



Bantrafik 2022 **Kvalitets-**
deklaration

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54

118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Publiceringsdatum: 2023-06-22

KVALITETSDEKLARATION

Bantrafik

Ämnesområde

Transporter och kommunikationer

Statistikområde

Bantrafik

Produktkod

TK0601

Referenstid

2022

Innehåll

Statistikens kvalitet	7
1 Relevans	7
1.1 Ändamål och informationsbehov	7
1.1.1 Statistikens ändamål	7
1.1.2 Statistik användares informationsbehov	7
1.2 Statistikens innehåll	8
1.2.1 Objekt och population	8
1.2.2 Variabler	9
1.2.3 Statistiska mått	9
1.2.4 Redovisningsgrupper	10
1.2.5 Referenstider	10
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	12
2.2.4 Bortfall	13
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	18
4.4 Dokumentation	18
5 Jämförbarhet och sammanvändbarhet	19
5.1 Jämförbarhet över tid	19
5.1.1 Tidsseriebrott för godstransporter 2018	19
5.2 Jämförbarhet mellan grupper	20
5.3 Sammanvändbarhet i övrigt	21
5.4 Numerisk överensstämmelse	21

Allmänna uppgifter.....	23
A Klassificeringen Sveriges officiella statistik	23
B Sekretess och personuppgiftsbehandling	23
C Bevarande och gallring	23
D Uppgiftsskyldighet	23
E EU-reglering och internationell rapportering	24
F Historik	24
G Kontaktuppgifter	25

Statistikens kvalitet

1 Relevans

1.1 Ändamål och informationsbehov

1.1.1 Statistikens ändamål

Ändamålet med statistiken är att redovisa utvecklingen över tid av trafik, transporter, fordon och infrastruktur inom järnväg, spårväg och tunnelbana. Statistiken kan användas som underlag för analyser av problem, åtgärder och effekter.

Ett annat viktigt ändamål med statistiken är att fullgöra Sveriges skyldighet att lämna järnvägsstatistik 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. Den används exempelvis som underlag till utredningar, forskningsrapporter, omvärldsanalyser och artiklar.

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 gods-transporter 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. Diskussionen i råden förs med hänsyn till de kvalitetskriterier som reglerar den officiella statistiken. Kvalitetsaspekter som vi framför allt behöver hjälp utifrån med är statistikens relevans och tillgänglighet. Användarråden är rådgivande för Trafikanalys.

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 haft regeringens uppdrag att föreslå åtgärder för att utveckla dagens statistik och kunskapsunderlag om järnvägstransporter.¹ Viktiga delar av uppdraget var att inventera datakällor, samt att analysera statistikbehovet. Från uppdraget framkom bland annat att det finns behov av högre geografisk upplösning på järnvägsstatistik.

1.2 Statistikens innehåll

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

- infrastrukturens omfattning,
- investeringar och underhåll,
- trafik fördelad på person- och godstrafik,
- transporter fördelade på person- och godstrafik,
- godsmängder fördelade på varuslag,
- godstransporter fördelat på typ av lastenheter (kombitransporter) samt
- antal och typ av fordon som disponeras för transportererna.

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 *Energi-användning i bantrafik* (se www.energimyndigheten.se). Statistik från tidigare år finns kvar i tabellerna för *Bantrafik*, utan att uppdateras med nya siffror.

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.

Målpopulationen är alla företag och organisationer som bedrivit verksamhet i sektorn, eller ägt infrastruktur eller fordon, under undersökningsperioden. 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 (se EU-reglering och internationell rapportering). Vår uppfattning är att målpopulationen täcker tillhörande intressepopulationen väl.

¹ Resultaten från uppdraget presenteras på Trafikanalys webbplats: www.trafa.se/bantrafik/forbattrad-kunskapsforsorjning-om-jarnvagstransporter-7535/

1.2.2 Variabler

Undersökningens målvariabler är uppdelat i fyra huvudkategorier.

Infrastruktur,

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

Tågoperatörer och infrastrukturförvaltare,

- företag och
- anställda.

Rullande materiel (fordon),

- fordon,
- sitt-, stå- och sovplatser, samt
- lastförmåga.

Trafik och transporter,

- trafikarbete,
- transportarbete,
- utbud,
- transporterad godsmängd,
- transporterade lastenheter och
- resor.

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

Undersökningens observationsvariabler framgår av Trafikanalys föreskrift [TRAFAFS 2014:1](#). Vissa skillnader finns mellan undersökningens mål- och observationsvariabler. Exempelvis finns en observationsvariabel som anger hur många resor som genomförts i så kallad samtrafik, det vill säga hur många resor som innehåller byten av tåg som trafikeras av olika operatörer. Den är ämnad till att räkna av järnvägsresor som mer än en uppgiftslämnare registrerar och rapporterar till statistiken.

1.2.3 Statistiska mått

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

1.2.4 Redovisningsgrupper

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

- godstrafik och persontrafik,
- inrikes och utrikes (inkl. transit),
- egentrafiktåg och regionala kollektivtrafikmyndigheters tåg,
- transporter utförda med och utan ekonomiskt stöd (subventioner),
- ägandeförhållanden (när det gäller fordon) samt
- banarbeten, trafikledning, persontrafik och godstrafik (när det gäller personal).

I anslutning till den publicerade statistiken (tabeller i Excel-format) finns ett avsnitt med definitioner av variabler och redovisningsgrupper för respektive tabell.

Uppgifterna redovisas summerade så att enskilda företag, eller deras verksamhet, inte kan identifieras. Detta 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 nämligen en uppgift som tågoperatörerna vanligtvis inte har om sina resenärer.

1.2.5 Referenstider

Årsstatistiken följer kalenderår. De uppgifter som avser tillståndet ett visst datum, t.ex. bestånd av fordon, redovisas per den 31 december varje år.

2 Tillförlitlighet

2.1 Tillförlitlighet totalt

Statistiken bygger på en totalundersökning vilket gör att det är annat än urvalsfel som påverkar statistikens tillförlitlighet. 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 underlaget förekommer främst osäkerhet kring mätning, bortfall och modellantaganden (se respektive avsnitt).

Mest avgörande för statistikens kvalitet är de cirka 50 uppgiftslämnarnas förmåga och metoder att mäta undersökningsvariablerna. Detta kan skilja sig åt mellan uppgiftslämnare. Exempelvis varierar uppgiftslämnarnas metoder för mätning av 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 resor i regionala kollektivtrafikmyndigheters tåg där många reser med periodkort. 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 tåg eller byten mellan tågssystem då transportarbetet för hela resan inte nödvändigtvis behöver registreras som internationell.

Materialen som samlas in är inte alltid helt kompletta. Om värden saknas genomförs om möjligt beräkningar och skattningar för att ersätta det som saknas (så kallad imputering). Det vanligaste är däremot att inrapporteringarna är fullständiga och eventuell påverkan på kvalitén är därmed liten.

Materialet är framställt enligt samma principer för samtliga rapporterade år från och med 2000, varför tidsserierna är konsistenta och jämförbara om inget annat anges i tabellerna.

2.2.1 Urval

Bantrafik är en totalundersökning och har ingen urvalsosäkerhet.

2.2.2 Ramtäckning

Rampopulationen fastställs med underlag från Trafikanalys och Trafikverkets omvärldsbekantning, dels genom underhandskontakter med marknadens aktörer genom exempelvis den kvartalsvisa statistikinsamlingen om järnvägstransporter. Trafikverket har även förteckningar över järnvägsföretag med beviljade tåglägen.

Trafikanalys samlar på årsbasis in data från tågoperatörer, regionala kollektivtrafikmyndigheter, infrastrukturförvaltare och andra företag knutna till sektorns verksamhet. Antalet uppgiftslämnare var 2022 cirka 50.

God täckning föreligger mellan ram- och målpopulation. Risken för undertäckning är liten då företagen som utför transporter på järnväg, spårväg och i tunnelbanan behöver tillstånd för att bedriva sin verksamhet. Undertäckning kan ändå förekomma då företag går i konkurs innan de ska lämna uppgifter till statistiken, eller då personal utför arbete åt sektorn men är anställda i företag utanför rampopulationen.

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. 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 Excel-format) som sänds med e-post till namngivna kontaktpersoner hos samtliga identifierade objekt (främst infrastruktur- förvaltare, 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. Det finns även inbyggda summeringar i enkäten som uppgiftslämnarna kan använda sig av för att kontrollera sina siffror. I vissa fall besvaras inte enkäten, i stället översänds filer med detaljerad information om utförda transporter.

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 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. För att kompensera för det ingår i det insamlade underlaget 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. Exempelvis dubbelräknas alltid resor med SL:s pendeltågssystem som separata resor, även om resenären under en resa nyttjat ett annat tågssystem. De flesta uppgiftslämnare mäter inte var resenärerna kliver av sin resa vilket är en förutsättning för att redovisa byten av tågssystem.

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. Vi tillfrågar till exempel inte varuägarna eller transportförmedlarna hur deras transportkedjor ser ut. Sådan information skulle kunna vara en källa uppgifter avseende omlastning och förflyttning av gods mellan operatörer.

Mätningen kan också påverkas av att uppgiftslämnare kan missförstå frågorna eller definitionerna av de uppgifter som efterfrågas. 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 och svar kommer regelmässigt in från samtliga (se avsnitt D Uppgiftsskyldighet).

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 av imputeringarna 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 detta är antalet privatägda godsvagnar i tabell C4.

2.2.5 Bearbetning

I takt med att ifyllda frågeformulär kommer in från uppgiftslämnarna kvalitetskontrolleras uppgifterna. Detta sker genom rimlighetsanalyser per uppgiftslämnare och tågssystem. Då det saknas förklaringar till avvikande värden kontaktas uppgiftslämnaren och ombes lämna en förklaring eller rätta uppgiften om den blivit fel. 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.

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. Alla vikter utgår ifrån internationella standarder för hur mycket de olika lastbärarna väger (utan last). Hur det påverkar statistikens tillförlitlighet kan inte specificeras närmare. Däremot är lastbärare ofta utformade efter gemensamma standarder vilket minskar risken för fel.

Olika modellantaganden tillämpas också när imputering 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 om resor, godsmängd och transportarbete framställs varje kvartal i statistikprodukten *Järnvägstransporter*. När årsstatistiken *Bantrafik* publiceras anses den som slutgiltig, vilket sker under juni nästkommande år. I Tabell 1 redovisas den procentuella skillnaden mellan fastställd årsstatistik och de preliminära kvartalsvärdena som publicerats i kvartalsrapporterna för kvartal 4 för åren 2012 till 2022. Skillnaden mellan slutgiltig och preliminär statistik är vanligtvis några få procent på årsbasis.

Tabell 1. Skillnad mellan fastställd och preliminär statistik 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 %	-1 %	-3 %

3 Aktualitet och punktlighet

3.1 Framställningstid

Framställningstiden av årsstatistiken är cirka 5 månader efter årets slut.

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 *Bantrafik* 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 [EU 2018/643](http://europa.eu/legislation/law/eu_2018_643).

4 Tillgänglighet och tydlighet

4.1 Tillgång till statistiken

Från och med *Järnvägar 1998* finns statistik om bantrafik i elektronisk form på Trafikanalys webbplats www.trafa.se. Publikationen bytte namn till Bantrafik från och med undersökningsår 2000.

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

Numera finns statistiken enbart i elektroniskt format och tabellerna och diagram finns tillgängliga i Excelformat. Sedan 2019 finns statistiken 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/statistik/oppna-data-api. I september publiceras även en kort sammanfattning av statistiken, i form av text och figurer, i ett separat statistikblad.

Den allra äldsta statistiken om järnvägarna i Sverige är tillgänglig på Statistiska centralbyråns webbplats www.scb.se/hitta-statistik/aldre-statistik. Rapporter med detaljerad information finns där för åren 1862–1910 och 1912–1953. Den äldre statistiken på Statistiska centralbyråns webbplats är kopierad i PDF-format, men är också maskintolkad så det går att söka i filerna.

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.

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.²

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.

² Mer om utlämnande på Trafikanalys webbplats: www.trafa.se/sidor/utlamnande_av_mikrodata.

4.3 Presentation

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

Tabellerna redovisas i Excel-format för att förenkla 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 statistiken, även för tidigare perioder. Detta på grund av att eventuella ändringar i regel inte görs i äldre publikationer.

4.4 Dokumentation

Kvalitetsdeklarationen uppdateras vid varje ny publicering av statistik och finns på Trafikanalys webbplats. Därtill innehåller Excel-filerna med tabellerna ett avsnitt med definitioner av variabler.

5 Jämförbarhet och sammanvändbarhet

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 göras 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 <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-GQ-19-004>.

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

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 som mäts i tonkilometer (förutom *malm på Malmbanan* som hanteras längre ner). På totalnivå finns indikationer, baserat på utvecklingen av bruttotonkilometer³ 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 Bantrafik.

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.

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

³ I bruttoton ingår järnvägsfordonets bruttovikt samt vikten på den transporterade godsmängden.

Påverkan av förändring i hantering avseende malm på Malmbanan

Transporterad godsmängd / Tonnes carried

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Tonnes carried (in thousands)
Inrikes							Domestic consignments
Vagnslastgods	20 347	20 547	20 365	22 530	21 995	20 412	Wagonloads
Malm på malmbanan	9 735	10 263	12 066	7 499 ^k	7 132 ^k	8 563	Ore on the Ore Railway
enligt tidigare hantering				12 403	11 807	13 917	
Kombigods	6 220	5 518	5 200	5 979	6 235	7 261	Intermodal consignments
Summa inrikes	36 303	36 329	37 631	36 008^k	35 362^k	36 236	Total
enligt tidigare hantering				40 912	39 993	41 590	
Inrikes och utrikes							All consignments
Vagnslastgods	27 360	27 760	27 879	30 515	29 910	30 941	Wagonloads
- härav i systemtåg	7 180	7 769	7 740	7 322	6 854	7 527	- of which full train loads
Malm på malmbanan	27 420	29 977	31 975	28 037 ^k	27 605 ^k	28 357	Ore on the Ore Railway
enligt tidigare hantering				32 940	32 280	33 711	
Kombigods	10 219	9 741	9 496	10 572	10 705	10 507	Intermodal consignments
- härav i systemtåg	1 330	1 313	1 010	1 143	1 403	1 434	- of which full train loads
Totalt	64 999	67 479	69 350	69 123^k	68 220^k	69 805	Grand total
enligt tidigare hantering				74 026	72 852	75 159	
- härav i systemtåg (exklusive malm på malmbanan)	8 509	9 082	8 750	8 465	8 257	8 961	- of which full train loads (excluding ore on the Ore Railway)

Transportarbete / Transport performance

	Transportarbete (miljoner tonkilometer)			Transport performance (million tonne-kilometres)			
Inrikes							Domestic consignments
Vagnslastgods	7 478	8 115	7 892	8 785	8 334	7 940	Wagonloads
Malm på malmbanan	1 807	1 719	2 082	1 632 ^k	1 548 ^k	1 847	Ore on the Ore Railway
enligt tidigare hantering				2 195	2 043	2 224	
Kombigods	3 515	3 210	3 221	3 574	3 690	4 283	Intermodal consignments
Summa inrikes	12 800	13 044	13 195	13 991^k	13 562^k	14 071	Total
enligt tidigare hantering				14 554	14 057	14 448	
Inrikes och utrikes							All consignments
Vagnslastgods	11 040	11 661	11 812	12 364	11 661	11 450	Wagonloads
- härav i systemtåg	3 236	3 836	4 188	3 790	3 446	3 410	- of which full train loads
Malm på malmbanan	4 396	4 775	5 093	4 651 ^k	4 615 ^k	4 655	Ore on the Ore Railway
enligt tidigare hantering				5 215	5 110	5 032	
Kombigods	5 263	4 969	4 933	5 779	5 935	5 990	Intermodal consignments
- härav i systemtåg	422	302	290	330	447	456	- of which full train loads
Totalt	20 699	21 406	21 838	22 794^k	22 212^k	22 094	Grand total
enligt tidigare hantering				23 358	22 707	22 471	
- härav i systemtåg (exklusive malm på malmbanan)	3 658	4 138	4 478	4 120	3 904	3 866	- of which full train loads (excluding ore on the Ore Railway)

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.

Över tid har varugrupperna som godstransporterna redovisas efter 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 använts, vilket påverkar jämförelserna på varugrupsnivå. Den nya varunomenklaturen infördes samtidigt i Trafikanalys officiella statistik avseende sjötrafik, bantrafik och vägtrafik.

5.3 Samanvändbarhet 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 överensstämmer inte definitionerna mellan trafikslagen, exempelvis för begreppet *resa*. När en resenär byter mellan två tåg ska det inte räknas som en ny resa, vilket är fallet i viss annan statistik. Ytterligare ett exempel är godsmängden. Om godset flyttas mellan två tåg ska godsmängden inte räknas på nytt, vilket görs inom statistik om andra trafikslag.

I *Bantrafik* publicerades en tabell för kombitransporter. 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/ovrig/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 i stort motsvara den infrastruktur och trafik som redovisas i *Bantrafik*.

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

5.4 Numerisk överensstämmelse

Årsstatistiken *Bantrafik* utkommer mellan två kvartalspublikationer (*Järnvägstransporter*). En revidering av data i årsstatistiken kan medföra att en skillnad uppstår i jämförelse med motsvarande data som finns i föregående kvartalspublicering. Rutinmässigt införs en revidering i samband med nästa kvartalspublicering för att siffrorna mellan de olika statistikprodukterna 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 statistiken, även för tidigare perioder. Detta på grund av att eventuella ändringar i regel inte görs i äldre publikationer.

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.

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.

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 järnväg regleras enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/643.

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: Rosenlundsgatan 54, 118 63 Stockholm
Besöksadress: Rosenlundsgatan 54, 118 63 Stockholm
Kontaktperson: Abboud Ado
Telefon: 010-414 42 48
E-post: abboud.ado@trafa.se

Statistikproducent:

Myndighet/organisation: Trafikverket
Postadress: 172 90 Sundbyberg
Besöksadress: Solna strandväg 98, 171 54 Solna
Kontaktperson: Karin Hagman
Telefon: 010-123 28 00
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 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.