



# Utbud av kollektivtrafik 2012

PM  
2012:11



**Utbud av kollektivtrafik 2012** PM  
2012:11

**Trafikanalys**

Adress: Sveavägen 90

113 59 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

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

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

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2012-12-20

# Förord

Att beskriva och analysera hur utbudet av kollektivtrafik ser ut och hur det förändras över tid är en viktig del i arbetet med utvärderingen av marknadsöppningen på kollektivtrafikområdet. Trafikanalys har sedan tidigare följt utbudet av kollektivtrafik genom att samla in data från trafikhuvudmän och operatörer. Med anledning av marknadsöppningsutvärderingens krav på mer aktuell statistik och de nya marknadsförutsättningarna, har Trafikanalys nu också börjat samla in uppgifter om utbud från Samtrafikens tidtabeller och Trafikverkets tågplaner. I föreliggande rapport beskrivs och analyseras utbudet av kollektivtrafik baserat på dessa båda nya källor. Fredrik Svensson på Trafikanalys har initierat och ansvarat för de nya undersökningarna.

Stockholm, december 2012.

Brita Saxton  
Generaldirektör  
Trafikanalys



# Innehåll

<b>Förord</b> .....	<b>3</b>
<b>1 Kollektivtrafikutbud</b> .....	<b>7</b>
1.1 Varför är det viktigt att följa utbudet efter reformerna? .....	7
1.2 Vilka förändringar är effekt av marknadsöppningen? .....	8
<b>2 Utbud av Svensk kollektivtrafik enligt Samtrafikens tidtabeller</b> .....	<b>9</b>
2.1 Hur mycket kollektivtrafik finns det? .....	10
<b>3 Utbud av persontrafik på järnväg enligt trafikverkets tågplaner</b> .....	<b>19</b>
3.1 Vilken information innehåller tågplanen? .....	19
3.2 Hur mycket persontrafik på järnväg finns det? .....	20
<b>4 Nya kommersiella lokala och regionala linjer</b> .....	<b>27</b>
<b>5 Diskussion</b> .....	<b>31</b>





# 1 Kollektivtrafikutbud

Trafikanalys följer genom flera undersökningar kollektivtrafikutbudet. Dessa undersökningar är huvudsakligen "Lokal och regional kollektivtrafik", "Bantrafik", "Långväga buss" samt "Färdtjänst och riksferietjänst". Resandet med kollektivtrafik kontra andra färdmedel följs också sedan flera år i resvaneundersökningen.

I marknadsöppningsrapporten för 2011<sup>1</sup> tillkom en undersökning baserat på Trafikverkets tågplaner som beskrev utbudet av persontrafik på järnväg. I årets rapport har Trafikanalys också beräknat och analyserat det svenska kollektivtrafikutbudet baserat på uppgifter från Samtrafikens tidtabeller. Båda dessa undersökningar har föredelen att kunna presentera mer aktuell statistik om kollektivtrafikutbud vilket är en stor fördel i uppföljnings- och utvärderingssammanhang. Utbudet av planerad tågtrafik för 2013 är känt redan under hösten 2012 via Trafikverkets tågplaner och utbudet av kollektivtrafik är känt via Samtrafikens tidtabeller i realtid när som helst under året. Trafikanalys planerar att följa utbudet av kollektivtrafik genom att framöver årligen följa Trafikverkets tågplaner och fånga in utbudet av all kollektivtrafik genom att analysera samtrafikens tidtabeller för vecka 12, 26 och 40 varje år. Föreliggande rapport baseras huvudsakligen på dessa två datakällor.

De båda reformerna (nya kollektivtrafiklagen och marknadsöppningen av persontrafik på järnväg) kan inte i alla avseenden utvärderas i ett paket. Lokala förutsättningar för en fungerande kollektivtrafikmarknad varierar kraftigt. Båda datakällorna ger goda möjligheter att göra geografiska uppdelningar, skilja på långväga och kortväga kollektivtrafik etc. I viss mån är det också möjligt att skilja på kommersiell och upphandlad trafik även om det råder osäkerhet kring vissa avgångar och att det förekommer gränsfall som inte enkelt kan klassificeras.

## 1.1 Varför är det viktigt att följa utbudet efter reformerna?

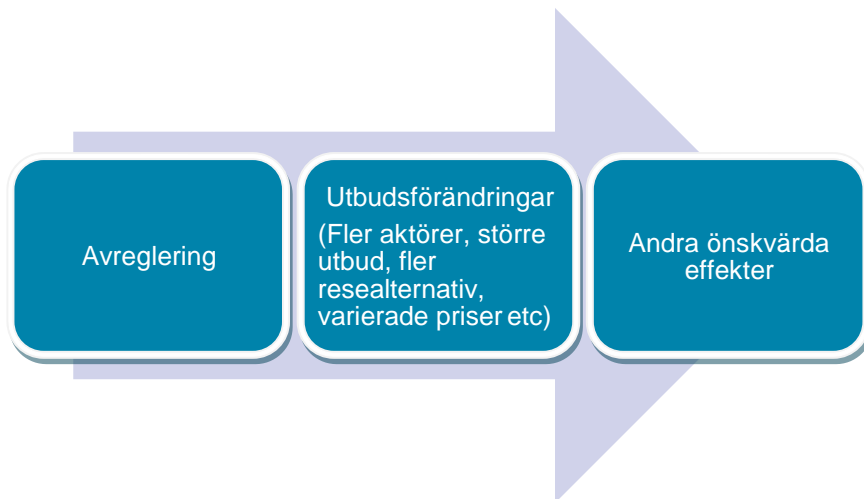
Avreglering antas allmänt leda till förändringar i utbud. Fler aktörer och mer konkurrens antas leda till ett mer varierat utbud, högre kvalitet och kanske lägre priser eller ökad prisdifferentiering. Dessa utbudsförändringar antas i nästa steg leda till andra önskvärda förändringar såsom ökat resande med kollektivtrafik. På längre sikt kan en större andel kollektivtrafikresande leda till minskad trängsel i trafiken, minskade utsläpp etc.

Många av de önskvärda effekterna av kollektivtrafikens avreglering är långsiktiga, svåra att mäta och svåra att kausalt koppla till avregleringarna. De första eventuella effekterna av avregleringen bör gå att identifiera i form av

---

<sup>1</sup> Trafikanalys Rapport 2011:9

förändringar i utbud. Dessa förändringar i utbud kan också ses som förutsättningar för att andra önskvärda förändringar ska kunna ske. Sker stora förändringar i utbud är förutsättningarna goda för att mer långsiktiga förändringar skall uppstå. Sker små eller inge förändringar i utbud är sannolikheten stor att andra önskvärda förändringar uteblir eller blir mycket små. Därför kan utbudsförändringarnas omfattning ses som en första indikation på hur stora avregleringens effekter kommer att bli även i andra avseenden.



Figur 1.1: Avreglering, utbud och önskvärda effekter.

## 1.2 Vilka förändringar är effekt av marknadsöppningen?

För att kunna klargöra vilka förändringar som är en effekt av marknadsöppningen måste man veta vad som hade hänt om inte marknadsöppning implementerats. I många fall är detta en mycket svår fråga. I vissa fall är det en enkel fråga. De nya kommersiella regionala busslinjer som startats på en del platser är definitivt en effekt av den nya kollektivtrafiklagen eftersom sådan trafik tidigare inte existerade eller ens var tillåten. Det tydligaste exemplet på detta är busslinjen mellan Nacka och Kista. En ny interregional tåglinje (Uppsala-Stockholm-Göteborg) tillkom i tågplan 12. Denna linje finns kvar i Tågplan 13 och är en effekt av marknadsöppningen av persontrafik på järnväg. Övriga förändringar av utbud kan inte självklart härledas till de båda reformerna. Det är ännu för tidigt att uttala sig om reformernas effekter. Men Trafikanalys har med dessa båda nya datakällor goda förutsättningar att identifiera och kvantifiera nytt utbud av kollektivtrafik framöver, med mycket liten fördröjning.

## 2 Utbud av Svensk kollektivtrafik enligt Samtrafikens tidtabeller

Alla företag och Regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKTМ), som kör eller arrangerar kollektivtrafik enligt tidtabell, måste anmäla sitt utbud till Samtrafiken<sup>2</sup>. Baserat på dessa uppgifter har Trafikanalys skapat en databas som kan användas för att beräkna och analysera kollektivtrafikutbudet. Nedan presenteras en beskrivning av Sveriges utbud av kollektivtrafik för vecka 40 år 2012. Trafikanalys avser framöver att följa utbudet av kollektivtrafik baserat på Samtrafikens tidtabeller, men i nuläget går det inte att säga något om utbudets utveckling över tid. Nedanstående blir därför en beskrivning av det kollektivtrafikutbud som finns år 2012.

Fördelarna med att använda Samtrafikens tidtabeller som datakälla är att statistik kan hållas mycket aktuell och att det inte innebär någon belastning för någon uppgiftslämnare. Statistiken ger också en helhetsbild av Sveriges kollektivtrafik som inte funnits tidigare. Självfallet finns flera begränsningar med att använda tidtabeller som underlag för en utbudsdatabas. I nuläget ligger de främsta begränsningarna i att det i många fall är oklart vem som är huvudman respektive operatör samt oklarheter kring täckningsgrad. När det gäller huvudman respektive operatör så finns det uppgifter om detta i två separata variabler men dessa är inte helt konsekventa. För vissa upphandlade turer finns uppgift om både huvudman och vilket företag som kör turen. Men oftast saknas uppgift om vilket företag som kör turen. För vissa turer står en RKTМ som huvudman och en annan RKTМ som operatör. Det finns också oklarheter kring delar av SJ:s regionala utbud som ofta är upphandlat men där SJ i flera fall står som både huvudman och operatör.

Trots dessa oklarheter har alla turer klassificerats som kommersiella/upphandlade/okända baserat på turens kombination av huvudman/operatör. Gränsdragningen mellan en kommersiell tur och en upphandlad tur är inte heller glasklar. Det förekommer till exempel bussturer som är kommersiellt initierade men som delvis subventioneras av en RKTМ.

Klassificeringarna i föreliggande rapport är enbart baserade på Samtrafikens uppgifter om huvudman och operatör. Bättre data skulle leda till en säkrare klassificering. Vi anser ändå att värdet av att kunna presentera uppgifter om andelarna upphandlad kontra kommersiell trafik är större än de problem och osäkerhet som finns. När det gäller täckningsgrad så finns vissa kända problem och sannolikt en del okända. Även om all kollektivtrafik enligt föreskrift ska

---

<sup>2</sup> Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2012:2

rapporteras in till Samtrafiken, så vet vi att det finns ett bortfall. Dessvärre är omfattningen är oklar. Eftersom det inte finns någon annat register på "all svensk kollektivtrafik" är det inte en helt enkel sak att få reda på vilken trafik som inte rapporteras in. Trafiken kan dock jämföras med liknande uppgifter från andra undersökningar och trafiken från en vecka kan jämföras med tidigare veckor för att se om viss trafik fallit bort. På så sätt kan man försäkra sig om att datan håller rimligt god kvalitet. Bortfallets omfattning är oklar men förefaller relativt liten på nationell nivå. Icke desto mindre kan det vara betydande på lokal eller regional nivå. Samtrafiken arbetar systematiskt med att förbättra täckningsgraden och vi tror därför att problemet framöver kommer att minska samtidigt som problemets omfattning blir mer känt.

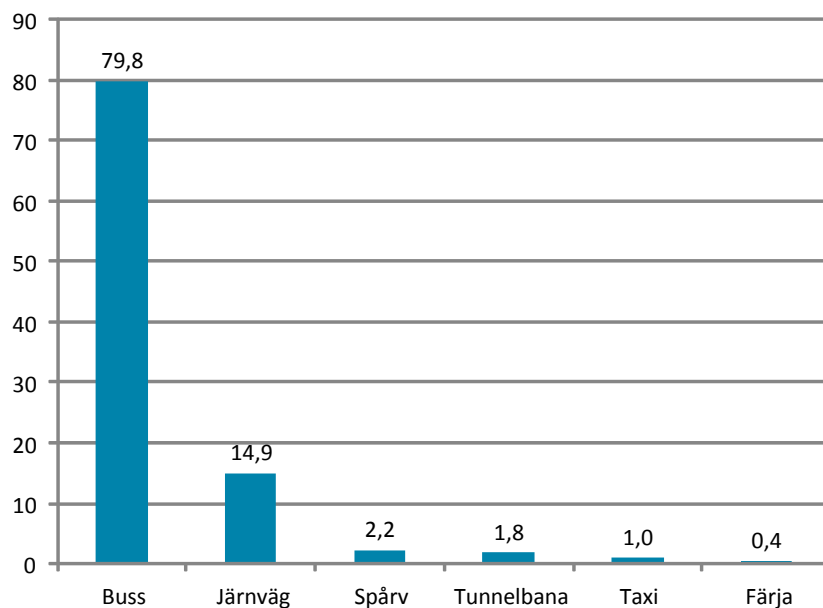
Samtrafiken har också information om alla hållplatser och dess geografiska koordinater. Genom att kombinera dessa uppgifter kan varje turs längd i kilometer beräknas. I databasen beräknas varje turs längd som fågelvägen från startstationen till ändstationen via alla hållplatserna längs vägen. Turens medelhastighet beräknas genom att dela denna sträcka med skillnaden mellan avgångstiden och ankomsttiden. Detta blir en viss underskattning av sträckan och en motsvarande överskattning av medelhastigheten. Uppgifter om hållplatsers geografiska positioner förefaller av god kvalitet. Saknade eller felaktiga geografiska uppgifter har lagts till respektive korrigerats.

Det finns inga uppgifter om antal sittplatser i Samtrafikens system, därför går det inte att räkna ut utbudet i sittplatskilometer. Det blir därför nödvändigt att använda fordonskilometer som utbudsmått.

Eftersom det är första gången Trafikanalys analyserar hela Sveriges kollektivtrafik baserat på Samtrafikens tidtabeller går det i nuläget inte att säga något om hur denna har utvecklats över tid. Framöver avser Trafikanalys att varje år analysera tre veckors (vecka 12, 26 och 40) kollektivtrafikutbud. Vi hoppas framöver att kunna både förbättra datan från källan och förbättra våra kunskaper om olika trafikupplägg för att kunna presentera säkrare uppgifter på detta tema.

## 2.1 Hur mycket kollektivtrafik finns det?

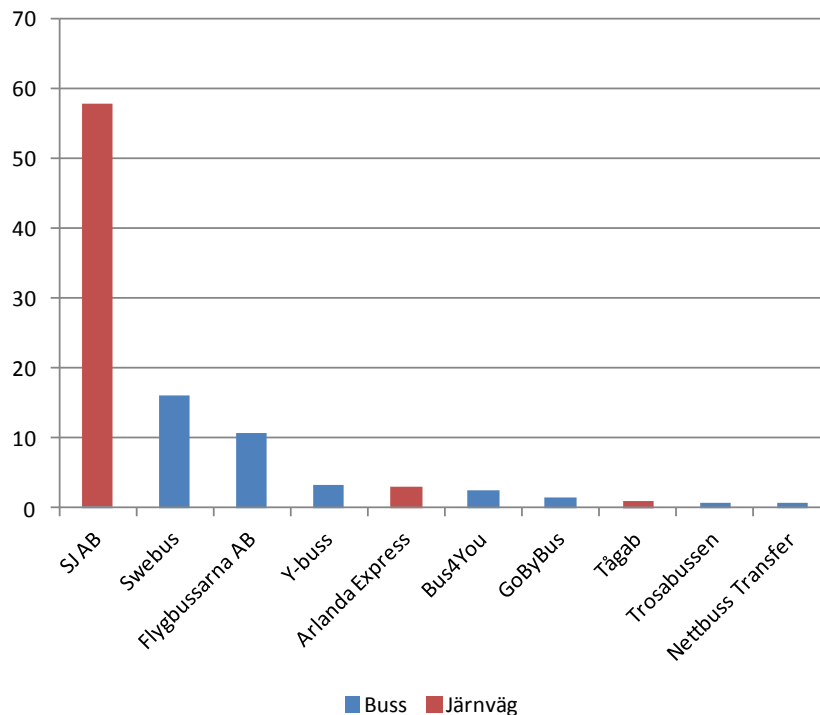
Baserat på Samtrafikens tidtabeller och information om alla hållplatsers geografiska position körde svenska bussar, tåg, tunnelbanetåg, färjor (inom Sverige), spårvagnar och taxi (enligt tidtabell) 13 411 409 kilometer under vecka 40 år 2012. I Figur 2.1 visas hur detta totala utbud fördelar sig på de sex trafikslagen. Buss svarar för nästan 80 procent av Sveriges kollektivtrafikutbud mätt som fordonskilometer. Detta utbudsmått får inte tolkas som kapacitet. För att beräkna kollektivtrafikens kapacitet behövs information om sittplatser, sådan information finns inte i Samtrafikens data. I ett utbudsmått fokuserat på kapacitet hade tunnelbana och tåg varit större andelar och taxi hade varit ännu mindre.



**Figur 2.1 Kollektivtrafikutbud mätt i fordonskilometer uppdelat på trafiktyp, vecka 40 år 2012. Andelar i procent.**

Baserat på existerande uppgifter från Samtrafikens system om huvudman och operatör har alla turer klassificerats som upphandlade eller kommersiella. I de allra flesta fall saknas uppgift om leverantör för upphandlad trafik. Det gör att det inte går att se vilka företag som kör upphandlad trafik. Vi kan således inte beskriva hur marknaden ser ut för den upphandlade trafiken. Uppgift om operatör finns däremot i de allra flesta fall för den trafik som körs kommersiellt. Ett litet antal turer har inte gått att klassificera och de nämns nedan som okända. Baserat på de något osäkra klassificeringarna om huvudman och operatör var 10 procent, av de 13,5 miljoner kilometer kollektivtrafik som kördes under vecka 40 år 2012, kommersiellt och 90 procent upphandlat. En promille av utbudet procent gick inte att klassificera.

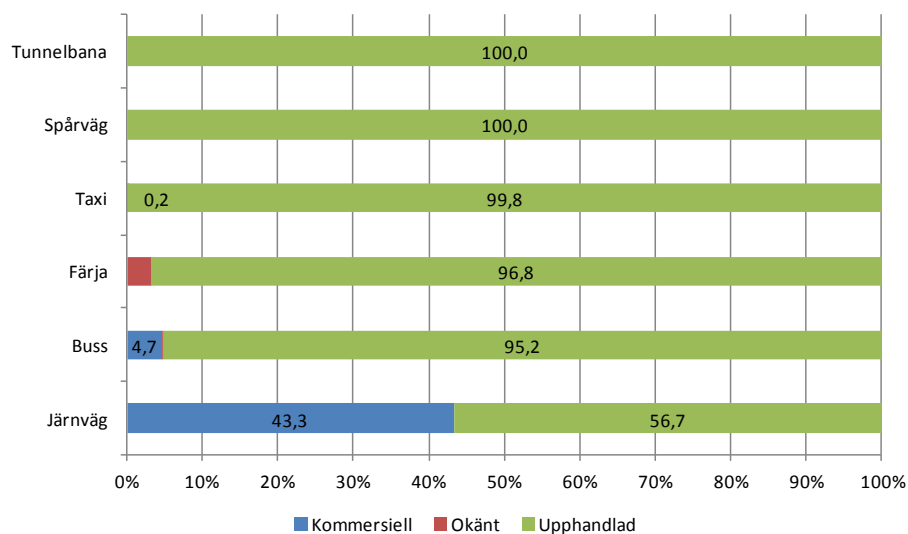
Om den kommersiella trafiken särskilt studeras, oavsett trafikslag, så har SJ AB en dominerande ställning. Mer än hälften av den kommersiella trafiken körs av SJ AB, se Figur 2.2 De tio största företagen/varumärkena står tillsammans för 97,2 procent av den kommersiella trafiken mätt som fordonskilometer. De resterande 2,8 procenten delas mellan ytterligare tio företag/varumärken.



**Figur 2.2 Den kommersiella kollektivtrafikens operatörer. De tio största operatörernas andelar (%) av kommersiell kollektivtrafik. Vecka 40 år 2012.**

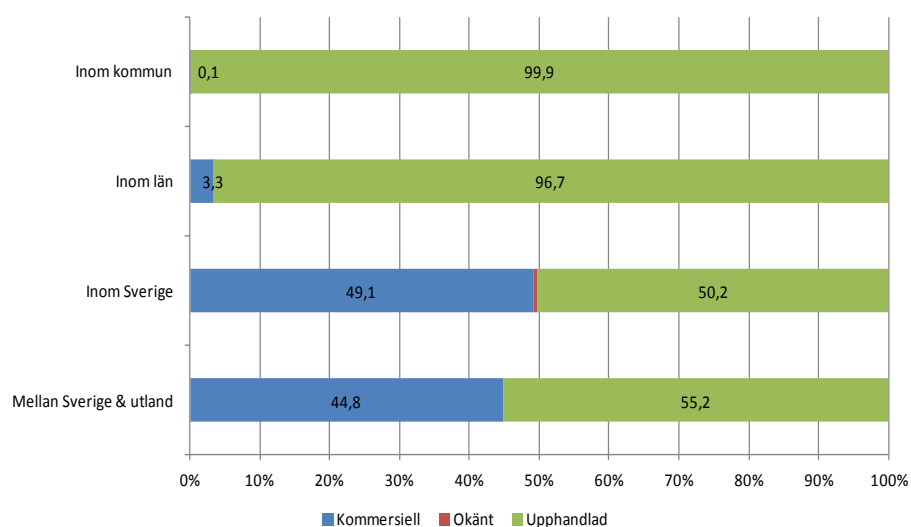
Det finns vissa svårigheter med att, baserat på Samtrafikens uppgifter, klassificera trafiken som kommersiell eller upphandlad. I flera fall står till exempel operatören som huvudman. Det förekommer till exempel att SJ står som huvudman för trafik som de kör på uppdrag åt enskilda RKTМ eller regionala sammanslutningar. Trosabussen har ovan klassificerats som kommersiell trots att den subventioneras av RKTМ. Framöver behövs en tydligare definition av vad som avses med kommersiell, upphandlad respektive subventionerad trafik. Vidare behövs analyser av vilka gränsfall och kombinationer som förekommer empiriskt. Mycket talar för att gränsfallen mellan de olika typerna kommer att öka som en effekt av reformerna. En möjlig utvecklingsväg är en ökande andel offentligt subventionerad kommersiell trafik. Därmed ökar behovet av att kunna skilja på både upphandlad/icke-upphandlad trafik och subventionerad/icke-subventionerad trafik.

Skillnaderna är stora mellan trafikslagen. I Figur 2.3 nedan visar hur stora delar av kollektivtrafikutbudet som är upphandlat respektive kommersiellt. Järnvägstrafiken består till nästan hälften av kommersiell trafik och busstrafiken har en andel kommersiell trafik på nästan fem procent. För de övriga trafikslagen är i stort sett all trafik upphandlad. Andelen kommersiell järnvägstrafik kan vara överskattad eftersom SJ i en del fall står som huvudman trots att de egentligen kör på uppdrag. Trafikanalys avser att återkomma med säkrare klassificeringar på kommersiell respektive upphandlad trafik under 2013.



**Figur 2.3 Andelar (%) kommersiell respektive upphandlad kollektivtrafik uppdelat på trafikslag baserat på fordonskilometer. Vecka 40 år 2012.**

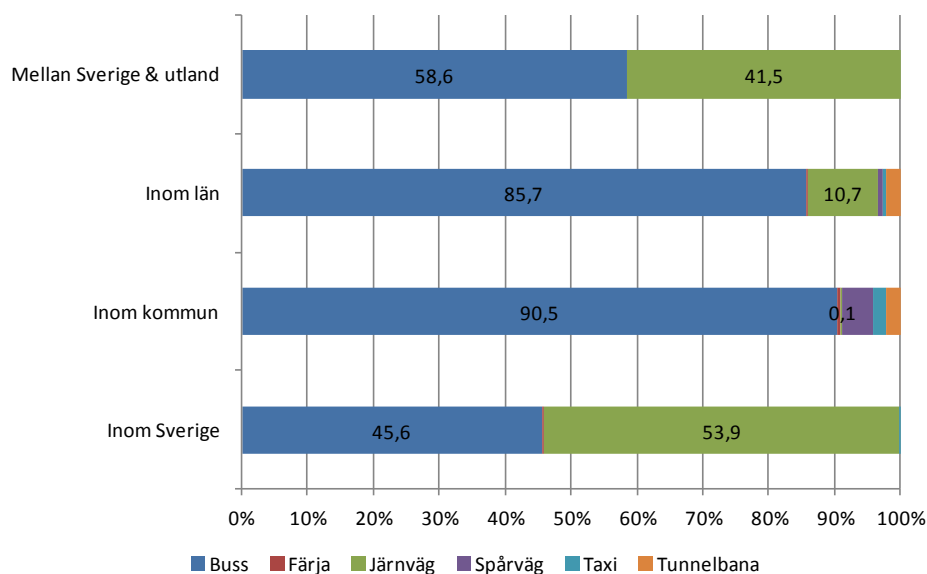
Alla turer kan också delas upp baserat på om den körs inom en kommun, inom ett län, inom Sverige eller mellan Sverige och ett annat land. Baserat på en sådan uppdelning av det totala antalet fordonskilometer körs 38,5 procent inom en kommun, 43,4 procent passerar en kommungräns och startar och slutar i samma län, medan 15,3 procent passerar en länsgräns med kör inom Sverige. De resterande 2,8 procenten körs mellan Sverige och ett annat land. I Figur 2.4 nedan visas hur stora andelar av dessa typer trafik som är upphandlat respektive kommersiellt. Ungefär hälften av den länsöverskridande trafiken inom Sverige och den internationella trafiken är kommersiell, i denna grupp finns till exempel SJ:s utbud och all kommersiell långväga buss.



**Figur 2.4 Andelar (%) kommersiell respektive upphandlad kollektivtrafik baserat på fordonskilometer. Vecka 40 år 2012.**

Inom kommuner finns mycket lite kommersiell trafik. Enligt Samtrafikens uppgifter finns det fem företag som kör kommersiell trafik inom en kommun under vecka 40 år 2012. Motsvarande siffra för regional kommersiell trafik är elva företag.

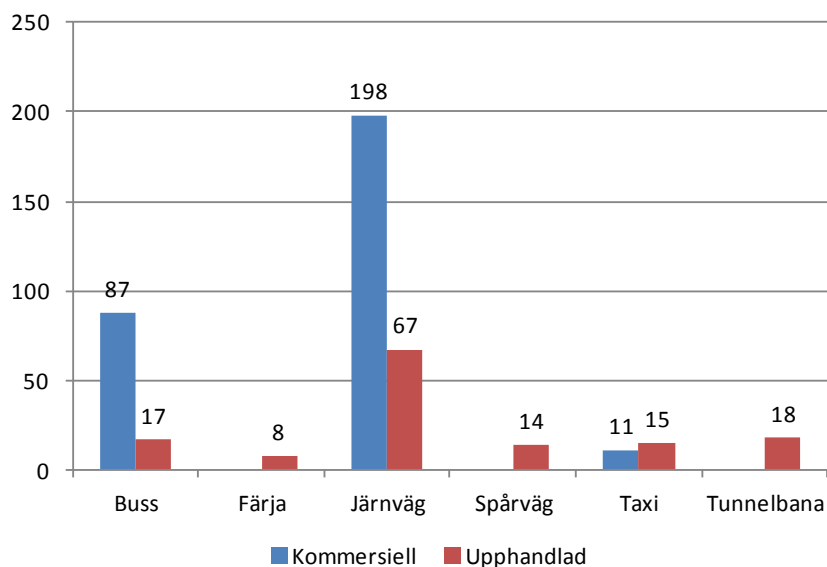
Olika trafikslag har olika stora roller beroende på om trafiken är lokal, regional, interregional eller internationell. I figuren nedan visas till exempel att buss dominerar trafik inom län och inom kommun medan järnväg har stora andelar av den länsöverskridande trafiken inom Sverige och den internationella trafiken. Tunnelbana och spårväg förekommer av naturliga skäl bara inom län och inom kommuner.



**Figur 2.5 Trafikslagets andelar (%) baserat på fordonskilometer. Vecka 40 år 2012.**

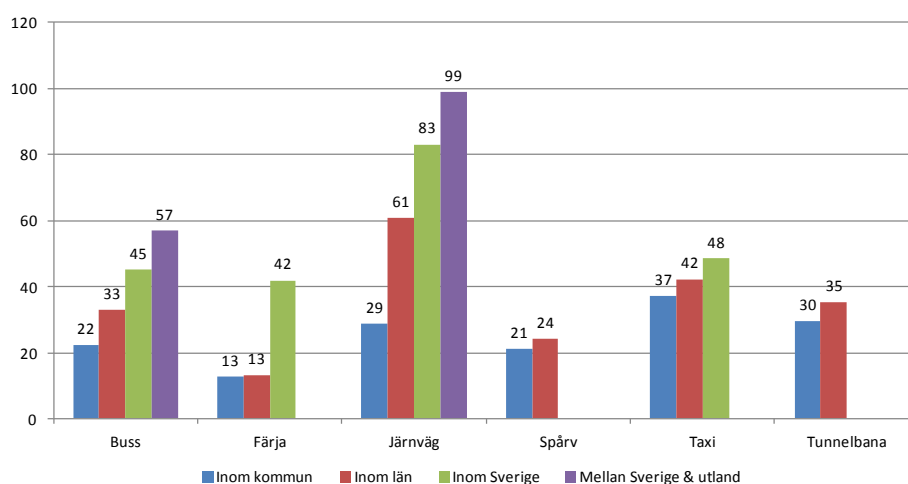
Det är också tydligt att kommersiella turer är mycket längre än upphandlade. I Figur 2.6 nedan visas hur långa turena i genomsnitt är beroende på trafikslag och om turen är upphandlad eller kommersiell. En kommersiell busstur är i genomsnitt 87 kilometer och en upphandlad busstur är i genomsnitt 17 kilometer. Motsvarande siffror för järnvägstrafik är 198 respektive 67 kilometer.





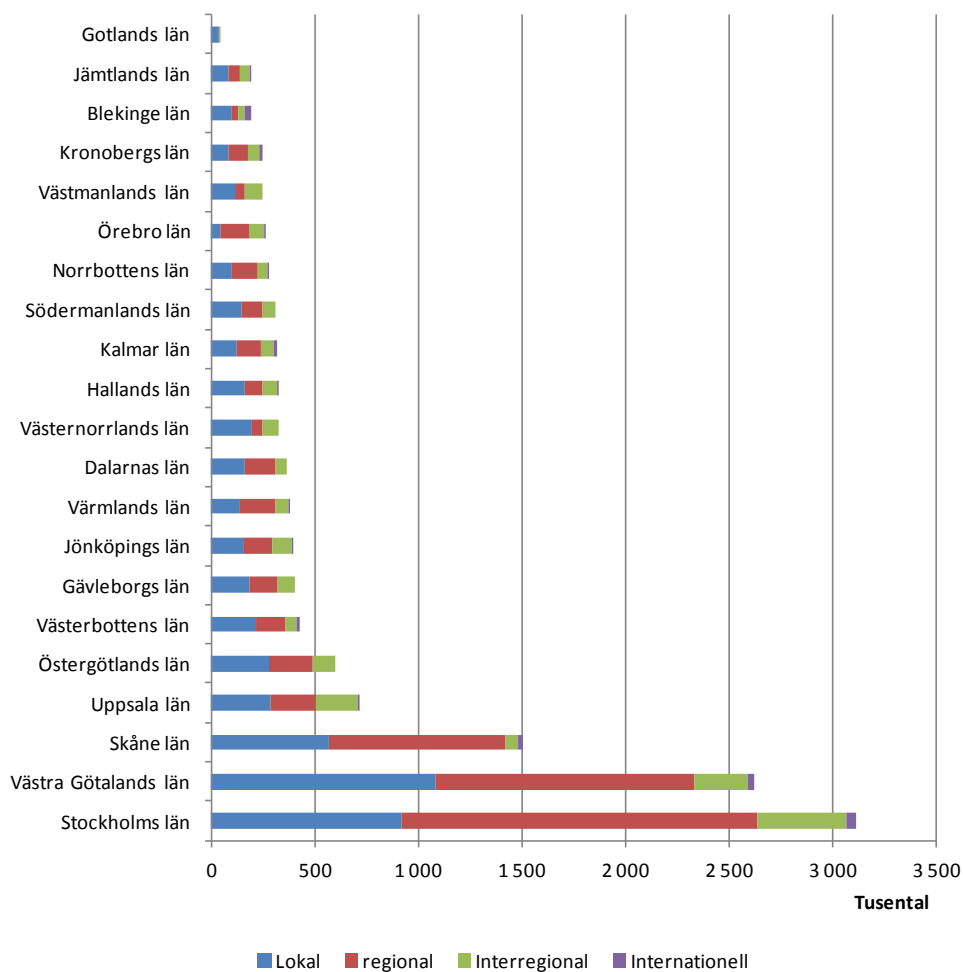
**Figur 2.6 Turernas genomsnittliga längder uppdelat på trafikslag och om turen är upphandlad eller kommersiell baserat på fordonskilometer. Vecka 40 år 2012.**

Hastigheterna varierar mellan de olika trafikslagen och hur långväga trafiken är. I Figur 2.7 nedan visas hur medelhastigheten varierar med avseende på trafikslag och om turen är lokal, regional, interregional eller internationell. Internationell tågtrafik går i genomsnitt snabbast med 99 km/h. Men hastigheterna varierar också kraftigt inom trafikslagen. Lokala bussar har medelhastigheten 22 km/h och motsvarande siffra för internationella bussturer är 57 km/h. Notera att hastigheterna är beräknade baserat på rätta avstånd mellan stationerna. Hastigheterna på väg/spår är alltså något högre.



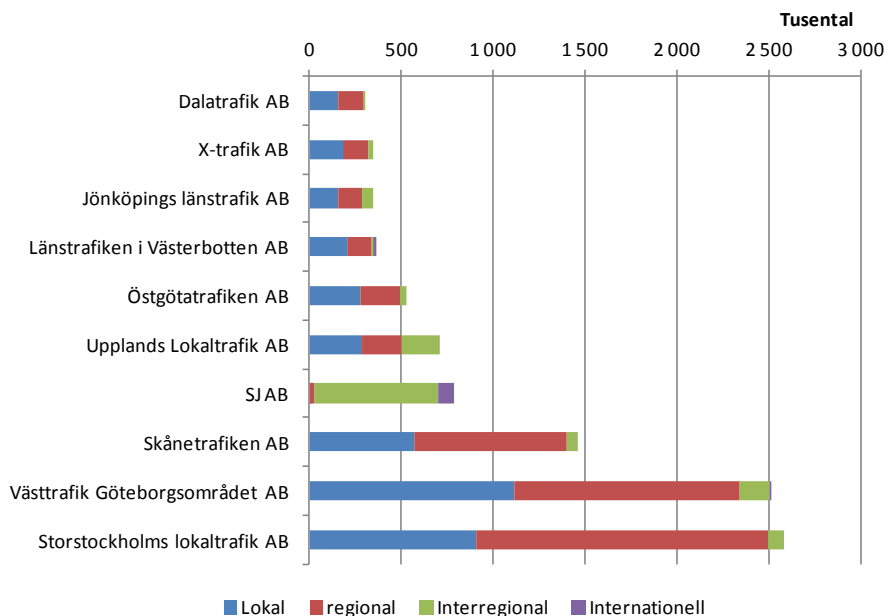
**Figur 2.7 Turernas genomsnittliga hastigheter uppdelat på trafikslag och om turen är lokal, regional, interregional eller internationell. Vecka 40 år 2012.**

Det svenska utbudet av kollektivtrafik är starkt koncentrerat till de tre befolkningsmässigt stora länen. Stockholm, Västra Götaland och Skåne står för 66 procent av den regionala kollektivtrafiken (går inom ett län, men över kommungräns) och för 50 procent av den lokala trafiken (går inom en kommun). I Figur 2.8 visas många fordonskilometer kollektivtrafik som avgår från varje län. Trafiken är uppdelad i lokal, regional, interregional och internationell.



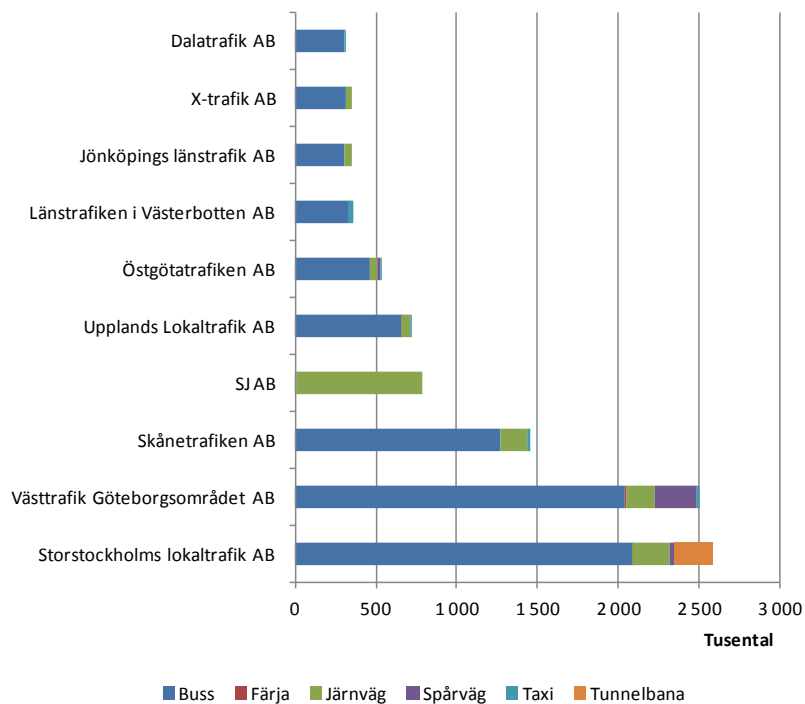
**Figur 2.8** Mängden kollektivtrafik i fordonskilometer uppdelat turens startstationen och omturen är lokal, regional, interregional eller internationell. Vecka 40 år 2012.

Det svenska utbudet av kollektivtrafik är också starkt koncentrerat till ett antal stora huvudmän. Med huvudman avses här de som initierar eller organiserar trafiken. I Figur 2.9 visas de tio största organisationerna av svensk kollektivtrafik baserat på fordonskilometer. Trafiken är uppdelad i lokal, regional, interregional och internationell. De tre stora regionala kollektivtrafikmyndigheterna dominerar och SJ hamnar på fjärde plats. Nio av de tio största organisationerna av kollektivtrafik är regionala kollektivtrafikmyndigheter. Buss är det dominerande trafikslaget i för alla RKTMs.



**Figur 2.9 De tio största organisationerna av svensk kollektivtrafik baserat på fordonskilometer uppdelat på om turen är lokal, regional, interregional eller internationell. Vecka 40 år 2012.**

I Figur 2.10 visas de tio största organisationerna av svensk kollektivtrafik baserat på fordonskilometer. Trafiken uppdelad är efter trafikslag.



**Figur 2.10 De tio största organisationerna av svensk kollektivtrafik baserat på fordonskilometer uppdelat på trafikslag. Vecka 40 år 2012.**



# 3 Utbud av persontrafik på järnväg enligt trafikverkets tågplaner

## 3.1 Vilken information innehåller tågplanen?

Nedan presenteras beskrivningar av planerat utbud av persontrafik på järnväg utifrån tågplanerna. Trafikverkets tågplaner erbjuder en i utvärderings-sammanhang mycket ovanlig möjlighet att se ett år in i framtiden. Motsvarande möjlighet finns inte på samma sätt för övrig kollektivtrafik även om också denna trafik planeras i förväg.

Trafikverkets tågplaner innehåller uppgifter om planerat utbud för respektive tågplaneperiod. Detta material kan användas för att beskriva utbudet av persontrafik (och godstrafik) på järnväg med vissa reservationer. För det första handlar det om *planerat* utbud. Varje år är det vissa av tåglägena som inte används. Dessutom tillkommer utbud i Trafikverkets ad hoc-process då restkapacitet på spåren fördelas medan vissa avgångar ställs in. Utbud enligt tågplanerna är alltså både överskattat och underskattat jämfört med det realiserade utbudet. (jmf.Figur 3.1)

Tågplanerna innehåller inte information om priser, antal platser eller antal resande på respektive tåg, uppgifter som också behövs för utvärderingen. För sådana uppgifter hänvisas till den officiella statistiken i "Bantrafik"<sup>3</sup>. Nedanstående beskrivning av utbudet av persontrafik på järnväg bygger på data från tågplanerna för åren 2009–2013. Alla som avser köra tåg måste ansöka om utrymme på spåren. I ansökan måste den sökande ange datum, avgångsstation, ankomststation, klockslag etcetera. Trafikverket försöker sedan planera in tågen med hänsyn till övriga tåg på sträckan samt de prioriteringsregler som gäller. I ansökan anger den sökande alltså bland annat avgångsstation och ankomststation: detta är ett så kallat tåguppdrag. Ett tåguppdrag kan i sin tur bestå av ett eller flera tåglägen. Ett tåguppdrag från Stockholm till Göteborg kan till exempel vara uppdelat i två tåglägen; ett från Stockholm till Arboga och ett från Arboga till Göteborg. Ur ett resenärsperspektiv är det rimligare att analysera tåguppdrag eftersom detta med avseende på avgångsstation och ankomststation liknar den tidtabell resenären ser. Med anledning av detta används därför konsekvent begreppet *tåguppdrag*. Ett tåguppdrag avser vanligen flera avgångar. Om ansökan gäller ett tåg som går på samma tid varje dag hela tågplansperioden så avser tåguppdraget 364 avgångar.

---

<sup>3</sup> Trafikanalys Statistik 2012:22

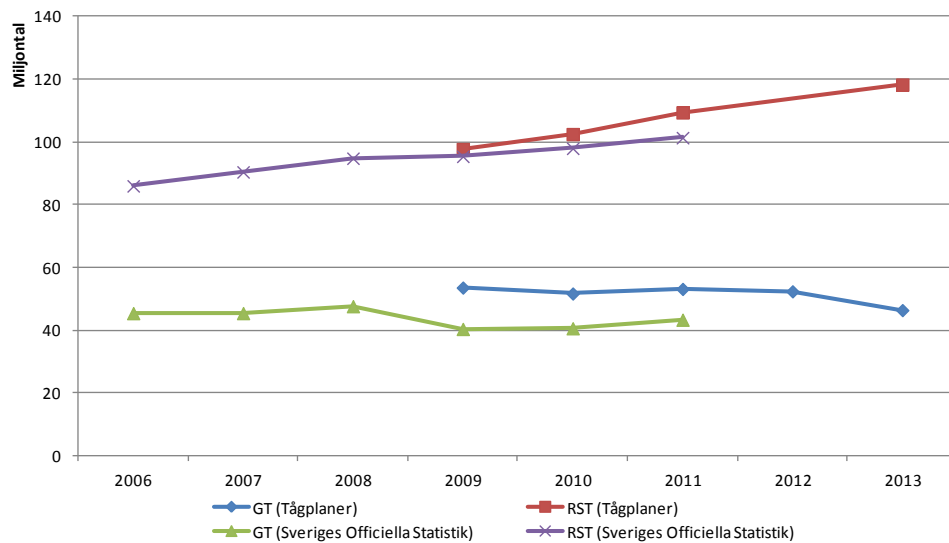
Baserat på data om tåguppdrag från Trafikverket kan utbudet av tågtrafik (både persontåg och godståg) följas över tid och även analyseras uppdelat på operatör, körsträckor, geografi, hastighet etcetera. Analysenheten är tåguppdrag med ett känt antal avgångar per tågplan (det vill säga år). Baserat på uppgifter om avgångsstationens och ankomststationens geografiska koordinater har kommun och län lagts till för respektive station. Dessa geografiska uppgifter har i sin tur använts för att dela in tågtrafiken i tre trafiktyper. *Internationell trafik* passerar en landsgräns (i det empiriska underlaget ingår bara trafik till och från Norge och Danmark), *interregional trafik* passerar en eller flera länsgränser och *regional trafik* passerar vare sig läns- eller landsgräns.

Tre typer av aktörer förekommer i det empiriska materialet: trafikeringsavtals-tecknare, sökande och operatör. Uppgifter om trafikeringsavtals-tecknare och sökande är tyvärr inte fullständiga i tågplanerna för åren 2009–2011. Vidare förefaller det svårt att använda variabeln ”sökande” eftersom den består av en blandning av trafikhuvudmän och kommersiella företag (som kör egeninitierad kommersiell trafik och/eller upphandlad trafik). Även variabeln trafikeringsavtals-tecknare består av en blandning av dessa.

Datamaterialet tillåter konstruktion av två enkla utbudsmått: antal avgångar och körda kilometer (tågkilometer). Dessa båda mått analyseras nedan, uppdelat på operatör och geografi, samt studeras över tid när data så tillåter.

## 3.2 Hur mycket persontrafik på järnväg finns det?

Utbudsmåttet tågkilometer kan jämföras med Sveriges officiella statistik där det finns ett mått på tågkilometer och hur detta utvecklats över tid. Officiell statistik finns i skrivande stund bara fram till och med 2011. En jämförelse av tågplanerna med uppgifterna från officiell statistik, som baseras på annan metod för datainsamling, kan dock vara värdefullt. I figuren nedan jämförs godstrafiken och persontrafikens omfattning från de två olika datakällorna. Baserat på de tre år då tidserierna överlappar varandra är det tydligt att uppgifterna om planerad persontrafik enligt tågplanerna ligger cirka 3 procent över den officiella statistiken. Motsvarande siffra för godstrafiken är cirka 30 procent. Enligt Trafikverket ställdes ungefär 20 procent av godstågen in under 2010 så dessa siffror verkar stämma relativt väl överens.

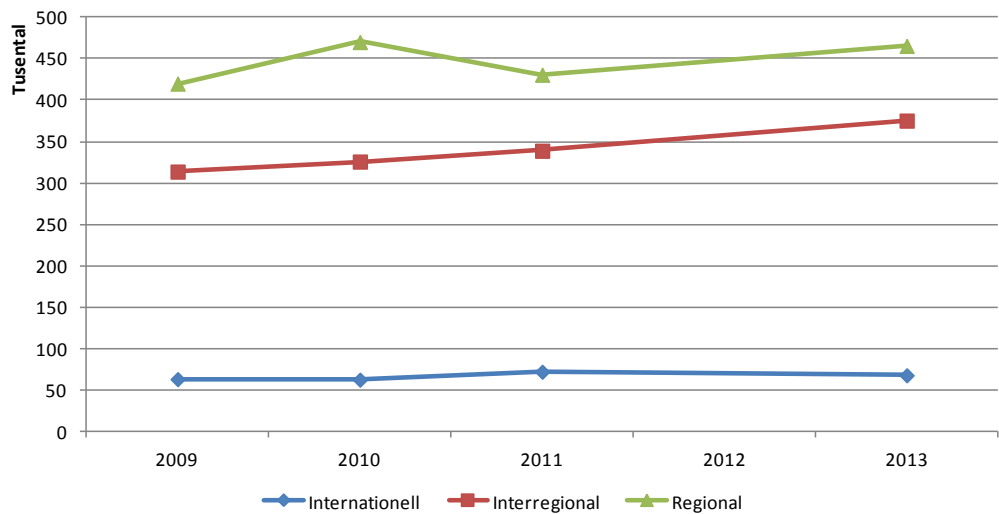


**Figur 3.1 Gods- och persontrafikens utveckling över tid enligt tågplanerna jämfört med Sveriges officiella statistik. Miljoner tågakilometer, år 2009–2013. Källa: Ansökta tåglägen i tågplanerna för respektive år och Sveriges officiella statistik (Bantrafik).**

I tågplan 12 fanns ett genuint nytt upplägg i bemärkelsen ny operatör: Skandinaviska Jernbanor AB körde sträckan Uppsala – Göteborg via Stockholm och Skövde. Detta upplägg finns kvar i tågplan 13. I övrigt finns inga nya operatörer för persontrafik i tågplan 13.

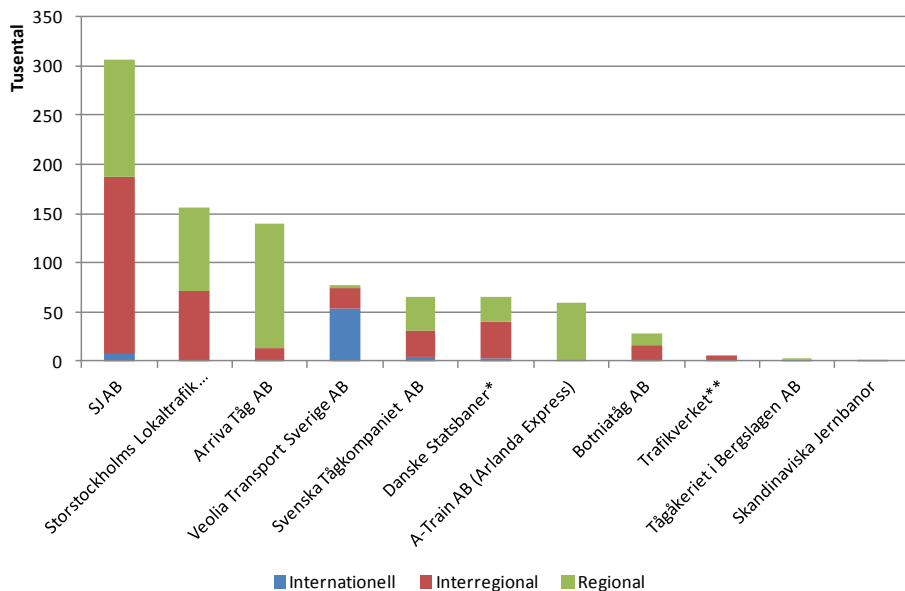
## Antal avgångar

Antalet avgångar per år har stigit enligt tågplanerna för åren 2009–2013. Enligt T09 avgick totalt 797 000 resandetåg från avgångsstation år 2009. Motsvarande siffra för T13 är 909 000 avgångar, en ökning med 14 procent. I Figur 3.2 nedan visas antalet avgångar uppdelat på år och trafiktyp. Alla trafiktyper ökar över tid baserat på tågplanerna. Särskilt gäller detta den regionala och den interregionala trafiken. Med anledning av oklarheter i T12 där Trafikverket stod som operatör för ett stort antal resandetåg har dessa data exkluderats nedan och tidslinjen är interpolerad mellan T11 och T13.



**Figur 3.2** Planerat utbud mätt i avgångar uppdelat på trafiktyp. Tusentals avgångar, år 2009–2013.

Notera att alla uppgifter från tågplanerna avser *planerade* avgångar och *planerade* tågakilometrar. Den realiserade trafiken kan både vara mer och mindre än den planerade. Vissa turer tillkommer som ad hoc-trafik under året och vissa avgångar ställs in, planerat eller på grund av hastigt uppkomna hinder. I Figur 3.3 nedan visas hur avgångarna i T13 fördelar sig på operatörerna.

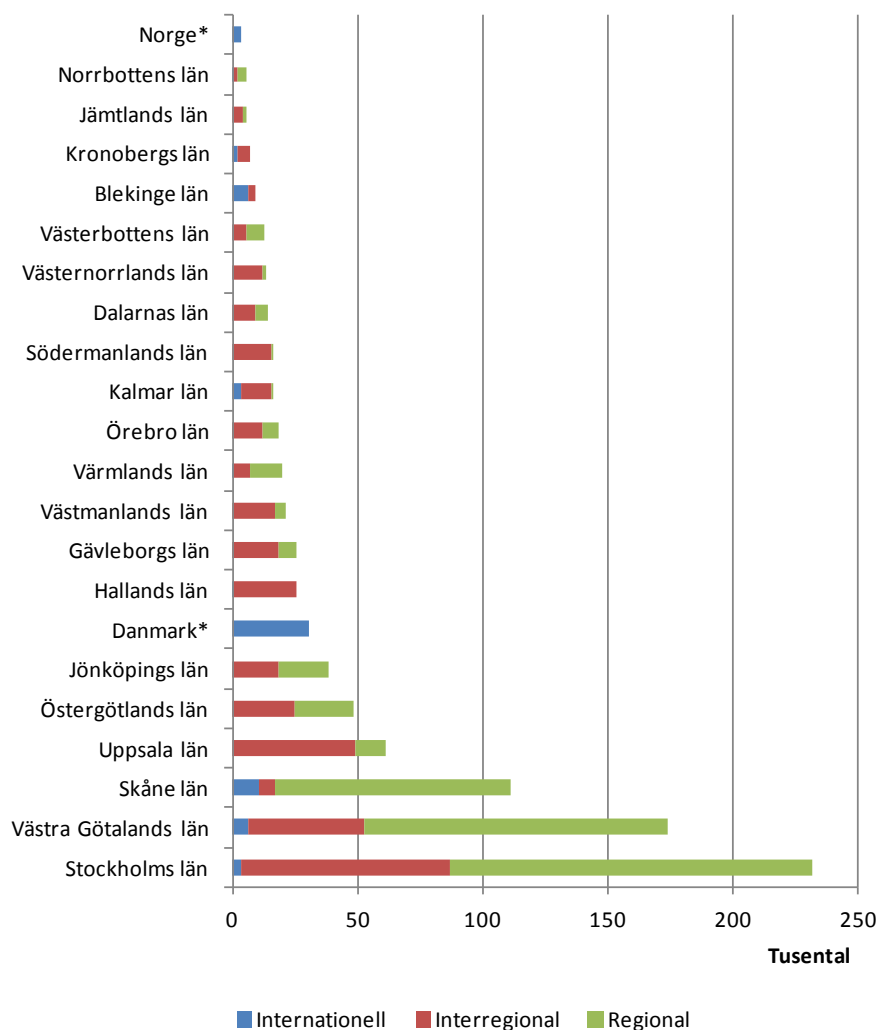


**Figur 3.3** Antalet avgångar i T13 enligt givna tåglägen, uppdelat på operatör och trafiktyp. Tusentals avgångar, år 2013. (\* Danske Statsbaner består av: DSB Sverige, DSB Småland AB, DSBFIRST Väst, DSBFIRST Öresund Danmark, DSBFIRST Öresund Sverige och DSB Uppland. \*\* Trafikverket står i T13 uppsatta som operatör för ett antal avgångar.)



SJ har flest avgångar i Sverige i T13 och en relativt jämn fördelning av regional och interregional trafik. Notera att den regionala trafiken kan vara av trafik huvudman upphandlad trafik och företagens egeninitierade trafik. SJ har störst antal interregionala avgångar och Veolia har flest internationella avgångar.

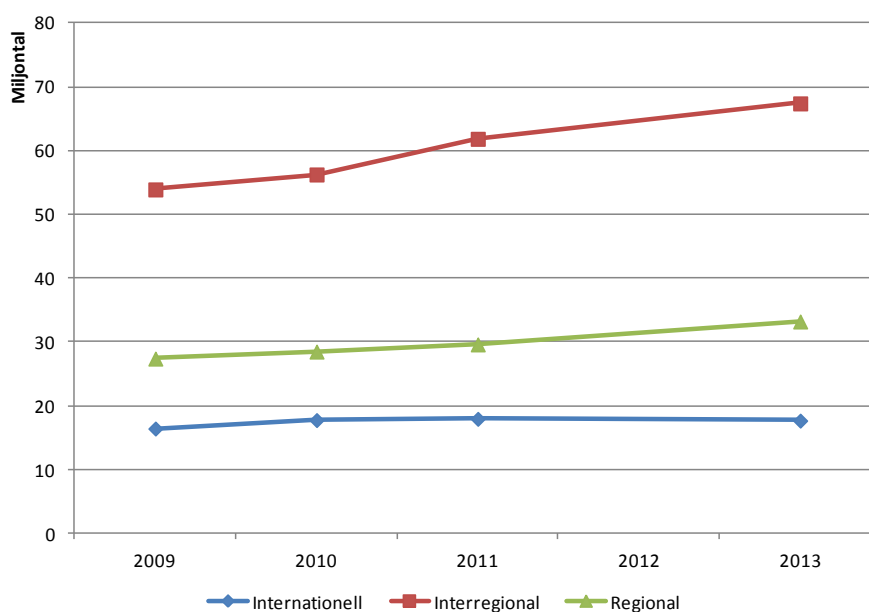
I Figur 3.4 nedan visas hur antalet avgångar fördelar sig på län och trafiktyp. I T13 avgår flest tåg från stationer i Stockholms län. Observera att det gäller avgångar från avgångsstation. Län med mycket passerande trafik men få avgångs- och slutstationer skulle ha mer trafik än vad som antyds i figuren, om passerande trafik vore inkluderad.



**Figur 3.4 Planerat utbud mätt i avgångar uppdelat på län och trafiktyp. Tusentals avgångar, år 2013. NB. Avser avgångar från avgångsstation.**

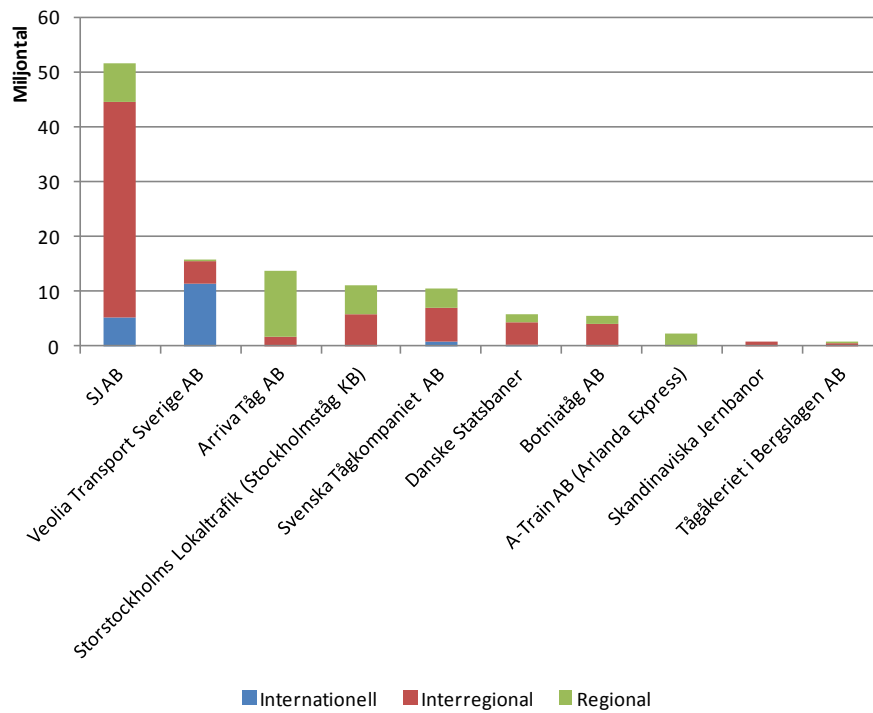
## Tågtrafikarbete

Även antalet planerade tågkilometrar per år enligt tågplanerna har stigit de senaste åren. Enligt T09 kördes totalt 98 miljoner km år 2009 och för T13 är motsvarande siffra 118 miljoner km. Detta motsvarar en uppgång med 21 procent. Godstrafiken har under samma period legat relativt stabilt runt 50 miljoner km per år. I Figur 3.5 visas antalet planerade tågkilometrar med persontåg uppdelat på år och trafiktyp. Både den regionala och interregionala trafiken har ökat relativt kraftigt.



**Figur 3.5 Planerat utbud mätt i tågkilometer med persontåg uppdelat på trafiktyp. Miljoner tågkilometer, år 2009–2013.**

Figur 3.6 nedan visar hur det planerade antalet tågkilometer med persontåg i T13 fördelar sig mellan operatörerna. SJ är den klart största aktören på marknaden för persontrafik på järnväg, mätt som planerade tågkilometer. (Figur X) När det gäller den interregionala trafiken har SJ en marknadsandel på 58 procent mätt i tågkilometer. Veolia den näst största operatören. Arriva kör klart flest kilometer regional tågtrafik i Sverige enligt T13 och Veolia kör mest internationell trafik.



Figur 3.6 Planerat utbud mätt i antal tågkilometer uppdelat på operatör och trafiktyp. Miljoner tågkilometer, år 2013.



## 4 Nya kommersiella lokala och regionala linjer

För att särskilt studera den nya kollektivtrafik som eventuellt uppstått under 2012, som en effekt av marknadsöppningarna, har Trafikanalys ringt runt till alla RKTMs under hösten 2012 och frågat om de tagit emot anmälningar om ny trafik. Resultaten presenteras nedan. Lokal och regional kollektivtrafik jämförs också, baserat på samma resultat, med den långväga kollektivtrafiken ur ett marknads- och resenärsperspektiv.

De olika marknaderna för kollektivtrafik ser mycket olika ut. Marknaden för långväga interregionala resor präglas av kommersiella aktörer, få direkta subventioner samt av konkurrens om resenärer. Marknaderna för lokal och regional kollektivtrafik domineras nästan helt av offentligt upphandlad trafik och bara undantagsvis konkurrens om resenärer. Att analysera den svenska marknaden för kollektivtrafik utan att ta hänsyn till dessa stora skillnader blir därför missvisande.

Ur ett resenärsperspektiv är skillnaderna mycket stora. På långväga interregionala relationer med stora resandemängder har resenären i många fall flera alternativ att välja ibland. I Tabell 4.1 nedan visas hur många företag som kör buss, tåg respektive flyg på tre stora relationer (Stockholm-Malmö, Stockholm-Göteborg och Malmö-Göteborg). I den högra kolumnen summeras antalet resealternativ en resenär har. På till exempel sträckan Stockholm-Malmö har resenären sju konkurrerande alternativ att välja emellan.

Tabell 4.1: Antal operatörer på de tre stora interregionala relationerna uppdelat på trafikslag. 2012.

Relation	Antal företag			
	Flyg	Tåg	Buss	Summa
Stockholm-Malmö	3	2	2	7
Stockholm-Göteborg	3	2	1	6
Malmö-Göteborg	0*	1 (2**)	3	4

\*Flyg finns mellan Köpenhamn och Göteborg

\*\*SJ körde under årets början mellan Malmö och Köpenhamn.

För lokala och regionala kollektivtrafikresor finns bara mycket sällan alternativ för resenären att välja emellan och därmed inte heller någon "marknad" för kollektivtrafikresor. Den nya kollektivtrafiklagen skapar förutsättningar för att det ska kunna en uppstå en marknad för lokala och regionala kollektivtrafikresor. Men detta har i nuläget bara skett i mycket begränsad omfattning.

Trafikanalys har under hösten 2012 ringt runt till alla RKTm och frågat om ny lokal och regional kommersiell kollektivtrafik anmälts. Ny sådan trafik är nödvändig för att marknadsmekanismer ska verka. Om det skall uppstå en fungerande marknad för lokala och regionala resor måste en konkurrenssituation om resenärer uppstå.

Vad som är en ny kommersiell linje enligt nya kollektivtrafiklagen är inte alldeles självklart eller alldeles lätt att identifiera. Anmälningsplikten gäller även interregional trafik och trafik som var etablerad redan före nya kollektivtrafiklagen. Därför är det inte möjligt att sätta likhetstecken mellan ny lokal och regional kommersiell kollektivtrafik och trafik som anmälts till RKTm under året. I Tabell 4.2 nedan visas en sammanställning av den kommersiella lokala och regionala som uppstått under året enligt RKTm.

Tabell 4.2 Lokal och regional kommersiell kollektivtrafik enligt rundringning till alla RKTM Hösten 2012. (Listan är rensad från anmälningar som uppenbart inte är ny lokal och regional kommersiell kollektivtrafik).

Ny trafik	
Stockholms län	Linjebuss Nacka – Kista Djurgårdsbussen Buss till Artipelag på Värmdö Fyra busslinjer av turistkaraktär Två båtlinjer Två flygbussar har hunnit avanmålats under 2012: Bromma flygplats – Frösundavik/Kista.
Skåne län	En anropsstyrd linje mellan Trelleborg och Sturup (flygplats).
Västra Götalands län	Flygbuss till Landvetter Flygbuss till Säve Linjebuss Mariestad-Skövde-Uddevalla En cirkellinje i centrala Göteborg Linjebuss Borås - Torslanda
Jämtlands län	Stadsbussarna i Östersund körde kommersiell nattbusstrafik under Storsjöyran. ÅreBussen körde under sommarsäsongen 26 juni - 30 sept.
Västerbottens län	Stadstrafiken i Skellefteå körs på kommersiell basis av kommunägda bolaget Skelleftebuss AB.

Slutsatsen är att det bara mycket undantagsvis finns konkurrens om resenärer för lokala och regionala resor. Den fria etableringsrätten har ännu inte lett till att flera kollektivtrafikföretag startat linjer som konkurrerar med den av samhället upphandlade trafiken. Marknaderna för långväga kontra lokal och regional kollektivtrafik är därför fortfarande mycket olika ur ett marknads- och resenärsperspektiv.





# 5 Diskussion

Data från tidtabeller och tågplaner erbjuder goda möjligheter att följa och utvärdera marknaderna för kollektivtrafik utan att uppgiftslämnare belastas. Båda datakällorna förmår också presentera resultat och analyser som är mer aktuella i förhållande till den offentliga statistiken vilken bygger på att huvudmän och operatörer svarar på enkäter om förra årets utbud och resande. Analyserna av tidtabeller och tågplaner skall dock ses som komplement till redan existerande undersökningar.

För att kunna följa trafiken framöver baserat på dessa källor är det viktigt att källornas kvalitet förbättras i vissa avseenden.

För Samtrafikens tidtabeller är de viktigaste förbättringsområdena:

1. Brister i variablerna "Huvudman/tariff" och "Leverantör". Det bästa vore att upphandlad trafik alltid skulle ha separata uppgifter om vem som är huvudman och vilket företag som kör trafiken. Så är nu bara undantagsvis fallet. Man skulle då kunna beskriva inte bara de kommersiella aktörerna som kör kommersiell trafik utan även beskriva marknaden för upphandlad trafik. Det näst bästa alternativet är att all upphandlad trafik bara har uppgift om huvudman och att all trafik som inte är upphandlad har ett företagsnamn. Dessa variabler används för att klassificera varje tur som upphandlad respektive kommersiell och är därför viktiga.
2. Oklar täckningsgrad i en del fall. Vissa veckor saknas trafik som varit med tidigare och som vi vet fortfarande finns. Nacka-Kistabussen finns till exempel inte med i v40 men finns med i v21 och v26. Oklart hur mycket kommersiell trafik som aldrig funnits med. För att kunna dra säkrare slutsatser om utbudsförändringar måste detta förbättras. Transportstyrelsen bör aktivt utöva tillsyn så att all kollektivtrafik anmäls till Samtrafiken i enlighet med Transportstyrelsens föreskrift.
3. Oklar definition av begreppet kollektivtrafik och därmed lite oklart vad som är "populationen". Vilken gränsdragningska görs mellan trafik enligt tidtabell och trafik som kanske snarare är att betrakta som "nöjes- eller chartertrafik".
4. Det saknas ännu koordinater för några hållplatser, främst i utlandet.

För tågplanerna är de viktigaste förbättringsområdena:

1. Bättre ordning på "variablerna" trafikeringsavtalstecknare, sökande och operatör. Dessa kan användas för att beskriva trafiken i termer av upphandlad/kommersiell och är därför viktiga. Datan är redan nu upplagd så att det skulle vara möjligt att även beskriva de kommersiella företagens marknadsandelar (i tågkilometer) av upphandlad trafik. Trafikanalys har i skrivande stund inte fullt undersökt möjligheterna till detta men avser att göra detta under 2013.

De empiriska resultaten baserat på tågplanerna och tidtabellerna tyder ännu så länge på att mycket lite kommersiell trafik uppstått som en effekt av reformerna.





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 den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.