



**Kollektivtrafikens utveckling
– en analys av den nationella
statistiken**

**Rapport
2015:15**

**Kollektivtrafikens utveckling
– en analys av den nationella
statistiken**

**Rapport
2015:15**

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2015-08-25

Förord

Trafikanalys publicerar statistik, utvärderingar och nulägesanalyser bland annat inom området persontransporter. I en serie av nulägesanalyser redovisar vi resultat från de resvaneundersökningar som Trafikanalys och dess föregångare SIKA genomfört, varav den senaste är RVU Sverige 2011–2014. Vi fokuserar i dessa nulägesanalyser på i tur och ordning utvecklingen av cyklandet, av kollektivtrafikandelen samt på fenomenet *peak car*. Denna rapport handlar om kollektivtrafikandelen. Rapporten har författats av Mats Wiklund och Tom Petersen.

Stockholm i augusti 2015

Brita Saxton

Generaldirektör

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning	7
Summary	9
Ordförklaringar och förkortningar	11
1 Bakgrund och syfte	13
1.1 Begrepp.....	13
1.2 Rapportens innehåll	16
2 Regionalt och interregionalt resande	17
2.1 Regionala huvudresor	17
2.2 Interregionala huvudresor	19
2.3 Kommentar.....	20
3 Tvärsnittsanalyser av regionalt resande	21
3.1 Urbant jämfört med ruralt	21
3.2 Färd sätt efter resornas syfte	24
3.3 Demografisk tvärsnittsanalys	28
3.4 Kommentar.....	31
4 Jämförelse av RVU och underlag från RKM	33
4.1 Förflyttningar	33
4.2 Transportarbete.....	35
4.3 Kommentar.....	37
5 Slutsatser och diskussion	39

Sammanfattning

I denna rapport presenteras kollektivtrafikandelar och deras utveckling baserat på statistik från den nationella resvaneundersökningen (RVU). I den definition som används här ligger fokus på regionalt resande, men även kollektivtrafikandelar för medellångt interregionalt resande beaktas. Det resbegrepp som används är huvudresor. I begreppet kollektivtrafik ingår här de traditionella färdssätten på land: buss, tunnelbana, spårväg och tåg. I basen inkluderas alla de alternativ som står till buds: personbil, cykel och gång och allt annat. Denna definition skiljer sig i flera stycken från de definitioner som används av kollektivtrafikbranschen¹, som oftast talar om "marknadsandel", där "kollektivtrafik" även inkluderar taxiresor, men där marknaden exempelvis inte omfattar cykel eller gång.

Kollektivtrafikandelen för regionala huvudresor har räknat i antal ökat något, från 11 procent 2005/06 till 13 procent 2011–14. Ökningen beror på att resandet med övriga färdssätt har minskat – även med cykel och gång – samtidigt som antalet resor med kollektivtrafik har legat kvar på samma nivå. Personbil är annars det helt dominerande färdssättet, med två undantag: resor för fritidssyften och resor bland unga 6–17 år. Där dominerar istället cykel och gång, men bara om man räknar antalet resor. Även om man jämför transportarbete dominerar personbilen.

Det är i storstäderna, och framför allt i Stockholmsregionen, som kollektivtrafiken spelar störst roll i transportsystemet. Invånarna i Stockholms län gör årligen fyra gånger fler regionala kollektivtrafikresor än invånarna i landsbygds länen, dubbelt så många som invånarna i de bägge andra storstadslänen, och tre gånger fler än invånare i övriga län. Kanske förvånande har dock ökningen av kollektivtrafikandelen inte skett i storstadslänen utan i gruppen "Övriga län", d.v.s. i län med stora och medelstora tätorter.

Kollektivtrafiken har störst betydelse för resor till arbete och skola, här är kollektivtrafikandelen 20 procent. Det är också för dessa resor som andelen har ökat sedan 2005/06, med cirka 2 procentenheter. För övriga ärenden ligger kollektivtrafikandelen på endast 6 procent i genomsnitt. Lägst är den för fritidsresor, 4 procent, där istället cykel och gång är de dominerande färdssätten.

Högst andel kollektivt resande har unga 6–17 år, 20 procent, följt av kvinnor i yrkesverksam ålder (18–64 år), 14 procent. Men det är män i yrkesverksam ålder som framför allt står för ökningen av kollektivtrafikandelen totalt, deras andel har ökat från 9 till 11 procent. Personer 65 år och äldre reser minst kollektivt, endast 5 procent av deras resande sker med kollektivtrafik.

Andelen av det regionala transportarbetet som sker med kollektivtrafik har också ökat, från 14 procent 2005/06 till 17 procent 2011–14. Män i yrkesverksam ålder har här ökat sin kollektivtrafikandel ännu mer än räknat i antal resor, från 10 till 14 procent. Huvuddelen av denna ökning kommer från bilkörande, cirka 3 procentenheter. För medellånga interregionala huvudresor (mellan 100 och 1 000 km enkel väg) har ingen signifikant förändring skett, utan där ligger kollektivtrafikandelen stadigt på 18 procent – både räknat i antal huvudresor och som transportarbete (sammanlagd färdlängd).

¹ Till exempel av Svensk Kollektivtrafik och regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM).

Rapporten avslutas med en kort omvärldsanalys och framtidsutblick, med några reflektioner om hur gränsen mellan privata färdssätt och kollektivtrafik kan komma att suddas ut genom olika privata transportdelningsinitiativ, som möjliggjorts av den senaste teknikutvecklingen.

Summary

This report presents the shares of total travel accounted for by public transport and how they have evolved, based on statistics from the Swedish National Travel Survey (NTS). The definition used here emphasises regional travel, although the shares of medium-distance inter-regional journeys by public transport are also considered. The term “public transport” here includes the traditional modes of public transport on land, i.e., bus, metro, tram, and train. The base case comprises all available alternatives, including car driving, cycling, and walking (and, in the case of inter-regional journeys, flying). This definition differs in several respects from those used in the public transport industry,² which usually refers to “market share”, where “public transport” also includes taxi use but does not encompass non-market modes such as cycling or walking.

The share of regional journeys by public transport has increased somewhat, from 11 per cent in 2005/06 to 13 per cent in 2011–2014. This increase is attributable to a decrease in travel via other modes of transport, including cycling and walking, while the number of trips by public transport has remained constant. Cars are otherwise the completely dominant mode of transport in terms of number of trips, except in two cases: trips for leisure and recreation, and trips taken by young people aged 6–17 years. In this latter group, cycling and walking are instead dominant (albeit only in terms of the number of journeys taken). The car is also dominant in terms of transport mileage (i.e., total distance travelled).

It is in Sweden’s major urban areas, primarily the Stockholm region, that public transport plays the greatest role in the transport system. The inhabitants of Stockholm county annually take four times as many regional journeys using public transport as do the inhabitants of rural counties, twice as many as do the inhabitants of Sweden’s two other major urban counties, and three times as many as do the inhabitants of other counties. Perhaps surprisingly, the increase in the share of travel accounted for by public transport has occurred not in the major urban counties, but rather within the “other counties” group, i.e., counties that contain large and medium-sized population centres.

Public transport is most significant when it comes to trips to and from work and school, 20 per cent of which are via public transport; these are also the trips whose share has increased since 2005/06, by roughly 2 percentage points. For other purposes, public transport is used in only 6 per cent of journeys on average. The lowest share is for leisure and recreation trips (4 per cent), where cycling and walking are the dominant modes of transport.

The highest share of public transport trips (20 per cent) involve young people aged 6–17 years, followed by women of working age (18–64 years), at 14 per cent. However, it is primarily men of working age who account for the increase in the total share of travel by public transport, as their share has risen from 9 to 11 per cent. People 65 and older travel the least by public transport, only 5 per cent of their travel involving public transport.

The share of regional transport mileage accounted for by public transport has also grown, from 14 per cent in 2005/06 to 17 per cent in 2011–2014. Here again, men of working age have increased their share of public transport use in terms of *distance travelled* even more than in terms of *number of trips* taken, i.e., from 10 to 14 per cent. Most of this increase

² E.g., the Swedish Public Transport Association and the 21 regional public transport authorities (RPTA).

derives from travel by car, roughly 3 percentage points. There has been no significant change in the case of medium-distance inter-regional main trips (100–1000 kilometres each way), where the share of travel accounted for by public transport has held steady at 18 per cent, measured in terms of both number of main trips and transport mileage.

The report concludes with a brief global analysis and a look forward, with some reflections on how the boundaries between private and public transport modes may be blurred due to private ride-sharing initiatives enabled by the latest technological developments.

Ordförklaringar och förkortningar

<i>Allmän kollektivtrafik</i>	Buss, tåg, spårvagn, tunnelbana och färja i linjetrafik.
<i>Arbete/skola</i>	Resor där ärendet är till eller från ordinarie arbetsplats eller utbildningsplats samt tjänsteresor och resor inom utbildning.
<i>Delresa</i>	Alla förflyttningar till plats där ärende uträttas eller aktivitet genomförs.
<i>Fritid</i>	Resor där ärendet är rekreation, motion, besöka kultur- eller idrottsevenemang, semester, restaurangbesök, besöka religiösa arrangemang och andra fritidsaktiviteter som inte täcks av Nära och kära.
<i>Huvudresa</i>	Alla förflyttningar mellan två <i>basplatser</i> . Basplatser är ordinarie bostad, ordinarie arbetsplats, ordinarie utbildningsplats, fritidshus eller tillfälliga övernattningsplatser.
<i>Huvudsakligt färd sätt</i>	Det färd sätt för en del- eller huvudresa som använts under längst sträcka.
<i>Interregional delresa, medellång</i>	Delresa mellan län och minst 100 km samt inrikes eller kortare än 1 000 km. Delresor med flyg som huvudsakligt färd sätt räknas som interregionala oavsett rutt och längd.
<i>Interregional huvudresa, medellång</i>	Huvudresa mellan län och minst 100 km enkel väg samt inrikes eller kortare än 1 000 km enkel väg. Huvudresor med flyg som huvudsakligt färd sätt räknas som interregionala oavsett rutt och längd.
<i>Interregionalt persontransportarbete, medellångt</i>	Persontransportarbete eller resta kilometer med medellånga interregionala delresor. Allt persontransportarbete eller alla resta kilometer med flyg räknas som interregionalt.
<i>Inköp och service</i>	Resor för inköp av dagligvaror och övriga varor, bankbesök, läkar- och tandläkarbesök samt övriga serviceärenden.
<i>Landsbygds län</i>	Kronobergs, Kalmar, Gotlands, Blekinge, Dalarnas, Västernorrlands, Jämtlands och Västerbottens län.
<i>LoRK</i>	Trafikanalys statistikprodukt <i>Lokal och regional kollektivtrafik</i> .
<i>Nära och kära</i>	Resor där ärendet är att skjutsa barn till skola, förskola eller fritidsaktivitet, skjutsa andra anhöriga eller besöka släkt och vänner.
<i>Regional delresa</i>	Delresa inom län eller som är kortare än 100 km. Delresor till fots eller med cykel som huvudsakligt färd sätt räknas som regionala oavsett längd.

<i>Regional huvudresa</i>	Huvudresa inom län eller som är kortare än 100 km enkel väg. Huvudresor till fots eller med cykel som huvudsakligt färdssätt räknas som regionala oavsett längd.
<i>Regionalt persontransportarbete</i>	Persontransportarbete eller resta kilometer med regionala delresor. Allt persontransportarbete eller alla resta kilometer till fots eller med cykel räknas som regionalt.
<i>RKM</i>	Regional kollektivtrafikmyndighet.
<i>RVU</i>	Generisk akronym för resvaneundersökningar, men här avses de nationella resvaneundersökningarna. De undersökningarna är stickprovsundersökningar bland personer i åldrarna 6–84 år boende i Sverige.
<i>Övriga län</i>	Här avses Uppsala, Södermanlands, Östergötlands, Jönköpings, Hallands, Värmlands, Örebro, Västmanlands, Gävleborgs och Norrbottens län.

1 Bakgrund och syfte

Den regionala kollektivtrafiken i Sverige kostar idag skattebetalarna 21 miljarder kronor per år vilket är ungefär 2 200 kronor per invånare.³ Skattebidraget motsvarar 2 procent av den totala offentliga konsumtionen i Sverige.⁴ Mot den bakgrunden är det viktigt att kunna beskriva kollektivtrafikens roll och funktion i systemet för persontransporter.

Syftet med denna rapport är att ur olika perspektiv beskriva användningen av regional och viss interregional kollektivtrafik vid persontransporter, samt hur denna användning utvecklats över tid. Vid bedömningen av förändringar är det också viktigt att beakta vilka förändringar som är statistiskt säkerställda, och vilka som beror på tillfälligheter.

Ett annat syfte är att klargöra skillnaden mellan denna undersökning och andra, till exempel vad gäller olika resebegrepp och olika definitioner på kollektivtrafik och kollektivtrafikandel, och därmed förklara skillnader i resultat mellan undersökningar. Vidare söker vi svar på frågor om hur utvecklingen skiljer sig mellan olika typer av regioner, mellan reseärenden, åldrar och kön. Ett sista syfte är att utreda skillnaderna mellan två av Trafikanalys produkter: *RVU Sverige* och *Lokal och regional kollektivtrafik*, vad gäller mätningen av kollektivtrafikresandet. Produkterna definierar begreppet *resa* på något olika sätt. Det är dock enbart *RVU Sverige* som kan användas för uppskattning av kollektivtrafikens andel av det totala resandet.

Underlag för analyserna är i första hand de nationella resvaneundersökningarna (RVU). I kapitel 4 gör vi en jämförelse med de uppgifter som samlas in från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) och sammanställs i Trafikanalys statistikprodukt *Lokal och regional kollektivtrafik*⁵.

1.1 Begrepp

I denna rapport används en hel del olika begrepp, som förklaras i avsnittet Ordförklaringar och förkortningar.

En viktig distinktion är den mellan regionalt och interregionalt resande. En annan viktig distinktion är den mellan *kollektivtrafikandel* och *marknadsandel*. När vi talar om kollektivtrafikandel är det andelen resor med kollektivtrafik av det *totala resandet* som avses, antingen det regionala eller det (medellånga) interregionala. Betydelsen av begreppet marknadsandel berörs i nästa avsnitt.

Det är lämpligt att utgå från huvudresor när man beskriver val av färdstätt. En huvudresa är en resa mellan platser där man har förhållandevis lång vistelsetid.⁶ Val av färdstätt inom en huvudresa hänger ihop, medan det är mer oberoende mellan olika huvudresor. När man

³ *Lokal och regional kollektivtrafik 2014*, Trafikanalys Statistik 2015:20

⁴ [SCB, Nationalräkenskaper](#), (tabell 6). Andelen av enbart kommunernas och landstingens konsumtion är 2,7 procent (tabell 8).

⁵ www.trafa.se/sv/Statistik/Kollektivtrafik-och-samhallsbetalda-resor/Lokal-och-regional-kollektivtrafik/

⁶ I resvaneundersökningen består dessa platser av hemmet eller annan permanent bostad som till exempel fritidsbostaden samt arbetsplatsen, skolan och annan övernattningsplats. För mer information om undersökningarna, se Trafikanalys Statistik 2015:10 *RVU Sverige 2011–2014 – Den nationella resvaneundersökningen*, och www.trafa.se/sv/Statistik/Resvanor/

genomför en kedja av förflyttningar för att uträtta flera ärenden görs valet av färdväg i en sammanhållen beslutsprocess. Ett exempel på en sådan kedja kan vara att man först ska träna på ett gym och sedan inhandla dagligvaror i en livsmedelsbutik, för att sedan återvända till bostaden. Det är en huvudresa med ärende "service och inköp", som består av tre delresor. Oftast är det inför en sådan kedja av förflyttningar som man planerar vilka färdvägar som ska användas, varav ett är det huvudsakliga.

Vår definition av *regional kollektivtrafik* utgår från kollektivtrafiklagen⁷ som anger att trafik inom län är regional och även mellan län om den "huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och som med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodose ett sådant behov" (1 kap. 6 §). Med den utgångspunkten bör allt resande inom län ses som regionalt. Vidare ska länsöverskridande arbetspendling och annat vardagsresande ses som regionalt. För att fånga upp det tar vi stöd av den definition av regionalt resande som används i Trafikanalys bantrafikstatistik⁸, så att resor över länsgräns kortare än 100 kilometer räknas som regionala. Notera att regionala resor därmed kan ske till eller från utlandet.

När det gäller *medellång interregional kollektivtrafik* tar vi i viss utsträckning stöd av EU:s vitbok⁹ där en målsättning är att minst hälften av alla medellånga personresor ska ske med järnväg till år 2050 (mål 4 i punkt 40). Medellånga resor har senare tolkats som resor som är mellan 300 och 1 000 kilometer. Med den utgångspunkten definieras alla inrikes interregionala resor som medellånga, trots att det förekommer en liten del bland dessa som är längre än 1 000 kilometer. Vidare räknas *internationella* interregionala resor kortare än 1 000 kilometer som medellånga.

Kollektivtrafikandelen

Ett viktigt nyckeltal är kollektivtrafikandelen. Den kan ses som en indikator på hur väl kollektivtrafiken står sig i konkurrens med andra färdvägar. Kollektivtrafikbranschens aktörer satte 2008 upp ett mål att fördubbla marknadsandelen för kollektivtrafik, mätt som persontransportarbete.¹⁰ Det är emellertid inte den definition som oftast används av branschen. Den definition som branschen oftast använder mäter antal delresor, där kollektivtrafik är huvudsakligt färdväg. Marknadsandelen skiljer sig även i flera andra avseenden från den definition av kollektivtrafikandel som används här, se nästa avsnitt.

Kollektivtrafikandelen definieras här som den andel av vårt totala resande – mätt antingen som antal huvudresor eller som total färdlängd (persontransportarbete) – där vi huvudsakligen använder kollektiva färdvägar. För att beräkna kollektivtrafikandel måste man alltså dels definiera vad som avses med "en resa" (och mer specifikt med "en kollektivtrafikresa"), dels ange i vilka enheter som resandet mäts, och dels definiera vad som menas med "kollektivtrafik" över huvud taget.

Oavsett hur man väljer att definiera kollektivtrafikandelen är jämförbara dataunderlag med resande med *övriga färdvägar* nödvändiga för att kunna beräkna den. För ge värdet på den beräknade kollektivtrafikandelen en hög tillförlitlighet bör dataunderlag för resande med olika

⁷ [Lag \(2010:1065\) om kollektivtrafik](#) (2015-02-27)

⁸ www.trafa.se/sv/Statistik/Bantrafik/Bantrafik1/ (2015-02-27)

⁹ [Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem](#) (2015-02-27)

¹⁰ Svensk Kollektivtrafik (2008), *Så kan vi fördubbla kollektivtrafiken tillsammans - Ett underlag för diskussion mellan kollektivtrafikbranschen och regeringen den 15 maj 2008.*

färdsätt samlas in på ett någorlunda homogent sätt.¹¹ I detta PM skattas resandet med alla olika färdsätt med de nationella resvaneundersökningarna (RVU). Det resbegrepp som används är huvudresa, och en kollektivtrafikresa är mer specifikt en huvudresa där något av de definierade kollektiva färdmedlen har använts på längst delsträcka. De definierade kollektiva färdmedlen är här de traditionella färdsätten på land: buss, tunnelbana, spårväg och tåg. För medellång interregional kollektivtrafik ingår även färja (Gotlandstrafiken). Denna definition ansluter till EU:s och Transportstyrelsens definition av kollektivtrafik, som anger att det är trafik som är upplåten för alla, i förväg annonserad samt att tjänsten enbart avser transport från en plats till en annan.¹² Således räknas *inte* beställningstrafik, charterresor eller paketresor som kollektivtrafik. Flyg och taxi ingår *inte* heller.¹³

Det resande som vi jämför kollektivtrafikresandet (täljaren) med är dels allt *regionalt resande* enligt definition ovan. Alla färdsätt, inklusive gång, cykel, taxi och särskilda persontransporter, sjöfart, med mera, ingår i nämnaren för våra kollektivtrafikandelar för regionalt resande.

För *medellångt interregionalt resande* ingår även flyg bland de övriga färdsätten i nämnaren.

Kollektivtrafikbarometern (KOLBAR)

Svensk Kollektivtrafik redovisar sedan 2010 årligen i sin Kollektivtrafikbarometer dels *marknadsandelen* för kollektivtrafiken och dels *färdmedelsfördelningen*.¹⁴ Eftersom Kollektivtrafikbarometern huvudsakligen intresserar sig för länstrafikens marknadsandel mäter den enbart regionala resor. Färdmedelsandelen för kollektivtrafikresor räknas i *antal resor*¹⁵ och uppges för 2014 till 23 procent, vilket är en ökning sedan 2010 från 19 procent.¹⁶ Andelen resor med cykel och gång varierar mellan 14 och 17 procent över åren 2010–2014. Som vi ska se i nästa kapitel skiljer sig dessa resultat markant från resultaten i RVU Sverige 2011–2014.

Andelen kollektivtrafik i färdmedelsfördelningen är den indikator som närmast kan jämföras med kollektivtrafikandelarna i denna rapport, men det finns en del skillnader mellan undersökningarna som kan förklara skillnaderna i resultat. Svensk Kollektivtrafik (IPSOS) får sin population från Eniro, medan Trafikanalys får sin från Registret över totalbefolkningen (RTB)¹⁷. Svensk Kollektivtrafik frågar personer i åldrarna 15–75 år, och Trafikanalys frågar personer i åldrarna 6–84 år.

Skillnader i resultaten kan även bero på hur frågorna ställs. I Kollektivtrafikbarometern ställs frågorna om resandet först efter 24 inledande attitydfrågor som enbart handlar om kollektivtrafiken i länet. När resvanefrågorna kommer kan de svarande som är negativt inställda till kollektivtrafik ha tröttnat i större utsträckning än de som är positivt inställda, vilket i så fall ger en överskattning av kollektivtrafikresandet.

Marknadsandelen, som är den indikator som oftast används av Kollektivtrafikbarometerens användare, är någonting annat än de kollektivtrafikandelar som redovisas här. Den totala "marknaden", som utgör nämnaren i denna andel, definieras av Svensk Kollektivtrafik som

¹¹ För att uttrycka det mer tekniskt är det viktigt att mätfele är positivt korrelerade, det vill säga om ett av färdsätten blir överskattat med mätmetoden så bör även de andra färdsätten bli överskattade. Ett sätt att försäkra sig om det är att skatta resandet med alla färdsätt med samma undersökning.

¹² Se vidare Transportstyrelsens definition, www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Kollektivtrafik/

¹³ I Kollektivtrafikbarometern räknas taxi som ett kollektivt färdmedel.

¹⁴ Kollektivtrafikbarometern genomförs av marknadsundersökningsföretaget Ipsos.

¹⁵ Resbegreppet liknar mest begreppet "delresa" i Trafikanalys och RVU Sveriges terminologi.

¹⁶ *Kollektivtrafikbarometern – Årsrapport 2014*, figur 2. (2015-06-03). Konfidensintervall redovisas inte, men förändringarna sågs vara signifikanta och antalet intervjuer är stort, cirka 50 000 per år.

¹⁷ www.scb.se/sv/Vara-tjanster/SCBs-data-for-forskning/SCBs-datalager/Registret-over-totalbefolkningen-RTB/

vissa *regionala motoriserade landtransporter*, med undantag av särskilda persontransporter (till exempel skolskjuts och färdtjänst). Gång och cykel exkluderas, liksom flyg och bilfärja.¹⁸

I Svensk Kollektivtrafiks definition av *kollektivtrafik*, det vill säga täljaren i marknadsandelen, ingår även taxi som ett kollektivt färd sätt (men bara om den är kommersiell, inte den samhällsbetalda – se ovan). Kombinationen av en vidare definition av kollektivtrafik och en snävare för "marknaden", tillsammans med ovanstående skillnader i population och metodik, leder till att marknadsandelen i Kollektivtrafikbarometern (27 procent för 2014)¹⁹ blir betydligt större än både Kollektivtrafikbarometerns färdmedelsandel för kollektivtrafik (23 procent), och kollektivtrafikandelen för regionala huvudresor i denna rapport (13 procent i genomsnitt 2011–2014).

1.2 Rapportens innehåll

I kapitel 2 görs en övergripande redovisning av resande med olika färd sätt, dels regionalt och dels medellångt interregionalt, där vi också presenterar kollektivtrafikandelar. I kapitel 3 görs ett antal tvärsnittsanalyser av regionalt resande, där framför allt kollektiva färd sätt belyses ur olika perspektiv. I kapitel 4 görs slutligen en jämförelse mellan Trafikanalys två statistikkällor, *RVU Sverige* och *Lokal och regional kollektivtrafik*, för att beskriva resandet med regional kollektivtrafik.

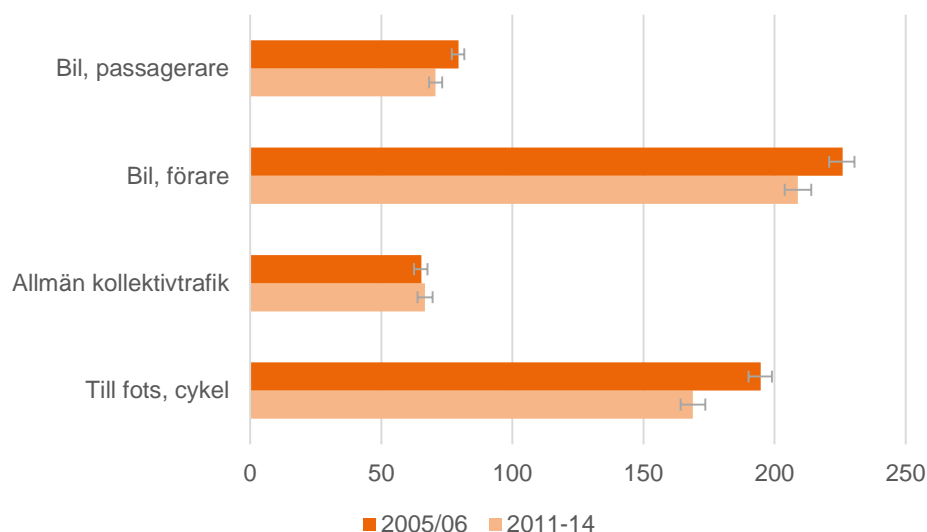
¹⁸ [Kollektivtrafikbarometern – Årsrapport 2014](#), s. 13. (2015-06-03) Huruvida passagerarfärjor ingår i definitionen framgår inte. I Trafikanalys definition av kollektivtrafik ingår skolresor som sker i linjetrafik, medan andra särskilda persontransporter ingår i "annat".

¹⁹ [Kollektivtrafikbarometern – Årsrapport 2014](#), figur 5. (2015-06-03)

2 Regionalt och interregionalt resande

2.1 Regionala huvudresor

Överlag har antalet regionala huvudresor per invånare minskat mellan mätningarna 2005/06 och 2011–14 (Figur 2.1).²⁰ Undantaget är resor med kollektivtrafik. Det kan finnas flera förklaringar till denna utveckling. Andelen äldre personer, som i genomsnitt gör färre resor än övriga, har ökat. Ökad användning av modern informations- och kommunikationsteknik kan ha lett till minskat resande. Det går inte heller att utesluta undersökningstekniska orsaker.



Figur 2.1 Antal regionala huvudresor per invånare och år efter huvudsakligt färdssätt (se Ordförklaringar och förkortningar) Källa: RES 2005/06, RVU Sverige 2011–14.
Anm: Felstaplarna anger 95-procents konfidensintervall.

Flest huvudresor görs med bil, som förare eller passagerare, 280 resor per invånare och år. Till fots eller med cykel görs ungefär 169 huvudresor per invånare. Antalet huvudresor med kollektivtrafik är 67. Det totala antalet regionala huvudresor är 525. Dessa siffror gäller alltså hela befolkningen 6–84 år.

Eftersom antalet kollektivtrafikresor per invånare legat på samma nivå, medan det skett en minskning för övriga färdssätt, innebär det att andelen regionala huvudresor med allmän kollektivtrafik har ökat något sedan 2005/06. Antalet regionala huvudresor med övriga färdssätt ingår ju i nämnaren när kollektivtrafikandelen beräknas. Kollektivtrafikandelen har ökat från

²⁰ Resvaneundersökningen RES 2005/06 gjordes mellan oktober 2005 och september 2006, medan RVU Sverige 2011–14 görs kontinuerligt under hela året januari–december varje år.

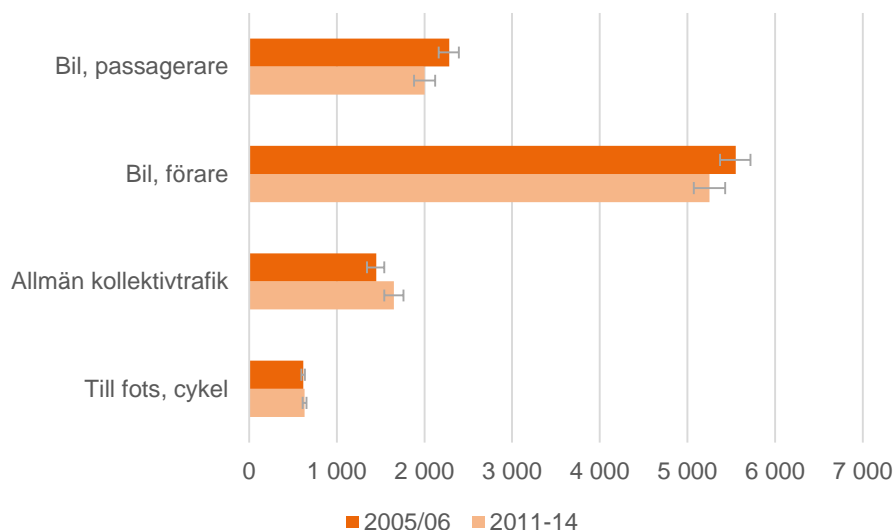
11,3 procent under 2005/06 till 12,7 procent under åren 2011–14, en ökning med $1,37 \pm 0,72$ procentenheter. Det innebär att det har skett en statistiskt signifikant ökning av kollektivtrafikandelen mellan mätperioderna.

Svensk Kollektivtrafiks Kollektivtrafikbarometer²¹ skattar kollektivtrafikandelen för regionalt resande till 21–23 procent under 2011–14 (se avsnitt 1.1 om skillnaderna mellan undersökningarna).

Regionalt persontransportarbete

Det totala regionala persontransportarbetet per person och år (resta kilometer per invånare och år) förefaller ha minskat något, samtidigt som transportarbetet med kollektivtrafik har ökat något (Figur 2.2). De regionala resornas avstånd varierar en hel del, vilket medför att nivåskattningarna har större statistisk osäkerhet än när det gäller antal resor.

Vi åker bil regionalt i genomsnitt cirka 730 mil per invånare och år, kollektivt 170 mil och 60 mil färdas vi till fots eller med cykel.



Figur 2.2 Regionalt persontransportarbete i kilometer per invånare år efter färdstätt (se Ordförklaringar och förkortningar).

Källa: RES 2005/06, RVU Sverige 2011–14.

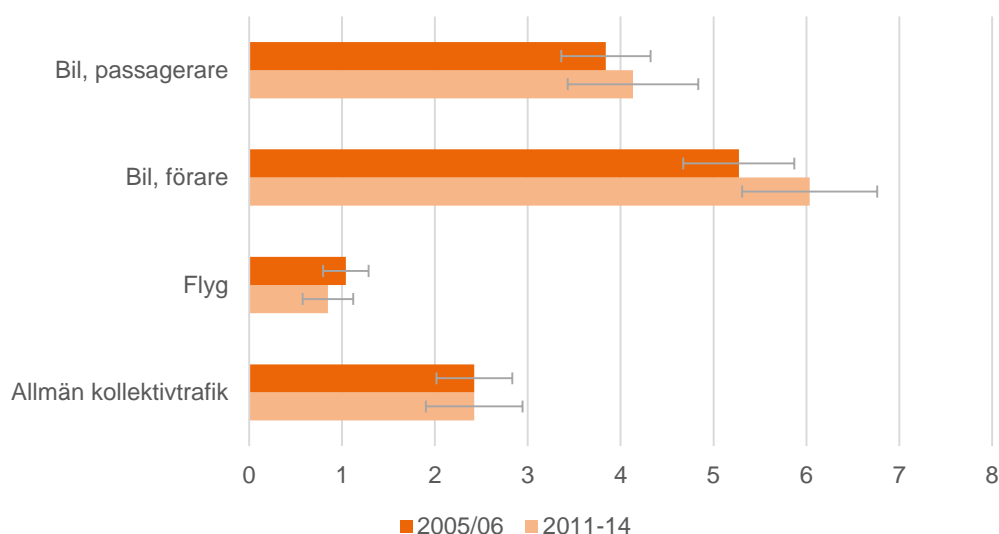
Anm: Felstaplarna anger 95 procents konfidensintervall.

Andelen av regionalt persontransportarbete med kollektivtrafik har sedan 2005/06 ökat med $2,7 \pm 1,5$ procentenheter till 17 procent åren 2011-13, vilket innebär att det har skett en statistiskt signifikant ökning av kollektivtrafikandelen mätt som persontransportarbete.

²¹ [Kollektivtrafikbarometern – Årsrapport 2014](#), figur 2. (2015-06-03)

2.2 Interregionala huvudresor

Det totala antalet medellånga interregionala huvudresor per person och år, oavsett färd sätt, är ungefär 14, eller bara knappt 3 procent av antalet regionala huvudresor (Figur 2.3). För varje sådan interregional resa görs det i genomsnitt 39 regionala resor. Även vid medellånga interregionala huvudresor dominerar bil, ungefär 10 huvudresor per invånare och år (förare plus passagerare). För kollektivtrafik är motsvarande ungefär 2,5 och för flyg 1 huvudresa per invånare och år.



Figur 2.3 Antal medellånga interregionala huvudresor per invånare år efter huvudsakligt färd sätt (se Ordförklaringar och förkortningar).

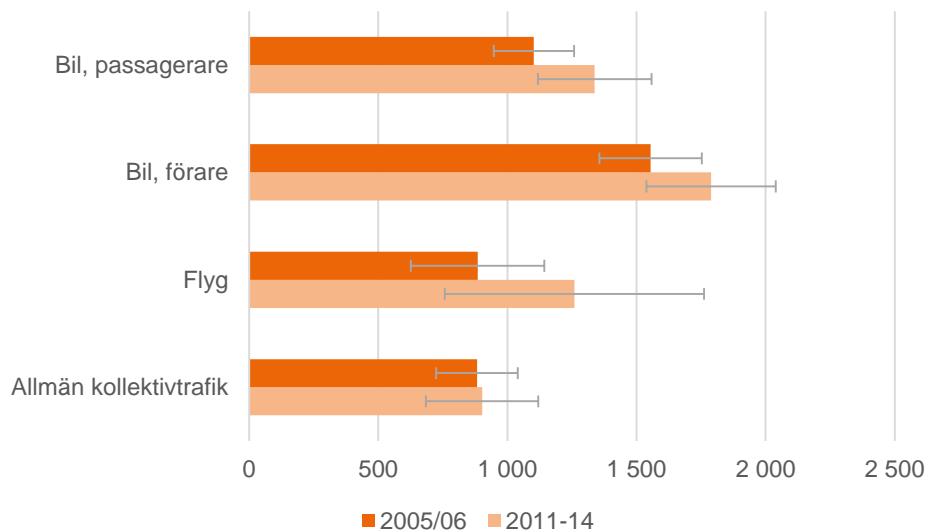
Källa: RES 2005/06, RVU Sverige 2011–14.

Anm: Felstaplarna anger 95 procents konfidensintervall.

Andelen medellånga interregionala huvudresor som görs med allmän kollektivtrafik som huvudsakligt färd sätt har sedan 2005/06 minskat från 19 procent till 18 procent under åren 2011–14, eller med $1,0 \pm 5,4$ procentenheter, men det innebär ingen statistiskt signifikant förändring.

Interregionalt persontransportarbete

I det medellånga interregionala persontransportarbetet (resta kilometer per invånare och år, se Ordförklaringar och förkortningar) varierar resornas avstånd ännu mer än i det regionala transportarbetet. De är dessutom färre, vilket medför att nivåskattningarna här har en större statistisk osäkerhet än när det gäller antal resor, men persontransportarbetet per person och år förefaller ha minskat något (Figur 2.4).



Figur 2.4 Persontransportarbete för medellånga interregionala resor, i kilometer per invånare och år efter färdstätt (se Orförklaringar och förkortningar). Källa: RES 2005/06, RVU Sverige 2011–14. Anm: Felstaplarna anger 95 procents konfidensintervall.

Andelen av persontransportarbetet för medellånga interregionala huvudresor som görs med allmän kollektivtrafik (inte flyg) har sedan 2005/06 minskat från 19 procent till 17 procent under åren 2011–14, eller med $2,6 \pm 6,0$ procentenheter, men det innebär inte heller någon statistiskt signifikant förändring.

2.3 Kommentar

Sammanfattningsvis gäller att bil är det dominerade färdstättet, både vad gäller antal resor och antal resta kilometer, och både för regionalt och medellångt interregionalt resande. För regionala resor utgör bilresandet 53 procent av antalet huvudresor och 75 procent av resta kilometer, och för medellånga interregionala resor utgör bilresandet 74 procent av antalet huvudresor och 58 procent av resta kilometer. Gång och cykel är huvudsakligt färdstätt vid närmare en tredjedel av de regionala huvudresorna, men bara 6 procent av rest sträcka. För de medellånga interregionala huvudresorna används flyg till 6 procent av resorna, men står för en fjärdedel av total rest sträcka. Kollektivtrafiken står för 13 procent av antalet regionala resor och 17 procent av det regionala persontransportarbetet. Av medellångt interregionalt resande står kollektivtrafiken för 17–18 procent av både antal huvudresor och persontransportarbetet.

Totalt sett har det regionala resandet per invånare minskat med cirka 9 procent sedan 2005/06, samtidigt som resandet med kollektivtrafik ligger kvar på ungefär samma nivå. Det gör att andelen av vårt regionala resande som görs med kollektivtrafik har ökat med en eller ett par procentenheter – både räknat i antal huvudresor och i rest sträcka.

Notera att ovan har resandet per invånare redovisats. Samtidigt har befolkningen endast ökat med drygt 4 procent, vilket innebär att även det sammanlagda resandet har minskat.

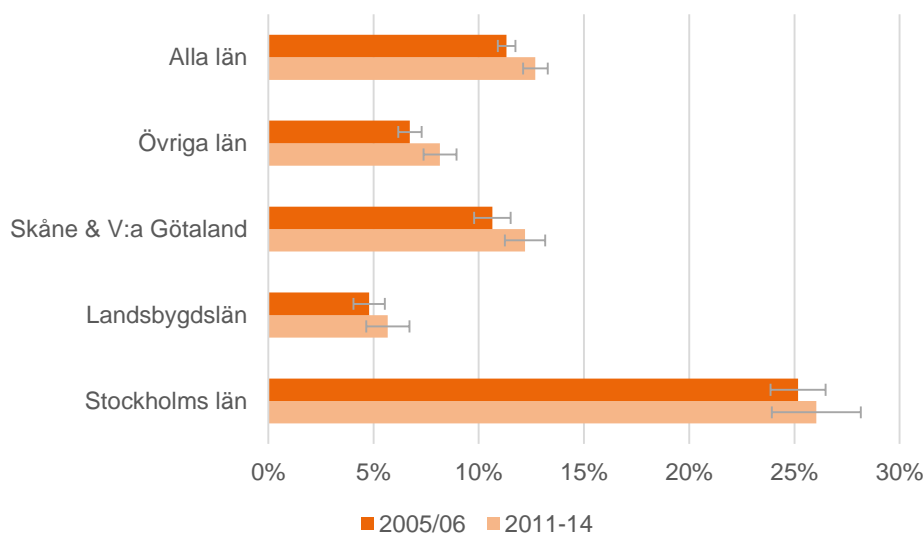
Det har alltså skett ganska små förändringar när det gäller färdstättfördelningen för vårt resande. Olika tvärsnittsanalyser av vårt resande visar dock på stor variation i färdstättfördelning. I det kommande kapitlet görs sådana tvärsnittsanalyser för det regionala resandet.

3 Tvärsnittsanalyser av regionalt resande

Det är i tvärsnittsanalyser av vårt resande som stora skillnader i färd-sättsfördelning kan identifieras. Först görs här en analys där olika regioner, i en funktionell indelning, jämförs. Därefter studeras hur färd-sättsfördelningen beror av resornas syfte. Till sist görs en demografisk analys av färd-sättsfördelning för olika köns- och åldersgrupper.

3.1 Urbant jämfört med ruralt

Drygt en fjärdedel av Stockholmarens regionala huvudresor sker med kollektivtrafik (Figur 3.1). Motsvarande i de bägge andra storstadslänen är 12 procent, medan andelen är 5 procent i landsbygds-län och 8 procent i Övriga län. Kollektivtrafikandelens ökning verkar i huvudsak ha skett utanför Stockholms län.



Figur 3.1 Andel av regionala huvudresor som görs med allmän kollektivtrafik efter olika grupper av län (se Ordförklaringar och förkortningar). Källa: RES 2005/06, RVU Sverige 2011–14. Anm: Felstaplarna anger 95 procentens konfidensintervall.

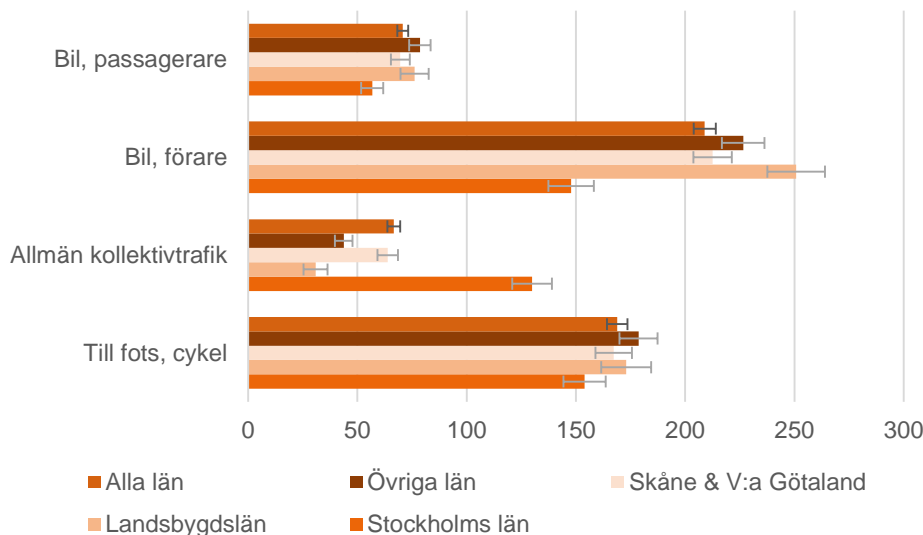
Indelningen i länsgrupper bygger på den urbana-rurala typologi som Eurostat använder vid regionala analyser.²² Enligt den typologin definieras urbana kluster som en sammanhängande samling av kvadratkilometer-rutor med minst 300 invånare i varje ruta och totalt minst 5 000 invånare i hela samlingen. Ett sådant urbant kluster kan benämnas som större tätort på

²² Eurostat (2013), *Eurostat regional yearbook 2013*.

svenska. Ett län (NUTS 3-region) benämns som ruralt om minst hälften av befolkningen bor utanför urbana kluster eller större tätorter. Här benämns de rurala länen som landsbygdslän. De är åtta stycken och finns uppräknade i Ordförklaringar och förkortningar. Län där mer än 80 procent av befolkningen bor i urbana kluster eller större tätorter benämns som urbana. I Sverige är Stockholms län urbant. Resterande län tillhör en mellangrupp av län och där bor en stor del av Sveriges befolkning. Därför har här de två övriga storstadslänen, Skåne och Västra Götaland, brutits ut till en grupp medan återstående tio län tillhör gruppen Övriga län uppräknade i Ordförklaringar och förkortningar.

Det är rimligt att anta att det finns bäst förutsättningar för att anordna kollektivtrafik i det urbana Stockholms län och sämst i landsbygdslänen, eftersom en stor andel av befolkningen där bor utanför större tätorter och det därför kan vara svårt att skapa en tillräcklig omfattning av kollektivtrafikutbudet. Antagandet styrks väl av redovisade kollektivtrafikandelar i Figur 3.1. Notera att det glesbefolkade Norrbottens län räknas till gruppen Övriga län. Det beror alltså på att en majoritet av befolkningen bor i större tätorter, för vilka det bör finnas hyfsade möjligheter att skapa en bra kollektivtrafikförsörjning.

Invånarna i Stockholms län gör årligen fyra gånger fler regionala kollektivtrafikresor än invånarna i landsbygdslänen, dubbelt så många som invånarna i de bägge andra storstadslänen och tre gånger fler än invånare i övriga län (Figur 3.2). Invånarna i Stockholms län gör samtidigt färre regionala huvudresor med bil, som förare eller passagerare, drygt 200 resor per invånare och år att jämföra med drygt 300 för invånare i övriga länsgrupper. Antalet huvudresor till fots eller med cykel per invånare är ungefär lika många i de olika länsgrupperna.

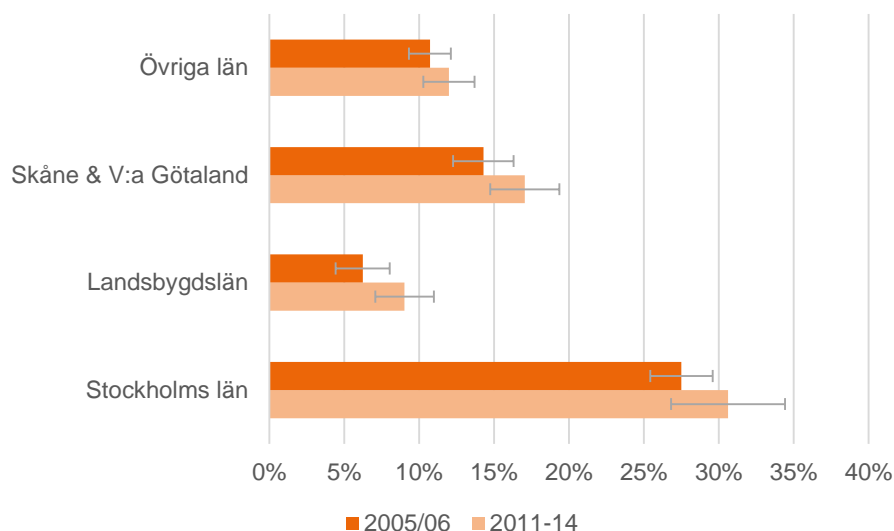


Figur 3.2 Antal regionala huvudresor per invånare och år efter huvudsakligt färdssätt i olika länsgrupper (se Ordförklaringar och förkortningar).

Källa: RVU Sverige 2011–14.

Anm: Felstaplarna anger 95 procents konfidensintervall.

Andelarna av regionalt persontransportarbete som görs med kollektivtrafik i de olika länsgrupperna är högre än andelarna av huvudresor (Figur 3.3). Detta förklaras av att det stora antalet resor till fots eller med cykel får lägre vikt då de i genomsnitt är kortare än resor med övriga färdssätt. I stort gäller dock att det är ungefär nästan lika stora relativa skillnader mellan länsgruppernas kollektivtrafikandelar.

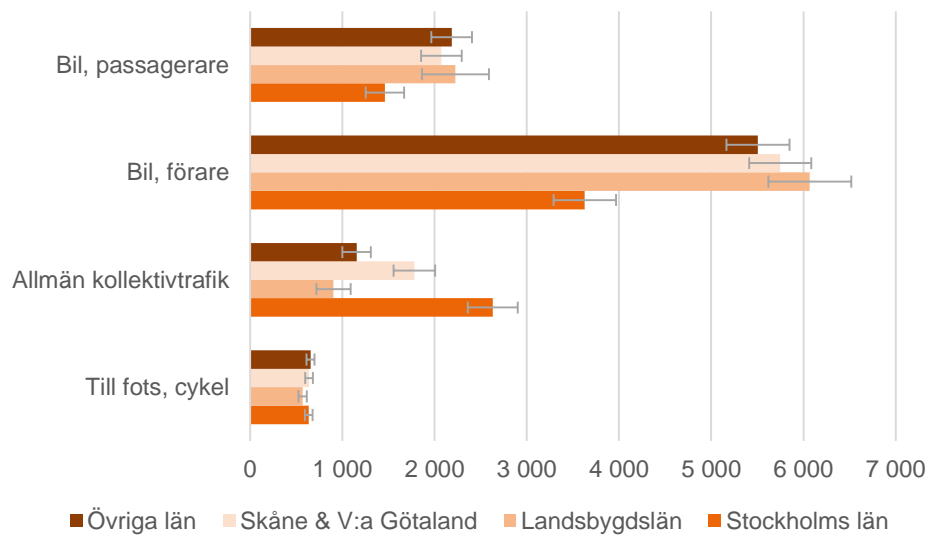


Figur 3.3 Andel av regionalt persontransportarbete som görs med allmän kollektivtrafik efter olika grupper av län (se Ordförklaringar och förkortningar).

Källa: RES 2005/06, RVU Sverige 2011–14.

Anm: Felstaplarna anger 95 procents konfidensintervall.

För regionalt persontransportarbete (resta kilometer) med kollektivtrafik per invånare och år finns det ett liknande mönster i fördelningen mellan olika länsgrupper som det gjorde för antalet regionala huvudresor, men de relativa skillnaderna är mindre (Figur 3.4). Det förklaras med att Stockholms län reser årligen ungefär 240 mil med regional kollektivtrafik, i de bägge andra storstadslänen reser invånarna 170 mil, i "Övriga län" 110 mil och i landsbygds länen 70 mil per invånare. Samtidigt är Stockholms län persontransportarbete med bil 500 mil årligen jämfört med 790 mil för invånarna i övriga landet. Persontransportarbetet till fots eller med cykel per invånare är ungefär lika stort i de olika länsgrupperna.



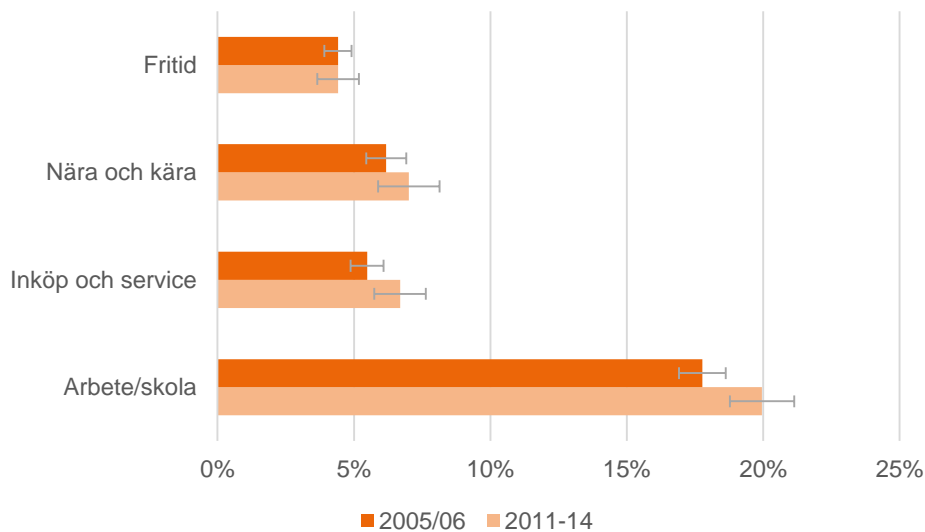
Figur 3.4 Regionalt persontransportarbete i kilometer per invånare och år efter färdstätt i olika länsgrupper (se Ordförklaringar och förkortningar).

Källa: RVU Sverige 2011–14.

Anm: Felstaplarna anger 95 procents konfidensintervall.

3.2 Färdstätt efter resornas syfte

Av alla huvudresor som har huvudsakligt ärende relaterat till arbete eller skola görs 20 procent med allmän kollektivtrafik (Figur 3.5). Det är en signifikant ökning från 18 procent sedan 2005/06. För fritidsärenden är kollektivtrafikandelen ungefär 4 procent. För resor till nära och kära och inköp och service är andelen 7 procent. Ärendekategorierna finns beskrivna i Ordförklaringar och förkortningar.



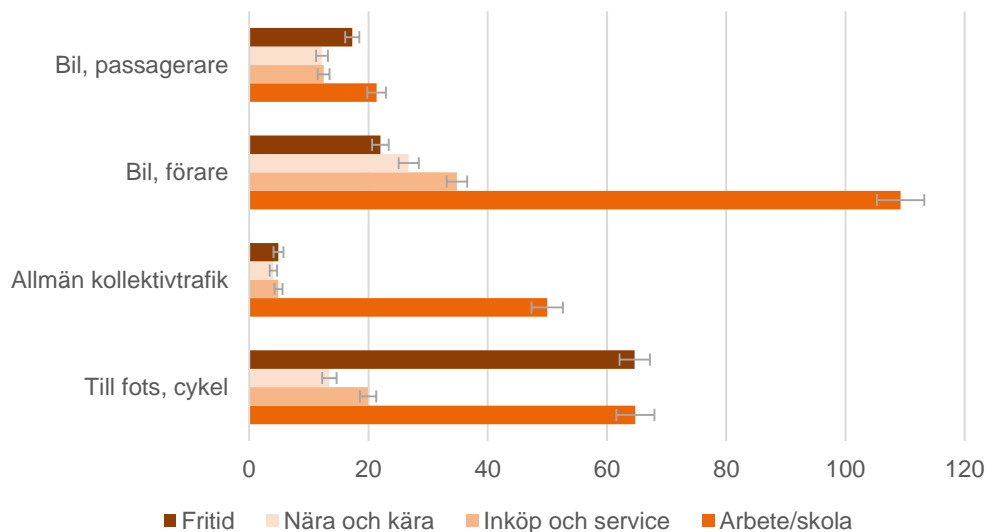
Figur 3.5 Andel av regionala huvudresor som görs med allmän kollektivtrafik efter huvudsakligt ärende (se Ordförklaringar och förkortningar).

Källa: RES 2005/06, RVU Sverige 2011–14.

Anm: Felstaplarna anger 95 procents konfidensintervall.

I genomsnitt gör vi ungefär 50 regionala huvudresor årligen med regional kollektivtrafik relaterade till vårt arbete eller vår utbildning (Figur 3.6). Det motsvarar två resor med kollektivtrafik tur och retur i månaden, eller något mer om man räknar bort semester och lov, räknat på hela befolkningen 6–84 år. Vi använder kollektivtrafik i ännu mindre utsträckning för andra ärenden, ungefär 14 huvudresor årligen per invånare. Det görs ungefär 130 regionala huvudresor årligen med bil relaterade till arbete och utbildning per invånare, och för övriga ärenden ungefär 150 (i diagrammet saknas en kategori för "Annat ärende"). Vi använder alltså bil mer än dubbelt så ofta som kollektivtrafik för resor kopplade till vårt arbete eller vår utbildning. När vi väl använder bilen är det dock oftare för andra ärenden än till arbete eller skola.

Samtidigt gäller att när vi väl reser regionalt med kollektivtrafik gör vi det för arbets- eller utbildningsändamål fyra gånger av fem. När vi besöker nära och kära, gör inköp eller uppsöker service, gör vi det oftare med bil än med andra färdssätt. Fritidsresor sker oftast till fots eller med cykel. Av alla huvudresor till fots eller med cykel är ungefär 65 resor per invånare relaterade till fritidsaktiviteter, lika många som till arbete eller utbildning.

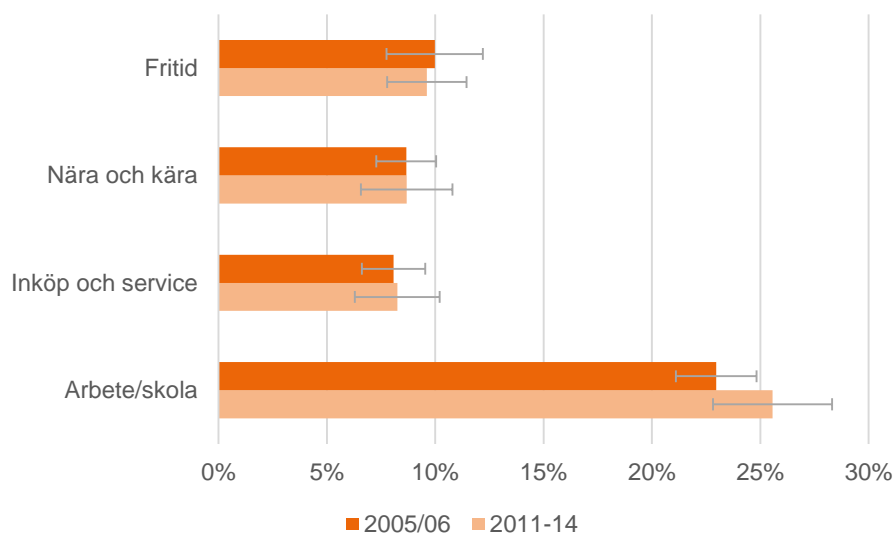


Figur 3.6 Antal regionala huvudresor per invånare och år efter huvudsakligt färdsätt och ärende (se Ordförklaringar och förkortningar).

Källa: RVU Sverige 2011–14.

Anm: Felstaplarna anger 95 procents konfidensintervall.

Om man istället mäter persontransportarbetet är den regionala kollektivtrafikandelen 26 procent för resor till och från arbete eller skola (Figur 3.7). För övriga ärenden är kollektivtrafikandelen ungefär 9 procent. Förändringarna jämfört med 2005/06 är små.



Figur 3.7 Andel av regionalt persontransportarbete som görs med allmän kollektivtrafik efter huvudsakligt ärende (se Ordförklaringar och förkortningar).

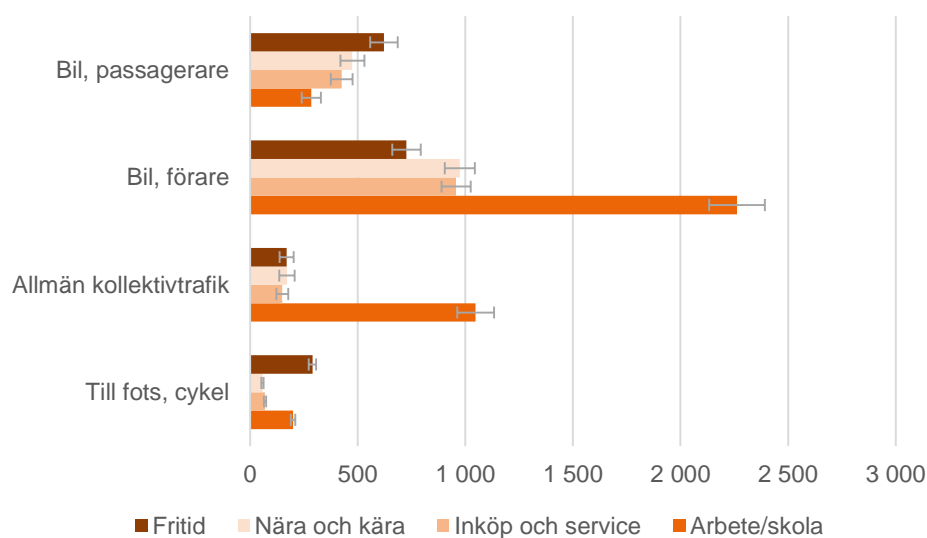
Källa: RES 2005–06, RVU Sverige 2011–14.

Anm: Felstaplarna anger 95 procents konfidensintervall.

Mönstret för regionalt persontransportarbete per invånare med olika färdssätt och olika huvudsakliga ärenden visar än mer på bilens dominans än då vi tittade på antalet huvudresor (Figur 3.8). Färdlängden med bil är väsentligt längre än med kollektivtrafik och gång och cykel för alla reseärenden. Vi åker bil regionalt drygt 250 mil årligen (förare plus passagerare) för ändamål relaterade till arbete och utbildning per invånare, men nästan dubbelt så långt, 470 mil, för andra ärenden (i diagrammet saknas en kategori för "Annat ärende"). Vi ser också att fler passagerare sitter i bilen under dessa resor än under bilresor till arbete och skola, eftersom bilpassagerarnas andel av transportarbetet är betydligt högre för dessa resor jämfört med bilförarnas, än den är vid resor till arbete och utbildning. Ett liknande mönster fanns för antal huvudresor (Figur 3.6), men inte lika accentuerat.

Med regional kollektivtrafik åker vi drygt 100 mil årligen för ändamål relaterade till vårt arbete eller vår utbildning. Däremot använder vi regional kollektivtrafik i mindre utsträckning för andra ärenden, ungefär 60 mil årligen per invånare. Transportarbetet till fots och med cykel är av naturliga skäl litet, och hänger förstås samman med de fysiska förutsättningarna för hur långt och hur fort man kan cykla eller gå.

Slutsatsen är ungefär densamma som när det gäller regionala resor: vi reser en ganska kort sträcka med regional kollektivtrafik, och då främst för arbets- eller utbildningsändamål. Däremot står bilen för en stor del av den regionala reslängden, och när vi åker bil reser vi nästan dubbelt så långt för andra ärenden än vi gör för arbete och utbildning.



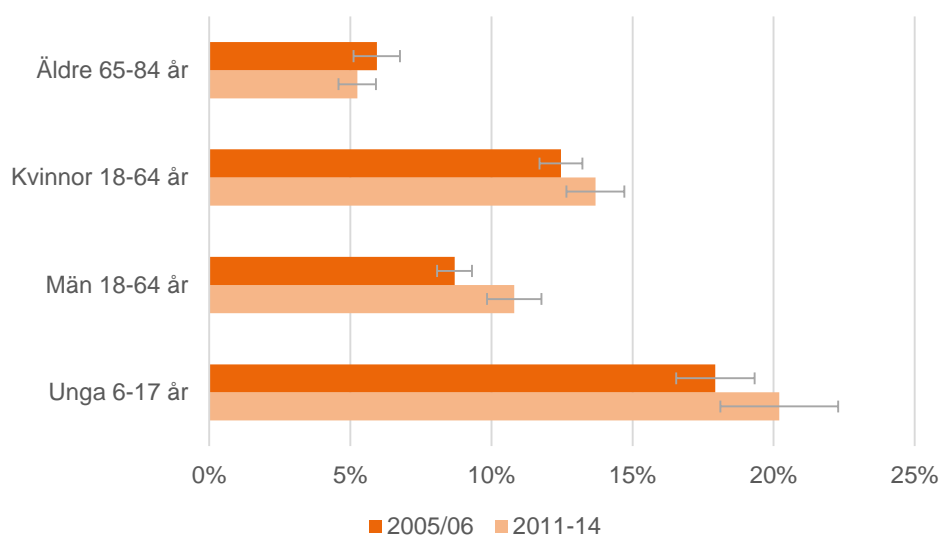
Figur 3.8 Regionalt persontransportarbete i kilometer per invånare år efter huvudsakligt färdssätt och efter huvudsakligt ärende (se Ordförklaringar och förkortningar).

Källa: RVU Sverige 2011–14.

Anm: Felstaplarna anger 95 procents konfidensintervall.

3.3 Demografisk tvärsnittsanalys

Barn och unga använder kollektivtrafik för var femte regionala huvudresa (Figur 3.9). Motsvarande för kvinnor i yrkesverksam ålder är var sjunde och för män i yrkesverksam ålder är det en på nio. Äldre personer använder bara kollektivtrafik för en av tjugo regionala resor. Förändringarna jämfört med 2005/06 är små. Den största relativa förändringen gäller män i yrkesverksam ålder, som reser kollektivt i större utsträckning – 11 procent, mot 9 procent 2005/06 – en förändring som är statistiskt säkerställd.

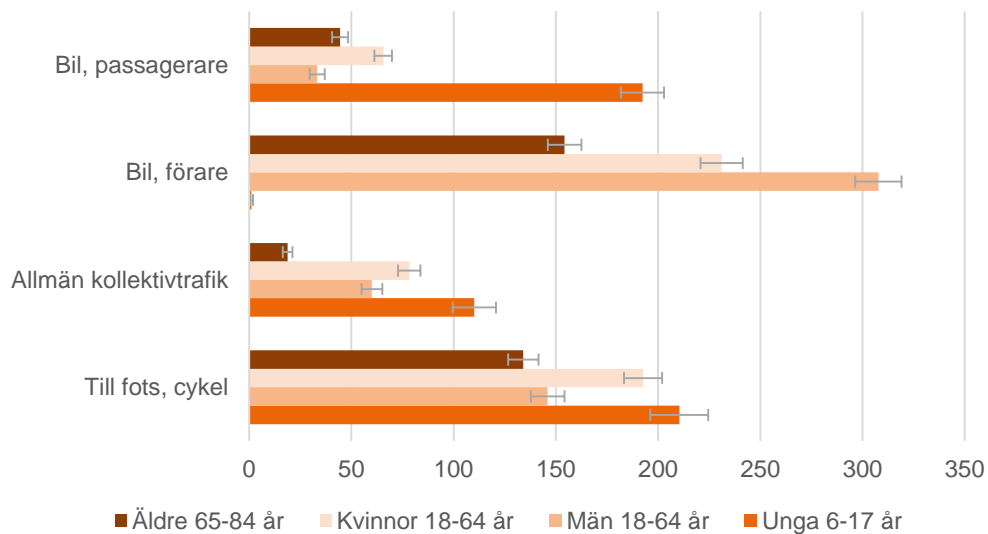


Figur 3.9 Andel av regionala huvudresor som görs med allmän kollektivtrafik för olika köns- och åldersgrupper (se Ordförklaringar och förkortningar).

Källa: RES 2005/06, RVU Sverige 2011–14.

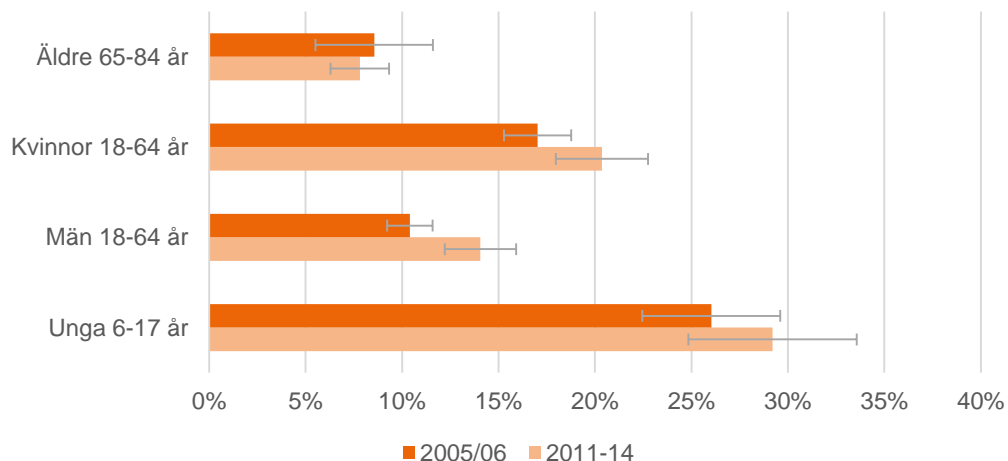
Anm: Felstaplarna anger 95 procents konfidensintervall.

Barn och unga gör också flest huvudresor med regional kollektivtrafik, över 100 årligen (Figur 3.10). Kvinnor i yrkesverksam ålder gör knappt 80, medan männen gör 60 årligen och äldre gör knappt 20 huvudresor årligen per person med regional kollektivtrafik. Män i yrkesverksam ålder gör årligen nästan 350 regionala huvudresor med bil, varav 90 procent som förare. Kvinnor i yrkesverksam ålder gör knappt 300 regionala bilresor årligen, varav endast knappt 80 procent som förare. Ungdomar och äldre gör vardera knappt 200 regionala bilresor årligen. När det gäller huvudresor till fots eller med cykel gör ungdomar och kvinnor i yrkesverksam ålder vardera ungefär 200 årligen, medan män i yrkesverksam ålder och äldre vardera gör ungefär 140.

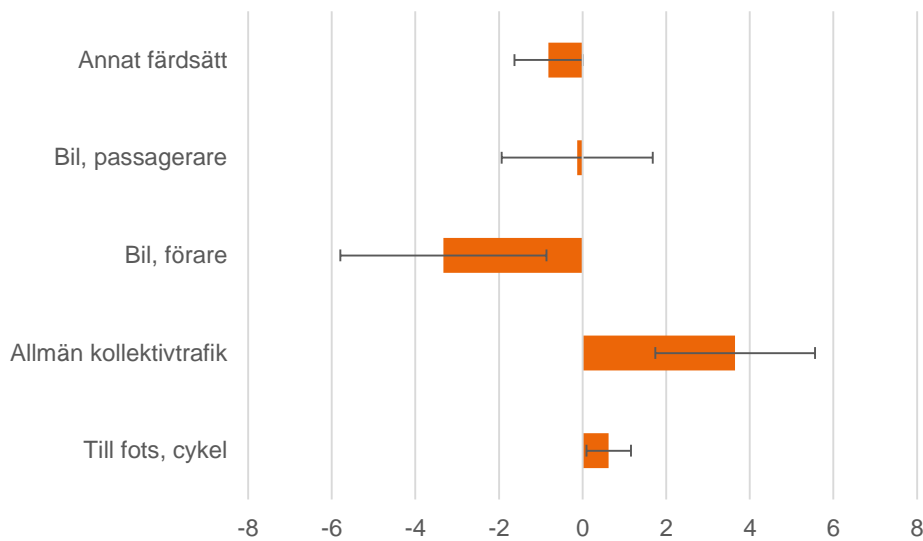


Figur 3.10 Antal regionala huvudresor per invånare och år efter huvudsakligt färdssätt samt för olika köns- och åldersgrupper (se Ordförklaringar och förkortningar).
 Källa: RVU Sverige 2011–14.
 Anm: Felstaplarna anger 95 procents konfidensintervall.

När det gäller andelarna av det regionala persontransportarbetet som görs med kollektivtrafik visar Figur 3.11 på ungefär samma variationsmönster mellan köns- och åldersgrupper som när det gäller de regionala huvudresorna enligt Figur 3.9. Vi ser även här att män i yrkesverksam ålder i ökande grad använder kollektivtrafik – från 10 till 14 procent av det regionala transportarbetet. En närmare analys visar att det är främst från bilkörande som dessa kommer, cirka 3 procentenheter (Figur 3.12).



Figur 3.11 Andel av regionalt persontransportarbete som görs med allmän kollektivtrafik för olika köns- och åldersgrupper (se Ordförklaringar och förkortningar).
 Källa: RES 2005/06, RVU Sverige 2011–14.
 Anm: Felstaplarna anger 95 procents konfidensintervall.

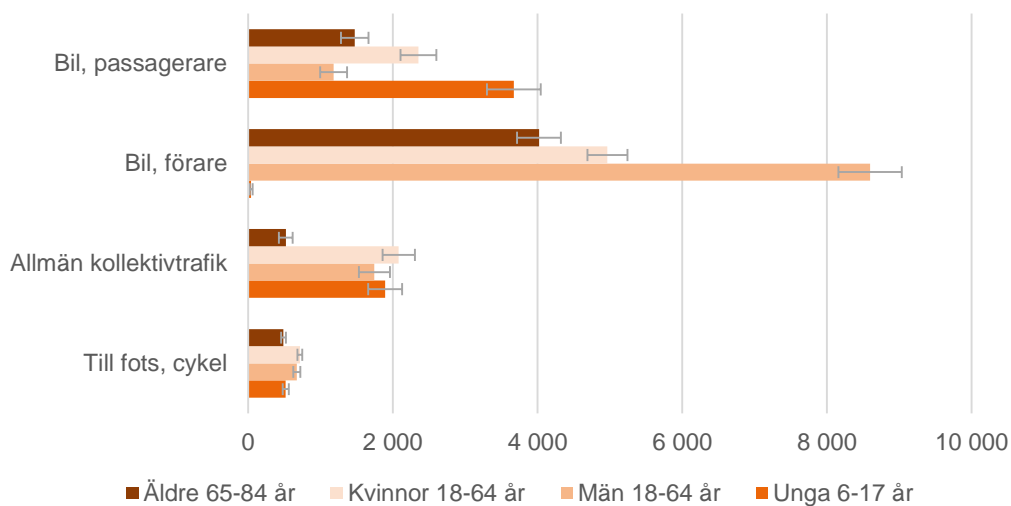


Figur 3.12 Förändringen av transportarbete per trafikslag, män 18–64 år, från 2005/06 till 2011–2014, procentenheter.

Källa: RES 2005/06, RVU Sverige 2011–14.

Anm: Felstaplarna anger 95 procents konfidensintervall.

De äldre, 65–84 år, reser i genomsnitt den kortaste sträckan med regional kollektivtrafik, drygt 50 mil (Figur 3.13). För övriga köns- och åldersgrupper ligger färdad sträcka med regional kollektivtrafik ungefär på samma nivå, ungefär 190 mil. När det gäller regionalt persontransportarbete med bil ligger män i yrkesverksam ålder högst med 980 mil per person och år, varav 860 mil som förare. För kvinnor i yrkesverksam ålder är nivån 730 mil regionalt bilresande årligen, för äldre 550 mil och för unga 370 mil.



Figur 3.13 Regionalt persontransportarbete i kilometer per invånare och år efter huvudsakligt färdstätt samt för olika köns- och åldersgrupper (se Ordförklaringar och förkortningar).

Källa: RVU Sverige 2011–14.

Anm: Felstaplarna anger 95 procents konfidensintervall.

3.4 Kommentar

Analysen visar att kollektivtrafikandelen för regionala resor har ökat sedan 2005/06, från 11 till 13 procent, räknat som antal huvudresor. Ökningen märks främst för resor till arbete och skola, från 18 till 20 procent. Det är män i yrkesverksam ålder som står för ökningen, deras kollektivtrafikandel har ökat från 9 till 11 procent. Kanske förvånande har ökningen inte skett i storstadslänen utan i gruppen "Övriga län", det vill säga i län med stora och medelstora tätorter, och städer som Uppsala, Västerås, Linköping, Örebro, Jönköping, Karlstad och Luleå²³(se vilka län i Ordförklaringar och förkortningar).

Tvärsnittsanalyserna visar som väntat att kollektivtrafiken har en stor andel av resandet i mer urbana områden och en stor andel av resandet i grupper som i mindre utsträckning har tillgång till bil. I och för sig är det kanske inte oväntat att kollektivtrafiken används i stor utsträckning för resor relaterade till arbete eller utbildning, men däremot är det kanske lite uppseendeväckande hur lite kollektivtrafik används för andra ärenden.

Att graden av urbanisering har en tydlig effekt på i vilken utsträckning invånarna reser med kollektivtrafik är fullt rimligt. I mer urbaniserade län finns en reseefterfrågan som gör det möjligt att ta tillvara på skalfördelarna med en kollektivtrafik som blir attraktiv genom att upprätthålla en tillräcklig turtäthet och linjetäthet. För att upprätthålla en attraktiv kollektivtrafik för en alltmer glest befolkad och åldrande landsbygd krävs däremot innovativa förmågor både i den fysiska planeringen och vid utformning av kollektivtrafiktjänster.

Det blir en stor utmaning att utveckla regional kollektivtrafik för att bättre tillgodose resbehov för andra ärenden än arbete och skola. Mer än hälften av de regionala huvudresorna är för andra ärenden och där är kollektivtrafikens andel bara 6 procent medan bilens är 53 procent. För den näst största kategorin resor, fritidsresor, är kollektivtrafikandelen endast drygt 4 procent, och den har inte förändrats sedan 2005/06. Där är å andra sidan cykel och gång de största färdssätten med 58 procent av resorna – resten görs med bil.

Statistiken förmedlar en bild av att kollektivtrafiken fyller två huvudfunktioner. Den ena är att avlasta vägnätet för att undvika trängsel, vilket främst förekommer under rusningstrafik till och från arbete eller skola i mer tätbebyggda områden. Denna trafik är i allmänhet lönsam i samhällsekonomiska kalkyler, och utan den är en tät stadsbebyggelse otänkbar. Den andra funktionen är att vara ett alternativ för de befolkningsgrupper som har dålig tillgång till bil. Där fyller kollektivtrafiken istället syftet att tillgodose invånarna med en grundläggande tillgänglighet. Denna funktion går det inte att beräkna samhällsnyttan av på samma sätt som i det första fallet, men den är inte mindre viktig för det. Däremot finns det all anledning att för denna trafik överväga alternativ trafikförsörjning i form av mer anropsstyrda och flexibla lösningar, samordning av resor och mindre, tillgänglighetsanpassade fordon. Den bör också i större utsträckning samordnas med annan samhällsbetald trafik såsom särskilda persontransporter.²⁴

²³ Vi kan för den skull inte peka ut att någon ökning har skett i just dessa städer.

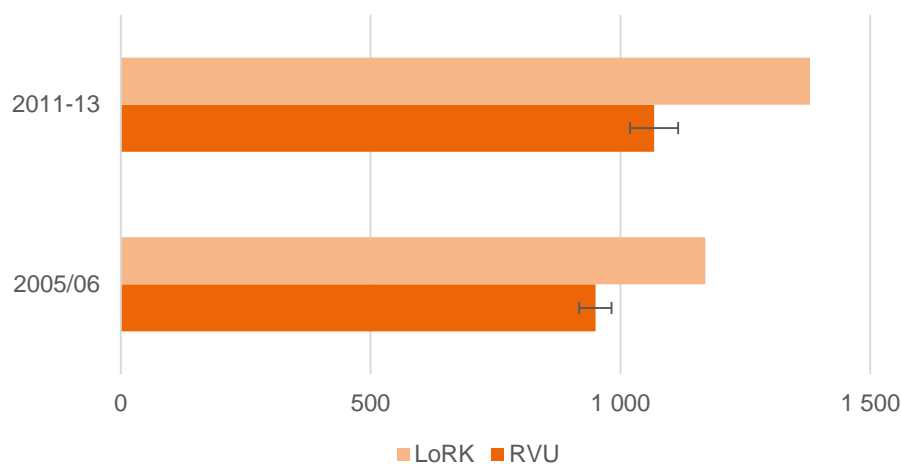
²⁴ Se Trafikanalys Rapport 2014:7, *Förstudie om lagstiftningen för särskilda persontransporter*.

4 Jämförelse av RVU och underlag från RKM

I det här avsnittet jämför vi två olika statistikkällor för förflyttningar och transportarbete (sammanlagd färdlängd) i regional kollektivtrafik, *Lokal och regional kollektivtrafik (LoRK)* och de nationella resvaneundersökningarna (RVU). I LoRK räknas förflyttningar som antal *påstigningar* och i RVU som antal *reselement* – det vill säga den kortaste förflyttningen med samma färd sätt (vilket kan innebära byte av fordon inom samma färd sätt).

4.1 Förflyttningar

Både enligt Lokal och regional kollektivtrafik (LoRK) och enligt de nationella resvaneundersökningarna (RVU) har antalet förflyttningar med kollektivtrafik ökat från 2005–06 till 2011–13 (Figur 4.1). Ökningen är större enligt LoRK och det gäller även relativt. Enligt LoRK är ökningen 18 procent och enligt RVU är den 12 ± 6 procent. Skillnad i relativ ökning mellan de bägge undersökningarna ligger alltså inom felmarginalen.



Figur 4.1 Antal miljoner förflyttningar per år i regional kollektivtrafik, dels som påstigningar enligt *Lokal och regional kollektivtrafik (LoRK)* och dels som reselement enligt de nationella resvaneundersökningarna (RVU). Källa: *Lokal och regional kollektivtrafik 2006 och 2013* samt RES 2005/06 och RVU Sverige 2011–13. Anm: Felstaplarna anger 95 procents konfidensintervall.

Delvis förklaras skillnaden mellan LoRK och RVU av att man använder sig av olika mått för att beräkna antal förflyttningar. I LoRK beräknas antal påstigningar som gjorts, det vill säga varje gång en passagerare stiger ombord på ett kollektivtrafikfordon (eller båt), medan RVU räknar

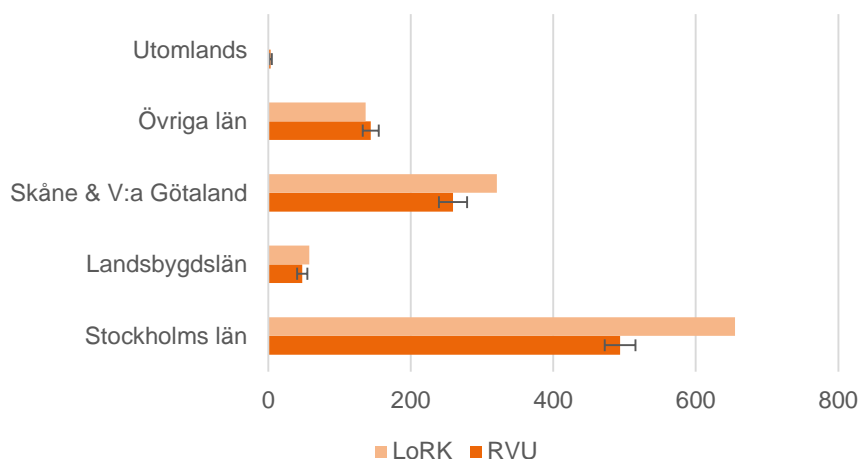
antal reselement med kollektivtrafik, det vill säga antal gånger man bytt till ett kollektivtrafikmedel. I det senare fallet räknas inte byten mellan buss, mellan tunnelbana, mellan spårvagn och mellan tåg som ett nytt reselement, fast det enligt LoRK blir en ny påstigning.

LoRK är i det här sammanhanget en "top-down"-undersökning där huvudmän och myndigheter som har ansvar för lokal och regional kollektivtrafik svarar på en enkät där de bland annat anger hur många påstigningar som gjorts i deras respektive kollektivtrafiksystem och vilket trafikarbete det genererat.

RVU är istället en "bottom-up"-undersökning där resenärerna svarar på frågor om sina förflyttningar i en telefonintervju. Undersökningen riktar sig till ett stickprov av personer i åldrarna 6-84 år boende i Sverige. De svarar bland annat på frågor om vilka färdstätt de använt och avstånden för varje användning. Som påpekats ovan räknas alla förflyttningar som ingår i delresor som sker inom ett län eller är kortare än 100 kilometer som regionala (se Ordförklaringar och förkortningar). Det innebär att de reselement där regional kollektivtrafik är färdstätt, men som ingår i en interregional resa *inte* räknas in i regionalt resande.

Därmed kan man se ytterligare några delförklaringar till skillnaderna mellan LoRK och RVU. RVU omfattar inte kollektivtrafikresande i Sverige av personer bosatta utomlands. RVU omfattar inte heller små barns (0–5 år) resande eller gamla personers (85 år och äldre). De reselement med regional kollektivtrafik som ingår i interregionala resor räknas inte in i regionalt resande enligt RVU.

I storstads länen är en förklaring till diskrepansen mellan LoRK och RVU att det där är betydligt vanligare med byten mellan samma transportsätt under samma delresa, till exempel mellan två tunnelbanelinjer i Stockholm eller två spårvägslinjer i Göteborg (se Figur 4.2 för situationen 2005/06 och Figur 4.3 för 2011–13). I Landsbygds län och Övriga län finns oftast inte samma linjetäthet för att möjliggöra sådana byten, även om det förstås i de större städerna i Övriga län finns bättre möjligheter till byten mellan olika busslinjer.²⁵

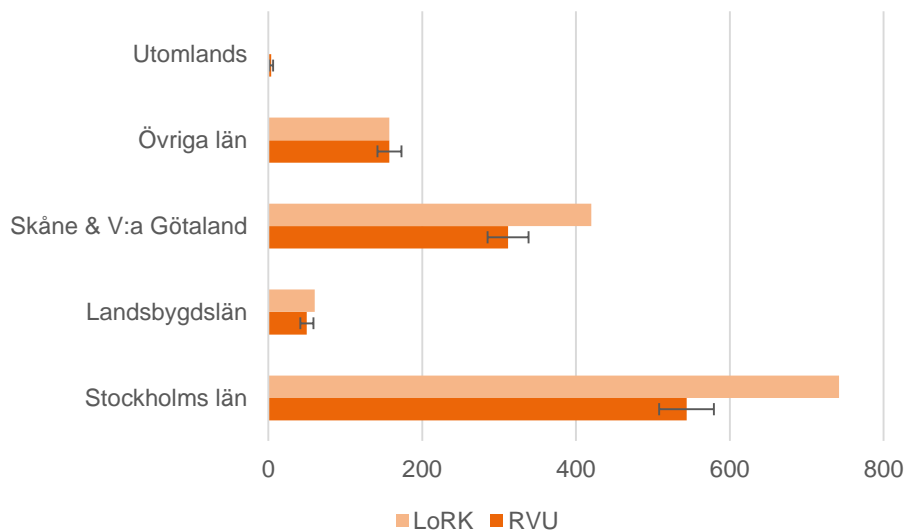


Figur 4.2 Antal miljoner förflyttningar per år i regional kollektivtrafik, dels som påstigningar enligt *Lokal och regional kollektivtrafik (LoRK)* och dels som reselement enligt de nationella resvaneundersökningarna (RVU) för olika grupper av län under 2005/06.

Källa: *Lokal och regional kollektivtrafik 2006* samt RES 2005/06.

Anm: Felstaplarna anger 95 procents konfidensintervall.

²⁵ Dessa inkluderar till exempel Uppsala, Västerås, Örebro och Linköping.



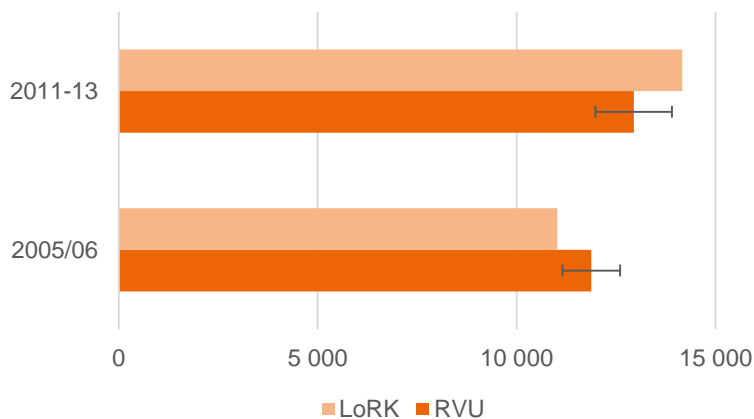
Figur 4.3 Antal miljoner förflyttningar per år i regional kollektivtrafik, dels som påstigningar enligt Lokal och regional kollektivtrafik (LoRK) och dels som reselement enligt de nationella resvaneundersökningarna (RVU) för olika grupper av län under 2011–13.

Källa: Lokal och regional kollektivtrafik 2013 samt RVU Sverige 2011–13.

Anm: Felstaplarna anger 95 procents konfidensintervall.

4.2 Transportarbete

Både LoRK och RVU visar att regionalt persontransportarbete med kollektivtrafik har ökat, men enligt LoRK var ökningen 28 procent från åren 2005/06 till 2011–13, medan den bara var 9 ± 11 procent enligt RVU (Figur 4.4). Dessutom har skillnaden mellan de bägge undersökningarna så att säga ändrat tecken, då transportarbetet enligt skattningen från LoRK är större än enligt RVU de senaste åren, medan det motsatta gällde under 2005/06.



Figur 4.4 Regionalt persontransportarbete per år, miljoner kilometer, i regional kollektivtrafik enligt statistikprodukten Lokal och regional kollektivtrafik (LoRK) och enligt de nationella resvaneundersökningarna (RVU). Källa: Lokal och regional kollektivtrafik 2006 och 2013 samt RES 2005/06 och RVU Sverige 2011–13.

Anm: Felstaplarna anger 95 procents konfidensintervall.

Man kan tycka att resultaten från de bägge undersökningarna avseende transportarbete borde korrelera starkare, eftersom en del rapporterade myndigheter skattar transportarbete genom att multiplicera sina egna uppgifter om antal påstigande passagerare med en genomsnittlig färdlängd skattad från nationella resvaneundersökningar. En förklaring till att LoRK anger högre ökningstakt än RVU är den omfattande utbyggnaden av regionala tågssystem som har trafik i flera län. En del av resorna med dessa regionala tågssystem kan vara av mer interregional karaktär. Med Norrtåg kan man till exempel resa de 195 kilometrarna mellan Sundsvall och Östersund, och med Öresundståg kan man resa de 270 kilometrarna mellan Göteborg och Malmö, och passerar däremellan Halland. Sådana resor ska rapporteras till LoRK²⁶, medan de betraktas som interregionala i redovisningar baserade på RVU. Visserligen är sådana resor förmodligen ganska få, men eftersom de är långa kan de ändå ge ett visst genomslag när det gäller skattningar av persontransportarbete.

En del av skillnaderna i resultat från de bägge undersökningarna beror givetvis på kvalitetsbrister. När det gäller LoRK handlar det om tillförlitligheten i uppgifter om antal påstigande. De uppgifterna är ofta stickprovsbaserade i någon form, till exempel passagerarräkningar under några utvalda veckor på några utvalda fordon. De kan också baseras på biljettförsäljning med antagna uppräkningsfaktorer för antal påstigningar, eller optiska system som ATR, som räknar allt som passerar dörrarna som är över en viss höjd²⁷. Speciellt svårt är det att räkna passagerare i helt öppna system, som i Göteborg, där det saknas spärrar och ombordstigning är tillåten genom alla dörrar. För uppgifter om transportarbetet handlar osäkerheten dessutom om antagna eller ålderstagna uppgifter om färdlängder på RKM.

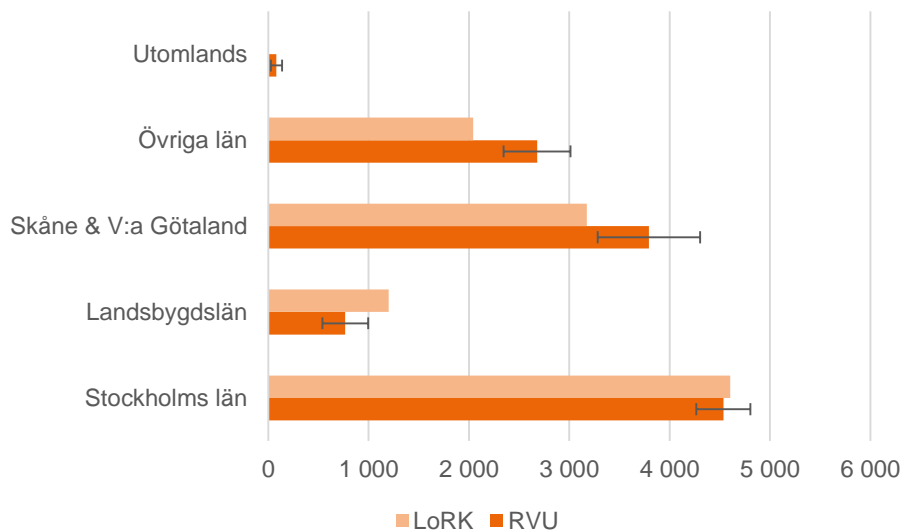
För RVU kan bortfall vara ett problem, men också respondenternas minne och förmåga att uppge korrekt färdlängd.

Jämförelserna av transportarbetet mellan regioner uppvisar inte samma entydiga bild som antalet förflyttningar (Figur 4.5 för situationen 2005/06 och Figur 4.6 för 2011–13). Skattningar av färdlängder och transportarbete är också mer osäkert än antalet resor. Medan uppgifterna om transportarbetet i Stockholm stämmer väl överens, underskattas det av LoRK i övriga storstadslän och i Övriga län (med många av de större städerna). Det kan ha att göra med att det saknas en del regionala tågresor i LoRK, i Mälardalslänen. I den senare jämförelsen, för 2013, ligger skillnaderna mellan undersökningarna inom RVU:s felmarginal.

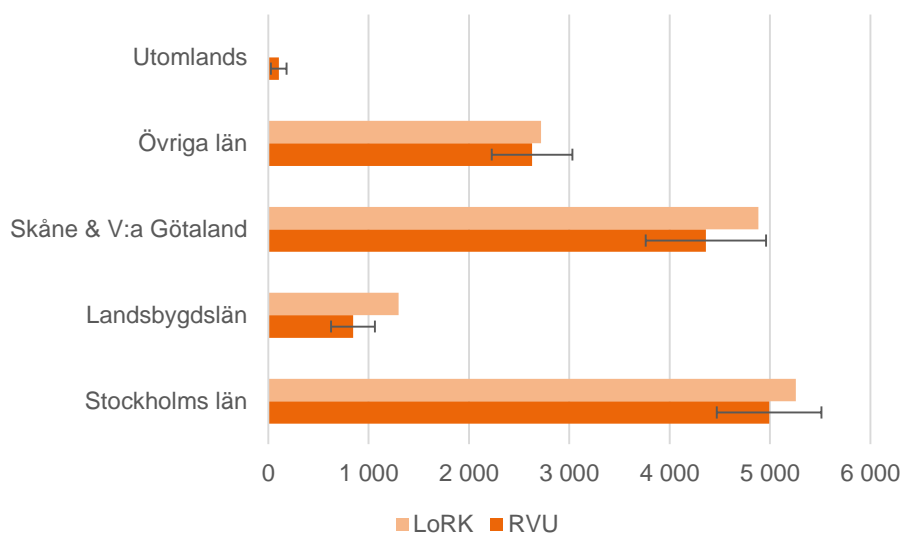
I Landsbygdslänen överskattas istället transportarbetet i LoRK jämfört med RVU, i båda undersökningarna.

²⁶ Resandet med Öresundståg i LoRK är dessutom överskattat, då resenärer räknas i varje län de passerar och inte bara i länet för påstigningen. Detta är en identifierad brist i redovisningen från RKM. Å andra saknas en del interregionalt resande i Mälardalslänen som sker med hjälp av SJ.

²⁷ Automatisk Trafikanträkning. Optiska ATR-system kan räkna t.ex. barnvagnar och större hundar, men missar mindre barn. Modernare system som baseras på kamerateknik eller infraröd strålning finns utvecklade, men är inte allmänt spridda.



Figur 4.5 Regionalt persontransportarbete i kollektivtrafik 2005/06, miljoner kilometer per år, dels enligt *Lokal och regional kollektivtrafik* (LoRK) och dels enligt nationella resvaneundersökningen (RVU).
 Källa: *Lokal och regional kollektivtrafik 2006* samt RES 2005/06.
 Anm: Felstaplarna anger 95 procents konfidensintervall.



Figur 4.6 Regionalt persontransportarbete i kollektivtrafik 2011–13, miljoner kilometer per år, dels enligt *Lokal och regional kollektivtrafik* (LoRK) och dels enligt nationella resvaneundersökningen (RVU).
 Källa: *Lokal och regional kollektivtrafik 2013* samt RVU Sverige 2011–13.
 Anm: Felstaplarna anger 95 procents konfidensintervall.

4.3 Kommentar

Generellt gäller att de bägge statistikkällorna ger stöd åt varandra. De visar på liknande trender när det utvecklingen av resande med regional kollektivtrafik. Vidare visar de liknande geografiska variationsmönster.

5 Slutsatser och diskussion

Kollektivtrafikandelen för regionala huvudresor är 13 procent av antalet huvudresor och 17 procent av persontransportarbetet. Det regionala resandet kan brytas ner på olika sätt och då varierar kollektivtrafikandelen mellan 4 och drygt 30 procent. För medellånga interregionala huvudresor är kollektivtrafikandelen runt 18 procent, både för antal huvudresor och för persontransportarbete. Kort sagt är kollektivtrafiken inte marknadsledande ur något perspektiv. Både de nationella resvaneundersökningarna och statistik som samlas från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ger stöd åt det påståendet.

Den statistik som presenterats här antyder att kollektivtrafik används när bil av olika anledningar är ett dåligt alternativ. Det kan bero på trängsel i vägnätet i tid och rum. Det kan också bero på att tillgång till bil saknas.

Om kollektivtrafiken ska få en större roll i persontransportsystemet behövs ett paradigm- eller tekniskskifte. Det är också möjligt att stadens transporter inom en relativt nära framtid kommer att se radikalt annorlunda ut. Fordon med mer eller mindre automatisk styrning kommer att trafikera stadens gator.²⁸ Med hjälp av Internet, smarta mobiler och sociala nätverk av olika slag blir det alltmer populärt att dela på tillgångar, åtminstone i urbana områden där det är lättare att matcha ihop utbud med efterfrågan. Det pågår en allmän trend i ekonomin mot att erbjuda tjänster istället för varor, tillgång istället för ägande.²⁹ Nya samåkningstjänster som BlaBlaCar breder ut sig och expanderar internationellt.³⁰ Många biltillverkare köper in sig i hyrbilsföretag för att möta den förändrade efterfrågan.³¹ I förlängningen skulle det kunna innebära att gränsen mellan att köra eller åka bil, att åka kollektivt eller att ta taxi alltmer suddas ut.

I städer blir marken en alltmer värdefull tillgång och ju mer städerna växer, desto mer yteffektiva trafikslag måste prioriteras, då ju vägytan inte går att öka hur som helst. Parkeringsytor, speciellt trottoarkantsparkering, kan bli alltmer sällsynta för att lämna plats för boende, cykelbanor och kollektivtrafik.³² Samtidigt kan också delar av de gamla kategorierna av kollektivtrafik, med spår, buss och anropsstyrda fordon (taxi och färdtjänst), bli överspelade. När privata intressen i större utsträckning delar på resurserna för transporter kan det i förlängningen även innebära att behovet av offentligt subventionerad kollektivtrafik minskar, och att de regionala kollektivtrafikmyndigheternas roll förändras.

²⁸ [Självkörande bilar – utveckling och möjliga effekter, Trafikanalys Rapport 2015:6](#) (2015-06-10)

²⁹ [www.delafilmen.info](#) (2015-06-10)

³⁰ [2015.internationaltransportforum.org/shared-economy, www.blablacar.com](#) (2015-06-10)

³¹ Volvo Personvagnar Norden AB äger t.ex. 45 procent av svenska Hertz, som i sin tur äger det största bilpoolsföretaget i Sverige, Sunfleet. [www.omhertz.se/om_hertz_sverige/organisationen](#) Audi, Daimler, Volkswagen och BMW har också utvecklat koncept för bildelning. [www.handelskammer.se/nyheter/bilpooler-biltillverkarna-framtid-ar-delad](#) (2015-06-10)

³² [Framkomlighetsstrategin](#), Trafikkontoret, Stockholms stad. (2015-06-10)



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.