

Sjötrafik 2018 Kvalitets-
deklaration

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54
118 63 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: 2019-05-28

KVALITETSDEKLARATION

Sjötrafik 2018

Ämnesområde

Transporter och kommunikationer

Statistikområde

Sjötrafik

Produktkod

TK0809

Referenstid

2018

Innehåll

Statistikens kvalitet	7
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	9
1.2.3 Statistiska mått	10
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.....	14
2.3 Preliminär statistik jämförd med definitiv.....	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.....	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
Allmänna uppgifter.....		21
A	SOS-klassificering.....	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
Bilaga 1 Blankett 2018		23

Trafikanalys
Kvalitetsdeklaration

Statistikens kvalitet

1 Relevans

1.1 Ändamål och informationsbehov

1.1.1 Statistikens ändamål

Publicerat material i *Sjötrafik* syftar till att visa statistik över nuläget och utvecklingen av fartygs-, gods- och passagerartrafiken i svenska hamnar. Både utrikes och inrikes transporter ingår i statistiken. Trafikanalys förhoppning är att statistiken ska vara ett användbart underlag för alla som är intresserade av att följa utvecklingen av och planera förändringar i transportsystemet. Statistiken utkommer en gång per kvartal för att ge en aktuell men preliminär lägesbild. Därtill utkommer statistiken en gång per år med definitiv statistik som innehåller mer detaljerade uppgifter.

1.1.2 Statistik användares informationsbehov

Statistiken produceras för att täcka efterfrågan av statistik om fartygs-, varu- och passagerartrafiken i svenska hamnar. Statistiken engagerar många inom branschen. Därför är det viktigt att det finns objektiv och allmänt tillgänglig statistik för att sprida faktabaserad statistik.

Statistiken används av utredare, forskare och studenter. Användarna är bland andra Trafikanalys, branschorganisationen Sveriges Hamnar, media och allmänheten. Trafikanalys har kontakter med användarna av statistiken via flera kanaler och tar emot önskemål från användarna. Även hamnarna som lämnar in uppgifter till undersökningen är själva viktiga användare av statistiken. Statistikproducenten har en nära kontakt med hamnarna och förmedlar frågeställningar till Trafikanalys. Externa användare brukar kontakta Trafikanalys med frågor om statistiken.

Ett sätt för myndigheten att formalisera användarkontakterna är genom användarråd. Trafikanalys bedriver ett användarråd för godstransportstatistik och ett användarråd för persontransportstatistik. Till användarråden kommer viktiga externa användare av statistiken och representanter för uppgiftslämnare och statistikproducenter. Användarråden träffas en till två gånger per år.

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

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 att i större utsträckning presentera statistik över containrar i den internationella enheten TEU. Trafikanalys jobbar kontinuerligt med att förbättra relevansen i den officiella statistiken. Samtidigt måste vi ta hänsyn till att kostnader och uppgiftslämnarbördan måste begränsas.

Ett exempel på hur användarkontakter påverkat statistiken *Sjötrafik* är att hamnars kvartalsjämförelser med andra hamnar bidragit till en kvalitetsförbättring. Att hamnarna granskar och efterfrågar varandras redovisningar har flera gånger lett till revideringar av statistiken.

1.2 Statistikens innehåll

Officiell statistik om *Sjötrafik* innehåller statistik om trafik till och från svenska hamnar där passagerare/gods stigit av/lossats eller stigit på/lastats. De viktigaste målstorheterna är,

- antal fartyg som gått till/från en svensk hamn,
- antal anlop, totalt samt ankommande och avgående,
- transporterad godsmängd totalt samt uppdelat på lastat/lastat, per varugrupp och lasttyp samt,
- antal passagerare.

Statistiken är uppdelad på in- och utrikes trafik.

1.2.1 Objekt och population

Målobjekt är anlop av havsgående fartyg med en bruttodräktighet om minst 20 som trafikerar svenska hamnar och lastageplatser. Syftet med anlöpen ska vara att lossa/lasta gods eller för att embarkera/debarkera passagerare.

I statistiken över havsgående fartyg ingår fartyg som färdas till havs, även om de går in med gods på Vänern och Mälaren. Skärgårdstrafikens anlop ingår inte i populationen. Fartyg som endast färdas på inre vattenvägar¹, IVV, ingår däremot i uppgifterna för inre vattenvägstrafik. Godstransporterna på inre vattenvägar i Sverige redovisas i fyra tabeller i årsstatistiken men inte i kvartalsstatistiken. Kravet för att redovisa godstrafik på inre vattenvägar per kvartal är att den totala godsmängden överskrider 1 miljon ton per år². Förändrade regelverk för farkoster som färdas på inre vattenvägar i Sverige gör att transportmängden förväntas öka i framtiden. Det finns ett allmänintresse av att följa utvecklingen.

Anlop av fartyg som transporterar gods till och från offshore-anläggningar (till exempel oljeriggar) samt gods som utvinns från havsbotten och lossas i hamnar ingår i undersökningen.

Anlop av följande typer av fartyg är *undantagna* från rapporteringen.

¹ Insjöar, vattendrag och kanaler. Men även vid kusterna belägna hamnar, bukter och vikar samt vattenområden innanför och mellan öar, holmar och skär och intill räta linjer som regeringen bestämmer. Regeringen bestämmer vilka som definieras som inre vattenvägar. Omfattningen av Sveriges inre vatten finns beskrivet i lagen om Sveriges sjöterritorium (1966:374) samt SFS 166:375. I regeringens proposition 2012/13:177 har det framkommit att regeringen eller den myndighet som regeringen utser ska få meddela föreskrifter om vilka zoner som ska finnas och vilka inre vattenvägar som ska ingå i varje zon. I propositionen ingår även kriterier för hur zonerna ska definieras.

² Förordning (EG) nr 425/2007 om tillämpning av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1365/2006 om statistik över godstransporter på inre vattenvägar.

- Fartyg som anlöper en hamn för bunkring, reparation, proviantering, på grund av dåligt väder.
- Fiskefartyg
- Forsknings- och undersökningsfartyg
- Skolfartyg
- Mudderverk och andra arbetsfartyg
- Örlogsfartyg
- Så kallade räkbåtar och andra utflyktsbåtar.
- Andra fartyg som används enbart för icke-kommersiella ändamål.

Målpopulationen i statistiken är samtliga anlöp av fartyg enligt ovan. Uppgiftslämnare är samtliga aktiva svenska hamnar som trafikeras av fartyg enligt ovan under undersökningens referensperiod.

1.2.2 Variabler

Undersökningens observationsvariabler kan delas upp i tre huvudgrupper:

A) Fartyg

- Fartygets signal och IMO-nummer
- Fartygets namn
- Fartygets flagg
- Fartygets bruttodräktighet
- Fartygstyp

B) Trafik

- Fartygets senaste/närmast förestående hamn- och kustkod
- Antal ankomster/avgångar, så kallade anlöp
- Om fartyget vid ankomsten innehar last till utlandet
- Typ av fart

C) Last (gods och passagerare)

- Lastens senaste/närmast förestående hamn- och kustkod
- Lasttyp och varukod
- Bruttovikt
- Antal enheter med respektive utan last
- Antal passagerare
- Transportsträcka inom svenskt vatten

- Områdesindelning i geografiska områden, kustområden, NUTS II³ och landsgrupp.

Förutom ovanstående beräknas transportarbete och personkilometer. Transportarbete är mängden transporterat gods multiplicerat med transportsträckan inom svenskt vatten. På motsvarande är personkilometer antalet passagerare multiplicerat med transportsträckan inom svenskt vatten. För mer information om hur sträckorna distanssätts, se avsnitt 2.2.6.

Den postala blanketten återfinns i [Bilaga 1](#). Innehållet motsvarar de uppgifter som efterfrågas via webbformuläret respektive systemfiler.

1.2.3 Statistiska mått

De statistiska mått som används i undersökningen är huvudsakligen antal, summor, produkter och kvoter. Även medelvärden och förändringar uttryckt i procent redovisas.

1.2.4 Redovisningsgrupper

Skattningar av storheter presenteras dels totalt för riket, dels uppdelat på olika redovisningsgrupper. Här presenteras de redovisningsgrupper som används (i många fall används kombinationer av redovisningsgrupper). Alla storheter redovisas dock inte uppdelat på samtliga redovisningsgrupper.

- In- och utrikestrafik
- Fartygstyp
- Varukod
- Lasttyp
- Riktning
- Typ av fart
- Svenska och utländska fartyg

I årsrapporten fördelas även storheterna på inrikes regioner, områden och kuststräckor.

Uppgifterna redovisas i huvudsak summerade så att enskilda hamnar, eller deras verksamhet, inte kan identifieras. En förutsättning i befintlig undersökning för att kunna redovisa uppgifter på hamnivå är att ett uttryckt samtycke till publicering har getts, vilket hamnarna tillfrågas om vart fjärde år. Individbaserad officiell statistik ska vara uppdelad efter kön om det inte finns särskilda skäl mot detta. Tabellerna och diagrammen över passagerartrafik är inte uppdelade efter passagerarnas kön. Skälet för det är att hålla nere uppgiftslämnarbördan. Information om passagerarnas kön kan finnas i rederiernas biljettsystem, men ett krav att de samlar in informationen enbart för statistiken är inte rimligt.

1.2.5 Referenstider

Statistiken avser helåret 2018. Statistiken i kvartalspubliceringen innehåller preliminära uppgifter och årspubliceringen definitiva. Uppgifterna i kvartalspubliceringen revideras i efterhand vilket innebär att det finns minst en planerad revidering av statistiken. Preliminär statistik över Sveriges sjötrafik publiceras fyra gånger per år.

³ [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Nomenclature_of_territorial_units_for_statistics_\(NUTS\)](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Nomenclature_of_territorial_units_for_statistics_(NUTS))

2 Tillförlitlighet

2.1 Tillförlitlighet totalt

Tillförlitligheten anses vara tillräcklig för att uppfylla statistikens syfte, men vissa osäkerhetskällor förekommer.

2.2 Osäkerhetskällor

Alla undersökningar är behäftade med osäkerhet. I och med den avgränsning som görs av de havsgående fartyg som ska ingå i undersökningen (avsnitt 1.2.1) finns en risk för både under- och övertäckning. För att nå den population vi är intresserade av – havsgående fartyg om minst 20 brutto – så tillfrågas samtliga *hamnar* i Sverige. Information om vilka hamnar som finns i Sverige har vi fått från Sveriges hamnar, Sjöfartsverket (via farledningsavgifter/lots/isbrytning/tillstånd) och från omvärldsbevakning.

Utöver de hamnar som haft anlop i undersökningen finns ett antal så kallade *vilande* hamnar. Dessa hamnar har inte några anlop av fartyg som ingår under det aktuella kvartalet. Regelbunden kontakt tas med de vilande hamnarna för att kontrollera om de kommer att ha någon trafik som ska ingå i statistiken under kommande kvartal. Om en hamn informerar om att de lagt ned sin verksamhet och inte kommer att återuppta den stryks hamnen ur rampopulationen.

Undertäckning förekommer om en hamn egentligen borde ingå men inte gör det. Vi får då inte kännedom om dessa anlop. Övertäckning innebär då det motsatta det vill säga att undersökningen innehåller uppgifter från hamnar som inte borde ingå.

Undertäckning kan förekomma om vi missar en hamn som ska rapportera in till statistiken, till exempel en hamn som varit vilande men nu inte är det.

Det finns även viss osäkerhet kring insamlingsförfarandet, vilket beror på att hamnarna kan missförstå vilka uppgifter som efterfrågas, eller lämna felaktiga uppgifter. Uppgiftslämnarna saknar ibland fullständig information om den last som har hanterats i hamnarna och har då inte möjlighet att lämna alla efterfrågade uppgifter.

2.2.1 Urval

Undersökningen är en totalundersökning där vi efterfrågar samtliga anlop i populationen av Sveriges hamnar. Därmed finns ingen urvalsosäkerhet.

2.2.2 Ramtäckning

Risken att fartyg som ej ska vara med (avsnitt 1.2.1) kommer med i undersökningen anses liten. Eventuellt tillkommande anlop till andra än svarande hamnar (alla kända aktiva och vilande hamnar som ingår i undersökningen) som varken Trafikanalys eller bransch-

organisationen Sveriges Hamnar fått kännedom om, utgör en osäkerhetskälla. Risken att en hamn inte ingår i populationen torde vara liten.

2.2.3 Mätning

De variabler som samlas in i undersökningen framgår av blanketten (se [Bilaga 1](#)) Insamling av uppgifter till statistiken görs på tre sätt.

- 1) Det vanligaste är att hamnarna registrerar sina uppgifter via ett webbformulär.
- 2) Uppgifter kommer även in via att hamnarna gör uttag ur sina verksamhetssystem och skickar in data i en systemfil eller Excelfil. I [Bilaga 1](#) återfinns den postala enkäten som användes till och med kvartal 3 2013 och som visar vilka uppgifter som efterfrågas. Uppgifterna samlas idag helt och hållet in via webb eller via mottagande av hamnarnas systemfiler.
- 3) Det förekommer att en del av en hamns verksamhet sköts av en extern operatör och en delmängd av hamnens anlöp därmed ligger utanför deras egna verksamhetssystem detta påverkar uppgiftslämnandet och kan leda till partiellt bortfall. I de fall uppgifterna inte kan integreras i det uttag som görs ur verksamhetssystemet skickas istället kompletterande underlag in.

Vid 2018 års utgång fanns det totalt 133 rapporteringsskyldiga hamnar. Av dessa var 33 vilande, det vill säga de hade ingen trafik med fartyg under 2018. Det fanns totalt 100 uppgiftslämnare (hamnar) i statistiken för året.

I Tabell 1 nedan redovisas ingående hamnar efter svarssätt för 2018.

Tabell 1. Antal anlöp och hamnar efter svarssätt, 2018.

<i>Uppgifter lämnas via</i>	<i>Antal objekt (anlöp)</i>	<i>Antal uppgiftslämnare (hamnar)</i>
Webb	22 149	61
Systemfil	51 286	34
Excel	8 756	5
Totalt	82 191	100

Det sker en omedelbar validering av de uppgifter som registreras via internet (en insamlingsportal), vilket betyder att uppgiftslämnarna är klara med kvartalets inlämning först när alla eventuella fel och varningar är åtgärdade. Exempel på kvalitetskontroller som görs är formatkontroller, logiska kontroller, nivåkontroller och rimlighetskontroller. I anlöpsportalen har uppgiftslämnarna tillgång till en kontrolltabell där kvartalets anlöp uppdateras kontinuerligt samt föregående års kvartal- och årstotaler finns att jämföra med. Uppgiftslämnarna har här möjlighet att själva kontrollera sina inlämnade uppgifter och uppmanas, då samtliga anlöp är inrapporterade, att stämma av inlämnade uppgifter mot hamnens egen statistik. När alla hamnar har rapporterat in samtliga anlöp för kvartalet sammanställs uppgifterna och granskas.

I de undantagsfall då det återstår ofullständiga lastanlöp för enhetsgoods (containrar, växelflak, semitrailers, lastbilar och andra utbytbara enheter) vid insamlingens slut, där inga kompletterande uppgifter har inkommit via återkontakter, görs imputeringar för antalet enheter med last och bruttovikt. Som imputationsvärde används medelvärdet för respektive lasttyp,

vilka beräknas av samtliga fullständiga lastanlöp. För att undvika imputering av orimliga värden exkluderas extremvärden innan beräkningarna görs. Imputeringar bidrar med en osäkerhet i statistiken. Det görs ansträngningar för att så många anlöp som möjligt ska vara rapporterade och ej imputerade. För 2018 års statistik har ingen imputering behövt göras.

En annan osäkerhetskälla är hamnar som lämnar in uppgifter trots att de saknar anlöp med den typ av fartyg som ska ingå i statistiken (se statistikens avgränsningar i avsnitt 1.2.1). Denna osäkerhetskälla bedöms inte påverka tillförlitligheten i den redovisade statistiken.

Ytterligare en osäkerhetskälla är hamnar som rapporterar närmast förestående hamn felaktigt. Vi kan inte bedöma hur mycket detta påverkar statistiken. Osäkerhetskällan är inget vi kan rätta till för närvarande men det pågår ett utvecklingsarbete för att komma till rätta med problemet.

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

Samtliga hamnar inkom med svar under året (och för varje kvartal) och det finns inget känt objektsbortfall som påverkar publicerad statistik. Objektsbortfall kan förekomma i de fall uppgiftslämnarna inte har information om samtliga objekt inom hamnen. Kunskap om detta saknas, men det mesta tyder på att kännedomen är god om anlöp som sker inom det egna området. Dock går det inte att veta säkert om samtliga anlöp har rapporterats in. Om enstaka anlöp saknas vid rapportering från en enskild hamn kan det vara svårt att identifiera om skillnaden är liten jämfört med tidigare rapporterade uppgifter.

Vid större förändringar av till exempel antal anlöp eller godsmängd mellan kvartal eller jämfört med motsvarande kvartal tidigare år kontaktas alltid hamnen för bekräftelse av förändringen. Åtgärden bedöms reducera omfattningen av oavsiktligt objektsbortfall.

Partiellt bortfall förekommer i undersökningen för varugrupp/varukod som är ofullständig, särskilt för enhetsgods. Skälet till detta är att hamnen i vissa fall saknar fullständiga uppgifter om lastens innehåll. I de fall där man känner till lastens innehåll väljs befintlig varukod. Omkring en tredjedel av godsmängden var under 2018 klassificerad som "oidentifierbart gods" eller "andra varor, ej tidigare specificerade". Exakta uppgifter om lastens destination/ursprung i form av hamn- eller land-/kustkod saknas också i viss utsträckning.

Under 2018 saknades uppgift om hamnkod för cirka en procent av den hanterade godsmängden inom Sverige. För 2018 är "Hamnkod okänd" angiven som senast/närmast förestående hamn för 1,4 procent av samtliga ankommande fartyg och för 3,0 procent av samtliga avgående fartyg. Partiellt bortfall kan förekomma i enstaka fall även för övriga variabler. Storleken på det partiella bortfallet för övriga variabler är okänt, men betydelsen för statistiken anses vara försumbar.

2.2.5 Bearbetning

Insamlade uppgifter genomgår granskning och i vissa fall rättning. Vid bearbetning råder full spårbarhet av förändringar i data för att hålla ner risken för fel i hanteringen och möjliggöra validering av de metoder som används, men det kan uppstå missförstånd eller felaktigheter.

Metoder och beräkningar 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. Innan publicering har eventuella missförstånd vid bearbetningen kunnat identifieras och rättas till.

2.2.6 Modellantaganden

För beräkningar av gods- och persontransportarbete behöver vi veta avstånden mellan hamnarna. Data från AIS (Automatic Identification Systems) för åren 2015–2018 har använts för att skatta avståndet mellan alla relevanta par av hamnar. För utrikes trafik används endast avståndet på svenskt vatten i beräkningen. Vid inrikes trafik ingår hela sträckan som fartyget har färdats på i beräkningen; svenskt, internationellt och utländskt vatten.

Vid de fall AIS-data inte kan matchas med insamlingens data har olika metoder använts för att skatta det mest rimliga avståndet.

Om hamnen (avser inte den redovisande hamnen för den är alltid känd) är okänd i insamlingen, men det samtidigt finns information om ett större område där hamnen ligger kan det området användas i vissa fall. Exempelvis en kod för kustområde eller en närbelägen hamn.

Om en hamn är känd i insamlingen men inte kan matchas med AIS-data så har vi i vissa fall mätt rutternas distanser i programmet QGIS. Vi har även använt oss av plattformen Seasearcher för att ta reda på vilka rutter fartygen färdas, om vi inte kan se detta i vårt AIS-data.

Då både information om hamn och område saknas har Eurostats port distance tool (AIS-data det också) använts för inrikes rutter. Om ruten saknas även i Eurostats port distance tool, om det är en utrikes rutt eller samt om rutterna inte gått igenom ovan beskrivna steg så används medelvärde mellan svenska hamnen och andra landets/områdets hamn. Godstransportarbete på inre vattenvägar beräknas separat, med ovan nämnd metod.

I detta metodavsnitt går vi inte in på detalj här vilka okända rutter som fått distanser manuellt satta eller vilka hamnar som fått medelvärden.

Innan 2018 baserades avstånden på Maritime Route dataset; ett dataset med avstånd framtaget av SCB, samt på Eurostats port distance tool. Det användes även generaliserade avstånd för vissa rutter med den föregående metoden. Värdena för åren 2015 - 2018 är reviderade med senaste modellen.

2.3 Preliminär statistik jämförd med definitiv

Preliminär statistik framställs varje kvartal och vid behov revideras statistiken i efterföljande kvartalspubliceringar. När årsstatistiken publiceras anses den som definitiv. Vanlig orsak till revideringar är att underlagsdata blir uppdaterad med ny information eller att delar av underlagsdata av någon anledning inte har skickats in vid den ordinarie insamlingen.

3 Aktualitet och punktlighet

3.1 Framställningstid

Kvartalsstatistiken publiceras cirka 2,5 månader efter kvartalets slut, utom fjärde kvartalet som behöver ytterligare någon vecka innan publicering. Årsstatistiken publiceras 5 månader efter årsskiftet.

3.2 Frekvens

Statistiken utkommer fem gånger per år. Preliminär statistik publiceras kvartalsvis i form av kvartalsrapporter som enbart innehåller tabeller. Definitiv statistik publiceras en gång per år i form av tabeller, kvalitetsdeklaration samt ett statistikblad som innehåller en sammanfattning av statistiken.

3.3 Punktlighet

Under 2018 har publicering skett enligt publiceringsplanen för Sveriges officiella statistik, se www.trafa.se/kalendern.

Trafikanalys
Kvalitetsdeklaration

4 Tillgänglighet och tydlighet

4.1 Tillgång till statistiken

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

Tabellerna finns tillgängliga i Excelformat och i de fall en sammanfattning publiceras finns den i pdf-format. I samband med vissa publiceringar publiceras också ett pressmeddelande.

4.2 Möjlighet till ytterligare statistik

Primärmaterialet förvaras hos Trafikanalys i databaser. Primärmaterialet är sekretessbelagt men kan lämnas ut för vissa väl definierade ändamål, under förutsättning att sekretessen kan bevaras. Kontakta Trafikanalys för mer information och upplysning om materialet.

På uppdrag av Sjöfartens branschorganisation, *Sveriges Hamnar*, publiceras även ett antal ytterligare tabeller. Tabellerna innehåller uppgifter på hamnnivå för de hamnar som är medlemmar i organisationen.

Uppgifter per hamn: www.transportgruppen.se/ForbundContainer/Svenska-hamnar

Det finns även viss möjlighet att få statistik som inte är publicerad, 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 text, tabeller och diagram. Kvartalsrapporterna innehåller endast tabeller, medan årspubliceringen utöver tabeller även innehåller ett statistikblad med en sammanfattning av statistiken.

Tidigare publicerad statistik repeteras varje kvartal och år med eventuella revideringar och korrigeringar införda. Tidigare utgivna publikationer revideras i regel inte, utan påkallade ändringar görs 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 ett "k" om korrigering har gjorts.

4.4 Dokumentation

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

5 Jämförbarhet och sam användbarhet

5.1 Jämförbarhet över tid

Från och med 1996 har denna statistik producerats enligt ett EU-direktiv⁴. Innan 1996 byggde statistiken på en kombination av två källor; Dels uppgifter från hamnarna inom inrikes varutrafik, dels på uppgifter från utrikeshandelsstatistiken inom utrikes varutrafik.

För åren 1979–1981 och 1995 användes för den utrikes godstrafiken Tullverkets fartygsdeklarationer. Före 1974 inhämtades även den utrikes godstrafiken via enkät till hamnarna.

Statistiken har ändrats över åren, bland annat har varuklassificeringen anpassats till EU:s transportstatistiska varunomenklatur. Från och med 2008 används varunomenklaturen NST 2007⁵.

5.2 Jämförbarhet mellan grupper

Från och med 2008 används EU:s transportstatistiska varunomenklatur NST 2007 i statistiken. Jämförelser med tidigare sammanställningar av varugrupper enligt NST2007 kan göras om man beaktar att några av de ingående varugrupperna har förändrat innehåll. Den tidigare indelningen NST/R används inte längre.

Områdesindelningen enligt NUTS II möjliggör jämförelser på riksområdesnivå. Det är viktigt att känna till att det som efterfrågas i undersökningen är godsets senaste/närmast förestående hamn, vilket innebär att det kan vara en hamn som ingår i en längre transportkedja och där endast en omlastning av godset har skett. Godstransporten kan således ha sitt ursprung i en annan hamn, eventuellt i ett avlägset land, vilket inte framkommer i statistiken.

5.3 Sam användbarhet i övrigt

Sjötrafikstatistiken är EU-reglerad, vilket innebär att EU:s samtliga medlemsländer lämnar uppgifter motsvarande de som samlas in till denna statistik. Det är därför möjligt att jämföra svensk statistik om *Sjöfart* med statistik från övriga medlemsländer. De uppgifter som efterfrågas enligt förordningen presenteras för varje medlemsland i Eurostats publikationer. På följande sidor på Eurostats webbplats finns information om och statistik över europeisk sjötrafikstatistik.

Gods- och passagerartrafik:

http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Maritime_ports_freight_and_passenger_statistics

⁴ Direktiv 2009/42/EG av den 6 maj 2009 om förändring av statistik över gods- och passagerarbefordran till sjöss.

⁵ [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Glossary:Standard_goods_classification_for_transport_statistics_\(NST\)](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Glossary:Standard_goods_classification_for_transport_statistics_(NST))

Kvartalsvis sjötrafikstatistik:

http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Maritime_transport_of_goods_-_quarterly_data

Startsida för transportstatistik:

<http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Transport>

Från denna sida kan man fortsätta till databaser, tabeller och publikationer.

Statistiken om total mängd gods på lastbärrar- och varugruppernivå kan även till viss del sättas i relation med resultat från undersökningen Lastbilstrafik. Båda undersökningarna följer EU:s transportpolitiska varunomenklatur. Dock finns en skillnad i huruvida lastbäraren ska räknas in i godsvikten mellan undersökningarna. I sjötrafikstatistiken ingår aldrig lastbärarens vikt i godsvikten, vilket den gör vid tomkörning för vägtransporter.

5.4 Numerisk överensstämmelse

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 ska överensstämma mellan rapporterna.

Allmänna uppgifter

A SOS-klassificering

Denna statistik ingår i Sveriges officiella statistik (SOS) under ämnesområde *Transporter och kommunikationer* och statistikområde *Sjöfart*.

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 förutsättning för att kunna redovisa uppgifter på hamnnivå är att ett uttryckt samtycke till publicering har getts, vilket hamnarna tillfrågas om vart fjärde år.

Vidare gäller även Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (GDPR) samt Lag (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning.

C Bevarande och gallring

En kopia av all statistikredovisning som redovisats som PDF-dokument förvaras hos Kungliga biblioteket och levereras även till Riksarkivet.

D Uppgiftsskyldighet

Uppgiftsskyldighet gäller enligt Trafikanalys föreskrift ([TRAFAFS 2012:2](#)).

E EU-reglering och internationell rapportering

Sjötrafikstatistiken är sedan 1996 reglerad av EU enligt Europaparlamentets och rådets direktiv. Under 2017 var gällande direktiv 2009/42/EG av den 6 maj 2009 om förande av statistik över gods- och passagerarbefordran till sjöss.

F Historik

Undersökningar om sjötrafik har genomförts sedan 1960. Statistiken har producerats av Kommerskollegium och därefter av SCB samt Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA). Mellan 2013 och 2016 producerade Statisticon AB uppgifterna på uppdrag av Trafikanalys. Från och med 2017 produceras statistiken av Institutet för Kvalitetsindikatorer AB på uppdrag av Trafikanalys.

På Trafikanalys webbplats finns historisk statistik från år 2000 och framåt.

G Kontaktuppgifter

Statistikansvarig myndighet:

<i>Myndighet/organisation:</i>	Trafikanalys
<i>Postadress:</i>	Rosenlundsgatan 54, 118 63 Stockholm
<i>Besöksadress:</i>	Akademigatan 2, Östersund
<i>Kontaktpersoner:</i>	Björn Tano, Fredrik Söderbaum
<i>Telefon:</i>	010-414 42 24, 010-414 42 23
<i>Telefax:</i>	010-414 42 20
<i>E-post:</i>	bjorn.tano@trafa.se fredrik.soderbaum@trafa.se

Statistikproducent:

<i>Myndighet/organisation:</i>	Institutet för Kvalitetsindikatorer AB
<i>Postadress:</i>	Box 9129, 400 93 Göteborg
<i>Besöksadress:</i>	Alfagatan 5
<i>Kontaktperson:</i>	Edvin Boije
<i>Telefon:</i>	031-730 31 15
<i>E-post:</i>	sjotrafik@indikator.org

Bilaga 1 Blankett 2018



LAGSTADGAD STATISTIKINSAMLING

SJÖTRAFIK Ankommande/Avgående fartyg

Rapporterande hamn

(Skriv in här)

Sjötrafik 2018

Trafikanalys har regeringens uppdrag att ansvara för den officiella statistiken inom transport- och kommunikationsområdet, där denna undersökning, *Sjötrafik*, ingår.

Statistiken beskriver utvecklingen av sjöfarten i svenska hamnar. Uppgifterna som samlas in ska belysa fartygs-, varu- och passagerartrafik i svenska hamnar och lastageplatser. Undersökningen omfattar alla kommersiella anlöp av havsgående fartyg, med en bruttodräktighet om 20 och däröver som anlöper svenska hamnar och lastageplatser.

Uppgiftslämnandet sker kvartalsvis och vi är tacksamma om vi kan få ert svar så snart som möjligt, dock **senast 9 april, 9 juli, 9 oktober respektive 9 januari**. Uppgifterna skall vara Trafikanalys tillhanda via följande adress:

Institutet för kvalitetsindikatorer AB
Box 9129
400 93 Göteborg

På uppdrag av Trafikanalys genomför Indikator datainsamlingen. **Har ni frågor om undersökningen, kontakta Indikator via telefon (031 – 730 31 15) eller e-post (sjotrafik@indikator.org).**

Om uppgiftslämnandet
Skyldighet att lämna uppgifter till denna undersökning gäller enligt lagen (SFS 2001:99) om den officiella statistiken, förordningen (SFS 2001:100) om den officiella statistiken och Trafikanalys föreskrifter (KAMFS 2012:2, TRAFAPS 2012:2).
Lämnade uppgifter hanteras enligt offentlighets- och sekretesslagens (SFS 2009:400) bestämmelser.

Underskrift

Kontaktperson (TEXTA)	Ort och datum
Telefon (riktnr och abonnentnr)	Namnsteckning

Postadress

Institutet för kvalitetsindikatorer AB

Box 9129
400 93 Göteborg

Telefon

031 – 730 31 15

E-post

sjotrafik@indikator.org

1 Ankommande fartyg

Allmänt	Fartygets signal	IMO-nr	Namn	Flagg (enligt kodbilaga 1)	Bruttodräktighet
	Ankom (år, mån, dag)	Ankom närmast från		Innehar fartyget vid ankomsten last till utlandet? <input type="checkbox"/> 1 Ja <input type="checkbox"/> 2 Nej	Antal ankomster
Fartygetyp (enligt kodbilaga 4)	<input type="checkbox"/> 01 Tankfartyg	<input type="checkbox"/> 05 Rorofartyg för passagerare	<input type="checkbox"/> 09 Övrigt passagerarfartyg exkl. kryssningsfartyg		
	<input type="checkbox"/> 02 Bulkfartyg	<input type="checkbox"/> 06 Övrigt rorofartyg	<input type="checkbox"/> 19 Kryssningsfartyg → Gå till avsnitt 2b		
	<input type="checkbox"/> 03 Containerfartyg	<input type="checkbox"/> 07 Torrlastpråm	<input type="checkbox"/> 10 Offshorefartyg	Ange vad	
	<input type="checkbox"/> 04 Specialiseratfartyg	<input type="checkbox"/> 08 Övrigtorrlastfartyg	<input type="checkbox"/> 11 Övrigfartyg:		
Typ av fart	<input type="checkbox"/> 1 Inrikes fart	<input type="checkbox"/> 2 Direkt utrikes fart	<input type="checkbox"/> 3 Kombinerad utrikes fart		

2 a Lossat gods – Ankommande passagerare

Icke enhetsgods

Lasttyp (enl. kodbilaga 5)	Varuslag i klartext om inte varukod anges	Varukod (enl. kodbilaga 6)	Avgångshamn eller kustområde i klartext om inte hamn-/kustområdeskod anges	Hamn-/kustområdeskod (enl. kodbilaga 2-3)	Bruttovikt i ton
					Totalt

Containrar, roro-enheter o.d.

Lasttyp (enl. kodbilaga 5)	Varuslag i klartext om inte varukod anges	Varukod (enl. kodbilaga 6)	Avgångshamn eller kustområde i klartext om inte hamn-/kustområdeskod anges	Hamn-/kustområdeskod (enl. kodbilaga 2-3)	Bruttovikt i ton	Antal enheter	
					Totalt	med last	utan last

Personbilar, bussar samt passagerare exkl. kryssningspassagerare

Lasttyp (enl. kodbilaga 5)	Lasttyp i klartext om inte lasttypskod anges	Avgångshamn eller kustområde i klartext om inte hamn-/kustområdeskod anges	Hamn-/kustområdeskod (enl. kodbilaga 2-3)	Antal

2 b Kryssningspassagerare

	Lasttyp	Antal
Passagerare som avslutar en kryssning	71	
Passagerare som tillfälligt går i land	72	

3 Avgående fartyg

Allmänt	Avgick (år, mån, dag)	Avgick närmast till	Innehar fartyget vid avgången oupplossad last från utlandet till svensk hamn? <input type="checkbox"/> 1 Ja <input type="checkbox"/> 2 Nej	Antal avgångar
	Typ av fart <input type="checkbox"/> 1 Inrikes fart <input type="checkbox"/> 2 Direkt utrikes fart <input type="checkbox"/> 3 Kombinerad utrikes fart			

4 a Lastat gods – Avresande

Icke enhetsgods

Lasttyp (enl. kod-bilaga 5)	Varuslag i klartext om inte varukod anges	Varukod (enl. kod-bilaga 6)	Destinationshamn eller kust-område i klartext om inte hamn-/kustområdeskod anges	Hamn-/kust-områdeskod (enl. kodbilaga 2-3)	Bruttovikt i ton	
					Totalt	

Containrar, roro-enheter o.d.

Lasttyp (enl. kod-bilaga 5)	Varuslag i klartext om inte varukod anges	Varukod (enl. kod-bilaga 6)	Destinationshamn eller kust-område i klartext om inte hamn-/kustområdeskod anges	Hamn-/kust-områdeskod (enl. kodbilaga 2-3)	Bruttovikt i ton		Antal enheter	
					Totalt		med last	utan last

Personbilar, bussar samt passagerare exkl. kryssningspassagerare

Lasttyp (enl. kod-bilaga 5)	Lasttyp i klartext om inte lasttypskod anges	Destinationshamn eller kust-område i klartext om inte hamn-/kustområdeskod anges	Hamn-/kust-områdeskod (enl. kodbilaga 2-3)	Antal

4 b Kryssningspassagerare

	Lasttyp	Antal
Passagerare som påbörjar en kryssning	71	



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.