

**Järnvägstransporter 2023**    **Kvalitets-**  
**kvartal 1**                    **deklaration**

**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)

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Publiceringsdatum: 2023-06-22

# KVALITETSDEKLARATION

## Järnvägstransporter

### Ämnesområde

Transporter och kommunikationer

### Statistikområde

Bantrafik

### Produktkod

TK0603

### Referenstid

2023 kvartal 1

# 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 .....	12
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 .....	18
4.4 Dokumentation .....	18
5 Jämförbarhet och sam användbarhet .....	19
5.1 Jämförbarhet över tid .....	19
5.1.1 Tidsseriebrott för godstransporter 2018 .....	19

5.2	Jämförbarhet mellan grupper .....	21
5.3	Sam användbarhet i övrigt .....	21
5.4	Numerisk överensstämmelse .....	21
	<b>Allmänna uppgifter.....</b>	<b>23</b>
A	Klassificeringen Sveriges officiella statistik .....	23
B	Sekretess och personuppgiftsbehandling .....	23
C	Bevarande och gallring .....	23
D	Uppgiftsskyldighet .....	24
E	EU-reglering och internationell rapportering .....	24
F	Historik .....	24
G	Kontaktuppgifter .....	24



# 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*, där mer detaljerad statistik om såväl järnväg som spårväg och tunnelbana presenteras.

Ett annat ändamål med statistiken är 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. Statistiken används exempelvis till att beskriva hur marknaden för järnvägstransporter ser ut och utvecklas, men även till jämförande analyser mellan olika trafikslag.

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 framför allt behöver hjälp utifrån med är statistikens relevans och tillgänglighet. Användarråden är rådgivande för Trafikanalys.

---

<sup>1</sup> Se lagen om den officiella statistiken ([2001:99](#)).

Statistikens innehåll har inte genomgått någon omfattande genomlysning av användningsområden. Därför är användarråden viktiga för att ha en kanal och nära kontakt med intressenterna av statistiken.

Ett exempel på hur användarkontakter påverkat statistiken *Järnvägstransporter* är att statistiken först tillkom som ett svar på användarönskemål om tätare rapportering än den 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 (se avsnitt 4.1).

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 om infrastrukturens kapacitetsutnyttjande. 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 järnvägsstatistiken.

## 1.2 Statistikens innehåll

Statistiken redovisar de viktigaste uppgifterna 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 1 2023. 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](#))

---

<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/).



och stämmer bra överens med målvariablerna. Utöver det är tågkilometer för gods- och persontrafik målvariabler som baseras på registeruppgifter.

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.

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.

För person- och godstrafik beräknas tågkilometer som summan av alla tågs körda sträckor i kilometer. En tågkilometer motsvarar ett tåg som framförts en kilometer. Tågkilometer på sträckor i utlandet ingår inte.

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 vanligaste statistiska måttet i undersökningen är antal. Även rullande fyra kvartal redovisas i figurer, 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 inte 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. År avser kalenderår.



## 2 Tillförlitlighet

### 2.1 Tillförlitlighet totalt

Statistiken bygger på en totalundersökning och uppgifterna inhämtas huvudsakligen från verksamma tågoperatörer och regionala kollektivtrafikmyndigheter. Även uppgifter från register används i undersökningen.

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 omvärldsbvakning, dels från Trafikverkets förteckningar över järnvägsföretag med beviljade tågslägen. 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.

Ramen för uppgifter som inhämtas om tågakilometer är Trafikverkets uppföljningssystem för tågtrafik. Undertäckning förekommer eftersom persontrafik på Saltsjö- och Roslagsbanan inte finns i systemet. Statistiken kompenseras för det när den bearbetas, se avsnitt 2.2.6 *Modellantaganden*.

#### 2.2.3 Mätning

Uppgiftsinsamlingen sker via elektroniska frågeformulär i Excelformat (exempel finns i Trafikanalys föreskrift [TRAFAFS 2014:1](#)). I vissa fall besvaras inte enkäten, i stället översänds filer med detaljerad information om utförda transporter. 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 förfyllda 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 det i åtanke. Uppgifter rörande persontransportarbete påverkas i regel inte av att en resenär kan räknas flera gånger under samma resa. Persontransportarbete påverkas däremot av eventuella skattningar av resornas längd som uppgiftslämnarna gör.

Delar av inrapporterat underlag om godstransporter är ofullständigt för kvartal 1 2023. 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.

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.

Uppgifter om tågakilometer hämtas från Trafikverkets uppföljningssystem för tågtrafik.

## 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 godsoperatör) är det frågan om objektsbortfall. Saknas enbart vissa värden handlar det om partiellt bortfall.

Det finns inget 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 järnvägstransporterna bedöms vara försumbar.

## 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.

---

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

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
- medeltransportsträcka
- förhållandet mellan brutto- och nettovikter för olika transportupplägg/operatörer
- nettoton per tåg, person/gods
- 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 kvartalen på samma sätt som den inrapporterade fördelningen i kvartalsundersökningen. Motsvarande gäller även för tågakilometer men skillnaden är att fördelningen över kvartalen baseras på inhämtade registeruppgifter till kvartalsstatistiken.

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).

När ny kvartalsstatistik om tågakilometer framställs saknas uppgifter om persontrafiken på Saltsjö- och Roslagsbanan. Dessa uppgifter estimeras baserat på förgående års insamlade uppgifter till *Bantrafik* och revideras när ny statistik samlats in (se första stycket).

## 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 2022. Skillnaden mellan slutgiltig och preliminär statistik är vanligtvis några få procent på årsbasis. De större skillnader för godstransporter beror på tidsseriebrott som uppdagats när årsstatistiken sammanställts (se avsnitt 5.1 *Jämförbarhet över tid*).

Årsstatistiken (*Bantrafik*) är slutlig och publiceras under juni nästkommande år. Vid nästföljande kvartalspublicering uppdateras de preliminära siffrorna med fastställda årssiffror. Se avsnitt 2.2.6 *Modellantaganden* för hur den processen går till.

Tabell 1. Skillnad mellan fastställd och preliminär statistik 2012–2022 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 %
2020	4 %	1 %	-7 %	-1 %
2021	0 %	0 %	-1 %	1 %
2022	0 %	0 %	-2 %	4 %

## **3 Aktualitet och punktlighet**

### **3.1 Framställningstid**

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

### **3.2 Frekvens**

Statistiken framställs, 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 vad som först är synligt. 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 skickas 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.<sup>4</sup>

Även OECD publicerar viss statistik i internationella sammanställningar.<sup>5</sup>

### 4.2 Möjlighet till ytterligare statistik

Primärmaterialen förvaras hos Trafikverket i databaser. Primärmaterialen är sekretessbelagda 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 befintlig 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.

<sup>4</sup> Se <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/overview>.

<sup>5</sup> Se [www.oecd-ilibrary.org/transport/data/itf-transport-statistics\\_trsprt-data-en](http://www.oecd-ilibrary.org/transport/data/itf-transport-statistics_trsprt-data-en).

## 4.3 Presentation

Statistiken redovisas som tabeller och diagram. Resultaten kommenteras inte.

Tidigare publicerad statistik 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: *Kort 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 persontransportarbetet skattas till högre nivåer än tidigare. Samma sak inträffade mellan 2019 och 2020 vilket resulterade i en ökning av antalet resor med cirka 3 procent (det är dock inte uppenbart i statistiken på grund av det minskade antalet resor under coronapandemin).

Godsstatistiken omfattar inte norska transittransporter från Norge till Norge genom Sverige före 2009, vilket försvårar jämförelser över tiden. Därtill omfattas statistiken av ett större tidsseriebrott för 2018 (se avsnitt 5.1.1).

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

För övrigt påverkas nivåerna kvartal för kvartal av säsongeffekter, till exempel av påskens placering i kalendern.

#### 5.1.1 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 vilka mäts i ton respektive tonkilometer (tabell 2–7). På totalnivå finns indikationer, baserat på utvecklingen av bruttotonkilometer<sup>6</sup> i Trafikverkets interna datasystem, att det trots förändringarna finns en faktisk ökning av godstransportarbetet mellan 2017 och 2018. Det bör dock understrykas att definitionen av bruttotonkilometer i Trafikverkets system inte är densamma som godstransportarbete i den officiella statistiken.<sup>7</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 godstransportarbetet 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 godstransportarbetet på total nivå är cirka 2 procent högre med dessa transporter inkluderade. Påverkan på transporterad godsmängd uppskattas som liten.

Även malm på Malmbanan förändras från och med 2018 på grund av en förändring av vad som ingår i malmtransporter. För en treårsperiod finns underlag för de båda metoderna av vad

<sup>6</sup> Bruttotonkilometer av ett tåg beräknas som tågets vikt (inkl. godsets vikt) multiplicerat med sträckan tåget framförts i kilometer.

<sup>7</sup> I transportarbete ingår godsets vikt inklusive vikten av eventuella lastbärare, exempelvis containrar och växelflak. I bruttotonkilometer i Trafikverkets system ingår godsvikten inklusive vikten av lastbärare samt vikten av järnvägsfordon.

som ingår. I tabellen nedan visas därmed statistik för nuvarande hantering samt hur statistiken varit enligt den tidigare hanteringen för perioden 2018 till 2020.

**Tabell 2. Värden för transporterad godsmängd med respektive utan den förändrade hanteringen av malmtransporter som infördes från och med 2018.**

<i>Transporterad godsmängd (tusen ton)</i>	2017	2018	2019	2020
<b>Inrikes</b>				
Exklusive malm på Malmbanan	25 565	28 509	28 230	27 673
Malm på Malmbanan	12 066	7 499	7 132	8 563
- enligt tidigare hantering	12 066	12 403	11 807	13 917
<b>Summa</b>	<b>37 631</b>	<b>36 008</b>	<b>35 362</b>	<b>36 236</b>
- enligt tidigare hantering	37 631	40 912	40 037	41 590
<b>Totalt (inrikes + utrikes)</b>				
Exklusive malm på Malmbanan	37 375	41 086	40 615	41 448
Malm på Malmbanan	31 975	28 037	27 605	28 357
- enligt tidigare hantering	31 975	32 940	32 280	33 711
<b>Summa</b>	<b>69 350</b>	<b>69 123</b>	<b>68 220</b>	<b>69 805</b>
- enligt tidigare hantering	69 350	74 026	72 896	75 159

Anmärkning: Utrikestransporterna påverkas inte av förändringen.

**Tabell 3. Värden för transportarbete med respektive utan den förändrade hanteringen av malmtransporter som infördes från och med 2018.**

<i>Transportarbete (miljoner tonkilometer)</i>	2017	2018	2019	2020
<b>Inrikes</b>				
Exklusive malm på Malmbanan	11 113	12 359	12 024	12 224
Malm på Malmbanan	2 082	1 632	1 548	1 847
- enligt tidigare hantering	2 082	2 195	2 043	2 224
<b>Summa</b>	<b>13 195</b>	<b>13 991</b>	<b>13 573</b>	<b>14 071</b>
- enligt tidigare hantering	13 195	14 554	14 068	14 448
<b>Totalt (inrikes + utrikes)</b>				
Exklusive malm på Malmbanan	16 745	18 143	17 607	17 439
Malm på Malmbanan	5 093	4 651	4 615	4 655
- enligt tidigare hantering	5 093	5 215	5 110	5 032
<b>Summa</b>	<b>21 838</b>	<b>22 794</b>	<b>22 222</b>	<b>22 094</b>
- enligt tidigare hantering	21 838	23 358	22 717	22 471

Anmärkning: Utrikestransporterna påverkas inte av förändringen.

## 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*.

Statistiken har täta kopplingar till Trafikanalys årsvisa och mer detaljerade statistik om järnväg, spårväg och tunnelbana som publiceras i *Bantrafik*. Stora ansträngningar görs för att redovisade värden ska vara samstämmiga (se avsnitt 2.3) och kunna sammanvändas. Det är samma definitioner som används i båda fallen.

Sammanvändbarheten med Trafikanalys statistikpublikation *Punktlighet på järnväg*, kvartal- och årsstatistik, påverkas av att punktlighetsstatistiken inte omfattar tåg på Saltsjöbanan och Roslagsbanan. Bedömningen är dock att om populationens omfattning beaktas är sammanvändbarheten mellan undersökningen *Punktlighet på järnväg* och övrig officiell statistik inom statistikområdet bantrafik god.

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 transportarbetet som utförs i de olika trafikslagen, där går det 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 sammanvändas 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.

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 förordningen ([2001:100](#)) om den officiella statistiken. Vidare gäller även Europaparlamentets och rådets förordning (EU) [2016/679](#) om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av [direktiv 95/46/EG](#) (GDPR) samt Lag ([2018:218](#)) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning.

## 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 regioner. Detta regleras enligt lagen om den officiella statistiken ([2001:99](#)), förordningen om den officiella statistiken ([2001:100](#)) och Trafikanalys föreskrift ([TRAFAFS 2014:1](#)).

## 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:* Abboud Ado  
*Telefon:* 010-414 42 48  
*E-post:* [abboud.ado@trafa.se](mailto:abboud.ado@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.