



Transittrafik i Skåne

– en pilotstudie



www.m.lst.se

Miljöenheten
Skåne i utveckling 2003:18

Jan Hörngren
Nils Renstrand
ISSN 1402-3393



LÄNSSTYRELSEN
I SKÅNE LÄN

Transittrafik i Skåne - en pilotstudie

Jan Hörngren
Nils Renstrand

Statistiska centralbyrån

Titel: **Transittrafik i Skåne – en pilotstudie**

Författare: Jan Hörngren
Nils Renstrand
Statistiska centralbyrån

Utgiven av: Länsstyrelsen i Skåne län

Beställningsadress: Länsstyrelsen i Skåne län
Miljöenheten
205 15 Malmö
Tfn: 040-25 20 17

Copyright: Innehållet i denna rapport får gärna citeras eller refereras med uppgivande av källa.

ISSN: 1402-3393

Upplaga: 300 ex.

Tryckeri: Länsstyrelsen i Skåne län

Papper: Miljömärkt

Omslagsbild: E6:an genom Skåne; foto: Per Blomberg

1. INLEDNING OCH SAMMANFATTNING	7
2. PILOTSTUDIENS GENOMFÖRANDE	7
Urval.....	7
Mätmetod.....	8
3. SLUTSATSER	9
Öresundsbron.....	9
Helsingborg (fordonsköer Scandlines/HH Ferries).....	9
Ystad (fordonsköer Bornholmstrafiken).....	9
Trelleborg (fordonsköer Scandlines, TT-line).....	9
Rastplatser.....	9
Frågeformuläret.....	10
4. HJÄLPINFORMATION INFÖR EN EVENTUELL HUVUDSTUDIE	10

BILAGOR

1. Urval av intervjuplatser/bemanningschema
2. Valda rastplatser
3. Frågeformulär
4. Instruktion/följebrev
5. Förädlingsnivå på gods (förtydligande)
6. Passblankett
7. Exempel på resultat

1. INLEDNING OCH SAMMANFATTNING

SCB har på uppdrag av länsstyrelsen i Skåne län genomfört en pilotstudie rörande en kartläggning av transittrafiken i Skåne. Endast utgående trafik från Skåne har varit föremål för undersökning, eftersom SCB ej har rätt att "stoppa" trafik på väg in till Skåne. Huvudsyftet med denna pilotstudie var att undersöka om en huvudstudie är möjlig att genomföra, i synnerhet när det gäller mätteknik. Rapporten innehåller således inga generella resultat om Skånes transittrafik avseende fordonstyp, godstyp, vägval etc. SCB:s sammanfattande bedömning är att en huvudstudie är möjlig att genomföra med ett modifierat mätinstrument (frågeblankett), givet att SCB får tillgång till kända trafikflöden (fördelat på fordonstyp) över Öresundsbron och respektive färjeläge/rederi i Skåne. Det är dock inte möjligt att genomföra undersökningen med ett konventionellt sannolikhetsurval. Det är i sammanhanget också viktigt att påpeka att även i en eventuell huvudstudie kan vi bara undersöka (och dra slutsatser om) utgående trafik från Skåne.

I avsnitt 2 ges en beskrivning av pilotundersökningens genomförande och i avsnitt 3 SCB:s slutsatser från pilotstudien. I avsnitt 4 diskuteras hur en huvudundersökning kan genomföras, samt, mer i detalj, vilken typ av hjälpinformation som krävs för att genomföra en fullskalig undersökning.

2. PILOTSTUDIENS GENOMFÖRANDE

Urval

Pilotstudien omfattade totalt 25 intervjuarpass där förare av fordon intervjuades enligt ett standardiserat frågeformulär. Valet av platser för intervjuarpass var bestämt i undersökningsvillkoren till färjelägen i Helsingborg, Ystad och Trelleborg. Dessutom skulle Öresundsbron ingå i pilotstudien. Påfarten på bron från svenska sidan (Lernacken) skulle ingå som intervjuplats.

I respektive färjeläge utvaldes en, alternativt två, färjelinjer, där förare till utgående trafik intervjuades.

- I Helsingborg gjordes intervjuer vid både Scandlines och HH-Ferries färjor mot Helsingör.
- I Trelleborg gjordes intervjuer vid färjor mot Sassnitz (Scandlines) och mot Travemünde (TT-line).
- I Ystad valdes färjan till Rönne (Bornholmslinjen).

Avgångstider togs fram för respektive färjelinje. Intervjuarpass schemalades med hänsyn till pilotstudiens tidsplan, intervjuarresurser och för att få med olika avgångstider.

För bron schemalades tio pass om vardera fyra timmar förlagda 10-14. När det visade sig att det inte var möjligt att få personalkänning på bron att anvisa brobizzresenärer till intervju, bestämdes att reservalternativet med intervjuer på rastplatser skall tillämpas. Detta för att om möjligt "fånga upp" delar av brotrafiken i ett tidigare skede.

Rastplatser valdes med hjälp av Vägverkets information om rastplatser i Skåne och intervjuarnas lokalkänning. Urvalet av rastplatser valdes så att rastplatser på de mest trafikerade transitvägarna skulle ingå.

Urvalet av intervjuplatser finns som bilaga 1 och urvalet av rastplatser som bilaga 2.

Mätmetod

Intervjuerna gjordes enligt fastställt frågeformulär (bilaga 3) och instruktion/följebrev (bilaga 4). Frågeformuläret var framtaget på svenska, engelska, tyska, finska och polska.

Metod vid färjelägen

> 20 fordon i kö

Intervju gjordes med:

- varje lastbilsförare
- varannan bussförare
- var tredje av övriga fordons förare (personbil, van, annat)

Exempel på kö:

pbil, pbil, lbil, lbil, van, buss, buss, pbil, pbil, pbil osv.
Intervjuades => x x x x x

< 20 fordon i kö

Alla fordonsförare intervjuades.

Metod på bron

Kassapersonalen fick till uppgift att hänvisa fordon till intervjuaren vid parkeringsficka. Kassapersonalens uppdrag var att fördela fordon så att intervjuaren hade en ständig tillgång av intervjuobjekt (dock endast ett åt gången). Om möjligt skulle vartannat fordon vara lastbil, vartannat av annan fordonstyp.

Metod vid intervjuer på rastplats (reservplats när broalternativet utgick)

Intervjuer gjordes alltid när fordonet ankom till rastplatsen. Alla lastbilars förare som ankom intervjuades. Var fjärde förare av annan fordonstyp intervjuades. När tillgången under ett intervjuarpass på ankommande fordon var låg, intervjuades alla fordonsförare.

"Passblankett"

Intervjuaren fick dessutom för varje arbetspass fylla i en "passblankett".

På den gjordes:

- En räkning/uppskattning av alla fordon efter fordonstyp som funnits i kön (gäller ej bron).
- Hur många intervjuer som gjordes.
- Vilken urvalsfraktion som användes för respektive fordonstyp under intervjuarpasset.

Vidare fanns utrymme för att ange allt som hänt av värde för en eventuell kommande huvudundersökning och dessutom plats för egna förslag till förbättringar.

Datainsamlingsperiod

Datainsamlingen har skett under perioden fr.o.m. 11 september t.o.m. 30 september 2002.

3. SLUTSATSER

Intervjuarbetet har fungerat väl. Att inhämta den typ av uppgifter undersökningen gällde med hjälp av intervjuer och på den typ av platser som valts är av pilotstudien att döma en användbar metod. Urvalspersonerna (fordonsförare) har varit tillmötesgående och ställt upp på intervju vid förfrågan. Endast en vägrade att besvara frågorna!

En allmän slutsats ur arbetssynpunkt var att pass på fyra timmar i en följd var alltför krävande, därför infördes en rast om ½ timme i förekommande fall.

Öresundsbron

Intervjuarbetet kräver här att intervjuaren ständigt ser till att kassapersonalen sköter sin uppgift att avdela fordon till intervju för att det skulle fungera. Flödet av fordon var litet 12-14. De flesta fordon som anvisades till intervju var pendlare och resande Skåne-Danmark. Lastbilar med brobizzkort kunde ej anvisas till intervju (brobizzkassor var ej bemannade). Enligt uppgift är de flesta lastbilar med brobizzkort sådana som kommer från Skåne och ska till Danmark. Endast ett fåtal lastbilar kan anvisas till intervju vid bron, vilket medför att det inte är en fungerande metod att fånga transittrafiken som passerar över Öresundsbron. För att se om den trafiken kan fångas upp tidigare under genomresan i Skåne, provades därför intervjuer vid olika strategiska rastplatser (se mer under *rastplatser*).

Helsingborg (fordonsköer Scandlines/HH Ferries)

Det var svårt att uppskatta det totala antalet fordon som passerade under intervjuarpasset. Ett visst antal förare kunde över huvud taget ej intervjuas, eftersom de körde ombord på färjan utan att över huvud taget stanna (ett tjugotal/pass). De tidiga passen (10-14) hade lugn trafik, där alla fordonsförare kunde intervjuas. Efterhand blev trafiken intensivare, varför intervjuerna koncentrerades till lastbilsförare (alla) medan övriga fordon utvaldes systematiskt (var tredje).

Ystad (fordonsköer Bornholmstrafiken)

Låg trafikintensitet 17.30-18.30 vid färjan mot Rönne. Det visade sig däremot att det redan ca 17.30 fanns ett 40-tal lastbilar som väntade på Polenfärjan med avgångstid kl. 22.00. Den avgången bör alltså vara med vid en eventuell "skarp" undersökning.

Trelleborg (fordonsköer Scandlines, TT-line)

Arbetet i Trelleborg fungerade bra. Ett pass fick dock inställas (togs igen senare) beroende på att färjan var under reparation.

Rastplatser

Frågeformuläret var inte anpassat för rastplatser. Fråga 1, "Har fordonet på den här resan kommit från ort/stad utanför Skåne?", fungerade inte på rastplatser för att klargöra om det var en "transitresa" eller inte. Däremot kan detta utläsas om man även studerar svaret på fråga 4: "Vilket är målet för den här resan?". Det väsentligaste var naturligtvis att få veta hur många av dem som vi intervjuade på en rastplats som var på väg ur landet via Öresundsbron eller som kom från bron och var på väg ut ur Skåne. Frågorna var

dock inte anpassade för denna typ av information. Med stöd av fråga 1 och 4 är det möjligt att uppskatta storleken på den här gruppen.

För rastplatserna var intervjuerna fördelade enligt följande: Ej transit 177 st, möjliga transit via bron 36 st, säkra transit över bron 44 st, transit ej bron 11st. Det är värt att notera att man på rastplatserna fångar fordon som är på väg i båda riktningarna i sin färd genom Skåne. Siffrorna ger vid handen att vid dessa fem mättillfällen fångades mellan 44 och 80 fordon tillhörande transittrafiken över bron. Det tyder på att det torde vara ett möjligt alternativ att använda för att få in uppgifter om transittrafik över bron.

Frågeformuläret

Fråga 1 bör förtydligas. Den missuppfattas av en del utlänningar som har skrivit ort i hemlandet i stället för den ort i Sverige där resan startat.

Ett problem är om det har varit chaufförsbyte i Skåne. I det fallet kan fråga 1 bli feltolkad. Generellt krävs en tydlig definition av vad som menas med transittrafik, dvs. om det är fordonet som avses (med eller utan last). Det bör också klargöras om hänsyn ska tas till eventuella omlastningar inom Skåne.

Frågor bör läggas till för dem som ej utgör transittrafik. T.ex. frågor varifrån de kommer och vart dom ska. Det upplevdes som snopet när de bara fick en fråga.

Fråga 2: Van upplevs inte som nödvändigt eget alternativ. Tas bort och istället ges möjlighet att skriva klartext vid annat fordon.

Totalvikt är problematiskt att få korrekt svar på. Föreslås att vi istället frågar efter 1) fordonets vikt utan last och 2) vikt med last. Bör ge åtminstone svar på endera frågan. Sorten bör vara ton istället för kg.

Fråga 5: Alternativen inget gods och mycket högförädlat gods bör läggas till. Dessutom fordras speciellt frågeformulär för rastplatser (se tidigare under rastplatser).

4. HJÄLPINFORMATION INFÖR EN EVENTUELL HUVUDSTUDIE

Idealt är det av intresse att kunna dra generella slutsatser om alla fordon som passerar Skåne. Eftersom SCB endast kan nå/stoppa trafiken ut från Skåne måste målpopulationen i detta fall avgränsas till *alla fordon som passerar ut från Skåne under en viss period* (t.ex. kalenderåret 2003). Det finns inga möjligheter att skapa en urvalsram över de objekt (fordon) som ingår i målpopulationen. Däremot förutsätter följande förslag att SCB får tillgång till kända trafikflöden¹ enligt följande:

- Antalet utgående fordon via Öresundsbron (N_{Ore})
- Antalet utgående fordon via Helsingborg (N_{Hel})
- Antalet utgående fordon via Trelleborg (N_{Tre})
- Antalet utgående fordon via Ystad (N_{Yst})

och

- $N = N_{Ore} + N_{Hel} + N_{Tre} + N_{Yst}$ är det totala antalet utgående fordon från Skåne

Den övergripande parametern som önskas skattas är *Antalet utgående "transitfordon" från Skåne*. Vidare önskas skattningar för olika delgrupper av transitfordon efter fordonstyp, drivmedel, godstyp och mottagare av godstyp.

¹ Uppgifter från rederier och vägverket

Av praktiska skäl är det lämpligt att dela upp totala antalet utgående transitfordon från Skåne (t) i två huvudredovisningsgrupper enligt följande:

$t_{färja}$ = totala antalet transitfordon i utgående trafik från Skånes färjelägen

t_{bro} = totala antalet transitfordon i utgående trafik från Öresundsbron

och det totala antalet transitfordon, $t = t_{färja} + t_{bro}$

Vi kan då enkelt också skapa skattningar av andelen transitfordon i procent av samtliga

utgående fordon (p): $p = \frac{t}{N}$

SCB föreslår att urvalet till en eventuell huvudstudie genomförs som en typ av tvåfasurval:

Fas 1: Urval i tiden

Alternativ 1:

Samtliga veckor under ett kalenderår bör ingå (eller åtminstone få chansen att ingå) i undersökningen med hänvisning till förekommande säsongvariation. Veckor med "högtrafik" bör tilldelas fler intervjuarpass jämfört med övriga veckor. Inom respektive vecka väljs slumpmässigt en eller flera veckodagar (eventuellt med olika sannolikheter beroende på trafikflödet).

Alternativ 2:

Om vi får tillgång till detaljerad hjälpinformation rörande trafikflödet, t.ex. antal fordon per dag och rederi/Öresundsbron kan ett urval av kalenderdagar komma i fråga.

Fas 2: Urval av intervjuarpass

Idealt ingår *alla* fordon som passerar färjeläget under intervjuarpasset (alternativt stannar på rastplatsen under intervjuarpasset) i urvalet. I de fall intervjuarens tid inte räcker till för att intervjua alla "fordon" har vi dock ambitionen att intervjuaren kan notera antal fordon som passerat under passet. Färjelägena i Helsingborg, Ystad och Trelleborg samt rastplatserna i anslutning till Öresundsbron får fungera som platser för intervjuarpass för utgående transittrafik. Till skillnad från pilotstudien bör samtliga rederiers färjeavgångar ingå i en "ram" vid urval av intervjuarpass.

Hur urvalsdesignen och estimationsförfarandet till en huvudstudie mer i detalj utformas får diskuteras vidare när vi har kännedom om vilken hjälpinformation som finns att tillgå. En ideal uppsättning hjälpinformation för denna undersökning framgår av tabell 1.

Tabell 1. Ideal uppsättning av hjälpinformation vid undersökning av transittrafik.

**Utgående trafik
från Skåne**

Dag	Helsingborg			Trelleborg			Ystad			Öresundsbron
	Rederi 1	Rederi <i>j</i>	Rederi <i>J</i>	Rederi 1	Rederi <i>j</i>	Rederi <i>J</i>	Rederi 1	Rederi <i>j</i>	Rederi <i>J</i>	
01-jan	ant p-bilar	.	.	.	.	.	.	.	.	ant p-bilar
	ant bussar	.	.	.	.	.	.	.	.	ant bussar
	ant lastbilar	.	.	.	.	.	.	.	.	ant lastbilar
	ant öv bilar	.	.	.	.	.	.	.	.	ant öv bilar
02-jan	ant p-bilar	.	.	.	.	.	.	.	.	ant p-bilar
	ant bussar	.	.	.	.	.	.	.	.	ant bussar
	ant lastbilar	.	.	.	.	.	.	.	.	ant lastbilar
	ant öv bilar	.	.	.	.	.	.	.	.	ant öv bilar
dag <i>i</i>	ant p-bilar	.	.	.	.	.	.	.	.	ant p-bilar
	ant bussar	.	.	.	.	.	.	.	.	ant bussar
	ant lastbilar	.	.	.	.	.	.	.	.	ant lastbilar
	ant öv bilar	.	.	.	.	.	.	.	.	ant öv bilar
31-dec	ant p-bilar	.	.	.	.	.	.	.	.	ant p-bilar
	ant bussar	.	.	.	.	.	.	.	.	ant bussar
	ant lastbilar	.	.	.	.	.	.	.	.	ant lastbilar
	ant öv bilar	.	.	.	.	.	.	.	.	ant öv bilar

Den ideala hjälpinformationen är att vi får tillgång till daglig utgående fordonstrafik från Öresundsbron och från respektive rederi (*j*) i Helsingborg, Trelleborg och Ystad. Men det får även anses vara fullt nöjaktigt att ha kända trafikflöden i högre nivåer än dag (kolumnvis i tabell 1), t.ex. veckovis eller månadsvis utgående trafik fördelat på ort. Hjälpinformationen behövs dels från året före aktuellt undersökningsår och dels löpande för aktuellt undersökningsår. Den tidigare hjälpinformation ska tjäna som underlag till urvalsdesignen och den aktuella hjälpinformation ska utnyttjas vid estimationen (beräkning av vikter och osäkerhetstal).

Bemanningsschema

Sid 1 (1)

September

TRANSITUNDERSÖKNINGEN (fordon som passerar genom Skåne)

Bilaga 1

Nils Renstrand

SCB Intervju tel. 019 - 17 68 31

September		FÄRJOR: Helsingborg		FÄRJOR: Trelleborg		FÄRJOR: YSTAD		Öresundsbron		September	
Dat	Dag	Helsingör Scandlines	Helsingör HH Ferries	Sassnitz Scandlines	Travemunde TT-Line	Rönne Bornholmstrafiken	Intervjuer	Lernacken	Dat	Dag	
Fast tid	:==>	Tid se markering	Tid se markering	Tid se markering	Tid se markering	Tid se markering	Tid se markering	Tid se markering			
1	Sö				Trelleborgs hamn				1	Sö	
2	Må				Jim Leveau				2	Må	
3	Ti	Kontaktperson	Kontaktperson	Kontaktperson	trafikledare	Kontaktperson	Kontaktperson:		3	Ti	
4	On	Scandlines	HH Ferries	Scandlines		Bornholmstrafiken	Öresundsbrokonsort.		4	On	
5	To	Ann Sjögren	John Cavalli-Björkman	Mats Rasmusson	Tullchef, ansvar	Göte Svensson	Ann-Marie Andersson		5	To	
6	Fr	Kundchef	042 - 26 80 00		Bornholmstrafiken +	0411 - 55 87 11	040 - 676 66 74		6	Fr	
7	Lö				Öresundsbron				7	Lö	
8	Sö				Bertil Bondesson				8	Sö	
9	Må				040 - 66 13 210	IBIS			9	Må	
10	Ti			IBIS	IBIS				10	Ti	
11	On			IBIS	IBIS		10 - 14 JE		11	On	
12	To	15 - 19 B		IBIS	IBIS		10 - 14 JE		12	To	
13	Fr	IBIS		11 -12.45 B	13 - 14.15 B	17.30 - 18.30 B	10 - 14 JE		13	Fr	
14	Lö	IBIS							14	Lö	
15	Sö	IBIS							15	Sö	
16	Må	IBIS		IBIS	IBIS		10 - 14 B		16	Må	
17	Ti	10 - 14 JE				IBIS			17	Ti	
18	On		15 - 19 B	IBIS	IBIS	17.30 - 18.30 JE	10 - 14 JE		18	On	
19	To	12 - 16 JE		IBIS	IBIS				19	To	
20	Fr	IBIS		11 -12.45 JE	13 - 14.15 JE	17.30 - 18.30 B	10 - 14 B		20	Fr	
21	Lö	IBIS							21	Lö	
22	Sö								22	Sö	
23	Må			IBIS	IBIS	17.30 - 18.30 JE	10 - 14 B		23	Må	
24	Ti		15 - 19 B	11 -12.45 JE		IBIS			24	Ti	
25	On			IBIS	IBIS	17.30 - 18.30 JE			25	On	
26	To						10 - 14 B		26	To	
27	Fr						10 - 14 B		27	Fr	
28	Lö								28	Lö	
29	Sö								29	Sö	
30	Må						10 - 14 JE		30	Må	

Fr o m 20/9 rastplatser iställer för bron.

FJÄLLKINGE (4)

GLUMSLÖV V. (1)

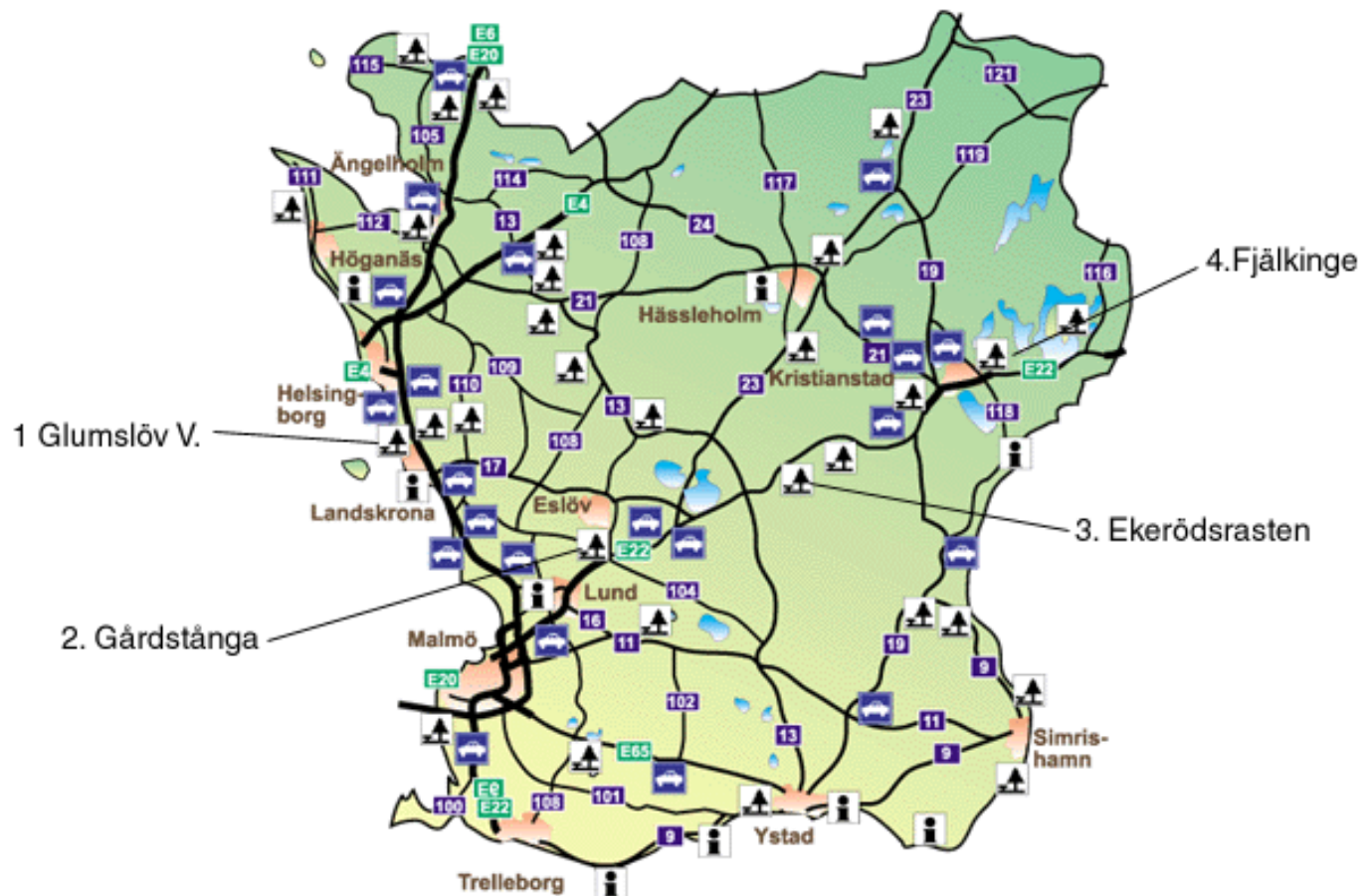
GÄRDSTÅNGA (2)

GÄRDSTÅNGA (2)

EKERÖDSRASTEN (3)

Rast- information- och samåkningsplatser i Skåne

Klicka på symbolerna

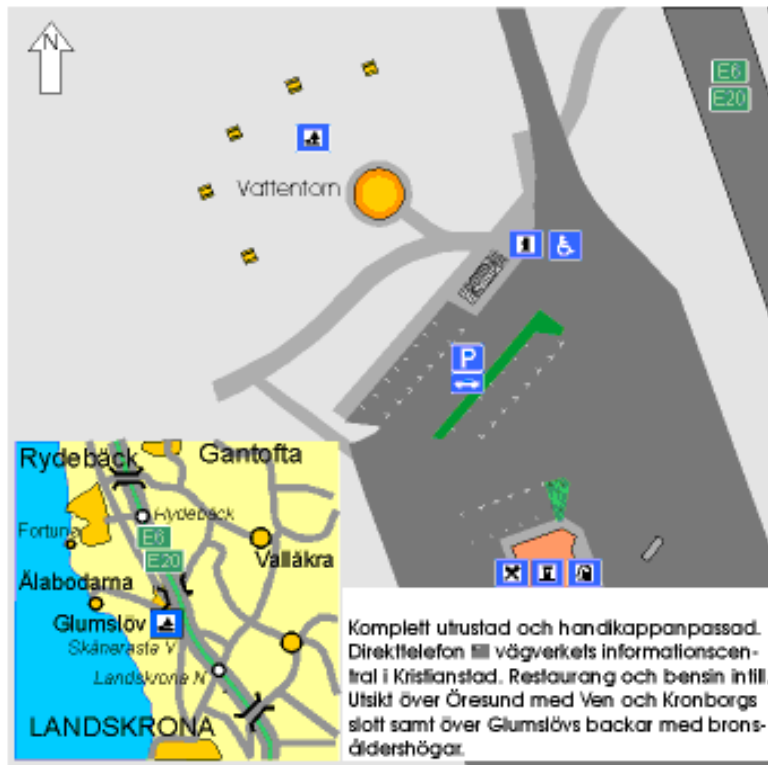


[Sevärdheter vid vägen](#)

1.



Rastplats Glumslöv V



2.



Rastplats Gårdstånga

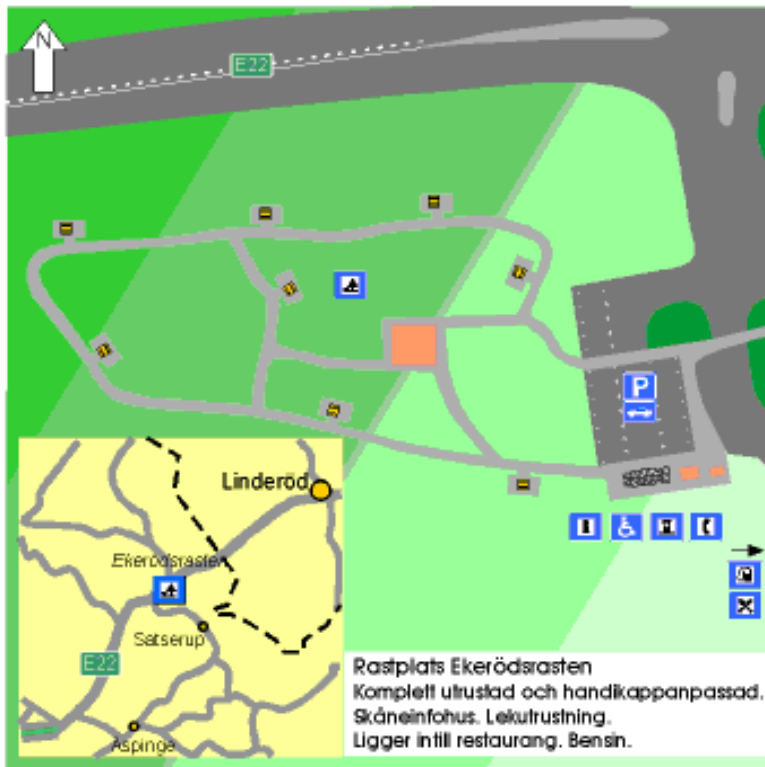


[Sevärdheter vid vägen](#)

3.



Ekerödsrasten



Välkomstsidan

4.



Rastplats Fjälkinge

[Sevärdheter vid vägen](#)



Plats: 1 Malmö 2 Helsingborg 3 Trelleborg 4 Ystad
5. Annan plats

1 Har fordonet på den här resan kommit från ort/stad utanför Skåne ?

- 1 Ja → Varifrån ?
- 2 Nej → Fordonet ingår ej i undersökningen som enbart gäller dem som passerar igenom Skåne. Du behöver därför inte svara på resten. Tack för Din medverkan !

2 Vilken typ av fordon kör Du ?

- 1 Personbil 4 Buss
2 Van 5 Annat fordon
3 Lastbil

3 Vilket drivmedel används till fordonet ?

- 1 Bensin 3 Annat → Vad ?
- 2 Diesel

4 Vilket är målet för den här resan ?

Stad/ort

Land

Om Du kör buss utan gods eller personbil, hoppa till fråga 7 (På nästa sida) !

5 Vilka godstyper finns i lasten ?

- 1 Lågförädlad gods
2 Förädlad gods
3 Högförädlad gods
4 Massgods
5 Farligt gods → Vilken är koden på den orange skylten/.....

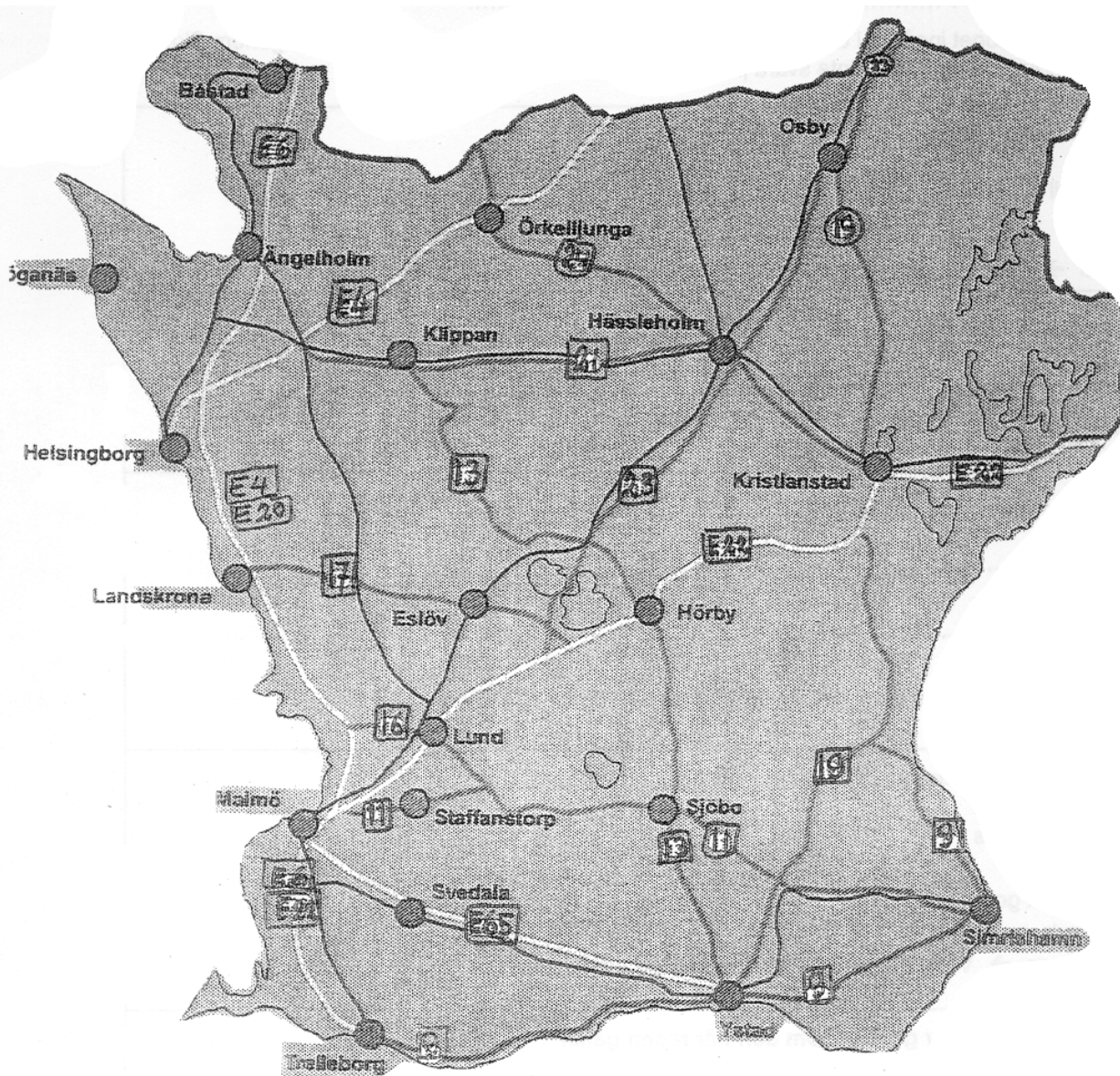
6 Vem/vilka är mottagare av godset som den här resan gäller ?

- 1 Privatperson/-er
2 Företag
3 Kommun/-er
4 Statlig organisation

Var god vänd !

7 Vilka vägar har använts vid passagen genom Skåne ?

Rita in resvägen på kartan nedan !



Tack för Din medverkan!



Nils Renstrand

Transittrafik i Skåne

Bilaga 4

Beställare

Länsstyrelsen i Skåne län

Syfte

Att kartlägga och analysera transittrafikens* belastning på miljön och infrastrukturen i Skåne(*trafik som passerar igenom).

Undersökningen är en s.k. pilotundersökning = en undersökning i liten skala som ska visa i vad mån det är ett möjligt och tillräckligt bra sätt att få önskvärd information. Går undersökningen bra kan det bli tal om en undersökning i betydligt större skala.

Metod

Intervjuer ska göras med förare till fordon som passerar ut från Skåne via hamnarna och om möjligt via Öresundsbron.

Planerat är 5 pass à 4 tim i vardera Helsingborg och Trelleborg. 5 pass à 1 tim i Ystad och 10 pass à 4 tim på Öresundsbron.

Metod i hamnar:

> 20 fordon i kö

Intervju görs med varje lastbilsförare

Varannan bussförare

Var tredje av övriga fordons förare (pbil, van, annat)

Ex kö.: pbil, pbil, lbil, lbil, van, buss, buss, pbil, pbil, pbil osv.

Intervjuas => x x x x x

< 20 fordon i kö

Intervju görs med alla fordonsförare

Metod på bron

Kassapersonalen får till uppgift att hänvisa fordon till intervjuaren vid parkeringsficka. Deras uppdrag är att fördela fordon så att intervjuaren har en ständig tillgång av intervjufordon (dock endast ett åt gången). Om möjligt ska vartannat fordon vara lastbil vartannat vara av övriga fordonsslag.

Metod vid intervjuer på rastplats (reservplats om broalt. slopas)

Intervjuer görs alltid när fordonet ankommer till rastplatsen.

Alla lastbilars förare som ankommer ska intervjuas (om möjligt)

Var fjärde förare av annat fordonsslag intervjuas.

(Om liten tillgång på ankommande fordon intervjuas alla fordonsförare).

Frågor mm

Intervjun beräknas ta mindre än 5 minuter. Sammanlagt är det 7 frågor.

Vart man kommit ifrån (intervjun slut om man ej kommit från plats utanför Skåne). **Typ av fordon. Drivmedel. Målet för resan. Godstyp. Mottagare av godset. Vägval vid resan genom Skåne** (ritas in på kartan på blankettens baksida).



Bilaga 4

Frågeformuläret finns förutom på svenska även på engelska, tyska, finska och polska.

Godstyp

Fråga 5

Kan inte föraren ange om godset är låg-/hög-/ förädlad eller massgods. Visa hjälpblankett ”förädlingsnivå, sektor/varuslag som kan lösa problemet. Finns bara på svenska och engelska. För farligt gods finns orange skylt på bilen med sifferkod som Du eller föraren måste notera ! Se broschyr.

”Passblankett”

Intervjuaren ska dessutom för varje arbetspass fylla i en ”passblankett”. På den ska finnas en uppskattning (räkning) av de olika fordonsslagen som funnits i kön (gäller ej bron) Hur många intervjuer som gjorts. Vilken urvalsfraktion* som använts Ex. Varje* lastbil, varannan* buss, var tredje* av övriga fordonsslag. Dessutom finns utrymme för att ange allt som hänt av värde för en ev. kommande stor undersökning. Förslag till förbättring av metoden önskvärda !

Ej transitfordon

Har fordonet ej kommit från plats utanför Skåne ska nej noteras på Blanketten (viktig information för att uppskatta andelen av trafiken som ej är transittrafik. Notera också fordonstyp för dessa!

Vägran

Notera 9 på blanketten + fordonstyp.

Klara blanketter

När Ditt/Dina pass är klara. Skicka in till:

Nils Renstrand
SCB Intervju
701 89 Örebro

Bilagor:

- Frågeblankett
- ”Passblankett”
- Hjälpblankett ”förädlingsnivå/ sektor/varuslag
- Broschyr om farligt gods

Lycka till !

Nils Renstrand

Bilaga 5

Sambandet mellan förädlingsnivå, sektor och varuslag

Förädlingsnivå	Sektor	Varuslag
Mycket högförädlat gods	Service	Post, paket och expressgods
Högförädlat gods	Livsmedel	Mjölk- och mejeriprodukter Bryggeriprodukter Andra livsmedel
	Verkstad	Metallarbeten Maskiner och apparater
	Övrig tillverkning	Textil och gummi Färdigvaror Övriga varor
	Handel	Containers Blandad last
Förädlat gods	Massa/papper	Pappersmassa Papper och papp
	Trävaror	Sågade och hyvlade trävaror Andra trävaror Flis och träavfall
	Järn/stål	Metaller
	Kemi	Gödselmedel Kemiska produkter
Lågförädlat gods	Jordbruk	Spannmål Frukt Oljefröer
	Skogsbruk	Rundvirke
	Mineraler	Mineraler Fabriksbetong Kalk och cement
	Övrigt	Sopor, avfall och snö Vägarbeten
Massgods	Gruvor	Järnmalm Andra malmer
	Sand/grus	Sand, grus och sten
	Energi	Kol och koks Olja Tjära



Några resultat från Transitundersökningen, pilotstudie september 2002.

Bilaga 7.

Antal intervjuade fordonsförare totalt = 980 st

Antal fordon i transittrafik = 505 st, ej transittrafik = 475 st

Intervjuernas fördelning på fordonstyp (transittrafik)

Transitfordon	Intervjuade förare
Personbil	190
Van	17
Lastbil	284
Buss	11
Annat	3
S:a	505

Uppgiven startort för lastbilar i transittrafik

Göteborg	49	Anderstorp	2	Frändefors	1	Åmotfors	1
Halmstad	26	Asarum	2	Gdansk	1	Mölnadal	1
Karlshamn	19	Berlin	2	Gdynia	1	Norge	11
Falköping	18	Åbo	2	Gemla	1	Norrköping	1
Danmark	17	Borlänge	2	Getinge	1	Nykroppa	1
Falkenberg	17	Bornholm	2	Glostrup	1	Nässjö	1
Köpenhamn	16	Helsingör	2	Gottåsa	1	Osby	1
Jönköping	14	Hilleröd	2	Gravelsjön	1	Rimforsa	1
Oslo	14	Hultsfred	2	Huneryd	1	Roskilde	1
Älmhult	11	Huskvarna	2	Humblebäck	1	Rostock	1
Kalmar	10	Katrineholm	2	Hyltebruk	1	Åseda	1
Ronneby	9	Lessebo	2	Hällekis	1	Åsensbruk	1
Bromölla	8	Luleå	2	Italien	1	Själland	1
Karlskrona	8	Mullsjö	2	Jonshög	1	Skärholmen	1
Ljungby	8	Nybro	2	Karlsborg	1	Småland	1
Markaryd	8	Oskarshamn	2	Karlskoga	1	Smålandsstenar	1
Växjö	7	Skövde	2	Kinna	1	Svenarum	1
Finland	5	Sundsvall	2	Kleipedal	1	Svenljunga	1
Nymölla	5	Ulricehamn	2	Kristinehamn	1	Svinesund	1
Varberg	5	Vaggeryd	2	Kulltorp	1	Tidaholm	1
Gislaved	4	Vimmerby	2	Kvånum	1	Tingsryd	1
Linköping	4	Östersund	2	Kåge	1	Torsvik	1
Olofström	4	Alvesta	1	Laholm	1	Tystberga	1
Södertälje	4	Arjeplog	1	Laxå	1	Tranås	1
Trollhättan	4	Arvika	1	Lilla Edet	1	Tvååker	1
Tyskland	4	Askersund	1	Lillehammar	1	Uddevalla	1
Värnabo	4	Bengtfors	1	Lysekil	1	Uppsala	1
Borås	3	Kristiansand	1	Malmköping	1	Urshult	1
Gnosjö	3	Diö	1	Mariestad	1	Vadstena	1
Helsingfors	3	Eskilstuna	1	Mjällby	1	Vestnorsa	1
Mora	3	Falun	1	Mjölby	1	Västervik	1
Örebro	3	Finspång	1	Målilla	1	Ö Göinge	1
Alingsås	2	Floby	1	Moheda	1	Öland	1
						Österbyn	1

Använda drivmedel (transitfordon)

	Bensin	Diesel	Annat	Ej uppgift
Personbil	154	31	2	3
Van	1	16		
Lastbil	1	280		3
Buss	1	10		
Annat	1	2		
S:a	158	339	2	6

Uppgivna mål för resan (lastbilar/transit)

Danmark	92	
Tyskland	62	
Sverige	51	* Uppgifter som härrör från rastplatser.
Nederländerna	25	Formulärets frågor ej anpassade för dessa.
Belgien	12	
Ungern	10	
Okänt	7	
Tjeckien	4	
Frankrike	4	
Österrike	3	
England	3	
Italien	3	
LVA ?	2	
Norge	2	
Spanien	1	
Luxemburg	1	
Polen	1	
Jugoslavien	1	

Godstyper (lastbilar/transit)

Lågförädlad	22	
Förädlad	76	
Högförädlad	152	
Mass	11	
Farligt	2*	* 33/1666, 33/1866
Utan last	21	

Godsmottagare (lastbilar/transit)

Privatperson	3
Företag	260
Kommun/-er	1
Statlig org.	0
Ej uppg	20

Vägar in i Skåne (lastbilar/transit)

Väg in	Intervjuplats				
	Malmö	Helsingborg	Trelleborg	Ystad	Rastplatser
E6	8	46	31	5	13
E4	8	51	15	4	14
R23	1	6	1		4
E22	2	12	11		48
E65				1	
Ingen uppg	1		1		1

Rapportserien Skåne i utveckling
ISSN 1402-3393

- 2003:1 Ängs- och hagmarker i Trelleborgs kommun. *Miljöenheten*
- 2003:2 Ängs- och hagmarker i Bjuvs kommun. *Miljöenheten*
- 2003:3 Ängs- och hagmarker i Burlöv, Lomma, Malmö och Staffanstorps kommuner.
Miljöenheten
- 2003:4 Ängs- och hagmarker i Eslöv kommun. *Miljöenheten*
- 2003:5 Ängs- och hagmarker i Helsingborg kommun. *Miljöenheten*
- 2003:6 Ängs- och hagmarker i Höganäs kommun. *Miljöenheten*
- 2003:7 Ängs- och hagmarker i Hörby kommun. *Miljöenheten*
- 2003:8 Ängs- och hagmarker i Höörs kommun. *Miljöenheten*
- 2003:9 Ängs- och hagmarker i Kävlinge kommun. *Miljöenheten*
- 2003:10 Ängs- och hagmarker i Landskrona kommun. *Miljöenheten*
- 2003:11 Ängs- och hagmarker i Lunds kommun. *Miljöenheten*
- 2003:12 Ängs- och hagmarker i Sjöbokommun. *Miljöenheten*
- 2003:13 Ängs- och hagmarker i Skurups kommun. *Miljöenheten*
- 2003:14 Ängs- och hagmarker i Svalövs kommun. *Miljöenheten*
- 2003:15 Ängs- och hagmarker i Svedala kommun. *Miljöenheten*
- 2003:16 Ängs- och hagmarker i Vellinge kommun. *Miljöenheten*
- 2003:17 Ängs- och hagmarker i Ystads kommun. *Miljöenheten*
- 2003:18 Transittrafik i Skåne – en pilotstudie. *Miljöenheten*

Stora delar av trafiken i Skåne är s.k. transittrafik, d.v.s. trafik som inte skall till eller från Skåne utan är på genomresa. Kunskapen om transittrafikens omfattning är dock begränsad. Den här rapporten redogör för en pilotstudie gjord av SCB. Syftet är att undersöka om och hur en större kartläggning av transittrafiken kan genomföras. Ett frågeformulär har tagits fram, och intervjuer har gjorts med förare vid Öresundsbron, rastplatser och färjelägen i Skåne. Författarna bedömer att det är möjligt att göra en större studie av detta slag.

Rapporten är framtagen av Statistiska centralbyrån på uppdrag av Länsstyrelsen i Skåne län som en del i arbetet med regionaliseringen av de 15 nationella miljökvalitetsmålen.