



Bantrafik 2017 Kvalitets-
deklaration

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2018-09-13

KVALITETSDEKLARATION

Bantrafik

Ämnesområde

Transporter och kommunikationer

Statistikområde

Bantrafik

Produktkod

TK0601

Referenstid

2017

Innehåll

Statistikens kvalitet	5
1 Relevans	5
1.1 Ändamål och informationsbehov.....	5
1.1.1 Statistikens ändamål	5
1.1.2 Statistikansvändares informationsbehov.....	5
1.2 Statistikens innehåll	6
1.2.1 Objekt och population.....	6
1.2.2 Variabler	7
1.2.3 Statistiska mått	7
1.2.4 Redovisningsgrupper.....	8
1.2.5 Referenstider	8
2 Tillförlitlighet.....	9
2.1 Tillförlitlighet totalt	9
2.2 Osäkerhetskällor	9
2.2.1 Urval	9
2.2.2 Ramtäckning.....	10
2.2.3 Mätning.....	10
2.2.4 Bortfall	10
2.2.5 Bearbetning	11
2.2.6 Modellantaganden.....	11
2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig.....	11
3 Aktualitet och punktlighet	13
3.1 Framställningstid.....	13
3.2 Frekvens	13
3.3 Punktlighet	13
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	16
5 Jämförbarhet och sam användbarhet	17
5.1 Jämförbarhet över tid	17
5.2 Jämförbarhet mellan grupper.....	17

5.3	Sam användbarhet i övrigt	17
5.4	Numerisk överensstämmelse.....	18
	Allmänna uppgifter.....	19
A	Klassificeringen Sveriges officiella statistik.....	19
B	Sekretess och personuppgiftsbehandling	19
C	Bevarande och gallring	19
D	Uppgiftsskyldighet.....	19
E	EU-reglering och internationell rapportering	20
F	Historik	20
G	Kontaktuppgifter	21

Trafikanalys
Kvalitetsdeklaration

Statistikens kvalitet

1 Relevans

1.1 Ändamål och informationsbehov

1.1.1 Statistikens ändamål

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

Ett annat viktigt ändamål med undersökningen är att fullgöra Sveriges skyldighet att lämna järnvägsstatistik till EU:s statistikbyrå Eurostat.

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. Den används exempelvis som underlag till utredningar, forskningsrapporter, omvärldsanalyser och artiklar.

Det finns användarbehov som statistiken inte täcker. Bland annat efterfrågas finare uppdelningar av statistiken, exempelvis på operatörer och regioner. Därtill händer det att frågor inkommer till Trafikanalys om uppgifter som inte finns i statistiken, exempelvis kostnader för trafiken. 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.

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. Också på Trafikverket, som producerar statistiken, är det nära mellan användare och producent. 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, ett annat för statistik om persontransporter. Till användarråden kommer viktiga externa användare av statistiken och representanter för uppgiftslämnare och statistikproducenter. Användarråden hålls minst en gång per år. Syftet med användarråden är att diskutera användarnas behov av relevant officiell statistik. Användarråden är rådgivande för Trafikanalys.

Varje år ämnar Trafikanalys att göra en djupare behandling av relevans och övriga kvalitetsaspekter i två av rapportserierna i den officiella statistiken, enligt ett rullande schema. En genomlysning av *Bantrafik* gjordes under 2015 och berörde tabellerna om

persontransporter. Inga resultat från genomlysningen har implementerats ännu. Sedan 2015 har ingen ytterligare genomlysning genomförts på delar som berör *Bantrafik*.

1.2 Statistikens innehåll

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 en förteckning av vilka företag som varit aktiva och totalt antal anställda i dessa företag fördelade på infrastrukturarbeten samt person- och godstransporter.

Från och med 2016 års undersökning har statistiken om bantrafikens energianvändning övertagits av Statens energimyndighet inom ämnesområdet *Tillförsel och användning av energi*. Statistiken redovisas på samma sätt som tidigare, men i publikationen *Energianvändning i bantrafik* (se www.energimyndigheten.se). Statistik från tidigare år finns kvar i rapporten *Bantrafik*, utan att uppdateras med nya siffror.

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 undersökningen är tågoperatörer, regionala kollektivtrafikmyndigheter, infrastrukturförvaltare och vissa andra företag verksamma inom kommersiell järnväg, spårväg eller tunnelbana i Sverige under undersökningsperioden.

Målpopulationen är alla företag och organisationer som bedriver verksamhet i sektorn 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. Operatörer som bedriver museitrafik utan betydelse för transportsystemet är undantagna. Företagen måste ha adress i Sverige för att omfattas av uppgiftslämnarskyldighet men de ingår ändå i målpopulationen.

Målpopulationen är anpassad efter statistiken som efterfrågas av EU. Med anledning av det bör målpopulationen täcka tillhörande intressepopulation bra.

1.2.2 Variabler

Undersökningens målvariabler är uppdelat i fyra huvudkategorier:

Infrastruktur

- spårlängd och banlängd
- korsningar
- investeringar, reinvesteringar och underhåll

Tågoperatörer och infrastrukturförvaltare

- företag
- anställda

Rullande materiel (fordon)

- fordon
- sitt- och sovplatser
- lastförmåga

Trafik och transporter

- trafikarbete
- transportarbete
- utbud
- godsmängd
- transporterade lastenheter
- resor

Undersökningens variabler är anpassade till statistiken som efterfrågas av EU. Mot den bakgrunden bör undersökningens mål- och intressevariabler vara samstämmiga.

Vissa skillnader finns mellan undersökningens mål- och observationsvariabler. Exempelvis finns en observationsvariabel som anger hur många resor som genomförs i samtrafik. Den är ämnad till att räkna av järnvägsresor som mer än en uppgiftslämnare registrerar, såsom kan uppstå vid tågbyten.

1.2.3 Statistiska mått

Det vanligaste statistiska måttet i undersökningen är antal. Personal redovisas omräknat till årsarbeten i medeltal, beräknat utifrån årets normalarbetstid. Transporterade lastenheter och utnyttjad transportförmåga redovisas också som andelen (procent) lastade respektive andelen utnyttjad. Investeringar, reinvesteringar och underhåll redovisas i svenska kronor (löpande priser).

1.2.4 Redovisningsgrupper

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

- godstrafik och persontrafik
- inrikes och utrikes
- egentrafiktåg och regionala kollektivtrafikmyndigheters tåg
- transporter utförda med och utan stöd
- 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 mestadels inte är uppdelad på exempelvis län eller bansträckor.

Antalet resor och personkilometer indelas inte efter kön, vilket 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 vanligtvis inte en uppgift som tågoperatörerna har om sina resenärer.

1.2.5 Referenstider

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

2 Tillförlitlighet

2.1 Tillförlitlighet totalt

Statistiken bygger på en totalundersökning vilket gör att det är icke-urvalsfel som är viktiga att belysa om statistikens tillförlitlighet. Tillförlitligheten påverkas i stor grad av de cirka 50 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

Eftersom statistiken baseras på en totalundersökning bidrar inte urval till någon osäkerhet. Ramtäckningen är överlag god men det finns vissa brister, exempelvis då personal utför arbete åt sektorn men är anställda i företag utanför rampopulationen.

Mest avgörande för statistikens kvalitet är uppgiftslämnarnas möjlighet att lämna uppgifterna som efterfrågas. Exempelvis varierar uppgiftslämnarnas metoder för mätning rörande resor och personkilometer. 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 totalnivåerna rörande transportarbete inte omfattas av detta problem. Däremot kan transportarbetet för internationella resor påverkas av byten mellan flera tåg eller byten mellan tågssystem då transportarbetet för hela resan inte nödvändigtvis behöver registreras som internationell.

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.

Materialet är dock framställt enligt samma principer för alla rapporterade år, varför tidsserierna är konsistenta och jämförbara såtillvida inget annat anges i tabellerna.

2.2.1 Urval

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

Trafikanalys samlar på årsbasis in data från tågoperatörer, regionala kollektivtrafikmyndigheter, infrastrukturförvaltare och andra företag knutna till sektorns verksamhet. Antalet uppgiftslämnare var 2017 cirka 50.

2.2.2 Ramtäckning

God täckning föreligger mellan ram- och målpopulation. Risken för undertäckning är liten, då företagen bedriver tillståndspliktig verksamhet. Undertäckning kan ändå förekomma då företag avregistreras innan de ska lämna uppgifter till statistiken, eller då personal utför arbete åt sektorn men är anställda i företag utanför rampopulationen.

Målpopulationen fastställs med underlag från Trafikanalys och Trafikverkets omvärldsbevakning, dels genom underhandskontakter med marknadens aktörer.

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.

2.2.3 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. Formulären innehåller även information om definitioner för att öka sannolikheten att likvärdiga uppgifter lämnas av de olika 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. Exempelvis kan antal resenärer i vissa fall baseras på biljettförsäljning medan i andra fall på resvaneundersökningar som genomförs med olika frekvenser.

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. Dessutom dubbelräknas alltid resor med SL:s pendeltågssystem som separata resor, om resenären under en sammanhängande resa nyttjat ett annat tågssystem i kombination med pendeltågen.

Dubbelräkningar av godsmängden kan också förekomma om det exempelvis sker en förflyttning av godset mellan två tåg tillhörande olika operatörer. I den mån det har varit möjligt har dessa dubbelräkningar avräknats.

Stort 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 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. Effekten för den samlade bilden av järnvägstrafiken bedöms vara försumbar.

I vissa fall kan inte värden imputeras eftersom det saknas bakgrundsinformation. När så är fallet redovisas inga uppgifter eftersom de blir för osäkra att ange. Exempel på det är antalet privatägda godsvagnar i tabell C4.

2.2.5 Bearbetning

I takt med att besvarade frågeformulär kommer in från uppgiftslämnarna 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.

Vid bearbetning och sammanställning kan det uppstå missförstånd eller felaktigheter. Metoderna som används i denna totalundersökning är dock enkla med få arbetsmoment vilket håller nere risken för fel i hanteringen. Uppgifterna kontrolleras i flera steg för att minska risken för bestående felaktigheter. Det finns även inbyggda kontroller i produktionsprocessen som signalerar om exempelvis en summering är fel. Hittills har inga fel i bearbetningen som påverkat statistikens tillförlitlighet identifierats.

2.2.6 Modellantaganden

Modellantaganden används för att beräkna godsmängd och transportarbete exklusive vikt av lastbärare, exempelvis containrar och växelflak. I modellen är det vikten på lastbärarna som skattas. Hur det påverkar statistikens tillförlitlighet kan inte specificeras närmare. Däremot är lastbärare ofta utformade efter gemensamma standarder vilket minskar risken för fel.

2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig

Preliminär statistik om resor, godsmängd och transportarbete framställs varje kvartal i rapporten *Järnvägstransporter*. När årsstatistiken (*Bantrafik*) publiceras anses den som slutlig, vilket sker under juni nästkommande år för godstransporter och under oktober nästkommande år för persontransporter. I Tabell 1 redovisas den procentuella skillnaden mellan preliminära årsvärden, publicerade i kvartalsrapporterna för kvartal 4 för åren 2012 till 2017, och motsvarade fastställda värden i årsstatistiken samma år.

Tabell 1. Skillnad mellan preliminära och fastställda siffror för person- och godstransporter, årsvärden.

År	<i>Persontransporter</i>		<i>Godstransporter</i>	
	<i>Resor</i>	<i>Personkilometer</i>	<i>Ton</i>	<i>Tonkilometer</i>
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 %

3 Aktualitet och punktlighet

3.1 Framställningstid

Framställningstiden av årsrapporten är cirka 9 månader efter årets slut. En delpublicering sker cirka 5 månader efter årets slut med statistikuppgifter som är framställda vid den tidpunkten.

3.2 Frekvens

Statistiken utkommer årligen och samlas i huvudsak även in årligen. De viktigaste uppgifterna om person- och godstransporter på 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.

3.3 Punktlighet

Publicering sker enligt publiceringsplanen, se www.trafa.se/kalendern. Under senare år har inga avvikelser från planen förekommit. Leverans till **Eurostat** sker enligt Europaparlamentets och rådets förordning EG 91/2003.

Trafikanalys
Kvalitetsdeklaration

4 Tillgänglighet och tydlighet

4.1 Tillgång till statistiken

Från och med *Järnvägar 1998* finns rapporterna i elektronisk form på Trafikanalys webbplats www.trafa.se.

Statistiken trycktes på papper fram till och med *Bantrafik 2008*. Samtliga tryckta rapporter bör finnas på de flesta forskningsbibliotek i Sverige. SCB:s bibliotek i Stockholm är specialbibliotek för officiell statistik.

Numera görs statistiken enbart som elektronisk rapport. Hela rapporten finns i pdf-format och tabellerna och diagrammen dessutom i Excelformat för egen bearbetning.

De allra äldsta rapporterna om järnvägarna i Sverige är tillgängliga på Statistiska centralbyråns webbplats scb.se/sv/Hiitta-statistik/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, se ec.europa.eu/eurostat.

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. Kontakta Trafikanalys för mer information.

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.

4.3 Presentation

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

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

Alla användare rekommenderas att alltid hämta sin information från den senast utgivna rapporten, även för tidigare perioder. Detta på grund av att eventuella ändringar i regel inte görs i äldre rapporter.

4.4 Dokumentation

Kvalitetsdeklarationerna uppdateras vid varje ny publicering av statistik och finns på Trafikanalys webbplats.

Från och med undersökningsåret 2016 kommer Trafikanalys även att framställa en djupare beskrivning av hela statistikprocessen. Den är främst för internt bruk men kan även spridas vid särskilda behov.

5 Jämförbarhet och sam användbarhet

5.1 Jämförbarhet över tid

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 tidsserierna 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, se <http://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-RA-10-028>

För att inte bryta tidsserier som sträcker sig från 1856 har inte alla definitioner kunnat anpassas i dessa tabeller.

5.2 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 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.

Över tid har varugrupperna haft olika indelning. De tidigaste indelningarna var något mer detaljerade varför de i stort sett gått att jämföra med de senare. Från och med undersökningsår 2008 har varunomenklaturen NST 2007 införts, vilket påverkar jämförelserna på varugrupsnivå. Den nya varunomenklaturen infördes samtidigt avseende sjötrafik, bantrafik och vägtrafik.

5.3 Sam användbarhet i övrigt

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. När en resenär byter mellan två tåg ska det inte räknas som en ny resa, vilket görs i viss annan statistik. Ytterligare ett exempel är godsmängden. Om godset flyttas mellan två tåg ska godsmängden inte räknas på nytt, vilket inte görs inom viss statistik om andra trafikslag.

I *Bantrafik* publicerades en tabell för kombitransporter, *Tabell D12*. Tabellen redovisar godsmängd och transportarbete med och utan lastbärare. Eftersom vikten på containrar och andra lastbärare ingår i övriga tabeller ökar detta jämförbarheten med andra trafikslag som redovisar statistik över godsvikter utan lastbärare.

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/transportarbete.

Trafikanalys publicerar också statistik om olyckshändelser och självmordshändelser vid järnväg, spårväg och tunnelbanan, med titeln *Bantrafikskador*. Insamlingen och sammanställningen har utformats så att händelserna i den statistiken ska motsvara den infrastruktur och trafik som redovisas i *Bantrafik*.

Samanvändbarheten med Trafikanalys undersökning *Punktlighet på järnväg*, kvartals- och årsrapport, påverkas av att punktlighetsstatistiken inte omfattar tåg på Saltsjöbanan och Roslagsbanan. Bedömningen är dock att om populationens omfattning beaktas är sam användbarheten mellan undersökningen *Punktlighet på järnväg* och med övrig officiell statistik inom statistikområdet bantrafik god.

5.4 Numerisk överensstämmelse

Årsrapporten *Bantrafik* utkommer mellan två kvartalsrapporter (*Järnvägstransporter*) och en revidering av data i årsrapporten kan medföra en skillnad jämfört med samma data i föregående kvartalsrapport. Rutinmässigt införs en sådan revidering i nästa kvartalsrapport för att siffrorna mellan rapporterna ska överensstämma.

Summeringar stämmer inte alltid exakt med delposterna. Detta beror på avrundningar i delposterna.

Alla användare rekommenderas att alltid hämta sin information från den senast utgivna rapporten, även för tidigare perioder. Detta på grund av att eventuella ändringar i regel inte görs i äldre rapporter.

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 *TK0601*.

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 enskilt företag går att utläsa. Samtycke till publicering finns från företaget.

C Bevarande och gallring

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

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 enligt lagen om den officiella statistiken (2001:99), förordningen om den officiella statistiken (2001:100) och Trafikanalys föreskrifter (TRAFAFS 2012:3, TRAFAFS 2014:1).

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

E EU-reglering och internationell rapportering

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). Senaste ändringarna av EG nr 91/2003 återfinns i EU 2016/2032.

Statistiken om spårvägar och tunnelbana är inte EU-reglerad.

F Historik

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 aktiebolagen 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 SIKA och från och med 2009 års utgåva till Trafikanalys.

G Kontaktuppgifter

Statistikansvarig myndighet:

Myndighet/organisation: Trafikanalys
Postadress: Torsgatan 30, 113 21 Stockholm
Besöksadress: Akademigatan 2, Östersund
Kontaktperson: Anna Norin
Telefon: 010-414 42 38
E-post: anna.norin@trafa.se

Statistikproducent:

Myndighet/organisation: Trafikverket
Postadress: 172 90 Sundbyberg
Besöksadress: Solna strandväg 98, 171 54 Solna
Kontaktperson: Anders Broberg
Telefon: 010-123 61 48
E-post: 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 den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.