



Lokal och regional Beskrivning av
kollektivtrafik 2014 statistiken

Lokal och regional Beskrivning av
kollektivtrafik 2014 statistiken

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: 2015-06-26

I denna beskrivning redovisas först administrativa och legala uppgifter om undersökningen samt dess syfte och historik. Därefter redovisas undersökningens innehåll och tillförlitlighet samt hur den genomförs och hur man kan ta del av resultaten.

Innehåll

A	Allmänna uppgifter	5
A.1	Ämnesområde	5
A.2	Statistikområde	5
A.3	SOS-klassificering	5
A.4	Statistikansvarig	5
A.5	Statistikproducent	6
A.6	Uppgiftsskyldighet	6
A.7	Sekretess och regler för behandling av personuppgifter	6
A.8	Gallringsföreskrifter	6
A.9	EU-reglering	6
A.10	Syfte och historik	6
A.11	Statistikanvändning	7
A.12	Uppläggning och genomförande	7
A.13	Internationell rapportering	9
A.14	Planerade förändringar i kommande undersökningar	9
B	Kvalitetsdeklaration	10
B.0	Inledning	10
B.1	Statistikens innehåll	10
	Statistiska målstorheter	10
	<i>Objekt och population</i>	11
	<i>Variabler</i>	12
	<i>Statistiska mått</i>	12
	<i>Redovisningsgrupper</i>	12
	<i>Referenstider</i>	13
B.2	Relevans	13
	Användare	13
	Användarbehov och användarsamverkan	13
	Fullständighet	13
B.3	Noggrannhet	13

	Tillförlitlighet totalt	13
	Osäkerhetskällor	14
	<i>Urval</i>	14
	<i>Ramtäckning</i>	14
	<i>Mätning</i>	14
	<i>Svarsbortfall</i>	16
	<i>Bearbetning</i>	16
	<i>Modellantaganden</i>	17
	Redovisning av osäkerhetsmått	17
B.4	Aktualitet	17
	Frekvens	17
	Framställningstid	17
B.5	Punktlighet	17
B.6	Tillgänglighet och tydlighet.....	17
	Spridningsformer	17
	Presentation	17
	Dokumentation	17
	Tillgång till primärmaterial	18
	Upplysningstjänster.....	18
B.7	Jämförbarhet	18
	Jämförbarhet över tiden	18
	Jämförbarhet mellan grupper	18
B.8	Samstämmighet	18
	Samanvändbarhet med annan statistik.....	18
C	Bilagor	3
C.1	Bilaga 1. Webbformulär.....	3
C.2	Bilaga 2. Definitioner	3

A Allmänna uppgifter

A.1 Ämnesområde

Ämnesområde: Transporter och kommunikationer

A.2 Statistikområde

Statistikområde: Ej relevant, ej officiell statistik

A.3 SOS-klassificering

Tillhör Sveriges officiella statistik (SOS): Nej

A.4 Statistikansvarig

Myndighet/organisation: Trafikanalys
Postadress: Torsgatan 30, 113 21 Stockholm
Besöksadress: Torsgatan 30, 113 21 Stockholm
Kontaktperson: Mats Wiklund
Telefon: 010-414 42 32
Telefax: 010-414 42 10
E-post: mats.wiklund@trafa.se

A.5 Statistikproducent

<i>Myndighet/organisation:</i>	Statisticon AB
<i>Postadress:</i>	Östra Ågatan 31, 753 22 Uppsala
<i>Besöksadress:</i>	Östra Ågatan 31, Uppsala/Klara Södra Kyrkogata 1, Stockholm
<i>Kontaktperson:</i>	Åsa Greijer
<i>Telefon:</i>	010-130 80 00
<i>Telefax:</i>	-
<i>E-post:</i>	info@statisticon.se

A.6 Uppgiftsskyldighet

Det föreligger inte uppgiftsskyldighet i undersökningen om lokal och regional kollektivtrafik.

A.7 Sekretess och regler för behandling av personuppgifter

Inte relevant.

A.8 Gallringsföreskrifter

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

A.9 EU-reglering

Statistiken om lokal och regional kollektivtrafik är inte EU-reglerad.

A.10 Syfte och historik

Syftet med statistiken är att beskriva och följa utvecklingen av den lokala och regionala kollektivtrafiken över tid.

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.

A.11 Statistikanvändning

Statistiken används som underlag för transportpolitiska beslut. Användarna är samhällsplanerare på lokal, regional och riksnivå. För övrigt används statistiken av bland annat transportnäringens branschorganisationer, Sveriges kommuner och landsting (SKL) Trafikverket, Sjöfartsverket, samt högskolor och universitet. Uppgifterna från enskilda uppgiftslämnare/län används sedan statistikår 2012 i SKL:s öppna jämförelser.

A.12 Uppläggning och genomförande

Undersökningen, som avser kalenderåret 2014, omfattar regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) i samtliga 21 län. RKM kan delegera uppgiftslämnandet till primärkommun eller kommunalägt bolag. Totalt ingår 23 uppgiftslämnare, vilka utgörs av 21 RKM, en primärkommunal trafikhuvudman, Karlstad, samt ett kommunalägt bolag, Waxholms Ångfartygs AB.

Data har samlats in via en webbenkät under perioden februari-maj år 2015. Huvudutskicket gjordes per e-post. Efter sista svarsdatum påmindes de trafikhuvudmän som inte inkommit med svar per telefon. Svarsandelen i undersökningen är 100 procent, samtliga uppgiftslämnare har inkommit med uppgifter.

Databearbetningen bestod av kontroll och rättningar av uppgifter utifrån återkontakter med uppgiftslämnare som via telefon/webbformuläret kompletterade saknade eller korrigerade orimliga uppgifter. Uppgiftslämnarna har även via telefon/webbformulär gett förklaringar till uppgifter som det varit frågetecken kring.

Kontrollen av de inrapporterade uppgifterna har huvudsakligen gjorts genom jämförelser med tidigare års uppgifter. Sådana skillnader kan vara ett resultat av faktiska skillnader i trafikering och ekonomi eller så kan det eventuellt vara en indikation på att något är fel i inrapporteringen. I webbformuläret har automatiska kontroller gjorts av de inrapporterade värdena, jämfört med motsvarande värden föregående år. I de fall då differensen mellan de två årens olika värden uppgick till 15 procent eller mer uppmanades uppgiftsinlämnarna att skriva en kommentar om orsaken till skillnaden. Utöver jämförelser av enkätsvaren med föregående års uppgifter har även granskning av de kvoter och nyckeltal som publiceras gjorts, och återkontakter/kontroller med uppgiftslämnarna gjordes i tveksamma fall.

Statistiken redovisar antal resor, utbudskilometer, sittplatskilometer, personkilometer, verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott och kostnader för trafikhuvudmännens lokala och regionala kollektivtrafik. Variablerna i undersökningen redovisas nedan.

Variabel	Beskrivning
<i>Påstigningar/resor</i>	Antal påstigningar är ett mått på antal resor i lokal och regional kollektivtrafik. Reser man tur och retur räknas det som två påstigningar/resor, och reser man med övergång är varje övergång en ny påstigning/resa. Samtliga resor (avgiftsbelagda och kostnadsfria) per år redovisas.
<i>Utbudet mätt i fordonskilometer</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.
<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.
<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.

Beträffande variabeln tidsåtgång kan nämnas att samtliga uppgiftslämnare har redovisat tidsåtgången. Tidsåtgången för åren 2007–2014 framgår av tabellen nedan. Mediantiden år 2014 är 7 timmar, det vill säga för hälften av alla uppgiftslämnare har tidsåtgången för ifyllandet av uppgifterna varit 7 timmar eller mindre. Det största angivna värdet i år är 45 timmar och det minsta är två timmar.

Redovisad tidsåtgång i timmar, 2007–2014

År	Tidsåtgång i timmar				
	Q1	Median	Q3	P90	Medelvärde
2007	3,0	5,0	6,0	8,0	5,1
2008	2,5	5,0	8,0	15,0	7,2
2009	2,0	6,0	8,0	12,0	7,3
2010	2,0	4,5	10,0	16,0	6,6
2011	3,0	4,0	7,0	12,0	6,1
2012	3,0	4,0	8,5	18,0	6,8
2013	1,0	3,5	10,0	20,0	7,6
2014	4,0	7,0	20,0	35,0	13

Alla trafik- och ekonomiuppgifter i föreliggande undersökning har samlats in länsvis uppdelat på trafikslag. I den publicerade rapporten redovisas statistiken på riks- och länsnivå efter trafikslag och år. Uppgifter i tabellform återfinns även på Trafikanalys hemsida, www.trafa.se.

Det finns vissa aspekter av vissa variabler som bör beaktas vid tolkning av data, se avsnitt B.3 i kvalitetsdeklarationen.

A.13 Internationell rapportering

Det görs ingen internationell rapportering.

A.14 Planerade förändringar i kommande undersökningar

Under 2015 gör Trafikanalys en översyn av Lokal och regional kollektivtrafik samt persontransportdelen i bantrafikstatistiken. Det kan leda till en del förändringar längre fram.

B Kvalitetsdeklaration

B.0 Inledning

Detta avsnitt utgör en kvalitetsdeklaration av undersökningen. En kvalitetsdeklaration har som ambition att beskriva olika moment i undersökningen på ett sådant sätt att en användare av statistiken har möjlighet att bilda sig en uppfattning om kvaliteten.

Från och med 2014 ingår sju kvalitetskriterier i lagen om den officiella statistiken, delvis som en anpassning till kvalitetskriterierna i den europeiska statistiklagen. Ett arbete pågår inom det svenska statistiska systemet för att anpassa kommande upplagor av *Beskrivning av statistiken* till de nya kvalitetskriterierna. Detta arbete pågår fortfarande, men i föreliggande text har rubrikerna uppdaterats till att omfatta de sju kvalitetskriterierna, istället för de fem som tidigare använts, för att så långt som möjligt anpassas till den förändrade lagen.

B.1 Statistikens innehåll

Statistiska målstorheter

De målstorheter som efterfrågas i undersökningen har varit desamma de senaste åren. *Kostnader för infrastruktur* särredovisas sedan 2007. 2008 tillkom variabeln *sittplatskilometer*, och från och med statistikår 2010 efterfrågas, förutom totalt ekonomiskt bidrag, *bidrag till järnvägstrafik*. I bilaga 2 återfinns de definitioner som används i årets undersökning. Målstorheterna kan grupperas efter följande rubriker:

Konsumtion

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

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 uppdelat på trafikslag.

Intäkter och kostnader

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.

Nyckeltal

Förutom ovanstående målstorheter är ett flertal nyckeltal eller kvoter mellan målstorheter av intresse. Exempelvis:

- Antal personkilometer per invånare
- Antal fordonskilometer per invånare
- Antal sittplatskilometer på invånare
- Antal påstigningar per invånare
- Antal påstigningar per fordonskilometer
- Antal personkilometer per resa (medelreslängd)
- Antal personkilometer per fordonskilometer
- Intäkter per resa, per personkilometer samt per fordonskilometer
- Trafikintäkter per resa, per personkilometer samt per fordonskilometer
- Kostnader per resa, per personkilometer samt per fordonskilometer
- Trafikeringskostnader per resa, per personkilometer samt per fordonskilometer
- Intäkter per kostnader

I de fall målstorheterna uttrycks per invånare har medelbefolkning under året använts. För år t definieras medelbefolkningen med ålder i år enligt

$$Mbef_t^i = \frac{Bef_t^i + Bef_{t-1}^{i-1}}{2}$$

där Bef_t^i är befolkningen som fyllt i år vid slutet av år t .

Objekt och population

Uppgiftslämnarna i undersökningen är sedan den 1 januari 2012 regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM, tidigare länstrafikhuvudmän), en primärkommunal trafik huvudman samt ett kommunalägt bolag i Sverige. För undersökningsåret 2013 separerades kollektivtrafik på vatten från övriga trafikslag och en separat uppgiftsinsamling skedde då, men för statistikår 2014 har denna del av statistiken åter integrerats med övriga trafikslag. Liksom tidigare år sker uppgiftslämnandet uppdelat på mer än en aktör i vissa län. I tabellen nedan redovisas uppgiftslämnarna i årets undersökning. Uppgifter avseende tågtrafiken i Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens samt Norrbottens län har hämtats från Norrtåg AB som organiserar och handlar upp RKM:s tågtrafik i dessa fyra län.

Län	Uppgiftslämnare
Stockholm	Trafikförvaltningen, Stockholms Läns Landsting
Stockholm	Waxholms Ångfartygs AB
Uppsala	Landstinget i Uppsala län, Kollektivtrafikförvaltningen
Södermanland	Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet
Östergötland	AB Östgotatrafiken
Jönköping	Jönköpings Länstrafik
Kronoberg	Region Kronoberg, Kollektivtrafikmyndigheten
Kalmar	Landstinget i Kalmar län, Kalmar Länstrafik
Gotland	Region Gotland
Blekinge	Blekingetrafiken AB
Skåne	Skånetrafiken
Halland	Hallandstrafiken AB
Västra Götaland	Västrafik AB
Värmland	Karlstadsbuss
Värmland	Värmlandstrafik AB
Örebro	Länstrafiken Mälardalen AB, Örebro
Västmanland	Landstinget Västmanland, Kollektivtrafikmyndigheten
Dalarna	AB Dalatrafik
Gävleborg	X-trafik, Region Gävleborg
Västernorrland	Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län
Jämtland	Länstrafiken i Jämtlands Län AB
Västerbotten	Region Västerbotten Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län
Norrbottn	Länstrafiken i Norrbotten

Variabler

I frågeblanketten för lokal och regional kollektivtrafik, se bilaga 1, efterfrågas uppgifter avseende konsumtion – *antal påstigningar/ resor* och *personkilometer* per trafikslag. Vidare efterfrågas uppgifter avseende utbud av kollektivtrafik – *fordonskilometer/vagnkilometer eller fartygskilometer* och *sittplatskilometer/kapacitetskilometer*.

Uppgifter om *intäkter* och *bidrag/tillskott* respektive *kostnader* för de olika trafikslagen efterfrågas. Avslutningsvis ställs en fråga om *tidsåtgången* för uppgiftslämnandet. Baserat på dessa variabler beräknas därefter ett visst antal summavariabler, till exempel summan av antal resor med olika trafikslag. Dessa summavariabler beräknas automatiskt i webbformuläret. Se vidare i kapitlet om Mätning, i avsnitt B3.

Statistiska mått

I avsnitt Uppgiftslämnare och population, kapitel Statistiska måltorheter ovan redovisas måltorheterna i undersökningen. De flesta av måltorheterna är av typen total, till exempel totalt antal resor. Vissa av måltorheterna är kvoter mellan två totaler. Exempelvis är måltorheten "Antal påstigningar per invånare" kvoten mellan antal påstigningar och antal invånare.

Redovisningsgrupper

Statistiken redovisas uppdelat på län samt för riket. Vidare redovisas statistiken även uppdelat på trafikslag, men detta är snarare olika variabler än olika redovisningsgrupper. För vissa variabler redovisas även statistiken i tidsserier.

Referenstider

Samtliga variabler i undersökningen har referensperioden helåret 2014. Enda undantaget är uppgiften om tidsåtgången för uppgiftslämnandet.

B.2 Relevans

Användare

Användarna är samhällsplanerare på lokal, regional och riksnivå. För övrigt används statistiken av bland annat transportnäringens branschorganisationer, Sveriges kommuner och landsting (SKL) Trafikverket, Sjöfartsverket, samt högskolor och universitet. Även massmedia och allmänhet är användare.

Användarbehov och användarsamverkan

Under 2015 görs en kartläggning av hur kollektivtrafikstatiken används, hur kvaliteten uppfattas och vilka förändringar som är efterfrågade. Kartläggningen avslutas under augusti.

Ett övergripande användarråd för persontransporter håller på att bildas. Ett första möte beräknas till hösten 2015.

Fullständighet

Undersökningen har god täckning. Alla regionala kollektivtrafikmyndigheter lämnar in uppgifter. Det partiella bortfallet är litet.

B.3 Noggrannhet

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. Inför undersökningen gällande statistikåret 2007 genomfördes dock förändringar av definitionerna i syfte att höja kvaliteten och närmare bestämt minska mätfelen. Det finns indikationer på att det skett en harmonisering kring de uppgifter som lämnas, vilket är positivt.

En annan osäkerhetskälla är bortfall. Bortfall hanteras traditionellt via imputering av saknade värden i kollektivtrafikundersökningen. I årets undersökning har dock inget ingen imputering genomförts.

Osäkerhetskällor

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

Urval

Undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik är en totalundersökning. Detta betyder att det inte existerar någon osäkerhet som kan hänföras till urvalet.

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 Lokal och regional kollektivtrafik är undersökningsenheter entydigt definierade och inga oklarheter finns rörande populationen.

Mätning

Datainsamling

Sedan statistikår 2006 sker datainsamlingen via en webbenkät. Uppgiftslämnarna fick en inbjudan till undersökningen via ett e-postbrev. I e-postbrevet fanns en beskrivning av undersökningen och en länk till undersökningens webbsida.

Frågeformuläret återfinns i bilaga 1. När en uppgiftslämnare loggat in finns allmänna anvisningar, instruktioner och definitionerna tillgängliga för uppgiftslämnarna, se bilaga 2. Dessutom finns definitionerna lättillgängligt i samband med varje efterfrågad uppgift genom en klickbar länk i form av ett frågetecken, se bilaga 1.

Fälten med hel ram och gula fält ska uppgiftslämnaren fylla i. Fälten med streckad ram är fält där summan av de ovanstående fälten automatiskt beräknas. Till höger om varje fält föregående års uppgifter, för att möjliggöra jämförelser. Detta gäller för samtliga variabler. För de variabler där föregående års värde visas får uppgiftslämnaren en markering om årets lämnade uppgift avviker mer än 15 procent från föregående års uppgift och uppgiftslämnaren uppmanas att skriva en förklaring till avvikelserna i kommentarsfältet.

I tabellen nedan redovisas tidpunkter för viktiga moment under datainsamlingen. Sista svarsdatum sattes till den 7 mars (vecka 12), därefter följde telefonpåminnelser. Datainsamlingen avslutades vecka 18.

Moment och tidpunkter under datainsamlingen 2015

Aktivitet	Vecka
Huvudutskick	9
E-postpåminnelse	11
Telefonpåminnelse	13–17
Datainsamlingen avslutas	18

Mätfel

Med osäkerhetskällan mätfel avses att det registrerade värdet på en undersökningsvariabel, det vill säga en fråga i frågeformuläret, inte överensstämmer med det sanna värdet. Det finns flera anledningar till att detta kan inträffa. Frågornas utformning samt medföljande definitioner

är av stor betydelse för eventuella mätfel. Mätfel kan antingen verka på ett systematiskt sätt, vilket medför skevhet i resultaten, eller på ett slumpmässigt sätt, vilket inte medför skeva resultat men osäkerheten ökar. Att utvärdera konsekvenserna av mätfel kräver omfattande utvärderingsstudier vilka inte ligger inom ramen för denna undersökning.

För att hjälpa uppgiftslämnarna när uppgifterna matas in via webbformuläret redovisas föregående års värde till höger om inmatningsfältet. Om årets värde avviker mer än 15 procent från föregående års värde får uppgiftslämnaren en markering. Vid stora avvikelser har uppgiftslämnaren uppmanats att kommentera orsaken. I några fall har dock förklaringen antingen helt utelämnats, varit svår att tolka eller på annat sätt varit bristfällig. I dessa fall har Statisticon återkontaktat uppgiftslämnarna för att få en förklaring. Statisticon har lyckats komma i kontakt med de flesta berörda uppgiftslämnare. Statisticon har fått 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.

Rörande jämförelser bakåt i tiden bör nämnas att insamlingsmetoden för uppgifterna om *utbudskilometer/fordonskilometer* varierat mellan åren. 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 och med 2007 års undersökning har det skett ett förtydligande av definitionerna rörande spårtrafik avses vagnkilometer, begreppet utbudskilometer är inte relevant inom spårtrafik. Tidigare års definitioner har inte varit helt tydliga i denna distinktion. Det finns indikationer på att vissa uppgiftslämnare tidigare år har använt det som kallas tågakilometer för att mäta utbudet för spårtrafik. Om tåget består av en vagn är tågakilometer och vagnkilometer liktydigt, men vanligare är att tåget har flera vagnar vilket medför att vagnkilometer då är större än tågakilometer. De uppgiftslämnare som tidigare år lämnat uppgifter om tågakilometer men från och med år 2007 lämnar vagnkilometer har högre värden avseende utbudet efter år 2007.

Ytterligare 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.

Det finns ett partiellt bortfall för tågresande och tågutbud. I vissa län redovisas kostnader och intäkter för tågtrafik, men inget resande eller utbud. Andra län kan ha 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.

Uppgiftslämnarna 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.

Beträffande variabeln *tidsåtgång* är tanken att den totala tidsåtgången för att samla in och fylla i uppgifterna ska anges. Det har kommit till Statisticons kännedom att vissa trafikhuvudmän delar upp uppgiftslämnandet på flera olika personer inom organisationen. I en sådan situation är tanken med frågan om tidsåtgång att den sammanlagda tidsåtgången för alla personer ska anges. Det är okänt för Statisticon huruvida detta förfaringssätt tillämpas eller inte. Alla uppgiftslämnare har uppgivit uppskattad tidsåtgång för uppgiftsinsamlingen¹.

Svarsbortfall

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 årets undersökning har samtliga uppgiftslämnare inkommit med svar vilket gör att objektsbortfallet är noll procent.

Bearbetning

Uppgiftslämnarnas svar lagrades under datainsamlingen direkt i en databas. Som nämnts ovan har 2014 års 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.

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.

¹ Med tidsåtgång avses mertid, se definitionen i bilaga 2.

Modellantaganden

Inga modellantagande förekommer.

Redovisning av osäkerhetsmått

Statistiken är totalräknad och inga osäkerhetsmått redovisas i tabellrapporten.

B.4 Aktualitet

Frekvens

Undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik genomförs årligen.

Framställningstid

Datainsamlingen påbörjades vecka 9 och avslutades vecka 18. Därefter pågår databearbetning, tabellframställning och rapportskrivning till vecka 26 då publicering sker.

B.5 Punktlighet

Publiceringen av undersökningen Lokal och regional kollektivtrafik 2014 görs i juni 2015. Rapporten publiceras tillsammans med ett pressmeddelande på Trafikanalys hemsida, www.trafa.se.

B.6 Tillgänglighet och tydlighet

Spridningsformer

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

Presentation

Statistiken redovisas i huvudsak i text, tabeller och diagram.

Dokumentation

Dokumentationen av resultaten och genomförande av undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik framgår av rapporten och kvalitetsdeklarationen, samt i BAS (Beskrivning av Statistiken).

Tillgång till primärmaterial

Ansökan om tillgång till primärmaterial prövas av Trafikanalys.

Upplysningstjänster

Frågor rörande rapporten samt kollektivtrafik i allmänhet kan ställas till Trafikanalys, för kontaktuppgifter se avsnitt A4

Frågor rörande tabellverket och kvalitetsdeklarationen kan ställas till Statisticon AB, för kontaktuppgifter, se avsnitt A5.

B.7 Jämförbarhet

Jämförbarhet över tiden

Jämförbarheten i årets undersökning om Lokal och regional kollektivtrafik med tidigare års undersökningar är avseende vissa variabler något sämre. Detta beror på förändringarna i definitionerna som genomfördes i samband med undersökningen gällande 2007 års statistik. Undersökningsvariablerna (så när som på definitionerna), målstorheterna och redovisningsgrupperna har varit samma i många år.

En annan förändring som påverkar jämförbarhet över tiden är att Stockholms län i och med statistikår 2008 övergick till att rapportera *vagnkilometer* för pendeltågen med de nya tågen X60 som bas (så kallad X60-ekvivalens) istället för de gamla tågen X1 och X10. Detta ledde till minskade mätetal för Stockholms län och samtliga summeringar där dessa värden ingår. Notera att förändringen endast gällde pendeltågen, och att mätetalen läggs ihop med mätetalen för lokalbanorna Roslagsbanan och Saltsjöbanan, där ingen förändring skedde.

Statistikåret 2013 samlades uppgifter om Lokal och regional kollektivtrafik på vatten in i en separat enkät. Uppgifterna som samlas in är till stor del desamma som för Lokal och regional kollektivtrafik på land. Från och med statistikår 2014 har uppgiftsinsamling för lokal och regional kollektivtrafik på vatten till att ingå i insamling av uppgifter om övriga trafikslag.

Jämförbarhet mellan grupper

Tabellverket bygger endast på data som samlats in i undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik, det vill säga det finns inga andra källor eller mätningar för den presenterade statistiken vilka kunde haft andra definitioner. I detta avseende är statistiken enhetlig i sin definition.

B.8 Samstämmighet

Samanvändbarhet med annan statistik

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 sam användning med all annan typ av statistik med denna indelningsgrund.

En annan aspekt på sam användbarhet är huruvida undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik kan sam användas 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.

C Bilagor

C.1 Bilaga 1. Webbformulär



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

Enkätsidor:

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

Utskrifter:

[Utskrift av lämnade uppgifter](#)

Logga ut

KONTAKTUPPGIFTER

Denna sida är KLAR

Spara

Organisation	<input type="text" value="ztest3"/>
Postadress	<input type="text"/>
Postnummer	<input type="text"/> Ort <input type="text"/>
Kontaktperson	<input type="text"/>
Telefonnummer	<input type="text"/>
Epost	<input type="text"/>
Kommentar	<input type="text"/>

Sparad: 2015-05-04 10:07:00



Kollektivtrafik
Statistik 2014
201413

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

Enkätsidor:

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

Utskrifter:

- [Utskrift av lämnade uppgifter](#)

Logga ut

UTBUD OCH RESANDE

Denna sida är KLAR

Spara

Utbud ?				Resande ?			
Fordonsoch 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"/>		Totalt	<input type="text" value="0"/>	<input type="text" value="0"/>	

Kommentarer till avvikelser mellan årets och föregående års värden

Grå siffror: föregående års uppgifter. Gula fält: årets uppgifter. Om årets värden avviker mer än 15% från förra årets värden rödmarkeras mätningensfältet. Vänligen beskriv trolig anledning till avvikelser i kommentarsrutan ovan. Obs! denna kontroll fungerar endast i webbläsaren Internet Explorer.



Kollektivtrafik
 Statistik 2014
201513

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

Enkätsidor:

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

Utskrifter:

- [Utskrift av lämnade uppgifter](#)

Logga ut

EKONOMI

Den här sidan är KLAR.

Spara

INTÄKTER?

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

KOSTNADER?

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

RESULTATSAMMANSTÄLLNING 1000-tals kronor

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

Kommentarer till avvikelser mellan årets och föregående års värden



Kollektivtrafik
Statistik 2014
ztst13

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

Enkätsidor:

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

Utskrifter:

[Utskrift av lämnade uppgifter](#)

TIDSÅTGÅNG?

Denna sida är KLAR

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

Antal timmar:

Sparad : 2015-05-04 10:07:00

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.

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.

C.2 Bilaga 2. Definitioner



STATISTIK OM LOKAL OCH REGIONAL KOLLEKTIVTRAFIK 2014 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 variablerna **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 2014.

Uppgifterna ska sändas till Statisticon senast den 16 mars 2015.

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	7,4 km
Uppsala, Södermanlands, Östergötlands, Örebro och Västmanlands län	12,0 km
Jönköpings, Kronobergs, Kalmar och Gotlands län	15,0 km
Blekinge och Skåne län	10,7 km
Halland och Västra Götalands län	9,3 km
Värmlands, Dalarnas och Gävleborgs län	15,9 km
Västernorrlands och Jämtlands län	14,0 km
Västerbottens och Norrbottens län	20,0 km
Med regional- pendel – eller lokaltåg	
Stockholms län	22,9 km
Övriga Sverige	55,6 km
Med regional sjötrafik	
Sverige	10,2 km/ 5,5 nautiska mil

Källa: Den nationella resvaneundersökningen, RVU Sverige, 2011-2013, som Trafikanalys är huvudman för.



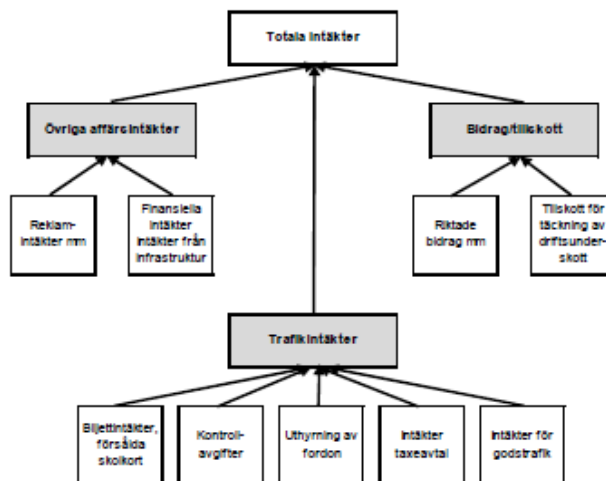
- 2) Ett alternativt sätt att räkna ut transportarbetet är genom att använda **beläggning**. Med kunskap om antalet resenärer på varje delsträcka får man transportarbetet genom att multiplicera antalet resenärer med avståndet mellan stationerna, och summera dessa produkter för alla delsträckor på linjen. 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.

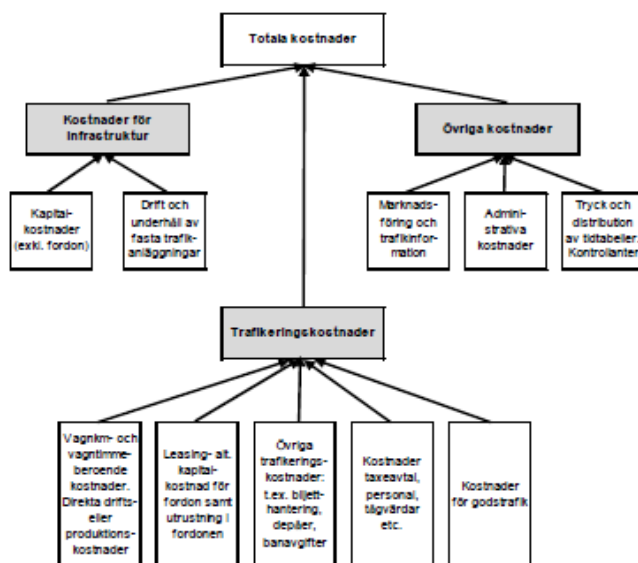


- 2) Med **övriga affärsintäkter** avses intäkter från reklam på och i fordon och terminaler. Intäkter från försäljning av tidtabeller och andra eventuella finansiella intäkter ingår också. Dessutom ingår den regionala kollektivtrafikmyndighetens (eller aktiebolag knutna till dem) intäkter från infrastruktur, 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 driftunderskott. 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 vagn timmeberoende 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 trafikeringskostnader förs även kostnader för **personal ombord** på fordonen, som förare och tågvårdar, stations- och terminalpersonal, verksamma inom trafikeringen. De eventuella fördelade trafikeringskostnaderna enligt **taxesamarbete, samtrafik** eller liknande avtal mellan regionala kollektivtrafikmyndigheter eller operatörer ingår även i trafikeringskostnaderna.

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 trafikantläggningar, 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 trafikeringskostnaderna 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.



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.