



**Punktlighet på järnväg** **Kvalitets-**  
**2016** **deklaration**

**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: 2017-03-15

# KVALITETSDEKLARATION

## Punktlighet på järnväg

### Ämnesområde

Transporter och kommunikationer

### Statistikområde

Bantrafik

### Produktkod

TK1010

### Referenstid

2016

Trafikanalys  
Kvalitetsdeklaration

# Innehåll

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

5.3	Sam användbarhet i övrigt .....	19
5.4	Numerisk överensstämmelse.....	20
	<b>Allmänna uppgifter.....</b>	<b>21</b>
A	Klassificeringen Sveriges officiella statistik.....	21
B	Sekretess och personuppgiftsbehandling .....	21
C	Bevarande och gallring .....	21
D	Uppgiftsskyldighet.....	21
E	EU-reglering och internationell rapportering .....	22
F	Historik .....	22
G	Kontaktuppgifter .....	22

# Statistikens kvalitet

## 1 Relevans

### 1.1 Ändamål och informationsbehov

#### 1.1.1 Statistikens ändamål

Rapporten Punktlighet på järnväg syftar till att visa statistik över utvecklingen av tillförlitligheten i persontransporterna på järnväg i Sverige. Trafikanalys förhoppning är att statistiken ska vara ett användbart underlag för alla som är intresserade av att följa utvecklingen av persontågens tillförlitlighet. Statistiken utkommer en gång per kvartal för att ge en aktuell men preliminär lägesbild. Därtill utkommer statistiken en gång per år med slutlig statistik som innehåller mer detaljerade uppgifter.

#### 1.1.2 Statistikans användares informationsbehov

Statistiken produceras för att täcka efterfrågan av statistik om tågens tillförlitlighet. Bland annat har Riksrevisionen efterfrågat officiell statistik i ämnet i deras granskning av tågförseningar.<sup>1</sup> Statistiken behövs även inom forskning och utredning för att följa utvecklingen av tillförlitligheten och analysera åtgärdseffekter. Dessutom engagerar statistiken många och får ofta ett stort medialt intresse. Därför är det viktigt att det finns objektiv och allmänt tillgänglig statistik för att sprida faktabaserad information.

Statistiken används bland annat av utredare, forskare, studenter och media. Trafikanalys har kontakter med användarna av statistiken 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 producenter. Externa användare brukar kontakta Trafikanalys med frågor om statistiken och ibland också med önskemål på förändringar. Användarna uppmanas, på Trafikanalys webbplats, att framföra vilka behov som inte tillgodoses av statistiken.

Ett sätt för myndigheten att formalisera användarkontakterna är genom användarråd. Trafikanalys bedriver ett användarråd för godstransportstatistik (godsrådet) och ett användarråd för persontransportstatistik. Till användarråden kommer viktiga externa användare av statistiken och representanter för uppgiftslämnare och statistikproducenter.

Syftet med användarråden är att diskutera frågor som rör utvecklingen av statistiken och i det sammanhanget fånga statistikans användarnas behov och krav på statistiken. Användarråden är rådgivande för Trafikanalys.

---

<sup>1</sup> Riksrevisionen (2013). *Tågförseningar – orsaker, ansvar och åtgärder*. RIR 2013:18. Tillgänglig 2017-01-04, via [http://www.riksrevisionen.se/PageFiles/18567/RiR\\_2013\\_18\\_JARNVAG\\_anpassad.pdf](http://www.riksrevisionen.se/PageFiles/18567/RiR_2013_18_JARNVAG_anpassad.pdf).

Trafikanalys är medveten om att statistiken inte täcker alla nuvarande och potentiella användares behov och på så sätt kan statistikens relevans förbättras. Bland annat efterfrågas finare nedbrytningar av uppgifterna som presenteras. Dessa behov är dock svåra att tillgodose då de kan innebära att känslig information röjs, vilket inte är förenligt med lagar och förordningar knutna till den officiella statistiken. Uppgifter om mer innehåll i form av andra variabler har också efterfrågats. Det kan exempelvis röra sig om orsaker till tågförseningar. Trafikanalys jobbar på att utöka innehållet i statistiken med efterfrågade uppgifter men ett hinder som förekommer är att det saknas tillförlitlig information att producera statistik på.

## 1.2 Statistikens innehåll

Statistiken ska primärt beskriva tillförlitligheten i persontransporterna på Sveriges järnvägar. Detta mäts främst med det sammanvägda tillförlitlighetsmåttet STM. Uppgifter redovisas för persontåg samt uppdelat i tre undergrupper (tågsorter): kort-, medel- och långdistanståg. Statistiken redovisar förhållandet vid persontågens slutstationer.

### 1.2.1 Objekt och population

Undersöknings- och målpopulationen i statistiken är samtliga persontåg på svenska järnvägsanläggningar, utom tåg på Saltsjöbanan och Roslagsbanan som inte täcks in i Trafikverkets uppföljningssystem för tågtrafik. Tågen som inte täcks in ingår dock i intressepopulationen. Godståg ingår också i intressepopulationen men inte målpopulationen.

Undersöknings- och målobjekten är persontåg.

Med persontåg avses tåg som är avsett för transport av resenärer. Andra tåg där uppgiften inte varit att transportera resenärer, till exempel museitrafik utan betydelse för transportsystemet och tjänstetågtrafik (transporter av persontåg till och från start- respektive slutstation) ingår således inte.

### 1.2.2 Variabler

Undersökningens målvariabler delas in i två huvudgrupper:

Planering:

- Planerade tåg till slutstation
- Anordnade tåg till slutstation
- Inställda tåg till slutstation
- Framförda tåg till slutstation

Tillförlitlighet:

- Tåg som ankommit slutstation inom olika tidsintervall
- Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM) vid slutstation
- Förseningstimmar och förseningsminuter vid slutstation
- Punktlighet vid slutstation



Målvariablerna och observationsvariabler är desamma förutom för STM och förseningstimmar/-minuter som beräknas utifrån andra observationsvariabler.

STM är ett tillförlitlighetsmått som redovisar andelen planerade tåg, dagen innan avgång, som ankommit enligt tidtabell eller inom olika tidsintervall. Det är en sammanvägning av tågens punktlighet (andel framförda tåg i tid) och regularitet (andel planerade tåg som framförts).

Variablerna Sammanvägt tillförlitlighetsmått (STM) och punktlighet vid slutstation för framförda tåg beräknas enligt formlerna nedan. Skillnaden består i att STM är ett sammanvägt mått som beaktar både försenade och inställda tåg, medan punktlighet för framförda tåg enbart beaktar försenade tåg. STM kan också ses som produkten av punktlighet och regularitet (andelen tåg som framförts).

$$STM = \frac{\text{Ankomna tåg i tid}}{\text{Planerade tåg dagen innan avgång}}$$

$$\text{Punktlighet} = \frac{\text{Ankomna tåg i tid}}{\text{Framförda tåg}}$$

$$\text{Regularitet} = \frac{\text{Framförda tåg}}{\text{Planerade tåg dagen innan avgång}}$$

Förseningstid beräknas genom att summera tidsavvikelser mellan utförd och planerad ankomsttid för tågen. Förseningstid för inställda tåg inkluderas, se kapitel 2.2.6.

### 1.2.3 Statistiska mått

Det vanligaste måttet i undersökningen är antal. Även andelar uttryckt i procent redovisas.

### 1.2.4 Redovisningsgrupper

Uppgifter redovisas för huvudgruppen persontåg. Undergrupper till persontåg (tågsort) är:

- Kortdistanståg
- Medeldistanståg
- Långdistanståg

I årsrapporten fördelas även persontågen på ankomstlän.

Sammanvägt tillförlitlighetsmått redovisas med flera olika tidsmarginaler för att ge användarna valmöjligheter.

Uppgifterna redovisas summerade så att enskilda företag, eller deras verksamhet, inte kan identifieras.

### 1.2.5 Referenstider

Årsrapporten innehåller, precis som kvartalsrapporterna, kvartals- och månadsvärden som också summeras till helår. Utöver detta redovisas statistiken fördelat på månad, veckodag samt timme. Dag, månad, och år avser kalenderdag, kalendermånad respektive kalenderår.

Trafikanalys  
Kvalitetsdeklaration

Veckodag avser planerad veckodag för avgång. Timme avser planerad timme för ankomst till slutstation.

## 2 Tillförlitlighet

### 2.1 Tillförlitlighet totalt

Undersökningen är en totalundersökning och underlaget hämtas från Trafikverkets uppföljningssystem för tågtrafik. Tillförlitligheten anses vara tillräcklig för att uppfylla statistikens syfte, men vissa osäkerhetskällor förekommer.

### 2.2 Osäkerhetskällor

I underlaget förekommer viss osäkerhet kring ramtäckning, mätning och bortfall, se respektive avsnitt. Materialet är dock framställt enligt samma principer för alla rapporterade år, varför tidsserierna är konsistenta och jämförbara.

#### 2.2.1 Urval

Punktlighet på järnväg är en totalundersökning som sammanställs utifrån Trafikverkets uppföljningssystem för tågtrafik och har ingen urvalsosäkerhet.

#### 2.2.2 Ramtäckning

God täckning föreligger mellan ram- och målpopulation. Risken för undertäckning är försumbar. Ännu har inget objekt upptäckts ligga utanför ramen. Övertäckning kan förekomma, i vissa fall kan tåg räknas flera gånger. Exempelvis kan detta inträffa när tåg måste ledas om alternativa vägar. Övertäckningens omfattning är inte kvantifierbar i absoluta tal men uppskattas att påverka STM med maximalt 0,2 procentenheter. I undantagsfall kan även tåg avsedda för museitrafik och godstrafik felaktigt förekomma som persontåg.

#### 2.2.3 Mätning

Uppgifterna inhämtas tio dagar efter utgången kalenderår respektive kvartal från Trafikverket uppföljningssystem LUPP. Därefter kvalitetskontrolleras statistikunderlagen och i vissa fall förekommer rättningar. Exempel på kvalitetskontroller är rimlighetsanalyser samt avstämning mot operativ verksamhet. Efter avslutade kontroller sammanställs uppgifterna till en rapport och därefter granskas de sammanställda uppgifterna.

Vid tidsregistrering av tågens ankomsttider avrundas värdena. Avrundningsmetoden som används är trunkering. Trunkering innebär i detta fall att bara minuter, inte sekunder ingår i den registrerade tiden. Exempelvis avrundas 5 minuter och 59 sekunder till 5 minuter. Avrundningsmetoden för tidsregistrering kan påverka punktligheten och bör beaktas vid jämförelse med annan punktlighetsstatistik.

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

Det finns inget känt objektsbortfall som påverkar publicerad statistik.

Partiellt bortfall förekommer i redovisningsgruppen tågsort samt i variabeln ankomsttider.

Storleken på bortfallet i tågsort per år redovisas i Tabell 1. Bortfallet av tågsort skattats som proportionellt bortfall, vilket betyder att bortfallet antas fördela sig på samma sätt som de observerade variabelvärdena.

Storleken på bortfallet av ankomsttider redovisas i Tabell 2 och Tabell 3. Bortfallet av ankomsttider skattats som proportionellt bortfall, vilket betyder att bortfallet antas fördela sig på samma sätt som de observerade variabelvärdena.

På grund av avrundningar vid korrigering för bortfall kan skillnader uppstå i första decimalen för måttet STM. Skillnaderna uppgår maximalt till  $\pm 0,1$  procentenheter för redovisade tal.

**Tabell 1: Andel tåg med bortfall i variabeln tågsort**

År	
2013	2,1 %
2014	1,4 %
2015	1,0 %
2016	1,0 %

**Tabell 2: Andel tåg med bortfall i variabeln ankomsttid fördelat på tågsort, 2013-2016.**

År	Totalt	Kortdistanståg	Medeldistanståg	Långdistanståg
2013	1,6 %	0,8 %	2,5 %	1,7 %
2014	1,2 %	0,9 %	1,5 %	1,8 %
2015	1,9 %	1,2 %	2,5 %	3,0 %
2016	1,3 %	0,9 %	1,8 %	0,9 %

**Tabell 3: Minsta, största och medianvärde för det procentuella bortfallet av ankomsttider per månad för åren 2013-2016.**

	Totalt	Kortdistans	Medeldistans	Långdistans
Min	0,6 %	0,3 %	0,6 %	0,4 %
Median	1,4 %	0,8 %	2,3 %	1,5 %
Max	2,6 %	2,9 %	3,0 %	4,8 %

## 2.2.5 Bearbetning

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. Sedan första publicering har ett par fel på grund av bearbetningen identifierats och rättats till.

Klassificeringen i kort-, medel-, eller långdistanståg kan för ett och samma persontåg i undantagsfall skilja sig åt mellan variabler för planering och variabler för tillförlitlighet (se avsnitt 1.2.2). Detta påverkar inte statistiken på totalnivå eller uppdelad på år, månad, veckodag, timme och län. Däremot kan statistiken för kort-, medel-, och långdistanståg påverkas. Problemet förekommer främst i uppgifterna för december månad varje år på grund av tågplaneskifte som sker den andra söndagen i december respektive år.

## 2.2.6 Modellantaganden

Mätpunkterna, där registrering av tågens ankomsttider sker, är belägna på olika platser beroende på stationernas utformning och egenskaper. För att inte behöva mätutrustning vid alla plattformar på en station utförs avläsningen vid infart till station. Tidsregistrering till plattformar erhålls genom schabloniserade påslag på den registrerade tiden vid mätpunkterna. Osäkerhet kan uppstå genom det schabloniserade tidspåslaget men dess påverkan på STM bedöms som försumbart.

I sammanställningen över hur många tåg som var framförda samt i beräkningen av STM antas att tåg som i ett sent skede blivit anordnade (efter kl. 0.00 dagen innan planerat avgångsdatum) är ersättningståg för sent inställda tåg. Det medför att inställda tåg som kvittas mot ersättningståg inte räknas som inställda i variablerna förseningstid och STM.

När förseningstid för inställda tåg beräknas, antas förseningstiden för ett kort- medel- respektive långdistanståg vara 30, 60 respektive 90 minuter. Detta är tänkt att avspegla väntetiden på nästa tågavgång.

## 2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig

Preliminär statistik framställs varje kvartal och vid behov revideras statistiken i efterföljande kvartalsrapporter. När årsstatistiken publiceras anses den som slutlig. Vanlig orsak till revideringar är underlagsdata blir uppdaterad med ny information.

I Tabell 4 redovisas skillnaderna för STM(5) mellan preliminära månadsvärden, publicerade i kvartalsrapporten för kvartal 4, och den fastställda årsstatistiken. I Tabell 5 redovisas motsvarande skillnad för antalet tåg dagen innan planerat avgångsdatum. Användare av statistiken kan själva genomföra motsvarande beräkningar för övriga variabler.

**Tabell 4: Skillnad mellan preliminära och fastställda siffror för STM(5), månadsvärden**

	2016			2015		
	Fastställda	Preliminära	Skillnad	Fastställda	Preliminära	Skillnad
Totalt	90,1	90,1	0,0	90,1	90,1	0,0
Januari	86,9	86,9	0,0	90,6	90,3	0,3
Februari	91,3	91,3	0,0	89,9	89,8	0,1
Mars	91,2	90,9	0,3	92,0	92,0	0,0
April	91,8	91,8	0,0	90,2	90,1	0,1
Maj	90,7	90,6	0,1	91,2	91,1	0,1
Juni	89,6	89,5	0,1	90,0	90,0	0,0
Juli	92,1	92,1	0,0	89,7	89,6	0,1
Augusti	92,2	92,2	0,0	89,2	89,2	0,0
September	90,2	90,1	0,1	90,3	90,3	0,0
Oktober	88,5	88,5	0,0	89,9	89,9	0,0
November	86,2	86,2	0,0	88,2	88,2	0,0
December	91,2	91,3	-0,1	89,9	89,9	0,0

Anm. 0,0 betyder att talet är skild från 0 och mellan +/- 0,05 av enheten.

**Tabell 5: Skillnad mellan preliminära och fastställda siffror för antal tåg dagen innan planerat avgångsdatum, månadsvärden**

	2016			2015		
	Fastställda	Preliminära	Skillnad	Fastställda	Preliminära	Skillnad
Totalt	962 103	963 916	- 1 813	943 365	943 365	-
Januari	80 608	80 608	-	79 858	79 858	-
Februari	78 322	78 322	-	74 698	74 698	-
Mars	82 266	82 706	- 440	82 581	82 581	-
April	81 021	81 190	- 169	76 519	76 519	-
Maj	82 195	82 313	- 118	78 494	78 494	-
Juni	78 373	78 450	- 77	78 256	78 256	-
Juli	73 203	73 423	- 220	73 078	73 078	-
Augusti	80 473	80 608	- 135	77 167	77 167	-
September	81 890	82 001	- 111	80 706	80 706	-
Oktober	82 296	82 519	- 223	81 975	81 975	-
November	79 872	80 070	- 198	79 372	79 372	-
December	81 584	81 706	- 122	80 661	80 661	-

Anm. lika med noll anges med tecknet - i tabellen.

## **3 Aktualitet och punktighet**

### **3.1 Framställningstid**

Framställningstiden för årsstatistiken är 2,5 månader efter årets slut. Kvartalsstatistikens framställningstid är knappt 1 månad efter utgången av ett kvartal.

### **3.2 Frekvens**

Statistiken utkommer fem gånger per år. Preliminära uppgifter publiceras kvartalsvis i form av kvartalsrapporter. Fastställd statistik publiceras en gång per år i en årsrapport.

### **3.3 Punktighet**

Publicering sker enligt publiceringsplanen, se <http://trafa.se/kalendern>. Inga avvikelser från publiceringsplanen har förekommit.

Trafikanalys  
Kvalitetsdeklaration



## 4 Tillgänglighet och tydlighet

### 4.1 Tillgång till statistiken

Statistiken publiceras på Trafikanalys webbplats, <http://www.trafa.se>, tillsammans med kvalitetsdeklarationen. Publicering sker enligt en publiceringsplan som fastställs i november året innan statistiken ska publiceras.

Rapporterna finns tillgängliga i pdf- och Excelformat. Det senare är främst med tanke på användarnas behov av att göra egna bearbetningar. Det finns mer information i Excelversionen än i pdf-versionen. Skillnaden består i att längre tidsserier, som inte ryms på en sida i pdf, återges i Excelversionen i grupperade rader eller kolumner. Dessa år kan visas eller döljas av användaren själv, men när rapporten publiceras i pdf-format är dessa rader och kolumner dolda. Raderna och kolumnerna som grupperats indikeras i Excel med ett plus- eller minustecken vid de berörda raderna eller kolumnerna.

I samband med vissa publiceringar skickas också ett pressmeddelande.

### 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.

På sättet som statistiken presenteras i rapporterna ges användarna möjlighet att själv bearbeta statistiken för att få fram uppgifter som inte direkt redovisas.

### 4.3 Presentation

Statistiken redovisas som tabeller och diagram. Resultaten kommenteras kortfattat i kvartalsrapporterna. I årsrapporten finns mer omfattande kommentarer av resultaten. På Trafikanalys hemsida presenteras utvalda delar av statistiken i form av nyckeltal som uppdateras när ny statistik blir tillgänglig.

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

Alla användare rekommenderas att alltid hämta sin information från den senast utgivna kvartals- eller årsrapporten, även för tidigare perioder. Den som vidarebehandlar statistiken bör ge akt på ändrade uppgifter, som markeras med en fotnot första gången de uppträder.

## 4.4 Dokumentation

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

## 5 Jämförbarhet och sammanvändbarhet

### 5.1 Jämförbarhet över tid

I rapporten *Punktlighet på järnväg* redovisas uppgifter som Sveriges officiella statistik för åren 2013 och framåt. Under 2015 inleddes ett arbete med att ta fram uppgifter för 2011–2012 som fortgår.

En tidsserie om punktlighet för åren 2001–2012 förekommer i den historiska tabellen men ingår inte i den officiella statistiken. Uppgifterna för dessa år är framtagna från samma källa och på samma sätt men är inte kvalitetsgranskade. Därför bör dessa uppgifter användas med försiktighet.

I rapporten redovisas statistiken uppdelad på tågsort (kort-, medel- och långdistanståg). Klassificeringen sker genom samråd mellan Trafikverket och berörda tågoperatörer, vilket bör beaktas vid jämförelse över tid. Det finns ingen garanti för att detta alltid har genomförts på samma sätt.

### 5.2 Jämförbarhet mellan grupper

Materialet är framställt enligt samma principer för alla rapporterade år. Vid jämförelse mellan län är det viktigt att beakta att skillnader kan bero på vilken typ av trafik – kort-, medel- och långdistanståg – som har ankomststationer i respektive län. Detta kan även påverka jämförelsen över tid inom respektive län om trafiken har förändras mellan de år som jämförs.

### 5.3 Sammanvändbarhet i övrigt

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

Statistiken omfattar inte tåg på Saltsjöbanan och Roslagsbanan vilket påverkar sammanvändbarheten med övrig officiell statistik inom statistikområdet bantrafik. Frånsett detta avses samma population i de olika undersökningarna. Insamlingsmetoden skiljer sig dock mellan undersökningarna vilket kan påverka sammanvändbarheten men eventuell effekt går inte direkt att kvantifiera. I undersökningen Bantrafik har en jämförelse gjorts för variabeln tågakilometer mellan registeruppgifter (som Punktlighet på järnväg bygger på) och insamlade uppgifter från tågoperatörerna. För åren 2013–2015 var skillnaden mellan källorna 2; 0 och 0 procent för respektive år.

Statistik om punktlighet från andra utgivare kan vara sammanställd enligt andra metoder och definitioner vilket påverkar sammanvändbarheten negativt. Samma gäller för statistik om punktlighet för andra trafikslag.

## 5.4 Numerisk överensstämmelse

Summan av deltotalerna är lika med totalerna för de olika redovisningsgrupperna.

Årsrapporten utkommer mellan två kvartalsrapporter 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.

# Allmänna uppgifter

## A Klassificeringen Sveriges officiella statistik

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.

Denna statistik ingår i Sveriges officiella statistik (SOS) under ämnesområdet *Transporter och kommunikationer* och statistikområdet *Bantrafik*. Undantag är delar av den historiska tabellen P17.

Statistikens produktkod är TK1010.

## 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.

## C Bevarande och gallring

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 för statliga myndigheter enligt 6 § i förordningen (2001:100) om den officiella statistiken.

## E EU-reglering och internationell rapportering

Statistiken är inte EU-reglerad och den rapporteras inte till någon internationell undersökning.

## F Historik

Den officiella statistiken *Punktlighet på järnväg* har utkommit sedan oktober 2015 i form av preliminära kvartalsrapporter och omfattat månadsvärden som också summerats till helår. Första publiceringen innehåll uppgifter för åren 2013–2015. Fastställd officiell punktlighetsstatistik publicerades första gången i mars 2016 och omfattande även värden fördelat på veckodag, timme och län.

Ingen motsvarande publikation har tidigare förekommit.

## G Kontaktuppgifter

Statistikansvarig myndighet:

*Myndighet/organisation:* Trafikanalys  
*Postadress:* Torsgatan 30, 113 21 Stockholm  
*Besöksadress:* Akademigatan 2, Östersund  
*Kontaktperson:* Fredrik Lindberg  
*Telefon:* 010-414 42 36  
*E-post:* [fredrik.lindberg@trafa.se](mailto:fredrik.lindberg@trafa.se)

Statistikproducent:

*Myndighet/organisation:* Trafikverket  
*Postadress:* 172 90 Sundbyberg  
*Besöksadress:* Solna strandväg 98, 171 54 Solna  
*Kontaktperson:* Anders Broberg  
*Telefon:* 010-123 61 48  
*E-post:* [statistical.service@trafikverket.se](mailto:statistical.service@trafikverket.se)





Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.