

Kommersiell linjetrafik **Kvalitets-**
på väg 2018 **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

Kommersiell linjetrafik på väg 2018

Ämnesområde

Transporter och kommunikationer

Statistikområde

Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor

Produktkod

TK1202

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.....	7
1.2.2 Variabler	8
1.2.3 Statistiska mått	9
1.2.4 Referenstider	9
2 Tillförlitlighet.....	11
2.1 Tillförlitlighet totalt	11
2.2 Osäkerhetskällor	11
2.2.1 Urval	11
2.2.2 Ramtäckning.....	11
2.2.3 Mätning.....	11
2.2.4 Bortfall	12
2.2.5 Bearbetning	13
2.2.6 Modellantaganden	13
2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig.....	15
3 Aktualitet och punktlighet.....	17
3.1 Framställningstid	17
3.2 Frekvens	17
3.3 Punktlighet	17
4 Tillgänglighet och tydlighet.....	19
4.1 Tillgång till statistiken	19
4.2 Möjlighet till ytterligare statistik.....	19
4.3 Presentation.....	19
4.4 Dokumentation	19
5 Jämförbarhet och sammanvändbarhet	21
5.1 Jämförbarhet över tid	21
5.2 Jämförbarhet mellan grupper.....	21
5.3 Sammanvändbarhet i övrigt	22

5.4	Numerisk överensstämmelse.....	22
Allmänna uppgifter.....		23
A	Klassificeringen Sveriges officiella statistik.....	23
B	Sekretess	23
C	Bevarande och gallring	23
D	Uppgiftsskyldighet.....	23
E	EU-reglering och internationell rapportering	23
F	Historik	24
G	Kontaktuppgifter	24
Bilagor.....		25
	Bilaga 1. Webbformulär	25
	Bilaga 2. Definitioner.....	28
	Bilaga 3. Variabeldefinitioner	30

Statistikens kvalitet

1 Relevans

1.1 Ändamål och informationsbehov

1.1.1 Statistikens ändamål

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

1.1.2 Statistikanvändares informationsbehov

Det finns behov av kunskap om hur omfattande kommersiell linjetrafik på väg är, dels i förhållande till persontrafik på järnväg och dels i förhållande till den regionala linjetrafik som subventioneras genom regionala kollektivtrafikmyndigheter.

1.2 Statistikens innehåll

Kommersiell linjetrafik på väg är en totalundersökning. Undersökningen genomförs på årsbasis. Resultaten presenteras i Trafikanalys publikation Kommersiell linjetrafik på väg 2018.

Målstorheterna har varit desamma i årets undersökning som förra året men delvis skilt från tidigare undersökningar. Tidigare undersökningar omfattade frågor om fordon och uppdelning på regional och interregional trafik. Från och med 2017 års undersökning efterfrågas färre uppgifter. De uppgifter om bussar som hämtas från fordonsregistret och sammanställs i Trafikanalys fordonsstatistik bedöms vara tillräckliga. Vidare gör Trafikanalys en indelning i regional och interregional trafik baserat på tidtabellsunderlag från Samtrafiken AB. Målstorheterna avser utbud mätt som fordonskilometer och platskilometer samt resande mätt som antal påstigningar och personkilometer.

Vidare presenteras resultat för målstorheter avseende det planerade utbudet i termer av kilometer samt antal avgångar, uppdelat på regional och interregional trafik. Underlaget för detta baseras på tidtabellsdata från Samtrafikens databas.

1.2.1 Objekt och population

Objektet i undersökningen består av sådana företag (juridisk person) som bedriver kommersiell tidtabellbunden trafik på väg. Trafik som ingår som en del i något annat arrangemang ingår inte. Anropsstyrd trafik ingår alltså inte, inte heller charter- eller beställningstrafik. Endast trafik i egen regi, eller på uppdrag av annan aktör med kommersiella syften, ingår – dvs. inte trafik på uppdrag av myndigheter (Regionala Kollektivtrafikmyndigheter). Trafiken behöver inte

ha pågått under hela året för att den ändå ska räknas med. 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 första året detta förfarande används fullt ut för att identifiera den *målpopulation* som undersökningen avser. Alla som bedriver tidtabellbunden trafik, även företag som bedriver kommersiell trafik på väg, 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.

Uppgifter som ska rapporteras till Samtrafiken är bland annat (per linje): Start- och målpunkt (geografiska koordinater), hållplatser samt tidtabell kopplat till varje hållplats. Vem som är huvudman ska också rapporteras. Detta möjliggör att företag som bedriver tidtabellbunden linjetrafik på väg i egen regi kan identifieras. En bruttolista erhålls. Den listan har sedan av flera skäl reducerats. Skälen har varit att ibland har samma huvudman bedrivit trafik under flera huvudmannabeteckningar, att huvudmän enbart bedrivit en försumbar mängd trafik eller bedrivit trafik som inte kan betraktas som linjetrafik. Målpopulationen i 2018 års undersökning har identifierats via detta förfarande. 28 företag ingår i målpopulationen 2018.

Detta förfarande att identifiera målpopulationen skiljer sig något mot tidigare års förfaranden. I 2016 års undersökning användes Samtrafikens databas i viss utsträckning, dock i kombination med annan information. I tidigare undersökningar före 2016 har inte Samtrafikens databas använts utan mer adhoc-mässiga metoder så som adressregister från tidigare insamlingar och allmän kunskaper om branschen.

I och med förfarandet som infördes i 2017 års undersökning för att skapa målpopulationen är förhoppningen att en mer tydlig, stabil och upprepningsbar procedur införs.

Den ram som används för att identifiera företag i målpopulationen kan dock ha brister. Det kan förekomma både under- och övertäckning. Se mer om detta i avsnitt 2.2.2 om ramtäckning.

1.2.2 Variabler

Undersökningens målvariabler, tillika *observationsvariabler*, är,

- *utbud, antal fordonskilometer*: 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 som fordonskilometer (i 1000-tals km), dvs. summan av alla fordons körsträcka i trafik (enligt ovan).
- *Utbud, antal platskilometer*: Platskilometer mäts genom att multiplicera fordonens körsträckor med antal platser för passagerare.
- *Resande, antal påstigningar*: 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. Om det förekommer resande med biljettgiltighet från länstrafiken ska det resandet inte tas med.

- *Resande, antal personkilometer.* Personkilometer är den sammanlagda reslängden som passagerarna tillryggalägger och mäts i antal personkilometer. Personkilometer kan räknas ut på två sätt. I bilaga 2 redovisas dessa två sätt.

Trafikanalys arbetar för att minska uppgiftslämnarbördan så mycket som möjligt med restriktionen att statistik ska produceras. Sedan 2017 års undersökning efterfrågas färre uppgifter än i 2016 års undersökning vilket är ett steg i denna riktning.

Förutom variablerna beskrivna ovan finns det ytterligare två målvariabler, som dock inte är *observationsvariabler*. Utbudsvariabler i form av planerat antal fordonskilometer och planerat antal avgångar utgör två målvariabler som erhålls baserat på Samtrafikens databaser.

1.2.3 Statistiska mått

Resultaten redovisas i antal och kilometer, tusental i båda fallen. Redovisningsgrupper

Resultat redovisas uppdelat på interregional och regional trafik. Kategoriseringen av företagen (uppgiftslämnarna) till en av de två grupperna har gjorts av Trafikanalys baserat på underlaget från Samtrafiken som också används för att identifiera populationen.

Det planerade utbudet av trafik har kategoriserats efter län, trafikslag, regional eller interregional 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 länsgränsöverskridande 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.

1.2.4 Referenstider

Undersökningen avser kommersiell tidtabellbunden linjetrafik på väg som bedrivits under hela eller delar av 2018.

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 bortfall och i viss utsträckning mätosäkerhet.

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 genomförs som en totalundersökning. Ingen urvalsosäkerhet finns alltså.

2.2.2 Ramtäckning

Ramen och målpopulationen består av 28 företag. Av dessa är det två som har kategoriserats som övertäckning. Båda dessa företag har inrapporterat tidtabellsbunden kommersiell linjetrafik till Samtrafiken. Det ena av företagen bedriver dock en sådan verksamhet att det huvudsakliga syftet med transporten inte är persontransport, snarare en slags sightseeing. Det andra företaget bedriver i huvudsak tågtrafik men har viss begränsad busstrafik som är av typen ersättningstrafik. Omfattningen av denna ersättningstrafik är dock så liten att den är i princip helt försumbar. Detta företag kategoriserades därför som övertäckning¹.

Baserat på den procedur som används för att skapa målpopulationen och ramen kan det konstateras att ramen håller god kvalitet. Övertäckningen var begränsad och har identifierats, vilket innebär att nästa år kan dessa två företag exkluderas ur ramen.

Någon undertäckning i förhållande till *målpopulationen* förekommer inte. Detta blir följderna av att använda Samtrafikens databas för konstruktion av målpopulation. Däremot kan det finnas företag som bedriver tidtabellsbunden linjelagd kommersiell trafik i egen regi som inte har rapporterat detta till Samtrafiken. Sådana företag utgör undertäckning i förhållande till *intressepopulationen*, men inte i förhållande till *målpopulationen*.

2.2.3 Mätning

Det är fyra olika uppgifter som efterfrågas i undersökningen, se avsnitt 1.2.2 om variabler eller bilaga 1 där webbformuläret visas. Uppgifterna är förhållandevis komplicerade och omgärdade av noggranna definitioner, se bilaga 2. 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

¹ Att inhämta uppgifter från detta företag skulle ha inneburit en uppgiftslämnarbörda för dem. I avvägningen mellan värdet av deras uppgifter och uppgiftslämnarbörda väjde bördan tyngre, vilket gjorde att de kategoriserades som övertäckning.

av efterfrågade uppgifter. Aspekter som försvårar uttag är t.ex. samarbeten mellan bussbolag som kan vara svåra att separera.

Det förefaller som om respondenternas uppgifter om antal påstigande har högst tillförlitlighet. Därefter kommer uppgiften om fordonskilometer och svårast verkar det vara att rapportera platskilometer och personkilometer. Ett vanligt fel som sker vid inrapportering är att man glömmer att enheten ska vara i 1 000-tal och istället rapporterar i faktiskt antal.

I underlaget från Samtrafikens databas finns det planerade utbudet per företag i termer av antal fordonskilometer. Dessa värden har använts som jämförelse mot det rapporterade värdet för utförda fordonskilometer. På detta sätt har 1000-tals-fel kunnat identifieras och rättas.

2.2.4 Bortfall

Av de 28 företagen i ramen var det två som klassades som övertäckning. Av de 28 företagen var det nio som besvarade undersökningen, se tabell 1. Detta medför att svarsandelen uppgår till 32 procent. Den vanligaste orsak som uppges vid uteblivet svar är att det är svårt att ta fram de efterfrågade uppgifterna samt tidsbrist.

Tabell 1. Antal och andel svar och bortfall.

<i>Status</i>	<i>Antal</i>	<i>Andel, %</i>
Svar	9	32
Bortfall	17	68
Summa	28	100
<hr/> <i>Övertäckning</i>		
Summa	28	

En begränsad mängd partiellt bortfall förekommer också. Metoden att kompensera för objekts- och partiellt bortfall är via imputering. I avsnitt 2.2.6 om modellantaganden beskrivs hur detta genomförts och bedömda konsekvenser. Imputeringen innebär att allt objekts- och partiellt bortfall åsätts ett värde, enligt en metod, vilket i sin tur innebär att den statistik som redovisas i tabellrapporten avser hela målpopulationen. Detta är en fördel. Om imputering inte genomförs² skulle den statistik som redovisas vara avhängig hur många som svarade.

Om, säg, 12 av 28 svarar skulle statistiken avse de 12 svarande. Året därpå kanske samma 12 plus ytterligare 4 svarar och då skulle statistiken bli högre eftersom fler svarar. Statistiken skulle alltså variera mellan åren beroende på hur många som svarar. Detta är inte en önskvärd situation. Istället har det bedömts vara bättre att genomföra imputeringar för allt objekts- och partiellt bortfall för att statistiken ska avse samma målpopulation.

Imputering innebär dock en osäkerhetskälla, men den osäkerhetskällan kan beskrivas.

Imputeringarna påverkar statistiken och i avsnitt 2.2.6 om modellantaganden presenteras en känslighetsanalys för hur imputeringen påverkar resultaten. Denna känslighetsanalys ger en bild av omfattningen av osäkerhetskällan bortfall (som kompenseras för via imputering).

Bortfallet bedöms vara den osäkerhetskälla som påverkar undersökningens tillförlitlighet mest.

² En annan möjlighet att kompensera för bortfall är via vägning, dock har metoden med imputering använts i denna undersökning

2.2.5 Bearbetning

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

2.2.6 Modellantaganden

Det viktigaste modellantagandet rör imputering för objektsbortfall. Nedan beskrivs metoden och bedömda konsekvenser.

Metod

Underlaget för imputering är dels Samtrafikens databas, dels förhållande mellan variabler för de företag som har lämnat uppgifter. Från Samtrafikens databas erhålls det planerade utbudet i fordonskilometer per företag. Erfarenheten från de företag som har lämnat uppgifter är att det utförda antalet fordonskilometer är något mindre än det planerade. **Imputeringen av fordonskilometer** har därför genomförts genom att multiplicera det planerade antalet fordonskilometer med 0,9.

För att imputera platskilometer görs först ett antagande om hur många sittplatser det finns på bussarna. Detta beräknas genom lämnade uppgifter där antalet platskilometer divideras med antalet fordonskilometer. Antalet sittplatser per buss uppskattas vara cirka 45-50.

Imputeringen av antalet platskilometer erhålls därefter genom att multiplicera (det imputerade) antalet fordonskilometer med 45.

Personkilometer imputeras genom att beräkna vilken beläggningsgrad det finns för företagen som lämnat uppgifter. Beläggningsgraden per företag beräknas genom att dividera personkilometer med platskilometer. Detta mått visar hur många platser som i genomsnitt utnyttjades av allt utbud i termer av platskilometer. En viss variation i beläggningsgrad finns bland de företag som lämnat uppgifter. Uppskattningsvis är beläggningsgraden i genomsnitt cirka 33 %.

För att imputera personkilometer för de företag som inte lämnat uppgifter multipliceras antalet platskilometer med 0,33.

Den sista uppgiften som efterfrågas är antalet resor (påstigningar). För att kunna genomföra en imputering av antal påstigande utnyttjas sambandet,

$$\text{Antal påstigande} \times \text{medelreslängd} = \text{personkilometer}$$

I instruktionerna till uppgiftslämnare finns en hjälp att beräkna personkilometer, se tabell i bilaga 2. En uppgiftslämnare har vanligen tillgång till antal påstigande, men kan sakna uppgift om medelreslängd. De uppgifter som presenteras i instruktionen i tabellen i bilaga 2 kan användas för imputering av antalet påstigande eftersom antalet personkilometer har imputerats enligt beskrivningen ovan.

Antalet påstigande erhålls alltså som personkilometer dividerat med medelreslängd. I tabellen i bilaga 2 med medelreslängd skiljer man på om trafiken är lokal, regional (ej lokal), regional (och lokal) eller interregional. Företagen är klassificerade av Trafikanalys om de bedriver regional eller interregional trafik, se avsnitt 1.2.4. Bland de företag som bedriver regional trafik

har Statisticon via webben försökt att ta reda på om trafiken inte har lokala inslag, delvis lokala inslag eller helt lokal. Efter den klassificeringen har **imputering av antalet påstigande** genomförts genom att dividera antalet personkilometer med medelreslängd i km enligt tabellen i instruktionen i bilaga 2.

Bedömning av konsekvenser av imputering

Objektsbortfallet i undersökningen är stort, cirka 2/3. Detta medför att imputeringen har stor påverkan på resultaten. Cirka 2/3 av de värden som presenteras i tabellrapporten baseras på imputerade värden. Detta gör att det finns betydande osäkerhet i skattningarna.

Med detta sagt bör det framhållas att den hjälpinformation som imputeringen vilar på är stark. Med detta menas att det är en stark korrelation *för de svarande* mellan det planerade utbudet av fordonskilometer och det utförda utbudet av fordonskilometer. Detta gör att det är troligt att det finns ett samband mellan planerat och utfört antal fordonskilometer även *för de ej svarande* också. Tillgång till stark hjälpinformation, som i detta fall, är en klar fördel vid imputering.

Imputeringen av antalet platskilometer görs genom att multiplicera antalet fordonskilometer med en faktor 45. Detta antal platser per buss i genomsnitt är rimligt. Om en faktor 50 hade använts hade antalet platskilometer blivit cirka 6 procent högre, om en faktor 40 hade använts hade antalet platskilometer blivit cirka 6 procent lägre. Detta är en slags känslighetsanalys av hur osäker imputeringen är avseende platskilometer.

Personkilometer har imputerats genom att utnyttja förhållandet,

$$\text{beläggningsgrad} = \frac{\text{personkilometer}}{\text{platskilometer}}$$

där platskilometer finns för samtliga uppgiftslämnare (redovisat svar eller imputerat värde) och beläggningsgraden har beräknats bland de svarande företagen. Personkilometer erhålls därefter som $\text{beläggningsgrad} \times \text{platskilometer} = \text{personkilometer}$.

Imputeringen av antalet personkilometer görs genom att beläggningsgraden sätts till 0,33. Denna beläggningsgrad baseras på de svarande och är ungefär medelvärdet av de svarandes beläggningsgrad. Om en beläggningsgrad på 40 procent (faktor 0,4) hade använts hade antalet personkilometer blivit cirka 11 procent högre.

En beläggningsgrad på 26 procent (faktor 0,26) gör att antalet personkilometer blir cirka 11 procent lägre. Detta är en slags känslighetsanalys av hur osäker imputeringen är avseende personkilometer.

Uppgiften om antal påstigande imputeras genom förhållandet,

$$\text{Antal påstigande} = \frac{\text{personkilometer}}{\text{medelreslängd}}$$

En känslighetsanalys kan göras genom att variera uppgiften om medelreslängd (uppgiften om personkilometer analyserades i föregående stycke). Anta att medelreslängd i verkligheten är 10 procent *längre* än den som anges i instruktionen i bilaga 2.

Om så, skulle antalet påstigande bli 8 procent färre än det antal som publiceras i tabellrapporten. Om medelreslängden i verkligheten är 10 procent *kortare* skulle antalet påstigande vara 8 procent fler än det antal som publiceras i tabellrapporten. Detta är en slags känslighetsanalys av hur osäker imputeringen är avseende personkilometer.

Planerat utbud i antal kilometer som redovisas i statistiken avser beräknade ruttavstånd mellan hållplatser, d.v.s. fågelvägen eller längre. Ruttavstånden har beräknats med stöd av Nationell vägdatabas (NVDB) och Nationell järnvägsdatabas (NJDB). Beräknat ruttavstånd mellan två hållplatser har dock trunkerats vid 1,57 multiplicerat med fågelavståndet.

2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig

Denna kvalitetsdeklaration avser enbart den slutliga statistiken.

3 Aktualitet och punktlighet

3.1 Framställningstid

Datainsamlingen påbörjades vecka 11 och de sista uppgifterna inkom i vecka 15. Därefter pågick återkontakter, databearbetning, tabellframställning och rapportskrivning. Publicering sker vecka 26.

3.2 Frekvens

Undersökningen Kommersiell linjetrafik på väg genomförs årligen sedan 2012.

3.3 Punktlighet

Publiceringen av statistiken görs den 27 juni 2019 klockan 9.30. Statistikens punktlighet har varit god vid tidigare publiceringstillfällen.

4 Tillgänglighet och tydlighet

4.1 Tillgång till statistiken

Statistiken publiceras på Trafikanalys webbplats: www.trafa.se. På webbplatsen är statistiken numera också tillgänglig via Trafikanalys statistikportal.

4.2 Möjlighet till ytterligare statistik

Trafikanalys, besvarar frågor rörande statistiken samt prövar ansökan om tillgång till primärmaterial.

4.3 Presentation

Statistiken redovisas i huvudsak i text, tabeller och diagram.

4.4 Dokumentation

Dokumentationen av resultaten och genomförande av undersökningen om Kommersiell linjetrafik på väg framgår av rapporten (Kommersiell linjetrafik på väg 2018, Statistik 2019:23) och denna kvalitetsdeklaration.

5 Jämförbarhet och sammanvändbarhet

5.1 Jämförbarhet över tid

Viss försiktighet bör användas vid jämförelser över tid. Detta har att göra med tre områden.

Efterfrågade variabler

Enkäten och frågorna har ändrats under årens lopp. I undersökningen 2017 efterfrågades färre uppgifter än tidigare år. Tanken är att de uppgifter som efterfrågas i 2018 års undersökning ska kunna användas med samma definitioner under kommande år. Jämförbarheten under kommande år blir då bättre med 2017 som utgångspunkt.

Populationsavgränsning

I 2018 års undersökning användes uppgifter baserat på Samtrafikens register för identifiering målpopulation använts, se avsnitt 1.2.1. Samtrafikens register användes även i 2016 års undersökning men i kombination med annan information. I tidigare undersökningar före 2016 har inte Samtrafikens databas använts utan mer adhoc-mässiga metoder så som adressregister från tidigare insamlingar och allmän kunskaper om branschen. Detta gör att populationsavgränsningen har varierat något under åren vilket begränsar möjligheten till jämförelser över tid.

Den metod som används för att identifiera målpopulationen 2018 kommer att användas i kommande undersökningar vilket kommer att förbättra jämförbarheten.

Imputeringar

I 2018 års undersökning har imputering använts som metod för kompensation av både objekts- och partiellt bortfall på samma sätt som undersökningen som genomfördes 2017. Detta medför att de publicerade värdena är uppräknade till hela målpopulationen. Tidigare år har visserligen imputeringar genomförts, men inte lika systematiskt för allt objekts- och partiellt bortfall. Detta medför en begränsning i möjligheten till jämförelse över tid.

Den metod som används för att identifiera målpopulationen 2018 kommer att användas i kommande undersökningar vilket kommer att förbättra jämförbarheten.

5.2 Jämförbarhet mellan grupper

Resultatet redovisas enbart aggregerat. Den uppdelning i grupper som görs är avseende regional och interregional trafik. Kategoriseringen av företagen (uppgiftslämnarna) till en av de två grupperna har gjorts av Trafikanalys baserat på underlaget från Samtrafiken som också används för att identifiera populationen. Denna indelning görs med syfte för föreliggande undersökning. Annan trafikstatistik uppdelad på regional och interregional trafik kan ha andra bevekelsegrunder för indelningen.

Tabellverket bygger endast på data som samlats in i undersökningen om Kommersiell linjetrafik på väg, 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.

5.3 Samanvändbarhet i övrigt

Kommersiell linjetrafik på väg är den officiella statistik som beskriver den kommersiella busstrafiken. Den regionala trafiken (som är en redovisningsgrupp i resultatpresentationen) har även infogats i produkten Regional Linjetrafik (TK1203) för att öka samanvändbarhet och möjliggöra jämförelser mellan kommersiella linjetrafiken på väg och upphandlad linjetrafik (som avser både väg, järnväg, spårväg och vatten).

Utbudsmått (fordonskilometer och platskilometer) definieras på samma sätt i både Kommersiell linjetrafik på väg och Regional Linjetrafik. Även resandemått (antal påstigningar och personkilometer) definieras på samma sätt i båda undersökningarna.

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

Tillhör Sveriges officiella statistik (SOS): Ja

B Sekretess

I myndigheternas förbindelser med enskilda verksamheter 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 föreligger inte.

E EU-reglering och internationell rapportering

Undersökningen är inte EU-reglerad.

F Historik

Statistiken ska beskriva det utbud som erbjuds i form av fordonskilometer och platskilometer samt resandet i form av antal påstigningar samt personkilometer. Vidare presenteras även det *planerade* utbudet i termer av *planerat* antal fordonskilometer och *planerat* antal avgångar.

Syftet är också att utvärdera effekterna av den nya kollektivtrafiklagen som trädde i kraft den 1 januari 2012, en lagstiftning som upphäver de begränsningar som har hindrat kommersiella buss- och taxiföretag att bedriva lokal och regional linjelagd kollektivtrafik.

Tidigare har Trafikanalys och dess föregångare SIKA publicerat statistik om kommersiell långväga buss, men i och med marknadsöppningen för regional trafik 2012 fanns det ett behov av att utvidga den undersökningen.

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

Välkomstsida efter inloggning

Välkommen till Trafikanalys undersökning av kommersiell linjetrafik på väg

Trafikanalys är statistikansvarig myndighet för den officiella statistiken inom transporter och kommunikationer. Undersökningen avser kommersiell tidtabellbunden trafik på väg där trafiken inte ingår som en del i något annat arrangemang. Anropsstyrd trafik ingår alltså inte, inte heller charter- eller beställningstrafik. Endast trafik i egen regi, eller på uppdrag av annan aktör med kommersiella syften, ingår – dvs. inte trafik på uppdrag av myndigheter (Regional Kollektivtrafikmyndigheter). Trafiken behöver inte ha pågått under hela året för att den ändå ska räknas med. Samtliga uppgifter behandlas konfidentiellt, i enlighet med Offentlighets- och sekretesslagens (SFS 2009:400) regler.

[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 tex. 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? ▼



Information på välkomstsida

Vilka uppgifter ska lämnas? ▾

Publicering av resultaten ▾

Vad används uppgifterna till? ▾

VILKA UPPGIFTER SKA LÄMNAS?

Utbud
 Fordonskilometer
 Platskilometer

Resande
 Antal påstigningar (resor)
 Personkilometer

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 kommersiella linjelagda kollektivtrafiken på väg: vilken service som erbjuds och hur tjänsterna nyttjas av medborgarna. 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.

Sida med efterfrågade uppgifter. I 2019 års undersökning kommer 2018 års lämnade uppgifter att visas till höger i panelen nedan.

UTBUD OCH RESANDE

Utbud	2018	2017	Planerat utbud enligt samtrafiken ?
Fordonskilometer (1000-tal)	<input type="text" value=""/>	<input type="text" value="0"/>	<input type="text" value="0"/>
Platskilometer (1000-tal)	<input type="text" value=""/>	<input type="text" value="0"/>	
Resande			
Antal påstigningar (resor) (1000-tal)	<input type="text" value=""/>	<input type="text" value="0"/>	
Personkilometer (1000-tal)	<input type="text" value=""/>	<input type="text" value="0"/>	
Kommentar <div style="border: 1px solid #ccc; padding: 5px; min-height: 40px;"> Om årets värden skiljer sig mer än 15% från föregående år, skriv en förklaring här. </div>			
Föregående års kommentar			
Spara Nästa Avbryt			

© 2019 - Linjetrafik

Om man för musen över frågetecknet (se ovan) visas följande hjälptext.

Fordonskilometer är summan av alla fordons körsträcka i trafik. Se definitionsdokumentet för mer detaljer.

Platskilometer mäts genom att multiplicera fordonens körsträckor med antal sittplatser för passagerare i fordonen. Se definitionsdokumentet för mer detaljer.

Antal påstigningar anges. Reser man tur och retur är det två påstigningar, och reser man med övergång är varje övergång en ny påstigning. Se definitionsdokumentet för mer detaljer.

Personkilometer är den sammanlagda reslängden som passagerarna tillryggalägger. Se definitionsdokumentet för mer detaljer.

Sista sida i webbenkäten, där enkäten slutförs.

Slutför

ÖVRIGA KOMMENTARER

TIDSÅTGÅNG

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

Antal minuter

Bilaga 2. Definitioner



STATISTIK OM KOMMERSIELL LINJETRAFIK PÅ VÄG 2018 DEFINITIONER OCH ANVISNINGAR

OM STATISTIKEN

Undersökningen avser kommersiell tidtabellbunden trafik på väg där trafiken inte ingår som en del i något annat arrangemang. Anropsstyrd trafik ingår alltså inte, inte heller charter- eller beställningstrafik. Endast trafik i egen regi, eller på uppdrag av annan aktör med kommersiella syften, ingår – dvs. inte trafik på uppdrag av myndigheter (Regional Kollektivtrafikmyndigheter). Trafiken behöver inte ha pågått under hela året för att den ändå ska räknas med. Samtliga uppgifter behandlas konfidentiellt, i enlighet med Offentlighets- och sekretesslagens (SFS 2009:400) regler.

Fyra uppgifter efterfrågas i 2018 års insamling: **fordonskilometer**, **platskilometer**, **påstigningar** 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. Trafik såsom körning till eller från fordonsdepå och liknande ska om möjligt exkluderas. Utbudet mäts som **fordonskilometer** (i 1000-tals km), dvs. summan av alla fordons körsträcka i trafik (enligt ovan).

Platskilometer mäts genom att multiplicera fordonens körsträckor med antal sittplatser för passagerare i fordonen.

Resande

Resandet mäts som antal **påstigningar** och som **personkilometer**. 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. Om det förekommer resande med biljettgiltighet från länstrafiken ska det resandet inte tas med.

Personkilometer

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

- 1) Genom att multiplicera den **genomsnittliga reslängden** (medelfärdlängd per påstigning) med antalet påstigningar. Trafikanalys tillhandahåller exempel på medelfärdlängd, se tabell nedan som kan användas om det inte finns egna framtagna medelfärdlängder (per påstigning). Lokalt är definierat som inom kommun eller högst 20 km, regionalt som inom län eller högst 100 km.

Medelfärdlängd

Trafikslag	Betjäningnivå	Medelfärdlängd (km)
Lokal-, regionalbuss	Lokal	7,12
Lokal-, regionalbuss	Regional (ej lokal)	42,28
Lokal-, regionalbuss	Regional (och lokal)	10,9
Långfärdsbuss	Interregional	237,15
Båt	Regional (och lokal)	8,21

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

- 2) Ett alternativt sätt att räkna ut personkilometer är genom att använda **beläggning**. 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 3. Variabeldefinitioner

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

Variabel	Beskrivning
<i>Påstigningar/resor</i>	Antal påstigningar är ett mått på antal resor i 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.
<i>Platskilometer och sittplatskilometer</i>	Uppgifter om platskilometer är antalet fordonskilometer i den faktiskt utförda persontrafiken, multiplicerat med den använda fordonsparkens kapacitet avseende platser. De bussar som används i kommersiell linjelagd trafik på väg är av sådan karaktär att antalet sittplats i princip är samma som antalet platser (både stå- och sittplatser) eftersom antalet ståplatser antingen saknas eller är mycket få.
<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, se bilaga 2.
<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.