



**Regional
linjetrafik 2016** **Kvalitets-
deklaration**

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 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: 2017-06-09

Innehåll

Statistikens kvalitet	5
1 Relevans	5
1.1 Ändamål och informationsbehov.....	5
1.1.1 Statistikens ändamål	5
1.1.2 Statistikanvändares informationsbehov.....	5
1.2 Statistikens innehåll	5
1.2.1 Objekt och population.....	6
1.2.2 Variabler	6
1.2.3 Statistiska mått	7
1.2.4 Redovisningsgrupper.....	7
1.2.5 Referenstider	7
2 Tillförlitlighet.....	7
2.1 Tillförlitlighet totalt	7
2.2 Osäkerhetskällor	7
2.2.1 Urval	7
2.2.2 Ramtäckning.....	8
2.2.3 Mätning.....	8
2.2.4 Bortfall	9
2.2.5 Bearbetning	9
2.2.6 Modellantaganden.....	10
2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig.....	10
3 Aktualitet och punktlighet	11
3.1 Framställningstid	11
3.2 Frekvens	11
3.3 Punktlighet	11
4 Tillgänglighet och tydlighet.....	11
4.1 Tillgång till statistiken	11
4.2 Möjlighet till ytterligare statistik.....	12
4.3 Presentation.....	12
4.4 Dokumentation	12
5 Jämförbarhet och sam användbarhet	12
5.1 Jämförbarhet över tid	12
5.2 Jämförbarhet mellan grupper.....	13

5.3	Sam användbarhet i övrigt	13
5.4	Numerisk överensstämmelse.....	13
Allmänna uppgifter.....		14
A	Klassificeringen Sveriges officiella statistik.....	14
B	Sekretess och personuppgiftsbehandling	14
C	Bevarande och gallring	14
D	Uppgiftsskyldighet.....	14
E	EU-reglering och internationell rapportering	14
F	Historik	15
G	Kontaktuppgifter	16
Bilagor.....		3
	Bilaga 1. Webbformulär – subventionerad trafik.....	3
	Bilaga 2. Definitioner – subventionerad trafik	3
	Bilaga 3. Frågeblankett med definitioner – Kommersiell linjetrafik på väg	8
	Bilaga 4. Frågeblankett med definitioner – Kommersiell linjetrafik på vatten	14
	Bilaga 5. Variabeldefinitioner	18

Statistikens kvalitet

1 Relevans

1.1 Ändamål och informationsbehov

1.1.1 Statistikens ändamål

Syftet med statistiken är att beskriva omfattningen av den regionala linjetrafiken samt följa utvecklingen över tid.

1.1.2 Statistikanvändares informationsbehov

Enligt den genomlysning av statistiken *Lokal och regional kollektivtrafik* som Trafikanalys gjorde 2015 ger statistiken enligt användarna en god allmän översikt av persontransporter inom den subventionerade regionala linjetrafiken. Främst används statistiken för trendbevakning, marknadsutveckling och allmän omvärldsbevakning. Litteraturstudier visar att statistiken används flitigast i rapporter från statliga myndigheter och i tidningsartiklar. I huvudsak används statistiken till översiktliga grafer och diagram eller helt enkelt som faktaunderlag och referenser.

Behovet av information om kommersiell regional linjetrafik baseras på möjligheterna att följa upp den trafiken i förhållande till den subventionerade trafiken sedan den nya lagen om kollektivtrafik började gälla 2012.¹

1.2 Statistikens innehåll

De målstorheter som efterfrågas i undersökningen om subventionerad regional kollektivtrafik (*Lokal och regional kollektivtrafik*) har varit desamma de senaste åren. Kostnader för infrastruktur särredovisas sedan 2007. 2008 tillkom variabeln sittplatskilometer, och från och med statistikåret 2010 efterfrågas, förutom totalt ekonomiskt bidrag, bidrag till järnvägstrafik. Målstorheterna i *Kommersiell linjetrafik på väg och vatten* har varit delvis desamma, men har tidigare även omfattat frågor om fordon och fartyg. I *Bantrafik* har målstorheterna varit desamma sedan 2000.

I bilaga 2 återfinns de definitioner som används i årets undersökning av *subventionerad regional linjetrafik*. I bilaga 3–4 finns definitionerna i undersökningarna *Kommersiell linjetrafik på väg och vatten*. Definitionerna som används i *Bantrafik* finns i den senaste rapporten på produktsidan på Trafikanalys webbplats.²

¹ SFS 2010:1065. Se även rapporter från Trafikanalys regeringsuppdrag att utvärdera reformen, www.trafa.se/kollektivtrafik/marknadsoppningar-i-kollektivtrafiken-4016/

² Se www.trafa.se/bantrafik/bantrafik/

Målstorheterna kan grupperas efter följande rubriker:

Tjänster

Tjänster inom kollektivtrafiken avser fordonskilometer för buss/bil, vagnkilometer för bantrafik samt sittplatskilometer för samtliga trafikslag (benämns kapacitetskilometer för fartyg). Dessa redovisas totalt, samt för den subventionerade trafiken även uppdelat på trafikslag.

Konsumtion

Konsumtionen av kollektivtrafik avser resandet med kollektivtrafik mätt som antal påstigningar samt som antal personkilometer (transportarbete). Konsumtionen i den subventionerade trafiken redovisas uppdelat på trafikslagen på buss/bil, tunnelbana, spårväg, tåg och fartyg.

Intäkter och kostnader (endast subventionerad trafik)

Intäkterna för kollektivtrafiken avser trafikintäkter, övriga affärsintäkter samt bidrag/tillskott. Trafikintäkterna redovisas uppdelat på trafikslag, övriga affärsintäkter redovisas totalt och bidrag/tillskott uppdelat på bidragsgivare (kommun, landsting och stat).

På motsvarande sätt avser kostnaderna för kollektivtrafiken trafikeringskostnader, övriga kostnader samt kostnader för infrastruktur. Trafikeringskostnader redovisas uppdelat på trafikslag, kostnader för infrastruktur och övriga kostnader redovisas totalt.

1.2.1 Objekt och population

Subventionerad trafik

Statistikens intressepopulation är alla huvudmän som bedriver subventionerad linjetrafik. Det är också den population som är statistikens målpopulation.

Sedan den 1 januari 2012 är det regionala kollektivtrafik-myndigheter (RKM, tidigare länstrafikhuvudmän) som är huvudmän för den lokala och regionala kollektivtrafiken. Det är också i huvudsak dessa myndigheter som är uppgiftslämnare i undersökningen. I några län är det trafikhuvudmannen som lämnar uppgifter. För två län är uppgiftslämnandet uppdelat på mer än en aktör.

Kommersiell trafik

Statistikens intressepopulation är alla operatörer som bedriver kommersiell (dvs i egen regi eller på uppdrag av annan kommersiell aktör) regional linjetrafik, oavsett trafikslag.

1.2.2 Variabler

Statistikens intressevariabler är uppgifter om den regionala linjetrafikens tjänster och konsumtion, för både kommersiell trafik och trafik som är subventionerad av samhället. För den subventionerade trafiken tillkommer intresse för intäkter, kostnader och skattebidraget.

Utöver det finns intresse av att bryta ner statistikredovisningarna efter tätortstrafik, landsbygdstrafik och trafik som kan benämnas interurban, d.v.s. trafik mellan större tätorter.

För den subventionerade trafiken framgår undersökningens observationsvariabler av frågeblanketten, se bilaga 1. Motsvarande för den kommersiella trafiken finns i bilaga 3–4. För *Bantrafik*, som är officiell statistik, framgår variablerna av Trafikanalys föreskrifter.³

³ TSFS 2012:3 och 2014:1, se www.trafa.se/bantrafik/bantrafik/

De uppgifter som efterfrågas är:

- Avseende utbud av kollektivtrafik: fordonskilometer/vagnkilometer eller fartygskilometer och sittplatskilometer/kapacitetskilometer.
- Avseende konsumtion: antal påstigningar/resor och personkilometer per trafikslag.
- Uppgifter om ekonomi: intäkter och bidrag/tillskott respektive kostnader för de olika trafikslagen efterfrågas (endast subventionerad trafik).
- Uppgift om tidsåtgången för uppgiftslämnandet (endast subventionerad trafik).

1.2.3 Statistiska mått

I avsnittet Variabler, kapitel Statistikens innehåll ovan redovisas målstorheterna i undersökningen. Alla målstorheterna är av typen total, till exempel totalt antal påstigningar.

1.2.4 Redovisningsgrupper

Statistiken om subventionerad trafik redovisas uppdelat per län samt för riket. Vidare redovisas statistiken även uppdelat per trafikslag. Kommersiell regional linjetrafik redovisas endast för riket, alla trafikslagen tillsammans. För vissa variabler redovisas även statistiken i tidsserier.

1.2.5 Referenstider

Samtliga variabler i undersökningen har referensperioden helåret 2016. Enda undantaget är uppgiften om tidsåtgången för uppgiftslämnandet.

2 Tillförlitlighet

2.1 Tillförlitlighet totalt

All statistik är behäftad med viss osäkerhet. Detta avsnitt avser att belysa olika typer av osäkerhetskällor och att diskutera dess konsekvenser på kvaliteten i resultaten. Den källa som mest påverkar osäkerheten i resultaten är mätfel. För den kommersiella trafiken är den största osäkerhetskällan objektsbortfall, samt osäkerhet om den regionala avgränsningen.

2.2 Osäkerhetskällor

En vanlig indelning av osäkerhetskällor är urval, ramtäckning, mätning, svarsbortfall och bearbetning och ibland även modellantaganden. Nedan redogörs för respektive källa.

2.2.1 Urval

Undersökningen om subventionerad regional linjetrafik är en totalundersökning. Detta betyder att det inte existerar någon osäkerhet som kan hänföras till urvalet. Denna källa bidrar inte till

osäkerhet i den delen av statistiken. För kommersiell regional linjetrafik bidrar objektbortfall till osäkerhet.

2.2.2 Ramtäckning

Med osäkerhetskällan ramtäckning avses att den urvalsram som används antingen saknar individer som ingår i populationen, så kallad undertäckning, eller innehåller individer som inte ingår i målpopulationen, så kallad övertäckning. I undersökningen om subventionerad regional linjetrafik är undersökningsenheterna entydigt definierade och inga oklarheter finns rörande populationen. Denna källa bidrar inte till osäkerhet i den delen av statistiken. För kommersiell regional linjetrafik bidrar osäkerhet om populationens medlemmar till osäkerhet.

2.2.3 Mätning

Subventionerad trafik

Uppgiftslämnarna till subventionerad regional linjetrafik är 21 självständiga myndigheter som organiserat sin verksamhet så att den fungerar väl för de respektive myndigheternas olika förutsättningar. Det innebär att de har olika förutsättningar att lämna de uppgifter som efterfrågas och uppgifternas kvalitet kommer att variera.

Om lämnade uppgifter avviker mycket (>15 procent) jämfört med föregående år har uppgiftslämnaren uppmanats att kommentera orsaken. Om förklaringen utelämnats, är svårt att tolka eller på annat sätt är bristfällig sker en återkontakt med uppgiftslämnaren för att kontrollera de lämnade uppgifterna. I årets undersökning fick Statisticon godtagbara förklaringar till avvikelserna eller så har uppgiftslämnaren korrigerat sina lämnade uppgifter. Ett exempel på en godtagbar förklaring till en stor avvikelse är om trafikhuvudmannen genomfört en stor investering under ett år, eller om trafikutbudet ökat eller minskat. Dessa kontroller och återkontakter bedöms reducera uppenbara mätfel som i vissa fall kan bero på att svar lämnats i fel enhet eller att feltolkning av vilka uppgifter som efterfrågas gjorts. I vissa fall kunde även fel i tidigare lämnade uppgifter upptäckas och korrigeras.

En indikation på mätfel är om det partiella bortfallet är stort. I instruktionen till uppgiftslämnarna står det "Fyll alltid i 0 om uppgiften är noll" samt "Om du saknar uppgift lämnar du fältet tomt". Detta betyder att samtliga fält ska fyllas i om uppgift finns, eller är 0. Dock är ett flertal fält inte applicerbara för en majoritet av uppgiftslämnarna. Det är till exempel endast i Stockholm som det finns tunnelbana. Om man använder en mer liberal definition av partiellt bortfall och studerar i vilken mån en uppgiftslämnare har avstått från att lämna svar där ett svar borde registreras är det partiella bortfallet litet. Bortfall ska bara registreras om trafikhuvudmannen verkligen har den verksamhet som svarsfältet avser.

Beträffande variabeln tidsåtgång är tanken att den totala tidsåtgången för att samla in och fylla i uppgifterna ska anges. Det förekommer dock att vissa trafikhuvudmän delar upp uppgiftslämnandet på flera olika personer inom organisationen. Det är då den sammanlagda tidsåtgången för alla personer som ska anges, men det är okänt huruvida detta förfaringssätt tillämpas eller inte. Alla uppgiftslämnare utom en har uppgivit uppskattad tidsåtgång för uppgiftsinsamlingen⁴.

Kommersiell trafik

Även för kommersiell regional linjetrafik varierar metoderna för uppskattning av målstorheterna med företagets olika förutsättningar. I några fall uppges målstorheterna inte

⁴ Med tidsåtgång avses mertid, se definitionen i bilaga 2.

användas alls i verksamheten. Dessutom finns det svårigheter att avgränsa regional trafik och resande från interregional.

2.2.4 Bortfall

Svarsbortfall kan delas upp i två komponenter: objektsbortfall och partiellt bortfall. Med objektsbortfall menas att svar saknas helt och hållet från en uppgiftslämnare. Med partiellt bortfall menas att en uppgiftslämnare har avstått från att besvara en eller flera frågor. I föregående avsnitt konstaterades att omfattningen på det partiella bortfallet är okänd. Ingen imputering har använts för att kompensera för det partiella bortfallet i den subventionerade trafiken, däremot har imputering använts i den kommersiella trafiken.

Subventionerad trafik

I årets undersökning har samtliga uppgiftslämnare inkommit med svar vilket gör att *objektsbortfallet* är noll procent i den subventionerade trafiken.

Det finns ett *partiellt bortfall* för sittplatskilometer för buss, där två län inte redovisat denna uppgift. Andra län har underrapporterat tågresande och utbud. Skälet är oftast att tågtrafiken bedrivs genom ett länsöverskridande samarbete, där kostnader är väldefinierade men resandet inte följs upp, framför allt inte uppdelat per län. I Mälardalen bedrivs regionaltågstrafiken genom avtal mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och en kommersiell operatör, SJ AB, och där redovisas inte resandet som sker på kontantbiljett eller på operatörens egna periodkort inom länet. Det betraktas som kommersiell trafik och är därmed operatörens affärshemlighet. I Öresundstågssystemet, som omfattar sex län, räknas å andra sidan länsöverskridande resande flera gånger per resa, varje gång resenären passerar en länsgräns. Det vill säga, en resenär som reser från Göteborg till Skåne räknas både i Västra Götalands, Hallands och Skånes statistik, vilket om man lägger ihop siffrorna blir en tredubbling av det verkliga antalet påstigningar.

Ett generellt problem i många län är att fördela resandet på periodkort på olika trafikslag som tåg och buss, när periodkortet inte visas. Detta är en anledning till att något län väljer att redovisa allt resande, även tågresandet, som bussresande, vilket är det vanligaste färdslaget. Volymen på det regionala tågresandet utanför storstadsregionerna är dock inte så stor så att siffrorna för riket påverkas mer än marginellt av detta partiella bortfall. För tågutbudet är bortfallet större, då det typiskt handlar om långa sträckor som trafikeras. Det har inte gjorts något försök att uppskatta storleken på dessa bortfall.

Kommersiell trafik

I den kommersiella trafiken är objektsbortfallet cirka 55 procent. Imputering har använts för att kompensera för det, baserat på tidigare lämnade uppgifter och uppgifter från Samtrafikens tidtabeller.

2.2.5 Bearbetning

Subventionerad trafik

Uppgiftslämnarnas svar lagrades under datainsamlingen direkt i en databas. Som nämnts ovan har årets insamlade värden kontrollerats mot föregående års värden. I vissa fall har uppgiftslämnaren återkontaktats för att lämna en förklaring till avvikelserna mellan årets och föregående års uppgifter. I de flesta av dessa återkontakter fick Statisticon godtagbara förklaringar till avvikelserna. I ett fåtal fall ändrade uppgiftslämnaren sina uppgifter. Det har

också förekommit att uppgiftslämnare velat korrigera tidigare lämnade uppgifter, i första hand uppgifter avseende föregående statistikår, men i något fall flera år bakåt i tiden.

I databearbetningsfasen har data bearbetats i flera steg innan en slutlig analysdatabas skapats. Analysdatabasen har använts som underlag för att skapa tabellverket.

Skattningsförfarandet bygger endast på (ovägd) summering av uppgifterna för att till exempel erhålla rikstotaler. Ingen imputering av partiellt bortfall görs.

Utöver insamlade enkätvariabler har uppgifter om medelfolkmängd, antal bilar (per den 31 december) samt uppgift om konsumentprisindex (fastställda tal, årsmedeltal) lagts till i analysdatabasen.

Kommersiell trafik

All data har granskats och bearbetats i flera steg.

Summeringar har gjorts för att säkerställa den interna samstämmigheten mellan lämnade uppgifter. I flera fall har aktuell uppgiftslämnare kontaktats för att få uppgifterna förtydligade alternativt kompletterade. Rimlighetskontroller har genomförts genom att ta kvoter mellan lämnade uppgifter, och genom att studera tidtabeller och linjesträckningar som är tillgängliga på internet.

2.2.6 Modellantaganden

Subventionerad trafik

Uppgiftslämnarna, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, gör en del modellantaganden när vissa av uppgifterna ställs samman. Framförallt gäller det beräkning av persontransportarbetet, antalet personkilometer, där de flesta gör ett antagande om medelfärdlängd per påstigning och multiplicerar den med antalet påstigningar. Trafikanalys tillhandahåller skattningar av medelfärdlängder baserade på den nationella resvaneundersökningen RVU Sverige, som en del av myndigheterna använder.

Generellt gäller dock att de modellantaganden som olika myndigheter gör är anpassade till hur deras trafik är uppbyggd och organiserad. Trafikanalys gör ingen sammanställning av dessa antaganden.

Kommersiell trafik

Vissa imputeringar har gjorts med stöd av tidigare lämnade uppgifter.

2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig

Den preliminära statistiken innehåller preliminära uppgifter om kommersiell trafik och resande.

Denna kvalitetsdeklaration avser enbart den slutliga statistiken.

3 Aktualitet och punktlighet

3.1 Framställningstid

Subventionerad trafik

Datansamlingen påbörjades vecka 5 och de sista uppgifterna inkom i vecka 17. Därefter pågick databearbetning, tabellframställning och rapportskrivning till vecka 23 då publicering sker.

Kommersiell trafik

Datansamlingen av *Kommersiell linjetrafik på väg och vatten* påbörjades v. 11 och avslutades v. 16. Under perioden v. 17 till v. 19 har datansamlingen kompletterats med uppföljande samtal och därefter har databearbetningar, framställning av tabeller och rapport genomförts. Publicering av *Kommersiell linjetrafik på väg* sker v. 21. (Publicering av *Kommersiell linjetrafik på vatten* sker ej separat.)

Datansamlingen av persontrafikdelen av *Bantrafik* har pågått fram till 31 mars, men statistiken redovisas först den 31 augusti.

3.2 Frekvens

Undersökningen om subventionerad regional kollektivtrafik har fram till 2016 genomförts årligen som *Lokal och regional kollektivtrafik*. Undersökningen *Kommersiell linjetrafik på väg* genomförs årligen sedan 2012, och tidigare som *Långväga buss*. *Kommersiell linjetrafik på vatten* har tidigare genomförts för 2012 och 2013. *Bantrafik* har genomförts årligen sedan 2000.

3.3 Punktlighet

Publiceringen av undersökningen Regional linjetrafik 2016 sker i juni 2017.

4 Tillgänglighet och tydlighet

4.1 Tillgång till statistiken

Statistiken publiceras på Trafikanalys webbplats: www.trafa.se.

4.2 Möjlighet till ytterligare statistik

Ansökan om tillgång till primärmaterial prövas av Trafikanalys.

4.3 Presentation

Statistiken redovisas i huvudsak i text, tabeller och diagram.

4.4 Dokumentation

Dokumentationen av resultaten och genomförande av undersökningen om *Regional linjetrafik* framgår av denna kvalitetsdeklaration. Särskilda kvalitetsdeklarationer finns även för *Kommersiell linjetrafik på väg*, *Kommersiell linjetrafik på vatten* och *Bantrafik*.

5 Jämförbarhet och sammanvändbarhet

5.1 Jämförbarhet över tid

Subventionerad trafik

Undersökningsvariablerna (så när som på definitionerna), målstorheterna och redovisningsgrupperna har varit samma sedan 2007. Mellan 2006 och 2007 skedde förändringar i definitioner av hur utbudskilometer förändrades⁵. I den publicerade statistiken redovisas dock endast uppgifter från och med år 2007, det vill säga under den period definitionerna varit oförändrade.

En förändring som påverkar jämförbarhet över tiden är att Stockholms län i och med statistikår 2008 övergick till att rapportera vagnkilometer för pendeltågen med nyare fordon, X60, som bus (så kallad X60-ekvivalens) istället för äldre fordon. Detta ledde till minskade måttal för Stockholms län och samtliga summeringar där dessa värden ingår. Notera att förändringen endast gällde pendeltågen, och att måttalen läggs ihop med måttalen för lokalbanorna Roslagsbanan och Saltsjöbanan, där ingen förändring skedde.

Statistikår 2013 samlades uppgifter om subventionerad regional kollektivtrafik på vatten in i en separat enkät riktad till kommuner med sådan trafik. Uppgifterna som samlades in var till stor del desamma som för subventionerad regional kollektivtrafik på land. Från och med statistikår 2014 ingår uppgiftsinsamling för subventionerad regional kollektivtrafik på vatten i insamling från RKM av uppgifter om övriga trafikslag.

Kommersiell trafik

Den kommersiella regionala trafiken har aldrig tidigare presenterats på detta sätt.

⁵ För ytterligare information om definitionsförändringarna, se SIKA Statistik 2008:17. SIKA Statistik 2008:17 (2016-06-06).

5.2 Jämförbarhet mellan grupper

Tabellverket bygger utöver data som samlats in i undersökningen om subventionerade regional linjetrafiken, även på uppgifter från undersökningen om *Kommersiell linjetrafik på väg*, *Kommersiell linjetrafik på vatten* och *Bantrafik*. I statistiken om kommersiell linjetrafik samlas dock inte uppgifter om ekonomi in. Statistiken om kommersiell linjetrafik redovisas inte heller per trafikslag som den subventionerade trafiken.

5.3 Samanvändbarhet i övrigt

Det finns olika aspekter på sammanvändbarhet med annan statistik. En aspekt är huruvida olika indelningsgrunder i tabellverket stämmer överens med indelningsgrunderna i annan statistik. Uppdelningen av tabellerna på län möjliggör sammanvändning av den *subventionerade* trafiken med all annan typ av statistik med denna indelningsgrund, eller med indelningsgrunden trafikslag. För den kommersiella regionala trafiken är endast jämförelser möjliga för riket som helhet och inte per trafikslag.

En annan aspekt på sammanvändbarhet är huruvida undersökningen om *Regional linjetrafik* kan sammanvändas med annan statistik, till exempel inom transportområdet, för att ge en helhetsbild av området. Trafikanalys är statistikansvarig myndighet för statistik inom transport- och kommunikationsområdena, och inom ramen för dessa uppdrag publicerar Trafikanalys resultat från flera olika undersökningar.

5.4 Numerisk överensstämmelse

Tabellerna är inbördes konsistenta. Det innebär att summan av redovisningsgrupperna är lika med totalerna.

Allmänna uppgifter

A Klassificeringen Sveriges officiella statistik

Statistik om regional linjetrafik ingår inte i Sveriges officiella statistik.

B Sekretess och personuppgiftsbehandling

I den mån som uppgifter från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna omfattas av sekretess regleras överföring av sekretess av offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

För myndigheternas förbindelser med enskilda verksamheter med kommersiell trafik gäller affärssekretess enligt 31 kap. 16 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Vid automatiserad behandling av personuppgifter gäller reglerna i personuppgiftslagen (1998:204).

C Bevarande och gallring

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

D Uppgiftsskyldighet

Uppgiftsskyldighet till denna statistik föreligger inte.

E EU-reglering och internationell rapportering

Statistiken om regional linjetrafik är inte EU-reglerad.

F Historik

Statistik om lokal och regional kollektivtrafik har framställts sedan mitten av 1980-talet, först av Svensk kollektivtrafik (tidigare SLTF), sedan 2003 av SIKA och sedan 2010 av Trafikanalys. Från början var avsikten att beskriva trafik, resande och ekonomi för de tidigare trafikhuvudmännen i länen. Dessa hade ensamrätt att bedriva regional kollektivtrafik. När en ny kollektivtrafiklag trädde i kraft 2012 försvann ensamrätten och det skedde en marknadsöppning. Trafikhuvudmännen ersattes av regionala kollektivtrafikmyndigheter, som kunde handla upp trafik efter beslut om allmän trafikplikt. Numera täcker statistiken lokal och regional kollektivtrafik som bedrivs med beslut om allmän trafikplikt.

Fram till år 2002 samlades all statistik in av Svensk kollektivtrafik (före detta SLTF). För år 2003 och 2004 samlade Banverket in trafikuppgifter (resor, utbudskilometer och personkilometer) för tåg, spårväg och tunnelbana medan trafikuppgifterna för buss och båt tillsammans med alla ekonomiuppgifter samlades in inom ramen för kollektivtrafikstatistiken. Från och med statistikår 2005 har samtliga uppgifter samlats in via trafikhuvudmännen.

Från i år byter produkten namn till *Regional linjetrafik*, för att förtydliga att den endast omfattar trafik på tidtabell och inte anropsstyrd trafik. Sedan den nya kollektivtrafiklagen började gälla 2012 gäller den definition av kollektivtrafik som finns i EU:s kollektivtrafikförordning, som inte gör åtskillnad mellan olika finansieringsformer, och inte heller mellan tidtabellbunden och anropsstyrd kollektivtrafik. I svensk lagstiftning finns dock fortfarande begreppet linjetrafik kvar.⁶ För att anpassa sig till den nya lagstiftningen omfattar alltså statistiken även för första gången regional *kommersiell* linjetrafik.

⁶ Yrkestrafiklag (2012:210), 1 kap. 5 § 1.

G Kontaktuppgifter

<i>Statistikansvarig myndighet</i>	Trafikanalys
<i>Kontaktinformation</i>	Mats Wiklund
<i>E-post</i>	mats.wiklund@trafa.se
<i>Telefon</i>	010-414 42 32

<i>Producent, subventionerad trafik</i>	Statisticon AB
<i>Kontaktinformation</i>	Åsa Greijer
<i>E-post</i>	info@statisticon.se
<i>Telefon</i>	010-130 80 00

<i>Producent, kommersiell trafik på väg och vatten</i>	CMA Research AB
<i>Kontaktinformation</i>	Robert Wenemark
<i>E-post</i>	robert.wenemark@cmaresearch.se
<i>Telefon</i>	013-32 85 80

<i>Producent, kommersiell trafik på järnväg</i>	Trafikverket
<i>Kontaktinformation</i>	Anders Broberg
<i>E-post</i>	statistical.service@trafikverket.se
<i>Telefon</i>	010-123 61 48

Bilagor

Bilaga 1. Webbformulär – subventionerad trafik

Trafik analys
 Kollektivtrafikstatistik 2016
 en51

Välkommen
 Instruktioner
 Definitioner i pdf-format
 Karta (NUTS)
 Beräkningsstöd båttrafik

Enkätidor:
 -- Kontaktuppgifter
 -- Resande
 -- Ekonomi
 -- Tidsåtgång

Utskrifter:
 Utskrift av lämnade uppgifter

Logga ut

UTBUD OCH RESANDE Denna sida är KLAR

Utbud ?				Resande ?			
Fordons- och vagnkilometer (1000-tal)		Sittplatskilometer (1000-tal)		Antal påstigningar (resor) (1000-tal)		Personkilometer (1000-tal)	
Buss/Bil	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Buss/Bil	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Tunnelbana	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Tunnelbana	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Spårväg	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Spårväg	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Tåg	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Tåg	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Fartygskilometer (1000-tal)		Kapacitetskilometer (1000-tal)		Antal ombordstigningar (1000-tal)		Personkilometer (1000-tal)	
Båttrafik	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Båttrafik	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Totalt	<input type="text" value="0"/>	<input type="text" value="0"/>	<input type="text"/>	Totalt	<input type="text" value="0"/>	<input type="text" value="0"/>	<input type="text"/>

Kommentarer till avvikelser mellan årets och föregående års värden

Grå siffror: föregående års uppgifter. Gula siffror: årets uppgifter. Om årets värden avviker mer än 15% från årets värden röttmarkeras utmätningssiffror. Vänligen beskriv trolig anledning till avvikelser i kommentarutrusten ovan. Obs! Denna kontroll fungerar endast i webbläsaren Internet Explorer.



Kollektivtrafikstatistik 2016

- Välkommen
- Instruktioner
- Definitioner i pdf-format
- Karta (NUTS)
- Beräkningsstöd båttrafik

Enkätidor:

- Kontaktuppgifter
- Resande
- Ekonomi
- Tidsåtgång

Utskrifter:

[Utskrift av lämnade uppgifter](#)

Logga ut

EKONOMI

Denna sida är KLAR

INTÅKTER ?

Trafikintäkter	1000-tals kronor	Bidrag/tillskott från:	1000-tals kronor	Varav till järnvägstrafik
Bus/Bil	<input type="text"/>			
Tunnelbana	<input type="text"/>			
Spårväg	<input type="text"/>	Kommun	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Tåg	<input type="text"/>	Landsting	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Båttrafik	<input type="text"/>	Staten/Trafikverket	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Summa	<input type="text" value="0"/>			
Övriga affärsintäkter	<input type="text"/>			

KOSTNADER ?

Trafikeringskostnader	1000-tals kronor
Bus/Bil	<input type="text"/>
Tunnelbana	<input type="text"/>
Spårväg	<input type="text"/>
Tåg	<input type="text"/>
Båttrafik	<input type="text"/>
Summa	<input type="text" value="0"/>
Övriga kostnader	<input type="text"/>
Kostnader infrastruktur	<input type="text"/>

RESULTATSAMMANSTÄLLNING 1000-tals kronor

Intäkter	+	<input type="text" value="0"/>
Kostnader	-	<input type="text" value="0"/>
Överskott/Underskott före bidrag	=	<input type="text" value="0"/>
Bidrag/tillskott	+	<input type="text" value="0"/>
Överskott/Underskott efter bidrag	=	<input type="text" value="0"/>

Kommentarer till avvikelser mellan årets och föregående års värden

Empty text area for comments.



- Välkommen
- Instruktioner
- [Definitioner i pdf-format](#)
- Karta (NUTS)
- [Beräkningsstöd båttrafik](#)

Enkätsidor:

- [Kontaktuppgifter](#)
- [Resande](#)
- [Ekonomi](#)
- [Tidsåtgång](#)

Utskrifter:

- [Utskrift av lämnade uppgifter](#)

[Logga ut](#)

TIDSÅTGÅNG?

Denna sida är KLAR

[Spara](#)

Uppskatta den totala tidsåtgången till för att samla in och fylla i uppgifterna?

Antal timmar:

Sparad: 2017-05-12 13:11:00

När du är klar:

Jag har nu svarat på samtliga frågor på de 4 enkätsidorna och genom att klicka på knappen här under sänder jag härmed ett meddelande om att jag är klar.

[Sänd mina uppgifter](#)

Om du vill **ändra någon** uppgift efter att du skickat ett meddelande går det bra att ändra uppgiften och därefter på nytt klicka på knappen Sänd mina uppgifter.

Bilaga 2. Definitioner – subventionerad trafik



STATISTIK OM LOKAL OCH REGIONAL KOLLEKTIVTRAFIK 2016 DEFINITIONER OCH ANVISNINGAR

OM STATISTIKEN

Uppgifterna som samlas in avser all **utförd trafik** i den regionala kollektivtrafik som är öppen för allmänheten och **omfattas av allmän trafikplikt**, oavsett om det tagits ett separat beslut efter lagändringen den 1 jan 2012, eller om trafikplikten gäller implicit beroende på tidigare ingångna avtal.

All regional kollektivtrafik med stöd från det allmänna omfattas, även om underskottstäckningen inte är reglerad i avtal utan till exempel sker genom aktieägartillskott. Undersökningen riktar sig till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM). Även kollektivtrafik i kommunal regi ingår alltså, om den är öppen för allmänheten – t.ex. buss, spårväg eller sjötrafik.

Med regional kollektivtrafik menas i den här undersökningen det som anges i 1 kap. 6 § i den nya lagen om kollektivtrafik (SFS 2010:1065). Vid trafiksamarbeten över länsgräns, ska **utbud, resande och ekonomi fördelas till respektive RKM:s län**.

De trafikslag som är aktuella i denna undersökning är **buss eller bil, tunnelbana, spårväg, tåg, samt sjötrafik**.

Insamlingen avser variablema **påstigningar¹, fordons- eller vagnkilometer², sittplatskilometer, personkilometer, intäkter, kostnader samt bidrag**.

Kollektivtrafikresande på biljett som kräver särskilt tillstånd (så kallade **särskilda persontransporter**, det vill säga skolresor, sjukresor och färdtjänstresor), ska ingå i den mån den sker i den **allmänna kollektivtrafiken**. Exempel på det är skol-, sjuk- eller färdtjänstresor som sker helt i, eller ansluter till, den allmänna kollektivtrafikens trafiknät. Hela utbudet som är öppet för allmänheten ska ingå.

Uppgifterna avser helår 2016.

¹ Tidigare benämnda "resor"

² Tidigare benämnt "utbudskilometer"

DEFINITIONER

Utbud

Utbudet ska avse den **utförda** trafiken som är öppen för passagerarbefordran. Det ska inkludera den trafik som sätts in vid behov (förstärkningstrafik) men exkludera den trafik som ställs in. Trafik såsom körning till eller från fordonsdepå och liknande ska om möjligt exkluderas. Utbudet mäts dels som fordons- eller vagnskilometer, dvs. summan av alla fordons eller vagnars körsträcka i trafik (enligt ovan). När flera fordon eller vagnar kopplas samman till tåg är utbudet summan av varje vagns körsträcka. Det vill säga, en vagn som körs en kilometer, är det samma som en vagnkilometer. Är det två vagnar som kör en kilometer blir det två vagnkilometer och så vidare.

Sittplatskilometer mäts genom att multiplicera fordonens och vagnarnas körsträckor med antal sittplatser för passagerare i fordonen eller vagnarna.

Vid trafiksamarbeten över länsgräns, ska **utbud fördelas till respektive RKM:s län**.

Resande

Utförda tjänster

Resandet mäts som antal **påstigningar** i lokal och regional kollektivtrafik, och som **personkilometer (transportarbete)**. Reser man tur och retur är det två påstigningar, och reser man med övergång är varje övergång en ny påstigning. Samtliga påstigningar (avgiftsbelagda och kostnadsfria) per år redovisas. Vid trafiksamarbeten över länsgräns, ska **resande fördelas till respektive RKM:s län**.

Personkilometer (transportarbete)

Transportarbetet är den **sammanlagda reslängden** som passagerarna tillryggalägger och mäts i antal **personkilometer**. Transportarbetet kan räknas ut på två sätt:

- 1) Dels genom att multiplicera den **genomsnittliga reslängden** (medelfärdlängd per påstigning) med antalet påstigningar. Trafikanalys tillhandahåller exempel på medelfärdlängd på NUTS2-nivå, riksområden, (se tabell nedan) som respektive RKM kan använda, om det inte finns egna framtagna medelfärdlängder (per påstigning).

Medelfärdlängd efter region

Med t-bana, spårvagn, lokal- eller regionalbuss	
Stockholms län	7,6 km
Uppsala, Södermanlands, Östergötlands, Örebro och Västmanlands län	11,2 km
Jonköpings, Kronobergs, Kalmar och Gotlands län	15,7 km
Blekinge och Skåne län	10,1 km
Halland och Västra Götalands län	8,9 km
Värmlands, Dalarnas och Gävleborgs län	14,7 km
Västernorrlands och Jämtlands län	17,7 km
Västerbottens och Norrbottens län	19,6 km
Med regional- pendel - eller lokaltåg	
Stockholms län	24,7 km
Övriga Sverige	58,7 km
Med regional sjötrafik	
Sverige	9,4 km/ 5,1 nautiska mil

Källa: Den nationella resvaneundersökningen, RVU Sverige, 2011-2015, som Trafikanalys är huvudman för.

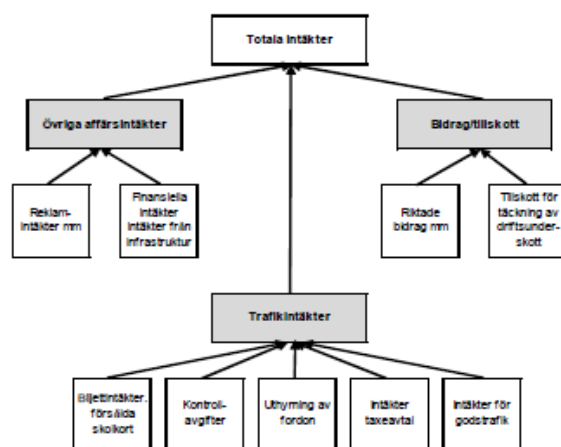
- 2) Ett alternativt sätt att räkna ut transportarbetet är genom att använda **beläggning**. Med kunskap om antalet resenärer på varje delsträcka får man transportarbetet genom att multiplicera antalet resenärer med avståndet mellan stationerna, och summera dessa produkter för alla delsträckor på linjen. Utan detaljerad kunskap om beläggningen på varje delsträcka får man anta en medelbeläggning längs linjens hela sträckning, och multiplicera denna med linjens totala längd.

Ekonomi

Vid redovisning av de ekonomiska uppgifterna, bör påpekas att det **endast** är de ekonomiska uppgifter som rör den lokala och regionala **allmänna kollektivtrafiken** som redovisas. Uppgifterna behöver därför inte stämma med årsredovisningen. Vid trafiksamarbeten över länsgräns, ska **ekonomiska uppgifter fördelas till respektive RKM:s län**.

Intäkter

Intäkter som illustreras i Figur 1 avser **endast** intäkter för lokal och regional **allmän kollektivtrafik**.



Figur 1. Uppdelning av intäkter.

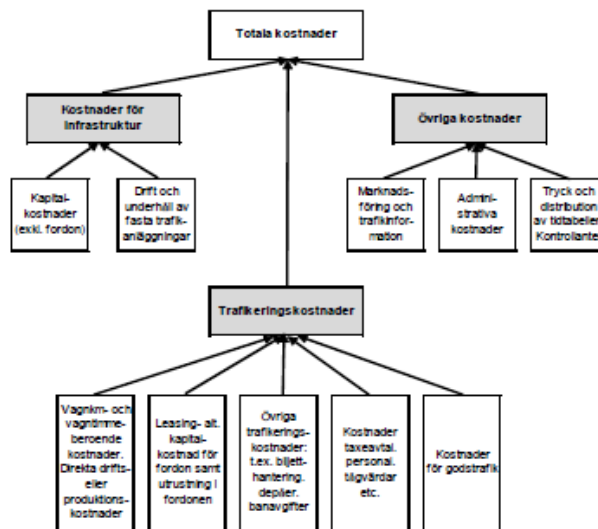
- 1) **Trafikintäkterna** omfattar direkta intäkter från trafikanterna i form av biljettintäkter. De intäkter som **faktureras** ska endast redovisas som biljettintäkt i de fall de gäller resande i den **allmänna kollektivtrafiken**. Här kan till exempel ingå intäkter från särskilda skolkort. *Intäkterna ska motsvaras av antalet påstigningar i länet som redovisas under rubriken Resande*. Kontrollavgifter och ersättningar i enlighet med **taxesamarbete** och **samtrafik**, eller liknande avtal mellan regionala kollektivtrafikmyndigheter eller operatörer, redovisas också här, till exempel intäkter från tågsamarbeten med andra län, och ersättning från kommuner för rabatter för olika resenärsgupper. **Uthyrning av fordon** redovisas här, om fordonen används i den allmänna kollektivtrafiken. Dessutom ingår intäkter från sådan **godstrafik** som **samordnats** med persontrafiken.

- 2) Med **övriga affärsintäkter** avses intäkter från reklam på och i fordon och terminaler. Intäkter från försäljning av tidtabeller och andra eventuella finansiella intäkter ingår också. Dessutom ingår den regionala kollektivtrafikmyndighetens (eller aktiebolag knutna till dem) intäkter från infrastruktur, det vill säga uthyrning av depåer, stationshus och resecentra, om sådan verksamhet finns. **OBS! Uthyrning av fordon i trafik redovisas under Trafikintäkter.**
- 3) Med **bidrag och tillskott** avses samhällsfinansierade intäkter i form av tillköp av trafik utöver avtalat basutbud, riktade eller allmänna bidrag samt tillskott avsedda att täcka driftsunderskott. Även aktieägartillskott ska ingå. Bidragen ska redovisas uppdelat för kommun, landsting och staten (Trafikverket). Vi ber er även att separat ange bidrag/tillskott från kommun, landsting respektive staten för järnvägstrafik. Om det är okänt hur bidragen ska fördelas på trafikslag, ber vi er att använda **fördelningen av underskotten i respektive verksamhet som fördelningsnyckel**, för att få fram en uppgift för bidraget till järnvägstrafik. Vid osäkerhet kontakta Trafikanalys.

Med **totala intäkter** avses samtliga intäkter med direkt anknytning till persontrafikverksamheten. Dessa intäkter utgör alltså summan av delposterna i sammanställningen ovan.

Kostnader

Kostnader som illustreras i Figur 2 avser **endast** kostnader för lokal och regional **allmän kollektivtrafik**.



Figur 2. Uppdelning av kostnader.

- 1) Med **trafikeringskostnader** avses de direkta kostnaderna för att genomföra trafiken. Det gäller både för persontransporter och för de godstransporter som utförs tillsammans med persontransporter (oftast med buss, s.k. bussgoods). **Trafikeringskostnaderna ska motsvaras av utbudet i länet som redovisas under rubriken Utbud.**

Förutom de fordons- och vagnkilometer, och fordons- och vagnimmeberoende kostnader som då ingår, ska **leasing-, hyres- eller kapitalkostnader för fordon** inkluderas. Detta gäller oberoende om trafiken körs i egen regi eller i entreprenadform. Dessutom ska kostnader för utrustning i fordonen, kostnader för depåer, biljetthantering, och banavgifter inkluderas.

Till gruppen trafikeringarkostnader förs även kostnader för **personal ombord** på fordonen, som förare och tågvårdar, stations- och terminalpersonal, verksamma inom trafikeringen. De eventuella fördelade trafikeringarkostnaderna enligt **taxesamarbete, samtrafik** eller liknande avtal mellan regionala kollektivtrafikmyndigheter eller operatörer ingår även i trafikeringarkostnaderna.

Kostnader för godstrafik med buss ska ingå, i de fall då kostnaderna för persontrafik med buss inte går att skilja från kostnaderna för godstrafik med buss. Bland annat kan persontrafiken utföras med fordon särskilt anpassade för godstrafik och med terminaler anpassade för att hantera gods. Dessutom kan avtalen för gods- och persontrafik förhandlas tillsammans och påverka varandra. Kostnaderna för godstrafiken genererar också intäkter som är en förutsättning för viss persontrafik.

- 2) Med **kostnader för RKM:s infrastruktur** avses kapitalkostnader (räntor, av- och nedskrivningar m.m. från resultaträkningen) och kostnader för drift och underhåll av fasta trafikant-anläggningar, som inte ligger hos kommunerna i länet.

I infrastrukturkostnader ingår kapitalkostnader och underhållskostnader för hållplatser, peronger, egna spårssystem, resecentra, stationer och väderskydd. Dessa uppgifter lämnas i de fall den regionala kollektivtrafikmyndigheten har direkta egna kostnader för infrastrukturen. **Kapitalkostnader för fordon ingår inte** i infrastrukturkostnader, utan förs till trafikeringarkostnaderna med den motivering som tidigare givits.

- 3) **Övriga kostnader** avser i detta sammanhang de kostnader som härrör från eller har ett direkt samband med **trafikverksamhetens** kostnader för information, marknadsföring och reklam samt planering, administration och overheadkostnader, men som inte går att hänföra till något specifikt trafikslag. Även kostnader för verksamhet som tryck och distribution av tidtabeller och särskild färdbeviskontroll förs hit.

Med **totala kostnader** avses samtliga kostnader med direkt anknytning till persontrafikverksamheten (samt i förekommande fall gods). Dessa kostnader utgör alltså summan av delposterna i sammanställningen ovan.

Tidsåtgång

Här fyller uppgiftslämnaren i den uppskattade totala tidsåtgången för att samla in och fylla i uppgifterna i den aktuella statistikinsamlingen. Skriv svaret i **antal arbetade timmar**. Observera att det är **merarbetet för just den här undersökningen** som ska uppskattas, inte tidsåtgången för moment som ändå skulle ha gjorts inom ordinarie verksamhet.

Bilaga 3. Frågeblankett med definitioner – Kommersiell linjetrafik på väg

1. Kontaktuppgifter

Företag/organisation _____
Kontaktperson _____
Telefonnummer _____
E-post _____

2. Kommersiell linjetrafik på väg

Undersökningen avser kommersiell tidtabellbunden trafik där trafiken inte ingår som en del i något annat arrangemang.

Anropsstyrd trafik ingår alltså inte, inte heller charter- eller beställningstrafik. (För fler exempel på trafik som inte ska räknas med, se definitionsdokumentet).

Endast trafik i egen regi, eller på uppdrag av annan aktör med kommersiella syften, ingår – dvs. inte av myndigheter.

Trafiken behöver inte ha pågått under hela året för att den ändå ska räknas med.

Vi är medvetna om att vissa av de begärda uppgifterna kan betraktas som känslig affärsinformation. Samtliga uppgifter behandlas dock helt konfidentiellt, i enlighet med Offentlighets- och sekretesslagens (SFS 2009:400) regler.

Bedrev ni kommersiell linjetrafik enligt ovan under 2016?

- Ja
- Nej

Eftersom ni inte bedrev kommersiell linjetrafik enligt ovan under 2016 är ni inte aktuella för att delta i undersökningen.

Kommersiell linjetrafik på väg

Enkäten ställer frågor om följande områden och du ska bara fylla i den typ av trafik som ni bedriver:

- Trafik helt inom ett län
- Regional trafik över länsgräns
- Regional trafik över nationsgräns
- Interregional trafik inom riket
- Interregional trafik över nationsgräns

Om det förekommer resande med biljettgiltighet från länstrafiken ska det resandet inte tas med.

För definitioner av fordonskilometer, sittplatskilometer, påstigningar, personkilometer etc. hänvisas till definitionsdokumentet.

3. Bedrev ni trafik helt inom ett län?

Med trafik helt inom ett län menas trafik på linjer vars start- och målpunkter båda ligger i samma län.

Närmare beskrivningar av de olika områdena finns i anslutning till frågorna.

Om det förekommer resande med biljettgiltighet från länstrafiken ska det resandet inte tas med.

- Ja
- Nej

4. Trafik helt inom ett län

Om sådan trafik bedrevs inom flera län, lägg ihop dessa till en siffra för varje fråga.

	Antal	Kommentar
Antal linjer	_____	_____
Antal avgångar på linjer	_____	_____
Antal fordonskilometer	_____	_____
Antal sittplatskilometer	_____	_____

5. Resande helt inom ett län

Med resande helt inom ett län menas resande inom samma län, oavsett linjens totala sträckning.

Om sådant resande skedde inom flera län, lägg ihop dessa till en siffra för varje fråga.

Resande på biljettgiltighet från länstrafiken ska inte räknas med.

	Antal	Kommentar
Antal påstigningar	_____	_____
Antal personkilometer	_____	_____

6. Bedrev ni regional trafik över länsgräns?

Med regional trafik över länsgräns menas trafik som korsar minst en länsgräns, samt har maximalt 10 mil eller maximalt cirka 1 timme mellan de närmast påföljande hållplatsstoppen på en huvuddel (över 50 %) av linjens/avgångens sträckning.

Om trafiken korsat nationsgräns ska den inte fyllas i här utan i en senare fråga.

- Ja
- Nej

7. Regional trafik över länsgräns

Om ni hade sådan trafik på flera platser i landet, lägg ihop dessa till en siffra för varje fråga.

Om trafiken korsat nationsgräns ska den inte fyllas i här utan i en senare fråga.

	Antal	Kommentar
Antal linjer	_____	_____
Antal avgångar på linjer	_____	_____
Antal fordonskilometer	_____	_____
Antal sittplatskilometer	_____	_____

8. Regionalt resande över länsgräns

Med regionalt resande över länsgräns menas alla resor som är maximalt 10 mil eller maximalt cirka 1 timme långa, oavsett linjens totala sträckning, och som sker över minst en länsgräns men inte nationsgräns.

Om sådant resande skedde på flera platser i landet, lägg ihop dessa till en siffra för varje fråga.

Om resandet korsat nationsgräns ska det inte fyllas i här utan i en senare fråga.

Resande på biljettgiltighet från länstrafiken ska inte räknas med.

	Antal	Kommentar
Antal påstigningar	_____	_____
Antal personkilometer	_____	_____

9. Bedrev ni regional trafik över nationsgräns?

Med regional trafik över nationsgräns menas trafik som korsar nationsgräns, samt har maximalt 10 mil eller maximalt cirka 1 timme mellan de närmast påföljande hållplatsstoppen på en huvuddel (över 50 %) av linjens/avgångens sträckning.

Om det var längre mellan hållplatserna och trafiken korsat nationsgräns ska den inte fyllas i här utan i en senare fråga.

- Ja
- Nej

10. Regional trafik över nationsgräns

Om ni hade sådan trafik på flera platser i landet, lägg ihop dessa till en siffra för varje fråga.

Om det var längre mellan hållplatserna och trafiken korsat nationsgräns ska den inte fyllas i här utan i en senare fråga.

	Antal	Kommentar
Antal linjer	_____	_____
Antal avgångar på linjer (endast i Sverige)	_____	_____
Antal fordonskilometer i Sverige (till och från nationsgräns)	_____	_____
Antal sittplatskilometer i Sverige (till och från nationsgräns)	_____	_____
Antal fordonskilometer i utlandet (från nationsgräns till ändhållplats i utlandet, och från ändhållplats i utlandet till nationsgräns)	_____	_____
Antal sittplatskilometer i utlandet (från nationsgräns till ändhållplats i utlandet, och från ändhållplats i utlandet till nationsgräns)	_____	_____

11. Regionalt resande över nationsgräns

Med regionalt resande över nationsgräns menas alla resor som är maximalt 10 mil eller maximalt cirka 1 timme långa, oavsett linjens totala sträckning, och som sker över nationsgräns.

Om sådant resande över nationsgränser skedde på flera platser i landet, lägg ihop dessa till en siffra för varje fråga.

Resande på biljettgiltighet från länstrafiken ska inte räknas med.

	Antal	Kommentar
Antal påstigningar (endast i Sverige)	_____	_____
Antal personkilometer i Sverige (till och från nationsgräns)	_____	_____
Antal personkilometer i utlandet (från nationsgräns till avstigningsplats i utlandet, samt från starthållplats i utlandet till nationsgräns)	_____	_____

12. Bedrev ni interregional trafik inom riket?

Med inrikes interregional trafik menas trafik som korsar minst en länsgräns, men ingen nationsgräns.

Det ska även vara över 10 mil eller över cirka 1 timme mellan de närmaste påföljande hållplatsstoppen på en huvuddel (över 50 %) av linjens/avgångens sträckning.

Om ni hade sådan interregional trafik som även korsat nationsgräns ska den fyllas i på en senare fråga.

- Ja
- Nej

13. Interregional trafik inom riket

Om ni hade sådan trafik på flera platser i landet, lägg ihop dessa till en siffra för varje fråga.

	Antal	Kommentar
Antal linjer	_____	_____
Antal avgångar på linjer	_____	_____
Antal fordonskilometer	_____	_____
Antal sittplatskilometer	_____	_____

14. Interregionalt resande inom riket

Med inrikes interregionalt resande menas resor som är längre än 10 mil eller mer än cirka 1 timme långa, oavsett linjens totala sträckning, och som sker över minst en länsgräns men inte nationsgräns.

Resande på biljettgiltighet från länstrafiken ska inte räknas med.

	Antal	Kommentar
Antal påstigningar	_____	_____
Antal personkilometer	_____	_____

15. Bedrev ni interregional trafik över nationsgräns?

Med interregional trafik över nationsgräns menas trafik som korsar minst en nationsgräns.

Det ska även vara över 10 mil eller över cirka 1 timme mellan de närmaste påföljande hållplatsstoppen på en huvuddel (över 50 %) av linjens/avgångens sträckning.

- Ja
- Nej

16. Interregional trafik över nationsgräns

Om ni hade sådan trafik på flera platser i landet, lägg ihop dessa till en siffra för varje fråga.

	Antal	Kommentar
Antal linjer	_____	_____
Antal avgångar på linjer (endast i Sverige)	_____	_____
Antal fordonskilometer i Sverige (till och från nationsgräns)	_____	_____

Antal sittplatskilometer i Sverige (till och från nationsgräns)	—	—
	—	—
	—	—
Antal fordonskilometer i utlandet (från nationsgräns till ändhållplats i utlandet, och från ändhållplats i utlandet till nationsgräns)	—	—
	—	—
Antal sittplatskilometer i utlandet (från nationsgräns till ändhållplats i utlandet, och från ändhållplats i utlandet till nationsgräns)	—	—
	—	—

17. Interregionalt resande över nationsgräns

Med interregionalt resande över nationsgräns menas resor som är längre än 10 mil eller mer än cirka 1 timme långa, oavsett linjens totala sträckning, och som sker över nationsgräns.

Om sådant resande över nationsgränser skedde på flera platser i landet, lägg ihop dessa till en siffra för varje fråga.

Resande på biljettgiltighet från länstrafiken ska inte räknas med.

	Antal	Kommentar
Antal påstigningar (endast i Sverige)	—	—
	—	—
Antal personkilometer i Sverige (till och från nationsgräns)	—	—
	—	—
Antal personkilometer i utlandet (från nationsgräns till avstigningsplats i utlandet, samt från starthållplats i utlandet till nationsgräns)	—	—
	—	—

18. Om du ytterligare vill kommentera dina svar kan du göra det här:

Bilaga 4. Frågeblankett med definitioner – Kommersiell linjetrafik på vatten

1. Kontaktuppgifter

Företag/organisation _____
Kontaktperson _____
Telefonnummer _____
E-post _____

2. Kommersiell linjetrafik på vatten

Undersökningen avser kommersiell tidtabellbunden trafik där trafiken inte ingår som en del i något annat arrangemang.

Anropsstyrd trafik ingår alltså inte, inte heller charter- eller beställningstrafik. (För fler exempel på trafik som inte ska räknas med, se definitionsdokumentet).

Endast trafik i egen regi, eller på uppdrag av annan aktör med kommersiella syften, ingår – dvs. inte av myndigheter.

Trafiken behöver inte ha pågått under hela året för att den ändå ska räknas med.

Vi är medvetna om att vissa av de begärda uppgifterna kan betraktas som känslig affärsinformation. Samtliga uppgifter behandlas dock helt konfidentiellt, i enlighet med Offentlighets- och sekretesslagens (SFS 2009:400) regler.

Bedrev ni kommersiell linjetrafik enligt ovan under 2016?

- Ja
 Nej

Eftersom ni inte bedrev kommersiell linjetrafik enligt ovan under 2016 är ni inte aktuella för att delta i undersökningen.

Kommersiell linjetrafik på vatten

Enkäten ställer frågor om följande områden och du ska bara fylla i den typ av trafik som ni bedriver:

- Trafik helt inom ett län
- Regional trafik över länsgräns
- Regional trafik över nationsgräns

Om det förekommer resande med biljettgiltighet från länstrafiken ska det resandet inte tas med.

För definitioner av fartygskilometer, platskilometer, ombordstigningar, personkilometer hänvisas till definitionsdokumentet.

3. Bedrev ni trafik helt inom ett län?

Med trafik helt inom ett län menas trafik på linjer vars start- och målpunkter båda ligger i samma län.

Närmare beskrivningar av de olika områdena finns i anslutning till frågorna.

Om det förekommer resande med biljettgiltighet från länstrafiken ska det resandet inte tas med.

- Ja
- Nej

4. Trafik helt inom ett län

Om ni bedrev sådan trafik inom flera län, lägg ihop dessa till en siffra för varje fråga.

	Antal	Kommentar
Antal linjer	_____	_____
Antal avgångar på linjer	_____	_____
Antal fartygskilometer	_____	_____
Antal platskilometer	_____	_____

5. Resande helt inom ett län

Med resande helt inom ett län menas resande inom samma län, oavsett linjens totala sträckning.

Om sådant resande skedde inom flera län, lägg ihop dessa till en siffra för varje fråga.

Resande på biljettgiltighet från länstrafiken ska inte räknas med.

	Antal	Kommentar
Antal ombordstigningar	_____	_____
Antal personkilometer	_____	_____

6. Bedrev ni regional trafik över länsgräns?

Med regional trafik över länsgräns menas trafik som korsar minst en länsgräns, samt har angöringsplatserna maximalt 5 mil (27 nautiska mil) eller maximalt cirka 1 timme mellan de närmast påföljande angöringsplatserna på en huvuddel (över 50 %) av linjens/avgångens sträckning.

Om trafiken korsat nationsgräns ska den inte fyllas i här utan i en senare fråga.

- Ja
- Nej

7. Regional trafik över länsgräns

Om ni hade sådan trafik på flera platser i landet, lägg ihop dessa till en siffra för varje fråga.

Om trafiken korsat nationsgräns ska den inte fyllas i här utan i en senare fråga.

	Antal	Kommentar
Antal linjer	_____	_____
Antal avgångar på linjer	_____	_____
Antal fartygskilometer	_____	_____
Antal platskilometer	_____	_____

8. Regionalt resande över länsgräns

Med regionalt resande över länsgräns menas alla resor som är maximalt 5 mil (27 nautiska mil) eller maximalt cirka 1 timme långa, oavsett linjens totala sträckning, och som sker över minst en länsgräns men inte nationsgräns.

Om sådant resande skedde på flera platser i landet, lägg ihop dessa till en siffra för varje fråga.

Om resandet korsat nationsgräns ska det inte fyllas i här utan i en senare fråga.

Resande på biljettgiltighet från länstrafiken ska inte räknas med.

	Antal	Kommentar
Antal ombordstigningar	_____	_____
Antal personkilometer	_____	_____

9. Bedrev ni regional trafik över nationsgräns?

Med regional trafik över nationsgräns menas trafik som korsar minst en nationsgräns, samt har maximalt 5 mil (27 nautiska mil) eller maximalt cirka 1 timme mellan anföringsplatserna.

- Ja
- Nej

10. Regional trafik över nationsgräns

Om ni bedrev sådan trafik på flera platser i landet, lägg ihop dessa till en siffra för varje fråga.

	Antal	Kommentar
Antal linjer	___	___
Antal avgångar på linjer (endast i Sverige)	___	___
Antal fartygskilometer i Sverige (till och från nationsgräns)	___	___
Antal platskilometer i Sverige (till och från nationsgräns)	___	___
Antal fartygskilometer i utlandet (från nationsgräns till anöringsplats i utlandet, och från anöringsplats i utlandet till nationsgräns)	___	___
Antal platskilometer i utlandet (från nationsgräns till anöringsplats i utlandet, och från anöringsplats i utlandet till nationsgräns)	___	___

11. Regionalt resande över nationsgräns

Med regionalt resande över nationsgräns menas resor som är maximalt 5 mil (27 nautiska mil) eller maximalt cirka 1 timme långa, och som sker över nationsgräns.

Resande som skedde på biljettgiltighet från länstrafiken ska inte räknas med.

	Antal	Kommentar
Antal ombordstigningar (endast i Sverige)	___	___
Antal personkilometer i Sverige (till och från nationsgräns)	___	___
Antal personkilometer i utlandet (från nationsgräns till anöringsplats i utlandet, och från anöringsplats i utlandet till nationsgräns)	___	___

12. Om du ytterligare vill kommentera dina svar kan du göra det här:

Bilaga 5. Variabeldefinitioner

Variabel	Beskrivning
<i>Påstigningar/resor</i>	Antal påstigningar är ett mått på antal resor i regional linjetrafik. Reser man tur och retur räknas det som två påstigningar, och reser man med övergång är varje övergång en ny påstigning. Samtliga påstigningar (avgiftsbelagda och kostnadsfria) per år redovisas.
<i>Utbudet mätt i fordonskilometer/ tidtabellskilometer</i>	Utbudet mätt i fordonskilometer är detsamma som trafikarbetet, det vill säga den sammanlagda sträcka som fordonen tillryggalägger i produktiv trafik. Utbudet ska avse den faktiskt utförda persontrafiken, och alltså exkludera den trafik som ställs in, och inkludera den extra trafik som sätts in vid behov. Trafik såsom ut- och inkörning samt tomkörning ska exkluderas. För bantrafik är det tunnelbanevagnen, järnvägsvagnen, motorvagnen eller spårvagnen som är fordonet. För motorvagnar är det den minsta särkopplingsbara enheten som definieras som en vagn. För kommersiell linjetrafik mäts utbudet i antal tidtabellskilometer, som är planerad trafik och inte heller tar hänsyn till antalet fordon per avgång.
<i>Sittplatskilometer</i>	Uppgifter om sittplatskilometer är antalet fordonskilometer i den faktiskt utförda persontrafiken, multiplicerat med den använda fordonsparkens kapacitet avseende sittplatser. Uppgifter för fartyg utgörs av kapacitetskilometer, dvs. både sitt- och ståplatskilometer.
<i>Personkilometer</i>	Antal personkilometer eller transportarbetet i passagerartrafiken är den sammanlagda reslängden för alla resenärer. Personkilometer räknas ut genom att multiplicera den genomsnittliga reslängden (medelreslängden) med antalet påstigningar/resor, alternativt trafikarbetet i fordonskilometer multiplicerat med beläggningen i antal passagerare per fordon och sträcka. Exempel på medelreslängd tillhandahålls. I webbenkäten finns exempel på medelreslängd för NUTS II-områden, som respektive trafik huvudman kan använda om det inte finns egna framtagna medelreslängder. För regionaltåg/pendeltåg finns en uppdelning på Stockholms län och övriga Sverige.
Nedanstående gäller endast för subventionerad trafik	
<i>Verksamhetsintäkter</i>	Intäkter skall vara summan av trafikintäkter (huvudsakligen biljettintäkter) och övriga affärsintäkter.
<i>Bidrag/tillskott</i>	Bidrag/tillskott skall vara summan av bidrag/tillskott för samtliga trafikslag från kommun, landsting respektive staten (Trafikverket).
<i>Kostnader</i>	Kostnader skall vara summan av trafikeringskostnader, kostnader för infrastruktur och övriga kostnader. Kostnader avser produktionskostnaderna för trafiken.
<i>Tidsåtgång</i>	Här fyller uppgiftslämnaren i den uppskattade totala tidsåtgången för att samla in och fylla i uppgifterna i föreliggande insamling.



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