utvikbar flik sid 7

7

Varuslagskoder

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

Kod Beskrivning

Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske
300 Spannmål
310 Potatis
320 Sockerbetor
330 Levande djur
341 Rundvirke
344 Andra skogsråvaror än rundvirke, t.ex. grenar, toppar, stubbar, skogsplantor
350 Fisk och fiskeriprodukter
360 Obearbetad mjölk
370 Andra råvaror med vegetabiliskt eller animaliskt ursprung, t.ex. färsk frukt, levande växter och blommor, oljeväxter

Kol, råolja och naturgas
410 Stenkol och brunkol
420 Råolja
430 Naturgas

Malm, andra produkter från utvinning
510 Järnmalm
520 Annan malm än järnmalm
530 Kemiska och mineraliska (naturliga) gödselmedel och salt
540 Jord, sten, grus och sand
550 Torv

Livsmedel, drycker och tobak
600 Livsmedel och djurfoder; annat än under *Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske* ovan t.ex. kött, hållbarhetsbehandlad fisk och frukt, mejerivaror, kvarnprodukter, animaliska och vegetabiliska oljor och fetter

Textil och beklädnadsvaror; Läder och lädervaror
700 Textilvaror, kläder, pälsvaror, läder och lädervaror

Trä och varor av trä och kork (exkl. möbler), massa, papper och pappersvaror, trycksaker
810 Pappersmassa
811 Papper, papp och varor därav
812 Sågade, hyvlade trävaror
813 Flis, trä-/sågavfall, t.ex. spån, pellets
814 Övriga trävaror, t.ex. byggelement av trä
815 Tryckt och inspelad media

Stenkols- och raffinerade petroleum-produkter
851 Stenkolsprodukter, t.ex. koks, koksbriketter
852 Raffinerade petroleumprodukter, t.ex. bensin, eldningsolja, asfalt, gasol

Kod Beskrivning

Kemikalier, kemiska produkter, konstfibrer, gummi- och plastvaror samt kärnbränsle
860 Kemikalier, plast, däck, medicin, handelsgödsel, kärnbränsle

Andra icke-metalliska mineraliska produkter
870 Glas, glasvaror, keramiska produkter
871 Cement, kalk, byggnadsmaterial (ej metall och trä), t.ex. isolering, byggelement av betong, färskbetong

Metallvaror exkl. maskiner och utrustning
880 Obearbetat material, halvfabrikat och arbeten/varor av järn och metall, t.ex. rör, profiler, byggnadsmetallvaror

Maskiner och instrument
890 Maskiner, apparater, elektroniska komponenter och instrument, t.ex. vitvaror, maskindelar

Transportutrustning
900 Transportmedel (-utrustning), t.ex. bilindustriprodukter

Möbler och andra tillverkade varor
910 Möbler och andra tillverkade varor

Hushållsavfall, annat avfall och returråvara
920 Hushållsavfall
921 Annat avfall och returråvara, t.ex. returpapper, skrot, rivningsmaterial, farligt avfall

Post och paket
930 Post och paket

Utrustning för transport av gods
940 Tomcontainer, tompallar, växelflak/-skåp etc.

Flyttgods, fordon för reparation
950 Flyttgods, fordon för reparation, t.ex. byggnadsställningar, anläggningsutrustning, bagage, returglas

Styckegods och samlastat gods
960 Styckegods och samlastat gods

Andra varor, ej tidigare specificerade
970 Varor ej tidigare uppräknade

Snö
990 Snö

Bilaga D – Frågeblankett utvikbar flik sidan 8

8

Länskoder inom Sverige

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

Landkoder

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

Bilaga D – Frågeblankett sid 10

10

Vanliga frågor

Varför undersöker man lastbilstransporterna?	Inom Sverige transporteras årligen över 500 miljoner ton gods. Omkring två tredjedelar av dessa transporter utförs med lastbilar och på korta sträckor dominerar vägtransporterna helt. Vägtransporter är en betydelsefull näring med en allt hårdare konkurrens från utlandet och med en påverkan på vår miljö som uppmärksammats allt mer. Det finns därför flera skäl att följa utvecklingen av vägtransporterna och att grundläggande kunskap finns tillgänglig för alla är viktigt både för samhället och demokratin.
Varför är vi skyldiga att lämna uppgifter?	EU har beslutat att alla medlemsstater ska genomföra undersökningar av vägtransporterna och det gäller därför skyldighet enligt svensk lag att lämna de uppgifter som begärs. Ytterligare information finns i lagen och förordningen om den officiella statistiken och i särskilda föreskrifter från Trafikanalys. Samråd med Näringslivets Regelnämnd, NNR, har skett vid utformning av blanketten.
Varför är vi utvalda att delta i undersökningen?	Lastbilsundersökningen är en kvartalsvis urvalsundersökning av ca 3 000 lastbilar. Urvalet har dragits med statistiska metoder från ett register med alla svenskregistrerade lastbilar/dragbilar med en maximilastvikt på 3,5 ton eller mer.
Vem ansvarar för undersökningen?	Trafikanalys har i uppdrag av regeringen att vara statistikansvarig myndighet inom transport- och kommunikationsområdet i Sverige och ansvarar därför för undersökningen. Trafikanalys har givit Statisticon AB och EVRY i uppdrag att genomföra den.
Vem behöver uppgifterna?	Både i Sverige och övriga EU används uppgifterna av regering och myndigheter som underlag för nationell transport-/trafik- och infrastrukturplanering. Ett annat exempel på användning är de beräkningar för bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet i t.ex. utbyggnader av de svenska väg- och järnvägsnäten, som görs av bl.a. Trafikanalys. Sveriges Åkeriföretag och Sveriges Transportindustriförbund är intresserade av uppgifter om nyttjande av de svenska lastbilarnas transportkapacitet samt konkurrenssituationen inom näringen.
Vad täcks in av undersökningen?	Kvartalsvis undersöks ca 3 000 svenskregistrerade lastbilar. Mer i detalj kan man säga att man samlar in uppgifter om lastbilars/dragbilars trafik- och transportarbete samt transporterad godsmängd med bl.a. varuslagsindelning både för inrikes- och utrikes verksamhet.
Vad menas med mätvecka?	De uppgifter som ska lämnas avser transporter av en angiven lastbil/dragbil under en viss bestämd vecka – mätveckan. Denna finns angiven under adressfältet på första sidan av undersökningsblanketten. Den angivna mätveckan gäller även om den infaller under helgdagar eller semestrar.
Kan man lämna uppgifterna via internet?	Från och med kvartal 3 år 2015 går det att lämna uppgifterna via internet. Webbenkäten är utformad på ungefär samma sätt som pappersblanketten. Inloggningsuppgifter finns på första sidan på pappersblanketten. Tidigare har det gått att lämna uppgifter via en pdf-blankett. Denna blankett håller dock på att fasas ut och kommer inte att uppdateras när förändringar görs. Vi hänvisar istället till webbenkäten.
Hur gör man för att få en ny eller fler blanketter?	Kontakta EVRY på telefon **010-588 99 55** eller via e-post **lastbilstrafik@evry.com**

Bilaga D – Frågeblankett sid 11

11

Kan man få anstånd?	Under vissa förutsättningar går det att senarelägga tidpunkten då undersöknings-blanketten ska ha kommit in till EVRY. Om ni inte hinner skicka in blanketten senast en vecka efter mätveckans slut, kontakta EVRY på telefon **010-588 99 55** eller via e-post **lastbilstrafik@evry.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 under-sökningen 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 statistiksammanställningar och publiceras som officiell statistik. Vid publicering kan inte enskilda företag, last-/dragbilar eller godsflöden identifieras. Ingen utomstående kan ta del av uppgifter om en enskild lastbil eller ägare. Den särskilda EU-förordning som avser denna undersökning stadgar att avidentifierade 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 uppsamlingsrundor. Vi vill också veta vilken *typ* av runda som kördes. Ange typ=D om *endast* distribution gjordes, typ=U om *en-dast* uppsamling gjordes, typ=DU om det var en kombinerad distribution och uppsamling. Fyll även i antal stopp på den streckade raden och ange **totalvikten** för godset. Läs mer om d/u-rundor under fliken på sidan 3. Kontakta gärna EVRY om ni vill ha hjälp med hur man fyller i enkäten.
Använder du container/pallar/ växelflak/växelskåp?	I de fall man har en sändning som endast omfattar utrustning för transport av gods (så som tomcontainer, tompallar och växelflak/-skåp) ska vikten för denna utrustning anges 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 på egen rad i sändningsjournalen.
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/lastbilstrafik**
Vem kontaktar jag om vi har frågor om undersökningen?	Kontakta EVRY vid eventuella frågor som rör undersökningen. Uppge då gärna det registreringsnummer som finns under adressfältet på blankettens första sida. EVRY 171 79 Solna Telefon **010-588 99 55**, fax **010-588 00 01**, e-post **lastbilstrafik@evry.com**

Bilaga D – Frågeblankett sid 12

12

D Uppföljnings- och utvärderingsfrågor *(frivilliga uppgifter)*

Tidsåtgång

Antal minuter

D1 Ungefär hur lång tid behövde ni för att fylla i blanketten?
Räkna även med den tid det tog att samla in uppgifterna.

..... ☐ Kan inte uppskatta tidsåtgång

D2 Har ni något ni vill tillägga eller upplysa oss om?

Tack för er medverkan!

Bilaga E – Missiv till huvudutskick – sid 1

Trafik analys

1(2)

Webbsida för inloggning: trafa.se/webblastbilar

Användarnamn:	Anvandarnamn
Lösenord:	Losenord

VV_FtgNamn
VV_Adress
VV_Postnr VV_Ort

Statistik om lastbilstrafik 2017

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

Trafikanalys har regeringens uppdrag att ansvara för officiell statistik inom transport- och kommunikationsområdet där denna undersökning, *Lastbilstrafik - inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar,* ingår.
I undersökningen ingår svenskregistrerade last- och dragbilar med en maxlastvikt på 3,5 ton eller mer. Av cirka 60 000 lastbilar väljs cirka 12 000 fordon årligen ut till en urvalsundersökning. Under den senaste tvåårsperioden har ert företag fått AntUtvRegnr2Ar utvalda lastbilar. Vid en urvalsundersökning representerar de utvalda lastbilarna både sig själva och andra. Statistikens kvalitet är beroende av att de som väljs ut svarar och att lämnade uppgifter är korrekta och fullständiga. Ditt svar kan inte ersättas med någon annans.

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

EVRY genomför datainsamlingen för Trafikanalys räkning. **Har ni frågor om undersökningen, kontakta EVRY via telefon (010-588 99 55) eller e-post (lastbilstrafik@evry.com).**
Många uppgiftslämnare föredrar att lämna uppgifter per telefon, ring EVRY för att lämna uppgifter direkt.

Tack på förhand för er medverkan!

Per-Åke Vikman
Avdelningschef
Utvärdering, nulägesanalys och statistik
Trafikanalys

Sara Berntsson
Projektledare och utredare
Trafikanalys

Om uppgiftslämnandet

Skyldighet att lämna uppgifter föreligger enligt lagen och förordningen om den officiella statistiken samt Trafikanalys föreskrift (TRAFAFS 2014:2). De uppgifter som lämnas är sekretessskyddade 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 sekretessskyddade.
Företagare som utför lastbilstransporter är skyldiga att utan ersättning lämna efterträgade uppgifter. Enligt lag har ni som lastbilsägare en skyldighet att besvara våra frågor, vilket innebär att det är företagsledningens uppgift att skapa utrymme för detta arbete hos lämplig personal.

Trafikanalys
Torsgatan 30
113 21 Stockholm
www.trafa.se

Bilaga E – Missiv till huvudutskick – sid 2

Trafik analys

Användningsområden

Statistikens användningsområden är bland annat:

- bransch- och intresseorganisationer, t.ex. Sveriges Åkeriföretag och Skogsindustrierna använder uppgifterna bl.a. för opinionsbildning och beslutsunderlag
- underlag för beräkningar av utsläpp och miljöpåverkan
- underlag för kartläggning av transporter med farligt gods
- prognosmodeller som används i bl.a. infrastrukturplaneringen
- allmän information, utredningsverksamhet, forskning och konjunkturprognoser.

Vi försöker underlätta för dig som uppgiftslämnare

För att minska uppgiftslämnarbördan gör vi följande:

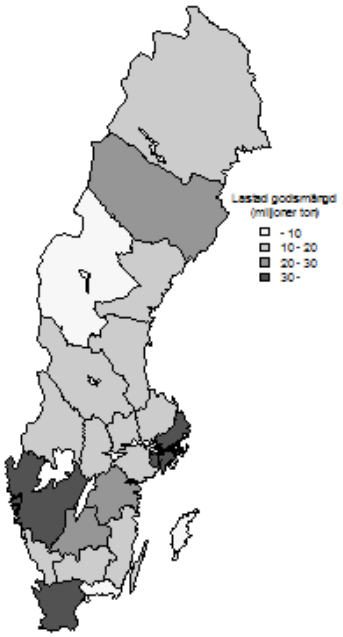
- Vi ser till att en lastbil som blivit utvald inte kan välja ut igen förrän efter minst ett år. Men större företag kan få flera lastbilar utvalda samma kvartal och år.
- Du kan lämna uppgifter per telefon
- Du kan lämna uppgifter via en webbenkät
- Kontakta gärna oss för att diskutera hur vi enklare skulle kunna få era uppgifter, exempelvis direkt via IT-system.

Resultat från undersökningen

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

Exempel på resultat: Lastad godsmängd i inrikestrafiken

Den lastade godsmängden på tunga lastbilar uppgick år 2015 till 417 miljoner ton. I kartan nedan redovisas hur denna lastade godsmängd fördelar sig över länen. Störst godsmängd, 61 miljoner ton, lastades i Västra Götaland och 51 miljoner ton lastades i Skåne. Minst godsmängd lastades på Gotland, 3 miljoner ton.



Sveriges officiella statistik

Bilaga F – Missiv till påminnelse 1

1(1)

Webbsida för inloggning: trafa.se/webblastbilar

Användarnamn:	Anvandarnamn
Lösenord:	Losenord

VV_FtgNamn
VV_Adress
VV_Postnr VV_Ort

Påminnelse: Statistik om lastbilstrafik 2017

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

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

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

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

På uppdrag av Trafikanalys genomför EVRY datainsamlingen. **Har ni frågor om undersökningen, kontakta EVRY via telefon (010-588 99 55) eller e-post (lastbilstrafik@evry.com). Många uppgiftslämnare föredrar att lämna uppgifter per telefon, ring EVRY för att lämna uppgifter direkt.**

Tack på förhand för er medverkan!

Per-Åke Vikman
Avdelningschef
Utvärdering, nulägesanalys och statistik
Trafikanalys

Sara Berntsson
Projektledare och utredare
Trafikanalys

Om uppgiftslämnandet

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

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

Trafikanalys
Torsgatan 30
113 21 Stockholm
www.trafa.se

Bilaga G – Missiv till påminnelse 2

1(1)

Trafik analys

Webbsida för inloggning: trafa.se/webblastbilar

Användarnamn:	Anvandarnamn
Lösenord:	Losenord

VV_FtgNamn
VV_Adress
VV_Postnr VV_Ort

En andra påminnelse: Statistik om lastbilstrafik 2017

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

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

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

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

På uppdrag av Trafikanalys genomför EVRY datainsamlingen. **Har ni frågor om undersökningen, kontakta EVRY via telefon (010-588 99 55) eller e-post (lastbilstrafik@evry.com). Många uppgiftslämnare föredrar att lämna uppgifter per telefon, ring EVRY för att lämna uppgifter direkt.**

Tack på förhand för er medverkan!

Per-Åke Vikman
Avdelningschef
Utvärdering, nulägesanalys och statistik
Trafikanalys

Sara Berntsson
Projektledare och utredare
Trafikanalys

Om uppgiftslämnandet

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

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

Trafikanalys
Torsgatan 30
113 21 Stockholm
www.trafa.se

Bilaga H – Instruktionsblad som bifogas huvudutskick

Hjälp till dig som lämnar uppgifter

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

- **Kör du firmabil, dvs. transporter för egen räkning?**
  Transporter av egna varor/eget gods t.ex. egna maskiner, material och djur ingår i undersökningen även om de sker för eget bruk (undersökningen omfattar inte bara transporter på uppdrag).

- **Är lastbilen uthyrd under mätveckan?**
  Det är den som hyr lastbilen (näringsidkaren) som är skyldig att besvara enkäten, inte lastbilsägaren. Skicka enkäten vidare till hyrbilstagaren eller kontakta EVRY så skickar vi en ny enkät till rätt uppgiftslämnare.

- **Använder du container/pallar/växelflak/växelskåp?**
  Vid en sändning som **endast** omfattar utrustning för transport av gods (såsom tomcontainer, tompallar och växelflak/-skåp) ska vikten och varuslagskoden för denna utrustning anges. 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 endast kör en tomcontainer anges vikten för denna container och varuslagskod 940. Vid en körning med en container innehållande t ex rivningsmaterial så anges enbart vikten för rivningsmaterialet och varuslagskod 921.

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

- **Används fordonet till snöplogning, sandning/saltning?**
  Om lastbilen används till snöplogning, sandning eller saltning av vägar under mätveckan ska den inte ingå i undersökningen. Uppge under D2 på enkätens sista sida att bilen används till snöröjning/sandning. **Observera** dock att bortforsling av snö ingår i undersökningen och ska redovisas under C1.

- **Används lastbilen som ett TMA-fordon?**
  Om lastbilen används som TMA-fordon under mätveckan ska den inte ingå i undersökningen. Uppge under D2 på enkätens sista sida att det är ett TMA-fordon, dvs. att fordonet används för att dämpa farten i den övriga trafiken vid exempelvis vägarbeten. (TMA står för Truck Mounted Attenuator).

- **Kör du dispenstransport?**
  Om du kör dispenstransport får du gärna skriva det för hand på sista sidan på blanketten (fråga D2).

- **Vi accepterar inte körrapporter som uppgiftsinlämning**

- **Vill du att blanketten sänds till en namngiven person?**
  Vill du att en viss person på företaget ska stå som mottagare på kommande enkäter kan du kontakta EVRY och meddela detta.

Har du några frågor, vill ha hjälp att fylla i enkäten eller lämna uppgifter per telefon är du välkommen att kontakta EVRY på telefon 010-588 99 55 eller e-post lastbilstrafik@evry.com.

Bilaga I – Koppling mellan varukoder i blanketten och NST2007

I blanketten ska varuslag anges enligt en kodförteckning. Dessa varukoder svarar mot det europeiska varukodssystemet NST2007[18]. I tabellen nedan anges kopplingen mellan de varukoder som används i blanketten (observationsvariabel) och NST2007 (målvariabel) vilka används att producera statistik.

NST	Beskrivning	Varukod i blankett	Kommentar
01	Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske	300, 310, 320, 330, 341, 344, 350, 360, 370	
	därav rundvirke	341	Svarar mot NST 01.5
02	Kol, råolja och naturgas	410, 420, 430	
03	Malm, andra produkter från utvinning	510, 520, 530, 540, 550	
	därav jord, sten och sand	540	Svarar mot NST 03.5
04	Livsmedel, drycker och tobak	600	
05	Textil, beklädnadsvaror, läder och lädervaror	700	
06	Trä och varor av trä och kork (exkl.möbler), massa, papper och pappersvaror, trycksaker	810, 811, 812, 813, 814, 815	
	därav sågade, hyvlade trävaror	812	Dessa tre däravposter svarar inte mot någon NST på treställig nivå
	därav flis, trä-/sågavfall	813	
	därav papper, papp och varor därav	811	
07	Stenkols- och raffinerade petroleumprodukter	851, 852	
	därav raffinerade petroleumprodukter	852	Svarar ungefär mot NST 07.2
08	Kemikalier, kemiska produkter, konstfiber, gummi- och plastvaror samt kärnbränsle	860	
09	Andra icke-metalliska mineraliska produkter	870, 871	
10	Metallvaror exkl. maskiner och utrustning	880	
11	Maskiner och instrument	890	
12	Transportutrustning	900	
13	Möbler och andra tillverkade varor	910	
14	Hushållsavfall, annat avfall och returråvara	920, 921	
15	Post och paket	930	
16	Utrustning för transport och gods	940	
17	Flyttgods, fordon för reparation	950	
18	Styckegods och samlastat gods	960	
19	Oidentifierbart gods	995	
20	Andra varor, ej tidigare specificerade	970, 990	

[18] Förkortningen betyder Nomenclature pour les statistiques des transports

Trafik
analys

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.

Trafikanalys
Torsgatan 30
113 21 Stockholm

Tel 010 414 42 00
Fax 010 414 42 10
trafikanalys@trafa.se
www.trafa.se