

**Sjötrafik 2023**    Kvalitets-  
deklaration

**Trafikanalys**

Adress: Rosenlundsgatan 54

118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

E-post: [trafikanalys@trafa.se](mailto:trafikanalys@trafa.se)

Webbadress: [www.trafa.se](http://www.trafa.se)

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Publiceringsdatum: 2024-05-24

# KVALITETSDEKLARATION

## Sjötrafik

### Ämnesområde

Transporter och kommunikationer

### Statistikområde

Sjötrafik

### Produktkod

TK0809

### Referenstid

2023

# 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 Statistikanvändares 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 .....	16
2.2.6 Modellantaganden .....	16
2.3 Preliminär statistik jämförd med definitiv .....	17
3 Aktualitet och punktlighet .....	19
3.1 Framställningstid .....	19
3.2 Frekvens .....	19
3.3 Punktlighet .....	19
4 Tillgänglighet och tydlighet .....	21
4.1 Tillgång till statistiken .....	21
4.2 Möjlighet till ytterligare statistik .....	21
4.3 Presentation .....	21
4.4 Dokumentation .....	22
5 Jämförbarhet och sam användbarhet .....	23
5.1 Jämförbarhet över tid .....	23
5.2 Jämförbarhet mellan grupper .....	23

5.3	Sam användbarhet i övrigt .....	23
5.4	Numerisk överensstämmelse .....	24
	<b>Allmänna uppgifter.....</b>	<b>25</b>
A	Klassificeringen Sveriges officiella statistik .....	25
B	Sekretess och personuppgiftsbehandling .....	25
C	Bevarande och gallring .....	25
D	Uppgiftsskyldighet .....	25
E	EU-reglering och internationell rapportering .....	26
F	Historik .....	26
G	Kontaktuppgifter .....	26
	<b>Bilaga 1 Blankett 2023 .....</b>	<b>27</b>



# Statistikens kvalitet

Denna kvalitetsdeklaration avser officiell statistik om sjötrafik.

## 1 Relevans

### 1.1 Ändamål och informationsbehov

#### 1.1.1 Statistikens ändamål

Officiell statistik i *Sjötrafik* syftar till att belysa utvecklingen av fartygs-, varu- och passagerartrafiken i svenska hamnar. 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). 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.

#### 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 används därutöver av utredare, forskare och studenter. Statistiken engagerar många inom branschen. Därför är det viktigt att det finns objektiv och allmänt tillgänglig statistik för att sprida faktabaserad information.

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 Trafikanalys 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 transportstatistiken. 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 framför allt 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. Trafikanalys är medveten om att statistiken inte täcker alla nuvarande och potentiella användares behov utan behöver avgränsas. Bland annat efterfrågar några användare finare geografiska nedbrytningar av vissa uppgifter som presenteras. Viss statistik kan tas fram skräddarsytt, men detaljerade behov är svåra att tillgodose då de kan innebära att känslig information röjs, vilket inte är förenligt med lagar och förordningar knutna till den officiella statistiken. Den preliminära kvartalsstatistiken revideras med större osäkerhet som följd och tillåter inte samma detaljerade nedbrytningar som årsstatistiken. I den definitiva årsstatistiken publiceras mer detaljer med geografiska nedbrytningar.

## 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,
- transporterad godsmängd totalt samt efter varukod och lasttyp (exempelvis flytande bulk, container etc.),
- antal passagerare, samt
- antal containrar med och utan last (TEU<sup>1</sup>).

Statistiken är uppdelad på inrikes och utrikes trafik.

### 1.2.1 Objekt och population

Målobjekt är anløp av havsgående fartyg med en bruttodräktighet om minst 20<sup>2</sup> som trafikerar svenska hamnar för att lossa/lasta gods eller för att lämna/hämta passagerare. Transittrafik, som går på svenska vatten utan att angöra Sverige, är alltså inte med.

Till statistiken över havsgående fartyg räknas fartyg som färdas till havs, även om de går in med gods på Väneren och Mälaren och andra inre vattenvägar.

Fartyg med gods som *endast* färdas på inre vattenvägar<sup>3</sup>, IVV, ingår i statistiken. Från och med undersökningsår 2022 har zonerna för inre vattenvägar utökats, till att förutom de avgränsade sjöarna Väneren och Mälaren även inkludera skärgårdsområden och kustnära trafik längs Väst- och Östkusten. För enkelhetens skull tillämpas en generell definition som innebär att all trafik inom respektive zon räknas som IVV-trafik. Från och med 2022 redovisas särskild statistik till Eurostat per kvartal och år för godstrafik på inre vattenvägar utöver den maritima statistiken för havsgående fartyg, enligt det krav på medlemsländerna som finns om

---

<sup>1</sup> TEU=20-foot equivalent unit. Motsvarande enheter på 20 fot. Inkluderar även specialcontainrar. Containrar som är lastade på fordon eller järnvägsvagnar ingår inte.

<sup>2</sup> För kommersiella passagerarfartyg om minst 20 brutto gäller t.ex. särskilda säkerhetskrav för framförandet enligt 3 kap. 9 § fartygssäkerhetslagen.

<sup>3</sup> 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. 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. I Sverige är det Transportstyrelsen som är utsedd myndighet att besluta om områden för inlandssjöfart som sedan antas av EU-kommissionen. Gällande områden från och med undersökningsår 2022 hittas på följande sida, se [www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Inlandssjofart/](http://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Inlandssjofart/).



den totala godsmängden inom landet överskrider 1 miljon ton per år<sup>4</sup>. 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. I den officiella statistiken särredovisas därför godstrafiken på inre vattenvägar årligen sedan undersökningsår 2016.

Interregional persontrafik är med, men förekommer främst till och från Gotland. Skärgårds- trafikens anløp ingår inte i populationen. Övrig regional passagerartrafik (linje- eller charter- trafik/upphandlad och kommersiell trafik) som inte anløper några av de hamnar som ingår i populationen ingår heller inte. Den regionala linjetrafiken i regionala kollektivtrafik- myndigheters (RKM) regi täcks alltså inte in med dagens avgränsningar. För en sammanfattning av denna trafik hänvisas till undersökningen Regional linjetrafik<sup>5</sup>.

Anløp 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. Anløp av följande typer av fartyg är dock undantagna från rapporteringen,

- fartyg som anløper 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, samt
- andra fartyg som används enbart för icke-kommersiella ändamål.

Målpopulationen i statistiken är samtliga anløp av fartyg enligt ovan. Uppgiftslämnare är samtliga aktiva svenska hamnar av betydelse som trafikeras av fartyg enligt ovan under undersökningens referensperiod. Målpopulationen är anpassad efter statistiken som efterfrågas av EU. Uppfattningen är att målpopulationen täcker intressepopulationen väl.

Information om vilka hamnar som finns i Sverige har vi fått från Sjöfartsverket och övrig omvärldsbevakning.

## 1.2.2 Variabler

Datansamlingens observationsvariabler kan delas upp i tre huvudgrupper.

A) Fartyg (samlas i första hand in från register):

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

<sup>4</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1365/2006 av den 6 september 2006 om statistik över godstransporter på inre vattenvägar och om upphävande av rådets direktiv 80/1119/EEG.

<sup>5</sup> [www.trafa.se/kollektivtrafik/kollektivtrafik/](http://www.trafa.se/kollektivtrafik/kollektivtrafik/)

B) Trafik:

- Fartygets senaste/närmast förestående hamn- och kustkod
- Antal ankomster/avgångar

C) Last (gods och passagerare):

- Lastens senaste/närmast förestående hamn- och kustkod
- Lasttyp och varukod
- Bruttovikt
- Antal lastenheter med respektive utan last
- Antal passagerare (passagerare på kryssningsfartyg och övriga fartyg<sup>6</sup>)

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 och produkter. Även 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,
- godstrafik på enbart inre vattenvägar respektive havsgående godstrafik,
- varugrupp (NST 2007 klassificering),
- lasttyp (typ av gods och typ av passagerare såsom kryssnings- eller reguljärpasagerare),
- riktning,
- fartyg med svensk respektive utländsk flagg, samt
- geografiska områden, NUTS II och hamnar.

Uppgifterna redovisas i huvudsak summerade så att enskilda hamnar, eller deras verksamhet, inte kan identifieras. En förutsättning för att kunna redovisa uppgifter om enskilda privata hamnar är att ett uttryckt samtycke till publicering har getts, vilket hamnarna tillfrågas om regelbundet.

Individbaserad officiell statistik ska vara uppdelad efter kön om det inte finns särskilda skäl mot detta. I sjötrafiken är undersökningsobjekten däremot antal fartygsanlöp och inte individer. Tabellerna och diagrammen över passagerartrafik är därför inte uppdelade efter

---

<sup>6</sup> Kryssningspassagerare kan endast förekomma på kryssningsfartyg, däremot kan vanliga passagerare förekomma på både kryssningsfartyg och övriga fartyg.

passagerarnas kön. Skälet för det är att hålla nere uppgiftslämnarbördan. Information om passagerarnas kön kan finnas i rederiernas biljettsystem, men ett krav att hamnarna samlar in informationen enbart för statistiken är inte rimligt.

### **1.2.5 Referenstider**

Statistiken avser helåret 2023. 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 i normalfallet inget identifierat objektsbortfall i undersökningen. Undantag kan finnas. 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. I detta kapitel redogör vi för olika typer av osäkerhet och hur de påverkar undersökningen.

#### 2.2.1 Urval

Undersökningen är en totalundersökning och har 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 2023. Regelbunden kontakt tas med de vilande hamnarna för att kontrollera om de kommer att ha någon trafik som ska ingå i statistiken. 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 borde ingå 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. 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 har fått kunskap om, utgör en osäkerhetskälla. Inför varje nytt undersökningsår inhämtas underlag från Sjöfartsverket och uppdaterade förteckningar över hamnar erhålls även från Eurostat. Utifrån dessa listor kan potentiellt nya hamnar identifieras. Sådana hamnar kontaktas av producenten för att identifiera om hamnen ska ingå i undersökningen eller inte. Risken att relevanta hamnar inte ingår i populationen bedöms som mycket liten.

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.

Utökningen av zonerna för inre vattenvägar har inneburit att det är svårare att avgränsa trafik mellan hamnar inom samma zon, då fartyget delvis kan gå utanför zonen till havs. Det kräver kunskap om fartygens rutter löpande för att utesluta sådana fartyg som går ut till havs från IVV-redovisningen. Det kan också finnas fartyg som rör sig mellan zonerna som bör räknas som IVV men som enligt definitionen inom samma zon inte gör det. Utökningen av zonerna har alltså inneburit problem med övertäckning i den delen av statistiken som rör inre vattenvägar men även att viss trafik underskattas och i stället räknas in i den maritima delen.

### 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 uppgifterna 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 Excel-fil. I [Bilaga 1](#) återfinns innehållet i frågeformuläret.

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.

Ytterligare en osäkerhetskälla är hamnar som rapporterar närmast föregående hamn felaktigt, men mycket detta påverkar statistiken är okänt. Det har gjorts kvalitetsstudier som visar på problematiken, men ingen lösning för att komma till rätta med problemet finns för närvarande. Det betyder att till exempel hamn för ankommande fartyg inte alltid stämmer med hamn för avgående fartyg.

Ett exempel på hur mätningen förbättrats 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.

Helåret 2023 fanns det totalt 113 rapporteringsskyldiga hamnar. Samtliga dessa hamnar redovisade anlöp vid minst ett kvartal under året. I kvalitetsdeklarationen för respektive kvartal framgår svarande och bortfall för vart och ett av kvartalen under året.

I Tabell 1 nedan redovisas ingående hamnar efter huvudsakligt svarssätt under 2023.

Tabell 1. Antal anlöp och hamnar efter huvudsakligt svarssätt, helåret 2023.

<i>Uppgifter lämnas via</i>	<i>Antal objekt (anlöp)</i>	<i>Antal hamnar</i>
Systemfil	19 843	32
Webb	36 682	69
Excel	11 765	12
<b>Totalt</b>	<b>68 290</b>	<b>113</b>

Data samlas in via en webbportal, där uppgiftslämnarna kan fylla i uppgifter direkt i webbgränssnittet eller ladda upp data på fil.

Webbportalen innehåller en del förtryckta värden och rullgardiner med valbara värden att fylla i. Vidare finns kontroller inbyggda i verktyget. När uppgiftslämnarna lämnar uppgifter i portalen (direkt på webben eller via uppladdning av fil) valideras uppgifterna och felmarkeringar eller varningar visas på webben om avvikelser förekommer. Exempel på kvalitetskontroller som görs är formatkontroller, logiska kontroller, nivåkontroller och rimlighetsanalyser.

Uppgiftslämnarna får då göra rättningarna direkt på webben. Utöver det sammanställs kvartalets uppgifter i en rapport på webben efter avslutad datainsamling för granskning och godkännande. I samband med att statistiken skickas till EU:s statistikbyrå Eurostat görs ytterligare kontroller av enskilda hamnar.

I vissa fall har återkontakter via e-post eller telefon gjorts med hamnar för att reda ut eventuella missförstånd eller påminna hamnen om att fel eller varningar inte korrigerats. Det kan exempelvis röra sig om att en hamn av misstag fyllt i sin egen hamnkod i fältet för den hamn där godset lastats.

## 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, i det här fallet ett fartygsanlöp, är det frågan om objektsbortfall. Saknas enbart vissa variabelvärden handlar det om partiellt bortfall.

Det finns normalt inget objektsbortfall identifierat 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 objektsbortfallet, 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 detta om skillnaden är liten jämfört med tidigare rapporterade uppgifter. Vid större förändringar av till exempel antal anlöp eller godsmängd mellan kvartal, och jämfört med motsvarande kvartal tidigare år kontaktas alltid hamnen för bekräftelse av den stora förändringen, eller för eventuell korrigering. 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 underlag för imputering används medelvärdet för respektive lasttyp, vilka beräknas baserat på 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 2023 har inga imputeringar för enhetsgoods gjorts.

Det förekommer i undersökningen att uppgiftslämnaren inte har information om varugrupp/ varukod, särskilt gäller detta för enhetsgoods. Skälet till detta är att hamnen saknar fullständiga uppgifter om lastens innehåll. Under 2023 var knappt 30 procent av godsmängden klassificerad som "oidentifierbart gods". Det gäller framför allt gods som transporteras på lastbilar eller i containrar och som i sin tur fraktas på fartygen. Den redovisade godsmängden

för "oidentifierbart gods" finns dock uppdelat på typ av last i form av lastfordon, containrar samt järnvägsvagnar.

Exakta uppgifter om lastens eller passagerarnas destination/ursprung i form av hamn- eller land/kustkod saknas ibland. Detta bedöms dock vara av liten betydelse för den publicerade statistiken.

Partiellt bortfall kan förekomma i enstaka fall även för övriga variabler. Storleken på det partiella bortfallet för övriga variabler bedöms ha försumbar betydelse för statistiken.

## 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 ändå uppstå felaktigheter i bearbetningen. 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 felaktigheter.

## 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 redovisningsgruppen svenskt 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 (baserat på AIS-data det också) använts för inrikes rutter. Om rutten saknas även i Eurostats port distance tool, om det är en utrikes rutt eller om rutterna inte gått igenom ovan beskrivna steg så används medelvärde mellan den 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.

Trafikanalys tar fram alla värden för transportarbete. Källa för AIS-modellen: [ais---praktiskt-exempel.pdf \(trafa.se\)](#)



## 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. Om ny information tillkommer revideras statistiken i regel uppåt.



## 3 Aktualitet och punktlighet

### 3.1 Framställningstid

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

### 3.2 Frekvens

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

### 3.3 Punktlighet

Publiceringar är planerade enligt publiceringsplanen för Sveriges officiella statistik, se <http://trafa.se/kalendern>. Hittills har inga avvikelser från planen förekommit.



## 4 Tillgänglighet och tydlighet

### 4.1 Tillgång till statistiken

Statistiken publiceras varje kvartal på Trafikanalys webbplats, [www.trafa.se](http://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 Excel-format. I samband med vissa publiceringar publiceras också ett pressmeddelande. Sedan 2020 finns statistiken också att hämta från Trafikanalys statistikportal: [www.trafa.se/sjofart/sjotrafik/?cw=1&q=t0802](http://www.trafa.se/sjofart/sjotrafik/?cw=1&q=t0802).

Statistiken som skickas till Eurostat publiceras tillsammans med motsvarande uppgifter från andra länder. Eurostat avgör detaljnivån på denna statistik och den kan därför skilja sig från den svenska statistiken. Se Eurostats ingångssida till området transporter med länkar till databaser och publikationer om bland annat sjötrafik: <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/overview>

### 4.2 Möjlighet till ytterligare statistik

I samarbete med 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/om-oss/transportforetagen-hamn/hamnstatistik/](http://www.transportforetagen.se/om-oss/transportforetagen-hamn/hamnstatistik/)

Det finns även möjlighet att få tillgång till 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 inte röjs. Kontakta Trafikanalys för vidare diskussion om vad som är möjligt.

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.

### 4.3 Presentation

Statistiken redovisas i huvudsak i text, tabeller och diagram. Kvartalsstatistiken innehåller endast tabeller, medan årsstatistiken utöver tabeller även innehåller ett statistikblad med en sammanfattning av resultaten i text och figurer.

Tidigare publicerad statistik repeteras varje kvartal och år med alla 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 ta hänsyn till ändrade uppgifter, som markeras med ett "k" för "korrigerig" eller "r" för löpande revideringar.

## 4.4 Dokumentation

Kvalitetsdeklarationen uppdateras vid varje ny publicering av statistik och finns på Trafikanalys webbplats. Statistikpublikationerna innehåller även en sammanfattning av kvalitetsdeklarationen: *Kort 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 och har därför god jämförbarhet över tiden sedan dess.

Redovisningen idag skiljer sig 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. Jämförelser med tidigare sammanställningar av varugrupper enligt NST2007 kan göras om man beaktar att några av de ingående varugrupperna har flyttats.

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

### 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.

### 5.3 Samanvändbarhet 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 och i vissa fall på hamnnivå.

På Eurostats webbplats finns information och statistik på engelska om europeisk sjötrafik.

Se Eurostats ingångssida till området transport med länkar till databaser och publikationer om bland annat sjötrafik: <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/overview>

Statistiken om total mängd gods på lastbärar- och varugrupsnivå kan sam användas 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.

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 eller slutdestination i en annan hamn, eventuellt i ett annat land, vilket inte framkommer i statistiken.

## 5.4 Numerisk överensstämmelse

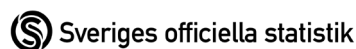
Årsstatistiken utkommer mellan två kvartalsrapporter, mellan kvartal 4 och 1, och en revidering av data i årsrapporten kan medföra en skillnad jämfört med motsvarande uppgift i statistiken för kvartal 4. Rutinmässigt införs en sådan revidering i statistiken för kvartal 1 för att siffrorna ska överensstämma 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 ett företags uppgifter på hamnnivå är att ett uttryckt samtycke till publicering har getts, vilket hamnarna tillfrågas om regelbundet.

För mer information om hur personuppgifter hanteras, se [www.trafa.se/om-oss/om-webbplatsen/behandling-av-personuppgifter/](http://www.trafa.se/om-oss/om-webbplatsen/behandling-av-personuppgifter/)

## 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 föreligger enligt Lag (2001:99) om den officiella statistiken, Förordning (2001:1) om den officiella statistiken och Trafikanalys föreskrift ([TRAFAFS 2012:2](#)). Uppgiftsskyldigheten omfattar hela undersökningen.

## E EU-reglering och internationell rapportering

Sjötrafikstatistiken är sedan 1996 reglerad av EU enligt Europaparlamentets och rådets direktiv. Gällande direktiv 2009/42/EG av den 6 maj 2009 om förande av statistik över gods- och passagerarbefordran till sjöss<sup>7</sup>. För statistiken om godstransporter på inre vattenvägar gäller Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1365/2006 om statistik över godstransporter på inre vattenvägar<sup>8</sup>. EU-regleringen innebär att statistiken ska överföras i ett visst format och på ett enhetligt sätt för alla länder som omfattas av kraven.

## F Historik

Undersökningar om sjötrafik har genomförts sedan 1960. Statistiken gavs tidigare ut av Kommerskollegium och därefter av Statistiska centralbyrån samt Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA). Från och med 2010 är Trafikanalys statistikansvarig myndighet. Mellan 2010 och 2012 producerade SCB statistiken på uppdrag av Trafikanalys. Mellan 2013 och 2016 producerade Statisticon statistiken och för undersökningsår 2017–2020 producerades statistiken av Institutet för Kvalitetsindikatorer AB på uppdrag av Trafikanalys.

Från och med undersökningsår 2021 produceras statistiken återigen av Statisticon.

På Trafikanalys webbplats finns historisk statistik i rapporter från 2007 och framåt och i statistikdatabasen från 2003 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>	Henrik Petterson, Björn Tano
<i>Telefon:</i>	010-414 42 18, 010-414 42 28
<i>E-post:</i>	<a href="mailto:henrik.petterson@trafa.se">henrik.petterson@trafa.se</a>

Statistikproducent:

<i>Myndighet/organisation:</i>	Statisticon
<i>Postadress:</i>	Östra Ågatan 31, 753 22 Uppsala
<i>Besöksadress:</i>	Östra Ågatan 31, Uppsala
<i>Telefon:</i>	010-130 80 11
<i>E-post:</i>	<a href="mailto:sjotrafik@statisticon.se">sjotrafik@statisticon.se</a>

<sup>7</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0042&from=SV>

<sup>8</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006R1365&from=SV>

# Bilaga 1 Blankett 2023



LAGSTADGAD STATISTIKINSAMLING

**SJÖTRAFIK 2023**  
 Ankommande/Avgående fartyg

## 1 Ankommande fartyg

Allmänt	Fartygets signal	IMO-nr	Namn	Flagg (enligt kodbilaga 1)	Bruttodräktighet
	Ankom (år, mån, dag)		Ankom närmast från		Antal ankomster
Fartygstyp (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 Tortastpråm	<input type="checkbox"/> 10 Offshorefartyg		
	<input type="checkbox"/> 04 Specialiserat fartyg	<input type="checkbox"/> 08 Övrigt tortastfartyg	<input type="checkbox"/> 11 Övrigt fartyg, ange vad		

## 2 a Lossat gods - Ankommande passagerare

### Icke enhetsgods

Lasttyp (enl. kod- bilaga 5)	Varuslag i klartext om inte varukod anges	Varukod (enl. kod- bilaga 6)	Avgångshamn 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)	Avgångshamn 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	Avgångshamn eller kust- område i klartext om inte hamn-/kustområdeskod anges	Hamn-/kust- områdeskod (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	Antal avgångar

### 4 a Lastat gods - Avresande passagerare

#### 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 kustområde i klartext om inte hamn-/kustområdeskod anges	Hamn-/kust- områdeskod (enl. kodbilaga 2-3)	Bruttovikt i ton Totalt	Antal enheter	
						med last	utan last

#### Personbilar, bussar samt passagerare exkl. kryssningspassagerare

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

### 4 b Kryssningspassagerare

Passagerare som påbörjar en kryssning	Lasttyp	Antal
		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.