

**Järnvägstransporter 2020**    **Kvalitets-**  
**kvartal 2**                    **deklaration**

**Trafikanalys**

Adress: Rosenlundsgatan 54  
118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 20

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

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

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Publiceringsdatum: 2020-09-15

# KVALITETSDEKLARATION

## Järnvägstransporter

### Ämnesområde

Transporter och kommunikationer

### Statistikområde

Bantrafik

### Produktkod

TK0603

### Referenstid

2020 kvartal 2

# Innehåll

<b>Statistikens kvalitet</b> .....	<b>7</b>
1 Relevans .....	7
1.1 Ändamål och informationsbehov .....	7
1.1.1 Statistikens ändamål .....	7
1.1.2 Statistikanvändares informationsbehov .....	7
1.2 Statistikens innehåll .....	8
1.2.1 Objekt och population .....	8
1.2.2 Variabler .....	8
1.2.3 Statistiska mått .....	9
1.2.4 Redovisningsgrupper .....	9
1.2.5 Referenstider .....	9
2 Tillförlitlighet .....	11
2.1 Tillförlitlighet totalt .....	11
2.2 Osäkerhetskällor .....	11
2.2.1 Urval .....	11
2.2.2 Ramtäckning .....	11
2.2.3 Mätning .....	11
2.2.4 Bortfall .....	12
2.2.5 Bearbetning .....	13
2.2.6 Modellantaganden .....	13
2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig .....	14
3 Aktualitet och punktlighet .....	15
3.1 Framställningstid .....	15
3.2 Frekvens .....	15
3.3 Punktlighet .....	15
4 Tillgänglighet och tydlighet .....	17
4.1 Tillgång till statistiken .....	17
4.2 Möjlighet till ytterligare statistik .....	17
4.3 Presentation .....	17
4.4 Dokumentation .....	18
5 Jämförbarhet och sam användbarhet .....	19
5.1 Jämförbarhet över tid .....	19
5.2 Jämförbarhet mellan grupper .....	20

5.3	Sam användbarhet i övrigt .....	20
5.4	Numerisk överensstämmelse .....	20
	<b>Allmänna uppgifter.....</b>	<b>21</b>
A	Klassificeringen Sveriges officiella statistik .....	21
B	Sekretess och personuppgiftsbehandling .....	21
C	Bevarande och gallring .....	21
D	Uppgiftsskyldighet .....	21
E	EU-reglering och internationell rapportering .....	22
F	Historik .....	22
G	Kontaktuppgifter .....	22



# Statistikens kvalitet

## 1 Relevans

### 1.1 Ändamål och informationsbehov

#### 1.1.1 Statistikens ändamål

Ändamålet med statistiken är att visa en aktuell men preliminär bild av person- och godstransporterna på järnväg i Sverige. Statistiken redovisas kvartalsvis och kompletterar den årsvisa järnvägsstatistiken som ingår i Trafikanalys publikation *Bantrafik*, som också innehåller mer detaljerad statistik.

Ett ändamål med undersökningen är också att fullgöra Sveriges skyldighet att lämna kvartalsstatistik om järnvägstransporter till EU:s statistikbyrå Eurostat (se EU-reglering och internationell rapportering).

#### 1.1.2 Statistikanvändares informationsbehov

Användarna av statistiken är bland annat Trafikanalys, Trafikverket och andra myndigheter, transportnäringens branschorganisationer, järnvägsföretag, högskolor och universitet, media och allmänheten.

Trafikanalys har kontakter med användarna via flera kanaler och tar emot önskemål från användarna där de kommer till uttryck. Användare som arbetar internt på myndigheten har enkla kontaktvägar till den som ansvarar för statistiken. Även på Trafikverket, som producerar statistiken, är det nära mellan användare och statistikproducent. Externa användare brukar kontakta Trafikanalys med frågor om statistiken och ibland också med önskemål om förändringar.

Ett sätt för myndigheten att formalisera användarkontakterna är genom användarråd. Trafikanalys bedriver två användarråd som berör denna statistik, ett för statistik om godstransporter och ett för statistik om persontransporter. Till användarråden kommer viktiga externa användare av statistiken. Användarråden träffas minst en gång per år.

Syftet med användarråden är att diskutera användarnas behov av relevant officiell statistik. Behov kan vara både nuvarande och sådana som kan förutses för framtiden. Diskussioner i råden förs med hänsyn till de kvalitetskriterier<sup>1</sup> som reglerar den officiella statistiken. Kvalitetsaspekter som vi framförallt behöver hjälp utifrån med är statistikens relevans och tillgänglighet. Användarråden är rådgivande för Trafikanalys.

Ett exempel på hur användarkontakter påverkat statistiken *Järnvägstransporter* är att statistiken först tillkom som ett svar på användarönskemål om tätare rapportering än den

<sup>1</sup> Se *Kvalitet för den officiella statistiken – en handbok*:  
[www.scb.se/contentassets/8c5cc234fbae4e0ba731b1f9c8ea2042/kvalitet-for-den-officiella-statistiken.pdf](http://www.scb.se/contentassets/8c5cc234fbae4e0ba731b1f9c8ea2042/kvalitet-for-den-officiella-statistiken.pdf).  
SCB 2016

årliga statistiken *Bantrafik*. Ett annat exempel rör långa tidsserier som är ett ofta förekommande önskemål. Det har tillmötesgåtts genom att data för alla kvartal som undersökts nu ingår i varje ny publicering.

Det finns användarbehov som statistiken inte täcker. Bland annat efterfrågas finare uppdelningar av statistiken, exempelvis på olika operatörer och regioner. Därtill efterfrågas fler variabler, exempelvis trafikuppgifter såsom tågkilometer. Det är svårt att tillgodose alla användares behov, dels på grund av statistiksekretessen (att enskildas uppgifter inte får röjas), dels på grund av att statistikens uppgiftslämnarbörda ska hållas nere. Användare har även efterfrågat att statistiken ska publiceras tidigare, vilket vi för tillfället ser som svårt att tillmötesgå eftersom framställningstiden redan är pressad.

Trafikanalys har haft regeringens uppdrag att föreslå åtgärder för att utveckla dagens statistik och kunskapsunderlag om järnvägstransporter.<sup>2</sup> Viktiga delar av uppdraget var att inventera datakällor, samt att analysera statistikbehovet. Från uppdraget framkom bland annat att det finns behov av mer geografisk upplösning på järnvägsstatistik.

## 1.2 Statistikens innehåll

Statistiken redovisar de viktigaste variablerna för att få en bild av omfattning och utveckling av järnvägstransporterna i Sverige.

Samtliga uppgifter redovisas i aggregerad form så att enskilda företag, eller deras verksamhet, inte kan identifieras. Undantag är då det finns samtycke till publicering.

### 1.2.1 Objekt och population

Mål- och observationsobjekt i statistiken är tågoperatörer och regionala kollektivtrafikmyndigheter som bedrivit person- och/eller godstransporter på järnväg i Sverige under undersökningsperioden.

Målpopulationen är alla tågoperatörer och regionala kollektivtrafikmyndigheter verksamma inom järnvägssektorn i Sverige under kvartal 2 2020. Operatörer som bedriver museitrafik utan betydelse för transportsystemet är undantagna.

Målpopulationen är anpassad efter statistiken som efterfrågas av EU. Vår uppfattning är att målpopulationen täcker intressepopulationen väl.

### 1.2.2 Variabler

Målvariablerna i statistiken är godsmängd i ton och transportarbete i tonkilometer för godstrafik, samt antal resor och transportarbete i personkilometer för persontrafik. Undersökningens observationsvariabler framgår av Trafikanalys föreskrift [TRAFAFS 2014:1](#) och stämmer bra överens med målvariablerna.

För godstrafik beräknas transportarbetet som godsmängden gånger hela den transporterade sträckan i kilometer. En tonkilometer motsvarar transport av ett ton i en kilometer. Tonkilometer på sträckor i utlandet ingår inte i statistiken.

---

<sup>2</sup> Resultaten från uppdraget presenteras på Trafikanalys webbplats: [www.trafa.se/bantrafik/forbattrad-kunskapsforsorjning-om-jarnvagstransporter-7535/](http://www.trafa.se/bantrafik/forbattrad-kunskapsforsorjning-om-jarnvagstransporter-7535/)



För persontrafik beräknas transportarbetet som antalet resor gånger hela den transporterade sträckan i kilometer. En personkilometer motsvarar transport av en person i en kilometer. Personkilometer på sträckor i utlandet ingår inte i statistiken.

Trafik som operatörerna bedriver inne på rangerbangårdar, industriområden, hamnar och liknande anläggningar inkluderas inte. Tjänstetransporter, som järnvägsföretag utför för att uppfylla sina interna behov, ingår inte heller.

Undersökningens variabler är anpassade till statistiken som efterfrågas av EU.

### **1.2.3 Statistiska mått**

Det statistiska måttet i undersökningen är antal. Även rullande fyra kvartal redovisas, vilket är summan av de fyra senaste kvartalen.

### **1.2.4 Redovisningsgrupper**

Uppgifter redovisas i två huvudgrupper: persontrafik och godstrafik.

För godstrafiken indelas statistiken i inrikes och utrikes transporter, där även transit ingår. Dessutom presenteras totalen samt indelningarna inrikes och utrikes exklusive malmtransporter.

Med malmtransporter menas LKAB Malmtrafik AB:s samt Kaunis Iron AB:s samtliga godstransporter på malmbanan, även om tabell- och figurrubrikerna bara talar om malmtransporter. Utöver LKAB Malmtrafik AB och Kaunis Iron AB transporterar även andra företag mindre mängder malm. Dessa transporter ingår ej i *malm på malmbanan*.

Antalet resor och personkilometer indelas inte efter kön. Presentation av statistik efter kön är ett krav som statistikförordningen ställer på individbaserad officiell statistik (14 §). Skälet som talar emot det är att uppgiftslämnarbördan ska hållas nere. Uppgifter om kön är en uppgift som tågoperatörerna vanligtvis inte har om sina resenärer.

### **1.2.5 Referenstider**

Kvartalsstatistiken innehåller kvartalsvärden som också summeras till helår. Utöver detta presenteras även rullande fyra kvartal, som beräknas som summan av de fyra senaste kvartalen. År avser kalenderår.



## 2 Tillförlitlighet

### 2.1 Tillförlitlighet totalt

Statistiken bygger på en totalundersökning och uppgifterna inhämtas från verksamma tågoperatörer och regionala kollektivtrafikmyndigheter. Statistikens tillförlitlighet påverkas i hög grad av uppgiftslämnarnas förmåga och metoder att mäta undersökningsvariablerna. Detta kan skilja sig åt mellan uppgiftslämnarna.

På total nivå går det inte att kvantifiera tillförlitligheten i de statistiska storheterna. Kvaliteten anses dock vara tillräcklig för att uppfylla statistikens syfte.

### 2.2 Osäkerhetskällor

I statistiken förekommer viss osäkerhet kring mätning (observation), bortfall och modellantaganden (se respektive avsnitt). Den främsta osäkerhetskällan i undersökningen är mätning.

#### 2.2.1 Urval

*Järnvägstransporter* är en totalundersökning och har ingen urvalsosäkerhet.

#### 2.2.2 Ramtäckning

Underlag för urvalsramen är hämtat dels från Trafikanalys och Trafikverkets omvärldsbekantning, dels från Trafikverkets förteckningar över järnvägsföretag med beviljade tåglägen. Eftersom det krävs tillstånd för att få utföra järnvägstransporter bedöms det föreligga god överensstämmelse mellan ram- och målpopulation. Undertäckning kan ändå förekomma om företag går i konkurs innan de ska lämna uppgifter till statistiken.

Företag som bedriver järnvägstrafik i Sverige utan att ha adress här, har formellt sett ingen skyldighet att lämna uppgifter i undersökningen. Dessa företag omfattas inte av svenska föreskrifter om uppgiftsskyldighet. Däremot omfattas de av EU-förordningar (se EU-reglering och internationell rapportering). Motsvarande problem finns även i andra länder. Hittills har det kunnat lösas i Sverige med frivillighet och i samarbete med andra länder.

#### 2.2.3 Mätning

Uppgiftsinsamlingen sker via elektroniska frågeformulär (i Excelformat). I vissa fall kan även filer med detaljerad information om transporter överlämnas. Frågeformulären skickas ut cirka en månad efter utgången kvartal och svarstiden är cirka två veckor. Formulären innehåller endast de frågor som varje uppgiftslämnare berörs av. Tidigare lämnade uppgifter är förifyllda för att underlätta för uppgiftslämnarna. Formulären innehåller även information om definitioner för att öka sannolikheten att likvärdiga uppgifter lämnas av de olika uppgiftslämnarna, samt att likvärdiga uppgifter lämnas varje kvartal.

Hur varje uppgiftslämnare går tillväga för att ta fram uppgifterna som efterfrågas och hur deras mätningar går till saknar Trafikanalys inflytande över. Vilka mätfel som kan förekomma i det ledet går därför inte att precisera. Exempelvis kan antal resenärer i vissa fall baseras på biljettförsäljning medan i andra fall på passagerarräkningar eller resvaneundersökningar som genomförs med olika frekvenser.

Viss osäkerhet förekommer i lämnade uppgifter om persontrafik. En osäkerhetskälla är hur många resenärer som under en resa byter mellan flera tåg. En resenär kan därför räknas flera gånger under samma resa. Detta gäller i första hand kortväga resor med regionala kollektivtrafikmyndigheters tåg där periodkort ofta används. Totalnivåerna för antalet resor bör därför betraktas med försiktighet. Uppgifter rörande persontransportarbete påverkas i regel inte av att en resenär kan räknas flera gånger under samma resa och är därmed inte behäftade med samma osäkerhet.

Delar av inrapporterat underlag om godstransporter är ofullständigt för första kvartalet 2020. I de fall där det varit möjligt har saknade underlag estimerats. Fullständiga uppgifter om tonkilometer av internationella godstransporter saknas och har inte kunnat estimeras då det saknas tillförlitliga uppgifter att basera estimeringarna på. En uppskattning indikerar att bortfallet kan ligga i storleksordningen upp till 2 procent av det totala godstransportarbetet.

Det har även konstaterats att rapporterade uppgifter om godsmängder i internationella transporter innehåller dubbelräkningar av gods motsvarande drygt en halv miljon ton per kvartal 2020. Dessa dubbelräkningar har till största delen kunnat identifieras och räknas bort, vilket gör att uppgifterna om godsmängder inte är behäftade med samma osäkerhet som transportarbetet.

Mätningen kan också påverkas av att uppgiftslämnare kan missförstå frågorna eller definitionerna av de uppgifter som efterfrågas. Frågorna och definitionerna har dock varit oförändrade under lång tid men det kan ändå uppstå missförstånd, exempelvis när personal byts ut hos uppgiftslämnarna. Ett omfattande arbete läggs ned på att stödja uppgiftslämnare som har frågor om insamlingen.

## 2.2.4 Bortfall

Bortfall uppstår när värdet på en eller flera variabler i en undersökning inte kan hämtas in. Saknas alla värden för ett undersökningsobjekt (exempelvis en godstransportör) är det frågan om objektsbortfall. Saknas enbart vissa värden handlar det om partiellt bortfall.

Det finns inget känt objektsbortfall som påverkar publicerad statistik.

Uppgiftslämnare har skyldighet att lämna uppgifter till undersökningen (se avsnitt D Uppgiftsskyldighet) och svar kommer regelmässigt in från samtliga.

Partiellt bortfall i enskilda variabler kan förekomma från enstaka uppgiftslämnare. I dessa fall imputeras uppgifterna med hjälp av historiska data, trafikuppgifter från Trafikverkets uppföljningssystem för tågtrafik samt uppgifter över erlagda banavgifter för aktuell period som bland annat innehåller utförda brutotonkilometer<sup>3</sup>. Effekten av partiellt bortfall för den samlade bilden av järnvägstrafiken bedöms vara försumbar.

---

<sup>3</sup> Bruttotonkilometer av ett tåg beräknas som tågets vikt (inkl. godsets vikt) multiplicerat med sträckan tåget framförts i kilometer.

## 2.2.5 Bearbetning

I takt med att ifyllda frågeformulär kommer in från uppgiftslämnarna kvalitetskontrolleras de och i vissa fall förekommer rättningar. Om det saknas förklaring till upptäckta avvikelser i kontrollerna kan uppgiftslämnaren kontaktas för att få en förklaring, eller nya uppgifterna om de blivit fel.

Kvalitetskontrollerna består av rimlighetsanalyser, exempelvis jämförelser med historiska data, samt avstämning mot trafik- och transportuppgifter i Trafikverkets uppföljningssystem för tågtrafik. I kontrollerna beräknas ett antal mått per uppgiftslämnare som jämförs med data från tidigare kvartal. Måtten är,

- resande per tåg,
- belägningsgrad,
- medeltransportsträcka,
- förhållandet mellan brutto- och nettovikter för olika transportupplägg/operatörer,
- nettoton per tåg, person/gods och
- bruttoton per tåg, person/gods.

Efter kontroller sammanställs uppgifterna till tabeller med statistik som också de granskas och rimlighetsbedöms.

Vid bearbetning och sammanställning kan det uppstå missförstånd eller felaktigheter. Metoderna som används i denna totalundersökning är dock enkla och har få arbetsmoment vilket minskar risken för fel i hanteringen. Uppgifterna kontrolleras i flera steg för att minska risken för felaktigheter.

## 2.2.6 Modellantaganden

Några av järnvägsföretagen som rapporterar in till undersökningen har inte uppgifter på kvartalsnivå varför deras kvartalsuppgifter estimeras och revideras när årsuppgifterna blir klara (se vidare avsnitt 2.3). Vid uppdateringen av preliminära siffror, med fastställda årssiffror (som samlas in till statistikprodukten *Bantrafik*), samlas inte nya uppgifter in per kvartal. Detta medför att de fastställda årssiffrorna fördelas över kvartal på samma sätt som den inrapporterade fördelningen i kvartalsundersökningen.

För att hantera problemet med att antalet resor dubbelräknas (se avsnitt 2.2.3) används uppgifter om så kallad samtrafik, det vill säga hur många resor som innehåller byten av tåg som trafikeras av olika operatörer. Dessa uppgifter samlas in i efterhand och endast en gång per år till undersökningen Bantrafik. Av den anledningen görs antaganden kring samtrafik baserat på förgående års uppgifter.

Olika modellantaganden tillämpas också när imputeringar görs. Vilka antaganden som det för med sig varierar beroende på metoden som används (se avsnitt 2.2.4).

## 2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig

Preliminär statistik framställs varje kvartal och vid behov revideras statistiken i efterföljande kvartalspublikation. Storleken på revideringarna varierar mellan kvartalen. I tabell 1 redovisas den procentuella skillnaden mellan fastställd årsstatistik och de preliminära kvartalsvärdena som publicerats för kvartal 4 för åren 2012 till 2019.

Tabell 1. Skillnad mellan fastställd och preliminär statistik 2012–2019 för person- och godstransporter, årsvärden.

År	Persontransporter		Godstransporter	
	Resor	Personkilometer	Ton	Tonkilometer
2012	0 %	2 %	0 %	5 %
2013	0 %	0 %	1 %	-4 %
2014	1 %	1 %	0 %	1 %
2015	1 %	3 %	0 %	0 %
2016	1 %	-1 %	-1 %	1 %
2017	3 %	1 %	0 %	2 %
2018	0 %	-2 %	6 %	10 %
2019	-1 %	-1 %	-1 %	-4 %

Årsstatistiken (*Bantrafik*) är slutlig och publiceras under juni nästkommande år.

Vid uppdateringen av preliminära siffror, med fastställda årssiffror, samlas inte nya uppgifter in per kvartal. Detta medför att de fastställda årssiffrorna fördelas över kvartal på samma sätt som den inrapporterade fördelningen i kvartalsundersökningen.

## **3 Aktualitet och punktlighet**

### **3.1 Framställningstid**

Framställningstiden är ungefär 2,5 månader från slutet av ett kvartal till publicering.

### **3.2 Frekvens**

Statistiken tas fram, och underlag till den samlas in, varje kvartal.

### **3.3 Punktlighet**

Publicering sker enligt publiceringsplanen, se [www.trafa.se/kalendern](http://www.trafa.se/kalendern). Hittills har inga avvikelser från planen förekommit.





## 4 Tillgänglighet och tydlighet

### 4.1 Tillgång till statistiken

Statistiken publiceras varje kvartal på Trafikanalys webbplats, [www.trafa.se](http://www.trafa.se).

Statistiken finns tillgänglig i PDF- och Excelformat. I Excelformat finns statistik för fler perioder än i PDF-format. Genom att klicka på plustecknet ovanför kolumnen med det första året visas samtliga år. Noter som gäller celler i dessa kolumner skiljer sig från fotnoterna genom att de visas som infogade kommentarer kopplade till respektive cell. Dessa kommentarer indikeras i Excel med en röd triangel.

Statistiken finns också tillgänglig i Trafikanalys statistikportal. I den kan användare själva plocka ut statistik av intresse och ladda ner den i olika format, samt visa den i diagram. Statistiken finns även som öppna data som kan nås via ett API. Läs mer om det på Trafikanalys webbplats: [www.trafa.se/sidor/open-data-api/](http://www.trafa.se/sidor/open-data-api/).

Pressmeddelanden ges inte ut vid varje publicering utan endast vid särskilda tillfällen.

Statistiken som skickas till Eurostat publiceras tillsammans med motsvarande uppgifter från andra länder. Se Eurostats ingångssida till området transport med länkar till olika statistikrapporter om bland annat järnvägstransporter:

<http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/overview>

Även OECD publicerar vissa data från undersökningen i internationella sammanställningar.

### 4.2 Möjlighet till ytterligare statistik

Primärmaterialet förvaras hos Trafikverket i databaser. Primärmaterialet är sekretessbelagt men kan lämnas ut för användning i forskning och framställning av annan officiell statistik under förutsättning att sekretessen kan bevaras. Läs mer om detta på Trafikanalys webbplats: [www.trafa.se/sidor/utlamnande\\_av\\_mikrodata/](http://www.trafa.se/sidor/utlamnande_av_mikrodata/).

Det finns även möjlighet att få statistik som inte är framtagen, men som befintliga data ger underlag för. Det förutsätter att statistiken som efterfrågas inte strider mot gällande lagstiftning, exempelvis att känsliga uppgifter röjs. Kontakta Trafikanalys för vidare diskussion om vad som är möjligt.

### 4.3 Presentation

Statistiken redovisas som tabeller och diagram. Resultaten kommenteras inte.

Tidigare publicerade data repeteras varje kvartal med alla revideringar och korrigeringar införda. Tidigare utgivna publikationer ändras i regel inte, utan påkallade ändringar görs bara i den mest aktuella publikationen.

Alla användare rekommenderas att alltid hämta sin information från den senast utgivna kvartalspublikationen, även för tidigare perioder. Den som vidarebehandlar statistiken bör ge akt på ändrade uppgifter, som markeras med en fotnot första gången de uppträder. I statistikportalen finns alltid de senaste uppgifterna publicerade.

## 4.4 Dokumentation

Kvalitetsdeklarationerna uppdateras vid varje ny publicering av statistik och finns på Trafikanalys webbplats. Statistikpublikationerna innehåller även en sammanfattning av kvalitetsdeklarationen: *Fakta om statistiken*. Därtill innehåller de ett avsnitt med definitioner av variabler.

## 5 Jämförbarhet och sam användbarhet

### 5.1 Jämförbarhet över tid

Statistiken om persontransporter är framställd enligt samma principer för alla rapporterade år. Den delen av statistiken är därför jämförbar över tid ur det perspektivet. Däremot påverkas jämförbarheten av att vissa uppgiftslämnare ändrat metod för att skatta resandet mellan 2016 och 2017. Resultatet av det är att antalet resor och transportarbete skattas till högre nivåer än tidigare.

Godsstatistiken omfattar inte norska transitttransporter från Norge till Norge genom Sverige före 2009, vilket försvårar jämförelser över tiden.

Statistikens definitioner har inte ändrats under den period som redovisas i tabellerna.

Nivån kvartal för kvartal påverkas av säsongeffekter, till exempel av påskens placering i kalendern. Därför innehåller presentationen även serier med rullande fyra kvartal.

#### **Tidsseriebrott för godstransporter 2018**

På grund av förändrade insamlings- och bearbetningsmetoder är delar av statistiken för 2018 inte jämförbar med tidigare år och skattas till högre nivåer än tidigare. De uppgifter som berörs är transporterad godsmängd och godstransportarbete som mäts i tonkilometer (tabell K3–K14).

På totalnivå finns indikationer, baserat på utvecklingen av bruttotonkilometer<sup>4</sup> i Trafikverkets interna datasystem, att det trots förändringarna finns en faktisk ökning av transportarbetet mellan 2017 och 2018. Det bör dock understrykas att definitionen av bruttotonkilometer i Trafikverkets system inte är densamma som transportarbete i den officiella statistiken.<sup>5</sup>

Det har gjorts skattningar på vilka skillnader som uppstår när de olika insamlings- och bearbetningsmetoderna används. Om samma metoder som användes 2018 även hade tillämpats på tidigare år, hade skattningarna av det totala transportarbetet varit cirka 4–7 procent högre. Även den transporterade godsmängden hade skattats till högre nivåer, med cirka 1–3 procent.

Kopplat till insamlingsmetoderna har även transporter som inte tidigare ingått i inrapporterat underlag till undersökningen inkluderats 2018. En uppskattning för 2018 är att transportarbetet på total nivå är cirka 2 procent högre med dessa transporter inkluderade. Påverkan på transporterad godsmängd uppskattas som liten.

<sup>4</sup> Bruttotonkilometer av ett tåg beräknas som tågets vikt (inkl. godsets vikt) multiplicerat med sträckan tåget framförts i kilometer.

<sup>5</sup> I transportarbete ingår godsets vikt inklusive vikten av eventuella lastbärare. I bruttotonkilometer i Trafikverkets system ingår godsvikten inklusive vikten av lastbärare samt vikten av järnvägsfordon.

## 5.2 Jämförbarhet mellan grupper

Jämförbarheten med motsvarande statistik från andra EU- och EES-länder är god i och med att EU utfärdat förordning [EU 2018/643](#) som utöver att anvisa vilka variabler som ska rapporteras, också fastställer EU-gemensamma definitioner över dessa variabler. Statistiken är anpassad till förordningen, bland annat är samtliga definitioner och principer för sammanställning av uppgifter harmoniserade med kraven från EU.

## 5.3 Samanvändbarhet i övrigt

Statistiken ligger närmast tillhands att sammanvändas med övrig officiell statistik inom statistikområdet Bantrafik: *Bantrafik*, *Punktlighet på järnväg* och *Bantrafikskador*.

Undersökningen har täta kopplingar till Trafikanalys årsvisa undersökning *Bantrafik*, som innehåller utförligare information om såväl järnväg som spårväg och tunnelbana. Stora ansträngningar görs för att redovisade värden ska kunna sammanvändas mellan de två undersökningarna.

Sammanvändbarheten med Trafikanalys undersökning *Punktlighet på järnväg*, kvartal- och årsstatistik, påverkas av att punktlighetsstatistiken inte omfattar tåg på Saltsjöbanan och Roslagsbanan. Frånsett detta avses samma täckning av järnvägstrafik i de olika undersökningarna. Insamlingsmetoden skiljer sig dock mellan undersökningarna vilket kan påverka sammanvändbarheten men eventuell effekt går inte direkt att kvantifiera. För att ändå få en viss uppfattning av effekten kan en undersökning som gjorts till *Bantrafik* användas. Där har variabeln tågakilometer jämförts mellan registeruppgifter (som *Punktlighet på järnväg* bygger på) och insamlade uppgifter från tågoperatörerna. Skillnaden mellan källorna har sedan 2014 varit mindre än en procent.

Till viss del används samma definitioner på variablerna i statistiken om järnvägar som de som används i statistiken om andra trafikslag. Skillnader kan förekomma vilket bör beaktas vid sammanvändning. Trafikanalys tillhandahåller en sammanställning av transportarbete i de olika trafikslagen, där det går att avläsa hur stor del av totalen som utgörs av järnväg, spårväg och tunnelbana (se [www.trafa.se/ovrig/transportarbete/](http://www.trafa.se/ovrig/transportarbete/)). Sverige följer samma EU-förordning som EU:s övriga medlemsländer. Detta innebär att undersökningens resultat går att jämföra med övriga medlemsländers. De uppgifter som Eurostat efterfrågar enligt förordningen presenteras för varje medlemsland i Eurostats publikationer.

## 5.4 Numerisk överensstämmelse

Summeringar stämmer inte alltid exakt med delposterna. Detta beror på avrundningar i delposterna. Årsstatistiken *Bantrafik* utkommer mellan två kvartalspublikationer (*Järnvägstransporter*) och en revidering av data i årsstatistiken kan medföra en skillnad jämfört med motsvarande uppgift i föregående kvartalspublikation. Rutinmässigt görs en revidering i nästkommande kvartalspublikation för att siffrorna mellan statistikprodukterna ska överensstämma.

# Allmänna uppgifter

## A Klassificeringen Sveriges officiella statistik

Denna statistik ingår i Sveriges officiella statistik (SOS) under ämnesområde *Transporter och kommunikationer* och statistikområde *Bantrafik*. Produktkoden är *TK0603*.

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 sekretesslagen ([2009:400](#)).

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

En del av statistiken presenteras så att uppgifter om enskilda företag går att utläsa (malm på malmbanan). Samtycke till publicering finns från företagen.

## C Bevarande och gallring

Trafikanalys är registeransvarig myndighet och ansvarar för gallring och arkivering av materialet.

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

## D Uppgiftsskyldighet

Uppgiftsskyldighet föreligger för näringsidkare, kommuner och landsting såvida de driver verksamhet inom järnvägssektorn och har adress i Sverige. Detta regleras enligt lagen om den officiella statistiken ([2001:99](#)), förordningen om den officiella statistiken ([2001:100](#)) och Trafikanalys föreskrift ([TRAFAFS 2014:1](#)).

Ett litet antal uppgiftslämnare utan adress i Sverige deltar frivilligt i undersökningen.

## E EU-reglering och internationell rapportering

Statistiken regleras enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) [2018/643](#).

## F Historik

Det har utkommit officiell statistik om Sveriges järnvägar sedan 1862. Statistikens innehåll och titel har sedan dess ändrats flertalet gånger.

Kvartalsstatistiken *Järnvägstransporter* har publicerats som Sveriges officiella statistik sedan första kvartalet 2012. Det första året var statistiken mindre omfattande, med färre tabeller och figurer och färre perioder i redovisningen. Från 2006 till 2011 publicerades en liknande kvartalsstatistik med titeln *Person- och godstransporter på järnväg*.

## G Kontaktuppgifter

Statistikansvarig myndighet:

*Myndighet/organisation:* Trafikanalys  
*Postadress:* Rosenlundsgatan 54, 118 63 Stockholm  
*Besöksadress:* Akademigatan 2, Östersund  
*Kontaktperson:* Fredrik Lindberg  
*Telefon:* 010-414 42 36  
*E-post:* [fredrik.lindberg@trafa.se](mailto:fredrik.lindberg@trafa.se)

Statistikproducent:

*Myndighet/organisation:* Trafikverket  
*Postadress:* 172 90 Sundbyberg  
*Besöksadress:* Solna strandväg 98, 171 54 Solna  
*Kontaktperson:* Sofia Nenzelius  
*Telefon:* 010-123 04 12  
*E-post:* [statistical.service@trafikverket.se](mailto:statistical.service@trafikverket.se)



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