

Regional linjetrafik 2018 **Kvalitets-
deklaration**

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54
118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2019-06-27

KVALITETSDEKLARATION

Regional linjetrafik 2018

Ämnesområde

Transporter och kommunikationer

Statistikområde

Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor

Produktkod

TK1203

Referenstid

2018

Innehåll

Statistikens kvalitet	7
1 Relevans	7
1.1 Ändamål och informationsbehov	7
1.1.1 Statistikens ändamål	7
1.1.2 Statistikansvändares informationsbehov	7
1.2 Statistikens innehåll	7
1.2.1 Objekt och population	9
1.2.2 Variabler	10
1.2.3 Statistiska mått	11
1.2.4 Redovisningsgrupper	11
1.2.5 Referenstider	11
2 Tillförlitlighet	13
2.1 Tillförlitlighet totalt	13
2.2 Osäkerhetskällor	13
2.2.1 Urval	13
2.2.2 Ramtäckning	13
2.2.3 Mätning	13
2.2.4 Bortfall	15
2.2.5 Bearbetning	16
2.2.6 Modellantaganden	16
2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig	17
3 Aktualitet och punktlighet	19
3.1 Framställningstid	19
3.2 Frekvens	19
3.3 Punktlighet	19
4 Tillgänglighet och tydlighet	21
4.1 Tillgång till statistiken	21
4.2 Möjlighet till ytterligare statistik	21
4.3 Presentation	21
4.4 Dokumentation	21
5 Jämförbarhet och sammanvändbarhet	23
5.1 Jämförbarhet över tid	23
5.2 Jämförbarhet mellan grupper	23

5.3	Sam användbarhet i övrigt	23
5.4	Numerisk överensstämmelse.....	24
Allmänna uppgifter.....		25
A	Klassificeringen Sveriges officiella statistik	25
B	Sekretess	25
C	Bevarande och gallring	25
D	Uppgiftsskyldighet.....	25
E	EU-reglering och internationell rapportering	25
F	Historik	26
G	Kontaktuppgifter	27
Bilagor.....		28
Bilaga 1. Webbformulär – subventionerad trafik.....		28
Bilaga 2. Definitioner – subventionerad trafik		34
Bilaga 3. Webbformulär – Kommersiell linjetrafik på vatten		40
Bilaga 4. Definitioner – Kommersiell linjetrafik på vatten		42
Bilaga 5. Variabeldefinitioner		44

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

I produkten Regional linjetrafik (TK1203) redovisas statistik från tre separata insamlingar. Vidare redovisas viss statistik baserat på undersökningen Bantrafik (TK0601) rörande kommersiell järnvägstrafik. Statistik från Bantrafik redovisas dock först i den kompletterande publicering som görs i oktober 2019. I den publicering som sker 27 juni 2019 redovisas statistik baserat på tre separata insamlingar. Dessa tre är,

- *Regional linjetrafik* där uppgiftslämnarna är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM). Detta avser den subventionerade regionala linjetrafiken.
- *Kommersiell linjetrafik på väg* där uppgiftslämnarna är de företag som bedriver sådan trafik såväl regionalt som interregionalt.
- *Kommersiell linjetrafik på vatten* där uppgiftslämnare är de företag som bedriver sådan trafik regionalt.

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

Insamlade uppgifter sammanställs i två statistikprodukter.

- *Regional linjetrafik* som omfattar både subventionerad och kommersiell trafik. Denna produkt har produktkod TK1203 och denna kvalitetsdeklaration avser denna produkt. I produkten sammanställs också en del uppgifter som samlats in för Trafikanalys statistikprodukter Bantrafik och Sjötrafik samt uppgifter som samlats in från Samtrafiken AB.
- *Kommersiell linjetrafik på väg* där uppgiftslämnarna är de företag som bedriver sådan trafik. Denna produkt har produktkod TK1202. I den produkten redovisas statistiken uppdelat på *regional* och *interregional* linjetrafik på väg. Statistiken avseende den *regionala* kommersiella trafiken på väg är *även* inkluderad i *Regional linjetrafik* (TK1203). Detta för att hela den regionala linjetrafiken ska bli belyst i samma produkt.

De målstorheter som efterfrågas i undersökningen om *Regional linjetrafik* (subventionerad trafik) har varit desamma de senaste åren.² Kostnader för infrastruktur särredovisas sedan 2007. 2008 tillkom variabeln sittplatskilometer, och från och med statistikåret 2010 efterfrågas, förutom totalt ekonomiskt bidrag, bidrag till järnvägstrafik.

Från och med 2017 års undersökning efterfrågas två nya variabler. Den ena är tågkilometer som efterfrågas som utbudsmått för spårbunden trafik. Tidigare har vagnkilometer efterfrågats. Under en övergångsperiod kommer både tågkilometer och vagnkilometer att efterfrågas. På sikt är dock planen att fasa ut vagnkilometer till förmån för tågkilometer. Orsaken är att begreppet vagnkilometer sedan många år är ett besvärligt begrepp. Nya typer av längre vagnar med (betydligt) fler sittplatser gör det svårt att jämföra vagnkilometer.

Den andra nya variabeln som efterfrågas är platskilometer. Tidigare har endast sittplatskilometer efterfrågats, men från och med 2017 efterfrågas både sittplats- och platskilometer. Det bör nämnas att för sjötrafik finns inte denna uppdelning utan endast platskilometer (som tidigare benämndes kapacitetskilometer) efterfrågas.

Baserat på dessa två nya efterfrågade variabler, tågkilometer och platskilometer, formas två nya målstorheter vilka presenteras i tabellverket.

Målstorheterna i *Kommersiell linjetrafik på väg* har varit delvis desamma, men har tidigare även omfattat frågor om fordon och uppdelning på regional och interregional trafik. Från och med 2017 års undersökning efterfrågas färre uppgifter. Målstorheterna avser utbud mätt som fordonskilometer och platskilometer, samt resande mätt som antal påstigningar och personkilometer.

År 2013 genomfördes en fristående undersökning rörande *Kommersiell linjetrafik på vatten*. Från och med år 2017 genomförs denna insamling tillsammans med insamlingen till *Regional linjetrafik*, vilket beskrevs ovan. 2013 års insamling var mer omfattande och frågor om bland annat fartyg och avgångar ingick. I och med 2017 års insamling samt för 2018 efterfrågas färre uppgifter, vilka linjerar med efterfrågade uppgifter i *Regional linjetrafik* och *Kommersiell linjetrafik på väg*. Målstorheterna i *Kommersiell linjetrafik på vatten* avser utbud mätt som fartygskilometer och platskilometer samt resande mätt som antal påstigningar och personkilometer.

Rörande *Bantrafik* som är en egen produkt (TK0601) används statistik för att komplettera produkten *Regional Linjetrafik* avseende kommersiell tågtrafik på järnväg. Mer konkret så är det tabell 2b *Tåg* i tabellverket där raden "Kommersiell" saknar uppgifter i publiceringen 27 juni

² Fram till år 2015 benämndes denna produkt *Lokal och regional kollektivtrafik*. Från och med år 2016 heter produkten *Regional linjetrafik*.

2019. I oktober sker en kompletterande publicering där uppgifter hämtas från Bantrafiken och statistik presenteras på denna rad i tabell 2b Tåg. I *Bantrafik* har målstorheterna varit desamma sedan 2000.

I bilaga 1 återfinns webbformuläret som används i *Regional linjetrafik* (subventionerad trafik). I bilaga 2 finns de definitioner som används i årets undersökning av *Regional linjetrafik*. I bilaga 3 finns webbformuläret för *Kommersiell linjetrafik på vatten* och i bilaga 4 finns definitioner för *Kommersiell linjetrafik på vatten*.

Webbformulär samt definitioner för *Kommersiell linjetrafik på väg* finns i kvalitetsdeklarationen för den produkten (TK1202).

Definitionerna som används i *Bantrafik* finns i kvalitetsdeklarationen för den produkten (TK0601).

Samtliga kvalitetsdeklarationer och rapporter finns på Trafikanalys webbplats www.trafa.se.

Sammanfattningsvis kan målstorheterna i produkten *Regional linjetrafik* (TK1203) grupperas efter följande rubriker:

Utbud

Utbud inom kollektivtrafiken avser fordonskilometer för buss/bil, vagn- och tågkilometer för bantrafik samt sittplats- och platskilometer för samtliga trafikslag (benämns kapacitetskilometer för fartyg). Dessa redovisas totalt, samt för den subventionerade trafiken även uppdelat på trafikslag.

Baserat på underlag från Samtrafiken redovisas statistik avseende det *planerade* utbudet. Detta avser tåg-, buss- och båt-kilometer samt planerat antal avgångar per trafikslag, typ av finansiering och län. Denna statistik baseras alltså inte på insamlade uppgifter utan på (bearbetad) tidtabellsdata från Samtrafiken.

Resande

Resandet med kollektivtrafik mäts som antal påstigningar samt som antal personkilometer (transportarbete). Resandet i den subventionerade trafiken redovisas uppdelat på trafikslagen 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 kollektivtrafikmyndigheter (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 linjetrafik på vatten

Objektet i undersökningen består av sådana sjötrafikföretag eller organisation som bedriver kommersiell tidtabellbunden trafik på vatten, såväl trafik inom ett län som trafik mellan län, helt eller delvis under kalenderåret 2018. Trafik som regleras genom avtal med det offentliga ska inte ingå. Samtliga företag som uppfyller dessa kriterier kan sägas utgöra undersökningens *intressepopulation*.

Att identifiera företag som bedriver sådan trafik som beskrivs i föregående stycke är inte helt enkelt. I 2018 års undersökning har ett förfarande som bygger på användandet av Samtrafikens databaser använts. Det är andra året detta förfarande används för att identifiera den *målpopulation* som undersökningen avser. Alla som bedriver tidtabellbunden trafik, även företag som bedriver kommersiell trafik på vatten, ska enligt föreskrift från Transportstyrelsen (TSFS 2012:2) rapportera detta till Samtrafiken AB. Den trafik som bedrivs på kommersiella grunder i Sverige och som har anmälts till Samtrafikens databas för gemensam trafikantinformation (GTI) 2018 utgör grunden för vilka företag som inkluderas i målpopulationen.

I 2018 års undersökning ingick tre företag i målpopulationen.

Kommersiell linjetrafik på väg

Kortfattat kan sägas att målpopulationen identifieras på samma principiella sätt via Samtrafikens databas som *Kommersiell linjetrafik på vatten*. Se vidare kvalitetsdeklaration för Kommersiell linjetrafik på väg

1.2.2 Variabler

Statistikens intressevariabler är uppgifter om den regionala linjetrafikens utbud och resande, 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. Detta finns dock ingen möjlighet att göra i dagsläget.

För den subventionerade trafiken framgår undersökningens observationsvariabler av frågeblanketten, se bilaga 1. Motsvarande för den kommersiella trafiken på vatten finns i bilaga 3.

För *Kommersiell linjetrafik på väg* framgår variablerna i kvalitetsdeklarationen för den produkten. Det kan dock nämnas att det är samma uppgifter som efterfrågas i *Kommersiell linjetrafik på väg* som i *Kommersiell linjetrafik på vatten*.

För *Bantrafik* framgår efterfrågade variabler av Trafikanalys föreskrifter.³

De uppgifter som efterfrågas i *Regional linjetrafik* och *Kommersiell linjetrafik på vatten* är,

- avseende utbud av kollektivtrafik: fordonskilometer, vagn- och tågkilometer eller fartygskilometer (beroende på transportslag) och sittplats- och platskilometer⁴.
- Avseende resande: antal påstigningar och personkilometer per trafikslag.
- Uppgifter om ekonomi: intäkter och bidrag/tillskott respektive kostnader för de olika trafikslagen efterfrågas (efterfrågas endast för den subventionerade trafiken).
- Uppgift om tidsåtgången för uppgiftslämnandet.

1.2.3 Statistiska mått

De mått som statistiken avser är av typen total (summering), till exempel totalt antal påstigningar. Dessutom redovisas vissa nyckeltal, exempelvis trafikeringskostnader per påstigning.

Planerat utbud i antal kilometer som redovisas i statistiken avser beräknade ruttavstånd mellan hållplatser, d.v.s. fågelvägen eller längre.

Planerat antal avgångar avser antal avgångar från hållplats. En tur med start- och sluthållplats samt två mellanliggande hållplatser bidrar med tre avgångar, en för vardera av start- och mellanliggande hållplatser.

1.2.4 Redovisningsgrupper

Statistiken om samhällsorganiserad 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.

Det planerade utbudet av trafik har kategoriserats efter län, trafikslag, regional eller inter-regional samt organiserad av regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) eller annan. De två första kategoriseringarna framgår direkt av underlaget från Samtrafiken AB, medan de två andra kräver analys.

Trafik organiserad av RKM är sådan där Trafikanalys vet eller bedömer det troligt att trafiken bedrivs med stöd av beslut av RKM om trafikplikt. I övriga fall har regional trafik bedömts vara kommersiell.

I planerat utbud betraktas alla turer som sker inom ett län som regionala. För länsgräns-överskridande trafik har det kontraharmoniska medelvärdet för fågelavståndet mellan hållplatser som trafiken angör i sekvens beräknats. För länsgränsöverskridande trafik organiserad av RKM antog de kontraharmoniska medelvärdena värden under, men nära 50 kilometer. Därför användes 50 kilometer för det kontraharmoniska medelvärdet som gräns mellan regional och interregional trafik.

1.2.5 Referenstider

Samtliga variabler i undersökningen har referensperioden helåret 2018. Enda undantaget är uppgiften om tidsåtgången för uppgiftslämnandet.

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

⁴ Platskilometer har tidigare benämnts kapacitetskilometer avseende sjötrafik.

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 regionala linjetrafiken på väg är den största osäkerhetskällan objektsbortfall, se vidare kvalitetsdeklaration för Kommersiell linjetrafik på väg.

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.

Även kommersiell linjetrafik på väg respektive vatten är en totalundersökning. Se även kvalitetsdeklaration för Kommersiell linjetrafik på väg.

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.

Rörande Kommersiell linjetrafik på vatten kan det finnas företag som bedriver den typ av trafik som ingår i intressepopulationen men som inte har rapporterat detta till Samtrafiken. Om trafiken inte finns med i Samtrafikens databas kommer den inte med i målpopulationen. Omfattningen på eventuell undertäckning är okänd.

För Kommersiell linjetrafik på väg finns en viss osäkerhet kring ramtäckning, se kvalitetsdeklaration för Kommersiell linjetrafik på väg.

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 varierar.

Enligt definitionerna, se bilaga 2, är *huvudprincipen* att utbud, resande och ekonomi fördelas till, och rapporteras av, respektive RKM. Vidare sägs att om trafiksamarbetet innebär att en egen organisation/företag bildas och sköter upphandlingar (till exempel Norrtåg, Tåg i Bergslagen, Öresundståget) bör huvudprincipen användas. Vid andra trafiksamarbeten kan avsteg från huvudprincipen göras av praktiska skäl och om omfattningen för den berörda trafiken är liten i förhållande till övrig trafik". Det önskvärda är att all trafik som berörs ska rapporteras och ingen trafik ska dubbelrapporteras. Under årets insamling har det dock uppmärksamats att dubbelrapportering kan förekomma. Omfattningen, dvs. påverkan på statistiken, är dock okänd. Som ett exempel kan nämnas att i Öresundstågssystemet, som omfattar sex län, kan det vara så att länsöverskridande resande räknas 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.

Underrapportering kan också förekomma rörande tågresande och utbud. Detta berör mest tågtrafik och skälet är oftast att tågtrafiken bedrivs genom ett länsöverskridande samarbete, där kostnader är väldefinierade men resandet inte följs upp, framförallt 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.

För att kontrollera de lämnade uppgifterna tillämpas först en procedur som är implementerad i webbgränssnittet. Om lämnade uppgifter avviker mycket (>15 procent) jämfört med föregående år uppmanas uppgiftslämnaren att kommentera orsaken. Om förklaring utelämnats, är svår att tolka eller på annat sätt är bristfällig sker därefter en återkontakt med uppgiftslämnaren för att kontrollera de lämnade uppgifterna. I årets undersökning fick Statisticon godtagbara förklaringar från de flesta uppgiftslämnarna 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. För att underlätta för uppgiftslämnarna så finns endast svarsfält för ifyllnad med de trafikslag som finns i länet⁵. Exempelvis visas svarsfält för tunnelbana endast för uppgiftslämnaren Stockholms lokaltrafik. Utgångspunkten för att avgöra vilka trafikslag som förekommer i ett län är Samtrafikens tidtabellsdata.

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.

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 uppgifts-

⁵ Denna funktionalitet implementerades i 2017 års undersökning.

lämnandet 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 tre har uppgivit uppskattad tidsåtgång för uppgiftsinsamlingen.⁶

Kommersiell linjetrafik på vatten

Hur lätt eller svårt det är att ta fram underlag för att besvara undersökningen beror bland annat på hur väl företagets system är anpassat för uttag av efterfrågade uppgifter.

Det förefaller som om den relativt sett lättaste uppgiften att besvara är uppgiften om antal påstigande. Därefter kommer uppgiften om fartygskilometer och svårast verkar det vara att rapportera platskilometer och personkilometer. Ett fel som förekommit vid inrapportering är att man glömmer att enheten ska vara i 1 000-tal och istället rapporterar i faktiskt antal.

Kommersiell linjetrafik på väg

Även för kommersiell linjetrafik på väg varierar metoderna för uppskattning av efterfrågade uppgifter med företagets olika förutsättningar. Se vidare kvalitetsdeklarationen för Kommersiell linjetrafik på väg.

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 litet. 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.

Rörande det partiella bortfallet så påverkar det statistiken eftersom ingen kompensation görs. Om partiellt bortfall förekommer kommer riksskattningen att vara underskattad. Omfattningen på det partiella bortfallet är följande.

- Buss: Ett län har inte lämnat uppgifter om sittplats- och platskilometer.
- Tåg:
 - *Resande*: Två län har inte lämnat uppgift om platskilometer, ett län har inte lämnat uppgift om sittplatskilometer. Vidare är det ett län som inte har lämnat uppgifter om vagnkilometer och sex län som inte lämnat uppgifter om tågkilometer (vilket är en ny variabel efterfrågad variabel från och med 2017).
- Båt: två län har inte lämnat uppgifter om intäkter och kostnader för färjeverksamhet. Ett län har inte inkommit med uppgift om antal påstigningar. Denna uppgift kunde dock imputeras utifrån 2018 års årsredovisning.

⁶ Med tidsåtgång avses mertid, se definitionen i bilaga 2.

Kommersiell linjetrafik på vatten

Det är tre uppgiftslämnare i målpopulationen och samtliga har tillfrågats i undersökningen. Två av tre har svarat vilket motsvarar en svarsandel på 67 procent.

För den uppgiftslämnare där objektsbortfall förekommer har imputering genomförts. Samma metodik har använts som i Kommersiell linjetrafik på väg, se avsnitt 2.2.6 i kvalitetsdeklarationen för denna produkt (TK1202).

Kommersiell linjetrafik på väg

I den kommersiella linjetrafiken på väg är svarsandelen 32 procent vilket medför att objektsbortfallet är 68 procent. Imputering har använts fullt ut för att kompensera för objektsbortfallet, se vidare kvalitetsdeklarationen för Kommersiell linjetrafik på väg.

2.2.5 Bearbetning

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.

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), uppgift om konsumentprisindex (fastställda tal, årsmedeltal) samt uppgifter om det planerade utbudet baserat på Samtrafikens databas lagts till i analysdatabasen.

För bearbetningar i den Kommersiella linjetrafiken på väg, se kvalitetsdeklarationen för produkten.

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, mätt som 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 linjetrafik på vatten

För den uppgiftslämnare där objektsbortfall förekommer har imputering genomförts. Samma metodik har använts som i Kommersiell linjetrafik på väg, se avsnitt 2.2.6 i kvalitetsdeklarationen för denna produkt (TK1202).

Kommersiell linjetrafik på väg

Imputeringarna som görs bygger på vissa antaganden (se kvalitetsdeklarationen för Kommersiell linjetrafik på väg).

2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig

Den statistik som publiceras 27 juni 2019 betraktas som slutlig. Denna kvalitetsdeklaration avser enbart den slutliga statistiken. Under hösten sker dock en *kompletterande* publicering. Den statistik som publiceras 27 juni 2019 förblir oförändrad (om ingen uppgiftslämnare inkommer med önskemål om revidering) och en komplettering sker avseende kommersiell tågtrafik. Dessa uppgifter baseras på undersökningen Bantrafik (TK0601) som färdigställs senare än Regional linjetrafik. Den komplettering som sker avser raden "Kommersiell" i tabell *2b Tåg* i tabellverket.

3 Aktualitet och punktlighet

3.1 Framställningstid

Datainsamlingen påbörjades vecka 11 och de sista uppgifterna inkom i vecka 19. Därefter pågick återkontakter, databearbetning, tabellframställning och rapportskrivning. Publicering sker vecka 26.

För framställningstid i kommersiell linjetrafik på väg och i Bantrafik, se respektive produkts kvalitetsdeklaration.

3.2 Frekvens

Undersökningen om subventionerad regional kollektivtrafik har t.o.m. år 2015 genomförts årligen under namnet *Lokal och regional kollektivtrafik*. Från och med år 2016 heter produkten *Regional linjetrafik*.

Kommersiell linjetrafik på vatten har tidigare genomförts för 2012 och 2013. Från och med statistikår 2017 har insamlingen skett samtidigt som för regional linjetrafik.

Undersökningen *Kommersiell linjetrafik på väg* genomförs årligen sedan 2012, och tidigare som *Långväga buss*.

Bantrafik har genomförts årligen sedan 2000.

3.3 Punktlighet

Publiceringen av undersökningen Regional linjetrafik sker 27 juni 2019 i enlighet med publiceringsplanen. Vissa uppgifter hämtas från statistik som publiceras senare, vilket medför att en kompletterande publicering kommer att göras den 13 september.

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 2018* (Statistik 2019:24) framgår av denna kvalitetsdeklaration. Separata kvalitetsdeklarationer finns även för *Kommersiell linjetrafik på väg* och *Bantrafik*.

5 Jämförbarhet och sam användbarhet

5.1 Jämförbarhet över tid

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 förändrades⁷. I den publicerade statistiken redovisas dock endast uppgifter från och med år 2008. Sedan dess har 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 bas (så kallad X60-ekvivalens) istället för äldre fordon. 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.

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.

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* (TK1202), *Kommersiell linjetrafik på vatten* (utgör ingen separat produkt) och *Bantrafik* (TK0601). I statistiken om kommersiell linjetrafik på väg respektive vatten samlas dock inte uppgifter om ekonomi in. Statistiken om kommersiell linjetrafik redovisas inte heller per trafikslag som den subventionerade trafiken.

5.3 Sam användbarhet i övrigt

Det finns olika aspekter på sam användbarhet 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 av den *subventionerade* trafiken med all annan typ av statistik med denna indelningsgrund, eller med indelningsgrunden trafikslag.

För den kommersiella trafiken på väg och vatten är endast jämförelser möjliga för riket som helhet och inte per trafikslag.

⁷ För ytterligare information om definitionsförändringarna, se SIKAs Statistik 2008:17. SIKAs Statistik 2008:17 (2016-06-06).

En annan aspekt på sam användbarhet är huruvida undersökningen om *Regional linjetrafik* 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. Speciellt bör nämnas produkten Kommersiell linjetrafik på väg (TK1202). I den publikationen redovisas statistik avseende Kommersiell linjetrafik på väg uppdelat på regional trafik och interregional trafik. Den regionala trafiken redovisas även i denna produkt, Regional linjetrafik (TK1203). Den interregionala redovisas inte i denna produkt. Sam användning av Regional linjetrafik (TK1203) och Kommersiell linjetrafik på väg (TK1202) är därför möjlig.

Även sam användning med annan statistik från Trafikanalys är möjlig, till exempel avseende *Bantrafik*.

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 i Sveriges officiella statistik.

B Sekretess

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).

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 och med 2016 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.⁸ För att anpassa sig till den nya lagstiftningen omfattar alltså statistiken även sedan 2016 regional *kommersiell* linjetrafik.

Från och med 2017 års undersökning efterfrågas två nya variabler. Den ena är tågakilometer som efterfrågas som utbudsmått för spårbunden trafik. Tidigare har vagnkilometer efterfrågats. Under en övergångsperiod kommer både tågakilometer och vagnkilometer att efterfrågas. På sikt är dock planen att fasa ut vagnkilometer till förmån för tågakilometer. Orsaken är att begreppet vagnkilometer sedan många år är ett besvärligt begrepp. Nya typer av längre vagnar med (betydligt) fler sittplatser gör det svårt att jämföra vagnkilometer.

Den andra nya variabeln som efterfrågas är platskilometer. Tidigare har endast sittplatskilometer efterfrågats, men från och med 2017 efterfrågas både sittplats- och platskilometer. Det bör nämnas att för sjötrafik finns inte denna uppdelning utan endast platskilometer (som tidigare benämndes kapacitetskilometer) efterfrågas.

⁸ 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>	Mats Nyfjäll
<i>E-post</i>	info@statisticon.se
<i>Telefon</i>	010-130 80 00

Bilagor

Bilaga 1. Webbformulär – subventionerad trafik

Definitioner Logga ut

Välkommen lt-ztest1

Välkommen till Trafikanalys linjetrafikundersökning

Trafikanalys är statistikansvarig myndighet för den officiella statistiken inom transporter och kommunikationer. Undersökningens syfte är att belysa utvecklingen av den samhällssubventionerade regionala linjelagda kollektivtrafiken i riket: vilken service som erbjuds, hur tjänsterna nyttjas av medborgarna samt till vilka kostnader.

Starta här

Gör så här

- Enkäten består av tre delar: (i) utbud, (ii) resande och (iii) ekonomi. På en avslutande sida efterfrågas tidsåtgång för att besvara undersökningen.
- Du kan när du vill avbryta besvarandet och logga ut för att senare logga in och fortsätta. Glöm inte att spara uppgifterna innan du loggar ut.
- Endast de trafikslag som trafikeras i ert län visas i enkäten. Om det saknas något trafikslag i enkäten, vanligen kontakta Statisticon.
- Här finns ett beräkningsstöd i Excelformat för utbud och resande avseende båttrafik: [Beräkningsstöd båttrafik](#)
- När du är klar med samtliga uppgifter klickar du på knappen "Slutför". Därmed skickas ett meddelande till Statisticon om att du är färdig. Enkäten läses då för vidare redigering. Skulle du behöva gå in och redigera uppgifterna efter att du slutfört enkäten behöver du kontakta Statisticon som kan låsa upp enkäten åt dig.
- Du kan skriva ut de lämnade uppgifterna (på papper eller t.ex. som pdf) genom att klicka på skrivarsymbolen högst upp till höger på webbsidan.
- Har du sakfrågor om kollektivtrafikuppgifterna är du välkommen att kontakta Mats Wiklund på Trafikanalys (e-post mats.wiklund@trafa.se, tfn 010-414 42 32).
- Har du frågor angående inloggning eller allmänt om datainsamlingen, kontakta Statisticon AB (e-post kollektivtrafik@statisticon.se, tfn 010-130 80 05 eller 010-130 80 23).

Vilka uppgifter ska lämnas? ▾

Publicering av resultaten ▾

Vad används uppgifterna till? ▾

VILKA UPPGIFTER SKA LÄMNAS?

Utbud

Fordonskilometer
Sittplatskilometer*
Ståplatskilometer*
Platskilometer
* ej för båttrafik

Resande

Antal påstigningar (resor)
Personkilometer

Ekonomi - intäkter

Trafikintäkter
Övriga affärsintäkter
Bidrag/tillskott

Ekonomi - kostnader

Trafikeringskostnader
Kostnader infrastruktur
Övriga kostnader

PUBLICERING AV RESULTATEN

Resultaten från 2017 års
linjetrafikundersökning publiceras 27 juni
2018 på Trafikanalys webbplats:
<https://www.trafa.se/kollektivtrafik/>

VAD ANVÄNDS UPPGIFTERNA TILL?

Undersökningens syfte är att belysa utvecklingen av den samhällssubventionerade regionala linjelagda kollektivtrafiken i riket: vilken service som erbjuds, hur tjänsterna nyttjas av medborgarna samt till vilka kostnader. 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.

[Definitioner](#) [Logga ut](#)

Välkommen lt-ztest1

UTBUD OCH RESANDE			
BUSS/BIL			
Utbud	2018	2017	Planerat utbud enligt samtrafiken ?
Fordonskilometer (1000-tal)		0	0
Platskilometer			
Sittplatskilometer (1000-tal)		0	
Ståplatskilometer (1000-tal)	0	0	
Platskilometer (1000-tal)		0	
Resande			
Antal påstigningar (resor) (1000-tal)		0	
Personkilometer (1000-tal)		0	
Kommentar Om årets värden skiljer sig mer än 15% från föregående år, skriv en förklaring här.			
Föregående års kommentar			

TÅG			
Utbud	2018	2017	Planerat utbud enligt samtrafiken ?
Vagnkilometer (1000-tal)		0	
Tågkilometer (1000-tal)		0	0
Platskilometer			
Sittplatskilometer (1000-tal)		0	
Ståplatskilometer (1000-tal)	0	0	
Platskilometer (1000-tal)		0	
Resande			
Antal påstigningar (resor) (1000-tal)		0	
Personkilometer (1000-tal)		0	
Kommentar Om årets värden skiljer sig mer än 15% från föregående år, skriv en förklaring här.			
Föregående års kommentar			

TUNNELBANA			
Utbud	2018	2017	Planerat utbud enligt samtrafiken ?
Vagnkilometer (1000-tal)		0	
Tågkilometer (1000-tal)		0	0
Platskilometer			
Sittplatskilometer (1000-tal)		0	
Ståplatskilometer (1000-tal)	0	0	
Platskilometer (1000-tal)		0	
Resande			
Antal påstigningar (resor) (1000-tal)		0	
Personkilometer (1000-tal)		0	
Kommentar Om årets värden skiljer sig mer än 15% från föregående år, skriv en förklaring här. 			
Föregående års kommentar			

SPÅRVÄG			
Utbud	2018	2017	Planerat utbud enligt samtrafiken ?
Vagnkilometer (1000-tal)		0	
Tågkilometer (1000-tal)		0	0
Platskilometer			
Sittplatskilometer (1000-tal)		0	
Ståplatskilometer (1000-tal)	0	0	
Platskilometer (1000-tal)		0	
Resande			
Antal påstigningar (resor) (1000-tal)		0	
Personkilometer (1000-tal)		0	
Kommentar Om årets värden skiljer sig mer än 15% från föregående år, skriv en förklaring här. 			
Föregående års kommentar			

BÅT			
Utbud	2018	2017	Planerat utbud enligt samtrafiken ?
Fartygskilometer (1000-tal)	?	0	0
Platskilometer (1000-tal)	?	0	
Resande			
Antal ombordstigningar (1000-tal)	?	0	
Personkilometer (1000-tal)	?	0	
Kommentar			
Om årets värden skiljer sig mer än 15% från föregående år, skriv en förklaring här.			
Föregående års kommentar			

\$ EKONOMI			
INTÄKTER			
Buss/bil (1000-tals kronor)	?	0	0
Tåg (1000-tals kronor)	?	0	0
Tunnelbana (1000-tals kronor)	?	0	0
Spårväg (1000-tals kronor)	?	0	0
Båttrafik (1000-tals kronor)	?	0	0
Summa (1000-tals kronor)		0	0
Övriga affärsintäkter	?	0	0
<u>Bidrag/tillskott totalt från</u>			
Kommun (1000-tals kr)	?	0	0
Landsting (1000-tals kr)	?	0	0
Staten/Trafikverket (1000-tals kr)	?	0	0
<u>Bidrag/tillskott varav till järnväg</u>			
Kommun (1000-tals kr)	?	0	0
Landsting (1000-tals kr)	?	0	0
Staten/Trafikverket (1000-tals kr)	?	0	0
Kommentar			
Om årets värden skiljer sig mer än 15% från föregående år, skriv en förklaring här.			

KOSTNADER			
Buss/bil (1000-tals kronor)	?		0
Tåg (1000-tals kronor)	?		0
Tunnelbana (1000-tals kronor)	?		0
Spårväg (1000-tals kronor)	?		0
Båttrafik (1000-tals kronor)	?		0
Summa (1000-tals kronor)		0	0
Övriga kostnader (1000-tals kronor)	?		0
Kostnader infrastruktur (1000-tals kronor)	?		0
Kommentarer Om årets värden skiljer sig mer än 15% från föregående år, skriv en förklaring här. 			
Föregående års kommentar			

RESULTATSAMMANSTÄLLNING			
Intäkter	+	0	0
Kostnader	-	0	0
Överskott/underskott före bidrag	=	0	0
Bidrag/tillskott	+	0	0
Överskott/Underskott efter bidrag	=	0	0

Slutför

METOD

Vänligen ange vilken metod du använt för att besvara uppgifterna om personkilometer.

- ☒ A. Antal påstigande passagerare multiplicerat med en genomsnittlig färdlängd (beskriv hur genomsnittlig färdlängd beräknats i kommentarsfältet nedan)
- ☐ B. Antal körda kilometer multiplicerat med genomsnittligt antal passagerare ombord (beskriv hur genomsnittligt antal passagerare ombord beräknats i kommentarsfältet nedan)
- ☐ C. Annat (beskriv vilken i fältet nedan)

test

ÖVRIGA KOMMENTARER

TIDSÅTGÅNG

Uppskatta den totala tidsåtgången i minuter för att samla in och fylla i uppgifterna.

Antal minuter

Spara

Slutför

Tillbaka

Bilaga 2. Definitioner – subventionerad trafik



STATISTIK OM LINJELAGD KOLLEKTIVTRAFIK 2018 DEFINITIONER OCH ANVISNINGAR

OM STATISTIKEN

Uppgifterna som samlas in avser all **utförd trafik** i den regionala linjelagda kollektivtrafiken 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 linjelagd kollektivtrafik med stöd från det allmänna omfattas, även om under-skottstäckningen 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 är huvudprincipen att **utbud, resande och ekonomi fördelas till och rapporteras av respektive RKM**. Om trafiksamarbetet innebär att en egen organisation/företag bildas och sköter upphandlingen (t.ex. Norrtåg, Tåg i Bergslagen, Movingo, Öresundståg) bör huvudprincipen användas. Vid andra trafiksamarbeten kan avsteg från huvudprincipen göras av praktiska skäl och om omfattningen för den berörda trafiken är liten i förhållande till övrig trafik. I sådana fall behöver RKM i berörda län komma överens om detta. Exempel: Om RKM i län 1 har upphandlat en tåglinje som går in i län 2 kan den upphandlande RKM redovisa *allt* utbud och resande, även det som sker i det län 2. Detta sätt att rapportera kan motiveras om RKM 2 inte har tillgång till underlagen och att detta förenklar uppgiftslämnandet för både RKM 1 och 2. Viktigt är dock att inget utbud och resande dubbelrapporteras av två län eller att inget län rapporterar alls. Notera också att avsteg från huvudprincipen kan medföra brister i den ekonomiska redovisningen.

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

Insamlingen avser variablerna **påstigningar, fordons- eller vagnkilometer samt tågkilometer, sittplatskilometer och platskilometer, 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 2018.



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 samt tågstkilometer, dvs. summan av alla fordons eller vagnars samt tågs körsträcka i trafik (enligt ovan). När flera fordon eller vagnar kopplas samman till tåg är utbudet av vagnkilometer 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 körs en kilometer blir det två vagnkilometer och så vidare. Notera att i år efterfrågas både tåg- och vagnkilometer. Under de närmaste åren kommer dock Trafikanalys att sluta efterfråga vagnkilometer.

Utbudet av fartygskilometer är summan av alla fartygs totala distans i trafik (enligt ovan).

Sittplatskilometer mäts genom att multiplicera fordonens eller tågens körsträckor med antal sittplatser för passagerare i fordonen eller tågen. Platskilometer mäts genom att multiplicera fordonens eller tågens körsträckor med antal platser (sitt- och ståplatser) för passagerare i fordonen eller tågen. Nedan ges exempel på genomsnittligt antal platser och antal sittplatser per bussklass och län som respektive RKM kan använda, om det inte finns egna uppgifter. För fartyg ska endast platskilometer (tidigare benämnt kapacitetskilometer) anges.

Vid trafiksamarbeten över länsgräns är huvudprincipen att **utbud fördelas till och rapporteras av respektive RKM**. Avsteg från huvudprincipen kan dock göras efter överenskommelse mellan berörda län.

Antal platser och sittplatser i genomsnitt per buss efter bussklass och län

Bussklass I och II: Stads- och landsvägsbuss		
Län	Antal platser	Antal sittplatser
1	84	49
3	74	48
4	81	48
5	69	50
6	68	48
7	57	56
8	61	50
9	68	47
10	52	51
12	78	45
13	72	44
14	78	47
17	82	46
18	93	47
19	72	48
20	74	51
21	63	40
22	59	45
23	74	52
24	66	52
25	66	46
Bussklass III: Långfärdsbuss		
	Antal platser	Antal sittplatser
Riket	52	52

Källa: Fören bearbetning av Trafikanalys fordonsdatabas.



Resande

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. I fartygstafik används termen ombordstigning som synonym till påstigning. Vid trafiksamarbeten över länsgräns är huvudprincipen att **resande fördelas till och rapporteras av respektive RKM**. Avsteg från huvudprincipen kan dock göras efter överenskommelse mellan berörda län.

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
Jönköpings, 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.

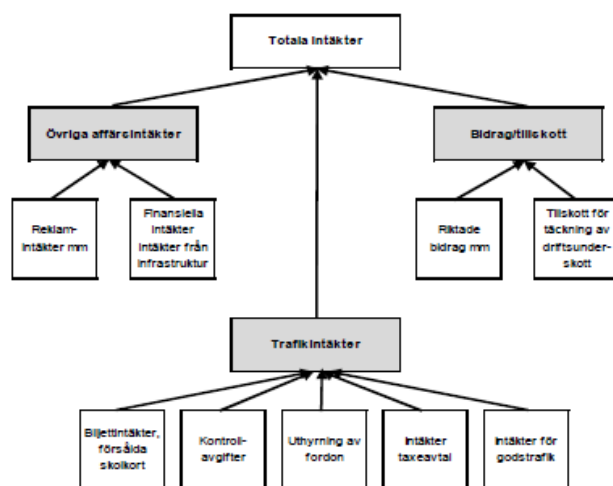


Ekonomi

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 är huvudprincipen att **ekonomiska uppgifter fördelas till och rapporteras av respektive RKM**. Avsteg från huvudprincipen kan dock göras efter överenskommelse mellan berörda 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, lands-

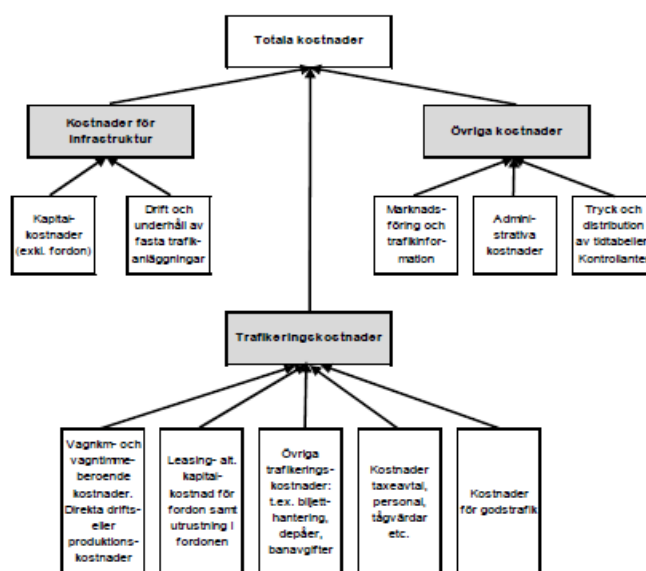


ting och staten (Trafikverket). Vi ber er även att separat ange bidrag/tillskott från kommun, landsting respektive staten för järnvägstrafik. Om det är okänt hur bidragen ska fördelas på trafikslag, ber vi er att använda **fördelningen av underskotten i respektive verksamhet som fördelningsnyckel**, 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. bussgods). *Trafikeringskostnaderna ska motsvaras av utbudet i länet som redovisas under rubriken Utbud.*

Förutom de fordons- och vagnkilometer, och fordons- och vagntimmeberoende 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 tågvärdar, stations- och terminalpersonal, verksamma inom trafikeringsen. 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 trafikant-anläggningar, som inte ligger hos kommunerna i länet.

I infrastrukturkostnader ingår kapitalkostnader och underhållskostnader för hållplatser, per-ronger, 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 trafikerings-kostnaderna 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 färdbevakning 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 minuter**. 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. Webbformulär – Kommersiell linjetrafik på vatten

Välkommen till Trafikanalys undersökning av kommersiell linjetrafik på vatten

Trafikanalys är statistikansvarig myndighet för den officiella statistiken inom transporter och kommunikationer. Undersökningen ska endast besvaras av sjötrafikföretag eller organisation som bedrivit kommersiell linjelagd på vatten, såväl trafik inom ett län som trafik mellan län, helt eller delvis under kalenderåret 2017. Endast kommersiell trafik ska ingå. Trafik som regleras genom avtal med det offentliga ska inte ingå. Kommersiell trafik bedrivs av ett trafikföretag eller på uppdrag av kommersiellt företag (t.ex. fastighetsägare) utifrån rent marknadsmässiga bedömningar och utan det offentligas inblandning. Exempelvis beslutar trafikföretaget eller uppdragsgivaren helt på egen hand om linjesträckning, prissättning och när trafiken ska etableras eller upphöra. Endast inrikes trafik ska ingå.

Starta här

Gör så här

- Enkäten består av tre delar: (i) utbud, (ii) resande och (iii) ekonomi. På en avslutande sida efterfrågas tidsåtgång för att besvara undersökningen.
- Du kan när du vill avbryta besvarandet och logga ut för att senare logga in och fortsätta. Glöm inte att spara uppgifterna innan du loggar ut.
- Här finns ett beräkningsstöd i Excelformat för utbud och resande avseende båttrafik: [Beräkningsstöd båttrafik](#)
- När du är klar med samtliga uppgifter klickar du på knappen "Slutför". Därmed skickas ett meddelande till Statisticon om att du är färdig. Enkäten läses då för vidare redigering. Skulle du behöva gå in och redigera uppgifterna efter att du slutfört enkäten behöver du kontakta Statisticon som kan låsa upp enkäten åt dig.
- Du kan skriva ut de lämnade uppgifterna (på papper eller t.ex. som pdf) genom att klicka på skrivarsymbolen högst upp till höger på webbsidan.
- Har du sakfrågor om kollektivtrafikuppgifterna är du välkommen att kontakta Mats Wiklund på Trafikanalys (e-post mats.wiklund@trafa.se, tfn 010-414 42 32).
- Har du frågor angående inloggning eller allmänt om datainsamlingen, kontakta Statisticon AB (e-post kollektivtrafik@statisticon.se, tfn 010-130 80 05 eller 010-130 80 23).

Vilka uppgifter ska lämnas? ☺

VILKA UPPGIFTER SKA LÄMNAS?

Utbud

Fartygskilometer
Platskilometer

Resande

Antal ombordstigningar
Personkilometer

Publicering av resultaten ☺

PUBLICERING AV RESULTATEN

Resultaten från 2017 års linjetrafikundersökning publiceras 27 juni 2018 på Trafikanalys webbplats: <https://www.trafa.se/kollektivtrafik/>

Vad används uppgifterna till? ☺

VAD ANVÄNDS UPPGIFTERNA TILL?

Undersökningens syfte är att belysa utvecklingen av den kommersiella linjelagda kollektivtrafiken på vatten: vilken service som erbjuds och hur tjänsterna nyttjas av medborgarna. Främst används statistiken för trendbevakning, marknadsutveckling och allmän omvärldsbevakning. 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.

 **UTBUD OCH RESANDE**

Utbud	2018	2017	Planerat utbud enligt samtrafiken ?
Fartygskilometer (1000-tal)		0	0
Platskilometer (1000-tal)		0	

Resande

Antal ombordstigningar (1000-tal)		0
Personkilometer (1000-tal)		0

Kommentar

Om årets värden skiljer sig mer än 15% från föregående år, skriv en förklaring här.

Föregående års kommentar

Spara Nästa Avbryt

© 2019 - Linjetrafik

Slutför

 **ÖVRIGA KOMMENTARER**

 **TIDSÅTGÅNG**

Uppskatta den totala tidsåtgången i minuter för att samla in och fylla i uppgifterna.

Antal minuter

Spara Slutför Tillbaka

© 2019 - Linjetrafik

Bilaga 4. Definitioner – Kommersiell linjetrafik på vatten



STATISTIK OM KOMMERSIELL LINJETRAFIK PÅ VATTEN 2018 DEFINITIONER OCH ANVISNINGAR

OM STATISTIKEN

Undersökningen ska endast besvaras av sjötrafikföretag eller organisation som bedrivit kommersiell linjelagd på vatten, såväl trafik inom ett län som trafik mellan län, helt eller delvis under kalenderåret 2018. Endast kommersiell trafik ska ingå. Trafik som regleras genom avtal med det offentliga ska inte ingå. Kommersiell trafik bedrivs av ett trafikföretag eller på uppdrag av kommersiellt företag (t.ex. fastighetsägare) utifrån rent marknadsmässiga bedömningar och utan det offentligas inblandning. Exempelvis beslutar trafikföretaget eller uppdragsgivaren helt på egen hand om linjesträckning, prissättning och när trafiken ska etableras eller upphöra.

Endast inrikes trafik ska ingå.

Fyra uppgifter efterfrågas i 2018 års insamling: **fartygskilometer, platskilometer, ombordstigningar och personkilometer.**

Uppgifterna avser helår 2018.

Det är frivilligt att lämna uppgifter.

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. Utbudet mäts som **fartygskilometer** (i 1000-tals km, 1 nautisk mil = 1,85 kilometer), dvs. summan av alla fartygs totala distans i trafik (enligt ovan). Ett enskilt fartygs fartygskilometer är fartygets totala distans under år 2018 i linjetrafik, angivet i kilometer. Summan av samtliga fartygs fartygskilometer ger totalt antal fartygskilometer, vilket ska anges i enkäten.

Platskilometer mäts genom att multiplicera fartygets totala årliga körsträcka med fartygets högsta tillåtna passagerarantal (sittplatser + ståplatser). Summan av samtliga fartygs platskilometer ger totalt antal platskilometer, vilket ska anges i enkäten.

Resande

Resandet mäts som antal **ombordstigningar** och som **personkilometer**. Reser man tur och retur är det två ombordstigningar. Samtliga ombordstigningar (avgiftsbelagda och kostnadsfria) per år redovisas.

Personkilometer är den **sammanlagda reslängden** i kilometer som passagerarna tillryggalägger. Antalet personkilometer för en linje beräknas som medelfärdlängden för linjen multiplicerat med antal ombordstigningar. Summeras antal personkilometer för samtliga linjer erhålls totalt antal personkilometer, vilket ska anges i enkäten. Om medelfärdlängd per linje inte finns tillgängligt kan medelfärdlängd för samtliga linjer multipliceras med totalt antal ombordstigningar för samtliga linjer. Detta ger en grovre uppskattning, men är fullt tillräckligt som svar. Trafikanalys tillhandahåller exempel på medelfärdlängd, se tabell nedan som kan användas om det inte finns egna framtagna medelfärdlängder (per ombordstigning). Lokalt är definierat som inom kommun eller högst 20 km, regionalt som inom län eller högst 100 km.

Medelfärdlängd

Trafikslag	Betjädningsnivå	Medelfärdlängd (km)
Båt	Regional (och lokal)	8,21

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

Ett alternativt sätt att räkna ut personkilometer är genom att använda **beläggningen**. Med kunskap om antalet resenärer på varje delsträcka får man personkilometer 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.

Tidsåtgång

Här anges den uppskattade totala tidsåtgången för att samla in och fylla i uppgifterna. Skriv svaret i **antal arbetade minuter**. 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 5. Variabeldefinitioner

Nedanstående variabeldefinitioner är samma som de som beskrivs i bilaga 2 och 4, dock presenterade i tabellform.

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 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 samt tågkilometer, dvs. summan av alla fordons eller vag-nars samt tågs körsträcka i trafik (enligt ovan). När flera fordon eller vagnar kopplas samman till tåg är utbudet av vagnkilometer 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 körs en kilometer blir det två vagnkilometer och så vidare.
<i>Sittplats- och platskilometer</i>	Sittplatskilometer mäts genom att multiplicera fordonens eller tågens körsträckor med antal sitt-platser för passagerare i fordonen eller tågen. Platskilometer mäts genom att multiplicera fordonens eller tågens körsträckor med antal platser (sitt- och ståplatser) för passagerare i fordonen eller tågen. För sjötrafik: Platskilometer mäts genom att multiplicera fartygets totala årliga körsträcka med fartygets högsta tillåtna passagerarantal (sittplatser + ståplatser). Summan av samtliga fartygs platskilometer ger totalt antal platskilometer.
<i>Personkilometer</i>	Personkilometer är den sammanlagda reslängden i kilometer som passagerarna tillryggalägger. Antalet personkilometer för en linje beräknas som medelfärdlängden för linjen multiplicerat med antal ombordstigningar. Summeras antal personkilometer för samtliga linjer erhålls totalt antal personkilometer, vilket ska anges i enkäten. Om medelfärdlängd per linje inte finns tillgängligt kan medelfärdlängd för samtliga linjer multipliceras med totalt antal ombordstigningar för samtliga linjer.
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 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.