

Sjötrafik 2019 Kvalitets-
deklaration

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54
118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 20

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Publiceringsdatum: 2020-05-25

KVALITETSDEKLARATION

Sjötrafik 2019

Ämnesområde

Transporter och kommunikationer

Statistikområde

Sjötrafik

Produktkod

TK0809

Referenstid

2019

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	11
2 Tillförlitlighet	13
2.1 Tillförlitlighet totalt	13
2.2 Osäkerhetskällor	13
2.2.1 Urval	13
2.2.2 Ramtäckning	13
2.2.3 Mätning	14
2.2.4 Bortfall	15
2.2.5 Bearbetning	15
2.2.6 Modellantaganden	16
2.3 Preliminär statistik jämförd med definitiv	16
3 Aktualitet och punktlighet	17
3.1 Framställningstid	17
3.2 Frekvens	17
3.3 Punktlighet	17
4 Tillgänglighet och tydlighet	19
4.1 Tillgång till statistiken	19
4.2 Möjlighet till ytterligare statistik	19
4.3 Presentation	19
4.4 Dokumentation	20
5 Jämförbarhet och sam användbarhet	21
5.1 Jämförbarhet över tid	21
5.2 Jämförbarhet mellan grupper	21

5.3	Sam användbarhet i övrigt	21
5.4	Numerisk överensstämmelse	22
	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	24
	Bilaga 1 Blankett 2019	25

Statistikens kvalitet

1 Relevans

1.1 Ändamål och informationsbehov

1.1.1 Statistikens ändamål

Officiell statistik i *Sjötrafik* syftar till att belysa nuläget och utvecklingen av fartygs-, varu- och passagerartrafiken i svenska hamnar. Både utrikes och inrikes transporter ingår i statistiken. Även inrikes godstransporter på utpekade inre vattenvägar i Sverige ingår. 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.

Ett ändamål med undersökningen är också att fullgöra Sveriges skyldighet att lämna kvartalsstatistik om sjötrafik till EU:s statistikbyrå Eurostat (se EU-reglering och internationell rapportering).

1.1.2 Statistikanvändares informationsbehov

Statistiken produceras för att täcka efterfrågan av statistik om fartygs-, varu- och passagerartrafiken i svenska hamnar. Användarna är bland andra Trafikanalys, branschorganisationen Sveriges Hamnar, media och allmänheten. Statistiken engagerar många inom branschen. Därför är det viktigt att det finns objektiv och allmänt tillgänglig statistik för att sprida faktabaserad information

Statistiken används därutöver av utredare, forskare och studenter. 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 den egna myndigheten har enkla kontaktvägar till den som ansvarar för statistiken. Även hamnarna som lämnar in uppgifter till statistiken 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 (godsrådet) och ett användarråd för persontransportstatistik. 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. Diskussioner i råden förs med hänsyn till de kvalitetskriterier som reglerar den officiella statistiken.

Kvalitetsaspekter som vi framförallt behöver hjälp utifrån med är statistikens relevans och tillgänglighet. Användarråden är rådgivande för Trafikanalys.

Trafikanalys arbetar löpande med att göra den publicerade statistiken mer relevant för användare. Ett exempel på hur användarkontakter påverkat statistiken *Sjötrafik* är att hamnars kvartalsjämförelser med andra hamnar bidragit till en kvalitetsförbättring. Att hamnarna granskar och frågar om varandras redovisningar har flertalet gånger lett till revideringar av statistiken.

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 samt att förutom transportarbete redovisa trafikarbetet (tillryggalagd sträcka) med relevanta indelningar.

1.2 Statistikens innehåll

Insamlingen av uppgifter för statistik om sjötrafik avser att ta fram statistik om trafik till och från svenska hamnar. De viktigaste målstorheterna är,

- antal fartyg som gått till/från en svensk hamn,
- antal anlop, ankommande och avgående,
- transporterad godsmängd totalt samt efter varukod och lasttyp (exempelvis flytande bulk, container etc.) samt
- antal passagerare.

Statistiken är uppdelad på inrikes 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 för att lossa/lasta gods eller för att embarkera/debarkera passagerare.

Till statistiken över havsgående fartyg räknas fartyg som färdas till havs, även om de går in med gods på Väner och Mälaren (de i sammanhanget enda aktuella inre vattenvägarna). Skärgårdstrafikens anlop ingår inte i populationen. Fartyg som *endast* färdas på inre vattenvägar¹, IVV, ingår däremot i statistiken och särredovisas som inre vattenvägstrafik. Godstransporterna på inre vattenvägar i Sverige redovisas i fyra tabeller i årsstatistiken, men inte i kvartalsstatistiken. Kravet för redovisning per kvartal för godstrafik på inre vattenvägar

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.

finns om den totala godsmängden överskrider 1 miljon ton per år². Förändrade regelverk för farkoster (lagstiftningen ger tillåtelse en ny typ av fartyg) som färdas på inre vattenvägar i Sverige gör att transportmängden förväntas öka i framtiden och det finns därmed ett allmänintresse av att följa utvecklingen.

Anlöp av fartyg som transporterar gods till och från offshore-anläggningar (till exempel oljeriggar) samt gods som utvinns från havsbotten och lossas i hamnar ingår också i undersökningen. Anlöp av följande typer av fartyg är dock undantagna från rapporteringen.

- 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. Information om vilka hamnar som finns i Sverige har vi fått från Sveriges hamnar, Sjöfartsverket (via farledningsavgifter/lots/isbrytning/ tillstånd) och från omvärldsbevakning. Målpopulationen är anpassad efter statistiken som efterfrågas av EU. Vår uppfattning är att målpopulationen täcker intressepopulationen väl.

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.

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

- Typ av fart (inrikes, direkt utrikes eller kombinerad utrikes dvs. via annan svensk mellanhamn).

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 och internationellt vatten (härledd variabel).
- Områdesindelning i geografiska områden, kustområden, NUTS II och landsgrupp.

Förutom ovanstående beräknas transportarbete i tonkilometer och personkilometer. Transportarbete i tonkilometer är mängden transporterat gods multiplicerat med transportsträckan inom svenskt vatten respektive internationellt vatten. På motsvarande är personkilometer antalet passagerare multiplicerat med transportsträckan inom svenskt vatten respektive internationellt 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.

Undersökningens variabler är anpassade till statistiken som efterfrågas av EU.

1.2.3 Statistiska mått

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

- persontrafik och godstrafik,
- inrikes och utrikes trafik,
- fartygstyp,
- varukod,
- lasttyp,
- riktning,
- typ av fart och
- 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 för att kunna redovisa uppgifter på hamnnivå 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 2019. 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 för respektive kvartal. Preliminär statistik över Sveriges sjötrafik publiceras fyra gånger per år.

2 Tillförlitlighet

2.1 Tillförlitlighet totalt

Statistiken bygger på en totalundersökning och uppgifterna inhämtas från verksamma hamnar.

Det finns inget känt objektsbortfall i undersökningen. Det går inte att veta säkert om samtliga anlöp har rapporterats in, men det mesta tyder på att kännedomen är god om anlöp som sker inom det egna området.

Några av de större hamnarna brukar själva redovisa uppgifter om sin verksamhet offentligt, och vid jämförelser mellan dessa uppgifter och de uppgifter som samma hamnar lämnar till statistiken är överensstämmelsen god.

På total nivå går det inte att kvantifiera tillförlitligheten i de statistiska storheterna. Tillförlitligheten anses vara tillräcklig för att uppfylla statistikens syfte, men vissa osäkerhetskällor förekommer. Det största osäkerhetsbidraget bedöms komma från mätning.

2.2 Osäkerhetskällor

Alla undersökningar är behäftade med osäkerhet.

2.2.1 Urval

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

2.2.2 Ramtäckning

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. Utöver svarande hamnar finns ett antal så kallade vilande hamnar. Dessa hamnar har inte några anlöp av fartyg som ingår under det aktuella året. 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 ner sin verksamhet och inte kommer att återuppta den stryks hamnen ur rampopulationen.

Undertäckning förekommer om en hamn som egentligen borde ingå men som inte gör det. Vi får då inte kännedom om dessa anlöp. Ibland har hamnarna ingen aktivitet och behöver då inte rapportera in till statistiken. Undertäckning kan förekomma om vi missar en hamn som ska rapportera in till statistiken, t.ex. en hamn som varit vilande men nu inte är det. Övertäckning innebär då det motsatta det vill säga att undersökningen innehåller uppgifter från hamnar som inte borde ingå.

Risken att fartyg som inte ska vara med (avsnitt 1.2.1) kommer med i undersökningen anses liten. Eventuellt tillkommande anlöp till andra än svarande hamnar (alla kända aktiva och

vilande hamnar som ingår i undersökningen) som varken Trafikanalys eller branschorganisationen Sveriges Hamnar fått kunskap om, utgör en osäkerhetskälla. Risken att hamnar inte ingår i populationen bedöms som mycket liten.

2.2.3 Mätning

De variabler som samlas in i undersökningen framgår av blanketten. Insamling av uppgifter till statistiken görs på tre sätt. Det vanligaste är att hamnarna registrerar sina uppgifter via ett webbformulär. Vissa rapportörer rapporterar för fler än en hamn. Uppgifter kommer även in via att hamnarna gör uttag ur sina verksamhetssystem och skickar in 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. Idag sker datainsamlingen helt och hållet via webb eller via mottagande av hamnarnas systemfiler.

Det finns 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.

Det förekommer att en del av en hamns verksamhet sköts av en extern operatör och en delmängd av hamnens anlöp därmed ligger utanför deras verksamhetssystem, vilket 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.

Under 2019 fanns det totalt 133 rapporteringsskyldiga hamnar. Av dessa var 34 vilande hela året, det vill säga de hade ingen trafik med fartyg under 2019. Det fanns totalt 99 hamnar i statistiken för året.

I Tabell 1 nedan redovisas ingående hamnar efter svarssätt för 2019.

Tabell 1. Antal anlöp och hamnar efter svarssätt, 2019.

<i>Uppgifter lämnas via</i>	<i>Antal objekt (anlöp)</i>	<i>Antal hamnar</i>
Systemfil	51 554	33
Webb	22 205	61
Excel	8 232	5
Totalt	81 991	99

Vi försöker underlätta så mycket det går för uppgiftslämnarna. Webbportalen innehåller t.ex. en del förtryckta värden och rullgardiner med valbara värden att fylla i.

Det sker en omedelbar validering av de uppgifter som inkommer till årets anlöpsportal vilket betyder att uppgiftslämnarna är klara med kvartalens respektive inlämning först när alla eventuella fel och varningar är åtgärdade. Exempel på kvalitetskontroller som görs är formatkontroller, logiska kontroller, nivåkontroller och rimlighetsanalyser. I anlöpsportalen har uppgiftslämnarna tillgång till en kontrolltabell där kvartalens 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 årets anlöp är inrapporterade sammanställs uppgifterna till en rapport och därefter granskas statistiken.

Ytterligare en osäkerhetskälla är hamnar som rapporterar närmast föregående hamn felaktigt, vi kan inte gradera nu hur mycket detta påverkar statistiken. Osäkerhetskällan är inget vi kan rätta till i detta nu men det pågår ett utvecklingsarbete för att komma till rätta med detta problem.

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 aktuellt år och det finns inget känt objektsbortfall som påverkar publicerad statistik. Uppgiftslämnare har skyldighet att lämna uppgifter till undersökningen (se avsnitt D Uppgiftsskyldighet) och svar kommer regelmässigt in från samtliga. Objektsbortfall kan förekomma i de fall uppgiftslämnarna inte har information om samtliga anlöp till/från hamnen. Vi vet inget om storleken på objektsbortfall, men det mesta tyder på att kännedomen är god om anlöp som sker till/från den egna hamnen. 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.

I de undantagsfall då det återstår ofullständiga lastanlöp för enhetsgoods 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. Under detta år har ingen imputering behövts.

Partiellt bortfall förekommer i undersökningen för varugrupp/varukod som är ofullständig, särskilt för enhetsgoods. 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. 31,3 procent av godsmängden var under 2019 klassificerad som "oidentifierbart gods", "andra varor eller ej tidigare uppräknade". Exakta uppgifter om lastens destination/ursprung i form av hamn- eller land-/kustkod saknas också i viss utsträckning.

Under 2019 saknades uppgift om hamnkod för 2,3 procent av den hanterade godsmängden inom Sverige. För 2019 är "Hamnkod okänd" angiven som senast/närmast förestående hamn för 1,7 procent av samtliga ankommande fartyg och för 3,3 procent av samtliga avgående fartyg. Partiellt bortfall kan förekomma i enstaka fall även för övriga variabler, 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. Vid inrikes trafik ingår hela sträckan som fartyget har färdats på i beräkningen; svenskt, internationellt och utländskt vatten. Vid utrikes trafik används tre redovisningsgrupper; svenskt vatten, halva internationella vattnet samt hela sträckan. För rutter med avsaknad av halva internationella vattnets distans används hela distansen / 2.

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 - 2017 är reviderade med senaste modellen, i årsrapporten för undersökningsår 2018.

Trafikanalys tar fram alla värden för transportarbete. Källa för AIS-modellen: [AIS - Praktiskt exempel](#).

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 innehåller tabeller. Definitiv statistik publiceras en gång per år i form av tabeller, kvalitetsdeklaration samt ett statistikblad innehållandes en sammanfattning av statistiken.

3.3 Punktlighet

2020 års publiceringar är planerade enligt publiceringsplanen för Sveriges officiella statistik, se <http://trafa.se/kalendern>. Inga avvikelser från planen har förekommit.

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.

Statistiken finns tillgänglig i PDF- och Excelformat. I samband med vissa publiceringar publiceras också ett pressmeddelande. Sedan 2019 finns statistiken också att hämta från Trafikanalys statistikportal: www.trafa.se/sjofart/sjotrafik/?cw=1&q=t0802.

Statistiken som skickas till Eurostat publiceras tillsammans med motsvarande uppgifter från andra länder. Se Eurostats ingångssida till området transport med länkar till olika statistikrapporter om bland annat sjötrafik: <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/overview>

4.2 Möjlighet till ytterligare statistik

Primärmaterialet förvaras hos Trafikanalys i databaser. Primärmaterialet är sekretessbelagt men kan lämnas ut för vissa väl definierade ändamål, såsom för forskning eller användning i annan officiell statistik, 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.transportforetagen.se/sv/om-oss/vara-branscher/sveriges-hamnar/hamnstatistik/

Det finns även viss möjlighet att få statistik som inte är framtagen, men som befintlig data ger underlag för. Det förutsätter att statistiken som efterfrågas inte strider mot gällande lagstiftning, exempelvis att känsliga uppgifter röjs. Kontakta Trafikanalys för vidare diskussion om vad som är möjligt.

4.3 Presentation

Statistiken redovisas i huvudsak i 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 korrigerig har gjorts.

4.4 Dokumentation

Kvalitetsdeklarationen uppdateras vid varje ny publicering av statistik och finns på Trafikanalys webbplats. Statistikpublikationerna innehåller även en sammanfattning av kvalitetsdeklarationen: *Fakta om statistiken*. Ytterligare dokumentation av till exempel de kontroller och rättningar som görs kan lämnas ut på begäran.

5 Jämförbarhet och sam användbarhet

5.1 Jämförbarhet över tid

Från och med 1996 har denna undersökning genomförts enligt EU-direktiv.³

Tidigare undersökningar, innan 1996, har byggt på en kombination av uppgifter från hamnarna om inrikes varutrafik, samt uppgifter från utrikeshandelsstatistiken fördelad på trafikslag, och utrikes varutrafik.

Redovisningen idag skiljer sig också något från tidigare undersökningar, bland annat har varuklassificeringen anpassats till EU:s transportstatistiska varunomenklatur NST/R 1996–2007. Från och med 2008 används varunomenklaturen NST 2007.

5.2 Jämförbarhet mellan grupper

Från och med 2008 används EU:s 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 flyttats.

Områdesindelningen i 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 annat land, vilket inte framkommer i statistiken.

5.3 Sam användbarhet i övrigt

Statistiken ligger närmast tillhands att sam användas med övrig officiell statistik inom statistikområdet Sjöfart. Årsstatistiken bygger på samma dataunderlag som kvartalsstatistiken. På så sätt är kvartalsstatistiken jämförbar med årsstatistiken. Årsstatistiken innehåller däremot en mer omfattande redovisning med kompletterande information om transportarbetet och med finare geografiska indelningar.

Sjötrafikstatistiken är EU-reglerad, vilket innebär att EU:s samtliga medlemsländer lämnar uppgifter motsvarande de som samlas in i denna undersökning. Det är därför möjligt att jämföra svensk statistik med statistik från övriga medlemsländer. De uppgifter som efterfrågas enligt förordningen presenteras för varje medlemsland i Eurostats publikationer.

³ Direktiv 2009/42/EG av den 6 maj 2009 om förande av statistik över gods- och passagerarbefordran till sjöss.

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

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 sammanvändas med annan godstransportstatistik. Statistiken 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

Årsstatistiken utkommer mellan två kvartalsrapporter - mellan kvartal 4 och 1 - och en revidering av data i årsrapporten kan medföra en skillnad jämfört med motsvarande uppgift i statistiken för kvartal 4. Rutinmässigt införs en sådan revidering i statistiken för kvartal 1 för att siffrorna ska överensstämma mellan kvartals- och årsstatistik.

Allmänna uppgifter

A Klassificeringen Sveriges officiella statistik

Denna statistik ingår i Sveriges officiella statistik (SOS) under ämnesområde *Transporter och kommunikationer* och statistikområde *Sjöfart*. Produktkoden är TK0809.

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.

C Bevarande och gallring

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

En kopia av all statistik 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. Från och med 1994 och fram till 2010 var Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) ansvarig myndighet. Från och med 2010 är Trafikanalys statistik-ansvarig myndighet. Mellan 2010 och 2012 producerade SCB statistiken på uppdrag av Trafikanalys. Mellan 2013 och 2016 producerade Statisticon AB statistiken på uppdrag av Trafikanalys. Från och med undersökningsår 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>Kontaktperson:</i>	Björn Tano, Henrik Petterson
<i>Telefon:</i>	010-414 42 24, 010-414 42 18
<i>Telefax:</i>	010-414 42 20
<i>E-post:</i>	bjorn.tano@trafa.se , henrik.petterson@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 2019



LAGSTADGAD STATISTIKINSAMLING

SJÖTRAFIK Ankommande/Avgående fartyg

Rapporterande hamn

(Sämsta gånga)

Sjötrafik 2019

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, TRAFAFS 2012:2).
Lämnade uppgifter hanteras enligt offentlighets- och sekretesslagens (SFS 2009:400) bestämmelser.

Underskrift

Kontaktperson (TEXTA)	Ort och datum
Telefon (riktnr och abonentnr)	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 upp- lossad last från utlandet till svensk hamn?	Antal avgångar
			<input type="checkbox"/> 1 Ja <input type="checkbox"/> 2 Nej	
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 enhetsgod

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, ro-ro-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.