



# **Bantrafik 2013** Beskrivning av statistiken



**Bantrafik 2013** Beskrivning av  
statistiken

**Trafikanalys**

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

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

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

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2014-10-17

# Beskrivning av statistiken

*I denna beskrivning redovisas först administrativa och legala uppgifter om undersökningen samt dess syfte och historik. Därefter redovisas undersökningens innehåll och tillförlitlighet samt hur den genomförs och hur man kan ta del av resultaten.*



# Innehåll

<b>Beskrivning av statistiken .....</b>	<b>3</b>
<b>Innehåll .....</b>	<b>5</b>
<b>1 Allmänna uppgifter.....</b>	<b>3</b>
A.1 Ämnesområde.....	3
A.2 Statistikområde .....	3
A.3 SOS-klassificering.....	3
A.4 Statistikansvarig.....	3
A.5 Statistikproducent.....	4
A.6 Uppgiftsskyldighet.....	4
A.7 Sekretess och regler för behandling av personuppgifter.....	4
A.8 Gallringsföreskrifter .....	4
A.9 EU-reglering .....	5
1.1 A.10 Syfte och historik .....	5
A.11 Statistikanvändning.....	5
A.12 Uppläggning och genomförande.....	6
A.13 Internationell rapportering .....	6
A.14 Planerade förändringar i kommande undersökningar .....	6
<b>2 Kvalitetsdeklaration .....</b>	<b>8</b>
B.0 Inledning.....	8
B.1 Statistikens innehåll .....	8
Statistiska målstorheter .....	8
Fullständighet.....	10
B.2 Tillförlitlighet .....	10
Tillförlitlighet totalt .....	10
Osäkerhetskällor .....	10
Redovisning av osäkerhetsmått.....	11
B.3 Aktualitet .....	12
Frekvens .....	12
Framställningstid .....	12
Punktighet .....	12
B.4 Jämförbarhet och sam användbarhet .....	12
Jämförbarhet över tiden .....	12
Jämförbarhet mellan grupper .....	12

	Samvärdbarhet med annan statistik.....	13
B.5	Tillgänglighet och förståelighet.....	13
	Spridningsformer .....	13
	Presentation .....	13
	Dokumentation .....	13
	Tillgång till primärmaterial .....	14
	Upplysningstjänster .....	14



# 1 Allmänna uppgifter

## A.1 Ämnesområde

*Ämnesområde:* Transporter och kommunikationer

## A.2 Statistikområde

*Statistikområde:* Bantrafik

## A.3 SOS-klassificering

*Tillhör SOS:* Ja



För undersökningar som ingår i Sveriges officiella statistik (SOS) gäller särskilda regler när det gäller kvalitet och tillgänglighet, se förordningen om den officiella statistiken (2001:100).

## A.4 Statistikansvarig

*Myndighet:* Trafikanalys  
*Postadress:* Torsgatan 30, 113 21 Stockholm  
*Besöksadress:* Torsgatan 30, 113 21 Stockholm  
*Kontaktperson:* Jan Östlund  
*Telefon:* 010-414 42 24  
*Telefax:* 010-414 42 20  
*E-post:* jan.ostlund@trafa.se

## A.5 Statistikproducent

<i>Myndighet:</i>	Trafikverket
<i>Postadress:</i>	172 90 Sundbyberg
<i>Besöksadress:</i>	Solna strandväg 98, 171 54 Solna
<i>Kontaktperson:</i>	Anders Broberg
<i>Telefon:</i>	010-123 61 48
<i>Telefax:</i>	
<i>E-post:</i>	<a href="mailto:statistical.service@trafikverket.se">statistical.service@trafikverket.se</a>

## A.6 Uppgiftsskyldighet

Uppgiftsskyldighet föreligger enligt lagen om den officiella statistiken (SFS 2001:99), förordningen om den officiella statistiken (SFS 2001:100) och Trafikanalys föreskrifter (TRAFAFS 2014:1).

Uppgifter hämtas från:

- företag som bedriver järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanetrafik eller angränsande verksamhet
- regionala kollektivtrafikmyndigheter
- infrastrukturförvaltare
- logistikföretag inom godstransportsektorn

## A.7 Sekretess och regler för behandling av personuppgifter

I myndigheternas särskilda verksamhet för framställning av statistik gäller sekretess enligt 24 kap. 8 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). På statistikområdet finns särskilda regler för personuppgiftsbehandling i lagen (2001:99) och förordningen (2001:100) om den officiella statistiken.

I enlighet med EU-förordningen kommer avidentifierade uppgifter att överföras till EU:s statistiska databaser. Uppgifter som lämnas till EU är sekretesskyddade enligt EU-förordning EG nr 223/2009.

## A.8 Gallringsföreskrifter

Trafikanalys, och tidigare SIKÄ, har i egenskap av statistikansvarig myndighet arkivansvar för undersökningen sedan 1 juli 1994.

## A.9 EU-reglering

Statistiken om järnvägar regleras enligt EU-förordning EG nr 91/2003 om järnvägstransportstatistik, som trädde i kraft den 16 december 2002 samt EU-förordning EG nr 1192/2003 om ändring av EG 91/2003. Därefter har förordningen kompletterats med EG 332/2007 om tekniska anvisningar för överföring av järnvägstransportstatistik och EG 105/2007 om ändring av EG 1059/2003 om inrättande av en gemensam nomenklatur för statistiska territoriella enheter (NUTS).

Statistiken om spårvägar och tunnelbana är inte EU-reglerad.

## A.10 Syfte och historik

Statistiken redovisar utrikes och inrikes järnvägs- spårvägs- och tunnelbanetrafik, transporter, fordon, infrastruktur med mera och utvecklingen över tid. Syftet är att ge underlag för analyser av problem, åtgärder och effekter.

Den officiella statistiken om järnvägar har utkommit sedan 1862. Spårväg och tunnelbana infördes i den officiella statistiken år 2000.

Serien *Statens järnvägstrafik* omfattade åren 1862–1910. Trots namnet ingick under många år även enskilda järnvägar i de fylliga årsrapporterna. Åren 1878–1910 delades materialet upp så att enskilda järnvägar ingick i en separat del med undertiteln *Allmän svensk järnvägstrafik* med både statliga och enskilda järnvägar.

År 1911 separerades statistiken i två helt skilda serier med titlarna *Statens järnvägar* och *Allmän järnvägsstatistik*. Dessa utkom därefter till 1952.

År 1953 lades båda serierna samman i *Sveriges Järnvägar* som därefter utkom alla år till 1999 med statistik över statliga och enskilda järnvägar.

År 2000 förändrades förutsättningarna för framställning av statistik över järnvägssektorn. De omedelbara förändringarna var att Statens järnvägar upphörde som statligt affärsverk vid ingången av 2001 och trafikverksamheten övergick i de två aktieföretagen SJ AB och Green Cargo AB. Det medförde att det inte längre var juridiskt tillåtet att särredovisa enskilda järnvägsföretag enligt tidigare mönster. *Sveriges Järnvägar* omarbetades utifrån dessa förutsättningar och det beslutades att rapporten även skulle omfatta spårvägs- och tunnelbanetrafik. Titeln ändrades då till *Bantrafik*.

Fram till och med 1992 års utgåva av *Sveriges Järnvägar* ansvarade Statens Järnvägar (SJ) för den officiella järnvägsstatistiken. Detta ansvar övergick från och med 1993 års utgåva till SIKÄ och från och med 2009 års utgåva till Trafikanalys.

## A.11 Statistikanvändning

Statistiken används både för att få en bild av utvecklingen inom järnvägssektorn och för att göra jämförelser med andra trafikslag.

Användarna är bland annat Trafikanalys, Trafikverket, transportnäringens branschorganisationer, departement och myndigheter, järnvägsföretag, media och allmänheten.

## A.12 Uppläggnig och genomförande

Undersökningen är en totalundersökning. Trafikanalys samlar, med hjälp av Trafikverket, på årsbasis in data från tågoperatörer, regionala kollektivtrafikmyndigheter, infrastrukturförvaltare och andra företag knutna till sektorns verksamhet. Antalet uppgiftslämnare var år 2013 strax över 50.

Först fastställs populationen för det aktuella året. Underlag till detta fås dels från Trafikanalys och Trafikverkets omvärldsbevakning, dels genom underhandskontakter med marknadens aktörer. Därefter tas mottagaranpassade frågeformulär fram och skickas ut.

I takt med att besvarade frågeformulär kommer in kvalitetskontrolleras uppgifterna. Detta sker genom rimlighetsanalyser per uppgiftslämnare och tågsystem. Därefter sammanställs allt underlag till totalsiffror för riket. Därefter görs samma kontroll återigen kompletterat med omvärldsjämförelser. Med omvärldsjämförelser avses avstämningar med andra branscher. Större eller icke förväntade förändringar av godstransporterna inom en bransch måste gå att förklara med förändringar inom den näringen för att vara acceptabla. Efter avslutad kontroll fastställs siffrorna för aktuellt år.

## A.13 Internationell rapportering

Uppgifter om järnväg rapporteras till Eurostat i enlighet med kommissionens förordning (EG) nr 91/2003 samt förordning nr 1192/2003.

## A.14 Planerade förändringar i kommande undersökningar

Redan i 2011 års undersökning uppstod vissa svårigheter med att samla in uppgifter från tågoperatörerna om privatägda järnvägsvagnar, sådana vagnar som ägs av andra än tågoperatörerna. Problemet har drabbat även 2012 och 2013 års uppgifter och det är troligt att problemet kommer att bestå. Transportstyrelsen för ett register över järnvägsvagnar enligt direktiv från EU, men registret har varit under uppbyggnad och har hittills inte kunnat ersätta insamlingen direkt från operatörerna. Trafikanalys följer arbetet med registret och det är vår förhoppning att det går att använda registret för åtminstone en del vagnuppgifter i denna undersökning från och med 2014 års data. Under hösten 2014 och våren 2015 kommer såväl inrapporteringar som presentationen av fordon och vagnar att ses över.

I rapporten *Bantrafik 2013* har tabellen för huvudmän delats upp i två tabeller. En tabell som avser huvudmän och en som avser operatörer. Inför *Bantrafik 2014* kommer såväl innehållet som presentationen av tabellerna för huvudmän och operatörer att ses över och möjligheten att flytta hela eller delar av innehållet i tabellerna till *Beskrivning av statistiken* kommer att utredas.

Trafikanalys har under hösten 2014 beslutat att starta projektet *Tågförseningar – utveckling mot officiell statistik*. Projektet bedrivs i samarbete med Trafikverket och syftar till att utreda möjligheterna att publicera officiell statistik över punktlighet och regularitet för järnvägstrafiken i Sverige.

I tabell D10 *Godstransporter på järnväg* redovisas godsmängd och transportarbete med och utan LKAB Malmtrafik AB:s samtliga godstransporter på malmbanan, även om det i tabellen bara talas om malmtransporter. Utöver LKAB Malmtrafik AB transporterar även andra tågoperatörer malm såväl på malmbanan som på vissa övriga banor. Dessa andra malmtransporter ingår i totalen men ej i särredovisningen "Malm på malmbanan". Avsikten är att vi, genom att ändra gällande föreskrift, ska kunna ändra insamlingen så att vi kan särredovisa samtliga malmtransporter.

## 2 Kvalitetsdeklaration

### B.0 Inledning

Detta avsnitt utgör en kvalitetsdeklaration av undersökningen. En kvalitetsdeklaration har som ambition att beskriva olika moment i undersökningen på ett sådant sätt att en användare av statistiken har möjlighet att bilda sig en uppfattning om kvaliteten.

Denna kvalitetsdeklaration följer kapitelindelningen i skriften *Kvalitetsbegrepp och riktlinjer för kvalitetsdeklaration av officiell statistik* av SCB i serie Meddelande i Samordningsfrågor 2001:1 (MIS).

Rubrikerna B1–B5 i kvalitetsdeklarationen motsvarar de fem kvalitetskomponenter som har använts inom Sveriges officiella statistik sedan 2001. Formuleringen av rubrikerna följer nuvarande allmänna råd från Statistiska centralbyrån. Från och med 2014 ingår sju kvalitets-kriterier i lagen om den officiella statistiken, delvis som en anpassning till kvalitetskriterierna i den europeiska statistiklagen. Till innehållet ligger de fem gamla kvalitetskomponenterna nära de sju nya kvalitetskriterierna, men de saknar en motsvarighet till det nya kriteriet *Relevans*. Ett arbete pågår inom det svenska statistiska systemet för att åtgärda skillnaderna i kommande upplagor av *Beskrivning av statistiken*.

### B.1 Statistikens innehåll

#### Statistiska målstorheter

Statistiken ska primärt beskriva verksamheten med järnväg, spårväg och tunnelbana i Sverige. Statistiken redovisar:

- infrastrukturens utformning
- energianvändningen
- investeringar och underhåll
- trafiken fördelad på person- och godstrafik
- utförda transporter fördelade på person- och godstrafik
- godsmängder fördelade på varuslag
- antal och typ av fordon som disponeras för transporterna

Härtill redovisas vilka företag som varit aktiva och antal anställda i dessa företag fördelade på infrastrukturarbeten samt person- och godstransporter.

#### *Objekt och population*

Objekt i undersökningen är tågoperatörer, regionala kollektivtrafikmyndigheter, infrastruktur-förvaltare och andra företag verksamma inom järnväg, spårväg eller tunnelbana i Sverige. Företagen måste ha adress i Sverige för att omfattas av uppgiftslämnarskyldighet.

Populationen är alla företag och organisationer som bedriver verksamhet eller äger infrastruktur eller fordon. Även företag som bara till viss del utför verksamhet för sektorn, men där denna verksamhet utgör en märkbar andel av helheten, tillhör populationen.

### *Variabler*

Infrastruktur:

- spårlängd och banlängd
- korsningar
- investeringar och underhåll
- energianvändning

Tågoperatörer och infrastrukturförvaltare:

- antal företag
- antal anställda

Rullande materiel (fordon):

- antal fordon
- antal sitt- och sovplatser
- lastförmåga

Trafik och transporter:

- trafikarbete
- transportarbete
- utbud
- godsmängd
- antal resor
- energianvändning

### *Statistiska mått*

Det vanligaste statistiska måttet i undersökningen är antal. Personal redovisas omräknat till årsarbeten i medeltal, beräknat utifrån årets normalarbetstid.

### *Redovisningsgrupper*

Uppgifter redovisas i följande tre huvudgrupper: järnvägar, spårvägar och tunnelbana. Undergrupper till dessa är bland annat:

- godstrafik och persontrafik
- inland och utland
- egentrafiktåg och regionala kollektivtrafikmyndigheters tåg
- ägandeförhållanden (när det gäller fordon)
- banarbeten, trafikledning, persontrafik och godstrafik (när det gäller personal)

Uppgifterna redovisas summerade så att enskilda företag, eller deras verksamhet, inte kan identifieras. Det är anledningen till att statistiken inte är uppdelad på exempelvis län eller bansträckor.

### *Referenstider*

Årsstatistiken följer kalenderår. De uppgifter som inte avser hela år redovisas per den 31 december varje år.

### **Fullständighet**

Statistiken är fullständig. Eventuella bortfall ersätts med imputeringar.

## **B.2 Tillförlitlighet**

### **Tillförlitlighet totalt**

Den redovisade statistiken är en totalundersökning med god tillförlitlighet, men vissa rapporteringsfel kan förekomma. Datakvaliteten beror mycket på de cirka 50 uppgiftslämnarnas möjligheter att besvara enkätfrågorna.

### **Osäkerhetskällor**

Insamlat material rörande trafik och transporter är inte komplett. Beräkningar och i vissa fall estimeringar har genomförts för att brygga över luckor i historiskt och rapporterat material. Viss osäkerhet förekommer även i uppgifter om persontrafik.

Uppgiftslämnarnas metoder för framställande av grunddata rörande resande och personkilometer varierar. Det beror delvis på olika möjligheter för uppgiftslämnarna att registrera alla resenärer med periodkort. Det förekommer även osäkerhet om hur många resenärer som under en resa byter mellan flera tåg. En resenär kan därför i vissa fall räknas flera gånger under samma resa. Detta gäller i första hand kortväga länstrafikresor. Totalnivåerna för antalet resor bör därför betraktas med viss försiktighet, medan uppgifter rörande transportarbete inte omfattas av detta problem. Materialet är dock framställt enligt samma principer för alla rapporterade år, varför tidserierna är konsistenta och jämförbara.

### *Urval*

Bantrafik är en totalundersökning som samlas in med svarsplikt enligt Trafikanalys föreskrifter och har ingen urvalsosäkerhet.

### *Ramtäckning*

God täckning föreligger mellan ram- och målpopulation. Risken för undertäckning är liten, då företagen bedriver tillståndspliktig verksamhet. Undertäckning kan ändå förekomma då fordon tagits ur drift under året eller inhyrts och återlämnats under året samt av personal tillhörande företag vilka i huvudsak verksamma inom annan sektor än populationen (och som därför inte tillhör denna) men som trots detta i mindre omfattning utför arbete åt sektorn.

Övertäckning utgörs av att resenärer kan rapporteras dubbelt då de under samma resa byter tågssystem, det vill säga dels av rapportören för tågssystem 1, dels av rapportören för tågssystem 2. I det insamlade underlaget ingår uppgift om antal resenärer som byter system,



dessa kan dock i vissa fall vara svåra att urskilja beroende på vilken typ av färdbevis som utfärdats för resan. Det förekommer även viss systematisk övertäckning. Exempelvis dubbelräknas alltid resor med SL:s pendeltågssystem som separata resor, om resenären under en sammanhängande resa nyttjat ett annat tågssystem i kombination med pendeltågen.

### *Mätning*

Uppgiftsinsamlingen sker via elektroniska frågeformulär som sänds med e-post till namngivna kontaktpersoner hos samtliga identifierade objekt (främst infrastrukturförvaltare, trafikutövare och regionala kollektivtrafikmyndigheter) verksamma i Sverige. Formulären innehåller endast de frågor som varje uppgiftslämnare berörs av. Föregående års lämnade uppgifter är ifyllda för att underlätta för uppgiftslämnarna.

Hur varje uppgiftslämnare går till väga för att skaffa 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.

Stort arbete läggs ned på att stödja uppgiftslämnare som har frågor om insamlingen.

### *Svarsbortfall*

Efter påminnelser med e-post och senare med telefon brukar de allra flesta uppgifter komma in. Bortfall förekommer endast vid insamlande av uppgifter från trafikutövarna.

Rörligheten på marknaden är tidvis stor och när operatörer upphör med sin verksamhet till exempel på grund av förlorade avtal eller konkurs kan det snabbt bli svårt att få kontakt med företrädare som kan lämna uppgifter till undersökningen. Det medför så fall att uppgifterna måste imputeras. Bortfallet avser enskilda variabler och effekten för den samlade bilden av järnvägstrafiken är försumbar.

Företag som bedriver järnvägstrafik i Sverige utan att samtidigt ha adress här, har formellt sett ingen skyldighet att lämna uppgifter i undersökningen. Dessa företag omfattas inte av svenska föreskrifter om uppgiftsskyldighet. Problemet finns även i våra grannländer, med omvända förtecken. Hittills har problemen kunnat lösas med frivillighet och i samarbete mellan grannländerna.

### *Bearbetning*

Insamlade uppgifter genomgår granskning och i vissa fall rättning. Vissa bearbetningar av materialet kan göras om det behövs för att brygga över luckor i grundmaterialet från trafikutövarna.

### *Modellantaganden*

Inga modellantaganden görs.

## **Redovisning av osäkerhetsmått**

Bantrafikstatistiken redovisas utan numeriska osäkerhetsmått, såsom standardavvikelser eller konfidensintervall, eftersom det är en totalundersökning.

## B.3 Aktualitet

### Frekvens

Statistiken utkommer årligen och samlas i huvudsak även in årligen. De viktigaste uppgifterna om person- och godstransporter med järnväg samlas in per kvartal och publiceras kvartalsvis som preliminär officiell statistik med titeln *Järnvägstransporter*. Dessa preliminära uppgifter publiceras i denna rapport summerat till definitiva årssiffror.

### Framställningstid

Framställningstiden av årsrapporten är cirka 10 månader efter årets slut.

### Punktlighet

Publicering ska ske enligt publiceringsplanen, se [www.trafa.se/statistik](http://www.trafa.se/statistik). Leverans till Eurostat ska ske enligt Europaparlamentets och rådets förordning EG 91/2003. Tidigare har tiderna inte alltid kunnat följas, men punktligheten har de senaste åren blivit god.

## B.4 Jämförbarhet och sammanvändbarhet

### Jämförbarhet över tiden

Materialet är framställt enligt samma principer för alla rapporterade år, utom i den historiska översikten. Vissa rapporteringsfel kan dock förekomma. Jämförelser över längre tid påverkas av att insamlingen gjorts om mycket sedan den började i mitten av 1800-talet.

När väsentliga brott har uppstått i tidserierna markeras det med horisontella eller vertikala streck i tabellerna och en fotnot ger en närmare förklaring. Se exempelvis den historiska översikten (tabell A1).

Vid användandet av den historiska översikten rekommenderas att definitionerna jämförs med motsvarande internationella. För att inte bryta tidserier som sträcker sig från 1856 har inte alla definitioner kunnat anpassas i dessa tabeller.

### Jämförbarhet mellan grupper

Jämförbarheten med motsvarande statistik från andra EU- och EES-länder är god i och med att EU utfärdat förordningarna EG 91/2003 och EG 1192/2003 som utöver att anvisa vilka variabler som ska rapporteras också fastställer EU-gemensamma definitioner över dessa variabler. Statistiken är anpassad till dessa förordningar, bland annat är samtliga definitioner och principer för sammanställning av uppgifter harmoniserade med gemenskapens krav.

I tidigare undersökningar har olika varunomenklaturer använts vilka i stort gått att jämföra med NST/R men varit något mer detaljerade. Från och med undersökningsår 2008 har NST 2007 införts vilket påverkar jämförelserna på varugrupsnivå. Den nya varunomenklaturen infördes samtidigt avseende sjötrafik, bantrafik och vägtrafik.

## Samanvändbarhet med annan statistik

Undersökningen är nära relaterad till Trafikanalys undersökning *Järnvägstransporter*, som innehåller de viktigaste järnvägsvariablerna och utkommer varje kvartal som preliminär officiell statistik. Stor vikt läggs vid att de två undersökningarna ska vara samstämmiga.

Definitioner av variabler har gjorts så att möjligheter till jämförelser med andra trafikslag finns. I något fall misstämmer definitionerna mellan trafikslagen, exempelvis för begreppet resa.

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/sv/Statistik/Transportarbete/](http://www.trafa.se/sv/Statistik/Transportarbete/)

## B.5 Tillgänglighet och förståelighet

### Spridningsformer

Från och med *Järnvägar 1998* finns rapporterna i elektronisk form på Trafikanalys webbplats [www.trafa.se](http://www.trafa.se).

Statistiken trycktes på papper fram till och med *Bantrafik 2008*. Efter det görs den enbart som elektronisk rapport i pdf-format och dessutom tabellerna i Excelformat för egen bearbetning. Samtliga tryckta rapporter torde finnas på de flesta forskningsbibliotek i Sverige. SCB:s bibliotek i Stockholm är specialbibliotek för officiell statistik.

De allra äldsta rapporterna om järnvägarna i Sverige är tillgängliga på Internet, på Statistiska centralbyråns webbplats [www.scb.se](http://www.scb.se) under rubriken *Historisk statistik*. Rapporter med detaljerad information finns där från 1862–1910 och 1912–1953.

*Statistisk årsbok* från Statistiska centralbyrån innehåller utdrag av statistik från detta område. Årsböckerna utkom 1914–2014 och dessa finns också på SCB:s webbsida med historisk statistik.

Den äldre statistiken på Statistiska centralbyråns webbplats är kopierad i pdf-format, men är också maskintolkad så det går att söka i filerna.

De uppgifter som Eurostat efterfrågar enligt förordningen presenteras för varje medlemsland i Eurostats publikationer och databaser.

### Presentation

Statistiken redovisas i huvudsak i form av text, diagram och tabeller. I rapporten presenteras helårsvärden i sexårsserier samt vissa helårsvärden i historiska sammanställningar från år 1856.

Rapportens tabeller redovisas också i Excelformat för egen bearbetning. Där finns möjlighet att ta fram tidserier från år 2000 och framåt. Ett plustecken över kolumnen med det första året visar att det finns mer data att ta fram.

### Dokumentation

Detta dokument, *Beskrivning av statistiken*, uppdateras varje år och finns på Trafikanalys webbplats.

Årsrapporten innehåller en sammanfattning, *Fakta om statistiken*, och därtill ett avsnitt med definitioner av variabler.

### **Tillgång till primärmaterial**

Primärmaterialen förvaras hos Trafikverket i deras databaser. Primärmaterialen är sekretessbelagda men kan lämnas ut för vissa väl definierade ändamål, under förutsättning att sekretessen kan bevaras. Kontakta Trafikanalys för mer information.

### **Upplysningstjänster**

Se avsnitt A4 och A5.





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 den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.