

# Metodrapport – Utländska lastbilstransporter i Sverige 2024

Statistik: 2025:34

Datum: 2025-10-30

**Trafikanalys**

Adress: Rosenlundsgatan 54 118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

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

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

Datum: 2025-10-30

# Innehåll

|          |                                                                   |           |
|----------|-------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Statistik om tunga lastbilars trafik och transporter .....</b> | <b>5</b>  |
| 1.1      | Data för olika länders lastbilstrafik .....                       | 6         |
| 1.2      | Länder som finns med i statistiken .....                          | 7         |
| 1.3      | Kvalitet.....                                                     | 8         |
| 1.4      | Övergripande om D-tabellerna .....                                | 9         |
| 1.5      | Distanser .....                                                   | 10        |
| 1.6      | Antal transporter och godsvikt .....                              | 10        |
| 1.7      | Trafikarbete (km) och transportarbete (tonkm) .....               | 11        |
| 1.8      | Cabotagetrafik .....                                              | 11        |
| 1.9      | Transittrafik.....                                                | 11        |
| 1.10     | Varuslag, farligt gods och transporttyp .....                     | 12        |
| 1.11     | Publicering.....                                                  | 12        |
|          | <b>Bilaga. Variabler i D-tabellerna .....</b>                     | <b>13</b> |



# 1 Statistik om tunga lastbilars trafik och transporter

Trafikanalys publicerar löpande officiell statistik om svenskregistrerade tunga lastbilars trafik och transporter, inom Sverige och till/från andra länder. Statistiken har namnet *Lastbilstrafik* och publiceras för varje kvartal och helår.<sup>1</sup>

Statistiken *Lastbilstrafik* är EU-reglerad med en tvingande förordning vilket innebär att alla EU-länder (och även Norge) tar fram motsvarande statistik. Aggregerade uppgifter för samtliga länder skickas sedan till alla medlemsländer i ett format kallat *D-tabeller*. Det är de samlade uppgifterna från alla rapporterande länder som används i statistiken om *Utländska lastbilstransporter i Sverige*.<sup>2</sup>

De frågor vi vill besvara med statistiken *Utländska lastbilstransporter i Sverige* är sammanfattningsvis:

- Hur omfattande är trafik och transporter med utländska lastbilar i Sverige?
- Hur stor "marknadsandel" har de utländska lastbilarna?
- Från/Till vilka länder avgår/ankommer de lastbilar som kör till/från/i Sverige?
- Vilken typ av varor (varugrupper) körs med utländska lastbilar till/från/i Sverige?
- Vilka länder kör cabotage inom Sverige?
- Vilka varugrupper körs i cabotagetrafik?
- Vilka länder kör transittrafik genom Sverige?
- Till/Från vilka län i Sverige transporteras godset?

Trafik och transporter med lastbil kan beskrivas enligt åtminstone fyra olika dimensioner:

- Antal transporter
- Trafikarbete (körda kilometer)
- Mängd fraktat gods (ton)
- Transportarbete (tonkilometer)

För den som är intresserad av utländska lastbilars närvaro på svenska vägar, av deras utsläpp, buller och vägslitage etcetera, är framför allt trafikarbetet av intresse. Är det däremot relevant att veta hur mycket gods de levererar är fraktat gods i ton och även transportarbetet av intresse.

---

<sup>1</sup> Se [www.trafa.se/vagtrafik/lastbilstrafik/](http://www.trafa.se/vagtrafik/lastbilstrafik/)

<sup>2</sup> Se [www.trafa.se/vagtrafik/utlandska-lastbilar/](http://www.trafa.se/vagtrafik/utlandska-lastbilar/)

## 1.1 Data för olika länders lastbilstrafik

Statistik om utländska lastbilstransporter beräknas utifrån aggregerade uppgifter från de allra flesta EU-länderna samt några länder till i Europa. Beräkningarna baseras på aggregerade data över varutransporter på väg (förordning EG 1172/98) som är tillgängliga via utbyte mellan EU:s medlemsstater. Vilka variabler som skickas till Eurostat respektive skickas till medlemsländerna regleras av EU-förordning 202/2010.<sup>3</sup> Utbytet administreras av Eurostat.

De uppgifter Eurostat tar fram baseras på respektive lands egen statistik om lastbilstransporter, utifrån EU-förordningen. Datainsamlingen sker i samtliga länder genom en enkät som skickas till ett urval av lastbilsägare. EU-förordningen ger utrymme att *exkludera* vissa lastbilar från enkätundersökningen och därmed landets nationella statistik;

*En medlemsstat får avstå från att tillämpa den här förordningen på vägmotorfordon för varutransport vars maxlast eller totalvikt understiger ett visst mått. Detta mått får inte överstiga 3,5 tons maxlast eller 6 tons totalvikt för enskilda motorfordon.*

RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 1172/98 av den 25 maj 1998  
om statistikrapportering om varutransporter på väg

I den svenska undersökningen använder Trafikanalysgränsen *maxlastvikt 3,5 ton* och således exkluderas tunga lastbilar med mindre maxlastvikt än 3,5 ton. Definitionen på *tung lastbil* är *totalvikt över 3,5 ton* vilket innebär att ungefär 12 procent av de tunga lastbilarna (de lättaste tunga lastbilarna) exkluderas i Sveriges officiella statistik *Lastbilstrafik* och därmed också i den svenska representationen i D-tabellerna. Dessutom sker vissa andra exkluderingar av lastbilar; äldre än 30 år, specialfordon etc.

Övriga länder har en av flera olika exkluderingsgränser och därmed kommer olika länder att ha olika populationer av lastbilar i sin statistik motsvarande svenska *Lastbilstrafik*. Enligt information från Eurostat används följande definitioner på *lastbil* för populationen i aktuell statistik.

**Tabell 1.1. Populationen av lastbilar för statistiken om lastbilstransporter i olika EU-länder samt några övriga länder.**

| Population av lastbilar                                              | Länder som använder denna avgränsning                                 |
|----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| Maxlastvikt $\geq 1,0$ ton                                           | Belgien                                                               |
| Maxlastvikt $\geq 2,0$ ton                                           | Tjeckien, Österrike, Slovenien                                        |
| Maxlastvikt $\geq 3,0$ ton                                           | Cypern                                                                |
| Maxlastvikt $\geq 3,5$ ton                                           | Estland, Kroatien, Italien, Luxemburg, Ungern, <b>Sverige</b> , Norge |
| Maxlastvikt $> 3,5$ ton                                              | Tyskland                                                              |
| Totalvikt $\geq 3,5$ ton                                             | Frankrike, Lettland, Storbritannien                                   |
| Totalvikt $> 3,5$ ton (dvs. den legala definitionen på tung lastbil) | Nederländerna, Portugal, Finland, Schweiz                             |

<sup>3</sup> KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 202/2010 av den 10 mars 2010 om ändring av förordning (EG) nr 6/2003 om spridning av statistik om varutransport på väg.

|                                                         |                                           |
|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Totalvikt $\geq 6$ ton                                  | Bulgarien, Danmark, Litauen, Lichtenstein |
| Maxlastvikt $\geq 3,5$ ton eller Totalvikt $\geq 6$ ton | Grekland, Spanien                         |
| Maxlastvikt $\geq 3,5$ ton eller Totalvikt $> 3,5$ ton  | Polen                                     |
| Tjänstevikt $\geq 2,0$ ton                              | Irland                                    |
| Ingen (dvs. inkluderar alla lätta och tunga lastbilar)  | Slovakien                                 |

Det är alltså bara fyra länder som använder den legala definitionen på tung lastbil (totalvikt över 3,5 ton) Nederländerna, Portugal, Finland och Schweiz. Övriga inkluderar fler än de tunga lastbilarna (dvs. vissa lätta lastbilar) eller endast vissa tunga lastbilar, över någon viss gräns för totalvikt eller lastvikt.

D-tabellerna är åtta till antalet och innehåller i korthet informationen nedan, som i samtliga fall omfattar ett helt kalenderår. Datat är uppviktat till att representera samtliga lastbilar i fastställt viktintervall för respektive land. För en fullständig beskrivning av vilka variabler som finns i respektive fil se Bilaga. D-tabellerna är följande:

**D1\_1:** Transporter med *gods* fördelade efter startland, slutland och varukod.

**D1\_2:** Transporter med *farligt gods* fördelade efter startland, slutland och varukod

**D2:** *Tomtransporter* fördelade efter startland och slutland

**D3\_1:** Transporter med *gods till eller från Sverige* fördelade efter startområde och slutområde (NUTS-3).

**D3\_2:** Som D3\_1 men enbart *till* Sverige (dvs. delmängd av Tabell D3\_1). (Används ej).

**D3\_3:** Som D3\_1 men enbart *från* Sverige (dvs. delmängd av Tabell D3\_1). (Används ej).

**D4:** Tomtransporter fördelade efter startområde och slutområde (NUTS-3).

**D5:** Transitttransporter.

D3\_1, D4, D5 används för att skapa tabellerna Sammanfattning, Tabell 1 – Tabell 7 medan D1\_1 och D1\_2 används för att skapa Tabell 8 – Tabell 14 i Excelpublikationen.

De lastbilar som ingår i statistiken kallas fortsättningsvis "lastbilar" eller "tung lastbilar" i denna metodbeskrivning.

## 1.2 Länder som finns med i statistiken

I Tabell 1.2 visas hur många länder som finns med i D-tabellerna för de olika åren som vi skattat utländska lastbilars trafik och transporter för, år 2012–2024. När vi tagit fram statistik från D-tabellerna har vi enbart kunnat inkludera länderna som det finns data för på svensk mark.

**Tabell 1.2. Antal länder, exklusive Sverige, som finns med i statistiken. Åren 2012–2024.**

| År   | Antal länder<br>med transporter<br>på svensk<br>mark <sup>1</sup> | Antal EU-länder<br>som finns med i<br>statistiken på<br>svensk mark <sup>1</sup> | Icke EU-länder som<br>finns med i<br>statistiken på<br>svensk mark <sup>1</sup> | EU-länder som inte finns<br>med i statistiken på svensk<br>mark <sup>1</sup> |
|------|-------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| 2012 | 27                                                                | 23                                                                               | Kroatien <sup>2</sup> ,<br>Liechtenstein,<br>Norge, Schweiz                     | Grekland, Italien, Malta                                                     |
| 2013 | 28                                                                | 26                                                                               | Norge,<br>Liechtenstein                                                         | Malta                                                                        |
| 2014 | 26                                                                | 24                                                                               | Norge, Schweiz                                                                  | Grekland, Italien, Malta                                                     |
| 2015 | 26                                                                | 25                                                                               | Norge                                                                           | Italien, Malta                                                               |
| 2016 | 27                                                                | 26                                                                               | Norge                                                                           | Malta                                                                        |
| 2017 | 28                                                                | 26                                                                               | Norge,<br>Nordmakedonien                                                        | Malta                                                                        |
| 2018 | 27                                                                | 25                                                                               | Norge,<br>Nordmakedonien                                                        | Grekland, Malta                                                              |
| 2019 | 26                                                                | 25                                                                               | Norge                                                                           | Frankrike, Malta                                                             |
| 2020 | 25                                                                | 23                                                                               | Storbritannien <sup>3</sup> ,<br>Norge                                          | Frankrike, Grekland, Malta                                                   |
| 2021 | 25                                                                | 23                                                                               | Norge, Schweiz                                                                  | Belgien, Grekland, Malta                                                     |
| 2022 | 26                                                                | 24                                                                               | Norge, Schweiz                                                                  | Grekland, Malta                                                              |
| 2023 | 25                                                                | 24                                                                               | Norge                                                                           | Grekland, Malta                                                              |
| 2024 | 26                                                                | 25                                                                               | Norge                                                                           | Malta                                                                        |

1) De länder som har rapporterat in att de haft registrerade lastbilar med transporter på svensk mark.

2) Kroatien gick med i EU i juli 2013.

3) Till och med 2019 ingick Storbritannien i EU.

## 1.3 Kvalitet

Sammantaget finns vissa osäkerhetskällor i dataunderlaget. De ingående länderna gör urvalsundersökningar om tunga lastbilers trafik och transporter i det egna landet. Statistiken ska följa EU-förordningen 1172/98 men det finns en hel del frihet inom de ramar som ges och därmed olikheter i utförandet. Undersökningarna kan vara designade på olika sätt, exempelvis olika urvalsram, mätförfarande, urvalsstorlek, hantering av bortfall, granskning etcetera. Detta gör att undersökningarna inte är fullt jämförbara. Vi har beskrivit att olika länder först och främst använder olika populationer av lastbilar (Tabell 1.1).

Dessutom innehåller datakällan inte mer än det som rapporteras, t.ex. olagliga transporter finns det ingen information om. Det kommer nu och då rapporter om olovliga transporter i

Sverige med utländska lastbilar i form av t.ex. olovligt cabotage. Detta innebär att ett lastbils-ekipage befinner sig längre än tillåtet i Sverige och tar uppdrag på svensk mark. På så sätt konkurrerar utländska lastbilar otillåtet med svenska lastbilar. Överträdelser av cabotage-regelverket rapporteras av polis, bilinspektör på väg eller tulltjänsteman (kontrolltjänstemän på väg).<sup>4</sup>

För den svenska statistiken *Lastbilstrafik* utreddes i början av 2010-talet frågan om överdriven rapportering av stillestånd. Statistiken *Lastbilstrafik* har fr.o.m. 2012 omräknats för att kompensera för det överdrivna stilleståndet. Denna uppräkningsgöra att trafik och transporter ökar med 30–40 procent. (se vidare Kvalitetsdeklaration för *Lastbilstrafik* 2024).

I dagsläget är det okänt för oss i vilken utsträckning andra länder också har problem med överrapporterat stillestånd, om de känner till omfattningen av problemet och om de korrigerar för detta. Vi har ingen överblick över hur detta problem hanteras i olika länder. Vår bedömning, utifrån tidigare möten med Eurostat, är dock att inte alla länder gör uppräkningsgöra att korrigera för överdriven stilleståndsrapportering. Detta innebär att de utländska lastbilarnas trafik och transporter till/från/inom Sverige sannolikt är *underskattade*. Underskattning av den totala utländska lastbilstrafiken påverkas också av att det finns flera länder utanför EU som inte rapporterar statistik i denna undersökning.

Till skillnad från statistikprodukten *Lastbilstrafik* kan vi inte beräkna osäkerhetsmått i denna publikation, på grund av att datakällorna inte innehåller tillräcklig information.

## 1.4 Övergripande om D-tabellerna

Datamaterialet som länderna rapporterar sammanställs i så kallade D-tabeller, de beskrivs även övergripigt i Bilaga. D-tabellernas samlade datamaterial kan summeras på olika nivåer, t.ex. efter:

- Startområde och/eller slutområde (NUTS 3, NUTS 2 eller land).
- Ägarland för lastbilen (dvs. rapporterande land).
- Varugrupp (för data på varugrupsnivå finns ej NUTS3 utan endast land för start- och slutpunkt).
- Typ av trafik, dvs.
  - till Sverige från utlandet,
  - från Sverige till utlandet
  - cabotage inom Sverige
  - transittrafik genom Sverige.

I samtliga aggregat nämnda ovan kan man inkludera tomtransporter eller ej. En tomtransport bidrar till körd sträcka (km) men inte till godsets vikt (ton) och således inte heller till transportarbetet (tonkilometer).

---

<sup>4</sup> [www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/vag/yrkestrafik/buss--och-godstrafik/internationell-busstrafik/vagledning-vid-tillampning-av-regelverken-avseende-cabotagetransporter-och-kombinerade-transportert.pdf](http://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/vag/yrkestrafik/buss--och-godstrafik/internationell-busstrafik/vagledning-vid-tillampning-av-regelverken-avseende-cabotagetransporter-och-kombinerade-transportert.pdf)

## 1.5 Distanser

Det finns i de så kallade D-tabellerna uppgifter om hur lång sträcka, i kilometer, transporter i en viss relation gått, t.ex. från Hamburg till Skåne län. Denna sträcka avser *hela* sträckan dvs. både på tysk, dansk och svensk mark. I statistiken om *Utländska lastbilstransporter i Sverige* vill vi redovisa trafikarbetet som utförts på *svensk mark*. Detta har att göra med att statistiken ska kunna användas för att fånga t.ex. miljöpåverkan av utländska lastbilar, inom Sveriges gränser.

För att beräkna lastbilarnas trafikarbete och transportarbete på svensk mark har vi använt en distansmatris som Eurostat tagit fram.<sup>5</sup> Matrisen innehåller samtliga kombinationer av europeiska NUTS3-områden. För varje binär kombination av NUTS3 finns ett skattat avstånd mellan områdena mätt i antal kilometer på svensk mark samt antal kilometer på andra länders territorium. Därmed kan om så önskas även trafikarbete för hela sträckan eller trafikarbete i något specifikt land beräknas.

I distansmatrisen mäts avstånd från den populationsmässiga mittpunkten i respektive NUTS3. Hänsyn tas också till vilken färdväg som är mest trolig såtillvida att färja vanligen utnyttjas för transporter mellan Sverige och länder som Tyskland, Danmark, Polen och Finland.

Eftersom avgående och ankommande NUTS3-område kan vara okända i materialet så får vi skatta vissa distanser. Då distans saknats för en rutt används följande turordning för att ta fram avståndet:

- 1) Medelvärde av övriga rutter *till* NUTS3-området från det aktuella landet, alternativt land till land vid transittrafik.
- 2) Medelvärde av övriga rutter *från* NUTS3-området till det aktuella landet.
- 3) Medelvärde av övriga rutter i datamaterialet mellan Sverige och det aktuella landet.
- 4) Medelvärde av samtliga rutter i datamaterialet.

Det finns ett mindre antal transitrutter som verkar ha en ologisk relation med Sverige och även saknar distans på svensk mark enligt distansmatrisen. Eftersom dessa rutter ändå har inrapporterat att de haft transit genom Sverige och vi anser att rutterna bör inkluderas så har dessa rutter fått distansen 0,1 km på svensk mark.

## 1.6 Antal transporter och godsvikt

För alla kombinationer av start- och slutområde finns uppgifter om antal transporter samt godsvikt i ton. Båda dessa mått är viktade till att representera populationsnivåer i rapporterade land. I D-tabellerna finns också uppgift om antal transporter som dessa uppgifter baseras på dvs. antal svar på aktuell kombination från uppgiftslämnare.

Det transporterade godsets vikt i ton är den totala vikten som har transporterats under transporten från start- till slutområde. Ingen hänsyn tas till hur stor del som transporterats inom respektive utanför Sverige, utan samma vikt antas för hela sträckan. Detta betyder att ingen hänsyn tas till eventuell av-, på och omlastning under vägen. Data som samlats in är inte tillräckligt detaljerat för att kunna fånga omfördelningar av lasten.

<sup>5</sup> <https://gisco-services.ec.europa.eu/tercet/flat-files>

## 1.7 Trafikarbete (km) och transportarbete (tonkm)

Vi vill skatta trafikarbetet, dvs. sträckan i kilometer multiplicerat med antal transporter på sträckan, samt transportarbetet, dvs. totalt ton gods transporterat multiplicerat med sträckan i km.

I D-tabellerna från Eurostat har rapporterande land angett antalet körda kilometer. Detta avser dock *hela sträckan från start- till slutområde*. Distansmatrisen ger distanser i alla länder mellan A och B. Trafikarbete och transportarbete på svensk mark blir andelen svensk distans av total distans multiplicerat med trafikarbete totalt respektive transportarbete totalt. I de fall transporten börjar och slutar i samma NUTS3-område används trafikarbete respektive transportarbete totalt och därmed ingen distansmatris.

## 1.8 Cabotagetrafik

Med cabotage avses inrikestrafik i ett annat land än där lastbilen är registrerad. Exempelvis när en svenskregraderad lastbil kör inrikestrafik i Frankrike eller en polsk lastbil kör inrikestrafik i Norge.

Cabotage regleras på EU-nivå och 2010 infördes nya bestämmelser om cabotagetransporter av gods inom EU. Med en cabotagetransport avses möjligheten för en transportör att utöva *yrkesmässiga tillfälliga inrikes godstransporter i ett annat EU-land* än där denne är etablerad. Cabotagetransporter ska vara av tillfällig art. En utländsk transportör som utfört en internationell godstransport på väg får utföra högst tre inrikestransporter i ett annat EU-land under en period av sju dagar. Transportföretaget kan utföra några av eller alla de cabotagetransporterna som tillåts i vilken medlemsstat som helst. Detta får ske under förutsättning att cabotagetransporterna begränsas till en per medlemsstat inom tre dagar efter att det olastade transportfordonet rest in i medlemsstatens territorium.<sup>6</sup>

De transporter som rapporterats av annat land än Sverige och som har både start- och slutområde i Sverige, klassas som cabotage. Statistik avseende cabotage baseras på uppgifter ur tabell D3\_1 (transporter med last) och D4 (tomtransporter).

## 1.9 Transittrafik

Transittrafik är när en lastbil kör från ett annat land, genom Sverige utan lastning eller lossning, med slutpunkt utanför Sverige. Ett exempel är när en dansk lastbil kör från Danmark genom Sverige för att lasta av/på gods i Finland. Med uppgifter från tabell D5 kan man skatta antal transitttransporter genom Sverige, fördelat på rapporterande nation (dvs. lastbilens registreringsland). Uppgifter finns om lastbilen är tom eller lastad, och om den är lastad finns uppgift om godsets vikt. Det är känt mellan vilka NUTS3-regioner i andra länder som transitttransporterna gått, dock vet vi inte vilken väg genom Sverige lastbilarna tagit.

<sup>6</sup> Informationen om cabotage kommer från Transportstyrelsen, <https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Gods-och-buss/Internationell-godstrafik/Cabotage/>

## 1.10 Varuslag, farligt gods och transporttyp

Från tabell D1 och D2 erhålls uppgifter om varuslag, farligt gods och transporttyp (yrkestrafik respektive firmabilstrafik). Den statistik som publiceras i tabellverket per varugrupp, farligt gods och transporttyp har inte samma summor som övriga flikar. Det beror på två saker:

D-tabellernas uppgifter per varugrupp, farligt gods och transporttyp innehåller inte start- och slutpunkt i form av NUTS3 utan enbart *land*. Det innebär att trafikarbetet samt transportarbetet på svensk mark inte kan redovisas utan enbart hela distansens värden kan redovisas.

Dessutom skiljer sig observationerna åt mellan indatafilerna, där summeringarna av variablerna egentligen bör bli samma. Det är med andra ord inte ett 1:1-förhållande mellan filer som bör ha det. Exempelvis summerar inte filerna D1\_1 och D1\_2 till D3\_1 för målvariablerna. Detta innebär exempelvis att totalen i tabell 1 inte summerar till totalen i tabell 13 i Excelfilen. Se avsnitt 1.1 för förklaring till D-filerna.

## 1.11 Publicering

På Trafikanalys webbplats publiceras en kort sammanfattning av utländska lastbilstransporter i Sverige i form av ett statistikblad. Dessutom publiceras en tabellbilaga i Excel-format samt data i statistikportalen, se [www.trafa.se/vagtrafik/utlandska-lastbilar](http://www.trafa.se/vagtrafik/utlandska-lastbilar).

De utländska lastbilarna ställs i relation till de svenska och en andel för de utländska beräknas i fliken *Sammanfattning* i publikationen, för åren 2012–2024. Vad beträffar trafik och transporter med svenskregistrerade lastbilar så kommer statistiken från data som samlas in till den officiella statistikprodukten *Lastbilstrafik*.

# Bilaga. Variabler i D-tabellerna

De variabler som ska finnas i D-tabellerna beskrivs i EU-förordning 202/2010. Nedan visas variabelinnehållet i samtliga D-tabeller utom D3\_2 och D3\_3 som inte används till statistik (dessa båda tabeller är delmängder av D3\_1).

| <b>D1_1: Transporter med gods fördelade efter startland, slutland och varukod</b> | <b>D1_2: Transporter med farligt gods fördelade efter startland, slutland och varukod</b> | <b>D2: Tomtransporter fördelade efter startland och slutland</b> | <b>D3_1: Transporter med gods fördelade efter startområde och slutområde</b> | <b>D4: Tomtransporter fördelade efter startområde och slutområde</b> | <b>D5: Transitttransporter</b> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| Referensår                                                                        | Referensår                                                                                | Referensår                                                       | Referensår                                                                   | Referensår                                                           | Referensår                     |
| Rapporterande land                                                                | Rapporterande land                                                                        | Rapporterande land                                               | Rapporterande land                                                           | Rapporterande land                                                   | Rapporterande land             |
| Transportens startland                                                            | Transportens startland                                                                    | Transportens startland                                           | Transportens startpunkt, NUTS3                                               | Transportens startpunkt, NUTS3                                       | Transportens startpunkt, NUTS3 |
| Transportens slutland                                                             | Transportens slutland                                                                     | Transportens slutland                                            | Transportens slutpunkt, NUTS3                                                | Transportens slutpunkt, NUTS3                                        | Transportens slutpunkt, NUTS3  |
| Varukod                                                                           | Farligt gods                                                                              |                                                                  | Lasttyp                                                                      |                                                                      | Transitland                    |
| Transporttyp (firmabil/yrkes)                                                     | Transporttyp (firmabil/yrkes)                                                             | Transporttyp (firmabil/yrkes)                                    |                                                                              |                                                                      | Gods- eller Tomtransport       |
| Ålderklass                                                                        |                                                                                           | Åldersklass                                                      | Åldersklass                                                                  | Åldersklass                                                          |                                |
| Distansklass (hela rutten)                                                        |                                                                                           |                                                                  |                                                                              |                                                                      |                                |
| Axelkonfiguration                                                                 |                                                                                           |                                                                  | Axelkonfiguration                                                            | Axelkonfiguration                                                    |                                |
| Godsmängd (ton)                                                                   | Godsmängd (ton)                                                                           |                                                                  | Godsmängd (ton)                                                              |                                                                      | Godsmängd (ton)                |
| Transportarbete totalt (tonkm)                                                    | Transportarbete totalt (tonkm)                                                            |                                                                  | Transportarbete totalt (tonkm)                                               |                                                                      |                                |
| Trafikarbete totalt (km)                                                          | Trafikarbete totalt (km)                                                                  | Trafikarbete totalt (km)                                         | Trafikarbete totalt (km)                                                     | Trafikarbete totalt (km)                                             |                                |
| Antal observationer                                                               | Antal observationer                                                                       | Antal observationer                                              | Antal observationer                                                          | Antal observationer                                                  | Antal observationer            |
| Antal transporter                                                                 | Antal transporter                                                                         | Antal transporter                                                | Antal transporter                                                            | Antal transporter                                                    | Antal transitttransporter      |

Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.

---

**Trafikanalys**  
Rosenlundsgatan 54  
118 63 Stockholm

Tel 010 414 42 00  
[trafikanalys@trafa.se](mailto:trafikanalys@trafa.se)  
[www.trafa.se](http://www.trafa.se)

