

# KVALITETSDEKLARATION

## Körsträckor

### Ämnesområde

Transporter och kommunikationer

### Statistikområde

Vägtrafik

### Produktkod

TK1009

### Referenstid

2025

# Innehåll

Körsträckor .....	3
Ämnesområde .....	3
Statistikområde .....	3
Produktkod.....	3
Referenstid .....	3
<b>Statistikens kvalitet.....</b>	<b>6</b>
1.1 Ändamål och informationsbehov .....	6
1.1.1 Statistikens ändamål .....	6
1.1.2 Statistikansvändares informationsbehov .....	6
1.2 Statistikens innehåll .....	7
1.2.1 Objekt och population.....	7
1.2.2 Variabler .....	7
1.2.3 Beräkning av daglig och total körsträcka .....	8
1.2.4 Statistiska mått .....	9
1.2.5 Redovisningsgrupper.....	9
1.2.6 Referenstider .....	10
2 Tillförlitlighet .....	11
2.1 Tillförlitlighet totalt .....	11
2.2 Osäkerhetskällor .....	11
2.2.1 Urval .....	11
2.2.2 Ramtäckning.....	12
2.2.3 Mätning.....	12
2.2.4 Bortfall .....	13
2.2.5 Bearbetning .....	13
2.2.6 Modellantaganden .....	13
2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig.....	13
3 Aktualitet och punktlighet .....	14
3.1 Framställningstid .....	14
3.2 Frekvens .....	14
3.3 Punktlighet .....	14
4 Tillgänglighet och tydlighet.....	15
4.1 Tillgång till statistiken .....	15
4.2 Möjlighet till ytterligare statistik.....	15

4.3	Presentation .....	15
4.4	Dokumentation .....	15
5	Jämförbarhet och sam användbarhet .....	16
5.1	Jämförbarhet över tid .....	16
5.2	Jämförbarhet mellan grupper .....	16
5.3	Sam användbarhet i övrigt .....	16
5.4	Numerisk överensstämmelse.....	16
	<b>Allmänna uppgifter.....</b>	<b>17</b>
A	SOS-klassificering.....	17
B	Sekretess och personuppgiftsbehandling .....	17
C	Bevarande och gallring .....	17
D	Uppgiftsskyldighet .....	17
E	EU-reglering och internationell rapportering .....	17
F	Historik .....	18
G	Kontaktuppgifter .....	18

# Statistikens kvalitet

## 1 Relevans

### 1.1 Ändamål och informationsbehov

#### 1.1.1 Statistikens ändamål

Statistikens ändamål är att ge en samlad bild av hur många kilometer som körs av svenskregistrerade personbilar, lastbilar, bussar och motorcyklar under ett år. Den används för att beskriva och följa utvecklingen av totala och genomsnittliga körsträckor över tid. Statistiken utgör underlag för miljöindikatorer samt för analyser av åtgärder och styrmedel i transportsystemet. Körsträckor utgör officiell statistik.

#### 1.1.2 Statistikanvändares informationsbehov

Viktiga användningsområden för statistiken är bland annat:

- kunskapsinhämtning, nulägesbeskrivning av antalet mil körda av svenskregistrerade personbilar, lastbilar, bussar och motorcyklar.
- underlag för miljöuppföljning och utsläppsberäkningar
- underlag för forskning och utveckling, miljö- och socioekonomiska perspektiv.
- underlag för transportpolitiska beslut

Organisationer och företag som använder statistiken är bland annat:

- myndigheter som Trafikanalys, Transportstyrelsen och Energimyndigheten
- kommuner
- utredare och forskare

Det finns användarbehov som statistiken inte täcker. Bland annat efterfrågas uppgifter om trafikarbete på regional nivå. Det kan denna statistik inte svara på då man inte vet var fordon kört.

Trafikanalys har kontakter med användarna via flera kanaler och tar emot önskemål från användarna där de kommer till uttryck. Externa användare brukar kontakta Trafikanalys med frågor om statistiken och ibland också med önskemål på förändringar.

## 1.2 Statistikens innehåll

Alla uppgifter som ligger till grund för statistiken är hämtade från Transportstyrelsens vägtrafikregister. Uppgifterna som hämtas från vägtrafikregistret är fordonsbeståndsuppgifter, besiktningsuppgifter och uppgift om datum för av- och påställning.

### 1.2.1 Objekt och population

Vägtrafikregistrets fordonsbeståndsuppgifter samlas in första arbetsdagen efter referensårets slut och är en ögonblicksbild av antalet fordon i trafik och avställda den sista december det aktuella referensåret. Dessa läggs ihop till en ram tillsammans med de dagliga aviseringarna om avregistrerade fordon.

Undersökningen är en totalundersökning där samtliga registreringspliktiga personbilar, lastbilar, bussar och motorcyklar enligt [Vägtrafikdataförordning \(2019:382\) | Sveriges riksdag](#) och som varit i trafik någon gång under året ingår. Det innebär att statistiken enbart belyser registreringspliktiga fordon och inte militära fordon tillhöriga staten och fordon som enbart används inom inhägnat område. Fordon som inte varit i trafik någon gång under året redovisas inte eftersom de inte har någon körsträcka och de ingår inte heller i beräkningarna av genomsnittlig körsträcka.

Endast ovan nämnda fordonsslag – personbilar, lätta och tunga lastbilar, bussar samt motorcyklar – ingår i redovisningen av svenskregistrerade fordons körsträckor. Detta eftersom det inte finns mätarställningar att tillgå för t.ex. EU-moped, traktorer, släpvagnar, snöskotrar eller terränghjulningar. Fordon utgör både ram-, observations- och målobjekt i undersökningen.

### 1.2.2 Variabler

En av observationsvariablerna är mätarställning och från den härleds målvariabeln körsträcka. Den totala körsträckan är summan av alla fordonens beräknade körsträckor och den genomsnittliga körsträckan är den totala körsträckan dividerad med antalet fordon.

I körsträckan ingår även de mil som blivit körda i utlandet då det inte framgår vart fordonet har kört, bara hur långt de kört totalt under året.

För att beräkna körsträckan för ett givet fordon krävs att man tar fram den härledda variabeln antal dagar som fordonet varit i trafik under referensperioden. Notera att referensperioden är kalenderåret 2025. Antal dagar i trafik skiljer sig åt mellan fordon under referensperioden t.ex. på grund av avställningar under året. För att beräkna körsträckan krävs att variabeln antalet dagar fordonet varit i trafik mellan besiktningstillfällen härleds. Det senaste besiktningstillfället behöver ligga inom referensåret eller januari-februari nästkommande år för personbil och lastbil samt inom referensåret eller januari nästkommande år för buss, medan det näst senaste besiktningstillfället kan ligga tidigare än referensåret.

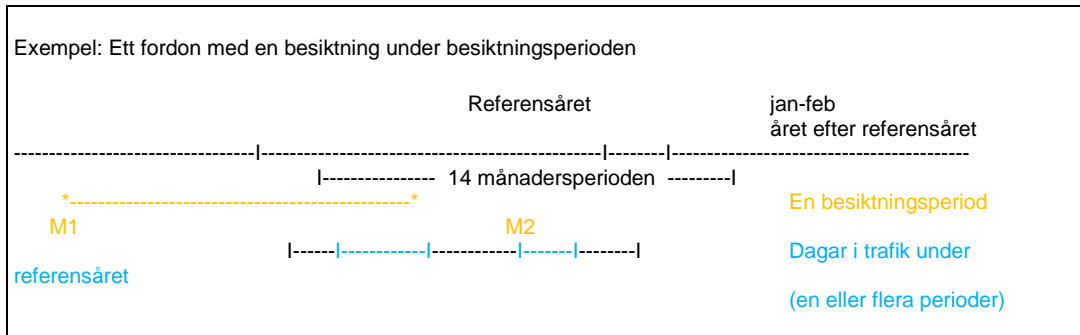
Målvariabeln körsträcka definieras enligt nedan:

Utifrån mätarställningsparen för ett fordon beräknas en daglig körsträcka som kvoten mellan antal körda mil mellan de två senaste besiktningarna delat på antalet dagar i trafik mellan besiktningarna (se formel nedan). Dagar i trafik beräknas som antalet dagar mellan besiktningarna minus eventuellt antal avställda dagar (enligt Transportstyrelsens uppgifter om av- och påställningar).

### 1.2.3 Beräkning av daglig och total körsträcka

#### Fordon med endast en besiktning

Normalt har ett fordon en besiktning under den 14 månader långa besiktningssperioden och en senaste besiktning eller nyregistrering innan referensåret. För ett fordon med sin första besiktning under besiktningssperioden, används registreringsdatumet med en antagen mätarställning på 0 (noll) kilometer.



En daglig körsträcka mellan besiktningstillfällena beräknas.

$$\text{Körsträcka per dag} = \frac{M2 - M1}{D_{\text{bes}2-1}}$$

M1 = mätarställning vid besiktningstillfälle 1

M2 = mätarställning vid besiktningstillfälle 2

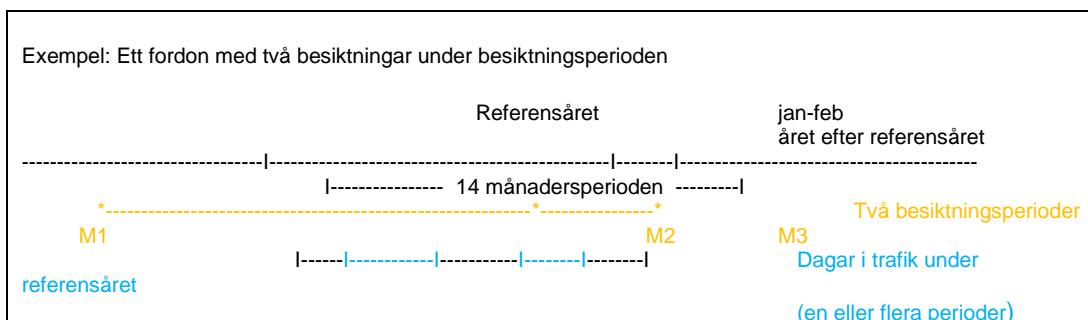
$D_{\text{bes}2-1}$  = antal dagar som fordonet varit i trafik mellan besiktningstillfälle 2 och 1

För att få fram fordonets totala körsträcka under referensåret multipliceras den dagliga körsträckan med antalet dagar i trafik under referensåret,  $D_{\text{traf}}$ .

$$\text{Total körsträcka under referensåret} = \frac{M2 - M1}{D_{\text{bes}2-1}} * D_{\text{traf}}$$

#### De fordon som har två eller flera besiktningar under den 14 månader långa besiktningssperioden och en senaste besiktning eller nyregistrering innan referensåret

För ett fordon med sin första besiktning under besiktningssperioden, används registreringsdatumet med en antagen mätarställning på 0 (noll) kilometer.



Två dagliga körsträckor beräknas; en mellan besiktningstillfälle 2 och 1 samt en mellan besiktningstillfälle 3 och 2.

$$\text{Körsträcka 1 per dag, mellan besiktningstillfälle 2 och 1} = \frac{M2 - M1}{D_{2-1}}$$

Körsträcka 2 per dag, mellan besiktningstillfälle 3 och 2 =  $\frac{M3-M2}{D_{3-2}}$

M1 = mätarställning vid besiktningstillfälle 1

M2 = mätarställning vid besiktningstillfälle 2

M3 = mätarställning vid besiktningstillfälle 3

$D_{bes2-1}$  = antal dagar som fordonet varit i trafik mellan besiktningstillfälle 2 och 1

$D_{bes3-2}$  = antal dagar som fordonet varit i trafik mellan besiktningstillfälle 3 och 2

För att få fram fordonets körsträcka under första delen av referensåret multipliceras *Körsträcka 1 per dag* med antalet dagar i trafik under första delen av referensåret, före tiden för andra besiktningen,  $D_{traf-2}$

För att få fram fordonets körsträcka under andra delen av referensåret multipliceras *Körsträcka 2 per dag* med antalet dagar i trafik under andra delen av referensåret, efter tiden för andra besiktningen,  $D_{traf2-}$

Fordonets totala körsträcka under referensåret blir summan av körsträckan under första delen av referensåret och körsträckan under andra delen av referensåret.  
Den totala körsträckan under hela referensåret beräknas som

$$\frac{M2-M1}{D_{bes2-1}} * D_{traf-2} + \frac{M3-M2}{D_{bes3-2}} * D_{traf2-}$$

Liknande beräkningar görs för fordon med fler än två besiktningar under besiktningssperioden, men med en extra term för varje extra besiktning.

## 1.2.4 Statistiska mått

I statistiken redovisas de statistiska måtten; totaler (körda mil), genomsnitt (körda mil) och antal (fordon).

## 1.2.5 Redovisningsgrupper

De redovisningsgrupper som används är

- fordonsslag
- drivmedel
- juridisk person (företag och organisationer) eller fysisk person (privatperson)
- fysisk person redovisas även som kvinna och man (personbil och MC)
- Husbilar (personbilar)
- Taxibilar (personbilar)
- årsmodell
- tjänstevikt
- totalvikt
- karosseri
- cylindervolym
- maximilastvikt
- bussklass
- län (där fordonets ägare är folkbokförd/registrerat)



## 2 Tillförlitlighet

### 2.1 Tillförlitlighet totalt

Tillförlitligheten för ramen och populationen bedöms som mycket bra eftersom data bygger på Transportstyrelsens vägtrafikregister och innehåller dagliga uppdateringar. Det kan förkomma någon dags eftersläpning av avregistrerade och nyregistrerade fordon, men dessa utgör troligtvis ingen påverkan på totala eller genomsnittliga körsträckorna.

Statistiken om körsträckor bygger på ett antal antaganden, nedan redovisas en delmängd, för utförlig redovisning hänvisas till [Metodrapport Körsträckor](#).

För att man ska kunna beräkna en årlig körsträcka krävs att det skett minst en besiktning under perioden 1 januari aktuellt år till och med 28 februari efterföljande år, för motorcykel gäller 1 januari aktuellt år till och med 15 augusti efterföljande år. Om ett fordon inte uppfyller detta krav får det en skattad körsträcka.

Körsträckorna beräknas (vanligen) utifrån två uppsättningar mätarställningar. För fordon som inte har besiktigats under perioden 1 januari aktuellt år till och med 28 februari efterföljande år och därmed inte kunnat erhålla ett giltigt mätarställningspar görs modellskattningar. Fordon som saknar besiktning under den aktuella perioden kan delas upp i tre huvudgrupper;

- Avregistrerade under året
- Direktimporterade under året
- Nyregistrerade under året samt övriga fordon.

För att skatta körsträckor används fordon med godkända körsträckor. Man antar att fordon som inte har besiktigats kör i genomsnitt lika långt per dag som liknande fordon som besiktigats. Inom varje modellgrupp bryter man ner fordonen i mindre grupper, så kallade imputeringsgrupper, med hjälp av variabler som påverkar körsträckan såsom årsmodell, totalvikt, juridisk eller fysisk ägare med mera. Man tar inte hänsyn till ägarbyten som skett under perioden och som enligt modellen skulle innebära ett förändrat körmönster om ägartyper skiljer sig åt. Modellen antar att fordonet körs lika långt varje dag det är i trafik.

2018 infördes ny definition på besiktningssperioder; från tidigare 12 månaders besiktningssperiod till nu 14 månader.

### 2.2 Osäkerhetskällor

#### 2.2.1 Urval

Statistiken Körsträckor är baserad på modellberäkningar för de fordon som saknar körsträcka och har därmed ett stort inslag av urvalsosäkerhet. Tyvärr kan vi idag inte kvantifiera denna osäkerhet och inga konfidensintervall för körsträckor kan idag publiceras. Modellen har utvecklats nyligen och beskrivs noggrant i en metodrapport: [Metodrapport Körsträckor](#).

## 2.2.2 Ramtäckning

Då uppgifterna om fordon baseras på administrativa data från Transportstyrelsens vägtrafikregister, så bedöms eventuell undertäckning och övertäckning vara obetydliga på fordonsnivå. Däremot så saknar mellan 19 och 54 procent av fordonen körsträcka (se Tabell 1) och dessa måste skattas, vilket tillför en osäkerhet.

## 2.2.3 Mätning

Statistikregistret för fordon baseras på uppgifter från Transportstyrelsens vägtrafikregister med data om personbilar, lastbilar, bussar och motorcyklar. Eventuella mätfel bedöms som mycket små. Primärt är det Transportstyrelsen som samlar in och registrerar uppgifterna.

Till varje fordon kopplas uppgifter om mätarställning, som rapporteras från besiktningens organen till Transportstyrelsen. Utifrån dessa uppgifter beräknas en årlig körsträcka för respektive fordon. Eftersom det förekommer mätfel, t.ex. orimliga mätarställningar så genomförs en granskning av samtliga mätarställningar. Granskningsmetoden bygger på att man använder samtliga observerade mätarställnings-uppgifter för ett fordon (första besiktning som ett fordon har gjort och alla besiktningar fram till den sista besiktningen används för att bestämma rimligheten på senaste besiktning), och gör en bedömning om de registrerade mätarställningarna är rimliga i förhållande till varandra. I de fall det finns avvikelser kan det indikera fel. Dessa orsakas främst av tiopotensfel och registreringsfel eller om mätaren slår runt. De mer kritiska fel som kan uppstå är om körsträckan mellan två besiktningstillfällen är negativ. Rättningar för detta sker men dessa kan slå fel vilket kan leda till att felaktiga mätarställningsuppgifter kan slinka igenom. Men sådana bearbetningsfel bör dock utgöra ett obetydligt antal. Om orimliga mätarställningar inte kan korrigeras trots granskning så får fordonen i stället en skattad körsträcka. Detsamma gäller fordon som varit i trafik ett antal dagar men som har mätarställningsdifferens noll (se 2.1).

**Tabell 1. Antal fordon i trafik, andel skattad körsträcka samt antal fordon ej i trafik. År 2025 (MC2024).**

Fordonsslag	Antal fordon i trafik	Varav skattade	Andel skattade	Antal fordon ej i trafik
Personbil	5 667 287	1 427 654	25%	951 671
Lastbil lätt <sup>2)</sup>	708 731	220 657	31%	212 774
Lastbil tung	99 667	20 814	21%	44 013
Buss	17 521	3 424	19%	3 497
Motorcykel <sup>1)</sup>	378 434	204 828	54%	222 324

<sup>1)</sup> För motorcykel är data från 2024

<sup>2)</sup> Lätt lastbil <= 3 500, tung lastbil > 3 500 kg

## 2.2.4 Bortfall

Förekomsten av objektsbortfall är så gott som obefintlig. För enstaka objekt kan dock vissa uppgifter saknas (så kallat partiellt bortfall). Partiellt bortfall förekommer i den meningen att vissa fordon saknar giltiga mätarställningar utifrån vilka fordonets körsträcka kan beräknas. Dessa fordon får imputerade värden enligt den metod som beskrivits under avsnitt 2.1.

## 2.2.5 Bearbetning

Som beskrivits under avsnitt 2.1 så genomförs en granskning av fordonens mätarställningar och dagliga körsträckor. Denna granskning kan vara bristfällig på så sätt att vissa fel inte upptäcks. Effekten av fel som inte upptäcks är svår att kvantifiera. Fel som upptäcks rättas så långt det är möjligt. För fordon som anses ha en felaktig mätarställning som inte kan rättas så får fordonet en imputerad körsträcka på det sätt som beskrivits under avsnitt 2.1.

## 2.2.6 Modellantaganden

Eftersom en inte obetydlig del av fordonen får en modellskattad körsträcka så utgör detta en osäkerhetskälla. Andelen personbilar som modellskattas år 2025 är 25 procent. För lätta lastbilar är andelen skattade 31 procent, tunga lastbilar 21 procent, bussar 19 procent och motorcyklar (2024) 54 procent.

Modellen och dess antaganden är beskrivna under avsnitt 2.1. Kortfattat kan modellantagandena beskrivas som att körsträckan för ett fordon av en viss typ kan approximeras med hjälp av den genomsnittliga dagliga körsträckan för fordon av samma typ. Som en konsekvens av dessa modellantaganden måste även de slutliga värdena för total och genomsnittlig körsträcka betraktas som approximationer. Konsekvenserna av dessa antaganden för tillförlitligheten är i nuläget svåra att uttala sig om generellt.

## 2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig

Endast slutlig statistik redovisas.

## 3 Aktualitet och punktlighet

### 3.1 Framställningstid

Publicering sker senast 4 månader efter årsskiftet för personbil, lastbil och buss. För motorcykel publiceras uppgifterna senast 9 månader efter årsskiftet.

### 3.2 Frekvens

Från det årliga fordonsbeståndet som publiceras i februari aktuellt år framställs målpopulationen för körsträckor, besiktningsdata inkommer månadsvis från Transportstyrelsen. Körsträckorna publiceras varje år i april från och med 2016. Tidigare år har körsträckorna varit integrerade med publiceringen av det årliga fordonsbeståndet.

### 3.3 Punktlighet

Statistiken har redovisats enligt publiceringsplanen, inga förseningar har tidigare inträffat. Publiceringen sker enligt publiceringsplanen för serien Sveriges Officiella Statistik, se <http://trafa.se/kalendern>.

## 4 Tillgänglighet och tydlighet

### 4.1 Tillgång till statistiken

Statistiken avseende körsträckor publiceras på Trafikanalys hemsida ([www.trafa.se/](http://www.trafa.se/)), samt SCB:s hemsida ([www.scb.se/tk1009](http://www.scb.se/tk1009)).

### 4.2 Möjlighet till ytterligare statistik

I statistikdatabasen för körsträckor finns detaljerade uppgifter om fordonets tekniska detaljer. Det är därför möjligt att på uppdragsbasis få tillgång till mer detaljerad statistik än vad som publiceras. För att undvika risken att röja enskilda personer eller företag röjandekontrolleras materialet innan leverans av data. Enklare frågor om fordonsstatistik kan även besvaras via telefon eller e-post utan kostnad.

Primärmaterialet finns tillgängligt hos Trafikanalys för alla årgångar fr.o.m. år 1999 . Forskare kan efter prövning få tillgång till avidentifierat mikromaterial för egen bearbetning.

SCB utför på beställning specialbearbetningar av primärmaterial på aktuellt år och tidigare års register.

#### **Upplysningstjänster**

Trafikanalys, Maria Melkersson  
Tel: 010- 414 42 16

SCB, Magnus Nyström  
Tel: 010-479 63 73

### 4.3 Presentation

Publicering sker i april med publikationen "Körsträckor". Statistiken redovisas i Excel-tabeller.

### 4.4 Dokumentation

Kvalitetsdeklarationerna uppdateras vid publicering av statistiken *Körsträckor* och finns på Trafikanalys webbplats. [Körsträckor](#)

Där publiceras också en metodrapport: [Metodrapport Körsträckor](#)

Framställningen av statistiken och mikrodata beskrivs i Dokumentation av statistiken (SCBDOK). Statistikens kvalitet beskrivs i föreliggande dokument.

Fortsatt dokumentation, av registrens detaljerade innehåll (i MetaPlus), finns på SCB:s webbplats. Där beskrivs alla variabler och värdemängder m.m. Dokumentationen finns på

[www.metadata.scb.se](http://www.metadata.scb.se). Klicka dig fram med hjälp av namnen på Register, Registervariant och Registerversion som finns angivna i ovanstående tablå.

## 5 Jämförbarhet och sam användbarhet

### 5.1 Jämförbarhet över tid

Körsträckor baseras på mätarställningsuppgifter från besiktningsorganen. Den 20 maj 2018 förändrades besiktningsreglerna. Reglerna är en anpassning till EU-lagstiftningen. Den största förändringen är att besiktningsperioden försvinner helt och ersätts av ett sista besiktningsdatum. Numera ska nästkommande besiktning ske inom 14 månader för personbilar och lätta lastbilar. För att undvika en högre andel fordon med skattad körsträcka har vi utökat referensperioden för besiktning med 1 månad. För 2018 har körsträckorna beräknats med båda referensperioderna, körsträckor enligt den tidigare kortare referensperioden återfinns i "Körsträckor 2018". Motorcykel och buss berörs ej.

Metoden för imputering har utvecklats sedan senaste publiceringen. Fler imputeringsvariabler och fler imputeringsgrupper används. Den nya metoden beskrivs ingående i en metodrapport på webbplatsen. I Körsträckor 2025 publiceras viss statistik för åren 2023–2025 enligt både gamla och nya metoden. Fr.o.m. Körsträckor 2026 kommer bara den nya metoden att användas.

### 5.2 Jämförbarhet mellan grupper

Jämförbarheten mellan grupper är god.

### 5.3 Sam användbarhet i övrigt

Statistiken över körsträckor kan användas tillsammans med andra register så som hushållsregistret. Den kan också användas tillsammans med andra metoder för att skatta trafikarbete och bränsleförbrukning.

### 5.4 Numerisk överensstämmelse

Statistiken är konsistent i bemärkelsen att samtliga resultattabeller har numerisk överensstämmelse.

# Allmänna uppgifter

## A SOS-klassificering

Denna statistik ingår i Sveriges officiella statistik (SOS) under ämnesområde Transporter och kommunikationer och statistikområde Vägtrafik.

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 personuppgiftsbehandling

I myndigheternas särskilda verksamhet för framställning av statistik gäller sekretess enligt 24 kap. 8 § [Offentlighets- och sekretesslag \(2009:400\)](#).

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

Vid behandling av personuppgifter, det vill säga information som direkt eller indirekt kan hänföras till en person som är i livet, gäller lagen ([2001:99](#)) och [Förordning \(2001:100\)](#) om den officiella statistiken samt EU:s dataskyddsförordning (2016/679).

## C Bevarande och gallring

En kopia av all statistikredovisning som redovisats som PDF-dokument förvaras hos Kungliga biblioteket och levereras till Riksarkivet. Bevarandebehov är under utredning.

## D Uppgiftsskyldighet

Uppgiftsskyldighet föreligger för statliga myndigheter enligt 6 § i förordningen (2001:100) om den officiella statistiken.

## E EU-reglering och internationell rapportering

EU-reglering saknas. Viss frivillig rapportering sker.

## F Historik

Register över körsträckor har tagits fram från och med år 1993, men det är först avseende årgång 1999 som en ny modell som innehåller fullständig täckning av körsträckor för personbilar, lastbilar, bussar och motorcyklar tagits fram. I och med de fullständiga uppgifterna började man då årligen redovisa körsträckor för dessa fordonsslag.

Under 2012 implementerades en ny modell, se [Reviderad modell för beräkning av körsträckor PM 2011:4](#). Den nya modellen implementerades även på historiska årgångar, det finns med andra ord inga tidsseriebrott i den redovisade statistiken. Tidigare modell går inte att jämföra med nuvarande modell.

Fr.o.m. Körsträckor 2025 presenteras statistik beräknad enligt en utvecklad metod. Denna beskrivs i detalj i en [Metodrapport Körsträckor](#) på Trafikanalys webbplats.

## G Kontaktuppgifter

<i>Statistikansvarig myndighet</i>	Trafikanalys
<i>Kontaktinformation</i>	Maria Melkersson
<i>E-post</i>	fornamn.efternamn@trafa.se
<i>Telefon</i>	010- 414 42 16

<i>Producent</i>	SCB
<i>Kontaktinformation</i>	Magnus Nyström
<i>E-post</i>	fornamn.efternamn@scb.se
<i>Telefon</i>	010-479 63 73