

# Lokal och regional kollektivtrafik 2007



En sammanställning av resor, production, intäkter, kostnader och bidrag inom lokal och regional allmän kollektivtrafik



# Lokal och regional kollektivtrafik 2007

En sammanställning av resor, production, intäkter, kostnader och bidrag inom lokal och regional allmän kollektivtrafik

*SIKA Statistik* är SIKAs publikationsserie för års- och kvartalsstatistik. Statistiken omfattar huvudområdena: Vägtrafik, Bantrafik, Sjöfart, Luftfart, Postverksamhet, Televerksamhet, Kommunikationsvanor samt Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. De senast publicerade rapporterna i serien *SIKA Statistik* är:

- 2007:21 Svenska och utländska fartyg i svensk regi 2006
- 2007:22 Person- och godstransporter på järnväg, 1 kv. 2007
- 2007:23 Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, första kvartalet 2007
- 2007:24 Utrikes och inrikes trafik med fartyg, första kvartalet 2007
- 2007:25 Fordon enligt vägtrafikregistret, andra kvartalet 2007
- 2007:26 Bantrafik 2005
- 2007:27 Person och godstransporter på järnväg, andra kvartalet 2007
- 2007:28 Utrikes och inrikes trafik med fartyg, andra kvartalet 2007
- 2007:29 Fordon enligt vägtrafikregistret, tredje kvartalet 2007
- 2007:30 Vägtrafikskador 2006
- 2007:31 Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, andra kvartalet 2007
  
- 2008:1 Utrikes och inrikes trafik med fartyg, 3 kv. 2007
- 2008:2 Bantrafik 2006
- 2008:3 Person och godstransporter på järnväg, 3 kv 2007
- 2008:4 Fordon enligt vägtrafikregistret, 4 kv och år 2007
- 2008:5 Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, 3 kv 2007
- 2008:6 Utrikes och inrikes trafik med fartyg, 4 kv 2007
- 2008:7 Person och godstransporter på järnväg, 4 kv 2007
- 2008:8 Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, 4 kv 2007
- 2008:9 Transportbranschen – hur står det till? 1997-2006
- 2008:10 Utrikes och inrikes trafik med fartyg 2007
- 2008:11 Svenska och utländska fartyg i svensk regi 2007
- 2008:12 Luftfart 2007
- 2008:13 Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, helår 2007
- 2008:14 Postverksamhet 2007
- 2008:15 Färdtjänst och riksferdtjänst 2007
- 2008:16 Sjöfartsföretag 2006
- 2008:17 Lokal och regional kollektivtrafik 2007

Ansvarig utgivare: Maria Melkersson

ISBN 91-89586-79-4

ISSN 1404-854X

ISSN 1653-1817

*För information kontakta:*

Statistikansvarig myndighet: Statens institut för kommunikationsanalys, SIKAs

Kontaktperson: Christina Eng

Telefon: 063-14 00 00, fax: 063-14 00 10

E-post: [sika@sika-institute.se](mailto:sika@sika-institute.se)

Webbadress: [www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se)

Producent: Statisticon

Utgivningsdatum: 2008-07-03

Tryck: EO Grafiska 2008

Digital version: En pdf-version av rapporten går att hämta på [www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se)

## Förord

I de nuvarande transportpolitiska målen ingår att kollektivtrafikens andel av antalet resor bör öka. Bilen är naturligtvis den största konkurrenten till kollektivtrafikresandet och inget tyder på att bilen tappar i popularitet. Hur är det då med kollektivtrafiken som vi behandlar i denna rapport? Hur reser vi inom länen? Ökar resandet? Hur förändras utbudet? Vad kostar trafiken som till knappt 50 procent finansieras av skattemedel? Dessa frågor vill vi försöka besvara i denna rapport.

I april 2008 genomfördes en workshop med syfte att förbättra kvaliteten av statistiken. Merparten av uppgiftslämnare från trafikhuvudmännen deltog. Diskussioner fördes kring definitioner och förändringar av vissa definitioner. De förändringar som gjordes finns väl beskrivna i denna rapport, i bilaga 2. Läsaren bör ha detta i åtanke vid jämförelser mellan åren. SIKAs kvalitetsarbetet fortsätter och när kvaliteten är tillräckligt god kommer statistiken om lokal och regional kollektivtrafiken att bli officiell statistik.

Undersökningen som ligger till grund för denna rapport har genomförts sedan mitten av 1980-talet i regi av trafikhuvudmännens branschorganisation (SLTF). Från och med 2004 har undersökningen gjorts av SIKA.

Undersökningen har genomförts på uppdrag av SIKA, av Statisticon AB med Mats Nyfjäll som uppdragsansvarig. Projektledare på SIKA har varit Christina Eng.

Östersund i juli 2008

Maria Melkersson  
Statistikchef, SIKA

## Innehåll

<b>1</b>	<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>SUMMARY .....</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>INLEDNING .....</b>	<b>7</b>
3.1	Begrepp och lagrum .....	7
3.2	Kollektivtrafikens utveckling .....	9
3.3	Aktuella utredningar .....	9
3.4	Kollektivtrafikens andel av persontransportarbetet .....	10
<b>4</b>	<b>LOKAL OCH REGIONAL ALLMÄN KOLLEKTIVTRAFIK .....</b>	<b>12</b>
4.1	Konsumtion .....	12
4.2	Tjänster .....	17
4.3	Ekonomi .....	20

Bilaga 1. Ordlista

Bilaga 2. Förändringar i variabeldefinitioner

Bilaga 3. Tabeller fördelat på län, trafikslag och år

Bilaga 4. Om Statistiken

Bilaga 5. Frågeblankett på Internet

Bilaga 6. Instruktioner och definitioner till frågeformuläret

Bilaga 7. Kvalitetsdeklaration

# 1 Sammanfattning

Sammanställningen av uppgifter om *lokal och regional kollektivtrafik* syftar till att på årlig basis åstadkomma en beskrivning av utvecklingen av kollektivtrafiken i Sveriges samtliga län.

Mellan år 2006 och 2007 har kollektivtrafikresandet ökat med drygt 28 miljoner resor, vilket motsvarar en ökning på drygt 2 procent. Bussresorna ökade nästan inte alls, medan tåg- och spårvägsresorna ökade med mellan 7 och 8 procent. Drygt hälften 56 procent av resorna görs i Stockholms län, 17 procent i Västra Götalands län och 11 procent i Skåne län. En resa är i medeltal kortast i Stockholms län, drygt 7 kilometer, följt av Västra Götaland där en resa i medeltal är nästan 9 kilometer. I Skåne är en resa i medeltal nästan 13 kilometer. I dessa tre län utgörs en stor del av kollektivtrafiken av arbetspendling.

Skillnaden mellan länen är stor när det gäller kollektivtrafik. De befolkningstäta regionerna har mest kollektivtrafik. Stockholms län utmärker sig med närmare 350 resor per invånare år 2007. Därefter följer Västra Götaland med 136 resor per invånare, Skåne med 108 resor per invånare. I Gotlands län är resandet lägst med 21 resor per invånare.

År 2007 uppgick kostnaderna och verksamhetsintäkterna för kollektivtrafiken till cirka 27 respektive 14,5 miljarder kronor. Därutöver uppgick bidragen från kommun, landsting och stat till närmare 12,5 miljarder kronor. Sedan 1999 har kostnaderna ökat med 37 procent medan verksamhetsintäkterna endast ökat med 32 procent. Under samma period har bidragen från kommun och landsting ökat med 46 procent. Kommuner och landsting står alltså för en allt större andel av kostnaderna.

Den genomsnittliga kostnaden per kollektivtrafikresa var 22 kronor medan verksamhetsintäkten var 12 kronor under 2007. Det innebär att cirka 54 procent av resan betalas med verksamhetsintäkter, resten i huvudsak med bidrag från landsting eller kommun. Den statliga andelen av bidragen till kollektivtrafiken har minskat från drygt 1 procent år 1999 till under en procent de senaste åren. I samtliga län var kostnaden för en kollektivtrafikresa större än verksamhetsintäkten. I Blekinge, Skåne, Uppsala, Stockholms, Västra Götalands och Norrbottens län är andelen verksamhetsintäkter större än vad det är i medeltal i riket. På Gotland, som har minst andel verksamhetsintäkter, står bidragen för 78 procent av den totala kostnaden.

## 2 Summary

Our compilation of information on local and regional public transport aims at producing a description of the trend in public transport in all Swedish counties on a yearly basis.

Between the years 2006 and 2007, there has been an increase in the number of journeys by public transport of slightly more than 28 million journeys, which corresponds to an increase of about 2 percent. There was almost no increase in journeys by bus, while journeys by train and tramway increased by 7-8 percent. Slightly more than half of the journeys, i.e. 56 percent, take place in the County of Stockholm, 17 percent in the County of Västra Götaland and 11 percent in the County of Skåne. The average journey is shortest in the County of Stockholm, slightly more than 7 kilometers, followed by the County of Västra Götaland where the average journey is almost 9 kilometers. In the County of Skåne, the average journey is almost 13 kilometers.

The difference between counties as concerns public transport is large. Densely populated regions have the largest amount of public transport. Stockholm excels with almost 350 journeys per inhabitant in 2007. Then follows Västra Götaland with 136 journeys per inhabitant and Skåne with 108 journeys per inhabitant. Gotland has the lowest number of journeys with 21 journeys per inhabitant.

In 2007, the costs and revenues for public transport amounted to about SEK 27 and SEK 14.5 billion, respectively. In addition, subsidies from municipalities, county councils and the government amounted to almost SEK 12.5 billion. Since 1999, the costs have increased by 37 percent while the revenues have only increased by 32 percent. In the same period, subsidies from municipalities and county councils have increased by 46 percent. Municipalities and county councils thus cover an increasingly large share of the costs.

The average cost per journey by public transport thus amounted to SEK 22, while the revenue per journey was SEK 12 in 2007. This means that about 54 percent of the journeys are paid by revenues, while the rest is mainly covered by subsidies from county councils or municipalities. The government share of the subsidies to public transport has decreased from slightly more than 1 percent in 1999 to less than 1 percent in the last few years. In all counties, the cost for a journey by public transport was higher than the revenue. In the counties of Blekinge, Skåne, Uppsala, Stockholm, Västra Götaland and Norrbotten, the share of the revenues is larger than the country average.



### 3 Inledning

I följande rapport redovisas resultatet av den undersökning som SIKA årligen genomför avseende lokal och regional allmän kollektivtrafik som bedrivs i landet. Syftet med undersökningen är att beskriva utvecklingen av kollektivtrafiken i Sveriges samtliga län. Uppgifterna som samlas in avser all utförd linjelagd trafik inom respektive trafik huvudmans ansvarsområde, gällande buss, fartyg, tunnelbana, spår- väg och tåg. Statistiken omfattar uppgifter om antal resor, utbudskilometer, personki- lometer, verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott och kostnader för kollektivtrafiken. I årets undersökning har vissa definitioner ändrats i syfte att öka statistikens kvalitet. Definitionsförändringarna kan i viss mån ha påverkat resultaten.

Rapporten består av två delar. I första delen ges en överblick av de begrepp och lag- rum som gäller för kollektivtrafiken. Inledningsvis ges även en beskrivning av kol- lektivtrafikens utveckling och aktuella propositioner presenteras kortfattat. I den andra delen presenteras den lokala och regionala kollektivtrafiken genom tre separata avsnitt. I det första avsnittet beskrivs konsumtionen av kollektivtrafik och i det andra avsnittet redovisas de tjänster som kollektivtrafiken erbjuder. I det tredje avsnittet presenteras kollektivtrafikens verksamhetsintäkter, kostnader och bidrag. Bilaga 1 består av en ordlista där huvudbegreppen i rapporten har översatts till engelska. En noggrann genomgång av förändringarna och deras eventuella påverkan på olika vari- abler görs i Bilaga 2. I Bilaga 3 presenteras tabeller per län, trafikslag och år. En översiktlig beskrivning av statistiken hittas i Bilaga 4 och en mer ingående beskriv- ning av statistiken finns i Bilaga 7. I Bilaga 5 och 6 återfinns frågeformuläret och begreppsdefinitioner.

#### 3.1 Begrepp och lagrum

*Kollektivtrafik är i förväg organiserade, regelbundet tillgängliga transporter som erbjuds allmänheten eller en särskild personkrets enligt givna regler.<sup>1</sup>*

Nyckelbegreppen i definitionen är att förutsättningarna för resan, den kollektiva nyt- tigheten, är givna och kända i förväg samt erbjuds den resande regelbundet genom köp av biljett, avgift, via en föreskriven rättighet eller erbjuden förmån.

---

<sup>1</sup> SIKA. *Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor 2003* (2005:2).

Kollektivtrafikbegreppet delas upp i tre huvudgrupper – allmän kollektivtrafik, särskild kollektivtrafik samt turist- och chartertrafik. *Allmän* kollektivtrafik erbjuds allmänheten exempelvis via tidtabeller och annan information. Trafiken kan vara linjelagd, ha anropsstyrda linjeavvikelser och/eller avgångar eller vara helt anropsstyrd. I begreppet *särskild* kollektivtrafik ingår färdtjänst, skolskjutsar och sjukresor. Dessutom omfattar begreppet kollektivtrafik sådan turist- och chartertrafik som erbjuds allmänheten i former som kan betraktas som kollektivtrafik. Allmän och särskild kollektivtrafik är delvis samhällsfinansierad medan turist- och chartertrafik sällan är finansierad av samhället.

Kollektivtrafiken indelas även efter det geografiska område som trafiken omfattar. Det finns tre trafikeringsområden – lokal och regional, interregional samt internationell trafik. Lokal och regional trafik avser kollektivtrafik som huvudsakligen sker inom ett län, interregional trafik avser trafik mellan två eller flera län och internationell trafik avser trafik över en nationsgräns.

I Figur 1 presenteras det statistiksystem som gäller för kollektivtrafiken. I statistiksystemet ingår bland annat lokal och regional allmän kollektivtrafik, vilken markerats i figuren nedan.

**Figur 1.** Funktionell indelning av kollektivtrafiken efter typ av trafik och trafikeringsområde.

Trafikeringsområden	Typ av trafik				
	Allmän kollektivtrafik	Särskild kollektivtrafik			Turist- och chartertrafik
		Skolskjuts	Färdtjänst	Sjukresor	
Lokal och regional trafik	Föreliggande rapport				
Interregional trafik					
Internationell trafik					

Ansvar för utvecklingen av kollektivtrafiken ligger hos många olika organ. Staten är en av aktörerna vars främsta roll är att säkerställa att de grundläggande transportbehoven kan tillgodoses samt att förutsättningar skapas för samordning och utveckling av kollektivtrafiken. Detta sker främst genom lagstiftningsarbete och investeringar i trafikens infrastruktur.

Därutöver är det flera statliga myndigheter som utgör viktiga aktörer inom utvecklingen av kollektivtrafiken. Rikstrafiken medverkar till utveckling genom sin roll som upphandlare av flyg-, båt-, tåg- och busstrafik samt som samordnare av kollektivpersontrafik i riket. Vidare medverkar Rikstrafiken tillsammans med trafikverken – Banverket, Vägverket, Luftfartsverket och Sjöfartsverket – och andra myndigheter till att förverkliga transportpolitiken.

På lokal och regional nivå ansvarar trafikhuvudmännen för den allmänna kollektivtrafiken. Enligt lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik (1997:734) skall det för att främja en tillfredsställande trafikförsörjning i varje län finnas en länstrafikansvarig som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter. Kommunerna och landstingen i respektive län har gemensamt ansvar för länets lokala och regionala kollektivtrafik. Vidare framgår av lagstiftningen att de länstrafikansvarigas uppgifter skall handhas av en trafikhuvudman. Trafikhuvudmännen upphandlar i sin tur vanligen den faktiska trafikeringen av kollektivtrafiken av olika operatörer.

### 3.2 Kollektivtrafikens utveckling

Kollektivtrafiken har en relativt lång historia. Redan på 1800-talet färdades allmänheten med ångbåtar. Sedermera kom trafiken att utvecklas genom att de större städerna fick spårvagnar som först var hästdragna och senare elektrifierade. Genom förbränningsmotorns tillkomst under senare delen av 1800-talet försågs droskor med motor, vilket medförde uppkomsten av såväl taxi som bussar. Under 1900-talet ökade samhällets intresse för kollektivtrafik och fram till slutet av 1970-talet var kollektivtrafikmarknaden splittrad mellan olika företag med sina respektive taxor och biljettsystem.<sup>2</sup>

Som ett led i att förbättra lokal och regional persontrafik beslutade riksdagen år 1978<sup>3</sup> att tillsätta en huvudman inom varje län med ansvar för den lokala och regionala kollektivtrafiken på väg, det vill säga busstrafik. Huvudmannens huvudsakliga uppgifter var att besluta om trafikutbud och taxor. År 1997 gjordes en förändring<sup>4</sup> som innebar att bestämmelserna om organisationsformerna var i stort sett oförändrade med den skillnaden att kommuner och landstingen nu benämndes länstrafikansvariga.

### 3.3 Aktuella utredningar

Den lokala och regionala kollektivtrafiken kan ses som en del av den grundläggande samhällsservicen vilken har stor betydelse för uppfyllande av de transportpolitiska målen. Det övergripande målet för transportpolitiken<sup>5</sup> är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet har vidare preciserats genom sex

<sup>2</sup> Erik Sundström. *Utveckling av en integrerad tjänst: En fallstudie inom kollektivtrafikbranschen* (2006).

<sup>3</sup> Om åtgärder för att förbättra lokal och regional kollektiv persontrafik (prop.1977/78:92).

<sup>4</sup> Lagen om ansvar för kollektiv persontrafik (1997:734).

<sup>5</sup> Moderna transporter (prop. 2006/2007:160).

delmål, tillgänglighet, regional utveckling, transportkvalitet, miljö, trafiksäkerhet och jämställdhet.

I slutet av december år 2007 lämnades ett förslag till handlingsprogram för hur kollektivtrafiken ska utvecklas i framtiden för att uppnå målen. Programmet har tagits fram av Vägverket och Banverket tillsammans med kollektivtrafikbranschen, på uppdrag av regeringen. Förslaget är nu ute på remiss.<sup>6</sup>

Programmet är brett och omfattar hela kollektivtrafiken, resenären har satts i centrum. Syftet är att skapa en mer attraktiv kollektivtrafik som bidrar till regional utveckling och skapar en bättre miljö. I handlingsplanen slås fast att problemen är väl kända, det krävs inga fler utredningar. Man vill arbeta för en ökning av kollektivtrafikens andel av den totala trafiken, genom lyhördhet och omsorg om resenärernas behov samt hänsyn till långsiktig hållbarhet och miljö.

### 3.4 Kollektivtrafikens andel av persontransportarbetet

Under 1950-talet bestod cirka hälften av persontransportarbetet, mätt i personkilometer, av kollektivtrafik. Sedan början av 1970-talet har andelen legat omkring 20 procent med smärre variationer. Nedgången mellan 1960 och 1970 återspeglar naturligtvis bilismens inmarsch i samhället samt den ökade levnadsstandarden. Detta är ingalunda typiskt för enbart Sverige. Av 27 studerade länder i Europa år 2002 var det bara Österrike, Irland och Grekland av de 15 länder som ingick i EU före utvidgningen som har en högre andel kollektivtrafik av persontransportarbetet än 20 procent. I USA var mindre än fem procent av det totala persontransportarbetet kollektivtrafik år 2002.<sup>7</sup>

Kollektivtrafikandelen är av naturliga skäl högre i de befolkningstäta regionerna, där en stor del av kollektivtrafiken utnyttjas av arbetspendlare. Resvaneundersökningen<sup>8</sup> visar att i storstäder sker 32 procent av arbetsresorna kollektivt medan motsvarande gäller för 26 procent av arbetsresorna i förortskommunerna. I andra typer av kommuner<sup>9</sup> är motsvarande andel mindre än 10 procent.

Urbaniseringen gör att vi får allt färre och större regioner eftersom en allt större andel av befolkningen koncentreras till storstadsregionerna. Väl fungerande kollektivtrafik ger då möjlighet att välja bostadsort mer fritt i förhållande till platsen där vi arbetar eller studerar. Att sådana förändringar sker just nu visar sig bland annat i att det framför allt är den regionala kollektivtrafiken, särskilt då regionaltågstrafiken,

<sup>6</sup> KOLL framåt – Nationell handlingsplan för kollektivtrafikens framtida utveckling (2007).

<sup>7</sup> Transek AB. *Kollektivtrafikens marknadsutveckling – tendenser och samband* (2006:43).

<sup>8</sup> SIKA. *Res 2005-2006 – Den nationella resvaneundersökningen* (2007:19).

<sup>9</sup> Kommunindelning enligt Sveriges Kommuner och Landsting (SKL).

som ökar. I många områden i landet har denna fördubblats det senaste årtiondet. I vissa områden ökar den årligen med upp till 15-20 procent.<sup>10</sup> Framför allt uppmärksammas behovet av regional tågtrafik i storstadsregionerna. Samtidigt har kollektivtrafiken också stor potential att knyta samman tätorter utanför storstäderna. På så sätt kan de i nätverk fungera som större och mer variationsrika arbetsmarknadsregioner. Regionförstoring som leder till större arbetsmarknader anses av många vara en förutsättning för tillväxt och konkurrenskraft på en globaliserad marknad.

Kvinnor har fortfarande generellt en mer begränsad restidsbudget än män, och reser samtidigt i högre grad kollektivt. En snabb och konkurrenskraftig kollektivtrafik är därför viktig för att kvinnor och män ska få en mer jämställd nytta av regionförstoringen.<sup>11</sup>

---

<sup>10</sup> KOLL framåt – Nationell handlingsplan för kollektivtrafikens framtida utveckling (2007).

<sup>11</sup> VTI. *Män och kvinnor i trafiken - en litteraturstudie* (2005:522).

## 4 Lokal och regional allmän kollektivtrafik

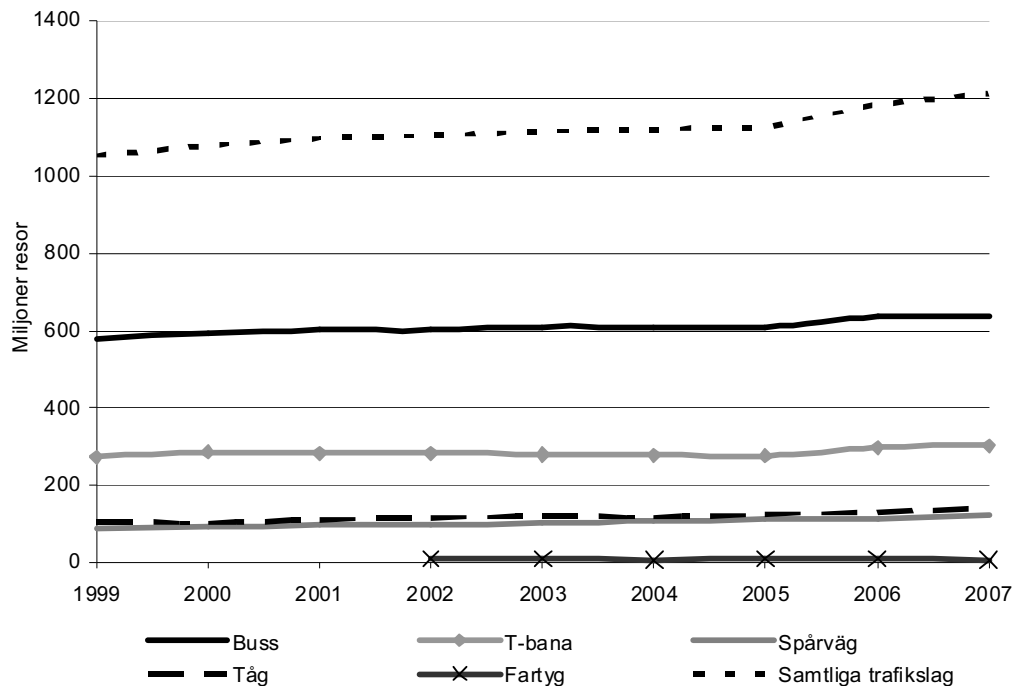
I följande avsnitt redovisas först konsumtionen av den lokala och regionala kollektivtrafiken i form av antal kollektivtrafikresor och medelreslängd. Därefter presenteras de tjänster som kollektivtrafiken bistår med, i form av utbudskilometer. Uppgifterna för konsumtion och tjänster redovisas efter år, trafikslag och län. Sedan beskrivs kollektivtrafiken med hjälp av ekonomiska variabler – såsom verksamhetsintäkter, bidrag och kostnader. Även de ekonomiska variablerna redovisas utifrån år, trafikslag och län.

### 4.1 Konsumtion

Nyttjandet av lokal och regional kollektivtrafik framställs i antal resor och medelreslängd. Med en resa menas en påstigning. Reser man tur och retur räknas det som två resor och reser man med övergång räknas varje övergång som en ny resa. Samtliga resor, såväl avgiftsbelagda som kostnadsfria resor ingår.

#### Resor

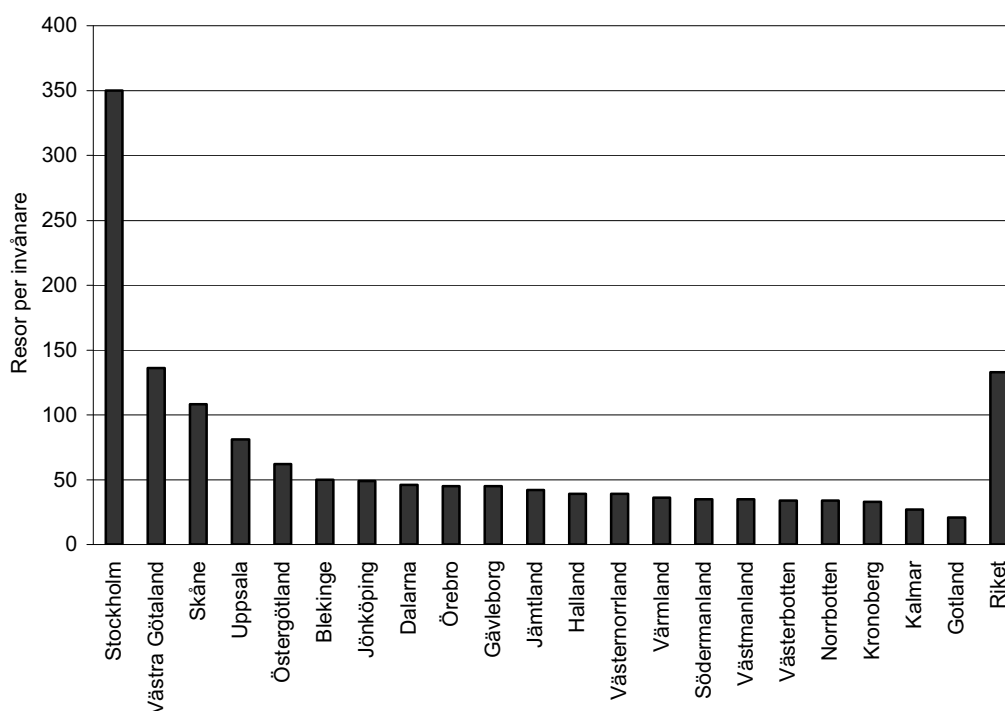
Av Figur 2 framgår antalet lokala och regionala kollektivtrafikresor som genomfördes med buss, tunnelbana, spårväg, tåg, fartyg och samtliga trafikslag mellan år 1999-2007. Flest resor görs med buss medan man reser minst med fartyg, motsvarande 639 respektive 7 miljoner resor under år 2007. Totalt sett har antalet resor ökat med 15 procent, från 1 053 till 1 213 miljoner resor, mellan år 1999 och 2007. Sedan slutet av 1990-talet har resandet med spårväg ökat mest, motsvarande cirka 39 procent. Under samma tidsperiod ökade tågresandet med 35 procent och buss- respektive tunnelbaneresandet med drygt 10 procent vardera.

**Figur 2.** Antal resor per trafikslag i riket år 1999-2007. Miljoner resor.

Av samtliga resor görs flertalet i Stockholms län. År 2007 genomfördes 676 miljoner resor i Stockholm, vilket motsvarar mer än hälften av samtliga resor i landet. Dessa resor sker främst med tunnelbana och buss. Sedan år 2006 har resandet ökat knappt 2 procent i Stockholms län vilket är något mindre än ökningen i medeltal i riket.

Att kollektivtrafikresandet har ökat med åren kan bero på två saker – att befolkningen har ökat och/eller att kollektivtrafikresandet per invånare har ökat. Sedan 1999 har såväl befolkningen som antalet resor per invånare ökat. Mellan år 1999 och 2007 ökade befolkningen med omkring en kvarts miljon personer, vilket motsvarar en ökning på 3,5 procent. Under samma tidsperiod ökade antalet kollektivresor med mer än 15 procent. Kollektivresorna per invånare ökade från 119 till 131 resor per invånare mellan 1999 och 2007, en ökning med drygt 11 procent.

För att vidare beskriva kollektivtrafikresandet redovisas antal resor per invånare för respektive län i Figur 3. Kollektivresandet är som förväntat intensivast i Stockholms län, 350 resor per invånare under 2007. I Västra Götaland har resandet ökat från 133 till 136 resor per invånare mellan 2006 och 2007. Ökningen i Skåne är ungefär densamma, 102 resor per invånare 2006 och 108 resor år 2007. I övriga län var skillnaderna mellan år 2006 och 2007 små. I Uppsala län minskade resandet något till 81 resor per invånare och Östergötland ökade något till 62 resor per invånare. Minst antal resor har, liksom tidigare år, Gotlands län med 21 resor per invånare. Mest frekvent reser man således med lokal och regional kollektivtrafik i storstadsregionerna och Mälardalen.

**Figur 3.** Antal resor per invånare efter län år 2007.

Av Tabell 1 framgår att i Södermanland, Kalmar, Gotland, Jämtland, Västerbotten och Norrbotten görs samtliga kollektivtrafikresor med buss. Även i övriga län görs flest resor per invånare med buss. Undantaget är dock Stockholm där flest resor per invånare görs med tunnelbana samt Västra Götaland där kollektivtrafikresandet är förhållandevis jämt fördelat mellan buss och spårväg.

**Tabell 1.** Antal resor per invånare efter trafikslag och län år 2007.

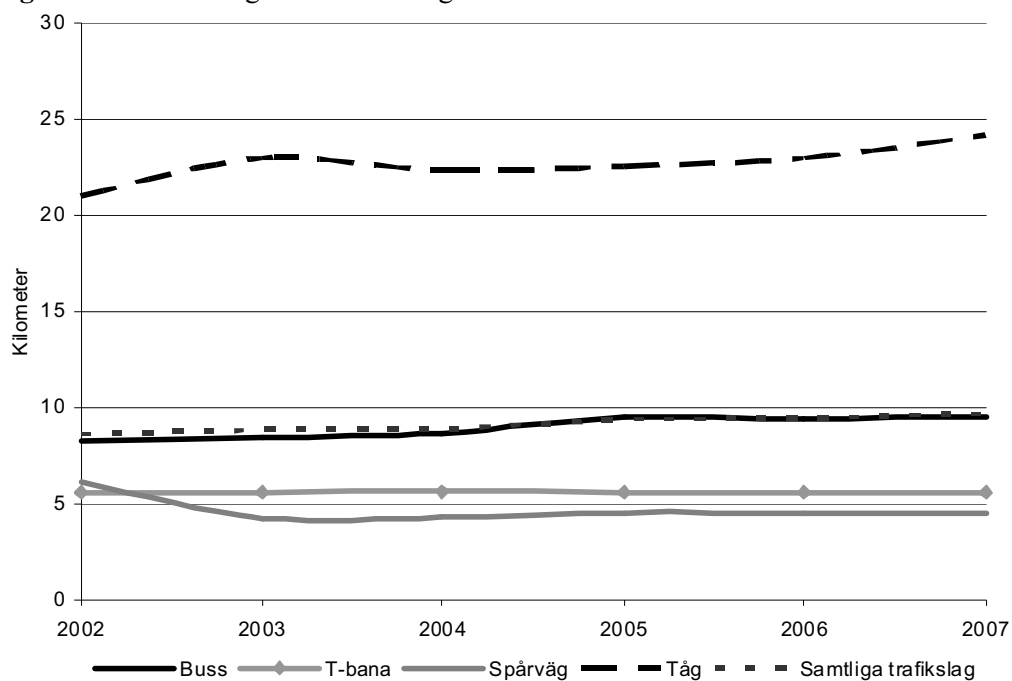
År	Resor per invånare				
	Buss	Tåg	Spårväg	Tunnelbana	Fartyg
Stockholm	139	43	9	157	2
Uppsala	72	9	-	-	-
Södermanland	35	-	-	-	-
Östergötland	48	7	8	-	-
Jönköping	44	5	-	-	-
Kronoberg	32	1	-	-	-
Kalmar	27	-	-	-	-
Gotland	21	-	-	-	-
Blekinge	40	9	-	-	1
Skåne	81	28	-	-	-
Halland	28	11	-	-	-
Västra Götaland	62	7	65	-	2
Värmland	33	3	-	-	-
Örebro	43	2	-	-	-
Västmanland	33	3	-	-	-
Dalarna	45	1	-	-	-
Gävleborg	42	3	-	-	-
Västernorrland	39	0	-	-	-
Jämtland	42	-	-	-	-
Västerbotten	34	-	-	-	-
Norrbottn	34	-	-	-	-
Riket	70	16	13	33	-



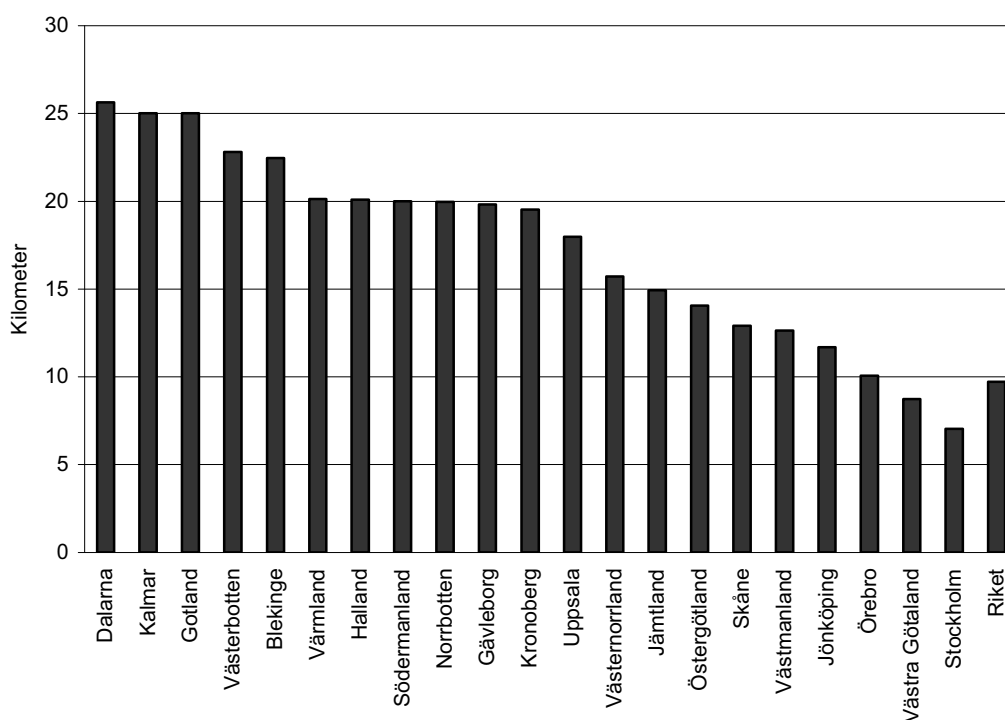
## Resans längd i medeltal

Som framgår av Figur 4 har medelreslängden för samtliga trafikslag inte varierat särskilt mycket under de senaste 6 åren, utan har uppgått till 9-10 kilometer. Längst medelreslängd gäller för tåg, motsvarande 24 kilometer under år 2007. Medelreslängden för spårväg har minskat från 6 till 5 kilometer mellan 2002 och 2007.

**Figur 4.** Medelreslängd efter trafikslag i riket år 2002-2007.



I Figur 5 redovisas medelreslängden för respektive län under 2007. Resornas längd i medeltal varierar något mellan de olika länen. I Dalarnas, Kalmar och Gotlands län var resorna i medeltal längst, 25 kilometer, och i tätbefolkade län kortast. I de mest tätbefolkade länen, Stockholms och Västra Götalands län, understeg resorna i medeltal 10 kilometer.

**Figur 5.** Medelreslängd efter län år 2007.

Reslängden i medeltal uppdelat på trafikslag och län redovisas i Tabell 2. I Stockholm är resorna med buss relativt korta, 6 kilometer i medeltal. I Kalmars, Gotlands och Dalarnas län är de nästan fem gånger längre (25 kilometer i medeltal). I Stockholms och Västmanlands län är resan med tåg i medeltal kortast (16 kilometer för Stockholms och 13 kilometer för Västmanlands län). De längsta tågresorna görs i Gävleborgs, Kronobergs och Blekinge län.<sup>12</sup>

<sup>12</sup> Tidigare var tågresorna i Jämtlands län längst i medeltal. Sedan juni 2007 bedrivs inte tågtrafiken i huvudmannens regi, utan upphandlas genom Rikstrafiken. Länstrafiken i Jämtlands län valde att inte redovisa uppgifter för 2007. Uppgifterna bör dock ingå i statistiken och kommer att kompletteras vid senare tillfälle och därefter redovisas i nästa års rapport.

**Tabell 2.** Medelreslängd efter trafikslag och län år 2007.

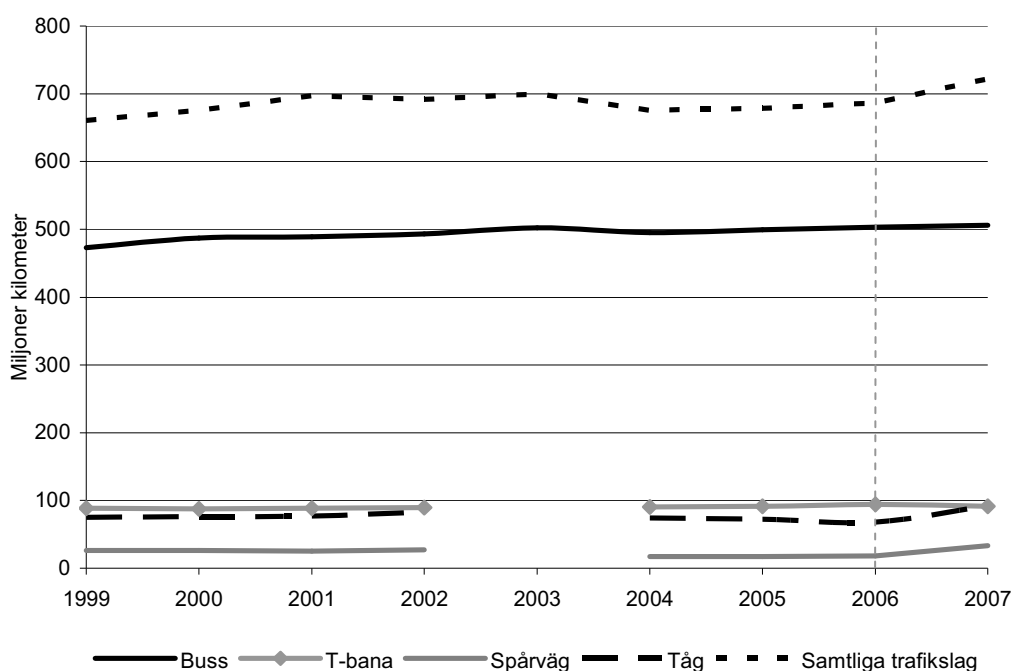
År	Medelreslängd			
	Buss	Tåg	Spårväg	Tunnelbana
Stockholm	6	16	3	6
Uppsala	14	45	-	-
Södermanland	20	-	-	-
Östergötland	12	40	3	-
Jönköping	9	40	-	-
Kronoberg	18	60	-	-
Kalmar	25	-	-	-
Gotland	25	-	-	-
Blekinge	14	62	-	-
Skåne	8	27	-	-
Halland	14	34	-	-
Västra Götaland	9	46	5	-
Värmland	18	47	-	-
Örebro	9	27	-	-
Västmanland	13	13	-	-
Dalarna	25	45	-	-
Gävleborg	15	84	-	-
Västernorrland	16	32	-	-
Jämtland	15	-	-	-
Västerbotten	23	-	-	-
Norrbotten	20	-	-	-
Riket	10	24	5	6

## 4.2 Tjänster

De tjänster som den lokala och regionala kollektivtrafiken erbjuder trafikanterna redovisas genom utbudskilometer. Utbudet ska avse den faktiskt utförda persontrafiken. Utbudskilometer är detsamma som tidtabellskilometer och exkluderar den trafik som ställs in och inkluderar den trafik som sätts in vid behov. Trafik såsom ut- och inkörning samt tomkörning exkluderas.

Av Figur 6 framgår att antalet utbudskilometer uppgick till 722 miljoner kilometer i riket under 2007. Detta innefattar en ökning med 5 procent sedan 2006 och 9 procent sedan 1999.<sup>13</sup> Utbudet av buss och T-bana är ungefär detsamma 2007 som 2006. Av det totala utbudet under 2007 utgör buss 70 procent, tunnelbana 13 procent, tåg 13 procent och spårväg 4 procent. Under de senaste 9 åren har bussutbudet ökat med cirka 7 procent och tunnelbaneutbudet ökat med 3 procent. Ökningen av tåg och spårväg är tyvärr missvisande på grund av att siffrorna för 1999 och 2007 inte är jämförbara.<sup>13</sup>

<sup>13</sup> Mellan 2006 och 2007 ändrades definitionerna av hur utbudskilometer beräknas för spårtrafik. Den stora ökningen av utbudskilometrarna för tåg och spårväg beror delvis på definitionsförändringen.

**Figur 6.** Antal utbudskilometer efter trafikslag i riket år 1999-2007. Miljoner kilometer.<sup>14</sup>

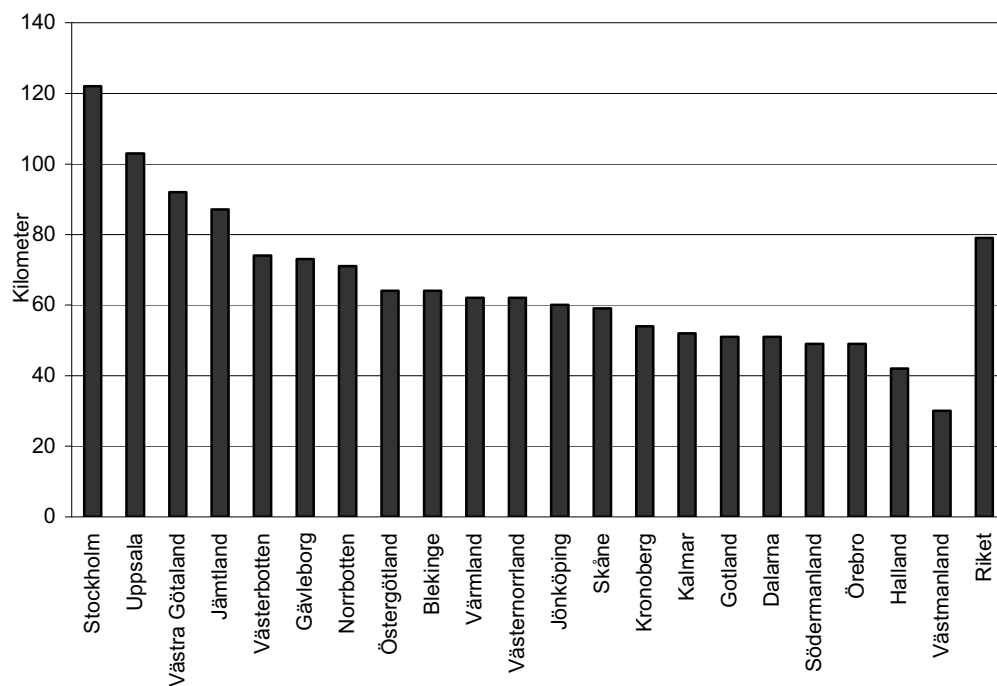
Av det totala kollektivtrafikutbudet står Stockholms län för 33 procent, Västra Götaland för 20 procent och Skåne för 10 procent under år 2007. Utbudet är minst i Gotlands län, mindre än en halv procent av det totala utbudet.

Under 2006 pågick det så kallade trängselskatteförsöket i Stockholm. Efter försöket beslutades det att införa trängselskatt i Stockholm från och med 1 augusti 2007. I samband med trängselskatteförsöket ökade efterfrågan på kollektivtrafik vilket gjorde att utbudet ökade markant mellan 2005 och 2006. Det har sedan legat på samma nivå i Stockholms län.

Mellan 2006 och 2007 har utbudskilometrarna ökat markant för flera län. På grund av definitionsförändringen är det svårt att klargöra vad som är en reell ökning och vad som beror på definitionsförändring. Det finns emellertid anledning att förmoda att ökande bensinpriser gör att efterfrågan på kollektivtrafik ökar.

Det totala antalet utbudskilometer belyser övergripande kvantiteten av de tjänster som resenärerna erbjuds. För att ytterligare klarlägga utbudet relateras det till antalet invånare i respektive län i Figur 7. Utbudet var störst i Stockholm och Uppsala, där erbjöds över 100 kilometer kollektivtrafik per invånare under 2007. I Västmanland uppgick utbudet till 30 kilometer per invånare under samma tidsperiod.

<sup>14</sup> Definitionerna för utbudskilometer har ändrats mellan år 2006 och år 2007. För ytterligare information, se bilaga 2.

**Figur 7.** Antal utbudskilometer per invånare efter län år 2007.

Utbudet illustreras ytterligare i Tabell 3 genom utbudskilometer per invånare för respektive län och trafikslag. Uppsala och Jämtland har högst utbudskilometer per invånare för buss, motsvarande 95 och 87 kilometer. Västmanlands och Jönköpings län har lägst utbudskilometer per invånare med 30 kilometer respektive 40 kilometer.

I de län där det finns flera olika trafikslag är utbudet av buss störst. Dock är utbudet av tunnelbana förhållandevis stort i Stockholm. Utbudet av tåg per invånare är betydande i Stockholm, Västra Götaland, Gävleborg, Jönköping och Blekinge. Västra Götaland är det enda län som har ett betydande utbud per invånare av spårväg.

**Tabell 3.** Antal utbudskilometer per invånare efter trafikslag och län år 2007.

År	Utbudskilometer per invånare			
	Buss	Tåg	Spårväg	Tunnelbana
Stockholm	56	18	1	47
Uppsala	95	8	-	-
Södermanland	49	-	-	-
Östergötland	54	7	2	-
Jönköping	40	20	-	-
Kronoberg	54	-	-	-
Kalmar	52	-	-	-
Gotland	51	-	-	-
Blekinge	42	21	-	-
Skåne	49	9	-	-
Halland	42	-	-	-
Västra Götaland	57	16	19	-
Värmland	53	9	-	-
Örebro	49	-	-	-
Västmanland	30	-	-	-
Dalarna	51	-	-	-
Gävleborg	60	14	-	-
Västernorrland	58	3	-	-
Jämtland	87	-	-	-
Västerbotten	74	-	-	-
Norrbottn	71	-	-	-
Riket	55	10	4	10

### 4.3 Ekonomi

I följande avsnitt redovisas kollektivtrafikens kostnader, verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott. Kostnader innefattar trafikeringskostnader per trafikslag, samt övriga kostnader och kostnader för infrastruktur som inte kan hänföras till specifikt trafikslag. Verksamhetsintäkter inkluderar trafikintäkter per trafikslag, samt övriga affärsintäkter som inte kan inordnas under något specifikt trafikslag. Bidragen/tillskotten kommer från kommunen, landstinget och staten/Rikstrafiken. Samtliga ekonomiuppgifter har räknats om till 2007 års priser för att skapa bättre möjlighet till jämförbarhet mellan åren. Samtidigt har definitionerna förändrats vilket kan påverka jämförbarheten över tiden.<sup>15</sup>

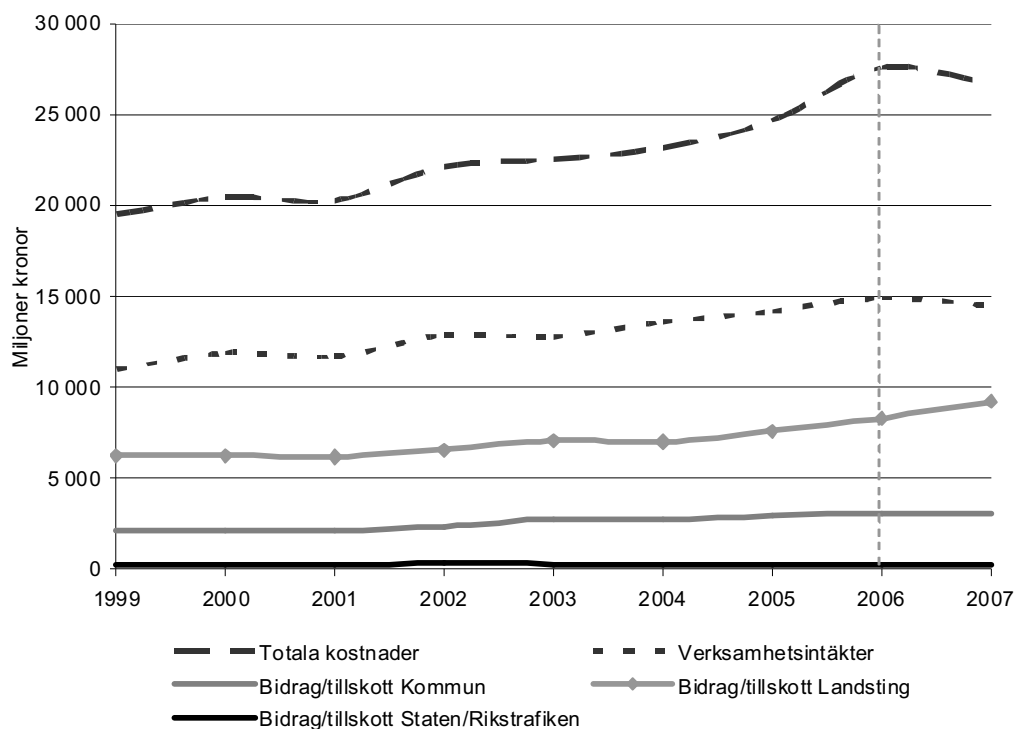
#### Kostnader, verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott

Av Figur 8 framgår att kostnaderna respektive verksamhetsintäkterna för kollektivtrafiken uppgick till cirka 26,7 miljarder respektive 14,5 miljarder kronor under år 2007. Sedan 1999 har kostnaderna ökat i högre takt än verksamhetsintäkterna. Medan kostnaderna har ökat med 37 procent har verksamhetsintäkterna endast ökat med 32 procent. År 2007 utgick bidrag/tillskott till kollektivtrafiken på närmare 12,5 miljarder kronor, varav 9,2 respektive 3,1 miljarder från landstingen respektive kommunerna samt 260 miljoner kronor från staten/Rikstrafiken. Bidraget/tillskottet från

<sup>15</sup> Definitionerna för kostnader, intäkter och bidrag/tillskott har ändrats mellan år 2006 och år 2007. För ytterligare information, se bilaga 2.

kommunerna har ökat med 47 procent och landstingsbidragen med 46 procent sedan slutet av 1990-talet. Statsbidragen har ökat med 39 miljoner, vilket motsvarar en 18-procentig ökning, under de senaste 9 åren.

**Figur 8.** Kostnader, verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott i riket år 1999-2007. Miljoner kronor.<sup>16</sup>



Som en följd av den såväl stora konsumtionen som utbudet har också Stockholms län de enskilt största kostnaderna, verksamhetsintäkterna och bidragen. Av de totala kostnaderna för kollektivtrafiken i Sverige utgör Stockholms läns kostnader 45 procent. Västra Götalands kostnader utgör 17 procent av de totala kostnaderna och Skånes 11 procent av de totala kostnaderna för kollektivtrafiken.

### Självfinansieringsgrad och bidragsfördelningen

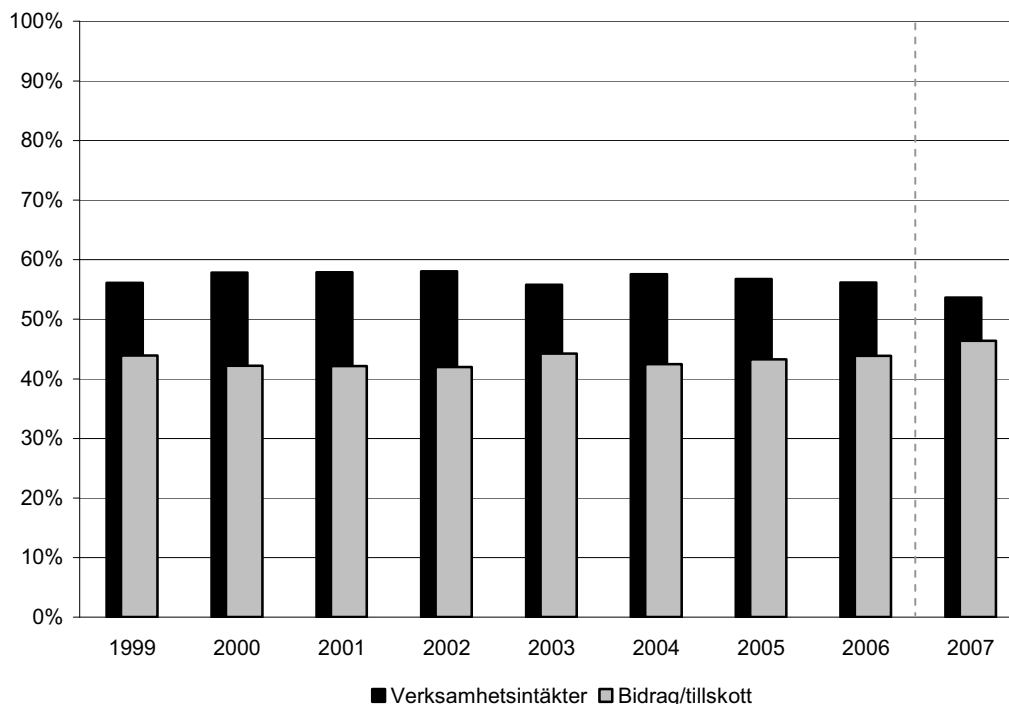
För att ytterligare beskriva kollektivtrafikens ekonomiska förhållanden kalkyleras självfinansieringsgraden, det vill säga andelen av trafikens kostnader som täcks av verksamhetsintäkter.

Av Figur 9 framgår att sedan slutet av 1990-talet har verksamhetsintäkterna uppgått till 54-58 procent av kostnaderna för kollektivtrafiken. Under de senaste 9 åren har bidragen till kollektivtrafiken uppgått till mellan 42 och 46 procent. Samtliga år har

<sup>16</sup> Definitionerna för kostnader, intäkter och bidrag/tillskott har ändrats mellan år 2006 och år 2007. För ytterligare information, se bilaga 2.

verksamhetsintäkterna utgjort en något större andel, jämfört med bidraget/tillskotten, av de totala intäkterna.

**Figur 9.** Fördelning mellan verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott i täckningen av kollektivtrafikens kostnader i riket år 1999-2007. Andel (%).<sup>17</sup>



Självfinansieringsgraden under år 2007 skiljer sig inte särskilt mycket åt för riket, vare sig inklusive eller exklusive Stockholm. För hela riket uppgick den till 54 procent och för Stockholm uppgick självfinansieringsgraden till 57 procent. Skåne och Blekinge har högst självfinansieringsgrad med över 60 procent vardera medan den är lägst i Gotlands län med 22 procent.

Utöver verksamhetsintäkter (trafikintäkter och övriga affärsintäkter) finansieras kollektivtrafiken genom bidrag. Av totala intäkter under år 2007 utgör verksamhetsintäkterna 54 procent och kommunbidragen 11 procent, landstingsbidragen 34 procent och statsbidragen resterande 1 procent. Den procentuella fördelningen mellan verksamhetsintäkterna och bidragen liksom mellan de olika bidragen har varit förhållandevis lika under de senaste 9 åren.

Att landstingsbidraget utgör en stor del av de totala intäkterna beror till stor del på att Stockholms län endast får bidrag från landstinget. Om man exkluderar Stockholm

<sup>17</sup> Definitionerna för verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott har ändrats mellan år 2006 och år 2007. För ytterligare information, se bilaga 2.

Observera att verksamhetsintäkterna och bidragen inte nödvändigtvis summerar till 100 procent av kostnaderna för respektive år. Vissa år är summan av verksamhetsintäkterna och bidragen större än kostnaderna (överskott) medan den för andra år är mindre än de totala kostnaderna (underskott).

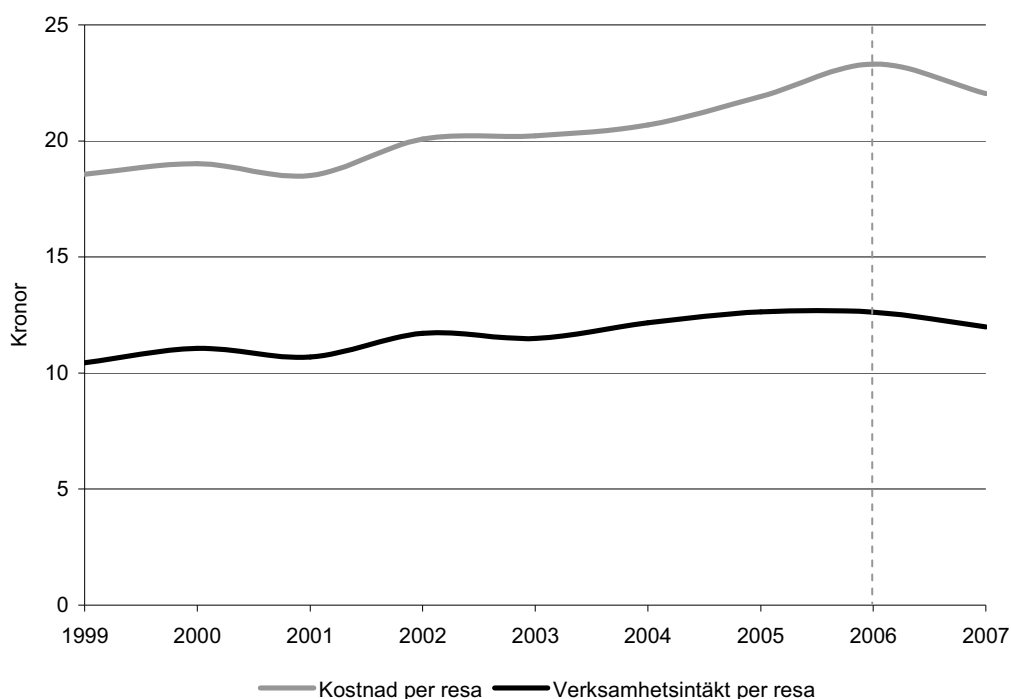


uppgår verksamhetsintäkterna till 52 procent, kommunbidraget till 21 procent, landstingsbidraget till 25 procent och statsbidraget till nära 2 procent under 2007.

### Kostnader och verksamhetsintäkter per resa

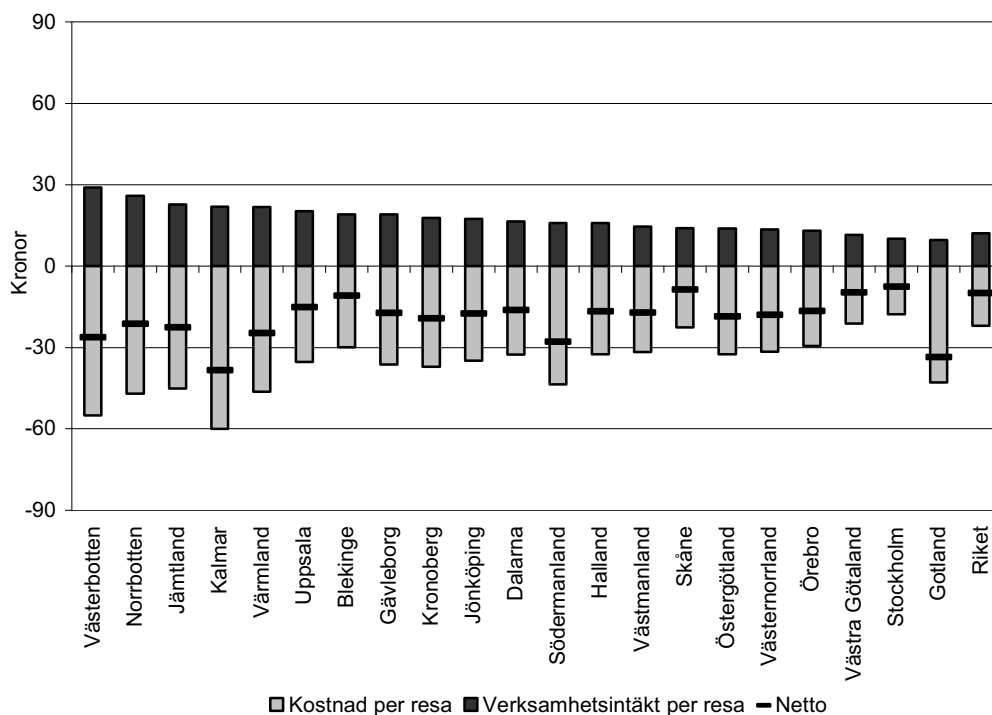
För att tydliggöra kollektivtrafikens kostnader och verksamhetsintäkter redovisas kostnad och verksamhetsintäkt per resa i Figur 10. Under 2007 kostade en kollektivtrafikresa 22 kronor medan verksamhetsintäkten var 12 kronor per resa. Kostnaden per resa har ökat sedan 2004 medan verksamhetsintäkten per resa varit stabil under samma tidsperiod. Nedgången i kostnad och verksamhetsintäkt per resa år 2007 kan bero på att definitionerna har ändrats.

**Figur 10.** Kostnader och verksamhetsintäkter per kollektivtrafikresa i riket år 1999-2007.<sup>18</sup>



I Figur 11 redovisas kostnad och verksamhetsintäkt per resa för respektive län under 2007. Kostnaden per resa är större än verksamhetsintäkten per resa i samtliga län. Kostnaden per resa var högst i Kalmar, 65 kronor, och lägst, 18 kronor, i Stockholm. Stockholm och Gotland hade lägst verksamhetsintäkt per resa, omkring 10 kronor. I Västerbotten var kostnaden per resa 55 kronor och verksamhetsintäkten högst (29 kronor). Kalmar och Gotland hade den högsta nettokostnaden per resa. I Kalmar var skillnaden 38 kronor mellan verksamhetsintäkt och kostnad per resa och på Gotland cirka 5 kronor mindre. Lägst netto har Skåne, Stockholm och Västra Götaland med 8-10 kronor vardera.

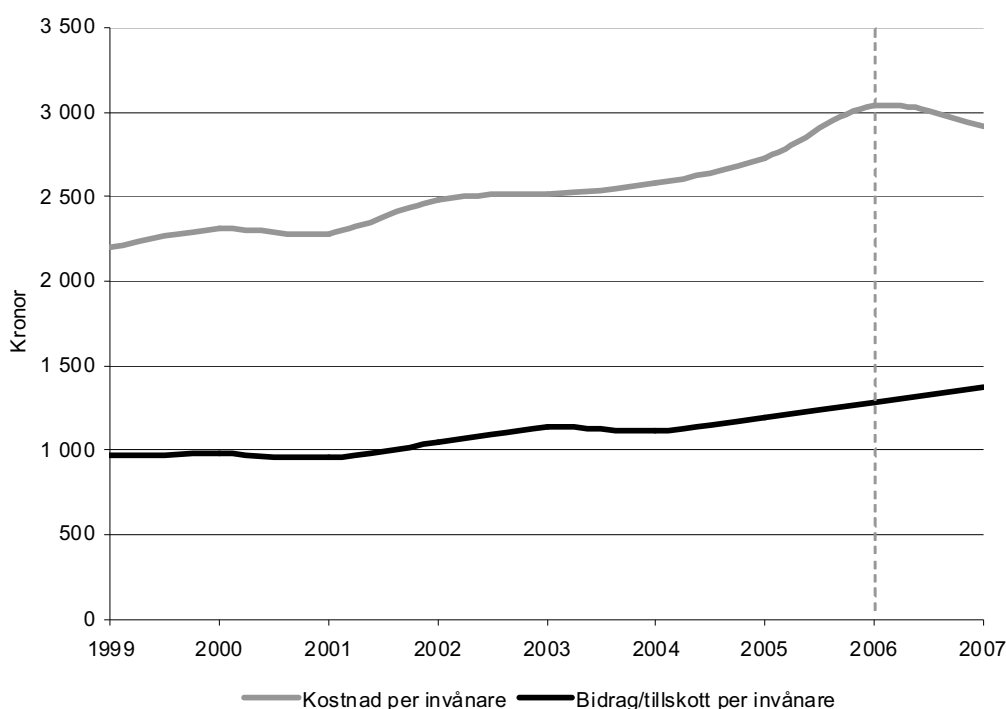
<sup>18</sup> Definitionerna för kostnader och verksamhetsintäkter har ändrats mellan år 2006 och år 2007. För ytterligare information, se bilaga 2.

**Figur 11.** Kostnader och verksamhetsintäkter per kollektivtrafikresa och län år 2007.

### Kostnader och bidrag per invånare

Eftersom den lokala och regionala allmänna kollektivtrafiken delvis är samhällsfinansierad är det av vikt att belysa vad den kostar och hur stor del som samhället bidrar med. Detta förhållande beskrivs i Figur 12 och 13 genom att relatera kostnader och bidrag till antalet invånare.

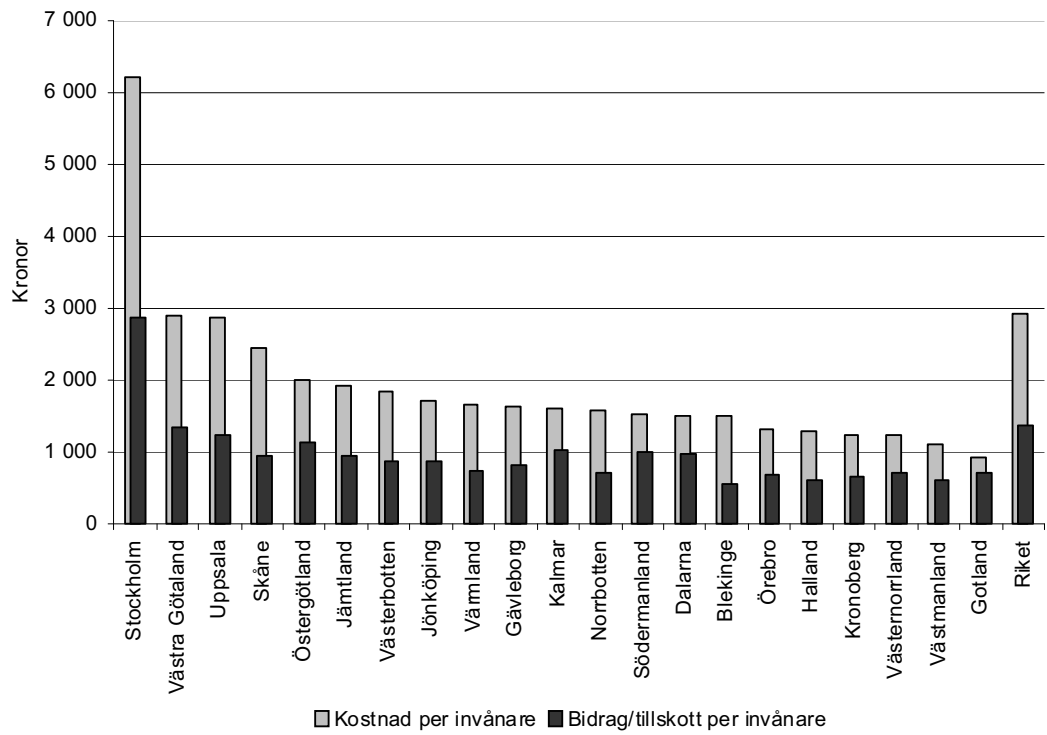
Sedan 1999 har kostnaden per invånare ökat från drygt 2 200 till nästan 3 000 kronor, vilket motsvarar en ökning på 33 procent. Under samma tidsperiod har bidraget per invånare ökat med 41 procent, från nästan 1 000 kronor till cirka 1 400 kronor.

**Figur 12.** Kostnader och bidrag/tillskott per invånare i riket år 1999-2007.<sup>19</sup>

Kostnaderna för kollektivtrafiken per invånare är lägre i riket totalt jämfört med riket exklusive Stockholms län. År 2007 uppgick kostnaden i riket till nästan 3 000 kronor per invånare. Stockholm har mycket högre kostnad per invånare för kollektivtrafiken än övriga Sverige. Om man exkluderar Stockholm sjunker kostnaden per invånare till cirka 2 000 kronor. Även bidragen per invånare är lägre i riket totalt jämfört med riket exklusive Stockholm. Om man exkluderar Stockholm blir bidraget/tillskottet per invånare cirka 400 kronor lägre.

Av Figur 13 framgår att kostnaden per invånare skiljer sig mycket åt mellan länen. Stockholm har en kostnad på cirka 6 200 kronor under 2007 medan Gotlands kollektivtrafik kostar drygt 920 kronor per invånare. Även bidragen per invånare varierar mycket, från cirka 2 900 kronor i Stockholm till omkring 550 kronor i Blekinge och drygt 600 kronor i Västmanland. Även andelen av bidragen per invånare som täcker kostnaden per invånare varierar mellan länen. I Gotlands län täcker bidraget 78 procent av kostnaden medan endast 37 procent av kostnaden finansieras med bidrag/tillskott i Blekinge.

<sup>19</sup> Definitionerna för kostnader och bidrag/tillskott har ändrats mellan år 2006 och år 2007. För ytterligare information, se bilaga 2.

**Figur 13.** Kostnader och bidrag/tillskott per invånare efter län år 2007.

## Bilaga 1. Ordlista

<b>Svenska/Swedish</b>	<b>Engelska/English</b>	<b>Svenska/Swedish</b>	<b>Engelska/English</b>
allmän kollektivtrafik	public transportation	regional	regional
andel	fraction, share	resor	journeys
annan	other	resultat	results
antal	number	Rikstrafiken	The National Public Transport Agency
bidrag	subsidy	samtliga	all
bil	car	sekretess	secrecy
biljettintäkter	receipts from the sale of tickets	senaste	latest
bortfall	non-response	SIKA	Swedish Institute for Transport and Communications Analysis
buss	bus	spårväg	tramway
efter	after	staten	state
ekonomi	economic situation	summa	sum, total
exklusiv	excluding	svenska	Swedish
fartyg	ship	särskild kollektivtrafik	transport service
funktionshindrad	disabled person	tabell	table
fördelning	distribution	tillgänglig	available
ingen uppgift	no data	tjänster	services
inklusive	including	total	total
internationell	international	trafik	traffic
interregional	interregional	trafikeringskostnader	traffic costs
intäkt	revenue	trafikhuvudman	traffic principal
kilometer	kilometer	trafikslag	mode of transport
kollektivtrafik	public transport	trängselskatteförsöket	trial implementation of congestion charges
kommun	municipality	tunnelbana	underground
konsumtion	consumption	tusen	thousand
kostnader	expenditure, costs	tåg	train
lag	law	under	during
landsting	county council	underskott	deficit
lokal	local	uppgifter	information
län	county	utbudskilometer	kilometers available
medelreslängd	average length of journey	utveckling	development
miljard	billion	varierar	vary
miljon	million	verksamhet	activity
per	per	år	year
per invånare	per capita	ökning	increase
personkilometer	kilometer per person	överskott	surplus
procent	percent	övriga	others

## Bilaga 2. Förändringar av variabeldefinitioner

Inför Kollektivtrafikundersökningen 2007 genomfördes, i syfte att öka kvaliteten, ändringar av vissa definitioner. I samband med detta hölls en workshop i april 2008 där samtliga uppgiftslämnare i undersökningen var inbjudna. Syftet med workshopen var att informera om definitionsändringarna samt ha diskussioner kring detta. Merparten av uppgiftslämnarna deltog.

Definitionsändringarna påverka även vilka uppgifter som efterfrågas i undersökningen. I denna bilaga beskrivs hur ändringarna av definitionerna påverkar statistiken i tabellverket och jämförbarheten mot tidigare år. Frågeformuläret och definitionerna år 2007 återfinns i bilaga 5 respektive 6, frågeformuläret och definitionerna i 2006 års undersökning återfinns i 2006 års rapport.

### *Konsumtion*

Konsumtionen av kollektivtrafik omfattar antal resor och antal personkilometer. Frågorna rörande antal resor har påverkats marginellt. Det är ingen principiell förändring i definitionen mellan 2006 och 2007, dock är det en viss skillnad i formuleringen.

Även frågorna rörande personkilometer har påverkats marginellt. Det är ingen principiell förändring i definitionen mellan 2006 och 2007. Dock har definitionen gjorts tydligare i 2007 års undersökning. Inför 2007 års undersökning tillhandahöll SIKAs uppgifter om medelreslängder för kollektivtrafik uppdelat på län. Dessa uppgifter stod det fritt för uppgiftslämnarna att använda vid beräkningar av variabeln personkilometer. Om en uppgiftslämnare tidigare år har använt en egen uppskattning av medelreslängd och i 2007 års undersökning använder den medelreslängd SIKAs tillhandahåller kan det påverka resultaten om medelreslängden skiljer sig mycket åt.

**Slutsatsen** är att jämförbarheten avseende antal resor är god mellan 2007 och tidigare år. Rörande personkilometer och medelreslängd är jämförbarheten god mellan 2007 och tidigare år med reservation för att vissa uppgiftslämnare kan använda annorlunda medelreslängder.

**Tabeller som påverkas:** Jämförande uppgifter över åren avseende konsumtion finns i tabellerna 8, 9, 10, 12, 14, 15, 16.

### *Tjänster*

Tjänster inom kollektivtrafik avser utbudet vars definition har stramats upp. Det finns en tydligare distinktion mellan utbudskilometer och vagnkilometer (berör ban-

trafik). Aspekten vagnkilometer fanns inte med i tidigare års definitioner. De uppgiftslämnare som tidigare år utgick från tågkilometer, dvs. antal kilometer för hela tåget, och i år byter till vagnkilometer kommer att rapportera ett större värde i år än tidigare år. Om tåget i genomsnitt består av tre vagnar kommer den rapporterade statistiken att vara ca tre gånger större i år än tidigare år.

**Slutsatsen** är att det är troligt att statistiken avseende utbud i år ligger på en högre nivå än tidigare år.

**Tabeller som påverkas:** Jämförande uppgifter över åren avseende tjänster finns i tabellerna 8, 9, 10, 13 och 16.

### *Intäkter*

Intäkter består av trafikintäkter, övriga affärsintäkter samt bidrag/tillskott. En viktig aspekt i årets undersökning som både påverkar intäkter och kostnader var följande formulering i definitionerna:

- Vid redovisning av de ekonomiska uppgifterna, bör påpekas att det endast är de ekonomiska uppgifter som rör den lokala och regionala allmänna kollektivtrafiken som redovisas. Uppgifterna behöver därför inte stämma med årsredovisningen.

Tidigare år har formuleringarna snarare varit att kostnader och intäkter avseende all verksamhet ska inkluderas (oavsett om det har med allmän kollektivtrafik att göra). För många trafikhuvudmän är detta dock samma sak, all deras verksamhet rör allmän kollektivtrafik. Dock är de så att vissa trafikhuvudmän har verksamhet som inte är att betrakta som allmän kollektivtrafik, t.ex. särskild kollektivtrafik, drift av flygplats, budverksamhet. I dessa fall kommer intäkts- och kostnadsuppgifterna som lämnas inte att stämma med det som finns i trafikhuvudmännens årsredovisning.

### *Trafikintäkter*

I 2007 års undersökning efterfrågades trafikintäkterna medan i tidigare års undersökningar efterfrågades biljettintäkterna. Trafikintäkter omfattar mer än endast biljettintäkter. Exempelvis ingår intäkter från godstrafik i trafikintäkter men inte i biljettintäkter. Vid en jämförelse mellan värdena från tabell 1 i 2006 och 2007 års rapporter framgår att biljettintäkterna år 2006 uppgår till 10 527 599 tkr i riket medan trafikintäkterna år 2007 uppgår till 11 592 507 tkr, båda värdena är uttryckta i nominella priser.

**Slutsatsen** är att i och med att biljettintäkter som efterfrågades tidigare år utgör en del i trafikintäkter som efterfrågas i årets undersökning är det troligt att nivåerna kommer att ligga något högre i år jämfört med tidigare år.

**Tabeller som påverkas:** Jämförande uppgifter över åren avseende trafikintäkter finns inte explicit i någon tabell. Dock ingår trafikintäkter i verksamhetsintäkter och historiska tabeller över verksamhetsintäkter återfinns i tabellerna 8, 10 och 11.

### ***Övriga affärsintäkter***

Övriga affärsintäkter efterfrågas i 2007 års undersökning som en (1) uppgift. I 2006 års undersökning och tidigare undersökningar efterfrågades uppgifter kring övriga intäkter uppdelat på transportslag (fem separat uppgifter). Dessutom efterfrågades intäktsposten ”Övrig verksamhet”. I tabellerna i årets rapport som visar historiska data har dessa sex intäktsposter slagits samman för att motsvara övriga affärsintäkter i årets undersökning.

Vid en jämförelse av definitionerna mellan 2006 och 2007 framgår att det finns gemensamma intäktsslag i definitionerna från 2007 och 2006. Dock finns det även intäktsslag i definitionen år 2006 som inte ingår i definitionen år 2007, exempelvis intäkter från färdtjänst. Exempelvis uppgår övriga intäkter i riket i tabell 1 i 2006 års rapport till 4 086 281 tkr. I tabell 1 i 2007 års rapport uppgår övriga affärsintäkter i riket till 2 934 623 tkr vilket är drygt 1 miljard lägre.

**Slutsatsen** är att det verkar som om definitionsförändringen påverkar så att nivån för övriga affärsintäkter blir (betydligt) lägre år 2007 jämfört med 2006 och tidigare. Vid jämförelse mellan åren 2007 och tidigare bör försiktighet iakttagas.

**Tabeller som påverkas:** Jämförande uppgifter över åren avseende övriga affärsintäkter finns inte explicit i någon tabell. Dock ingår övriga affärsintäkter i verksamhetsintäkter och historiska tabeller över verksamhetsintäkter återfinns i tabellerna 8, 10 och 11.

### ***Bidrag***

I 2007 års undersökning efterfrågas bidrag från kommun, landsting och staten/rikstrafiken, dvs. tre uppgifter. Motsvarande efterfrågade uppgifter i 2006 års undersökning var mer detaljerade. Bidrag från t.ex. kommun skulle delas upp på bidrag till samtliga trafikslag och till övrig verksamhet. I 2007 års undersökning har detta slagits samman till bidrag från kommun. På motsvarande sätt har bidragen från landsting och staten/Rikstrafiken hanterats.

Rörande definitionerna nedan är formuleringarna år 2007 mer precisa än tidigare år. Det är dock svårt att säga om definitionsändringen kommer att påverka statistiken. Baserat på de uppgifter som lämnats i år jämfört med föregående års uppgifter finns inga indikationer på några större skillnader.



**Slutsatsen** är att möjligheterna till jämförelser mellan åren 2007 och tidigare verkar vara relativt goda.

**Tabeller som påverkas:** Jämförande uppgifter över åren avseende bidrag finns i tabellerna 8, 10 och 11.

***Summerade variabler: Verksamhetsintäkter och totala intäkter***

Verksamhetsintäkter är summan av trafikintäkter och övriga affärsintäkter. Om bidrag adderas till verksamhetsintäkter erhålls totala intäkter. I 2006 års rapport och tidigare användes ett något annat språkbruk. Summan av biljettintäkter och övriga intäkter benämndes totala intäkter, vilket i år benämns verksamhetsintäkter. Summan av totala intäkter och bidrag benämndes Total med underrubriken Intäkter och bidrag i 2006 års rapport. I 2007 års rapport benämns summan av verksamhetsintäkter och bidrag för totala intäkter. Tabellen nedan sammanfattar detta:

2006 års rapport		2007 års rapport
Biljettintäkt	motsvaras av	trafikintäkt
Övriga intäkter	motsvaras av	övriga affärsintäkter
Totala intäkter	motsvaras av	verksamhetsintäkter
Total (Intäkter + bidrag)	motsvaras av	totala intäkter

**Slutsatsen** är att eftersom trafikintäkter troligtvis ligger på en något högre nivå i år men att övriga affärsintäkter verkar ligga på en (betydligt) lägre nivå så ligger troligtvis summan av dessa, dvs. verksamhetsintäkter, på en något lägre nivå i år jämfört med tidigare år. Viss försiktighet bör iakttas vid jämförelser med tidigare års värden. Eftersom bidragen inte verkar ha påverkats så mycket mellan åren är slutsatsen rörande totala intäkter, dvs. när bidragen adderats till verksamhetsintäkterna, samma som slutsatserna för verksamhetsintäkter.

**Tabeller som påverkas:** Jämförande uppgifter över åren avseende verksamhetsintäkter och totala intäkter finns i tabellerna 8, 10 och 11.

***Kostnader***

Kostnadsposter i 2007 års undersökning är trafikeringskostnader, övriga kostnader samt kostnader för infrastruktur. Som påtalats ovan under avsnittet om Intäkter finns en övergripande aspekt som påverkar statistiken:

- Vid redovisning av de ekonomiska uppgifterna, bör påpekas att det endast är de ekonomiska uppgifter som rör den lokala och regionala allmänna kollektivtrafiken som redovisas. Uppgifterna behöver därför inte stämma med årsredovisningen.

### ***Trafikeringskostnader***

Omfattningen på de efterfrågade uppgifterna är samma i årets undersökning som i tidigare års. Formuleringarna av definitionerna har dock förtydligats betydande i 2007 års undersökning jämfört med tidigare års undersökningar. Vissa kostnadsposter som tidigare hänförts till övriga kostnader hänförs i år 2007 till trafikeringskostnader, exempelvis kostnader för godstrafik med buss. Trafikeringskostnaderna i tabell 1 i 2006 års rapport uppgår till 18 442 113 tkr vilket kan jämföras med 21 983 139 tkr i tabell 1 i 2007 års rapport (båda uppgifterna i nominella priser). Skillnaden beror troligtvis både på en viss kostnadsökning och på förändringar i definitionerna.

**Slutsatsen** är att det är troligt att definitionsförändringen mellan 2006 och 2007 kommer att påverka så att nivån för trafikeringskostnader ligger högre fr.o.m. år 2007. Vid jämförelse mellan åren 2007 och tidigare bör försiktighet iakttagas.

**Tabeller som påverkas:** Jämförande uppgifter över åren avseende trafikeringskostnader finns i tabell 11. I tabellerna 8 och 10 ingår trafikeringskostnader indirekt som en delkomponent i totala kostnader.

### ***Övriga kostnader***

En stor förändring för uppgiftslämnarna i 2007 års undersökning var att endast en (1) uppgift avseende övriga kostnader efterfrågades. I 2006 års undersökning efterfrågades uppgifter för övriga kostnader uppdelat på transportslag, dvs. fem uppgifter, och en uppgift för kostnad för övrig verksamhet, dvs. sammanlagt sex uppgifter. Dessa sex uppgifter har för 2006 och tidigare lagts samman för att jämföras med övriga kostnader i 2007 års insamling.

Formuleringarna av definitionerna är olika mellan år 2006 och år 2007. Definitionen 2006 delades upp på rubrikerna ”Övriga kostnader” och ”Övrig verksamhet”. I 2007 års definition har allt skrivits under samma rubrik. Mycket av det som skrivs år 2006 finns återgivet år 2007 dock i något andra lydelse. Det finns dock viktiga undantag. Under ”Övrig verksamhet” år 2006 står att kapitalkostnader för infrastruktur hänförs. Denna kostnadspost har i 2007 års undersökning separerats från övriga kostnadsposter och utgör numera en egen kostnadspost (se avsnitt nedan). Dessutom har t.ex. kostnader för godstransporter hänförts till trafikeringskostnader. Övriga kostnader i tabell 1 i 2006 års rapport uppgår till 8 569 971 tkr vilket kan jämföras med 3 987 191 tkr i tabell 1 i 2007 års rapport (båda uppgifterna i nominella priser). Detta är en stor skillnad och den största orsaken är troligtvis beroende på förändringar i definitionerna.

**Slutsatsen** är att det är troligt att övriga kostnader 2007 ligger på en betydligt lägre nivå än övriga kostnader 2006 och tidigare. Stor försiktighet bör iakttagas vid jämförelser mellan år 2007 och bakåt.

**Tabeller som påverkas:** Jämförande uppgifter över åren avseende trafikeringskostnader finns i tabell 11. I tabellerna 8 och 10 ingår trafikeringskostnader indirekt som en delkomponent i totala kostnader.

#### ***Kostnader infrastruktur***

Posten kostnad för infrastruktur har renodlats i 2007 års undersökning. Tidigare ingick denna post som en del i posten "Övrig verksamhet".

**Slutsatsen** är att denna kostnadspost är ny för undersökningen 2007 och ingen jämförande statistik avseende tidigare år existerar.

#### ***Summerad variabel: Total kostnad***

Totala kostnader utgörs av summan av trafikeringskostnader, övriga kostnader och kostnader för infrastruktur. Delkomponenterna har påverkats av definitionsändringarna vilket visats ovan. Den totala kostnaden borde dock inte påverkas så mycket. Det som skulle kunna påverka den totala kostnaden är att den delen av trafikhuvudmannens verksamhet som inte omfattar kollektivtrafik ska exkluderas i årets undersökning. Storleken på denna verksamhet är dock ringa. Jämförs totala kostnader från tabell 1 i 2006 års rapport, vilken uppgår till 27 012 084 tkr, med totala kostnader från tabell 1 i 2007 års rapport, vilken uppgår till 26 734 874 tkr, framgår att uppgifterna är jämförbara (båda uppgifterna i nominella priser).

**Slutsatsen** är att de totala kostnaderna år 2007 har relativt god jämförbarhet med tidigare års värden.

**Tabeller som påverkas:** Jämförande uppgifter över åren avseende totala kostnader finns i tabell 8,10 och 11.

### Bilaga 3. Tabeller fördelat på län, trafikslag och år

Tabellförteckning		List of tables	
Tabell 1	Trafik- och ekonomiuppgifter efter län år 2007.	Table 1	Information on traffic and the economic situation according to county 2007.
Tabell 2	Nyckeltal för trafikuppgifter efter län år 2007.	Table 2	Key figures on information on traffic according to county 2007.
Tabell 3	Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2007.	Table 3	Key figures on the economic situation according to county 2007.
Tabell 4	Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2007.	Table 4	Key figures on the economic situation according to county 2007.
Tabell 5	Fördelning mellan verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott respektive kostnader efter län år 2007.	Table 5	Distribution between revenues, subsidies and costs according to county 2007.
Tabell 6	Trafikuppgifter och nyckeltal för trafikuppgifter efter trafikslag år 2007.	Table 6	Key figures and information on traffic according to mode of transport 2007.
Tabell 7	Trafikuppgifter, ekonomiuppgifter och nyckeltal för ekonomiuppgifter efter trafikslag år 2007, exklusive Stockholms län.	Table 7	Information on traffic situation, key figures and information on economic situation according to mode of transport excluding Stockholm county, 2007.
Tabell 8	Trafik- och ekonomiuppgifter år 1999-2007 (2007 års priser).	Table 8	Information on traffic and the economic situation in 1999-2007.
Tabell 9	Nyckeltal för trafikuppgifter år 1999-2007.	Table 9	Key figures on information on traffic 1999-2007.
Tabell 10	Nyckeltal för ekonomiuppgifter år 1999-2007 (2007 års priser).	Table 10	Key figures on the economic situation 1999-2007.
Tabell 11	Fördelning mellan verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott respektive kostnader år 1999-2007.	Table 11	Distribution between revenues, subsidies and costs in 1999-2007.
Tabell 12	Antal resor efter trafikslag i riket år 1999-2007 (miljoner resor).	Table 12	Number of journeys in the country per mode of transport in 1999-2007 (million journeys).
Tabell 13	Antal utbudskilometer efter trafikslag i riket år 1999-2007 (miljoner kilometer).	Table 13	Number of kilometers available per mode of transport in the country in 1999-2007 (million kilometers).
Tabell 14	Antal personkilometer efter trafikslag i riket år 2002-2007 (miljoner kilometer).	Table 14	Number of kilometers per person per mode of transport in the country in 2002-2007 (million kilometers).
Tabell 15	Medelreslängd efter trafikslag i riket år 2002-2007 (kilometer).	Table 15	Average length of journey according to mode of transport in the country 2002-2007 (kilometers).
Tabell 16	Resor, utbudskilometer och personkilometer efter län år 2004-2007 (1000-tal).	Table 16	Journeys, kilometers per person and number of kilometers available according to county 2004-2007 (in thousands).

#### Kommentar

En viktig aspekt att notera är att inför Kollektivtrafikundersökningen 2007 genomfördes ändringar av vissa definitioner. Detta får återverkningar på hur tidsserier (tabellerna 8-16) kan tolkas. I bilaga 2 beskrivs hur förändringarna av definitionerna påverkar statistiken och jämförbarheten med tidigare år. Ytterligare en aspekt värd att notera är att språkbruket rörande vissa intäktsposter har ändrats i årets rapport jämfört med tidigare års rapporter. Tabellen nedan sammanfattar språkbruket i 2006 respektive 2007 års rapport:

2006 års rapport		2007 års rapport	
Biljettintäkt	motsvaras av	trafikintäkt	
Övriga intäkter	motsvaras av	övriga affärsintäkter	
Totala intäkter	motsvaras av	verksamhetsintäkter	
Total (Intäkter + bidrag)	motsvaras av	totala intäkter	

Uppgifter i tidigare års tryckta rapporter kan dock skiljas sig något åt i jämförelse med denna rapport. Detta beror på att någon/några trafikhavudmän har ändrat/rättat sina inrapporterade uppgifter för tidigare år i och med insamlingen av uppgifter för år 2007.

Tabell 1. Trafik- och ekonomiuppgifter efter län år 2007.<sup>1</sup>

Län	Resor	Utbeds-	Person-	Intäkter (1000-tal kr)							
	(1000-tal)	kilometer (1000-tal)	kilometer (1000-tal)	Trafik-	Övriga	Bidrag/tillskott	Bidrag/tillskott	Bidrag/tillskott	Totala verksam-	Totala	Totala
				intäkter	affärsintäkter	Kommun	Landsting	Staten/Rikstrafiken	hetsintäkter	bidrag/tillskott	intäkter
Stockholm	676 261	235 991	4 761 400	4 565 263	2 226 165	-	5 530 400	-	6 791 428	5 530 400	12 321 828
Uppsala	26 093	33 188	468 680	490 948	34 165	213 097	184 164	-	525 113	397 261	922 374
Södermanland	9 230	12 924	184 600	145 370	465	137 503	125 924	-	145 835	263 427	409 262
Östergötland	25 935	26 740	364 342	338 607	20 328	282 512	190 795	-	358 935	473 307	832 242
Jönköping	16 335	19 866	190 564	220 290	61 853	120 257	120 257	46 216	282 143	286 730	568 873
Kronoberg	6 035	9 797	117 825	103 409	3 422	61 480	55 288	-	106 831	116 768	223 599
Kalmar	6 278	12 077	156 950	133 440	3 063	116 075	108 293	16 680	136 503	241 048	377 551
Gotland	1 224	2 935	30 600	11 611	-	41 087	-	-	11 611	41 087	52 698
Blekinge	7 569	9 686	169 950	107 318	36 292	38 371	30 778	13 627	143 610	82 776	226 386
Skåne	128 790	69 827	1 662 959	1 713 475	76 519	21 611	1 106 398	3 581	1 789 994	1 131 590	2 921 584
Halland	11 400	12 126	228 991	174 815	4 972	100 921	74 456	3 033	179 787	178 410	358 197
Västra Götaland	209 955	141 865	1 832 204	1 986 547	409 366	999 533	992 789	71 117	2 395 913	2 063 439	4 459 352
Värmland	9 753	17 059	196 348	206 877	4 821	99 000	95 500	4 551	211 698	199 051	410 749
Örebro	12 313	13 427	123 791	157 916	1 180	115 590	74 035	1 374	159 096	190 999	350 095
Västmanland	8 769	7 448	110 799	120 956	6 269	77 750	72 750	-	127 225	150 500	277 725
Dalarna	12 680	14 000	325 100	193 723	13 575	124 168	120 864	26 371	207 298	271 403	478 701
Gävleborg	12 467	20 245	246 995	232 469	3 983	125 167	99 310	3 147	236 452	227 624	464 076
Västernorrland	9 533	15 079	149 767	125 665	2 796	106 486	50 256	15 269	128 461	172 011	300 472
Jämtland	5 391	11 009	80 491	117 327	4 866	55 558	55 350	10 663	122 193	121 571	243 764
Västerbotten	8 636	19 051	196 973	246 934	3 125	134 864	68 019	23 479	250 059	226 362	476 421
Norrbottnen	8 421	17 873	168 105	199 547	17 398	102 084	56 637	21 962	216 945	180 683	397 628
Riket	1 213 068	722 213	11 767 434	11 592 507	2 934 623	3 073 114	9 212 263	261 070	14 527 130	12 546 447	27 073 577

<sup>1</sup> Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 1. Trafik- och ekonomiuppgifter efter län år 2007 (forts.).<sup>1</sup>

Län	Kostnader (1000-tal kr)			
	Trafikerings- kostnader	Kostnader för infrastruktur	Övriga kostnader	Totala kostnader
Stockholm	8 697 845	588 198	2 706 557	11 992 600
Uppsala	836 599	-	85 635	922 234
Södermanland	374 815	743	28 364	403 922
Östergötland	760 593	-	82 088	842 681
Jönköping	524 691	3 980	40 202	568 873
Kronoberg	192 497	-	31 102	223 599
Kalmar	350 974	177	26 386	377 537
Gotland	52 698	-	-	52 698
Blekinge	219 176	1 454	5 756	226 386
Skåne	2 844 538	45 803	28 211	2 918 552
Halland	344 031	1 547	24 594	370 172
Västra Götaland	3 690 294	101 200	667 858	4 459 352
Värmland	415 093	6 555	31 297	452 945
Örebro	334 872	3 053	25 110	363 035
Västmanland	247 395	5 000	25 317	277 712
Dalarna	380 988	2 135	30 045	413 168
Gävleborg	413 787	4 699	33 217	451 703
Västernorrland	280 659	-	19 813	300 472
Jämtland	225 806	-	18 357	244 163
Västerbotten	445 213	-	31 208	476 421
Norrbottn	350 575	-	46 074	396 649
Riket	21 983 139	764 544	3 987 191	26 734 874

<sup>1</sup> Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 2. Nyckeltal för trafikuppgifter efter län år 2007.<sup>1</sup>

Län	Invånare <sup>2</sup> (1000-tal)	Antal bilar	Resor/ invånare	Utbudskilometer/ invånare	Personkilometer/ invånare	Bilar/1000 invånare	Medelreslängd	Resor/ utbudskilometer	Personkilometer/ utbudskilometer
Stockholm	1 934	783 417	350	122	2 462	405	7,04	2,87	20,18
Uppsala	322	142 099	81	103	1 457	442	17,96	0,79	14,12
Södermanland	264	126 857	35	49	699	480	20,00	0,71	14,28
Östergötland	419	191 610	62	64	869	457	14,05	0,97	13,63
Jönköping	333	163 519	49	60	573	492	11,67	0,82	9,59
Kronoberg	180	90 375	33	54	654	501	19,52	0,62	12,03
Kalmar	234	118 800	27	52	671	508	25,00	0,52	13,00
Gotland	57	31 876	21	51	535	557	25,00	0,42	10,43
Blekinge	152	77 548	50	64	1 121	511	22,45	0,78	17,55
Skåne	1 192	559 398	108	59	1 395	469	12,91	1,84	23,82
Halland	290	148 258	39	42	789	511	20,09	0,94	18,88
Västra Götaland	1 543	702 395	136	92	1 188	455	8,73	1,48	12,92
Värmland	274	142 364	36	62	717	520	20,13	0,57	11,51
Örebro	276	130 022	45	49	449	472	10,05	0,92	9,22
Västmanland	249	118 149	35	30	445	475	12,64	1,18	14,88
Dalarna	276	148 112	46	51	1 179	537	25,64	0,91	23,22
Gävleborg	276	139 430	45	73	896	506	19,81	0,62	12,20
Västernorrland	244	124 620	39	62	615	511	15,71	0,63	9,93
Jämtland	127	67 094	42	87	634	528	14,93	0,49	7,31
Västerbotten	258	121 682	34	74	765	472	22,81	0,45	10,34
Norrbottnen	251	130 820	34	71	669	521	19,96	0,47	9,41
Riket	9 148	4 258 445	133	79	1 286	466	9,70	1,68	16,29

<sup>1</sup> Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

<sup>2</sup> Medelfolkmängd (under året).

Tabell 3. Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2007.<sup>1</sup>

Län	Totala verksamhetsintäkter per			Totala kostnader per			Totala verksamhetsintäkter/ Totala kostnader
	resa (kr/resa)	personkilometer (kr/km)	utbudskilometer (kr/km)	resa (kr/resa)	personkilometer (kr/km)	utbudskilometer (kr/km)	(Andel, %)
Stockholm	10,04	1,43	28,78	17,73	2,52	50,82	56,6
Uppsala	20,12	1,12	15,82	35,34	1,97	27,79	56,9
Södermanland	15,80	0,79	11,28	43,76	2,19	31,25	36,1
Östergötland	13,84	0,99	13,42	32,49	2,31	31,51	42,6
Jönköping	17,27	1,48	14,20	34,83	2,99	28,64	49,6
Kronoberg	17,70	0,91	10,90	37,05	1,90	22,82	47,8
Kalmar	21,74	0,87	11,30	60,14	2,41	31,26	36,2
Gotland	9,49	0,38	3,96	43,05	1,72	17,96	22,0
Blekinge	18,97	0,85	14,83	29,91	1,33	23,37	63,4
Skåne	13,90	1,08	25,63	22,66	1,76	41,80	61,3
Halland	15,77	0,79	14,83	32,47	1,62	30,53	48,6
Västra Götaland	11,41	1,31	16,89	21,24	2,43	31,43	53,7
Värmland	21,71	1,08	12,41	46,44	2,31	26,55	46,7
Örebro	12,92	1,29	11,85	29,48	2,93	27,04	43,8
Västmanland	14,51	1,15	17,08	31,67	2,51	37,29	45,8
Dalarna	16,35	0,64	14,81	32,58	1,27	29,51	50,2
Gävleborg	18,97	0,96	11,68	36,23	1,83	22,31	52,3
Västernorrland	13,48	0,86	8,52	31,52	2,01	19,93	42,8
Jämtland	22,67	1,52	11,10	45,29	3,03	22,18	50,0
Västerbotten	28,96	1,27	13,13	55,17	2,42	25,01	52,5
Norrbottn	25,76	1,29	12,14	47,10	2,36	22,19	54,7
Riket	11,98	1,23	20,11	22,04	2,27	37,02	54,3

<sup>1</sup> Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.



Tabell 4. Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2007.<sup>1</sup>

Län	Trafikintäkter per			Trafikeringskostnader per			Trafikintäkter/ trafikerings- kostnader (Andel, %)	Totala kostnader/ invånare	Totala verksam- hetsintäkter/ invånare	Totala bidrag/ tillskott/ invånare
	resa (kr/resa)	personkilometer (kr/km)	utbudskilometer (kr/km)	resa (kr/resa)	personkilometer (kr/km)	utbudskilometer (kr/km)				
Stockholm	6,75	0,96	19,35	12,86	1,83	36,86	52,5	6 202	3 512	2 860
Uppsala	18,82	1,05	14,79	32,06	1,79	25,21	58,7	2 868	1 633	1 235
Södermanland	15,75	0,79	11,25	40,61	2,03	29,00	38,8	1 529	552	997
Östergötland	13,06	0,93	12,66	29,33	2,09	28,44	44,5	2 009	856	1 129
Jönköping	13,49	1,16	11,09	32,12	2,75	26,41	42,0	1 711	848	862
Kronoberg	17,13	0,88	10,56	31,90	1,63	19,65	53,7	1 241	593	648
Kalmar	21,26	0,85	11,05	55,91	2,24	29,06	38,0	1 615	584	1 031
Gotland	9,49	0,38	3,96	43,05	1,72	17,96	22,0	921	203	718
Blekinge	14,18	0,63	11,08	28,96	1,29	22,63	49,0	1 493	947	546
Skåne	13,30	1,03	24,54	22,09	1,71	40,74	60,2	2 449	1 502	949
Halland	15,33	0,76	14,42	30,18	1,50	28,37	50,8	1 276	620	615
Västra Götaland	9,46	1,08	14,00	17,58	2,01	26,01	53,8	2 890	1 553	1 337
Värmland	21,21	1,05	12,13	42,56	2,11	24,33	49,8	1 655	774	727
Örebro	12,83	1,28	11,76	27,20	2,71	24,94	47,2	1 317	577	693
Västmanland	13,79	1,09	16,24	28,21	2,23	33,22	48,9	1 116	511	605
Dalarna	15,28	0,60	13,84	30,05	1,17	27,21	50,8	1 499	752	985
Gävleborg	18,65	0,94	11,48	33,19	1,68	20,44	56,2	1 639	858	826
Västernorrland	13,18	0,84	8,33	29,44	1,87	18,61	44,8	1 233	527	706
Jämtland	21,76	1,46	10,66	41,89	2,81	20,51	52,0	1 923	962	957
Västerbotten	28,59	1,25	12,96	51,55	2,26	23,37	55,5	1 850	971	879
Norrbottnen	23,70	1,19	11,16	41,63	2,09	19,61	56,9	1 579	863	719
Riket	9,56	0,99	16,05	18,12	1,87	30,44	52,7	2 922	1 588	1 371

<sup>1</sup> Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 5. Fördelning mellan verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott respektive kostnader efter län år 2007.<sup>1</sup>

Län	Intäkter (Andel, %, av totala intäkter)						Kostnader (Andel, %, av totala kostnader)					
	Trafik-intäkter	Övriga affärs-intäkter	Bidrag/tillskott Kommun	Bidrag/tillskott Landsting	Bidrag/tillskott Staten/Rikstrafiken	Totala verksamhetsintäkter	Totala bidrag/tillskott	Totala intäkter	Trafikeringskostnader	Kostnader för infrastruktur	Övriga kostnader	Totala kostnader
Stockholm	37,1	18,1	-	44,9	-	55,1	44,9	100	72,5	4,9	22,6	100
Uppsala	53,2	3,7	23,1	20,0	-	56,9	43,1	100	90,7	-	9,3	100
Södermanland	35,5	0,1	33,6	30,8	-	35,6	64,4	100	92,8	0,2	7,0	100
Östergötland	40,7	2,4	33,9	22,9	-	43,1	56,9	100	90,3	-	9,7	100
Jönköping	38,7	10,9	21,1	21,1	8,1	49,6	50,4	100	92,2	0,7	7,1	100
Kronoberg	46,2	1,5	27,5	24,7	-	47,8	52,2	100	86,1	-	13,9	100
Kalmar	35,3	0,8	30,7	28,7	4,4	36,2	63,8	100	93,0	0,0	7,0	100
Gotland	22,0	-	78,0	-	-	22,0	78,0	100	100,0	-	-	100
Blekinge	47,4	16,0	16,9	13,6	6,0	63,4	36,6	100	96,8	0,6	2,5	100
Skåne	58,6	2,6	0,7	37,9	0,1	61,3	38,7	100	97,5	1,6	1,0	100
Halland	48,8	1,4	28,2	20,8	0,8	50,2	49,8	100	92,9	0,4	6,6	100
Västra Götaland	44,5	9,2	22,4	22,3	1,6	53,7	46,3	100	82,8	2,3	15,0	100
Värmland	50,4	1,2	24,1	23,3	1,1	51,5	48,5	100	91,6	1,4	6,9	100
Örebro	45,1	0,3	33,0	21,1	0,4	45,4	54,6	100	92,2	0,8	6,9	100
Västmanland	43,6	2,3	28,0	26,2	-	45,8	54,2	100	89,1	1,8	9,1	100
Dalarna	40,5	2,8	25,9	25,2	5,5	43,3	56,7	100	92,2	0,5	7,3	100
Gävleborg	50,1	0,9	27,0	21,4	0,7	51,0	49,0	100	91,6	1,0	7,4	100
Västernorrland	41,8	0,9	35,4	16,7	5,1	42,8	57,2	100	93,4	-	6,6	100
Jämtland	48,1	2,0	22,8	22,7	4,4	50,1	49,9	100	92,5	-	7,5	100
Västerbotten	51,8	0,7	28,3	14,3	4,9	52,5	47,5	100	93,4	-	6,6	100
Norrbotten	50,2	4,4	25,7	14,2	5,5	54,6	45,4	100	88,4	-	11,6	100
Riket	42,8	10,8	11,4	34,0	1,0	53,7	46,3	100	82,2	2,9	14,9	100

<sup>1</sup> Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 6. Trafikuppgifter och nyckeltal för trafikuppgifter efter trafikslag år 2007.<sup>1</sup>

Trafikslag	Resor (1000-tal)	Utbudskilometer (1000-tal)	Personkilometer (1000-tal)	Medelreslängd	Resor/utbudskilometer	Personkilometer/ utbudskilometer
Buss	639 118	506 128	6 096 592	9,54	1,26	12,05
T-bana	303 000	91 336	1 690 000	5,58	3,32	18,50
Spårväg	121 666	33 061	547 646	4,50	3,68	16,56
Tåg	142 012	91 688	3 433 196	24,18	1,55	37,44
Fartyg	7 272	-	-	-	-	-
Samtliga trafikslag	1 213 068	722 213	11 767 434	9,70	1,68	16,29

<sup>1</sup> Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 7. Trafikuppgifter, ekonomiuppgifter och nyckeltal för ekonomiuppgifter efter trafikslag år 2007, exklusive Stockholms län.<sup>1</sup>

Trafikslag	Resor (1000-tal)	Utbudskilometer (1000-tal)	Personkilometer (1000-tal)	Trafikintäkter (1000-tal kr)	Trafikeringskostnader (1000-tal kr)	Trafikintäkter per			Trafikeringskostnader per			Trafikintäkter/ trafikeringskostnader (Andel, %)
						resa (kr/resa)	personkilometer (kr/km)	utbudskilometer (kr/km)	resa (kr/resa)	personkilometer (kr/km)	utbudskilometer (kr/km)	
Buss	370 118	398 245	4 442 592	5 043 983	9 922 832	13,63	1,14	12,67	26,81	2,23	24,92	50,8
Spårväg	103 666	30 476	486 746	670 997	900 480	6,47	1,38	22,02	8,69	1,85	29,55	74,5
Tåg	59 512	57 501	2 076 696	1 256 956	2 308 363	21,12	0,61	21,86	38,79	1,11	40,14	54,5
Fartyg	3 511	-	-	55 308	153 619	15,75	-	-	43,75	-	-	36,0
Samtliga trafikslag	536 807	486 222	7 006 034	7 027 244	13 285 294	13,09	1,00	14,45	24,75	1,90	27,32	52,9

<sup>1</sup> Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 8. Trafik- och ekonomiuppgifter år 1999-2007 (2007 års priser).<sup>1</sup>

År	Resor (Miljoner)	Utbudskilometer (Miljoner)	Personkilometer (Miljoner)	Intäkter (Miljoner kr)						Kostnader (Miljoner kr)	
				Totala verksamhetsintäkter	Bidrag/tillskott Kommun	Bidrag/tillskott Landsting	Bidrag/tillskott Staten/Rikstrafiken	Totala bidrag/tillskott	Totala intäkter	Totala kostnader	
1999	1 053	661	-	10 995	2 087	6 289	222	8 597	19 592	19 535	
2000	1 078	676	-	11 917	2 184	6 280	230	8 694	20 610	20 492	
2001	1 098	697	-	11 728	2 135	6 188	204	8 528	20 256	20 313	
2002	1 103	692	9 528	12 906	2 366	6 605	363	9 334	22 240	22 160	
2003	1 117	700	9 871	12 828	2 779	7 107	291	10 177	23 006	22 589	
2004	1 121	676	10 111	13 621	2 737	7 015	284	10 036	23 657	23 201	
2005	1 126	679	10 602	14 208	2 934	7 623	266	10 824	25 032	24 680	
2006	1 185	687	11 166	14 945	3 102	8 314	256	11 672	26 617	27 617	
2007	1 213	722	11 767	14 527	3 073	9 212	261	12 546	27 074	26 735	

<sup>1</sup> Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 9. Nyckeltal för trafikuppgifter år 1999-2007.<sup>1</sup>

År	Invånare <sup>2</sup> (1000-tal)	Antal bilar	Resor/ invånare	Utbudskilometer/ invånare	Personkilometer/ invånare	Bilar/1000 invånare	Medelreslängd	Resor/utbudskilometer	Personkilometer/ utbudskilometer
1999	8 858	3 890 159	119	75	-	439	-	1,59	-
2000	8 872	3 998 614	122	76	-	451	-	1,59	-
2001	8 896	4 018 533	123	78	-	452	-	1,58	-
2002	8 925	4 042 792	124	78	1 068	453	8,64	1,59	13,77
2003	8 958	4 075 414	125	78	1 102	455	8,84	1,60	14,10
2004	8 994	4 113 424	125	75	1 124	457	8,87	1,66	14,96
2005	9 030	4 153 674	125	75	1 174	460	9,42	1,66	15,62
2006	9 081	4 202 446	130	76	1 230	463	9,43	1,72	16,25
2007	9 148	4 258 445	133	79	1 286	466	9,70	1,68	16,29

<sup>1</sup> Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

<sup>2</sup> Medelfolkmängd (under året).

Tabell 10. Nyckeltal för ekonomiuppgifter år 1999-2007 (2007 års priser).<sup>1</sup>

År	Totala verksamhetsintäkter per			Totala kostnader per			Totala verksamhetsintäkter/ Total kostnad	Totala kostnader/ invånare	Totala verksamhetsintäkter/ invånare	Totala bidrag/ tillskott/ invånare
	resa (kr/resa)	personkilometer (kr/km)	utbudskilometer (kr/km)	resa (kr/resa)	personkilometer (kr/km)	utbudskilometer (kr/km)	(Andel, %)			
1999	10,44	-	16,63	18,55	-	29,55	56,3	2205	1241	971
2000	11,05	-	17,63	19,01	-	30,31	58,2	2310	1343	980
2001	10,68	-	16,83	18,50	-	29,14	57,7	2283	1318	959
2002	11,70	1,35	18,65	20,09	2,33	32,02	58,2	2483	1446	1046
2003	11,48	1,30	18,33	20,22	2,29	32,27	56,8	2522	1432	1136
2004	12,15	1,35	20,15	20,70	2,29	34,32	58,7	2580	1515	1116
2005	12,62	1,34	20,93	21,92	2,33	36,35	57,6	2733	1574	1199
2006	12,61	1,34	21,75	23,31	2,47	40,19	54,1	3041	1646	1285
2007	11,98	1,23	20,11	22,04	2,27	37,02	54,3	2922	1588	1371

<sup>1</sup> Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 11. Fördelning mellan verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott respektive kostnader år 1999-2007.<sup>1</sup>

År	Intäkter (Andel, %, av totala intäkter)						Kostnader (Andel, %, av totala kostnader)				
	Totala verksamhetsintäkter	Bidrag/tillskott Kommun	Bidrag/tillskott Landsting	Bidrag/tillskott Staten/Rikstrafiken	Totala bidrag/ tillskott	Totala intäkter	Trafikeringskostnader	Kostnader för infrastruktur	Övriga kostnader	Totala kostnader	
1999	56,1	10,7	32,1	1,1	43,9	100	-	-	-	-	
2000	57,8	10,6	30,5	1,1	42,2	100	-	-	-	-	
2001	57,9	10,5	30,6	1,0	42,1	100	-	-	-	-	
2002	58,0	10,6	29,7	1,6	42,0	100	-	-	-	-	
2003	55,8	12,1	30,9	1,3	44,2	100	69,8	-	30,2	100	
2004	57,6	11,6	29,7	1,2	42,4	100	70,1	-	29,9	100	
2005	56,8	11,7	30,5	1,1	43,2	100	69,0	-	31,0	100	
2006	56,1	11,7	31,2	1,0	43,9	100	68,3	-	31,7	100	
2007	53,7	11,4	34,0	1,0	46,3	100	82,2	2,9	14,9	100	

<sup>1</sup> Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 12. Antal resor efter trafikslag i riket år 1999-2007 (miljoner resor).<sup>1</sup>

År	Trafikslag					Samtliga trafikslag
	Buss	T-bana	Spårväg	Tåg	Fartyg	
1999	580	273	88	105	-	1 053
2000	592	284	91	103	-	1 078
2001	601	283	95	111	-	1 098
2002	601	283	96	115	8	1 103
2003	610	279	101	120	8	1 117
2004	609	278	108	118	7	1 121
2005	608	276	110	124	8	1 126
2006	635	297	114	131	8	1 185
2007	639	303	122	142	7	1 213

<sup>1</sup> Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 13. Antal utbudskilometer efter trafikslag i riket år 1999-2007 (miljoner kilometer).<sup>1</sup>

År	Trafikslag				Samtliga trafikslag
	Buss	T-bana	Spårväg	Tåg	
1999	473	88	26	75	661
2000	487	87	26	76	676
2001	489	88	25	77	697
2002	493	89	27	83	692
2003	502	-	-	-	700
2004	495	90	17	74	676
2005	499	91	17	72	679
2006	503	94	18	68	687
2007	506	91	33	92	722

<sup>1</sup> Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 14. Antal personkilometer efter trafikslag i riket år 2002-2007 (miljoner kilometer).<sup>1</sup>

År	Trafikslag				Samtliga trafikslag
	Buss	T-bana	Spårväg	Tåg	
2002	4 945	1 581	584	2 419	9 528
2003	5 128	1 558	429	2 757	9 871
2004	5 456	1 556	462	2 636	10 111
2005	5 764	1 541	498	2 800	10 602
2006	5 985	1 657	513	3 012	11 166
2007	6 097	1 690	548	3 433	11 767

<sup>1</sup> Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 15. Medelreslängd efter trafikslag i riket år 2002-2007 (kilometer).<sup>1</sup>

År	Trafikslag				Samtliga trafikslag
	Buss	T-bana	Spårväg	Tåg	
2002	8,23	5,59	6,08	21,03	8,64
2003	8,41	5,58	4,25	22,98	8,84
2004	8,68	5,60	4,28	22,34	8,87
2005	9,48	5,58	4,53	22,58	9,42
2006	9,42	5,58	4,50	22,99	9,43
2007	9,54	5,58	4,50	24,18	9,70

<sup>1</sup> Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 16. Resor, utbudskilometer och personkilometer efter län år 2004-2007 (1000-tal).<sup>1</sup>

Län	Resor per år				Utbudskilometer per år				Personkilometer per år			
	2004	2005	2006	2007	2004	2005	2006	2007	2004	2005	2006	2007
Stockholm	625 697	626 745	664 667	676 261	223 937	229 490	237 244	235 991	4 388 500	4 407 000	4 668 400	4 761 400
Uppsala <sup>2</sup>	24 578	25 000	25 433	26 093	31 261	32 134	31 778	33 188	357 383	363 480	334 402	468 680
Södermanland	9 173	8 737	9 174	9 230	12 381	12 479	12 550	12 924	183 970	174 740	183 480	184 600
Östergötland	26 194	24 706	25 415	25 935	28 566	25 955	26 235	26 740	376 528	342 582	355 620	364 342
Jönköping	15 353	15 240	16 033	16 335	16 420	16 205	16 208	19 866	160 385	172 641	189 464	190 564
Kronoberg	5 859	5 541	5 927	6 035	10 226	9 912	9 890	9 797	113 400	100 501	116 086	117 825
Kalmar	6 590	6 495	6 271	6 278	13 066	12 958	12 176	12 077	34 587	151 500	156 775	156 950
Gotland	995	960	1 110	1 224	2 200	2 485	2 985	2 935	24 875	24 000	27 750	30 600
Blekinge	6 407	6 895	7 218	7 569	7 616	9 519	10 180	9 686	97 893	135 741	138 421	169 950
Skåne	103 345	108 740	120 218	128 790	65 936	67 367	69 977	69 827	1 369 076	1 332 185	1 477 056	1 662 959
Halland	11 559	11 100	11 351	11 400	11 849	11 878	11 903	12 126	227 694	191 347	199 900	228 991
Västra Götaland	197 193	200 305	204 311	209 955	112 039	108 813	112 852	141 865	1 269 000	1 708 299	1 742 455	1 832 204
Värmland	8 670	8 620	9 307	9 753	12 752	14 209	14 544	17 059	159 498	165 708	181 126	196 348
Örebro	11 800	11 493	12 106	12 313	14 479	14 519	13 181	13 427	120 712	118 017	121 386	123 791
Västmanland	8 756	8 278	8 756	8 769	11 109	11 067	9 320	7 448	102 640	94 345	98 585	110 799
Dalarna	12 705	12 500	12 633	12 680	17 600	17 800	15 000	14 000	292 200	299 500	323 985	325 100
Gävleborg	12 336	11 870	12 252	12 467	18 725	17 642	17 961	20 245	240 078	233 330	241 404	246 995
Västernorrland	10 160	9 871	9 854	9 533	14 701	14 511	13 717	15 079	146 444	140 100	153 515	149 767
Jämtland	5 499	5 919	5 601	5 391	11 296	11 397	11 363	11 009	95 325	95 530	97 130	80 491
Västerbotten	9 523	8 846	8 891	8 636	17 834	18 956	18 660	19 051	190 430	191 607	201 252	196 973
Norrbotten	8 198	8 269	8 211	8 421	19 636	19 573	19 386	17 873	159 990	160 345	158 050	168 105
Riket	1 120 590	1 126 130	1 184 739	1 213 068	675 956	678 869	687 110	722 213	10 110 608	10 602 498	11 166 242	11 767 434

<sup>1</sup> Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

<sup>2</sup> Ökningen av personkilometer mellan 2006 och 2007 beror delvis på utökningen av trafiken med Upptåget samt ny beräkninga av medelreslängd.



## Bilaga 4. Om statistiken

SIKA är huvudansvarig för lokal och regional kollektivtrafikstatistik i Sverige. Statistik om lokal och regional kollektivtrafik har framställts sedan mitten av 1980-talet av Sveriges lokaltrafikförening (SLTF) och från och med år 2004 har statistiken sammanställts av SIKA. Statisticon AB har på uppdrag av SIKA genomfört undersökningen om lokal och regional kollektivtrafik i Sverige år 2007. Uppgifterna avser kalenderåret 2007. I följande avsnitt ges en kortfattad beskrivning av undersökningen. En fullständig kvalitetsdeklaration finns i Bilaga 7.

Undersökningen omfattar trafikhuvudmän och primärkommunala trafikhuvudmän i samtliga 21 län. Totalt ingår 25 trafikhuvudmän, vilka utgörs av 21 länsövergripande trafikhuvudmän, 3 primärkommunala trafikhuvudmän (Luleå, Lund och Karlstad) samt Waxholms Ångfartyg AB.

Data har samlats in via en webbenkät under perioden mars-maj år 2008. Huvudutskicket gjordes både per post och per e-post. En påminnelse skickades ut via e-post och därefter påmindes de trafikhuvudmän som ännu inte inkommit med svar per telefon. Datainsamlingen har genomförts av Statisticon AB. Svarsandelen i undersökningen är hög, samtliga trafikhuvudmän har inkommit med uppgifter.

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

Kontrollen av de inrapporterade uppgifterna har huvudsakligen gjorts genom jämförelser med tidigare års uppgifter. Sådana skillnader kan vara ett resultat av faktiska skillnader i trafikering och ekonomi eller så kan det eventuellt vara en indikering på att något är fel i inrapporteringen. I webbformuläret har automatiska kontroller gjorts av de inrapporterade värdena för 2007, jämfört med motsvarande värden för 2006, vad det gäller uppgifter om resor, utbudskilometer och personkilometer. I de fall då differensen mellan de två årens olika värden uppgick till 15 procent eller mer uppmanades uppgiftsinlämnarna att skriva en kommentar om orsaken till skillnaden. Uppgifter om ekonomi har inte jämförts mellan åren då definitionerna av dessa variabler har ändrats så pass mycket att jämförelser mellan värdena kan bli missvisande. Se bilaga 2 för en utförlig beskrivning om förändringar av variabeldefinitioner.

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

Variabel	Beskrivning
<i>Resor</i>	Antal resor är ett mått på antal påstigningar i lokal och regional kollektivtrafik. Reser man tur och retur räknas det som två resor och reser man med övergång räknas varje övergång som en resa. Samtliga resor (avgiftsbelagda och kostnadsfria) per år redovisas.
<i>Utbudskilometer</i>	Utbudet ska avse den faktiskt utförda persontrafiken. Utbudskilometer är detsamma som tidtabellskilometer och exkluderar den trafik som ställs in och inkluderar den trafik som sätts in vid behov. Trafik såsom ut- och inkörning samt tomkörning bör om möjligt exkluderas.  Utbudet för bantrafik mäts i vagnkilometer. Vagnkilometer är den sträcka i kilometer som vagnar upplåtna för resande framförts i järnvägs-, tunnelbane- och spårvägståg. Det vill säga, en vagn som kör en kilometer, är det samma som en vagnkilometer. Är det två vagnar som kör en kilometer, blir det två vagnkilometer och så vidare.
<i>Personkilometer</i>	Antal personkilometer är ett mått av den sammanlagda reslängden. Personkilometer räknas ut genom att multiplicera den genomsnittliga reslängden (medelreslängden) med antal resor. SIKAs tillhandahåller exempel på medelreslängd. I webbenkäten finns exempel på medelreslängd för alla län, som respektive trafik huvudman kan använda om det inte finns egna framtagna medelreslängder.
<i>Verksamhetsintäkter</i>	Intäkter skall vara summan av trafikintäkter och övriga affärsintäkter.
<i>Bidrag/tillskott</i>	Bidrag/tillskott skall vara summan av bidrag/tillskott för samtliga trafikslag från kommun, landsting respektive Staten/Rikstrafiken.
<i>Kostnader</i>	Kostnader skall vara summan av trafikeringkostnader, kostnader för infrastruktur och övriga kostnader.
<i>Tidsåtgång</i>	Här fyller uppgiftslämnaren i den uppskattade totala tidsåtgången för att samla in och fylla i uppgifterna i föreliggande insamling. Skriv svaret i antal mantimmar. Observera att det är merkostnaden för just den här undersökningen som ska uppskattas, inte tidsåtgången för moment som ändå skulle ha gjorts inom ordinarie verksamhet.

Beträffande variabeln tidsåtgång kan nämnas att samtliga uppgiftslämnare har redovisat tidsåtgången. Tidsåtgången år 2006 och 2007 framgår av tabellen nedan. Vi ser att mediantiden år 2007 är fem timmar, dvs. för hälften av alla uppgiftslämnare har tidsåtgången för ifyllandet av uppgifterna varit fem timmar eller mindre. År 2006 var mediantiden något lägre. En tänkbar förklaring till detta är att definitionsändringarna i årets undersökning har lett till visst merarbete för uppgiftslämnarna. Tredje kvartilen är sex timmar i år jämfört med åtta timmar föregående år, vilket indikerar en mindre spridning i tidsåtgången för uppgiftslämnandet i år jämfört med föregående år. Det störst angivna värdet i år är 14 timmar och det minsta är en timme.

Redovisad tidsåtgång i timmar, 2006 och 2007

År	Tidsåtgång i timmar				
	Q1	Median	Q3	P90	Medelvärde
2006	2,0	3,0	8,0	8,0	4,4
2007	3,0	5,0	6,0	8,0	5,1

Alla trafik- och ekonomiuppgifter i föreliggande undersökning har samlats in länsvis uppdelat på trafikslag. På grund av sekretess presenteras dock inte de ekonomiska variablerna så detaljerat. Ofta finns endast en operatör för ett trafikslag i ett län vilket

gör att en redovisning av kostnader och intäkter lätt blir identifierbara som uppgifter för just en specifik operatör.

Det finns vissa aspekter av vissa variabler som bör beaktas vid tolkning av data, se vidare i bilaga 2 och avsnitt 2.2 i kvalitetsdeklarationen i bilaga 7.

I den tryckta rapporten redovisas statistiken på riks- och länsnivå efter trafikslag och år. Uppgifter återfinns även på SIKA:s hemsida, [www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se).

## Bilaga 5. Frågeblankett på Internet – Kontaktuppgifter



Kollektivtrafik  
Statistik 2007  
-- Välj --

[Välkommen](#)  
[Instruktioner](#)  
[Definitioner i pdf-format](#)

### Enkätsidor:

**Klar** [Kontaktuppgifter](#)  
**Klar** [Resor](#)  
-- [Ekonomi](#)  
**Klar** [Tidsåtgång](#)

### Utskrifter:

[Utskrift av lämnade uppgifter](#)

[Logga ut](#)

### KONTAKTUPPGIFTER

Denna sida är KLAR

[Spara](#)

Trafikhuvudman	<input type="text" value="- Välj -"/>
Postadress	<input type="text"/>
Postnummer	<input type="text"/> Ort <input type="text"/>
Kontaktperson	<input type="text"/>
Telefonnummer	<input type="text"/>
Epost	<input type="text"/>
Kommentar	<input type="text"/>

Sparad: 2008-05-07 10:52:00

## Bilaga 5. Frågeblankett på Internet – Resor



Kollektivtrafik  
Statistik 2007

-- välj --

[Välkommen](#)

[Instruktioner](#)

[Definitioner i pdf-format](#)

### Enkätsidor:

**Klar** [Kontaktuppgifter](#)

**Klar** [Resor](#)

-- [Ekonomi](#)

**Klar** [Tidsåtgång](#)

### Utskrifter:

[Utskrift av lämnade uppgifter](#)

Logga ut

RESOR

Denna sida är KLAR

Spara

Utbud ?	Utbuds-/vagnkilometer (1000-tal)	?	Antal resor (1000-tal)	?	Personkilometer (1000-tal)
Buss/Bil	<input type="text" value="10000"/> 10000		Buss/Bil <input type="text" value="100"/> 100		<input type="text" value="100"/> 100
Tunnelbana	<input type="text"/>		Tunnelbana <input type="text"/>		<input type="text"/>
Spårväg	<input type="text"/>		Spårväg <input type="text"/>		<input type="text"/>
Tåg	<input type="text"/>		Tåg <input type="text"/>		<input type="text"/>
			Fartyg <input type="text"/>		
Totalt	<input type="text" value="10000"/>		Totalt <input type="text" value="100"/>		<input type="text" value="100"/>

Kommentarer till avvikelser mellan årets och föregående års värden

Grå siffror: föregående års uppgifter. Gula fält: årets uppgifter. Om årets värden avviker mer än 15% från förra årets värden rödmärkas inmatningsfältet. Vänligen beskriv trolig anledning till avvikelserna i kommentarsrutorna ovan.  
Föregående års värden visas dock inte för utbud av tunnelbana, spårväg och tåg. Detta beror på att definitionerna ändrats i årets undersökning vilket gör att jämförelser med föregående års värden inte blir relevanta.

2008-05-07 10:52:00

## Bilaga 5. Frågeblankett på Internet – Ekonomi



Kollektivtrafik  
Statistik 2007

-- välj --

[Välkommen](#)  
[Instruktioner](#)  
[Definitioner i pdf-format](#)

### Enkätsidor:

Klar [Kontaktuppgifter](#)

Klar [Resor](#)

-- [Ekonomi](#)

Klar [Tidsåtgång](#)

### Utskrifter:

[Utskrift av lämnade uppgifter](#)

Logga ut

### EKONOMI

Denna sida är KLAR

Spara

#### INTÄKTER ?

##### Trafikintäkter 1000-tals kronor

Buss/Bil

Tunnelbana

Spårväg

Tåg

Fartyg

Summa

Övriga

affärsintäkter

##### Bidrag/tillskott från: 1000-tals kronor

Kommun

Landsting

Staten/Rikstrafiken

##### RESULTATSAMMANSTÄLLNING 1000-tals kronor

Intäkter +

Kostnader -

Överskott/Underskott före bidrag =

Bidrag/tillskott +

Överskott/Underskott efter bidrag =

#### KOSTNADER ?

##### Trafikeringskostnader 1000-tals kronor

Buss/Bil

Tunnelbana

Spårväg

Tåg

Fartyg

Summa

Övriga kostnader

Kostnader

infrastruktur

Kommentarer till avvikelse mellan årets och föregående års värden

Föregående års värden visas inte för ekonomiuppgifterna. Detta beror på att definitionerna ändrats i årets undersökning vilket gör att jämförelser med föregående års värden inte blir relevant.

2008-05-07 10:52:00

## Bilaga 5. Frågeblankett på Internet – Tidsåtgång



Kollektivtrafik  
Statistik 2007  
-- välj --

Välkommen  
Instruktioner  
[Definitioner i pdf-format](#)

### Enkätsidor:

**Klar** [Kontaktuppgifter](#)  
**Klar** [Resor](#)  
-- [Ekonomi](#)  
**Klar** [Tidsåtgång](#)

### Utskrifter:

[Utskrift av lämnade uppgifter](#)

[Logga ut](#)

### TIDSÅTGÅNG ?

Denna sida är KLAR

[Spara](#)

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

Antal timmar :

Sparad: 2008-04-18 13:59:00

### När du är klar:

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

[Sänd mina uppgifter](#)

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

## Bilaga 6. Instruktioner och definitioner till frågeformuläret



2008-03-12

### INSTRUKTIONER

I menyn till vänster finns länkar olika delar av undersökningen. Genom att klicka på respektive rubrik (länk) kommer du till respektive del. Under rubriken:

- Definitioner (i pdf-format), hittar du definitioner rörande kollektivtrafik
- uppgiftslämnare, återfinns namn och kontaktuppgifter till den som är uppgiftslämnare för ett län/kommun. Vänligen kontrollera att det är rätt person som står som uppgiftslämnare för ditt län/din kommun
- resor, finns frågor rörande efterfrågan och utbud av resor fördelat på trafikslag
- ekonomi, finns frågor rörande intäkter, kostnader och bidrag fördelat på trafikslag
- tidsåtgång, uppges den totala tidsåtgången för att samla in och fylla i uppgifterna i föreliggande insamling
- utskrifter, återfinns en utskriftsversion av lämnade uppgifter.

#### Viktigt att veta:

- Fyll alltid i 0 om uppgiften är noll.
- Om du saknar uppgifter lämnar du fältet tomt.
- I enkäten för statistik rörande resor återfinns föregående års inrapporterade uppgifter vid respektive uppgiftsfält. Dessa uppgifter anges i grå text vid respektive uppgiftsfält. Vid inmatning av 2007 års uppgifter kontrolleras dessa mot 2006 års uppgifter. Om årets värden avviker mer än 15% från förra årets värden rödmärkas inmatningsfältet. Vänligen beskriv trolig anledning till avvikelserna i kommentarsrutan. Observera dock att en avvikelse inte automatiskt behöver betyda att det är något fel på de uppgifter som lämnas.
- Föregående års värden visas inte för ekonomiuppgifterna. Detta beror på att definitionerna ändrats i årets undersökning vilket gör jämförelser med föregående års värde inte blir relevant.
- Till vänster på sidan finns länkar till undersökningens 4 enkätsidor. Genom att klicka på länken kommer du till inmatningssidan för ämnesområdet. Vi ber dig att besvara samtliga frågor inom varje ämnesområde. När du är klar med frågorna inom ett ämnesområde bockar du av sidan genom att markera rutan efter texten "Denna sida är klar". På detta sätt vet du vilka ämnesområden du besvarat. När du bockat av samtliga ämnesområden är enkäten färdigifylld.
- Du kan när du vill avbryta inmatningen och logga ut för att sedan återkomma och fortsätta besvara enkäten där du slutade. De uppgifter du skrivit in sparas när du går till någon annan sida, klickar på Spara-knappen på enkätsidorna eller när du loggar ut.
- När du vill avsluta arbetspasset, avsluta alltid med Logga ut-knappen.
- När du är klar med samtliga uppgifter klickar du på knappen "Sänd mina uppgifter". Den knappen ligger på enkätsidan Tidsåtgång. Då skickas ett meddelande till Statisticon med datum och klockslag att du är färdig. Om du vill ändra någon uppgift efter att du skickat ett meddelande går det bra att ändra uppgiften och därefter skicka ett nytt meddelande.



## Bilaga 6. Instruktioner och definitioner till frågeformuläret



### Statistik om lokal och regional kollektivtrafik

#### Vad som samlas in

Uppgifterna som samlas in avser all **utförd** linjelagd trafik inom respektive trafikhuvudmans ansvarsområde, gällande trafikslag så som, buss, fartyg, tunnelbana, spårväg och tåg. Insamlingen avser variablerna resor, utbudskilometer, personkilometer, intäkter, kostnader samt bidrag. Särskild kollektivtrafik så som skolresor, sjukresor och färdtjänstresor, som sker i **linjelagd kollektivtrafik** ska ingå. Den trafik där huvudsakligen skolresor görs, men är öppen för enstaka resenärer, ska inte redovisas i denna statistik. Trafiken räknas som särskild kollektivtrafik (skolresor) och är oftast inte linjelagd.

Uppgifterna avser helår 2007.

### Definitioner

#### Resa

Antal resor är ett mått på antal påstigningar i lokal och regional kollektivtrafik. Reser man tur och retur räknas det som två resor och reser man med övergång räknas varje övergång som en resa. Samtliga resor (avgiftsbelagda och kostnadsfria) per år redovisas.

#### Personkilometer

Antal personkilometer är ett mått av den sammanlagda reslängden. Personkilometer räknas ut genom att multiplicera den genomsnittliga reslängden (medelreslängden) med antal resor. SIKAs tillhandahåller exempel på medelreslängd. I webbenkäten finns exempel på medelreslängd för alla län, som respektive trafikhuvudman kan använda om det inte finns egna framtagna medelreslängder.

#### Utbud

Utbudet ska avse den faktiskt utförda persontrafiken. Utbudskilometer är detsamma som tidstabellkilometer och exkluderar den trafik som ställs in och inkluderar den trafik som sätts in vid behov. Trafik såsom ut- och inkörning samt tomkörning bör om möjligt exkluderas.

Utbudet för bantrafik mäts i vagnkilometer. Vagnkilometer är den sträcka i kilometer som vagnar upplåtna för resande framförts i järnvägs-, tunnelbane- och spårvägståg. Det vill säga, en vagn som kör en kilometer, är det samma som en vagnkilometer. Är det två vagnar som kör en kilometer, blir det två vagnkilometer och så vidare. I fordon som består av permanent sammankopplade vagnar räknas varje ingående vagnenhet som en separerat vagn. Det vill säga att en trevagnars X50 i järnvägsdrift som körts en kilometer genererar tre vagnkilometer på motsvarande sätt genererar en C20 som körts en kilometer i tunnelbanedrift också tre vagnkilometer.

## Bilaga 6. Instruktioner och definitioner till frågeformuläret



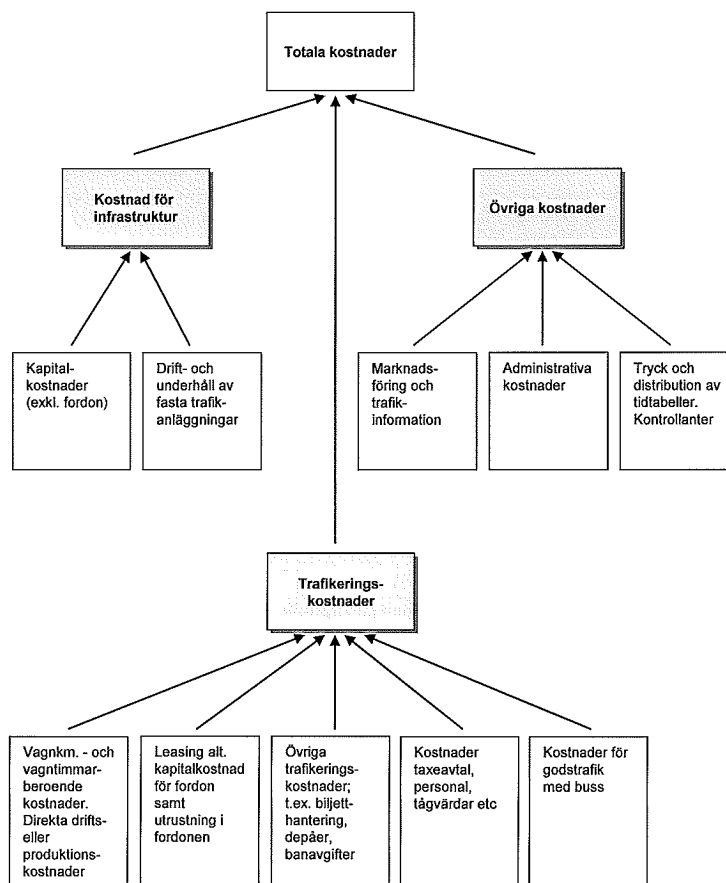
### Ekonomi

Vid redovisning av de ekonomiska uppgifterna, bör påpekas att det **endast** är de ekonomiska uppgifter som rör den lokala och regionala allmänna kollektivtrafiken som redovisas. Uppgifterna *behöver* därför inte stämma med årsredovisningen.

### Kostnader

Kostnader som illustreras här avser **endast** kostnader för lokal och regional allmän kollektivtrafik. Trafikhuvudmännen lämnar uppgifter om kostnader särredovisade efter:

1. trafikhuvudmans trafikeringskostnader,
2. trafikhuvudmans kostnader för infrastruktur, och
3. trafikhuvudmans övriga kostnader.



## Bilaga 6. Instruktioner och definitioner till frågeformuläret



Med totala kostnader avses samtliga kostnader med direkt anknytning till persontrafiksverksamheten. Dessa kostnader utgör alltså summan av de i sammanställningen ingående delposterna, vilka definieras utförligare i texten nedan.

1. Med *trafikeringskostnader* avses de direkta kostnaderna för att genomföra trafiken. Det gäller både för persontransporter och för de godstransporter som utförs med buss.

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

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

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

2. Med *kostnader för infrastruktur* avses kapitalkostnader och kostnader för drift och underhåll av fasta trafikantläggningar som inte ligger hos kommunerna i länet.

I infrastrukturkostnader ingår kapitalkostnader och underhållskostnader för hållplatser, perronger, egna spårssystem, resecentra, stationer och väderskydd. Dessa uppgifter lämnas i de fall trafikhuvudmannen har direkta egna kostnader för infrastrukturen. Kapitalkostnader för fordon ingår inte utan förs till trafikeringskostnaderna med den motivering som tidigare redovisats.

3. *Övriga kostnader* avser i detta sammanhang de kostnader som härrör från eller har ett direkt samband med trafikverksamhetens kostnader för information, marknadsföring och reklam samt planering, administration mm. Kostnader för verksamhet som tryck och distribution av tidtabeller och särskild färdbeviskontroll förs även hit.

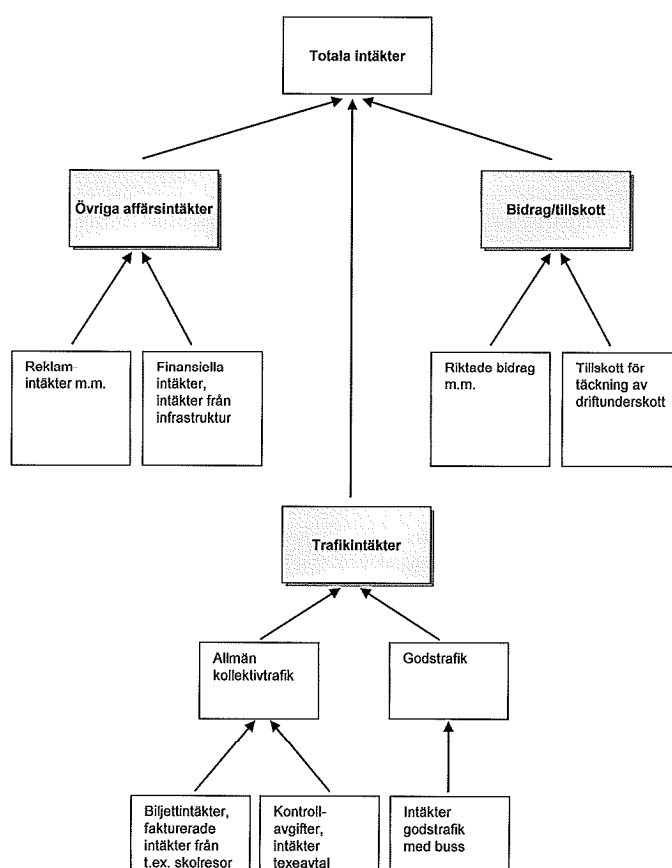
## Bilaga 6. Instruktioner och definitioner till frågeformuläret



### Intäkter

Intäkter som illustreras här avser **endast** intäkter för lokal och regional allmän kollektivtrafik. Trafikhuvudmännen lämnar uppgifter om intäkter särredovisade efter:

1. trafikhuvudmannens trafikintäkter,
2. trafikhuvudmannens övriga affärsintäkter, och
3. trafikhuvudmannens intäkter i form av riktade bidrag eller tillskott.



## Bilaga 6. Instruktioner och definitioner till frågeformuläret



Med *totala intäkter* avses samtliga intäkter med direkt anknytning till persontrafikverksamheten. Dessa intäkter utgör alltså summan av de i sammanställningen ovan ingående delposterna, vilka definieras utförligare i texten nedan.

1. *Trafiktintäkterna* omfattar direkta intäkter från trafikanterna i form av biljettintäkter. De intäkter som faktureras, där skolresor kan ingå, ska redovisas som biljettintäkt. Kontrollavgifter och ersättningar i enlighet med taxesamarbete och samtrafik eller liknande avtal mellan trafikhuvudman eller operatörer redovisas som trafikintäkter. Dessutom ingår intäkter från sådan godstrafik med buss som samordnats med persontrafiken.
2. Med *övriga affärsintäkter* avses intäkter från reklam på och i fordon och terminaler. Intäkter från försäljning av tidtabeller och andra eventuella andra finansiella intäkter redovisas som övrig affärsintäkt. Dessutom ingår trafikhuvudmannens intäkter från infrastruktur, det vill säga stationshus och resecentra om sådan verksamhet finns.
3. Med *bidrag och tillskott* avses samhällsfinansierade intäkter i form av tillköp av trafik utöver avtalat basutbud, riktade eller allmänna bidrag samt tillskott avsedda att täcka driftunderskott. Bidragen ska redovisas uppdelat för kommun, landsting och stat/rikstrafiken.

### Tidsåtgång

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

## Bilaga 7. Kvalitetsdeklaration

### 0 Inledning

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

Årets och förra årets undersökning har genomförts av Statisticon på uppdrag av SIKA. De närmaste åren dessförinnan har Transek genomfört undersökningen.

En viktig nyhet i årets undersökning är att definitionerna för de flesta variablerna har förtydligats och i vissa fall förändrats. Detta påverkar även, i vissa fall, vilka uppgifter som efterfrågas i undersökningen. Dessa förändringar genomfördes i syfte att öka kvaliteten i undersökningen, närmare bestämt avseende aspekten mätning. Tidigare års definitioner har varit oklara på vissa punkter, dessutom har vissa uppgifter efterfrågats uppdelat på trafikslag när så ej var motiverat. I samband med förändringen av definitionerna hölls en workshop i april 2008 där samtliga uppgiftslämnare i undersökningen var inbjudna. Syftet med workshopen var att informera om definitionsändringarna samt ha diskussioner kring detta. Merparten av uppgiftslämnarna deltog. I bilaga 2 beskrivs närmare hur förändringar av definitioner påverkar statistiken och jämförbarheten mellan åren.

Denna kvalitetsdeklaration följer kapitelindelningen i skriften "Kvalitetsbegrepp och riktlinjer för kvalitetsdeklaration av officiell statistik" av Statistiska Centralbyrån i deras serie Meddelande i Samordningsfrågor 2001:1(MiS). Undersökningen Lokal och regional kollektivtrafik ingår inte i den officiella statistiken men kan ändå kvalitetsdeklareras.

# 1 STATISTIKENS INNEHÅLL

## 1.1 Statistiska målstorheter

De målstorheter som efterfrågas i undersökningen har varit desamma de senaste åren. En viktig nyhet är att definitionerna förtydligats, se vidare bilaga 2 vilka förändringar som genomförts samt hur detta påverkar statistiken. I bilaga 6 återfinns de definitioner som används i årets undersökning. Målstorheterna kan grupperas efter följande rubriker:

### **Konsumtion**

Konsumtionen av kollektivtrafik avser resandet med kollektivtrafik samt antalet personkilometer. Konsumtionen redovisas uppdelat på trafikslagen på buss/bil, tunnelbana, spårväg, tåg och fartyg.<sup>1</sup>

### **Tjänster**

Tjänster inom kollektivtrafiken avser utbudskilometer för buss/bil och vagnkilometer för bantrafik och redovisas totalt som uppdelat på trafikslag.

### **Intäkter och kostnader**

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

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

### **Nyckeltal**

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

- Antal personkilometer per invånare
- Antal utbudskilometer per invånare
- Antal resor per invånare
- Antal resor per utbudskilometer

- Antal personkilometer per resa (medelreslängd)
- Antal personkilometer per utbudskilometer
- Intäkter per resa, per personkilometer samt per utbudskilometer
- Trafikintäkter per resa, per personkilometer samt per utbudskilometer
- Kostnader per resa, per personkilometer samt per utbudskilometer
- Trafikeringskostnader per resa, per personkilometer samt per utbudskilometer
- Intäkter per kostnader

I de fall målstorheterna uttrycks per invånare har medelbefolkning under året använts. För tidpunkt  $t$  och åldersgrupp  $i$  definieras medelbefolkningen enligt

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

där  $Bef_t^i$  är befolkningen den 31/12 år  $t$ .

### 1.1.1 Uppgiftslämnare och population

Uppgiftslämnarna i undersökningen är länstrafikhuvudmän samt ett fåtal primärkommunala trafik huvudmän i Sverige. Vissa län har alltså uppgiftslämnandet uppdelat på mer än en aktör. I tabellen nedan redovisas uppgiftslämnarna i årets undersökning. Till exempel i Stockholms län är både Storstockholms lokaltrafik AB och Waxholms Ångfartygs AB uppgiftslämnare. Det finns totalt 25 uppgiftslämnare vilka tillsammans utgör målpopulationen för undersökningen.

#### Uppgiftslämnare år 2007

Län	Uppgiftslämnare
Stockholm	Storstockholms lokaltrafik AB
Stockholm	Waxholms Ångfartygs AB
Uppsala	Upplands Lokaltrafik AB
Södermanland	Länstrafiken Sörmland AB
Östergötland	ÖstgötaTrafiken
Jönköping	Jönköpings Länstrafik AB
Kronoberg	Länstrafiken i Kronoberg
Kalmar	Kalmar Läns Trafik AB
Gotland	Gotlands kommun
Blekinge	Blekingetrafiken AB
Skåne	Skånetrafiken
Skåne	Stadstrafiken i Lund

<sup>1</sup> För fartyg anges bara uppgifter om resor, ej personkilometer.



Län	Uppgiftslämnare
Halland	Hallandstrafiken
Västra Götaland	Västtrafik AB
Värmland	Karlstadsbuss
Värmland	Värmlandstrafik AB
Örebro	Länstrafiken Örebro AB
Västmanland	Västmanlands Lokaltrafik AB
Dalarna	Dalatrafik AB
Gävleborg	X-trafik AB
Västernorrland	Västernorrlands läns Trafik AB
Jämtland	Länstrafiken i Jämtlands Län AB
Västerbotten	Länstrafiken i Västerbotten AB
Norrbotten	Luleå Lokaltrafik AB
Norrbotten	Länstrafiken i Norrbotten AB

### 1.1.2 Variabler

I frågeblanketten, se bilaga 5, finns det nio svarsfält avseende konsumtion – antal resor och personkilometer. Det finns fyra svarsfält avseende utbud av kollektivtrafik – utbudskilometer/vagnkilometer. Vidare finns det nio svarsfält avseende intäkter och bidrag/tillskott och sju svarsfält avseende kostnader samt en avslutande fråga om tidsåtgången för uppgiftslämnandet. Detta blir sammanlagt  $9+4+9+7+1=30$  svarsfält. Baserat på dessa variabler beräknas därefter ett visst antal summavariabler, t.ex. summan av antal resor med olika trafikslag. Dessa summavariabler behövde uppgiftslämnarna inte summera själva utan detta sker automatiskt i Internetformuläret. Se vidare avsnitt 2.2.3 om Mätning.

### 1.1.3 Statistiska mått

I avsnitt 1.1.1 redovisas målstorheterna i undersökningen. De flesta av målstorheterna är av typen total, t.ex. totalt antal resor. Vissa av målstorheterna är kvoter mellan två totaler. Exempelvis är målstorheten ”Antal resor per invånare” kvoten mellan antal resor och antal invånare.

### 1.1.4 Redovisningsgrupper

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

## 1.2 Referenstider

Samtliga variabler i undersökningen har referensperioden helåret 2007. Enda undantaget är uppgiften om tidsåtgången för uppgiftslämnandet.

## 1.3 Fullständighet

SIKA är statistikansvarig myndighet för statistik inom transport- och kommunikationsområdet. Inom ramen för detta ansvar publicerar SIKA ett flertal rapporter vilka finns publicerade på [www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se) där även undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik finns.

# 2 STATISTIKENS TILLFÖRLITLIGHET

## 2.1 Tillförlitlighet totalt

All statistik är behäftad med viss osäkerhet. Detta avsnitt avser att belysa olika typer av osäkerhetskällor och att diskutera dess konsekvenser på kvaliteten i resultaten. Den källa som mest påverkar osäkerheten i resultaten är mätfel. Inför årets undersökning genomfördes dock förändringar av definitionerna i syfte att höja kvaliteten och närmare bestämt minska mätfelen. En workshop genomfördes där samtliga uppgiftslämnare var inbjudna för att diskutera definitionerna och förhoppningsvis erhålla en samsyn kring vilken statistik som efterfrågas. Det finns indikationer på att det skett en harmonisering kring de uppgifter som lämnas, vilket är positivt.

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

## 2.2 Osäkerhetskällor

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

### 2.2.1 Urval

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

### 2.2.2 Ramtäckning

Med osäkerhetskällan ramtäckning avses att den urvalsram som används antingen saknar individer som ingår i populationen, s.k. undertäckning, eller innehåller individer som inte ingår i målpopulationen, s.k. övertäckning. I undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik är undersökningsenheterna entydigt definierade och inga oklarheter finns rörande populationen.

### 2.2.3 Mätning

#### Uppdatering av kontaktuppgifter

I urvalsramen finns för varje trafik huvudman uppgifter om vilken person som är uppgiftslämnare samt kontaktuppgifter till uppgiftslämnaren. För att urvalsramen ska vara så aktuell som möjligt genomförs en uppdatering av kontaktuppgifterna innan datainsamlingen startar.

#### Datainsamling

Datainsamlingen sker via en Internetenkät, för andra året i rad. Uppgiftslämnarna fick en inbjudan till undersökningen via ett e-postbrev samt via vanlig post. Det postala missivet återfinns i bilaga A. I missivet fanns en beskrivning av processen och en Internetadress. Där ska uppgiftslämnarna välja rätt trafik huvudman och logga in med det lösenord som bifogades. Internetenkäten är ordnad så att flera olika personer kan gå in på samma trafik huvudman för att lämna uppgifter. Vidare kan en uppgiftslämnare logga ut och vid ett senare tillfälle logga in och lägga till ytterligare uppgifter. Det är i princip samma uppgifter som efterfrågas i årets undersökning som i föregående års undersökning. Det är dock en viss skillnad i definitionerna, se vidare bilaga 2.

Internetenkäten återfinns i bilaga 5. De fält med hel ram med gula fält ska uppgiftslämnaren fylla i. De fält med streckad ram är fält där summan av de ovanstående fälten automatiskt beräknas. Till höger om varje fält visades de uppgifter som lämnats föregående år, för att möjliggöra jämförelser<sup>2</sup>. I och med att definitionerna ändrats inför årets undersökning visas föregående års värde inte för samtliga efterfråga variabler. Endast för de variabler som bedömdes ha

---

<sup>2</sup> I ”Bilaga 5. Frågeblankett på Internet – Resor” har föregående uppgift lagts in avseende Buss/Bil som illustration.

tillräckligt likartade definitioner i år som förra året visades föregående års värde. För ekonomiuppgifter visades inte föregående års värden för någon variabel. För utbudsvariablerna visades inte heller föregående års värden för tunnelbana, spårväg och tåg, beroende på ändringar i definitionerna. För de variabler där föregående års värde visas får uppgiftslämnare en markering om årets lämnade uppgift avviker mer än 15 procent från föregående års uppgift. Tanken är att uppgiftslämnaren då kan skriva en förklaring till avvikelsen i kommentarsfältet.

När en uppgiftslämnare loggat in finns allmänna anvisningar, instruktioner och definitionerna tillgängliga för uppgiftslämnarna, se bilaga 6. Dessutom finns definitionerna lättillgängligt i samband med varje efterfrågad uppgift genom en klickbar länk i form av ett frågetecken, se bilaga 5.

I tabellen nedan redovisas tidpunkter för viktiga moment under datainsamlingen. Sista svarsdatum sattes till den 15 april (vecka 16) i påminnelse 1, därefter följde telefonpåminnelser under några veckor. Datainsamlingen avslutades vecka 21. Efter att datainsamlingen avslutats skickades ett tackkort ut till samtliga uppgiftslämnare. Tackkortet återfinns i bilaga C.

#### Moment och tidpunkter under datainsamlingen 2008

Aktivitet	Vecka
Huvudutskick	12
Påminnelse 1, e-postalt och postalt	14
Telefonpåminnelse	16-21
Datainsamlingen avslutas	21
Tackkort	20

#### Mätfel

Med osäkerhetskällan mätfel avses att det registrerade värdet på en undersökningsvariabel, d.v.s. en fråga i frågeformuläret, inte överensstämmer med det sanna värdet. Det finns ett flertal anledningar till att detta kan inträffa. Frågornas utformning samt medföljande definitioner är av stor betydelse för eventuella mätfel. Frågorna i undersökningen har varit likartade i många år vilket innebär att uppgiftslämnarna känner igen frågorna. En viktig aspekt i årets undersökning är dock de förändringar i definitioner som genomfördes. I bilaga 2 beskrivs förändringarna och trolig påverkan på statistiken. Som tidigare nämnts genomfördes en workshop för uppgiftslämnarna i undersökningen veckan innan undersökningen startade. Syftet var att beskriva de nya definitionerna och att öka kännedomen hos uppgiftslämnarna samt att uppgiftslämnarna skulle få möjlighet

att ge kommentarer och synpunkter. Merparten av alla uppgiftslämnare deltog i workshopen. Trots dessa insatser finns det dock ingen garanti för att mätfel inte förekommer. Uppgiftslämnarna kan fortfarande uppfatta frågorna eller definitioner olika. Mätfel kan antingen verka på ett systematiskt sätt, vilket medför skevhet i resultaten, eller på ett slumpmässigt sätt, vilket inte medför skeva resultat men osäkerheten ökar. Att utvärdera konsekvenserna av mätfel kräver omfattande utvärderingsstudier vilka inte ligger inom ramen för denna undersökning.

För att hjälpa uppgiftslämnarna när uppgifterna matas in via Internetformuläret redovisas föregående års värde till höger om inmatningsfältet. Som nämnts visades dock inte föregående års värde för samtliga uppgifter, beroende på förändringarna i definitionerna. Om årets värde avviker mer än 15 procent från föregående års värde får uppgiftslämnaren en markering. Detta är en enkel och bra metod att avhjälpa rena inmatningsfel. Vid stora avvikelser har uppgiftslämnaren uppmanats att kommentera orsaken. I vissa fall har dock förklaringen antingen helt utelämnats, varit svår att tolka eller på annat sätt varit bristfällig. I dessa fall har Statisticon återkontaktat uppgiftslämnarna för att få en förklaring. Statisticon har lyckats komma i kontakt med samtliga berörda uppgiftslämnare. Statisticon har fått godtagbara förklaringar till avvikelserna eller så har uppgiftslämnaren korrigerat sina lämnade uppgifter. Ett exempel på en godtagbar förklaring till en stor avvikelse är om trafikhuvudmannen genomfört en stor investering under ett år.

I föregående års undersökning blev Statisticon uppmärksamma på att distinktionen mellan allmän och särskild kollektivtrafik inte är helt uppenbar. I Figur 1 i rapporten i avsnitt 3.1 påpekas att denna undersökning avser allmän kollektivtrafik, inte *särskild* kollektivtrafik (skolskjuts, färdtjänst och sjukresor). I föregående års undersökning fanns det exempel på huvudmän som i redovisningen av t.ex. kostnader för kollektivtrafiken har inkluderade den särskilda kollektivtrafiken. I årets undersökning har denna distinktion, samt andra aspekter, förtydligats genom förändringarna i definitionerna. Förhoppningsvis är det ingen uppgiftslämnare som fortfarande inkluderar t.ex. kostnader för särskild kollektivtrafik i sina lämnade uppgifter.

I föregående års kvalitetsdeklaration påpekades att i tabell 3 i rapporten, intäkter och kostnader efter län år 2006, fanns det stora skillnader mellan länen avseende t.ex. uppgifterna om totala intäkter och kostnader per resa, per personkilometer och per utbudskilometer. Slutsatsen då var att skillnaderna var så stora att det

rimligtvis måste bero på olikheter i vad som inkluderades i statistiken. I årets tabell 3, Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2007, redovisas motsvarande statistik. Jämför man statistiken mellan de två åren framgår att det fortfarande finns stora skillnader mellan länen men att skillnaderna har minskat i årets rapport. Detta kan betyda att det har skett en viss harmonisering avseende vilka definitioner uppgiftslämnarna använder. Motsvarande resonemang gäller för tabell 4 i årets och föregående års rapport.

Rörande jämförelser bakåt i tiden bör nämnas att insamlingsmetoden för uppgifterna om *utbudskilometer* varierat mellan åren. Fram till år 2002 samlades all statistik in av SLTF. År 2003 och 2004 samlade Banverket in uppgifter avseende trafikuppgifter (resor, utbudskilometer och personkilometer) för tåg, spårväg och tunnelbana medan trafikuppgifterna för buss och båt tillsammans med alla ekonomiuppgifter samlades in av Transek AB. År 2005 samlade Transek AB in samtliga uppgifter via trafikhuvudmännen. Även år 2006 och 2007 samlades samtliga uppgifter in via trafikhuvudmännen, då Statisticon ansvarade för insamlingen. Ytterligare en aspekt rörande utbudskilometer värd att nämna är att i definitionerna i årets undersökning har det skett en förtydliggande rörande spårtrafik avses vagnkilometer, begreppet utbudskilometer är inte relevant inom spårtrafik. Tidigare års definitioner har inte varit helt tydliga i denna distinktion. Det finns indikationer på att vissa uppgiftslämnare tidigare år har använt det som kallas tågakilometer för att mäta utbudet för spårtrafik. Om tåget består av en vagn är tågakilometer och vagnkilometer liktydigt, men vanligare är att tåget har flera vagnar vilket medför att vagnkilometer alltid är större än tågakilometer. De uppgiftslämnare som tidigare år lämnat uppgifter om tågakilometer men i år lämnar vagnkilometer kommer att få ett högre värde avseende utbudet jämfört med tidigare år. Se vidare bilaga 2 för diskussioner kring detta.

Ytterligare en indikation på mätfel är om det partiella bortfallet är stort. I instruktionen till uppgiftslämnarna står det ”Fyll alltid i 0 om uppgiften är noll” samt ”Om du saknar uppgift lämnar du fältet tomt”. Detta betyder att samtliga fält ska fyllas i om uppgift finns, eller är 0. Dock är ett flertal fält inte applicerbara för en majoritet av uppgiftslämnarna. Det är t.ex. endast i Stockholm som det finns tunnelbana. Enligt instruktionen ska då uppgiftslämnaren ange 0 på uppgifter om tunnelbana snarare än lämna fältet tomt. Av de lämnade svaren för tunnelbana<sup>3</sup> har fyra angivit 0 i svarsfältet och 20 har lämnat fältet tomt och SL har besvarat frågan. Dessa 20 utlämnade svar betraktas principiellt som partiellt bortfall.

---

<sup>3</sup> Avseende utbudskilometer/vagnkilometer.

Detta är dock möjligtvis en alltför sträng definition. Om man använder en mer liberal definition av partiellt bortfall och studerar i vilken mån en uppgiftslämnare har avstått från att lämna svar där ett svar borde registreras är det partiella bortfallet försumbart. Med borde avses att trafikhuvudmannen har den verksamhet som svarsfältet avser. Utifrån denna mer liberala syn har Statisticon inte noterat några partiella bortfall rörande områdena konsumtion och tjänster. Motsvarande gäller för kostnader och intäkter.

Rörande bidrag/tillskott är vissa svarsfält lämnade tomma och i dessa fall är det svårt att bedöma om ett saknat värde betyder värdet 0 eller att uppgift saknas, men borde vara större än 0. Rörande bidrag/tillskott från kommun har alla uppgiftslämnare lämnat svar. Beträffande bidrag från landsting har två uppgiftslämnare lämnat fältet blankt. För bidrag från Stat/Rikstrafiken har åtta uppgiftslämnare lämnat fältet tomt. För de fält som lämnats tomma har Statisticon antagit att det rätta värdet är värdet 0.

Överlag gör Statisticon bedömningen att det partiella bortfallet är litet i undersökningen vilket medför att osäkerheten i resultaten beroende på partiellt bortfall är negligerbart.

Beträffande variabeln tidsåtgång är tanken att den totala tidsåtgången för att samla in och fylla i uppgifterna ska anges. Det har kommit till Statisticons kännedom att vissa trafikhuvudmän delar upp uppgiftslämnandet på flera olika personer inom organisationen. I en sådan situation är tanken med frågan om tidsåtgång att den *sammanlagda* tidsåtgången<sup>4</sup> för alla personer ska anges. Det är okänt för Statisticon huruvida detta förfaringsätt tillämpas eller inte. Samtliga uppgiftslämnare har angivit tidsåtgång för ifyllandet.

I förra årets undersökning var Umeå Lokaltrafik AB uppgiftslämnare liksom Länstrafiken i Västerbotten vilka svarade för hela Västerbotten exklusive Umeå. I årets undersökning lämnar dock Länstrafiken i Västerbotten uppgifter för hela länet.

#### **2.2.4 Svartsbortfall och skattingsförfarande**

Svartsbortfall kan delas upp i två komponenter: objektsbortfall och partiellt bortfall. Med objektsbortfall menas att svar saknas helt och hållet från en uppgiftslämnare. Samtliga uppgiftslämnare har inkommit med svar vilket gör att

---

<sup>4</sup> Med tidsåtgång avses mertid, se definitionen i bilaga 6.

objektsbortfallet är noll procent. Med partiellt bortfall menas att en uppgiftslämnare har avstått från att besvara en eller flera frågor. I föregående avsnitt konstaterades att det partiella bortfallet är begränsat. Detta har medfört att ingen imputering har använts för att kompensera för det partiella bortfallet.

Skattningsförfarandet bygger endast på (ovägd) summering av uppgifterna för att t.ex. erhålla rikstotaler.

### **2.2.5 Bearbetning**

Data från de kommuner som besvarade undersökningen via Internet lagrades under datainsamlingen direkt i en databas. Som nämnts ovan har 2007 års värden kontrollerats mot föregående års värden. I vissa fall har uppgiftslämnaren återkontaktats för att lämna en förklaring till avvikelserna mellan 2006 och 2007 års uppgifter. I de flesta av dessa återkontakter fick Statisticon godtagbara förklaringar till avvikelserna. I ett fåtal fall ändrade uppgiftslämnaren sina uppgifter.

I databearbetningsfasen har data bearbetats i flera steg på Statisticon till en slutlig analysdatabas vilken har använts som datakälla för att skapa tabellverket. I processen med att bearbeta data kontrolleras samtliga vidtagna steg innan de godkänns. Detta arbete utgår från Statisticons normer för arbete med statistik – Good Statistical Practice (GSP) – vilka regleras via interna styrdokumenten, s.k. Standard Operating Procedures (SOP).

### **2.2.6 Modellantaganden**

Inga modellantaganden förekommer.

## **2.3 Redovisning av osäkerhetsmått**

Inga osäkerhetsmått redovisas i tabellrapporten.



## **3 STATISTIKENS AKTUALITET**

### **3.1 Frekvens**

Undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik genomförs årligen.

### **3.2 Framställningstid**

Datainsamlingen påbörjades vecka 12 och avslutades vecka 21. Därefter pågår databearbetning, tabellframställning och rapportskrivning till vecka 26.

### **3.3 Punktlighet**

Publiceringen av undersökningen Lokal och regional kollektivtrafik görs den 3 juli. Rapporten publiceras tillsammans med ett pressmeddelande på SIKAs hemsida.

## **4 JÄMFÖRBARHET OCH SAMANVÄNDBARHET**

### **4.1 Jämförbarhet över tiden**

Jämförbarheten i årets undersökning om Lokal och regional kollektivtrafik med tidigare års undersökningar är avseende vissa variabler något sämre i år. Detta beror på förändringarna i definitionerna som genomförts, se bilaga 2 för en beskrivning av detta. Undersökningsvariablerna (så när som på definitionerna), målstorheterna och redovisningsgrupperna har varit samma i många år.

### **4.2 Jämförbarhet mellan grupper**

Tabellverket bygger endast på data som samlats in i undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik, d.v.s. det finns inga andra källor eller mätningar för den presenterade statistiken vilka kunde haft andra definitioner. I detta avseende är statistiken enhetlig i sin definition. Det enda undantaget är uppgifter om antal

bilar i Tabell 2 i tabellverket. Dessa uppgifter är hämtade från tabell RS2 i SIKAs rapport Fordon 2007 Tema Miljö.

### **4.3 Samanvändbarhet med annan statistik**

Det finns olika aspekter på sammanvändbarhet med annan statistik. En aspekt är huruvida olika indelningsgrunder i tabellverket stämmer överens med indelningsgrunderna i annan statistik. Uppdelningen av tabellerna på län möjliggör sammanvändning med all annan typ av statistik med denna indelningsgrund.

En annan aspekt på sammanvändbarhet är huruvida undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik kan sammanvändas med annan statistik t.ex. inom transportområdet för att ge en helhetsbild av området. SIKAs statistikansvariga myndighet för statistik inom transport- och kommunikationsområdet och inom ramen för detta uppdrag publicerar SIKAs resultat från flera olika undersökningar. Just nu pågår arbetet med att skapa ett statistiksystem som omfattar all kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. Inom ramen för detta kommer hela statistiksystemet inom kollektivtrafik och samhällsbetalda resor att granskas bland annat utifrån sådana aspekter som sammanvändbarhet mellan statistik, jämförbara variabler skall skapas och så vidare. En första publikation baserad på detta system utkom under 2005, "Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor 2003"

## **5 TILLGÄNGLIGHET OCH FÖRSTÅELIGHET**

### **5.1 Spridningsformer**

Rapporten Lokal och regional kollektivtrafik 2007 sprids via [www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se)

### **5.2 Presentation**

Presentationen av resultaten framgår av tabellverket och rapporten. Presentationen av kvalitetsdeklarationen framgår av denna bilaga.

### **5.3 Dokumentation**

Dokumentationen av resultaten och genomförande av undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik framgår av rapporten och kvalitetsdeklarationen. I och med förändringarna i definitionerna har en separat bilaga, bilaga 2, tagits fram. Förutom denna bilaga har Statisticon skrivit en separat rapport som på ett detaljerat sätt beskriver tillvägagångssättet för att skapa den analysdatabas som innehåller 2007 och tidigare års uppgifter.

### **5.4 Tillgång till primärmaterial**

Tillgång till primärmaterial kan erhållas efter prövning från SIKA.

### **5.5 Upplysningstjänster**

Frågor rörande kollektivtrafik i allmänhet kan ställas till Christina Eng (063-14 00 15, Christina.Eng@sika-institute.se) på SIKA. Frågor rörande rapporten, tabellverket och kvalitetsdeklarationen kan ställas till Mats Nyfjäll (018-18 22 34, mats.nyfjall@statisticon.se) på Statisticon AB.

## **6 ÖVRIGT**

Projektledare för undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik och tillika författare av kvalitetsdeklarationen har varit Mats Nyfjäll på Statisticon AB. Jenny Lagerqvist har ansvarat för framtagandet av tabellverket i samarbete med programmerare Kerstin Dahne. Gun Alm Stenflo har författat rapporttexten.

## Bilaga A – Missiv huvudutskick



2008-03-19

Huvudman (länk)
Kontaktperson (länk)
Adress (länk)
Postnummer(länk) Kommun(länk)

### Insamling av kollektivtrafikstatistik för 2007

Nu är det dags för statistikinsamlingen avseende kollektivtrafikens verksamhetsår 2007. Datainsamlingen genomförs via en webbenkät. Nedan finns en utförlig instruktion för hur man hittar och loggar in i webbenkäten. Statisticon AB genomför undersökningen i år, liksom förra året.

Definitionerna om resor och personkilometer ser ut som föregående år medan definitionerna om ekonomiuppgifterna och utbud har förändrats något. Vilka uppgifter som ska ingå i respektive redovisningspost framgår av definitionerna i webbformuläret. I och med dessa förändringar kommer automatiska kontroller mellan de uppgifter som lämnades för år 2007 och de som har lämnats för år 2006 endast att göras för uppgifterna om resor och personkilometer. Har det har skett stora förändringar visas en varning och uppgiftslämnaren uppmanas att kommentera förändringen.

I år planerar vi att publicera rapporten i början av juli månad. Vi vill därför ha ert svar så snart som möjligt, senast **fredagen den 4 april år 2008**. Varje svar är viktigt för att statistiken ska få så bra kvalitet som möjligt. Som tidigare år kommer den tryckta rapporten att distribueras till trafikhuvudmän, näringsdepartementet, universitet och högskolor samt till media.

#### Instruktion för ifyllande av webbenkät:

1. Gå till hemsidan: <https://svara.statisticon.se/kollektivtrafik>
2. Välj din trafikhuvudman från listan
3. Skriv in ditt unika lösenord <lösenord> i fältet lösenord.
4. Tryck på knappen **Logga in**.
5. Du kommer nu till startsidan för undersökningen om Kollektivtrafik 2007. Följ instruktionerna på sidan för hur man fyller i enkäten.

Har ni frågor angående inloggning, lösenord eller allmänt om datainsamlingen, kontakta Margareta Andersson på Statisticon AB (e-post [kollektivtrafik@statisticon.se](mailto:kollektivtrafik@statisticon.se), tfn 018-18 22 30). Har ni sakfrågor om kollektivtrafiken är ni välkomna att kontakta Christina Eng på SIKA (e-post [christina.eng@sika-institut.se](mailto:christina.eng@sika-institut.se), tfn 063-14 00 15).

Tack på förhand för er medverkan!

*Maria Melkersson*

Statistikchef  
SIKA, Statistikavdelningen

*Christina Eng*

Analytiker  
SIKA, Statistikavdelningen

Statens Institut för KommunikationsAnalys  
Akademigatan 2 • 831 40 Östersund • Tel: 063-14 00 00  
E-post: [sika@sika-institute.se](mailto:sika@sika-institute.se) • [www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se)

## Bilaga B – Missiv påminnelse 1



2008-04-07

### Påminnelse: Insamling av kollektivtrafikstatistik för 2007

För ungefär två veckor sedan fick samtliga trafikhuvudmän en enkät avseende kollektivtrafiken år 2007. Eftersom vi ännu inte fått något svar från er, vill vi påminna om att besvara enkäten. Datainsamlingen sker via en webbenkät och nedan finns en utförlig instruktion för hur man hittar och loggar in i webbenkäten.

I år planerar vi att publicera rapporten i början av juli månad. Vi vill därför ha ert svar så snart som möjligt, senast **tisdagen den 15 april år 2008**. Varje svar är viktigt för att statistiken ska få så bra kvalitet som möjligt. Som tidigare år kommer den tryckta rapporten att distribueras till samtliga trafikhuvudmän.

#### Instruktion för ifyllande av webbenkät:

1. Gå till hemsidan: <https://svara.statisticon.se/kollektivtrafik>
2. Välj din trafikhuvudman från listan
3. Skriv in ditt unika lösenord <lösenord> i fältet lösenord.
4. Tryck på knappen **Logga in**.
5. Du kommer nu till startsidan för undersökningen om Kollektivtrafik 2007. Följ instruktionerna på sidan för hur man fyller i enkäten.

Om du vill slippa logga in själv, kan du klicka på nedanstående länk:  
<LÄNK>

Om ni får denna påminnelse trots att ni besvarat enkäten kan det bero att uppgifterna ej har sänts med knappen "sänd mina uppgifter" på den sista enkätsidan. Uppgifterna som sparats finns dock i Statisticons databas.

Har ni frågor angående inloggning, lösenord eller allmänt om datainsamlingen, kontakta Margareta Andersson på Statisticon AB (e-post [kollektivtrafik@statisticon.se](mailto:kollektivtrafik@statisticon.se), tfn 018-18 22 30). Har ni sakfrågor om kollektivtrafiken är ni välkomna att kontakta Christina Eng på SIKA (e-post [christina.eng@sika-institut.se](mailto:christina.eng@sika-institut.se), tfn 063-14 00 15).

Tack på förhand för er medverkan!

*Maria Melkersson*

Statistikchef  
SIKA, Statistikavdelningen

*Christina Eng*

Analytiker  
SIKA, Statistikavdelningen

## Bilaga C - Tackkort

Framsida:



Maj 2008

SIKA har under våren samlat in uppgifter från trafikhuvudmännen om kollektivtrafiken. Samtliga av de tillfrågade har svarat.

Vi som arbetar med kollektivtrafikstatistiken på SIKA vill tacka alla som deltagit i enkätundersökningen och hoppas på ett lika bra samarbete även i framtiden.

Den insamlade statistiken kommer att publiceras under juli månad i SIKA:s statistikserie *SIKA statistik*. I samband med publiceringen kommer rapporten att skickas ut till samtliga trafikhuvudmän. Vill man ta del av äldre statistikrapporter kan man göra detta på vår webbplats [www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se).

Trevlig sommar!

Maria Melkersson & Christina Eng  
SIKA  
Telefon: 063-14 00 00

Årsändare: Statistikom AB, Östra Ängarna 31, 753 22 Uppsala.

Baksida:

**Visste du att...**

*... det gjordes 1 184 miljoner resor med kollektivtrafik i Sverige under år 2006?*

*... under år 2006 genomfördes 635 miljoner bussresor via kollektivtrafiken?*

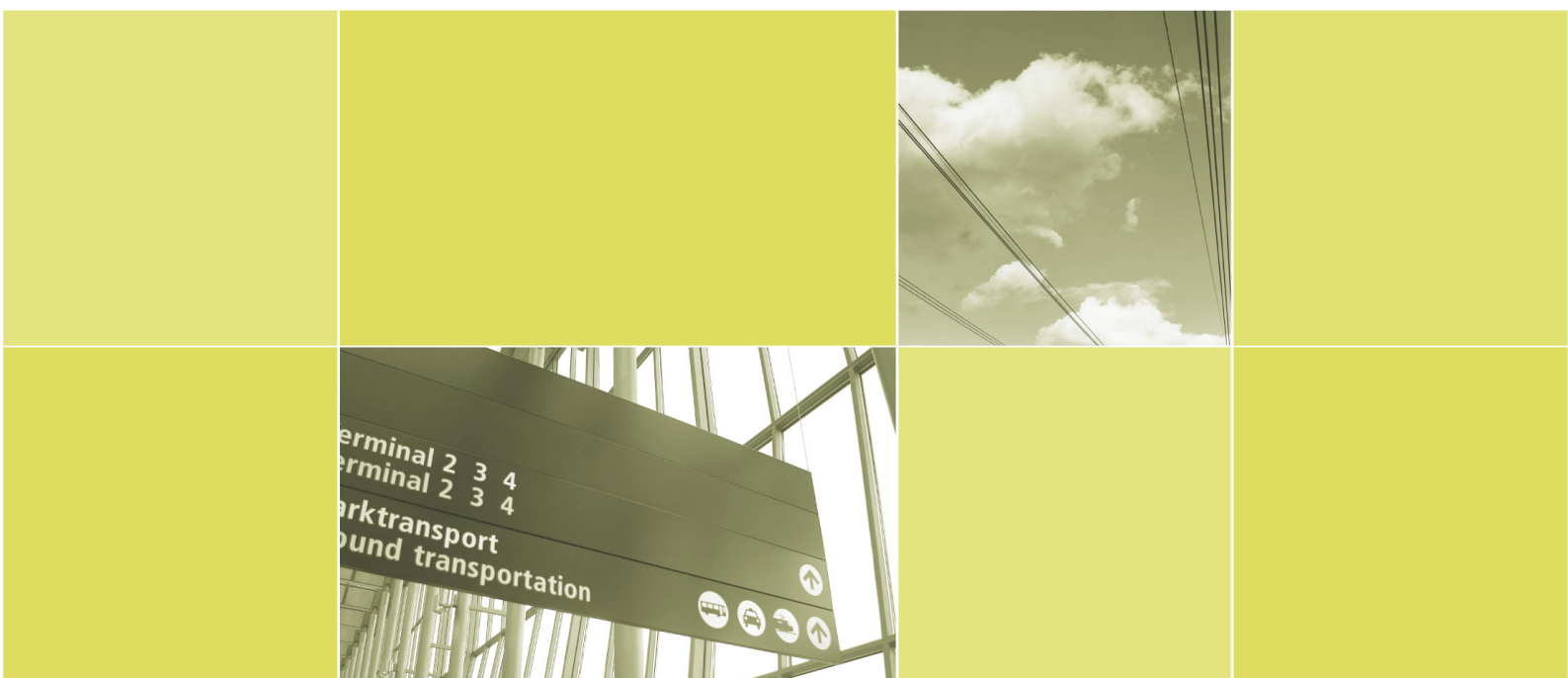
*... kostnaderna för kollektivtrafiken ökade med 2,9 miljarder mellan åren 2005 och 2006?*

*... kostnaden per kollektivtrafikresa uppgick till 23 kronor medan intäkten var 12 kronor per resa under år 2006?*

Källa: Lokal och regional kollektivtrafik 2006, SIKA Statistik 2007:20

SIKA är en myndighet som arbetar inom transport- och kommunikationsområdet. Våra huvudsakliga uppgifter är att göra analyser, nulägesbeskrivningar och andra utredningar åt regeringen, att utveckla prognos- och planeringsmetoder och att ansvara för den officiella statistiken.

Utredningarna publiceras i serierna *SIKA Rapport* och *SIKA PM*. Statistiken publiceras i serien *SIKA Statistik*. Samtliga publikationer finns tillgängliga på SIKA:s webbplats [www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se).



Statens institut för  
kommunikationsanalys  
Akademigatan 2, 831 40 Östersund  
Telefon 063-14 00 00  
Fax 063-14 00 10  
e-post [sika@sika-institute.se](mailto:sika@sika-institute.se)  
[www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se)



**Statisticon**  
STATISTICS & RESEARCH