

Kartläggning och analys av trafikhuvudmäns metoder för fram- ställning av statistik om kollektivtrafik



Dokumentinformation

Projektnr. 700

Titel Kartläggning och analys av trafik huvudmäns metoder för framställning av statistik om kollektivtrafik

Serie nr Trivector rapport 2003:54

Författare Lena Fredriksson, Trivector Traffic

Beställare SIKÅ,
Kontaktperson: Mats Sonefors

Dokumenthistorik

<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Förändring</i>	<i>Distribution</i>
0.1	2003-12-08	Preliminär rapport	Beställare: kontaktperson
1.0	2003-12-17	Slutrapport efter kommentarer från beställaren	Beställare: kontaktperson

Förord

I oktober 2003 fick Trivector Traffic i uppdrag av SIKa att kartlägga och analysera metoder och kvalitet för trafikhuvudmännens statistikproduktion avseende de uppgifter som idag lämnas till SLTFs branschstatistik. Resultatet från denna undersökning ska ligga till grund för det förslag till åtgärder som SIKa ska presentera för regeringen. Uppdraget genomfördes genom en pilotstudie (telefonintervjuer) av 5 av Sveriges trafikhuvudmän samt en därpå följande bristanalys. Arbetet har utförts av civ ing Lena Fredriksson med stöd av civ ing Daniel Svanfelt och tekn lic P G Andersson. Samtliga är från Trivector Traffic AB. SIKAs kontaktperson har varit Mats Sonefors.

Lund december 2003

Trivector Traffic AB

Innehållsförteckning

Förord

1. Inledning	1
1.1 Bakgrund.....	1
1.2 Syfte och avgränsning.....	1
1.3 Metod	1
2. Kartläggning.....	3
2.1 Metod	3
2.2 Genomförande.....	3
3. Analys.....	5
3.1 Allmänt - organisation	5
3.2 Antal resor.....	8
3.3 Personkilometer	13
3.4 Utbudskilometer.....	15
3.5 Tillgängliga bussfordon i linjetrafik	17
3.6 Smarta kort.....	19
4. Slutsatser.....	21
Referenser	25
Bilaga A: mall för telefonintervju	27

1. Inledning

1.1 Bakgrund

I SIKAs regleringsbrev för år 2003 (rskr. 2002/03:69) finns uppdraget att utveckla ett statistiksystem för kollektivtrafik och samhällsbetalda resor.

Detta innebär att SIKAs ska lämna förslag till åtgärder på hur en samlad och enhetlig statistik ska kunna skapas för alla former av samhällsbetalda och allmänna transporter.

En samlad statistik med möjlighet till jämförelser förutsätter enhetliga definitioner, begrepp, geografiska indelningar för basvariablerna, samt goda mätmetoder.

De generella kraven för att den föreslagna statistiken om kollektivtrafik ska vara användbar, är att den ska:

- ge faktaunderlag om den aktuella situationen
- följa utvecklingen år från år
- ge underlag för mer kvalificerade och vetenskapliga analyser.

1.2 Syfte och avgränsning

Syftet med uppdraget är att kartlägga och analysera metoder och kvalitet för trafikhuvudmännens statistikproduktion avseende de uppgifter som idag lämnas till SLTF:

- hur samlar trafikhuvudmännen in de uppgifter om resor och produktion som lämnas till SLTF idag?
- kan uppgifterna användas vid en jämförelse mellan trafikhuvudmännen?
- finns det problem som är kopplade till insamlingen?

Resultatet från denna undersökning ska ligga till grund för det förslag till åtgärder som SIKAs ska presentera för regeringen.

Uppgifter om hur trafikhuvudmännen tar fram de ekonomiska parametrarna som ska lämnas till SLTF:s branschstatistik är inte en del i denna studie.

1.3 Metod

Uppdraget är en pilotstudie som baseras på fallstudier med fem trafikhuvudmän, där uppgiftslämningen kartläggs. SIKAs har tillhandahållit urvalet och tog initial kontakt med trafikhuvudmännen.

Kartläggning

Kartläggningen består av intervjuer (telefon) med uppgiftslämnaren/lämnarna hos de fem trafikhuvudmännen. Vid intervjuerna undersöks ett flertal faktorer som direkt eller indirekt kan påverka uppgiftslämnandet, bl a trafikhuvudmannens organisation och ansvar, uppgifter om det faktiska uppgiftslämnandet till SLTF (se kapitel 1.2 ovan), biljettsystem. (Har Smarta kort införts/kommer det att införas? Påverkas uppgiftslämnandet?)

Analys

Uppgiftslämning till SLTF analyseras. Analysen utmynnar i en sammantagen beskrivning av uppgifternas jämförbarhet, per variabel. Beskrivningen kan omfatta jämförbarhet avseende källor, insamlingsmetod, indelningsgrunder, definitioner, mått och liknande kvalitetsaspekter.

2. Kartläggning

Syftet med kartläggningen är att klarlägga trafikhuvudmännens metoder för uppgiftslämning till SLTF. Det innebär att söka svar på ett antal frågor, bl a:

- Vad baseras de uppgifter på som lämnas till SLTF?
- Hur samlas de in?
- Hur bearbetas de?

Genom att få svar på dessa frågor är det därefter möjligt att gå vidare och besvara frågan om uppgifterna är jämförbara mellan olika uppgiftslämnare.

Viktigt i detta sammanhang är också att undersöka andra faktorer som kan påverka uppgiftslämnandet, tex hur uppgiftslämnarnas arbete är organiserat, hur avtalen med entreprenörerna ser ut, storlek och geografiska belägenhet på trafikområdet. Dessa faktorer kan hjälpa till att förklara de metoder som används vid statistikinsamlingen/- bearbetningen.

2.1 Metod

Kartläggningen genomfördes med hjälp av ett antal fallstudier. Fem trafikhuvudmän kartlades genom utförliga telefonintervjuer. De 5 huvudmännen valdes ut av uppdragsgivaren SIKA. Urvalet gjordes inte slumpat utan med tanke på att täcka in olika typer av trafikhuvudmän vad gäller organisation, trafikområdets storlek (antal resenärer och folkmängd), geografisk belägenhet, biljettsystem etc. Följande huvudmän valdes ut:

1. Länstrafiken i Norrbotten AB
2. Länstrafiken Kronoberg
3. Storstockholms Lokaltrafik AB (SL) inkl Waxholms Ångfartygs AB
4. Västernorrlands läns Trafik AB
5. Västtrafik AB (inkl de 4 dotterbolagen)

2.2 Genomförande

Telefonintervjumall

En intervjumallen togs fram av Trivector i samråd med uppdragsgivaren SIKA (intervjumall, se bilaga A). Frågorna i intervjumallen behandlar tre olika typer av områden:

- **Organisation/allmänna frågor**
t ex uppgiftslämnarens roll i trafikansvaret, typ av avtal med entreprenörer, typ av biljettsystem.
- **Uppgiftslämningen**
övergripande: t ex ansvarsfördelning (en eller flera personer lämnar uppgifter), inlämning för hela länet eller endast delar.

detaljerat: metoder för framtagande av de variabler (uppgifter) som efterfrågas av SLTF. Frågorna behandlar följande variabler och trafikslag:

<p>Variabler:</p> <ul style="list-style-type: none">V1 Antal resor per årV2 Personkilometer per årV3 Utbudskilometer per årV4 Tillgängliga bussfordon i linjetrafik per år <p>Trafikslag:</p> <ul style="list-style-type: none">Buss/bilTunnelbanaSpårvägTågFartyg
--

Uppgifter om hur trafikhuvudmännen tar fram de ekonomiska parametrarna som ska lämnas till SLTF:s branschstatistik är inte en del i denna studie.

- **Biljettsystem med smarta kort**, t ex finns det/kommer det att införas?, Förändrar införandet omfattningen av/kvaliteten på de statistikuppgifter som tas fram?

Telefonintervjuer

Trafikhuvudmännen kontaktades initialt av uppdragsgivaren SIKA, varpå en kontaktperson per huvudman utsågs. Denne kontaktades av Trivector i syfte att boka tid för telefonintervju/-er med ansvariga för uppgiftslämnningen till SLTF. Innan telefonintervjun genomfördes skickades intervju-mallen med frågor till de personer som skulle intervjuas. På så vis var det möjligt för dem att förbereda sig och se frågorna i skriftlig form. Telefonintervjuerna genomfördes av Trivector.

Sammanlagt genomfördes 15 telefonintervjuer. Vilka personer som intervjuades återfinns under Referenser. Uppgifterna som framkom vid telefonintervjuerna är mycket omfattande. För att i denna redovisning fokusera på de betydelsefullaste delarna och undvika ett för tungt och komplext material presenteras uppgifterna därför inte i sin helhet.

I nästa kapitel genomförs analysen av materialet, där vi koncentrerar oss på att beskriva uppgifternas kvalitet och jämförbarhet, per variabel.

3. *Analys*

I analysdelen koncentrerar vi oss på beskrivning av uppgifternas kvalitet och jämförbarhet, per variabel. Vi undersöker jämförbarheten avseende källor, insamlingsmetod, indelningsgrunder, definitioner, mått och liknande kvalitetsaspekter.

Den nedanstående redovisningen inleds med en analys av de allmänna frågorna och deras påverkan på kvaliteten och jämförbarheten. Därefter analyserar vi variablerna för sig och uppdelat på trafikslag, där det är relevant. I slutet av respektive analys finns en sammanfattning uppdelad på kategorierna **kvalitet** och **jämförbarhet**.

Observera att analyserna endast gäller för de trafiktekniska uppgifter som levererats av de uppgiftslämnarorganisationer som ingått i pilotstudien. Analysen gäller således inte för övriga trafikhuvudmän som lämnar uppgifter till SLTF.

3.1 *Allmänt - organisation*

Vem i trafikområdet är uppgiftslämnare?

Ansvar för uppgiftslämnandet ligger i de flesta fall hos länstrafikhuvudmannen. Om det krävs tar denne kontakt med övriga organisationer som också handhar trafik i området (t ex trafiken i vissa tätorter). Exempelvis tar trafikhuvudmannen i Norrbotten inte fram uppgifter för tätorter i kommuner med egen tätortstrafik, även om dessa är kopplade till samma redovisningssystem och inte är egna trafikhuvudmän (primärkommunal trafikhuvudman). SLTF-mallen samt anvisningar skickas till kommunerna, men det händer att uppgiftslämnarna på kommunerna har problem med att förstå definitionerna. Trafikhuvudmannen försöker minimera denna felkälla, men den finns.

I Stockholms län är Stockholms läns landsting (SLL) trafikhuvudman. SLL har gett SL och Waxholmsbolaget (endast fartyg) i uppdrag att handha den allmänna kollektivtrafiken. De lämnar uppgifter var och en för sig.

I de fall det finns en primärkommunal trafikhuvudman i trafikområdet (exempelvis Luleå i Norrbotten) lämnar denne in uppgifter direkt till SLTF¹.

Vem tar fram uppgifterna?

Vad gäller organisationen av uppgiftslämnandet hos trafikhuvudmannen ligger oftast det **yttersta ansvaret** för inskickandet till SLTF hos en medarbetare på ekonomiavdelningen. Detta gäller oavsett om trafikhu-

¹ Utdrag ur SLTF:s anvisningar: länstrafikföretaget ska samla in uppgifter från all verksamhet inom resp län förutom den som faller under någon av följande primärkommunala trafikhuvudmän: Lunds kommun, Umeå Lokaltrafik och Luleå Lokaltrafik.

vudmannen är ”liten” eller ”stor” (sett till omfattning av trafiken och resandet, organisationens storlek och komplexitet etc.).

Däremot finns det en avgörande skillnad mellan de stora och de mindre trafikhuvudmännen när det gäller vem som **praktiskt** sett tar fram uppgifterna.

Hos de mindre trafikhuvudmännen sker framtagandet av uppgifterna av den ytterst ansvarige uppgiftslämnaren själv, eller i varje fall i mycket nära samarbete med medarbetare på ansvarig avdelning. I och med att organisationen är relativt liten finns kunskap om de trafiktekniska variablerna och statistikframtagandet oavsett på vilken avdelning man arbetar.

Hos de större trafikhuvudmännen är uppgiftslämnandet oftast utspritt på ett flertal personer. Den trafikhuvudman med i särklass flest inblandade är Västtrafik. Detta beror på att Västtrafik är organiserad som ett moderbolag och fyra dotterbolag. Dotterbolagen tar var och en för sig fram, bearbetar och lämnar alla uppgifter till den ytterst ansvarige uppgiftslämnaren på moderbolaget. Därtill finns två avdelningar som handhar trafik i alla dotterbolagens trafikområden; storregional trafik (tåg- och expressbusstrafik) och anropsstyrd trafik (viss närtrafik samt färdtjänst och sjukresor). Dessa lämnar också uppgifter till moderbolaget.

Att uppgiftslämnandet är fördelat på flera personer/organisationer måste inte nödvändigtvis betyda sämre kvalitet. Ingen av de tillfrågade trafikhuvudmännen såg något problem med uppdelningen. **Risken att olika definitioner används, att överlappningar sker och att både metoden och möjligheten att ta fram uppgifter skiljer sig åt är dock större.**

Vilken trafik innefattas?

Enligt SLTF:s anvisningar ska ”.. redovisningen omfatta all trafik enligt trafikhuvudmannaskapet samt all övrig verksamhet.. All trafik skall ingå oavsett om trafiken är upphandlad, bedrivs i anknutet företag eller i egen regi och oavsett hur underskottet fördelas inom länet”.

I pilotstudien framkom dock att det finns stora skillnader på vilken trafik som ingår i huvudmannaskapet. Hos vissa trafikhuvudmän är nästan all skolskjutstrafik en del av den allmänna kollektivtrafiken (medtagen i trafikhuvudmannens tidtabell) och ingår således i de uppgifter som lämnas (t ex Västtrafik). Andra trafikhuvudmän handhar enbart en begränsad del av skolskjutstrafiken (den som är linjelagd, resten handlas upp av kommunerna, t ex SL). Det sistnämnda gäller även kompletteringstrafiken. **Detta gör att uppgifterna (oavsett variabel) inte är helt jämförbara.**

Hur påverkas statistikframtagningen av biljettsystemet?

Statistikframtagningen och följaktligen uppgiftslämningen påverkas i hög grad av vilket biljettsystem som finns hos de olika trafikhuvudmännen. Framför allt är det variabeln ”antal resor” som påverkas och i

förlängningen även variabeln ”antal personkilometer” (eftersom den delvis bygger på antal resor).

Flertalet intervjuade uppgiftslämnare har någon form av elektroniskt biljettsystem där påstigande registreras genom att magnetkort/Smarta kort (periodkort, rabattkort, färdtjänstkort etc) viseras i biljetmaskinen i fordonen. Även kontantbiljetter registreras automatiskt i systemet vid köp i fordonen. Emellertid kan bytesresor med kontantbiljett försvinna. Systemen kan ha olika tillverkare, men registreringen/statistiken är lika. Dock finns fall där det hos en och samma trafik huvudman (t ex Västtrafik) finns system från två olika biljetmaskinstillverkare inom samma trafikområde. Detta gör att kort som köpts inom det ena systemet inte kan registreras i det andra, vilket påverkar statistiken.

SL och Waxholmsbolaget är de enda trafik huvudmän i pilotstudien som inte har elektroniska biljettsystem. Framtagande av de två variablerna sker därför på annat vis (se de följande kapitel).

Dessa skillnader påverkar jämförbarheten mellan uppgiftslämnarna.

3.2 Antal resor

Definition

SLTF:s definition: Resor = antal påstigande. Samtliga resor (avgiftsbelagda och gratis) per år redovisas

Trafikhuvudman	Lämnar variabel per trafikslag				
	Buss/bil	Tunnelbana	Spårväg	Tåg	Fartyg
Länstrafiken i Norrbotten AB	X				
Länstrafiken Kronoberg	X			X	
Storstockholms Lokaltrafik AB	X	X	X	X	
Waxholms Ångfartygs AB					X
Västernorrlands läns Trafik AB	X			X	
Västtrafik:					
Fyrbodals AB	X				X
Göteborgsområdet AB	X		X	X	X
Sjuhärads AB	X				
Skaraborgs AB	X				
Avd. Storregional Trafik (tåg/expressbuss)	X			X	
Avd. Anropsstyrd Trafik (ftj-/sjukresor)	X				

* uppgift efterfrågas ej

mörk markering: trafik huvudmannen ansvarar ej för detta trafikslag, eller detta trafikslag finns ej i trafikområdet

Alla de tillfrågade trafik huvudmännen tar fram antal påstigande för de trafikslag de ansvarar för. Västtrafik tar i sin interna redovisning fram antal helresor, men följer SLTF:s definition när det gäller branschstatistiken. Det finns därför ingen felkälla vad gäller definitionen av antal resor.

Källa

Buss/bil: Alla de intervjuade trafik huvudmännen förutom SL och Waxholmsbolaget har någon form av elektronsikt biljettmaskinsystem. Alla fordon i linjetrafik har en biljettmaskin i vilken den påstigande resenären visar sitt magnetkort eller smarta kort. Även kontantbiljetter som köps på fordonen registreras i biljettmaskinen. Ur biljettmaskinsystemet kan antal påstigande tas fram.

I SL:s trafik registreras antalet påstigande (och avstigande) med hjälp av det s.k. ATR-systemet. Detta bygger på ramar med fotoceller som sitter i på- och avstigningsdörrarna. Alla fordon har inte dessa fotoceller, utan entreprenörerna är bundna genom avtal att låta de fordon som har systemet gå i olika omlopp, på olika linjer, olika tider på dygnet osv. På så vis kan räkningar göras i hela trafikområdet.

Ingen av de två källorna ger uppgifter för kollektivtrafikresor med bil. Kollektivtrafikresor med bil omfattar kompletteringstrafik samt färdtjänst- och sjukresor. De två senare kategorierna redovisas separat. I de fall där påstigande i kollektivtrafik med bil redovisas (såvida denna trafik handhas av trafikhuvudmannen och inte kommunerna) erhålls uppgifterna antingen från beställningscentralen, där alla resor registreras eller tas fram manuellt från entreprenörernas fakturor.

Tunnelbana: För tunnelbanan i Stockholm fås uppgifter om antal påstigande genom registreringar i spärrarna. Eftersom inte alla resenärer registreras i spärrarna görs kontinuerliga, manuella räkningar (resvaneundersökningar) på olika linjer, dagar, stationer etc.

Spårväg: se buss.

Tåg: När det gäller egenupphandlad trafik är källan densamma som för buss (se ovan). Tågen är försedda med viseringsmaskiner, precis som bussarna. När det gäller trafik som handlas upp av annan part, eller där SJ kör själva, men där länsbiljett gäller finns det olika källor. Antingen är källan manuella räkningar som operatören (oftast SJ) genomför ca 2 ggr/år (Västtrafik, Kronoberg), eller biljettmaskinsystemet, eftersom tågpersonalen har mobila viseringsapparater för länskorten (Västernorrland).

Fartyg: Huvuddelen av den upphandlade båttrafiken i Västtrafik har samma system som i sina bussar (se ovan). Waxholmsbolaget tar fram uppgifterna ur datorprogrammet OAS (ombordadministrativt system), där dagliga inrapporteringar sker av entreprenörerna per telefon till administrativ personal. Entreprenörerna vet hur många som är ombord på varje fartyg, tur och sträcka (enligt sjölagen har de skyldighet att veta detta) och räknar passagerarna genom biljettstatistik (sålda kontantbiljetter och ur kortläsare).

Insamlings- och bearbetningsmetod

Buss/bil: Hos de trafikhuvudmän där ett biljettmaskinsystem finns tankas informationen från biljettmaskinerna ur av entreprenörerna i depån och överförs automatiskt till en central databas hos trafikhuvudmannen. Trafikhuvudmannen kan ur databasen få information om antalet påstigande uppdelat på korttyp, tidsperiod etc. Ingen bearbetning av uppgifterna sker för att få fram antalet påstigande per år.

Två av Västtrafiks dotterbolag kompletterar dessa uppgifter med manuella räkningar av kontantbiljetter (på Expressbussarna, Storregional trafik) samt Tågplus- och Värnpliktsresor. Inte alla gör detta, vilket påverkar jämförbarheten.

Inom gruppen trafikhuvudmän som har biljettmaskinsystem finns det en felkälla som kan påverka jämförbarheten. Det är registreringen av s k övergångar, dvs byten från en linje till en annan. Dessa är nya påstigningar och ska således komma med i uppgifterna som lämnas till SLTF. Resenärer med kort ingår i statistiken om denne registrerar sitt kort i biljettmaski-

nen vid byte av linje/fordon. Däremot registreras inte alltid övergångar med kontantbiljett. Dessa måste registreras manuellt av föraren genom att denne trycker på en knapp. Vissa trafikhuvudmän har denna knapp aktiverad, andra inte. Andra resor som i likhet med bytesresor med kontantbiljett endast registreras hos en del trafikhuvudmän är värnpliktsresor och Tåg-Plus. Därtill finns det brister i registreringen av avgiftsfria resor. Avgiftsfria resor är exempelvis resor genomförda av barn under en viss ålder i sällskap av sina föräldrar. Om föraren inte registrerar avgiftsfria resor manuellt kommer de inte med i statistiken. Åldersgränsen för när barn är skyldiga att betala är dessutom olika hos de olika trafikhuvudmännen, vilket i sig påverkar jämförbarheten.

När det gäller SL bearbetas datan som inkommit från ATR-systemet av ett utomstående konsultföretag. SL har ingen del i beräkningarna. ATR-räkningar görs på varje tur ett bestämt antal gånger per år. Konsulten använder sig av en algoritm, vilken tar sin utgångspunkt i tidigare räkningar eller resvaneundersökningar, för att räkna upp till en nivå som motsvaras av den totala trafikvolymen. Hos SL registreras bytesresor, TågPlus, avgiftsfria resor etc i de fordon som har fotoceller.

När det gäller bil summeras de månadsuppgifter som beställningscentralen redovisar eller de uppgifter som finns i månadsfaktureringen. Vissa intervjuade trafikhuvudmän lämnar inte uppgifter om kompletteringstrafik, vilket påverkar jämförbarheten.

Som nämnts innan är det viktigt att komma ihåg att det finns skillnader mellan hur mycket av den befintliga skolskjutstrafiken och kompletteringstrafiken som handhas av trafikhuvudmannen i respektive län. Detta påverkar dock inte kvaliteten på de uppgifter som lämnas, men väl omfattningen. Skillnaden i omfattning av trafiken kan dock påverka följdberäkningar som t ex resor per invånare och år.

Tunnelbana

Endast SL handhar tunnelbanetrafik. Beräkningarna för att ta fram antal resor/år genomförs av samma konsult som beräknar uppgiften för buss. Registreringarna i spärrarna ligger till grund för beräkningarna. Dessa räknas upp med hjälp av de manuella räkningarna. Eftersom en *uppräknings* görs kan det finnas risk för en större felmarginal.

Spårväg

Endast SL och Västtrafik Göteborgsområdet har denna form av trafik. Hos SL beräknas antal resor/år på samma vis som för buss, eftersom källan är densamma. I Västtrafik Göteborgsområdet finns det elektroniska biljettsystemet i fordonen, men stämplingsbenägenheten är mycket låg. Därför genomförs årliga manuella räkningar, med vilka uppgifterna i biljettsystemet räknas upp. År 2002 räknades uppgifterna upp med knappt 50%. (Detta därför att månadskortresenärernas benägenhet att stämpla sina kort är mycket låg – en kontrollant kan inte se om ett giltigt månads-kort stämplat eller ej). Eftersom en *uppräknings* görs kan det finnas risk för en större felmarginal.

Tåg

När det gäller egenupphandlad trafik är bearbetningsmetoden densamma som för buss för de olika uppgiftslämnarna (se ovan). För annan tågtrafik räknas de manuella räkningarna som görs 2 ggr/år upp till ett helår. Räkningen som görs i mars multipliceras med 47 veckor (antal medelveckor/år) och delas därefter med 12 för att få fram antal resor för varje enskild månad det första halvåret (januari – juni). Samma beräkning görs sedan för andra halvåret med hjälp av resanderäkningen i oktober. Därefter summeras uppgifterna/månad. Eftersom en *uppräknning* görs kan det finnas risk för en större felmarginal.

Det finns brister i definitionen vilken tågtrafik som ska medtas i uppgifterna. Detta påverkar jämförbarheten.

Fartyg

Uppgifterna om antal påstigande per avgång summeras automatiskt i redovisningssystemet, vare sig det gäller Västtrafik eller Waxholmsbolaget.

Kvalitet:

Uppgifterna från de trafikhuvudmän som har någon form av elektroniskt biljettsystem omfattar huvuddelen av de resor som genomförs och kvaliteten är god.

För spårvägstrafiken i Göteborg måste emellertid en uppräknning av siffrorna göras, vilket kan påverka kvaliteten. Andra brister är att det finns resor som inte registreras i biljettsystemet (t ex kompletteringstrafik, övergångar med kontantbiljett, TågPlus etc.). Dessa är dock få.

Uppgifterna från den trafikhuvudman som inte har elektroniskt biljettsystem (SL) räknas upp, vilket ger ett mer osäkert resultat.

Hos Waxholmsbolaget är kvaliteten god, eftersom entreprenörerna enligt sjölagen är skyldiga att veta hur många som är ombord på varje fartyg, tur och sträcka och rapporterar dagligen.

Jämförbarhet:

Eftersom det finns skillnader i vilken källa som används finns naturligtvis brister i jämförbarheten. Trafikhuvudmän med biljettsystemer i fordonen hämtar uppgifter om antalet påstigande ur ett system som registrerar antalet påstigande i **varje** fordon. SL:s källa är ATR-systemet som inte finns i varje fordon, vilket gör att beräkningar måste ske för att få det totala antalet påstigande.

Det finns dessutom resor som endast registreras hos vissa trafikhuvudmän (t ex kompletteringstrafik, övergångar med kontantbiljett, TågPlus, värnpliktsresor etc). Dock torde dessa resor vara relativt få och därför anser vi inte att det påverkar jämförbarheten nämnvärt. Inte heller avgiftsfria resor (exempelvis resor genomförda av barn under en viss ålder i sällskap av

sina föräldrar) kommer med i statistiken om de inte registreras manuellt av förarna eller om fordonen är utrustade med fotoceller. Åldersgränsen för när barn är skyldiga att betala är dessutom olika hos de olika trafik huvudmännen, vilket i sig påverkar jämförbarheten. Om däremot skolskjuts ingår som del av länshuvudmannens trafik kan det ge effekter på andra beräkningar som t ex resor per invånare och år. Denna typ av beräkningar kan få en sämre jämförbarhet.

3.3 Personkilometer

Definition

*SLTF:s definition: personkm = antal resor * medelreslängd. Saknas mätningar görs uppskattningar. Uppgiften efterfrågas inte för trafikslaget fartyg.*

Trafikhuvudman	Lämnar variabel per trafikslag				
	Buss/bil	Tunnelbana	Spårväg	Tåg	Fartyg
Länstrafiken i Norrbotten AB	X				
Länstrafiken Kronoberg	X			X	
Storstockholms Lokaltrafik AB	X	X	X	X	
Waxholms Ångfartygs AB					*
Västernorrlands läns Trafik AB					
Västtrafik:					
Fyrbodals AB					*
Göteborgsområdet AB	X		X	X	*
Sjuhärad AB					
Skaraborg AB					
Avd. Storregional Trafik (tåg/expressbuss)	X			X	
Avd. Anropsstyrd Trafik (ftj-/sjukresor)	*				

* uppgift efterfrågas ej

mörk markering: trafik huvudmannen ansvarar ej för detta trafikslag, eller detta trafikslag finns ej i trafikområdet

Inte alla de tillfrågade trafik huvudmännen tar fram antal personkilometer för de trafikslag de ansvarar för. Västernorrlands läns Trafik AB samt tre av Västtrafiks fyra dotterbolag lämnar inte denna uppgift. Därtill varierar framtagandet av medelreslängd. Några trafik huvudmän använder sig av uppskattningar och andra av mätningar.

Källa

Alla trafikslag (ej fartyg): Alla intervjuade uppgiftslämnare förutom SL hämtar antal resor från föregående uppgift (se kapitel 3.3).

Medelreslängden är i de flesta fall uppskattningar eller härrör från mätningar som gjorts en gång, men som inte uppdateras löpande. Ofta finns en osäkerheten varifrån uppskattningen kommer. Ett undantag är Västtrafik Göteborgsområdet samt avd. Storregional Trafik som beräknar medelreslängden per trafikslag ur sin resvaneundersökning RUS.

SL är den trafik huvudman som inte använder sig av någon medelreslängd. I och med att på- och avstigande mäts i ATR-systemet kan uppgifter om personkilometer erhållas ur detta system.

Insamlings- och bearbetningsmetod

Alla trafikslag (ej fartyg): Antal resor per år multipliceras med den framtagna/uppskattade medelreslängden.

Hos Västtrafik Göteborgsområdet beräknas medelreslängden per trafikslag ur Västtrafiks resvaneundersökning RUS. RUSen genomförs vart fjärde år och då uppdateras även medelreslängden. Denna uppgift är således betydligt mer tillförlitlig än de andras uppskattningar/engångsberäkningar.

Anledningen till att Västtrafik Göteborgsområdet och avd. Storregional Trafik beräknar och således kan lämna antal personkilometer är för att de använder sig av variabeln vid fördelningen av underskottet bland aktieägarna. De andra dotterbolagen inom Västtrafik har inte samma fördelningsprincip och räknar således inte ut antal personkilometer. De anser inte att de vill lämna ifrån sig grova uppskattningar. Uppgifterna från Västtrafik är således inte kompletta.

I SL:s fall kan man med hjälp av av- och påstiganderegistreringen i ATR-systemet beräkna belastningen (antalet personer i fordonet) mellan varje hållplats på alla linjer. Denna belastning multipliceras med avståndet i kilometer mellan hållplatserna. Resultatet måste sedan *räknas upp* på samma sätt som antalet resor.

Kvalitet:

Kvaliteten på variabeln personkilometer är varierande. Det är en sammansatt variabel (antal resor och reslängd), vilket gör att det kan finnas dubbla felkällor. Felkällor som finns vad gäller *antal resor* har behandlats i kapitel 3.2. *Medelreslängden* härör hos vissa trafikhuvudmän från uppskattningar, vilkas ursprung ibland är svåra att klarlägga. Det finns dock trafikhuvudmän som genomför en betydligt mer exakt beräkning, vilket naturligtvis förbättrar kvaliteten.

Jämförbarhet:

I och med att det inte finns någon enhetlig källa eller metod för framtagandet av personkilometer är jämförbarheten inte god. Därtill lämnar inte alla trafikhuvudmän i pilotstudien uppgifter (delvis eller helt).

3.4 Utbudskilometer

Definition

SLTF:s definition: utbudskilometer = tidtabellskilometer + förstärkningstrafik.

Trafikhuvudman	Lämnar variabel per trafikslag				
	Buss/bil	Tunnel-Bana	Spårväg	Tåg	Fartyg
Länstrafiken i Norrbotten AB	X				
Länstrafiken Kronoberg	X				
Storstockholms Lokaltrafik AB	X	X	X	X	
Waxholms Ångfartygs AB					
Västernorrlands läns Trafik AB	X				
Västtrafik:					
Fyrbodals AB	X				
Göteborgsområdet AB	X		X	X	
Sjuhärads AB	X				
Skaraborgs AB	X				
Avd. Storregional Trafik (tåg/expressbuss)	X			X	
Avd. Anropsstyrd Trafik (ftj-/sjukresor)	*				

* uppgift efterfrågas ej

mörk markering: trafik huvudmannen ansvarar ej för detta trafikslag, eller detta trafikslag finns ej i trafikområdet

Inte alla intervjuade trafik huvudmän lämnar statistik över antal utbudskilometer för alla trafikslag de ansvarar för. När det gäller fartyg beror det på att utbud i fartygsbranschen inte mäts i utbudskilometer utan i gångtimmar, vilket inte efterfrågas. På tågsidan väljer två huvudmän att inte lämna uppgifter, eftersom de inte själva handlar upp trafiken. Definitionen ovan följs så till vida att uppgifter för planerad förstärkningstrafik lämnas, men ej för oplanerad. Detta gör alla "avkall" på, vilket innebär att det inte finns någon inbördes felkälla vad gäller definitionen av utbudskilometer.

Källa

Alla trafikslag (ej fartyg): I de flesta fall hämtas uppgifter om utbudskilometer ur någon form av trafikdatabas/-plan för den trafik som upphandlats av trafik huvudmannen. I denna databas återfinns det tidtabellslagda trafikutbudet på turnivå för hela tidtabellsperioden. Planerad förstärkningstrafik finns med i databasen.

Databasen/-planen uppdateras inte med oplanerad förstärkningstrafik, inställda turer eller tillfälliga förändringar, dvs detta återfinns inte i uppgifterna. Undantag finns dock. I Västtrafik Fyrbodals tas utbudskilometer fram ur det ekonomiska redovisningssystemet. Uppgifterna baseras på ersättningen till entreprenörerna, dvs faktiskt utförd trafik.

Kompletteringstrafik med bil finns inte med i uppgifterna hos någon uppgiftslämnare förutom Norrbotten. Turer i kompletteringstrafiken är tidtabellslagda, men utförs endast om någon efterfrågar turen (anropsstyrd). Uppgifter om utbudskilometer kompletteras inte med uppgifter om utförda turer inom kompletteringstrafiken. Emellertid beräknar uppgiftslämnaren i Norrbotten utförda kilometer i kompletteringstrafiken utifrån fakturor och redovisar dem i materialet. Detta utbud är dock marginellt jämfört med utbudet med buss, och torde inte ha någon stor inverkan på slutresultatet.

På tågsidan uppger Länstrafiken Kronoberg och Västernorrlands läns Trafik AB inga utbudskilometer. Anledningen är att tågtrafiken i dessa län inte handlas upp av länstrafikhuvudmannen (man ”köper platser” i tågen) och att de därför inte har exakta uppgifter om trafiken. Antal resor med tåg redovisas dock, vilket är något inkonsekvent. Västtrafik anger utbudskilometer för tåg (genom avdelningen Storregional Trafik som handhar den långväga tågtrafiken). Den tågtrafik som inte handlas upp av Västtrafik, men som är tillgänglig för resenärer med Västtrafiks biljetter, finns inte med i Västtrafiks trafikdatabas. Dock finns den med i uppgifterna. Utbudskilometerna tas fram manuellt ur tidtabellerna.

Insamlings- och bearbetningsmetod

Alla trafikslag (ej fartyg): Utbudskilometer per tur i databasen/manuella räkningen summeras över hela året baserat på hur många dagar/år turen går.

Kvalitet:

Överlag är kvaliteten god vad gäller denna variabel för buss, dock finns vissa brister för tågtrafik. Vidare finns brister hos huvudparten av uppgiftslämnarna beträffande *planerat* utbud och *faktiskt utfört* utbud (oplane-rad förstärkningstrafik, inställda turer, kompletteringstrafik etc). Detta kan ses som en definitionsfråga; är det meningen att uppgiftslämnaren ska ange det planerade eller det faktiskt utförda utbudet? På tågsidan fattas uppgifter från vissa uppgiftslämnare om trafik som inte handlats upp av länstrafikhuvudmannen, men som är tillgänglig för resenärer med länsbiljett. Även här är det en definitionsfråga vad som ska innefattas i uppgifterna.

Jämförbarhet:

För alla trafikmedel utom tåg redovisas samma uppgifter (se ovan), vilket innebär att den inbördes jämförbarheten är god. Det finns dock två trafik-huvudmän som delvis inte gör avkall på dessa uppgifter, vilket stör jämförbarheten. På tågsidan anger vissa uppgiftslämnare all tågtrafik som är tillgänglig för resenärer med länsbiljett, medan andra inte anger denna uppgift. Jämförbarheten är därför inte god.

3.5 Tillgängliga bussfordon i linjetrafik

Definition

SLTF:s definition/anvisningar: ange uppgifter om bussflottans storlek (uppdelat på större tätorter, mindre tätorter och landsbygd) och grad av handikappanpassning (läggolv- eller lågentréfordon, läggolv- eller lågentréfordon inkl. ramp/lift eller servicelinjefordon)

Trafikhuvudman	Lämnar variabel
Länstrafiken i Norrbotten AB	X
Länstrafiken Kronoberg	X
Storstockholms Lokaltrafik AB	X
Waxholms Ångfartygs AB	<i>efterfrågas ej</i>
Västernorrlands läns Trafik AB	X
Västtrafik:	
Fyrbodal AB	X
Göteborgsområdet AB	X
Sjuhärad AB	X
Skaraborg AB	X
Avd. Storregional Trafik (tåg/expressbuss)	X
Avd. Anropsstyrd Trafik (ftj-/sjukresor)	<i>efterfrågas ej</i>

Alla tillfrågade uppgiftslämnare som handlar upp busstrafik har lämnat in uppgifter och följer den ovanstående definitionen. Det finns därför ingen felkälla vad gäller definitionen av antal bussfordon i linjetrafik.

Källa

Det finns ett antal varianter varifrån dessa uppgifter tas. Inom Västtrafik använder de flesta dotterbolagen den nyutvecklade fordonsdatabasen FRIDA, som finns tillgänglig på Internet med ett speciellt lösenord. I denna databas återfinns alla upphandlade fordon med fordonsspecifikation. Förr var det vanligt att trafik huvudmannen var tvungen att gå igenom sina avtal för att få fram uppgifterna. Detta var tidskrävande.

De andra uppgiftslämnarna anger att de får sina uppgifter från interna fordonsdatabaser/-register (elektroniska eller i pappersformat), vilka bygger på de avtal man har.

Insamlings- och bearbetningsmetod

Trafikhuvudmannen går igenom sin fordonsdatabas/-register och noterar hur många fordon som finns i varje kategori i enlighet med SLTF:s definition. Ibland tar man direkt kontakt med entreprenörerna för att få in uppgifterna, vilket tyder på att databasen/registret inte är helt pålitligt.

I de flesta fallen kan en felkälla finnas, eftersom det är upp till entreprenören att uppdatera trafik huvudmannen (eller FRIDA direkt på Internet) om vilka fordon som byts ut och hur prestandan för de nya fordonen är. De

flesta intervjuade uppgiftslämnare kontrollerar visserligen med jämna mellanrum att uppdatering sker, men det finns inga absoluta garantier att alla uppgifter är rätt. Hos en uppgiftslämnare (Västtrafikdotterbolaget Skaraborg) är uppgifterna pålitliga eftersom antal tillgängliga fordon är en ersättningsparameter för entreprenören. Det finns således ett incitament för entreprenören att ange förändringar i fordonsflottan.

Det finns skillnader bland uppgiftslämnarna om reservfordon finns med i fordonsdatabasen/-registret eller ej.

Kvalitet:

Alla uppgiftslämnare inkommer med uppgifter om antal fordon och deras tillgänglighet. De har bra registrering av fordonen. Dock kan det finnas brister i kvaliteten på uppgifterna, eftersom det i de flesta fall är entreprenörernas uppgift att uppdatera fordonsdatabaser/-register.

Jämförbarhet:

Konkreta brister i jämförbarheten finns vad gäller om reservfordon finns med i uppgifterna eller ej. Osäkerheten om entreprenörerna gör kontinuerliga uppdateringar av fordonsdatabaser/-register gäller i stort sett alla uppgiftslämnare.

3.6 Smarta kort

Finns biljettsystem med Smarta kort eller kommer det att införas?

En av de intervjuade uppgiftslämnarna har redan idag ett biljettmaskinsystem som bygger på användningen av Smarta kort (Västernorrland, infört 2000). De övriga håller på att införa eller planerar inom kort att införa dylika system. Västtrafik och Länstrafiken i Norrbotten ligger närmast i tiden (2005), medan Kronoberg avvaktar Skånetrafikens upphandling. SL planerar att ha infört systemet fullt ut 2006. Waxholmsbolaget har precis handlat upp ett nytt system som inte bygger på Smarta kort, men som är ”förberett” för detta. Man avvaktar leverans av SLs system. Sannolikheten är stor att det blir samma system även i Waxholmsbolagets trafik.

Alla biljettsystem följer/kommer att följa Resekortsföreningens standard.

Hur kommer statistikframtagningen och uppgiftslämningen att påverkas?

Antal personkilometer

Den uppgiftslämnare som har Smarta kort idag kan inte lämna uppgifter om antal personkilometer, vilket tyder på att användningen av Smarta kort i sig inte garanterar större möjligheter att lämna uppgifter. För att komma verkligheten så nära som möjligt krävs ett system som bygger på check-in/check-out. Varje resenär registreras både vid på- och avstigning. Är avståndet mellan påstigningspunkten och avstigningspunkten känt kan personkilometer beräknas. Endast Västtrafik har för avsikt att införa ett sådant system. Fr. o.m. nästa år kommer aktieägartillskottet i Västra Götalands regionen fördelas utifrån personkilometer.

Antal resor

För de flesta uppgiftslämnare som idag har elektroniska biljettmaskinsystem (med magnetkort) kommer skillnaden inte bli stor. Uppgiftslämnarna anger nämligen att systemen bygger på samma grundmodell som finns i dag. Inte heller den uppgiftslämnare som redan idag använder Smarta kort har lättare/svårare för att lämna uppgifter eller lämnar uppgifter med bättre kvalitet än de som har magnetkort.

I Västtrafik finns en stor fördel i att alla dotterbolag ha tillgång till samma system, det kommer emellertid även i fortsättningen finnas vissa skillnader vad gäller registrering av resor. I storstäderna kommer antagligen ingen check-out att krävas, eftersom det i högtrafik kan vara svårt för resenären att rent praktiskt checka ut. Eftersom ingen check-out krävs måste korten vara zombundna (nuvarande situation), vilket kan leda till samma låga stämpningsbenägenhet som idag. Det betyder att statistiken över antal registrerade påstigningar även i fortsättningen måste räknas upp med hjälp av manuella räkningar.

Antal utbudskilometer/Antal fordon

Kommer inte att påverkas av införandet av Smarta kort.

Smarta kort kan påverka de två variablerna Antal påstigande samt Antal personkilometer.

Smarta korts påverkan på statistikframtagande och uppgiftslämning beror på vilka krav som ställs på statistikmodulen och hur systemet är uppbyggt (t ex check-in/check-out eller ej). Ställer man samma krav som idag, kommer det inte ske någon förändring.

För de uppgiftslämnare som idag inte har elektroniska biljettsystem (i pilotstudien SL) kommer förändringen vad gäller registrering av antal resor att vara stor. Systemet kommer att finnas i alla fordon, dvs registreringen av påstigande kommer att vara mer omfattande än idag. Ingen beräkning behövs.

När biljettsystem med magnetkort infördes på 1990-talet fanns stora förhoppningar om att kunna få ut mycket utförlig statistik. Dessa förväntningar har inte infriats fullt ut. Det finns begränsningar i systemet, eftersom exempelvis trafikhuvudmännen inte ställt tillräckliga krav på vilken statistik man ska kunna ta fram, inte alla statistikmoduler är aktiverade i grundutförandet, beräkningar och bedömningar måste fortfarande genomföras för att kunna ta fram vissa uppgifter. Dessutom har flera biljettmaskiner för liten minneskapacitet för att kunna lagra resandestatistik i tillräcklig omfattning.

4. Slutsatser

Allmänt

Pilotstudien har omfattat mycket olikartade trafikhuvudmän vad gäller organisation, trafikområdets storlek (antal resenärer och folkmängd), geografisk belägenhet, biljettsystem etc. Detta har gett en bred och intressant bild av hur uppgiftslämningen och statistikframtagningen till SLTFs branschstatistik går till.

Faktumet att vi behövde genomföra intervjuer med 15 personer för att fullständigt täcka de 5 trafikhuvudmännen gör tydligt att området är komplext och hos några trafikhuvudmän (speciellt de med stor organisation och stort trafikutbud) uppdelat på flera personer/avdelningar.

Även SLTF kontaktades för att vi skulle kunna få en helhetsbild av hur uppgiftslämningen går till. Det visade det sig att SLTF ibland måste återkomma till uppgiftslämnarna för att verifiera/komplettera siffrorna. Exempelvis hade både Västtrafik och Hallandstrafiken 2003 angett uppgifter för Kungsbacka. Det är viktigt att sådana felkällor minimeras genom tydliga instruktioner.

Antal resor

Kvalitet:

Uppgifterna från de trafikhuvudmän som har någon form av elektroniskt biljettmaskinsystem omfattar huvuddelen av de resor som genomförs och kvaliteten är god.

För spårvägstrafiken i Göteborg måste emellertid en uppräknig av siffrorna göras, vilket kan påverka kvaliteten. Andra brister är att det finns resor som inte registreras i biljettsystemet (t ex kompletteringstrafik, övergångar med kontantbiljett, TågPlus etc.). Dessa är dock få.

Uppgifterna från den trafikhuvudman som inte har elektroniskt biljettsystem (SL) räknas upp, vilket ger ett mer osäkert resultat.

Hos Waxholmsbolaget är kvaliteten god, eftersom entreprenörerna enligt sjölagen är skyldiga att veta hur många som är ombord på varje fartyg, tur och sträcka och rapporterar dagligen.

Jämförbarhet:

Eftersom det finns skillnader i vilken källa som används finns naturligtvis brister i jämförbarheten. Trafikhuvudmän med biljettmaskiner i fordonen hämtar uppgifter om antalet påstigande ur ett system som registrerar antalet påstigande i **varje** fordon. SL:s källa är ATR-systemet som inte finns i varje fordon, vilket gör att beräkningar måste ske för att få det totala antalet påstigande.

Det finns dessutom resor som endast registreras hos vissa trafikhuvudmän (t ex kompletteringstrafik, övergångar med kontantbiljett, TågPlus, värnpliktsresor etc). Dock torde dessa resor vara relativt få och därför anser vi inte att det påverkar jämförbarheten nämnvärt. Inte heller avgiftsfria resor (exempelvis resor genomförda av barn under en viss ålder i sällskap av sina föräldrar) kommer med i statistiken om de inte registreras manuellt av förarna eller om fordonen är utrustade med fotoceller. Åldersgränsen för när barn är skyldiga att betala är dessutom olika hos de olika trafikhuvudmännen, vilket i sig påverkar jämförbarheten. Om däremot skolskjuts ingår som del av länshuvudmannens trafik kan det ge effekter på andra beräkningar som t ex resor per invånare och år. Denna typ av beräkningar kan få en sämre jämförbarhet.

Antal personkilometer

Kvalitet:

Kvaliteten på variabeln personkilometer är varierande. Det är en sammansatt variabel (antal resor och reslängd), vilket gör att det kan finnas dubbla felkällor. Felkällor som finns vad gäller *antal resor* har behandlats i kapitel 3.2. *Medelreslängden* härör hos vissa trafikhuvudmän från uppskattningar, vilkas ursprung ibland är svåra att klarlägga. Det finns dock trafikhuvudmän som genomför en betydligt mer exakt beräkning, vilket naturligtvis förbättrar kvaliteten.

Jämförbarhet:

I och med att det inte finns någon enhetlig källa eller metod för framtagandet av personkilometer är jämförbarheten inte god. Därtill lämnar inte alla trafikhuvudmän i pilotstudien uppgifter (delvis eller helt).

Antal utbudskilometer

Kvalitet:

Överlag är kvaliteten god vad gäller denna variabel för buss, dock finns vissa brister för tågtrafik. Vidare finns brister hos huvudparten av uppgiftslämnarna beträffande *planerat* utbud och *faktiskt utfört* utbud (oplane-rad förstärkningstrafik, inställda turer, kompletteringstrafik etc). Detta kan ses som en definitionsfråga; är det meningen att uppgiftslämnaren ska ange det planerade eller det faktiskt utförda utbudet? På tågsidan fattas uppgifter från vissa uppgiftslämnare om trafik som inte handlats upp av länstrafikhuvudmannen, men som är tillgänglig för resenärer med länsbiljett. Även här är det en definitionsfråga vad som ska innefattas i uppgifterna.

Jämförbarhet:

För alla trafikmedel utom tåg redovisas samma uppgifter (se ovan), vilket innebär att den inbördes jämförbarheten är god. Det finns dock två trafik-

huvudmän som delvis inte gör avkall på dessa uppgifter, vilket stör jämförbarheten. På tågsidan anger vissa uppgiftslämnare all tågtrafik som är tillgänglig för resenärer med länsbiljett, medan andra inte anger denna uppgift. Jämförbarheten är därför inte god.

Antal tillgängliga fordon

Kvalitet:

Alla uppgiftslämnare inkommer med uppgifter om antal fordon och deras tillgänglighet. De har bra registrering av fordonen. Dock kan det finnas brister i kvaliteten på uppgifterna, eftersom det i de flesta fall är entreprenörernas uppgift att uppdatera fordonsdatabaser/-register.

Jämförbarhet:

Konkreta brister i jämförbarheten finns vad gäller om reservfordon finns med i uppgifterna eller ej. Osäkerheten om entreprenörerna gör kontinuerliga uppdateringar av fordonsdatabaser/-register gäller i stort sett alla uppgiftslämnare.

Smarta korts påverkan på statistiken / uppgiftslämningen

Smarta kort kan påverka de två variablerna Antal påstigande samt Antal personkilometer.

Smarta korts påverkan på statistikframtagande och uppgiftslämning beror på vilka krav som ställs på statistikmodulen och hur systemet är uppbyggt (t ex check-in/check-out eller ej). Ställer man samma krav som idag, kommer det inte ske någon förändring.

För de uppgiftslämnare som idag inte har elektroniska biljettsystem (i pilotstudien SL) kommer förändringen vad gäller registrering av antal resor att vara stor. Systemet kommer att finnas i alla fordon, dvs registreringen av påstigande kommer att vara mer omfattande än idag. Ingen beräkning behövs.

När biljettsystem med magnetkort infördes på 1990-talet fanns stora förhoppningar om att kunna få ut mycket utförlig statistik. Dessa förväntningar har inte infriats fullt ut. Det finns begränsningar i systemet, eftersom exempelvis trafikhuvudmännen inte ställt tillräckliga krav på vilken statistik man ska kunna ta fram, inte alla statistikmoduler är aktiverade i grundutförandet, beräkningar och bedömningar måste fortfarande genomföras för att kunna ta fram vissa uppgifter. Dessutom har flera biljettmaskiner för liten minneskapacitet för att kunna lagra resandestatistik i tillräcklig omfattning.

Referenser

SLTFs BRANSCHSTATISTIK 2001/2002 - Anvisningar

Intervjuade personer

Norrbottnens län:

Länstrafiken i Norrbotten AB

Lars Nilsson

Kronobergs län:

Länstrafiken i Kronoberg

Clas Carlsson
Lena Eriksson

Stockholms län:

SL

Lars Liljegren
Björn Holmberg
Magnus Nordström (ÅF)
Ewa Sundqvist

Waxholmsbolaget

Västernorrlands län:

Västernorrlands läns Trafik AB

Rolf Sjödin

Västra Götalands regionen:

Västtrafik AB

Jan Andersson
Davor Mandir (Storregional Trafik)
Lena Karlsson-Täll (Anropsstyrd Trafik)
Michael Stjernberg
Kalle Kaljusaar
Mikael Olsson
Magnus André

Västtrafik Fyrbodals AB

Västtrafik Göteborgsområdet AB

Västtrafik Sjuhärads AB

Västtrafik Skaraborg AB

Bilaga A: mall för telefonintervju

Följande mall (här i koncentrerad form) användes vid telefonintervjun, vilken syftade till att kartlägga hur uppgiftslämnarnas arbete är organiserat och hur uppgiftslämningen till SLTF går till, vad som ingår där, och hur uppgifterna tagits fram.

**Telefonintervju:
Trafikhuvudmännens metod för framställning av statistik om kollektivtrafik till SLTF:s branschstatistik**

Nedan finns de frågor som vi tänker ta upp vid telefonintervjun. Förbered dig gärna genom att gå igenom frågorna och göra anteckningar. Som vi nämnde vid vår telefonkontakt kommer vi vid intervjutillfället att relatera till hur uppgiftslämningen till SLTF:s branschstatistik gick till ett visst år. När det gäller variablerna Antal resor, Personkilometer och Utbudskilometer relaterar vi till årets uppgiftslämning (2002 års statistik). När det gäller variabeln Antal tillgängliga bussfordon i linjetrafik kommer vi att relatera till år 2001 (eftersom denna uppgift inte lämnades för år 2002). Plocka gärna fram det inlämnade materialet.

Frågeformuläret kan verka omfattande, men i många fall kan svaret på en fråga vara detsamma för flera trafikslag och/eller variabler! Dessutom är intervjumallen likadan för alla organisationer vi intervjuar, dvs det kan finnas frågor som inte berör just din organisation.

Om det finns frågor som är oklara kan du gärna kontakta någon av nedanstående innan intervjun. Om det finns frågor som inte du personligen kan svara på kan du:

1. be oss kontakta den person som har kunskapen eller
2. samla in information från denna person och återge denna information till oss vid intervjutillfället.

Tack för hjälpen!

Lena Fredriksson
046-38 65 37
lena.fredriksson@trivector.se

Daniel Svanfelt
046-38 65 47
daniel.svanfelt@trivector.se

PG Andersson
046-38 65 04
pg.andersson@trivector.se

Organisation:

Intervjuperson:

Datum:

Allmänt - Organisation

- A1 Hur är trafikansvaret organiserat i länet?
- A2 Vilken roll och vilka uppgifter har din organisation inom trafikområdet?
- A3 Vilken typ av avtal med entreprenörerna finns för trafiken i länet?
- A4 Vilken typ av biljettsystem finns i länet i dagsläget:
- typ av kort?
 - leverantör av systemet?
 - när infördes systemet?

- integreras all trafik i systemet (t ex särskild koll.trafik, skolskjuts)?
- är ni nöjda med de möjligheter som finns att ta fram statistik ur ert biljettsystem?

Gemensamma frågor för alla variabler (antal resor, personkilometer, utbudskilometer, tillgängliga bussfordon i linjetrafik)

- G1 Vem ansvarar för det direkta uppgiftslämnandet till SLTF?
- G2 Är uppgiftslämnandet till SLTF uppdelat på flera personer? Är det lätt att något ramlar mellan stolarna? Hur ser processen ut?
- G3 Lämnar ni uppgifter för hela länet till SLTF, eller finns det områden i länet som själva lämnar uppgifter?
- G4 Har ni själva användning för de uppgifter ni lämnar till SLTF (t ex inom trafikplaneringen) eller uppstår merarbete?

Uppgiftslämning

DE HÄRPÅ FÖLJANDE FRÅGORNA STÄLLS FÖR VARJE VARIABEL OCH TRAFIKSLAG NEDAN

Variabler:

- V1 Antal resor per år**
- V2 Personkilometer per år**
- V3 Utbudskilometer per år**
- V4 Tillgängliga bussfordon i linjetrafik per år**

Trafikslag:

- Buss/bil**
- Tunnelbana**
- Spårväg**
- Tåg**
- Fartyg**

Variabel 1: Antal resor

- V1.1 Lämnar ni uppgifter om **antal resor per år** till SLTF:s branschstatistik? Besvara frågan för trafikslagen:
- buss/bil, tunnelbana, spårväg, tåg, fartyg
- V1.2 Vilken källa används för att ta fram **antal resor**? Vem/Vilka gör det?
Besvara frågan för trafikslagen:
(t ex biljettsystem, manuella räkningar, kontakt med entreprenör, m.m.)
- buss/bil, tunnelbana, spårväg, tåg, fartyg
- V1.3 Vilka grunduppgifter tas fram ur källan?

- Besvara frågan för trafikslagen:
- buss/bil, tunnelbana, spårväg, tåg, fartyg
- V1.4 Hur beräknas variabelns värde (**antal resor per år och län**) ur grunduppgifterna? Vem/Vilka gör det?
Besvara frågan för trafikslagen:
- buss/bil, tunnelbana, spårväg, tåg, fartyg
- V1.5 Vilka grunduppgifter är svårast att ta fram för att beräkna **antal resor per år**? Besvara frågan för trafikslagen:
- buss/bil, tunnelbana, spårväg, tåg, fartyg
- V1.6 Varför är de svåra att ta fram? Besvara frågan för trafikslagen:
- buss/bil, tunnelbana, spårväg, tåg, fartyg
- V1.7 När ni tar fram **antal resor per år** följer ni SLTF:s definition i detalj?
Besvara frågan för trafikslagen:
- buss/bil, tunnelbana, spårväg, tåg, fartyg
- V1.8 **Om nej**, varför följer ni inte definitionen? Besvara frågan för trafikslagen:
- buss/bil, tunnelbana, spårväg, tåg, fartyg

Variabel 2: Personkilometer

- V2.1 Lämnar ni uppgifter om **antal personkilometer per år** till SLTF:s branschstatistik?
Besvara frågan för trafikslagen:
- buss/bil, tunnelbana, spårväg, tåg, fartyg
- V2.2 Vilken källa används för att ta fram **antal personkilometer**? Vem/Vilka gör det?
Besvara frågan för trafikslagen:
(t ex biljettsystem, manuella räkningar, kontakt med entreprenör, m.m.)
- buss/bil, tunnelbana, spårväg, tåg, fartyg
- V2.3 Vilka grunduppgifter tas fram ur källan? Besvara frågan för trafikslagen:
- buss/bil, tunnelbana, spårväg, tåg, fartyg
- V2.4 Hur beräknas variabelns värde (**antal personkilometer per år och län**) ur grunduppgifterna? Vem/Vilka gör det?
Besvara frågan för trafikslagen:
- buss/bil, tunnelbana, spårväg, tåg, fartyg

- V2.5 Vilka grunduppgifter är svårast att ta fram för att beräkna **antal personkilometer per år**? Besvara frågan för trafikslagen:
- buss/bil, tunnelbana, spårväg, tåg, fartyg
- V2.6 Varför är de svåra att ta fram? Besvara frågan för trafikslagen:
- buss/bil, tunnelbana, spårväg, tåg, fartyg
- V2.7 När ni tar fram **antal personkilometer per år** följer ni SLTF:s definition i detalj? Besvara frågan för trafikslagen:
- buss/bil, tunnelbana, spårväg, tåg, fartyg
- V2.8 **Om nej**, varför följer ni inte definitionen? Besvara frågan för trafikslagen:
- buss/bil, tunnelbana, spårväg, tåg, fartyg

Variabel 3: Utbudskilometer

- V3.1 Lämnar ni uppgifter om **antal utbudskilometer per år** till SLTF:s branschstatistik? Besvara frågan för trafikslagen:
- buss/bil, tunnelbana, spårväg, tåg, fartyg
- V3.2 Vilken källa används för att ta fram **antal utbudskilometer**? Vem/Vilka gör det? Besvara frågan för trafikslagen:
(*t ex biljettsystem, manuella räkningar, kontakt med entreprenör, m.m.*)
- buss/bil, tunnelbana, spårväg, tåg, fartyg
- V3.3 Vilka grunduppgifter tas fram ur källan? Besvara frågan för trafikslagen:
- buss/bil, tunnelbana, spårväg, tåg, fartyg
- V3.4 Hur beräknas variabelns värde (**antal utbudskilometer per år och län**) ur grunduppgifterna? Vem/Vilka gör det? Besvara frågan för trafikslagen:
- buss/bil, tunnelbana, spårväg, tåg, fartyg
- V3.5 Vilka grunduppgifter är svårast att ta fram för att beräkna **antal utbudskilometer per år**? Besvara frågan för trafikslagen:
- buss/bil, tunnelbana, spårväg, tåg, fartyg
- V3.6 Varför är de svåra att ta fram? Besvara frågan för trafikslagen:
- buss/bil, tunnelbana, spårväg, tåg, fartyg

- V3.7 När ni tar fram **antal utbudskilometer per år** följer ni SLTF:s definition i detalj? Besvara frågan för trafikslagen:
- buss/bil, tunnelbana, spårväg, tåg, fartyg
- V3.8 **Om nej**, varför följer ni inte definitionen? Besvara frågan för trafikslagen:
- buss/bil, tunnelbana, spårväg, tåg, fartyg

Variabel 4: Tillgängliga bussfordon i linjetrafik

- V4.1 Lämnar ni uppgifter om **antal tillgängliga bussfordon i linjetrafik per år** till SLTF:s branschstatistik?
- V4.2 Vilken källa används för att ta fram **antal tillgängliga bussfordon i linjetrafik**? Vem/Vilka gör det?
(*t ex biljettsystem, manuella räkningar, kontakt med entreprenör, m.m.*)
- V4.3 Vilka grunduppgifter tas fram ur källan?
- V4.4 Hur beräknas variabelns värde (**antal tillgängliga bussfordon i linjetrafik per år och län**) ur grunduppgifterna? Vem/Vilka gör det?
- V4.5 Vilka grunduppgifter är svårast att ta fram för att beräkna **antal tillgängliga bussfordon i linjetrafik per år**?
- V4.6 Varför är de svåra att ta fram?
- V4.7 När ni tar fram **antal tillgängliga bussfordon i linjetrafik per år** följer ni SLTF:s definition i detalj?
- V4.8 **Om nej**, varför följer ni inte definitionen?

Smarta kort

- S1 Kommer ni att införa/har ni infört biljettsystem som använder smarta kort?
- S2 Om ja, följer den Resekortsföreningens standard?
- S3 Vilken sorts statistik kommer ni att kunna plocka ut ur systemet?
- S4 Kommer systemet att underlätta uppgiftslämnandet till SLTF?
- S5 Har ni ställt krav på statistikmodulen i upphandlingen av systemet (kommer ni att ställa krav)?

Övrigt

- Ö1 Finns det uppgifter som INTE lämnas till SLTF, men som ni ändå måste plocka fram för er planering och lätt skulle kunna ge vidare till SLTF?
- Ö2 Skulle ni vilja ha någon form av stöd när det gäller statistikframtagande?
(*t ex kravspec för nya biljettsystem, mall för hur uppgifter ska tas fram etc*)

Kartläggning och analys av trafikhuvudmäns metoder för fram- ställning av statistik om kollektivtrafik



del 2 – samtliga trafikhuvudmän

Dokumentinformation

Projektnr. 741

Titel Kartläggning och analys av trafikhuvudmäns metoder för framställning av statistik om kollektivtrafik – del 2, samtliga trafikhuvudmän

Serie nr Trivector rapport 2004:49

Författare Lena Fredriksson, Trivector Traffic
PG Andersson, Trivector Traffic

Beställare SIKA,
Kontaktperson: Mats Sonefors

Dokumenthistorik

<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Förändring</i>	<i>Distribution</i>
0.1	2004-08-26	Preliminärrapport	Beställare (kontaktperson)
1.0	2004-09-23	Justeringar efter kommentarer. Slutversion	Beställare (kontaktperson)

Förord

I april 2004 fick Trivector Traffic i uppdrag av SIKa att kartlägga och analysera metoder och kvalitet för trafikhuvudmännens statistikproduktion avseende de uppgifter som idag lämnas till den s k branschstatistiken. Uppdraget genomfördes genom en enkätstudie till samtliga trafikhuvudmän i Sverige samt en därpå följande analys av metod, kvalitet och jämförbarhet. Uppdraget är en fortsättning på den pilotstudie (telefonintervjuer) av 5 av Sveriges trafikhuvudmän, vilken genomfördes av Trivector hösten 2003 (Trivector rapport 2003:54).

Arbetet har utförts av civ ing Lena Fredriksson och tekn lic P G Andersson. Båda är från Trivector Traffic AB. SIKAs kontaktperson har varit Mats Sonefors.

Lund september 2004

Trivector Traffic AB

Innehållsförteckning

Förord

1. Inledning	1
1.1 Bakgrund och syfte	1
1.2 Metod och genomförande	1
2. Enkätstudie	3
2.1 Metod och genomförande	3
2.2 Information om uppgiftslämnarna	4
3. Analys	5
3.1 Antal resor	6
3.2 Personkilometer	10
3.3 Utbudskilometer	12
3.4 Intäkter	15
3.5 Kostnader	18
4. Slutsatser och rekommendationer	21
4.1 De trafiktekniska variablernas kvalitet	21
4.2 Möjlighet till särredovisning	22
4.3 Rekommendationer på kort sikt	23
Referenser	25
Bilaga A: svarstabeller	27
Resande	28
Personkilometer	37
Utbudskilometer	42
Intäkter	47
Kostnader	53
Bilaga B: enkätformulär	61

1. Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

I SIKAs regleringsbrev för år 2003 (rskr. 2002/03:69) finns uppdraget att utveckla ett statistiksystem för kollektivtrafik och samhällsbetalda resor.

Detta innebär att SIKAs ska lämna förslag till åtgärder på hur en samlad och enhetlig statistik ska kunna skapas för alla former av samhällsbetalda och allmänna transporter.

En samlad statistik med möjlighet till jämförelser förutsätter enhetliga definitioner, begrepp, geografiska indelningar för basvariablerna, samt goda mätmetoder.

De generella kraven för att den föreslagna statistiken om kollektivtrafik ska vara användbar, är att den ska:

- ge faktaunderlag om den aktuella situationen
- följa utvecklingen år från år
- ge underlag för mer kvalificerade och vetenskapliga analyser.

Syftet med denna studie är att komplettera den pilotstudie som genomfördes av Trivector hösten 2003 (se Trivector rapport 2003:54), där metoder och kvalitet för trafikhuvudmännens statistikproduktion avseende de uppgifter som idag lämnas till SLTF kartlades och analyserades. Kompletteringen bestod i att samtliga trafikhuvudmän tillfrågades samt att ytterligare frågor angående skolskjuts, utbud, stads-/landsbygdstrafik och ekonomi tillkom.

1.2 Metod och genomförande

Uppdraget genomfördes i form av en enkätstudie bland alla Sveriges trafikhuvudmän¹. Därefter genomfördes en analys av det insamlade materialet.

Enkätstudie

En enkät i digitalt format (Excel) togs fram. Enkäten innehöll följande frågeområden:

- *Trafiktekniska variabler*²
- *Skolskjuts*
- *Stads-/landsbygdstrafik*
- *Utbud (i form av sitt-/ståplatskm)*

¹ Enligt SLTF är dessa de 21 länstrafikhuvudmännen, samt de primärkommunala trafikhuvudmännen Lund, Karlstad, Umeå och Luleå samt Waxholmsbolaget.

² Resor, utbudskm, personkm, ej antal bussfordon

Avgränsningar

Följande ingick inte i studien:

- *Allmänt/organisation etc*
- *Kollektivtrafik på bana (förutom ekonomi)*
- *Den trafiktekniska variabeln Antal bussfordon*

Analys

Uppgifterna från enkätundersökningen analyserades. Analysen utmynnade i en beskrivning av vilka av de insamlade uppgifterna som har god kvalitet, vilket ska kunna användas av SIKÄ för att göra bedömningen vilka uppgifter som ska ingå i den officiella statistiken. Även jämförbarheten mellan olika trafikhuvudmän analyserades. Därtill genomfördes en diskussion om hur uppgifterna skulle kunna få bättre kvalitet om de samlas in på annat sätt, eller med annat innehåll.

2. Enkätstudie

2.1 Metod och genomförande

En enkät i digitalt format (Excel) togs fram i samråd med uppdragsgivaren SIKA (enkät, se bilaga A) och skickades ut till samtliga Sveriges trafikhuvudmän. Enkäten distribuerades till samma personer som är kontaktpersoner vad gäller den årliga statistikinsamlingen. Dessa kontaktpersoner tillhandahölls av SLTF, via SIKA.

Enkäten bestod av frågor inom följande områden:

- *Trafiktekniska variabler*³: med hjälp av erfarenheterna från pilotundersökningen⁴ ställdes frågor om uppgiftslämningen vad gäller metod och omfattning. Frågorna ställdes så att slutsatser kan dras om variabelernas kvalitet och jämförbarhet.
- *Skolskjuts*: för de trafiktekniska variablerna³ samt de ekonomiska variablerna⁵ utreddes följande:
 - inkluderar uppgifterna skolskjuts, dvs i hur stor omfattning är skolskjuts integrerat i den allmänna kollektivtrafiken, eller en särskild verksamhet?
 - kan skolskjuts särredovisas?
- *Stads-/landsbygdstrafik*: kan alla variabler (trafiktekniska³ och ekonomiska⁵) redovisas uppdelat på stads-/landsbygdstrafik?
- *Utbud*: kan platskm (sittplats och ståplats) redovisas?

Avgränsningar

Följande ingick inte i studien:

- *Allmänt/organisation etc*: frågor om biljettsystem, ansvar och arbetsfördelning vid uppgiftslämningen och Smarta kort ingick ej i studien.
- *Kollektivtrafik på bana*: särskild översikt vad gäller spårtrafik ingick ej i studien (förutom ekonomi).
- *Den trafiktekniska variabeln Antal bussfordon* ingick ej i studien.

I enkäten fanns förangivna svarsalternativ, vilka erhöles genom den pilotstudie med fem trafikhuvudmän som genomfördes hösten 2003⁴. Därtill fanns alltid möjligheten att skriva in egna svar.

³ Resor, utbudskm, personkm, ej antal bussfordon

⁴ se Trivector rapport 2003:54

⁵ intäkter, kostnader, driftsbidrag

2.2 Information om uppgiftslämnarna

Efter påminnelser via e-post och telefon samt en telefonintervju erhöles svar från alla tillfrågade uppgiftslämnare (26 stycken), dvs en 100%-ig svarsfrekvens. 20 stycken är länstrafikföretag (trafikhuvudmän på länsnivå), varav 19 handhar både stads- och landsbygdstrafik. En handhar endast landsbygdstrafik (länstrafiken i Västerbotten). 4 är primärkommunala trafikhuvudmän⁶, dvs de handhar trafik utöver sitt läns länstrafikföretag (oftast endast stadstrafik). Två (SL och Waxholmsbolaget) lämnar uppgifter på uppdrag av sitt läns trafikhuvudman (Stockholms läns landsting, SLL). SL handhar både stads- och landsbygdstrafik. Waxholmsbolaget handhar endast fartygstrafik.

Uppgiftslämnarna skiljer sig även åt när det gäller för vilka trafikslag de lämnar uppgifter. I tabellen nedan finns en sammanställning på hur många som lämnar uppgifter för någon/några variabler för respektive trafikslag.

Tabell 2.1 Antal uppgiftslämnare som lämnar statistik för någon/några variabler för respektive trafikslag

Trafikslag	Antal uppgiftslämnare
Landsbygds-/regionbusstrafik	21
Stads-/tätortsbusstrafik	24
Kompletteringstrafik med bil	10
Tunnelbana	1
Spårväg	3
Tåg	15
Fartyg	6

När det gäller tåg körs trafiken antingen i egen regi (exempelvis i Skåne län) eller av annan part. I det senare fallet köper trafikhuvudmannen platser i tåget, vilket innebär att länsbiljett gäller (t ex Kronobergs län).

⁶ Karlstads buss, Lunds kommun, Umeå Lokaltrafik och Luleå Lokaltrafik.

3. *Analys*

I analysdelen värderar vi uppgifternas kvalitet och jämförbarhet, per variabel (antal resor, personkilometer, utbudskilometer, intäkter och kostnader). Vi undersöker jämförbarheten avseende källor, insamlingsmetod, definitioner och liknande kvalitetsaspekter. Där det är relevant görs analysen uppdelat på de olika trafikslagen.

I analysen går vi inte in i detalj på varje trafikhuvudman för sig, utan gör en analys på helhetsnivå. Däremot finns ett tabellverk i *bilaga A*, där svaren från varje trafikhuvudman är uppförda. I slutet av respektive kapitel finns en sammanfattning av analysen. I kapitel 4 drar vi slutsatser av hela analysen och ger rekommendationer om exempelvis ändrade metoder, definitioner och instruktioner, vilka vi anser kan leda till bättre kvalitet.

Som beskrivits i kapitel 2.1 fanns ett antal förangivna svarsalternativ efter varje fråga i enkäten. I vissa fall har uppgiftslämnarna valt att inte svara på en fråga, eftersom inget svarsalternativ har passat in. Det finns således ett bortfall på vissa frågor. Detta gäller framför allt trafik i liten omfattning, exempelvis kompletteringstrafik och fartygstrafik. Det finns också de trafikhuvudmän som kryssat i två svarsalternativ för att de inte ansett att ett svarsalternativ ensamt beskriver deras situation. Vi har granskat dessa svar, ibland tagit kontakt via e-post eller telefon med uppgiftslämnaren och gjort en påföljande korrektion, eller gjort bedömningen att dessa inte påverkar våra slutbedömningar.

3.1 Antal resor

Definition

SIKA:s/SLTF:s definition: Resor = antal påstigande. Samtliga resor (avgiftsbelagda och gratis) per år redovisas

I denna studie undersöktes trafikslagen buss, bil (kompletteringstrafik) och fartyg. I tabellen nedan visas hur många trafikhuvudmän som lämnar statistik för dessa trafikslag.

Tabell 3.1 Antal uppgiftslämnare som lämnar statistik om antal resor för respektive trafikslag

Trafikslag	Antal uppgiftslämnare
Landsbygds-/regionbusstrafik och/eller stads-/tätortsbusstrafik	25
Kompletteringstrafik med bil	5
Fartyg	6

Insamlings- och bearbetningsmetod

Buss: 20 trafikhuvudmän tar fram antal resor enbart med hjälp av sina biljettmaskiner. Alla fordon i linjetrafik har en biljettmaskin i vilken den påstigande resenären visar sitt magnetkort eller smarta kort. Biljetter som säljs på fordonet eller i biljettautomat registreras också. Informationen förs över till en databas. Trafikhuvudmannen kan ur databasen få statistik över antalet påstigande. Ingen bearbetning av uppgifterna sker när antalet påstigande per år tas fram. Två trafikhuvudmän kommenterar att skolresor beräknas genom att multiplicera antalet sålda skolkort med antalet skoldagar.

4 trafikhuvudmän anger att de använder sig av statistik från biljettmaskiner, kompletterat med ombordräkningar.

Redan i pilotstudien redovisades att 1 trafikhuvudman (SL) tar fram sin resandestatistik genom ATR-systemet (fotoceller i dörrarna på ett visst antal fordon). Statistik från systemet räknas upp med hjälp av en algoritm, vilken tar sin utgångspunkt i tidigare räkningar eller resvaneundersökningar, till en nivå som motsvaras av den totala trafikvolymen.

Referens: Bilaga A, tabell A1

Bil (kompletteringstrafik): 16 av trafikhuvudmännen handhar och tar fram statistik för denna typ av trafik. 8 av dessa anger att uppgifterna erhålls från beställningscentralen. De resterande 8 tar fram uppgifterna manuellt från entreprenörernas fakturor.

8 trafikhuvudmän redovisar inte statistik för kompletteringstrafiken. Av dessa anger 4 att kompletteringstrafik finns i trafikområdet men att statistik inte redovisas, exempelvis pga att kommunerna själva handhar trafiken. De andra (4) anger att kompletteringstrafik inte finns i deras trafikområde (t ex några av de primärkommunala trafikhuvudmännen).

Det finns ett bortfall på 2 trafikhuvudmän.

Referens: Bilaga A, tabell A2

Fartyg: 2 trafikhuvudmän tar fram antal resor genom ombordräkningar av faktiskt antal resenärer på varje tur ("annat" i enkäten). Vardera 1 trafikhuvudman tar fram antal resor enbart med hjälp av sina biljettmaskiner samt genom biljettmaskiner kompletterat med ombordräkningar. På denna fråga finns ett bortfall (2 trafikhuvudmän).

Referens: Bilaga A, tabell A3

Uppdelning på stads- (tätort) respektive landsbygdstrafik (buss/fartyg): 20 trafikhuvudmän för *busstrafik* och 2 för *fartygstrafik* anger att de kan dela upp antalet påstigande på stads- respektive landsbygdstrafik. 4 av de 20 för *busstrafik* anger dock att det krävs särskild bearbetning. Motsvarande siffra för *fartygstrafik* är 1. 5 anger att de för *bussstrafik* inte kan dela upp statistiken. Motsvarande siffra för *fartygstrafik* är 2. Anledningen är att trafikhuvudmännen endast handhar stadstrafik (primärkommunala) eller landsbygdstrafik, eller att fartygstrafiken endast finns på landsbygd.

Det finns ett bortfall på 2 trafikhuvudmän (*fartygstrafik*).

Referens: Bilaga A, tabell A4 och A5

Omfattning – vad ingår i statistiken?

Bytesresor: i pilotstudien framkom att det inom gruppen trafikhuvudmän som har biljettmaskinsystem finns en felkälla som kan påverka jämförbarheten. Det är registreringen av sk övergångar, dvs byten från en linje till en annan. Dessa är nya påstigningar och ska således komma med i uppgifterna som lämnas till SLTF.

När det gäller *buss* anger 22 trafikhuvudmän att bytesresor som skett med periodbiljett/periodkort⁷ ingår i deras resandestatistik. 16 anger att bytesresor som skett med förköpsbiljett⁸ ingår i statistiken. 14 anger att även byte med kontantbiljett, fribiljett, Resplus, värnpliktsresa m m ingår i statistiken. Endast tre trafikhuvudmän anger att ingen typ av bytesresor finns med i deras statistik.

Referens: Bilaga A, tabell A6

⁷ gäller för resande under angiven tid

⁸ gäller för angivet antal resor eller kronor

När det gäller *fartyg* anger 3 som handhar detta trafikslag att bytesresor som skett med periodbiljett/periodkort⁶ och förköpsbiljett⁷ ingår i deras resandestatistik. 2 anger att bytesresor med kontantbiljett, fribiljett, Res-plus, värnpliktsresa m m ingår. 1 anger att ingen typ av bytesresor finns med i statistiken. Det finns ett bortfall på 2 trafikhuvudmän.

Referens: Bilaga A, tabell A7

Kompletteringstrafik: vi tittade inte endast på hur man tar fram uppgifter för resandet med kompletteringstrafiken, utan även om dessa uppgifter ingår i resandestatistiken som lämnas till SIKA. Endast 5 trafikhuvudmän anger att kompletteringstrafiken finns med i statistiken. 19 anger att den inte finns med. Man bör ha i åtanke att inte alla trafikhuvudmän handhar kompletteringstrafik. Det finns ett bortfall på en trafikhuvudman.

Referens: Bilaga A, tabell A8

Färdtjänst/sjukresor: 7 av alla trafikhuvudmän inkluderar färdtjänst respektive sjukresor med *buss/bil* i resandestatistiken. Det är inte alltid samma trafikhuvudmän som inkluderar färdtjänst som inkluderar sjukresor. 16 inkluderar inte dessa resor. Det finns ett bortfall på 2 trafikhuvudmän.

Referens: Bilaga A, tabell A9

2 av de trafikhuvudmän som ombesörjer *fartygstrafik* inkluderar färdtjänst i statistiken. Om färdtjänst inkluderas gör även sjukresor det. 2 inkluderar inte dessa resor. Det finns ett bortfall på 2 trafikhuvudmän.

Referens: Bilaga A, tabell A10

Grundskoleresor: För *buss/bil* anger alla trafikhuvudmän (25) att *grundskoleelever som reser i den allmänna kollektivtrafiken* ingår i resandestatistiken. 15 anger att dessa resor kan särredovisas direkt eller med särskild bearbetning. Hälften (5) av de trafikhuvudmän som inte kan särredovisa anger att detta beror på att grundskola och gymnasium använder samma typ av färdbevis. Andra orsaker är att det inte finns några speciella skolkort, att biljettsystemet inte klarar av att skilja ut grundskoleresor eller att detta endast kan ske om skolan köper speciella färdbevis. För *fartygstrafik* anger också alla (4 – bortfall på 2 trafikhuvudmän) att *grundskoleelever som reser i den allmänna kollektivtrafiken* ingår i resandestatistiken. Hälften (2) anger att dessa resor kan särredovisas direkt eller med särskild bearbetning.

Referens: Bilaga A, tabell A11 och A12

Vad gäller *grundskoleelever som reser i trafik som inte är öppen för allmänheten* anger däremot endast 4 trafikhuvudmän att dessa ingår i *busstatistiken*. Denna statistik kan särredovisas direkt eller efter särskild bearbetning. Vad gäller *fartyg* anger hälften av trafikhuvudmännen (2 av 4 -

bortfall på 2 trafik huvudmän) att dessa resor finns med i statistiken, men att de kan särredovisa efter särskild bearbetning.

Referens: Bilaga A, tabell A13 och A14

Övriga resor: Andra resor som i likhet med bytesresor med kontantbiljett endast registreras om föraren registrerar dem manuellt är värnpliktsresor, Resplus samt avgiftsfria resor. Avgiftsfria resor är exempelvis resor genomförda av barn under en viss ålder i sällskap av sina föräldrar. Ungefär två tredjedelar (17 för *buss/bil* och 3 för *fartyg*) av trafik huvudmännen anger att värnplikts- och Resplusresor ingår i statistiken. Däremot svarar 19 trafik huvudmän att barn som reser gratis med *buss/bil* inte ingår. Motsvarande siffra för *fartyg* är 2 (därtill bortfall på 2 trafik huvudmän). Åldersgränsen för när barn är skyldiga att betala är dessutom olika hos de olika trafik huvudmännen, vilket i sig påverkar jämförbarheten.

Referens: Bilaga A, tabell A15 och A16

Kvalitet och jämförbarhet:

Precis som vi konstaterade i pilotstudien omfattar uppgifterna från de trafik huvudmän som har någon form av elektroniskt biljettsystem huvuddelen av de resor som genomförs och kvaliteten är god. Doch finns det resor som endast registreras hos vissa trafik huvudmän (t ex kompletteringstrafik, övergångar med kontantbiljett, förköpsbiljett, TågPlus, värnpliktsresor etc). Av dessa är det övergångar med kontantbiljett samt förköpsbiljett som kan påverka kvaliteten i statistiken. Barn som reser gratis i sällskap av sina föräldrar finns inte med i statistiken hos huvuddelen av trafik huvudmännen. Åldersgränsen för när barn är skyldiga att betala är dessutom olika hos de olika trafik huvudmännen, vilket i sig påverkar jämförbarheten.

Uppgifterna från den trafik huvudman som inte har elektroniskt biljettsystem (SL) bygger på stickprov och räknas upp, vilket ger ett mer osäkert resultat. Däremot räknas alla , dvs barn som reser gratis ingår vilket inte är fallet hos de flesta andra trafik huvudmän.

Kvaliteten försämras något eftersom färdtjänst/sjukresor inkluderas hos vissa trafik huvudmän. Detta gäller både buss/bil och fartyg.

Uppdelning stad/landsbygd: antal resor kan delas upp på stads- respektive landsbygdstrafik.

Grundskoleresor: i uppgifterna om antal resande inkluderar huvuddelen *grundskoleelever som reser i den allmänna kollektivtrafiken*. Möjlighet till särredovisning är mycket olika, dvs det finns en fara för överlappning med systemet för samhällsbetalda resor. Statistik om *grundskoleelever som reser i trafik som inte är öppen för allmänheten* inkluderas ej eller kan särredovisas. Överlappning med systemet för samhällsbetalda resor kan således undvikas.

3.2 Personkilometer

Definition

SIKA:s/SLTF:s definition: $personkm = antal\ resor * medelreslängd$. Saknas mätningar görs uppskattningar. Uppgiften efterfrågas inte för trafikslaget fartyg.

I denna studie undersöktes trafikslagen buss, bil (kompletteringstrafik). I tabellen nedan visas hur många trafikhuvudmän som lämnar statistik för dessa trafikslag.

Tabell 3.2 Antal uppgiftslämnare som lämnar statistik om personkilometer för respektive trafikslag

Trafikslag	Antal uppgiftslämnare
Landsbygds-/regionbusstrafik och/eller stads-/tätortsbusstrafik	25
Kompletteringstrafik med bil	6

Insamlings- och bearbetningsmetod

Buss: 22 trafikhuvudmän tar fram och redovisar antal personkilometer för buss. De 3 som inte redovisar anger att denna variabel inte tas fram i verksamheten.

I två tredjedelar av fallen (16) beräknas antalet personkilometer genom att antal resor per år multipliceras med en medelreslängden som är baserad på uppskattningar. Endast 5 multiplicerar antal resor per år med en medelreslängd som är baserad på en resvaneundersökning. Som vi konstaterade i pilotstudien är SL den trafikhuvudman som inte använder sig av någon medelreslängd. SL kan man med hjälp av av- och påstiganderegistreringen i ATR-systemet beräkna belastningen (antalet personer i fordonet) mellan varje hållplats på alla linjer. Denna belastning multipliceras med avståndet i kilometer mellan hållplatserna. Resultatet måste sedan räknas upp på samma sätt som antalet resor.

Referens: Bilaga A, tabell A17

Bil (kompletteringstrafik): endast 6 redovisar antalet personkilometer för kompletteringstrafik. Detta sker med ungefär samma fördelning som för buss (se ovan).

Referens: Bilaga A, tabell A18

Uppdelning på stads- (tätort) respektive landsbygdstrafik (buss/bil): Av de trafikhuvudmän som redovisar antalet personkilometer anger vardera en tredjedel (8) att statistiken kan delas upp meddetsamma eller efter särskild bearbetning. De resterande 6 kan inte dela upp statistiken efter-

som de endast handhar stadstrafik (primärkommunala) eller landsbygds-
trafik.

Referens: Bilaga A, tabell A19

Omfattning – vad ingår i statistiken?

Färdtjänst/Sjukresor: 16 av de trafikhuvudmän som lämnar uppgifter om personkilometer inkluderar inte färdtjänst och sjukresor. Om färdtjänst inkluderas gör även sjukresor det.

Referens: Bilaga A, tabell A20

Grundskoleresor: 21 av trafikhuvudmännen som lämnar uppgifter om personkilometer inkluderar *grundskoleelever som reser i den allmänna kollektivtrafiken*. Det är inte speciellt anmärkningsvärt eftersom dessa resor finns med i redovisningen av antalet resor. Endast 3 anger att denna statistik kan särredovisas direkt. Bland de resterande anger lika många att särredovisning kan ske efter särskild bearbetning som att särredovisning inte kan ske (9). Anledningar till att särredovisning inte kan ske är desamma som för antal resor (se kapitel 3.1).

Endast 5 redovisar *grundskoleelever som reser i trafik som inte är öppen för allmänheten*. Denna statistik kan i 4 fall särredovisas direkt eller efter särskild bearbetning.

Referens: Bilaga A, tabell A21

Kvalitet och jämförbarhet:

Precis som vi konstaterade i pilotstudien är kvaliteten på variabeln personkilometer varierande. Det är en sammansatt variabel (antal resor och reslängd), vilket gör att det kan finnas dubbla felkällor. Felkällor som finns vad gäller *antal resor* har behandlats i kapitel 3.1. *Medelreslängden* härör hos de flesta trafikhuvudmän från uppskattningar. Det finns dock trafikhuvudmän som genomför en betydligt mer exakt beräkning, vilket naturligtvis förbättrar kvaliteten.

I och med att det inte finns någon enhetlig källa eller metod för framtagandet av personkilometer är jämförbarheten inte god. Därtill lämnar inte alla trafikhuvudmän uppgifter (3 stycken).

Uppdelning stad/landsbygd: personkilometer kan delas upp på stads- respektive landsbygdstrafik.

Grundskoleresor: i uppgifterna om personkilometer inkluderar huvuddelen *grundskoleelever som reser i den allmänna kollektivtrafiken*. Möjlighet till särredovisning är mycket olika, dvs det finns en fara för överlappning med systemet för samhällsbetalda resor. Statistik om *grundskoleelever som reser i trafik som inte är öppen för allmänheten* inkluderas ej eller kan särredovisas. Överlappning med systemet för samhällsbetalda resor kan således undvikas.

3.3 Utbudskilometer

Definition

SIKA:s/SLTF:s definition: utbudskilometer = tidtabellskilometer + förstärkningstrafik.

I denna studie undersöktes trafikslagen buss, bil (kompletteringstrafik). När det gäller fartyg mäts inte utbud i fartygsbranschen i utbudskilometer utan i gångtimmar, vilket inte efterfrågas.

I tabellen nedan visas hur många trafikhuvudmän som lämnar statistik för dessa trafikslag.

Tabell 3.3 Antal uppgiftslämnare som lämnar statistik om utbudskilometer för respektive trafikslag

Trafikslag	Antal uppgiftslämnare
Landsbygds-/regionbusstrafik och/eller stads-/tätortsbustrafik	25
Kompletteringstrafik med bil	6

Insamlings- och bearbetningsmetod

Buss: 16 av trafikhuvudmännen hämtar uppgifter om utbudskilometer ur en trafikdatabas för planerad trafik. 11 hämtar uppgifter om utbudskilometer ur en trafikdatabas för faktiskt utförd trafik. 3 av dessa anger båda svarsalternativen. Utbudskilometer per tur i databasen summeras över hela året baserat på hur många dagar/år turen går. 1 anger inga uppgifter eftersom produktionen inte redovisas i utbudskilometer utan i utbudstimmar.

Referens: Bilaga A, tabell A22

Bil (kompletteringstrafik): I statistiken från 13 av trafikhuvudmännen finns kompletteringstrafik med bil inte med pga att den inte handhas av trafikhuvudmannen eller att man inte redovisar produktion i utbudskilometer eller att uppgifter om utbudskilometer inte kompletteras med uppgifter om utförda turer inom kompletteringstrafiken. Turer i kompletteringstrafiken är tidtabellslagda, men utförs endast om någon efterfrågar turen (anropsstyrd). De resterande trafikhuvudmännen (10) inkluderar utförda kilometer i kompletteringstrafik i uppgifterna. Dessa tas fram från entreprenörens fakturor (6) eller från redovisningen från beställningscentralen (4). Detta utbud är dock marginellt jämfört med utbudet med buss, och torde inte ha någon stor inverkan på slutresultatet.

Det finns ett bortfall på 2 trafikhuvudmän.

Referens: Bilaga A, tabell A23

Uppdelning på stads- (tätort) respektive landsbygdstrafik (buss/bil): 14 av trafikhuvudmän anger att statistiken kan delas upp direkt. 6 anger att det är möjligt efter särskild bearbetning. De resterande 5 kan antingen inte dela upp statistiken eftersom de är primärkommunala trafikhuvudmän och endast handhar stadstrafik eller för att de inte redovisar produktionen i utbudskilometer utan i utbudstimmar.

Referens: Bilaga A, tabell A24

Redovisning som sittplats-/ståplatskilometer: 17 av trafikhuvudmännen anger att de inte kan redovisa utbudet som vare sig sittplatskilometer eller ståplatskilometer. De resterande 8 kan redovisa dessa parametrar, men majoriteten endast efter särskild bearbetning.

Referens: Bilaga A, tabell A25

Omfattning – vad ingår i statistiken?

Färdtjänst/Sjukresor: Huvuddelen av trafikhuvudmännen som lämnar uppgifter om utbudskilometer inkluderar inte färdtjänst och sjukresor (24 respektive 22 stycken). Om färdtjänst inkluderas görs även sjukresor det.

Referens: Bilaga A, tabell A26

Grundskoleresor: Endast 5 inkluderar *grundskoleelever som reser i trafik som inte är öppen för allmänheten*. Denna statistik kan särredovisas efter särskild bearbetning.

Det finns ett bortfall på 1 trafikhuvudman.

Referens: Bilaga A, tabell A27

Kvalitet och jämförbarhet:

Kvaliteten kan anses som god, eftersom de flesta erhåller sina uppgifter från etablerade databaser. Det finns dock brister i jämförbarheten då vissa anger *planerat* utbud och andra *faktiskt utfört* utbud (oplanerad förstärkningstrafik, inställda turer, kompletteringstrafik etc). Det borde finnas en möjlighet att lämna uppgifter även om produktionen mäts i vagntimmar.

Det är mycket olika om trafikproduktion med bil inkluderas i uppgifterna om utbudskilometer. Detta utbud är dock marginellt jämfört med utbudet med buss, och torde inte ha någon stor inverkan på slutresultatet. Färdtjänst/sjukresor inkluderas oftast inte.

Uppdelning stad/landsbygd: utbudskilometer kan delas upp på stads- respektive landsbygdstrafik.

Sittplats-/ståplatskilometer: undersökningen visar att det är svårt att begära in uppgifter om sittplats- respektive ståplatskilometer.

Grundskolesor: statistik om *grundskoleelever som reser i trafik som inte är öppen för allmänheten* inkluderas ej eller kan särredovisas. Överlappning med systemet för samhällsbetalda resor kan således undvikas.

3.4 Intäkter

Definition

SIKA:s/SLTF:s definition:

Biljettintäkter = biljettintäkter, inkl skolors köp av periodkort eller motsvarande intäkter som hänförs till resp. trafikslag.

Övriga intäkter: övriga intäkter som direkt kan hänföras till resp. trafikslag. Kan t ex gälla intäkter för reklamplats på fordonen.

I denna studie undersöktes samtliga trafikslag summerat och därtill buss, bil (kompletteringstrafik), tunnelbana, spårväg, tåg och fartyg var för sig. Vårt uppdrag var att undersöka frågor om stads- (tätort)/landsbygdstrafik och grundskoleresor.

I tabellen nedan visas hur många trafikhuvudmän som lämnar statistik för dessa trafikslag.

Tabell 3.4 Antal uppgiftslämnare som lämnar statistik om intäkter för respektive trafikslag

Trafikslag	Antal uppgiftslämnare
Landsbygds-/regionbusstrafik och/eller stads-/tätortsbusstrafik	25
Kompletteringstrafik med bil	7
Tunnelbana	1
Spårväg	3
Tåg	15
Fartyg	5

Uppdelning stads- respektive landsbygdstrafik

Samtliga trafikslag (26 thm): Av de trafikhuvudmän som handhar både stads- och landsbygdstrafik (20) kan alla trafikhuvudmän utom en (SL) dela upp intäkterna på stads- respektive landsbygdstrafik (direkt eller efter särskild bearbetning). SLs färdbevis gäller i hela länet och eftersom SL inte har något elektroniskt biljettmaskinsystem är det inte möjligt att klargöra vilken slags trafik resenären har använt sig av.

Referens: Bilaga A, tabell A28

Buss/bil: Av de trafikhuvudmän som handhar både stads- och landsbygdstrafik (20) kan 13 av trafikhuvudmännen dela upp intäkterna på stads- respektive landsbygdstrafik. 6 anger att en uppdelning kan ske efter särskild bearbetning. En trafikhuvudman kan inte dela upp intäkterna (SL, se anledning ovan).

Referens: Bilaga A, tabell A29

Fartyg: av de trafikhuvudmän som lämnar in uppgifter om intäkter för fartygstrafik kan 2 göra en uppdelning direkt eller efter särskild bearbetning. De resterande 3 har inte fartygstrafik i tätort.

Referens: Bilaga A, tabell A30

Grundskolesor

Samtliga trafikslag (26 thm): 22 av trafikhuvudmännen inkluderar *intäkter från kommun för grundskoleskjutsning i linjelagd trafik*. Uppgifterna kan särredovisas direkt eller efter särskild bearbetning av 20 av trafikhuvudmännen.

Referens: Bilaga A, tabell A31

När det gäller om *intäkter från kommun för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten* ingår i statistiken anger 17 trafikhuvudmän att den inte ingår. De resterande anger att den ingår och att de kan särredovisas direkt eller efter särskild bearbetning. Det finns ett bortfall på en trafikhuvudman på båda frågorna.

Referens: Bilaga A, tabell A32

Buss/bil: 24 trafikhuvudmän inkluderar *intäkter från kommun för grundskoleskjutsning i linjelagd trafik*. Endast en trafikhuvudman svarar nej på denna fråga. 20 kan särredovisa denna statistik direkt eller efter särskild bearbetning. Resten (4) anger att en särredovisning inte är möjlig. Detta beror exempelvis på att grundskolan och gymnasieskolan använder sig av samma typ av färdbevis eller att det inte är möjligt att dela upp intäkter från grundskolekort på trafikslag (SL).

Referens: Bilaga A, tabell A33

När det gäller om *intäkter från kommun för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten* ingår i statistiken anger 18 att den inte ingår. De resterande 7 anger att den ingår och att de kan särredovisas direkt eller efter särskild bearbetning.

Referens: Bilaga A, tabell A34

Tunnelbana: endast en trafikhuvudman (SL) handhar detta trafikslag. Denne anger att *intäkter från kommun för grundskoleskjutsning i linjelagd trafik* ingår i statistiken, men att den inte kan särredovisas eftersom det inte är möjligt att dela upp intäkter från grundskolekort på trafikslag.

Spårväg: endast 3 trafikhuvudmän handhar detta trafikslag. Alla anger att *intäkter från kommun för grundskoleskjutsning i linjelagd trafik* ingår i statistiken. 2 kan särredovisa dessa efter särskild bearbetning.

Referens: Bilaga A, tabell A35

Tåg: 10 av trafikhuvudmännen som handhar tågtrafik anger att *intäkter från kommun för grundskoleskjutsning i linjelagd trafik* ingår i statistiken. 2 kan inte särredovisa dessa intäkter (se anledning buss/bil). Det finns ett bortfall på en trafikhuvudman.

Referens: Bilaga A, tabell A36

Fartyg: 2 av de 5 som handhar fartygstrafik anger att *intäkter från kommun för grundskoleskjutsning i linjelagd trafik* ingår i statistiken. En särredovisning kräver särskild bearbetning.

Referens: Bilaga A, tabell A37

1 anger att *intäkter från kommun för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten* ingår i statistiken och att de kan särredovisa dessa efter särskild bearbetning.

Referens: Bilaga A, tabell A38

Uppdelning stad/landsbygd: När det gäller *samtliga trafikslag* summerat anger alla trafikhuvudmän utom en (SL) som handhar både stads- och landsbygdstrafik att de kan dela upp intäkterna. SLs färdbevis gäller i hela länet och eftersom SL inte har något elektroniskt biljettmaskinsystem är det inte möjligt att klargöra vilken slags trafik resenären har använt sig av. Situationen är densamma för trafikslagen *buss/bil*. I *fartygstrafiken* kan intäkterna delas upp på stads- respektive landsbygdstrafik.

Grundskolesor: När det gäller *samtliga trafikslag* summerat inkluderar 22 trafikhuvudmän *intäkter från kommun för grundskoleskjutsning i linjelagd trafik*. Uppgifterna kan särredovisas direkt eller efter särskild bearbetning av 20. När det gäller trafikslagen *buss/bil*, tunnelbana och spårväg inkluderar nästan alla trafikhuvudmän dessa intäkter (en trafikhuvudman inkluderar inte dessa intäkter för buss/bil). Däremot kan inte alla särredovisa intäkterna. I statistiken för trafikslagen *tåg* och *fartyg* ingår dessa intäkter hos drygt hälften av trafikhuvudmännen. Inte alla kan göra en särredovisning.

Intäkter från kommun för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten inkluderas ej eller kan särredovisas (relevanta trafikslag: *samtliga summerat, buss/bil* och *fartyg*). Överlappning med systemet för samhällsbetalda resor kan således undvikas.

3.5 Kostnader

Definition

SIKA:s/SLTF:s definition/anvisningar:

Trafikeringskostnader = avser kostnader för att upprätthålla trafiken. Det är den ersättning som trafik huvudmannen betalar till entreprenörer eller kostnader för motsvarande verksamhet som bedrivs i egen regi. OBS - för att få jämförbarhet mellan buss- och tågtrafik skall även huvudmannens kapitalkostnader för rullande tågmateriel redovisas här.

Övriga kostnader: omfattar ev. övriga kostnader som direkt kan hänföras till trafikslaget och som inte är att betrakta som kostnader för infrastruktur.

I denna studie undersöktes samtliga trafikslag summerat och därtill buss, bil (kompletteringstrafik), tunnelbana, spårväg, tåg och fartyg var för sig. Vårt uppdrag var att undersöka frågor om stads- (tätort)/landsbygdstrafik och grundskoleresor.

I tabellen nedan visas hur många trafik huvudmän som lämnar statistik för dessa trafikslag.

Tabell 3.5 Antal uppgiftslämnare som lämnar statistik om kostnader för respektive trafikslag

Trafikslag	Antal uppgiftslämnare
Landsbygds-/regionbusstrafik och/eller stads-/tätortsbustrafik	25
Kompletteringstrafik med bil	9
Tunnelbana	1
Spårväg	3
Tåg	15
Fartyg	6

Uppdelning stads- respektive landsbygdstrafik

Samtliga trafikslag (26 thm): Alla trafik huvudmän som handhar både stads- och landsbygdstrafik (20) kan dela upp kostnaderna på stads- respektive landsbygdstrafik (direkt eller efter särskild bearbetning). Här finns ett bortfall på en trafik huvudman (primärkommunal, dvs bedriver endast stadstrafik och har därför avstått från att svara).

Referens: Bilaga A, tabell A39

Buss/bil: Av de trafik huvudmän som handhar både stads- och landsbygdstrafik (20) kan 13 dela upp kostnaderna. 7 anger att en uppdelning kan ske efter särskild bearbetning.

Referens: Bilaga A, tabell A40

Fartyg: av de trafik huvudmän som handhar fartygstrafik kan 2 göra en uppdelning efter särskild bearbetning. De resterande har inte fartygstrafik i tätort. Det finns ett bortfall på en trafik huvudman.

Referens: Bilaga A, tabell A41

Grundskoleresor

Samtliga trafikslag (26 thm): 24 trafik huvudmän inkluderar *kostnader för linjelagd grundskoleskjutsning som är öppen för allmänheten*. Däremot anger hälften (12) av dessa att kostnaderna inte kan särredovisas. De som inte inkluderar kostnaderna har ingen trafik som klassas som grundskoleskjutsning som är öppen för allmänheten.

Referens: Bilaga A, tabell A42

Kostnader för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten inkluderas av 8 av trafik huvudmännen. Alla dessa anger att kostnaderna kan särredovisas direkt eller efter särskild bearbetning. Det finns ett bortfall på en trafik huvudman på dessa frågor.

Referens: Bilaga A, tabell A43

Buss/bil: Alla trafik huvudmän inkluderar *kostnader för linjelagd grundskoleskjutsning som är öppen för allmänheten*. Däremot anger två tredjedelar att en särredovisning inte är möjlig, eftersom det är svårt att avgöra vilka linjer som ska klassas som grundskolelinjer. De som inte inkluderar kostnaderna har ingen trafik som klassas som grundskoleskjutsning som är öppen för allmänheten.

Referens: Bilaga A, tabell A44

När det gäller om *kostnader för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten* ingår i statistiken anger 18 att de inte ingår. De resterande 7 anger att de ingår och att de kan särredovisas direkt eller efter särskild bearbetning.

Referens: Bilaga A, tabell A45

Tunnelbana: endast en trafik huvudman (SL) handhar detta trafikslag. Denne anger att *kostnader för linjelagd grundskoleskjutsning som är öppen för allmänheten* ingår i statistiken, men att den inte kan särredovisas.

Spårväg: endast 3 trafik huvudmän handhar detta trafikslag. Alla anger att *kostnader för linjelagd grundskoleskjutsning som är öppen för allmänheten* ingår i statistiken. 1 kan särredovisa dessa efter särskild bearbetning.

Referens: Bilaga A, tabell A46

Tåg: 9 av trafikhuvudmännen som handhar tågtrafik anger att *kostnader för linjelagd grundskoleskjutsning som är öppen för allmänheten* ingår i statistiken. 4 trafikhuvudmän inkluderar inte dessa kostnader. 4 av de 9 kan särredovisa uppgifterna direkt eller efter särskild bearbetning. Det finns ett bortfall på 2 trafikhuvudmän.

Referens: Bilaga A, tabell A47

Fartyg: endast 1 av de som handhar fartygstrafik anger att *kostnader för linjelagd grundskoleskjutsning som är öppen för allmänheten* ingår i statistiken. En särredovisning kräver särskild bearbetning. Det finns ett bortfall på en trafikhuvudman.

Referens: Bilaga A, tabell A48

En anger att *kostnader för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten* ingår i statistiken och att de kan särredovisa dessa efter särskild bearbetning.

Referens: Bilaga A, tabell A49

Uppdelning stad/landsbygd: När det gäller *samtliga trafikslag* summerat anger alla trafikhuvudmän som handhar både stads- och landsbygdstrafik att de kan dela upp kostnaderna. Situationen är densamma för trafikslagen *buss/bil*. I *fartygstrafiken* kan intäkterna delas upp på stads- respektive landsbygdstrafik.

Grundskolesor: när det gäller alla trafikslag summerat samt buss/bil, tunnelbana och spårväg var för sig inkluderar alla trafikhuvudmän *kostnader för linjelagd grundskoleskjutsning som är öppen för allmänheten* i sin statistik. Däremot kan de flesta inte särredovisa dessa, eftersom det är svårt att avgöra vilka linjer som ska klassas som grundskolelinjer. *Kostnader för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten* inkluderas ej eller kan särredovisas (relevanta trafikslag: relevanta trafikslag: samtliga summerat, buss/bil och fartyg). Överlappning med systemet för samhällsbetalda resor kan således undvikas.

4. **Slutsatser och rekommendationer**

4.1 **De trafiktekniska variablernas kvalitet**

Antal resor

Alla trafikhuvudmän som kan lämna uppgifter om antal resor för *buss* gör det (25 st).

Det finns tre olika principer för att ta fram uppgifterna:

- ▶ via biljettmaskiner
- ▶ via biljettmaskiner kompletterat med ombordräkningar
- ▶ via ATR-system (passagerarräknare i dörrarna på ett visst antal fordon). Uppgifterna räknas upp till totalnivå.

En trafikhuvudman använder sig av ATR (SL), 4 av statistik från biljettmaskiner kompletterat med ombordräkningar och resten av statistik från enbart biljettmaskiner. SL svarar för 57% av det totala resandet i Sverige, vilket innebär att deras uppgifter får ett stort genomslag. SL räknar å ena sidan in alla resenärer (även barn som åker gratis), men å andra sidan räknas uppgifterna upp från stickprovsräkningar, vilket kan ge ett osäkert resultat.

Det finns resor som endast registreras hos vissa trafikhuvudmän (t ex kompletteringstrafik, övergångar med kontantbiljett och förköpsbiljett etc.). Kvaliteten i statistiken påverkas främst av de sistnämnda.

Det totala felet beror främst på fel i uppräknning, otillräcklig registrering av bytesresor, kompletteringstrafik och gratisresor etc. Erfarenheter från tidigare uppdrag, där vi har granskat omfattningen av kompletteringstrafik samt biljettstatistik, och pilotstudien visar på att felet uppskattningsvis är litet (högst 10%). **Vi anser därför att kvaliteten på läns- och totalnivå är god.**

Personkilometer

Alla trafikhuvudmän lämnar inte uppgifter om personkilometer (22 lämnar för *buss*, 6 för *bil*), dvs kvaliteten är bristande redan i inlämningen.

Det finns tre principer för att ta fram uppgifterna:

- ▶ antal resor per år multipliceras med en uppskattad medelreslängd
- ▶ antal resor per år multipliceras med medelreslängden från en resvaneundersökning

- ▶ ATR-systemet ger fordonsbelastning mellan varje hållplats. Denna belastning multipliceras med det kända hållplatsavståndet. Uppgifterna räknas upp till totalnivå.

En trafik huvudman använder sig av ATR (SL), 5 multiplicerar antal resor med medelreslängden från en resvaneundersökning och resten multiplicerar antal resor med en uppskattad medelreslängd. Precis som för variabeln antal resor får SLs statistik ett stort genomslag.

Eftersom variabeln är en sammansatt variabel (resor och reslängd) kan det finnas dubbla felkällor. Därtill använder sig flertalet trafik huvudmän av en uppskattad medelreslängd utan underlag från någon form av mätning. Dessutom lämnar inte alla trafik huvudmän in uppgifter. **Därför anser vi att kvaliteten på läns- och totalnivå inte är god.**

Utbudskilometer

Alla trafik huvudmän utom en lämnar uppgifter om utbudskilometer, dvs i inlämningen finns en smärre brist.

Det finns två principer för att ta fram uppgifterna:

- ▶ Ur en trafikdatabas innehållande *planerad* trafik
- ▶ Ur en trafikdatabas innehållande *faktiskt utförd* trafik

16 av trafik huvudmännen redovisar planerad trafik, 11 faktiskt utförd trafik (t ex justering för oplanerad förstärkningstrafik, inställda turer, kompletteringstrafik mm). 3 av trafik huvudmännen anger båda alternativen. Färdtjänst/sjukresor ingår oftast inte (i 24 respektive 22 av fallen).

Utifrån erfarenheter från tidigare uppdrag och pilotstudien anser vi att de skillnader som finns mellan trafik huvudmännen sannolikt inte är stort. Den trafik huvudman som inte lämnar uppgifter är en primärkommunal huvudman (Lund). **Vi anser därför att kvaliteten på läns- och totalnivå är god, förutom för Skåne där Lund bortfaller.**

4.2 Möjlighet till särredovisning

Grundskoleresor

Grundskoleresor i allmän trafik

Möjlighet till särredovisning undersöktes för två trafiktekniska variabler (antal resor, personkilometer) och de ekonomiska variablerna. Resultatet är mycket varierande:

- ▶ Antal resor: huvuddelen av trafik huvudmännen inkluderar resorna oavsett trafikslag, men inte alla kan särredovisa
- ▶ Personkilometer: huvuddelen av trafik huvudmännen inkluderar personkilometerna oavsett trafikslag, men inte alla kan särredovisa
- ▶ Intäkter: beroende på trafikslag inkluderas intäkterna i olika hög grad. Alla kan inte särredovisa

- ▶ Kostnader: alla inkluderar kostnaderna oavsett trafikslag, men de flesta kan inte särredovisa

Resultatet är inte enhetligt. Uppgifter om resor kan ej särredovisas för vissa variabler. För att statistiken ska vara jämförbar måste dessa resor kunna särredovisas för samtliga variabler.

Grundskoleresor i trafik som inte är öppen för allmänheten

Möjlighet till särredovisning undersöktes för samtliga trafiktekniska och ekonomiska variabler. Resultatet är mycket varierande:

- ▶ Antal resor: inkluderas ej eller kan särredovisas
- ▶ Personkilometer: inkluderas ej eller kan särredovisas
- ▶ Utbudskilometer: inkluderas ej eller kan särredovisas
- ▶ Intäkter: ett fåtal inkluderar intäkterna på övergripande nivå (alla trafikslag summerat) och uppdelat på de olika trafikslagen. De kan särredovisas
- ▶ Kostnader: ett fåtal inkluderar kostnaderna på övergripande nivå (alla trafikslag summerat) och uppdelat på de olika trafikslagen. De kan särredovisas

Grundskoleresor som sker i den allmänna kollektivtrafiken anser vi bör ingå i den officiella statistiken över kollektivtrafikresandet i Sverige. Däremot skall inte resor i icke öppen skolskjutstrafik ingå. Dessa går att särredovisa och behöver därför inte vara med i den statistik som lämnas.

Stad-/landsbygd

Uppdelning på stads- respektive landsbygdstrafik är möjlig för variablerna antal resor, personkilometer, utbudskilometer och kostnader. Däremot kan inte en trafikhuvudman (SL) göra en uppdelning vad gäller intäkter.

Sittplats-/ståplatskilometer

Undersökningen visar att det är svårt att begära in uppgifter om sittplats- respektive ståplatskilometer. En anledning till detta är att trafikhuvudmännen inte exakt vet vilket fordon som går på vilken tur. Trafikhuvudmannen handlar upp trafik av entreprenören. Trafiken ska uppfylla en viss kvalitet, men det är i de flesta fall upp till entreprenören att planera fordonsomloppen och bestämma vilket fordon som går på vilken tur.

4.3 Rekommendationer på kort sikt

Vi har i analysavsnittet behandlat vilka brister – stora som små - som finns i uppgiftsinsamlingen/lämningen. I det följande avsnittet har vi koncentrerat oss på att rekommendera åtgärder som kan genomföras på *kort sikt*. Dessa åtgärder är på en praktisk basnivå och kan genomföras av SIKA själva.

Dock bör man ha i åtanke att flertalet av bristerna härrör från trafikhuvudmännens organisation, biljettmaskinsystem, avtal med entreprenörer etc. På *lång sikt* är det viktigt att SIKa i dialog med uppgiftslämnarna tar sig an även dessa brister.

För ett flertal variabler (t ex antal resor och personkilometer) avviker SL från de andra uppgiftslämnarna, eftersom SL för närvarande inte har ett elektroniskt biljettmaskinsystem. Dock ska ett nytt biljettmaskinsystem införas om några år (2006), vilket innebär att SL inte kommer att avvika från de andra. Exempelvis kommer en uppdelning på stad/landsbygd vara möjlig, eftersom det nya systemet registrerar vilken linje resenärerna använder sig av.

Rekommendationer för anvisningar

- ▶ Det bör tydligt klargöras vilket *utbud* som ska redovisas (planerat eller faktiskt utfört).
- ▶ Det bör finnas en möjlighet att räkna om *utbudet* från utbudstimmar till utbudskilometer. Exempelvis skulle SIKa i anvisningarna kunna ange en medelhastighet, vilken kan användas som omräkningsfaktor. Det är sannolikt att en sådan omräkning redan i dag sker och då med stor säkerhet med olika omräkningsfaktorer.
- ▶ Det bör tydligt klargöras att *färdtjänst och sjukresor* ej ska inkluderas.
- ▶ I anvisningen för *kostnader* är det viktigt att kostnader för tåg inte underskattas genom att avskrivningen för egna tåg blir för låg och saknar t ex administrativa pålägg.
- ▶ Grundskoleresor som sker i allmän trafik skall vara inkluderade i kollektivtrafikstatistiken (alla variabler)
- ▶ Grundskoleresor i trafik ej öppen för allmänheten skall aldrig vara med i kollektivtrafikstatistiken (alla variabler)

Rekommendationer för definitioner

- ▶ Definitionen för *personkilometer* bör omformuleras, t ex till ”personkm = summan av reslängden för alla resor”. Som det är i dagsläget används ordet ”medelreslängd” - dvs en uppskattning - redan i definitionen.

Referenser

Underlag

SLTFs BRANSCHSTATISTIK 2001/2002 - Anvisningar
SIKAs och SLTFs BRANSCHSTATISTIK 2003 - Anvisningar

Uppgiftslämnande personer

Trafikhuvudman/Organisation	Person
Storstockholms Lokaltrafik	Lars Liljegren
Waxholms Ångfartygs AB	Ewa Stenberg Sundqvist
Upplands Lokaltrafik AB	Lillian Josephson
Länstrafiken Sörmland AB	Siw Andersson
Östgötatrafiken AB	Stefan Dahlskog/ Jonas Bruce
Jönköpings Länstrafik AB	Jan Peter Petersson
Länstrafiken Kronoberg	Lena Eriksson
Kalmar Läns Trafik AB	Margaretha Petersson
Gotlands kommun	Per-Arne Jonsson
BlekingeTrafiken	Benny Gustafsson
Skånetrafiken	Tommy Persson
Stadstrafiken Lund	Ronnie Kalén
Hallandstrafiken AB	Bruno Andersson
Västtrafik AB	Jan Andersson
Värmlandstrafik AB	Tommy Utterberg
Karlstads kommun	Gunnel Björklund
Länstrafiken Örebro AB	Göran Bender
Västmanlands Lokaltrafik AB	Ann Berg
Dalatrafik AB	Sven Wärnfeldt
X-Trafik AB	Thomas Montgomery
Västernorrlands läns Trafik AB	Lars Hållberg
Länstrafiken i Jämtlands Län AB	Magnus Stenwall
Länstrafiken i Västerbotten AB	Ivan Bäckström
Umeå Lokaltrafik AB	Fredrik Forsell
Länstrafiken i Norrbotten AB	Lars Nilsson
Luleå Lokaltrafik AB	Ulf Öhrling

Bilaga A: svarstabeller

I de följande tabellerna kan man utläsa hur enkätfrågorna har besvarats av varje trafik huvudman. Tabellernas ordningsföljd följer rapportens upplägg i analyskapitlet (kapitel 3).

Resande

Buss

Tabell A 1

Hur tar ni fram antal resor (påstigande) med buss?	
20 Enbart statistik från biljettmaskiner	Upplands Lokaltrafik AB Länstrafiken Sörmland AB Östgötatrafiken AB Jönköpings Länstrafik AB Kalmar Läns Trafik AB Gotlands kommun Blekinge Trafiken Stadstrafiken Lund Hallandstrafiken AB Västtrafik AB Värmlandstrafik AB Länstrafiken Örebro AB Dalatrafik AB X-Trafik AB Västernorrlands läns Trafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Länstrafiken i Västerbotten AB Umeå Lokaltrafik AB Länstrafiken i Norrbotten AB Luleå Lokaltrafik AB
4 Statistik från biljettmaskiner kompletterat med ombordräkningar	Länstrafiken Kronoberg Skånetrafiken Karlstads kommun Västmanlands Lokaltrafik AB
1 Manuella ombordräkningar som viktats upp till årsresande	Upplands Lokaltrafik AB
0 Automatiska ombordräkningar som viktats upp till årsresande	
4 Annat, vad?	SL Länstrafiken Sörmland AB Länstrafiken Örebro AB Västmanlands Lokaltrafik AB

Kompletteringstrafik (bil)

Tabell A 2

Hur tar ni fram antal resor med kompletteringstrafik?	
8 Från beställningscentral	Länstrafiken Kronoberg Blekinge Trafiken Skånetrafiken Hallandstrafiken AB Västtrafik AB Värmlandstrafik AB X-Trafik AB Länstrafiken i Norrbotten AB
8 Från entreprenörens fakturor	Östgötatrafiken AB Gotlands kommun Stadstrafiken Lund Karlstads kommun Västmanlands Lokaltrafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Länstrafiken i Västerbotten AB Länstrafiken i Norrbotten AB
2 Annat, vad?	Upplands Lokaltrafik AB Länstrafiken Örebro AB
6 Kan ej redovisa antalet resande därför att (svara nedan):	SL Länstrafiken Sörmland AB Jönköpings Länstrafik AB Dalatrafik AB Umeå Lokaltrafik AB Luleå Lokaltrafik AB

Fartyg

Tabell A 3

Hur tar ni fram antal resor (påstigande) med fartyg?	
1 Enbart statistik från biljettmaskiner	Västtrafik AB
1 Statistik från biljettmaskiner kompletterat med ombordräkningar	Jönköpings Länstrafik AB
0 Manuella ombordräkningar som viktats upp till årsresande	
0 Automatiska ombordräkningar som viktats upp till årsresande	
2 Annat, vad?	Waxholmsbolaget Blekinge Trafiken

Buss/bil

Tabell A 4

Kan antalet påstigande delas på stads- (tätort) respektive landsbygdstrafik?	
16 Ja, statistiken finns tillgänglig	Upplands Lokaltrafik AB Länstrafiken Sörmland AB Östgötatrafik AB Jönköpings Länstrafik AB Länstrafiken Kronoberg Skånetrafiken Stadstrafiken Lund Hallandstrafiken AB Värmlandstrafik AB Länstrafiken Örebro AB Västmanlands Lokaltrafik AB Dalatrafik AB X-Trafik AB Västernorrlands läns Trafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Länstrafiken i Norrbotten AB
4 Ja, men det kräver särskild bearbetning	SL Kalmar Läns Trafik AB Blekinge Trafiken Västtrafik AB
5 Nej, varför?	Gotlands kommun Karlstads kommun Länstrafiken i Västerbotten AB Umeå Lokaltrafik AB Luleå Lokaltrafik AB

Fartyg

Tabell A 5

Kan antalet påstigande delas på stads- (tätort) respektive landsbygdstrafik?	
1 Ja, statistiken finns tillgänglig	Waxholmsbolaget
1 Ja, men det kräver särskild bearbetning	Västtrafik AB
2 Nej, varför?	Jönköpings Länstrafik AB Blekinge Trafiken

Buss/bil

Tabell A 6

Vilka typer av bytesresor registreras som ny påstigning?	
14 Byte på kontantbiljett	SL Östgötatrafiken AB Länstrafiken Kronoberg Blekinge Trafiken Hallandstrafiken AB Västrafik AB Värmlandstrafik AB Karlstads kommun Länstrafiken Örebro AB Dalatrafik AB X-Trafik AB Västernorrlands läns Trafik AB Umeå Lokaltrafik AB Länstrafiken i Norrbotten AB
16 Byte på förköpsbiljett/förköpskort (gäller för angivet antal resor eller kronor)	SL Östgötatrafiken AB Jönköpings Länstrafik AB Länstrafiken Kronoberg Blekinge Trafiken Stadstrafiken Lund Hallandstrafiken AB Västrafik AB Karlstads kommun Länstrafiken Örebro AB Västmanlands Lokaltrafik AB X-Trafik AB Västernorrlands läns Trafik AB Umeå Lokaltrafik AB Länstrafiken i Norrbotten AB Luleå Lokaltrafik AB
22 Byte på periodbiljett/periodkort (obegränsat resande under angiven tid)	SL Östgötatrafiken AB Jönköpings Länstrafik AB Länstrafiken Kronoberg Kalmar Läns Trafik AB Gotlands kommun Blekinge Trafiken Skånetrafiken Stadstrafiken Lund Hallandstrafiken AB Västrafik AB Värmlandstrafik AB Karlstads kommun Länstrafiken Örebro AB Västmanlands Lokaltrafik AB Dalatrafik AB X-Trafik AB Västernorrlands läns Trafik AB Länstrafiken i Västerbotten AB Umeå Lokaltrafik AB Länstrafiken i Norrbotten AB Luleå Lokaltrafik AB
13 Byte på fribiljett, resplus, värnpliktsresa mm	SL Östgötatrafiken AB Länstrafiken Kronoberg Blekinge Trafiken Hallandstrafiken AB Värmlandstrafik AB Karlstads kommun Länstrafiken Örebro AB Dalatrafik AB X-Trafik AB Västernorrlands läns Trafik AB Länstrafiken i Västerbotten AB Luleå Lokaltrafik AB
3 Inga bytesresor registreras som ny påstigning	Upplands Lokaltrafik AB Länstrafiken Sörmland AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB

Fartyg

Tabell A 7

Vilka typer av bytesresor registreras som ny påstigning?		
2	Byte på kontantbiljett	Waxholmsbolaget Västtrafik AB
3	Byte på förköpsbiljett/förköpskort (gäller för angivet antal resor eller kronor)	Waxholmsbolaget Jönköpings Länstrafik AB Västtrafik AB
3	Byte på periodbiljett/periodkort (obegränsat resande under angiven tid)	Waxholmsbolaget Jönköpings Länstrafik AB Västtrafik AB
2	Byte på fribiljett, resplus, värnpliktsresa mm	Waxholmsbolaget Jönköpings Länstrafik AB
1	Inga bytesresor registreras som ny påstigning	Blekinge Trafiken

Kompletteringstrafik (bil)

Tabell A 8

Ingår kompletteringstrafik i antalet påstigande?		
5	Ja	Östgötatrafiken AB Länstrafiken Kronoberg Skånetrafiken Hallandstrafiken AB Länstrafiken i Västerbotten AB
19	Nej	SL Upplands Lokaltrafik AB Länstrafiken Sörmland AB Jönköpings Länstrafik AB Kalmar Läns Trafik AB Gotlands kommun Blekinge Trafiken Stadstrafiken Lund Västtrafik AB Värmlandstrafik AB Karlstads kommun Länstrafiken Örebro AB Västmanlands Lokaltrafik AB Dalatrafik AB X-Trafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Umeå Lokaltrafik AB Länstrafiken i Norrbotten AB Luleå Lokaltrafik AB

Buss/bil

Tabell A 9

Ingår färdtjänstresor i antalet påstigande?	
7 Ja	SL Östgötatrafiken AB Skånetrafiken Västtrafik AB Karlstads kommun Dalatrafik AB Umeå Lokaltrafik AB
16 Nej	Upplands Lokaltrafik AB Länstrafiken Sörmland AB Jönköpings Länstrafik AB Länstrafiken Kronoberg Kalmar Läns Trafik AB Gotlands kommun Blekinge Trafiken Stadstrafiken Lund Hallandstrafiken AB Värmlandstrafik AB Länstrafiken Örebro AB Västmanlands Lokaltrafik AB X-Trafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Länstrafiken i Norrbotten AB Luleå Lokaltrafik AB
Ingår sjukresor i antalet påstigande?	
7 Ja	SL Gotlands kommun Skånetrafiken Västtrafik AB Dalatrafik AB Länstrafiken i Västerbotten AB Länstrafiken i Norrbotten AB
17 Nej	Upplands Lokaltrafik AB Länstrafiken Sörmland AB Östgötatrafiken AB Jönköpings Länstrafik AB Länstrafiken Kronoberg Kalmar Läns Trafik AB Blekinge Trafiken Stadstrafiken Lund Hallandstrafiken AB Värmlandstrafik AB Karlstads kommun Länstrafiken Örebro AB Västmanlands Lokaltrafik AB X-Trafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Umeå Lokaltrafik AB Luleå Lokaltrafik AB

Fartyg

Tabell A 10

Ingår färdtjänstresor i antalet påstigande?	
2 Ja	Waxholmsbolaget Blekinge Trafiken
2 Nej	Jönköpings Länstrafik AB Västtrafik AB
Ingår sjukresor i antalet påstigande?	
2 Ja	Waxholmsbolaget Blekinge Trafiken
2 Nej	Jönköpings Länstrafik AB Västtrafik AB

Buss/bil

Tabell A 11

Ingår grundskoleelever som reser till och från grundskolan i allmän trafik i antalet påstigande?	
25 Ja, fortsatt till fråga 27	SL Upplands Lokaltrafik AB Länstrafiken Sörmland AB Östgötatrafiken AB Jönköpings Länstrafik AB Länstrafiken Kronoberg Kalmar Läns Trafik AB Gotlands kommun Blekinge Trafiken Skånetrafiken Stadstrafiken Lund Hallandstrafiken AB Västtrafik AB Värmlandstrafik AB Karlstads kommun Länstrafiken Örebro AB Västmanlands Lokaltrafik AB Dalatrafik AB X-Trafik AB Västernorrlands läns Trafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Länstrafiken i Västerbotten AB Umeå Lokaltrafik AB Länstrafiken i Norrbotten AB Luleå Lokaltrafik AB
0 Nej, fortsatt till fråga 28	
Kan dessa grundskoleresor i allmän trafik särredovisas?	
9 Ja, statistiken finns tillgänglig	Upplands Lokaltrafik AB Länstrafiken Sörmland AB Länstrafiken Kronoberg Gotlands kommun Skånetrafiken Hallandstrafiken AB Länstrafiken Örebro AB Dalatrafik AB Umeå Lokaltrafik AB
6 Ja, men det kräver särskild bearbetning	Kalmar Läns Trafik AB Västtrafik AB Värmlandstrafik AB Västmanlands Lokaltrafik AB X-Trafik AB Länstrafiken i Västerbotten AB
10 Nej, varför?	SL Östgötatrafiken AB Jönköpings Länstrafik AB Blekinge Trafiken Stadstrafiken Lund Karlstads kommun Västernorrlands läns Trafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Länstrafiken i Norrbotten AB Luleå Lokaltrafik AB

Fartyg

Tabell A 12

Ingår grundskoleelever som reser till och från grundskolan i allmän trafik i antalet påstigande?	
4 Ja, fortsätt till fråga 93	Waxholmsbolaget Jönköpings Länstrafik AB Blekinge Trafiken Västtrafik AB
0 Nej, fortsätt till fråga 94	
Kan dessa grundskoleresor i allmän trafik särredovisas?	
1 Ja, statistiken finns tillgänglig	Jönköpings Länstrafik AB
1 Ja, men det kräver särskild bearbetning	Västtrafik AB
2 Nej, varför?	Waxholmsbolaget Blekinge Trafiken

Buss/bil

Tabell A 13

Ingår grundskoleelever som reser till och från grundskolan i trafik som inte är öppen för allmänheten i antalet påstigande?	
4 Ja, fortsätt till fråga 29	Skånetrafiken Västtrafik AB Dalatrafik AB Länstrafiken i Västerbotten AB SL Upplands Lokaltrafik AB Länstrafiken Sörmland AB Östgötatrafiken AB Jönköpings Länstrafik AB Länstrafiken Kronoberg Kalmar Läns Trafik AB Gotlands kommun Blekinge Trafiken Stadstrafiken Lund Hallandstrafiken AB Värmlandstrafik AB Karlstads kommun Länstrafiken Örebro AB Västmanlands Lokaltrafik AB X-Trafik AB Västernorrlands läns Trafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Umeå Lokaltrafik AB Länstrafiken i Norrbotten AB Luleå Lokaltrafik AB
21 Nej, fortsätt till fråga 30	
Kan dessa grundskoleresor i trafik som inte är öppen för allmänheten särredovisas?	
1 Ja, statistiken finns tillgänglig	Dalatrafik AB
3 Ja, men det kräver särskild bearbetning	Skånetrafiken Västtrafik AB Länstrafiken i Västerbotten AB
0 Nej, varför?	

Fartyg

Tabell A 14

Ingår grundskoleelever som reser till och från grundskolan i trafik som inte är öppen för allmänheten i antalet påstigande?	
2 Ja, fortsatt till fråga 95	Blekinge Trafiken Västtrafik AB
2 Nej, fortsatt till fråga 96	Waxholmsbolaget Jönköpings Länstrafik AB
Kan dessa grundskolesesor i trafik som inte är öppen för allmänheten särredovisas?	
0 Ja, statistiken finns tillgänglig	
1 Ja, men det kräver särskild bearbetning	Västtrafik AB
1 Nej, varför?	Blekinge Trafiken

Buss/bil

Tabell A 15

Ingår Resplusbiljetter (fd Tågplus) i antalet påstigande?	
17 Ja	SL Upplands Lokaltrafik AB Länstrafiken Sörmland AB Östgötatrafik AB Jönköpings Länstrafik AB Länstrafiken Kronoberg Gotlands kommun Blekinge Trafiken Skånetrafiken Hallandstrafiken AB Värmlandstrafik AB Länstrafiken Örebro AB Dalatrafik AB X-Trafik AB Västernorrlands läns Trafik AB Länstrafiken i Västerbotten AB Länstrafiken i Norrbotten AB
8 Nej	Kalmar Läns Trafik AB Stadstrafiken Lund Västtrafik AB Karlstads kommun Västmanlands Lokaltrafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Umeå Lokaltrafik AB Luleå Lokaltrafik AB

Ingår Värnpliktsresor i antalet påstigande?	
18 Ja	SL Upplands Lokaltrafik AB Länstrafiken Sörmland AB Östgötatrafiken AB Jönköpings Länstrafik AB Länstrafiken Kronoberg Gotlands kommun Blekinge Trafiken Skånetrafiken Hallandstrafiken AB Värmlandstrafik AB Länstrafiken Örebro AB Dalatrafik AB X-Trafik AB Västernorrlands läns Trafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Länstrafiken i Västerbotten AB Länstrafiken i Norrbotten AB
7 Nej	Kalmar Läns Trafik AB Stadstrafiken Lund Västtrafik AB Karlstads kommun Västmanlands Lokaltrafik AB Umeå Lokaltrafik AB Luleå Lokaltrafik AB

Ingår barn som reser gratis i antalet påstigande?	
6 Ja	SL Länstrafiken Kronoberg Blekinge Trafiken Skånetrafiken Värmlandstrafik AB Västernorrlands läns Trafik AB
19 Nej	Upplands Lokaltrafik AB Länstrafiken Sörmland AB Östgötatrafiken AB Jönköpings Länstrafik AB Kalmar Läns Trafik AB Gotlands kommun Stadstrafiken Lund Hallandstrafiken AB Västtrafik AB Karlstads kommun Länstrafiken Örebro AB Västmanlands Lokaltrafik AB Dalatrafik AB X-Trafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Länstrafiken i Västerbotten AB Umeå Lokaltrafik AB Länstrafiken i Norrbotten AB Luleå Lokaltrafik AB

Fartyg

Tabell A 16

Ingår Resplusbiljetter (fd Tågplus) i antalet påstigande?	
3 Ja	Waxholmsbolaget Jönköpings Länstrafik AB Blekinge Trafiken
1 Nej	Västtrafik AB
Ingår Värnpliktsresor i antalet påstigande?	
3 Ja	Waxholmsbolaget Jönköpings Länstrafik AB Blekinge Trafiken
1 Nej	Västtrafik AB

Ingår barn som reser gratis i antalet påstigande?	
2 Ja	Waxholmsbolaget Blekinge Trafiken
2 Nej	Jönköpings Länstrafik AB Västtrafik AB

Personkilometer

Buss

Tabell A 17

Hur tar ni fram antalet personkilometer för buss?	
1 Beräknas med hjälp av passagerarräkning och belastning i fordonet	SL
5 Medelreslängden från resvaneundersökning "gångar" antalet resor	Länstrafiken Kronoberg Skånetrafiken Västtrafik AB Umeå Lokaltrafik AB Östgötatrafiken AB
0 Från taxsystemet eftersom taxan baseras på avstånd	
16 Uppskattad medelreslängd "gångar" antalet resor	Upplands Lokaltrafik AB Länstrafiken Sörmland AB Jönköpings Länstrafik AB Kalmar Läns Trafik AB Gotlands kommun Blekinge Trafiken Skånetrafiken Hallandstrafiken AB Värmlandstrafik AB Länstrafiken Örebro AB Dalatrafik AB X-Trafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Länstrafiken i Norrbotten AB Luleå Lokaltrafik AB Länstrafiken i Västerbotten AB
1 Annat, vad?	Karlstads kommun
3 Kan ej redovisa antalet personkilometer därför att (svara i rutan nedan och fortsatt till fråga 40):	Stadstrafiken Lund Västmanlands Lokaltrafik AB Västernorrlands läns Trafik AB

Kompletteringstrafik (bil)

Tabell A 18

Hur tar ni fram antalet personkilometer för kompletteringstrafik?	
1 Från beställningscentral eller entreprenörs fakturor som redovisar antal resor samt antal körda kilometer	Östgötatrafiken AB
1 Medelreslängden från resvaneundersökning "gångar" antalet resor	Länstrafiken Kronoberg
0 Från taxsystemet eftersom taxan baseras på avstånd	
2 Uppskattad medelreslängd "gångar" antalet resor	Blekinge Trafiken Skånetrafiken
2 Annat, vad?	Västtrafik AB Länstrafiken i Västerbotten AB
11 Kan ej redovisa antalet personkilometer därför att (svara i rutan nedan):	SL Upplands Lokaltrafik AB Jönköpings Länstrafik AB Hallandstrafiken AB Värmlandstrafik AB Karlstads kommun Dalatrafik AB X-Trafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Umeå Lokaltrafik AB Luleå Lokaltrafik AB

Buss/bil

Tabell A 19

Kan antalet personkilometer delas på stads- (tätort) respektive landsbygdstrafik?	
8 Ja, statistiken finns tillgänglig	Upplands Lokaltrafik AB Östgötatrafiken AB Länstrafiken Kronoberg Skånetrafiken Hallandstrafiken AB Länstrafiken Örebro AB Dalatrafik AB Länstrafiken i Norrbotten AB
8 Ja, men det kräver särskild bearbetning	SL Jönköpings Länstrafik AB Kalmar Läns Trafik AB Gotlands kommun Blekinge Trafiken Västtrafik AB Värmlandstrafik AB X-Trafik AB
6 Nej, varför?	Länstrafiken Sörmland AB Karlstads kommun Länstrafiken i Jämtlands Län AB Länstrafiken i Västerbotten AB Umeå Lokaltrafik AB Luleå Lokaltrafik AB

Buss/bil

Tabell A 20

Ingår färdtjänst i antalet personkilometer?	
6 Ja	SL Skånetrafiken Västtrafik AB Dalatrafik AB Umeå Lokaltrafik AB Länstrafiken i Norrbotten AB
16 Nej	Upplands Lokaltrafik AB Länstrafiken Sörmland AB Östgötatrafiken AB Jönköpings Länstrafik AB Länstrafiken Kronoberg Kalmar Läns Trafik AB Gotlands kommun Blekinge Trafiken Hallandstrafiken AB Värmlandstrafik AB Karlstads kommun Länstrafiken Örebro AB X-Trafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Länstrafiken i Västerbotten AB Luleå Lokaltrafik AB
Ingår sjukresor i antalet personkilometer?	
6 Ja	SL Skånetrafiken Västtrafik AB Dalatrafik AB Länstrafiken i Västerbotten AB Länstrafiken i Norrbotten AB
16 Nej	Upplands Lokaltrafik AB Länstrafiken Sörmland AB Östgötatrafiken AB Jönköpings Länstrafik AB Länstrafiken Kronoberg Kalmar Läns Trafik AB Gotlands kommun Blekinge Trafiken Hallandstrafiken AB Värmlandstrafik AB Karlstads kommun Länstrafiken Örebro AB X-Trafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Umeå Lokaltrafik AB Luleå Lokaltrafik AB

Buss/bil

Tabell A 21

Ingår grundskoleelever som reser till och från grundskolan i allmän trafik i antalet personkm?	
21 Ja, fortsätt till fråga 35	SL Upplands Lokaltrafik AB Länstrafiken Sörmland AB Östgötatrafiken AB Jönköpings Länstrafik AB Länstrafiken Kronoberg Kalmar Läns Trafik AB Gotlands kommun Blekinge Trafiken Skånetrafiken Hallandstrafiken AB Västrafik AB Värmlandstrafik AB Karlstads kommun Länstrafiken Örebro AB Dalatrafik AB X-Trafik AB Länstrafiken i Västerbotten AB Umeå Lokaltrafik AB Länstrafiken i Norrbotten AB Luleå Lokaltrafik AB
1 Nej, fortsätt till fråga 36	Länstrafiken i Jämtlands Län AB
Kan personkm för grundskolesor i allmän trafik särredovisas?	
3 Ja, statistiken finns tillgänglig	Upplands Lokaltrafik AB Länstrafiken Kronoberg Länstrafiken Örebro AB
9 Ja, men det kräver särskild bearbetning	Kalmar Läns Trafik AB Gotlands kommun Skånetrafiken Hallandstrafiken AB Västrafik AB Dalatrafik AB X-Trafik AB Länstrafiken i Västerbotten AB Umeå Lokaltrafik AB
9 Nej, varför?	SL Länstrafiken Sörmland AB Östgötatrafiken AB Jönköpings Länstrafik AB Blekinge Trafiken Värmlandstrafik AB Karlstads kommun Länstrafiken i Norrbotten AB Luleå Lokaltrafik AB

Ingår grundskoleelever som reser till och från grundskolan i ej öppen trafik i antalet personkm?

5 Ja, fortsätt till fråga 37

Jönköpings Länstrafik AB
Skånetrafiken
Västtrafik AB
Dalatrafik AB
Länstrafiken i Västerbotten AB

17 Nej, fortsätt till fråga 38

SL
Upplands Lokaltrafik AB
Länstrafiken Sörmland AB
Östgötatrafik AB
Länstrafiken Kronoberg
Kalmar Läns Trafik AB
Gotlands kommun
Blekinge Trafiken
Hallandstrafiken AB
Värmlandstrafik AB
Karlstads kommun
Länstrafiken Örebro AB
X-Trafik AB
Länstrafiken i Jämtlands Län AB
Umeå Lokaltrafik AB
Länstrafiken i Norrbotten AB
Luleå Lokaltrafik AB

Kan personkm för grundskolesor i ej öppen trafik särredovisas?

1 Ja, statistiken finns tillgänglig

Länstrafiken i Västerbotten AB

3 Ja, men det kräver särskild bearbetning

Skånetrafiken
Västtrafik AB
Dalatrafik AB

1 Nej, varför?

Jönköpings Länstrafik AB

Utbudskilometer

Buss

Tabell A 22

Hur tar ni fram antalet utbudskilometer för buss?	
16 Hämtas från trafikdatabas för planerad trafik	SL Upplands Lokaltrafik AB Länstrafiken Sörmland AB Jönköpings Länstrafik AB Gotlands kommun Blekinge Trafiken Västrafik AB Värmlandstrafik AB Karlstads kommun Länstrafiken Örebro AB Västmanlands Lokaltrafik AB Dalatrafik AB X-Trafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Umeå Lokaltrafik AB Luleå Lokaltrafik AB
11 Hämtas från trafikdatabas för genomförd trafik	SL Östgötatrafiken AB Länstrafiken Kronoberg Kalmar Läns Trafik AB Skånetrafiken Hallandstrafiken AB Värmlandstrafik AB Karlstads kommun Västernorrlands läns Trafik AB Länstrafiken i Västerbotten AB Länstrafiken i Norrbotten AB
0 Hämtas från ekonomisystemet , dvs genomförd trafik baserad på fakturerat antal kilometer.	
0 Annat, vad?	
1 Produktion redovisas inte som utbudskilometer, utan som (ange vad nedan):	Stadstrafiken Lund
0 Kan ej redovisa antalet utbudskilometer därför att (svara i rutan nedan och fortsätt till fråga 50):	

Kompletteringstrafik (bil)

Tabell A 23

Hur tar ni fram antalet utbudskilometer för kompletteringstrafik?	
4 Från beställningscentral	Länstrafiken Kronoberg Blekinge Trafiken Västmanlands Lokaltrafik AB Länstrafiken i Norrbotten AB
6 Från entreprenörens fakturor	SL Östgötatrafiken AB Gotlands kommun Länstrafiken i Jämtlands Län AB Länstrafiken i Västerbotten AB Länstrafiken i Norrbotten AB
1 Annat, vad?	Länstrafiken Sörmland AB
1 Produktion redovisas inte som utbudskilometer, utan som (ange vad nedan):	Hallandstrafiken AB
11 Kan ej redovisa antalet utbudskilometer därför att (svara nedan):	Upplands Lokaltrafik AB Jönköpings Länstrafik AB Kalmar Läns Trafik AB Stadstrafiken Lund Västrafik AB Karlstads kommun Dalatrafik AB X-Trafik AB Västernorrlands läns Trafik AB Umeå Lokaltrafik AB Luleå Lokaltrafik AB

Buss/bil

Tabell A 24

Kan antalet utbudskilometer delas på stads (tätort) respektive landsbygdstrafik?	
14 Ja, statistiken finns tillgänglig	Upplands Lokaltrafik AB Länstrafiken Sörmland AB Östgötatrafiken AB Jönköpings Länstrafik AB Länstrafiken Kronoberg Skånetrafiken Hallandstrafiken AB Värmlandstrafik AB Länstrafiken Örebro AB Västmanlands Lokaltrafik AB Dalatrafik AB Västernorrlands läns Trafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Länstrafiken i Norrbotten AB
6 Ja, men det kräver särskild bearbetning	SL Kalmar Läns Trafik AB Gotlands kommun Blekinge Trafiken Västrafik AB X-Trafik AB
5 Nej, varför?	Stadstrafiken Lund Karlstads kommun Länstrafiken i Västerbotten AB Umeå Lokaltrafik AB Luleå Lokaltrafik AB

Buss/bil

Tabell A 25

Kan utbudet även redovisas som sittplatskilometer?	
2 Ja, statistiken finns tillgänglig.	SL Värmlandstrafik AB Skånetrafiken
6 Ja, men det kräver särskild bearbetning.	Hallandstrafiken AB X-Trafik AB Umeå Lokaltrafik AB Länstrafiken i Norrbotten AB Luleå Lokaltrafik AB
17 Nej, varför?	Länstrafiken Sörmland AB Östgötatrafiken AB Jönköpings Länstrafik AB Länstrafiken Kronoberg Kalmar Läns Trafik AB Gotlands kommun Blekinge Trafiken Skånetrafiken Stadstrafiken Lund Västrafik AB Karlstads kommun Länstrafiken Örebro AB Västmanlands Lokaltrafik AB Dalatrafik AB Västernorrlands läns Trafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Länstrafiken i Västerbotten AB
Kan utbudet även redovisas som ståplatskilometer?	
0 Ja, statistiken finns tillgänglig.	
7 Ja, men det kräver särskild bearbetning.	SL Skånetrafiken Hallandstrafiken AB X-Trafik AB Umeå Lokaltrafik AB Länstrafiken i Norrbotten AB Luleå Lokaltrafik AB
17 Nej, varför?	Länstrafiken Sörmland AB Östgötatrafiken AB Jönköpings Länstrafik AB Kalmar Läns Trafik AB Gotlands kommun Blekinge Trafiken Skånetrafiken Stadstrafiken Lund Västrafik AB Värmlandstrafik AB Karlstads kommun Länstrafiken Örebro AB Västmanlands Lokaltrafik AB Dalatrafik AB Västernorrlands läns Trafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Länstrafiken i Västerbotten AB

Buss/bil

Tabell A 26

Ingår färdtjänst i antalet utbudskilometer?	
1 Ja	Dalatrafik AB
24 Nej	SL
	Upplands Lokaltrafik AB
	Länstrafiken Sörmland AB
	Östgötatrafik AB
	Jönköpings Länstrafik AB
	Länstrafiken Kronoberg
	Kalmar Läns Trafik AB
	Gotlands kommun
	Blekinge Trafiken
	Skånetrafiken
	Stadstrafiken Lund
	Hallandstrafiken AB
	Västtrafik AB
	Värmlandstrafik AB
	Karlstads kommun
	Länstrafiken Örebro AB
	Västmanlands Lokaltrafik AB
	X-Trafik AB
	Västernorrlands läns Trafik AB
	Länstrafiken i Jämtlands Län AB
	Länstrafiken i Västerbotten AB
	Umeå Lokaltrafik AB
	Länstrafiken i Norrbotten AB
	Luleå Lokaltrafik AB
Ingår sjukresor i antalet utbudskilometer?	
3 Ja	Dalatrafik AB
	Länstrafiken i Västerbotten AB
	Länstrafiken i Norrbotten AB
22 Nej	SL
	Upplands Lokaltrafik AB
	Länstrafiken Sörmland AB
	Östgötatrafik AB
	Jönköpings Länstrafik AB
	Länstrafiken Kronoberg
	Kalmar Läns Trafik AB
	Gotlands kommun
	Blekinge Trafiken
	Skånetrafiken
	Stadstrafiken Lund
	Hallandstrafiken AB
	Västtrafik AB
	Värmlandstrafik AB
	Karlstads kommun
	Länstrafiken Örebro AB
	Västmanlands Lokaltrafik AB
	X-Trafik AB
	Västernorrlands läns Trafik AB
	Länstrafiken i Jämtlands Län AB
	Umeå Lokaltrafik AB
	Luleå Lokaltrafik AB

Buss/bil

Tabell A 27

Ingår grundskoleelever i trafik som ej är öppen för allmänheten i antalet utbudskilometer?	
5 Ja, fortsätt till fråga 45	Skånetrafiken Västtrafik AB Länstrafiken Örebro AB Västernorrlands läns Trafik AB Länstrafiken i Västerbotten AB
19 Nej, fortsätt till fråga 46	SL Upplands Lokaltrafik AB Länstrafiken Sörmland AB Östgötatrafik AB Jönköpings Länstrafik AB Länstrafiken Kronoberg Kalmar Läns Trafik AB Gotlands kommun Stadstrafiken Lund Hallandstrafiken AB Värmlandstrafik AB Karlstads kommun Västmanlands Lokaltrafik AB Dalatrafik AB X-Trafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Umeå Lokaltrafik AB Länstrafiken i Norrbotten AB Luleå Lokaltrafik AB
Kan utbudskilometer för dessa grundskoleresor särredovisas?	
0 Ja, statistiken finns tillgänglig	
4 Ja, men det kräver särskild bearbetning	Skånetrafiken Västtrafik AB Västernorrlands läns Trafik AB Länstrafiken i Västerbotten AB
1 Nej, varför?	Länstrafiken Örebro AB

Intäkter

Samtliga trafikslag

Tabell A 28

Kan intäkterna delas på stads- (tätort) respektive landsbygdstrafik?	
11 Ja, statistiken finns tillgänglig	Waxholmsbolaget Upplands Lokaltrafik AB Länstrafiken Sörmland AB Östgötatrafiken AB Länstrafiken Kronoberg Gotlands kommun Länstrafiken Örebro AB Dalatrafik AB Västernorrlands läns Trafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Länstrafiken i Norrbotten AB
8 Ja, men det kräver särskild bearbetning	Jönköpings Länstrafik AB Kalmar Läns Trafik AB Skånetrafiken Hallandstrafiken AB Västtrafik AB Värmlandstrafik AB Västmanlands Lokaltrafik AB X-Trafik AB
5 Nej, varför?	SL Blekinge Trafiken Stadstrafiken Lund Karlstads kommun Umeå Lokaltrafik AB

Buss/bil

Tabell A 29

Kan intäkterna delas på stads- (tätort) respektive landsbygdstrafik?	
13 Ja, statistiken finns tillgänglig	Upplands Lokaltrafik AB Länstrafiken Sörmland AB Östgötatrafiken AB Länstrafiken Kronoberg Gotlands kommun Skånetrafiken Värmlandstrafik AB Karlstads kommun Länstrafiken Örebro AB Dalatrafik AB Västernorrlands läns Trafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Länstrafiken i Norrbotten AB
6 Ja, men det kräver särskild bearbetning	Jönköpings Länstrafik AB Kalmar Läns Trafik AB Hallandstrafiken AB Västtrafik AB Västmanlands Lokaltrafik AB X-Trafik AB
5 Nej, varför?	SL Blekinge Trafiken Länstrafiken i Västerbotten AB Umeå Lokaltrafik AB Luleå Lokaltrafik AB

Fartyg

Tabell A 30

Kan intäkterna delas på stads- (tätort) respektive landsbygdstrafik?	
1 Ja, statistiken finns tillgänglig	Waxholmsbolaget
1 Ja, men det kräver särskild bearbetning	Västtrafik AB
3 Nej, varför?	Jönköpings Länstrafik AB Blekinge Trafiken Västernorrlands läns Trafik AB

Samtliga trafikslag

Tabell A 31

Ingår intäkter från kommun för grundskoleskjutsning i linjelagd trafik i statistiken?	
22 Ja, fortsatt till fråga 5	SL Upplands Lokaltrafik AB Länstrafiken Sörmland AB Jönköpings Länstrafik AB Länstrafiken Kronoberg Kalmar Läns Trafik AB Gotlands kommun Blekinge Trafiken Skånetrafiken Stadstrafiken Lund Hallandstrafiken AB Västtrafik AB Länstrafiken Örebro AB Västmanlands Lokaltrafik AB Dalatrafik AB X-Trafik AB Västernorrlands läns Trafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Länstrafiken i Västerbotten AB Umeå Lokaltrafik AB Länstrafiken i Norrbotten AB Luleå Lokaltrafik AB
4 Nej, fortsatt till fråga 6	Waxholmsbolaget Östgötatrafik AB Värmlandstrafik AB Karlstads kommun
Kan intäkter för grundskoleskjutsning i linjelagd trafik särredovisas?	
13 Ja, statistiken finns tillgänglig	Upplands Lokaltrafik AB Länstrafiken Sörmland AB Länstrafiken Kronoberg Gotlands kommun Skånetrafiken Hallandstrafiken AB Västtrafik AB Länstrafiken Örebro AB Dalatrafik AB Västernorrlands läns Trafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Umeå Lokaltrafik AB Länstrafiken i Norrbotten AB
7 Ja, men det kräver särskild bearbetning	SL Jönköpings Länstrafik AB Kalmar Läns Trafik AB Blekinge Trafiken Västmanlands Lokaltrafik AB X-Trafik AB Länstrafiken i Västerbotten AB
2 Nej, varför?	Stadstrafiken Lund Luleå Lokaltrafik AB

Samtliga trafikslag

Tabell A 32

Ingår intäkter från kommun för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten i statistiken?	
8 Ja, fortsätt till fråga 7	Jönköpings Länstrafik AB Länstrafiken Kronoberg Blekinge Trafiken Skånetrafiken Västtrafik AB Dalatrafik AB Länstrafiken i Västerbotten AB Luleå Lokaltrafik AB
17 Nej, fortsätt till fråga 8	Waxholmsbolaget Upplands Lokaltrafik AB Länstrafiken Sörmland AB Östgötatrafik AB Kalmar Läns Trafik AB Gotlands kommun Stadstrafiken Lund Hallandstrafiken AB Värmlandstrafik AB Karlstads kommun Länstrafiken Örebro AB Västmanlands Lokaltrafik AB X-Trafik AB Västernorrlands läns Trafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Umeå Lokaltrafik AB Länstrafiken i Norrbotten AB
Kan intäkter för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten särredovisas?	
4 Ja, statistiken finns tillgänglig	Länstrafiken Kronoberg Skånetrafiken Dalatrafik AB Luleå Lokaltrafik AB
4 Ja, men det kräver särskild bearbetning	Jönköpings Länstrafik AB Blekinge Trafiken Västtrafik AB Länstrafiken i Västerbotten AB
0 Nej, varför?	

Buss/bil

Tabell A 33

Ingår intäkter från kommun för grundskoleskjutsning i linjelagd trafik i statistiken?	
24 Ja, fortsatt till fråga 52	SL Upplands Lokaltrafik AB Länstrafiken Sörmland AB Östgötatrafiken AB Jönköpings Länstrafik AB Länstrafiken Kronoberg Kalmar Läns Trafik AB Gotlands kommun Blekinge Trafiken Skånetrafiken Stadstrafiken Lund Hallandstrafiken AB Västtrafik AB Karlstads kommun Länstrafiken Örebro AB Västmanlands Lokaltrafik AB Dalatrafik AB X-Trafik AB Västernorrlands läns Trafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Länstrafiken i Västerbotten AB Umeå Lokaltrafik AB Länstrafiken i Norrbotten AB Luleå Lokaltrafik AB Värmlandstrafik AB
1 Nej, fortsatt till fråga 53	
Kan intäkter för grundskoleskjutsning i linjelagd trafik särredovisas?	
12 Ja, statistiken finns tillgänglig	Upplands Lokaltrafik AB Länstrafiken Sörmland AB Länstrafiken Kronoberg Gotlands kommun Skånetrafiken Hallandstrafiken AB Länstrafiken Örebro AB Dalatrafik AB Västernorrlands läns Trafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Umeå Lokaltrafik AB Länstrafiken i Norrbotten AB
8 Ja, men det kräver särskild bearbetning	SL Jönköpings Länstrafik AB Kalmar Läns Trafik AB Blekinge Trafiken Västtrafik AB Västmanlands Lokaltrafik AB X-Trafik AB Länstrafiken i Västerbotten AB
4 Nej, varför?	Östgötatrafiken AB Stadstrafiken Lund Karlstads kommun Luleå Lokaltrafik AB

Buss/bil

Tabell A 34

Ingår intäkter från kommun för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten i statistiken?	
7 Ja, fortsätt till fråga 54	Jönköpings Länstrafik AB Blekinge Trafiken Skånetrafiken Västtrafik AB Dalatrafik AB Länstrafiken i Västerbotten AB Luleå Lokaltrafik AB
18 Nej, fortsätt till fråga 55	SL Upplands Lokaltrafik AB Länstrafiken Sörmland AB Östgötatrafik AB Länstrafiken Kronoberg Kalmar Läns Trafik AB Gotlands kommun Stadstrafiken Lund Hallandstrafiken AB Värmlandstrafik AB Karlstads kommun Länstrafiken Örebro AB Västmanlands Lokaltrafik AB X-Trafik AB Västernorrlands läns Trafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Umeå Lokaltrafik AB Länstrafiken i Norrbotten AB
Kan intäkter för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten särredovisas?	
3 Ja, statistiken finns tillgänglig	Skånetrafiken Dalatrafik AB Luleå Lokaltrafik AB
4 Ja, men det kräver särskild bearbetning	Jönköpings Länstrafik AB Blekinge Trafiken Västtrafik AB Länstrafiken i Västerbotten AB
0 Nej, varför?	

Spårväg

Tabell A 35

Ingår intäkter från kommun för grundskoleskjutsning i linjelagd trafik i statistiken?	
3 Ja, fortsätt till fråga 69	SL Östgötatrafik AB Västtrafik AB
0 Nej, fortsätt till fråga 70	
Kan intäkter för grundskoleskjutsning i linjelagd trafik särredovisas?	
0 Ja, statistiken finns tillgänglig	
2 Ja, men det kräver särskild bearbetning	SL Västtrafik AB
1 Nej, varför?	Östgötatrafik AB

Tåg

Tabell A 36

Ingår intäkter från kommun för grundskoleskjutsning i linjelagd trafik i statistiken?	
10 Ja, fortsatt till fråga 77	SL Upplands Lokaltrafik AB Östgötatrafiken AB Jönköpings Länstrafik AB Länstrafiken Kronoberg Skånetrafiken Hallandstrafiken AB Västtrafik AB X-Trafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB
4 Nej, fortsatt till fråga 78	Blekinge Trafiken Värmlandstrafik AB Länstrafiken Örebro AB Västernorrlands läns Trafik AB
Kan intäkter för grundskoleskjutsning i linjelagd trafik särredovisas?	
2 Ja, statistiken finns tillgänglig	Upplands Lokaltrafik AB Länstrafiken Kronoberg
6 Ja, men det kräver särskild bearbetning	SL Jönköpings Länstrafik AB Skånetrafiken Hallandstrafiken AB Västtrafik AB X-Trafik AB
2 Nej, varför?	Östgötatrafiken AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB

Fartyg

Tabell A 37

Ingår intäkter från kommun för grundskoleskjutsning i linjelagd trafik i statistiken?	
2 Ja, fortsatt till fråga 98	Jönköpings Länstrafik AB Västtrafik AB
3 Nej, fortsatt till fråga 99	Waxholmsbolaget Blekinge Trafiken Västernorrlands läns Trafik AB
Kan intäkter för grundskoleskjutsning i linjelagd trafik särredovisas?	
0 Ja, statistiken finns tillgänglig	
2 Ja, men det kräver särskild bearbetning	Jönköpings Länstrafik AB Västtrafik AB
0 Nej, varför?	

Fartyg

Tabell A 38

Ingår intäkter från kommun för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten i statistiken?	
1 Ja, fortsätt till fråga 100	Västtrafik AB
4 Nej, fortsätt till fråga 101	Waxholmsbolaget Jönköpings Länstrafik AB Blekinge Trafiken Västernorrlands läns Trafik AB

Kan intäkter för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten särredovisas?	
0 Ja, statistiken finns tillgänglig	
1 Ja, men det kräver särskild bearbetning	Västtrafik AB
0 Nej, varför?	

Kostnader

Samtliga trafikslag

Tabell A 39

Kan kostnaderna delas på stads- (tätort) respektive landsbygdstrafik?	
12 Ja, statistiken finns tillgänglig	Waxholmsbolaget Upplands Lokaltrafik AB Länstrafiken Sörmland AB Östgötatrafik AB Länstrafiken Kronoberg Gotlands kommun Skånetrafiken Länstrafiken Örebro AB Dalatrafik AB Västernorrlands läns Trafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Länstrafiken i Norrbotten AB
9 Ja, men det kräver särskild bearbetning	Jönköpings Länstrafik AB Kalmar Läns Trafik AB Blekinge Trafiken Hallandstrafiken AB Västtrafik AB Värmlandstrafik AB Västmanlands Lokaltrafik AB X-Trafik AB SL
4 Nej, varför?	Karlstads kommun Länstrafiken i Västerbotten AB Umeå Lokaltrafik AB Luleå Lokaltrafik AB

Buss/bil

Tabell A 40

Kan kostnaderna delas på stads- (tätort) respektive landsbygdstrafik?	
13 Ja, statistiken finns tillgänglig	Upplands Lokaltrafik AB Länstrafiken Sörmland AB Östgötatrafiken AB Länstrafiken Kronoberg Gotlands kommun Skånetrafiken Hallandstrafiken AB Värmlandstrafik AB Länstrafiken Örebro AB Dalatrafik AB Västernorrlands läns Trafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Länstrafiken i Norrbotten AB
7 Ja, men det kräver särskild bearbetning	SL Jönköpings Länstrafik AB Kalmar Läns Trafik AB Blekinge Trafiken Västtrafik AB Västmanlands Lokaltrafik AB X-Trafik AB
5 Nej, varför?	Länstrafiken i Västerbotten AB Umeå Lokaltrafik AB Luleå Lokaltrafik AB Stadstrafiken Lund Karlstads kommun

Fartyg

Tabell A 41

Kan kostnaderna delas på stads- (tätort) respektive landsbygdstrafik?	
0 Ja, statistiken finns tillgänglig	
2 Ja, men det kräver särskild bearbetning	Waxholmsbolaget Västtrafik AB
3 Nej, varför?	Jönköpings Länstrafik AB Blekinge Trafiken Västernorrlands läns Trafik AB

Samtliga trafikslag

Tabell A 42

Ingår kostnader för linjelagd grundskoleskjutsning som är öppen för allmänheten i statistiken?	
24 Ja, fortsätt till fråga 11	SL Upplands Lokaltrafik AB Länstrafiken Sörmland AB Östgötatrafiken AB Jönköpings Länstrafik AB Länstrafiken Kronoberg Kalmar Läns Trafik AB Gotlands kommun Blekinge Trafiken Skånetrafiken Hallandstrafiken AB Västtrafik AB Värmlandstrafik AB Karlstads kommun Länstrafiken Örebro AB Västmanlands Lokaltrafik AB Dalatrafik AB X-Trafik AB Västernorrlands läns Trafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Länstrafiken i Västerbotten AB Umeå Lokaltrafik AB Länstrafiken i Norrbotten AB Luleå Lokaltrafik AB
2 Nej, fortsätt till fråga 12	Waxholmsbolaget Stadstrafiken Lund
Kan kostnader för linjelagd grundskoleskjutsning som är öppen för allmänheten särredovisas?	
2 Ja, statistiken finns tillgänglig	Länstrafiken Kronoberg Skånetrafiken
10 Ja, men det kräver särskild bearbetning	SL Länstrafiken Sörmland AB Kalmar Läns Trafik AB Gotlands kommun Västtrafik AB Värmlandstrafik AB Västmanlands Lokaltrafik AB X-Trafik AB Västernorrlands läns Trafik AB Länstrafiken i Västerbotten AB
12 Nej, varför?	Upplands Lokaltrafik AB Östgötatrafiken AB Jönköpings Länstrafik AB Blekinge Trafiken Hallandstrafiken AB Karlstads kommun Länstrafiken Örebro AB Dalatrafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Umeå Lokaltrafik AB Länstrafiken i Norrbotten AB Luleå Lokaltrafik AB

Samtliga trafikslag

Tabell A 43

Ingår kostnader för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten i statistiken?	
8 Ja, fortsatt till fråga 14	Jönköpings Länstrafik AB Länstrafiken Kronoberg Blekinge Trafiken Skånetrafiken Västrafik AB Dalatrafik AB Länstrafiken i Västerbotten AB Luleå Lokaltrafik AB
17 Nej, fortsatt till fråga 15	Waxholmsbolaget Upplands Lokaltrafik AB Länstrafiken Sörmland AB Östgötatrafiken AB Kalmar Läns Trafik AB Gotlands kommun Stadttrafiken Lund Hallandstrafiken AB Värmlandstrafik AB Karlstads kommun Länstrafiken Örebro AB Västmanlands Lokaltrafik AB X-Trafik AB Västernorrlands läns Trafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Umeå Lokaltrafik AB Länstrafiken i Norrbotten AB
Kan kostnader för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten särredovisas?	
4 Ja, statistiken finns tillgänglig	Länstrafiken Kronoberg Skånetrafiken Dalatrafik AB Luleå Lokaltrafik AB
4 Ja, men det kräver särskild bearbetning	Jönköpings Länstrafik AB Blekinge Trafiken Västrafik AB Länstrafiken i Västerbotten AB
0 Nej, varför?	

Buss/bil

Tabell A 44

Ingår kostnader för linjelagd grundskoleskjutsning som är öppen för allmänheten i statistiken?	
23 Ja, fortsätt till fråga 57	SL Upplands Lokaltrafik AB Länstrafiken Sörmland AB Östgötatrafiken AB Jönköpings Länstrafik AB Länstrafiken Kronoberg Kalmar Läns Trafik AB Gotlands kommun Blekinge Trafiken Skånetrafiken Hallandstrafiken AB Västrafik AB Värmlandstrafik AB Karlstads kommun Länstrafiken Örebro AB Västmanlands Lokaltrafik AB Dalatrafik AB X-Trafik AB Västernorrlands läns Trafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Länstrafiken i Västerbotten AB Umeå Lokaltrafik AB Länstrafiken i Norrbotten AB
2 Nej, fortsätt till fråga 58	Stadstrafiken Lund Luleå Lokaltrafik AB
Kan kostnader för linjelagd grundskoleskjutsning som är öppen för allmänheten särredovisas?	
2 Ja, statistiken finns tillgänglig	Länstrafiken Kronoberg Skånetrafiken
7 Ja, men det kräver särskild bearbetning	Länstrafiken Sörmland AB Jönköpings Länstrafik AB Kalmar Läns Trafik AB Västrafik AB Västmanlands Lokaltrafik AB Västernorrlands läns Trafik AB Länstrafiken i Västerbotten AB
15 Nej, varför?	SL Upplands Lokaltrafik AB Östgötatrafiken AB Gotlands kommun Blekinge Trafiken Hallandstrafiken AB Värmlandstrafik AB Karlstads kommun Länstrafiken Örebro AB Dalatrafik AB X-Trafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Umeå Lokaltrafik AB Länstrafiken i Norrbotten AB

Buss/bil

Tabell A 45

Ingår kostnader för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten i statistiken?	
7 Ja, fortsätt till fråga 59	Jönköpings Länstrafik AB Blekinge Trafiken Skånetrafiken Västtrafik AB Dalatrafik AB Länstrafiken i Västerbotten AB Luleå Lokaltrafik AB
18 Nej, fortsätt till fråga 60	SL Upplands Lokaltrafik AB Länstrafiken Sörmland AB Östgötatrafik AB Länstrafiken Kronoberg Kalmar Läns Trafik AB Gotlands kommun Stadstrafiken Lund Hallandstrafiken AB Värmlandstrafik AB Karlstads kommun Länstrafiken Örebro AB Västmanlands Lokaltrafik AB X-Trafik AB Västernorrlands läns Trafik AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB Umeå Lokaltrafik AB Länstrafiken i Norrbotten AB
Kan kostnader för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten särredovisas?	
3 Ja, statistiken finns tillgänglig	Skånetrafiken Dalatrafik AB Luleå Lokaltrafik AB
4 Ja, men det kräver särskild bearbetning	Jönköpings Länstrafik AB Blekinge Trafiken Västtrafik AB Länstrafiken i Västerbotten AB
0 Nej, varför?	

Spårväg

Tabell A 46

Ingår kostnader för linjelagd grundskoleskjutsning som är öppen för allmänheten i statistiken?	
3 Ja, fortsätt till fråga 73	SL Östgötatrafik AB Västtrafik AB
0 Nej, fortsätt till fråga 74	
Kan kostnader för linjelagd grundskoleskjutsning som är öppen för allmänheten särredovisas?	
0 Ja, statistiken finns tillgänglig	
1 Ja, men det kräver särskild bearbetning	Västtrafik AB
2 Nej, varför?	SL Östgötatrafik AB

Tåg

Tabell A 47

Ingår kostnader för linjelagd grundskoleskjutsning som är öppen för allmänheten i statistiken?	
9 Ja, fortsätt till fråga 81	SL Upplands Lokaltrafik AB Östgötatrafiken AB Jönköpings Länstrafik AB Länstrafiken Kronoberg Hallandstrafiken AB Västtrafik AB Blekinge Trafiken Länstrafiken i Jämtlands Län AB
4 Nej, fortsätt till fråga 82	Blekinge Trafiken Skånetrafiken Värmlandstrafik AB Västernorrlands läns Trafik AB
Kan kostnader för linjelagd grundskoleskjutsning som är öppen för allmänheten särredovisas?	
1 Ja, statistiken finns tillgänglig	Länstrafiken Kronoberg
3 Ja, men det kräver särskild bearbetning	SL Jönköpings Länstrafik AB Västtrafik AB
5 Nej, varför?	Upplands Lokaltrafik AB Östgötatrafiken AB Blekinge Trafiken Hallandstrafiken AB Länstrafiken i Jämtlands Län AB

Fartyg

Tabell A 48

Ingår kostnader för linjelagd grundskoleskjutsning som är öppen för allmänheten i statistiken?	
1 Ja, fortsätt till fråga 103	Västtrafik AB
4 Nej, fortsätt till fråga 104	Waxholmsbolaget Jönköpings Länstrafik AB Blekinge Trafiken Västernorrlands läns Trafik AB
Kan kostnader för linjelagd grundskoleskjutsning som är öppen för allmänheten särredovisas?	
0 Ja, statistiken finns tillgänglig	
1 Ja, men det kräver särskild bearbetning	Västtrafik AB
0 Nej, varför?	

Fartyg

Tabell A 49

Ingår kostnader för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten i statistiken?	
1 Ja, fortsätt till fråga 105	Västtrafik AB
4 Nej, slut!	Waxholmsbolaget Jönköpings Länstrafik AB Blekinge Trafiken Västernorrlands läns Trafik AB
Kan kostnader för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten särredovisas?	
0 Ja, statistiken finns tillgänglig	
1 Ja, men det kräver särskild bearbetning	Västtrafik AB
0 Nej, varför?	

Bilaga B: enkätformulär

Följande enkät användes vid enkätundersökningen. Enkäten skickades ut i elektroniskt format.

Enkät: Statistik om kollektivtrafik

Huvudman: **Sammanställning av enkätsvar** 26

Datum:

Kontaktperson:

Telefon:

E-post:



Instruktion:

De inledande frågorna behandlar samtliga trafikslag inom ert trafikområde. De därpå följande frågorna är uppdelade för olika trafikslag: buss/bil, tunnelbana, spårväg, tåg och fartyg i nu nämnd ordning. Kontrollera att du svarar på frågorna för samtliga de trafikslag som finns inom ert trafikområde.

Du svarar på frågorna genom att sätta **x** i lämplig ruta. I vissa fall finns en ruta att fylla i med fritext. Radbrytning sker automatsikt när du kommer till rutans slut. När du fyller i vilka städer som ingår skriver du Stad1, Stad2, etc (retur gör att du hoppar ur rutan).

I några fall där mer än ett alternativ kan vara svaret, ber vi dig också att fördela svarsalternativen i %. Summan ska alltid bli 100%. Ange procentsiffran med heltal, t ex 45, använd inte decimaltal!

Frågor:

Har du några **frågor om enkäten**, kontakta i så fall:

Lena Fredriksson, Trivector Traffic: 046-386537

lena.fredriksson@trivector.se

PG Andersson, Trivector Traffic: 046-386504

pg.andersson@trivector.se

Samtliga trafikslag summerat

Omfattning

1 Vilka trafikslag ingår i den statistik ni lämnar till SIKA/SLTF och/eller Banverket?

Flera alternativ kan kryssas för

Landsbygds-/regionbusstrafik

Stads-/tätortbusstrafik

Vilka städer ingår?

Kompletteringstrafik med bil

Tunnelbana

Spårväg

Tåg (järnväg)

Fartyg

Intäkter

2 Vilka trafikslag ingår i den statistik som rör intäkter?

Flera alternativ kan kryssas för

Landsbygds-/regionbusstrafik

Stads-/tätortbusstrafik

Vilka städer ingår?

Kompletteringstrafik med bil

Tunnelbana

Spårväg

Tåg (järnväg)

Fartyg

3 Kan intäkterna delas på stads- (tätort) respektive landsbygdstrafik?

Ja, statistiken finns tillgänglig

Ja, men det kräver särskild bearbetning

Nej, varför?

4 Ingår intäkter från kommun för grundskolekjutsning i linjelagd trafik i statistiken?

(Med intäkter menas all form av ersättning från kommun i form av direkt bidrag eller köp av färdbevis)

Ja, fortsätt till fråga 5

Nej, fortsätt till fråga 6

5 Kan intäkter för grundskolekjutsning i linjelagd trafik särredovisas?

Ja, statistiken finns tillgänglig

Ja, men det kräver särskild bearbetning

Nej, varför?

6 Ingår intäkter från kommun för grundskolekjutsning som inte är öppen för allmänheten i statistiken?

(Med intäkter menas all form av ersättning från kommun i form av direkt bidrag eller köp av färdbevis)

Ja, fortsätt till fråga 7

Nej, fortsätt till fråga 8

7 Kan intäkter för grundskolekjutsning som inte är öppen för allmänheten särredovisas?

Ja, statistiken finns tillgänglig

Ja, men det kräver särskild bearbetning

Nej, varför?

Kostnader

8 Vilka trafikslag ingår i den statistik som rör kostnaderna?

Flera alternativ kan kryssas för

Landsbygds-/regionbusstrafik

Stads-/tätortbusstrafik

Vilka städer ingår?

Kompletteringstrafik med bil

Tunnelbana

Spårväg

Tåg (järnväg)

Fartyg

9 Kan kostnaderna delas på stads- (tätort) respektive landsbygdstrafik?

Ja, statistiken finns tillgänglig

Ja, men det kräver särskild bearbetning

Nej, varför?

10 Ingår kostnader för linjelagd grundskoleskjutsning som är öppen för allmänheten i statistiken?

- Ja, fortsätt till fråga 11
 Nej, fortsätt till fråga 12

11 Kan kostnader för linjelagd grundskoleskjutsning som är öppen för allmänheten särredovisas?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
 Ja, men det kräver särskild bearbetning
 Nej, varför?

12 Ingår kostnader för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten i statistiken?

- Ja, fortsätt till fråga 14
 Nej, fortsätt till fråga 15

13 Reserv

14 Kan kostnader för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten särredovisas?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
 Ja, men det kräver särskild bearbetning
 Nej, varför?

Buss/bil

Resande

15 Vilka typer av trafik ingår i den statistik som rör resandet med buss/bil?

Flera alternativ kan kryssas för

- Landsbygds-/regionbusstrafik
 Stads-/tätortbusstrafik
 Vilka städer ingår?
 Kompletteringstrafik med bil

16 Hur tar ni fram antal resor (påstigande) med buss?

Om flera alternativ används kryssa för de som gäller och ange hur stor andel av resorna

% som faller inom respektive alternativ.

- | | | |
|--------------------------|--------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Enbart statistik från biljettmaskiner |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Statistik från biljettmaskiner kompletterat med ombordräkningar |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Manuella ombordräkningar som viktats upp till årsresande |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Automatiska ombordräkningar som viktats upp till årsresande |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Annat, vad? <input type="text"/> |

17 Hur tar ni fram antal resor med kompletteringstrafik?

Om flera alternativ används kryssa för de som gäller och ange hur stor andel av resorna

% som faller inom respektive alternativ.

- | | | |
|--------------------------|--------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Från beställningscentral |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Från entreprenörens fakturor |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Annat, vad? <input type="text"/> |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Kan ej redovisa antalet resande därför att (svara nedan):
<input type="text"/> |

18 Vilka typer av bytesresor registreras som ny påstigning?

Flera alternativ kan kryssas för

- Byte på kontantbiljett
 Byte på förköpsbiljett/förköpskort (gäller för angivet antal resor eller kronor)
 Byte på periodbiljett/periodkort (obegränsat resande under angiven tid)
 Byte på fribiljett, resplus, värnpliktsresa mm
 Inga bytesresor registreras som ny påstigning

19 Kan antalet påstigande delas på stads- (tätort) respektive landsbygdstrafik?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
 Ja, men det kräver särskild bearbetning
 Nej, varför?

20 Ingår Resplusbiljetter (fd Tågplus) i antalet påstigande?

- Ja
 Nej

21 Ingår Värnpliktsresor i antalet påstigande?

- Ja
 Nej

22 Ingår barn som reser gratis i antalet påstigande?

Med barn som reser gratis menas barn under t ex 6 år som reser utan kostnad antingen ensamma eller i vuxens sällskap.

- Ja
 Nej

23 Ingår kompletteringstrafik i antalet påstigande?

- Ja
 Nej

24 Ingår färdtjänstresor i antalet påstigande?

- Ja
 Nej

25 Ingår sjukresor i antalet påstigande?

- Ja
 Nej

26 Ingår grundskoleelever som reser till och från grundskolan i allmän trafik i antalet påstigande?

- Ja, fortsatt till fråga 27
 Nej, fortsatt till fråga 28

27 Kan dessa grundskolesor i allmän trafik särredovisas?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
 Ja, men det kräver särskild bearbetning
 Nej, varför?

28 Ingår grundskoleelever som reser till och från grundskolan i trafik som inte är öppen för allmänheten i antalet påstigande?

- Ja, fortsatt till fråga 29
 Nej, fortsatt till fråga 30

29 Kan dessa grundskolesor i trafik som inte är öppen för allmänheten särredovisas?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
 Ja, men det kräver särskild bearbetning
 Nej, varför?

Personkilometer**30 Vilka typer av trafik ingår i den statistik som rör antalet personkilometer med buss/bil?**

Flera alternativ kan kryssas för

- Landsbygds-/regionbusstrafik
 Stads-/tätortbusstrafik
 Vilka städer ingår?
 Kompletteringstrafik med bil

31 Hur tar ni fram antalet personkilometer för buss?

Om flera alternativ används kryssa för de som gäller och ange hur stor andel av resorna

% som faller inom respektive alternativ.

- | | | |
|--------------------------|--------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Beräknas med hjälp av passagerarräkning och belastning i fordonet |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Medelreslängden från resvaneundersökning "gångar" antalet resor |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Från taxsystemet eftersom taxan baseras på avstånd |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Uppskattad medelreslängd "gångar" antalet resor |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Annat, vad? <input type="text"/> |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Kan ej redovisa antalet personkilometer därför att (svara i rutan nedan och fortsatt till fråga 40):
<input type="text"/> |

32 Hur tar ni fram antalet personkilometer för kompletteringstrafik?

Om flera alternativ används kryssa för de som gäller och ange hur stor andel av resorna

% som faller inom respektive alternativ.

- | | | |
|--------------------------|--------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Från beställningscentral eller entreprenörs fakturor som redovisar antal resor samt antal körda kilometer |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Medelreslängden från resvaneundersökning "gångar" antalet resor |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Från taxsystemet eftersom taxan baseras på avstånd |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Uppskattad medelreslängd "gångar" antalet resor |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Annat, vad? <input type="text"/> |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Kan ej redovisa antalet personkilometer därför att (svara i rutan nedan):
<input type="text"/> |

33 Kan antalet personkilometer delas på stads- (tätort) respektive landsbygdstrafik?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
 Ja, men det kräver särskild bearbetning
 Nej, varför?

34 Ingår grundskoleelever som reser till och från grundskolan i allmän trafik i antalet personkm?

- Ja, fortsätt till fråga 35
 Nej, fortsätt till fråga 36

35 Kan personkm för grundskoleresor i allmän trafik särredovisas?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
 Ja, men det kräver särskild bearbetning
 Nej, varför?

36 Ingår grundskoleelever som reser till och från grundskolan i ej öppen trafik i antalet personkm?

- Ja, fortsätt till fråga 37
 Nej, fortsätt till fråga 38

37 Kan personkm för grundskoleresor i ej öppen trafik särredovisas?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
 Ja, men det kräver särskild bearbetning
 Nej, varför?

38 Ingår färdtjänst i antalet personkilometer?

- Ja
 Nej

39 Ingår sjukresor i antalet personkilometer?

- Ja
 Nej

Utbudskilometer

40 Vilka typer av trafik ingår i den statistik som rör utbudet med buss/bil?

Flera alternativ kan kryssas för

- Landsbygds-/regionbusstrafik
 Stads-/tätortbusstrafik
Vilka städer ingår?
 Kompletteringstrafik med bil

41 Hur tar ni fram antalet utbudskilometer för buss?

- Hämtas från trafikdatabas för **planerad trafik**
 Hämtas från trafikdatabas för **genomförd trafik**
 Hämtas från **ekonomisystemet**, dvs genomförd trafik baserad på fakturerat antal kilometer.
 Annat, vad?
 Produktion redovisas inte som utbudskilometer, utan som (ange vad nedan):
Svara sedan på de följande frågorna för denna definition av utbud i stället för utbudskilometer

 Kan ej redovisa antalet utbudskilometer därför att (svara i rutan nedan och fortsätt till fråga 50):

42 Hur tar ni fram antalet utbudskilometer för kompletteringstrafik?

- Från beställningscentral
 Från entreprenörens fakturor
Annat, vad?
 Produktion redovisas inte som utbudskilometer, utan som (ange vad nedan):

 Kan ej redovisa antalet utbudskilometer därför att (svara nedan):

43 Kan antalet utbudskilometer delas på stads (tätort) respektive landsbygdstrafik?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
 Ja, men det kräver särskild bearbetning
 Nej, varför?

44 Ingår grundskoleelever i trafik som ej är öppen för allmänheten i antalet utbudskilometer?

- Ja, fortsätt till fråga 45
 Nej, fortsätt till fråga 46

45 Kan utbudskilometer för dessa grundskoleresor särredovisas?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
 Ja, men det kräver särskild bearbetning
 Nej, varför?

46 Ingår färdtjänst i antalet utbudskilometer?

- Ja
 Nej

47 Ingår sjukresor i antalet utbudskilometer?

- Ja
 Nej

48 Kan utbudet även redovisas som sittplatskilometer?

- Ja, statistiken finns tillgänglig.
 Ja, men det kräver särskild bearbetning.
 Nej, varför?

49 Kan utbudet även redovisas som ståplatskilometer?

- Ja, statistiken finns tillgänglig.
 Ja, men det kräver särskild bearbetning.
 Nej, varför?

Intäkter

50 Kan intäkterna delas på stads- (tätort) respektive landsbygdstrafik?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
 Ja, men det kräver särskild bearbetning
 Nej, varför?

51 Ingår intäkter från kommun för grundskoleskjutsning i linjelagd trafik i statistiken?

(Med intäkter menas all form av ersättning från kommun i form av direkt bidrag eller köp av färdbevis)

- Ja, fortsätt till fråga 52
 Nej, fortsätt till fråga 53

52 Kan intäkter för grundskoleskjutsning i linjelagd trafik särredovisas?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
 Ja, men det kräver särskild bearbetning
 Nej, varför?

53 Ingår intäkter från kommun för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten i statistiken?

(Med intäkter menas all form av ersättning från kommun i form av direkt bidrag eller köp av färdbevis)

- Ja, fortsätt till fråga 54
 Nej, fortsätt till fråga 55

54 Kan intäkter för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten särredovisas?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
 Ja, men det kräver särskild bearbetning
 Nej, varför?

Kostnader

55 Kan kostnaderna delas på stads- (tätort) respektive landsbygdstrafik?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
 Ja, men det kräver särskild bearbetning
 Nej, varför?

56 Ingår kostnader för linjelagd grundskoleskjutsning som är öppen för allmänheten i statistiken?

- Ja, fortsätt till fråga 57
 Nej, fortsätt till fråga 58

57 Kan kostnader för linjelagd grundskoleskjutsning som är öppen för allmänheten särredovisas?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
 Ja, men det kräver särskild bearbetning
 Nej, varför?

58 Ingår kostnader för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten i statistiken?

- Ja, fortsätt till fråga 59
 Nej, fortsätt till fråga 60

59 Kan kostnader för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten särredovisas?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
 Ja, men det kräver särskild bearbetning
 Nej, varför?

Tunnelbana

Intäkter

60 Ingår intäkter från kommun för grundskoleskjutsning i linjelagd trafik i statistiken?

(Med intäkter menas all form av ersättning från kommun i form av direkt bidrag eller köp av färdbevis)

- Ja, fortsätt till fråga 61
 Nej, fortsätt till fråga 62

61 Kan intäkter för grundskoleskjutsning i linjelagd trafik särredovisas?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
 Ja, men det kräver särskild bearbetning
 Nej, varför?

62 Ingår intäkter från kommun för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten i statistiken?

(Med intäkter menas all form av ersättning från kommun i form av direkt bidrag eller köp av färdbevis)

- Ja, fortsätt till fråga 63
 Nej, fortsätt till fråga 64

63 Kan intäkter för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten särredovisas?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
 Ja, men det kräver särskild bearbetning
 Nej, varför?

Kostnader

64 Ingår kostnader för linjelagd grundskoleskjutsning som är öppen för allmänheten i statistiken?

- Ja, fortsätt till fråga 65
 Nej, fortsätt till fråga 66

65 Kan kostnader för linjelagd grundskoleskjutsning som är öppen för allmänheten särredovisas?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
 Ja, men det kräver särskild bearbetning
 Nej, varför?

66 Ingår kostnader för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten i statistiken?

- Ja, fortsätt till fråga 67
 Nej, fortsätt till fråga 68

67 Kan kostnader för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten särredovisas?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
 Ja, men det kräver särskild bearbetning
 Nej, varför?

Spårväg

Intäkter

68 Ingår intäkter från kommun för grundskoleskjutsning i linjelagd trafik i statistiken?

(Med intäkter menas all form av ersättning från kommun i form av direkt bidrag eller köp av färdbevis)

- Ja, fortsätt till fråga 69
 Nej, fortsätt till fråga 70

69 Kan intäkter för grundskoleskjutsning i linjelagd trafik särredovisas?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
 Ja, men det kräver särskild bearbetning
 Nej, varför?

70 Ingår intäkter från kommun för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten i statistiken?

(Med intäkter menas all form av ersättning från kommun i form av direkt bidrag eller köp av färdbevis)

- Ja, fortsätt till fråga 71
 Nej, fortsätt till fråga 72

71 Kan intäkter för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten särredovisas?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
 Ja, men det kräver särskild bearbetning
 Nej, varför?

Kostnader

72 Ingår kostnader för linjelagd grundskoleskjutsning som är öppen för allmänheten i statistiken?

- Ja, fortsätt till fråga 73
 Nej, fortsätt till fråga 74

73 Kan kostnader för linjelagd grundskoleskjutsning som är öppen för allmänheten särredovisas?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
 Ja, men det kräver särskild bearbetning
 Nej, varför?

74 Ingår kostnader för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten i statistiken?

- Ja, fortsätt till fråga 75
 Nej, fortsätt till fråga 76

75 Kan kostnader för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten särredovisas?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
 Ja, men det kräver särskild bearbetning
 Nej, varför?

Tåg (Järnväg)

Intäkter

76 Ingår intäkter från kommun för grundskoleskjutsning i linjelagd trafik i statistiken?

(Med intäkter menas all form av ersättning från kommun i form av direkt bidrag eller köp av färdbevis)

- Ja, fortsätt till fråga 77
 Nej, fortsätt till fråga 78

77 Kan intäkter för grundskoleskjutsning i linjelagd trafik särredovisas?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
 Ja, men det kräver särskild bearbetning
 Nej, varför?

78 Ingår intäkter från kommun för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten i statistiken?

(Med intäkter menas all form av ersättning från kommun i form av direkt bidrag eller köp av färdbevis)

- Ja, fortsätt till fråga 79
 Nej, fortsätt till fråga 80

79 Kan intäkter för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten särredovisas?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
 Ja, men det kräver särskild bearbetning
 Nej, varför?

Kostnader

80 Ingår kostnader för linjelagd grundskoleskjutsning som är öppen för allmänheten i statistiken?

- Ja, fortsätt till fråga 81
 Nej, fortsätt till fråga 82

81 Kan kostnader för linjelagd grundskoleskjutsning som är öppen för allmänheten särredovisas?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
 Ja, men det kräver särskild bearbetning
 Nej, varför?

82 Ingår kostnader för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten i statistiken?

- Ja, fortsätt till fråga 83
 Nej, fortsätt till fråga 84

83 Kan kostnader för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten särredovisas?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
 Ja, men det kräver särskild bearbetning
 Nej, varför?

Fartyg

Resande

84 Hur tar ni fram antal resor (påstigande) med fartyg?

Om flera alternativ används kryssa för de som gäller och ange hur stor andel av resorna

% som faller inom respektive alternativ.

<input type="checkbox"/>	Enbart statistik från biljettmaskiner	
<input type="checkbox"/>	Statistik från biljettmaskiner kompletterat med ombordräkningar	
<input type="checkbox"/>	Manuella ombordräkningar som viktats upp till årsresande	
<input type="checkbox"/>	Automatiska ombordräkningar som viktats upp till årsresande	
<input type="checkbox"/>	Annat, vad?	<input type="text"/>

85 Vilka typer av bytesresor registreras som ny påstigning?

Flera alternativ kan kryssas för

- Byte på kontantbiljett
- Byte på förköpsbiljett/förköpskort (gäller för angivet antal resor eller kronor)
- Byte på periodbiljett/periodkort (obegränsat resande under angiven tid)
- Byte på fribiljett, resplus, värnpliktsresa mm
- Inga bytesresor registreras som ny påstigning

86 Kan antalet påstigande delas på stads- (tätort) respektive landsbygdstrafik?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
- Ja, men det kräver särskild bearbetning
- Nej, varför?

87 Ingår Resplusbiljetter (fd Tågplus) i antalet påstigande?

- Ja
- Nej

88 Ingår Värnpliktsresor i antalet påstigande?

- Ja
- Nej

89 Ingår barn som reser gratis i antalet påstigande?

Med barn som reser gratis menas barn under t ex 6 år som reser utan kostnad antingen ensamma eller i vuxens sällskap.

- Ja
- Nej

90 Ingår färdtjänstresor i antalet påstigande?

- Ja
- Nej

91 Ingår sjukresor i antalet påstigande?

- Ja
- Nej

92 Ingår grundskoleelever som reser till och från grundskolan i allmän trafik i antalet påstigande?

- Ja, fortsätt till fråga 93
- Nej, fortsätt till fråga 94

93 Kan dessa grundskoleresor i allmän trafik särredovisas?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
- Ja, men det kräver särskild bearbetning
- Nej, varför?

94 Ingår grundskoleelever som reser till och från grundskolan i trafik som inte är öppen för allmänheten i antalet påstigande?

- Ja, fortsätt till fråga 95
- Nej, fortsätt till fråga 96

95 Kan dessa grundskoleresor i trafik som inte är öppen för allmänheten särredovisas?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
- Ja, men det kräver särskild bearbetning
- Nej, varför?

Intäkter

96 Kan intäkterna delas på stads- (tätort) respektive landsbygdstrafik?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
 Ja, men det kräver särskild bearbetning
 Nej, varför?

97 Ingår intäkter från kommun för grundskoleskjutsning i linjelagd trafik i statistiken?

(Med intäkter menas all form av ersättning från kommun i form av direkt bidrag eller köp av färdbevis)

- Ja, fortsätt till fråga 98
 Nej, fortsätt till fråga 99

98 Kan intäkter för grundskoleskjutsning i linjelagd trafik särredovisas?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
 Ja, men det kräver särskild bearbetning
 Nej, varför?

99 Ingår intäkter från kommun för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten i statistiken?

(Med intäkter menas all form av ersättning från kommun i form av direkt bidrag eller köp av färdbevis)

- Ja, fortsätt till fråga 100
 Nej, fortsätt till fråga 101

100 Kan intäkter för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten särredovisas?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
 Ja, men det kräver särskild bearbetning
 Nej, varför?

Kostnader

101 Kan kostnaderna delas på stads- (tätort) respektive landsbygdstrafik?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
 Ja, men det kräver särskild bearbetning
 Nej, varför?

102 Ingår kostnader för linjelagd grundskoleskjutsning som är öppen för allmänheten i statistiken?

- Ja, fortsätt till fråga 103
 Nej, fortsätt till fråga 104

103 Kan kostnader för linjelagd grundskoleskjutsning som är öppen för allmänheten särredovisas?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
 Ja, men det kräver särskild bearbetning
 Nej, varför?

104 Ingår kostnader för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten i statistiken?

- Ja, fortsätt till fråga 105
 Nej, slut!

105 Kan kostnader för grundskoleskjutsning som inte är öppen för allmänheten särredovisas?

- Ja, statistiken finns tillgänglig
 Ja, men det kräver särskild bearbetning
 Nej, varför?

Tack för hjälpen!

SIKA, SLTF och Trivector Traffic