



**Kommersiell linjetrafik**    **Kvalitets-**  
**på väg 2021**            **deklaration**

**Trafikanalys**

Adress: Rosenlundsgatan 54  
118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 20

E-post: [trafikanalys@trafa.se](mailto:trafikanalys@trafa.se)

Webbadress: [www.trafa.se](http://www.trafa.se)

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Publiceringsdatum: 2022-06-30

# KVALITETSDEKLARATION

## Kommersiell linjetrafik på väg

### Ämnesområde

Transporter och kommunikationer

### Statistikområde

Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor

### Produktkod

TK1202

### Referenstid

2021

# Innehåll

<b>Statistikens kvalitet</b> .....	<b>7</b>
1 Relevans .....	7
1.1 Ändamål och informationsbehov .....	7
1.1.1 Statistikens ändamål .....	7
1.1.2 Statistikansvändares informationsbehov .....	7
1.2 Statistikens innehåll .....	7
1.2.1 Objekt och population .....	8
1.2.2 Variabler .....	8
1.2.3 Statistiska mått .....	9
1.2.4 Redovisningsgrupper .....	9
1.2.5 Referenstider .....	9
2 Tillförlitlighet .....	11
2.1 Tillförlitlighet totalt .....	11
2.2 Osäkerhetskällor .....	11
2.2.1 Urval .....	11
2.2.2 Ramtäckning .....	11
2.2.3 Mätning .....	11
2.2.4 Bortfall .....	12
2.2.5 Bearbetning .....	12
2.2.6 Modellantaganden .....	13
2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig .....	14
3 Aktualitet och punktlighet .....	15
3.1 Framställningstid .....	15
3.2 Frekvens .....	15
3.3 Punktlighet .....	15
3.4 Tillgång till statistiken .....	15
3.5 Möjlighet till ytterligare statistik .....	15
3.6 Presentation .....	16
3.7 Dokumentation .....	16
4 Jämförbarhet och sammanvändbarhet .....	17
4.1 Jämförbarhet över tid .....	17
4.2 Jämförbarhet mellan grupper .....	17
4.3 Sammanvändbarhet i övrigt .....	18

4.4	Numerisk överensstämmelse.....	18
	<b>Allmänna uppgifter.....</b>	<b>19</b>
A	Klassificeringen Sveriges officiella statistik.....	19
B	Sekretess .....	19
C	Bevarande och gallring .....	19
D	Uppgiftsskyldighet.....	19
E	EU-reglering och internationell rapportering .....	20
F	Historik .....	20
G	Kontaktuppgifter .....	21
	<b>Bilagor.....</b>	<b>22</b>
	Bilaga 1. Webbformulär .....	22
	Bilaga 2. Missiv .....	24
	Bilaga 3. Missiv påminnelse .....	25
	Bilaga 4. Definitioner.....	26
	Bilaga 5. Variabeldefinitioner .....	28



# Statistikens kvalitet

## 1 Relevans

### 1.1 Ändamål och informationsbehov

#### 1.1.1 Statistikens ändamål

Ändamålet med statistiken är att beskriva omfattningen av den kommersiella linjetrafiken på väg samt följa utvecklingen av den över tid. För att beskriva omfattningen framställs statistik om resande och utbud.

#### 1.1.2 Statistik användares informationsbehov

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

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

Användare av statistiken är bland annat myndigheter inom transportområdet, kollektivtrafikens branschorganisationer, utförare av kollektivtrafik, högskolor och universitet samt media. Ett sätt för Trafikanalys att formalisera användarkontakterna är genom användarråd. Trafikanalys bedriver ett användarråd med fokus på persontransportstatistik som berör denna statistik. Till användarrådet kommer viktiga externa användare av statistiken. Användarrådet träffas minst en gång per år.

Syftet med användarrådet är att diskutera användarnas behov av relevant officiell statistik. Behov kan vara både nuvarande och sådana som kan förutses för framtiden. Diskussionen i rådet förs med hänsyn till de kvalitetskriterier som reglerar den officiella statistiken. Användarråden är rådgivande för Trafikanalys.

### 1.2 Statistikens innehåll

Statistikens målstorheter avser utbud mätt som fordonskilometer och platskilometer, samt resande mätt som antal påstigningar och personkilometer. Trafikanalys gör en indelning i regional och interregional trafik, baserat på tidtabellsunderlag från Samtrafiken i Sverige AB, som målstorheterna presenteras efter.

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

## 1.2.1 Objekt och population

*Mål- och observationsobjekt* i undersökningen är sådana företag som bedriver kommersiell, tidtabellbunden trafik på väg. Företag som bara bedriver anropsstyrd trafik ingår alltså inte, inte heller företag som bara bedriver charter- eller beställningstrafik. Här ingår inte heller företag som endast bedriver trafik på uppdrag av myndigheter (Regionala Kollektivtrafikmyndigheter). Företagen behöver inte ha bedrivit trafik under hela året för att de ska räknas med. Samtliga företag som uppfyller dessa kriterier kan sägas utgöra undersökningens *intressepopulation*.

Alla som bedriver tidtabellbunden trafik, även företag som bedriver kommersiell trafik på väg, ska enligt föreskrift från Transportstyrelsen ([TSFS 2012:2](#)) rapportera detta till Samtrafiken i Sverige AB. Den trafik som bedrivs på kommersiella grunder i Sverige och som har anmälts till Samtrafikens databas för gemensam trafikantinformation (GTI) utgör därför grunden för vilka företag som ingår i *målpopulationen*. Ett krav är också att företaget har ett planerat utbud på minst 200 mil.

## 1.2.2 Variabler

Undersökningens *målvariabler*, tillika *observationsvariabler*, är

- *Utbud, antal fordonskilometer*: Utbudet ska avse den utförda trafiken som är öppen för passagerarbefordran. Det ska inkludera den trafik som sätts in vid behov (förstärkningstrafik) men exkludera den trafik som ställs in. Trafik såsom körning till eller från fordonsdepå och liknande ska om möjligt exkluderas. Utbudet mäts som fordonskilometer (i 1000-tals km), dvs. summan av alla fordons körsträcka i trafik (enligt ovan).
- *Utbud, antal platskilometer*: Platskilometer mäts genom att multiplicera fordonens körsträckor med antal platser för passagerare (stå- och sittplatser).
- *Resande, antal påstigningar*: Reser man tur och retur är det två påstigningar, och reser man med övergång är varje övergång en ny påstigning. Samtliga påstigningar (avgiftsbelagda och kostnadsfria) per år redovisas. Om det förekommer resande med biljettgiltighet från den subventionerade trafiken ska det resandet inte tas med.
- *Resande, antal personkilometer*: Personkilometer är den sammanlagda reslängden som passagerarna tillryggalägger och mäts i antal personkilometer. Personkilometer kan räknas ut på två sätt. I bilaga 4 redovisas dessa två sätt.

Trafikanalys arbetar för att minska uppgiftslämnarbördan så mycket som möjligt med restriktionen att statistik ska produceras. Sedan 2017 års undersökning efterfrågas färre uppgifter än i tidigare års undersökning vilket är ett steg i denna riktning. Se vidare i avsnitt 5.1 jämförbarhet över tid.

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

Planerat antal fordonskilometer motsvarar fordonens körsträcka enligt tidtabell. Körsträckan beräknas genom att summera ruttavstånden mellan de hållplatser som ska angöras, d.v.s. fågelvägen eller längre. Antal planerade avgångar motsvarar antal avgångar från hållplats. En tur med start- och sluthållplats samt två mellanliggande hållplatser bidrar med tre avgångar, en för vardera av start och mellanliggande hållplatser.



### **1.2.3 Statistiska mått**

Statistiken redovisas i antal (tusental).

### **1.2.4 Redovisningsgrupper**

Statistiken redovisas uppdelat på regional och interregional trafik. Kategoriseringen görs genom att Trafikanalys delar in företagen (objekten) i regional eller interregional trafik utifrån den trafik de bedriver (baserat på underlaget om tidtabeller från Samtrafiken som används för att identifiera populationen). Samtliga uppgifter om respektive företag tillförs den kategori som företaget delades in i, även om företag kan bedriva en mix av regional och interregional trafik.

Även det planerade utbudet av trafik har kategoriserats efter regional eller interregional trafik. I *planerat* utbud betraktas alla turer som sker inom ett län som regionala. För länsgränsöverskridande trafik har det kontraharmoniska medelvärdet för fågelavståndet mellan hållplatser som trafiken angör i sekvens beräknats. För länsgränsöverskridande trafik organiserad av Regionala kollektivtrafikmyndigheter antogs de kontraharmoniska medelvärdena värden under, men nära 50 kilometer. Därför användes 50 kilometer för det kontraharmoniska medelvärdet som gräns mellan regional och interregional trafik.

### **1.2.5 Referenstider**

Undersökningen avser kommersiell tidtabellbunden linjetrafik på väg som bedrivits under hela eller delar av 2021. Statistiken som presenteras avser kalenderår.



## 2 Tillförlitlighet

### 2.1 Tillförlitlighet totalt

All statistik är behäftad med viss osäkerhet. Detta avsnitt avser att belysa olika typer av osäkerhetskällor och att diskutera dess konsekvenser på kvaliteten i resultaten. Den källa som mest påverkar osäkerheten i resultaten är bortfall och i viss utsträckning mätosäkerhet.

### 2.2 Osäkerhetskällor

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

#### 2.2.1 Urval

Undersökningen genomförs som en totalundersökning. Ingen urvalsosäkerhet finns alltså.

#### 2.2.2 Ramtäckning

Ramen för undersökningen baseras på Samtrafikens databas över kollektivtrafikens tidtabeller som inledningsvis bearbetas av Trafikanalys för att identifiera företagen som bedriver kommersiell tidtabellbunden linjetrafik på väg.<sup>1</sup> Baserat på underlaget från Trafikanalys genomför Enkätfabriken vidare bearbetningar. Via ramförandet erhålls en bruttolista med samtliga företag som bedriver tidtabellbunden linjetrafik på väg i egen regi, därefter exkluderas de företag med planerat utbud som understiger 200 mil. Genom detta förfarande kom 25 företag att ingå i års ram.

Under datainsamlingen var det sex företag som kom att kategoriseras som övertäckning. Det visade sig att företagen inte bedrivit någon linjelagd trafik på väg under 2021 utan att trafiken antingen var ersättningstrafik eller anropsstyrd trafik.

Den procedur som har använts för att skapa ramen bedöms fungera väl. Övertäckningen var begränsad och har identifierats, vilket innebär att nästa år kan dessa företag exkluderas ur ramen. Någon undertäckning i förhållande till *målpopulationen* bedöms inte föreligga. Däremot kan det finnas företag som bedriver tidtabellsbunden linjelagd kommersiell trafik i egen regi som *inte* har rapporterat detta till Samtrafiken. Sådana företag utgör undertäckning i förhållande till *intressepopulationen*, men inte i förhållande till *målpopulationen*.

#### 2.2.3 Mätning

Det är fyra olika uppgifter som efterfrågas i undersökningen, se avsnitt 1.2.2 om variabler eller bilaga 1 där webbformuläret som används vid insamling visas. Uppgifterna är förhållandevis komplicerade och omgärdade av noggranna definitioner, se bilaga 4. Efterfrågade uppgifter finns inte alltid enkelt tillgängliga för uppgiftslämnarna. Aspekter som försvårar för företagen att ta fram uppgifter är t.ex. samarbeten mellan bussbolag som kan vara svåra att separera.

---

<sup>1</sup> Baserat på uppgifter om vem som utför trafiken samt vilka linjer det rör sig om gör Trafikanalys en bedömning om det är kommersiell trafik eller inte.

Ett vanligt förekommande fel som sker vid inrapportering är att uppgiftslämnare glömmer att enheten ska vara i 1 000-tal och istället rapporterar i faktiskt antal.

I underlaget från Samtrafikens databas finns det planerade utbudet per företag i termer av antal fordonskilometer. Dessa värden har använts som jämförelse mot det rapporterade värdet för utförda fordonskilometer. På detta sätt har 1 000-tals-fel kunnat identifieras och rättas.

## 2.2.4 Bortfall

Av de 25 företagen i ramen var det sex som klassades som övertäckning. Av de 19 företag som bedrivit kommersiell linjetrafik på väg under 2021 var det 13 som besvarade undersökningen, se Tabell 1. Detta medför att svarsandelen uppgår till 68 procent

Tabell 1. Antal och andel svar och bortfall.

Status	Antal	Andel, %
Svar	13	68%
Bortfall	6	32%
Summa	19	100
Övertäckning	6	
Summa	25	

Metoden att kompensera för objekts- och partiellt bortfall är via imputering. I avsnitt 2.2.6 om modellantaganden beskrivs hur detta genomförts och bedömda konsekvenser. Imputeringen innebär att allt objekts- och partiellt bortfall åsätts ett värde, enligt en metod, vilket i sin tur innebär att den statistik som redovisas avser hela målpopulationen. Detta är en fördel. Om imputering inte genomförs<sup>2</sup> skulle den statistik som redovisas vara avhängig hur många som svarade. Om, säg, 12 av 28 svarar skulle statistiken avse de 12 svarande. Året därpå kanske samma 12 plus ytterligare 4 svarar och då skulle nivåerna på resultaten bli högre eftersom fler svarar. Nivåerna skulle alltså variera mellan åren beroende på hur många som svarar. Detta är inte en önskvärd situation. Istället har det bedömts vara bättre att genomföra imputeringar för allt objekts- och partiellt bortfall för att statistiken ska avse samma målpopulation. Imputering innebär dock en osäkerhetskälla, men den osäkerhetskällan kan beskrivas.

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

Objektsbortfallet bedöms vara den osäkerhetskälla som påverkar undersökningens tillförlitlighet mest. I årets mätning är dock imputeringarna färre vilket gör att osäkerheten i skattingarna har minskat.

## 2.2.5 Bearbetning

All data har granskats och bearbetats i flera steg.

Summeringar har gjorts för att säkerställa den interna samstämmigheten mellan lämnade uppgifter. I flera fall har aktuell uppgiftslämnare kontaktats för att få uppgifterna förtydligade alternativt kompletterade. Rimlighetskontroller har genomförts genom att ta kvoter mellan

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

lämnade uppgifter, och genom att studera tidtabeller och linjesträckningar som är tillgängliga på internet och i tidtabellsdata från Samtrafiken.

## 2.2.6 Modellantaganden

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

### Metod

Underlaget för imputering är dels Samtrafikens databas, dels förhållande mellan variabler för de företag som har lämnat uppgifter. Från Samtrafikens databas erhålls det planerade utbudet i fordonskilometer per företag. Erfarenheten från de företag som har lämnat uppgifter är att det utförda antalet fordonskilometer är något mindre än det planerade. **Imputeringen av fordonskilometer** har därför genomförts genom att multiplicera det planerade antalet fordonskilometer med 0,9. För att imputera platskilometer görs först ett antagande om hur många sittplatser det finns på bussarna. Detta beräknas genom lämnade uppgifter där antalet platskilometer divideras med antalet fordonskilometer. Antalet sittplatser per buss uppskattas vara cirka 45–50. **Imputeringen av antalet platskilometer** erhålls därefter genom att multiplicera (det imputerade) antalet fordonskilometer med 45.

Personkilometer imputeras genom att beräkna vilken beläggningsgrad det finns för företagen som lämnat uppgifter. Beläggningsgraden per företag beräknas genom att dividera personkilometer med platskilometer. Detta mått visar hur många platser som i genomsnitt utnyttjades av allt utbud i termer av platskilometer. En viss variation i beläggningsgrad finns bland de företag som lämnat uppgifter. Uppskattningsvis är beläggningsgraden i genomsnitt cirka 33 procent. **För att imputera personkilometer** för de företag som inte lämnat uppgifter multipliceras antalet platskilometer med 0,33.

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

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

I instruktionerna till uppgiftslämnare finns en hjälp att beräkna personkilometer, se tabell i bilaga 4. En uppgiftslämnare har vanligen tillgång till antal påstigande, men kan sakna uppgift om medelreslängd. De uppgifter som presenteras i instruktionen i tabellen i bilaga 4 kan användas för imputering av antalet påstigande eftersom antalet personkilometer har imputerats enligt beskrivningen ovan. Antalet påstigande erhålls alltså som personkilometer dividerat med medelreslängd. I tabellen i bilaga 4 med medelreslängd skiljer man på om trafiken är lokal, regional (ej lokal), regional (och lokal) eller interregional. Företagen är klassificerade av Trafikanalys om de bedriver regional eller interregional trafik, se avsnitt 1.2.4. Bland de företag som bedriver regional trafik har Enkätfabriken via webben försökt att ta reda på om trafiken inte har lokala inslag, delvis lokala inslag eller helt lokal. Efter den klassificeringen har **imputering av antalet påstigande** genomförts genom att dividera antalet personkilometer med medelreslängd i km enligt tabellen i instruktionen i bilaga 4.

### Bedömning av konsekvenser av imputering

Objektsbortfallet i undersökningen är förhållandevis stort, 32 procent. Detta medför att imputeringen har påverkan på resultaten. Detta gör att det finns betydande osäkerhet i skattningarna.

Med detta sagt bör det framhållas att den hjälpinformation som imputeringen vilar på är stark. Med detta menas att det är en stark korrelation *för de svarande* mellan det planerade utbudet

av fordonskilometer och det utförda utbudet av fordonskilometer. Detta gör att det är troligt att det finns ett samband mellan planerat och utfört antal fordonskilometer även *för de ej svarande* också. Tillgång till stark hjälpinformation, som i detta fall, är en klar fördel vid imputering. Dessutom har främst imputeringar behövs göras för mindre aktörer som står för en mindre andel av den planerade trafiken. Känsligheten för imputeringen blir därmed tydligt mindre än om imputering skett bland företaget med mycket planerad trafik.

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

Personkilometer har imputerats genom att utnyttja förhållande

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

där platskilometer finns för samtliga uppgiftslämnare (redovisat svar eller imputerat värde) och beläggingsgraden har beräknats bland de svarande företagen. Personkilometer erhålls därefter som  $\text{beläggingsgrad} \times \text{platskilometer} = \text{personkilometer}$ . Imputeringen av antalet personkilometer görs genom att beläggingsgraden sätts till 0,33. Denna beläggingsgrad baseras på de svarande och är ungefär medelvärdet av de svarandes beläggingsgrad. Om en beläggingsgrad på 40 procent (faktor 0,4) hade använts hade antalet imputerade personkilometer blivit ca 11 procent högre. En beläggingsgrad på 26 procent (faktor 0,26) gör att antalet imputerade personkilometer blir ca 11 procent lägre. Detta är en slags känslighetsanalys av hur osäker imputeringen är avseende personkilometer.

Uppgiften om antal påstigande imputeras genom förhållandet

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

En känslighetsanalys kan göras genom att variera uppgiften om medelreslängd (uppgiften om personkilometer analyserades i föregående stycke). Anta att medelreslängd i verkligheten är 10 procent *längre* än den som anges i instruktionen i bilaga 4. Om så, skulle antalet påstigande bli 8 procent färre än det antal som publiceras i tabellrapporten. Om medelreslängden i verkligheten är 10 procent *kortare* skulle antalet påstigande vara 8 procent fler än det antal som publiceras i tabellrapporten. Detta är en slags känslighetsanalys av hur osäker imputeringen är avseende personkilometer.

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

## 2.3 Preliminär statistik jämförd med slutlig

Endast slutlig statistik redovisas.

## 3 Aktualitet och punktlighet

### 3.1 Framställningstid

Datainsamlingen påbörjades vecka 12 och de sista uppgifterna inkom i vecka 18. Därefter pågick återkontakter, databearbetning, tabellframställning och rapportskrivning. Publicering sker vecka 26, cirka 6 månader efter årets slut.

### 3.2 Frekvens

Undersökningen Kommersiell linjetrafik på väg genomförs årligen sedan 2012.

### 3.3 Punktlighet

Publiceringen av statistiken görs den 30 juni enligt Trafikanalys publiceringskalender: [www.trafa.se/sidor/kalendern](http://www.trafa.se/sidor/kalendern).

Statistikens punktlighet har varit god vid tidigare publiceringstillfällen.

### 3.4 Tillgång till statistiken

Statistiken tillsammans med kvalitetsdeklarationen publiceras på Trafikanalys webbplats: [www.trafa.se](http://www.trafa.se). Publicering sker enligt en publiceringskalender som fastställs i november året innan statistiken ska publiceras.

Statistiken finns också tillgänglig i Trafikanalys statistikportal. I den kan användare själva plocka ut statistiken av intresse och ladda ner den i olika format, samt visa den i diagram. Statistiken finns även som öppna data som kan nås via ett API. Läs mer om det på Trafikanalys webbplats: [www.trafa.se/sidor/open-data-api](http://www.trafa.se/sidor/open-data-api).

### 3.5 Möjlighet till ytterligare statistik

Primärmaterialet förvaras hos Trafikanalys i en databas. Primärmaterialet är sekretessbelagt men kan lämnas ut för användning i forskning och framställning av annan officiell statistik under förutsättning att sekretessen kan bevaras. Ansökan om tillgång till primärmaterial prövas av Trafikanalys.

Det finns även möjlighet att få statistik som inte är framtagen, men som befintlig data ger underlag för. Det förutsätter att statistiken som efterfrågas inte strider mot gällande lagstiftning, exempelvis att känsliga uppgifter röjs. Kontakta Trafikanalys för vidare diskussion om vad som är möjligt.

## 3.6 Presentation

Statistiken redovisas i huvudsak i text, tabeller och diagram.

## 3.7 Dokumentation

Dokumentationen av resultaten och genomförande av undersökningen om Kommersiell linjetrafik på väg framgår av rapporten, *Kommersiell linjetrafik på väg* (Statistik 2022:27), och denna kvalitetsdeklaration.



## 4 Jämförbarhet och sam användbarhet

### 4.1 Jämförbarhet över tid

Från och med 2017 finns goda möjligheter till jämförelser över tid men för tidigare undersökningar är jämförelsemöjligheterna sämre. Detta har att göra med tre områden.

- **Efterfrågade variabler**

Enkäten och frågorna har ändrats under årens lopp. I undersökningen 2017 efterfrågades färre uppgifter än tidigare år. Tidigare undersökningar hade ett omfattande frågebatteri där exempelvis uppgifter om antal linjer och påstigningar uppdelat på regional och interregional trafik skulle lämnas<sup>3</sup>. Tanken är att de uppgifter som efterfrågas i 2017 års undersökning ska kunna användas med samma definitioner under kommande år. Jämförbarheten under kommande år blir då bättre med 2017 som utgångspunkt.

- **Populationsavgränsning**

Från och med 2017 års undersökning har uppgifter baserat på Samtrafikens register över kollektivtrafikens tidtabeller använts för identifiering av målpopulation, se avsnitt 1.2.1. Samtrafikens register användes även i 2016 års undersökning men då i kombination med annan information<sup>4</sup>. I tidigare undersökningar före 2016 har inte Samtrafikens databas använts utan mer ad hoc-mässiga metoder såsom adressregister från tidigare insamlingar och allmän kunskap om branschen. Detta gör att populationsavgränsningen har varierat något under åren vilket begränsar möjligheten till jämförelser över tid.

- **Imputeringar**

I årets undersökning har imputering använts som metod för kompensation av objektsbortfall på samma sätt som gjorts sedan undersökningsår 2017. Detta medför att de publicerade värdena är uppräknade till hela målpopulationen. Före 2017 genomfördes visserligen imputeringar, men inte lika systematiskt för allt objektsbortfall och partiellt bortfall. Detta medför en begränsning i möjligheten till jämförelse över tid.

### 4.2 Jämförbarhet mellan grupper

Resultatet redovisas enbart aggregerat. Den uppdelning i grupper som görs är avseende regional och interregional trafik. Kategoriseringen av företagen (uppgiftslämnarna) till en av de två grupperna har gjorts av Trafikanalys baserat på underlaget från Samtrafiken som också används för att identifiera populationen (se kapitel 2.2.2 Ramtäckning). Denna indelning görs

<sup>3</sup> Se bilaga 1 i kvalitetsdeklarationen för 2016 års undersökning:  
[www.trafa.se/globalassets/statistik/kollektivtrafik/kommersiell-linjetrafik/2016/kvalitetsdeklaration-kommersiell-linjetrafik-pa-vag-2016.pdf](http://www.trafa.se/globalassets/statistik/kollektivtrafik/kommersiell-linjetrafik/2016/kvalitetsdeklaration-kommersiell-linjetrafik-pa-vag-2016.pdf).

<sup>4</sup>Ibid.

med syfte för föreliggande undersökning. Annan trafikstatistik uppdelad på regional och interregional trafik kan ha andra bevekelsegrunder för indelningen.

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

## 4.3 Samanvändbarhet i övrigt

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

Utbudsmått (fordonskilometer och platskilometer) definieras på samma sätt i både Kommersiell linjetrafik på väg och Regional Linjetrafik. Även resandemått (antal påstigningar och personkilometer) definieras på samma sätt i båda undersökningarna. Samma gäller med måtten om planerat utbud.

## 4.4 Numerisk överensstämmelse

Tabellerna är inbördes konsistenta. Det innebär att summan av redovisningsgrupperna är lika med totalerna.

# Allmänna uppgifter

## A Klassificeringen Sveriges officiella statistik

Denna statistik ingår i Sveriges officiella statistik (SOS) under ämnesområde *Transporter och kommunikationer* och statistikområde *Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor*. Undantag är tabellerna 2a och 2b om planerat utbud på grund av att den statistiken är under utveckling. Produktkoden är *TK1202*.



För statistik som ingår i Sveriges officiella statistik (SOS) gäller särskilda regler för kvalitet och tillgänglighet, se lagen ([2001:99](#)) och förordningen ([2001:100](#)) om den officiella statistiken samt Statistiska centralbyråns föreskrifter ([SCB-FS 2016:17](#)) om kvalitet för den officiella statistiken.

## B Sekretess

I myndigheternas särskilda verksamhet för framställning av statistik gäller sekretess enligt 24 kap. 8 § offentlighets- och sekretesslagen ([2009:400](#)).

I myndigheternas förbindelser med enskilda verksamheter gäller affärssekretess enligt 31 kap. 16 § offentlighets- och sekretesslagen ([2009:400](#)).

## C Bevarande och gallring

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

## D Uppgiftsskyldighet

Uppgiftslämnarskyldighet föreligger enligt lagen om den officiella statistiken ([2001:99](#)), förordningen om den officiella statistiken ([2001:100](#)).

## E EU-reglering och internationell rapportering

Undersökningen är inte EU-reglerad.

## F Historik

Trafikanalys har genomfört undersökningen om den kommersiella linjetrafiken på väg i dess nuvarande form sedan 2016. Från och med 2017 ingår den i Sveriges officiella statistik.

Dessförinnan har Trafikanalys föregångare SIKA framställt statistik om långväga busstrafik periodvis. De första sammanställningarna genomfördes 1998–2001 och 2005. Dessa omfattades dock av en del kvalitetsproblem. I vissa fall hängde det samman med att undersökningspopulationen inte var klart definierad. I andra fall berodde det på att bussföretagen, som i många fall är paraplyorganisationer, hade svårigheter att lämna uppgifter.

I 2007 års undersökning genomfördes en insats för att formalisera och definiera en population. Företag som enligt dåvarande Vägverket (nuvarande Trafikverket) hade tillstånd att bedriva länsöverskridande linjelagd trafik utgjorde en grund. 109 företag hade sådant tillstånd år 2007. Som en del i ett ramförfarande och försök till definition av en målpopulation kontaktades samtliga dessa företag. Vid kontakterna framkom att många företag hade tillstånd att bedriva länsöverskridande linjelagd trafik utan att utnyttja det. Många företag i tillståndsregistret hade dessutom upphört att existera.

Vidare var det vissa företag med tillstånd som endast körde på uppdrag av trafik huvudmännen (föregångaren till dagens Regionala kollektivtrafikmyndigheter). Via detta arbete kunde en ram upprättas och en definition av målpopulationen fastslås. Ramen i 2007 års undersökning bestod av 28 företag.

Undersökningen *Långväga buss* genomfördes därefter åren 2007–2011. På Trafikanalys hemsida finns resultat och metodbeskrivning för undersökningarna. Den definition av målpopulationen som fastslogs i 2007 års undersökning användes i undersökningarna 2007–2011 och finns dokumenterad i metodbeskrivningarna på Trafikanalys webbplats. Även för åren 2012–2015 gjordes undersökningen, men det finns ingen publicerad statistik från dessa undersökningar på grund av problem med röjande.

## G Kontaktuppgifter

<i>Statistikansvarig myndighet</i>	Trafikanalys
<i>Kontaktinformation</i>	Fredrik Söderbaum
<i>E-post</i>	<a href="mailto:fredrik.soderbaum@trafa.se">fredrik.soderbaum@trafa.se</a>
<i>Telefon</i>	010-414 42 23

<i>Producent</i>	Enkätfabriken
<i>Kontaktinformation</i>	Erik Granberg
<i>E-post</i>	<a href="mailto:Erik.granberg@enkatfabriken.se">Erik.granberg@enkatfabriken.se</a>
<i>Telefon</i>	0702-369 383

# Bilagor

## Bilaga 1. Webbformulär

### Gör så här

- Enkäten består av två delar, utbud och resande. På en avslutande sida efterfrågas tidsåtgång för att besvara undersökningen.
- Du kan när du vill avbryta besvarandet och logga ut för att senare logga in och fortsätta. Glöm inte att spara genom att klicka på nästa eller föregående. Du kan också klicka på "Fortsätta senare" i övre högra hörnet.
- Här finns [dokument med samtliga definitioner](#).
- När du är klar med samtliga uppgifter klickar du på knappen "Skicka". Därmed skickas ett meddelande till Enkätfabriken om att du är färdig. Enkäten låses då för vidare redigering. Skulle du behöva gå in och redigera uppgifterna efter att du slutfört enkäten behöver du kontakta Enkätfabriken som kan låsa upp enkäten åt dig.
- Du kan skriva ut de lämnade uppgifterna (på papper eller t.ex. som pdf) när du klickat skicka på sista sidan.
- Har du sakfrågor om kollektivtrafikuppgifterna är du välkommen att kontakta Fredrik Söderbaum på Trafikanalys (e-post [fredrik.soderbaum@trafa.se](mailto:fredrik.soderbaum@trafa.se), tfn 010-414 42 23).
- Har du frågor angående inloggning eller allmänt om datainsamlingen kontakta Enkätfabriken AB (e-post [kollektivtrafik@enkatabriken.se](mailto:kollektivtrafik@enkatabriken.se), tfn 020-12 10 28).

Vilka uppgifter ska lämnas?


Publicering av resultaten

Vad används uppgifterna till?

i INFORMATION	
	KONTAKTUPPGIFTER
Organisation	<input type="text"/>
Namn	<input type="text"/>
Telefon	<input type="text"/>
Epost	<input type="text"/>
Alternativ epost 1	<input type="text"/>
Alternativ epost 2	<input type="text"/>
Kommentar	
<input type="text"/>	

Föregående

Nästa

 **UTBUD OCH RESANDE**

📌 Endast tal får anges i dessa fält.

Utbud	2021	2020	Planerat utbud 2021 enligt samtrafiken 📌
Fordonskilometer (1000-tal) 📌	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Platskilometer (1000-tal) 📌	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>


📌 Endast tal får anges i dessa fält.


Resande	2021	2020	
Antal påstigningar (1000-tal) 📌	<input type="text"/>	<input type="text"/>	
Personkilometer (1000-tal) 📌	<input type="text"/>	<input type="text"/>	

Kommentar:

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

Förra årets kommentar

 **ÖVRIGA KOMMENTARER**

 **TIDSÄTGÅNG**

Uppkatta den totala tidsätgången i minuter för att samla in och fylla i uppgifterna.

📌 Endast siffror kan skrivas i detta fält.

## Bilaga 2. Missiv

Organisation

Hej,

Nu är det dags för den nationella statistikinsamlingen avseende den kollektivtrafik som uppbär stöd från det allmänna för verksamhetsår 2021. Insamlingen genomförs likt tidigare år via en webbenkät. Myndigheten Trafikanalys är ansvarig för undersökningen och har gett Enkätfabriken AB i uppdrag att genomföra den. Resultaten från undersökningen ingår som en del i Sveriges officiella statistik.

Statistiken ligger till grund för allmän information och har använts i SKR:s "Öppna jämförelser för kollektivtrafiken". Under de omständigheter som råder så kommer statistiken vara särskilt efterfrågad för att visa på pandemins effekter nu och i framtiden.

Definition av de uppgifter som efterfrågas hittar du i definitionsdokumentet på länken, samt i samband med respektive fråga.

Vid trafiksamarbeten över länsgräns är huvudprincipen att **utbud, resande och ekonomi fördelas till och rapporteras av respektive RKM**. Om trafiksamarbetet innebär att en egen organisation/företag bildas och sköter upphandlingen (t.ex. Norrtåg, Tåg i Bergslagen, Movingo, Öresundståg) bör huvudprincipen användas. Du kan läsa mer i definitionsdokumentet!

Statistiken publiceras i juni 2022 på Trafikanalys hemsida (<https://www.trafa.se/kollektivtrafik/>). Vi vill därför ha ert svar så snart som möjligt, **senast fredag den 25 mars år 2022**. Varje svar är viktigt för att statistiken ska få så bra kvalitet som möjligt.

För att svara klicka på länken nedan:

{SURVEYURL}

Har du frågor angående inloggning, lösenord, allmänt om datainsamlingen eller om du vill ha dina inlämnade svar från föregående år, kontakta Enkätfabriken AB (e-post [kollektivtrafik@enkatfabriken.se](mailto:kollektivtrafik@enkatfabriken.se), tfn 020 12 10 28).

Har du sakfrågor om kollektivtrafikuppgifterna är du välkommen att kontakta Fredrik Söderbaum på Trafikanalys (e-post [fredrik.soderbaum@trafa.se](mailto:fredrik.soderbaum@trafa.se), tfn 010-414 42 23).

Tack på förhand för din medverkan!

Sofie Orrling, Avdelningschef, Avdelningen för statistik, Trafikanalys  
Fredrik Söderbaum, Statistiker, Avdelningen för statistik, Trafikanalys



## Bilaga 3. Missiv påminnelse

Ämnesrad: Du har väl inte glömt - Insamling av linjetrafikstatistik för 2021

Företag

För ett par veckor sedan fick er organisation en enkät avseende linjetrafikverksamheten på väg år 2021. Vi vill nu påminna om att sista svarsdag närmar sig (fredag den 19 mars). Om du får denna påminnelse trots att du redan lämnat uppgifter kan det hända att du inte tryckt på "Skicka" på sista sidan. Gå gärna in och Skicka så vet vi att du är färdig. Enkätfabriken AB genomför undersökningen på uppdrag av Trafikanalys.

För att svara klicka på länken nedan:

Gå till <http://enkat.net/abcdef>

Vi behandlar era svar med sekretess. Vi är medvetna om att vissa av de begärda uppgifterna kan betraktas som känslig affärsinformation. Vi får inte lämna ut uppgifter som kan hänföras till ett enskilt företag, enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Har du frågor angående inloggning, lösenord, allmänt om datainsamlingen eller om du vill ha dina inlämnade svar från föregående år, kontakta Enkätfabriken AB (e-post [kollektivtrafik@enkatfabriken.se](mailto:kollektivtrafik@enkatfabriken.se), tfn 020 12 10 28

Har du sakfrågor om kollektivtrafikuppgifterna är du välkommen att kontakta Fredrik Söderbaum på Trafikanalys (e-post [fredrik.soderbaum@trafa.se](mailto:fredrik.soderbaum@trafa.se), tfn 010-414 42 23).

Tack på förhand för din medverkan!

Sofie Orrling, Avdelningschef, Avdelningen för statistik, Trafikanalys

Fredrik Söderbaum, Statistiker, Avdelningen för statistik, Trafikanalys

## Bilaga 4. Definitioner

### STATISTIK OM KOMMERSIELL LINJETRAFIK PÅ VÄG 2021 DEFINITIONER OCH ANVISNINGAR

#### OM STATISTIKEN

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

Fyra uppgifter efterfrågas i 2021 års insamling: **fordonskilometer, platskilometer, påstigningar och personkilometer.**

Uppgifterna avser helår 2021.

Det är obligatoriskt att lämna uppgifter.

## DEFINITIONER

### Utbud

Utbudet ska avse den **utförda** trafiken som är öppen för passagerarbefordran. Det ska inkludera en trafik som sätts in vid behov (förstärkningstrafik) men exkludera den trafik som ställs in. Trafik såsom körning till eller från fordonsdepå och liknande ska om möjligt exkluderas. Utbudet mäts som **fordonskilometer** (i 1000-tals km), dvs. summan av alla fordons körsträcka i trafik (enligt ovan).

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

### Resande

Resandet mäts som antal **påstigningar** och som **personkilometer**. Reser man tur och retur är det två påstigningar, och reser man med övergång är varje övergång en ny påstigning. Samtliga påstigningar (avgiftsbelagda och kostnadsfria) per år redovisas. Om det förekommer resande med biljettgiltighet från länstrafiken ska det resandet inte tas med.

### Personkilometer

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

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

#### Medelfärdlängd

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

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

- 2) Ett alternativt sätt att räkna ut personkilometer är genom att använda **beläggning**. Med kunskap om antalet resenärer på varje delsträcka får man personkilometer genom att multiplicera antalet resenärer med avståndet mellan stationerna, och summera dessa produkter för alla delsträckor på linjen. Utan detaljerad kunskap om beläggningen på varje delsträcka får man anta en medelbeläggning längs linjens hela sträckning, och multiplicera denna med linjens totala längd.

### Tidsåtgång

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

## Bilaga 5. Variabeldefinitioner

<i>Variabel</i>	<i>Beskrivning</i>
<i>Påstigningar/resor</i>	Antal påstigningar är ett mått på antal resor i kollektivtrafik. Reser man tur och retur räknas det som två påstigningar/resor, och reser man med övergång är varje övergång en ny påstigning/resa. Samtliga resor (avgiftsbelagda och kostnadsfria) per år redovisas.
<i>Utbudet mätt i fordonskilometer</i>	Utbudet mätt i fordonskilometer är detsamma som trafikarbetet, det vill säga den sammanlagda sträcka som fordonen tillryggalägger i produktiv trafik. Utbudet ska avse den faktiskt utförda persontrafiken, och alltså exkludera den trafik som ställs in, och inkludera den extra trafik som sätts in vid behov. Trafik såsom ut- och inkörning samt tomkörning ska exkluderas.
<i>Platskilometer och sittplatskilometer</i>	Uppgifter om platskilometer är antalet fordonskilometer i den faktiskt utförda persontrafiken, multiplicerat med den använda fordonsparkens kapacitet avseende platser. De bussar som används i kommersiell linjelagd trafik på väg är av sådan karaktär att antalet sittplats i princip är samma som antalet platser (både stå- och sittplatser) eftersom antalet ståplatser antingen saknas eller är mycket få.
<i>Personkilometer</i>	Antal personkilometer eller transportarbetet i passagerartrafiken är den sammanlagda reslängden för alla resenärer. Personkilometer räknas ut genom att multiplicera den genomsnittliga reslängden (medelreslängden) med antalet påstigningar/resor, alternativt trafikarbetet i fordonskilometer multiplicerat med beläggningen i antal passagerare per fordon och sträcka. Exempel på medelreslängd tillhandahålls, se bilaga 2.
<i>Tidsåtgång</i>	Här fyller uppgiftslämnaren i den uppskattade totala tidsåtgången för att samla in och fylla i uppgifterna i föreliggande insamling.



Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.