

**Lokal och regional
kollektivtrafik 2009** **Statistik
2010:12**
Local and regional
public transport 2009

**Lokal och regional
kollektivtrafik 2009**
**Local and regional
public transport 2009**

**Statistik
2010:12**

Trafikanalys

Adress: Sveavägen 90

113 59 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Producent: Statisticon AB

Publiceringsdatum: 2010-06-30

Förord

I följande rapport redovisas resultatet av den årliga undersökningen av kollektivtrafik inom länen. Tidigare har SIKÄ genomfört undersökningen, men från och med den 1 april 2010 ligger ansvaret hos Trafikanalys.

Av allt resande inom Sverige på väg, räls och sjö utgör kollektivtrafiken idag 18 procent av alla personkilometer. På 1950-talet var kollektivtrafikens andel nära 50 procent. Sedan 1950-talet har det totala resandet (exklusive flyg) i kilometer nästan sexdubblats. Kollektivtrafikens betydelse sett över denna långa period har minskat, både mätt i personkilometer och andel. Det senaste decenniet har dock resandet med kollektivtrafik ökat i absoluta tal och även marginellt ökat som andel av det totala resandet.

Under våren 2008 presenterade Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna samt Sveriges Kommuner och Landsting ett förslag till en gemensam handlingsplan för regeringen. Målet är att fördubbla kollektivtrafikens andel på sikt och att fördubbla resandet till år 2020.

Föreliggande rapport beskriver med statistik resandet med lokal och regional kollektivtrafik, det vill säga kollektivtrafik inom ett läns gränser. Statistiken täcker resande med buss, tåg, spårväg, tunnelbana och fartyg. Rapporten har producerats av Statisticon AB på uppdrag av Trafikanalys. Projektledare på Statisticon AB har varit Charlotta Danielsson och på Trafikanalys Maria Melkersson.

Stockholm i juni 2010

Per-Åke Vikman
Avdelningschef

Innehåll

Sammanfattning.....	7
Summary	8
1 Inledning.....	9
1.1 Begrepp och lagrum	9
1.2 Kollektivtrafikens utveckling.....	11
1.3 Aktuella utredningar.....	11
1.4 Kollektivtrafikens andel av persontransportarbetet	12
2 Lokal och regional allmän kollektivtrafik.....	14
2.1 Konsumtion.....	14
2.2 Tjänster.....	20
2.3 Ekonomi.....	23
3 Sveriges busspark.....	29
3.1 Antal bussar.....	29
3.2 Medelkörsträckor	31
3.3 Bussarnas drivmedel	32
3.4 Antal passagerare i bussarna	32
3.5 Ålder på bussarna.....	33
3.6 Vilka har busskörkort?	35

Bilaga 1. Ordlista

Bilaga 2. Tabeller fördelat på län, trafikslag och år

Bilaga 3. Om Statistiken

Bilaga 4. Frågeblankett på Internet

Bilaga 5. Instruktioner och definitioner till frågeformuläret

Bilaga 6. Kvalitetsdeklaration

Sammanfattning

Totalt sett har antalet kollektivtrafikresor ökat från 1 053 till 1 251 miljoner resor mellan år 1999 och 2009, en ökning med nästan 19 procent. Mellan år 2008 och 2009 ökade resandet med cirka 6 miljon resor eller knappt 0,5 procent. Ökningen i kollektivtrafikresandet mellan år 2008 och 2009 var störst med buss, plus 2 miljoner resor, medan resor med tunnelbana, spårväg, fartyg och tåg ökade med 1 miljon resor vardera.

Mellan år 2008 och 2009 har antalet kollektivtrafikresor ökat i åtta län och minskat i resterande 13 län. Störst var den procentuella ökningen i Västerbottens, Hallands och Värmlands län medan Gävleborgs, Gotlands och Jönköpings län hade den största procentuella minskningen i antalet resor.

Av samtliga resor i Sverige görs mer än hälften, 55 procent, i Stockholms län. I Västra Götalands län sker 18 procent av resorna och i Skåne län 11 procent. I Stockholms och Västra Götalands län görs även de i genomsnitt kortaste resorna på 7 respektive 9 kilometer.

Precis som tidigare år skiljer sig kollektivtrafikutbudet, det vill säga den trafik som erbjuds, mellan länen. I de befolkningstäta regionerna tenderar utbudet att vara större än i de mindre befolkade länen. Både i Stockholms och i Uppsala län erbjuds 114 utbudskilometer per invånare. Stockholms län utmärker sig även med flest antal resor per invånare, 345 resor under år 2009. Därefter följer Västra Götaland med 141 resor per invånare.

Under år 2009 uppgick kostnaderna respektive verksamhetsintäkterna för kollektivtrafiken i Sverige till cirka 28 respektive 14 miljarder kronor. Därutöver uppgick bidragen från kommun, landsting och stat till cirka 14 miljarder kronor. Under det senaste decenniet har kostnaderna ökat med 50 procent, medan verksamhetsintäkterna ökade med 38 procent. Under samma period har bidragen från kommun, stat och landsting ökat med 78 procent.

Den genomsnittliga kostnaden per kollektivtrafikresa var 22 kronor under år 2009, medan verksamhetsintäkten var 11 kronor. Det innebär att hälften av resan betalas med verksamhetsintäkter, resten med bidrag. Kostnaden per kollektivtrafikresa är betydligt större än verksamhetsintäkten per resa i samtliga län. Skåne län och Hallands län uppvisar störst andel verksamhetsintäkter i riket, 62 respektive 61 procent per resa. Lägst andel redovisar Gotlands län med 25 procent.

Summary

The number of journeys made by public transport increased from 1 053 to 1 251 million journeys between 1999 and 2009, which corresponds to an increase of 19 percent. Between the years 2008 and 2009 the number of journeys increased with 6 million, an increase of 0.5 percent. Between 2008 and 2009, journeys by bus increased by 2 million while public transports with underground, tramway, ship and train increased with 1 million journeys each.

Between 2008 and 2009, the number of journeys made by public transports has increased in 8 counties and decreased in 13. The largest increase in percent was found for the counties Västerbotten, Halland, and Värmland while Gävleborg, Gotland, and Jönköping had the largest decrease in journeys.

Of all journeys made in Sweden, more than half, 55 percent, took place in the Stockholm County. 18 percent of the total number of journeys was made in Västra Götaland County, and 11 percent in Skåne County. The average journey was shortest in Stockholm County and Västra Götaland County, 7 and 9 kilometers, respectively.

Like previous years, the difference between the counties is substantial regarding the supply of public transport. The supply of public transport is larger in densely populated regions than in less populated counties. In Stockholm County and Uppsala County, 114 kilometers of public transportation are supplied per inhabitant. Stockholm also stands out as the county in which most journeys per inhabitant are made, 345 journeys in 2009, followed by Västra Götaland County with 141 journeys per inhabitant.

In 2009, the costs and revenues for public transport amounted to SEK 28 billion and SEK 14 billion, respectively. In addition, subsidies amounted to almost SEK 14 billion. Since 1999, the costs have increased by 50 percent, while the revenues increased by 38 percent. In the same period, subsidies from municipalities and county councils increased by 78 percent.

The average cost per journey in 2009 was SEK 22, while the revenue per journey was SEK 11. This means that half of the cost of a journey is financed by revenues, while the rest is covered by subsidies. In all counties the cost of a journey by public transport was substantially higher than the revenue. Skåne County and Halland County had the largest proportion of cost-coverage by revenue in the country, above 60 percent. The smallest proportion of revenue was 25 percent from Gotland County.

1 Inledning

I följande rapport redovisas resultatet av den årliga undersökningen av kollektivtrafik inom länen. Tidigare har SIKa genomfört undersökningen, men från och med den 1 april 2010 ligger ansvaret hos Trafikanalys.

Syftet med undersökningen är att beskriva utvecklingen av kollektivtrafiken i Sveriges samtliga län. Uppgifterna som samlas in avser all utförd linjelagd trafik inom respektive trafik huvudmans ansvarsområde, gällande buss, fartyg, tunnelbana, spårväg och tåg. Statistiken omfattar uppgifter om antal resor, utbudskilometer, personkilometer, verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott och kostnader för kollektivtrafiken.¹

Rapporten består av tre delar. I första delen ges en överblick av de begrepp och lagrum som gäller för kollektivtrafiken. Inledningsvis ges även en beskrivning av kollektivtrafikens utveckling och aktuella propositioner presenteras kortfattat. I den andra delen presenteras den lokala och regionala kollektivtrafiken genom tre separata avsnitt. I det första avsnittet beskrivs konsumtionen av kollektivtrafik och i det andra avsnittet redovisas de tjänster som kollektivtrafiken erbjuder. I det tredje avsnittet presenteras kollektivtrafikens verksamhetsintäkter, kostnader och bidrag. I den tredje delen beskrivs den svenska bussparken.

Bilaga 1 består av en ordlista där huvudbegreppen i rapporten har översatts till engelska. I Bilaga 2 presenteras tabeller per län, trafikslag och år. En översiktlig beskrivning av statistiken hittas i Bilaga 3 och en mer ingående beskrivning av statistiken finns i Bilaga 6. I Bilaga 4 och 5 återfinns frågeformuläret och begreppsdefinitioner.

1.1 Begrepp och lagrum

Kollektivtrafik är i förväg organiserade, regelbundet tillgängliga transporter som erbjuds allmänheten eller en särskild personkrets enligt givna regler.²

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

Kollektivtrafikbegreppet delas upp i tre huvudgrupper – allmän kollektivtrafik, särskild kollektivtrafik samt turist- och chartertrafik. *Allmän kollektivtrafik* erbjuds allmänheten via tidtabeller och annan information. Trafiken kan vara linjelagd, ha anropsstyrda linjeavvikelser eller vara helt anropsstyrd. I begreppet *särskild kollektivtrafik* ingår färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjutsar och sjukresor. Den

¹ I 2007 års undersökning gjordes vissa definitionsändringar, i syfte att öka statistikens kvalitet. Detta kan i viss mån ha påverkat resultaten och jämförbarhet över tid.

² SIKa. Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor 2003 (SIKA Statistik 2005:2).

särskilda kollektivtrafiken erbjuds en definierad personkrets men kan även i vissa fall vara tillgänglig för personer utanför denna krets. Begreppet kollektivtrafik omfattar dessutom sådan *turist- och chartertrafik* som erbjuds allmänheten i former som kan betraktas som kollektivtrafik. Allmän och särskild kollektivtrafik är delvis samhällsfinansierad medan turist- och chartertrafik sällan är finansierad av samhället.

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

I Figur 1.1 visas en funktionell indelning av kollektivtrafiken. En del av kollektivtrafiken är ämnet för föreliggande rapport, lokal och regional allmän kollektivtrafik, vilken markerats i figuren.

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

Figur 1.1: Funktionell indelning av kollektivtrafiken efter typ av trafik och trafikeringsområde.

De transportpolitiska målen (Mål för framtidens resor och transporter, prop. 2008/09:93) visar de politiskt prioriterade områdena inom den statliga transportpolitiken. De är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet, exempelvis hur myndigheterna ska prioritera bland olika önskemål och behov när de genomför sina uppdrag. Målen för transportpolitiken har påverkat förnyelsen av transportmyndigheterna. De nybildade myndigheterna Transportstyrelsen, Trafikverket och Trafikanalys är nu i funktion och ska alla ha ett trafikslagsövergripande perspektiv.

I de transportpolitiska målen ingår att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik (samt gång och cykel) ska förbättras. Ansvaret för utvecklingen av kollektivtrafiken ligger hos många olika organ. Staten är en av aktörerna vars främsta roll är att säkerställa att de grundläggande transportbehoven kan tillgodoses samt att förutsättningar skapas för samordning och utveckling av kollektivtrafiken. Detta sker främst genom lagstiftningsarbete och investeringar i trafikens infrastruktur.

Därutöver är det flera statliga myndigheter som utgör viktiga aktörer inom utvecklingen av kollektivtrafiken. Rikstrafiken ska verka som samordnare av kollektiv persontrafik i hela landet. Genom trafikavtal ska Rikstrafiken lösa tillgänglighetsbrister på kollektivtrafik, främst för interregionala resor.

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

1.2 Kollektivtrafikens utveckling

Kollektivtrafiken har en relativt lång historia. Redan på 1800-talet färdades allmänheten med ångbåtar. Sedermera kom trafiken att utvecklas genom att de större städerna fick spårvagnar som först var hästdragna och senare elektrifierade. Genom förbränningsmotorns tillkomst under senare delen av 1800-talet försågs droskor med motor, vilket medförde uppkomsten av såväl taxi som bussar. Under 1900-talet ökade samhällets intresse för kollektivtrafik och fram till slutet av 1970-talet var kollektivtrafikmarknaden splittrad mellan olika företag med sina respektive taxor och biljettsystem.³

Som ett led i att förbättra lokal och regional persontrafik beslutade riksdagen år 1978⁴ att tillsätta en huvudman inom varje län med ansvar för den lokala och regionala kollektivtrafiken på väg, det vill säga busstrafik. Huvudmannens huvudsakliga uppgifter var att besluta om trafikutbud och taxor. År 1997 gjordes en förändring⁵ som innebar att bestämmelserna om organisationsformerna var i stort sett oförändrade med den skillnaden att kommuner och landstingen nu benämndes länstrafikansvariga.

1.3 Aktuella utredningar

Den lokala och regionala kollektivtrafiken kan ses som en del av den grundläggande samhällsservicen vilken har stor betydelse för uppfyllande av de transportpolitiska målen. Under våren 2009 lades propositionen "Mål för framtidens resor och transporter" (prop. 2008/09:93) fram av regeringen, slutprodukten av det uppdrag om revidering av de transportpolitiska målen som gavs till SIKA i juli 2007. Det övergripande målet för transportpolitiken, att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet, är fortsatt detsamma. Dock har det övergripande målet tidigare preciserats genom sex delmål: tillgänglighet, regional utveckling, transportkvalitet, miljö, trafiksäkerhet och jämställdhet. För att förenkla och förtydliga målstrukturen, i syfte att öka

³ Erik Sundström. Utveckling av en integrerad tjänst: En fallstudie inom kollektivtrafikbranschen (2006).

⁴ Om åtgärder för att förbättra lokal och regional kollektiv persontrafik (prop.1977/78:92).

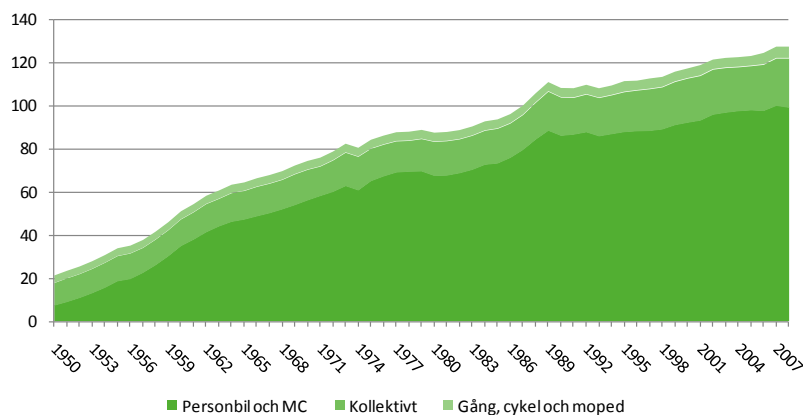
⁵ Lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik (1997:734).

kommunicerbarheten och styreffekten, har dessa ersatts med ett funktionsmål (tillgänglighet) och ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa).⁶

Under 2009 överlämnades även en proposition med ett förslag på en ny kollektivtrafiklag (prop. 2009/10:200) till Riksdagen. Denna föreslås träda i kraft under 2012 och har för avsikt att tydliggöra det regionala ansvaret för kollektivtrafik samtidigt som större konkurrens skall främjas. Tanken är att resenärerna skall få ett större utbud och valfrihet.

1.4 Kollektivtrafikens andel av persontransportarbetet

Under 1950-talet bestod cirka hälften av persontransportarbetet, mätt i personkilometer, av kollektivtrafik. Sedan början av 1970-talet har andelen legat runt 20 procent med mindre årliga variationer. Nedgången mellan 1960 och 1970 återspeglar naturligtvis bilismens intåg i samhället samtidigt som levnadsstandarden snabbt ökade. Utvecklingen i Sverige där kollektivtrafiken minskat i betydelse är ingalunda unik för Sverige. År 2002 var det bara Österrike, Irland och Grekland av de 15 länder som ingick i EU före utvidgningen som hade en andel högre än 20 procent för kollektivtrafikens andel av persontransportarbetet. I USA var år 2002 mindre än fem procent av det totala persontransportarbetet kollektivtrafik.⁷



Figur 1.2: Transportarbete (miljarder personkilometer) med olika trafikslag (exklusive flyg), 1950–2008.

Källa: www.trafa.se/transportarbete.

Det totala resandet på väg, järnväg och sjö räknat i personkilometer har nära sexdubblats sedan 1950-talet, enligt Figur 1.2. Kollektivtrafikens andel har dock minskat från 49 procent 1950 till 18 procent 2008.

⁶ Mål för framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:93)

⁷ Transek AB. Kollektivtrafikens marknadsutveckling – tendenser och samband (2006:43).

Kollektivtrafikandelen är av naturliga skäl högre i de befolkningstäta regionerna, där kollektivtrafiken till stor del nyttjas av arbetspendlare. Resvaneundersökningen⁸ visar att i storstäder sker 32 procent av arbetsresorna kollektivt medan motsvarande gäller för 26 procent av arbetsresorna i förortskommunerna. I andra typer av kommuner⁹ är motsvarande andel mindre än 10 procent.

Urbaniseringen gör att vi får allt färre och större regioner eftersom en allt större andel av befolkningen koncentreras till storstadsregionerna. Väl fungerande kollektivtrafik ger då möjlighet att välja bostadsort mer fritt i förhållande till platsen där vi arbetar eller studerar. Att sådana förändringar sker just nu visar sig bland annat i att det framför allt är den regionala kollektivtrafiken ökar, särskilt regionaltågstrafiken. I många områden i landet har denna fördubblats det senaste årtiondet. I vissa områden ökar den årligen med upp till 15–20 procent.¹⁰ Framför allt finns behov av regional tågtrafik i storstadsregionerna. Samtidigt har kollektivtrafiken också stor potential att knyta samman tätorter utanför storstäderna. På så sätt kan de i nätverk fungera som större och mer variationsrika arbetsmarknadsregioner. Regionförstoring som leder till större arbetsmarknader anses av många vara en förutsättning för tillväxt och konkurrenskraft på en globaliserad marknad.

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

⁸ SIKA. RES 2005-2006 – Den nationella resvaneundersökningen (SIKA Statistik 2007:19).

⁹ Kommunindelning enligt Sveriges Kommuner och Landsting (SKL).

¹⁰ KOLL framåt – Nationell handlingsplan för kollektivtrafikens framtida utveckling (VV publikation: 2008:33).

¹¹ VTI. Män och kvinnor i trafiken - en litteraturstudie (VTI-rapport 2005:522).

2 Lokal och regional allmän kollektivtrafik

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

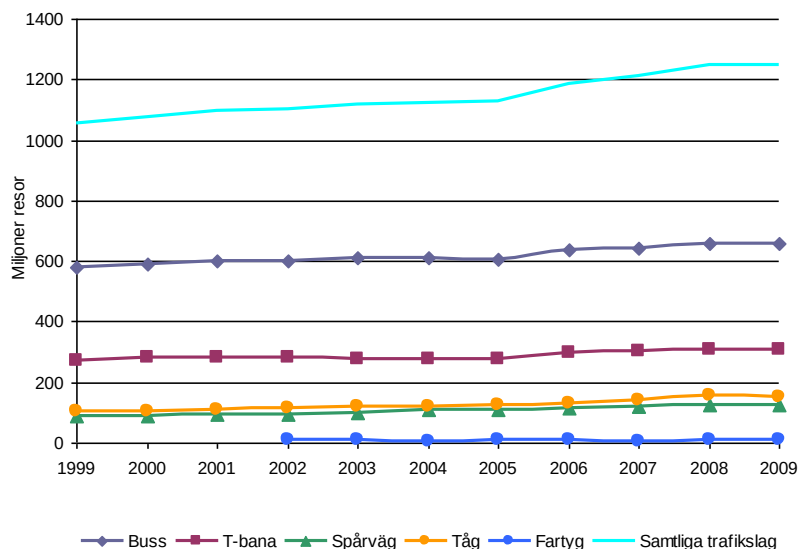
2.1 Konsumtion

Nyttjandet av lokal och regional kollektivtrafik framställs i antal resor, antal personkilometer och medelreslängd. Med en resa menas en påstigning. Reser man tur och retur räknas det således som två resor och reser man med övergång räknas varje övergång som en ny resa. Samtliga resor, såväl avgiftsbelagda som kostnadsfria, ingår. Personkilometer är den sammanlagda reslängden och räknas fram genom att multiplicera antalet resor med medelreslängden.

Resor

Under år 2009 uppgick antalet lokala och regionala kollektivtrafikresor med buss, tunnelbana, spårväg, tåg och fartyg till 1 251 miljoner, se Figur 2.1. Buss är det vanligast förekommande kollektivtrafikmedlet, med 660 miljoner genomförda resor under år 2009, medan fartyg är det trafikmedel som används minst. Totalt sett har antalet kollektivtrafikresor ökat från 1 053 till 1 251 miljoner resor mellan år 1999 och 2009, vilket motsvarar en ökning på nästan 19 procent. Under det senaste decenniet har tågresandet ökat mest, motsvarande 44 procent. Mellan år 1999 och 2009 ökade resandet med spårväg med 41 procent, bussresandet med 14 procent och resandet med tunnelbana med drygt 12 procent.

Av samtliga kollektivtrafikresor görs flertalet i Stockholms län. År 2009 genomfördes cirka 691 miljoner resor i Stockholm, vilket motsvarar 55 procent av det totala antalet resor i landet.



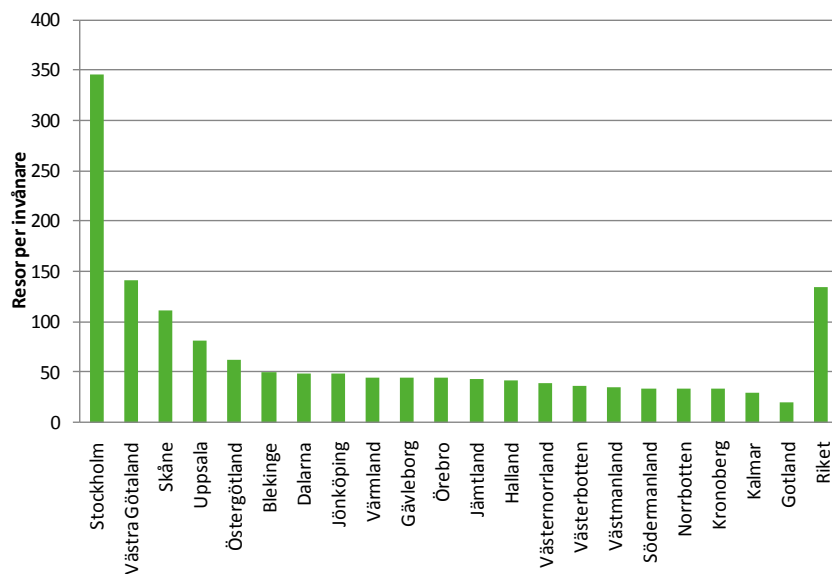
Figur 2.1: Antal resor per trafikslag i riket år 1999–2009. Miljoner resor.

Under hela den redovisade perioden har således buss varit det dominerande trafikslaget. Under 2009 genomfördes 53 procent av samtliga resor med buss, 25 procent med tunnelbana, 12 procent med tåg, knappa 10 procent med spårväg och strax under en procent med fartyg.

För att utröna om den tidigare redovisade ökningen i antalet kollektivtrafikresor mellan år 1999 och 2009 förklaras av att befolkningen har ökat, har beräkningar även gjorts avseende antalet resor per invånare. Det visar sig att även antalet resor per invånare i riket har ökat under det senaste decenniet, från 119 till 135 resor per invånare och år. Detta motsvarar en procentuell ökning på drygt 13 procent.

I Figur 2.2 och Tabell 2.1 redovisas antalet resor per invånare efter län och trafikslag under år 2009. Även då kollektivtrafikresandet redovisas utifrån antalet resor per invånare, istället för antalet resor, står Stockholms län för det mest intensiva resandet. Antalet resor per invånare i Stockholm har dock minskat från 350 respektive 347 resor under åren 2007 och 2008, till 345 resor per invånare under år 2009. Kollektivtrafiken nyttjas även relativt intensivt i Västra Götaland, Skåne och Uppsala län, med 141, 111 respektive 81 resor per invånare under år 2009. Minst antal resor har, liksom tidigare år, Gotlands län med 20 resor per invånare.

Av Tabell 2.1 framgår att i Södermanland, Kalmar, Gotland, Jämtland, Västerbotten och Norrbotten görs samtliga kollektivtrafikresor med buss. Även i övriga län görs flest resor per invånare med buss. Undantagen är Stockholms län där flest resor per invånare görs med tunnelbana, samt Västra Götaland där kollektivtrafikresandet per invånare är förhållandevis jämt fördelat mellan buss och spårväg.



Figur 2.2: Antal resor per invånare efter län år 2009.

Tabell 2.1: Antal resor per invånare efter trafikslag och län år 2009.

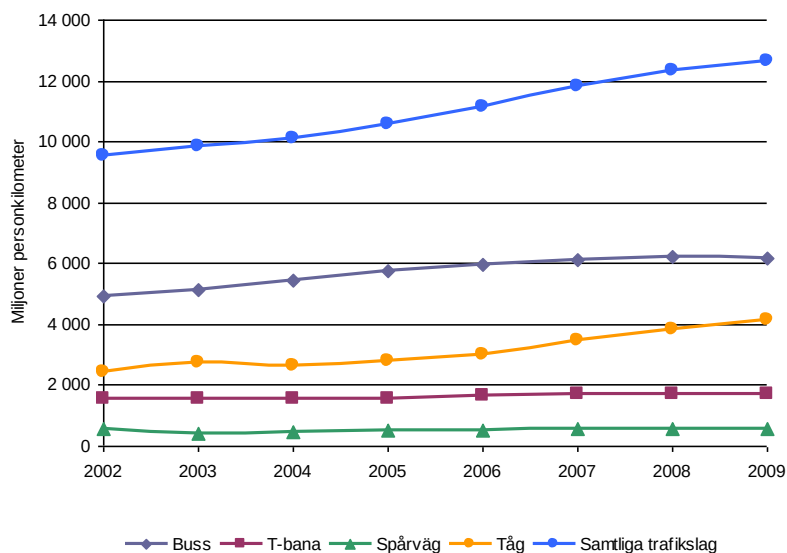
År	Resor per invånare					Totalt
	Buss	Tåg	Spårväg	Tunnelbana	Fartyg	
Stockholm	138	42	9	153	2	345
Uppsala	71	10	-	-	-	81
Södermanland	34	-	-	-	-	34
Östergötland	48	7	8	-	-	62
Jönköping	43	5	-	-	-	48
Kronoberg	29	4	-	-	-	33
Kalmar	29	-	-	-	-	29
Gotland	20	-	-	-	-	20
Blekinge	38	11	-	-	1	50
Skåne	82	29	-	-	-	111
Halland	29	13	-	-	-	42
Västra Götaland	64	9	65	-	3	141
Värmland	42	3	-	-	-	45
Örebro	42	2	-	-	-	44
Västmanland	32	2	-	-	-	35
Dalarna	47	2	-	-	-	49
Gävleborg	41	3	-	-	-	45
Västernorrland	38	0	-	-	-	39
Jämtland	43	-	-	-	-	43
Västerbotten	36	-	-	-	-	36
Norrbottn	34	-	-	-	-	34
Riket	71	16	13	33	1	135

Personkilometer

Ett sätt att mäta konsumtion av kollektivtrafik är att ange den i antalet personkilometer som nyttjas. Antalet personkilometer är ett mått på den sammanlagda reslängden och beräknas genom att multiplicera medelreslängden med antalet gjorda resor.¹²

¹² Uppgiftslämnarna anger konsumtion i form av personkilometer och antal resor. Genomsnittlig reslängd är personkilometer dividerat med antal resor.

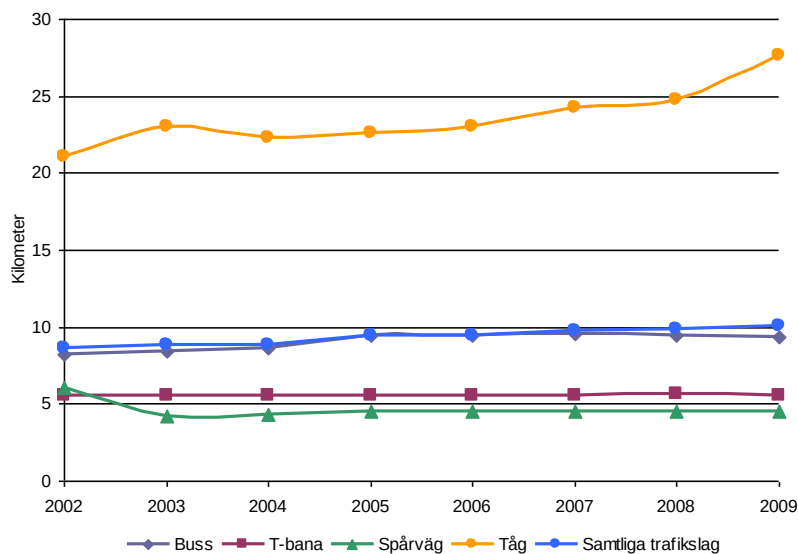
Under år 2009 konsumerades sammanlagt ungefär 12,6 miljarder personkilometer, se Figur 2.3. Detta är en ökning på cirka 33 procent jämfört med år 2002 och 3 procent jämfört med föregående år. Ökningen beror främst på att antalet resor har ökat på total nivå. Av de fyra ingående trafikslagen är det tåg som står för ökningen i personkilometer mellan åren 2008 och 2009. År 2009 utgjorde konsumtionen av tågresor ungefär 4,2 miljarder personkilometer, vilket är en ökning med 13 procent. Intressant att notera är att ökningen i konsumtion av tågresor främst beror på att medelreslängden per tågresa har ökat, eftersom antalet tågresor inte har ökat på motsvarande sätt (se Figur 2.1 och Figur 2.4). Konsumtionen av resor med både tunnelbana och spårväg är kvar på samma nivå som föregående år, medan konsumtionen av bussresor har minskat med 1 procent.



Figur 2.3: Resande per trafikslag i riket år 2002–2009, miljoner personkilometer.

Resans genomsnittliga längd

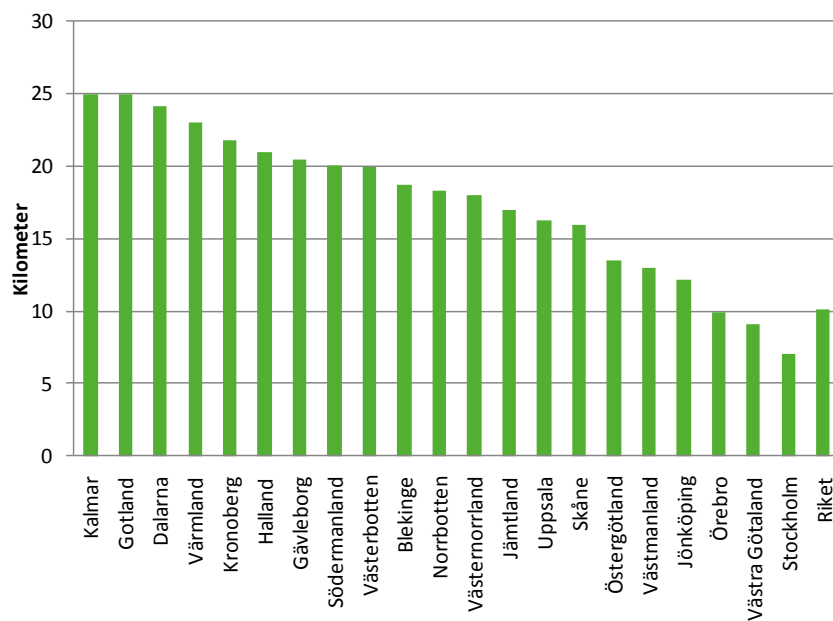
Som framgår av Figur 2.4 har den totala medelreslängden ökat något mellan 2002 och 2009 tack vare allt längre tågresor. Den genomsnittliga resan med tåg var 28 kilometer per resa under år 2009, en ökning med 33 procent sedan 2002. Medelreslängderna för de övriga trafikslagen har varit relativt konstanta.



Figur 2.4: Medelreslängd efter trafikslag i riket år 2002–2009.

I Figur 2.5 och Tabell 2.2 redovisas genomsnittlig reslängd för kollektivtrafikresor i respektive län samt efter trafikslag under år 2009. Resornas medellängd varierar mellan de olika länen och trafikslagen. I Kalmar och Gotlands län var medelreslängden per resa 25 kilometer, vilket är de längsta medelreslängderna i riket. Kortast medellängd på kollektivtrafikresor uppmättes i Stockholms och Västra Götalands län, där den genomsnittliga reslängden understeg 10 kilometer under år 2009.

Av Tabell 2.2 framgår att de i genomsnitt kortaste bussresorna i riket företas i Stockholms län, där medellängden per resa uppgick till 6 kilometer under år 2009. Kalmar och Gotlands län, som hade de längsta medelreslängderna totalt sett i hela riket och där kollektivtransporterna under år 2009 uteslutande har skett med buss, har därför även de i genomsnitt längsta bussresorna. Längst tågresor gjordes under år 2009 i Gävleborgs län, med en medellängd per resa på 86 kilometer, medan de kortaste tågresorna gjordes i Västmanlands län, där reslängden var i genomsnitt 13 kilometer.



Figur 2.5: Medelreslängd efter län år 2009.

Tabell 2.2: Medelreslängd efter trafikslag och län år 2009.

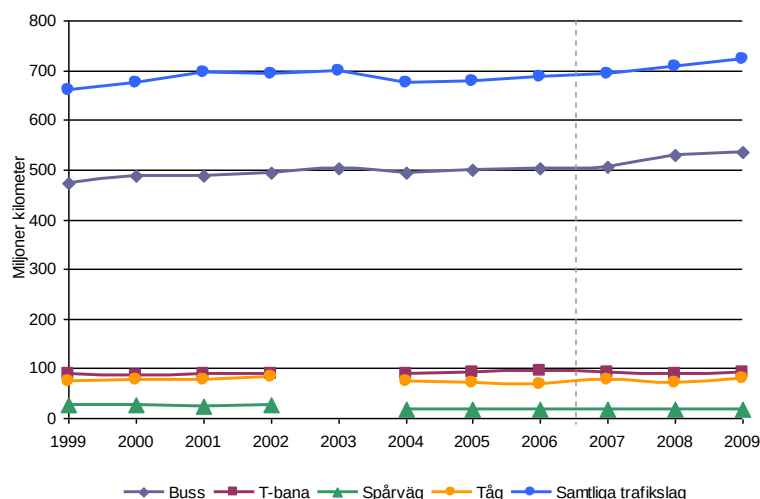
År	Medelreslängd				Totalt
	Buss	Tåg	Spårväg	Tunnelbana	
Stockholm	6	16	3	6	7
Uppsala	12	45	-	-	16
Södermanland	20	-	-	-	20
Östergötland	11	40	3	-	13
Jönköping	9	41	-	-	12
Kronoberg	18	55	-	-	22
Kalmar	25	-	-	-	25
Gotland	25	-	-	-	25
Blekinge	8	56	-	-	19
Skåne	8	40	-	-	16
Halland	14	37	-	-	21
Västra Götaland	9	46	5	-	9
Värmland	21	47	-	-	23
Örebro	9	27	-	-	10
Västmanland	13	13	-	-	13
Dalarna	23	45	-	-	24
Gävleborg	15	86	-	-	20
Västernorrland	18	32	-	-	18
Jämtland	17	-	-	-	17
Västerbotten	20	-	-	-	20
Norrbotten	18	-	-	-	18
Riket	9	28	5	6	10

2.2 Tjänster

De tjänster som den lokala och regionala kollektivtrafiken erbjuder trafikanterna redovisas genom utbudskilometer och sittplatskilometer. Utbudet ska spegla den faktiskt utförda persontrafiken.¹³ Nytt för föregående års undersökning var att även sittplatskilometer samlats in, ett kompletterande mått på utbudet som erbjuds resenärerna. Sittplatskilometer definieras som antalet kilometer i den utförda persontrafiken, multiplicerat med den använda fordonsparkens kapacitet avseende sittplatser. Eventuell ståplatskapacitet fångas således inte upp av detta mått.

Utbudskilometer

Det totala antalet utbudskilometer för samtliga trafikslag uppgick under år 2009 till 722 miljoner kilometer, se Figur 7. Utbudet, mätt i utbudskilometer, har således ökat med knappa 2 procent jämfört med föregående år. Det totala utbudet, mätt i utbudskilometer, under år 2009 utgjordes till 74 procent av buss, 13 procent av tunnelbana, 11 procent av tåg och 2 procent av spårväg, vilket till stor del motsvarar föregående års utbudsfordelning. Jämfört med föregående år har det dock skett en minskning i utbudet av spårvägsresor, där antalet utbudskilometer minskade från 19 till 17 miljoner. Den största procentuella ökningen i utbud mellan år 2008 och 2009 stod tågtrafiken för, med en ökning på 10 procent.



Figur 2.6: Antal utbudskilometer efter trafikslag i riket år 1999–2009. Miljoner kilometer.

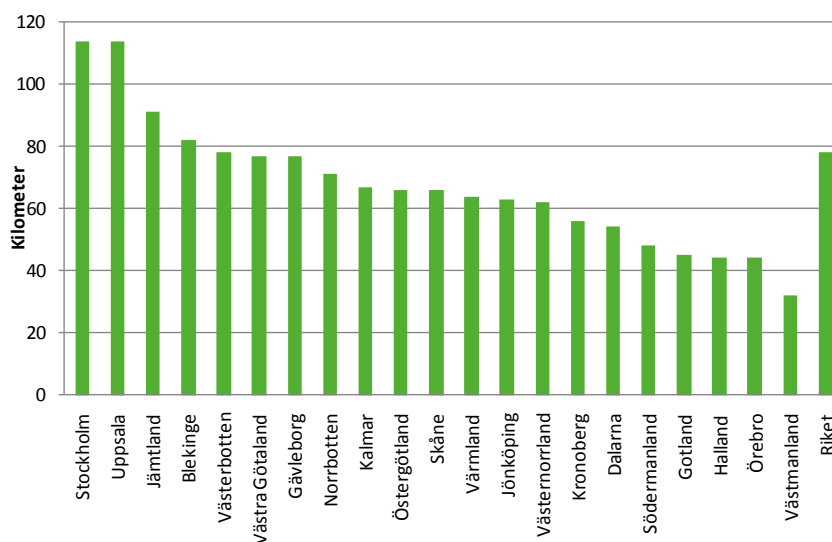
Mellan år 1999 och 2009 har utbudet för samtliga trafikslag, mätt i utbudskilometer, ökat med 9 procent (se Figur 7). Denna ökning bör dock tolkas med försiktighet eftersom de presenterade siffrorna för tåg- och spårvägsutbudet

¹³ Utbudskilometer är detsamma som tidtabellskilometer, där trafik som ställs in exkluderas och den trafik som sätts in vid behov inkluderas i statistiken. Vidare exkluderas trafik såsom ut- och inkörning samt tomkörning.

för år 1999 och 2009 inte är jämförbara.¹⁴ Under det senaste decenniet har bussutbudet ökat med 13 procent och tunnelbaneutbudet med knappt 5 procent.

Kollektivtrafikutbudet, mätt i utbudskilometer, är störst i Stockholms län följt av Västra Götaland, som står för motsvarande 32 respektive 17 procent av det totala utbudet under år 2009. Gotlands län står för knappt en halv procent av det totala kollektivtrafikutbudet och Västmanland för cirka en procent. Mellan år 2008 och 2009 stod Skåne och Uppsala län för den största ökningen i kollektivtrafikutbud, med 6,5 respektive 2 miljoner fler utbudskilometer. Nio av 21 län minskade sitt utbud under denna period och minskningen i antal utbudskilometer var störst i Stockholms län följt av Gotlands län.

I Figur 2.7 och Tabell 2.3 presenteras utbudet relaterat till både antalet invånare totalt respektive per trafikslag i respektive län under år 2009. Utbudet per invånare var störst i Stockholms och Uppsala län, där 114 kilometer kollektivtrafik per invånare erbjöds under år 2009. I Västmanlands län uppgick utbudet till 32 kilometer per invånare. Uppsala har också högst utbudskilometer per invånare för buss i riket, följt av Jämtlands län, med motsvarande 105 respektive 91 kilometer. I de län där det finns flera olika trafikslag är utbudet av buss dominerande. I Stockholms län är dock utbudet av tunnelbana nära nog lika stort som av buss. Utbudet av tåg per invånare är betydande i Stockholm, Gävleborg, Jönköping, Skåne och Blekinge. Västra Götaland är det enda län som har ett mer än marginellt utbud per invånare av spårväg.



Figur 2.7: Antal utbudskilometer per invånare efter län år 2009.

¹⁴ Definitionerna för utbudskilometer har ändrats mellan år 2006 och år 2007. För ytterligare information, se SIKa Statistik 2008:17.

Tabell 2.3: Antal utbudskilometer per invånare efter trafikslag och län år 2009.

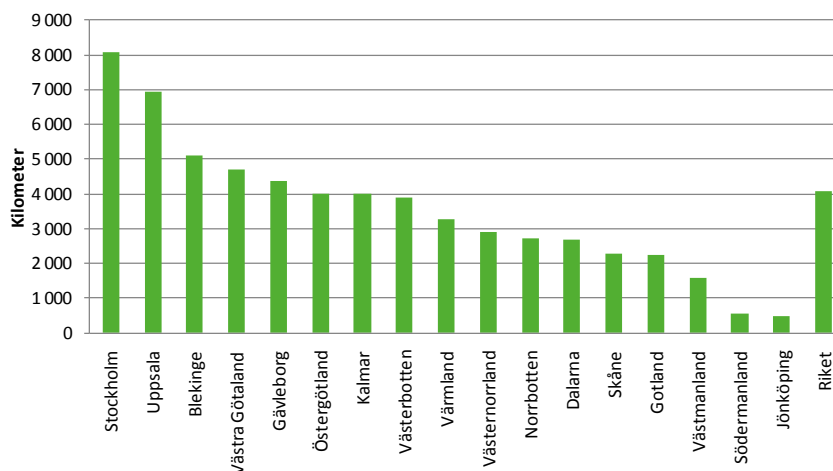
År	Utbudskilometer per invånare				Totalt
	Buss	Tåg	Spårväg	Tunnelbana	
Stockholm	55	12	1	46	114
Uppsala	105	9	-	-	114
Södermanland	48	-	-	-	48
Östergötland	56	8	2	-	66
Jönköping	42	21	-	-	63
Kronoberg	56	-	-	-	56
Kalmar	59	8	-	-	67
Gotland	45	-	-	-	45
Blekinge	46	36	-	-	82
Skåne	53	13	-	-	66
Halland	44	-	-	-	44
Västra Götaland	61	8	8	-	77
Värmland	55	9	-	-	64
Örebro	44	-	-	-	44
Västmanland	32	-	-	-	32
Dalarna	54	-	-	-	54
Gävleborg	61	16	-	-	77
Västernorrland	59	3	-	-	62
Jämtland	91	-	-	-	91
Västerbotten	78	-	-	-	78
Norrbottn	71	-	-	-	71
Riket	57	8	2	10	78

Sittplatskilometer

Sittplatskilometer är ett annat mått på utbudet av kollektivtrafik och definieras som antalet kilometer i den utförda persontrafiken, multiplicerat med den använda fordonsparkens kapacitet avseende sittplatser. Uppgifter om antalet erbjudna sittplatskilometer samlades in första gången för året 2008. Alla län hade inte möjlighet att redovisa denna uppgift, de för vilka uppgift saknas har utelämnats ur Figur 2.8.

För riket¹⁵ i genomsnitt uppges strax under 4 100 sittplatskilometer per invånare ha erbjudits under år 2009, se Figur 2.8. Variationen är stor mellan länen. Stockholms och Uppsala län har störst utbud räknat i sittplatskilometer per invånare. Dessa två län hade också störst utbud räknat i utbudskilometer per invånare. I Stockholms län redovisas 8 067 sittplatskilometer under året medan Jönköpings län för samma period har 475 sittplatskilometer per invånare. Även här finns således storstadsregionerna i topp vad avser utbud.

¹⁵ Riksgenomsnitt beräknat på de 17 län som redovisat sittplatskilometer



Figur 2.8: Antal sittplatskilometer per invånare efter län år 2009.¹⁶

2.3 Ekonomi

I avsnittet redovisas kollektivtrafikens kostnader, verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott. Kostnader innefattar trafikeringskostnader per trafikslag, samt övriga kostnader och kostnader för infrastruktur som inte kan hänföras till specifikt trafikslag. Verksamhetsintäkter inkluderar trafikintäkter per trafikslag, samt övriga affärsintäkter som inte kan inordnas under något specifikt trafikslag. Bidragen/tillskotten kommer från kommunen, landstinget och staten/Rikstrafiken. Samtliga ekonomiuppgifter har räknats om till 2009 års priser för att skapa bättre möjlighet till jämförbarhet mellan åren.¹⁷

Kostnader, verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott

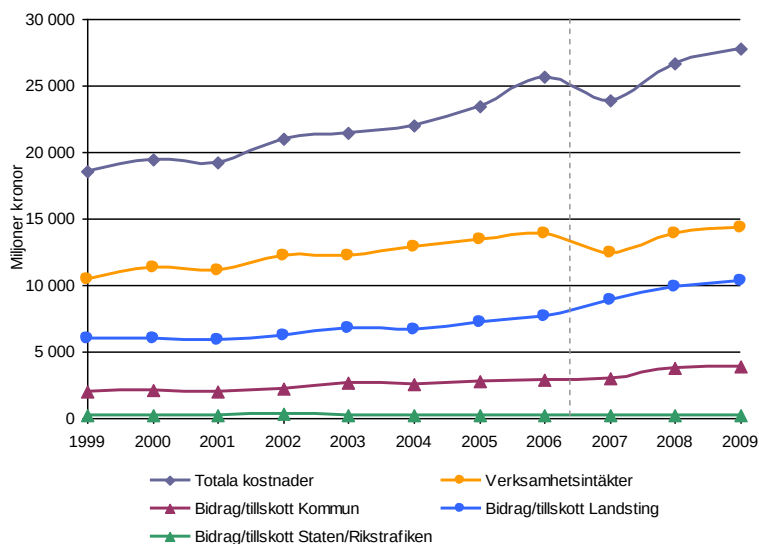
Under år 2009 uppgick kostnaderna respektive verksamhetsintäkterna för kollektivtrafiken i Sverige till cirka 27,8 respektive 14,4 miljarder kronor, se Figur 2.9. Under det senaste decenniet har kostnaderna för kollektivtrafiken ökat i högre takt än verksamhetsintäkterna. Medan kostnaderna ökade med 50 procent har verksamhetsintäkterna ökat med 38 procent. Av de totalt cirka 14,5 miljarder kronor som utgick i bidrag/tillskott till kollektivtrafiken under år 2009 kom majoriteten, 72 procent, från landstingen, 26 procent från kommunerna och 2 procent från staten/Rikstrafiken. Bidraget/tillskottet från kommunerna har ökat mest sedan år 1999, närmare bestämt med 94 procent. Bidraget/tillskottet från landstingen och staten/Rikstrafiken har ökat med 74 respektive 25 procent under samma period. Det statliga bidraget har dock minskat något under senare år, och var som högst år 2002.

Som en följd av den såväl stora konsumtionen som utbudet har också Stockholms län de enskilt största kostnaderna, verksamhetsintäkterna och

¹⁶ För sammanlagt 17 av landets 21 län har uppgifter lämnats. De län för vilka inga siffror har redovisats har utelämnats ur figuren.

¹⁷ Definitionerna ändrades mellan år 2006 och 2007, vilket kan påverka jämförbarheten över tiden. För ytterligare information, se vidare Lokal och regional kollektivtrafik 2007 (SIKA Statistik 2008:17).

bidragen/tillskotten för kollektivtrafiken. Under år 2009 uppgick Stockholms läns kostnader till drygt 11 miljarder kronor, vilket motsvarar 40 procent av de totala kostnaderna för riket.



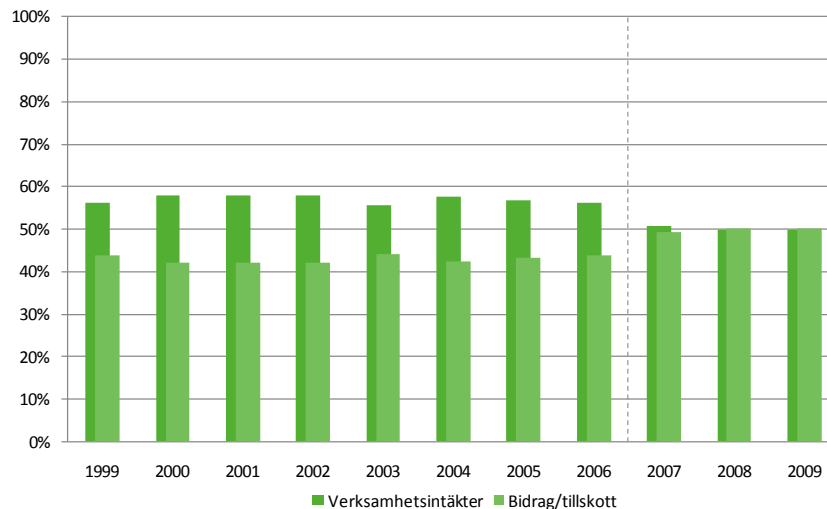
Figur 2.9: Kostnader, verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott i riket år 1999–2009. Miljoner kronor.¹⁸

Självfinansiering och bidragsfördelningen

Av Figur 2.10 framgår att under åren 1999 till 2006 utgjorde verksamhetsintäkterna en något större andel, jämfört med bidraget/tillskotten, av de totala intäkterna. Under dessa år uppgick verksamhetsintäkterna till mellan 56 och 58 procent och bidragen/tillskotten till mellan 42 och 44 procent. Under senare år, det vill säga 2007 och framåt, har verksamhetsintäkterna och bidragen/tillskotten utgjort ungefär hälften vardera av de totala intäkterna.

Ett sätt att beskriva kollektivtrafikens ekonomiska förhållanden är genom självfinansieringsgraden, det vill säga andelen av trafikens kostnader som täcks av verksamhetsintäkter. Under år 2009 var självfinansieringsgraden för hela riket cirka 52 procent och för Stockholms län 54 procent. Högst självfinansieringsgrad hade Skåne län och lägst Gotlands län, 62 respektive 25 procent.

¹⁸ Definitionerna för kostnader, intäkter och bidrag/tillskott har ändrats mellan år 2006 och år 2007. För ytterligare information, se SIKA Statistik 2008:17.



Figur 2.10: Fördelning mellan verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott i täckningen av kollektivtrafikens kostnader i riket år 1999–2009. Andel (%).¹⁹

Kollektivtrafiken finansieras alltså av såväl verksamhetsintäkter (trafikintäkter och övriga affärsintäkter som till exempel reklamintäkter) som bidrag från samhället. Av totala intäkter för kollektivtrafiken i hela riket under år 2009 utgjorde verksamhetsintäkterna 50 procent, kommunbidrag/tillskott 13 procent, landstingsbidrag/tillskott 36 procent och resterande 1 procent av bidrag från staten/Rikstrafiken. Den procentuella fördelningen mellan verksamhetsintäkterna och bidragen liksom mellan de olika bidragen har således varit förhållandevis lika under det senaste decenniet.

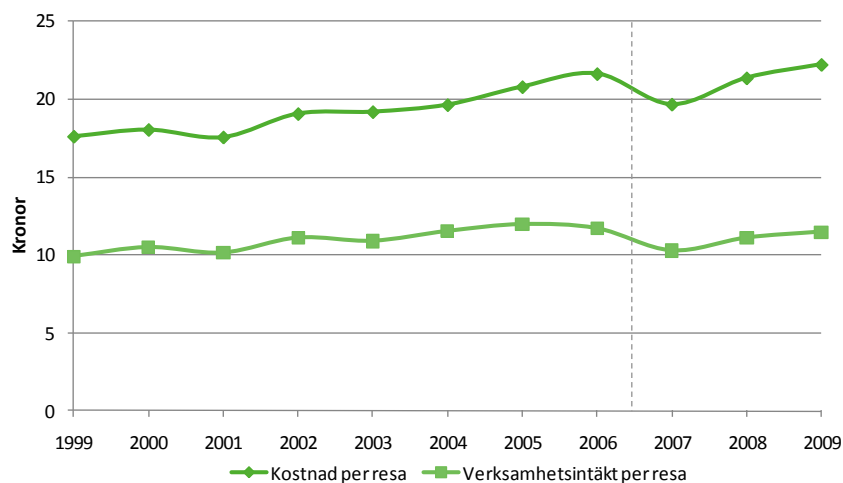
Att landstingsbidraget utgör en betydande del av de totala intäkterna beror till stor del på att Stockholms län endast får bidrag från landstinget. Om man exkluderar Stockholm uppgår verksamhetsintäkterna till 50 procent, kommunbidraget till 23 procent, landstingsbidraget till 25 procent och statsbidraget till nära 2 procent under år 2009.

Kostnader och verksamhetsintäkter per resa

I Figur 2.11 redovisas kostnad och verksamhetsintäkt per resa. Under år 2009 kostade en kollektivtrafikresa i genomsnitt 22 kronor medan verksamhetsintäkten var 11 kronor per resa. Mellan 1999 och 2009 har kostnaden per resa varierat mellan 18 och 22 kronor, omräknat i 2009 års priser, medan intäkten har varierat mellan 10 och 12 kronor per resa. Medan de reala intäkterna per resa har varit relativt stabila under det senaste decenniet har de reala kostnaderna ökat enligt figuren.

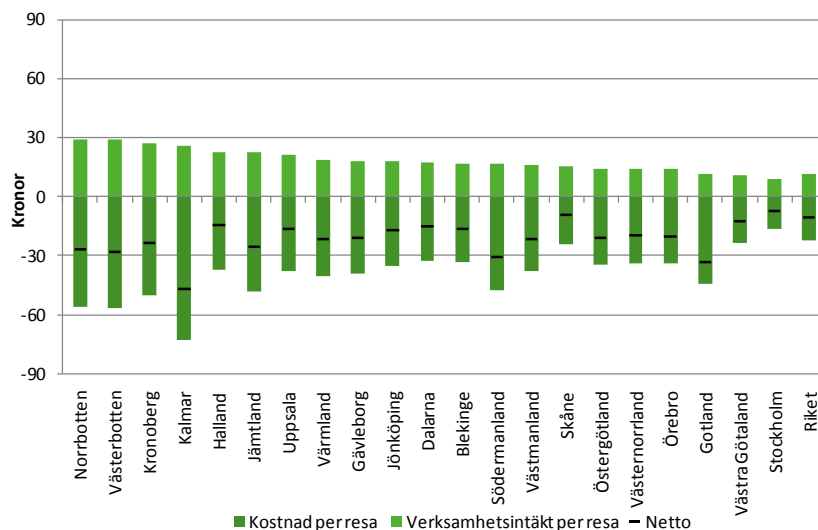
¹⁹ Definitionerna för verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott har ändrats mellan år 2006 och år 2007. För ytterligare information, se SIK Statistisk 2008:17.

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



Figur 2.11. Kostnader och verksamhetsintäkter per kollektivtrafikresa i riket år 1999–2009.²⁰

Kostnaden per kollektivtrafikresa är större än verksamhetsintäkten per resa i samtliga län under år 2009, se Figur 2.12. Kostnaden per resa är högst i Kalmar län, 73 kronor, följt av Norrbotten och Västerbottens län. Norrbotten och Västerbotten har dock även de högsta intäkterna per resa, cirka 29 kronor, i riket. Stockholms län har både lägst kostnad per resa och intäkt per resa av alla län, 16 respektive 9 kronor under år 2009. Under år 2009 hade även Stockholms län den lägsta nettokostnaden per resa (det vill säga kostnad minus verksamhetsintäkt) i Sverige, medan Kalmar län hade den högsta.



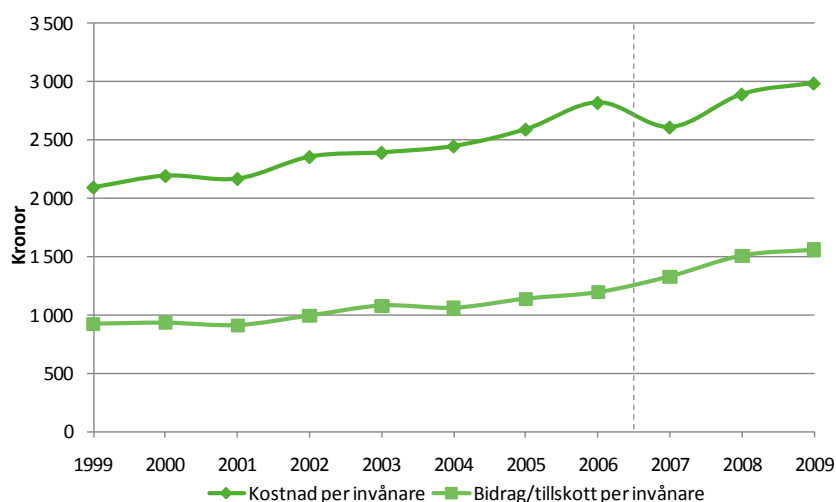
Figur 2.12: Kostnader, verksamhetsintäkter och netto (kostnad minus verksamhetsintäkt) per kollektivtrafikresa och län, år 2009.

²⁰ Definitionerna för kostnader och verksamhetsintäkter har ändrats mellan år 2006 och år 2007. För ytterligare information, se SIKAs Statistik 2008:17.

Kostnader och bidrag per invånare

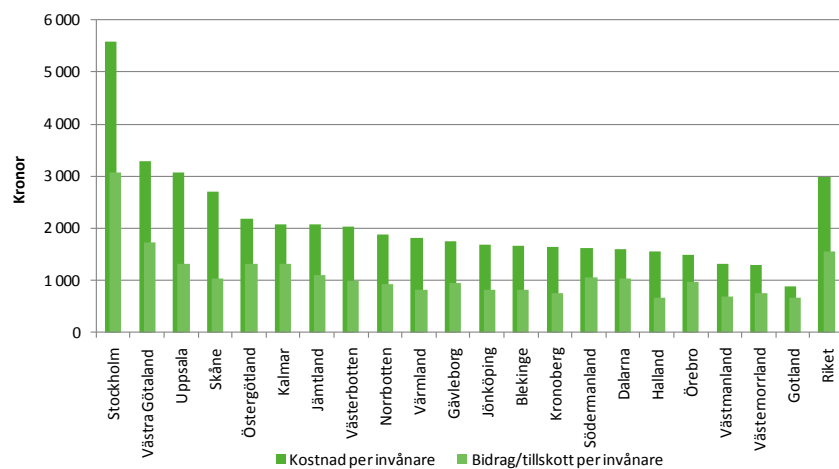
Eftersom den lokala och regionala allmänna kollektivtrafiken delvis är samhällsfinansierad är det av vikt att belysa vad den kostar och hur stor del samhället bidrar med. I Figur 2.13 och Figur 2.14 relateras kostnader och bidrag till antalet invånare. Sedan år 1999 har kostnaden för kollektivtrafik per invånare ökat från 2 092 till 2 990 kronor, omräknat i 2009 års priser, vilket motsvarar en ökning på 43 procent, se Figur 2.13. Under samma tidsperiod har bidraget per invånare ökat med 69 procent, från 921 kronor till 1 557 kronor. Under samma period har verksamhetsintäkterna ökat från 1 177 kronor per invånare till 1 545 kronor per invånare, en ökning med motsvarande 31 procent.

Av Figur 2.14 framgår att kostnaden per invånare skiljer sig mycket åt mellan länen. Stockholms län hade under år 2009 både den högsta kostnaden per invånare och det högsta bidraget/tillskottet per invånare, 5 573 respektive 3 078 kronor. Gotlands län hade lägst kostnad respektive bidrag/tillskott per invånare, motsvarande 889 respektive 664 kronor under år 2009. Även andelen av bidragen per invånare som täcker kostnaden per invånare varierar mellan länen. Under år 2009 täckte bidraget 75 procent av kostnaden i Gotlands län, medan endast 38 procent av kostnaden finansierades med bidrag/tillskott i Skåne.



Figur 2.13: Kostnader och bidrag/tillskott per invånare i riket år 1999–2009.²¹

²¹ Definitionerna för kostnader och bidrag/tillskott har ändrats mellan år 2006 och år 2007. För ytterligare information, se SIKA Statistik 2008:17.



Figur 2.14: Kostnader och bidrag/tillskott per invånare efter län år 2009.

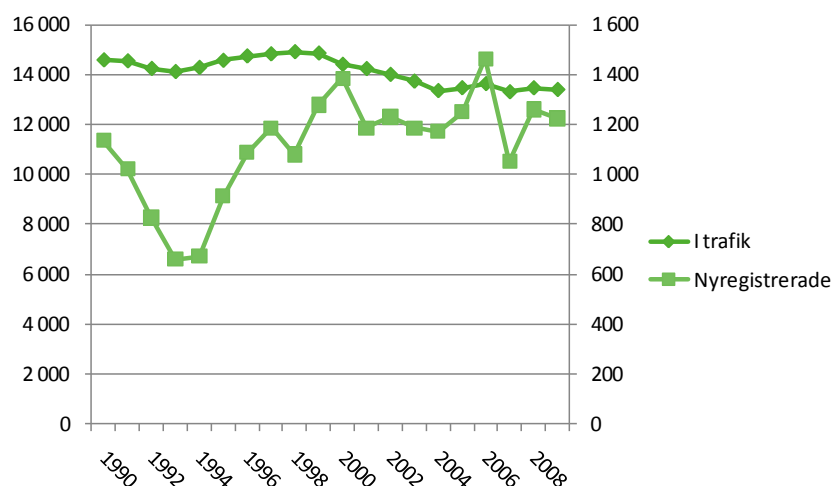
3 Sveriges busspark

Vi såg i kapitel 2 att av både antal resor och antal personkilometer utförs ungefär hälften med buss. Buss är också det trafikslag inom kollektivtrafiken där vi har mest information om fordonen, tack vare att alla bussar finns registrerade i Transportstyrelsens vägtrafikregister. I detta avsnitt beskrivs de svenskregistrerade bussarna i korthet.²²

3.1 Antal bussar

En buss är ett fordon avsett för passagerartransport och som kan transportera föraren plus åtta passagerare eller fler. I slutet av 2009 fanns det 13 407 bussar registrerade i Sverige och under året nyregistrerades 1 225 bussar och avregistrerades (i princip skrotades) 989 stycken. År 2009 minskade antal bussar i trafik med en halv procent jämfört med 2008. Nyregistrerade bussar sjönk med 3 procent jämfört med året innan.

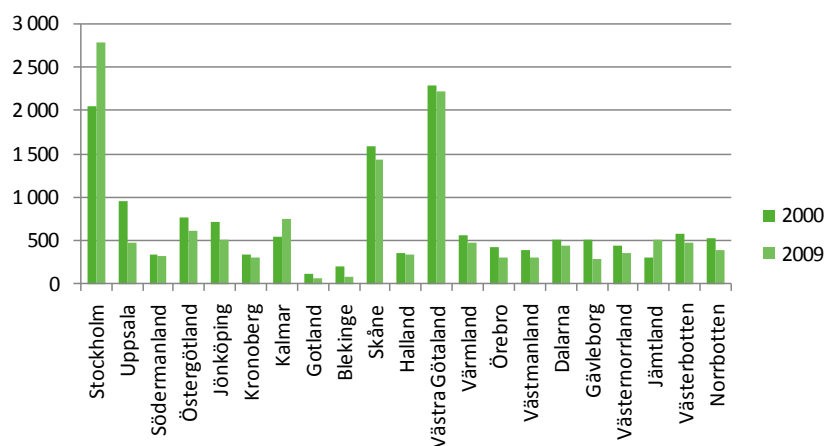
Utvecklingen av antal bussar i trafik och nyregistrerade bussar de senaste 20 åren visas i Figur 3.1. Vi ser att bussparkens storlek varierat mellan 13 000 och 15 000 med en tendens till att minska över tiden. Investering i nya bussar är konjunkturkänsligt och lågkonjunkturen i början av 1990-talet syns tydligt i minskade nyregistreringar. Åren 1993–1994 var nyregistreringarna mindre än 5 procent av bussparken. De senaste tio åren har nyregistreringarna legat runt 9–10 procent av bussparken.



Figur 3.1: Antal bussar i trafik (vänster axel) och antal nyregistrerade bussar (höger axel), åren 1990–2009.

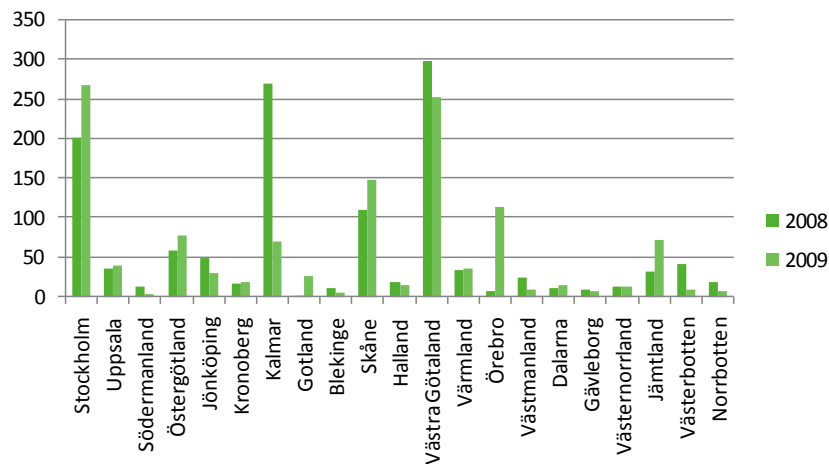
²² Detaljerad officiell statistik över svenska fordon publiceras årligen, senast i rapporten Fordon 2009 (SIKA).

Flest bussar i trafik under 2009 fanns i de befolkningsmässigt största länen, Stockholm (2 787 bussar), Västra Götaland (2 294 bussar) och Skåne (1 581). Minst antal bussar fanns på Gotland (68) och i Blekinge län (73). Antal bussar i trafik minskade med en halv procent under 2009. På tio år, från 2000 till 2009, har bussparken minskat med 7 procent. Störst procentuell minskning har varit i Blekinge (-64 procent) och Uppsala län (-50 procent). Bussparkens storlek ökar dock också i vissa län. På tio år har den ökat mest i Jämtlands län (+68 procent), Kalmar län (+38 procent) och Stockholms län (+35 procent). Om man räknar antal bussar i trafik per invånare har Sverige som helhet 2,7 bussar per 10 000 invånare. Variationen mellan länen är stor, från 0,5 bussar per 10 000 invånare i Gävleborgs län till 14,5 bussar per 10 000 invånare i Kalmar län. Genom upphandling av lokal- och regional kollektivtrafik körs många bussar i trafik även i andra län än där de är registrerade.



Figur 3.2: Antal bussar i trafik fördelat per län, 2000 och 2009.

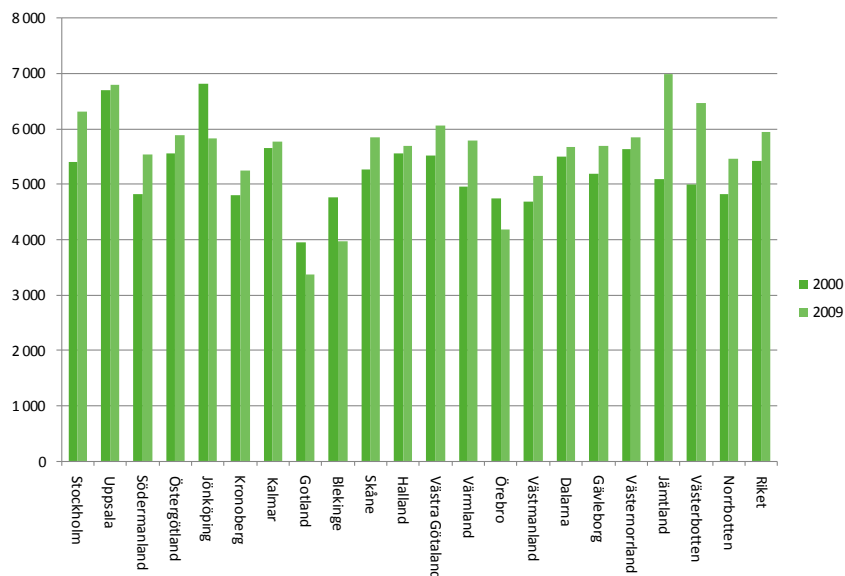
Mellan 2008 och 2009 minskade nyregistreringar av bussar med 3 procent, från 1 262 till 1 225 bussar. De årliga variationerna i länens nyregistrerade bussar är stora. Gotlands län nyregistrerade till exempel en enda buss år 2008 och 26 bussar år 2009 medan Södermanlands län registrerade 13 bussar under 2008 och endast två bussar 2009 (se Figur 3.3).



Figur 3.3: Antal nyregistrerade bussar efter län, 2008 och 2009.

3.2 Medelkörsträckor

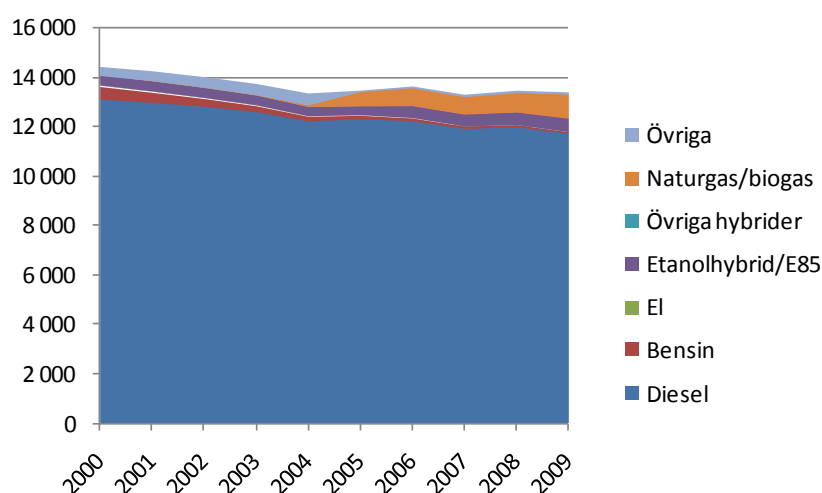
En buss körde under 2009 i genomsnitt tre procent längre än 2008, 5 941 mil, att jämföra med 1 454 mil för en personbil, 1 706 för en lätt lastbil och 4 896 för en tung lastbil. Den genomsnittliga körsträckan för bussar i Sverige har på de sista tio åren ökat med nio procent. Sedan år 2000 har körsträckan ökat mest procentuellt i Jämtlands län (+38 procent) och Västerbottens län (+30 procent) samtidigt som den har minskat mest i Blekinge län (-20 procent) och Jönköping (-17 procent) (se Figur 3.4).



Figur 3.4: Medelkörsträckor efter län, 2000 och 2009.

3.3 Bussarnas drivmedel

Dieseldrivna bussar dominerar fortfarande bussparken men de har minskat sin andel från 91 till 87 procent mellan 2000 och 2009. Bussar som drivs med naturgas/biogas har ökat snabbt de fem senaste åren och har idag en andel om sju procent medan etanolhybridernas andel är stabil runt fyra procent. Bensinbussarna är på utdöende och utgör idag bara en halv procent av bussparken. Andelen bussar som drivs med annat drivmedel än diesel eller bensin har fördubblats på tio år, från 6 till 12 procent. De bensinbussar som finns kvar körs korta sträckor i genomsnitt så tillsammans står bensinbussarna för endast 0,1 procent av bussarnas totala körsträcka.



Figur 3.5: Bussar i trafik efter drivmedel, 2000–2009.

3.4 Antal passagerare i bussarna

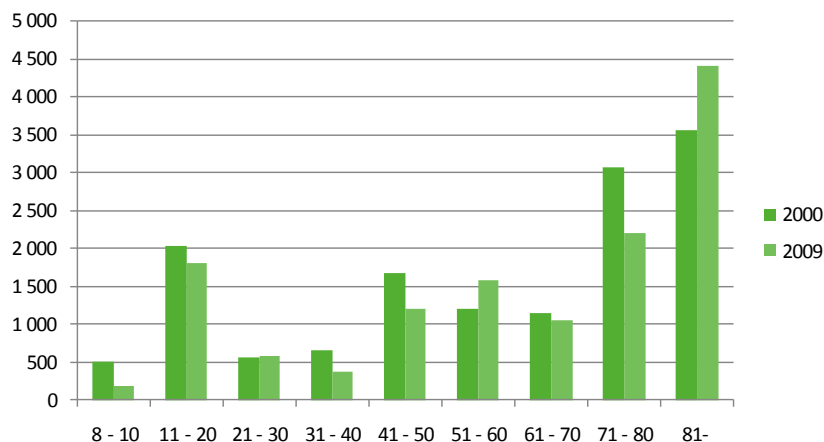
Det finns tre huvudtyper av buss: stadsbuss, landsvägsbuss och turistbuss. Indelningen sker efter hur mycket utrymme som finns för stående passagerare.

- Klass I stadsbuss: ett fordon i denna klass har sittplatser samt utrymmen för stående passagerare.
- Klass II landsvägsbuss eller turistbuss: ett fordon i denna klass kan ha utrymmen för stående passagerare men endast i gången.
- Klass III turistbuss: ett fordon i denna klass har inga utrymmen för stående passagerare.²³

Statistiken över antal bussar fördelas endast efter antal passagerare (sitt- och ståplatser tillsammans) och inte efter klass. Den vanligaste typen av bussar i Sverige är för 81 eller fler passagerare och den näst största kategorin är bussar

²³ Föreskrifter nr 51 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (FN/ECE) – Enhetliga bestämmelser om typgodkännande av motorfordon med minst fyra hjul med avseende på deras buller, Bilaga 4.

med 71–80 passagerare. Halva bussparken består av bussar för 71 eller fler passagerare. Utvecklingen mellan 2000 och 2009 visas i Figur 3.6.

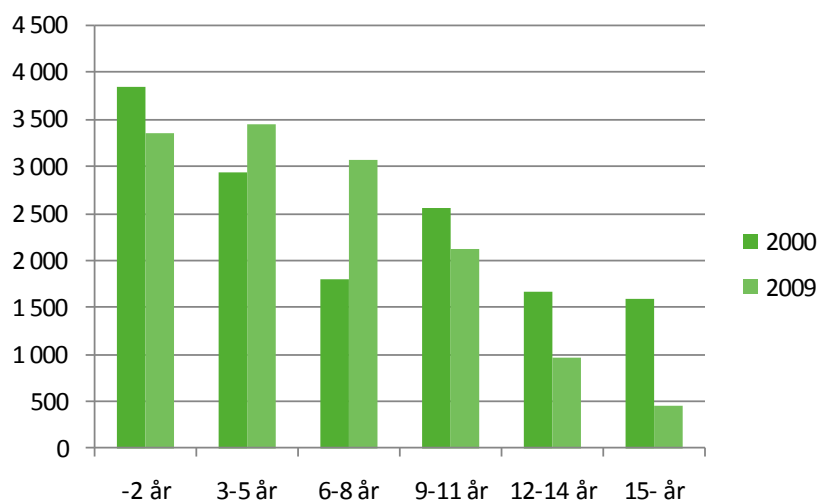


Figur 3.6: Bussar i trafik efter tillåtet antal passagerare, både sittande och stående, år 2000 och 2009.

Den kategori bussar de längsta genomsnittliga körsträckorna är bussar med plats för 51–60 passagerare som kördes i genomsnitt 7 531 mil under 2009. För samtliga bussar var genomsnittlig körsträcka 5 941 mil.

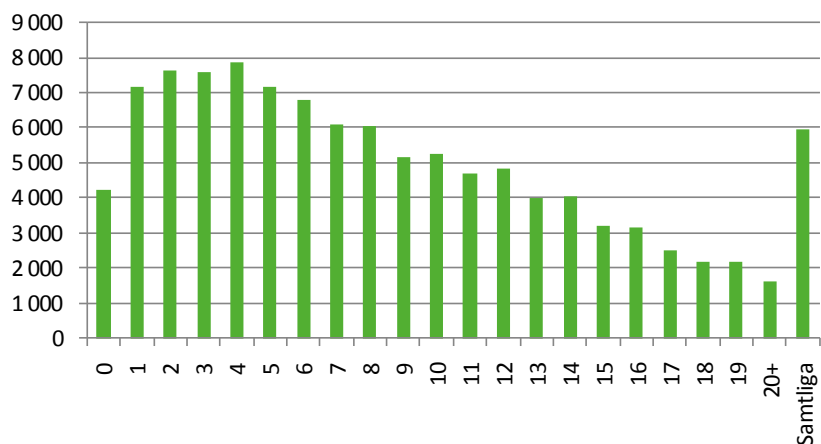
3.5 Ålder på bussarna

Bussar är unga fordon och i slutet av 2009 var bussarna i trafik i genomsnitt 6,3 år gamla att jämföra med personbilarna som var 9,6 år, lätta lastbilar 7,7 år och tunga lastbilar 10,1 år. Att bussarna är unga beror bland annat på att de utsätts för stort slitage med långa körsträckor per år (se avsnitt 3.2). I Figur 3.7 visas hur bussarnas ålder fördelade sig år 2000 respektive 2009. Vi ser att de gamla bussarna minskat i antal och att bussparken förnygrats på tio år. Observera att år 2000 var det få bussar som var 6–8 år gamla, eftersom detta var de relativt få bussar som nyregistrerades under 1990-talets lågkonjunktur (se avsnitt 3.1).



Figur 3.7: Antal bussar i trafik efter ålder på bussen, 2000 och 2009.

Ju yngre bussarna är, desto längre sträckor körs de i genomsnitt enligt Figur 3.8.



Figur 3.8: Medelkörsträcka efter ålder på bussen, 2000 och 2009.

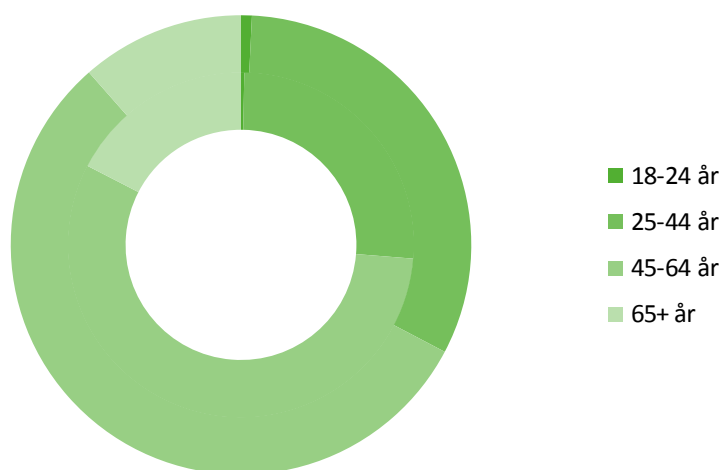
De yngre bussarna är alltså flest till antalet och dessutom körs de unga bussarna i genomsnitt flest mil. Av alla kilometer som körs med buss körs hela 53 procent av bussar som är max 5 år och 77 procent av bussar som är max 8 år gamla, enligt se Figur 3.9. Bussar som är 15 år och äldre har minskat sin andel av bussarnas totala körsträcka från sju till två procent på tio år.



Figur 3.9: Totalt antal körda kilometer efter ålder på bussen, 2000 (inre cirkeln) och 2009 (yttre cirkeln).

3.6 Vilka har busskörkort?

I slutet av 2009 fanns totalt 196 000 personer med busskörkort (behörighet D).²⁴ Antal busskörkortsinnehavare har på tio år minskat från 226 000 till 196 000, det vill säga med 13 procent. Det skiljer sig stort mellan könen vad gäller busskörkortsinnehav. De senaste tio åren har 90 procent av det totala antalet busskörkortsinnehavare varit män. En relativt stor andel av innehavarna av busskörkort är i pensionsåldern, 17 procent av männen och 11 procent av kvinnorna enligt Figur 3.10, och torde endast i undantagsfall arbeta som bussförare. Bland både män och kvinnor är de flesta som har busskörkort mellan 45 och 64 år gamla, 56 procent för båda könen.



Figur 3.10: Busskörkortsinnehavare fördelat på ålder och män (inre cirkeln) och kvinnor (yttre cirkeln), 2009.

²⁴ Behörighetskrav för körkort för buss finns på Körkortsportalen på Transportstyrelsens hemsida, www.transportstyrelsen.se

Bilaga 1. Ordlista

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

Bilaga 2. Tabeller

Tabellförteckning

List of tables

Tabell 1	Trafik- och ekonomiuppgifter efter län år 2009.	Table 1	Information on traffic and the economic situation according to county 2009.
Tabell 2	Nyckeltal för trafikuppgifter efter län år 2009.	Table 2	Key figures on information on traffic according to county 2009.
Tabell 3	Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2009.	Table 3	Key figures on the economic situation according to county 2009.
Tabell 4	Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2009.	Table 4	Key figures on the economic situation according to county 2009.
Tabell 5	Fördelning mellan verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott respektive kostnader efter län år 2009.	Table 5	Distribution between revenues, subsidies and costs according to county 2009.
Tabell 6	Trafikuppgifter och nyckeltal för trafikuppgifter efter trafikslag år 2009.	Table 6	Key figures and information on traffic according to mode of transport 2009.
Tabell 7	Trafikuppgifter, ekonomiuppgifter och nyckeltal för ekonomiuppgifter efter trafikslag år 2009, exklusive Stockholms län.	Table 7	Information on traffic situation, key figures and information on economic situation according to mode of transport excluding Stockholm county, 2009.
Tabell 8	Trafik- och ekonomiuppgifter år 1999-2009 (2009 års priser).	Table 8	Information on traffic and the economic situation in 1999-2009.
Tabell 9	Nyckeltal för trafikuppgifter år 1999-2009.	Table 9	Key figures on information on traffic 1999-2009.
Tabell 10	Nyckeltal för ekonomiuppgifter år 1999-2009 (2009 års priser).	Table 10	Key figures on the economic situation 1999-2009.
Tabell 11	Fördelning mellan verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott respektive kostnader år 1999-2009.	Table 11	Distribution between revenues, subsidies and costs in 1999-2009.
Tabell 12	Antal resor efter trafikslag i riket år 1999-2009 (miljoner resor).	Table 12	Number of journeys in the country per mode of transport in 1999-2009 (million journeys).
Tabell 13	Antal utbudskilometer efter trafikslag i riket år 1999-2009 (miljoner kilometer).	Table 13	Number of kilometers available per mode of transport in the country in 1999-2009 (million kilometers).
Tabell 14	Antal personkilometer efter trafikslag i riket år 2002-2009 (miljoner kilometer).	Table 14	Number of kilometers per person per mode of transport in the country in 2002-2009 (million kilometers).
Tabell 15	Medelreslängd efter trafikslag i riket år 2002-2009 (kilometer).	Table 15	Average length of journey according to mode of transport in the country 2002-2009 (kilometers).
Tabell 16	Resor, utbudskilometer och personkilometer efter län år 2006-2009 (1000-tal).	Table 16	Journeys, kilometers per person and number of kilometers available according to county 2006-2009 (in thousands).

Kommentar:

Uppgifter i tidigare års rapporter kan skiljas sig något åt i jämförelse med denna rapport. Detta beror på att någon/några trafikhuvudmän har ändrat/rättat sina inrapporterade uppgifter för tidigare år i och med insamlingen av uppgifter för år 2009. Dessa uppgifter är i tabellerna markerade med ett k (korrigerad).

Tabell 1: Trafik- och ekonomiuppgifter efter län år 2009.¹

Län	Resor	Utbuds- kilometer	Person- kilometer	Sittplats- kilometer	Intäkter (1000-tal kr)		Totala verksam- hetsintäkter	Bidrag/tillskott Kommun	Bidrag/tillskott Landsting	Bidrag/ tillskott Staten/ Rikstrafiken	Totala bidrag/ tillskott	Totala intäkter
	(1000-tal)	(1000-tal)	(1000-tal)	(1000-tal)	Trafik- intäkter	Övriga affärsintäkter						
Stockholm	691 049	228 517	4 872 000	16 135 000	5 324 819	655 557	5 980 376	-	6 157 008	-	6 157 008	12 137 384
Uppsala	26 700	37 500	435 000	2 288 000	538 000	34 500	572 500	242 000	191 000	-	433 000	1 005 500
Södermanland	9 133	12 834	182 660	146 847	152 485	617	153 102	150 894	130 633	-	281 527	434 629
Östergötland	26 516	28 235	356 654	1 707 321	358 200	17 514	375 714	318 800	238 670	-	557 470	933 184
Jönköping	16 228	21 076	196 976	159 300	227 958	64 176	292 134	115 140	115 140	45 362	275 642	567 776
Kronoberg	5 949	10 175	129 797	-	161 404	271	161 675	73 544	64 921	-	138 465	300 140
Kalmar	6 678	15 686	166 956	935 188	172 531	2 045	174 576	160 634	129 509	14 855	304 998	479 574
Gotland	1 143	2 558	28 575	127 900	12 861	-	12 861	37 923	-	-	37 923	50 784
Blekinge	7 571	12 475	141 991	776 179	126 147	1 690	127 837	58 082	47 510	19 356	124 948	252 785
Skåne	135 587	80 503	2 161 834	2 795 328	1 978 285	80 266	2 058 551	22 941	1 223 896	3 410	1 250 247	3 308 798
Halland	12 350	12 857	259 288	-	275 873	5 286	281 159	110 356	84 973	2 648	197 977	479 136
Västra Götaland	220 841	120 905	2 005 943	7 373 333	2 392 309	27 182	2 419 491	1 425 510	1 215 242	66 653	2 707 405	5 126 896
Värmland	12 358	17 550	284 328	893 187	226 294	2 215	228 509	108 250	108 000	4 942	221 192	449 701
Örebro	12 225	12 143	121 377	-	167 436	1 924	169 360	157 972	109 590	-	267 562	436 922
Västmanland	8 656	7 930	112 528	396 500	133 008	8 381	141 389	97 721	75 818	-	173 539	314 928
Dalarna	13 443	14 800	323 935	740 000	221 714	10 794	232 508	132 881	124 481	25 835	283 197	515 705
Gävleborg	12 302	21 246	251 634	1 206 224	222 264	1 784	224 048	144 420	111 189	4 267	259 876	483 924
Västernorrland	9 379	15 178	168 479	707 952	130 780	1 576	132 356	116 412	52 743	15 486	184 641	316 997
Jämtland	5 460	11 535	92 820	-	121 577	1 013	122 590	64 970	61 940	12 784	139 694	262 284
Västerbotten	9 196	20 125	183 656	1 006 246	264 451	1 638	266 089	159 574	75 411	21 578	256 563	522 652
Norrbotten	8 357	17 727	153 370	675 213	229 071	13 830	242 901	147 196	56 134	24 977	228 307	471 208
Riket	1 251 121	721 555	12 629 801	38 069 718	13 437 467	932 259	14 369 726	3 845 220	10 373 808	262 153	14 481 181	28 850 907

¹ Se bilaga 3 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 1: Trafik- och ekonomiuppgifter efter län år 2009, forts.¹

Kostnader (1000-tal kr)				
Län	Trafikerings- kostnader	Kostnader för infra-struktur	Övriga kostnader	Totala kostnader
Stockholm	9 615 073	673 520	859 627	11 148 220
Uppsala	929 000	-	83 000	1 012 000
Södermanland	405 989	1 086	27 119	434 194
Östergötland	826 212	-	97 959	924 171
Jönköping	508 430	3 919	55 427	567 776
Kronoberg	271 608	-	28 532	300 140
Kalmar	442 745	1 045	42 742	486 532
Gotland	50 784	-	-	50 784
Blekinge	241 381	3 764	7 640	252 785
Skåne	3 251 964	50 443	4 500	3 306 907
Halland	420 336	839	39 786	460 961
Västra Götaland	4 457 484	109 338	562 362	5 129 184
Värmland	449 469	8 682	37 619	495 770
Örebro	380 131	4 198	29 824	414 153
Västmanland	296 836	4 395	26 554	327 785
Dalarna	409 477	2 288	26 958	438 723
Gävleborg	456 119	5 721	22 084	483 924
Västernorrland	292 859	-	24 138	316 997
Jämtland	239 205	-	23 079	262 284
Västerbotten	487 154	-	35 498	522 652
Norrbotten	425 389	-	43 329	468 718
Riket	24 857 645	869 238	2 077 777	27 804 660

¹ Se bilaga 3 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 2: Nyckeltal för trafikuppgifter efter län år 2009.¹

Län	Invånare ² (1000-tal)	Antal bilar	Resor/ invånare	Utbudskilometer/ invånare	Sittplatser/ kilometer/in vånare	Personkilometer/ invånare	Bilar/1000 invånare	Medelreslängd	Genomsnittligt antal sittplatser	Resor/ utbudskilometer	Personkilometer/ utbudskilometer
Stockholm	2 000	792 583	345	114	8067	2 436	396	7,05	70,61	3,02	21,32
Uppsala	330	143 298	81	114	6 943	1 320	435	16,29	61,01	0,71	11,60
Södermanland	268	127 483	34	48	547	681	475	20,00	11,44	0,71	14,23
Östergötland	425	193 852	62	66	4 016	839	456	13,45	60,47	0,94	12,63
Jönköping	336	164 309	48	63	475	587	490	12,14	7,56	0,77	9,35
Kronoberg	183	91 374	33	56	0	710	500	21,82	-	0,58	12,76
Kalmar	234	119 800	29	67	4 005	715	513	25,00	59,62	0,43	10,64
Gotland	57	32 399	20	45	2 239	500	567	25,00	50,00	0,45	11,17
Blekinge	152	77 667	50	82	5 092	932	510	18,75	62,22	0,61	11,38
Skåne	1 223	569 202	111	66	2 286	1 768	465	15,94	34,72	1,68	26,85
Halland	295	150 742	42	44	0	878	511	21,00	-	0,96	20,17
Västra Götaland	1 564	704 946	141	77	4 715	1 283	451	9,08	60,98	1,83	16,59
Värmland	273	142 967	45	64	3 268	1 040	523	23,01	50,89	0,70	16,20
Örebro	278	131 116	44	44	0	436	471	9,93	-	1,01	10,00
Västmanland	251	118 991	35	32	1 582	449	475	13,00	50,00	1,09	14,19
Dalarna	276	149 362	49	54	2 680	1 173	541	24,10	50,00	0,91	21,89
Gävleborg	276	139 922	45	77	4 369	912	507	20,45	56,77	0,58	11,84
Västernorrland	243	125 764	39	62	2 911	693	517	17,96	46,64	0,62	11,10
Jämtland	127	67 703	43	91	0	732	534	17,00	-	0,47	8,05
Västerbotten	258	122 363	36	78	3 897	711	474	19,97	50,00	0,46	9,13
Norrbottn	249	132 225	34	71	2 708	615	530	18,35	38,09	0,47	8,65
Riket	9 299	4 298 068	135	78	4 094	1 358	462	10,09	52,76	1,73	17,50

¹ Se bilaga 3 för beskrivning av variabeldefinitioner.

² Medelfolkmängd (under året).

Tabell 3: Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2009.¹

Län	Totala verksamhetsintäkter per			Totala kostnader per			Totala verksam-
	resa	personkilometer	utbudskilometer	resa	personkilometer	utbudskilometer	hetsintäkter/ Totala
	(kr/resa)	(kr/km)	(kr/km)	(kr/resa)	(kr/km)	(kr/km)	kostnader (Andel, %)
Stockholm	8,65	1,23	26,17	16,13	2,29	48,79	53,6
Uppsala	21,44	1,32	15,27	37,90	2,33	26,99	56,6
Södermanland	16,76	0,84	11,93	47,54	2,38	33,83	35,3
Östergötland	14,17	1,05	13,31	34,85	2,59	32,73	40,7
Jönköping	18,00	1,48	13,86	34,99	2,88	26,94	51,5
Kronoberg	27,18	1,25	15,89	50,45	2,31	29,50	53,9
Kalmar	26,14	1,05	11,13	72,86	2,91	31,02	35,9
Gotland	11,25	0,45	5,03	44,43	1,78	19,85	25,3
Blekinge	16,89	0,90	10,25	33,39	1,78	20,26	50,6
Skåne	15,18	0,95	25,57	24,39	1,53	41,08	62,3
Halland	22,77	1,08	21,87	37,32	1,78	35,85	61,0
Västra Götaland	10,96	1,21	20,01	23,23	2,56	42,42	47,2
Värmland	18,49	0,80	13,02	40,12	1,74	28,25	46,1
Örebro	13,85	1,40	13,95	33,88	3,41	34,11	40,9
Västmanland	16,33	1,26	17,83	37,87	2,91	41,33	43,1
Dalarna	17,30	0,72	15,71	32,64	1,35	29,64	53,0
Gävleborg	18,21	0,89	10,55	39,34	1,92	22,78	46,3
Västernorrland	14,11	0,79	8,72	33,80	1,88	20,89	41,8
Jämtland	22,45	1,32	10,63	48,04	2,83	22,74	46,7
Västerbotten	28,94	1,45	13,22	56,83	2,85	25,97	50,9
Norrbotten	29,07	1,58	13,70	56,09	3,06	26,44	51,8
Riket	11,49	1,14	19,91	22,22	2,20	38,53	51,7

¹ Se bilaga 3 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 4: Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2009.¹

Län	Trafikintäkter per			Trafikeringskostnader per			Trafikintäkter/ trafikerings- kostnader (Andel, %)	Totala kostnader/ invånare	Totala verksam- hetsintäkter/ invånare	Totala bidrag/ tillskott/ invånare
	resa (kr/resa)	personkilometer (kr/km)	utbudskilometer (kr/km)	resa (kr/resa)	personkilometer (kr/km)	utbudskilometer (kr/km)				
Stockholm	7,71	1,09	23,30	13,91	1,97	42,08	55,4	5 573	2 990	3 078
Uppsala	20,15	1,24	14,35	34,79	2,14	24,77	57,9	3 071	1 737	1 314
Södermanland	16,70	0,83	11,88	44,45	2,22	31,63	37,6	1 618	571	1 049
Östergötland	13,51	1,00	12,69	31,16	2,32	29,26	43,4	2 174	884	1 311
Jönköping	14,05	1,16	10,82	31,33	2,58	24,12	44,8	1 692	870	821
Kronoberg	27,13	1,24	15,86	45,66	2,09	26,69	59,4	1 643	885	758
Kalmar	25,84	1,03	11,00	66,30	2,65	28,23	39,0	2 083	748	1 306
Gotland	11,25	0,45	5,03	44,43	1,78	19,85	25,3	889	225	664
Blekinge	16,66	0,89	10,11	31,88	1,70	19,35	52,3	1 658	839	820
Skåne	14,59	0,92	24,57	23,98	1,50	40,40	60,8	2 704	1 683	1 022
Halland	22,34	1,06	21,46	34,04	1,62	32,69	65,6	1 562	952	671
Västra Götaland	10,83	1,19	19,79	20,18	2,22	36,87	53,7	3 280	1 547	1 731
Värmland	18,31	0,80	12,89	36,37	1,58	25,61	50,3	1 814	836	809
Örebro	13,70	1,38	13,79	31,09	3,13	31,30	44,0	1 488	609	961
Västmanland	15,37	1,18	16,77	34,29	2,64	37,43	44,8	1 308	564	692
Dalarna	16,49	0,68	14,98	30,46	1,26	27,67	54,1	1 589	842	1 025
Gävleborg	18,07	0,88	10,46	37,08	1,81	21,47	48,7	1 753	812	941
Västernorrland	13,94	0,78	8,62	31,23	1,74	19,30	44,7	1 303	544	759
Jämtland	22,27	1,31	10,54	43,81	2,58	20,74	50,8	2 069	967	1 102
Västerbotten	28,76	1,44	13,14	52,97	2,65	24,21	54,3	2 024	1 031	994
Norrbottn	27,41	1,49	12,92	50,90	2,77	24,00	53,8	1 880	974	916
Riket	10,74	1,06	18,62	19,87	1,97	34,45	54,1	2 990	1 545	1 557

¹ Se bilaga 3 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 5: Fördelning mellan verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott respektive kostnader efter län år 2009.¹

Län	Intäkter (Andel, %, av totala intäkter)							Kostnader (Andel, %, av totala kostnader)				
	Trafik- intäkter	Övriga affärs- intäkter	Bidrag/tillskott Kommun	Bidrag/tillskott Landsting	Bidrag/tillskott Staten/Rikstrafiken	Totala verksam- hetsintäkter	Totala bidrag/ tillskott	Totala intäkter	Trafikerings- kostnader	Kostnader för infrastruktur	Övriga kostnader	Totala kostnader
Stockholm	43,9	5,4	-	50,7	-	49,3	50,7	100	86,2	6,0	7,7	100
Uppsala	53,5	3,4	24,1	19,0	-	56,9	43,1	100	91,8	-	8,2	100
Södermanland	35,1	0,1	34,7	30,1	-	35,2	64,8	100	93,5	0,3	6,2	100
Östergötland	38,4	1,9	34,2	25,6	-	40,3	59,7	100	89,4	-	10,6	100
Jönköping	40,1	11,3	20,3	20,3	8,0	51,5	48,5	100	89,5	0,7	9,8	100
Kronoberg	53,8	0,1	24,5	21,6	-	53,9	46,1	100	90,5	-	9,5	100
Kalmar	36,0	0,4	33,5	27,0	3,1	36,4	63,6	100	91,0	0,2	8,8	100
Gotland	25,3	-	74,7	-	-	25,3	74,7	100	100,0	-	-	100
Blekinge	49,9	0,7	23,0	18,8	7,7	50,6	49,4	100	95,5	1,5	3,0	100
Skåne	59,8	2,4	0,7	37,0	0,1	62,2	37,8	100	98,3	1,5	0,1	100
Halland	57,6	1,1	23,0	17,7	0,6	58,7	41,3	100	91,2	0,2	8,6	100
Västra Götaland	46,7	0,5	27,8	23,7	1,3	47,2	52,8	100	86,9	2,1	11,0	100
Värmland	50,3	0,5	24,1	24,0	1,1	50,8	49,2	100	90,7	1,8	7,6	100
Örebro	38,3	0,4	36,2	25,1	-	38,8	61,2	100	91,8	1,0	7,2	100
Västmanland	42,2	2,7	31,0	24,1	-	44,9	55,1	100	90,6	1,3	8,1	100
Dalarna	43,0	2,1	25,8	24,1	5,0	45,1	54,9	100	93,3	0,5	6,1	100
Gävleborg	45,9	0,4	29,8	23,0	0,9	46,3	53,7	100	94,3	1,2	4,6	100
Västernorrland	41,3	0,5	36,7	16,6	4,9	41,8	58,2	100	92,4	-	7,6	100
Jämtland	46,4	0,4	24,8	23,6	4,9	46,7	53,3	100	91,2	-	8,8	100
Västerbotten	50,6	0,3	30,5	14,4	4,1	50,9	49,1	100	93,2	-	6,8	100
Norrbottn	48,6	2,9	31,2	11,9	5,3	51,5	48,5	100	90,8	-	9,2	100
Riket	46,6	3,2	13,3	36,0	0,9	49,8	50,2	100	89,4	3,1	7,5	100

¹ Se bilaga 3 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 6: Trafikuppgifter och nyckeltal för trafikuppgifter efter trafikslag år 2009.¹

Trafikslag	Resor (1000-tal)	Utbuds- kilometer (1000-tal)	Sittplats- kilometer/in vånare (1000-tal)	Person- kilometer (1000-tal)	Medel- reslängd	Genom- snittligt antal sittplatser	Resor/ utbuds- kilometer	Person- kilometer/ utbuds- kilometer
Buss	660 382	533 973	2 373	6 187 208	9,37	41,32	1,24	11,59
T-bana	307 000	91 868	481	1 715 000	5,59	48,71	3,34	18,67
Spårväg	123 978	16 833	127	558 110	4,50	69,98	7,37	33,16
Tåg	150 923	78 881	1 113	4 169 483	27,63	131,25	1,91	52,86
Fartyg	8 838	-	-	-	-	-	-	-
Samtliga trafikslag	1 251 121	721 555	4 094	12 629 801	10,09	52,76	1,73	17,50

¹ Se bilaga 3 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 7: Trafikuppgifter, ekonomiuppgifter och nyckeltal för ekonomiuppgifter efter trafikslag år 2009, exklusive Stockholms län.¹

Trafikslag	Resor (1000-tal)	Utbuds- kilometer (1000-tal)	Sittplats- kilometer (1000-tal)	Person- kilometer (1000-tal)	Trafik- intäkter (1000-tal kr)	Trafikerings- kostnader (1000-tal kr)	Trafikintäkter per			Trafikeringskostnader per			Trafik- intäkter/ trafikerings- kostnader (Andel, %)
							resa (kr/resa)	person- kilometer (kr/km)	utbuds- kilometer (kr/km)	resa (kr/resa)	person- kilometer (kr/km)	utbuds- kilometer (kr/km)	
Buss	383 382	423 290	16 214 685	4 474 208	5 398 019	11 083 778	14,08	1,21	12,75	28,91	2,48	26,18	48,7
Spårväg	105 478	14 026	994 048	495 110	718 083	1 034 022	6,81	1,45	51,20	9,80	2,09	73,72	69,4
Tåg	66 423	55 722	4 725 985	2 788 483	1 939 581	2 954 762	29,20	0,70	34,81	44,48	1,06	53,03	65,6
Fartyg	4 789	-	-	-	56 965	170 010	11,90	-	-	35,50	-	-	33,5
Samtliga trafikslag	560 072	493 038	21 934 718	7 757 801	8 112 648	15 242 572	14,49	1,05	16,45	27,22	1,96	30,92	53,2

¹ Se bilaga 3 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 8: Trafik- och ekonomiuppgifter år 1999-2009 (2009 års priser).¹

År	Resor	Utbuds- kilometer	Sittplats- kilometer	Person- kilometer	Intäkter (Miljoner kr)					Kostnader (Miljoner kr)	
	(Miljoner)	(Miljoner)	(Miljoner)	(Miljoner)							
					Totala verksam- hetsintäkter	Bidrag/tillskott Kommun	Bidrag/tillskott Landsting	Bidrag/tillskott Staten/Rikstrafiken	Totala bidrag/ tillskott	Totala intäkter	Totala kostnader
1999	1 053	661	-	-	10 428	1 979	5 965	210	8 154	18 582	18 528
2000	1 078	676	-	-	11 303	2 071	5 956	218	8 246	19 548	19 436
2001	1 098	697	-	-	11 124	2 025	5 870	194	8 088	19 212	19 266
2002	1 103	692	-	9 528	12 241	2 244	6 265	344	8 853	21 094	21 018
2003	1 117	700	-	9 871	12 167	2 636	6 741	276	9 653	21 820	21 425
2004	1 121	676	-	10 111	12 919	2 596	6 654	269	9 519	22 438	22 006
2005	1 126	679	-	10 602	13 476	2 783	7 231	253	10 266	23 742	23 408
2006	1 185	687		11 166	13 868	2 878	7 715	237	10 831	24 699	25 627
2007	1 214	693		11 816	12 476	2 979	8 931	253	12 163	24 640	23 877 ^k
2008	1 250 ^k	709 ^k	38 852 ^k	12 365 ^k	13 871 ^k	3 786	9 850	269	13 905	27 767 ^k	26 693 ^k
2009	1 251	722	38 070	12 630	14 370	3 845	10 374	262	14 481	28 851	27 805

¹ Se bilaga 3 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 9: Nyckeltal för trafikuppgifter år 1999-2009.¹

År	Invånare ² (1000-tal)	Antal bilar	Resor/ invånare	Utbuds- kilometer/ invånare	Sittplats- kilometer/ invånare	Person- kilometer/ invånare	Bilar/1000 invånare	Medelreslängd	Genom- snittligt antal sittplatser	Resor/ utbuds- kilometer	Person- kilometer/ utbuds- kilometer
1999	8 858	3 890 159	119	75	-	-	439	-	-	1,59	-
2000	8 872	3 998 614	122	76	-	-	451	-	-	1,59	-
2001	8 896	4 018 533	123	78	-	-	452	-	-	1,58	-
2002	8 925	4 042 792	124	78	-	1 068	453	8,64	-	1,59	13,77
2003	8 958	4 075 414	125	78	-	1 102	455	8,84	-	1,60	14,10
2004	8 994	4 113 424	125	75	-	1 124	457	8,87	-	1,66	14,96
2005	9 030	4 153 674	125	75	-	1 174	460	9,42	-	1,66	15,62
2006	9 081	4 202 446	130	76		1 230	463	9,43	-	1,72	16,25
2007	9 148	4 258 445	133	76		1 292	466	9,73	-	1,75	17,05 ^k
2008	9 220	4 276 492	136 ^k	77	4 214 ^k	1 341 ^k	464	9,89 ^k	54,79 ^k	1,76 ^k	17,44 ^k
2009	9 299	4 298 068	135	78	4 094	1 358	462	10,09	52,76	1,73	17,50

¹ Se bilaga 3 för beskrivning av variabeldefinitioner.

² Medelfolkmängd (under året).

Tabell 10: Nyckeltal för ekonomiuppgifter år 1999-2009 (2009 års priser).¹

År	Totala verksamhetsintäkter per			Totala kostnader per			Totala verk- samhets- intäkter/ Total kostnader	Totala kostnader/ invånare	Totala verk- samhets- intäkter/ invånare	Totala bidrag/ tillskott/ invånare
	resa (kr/resa)	personkilometer (kr/km)	utbudskilometer (kr/km)	resa (kr/resa)	personkilometer (kr/km)	utbudskilometer (kr/km)	(Andel, %)			
1999	9,90	-	15,78	17,60	-	28,03	56,3	2092	1177	921
2000	10,48	-	16,72	18,03	-	28,75	58,2	2191	1274	929
2001	10,13	-	15,96	17,55	-	27,64	57,7	2166	1250	909
2002	11,10	1,28	17,69	19,06	2,21	30,37	58,2	2355	1372	992
2003	10,89	1,23	17,38	19,18	2,17	30,61	56,8	2392	1358	1078
2004	11,52	1,28	19,11	19,63	2,18	32,55	58,7	2447	1436	1058
2005	11,97	1,27	19,85	20,79	2,21	34,48	57,6	2592	1492	1137
2006	11,71	1,24	20,18	21,63	2,30	37,30	54,1	2822	1527	1193
2007	10,27	1,06	18,00	19,66	2,02	34,45	52,3	2610	1364	1330
2008	11,10	1,12	19,56	21,36	2,16	37,64	52,0	2895	1505	1508
2009	11,49	1,14	19,91	22,22	2,20	38,53	51,7	2990	1545	1557

¹ Se bilaga 3 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 11: Fördelning mellan verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott respektive kostnader år 1999-2009.¹

Intäkter (Andel, %, av totala intäkter)						Kostnader (Andel, %, av totala kostnader)				
År	Totala verksamhetsintäkter	Bidrag/tillskott Kommun	Bidrag/tillskott Landsting	Bidrag/tillskott Staten/Rikstrafiken	Totala bidrag/tillskott	Totala intäkter	Trafikeringskostnader	Kostnader för infrastruktur	Övriga kostnader	Totala kostnader
1999	56,1	10,7	32,1	1,1	43,9	100	-	-	-	-
2000	57,8	10,6	30,5	1,1	42,2	100	-	-	-	-
2001	57,9	10,5	30,6	1,0	42,1	100	-	-	-	-
2002	58,0	10,6	29,7	1,6	42,0	100	-	-	-	-
2003	55,8	12,1	30,9	1,3	44,2	100	69,8	-	30,2	100
2004	57,6	11,6	29,7	1,2	42,4	100	70,1	-	29,9	100
2005	56,8	11,7	30,5	1,1	43,2	100	69,0	-	31,0	100
2006	56,1	11,7	31,2	1,0	43,9	100	68,3	-	31,7	100
2007	50,6	12,1	36,2	1,0	49,4	100	89,3 ^k	3,1 ^k	7,6 ^k	100
2008	50,0 ^k	13,6 ^k	35,5 ^k	0,9 ^k	50,1 ^k	100	89,6 ^k	3,2 ^k	7,2 ^k	100
2009	49,8	13,3	36,0	1,0k	50,2	100	89,4	3,1	7,5	100

¹ Se bilaga 3 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 12: Antal resor efter trafikslag i riket år 1999-2009 (miljoner resor).¹

År	Trafikslag					Samtliga trafikslag
	Buss	T-bana	Spårväg	Tåg	Fartyg	
1999	580	273	88	105	-	1 053
2000	592	284	91	103	-	1 078
2001	601	283	95	111	-	1 098
2002	601	283	96	115	8	1 103
2003	610	279	101	120	8	1 117
2004	609	278	108	118	7	1 121
2005	608	276	110	124	8	1 126
2006	635	297	114	131	8	1 185
2007	640	303	122	142	7	1 214
2008	658 ^k	306	123	156 ^k	8	1 250 ^k
2009	660	307	124	151	9	1 251

¹ Se bilaga 3 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 13: Antal utbudskilometer efter trafikslag i riket år 1999-2009 (miljoner kilometer).¹

År	Trafikslag				Samtliga trafikslag
	Buss	T-bana	Spårväg	Tåg	
1999	473	88	26	75	661
2000	487	87	26	76	676
2001	489	88	25	77	697
2002	493	89	27	83	692
2003	502	-	-	-	700
2004	495	90	17	74	676
2005	499	91	17	72	679
2006	503	94	18	68	687
2007	506	91	18	77	693
2008	529 ^k	89	19	72	709 ^k
2009	534	92	17	79	722

¹ Se bilaga 3 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 14: Antal personkilometer efter trafikslag i riket år 2002-2009 (miljoner kilometer).¹

År	Trafikslag				Samtliga trafikslag
	Buss	T-bana	Spårväg	Tåg	
2002	4 945	1 581	584	2 419	9 528
2003	5 128	1 558	429	2 757	9 871
2004	5 456	1 556	462	2 636	10 111
2005	5 764	1 541	498	2 800	10 602
2006	5 985	1 657	513	3 012	11 166
2007	6 126	1 690	548	3 452	11 816
2008	6 238 ^k	1 715	558	3 854 ^k	12 365 ^k
2009	6 187	1 715	558	4 169	12 630

¹ Se bilaga 3 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 15: Medelreslängd efter trafikslag i riket år 2002-2009 (kilometer).¹

År	Trafikslag				Samtliga trafikslag
	Buss	T-bana	Spårväg	Tåg	
2002	8,23	5,59	6,08	21,03	8,64
2003	8,41	5,58	4,25	22,98	8,84
2004	8,68	5,60	4,28	22,34	8,87
2005	9,48	5,58	4,53	22,58	9,42
2006	9,42	5,58	4,50	22,99	9,43
2007	9,57	5,58	4,50	24,24	9,73
2008	9,48 ^k	5,60	4,54	24,76 ^k	9,89 ^k
2009	9,37	5,59	4,50	27,63	10,09

¹ Se bilaga 3 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 16: Resor, utbudskilometer och personkilometer efter län år 2006-2009 (1000-tal).¹

Län	Resor per år				Utbudskilometer per år				Personkilometer per år			
	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009
Stockholm	664 667	676 261	681 798	691 049	235 991	235 991	228 913	228 517	4 668 400	4 761 400	4 818 000	4 872 000
Uppsala ²	25 433	26 093	27 188	26 700	33 188	33 188	35 443	37 500	334 402	468 680	463 458	435 000
Södermanland	9 174	9 230	9 243	9 133	12 924	12 924	13 005	12 834	183 480	184 600	184 860	182 660
Östergötland	25 415	25 935	27 220	26 516	26 740	26 740	27 656	28 235	355 620	364 342	383 673	356 654
Jönköping	16 033	16 335	16 965	16 228	19 866	19 866	20 208	21 076	189 464	190 564	204 067	196 976
Kronoberg	5 927	6 035	6 136	5 949	9 797	9 797	10 205	10 175	116 086	117 825	118 237	129 797
Kalmar	6 271	6 278	6 604	6 678	12 077	12 077	14 563	15 686	156 775	156 950	165 100	166 956
Gotland	1 110	1 224	1 202	1 143	2 935	2 935	2 943	2 558	27 750	30 600	30 050	28 575
Blekinge	7 218	7 569	7 590	7 571	9 686	9 686	11 340	12 475	138 421	169 950	163 188	141 991
Skåne	120 218	128 790	135 657	135 587	69 827	69 827	73 984	80 503	1 477 056	1 662 959	1 735 004	2 161 834
Halland	11 351	11 400	12 028	12 350	12 126	12 126	12 547	12 857	199 900	228 991	245 170	259 288
Västra Götaland	204 311	209 955	220 507	220 841	112 711	112 711	120 171	120 905	1 742 455	1 832 204	2 022 724	2 005 943
Värmland	9 307	11 081 ^k	17 346 ^k	12 358	17 059	17 059	17 883	17 550	181 126	244 911 ^k	285 245 ^k	284 328
Örebro	12 106	12 313	12 703	12 225	13 427	13 427	12 220 ^k	12 143	121 386	123 791	125 625	121 377
Västmanland	8 756	8 769	8 964	8 656	7 448	7 448	7 799	7 930	98 585	110 799	116 532	112 528
Dalarna	12 633	12 680	13 439	13 443	14 000	14 000	15 000	14 800	323 985	325 100	328 755	323 935
Gävleborg	12 252	12 467	12 949	12 302	20 245	20 245	21 200	21 246	241 404	246 995	258 290	251 634
Västernorrland	9 854	9 533	9 535	9 379	15 079	15 079	15 487	15 178	153 515	149 767	150 320	168 479
Jämtland	5 601	5 391	5 421	5 460	11 009	11 009	11 285	11 535	97 130	80 491	92 164	92 820
Västerbotten	8 891	8 636	8 878	9 196	19 051	19 051	19 381	20 125	201 252	196 973	183 442	183 656
Norrbottn	8 211	8 421	8 542	8 357	17 873	17 873	17 927	17 727	158 050	168 105	168 210	153 370
Riket	1 184 739	1 214 396	1 249 915 ^k	1 251 121	693 059	693 059	709 160 ^k	721 555	11 166 242	11 815 997	12 365 280 ^k	12 629 801

¹ Se bilaga 3 för beskrivning av variabeldefinitioner.

² Ökningen av personkilometer mellan 2006 och 2007 beror delvis på utökningen av trafiken med Upptåget samt nya beräkningar av medelreslängd.

Bilaga 3. Om statistiken

Trafikanalys är sedan den 1 april 2010 statistikansvarig myndighet för officiell statistik om transporter och kommunikationer. Statistik om lokal och regional kollektivtrafik i Sverige ingår ämnesmässigt i transporter och kommunikationer men har ännu inte ansetts ha den kvalitet som krävs för att ingå i den officiella statistiken. Utvecklingsarbete för att förbättra statistiken pågår kontinuerligt i samarbete med uppgiftslämnarna. Till och med mars 2010 låg statistikansvaret för transporter och kommunikationer på den numera nedlagda myndigheten SIKA.

Statistik om lokal och regional kollektivtrafik har framställts sedan mitten av 1980-talet av Svensk kollektivtrafik (tidigare SLTF) och från och med år 2004 har statistiken sammanställts av SIKA. Statisticon AB har på uppdrag av SIKA/ Trafikanalys genomfört undersökningen om lokal och regional kollektivtrafik i Sverige år 2009. Uppgifterna avser kalenderåret 2009. I följande avsnitt ges en kortfattad beskrivning av undersökningen. En fullständig kvalitetsdeklaration finns i Bilaga 6.

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

Data har samlats in via en webbenkät under perioden mars-maj år 2010. Huvudutskicket gjordes både per post och per e-post. En påminnelse skickades ut via e-post och därefter påmindes de trafikhuvudmän som ännu inte inkommit med svar per telefon. Datainsamlingen har genomförts av Statisticon AB. Svarsandelen i undersökningen är hög, samtliga trafikhuvudmän har inkommit med uppgifter.

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

Kontrollen av de inrapporterade uppgifterna har huvudsakligen gjorts genom jämförelser med tidigare års uppgifter. Sådana skillnader kan vara ett resultat av faktiska skillnader i trafikering och ekonomi eller så kan det eventuellt vara en indikering på att något är fel i inrapporteringen. I webbformuläret har automatiska kontroller gjorts av de inrapporterade värdena för 2009, jämfört med motsvarande värden för 2008. I de fall då differensen mellan de två årens olika värden uppgick till 15 procent eller mer uppmanades uppgiftsinlämnarna att skriva en kommentar om orsaken till skillnaden.

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

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

Beträffande variabeln tidsåtgång kan nämnas att samtliga uppgiftslämnare har redovisat tidsåtgången. Tidsåtgången för åren 2007 - 2009 framgår av tabellen nedan. Vi ser att mediantiden år 2009 är sex timmar, dvs. för hälften av alla uppgiftslämnare har tidsåtgången för ifyllandet av uppgifterna varit sex timmar eller mindre. Det störst angivna värdet i år är 40 timmar och det minsta är en timme.

Redovisad tidsåtgång i timmar, 2007 - 2009

År	Tidsåtgång i timmar				
	Q1	Median	Q3	P90	Medelvärde
2007	3,0	5,0	6,0	8,0	5,1
2008	2,5	5,0	8,0	15,0	7,2
2009	2,0	6,0	8,0	12,0	7,3

Alla trafik- och ekonomiuppgifter i föreliggande undersökning har samlats in länsvis uppdelat på trafikslag. På grund av sekretess presenteras dock inte de ekonomiska variablerna så detaljerat. Ofta finns endast en operatör för ett trafikslag i ett län vilket gör att en redovisning av kostnader och intäkter lätt blir identifierbara som uppgifter för just en specifik operatör. I den tryckta rapporten redovisas statistiken på riks- och länsnivå efter trafikslag och år. Uppgifter återfinns även på Trafikanalys hemsida, www.trafa.se.

Det finns vissa aspekter av vissa variabler som bör beaktas vid tolkning av data, se avsnitt 2.2 i kvalitetsdeklarationen i bilaga 6.

Bilaga 4. Frågeblankett på Internet Kontaktuppgifter



Kollektivtrafik
Statistik 2009
... Välj ...

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

Enkätsidor:

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

Utskrifter:
[Utskrift av lämnade uppgifter](#)

KONTAKTUPPGIFTER

Denna sida är KLAR ☐

Trafikhuvudman	-- Välj --
Postadress	
Postnummer	Ort
Kontaktperson	
Telefonnummer	
Epost	
Kommentar	

Sparad :

Bilaga 4. Frågeblankett på Internet – Resor



Kollektivtrafik
Statistik 2009
... välj ...

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

Enkätidor:
-- [Kontaktuppgifter](#)
-- [Resor](#)
-- [Ekonomi](#)
-- [Tidsåtgång](#)

Utskrifter:
[Utskrift av lämnade uppgifter](#)

RESOR

Denna sida är KLAR ☐

	Utbud ?		Konsument ?	
	Vagnkilometer (1000-tal)	Sittplatskilometer (1000-tal)	Antal resor (1000-tal)	Personkilometer (1000-tal)
Buss/Bil			Buss/Bil	
Tunnelbana			Tunnelbana	
Spårväg			Spårväg	
Tåg			Tåg	
Fartyg			Fartyg	
Totalt	0	0	Totalt	0

Kommentarer till avvikelser mellan årets och föregående års värden

Grå siffror: föregående års uppgifter. Gula fält: årets uppgifter. Om årets värden avviker mer än 15% från förra årets värden rödmarkeras inmatningsfältet. Vänligen beskriv trolig anledning till avvikelser i kommentarsrutan ovan.
Föregående års värde visas inte för sittplatskilometer eftersom det är första gången uppgiften efterfrågas.

Bilaga 4. Frågeblankett på Internet – Ekonomi



Kollektivtrafik
Statistik 2008

-- Välj --

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

Enkätidor:

Klar [Kontaktuppgifter](#)

Klar [Resor](#)

Klar [Ekonomi](#)

-- [Tidsåtgång](#)

Utskrifter:

[Utskrift av lämnade uppgifter](#)

Logga ut

EKONOMI

Denna sida är KLAR ☒

Spara

INTÄKTER ?

Trafikintäkter	1000-tals kronor	Bidrag/tillskott från: 1000-tals kronor
Buss/Bil		Kommun
Tunnelbana		Landsting
Spårväg		Staten/Rikstrafiken
Tåg		
Fartyg		
Summa	0	
Övriga affärsintäkter		

RESULTATSAMMANSTÄLLNING 1000-tals kronor

Intäkter	+	0
Kostnader	-	0
Överskott/Underskott före bidrag	=	0
Bidrag/tillskott	+	0
Överskott/Underskott efter bidrag	=	0

KOSTNADER ?

Trafikeringskostnader	1000-tals kronor
Buss/Bil	
Tunnelbana	
Spårväg	
Tåg	
Fartyg	
Summa	0
Övrig kostnader	
Kostnader infrastruktur	

Kommentarer till avvikelser mellan årets och föregående års värden

Grå siffror: föregående års uppgifter. Gula fält: årets uppgifter. Om årets värden avviker mer än 15% från föregående års värden rödmarkeras inmatningsfältet. Vänligen beskriv trolig anledning till avvikelser i kommentarsrutan ovan.

2009-06-01 16:30:00

Bilaga 4. Frågeblankett på Internet – Tidsåtgång



Kollektivtrafik
Statistik 2009
... Välj ...

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

Enkätsidor:

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

Utskrifter:
[Utskrift av lämnade uppgifter](#)

[Logga ut](#)

TIDSÅTGÅNG ?

Denna sida är KLAR ☐ [Spara](#)

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

Antal timmar :

Sparad : 2010-06-02 09:56:00

När du är klar:

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

[Sänd mina uppgifter](#)

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

Bilaga 5. Instruktioner och definitioner till frågeformuläret



Statistik om lokal och regional kollektivtrafik

Vad som samlas in

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

Uppgifterna avser helår 2009.

Definitioner

Resa

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

Personkilometer

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

Utbud

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

Uppgifter som anger utbudet för bantrafik är vagnkilometer och sittplatskilometer, det är tåg, spårväg och tunnelbana som innefattas. Uppgifter om utbud för buss anges i utbudskilometer och sittplatskilometer.

Uppgifter om sittplatskilometer är antalet kilometer i den utförda persontrafiken, multiplicerat med den använda fordonsparkens kapacitet avseende sittplatser.

Vagnkilometer är den sträcka i kilometer som vagnar upplåtna för resande framförts i järnvägs-, tunnelbane- och spårvägståg. Det vill säga, en vagn som kör en kilometer, är det samma som en vagnkilometer. Är det två vagnar som kör en kilometer, blir det två vagnkilometer och så vidare.

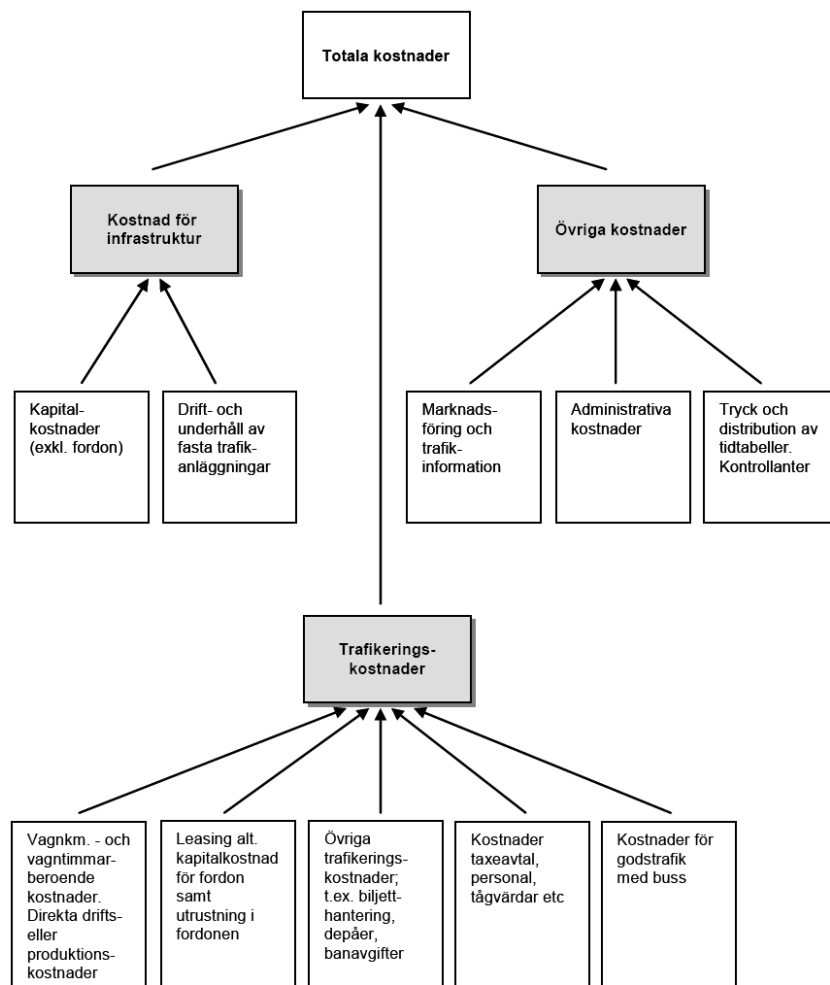
Ekonomi

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

Kostnader

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

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



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

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

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

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

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

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

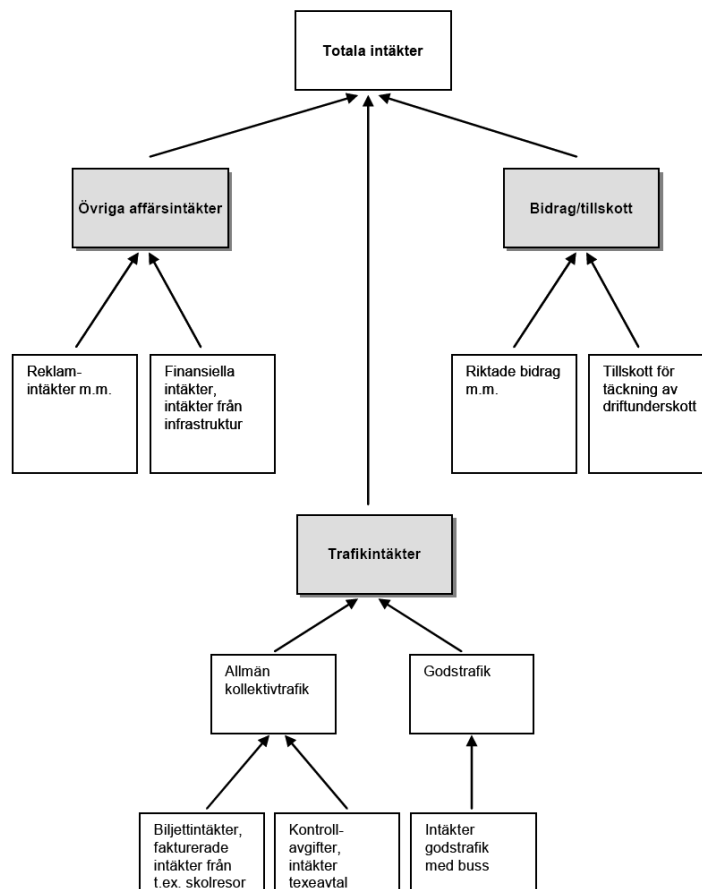
I infrastrukturkostnader ingår kapitalkostnader och underhållskostnader för hållplatser, perronger, egna spårssystem, resecentra, stationer och väderskydd. Dessa uppgifter lämnas i de fall trafikhuvudmannen har direkta egna kostnader för infrastrukturen. Kapitalkostnader för fordon ingår inte utan förs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

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

Intäkter

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

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



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

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

Tidsåtgång

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



INSTRUKTIONER

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

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

Viktigt att veta:

- Fyll alltid i 0 om uppgiften är noll. Om du saknar uppgifter lämnar du fältet tomt.
- I enkäten för statistik rörande resor återfinns föregående års inrapporterade uppgifter vid respektive uppgiftsfält. Dessa uppgifter anges i grå text vid respektive uppgiftsfält. Vid inmatning av 2009 års uppgifter kontrolleras dessa mot 2008 års uppgifter. Om årets värden avviker mer än 15% från förra årets värden rödmarkeras inmatningsfältet. Vänligen beskriv trolig anledning till avvikelser i kommentarsrutan. Observera dock att en avvikelse inte automatiskt behöver betyda att det är något fel på de uppgifter som lämnas.
- Exempel på medelreslängd för respektive län återfinns på enkätsidan Resor under frågetecknet vid variabeln Personkilometer.
- Till vänster på sidan finns länkar till undersökningens 4 enkätsidor. Genom att klicka på länken kommer du till inmatningssidan för ämnesområdet. Vi ber dig att besvara samtliga frågor inom varje ämnesområde. När du är klar med frågorna inom ett ämnesområde bockar du av sidan genom att markera rutan efter texten "Denna sida är klar". På detta sätt vet du vilka ämnesområden du besvarat. När du bockat av samtliga ämnesområden är enkäten färdigfylld.
- Du kan när du vill avbryta inmatningen och logga ut för att sedan återkomma och fortsätta besvara enkäten där du slutade. De uppgifter du skrivit in sparas när du går till någon annan sida, klickar på Spara-knappen på enkätsidorna eller när du loggar ut.
- När du vill avsluta arbetspasset, avsluta alltid med Logga ut-knappen.
- När du är klar med samtliga uppgifter klickar du på knappen "Sänd mina uppgifter". Den knappen ligger på enkätsidan Tidsåtgång. Då skickas ett meddelande till Statisticon med datum och klockslag att du är färdig. Om du vill ändra någon uppgift efter att du skickat ett meddelande går det bra att ändra uppgiften och därefter skicka ett nytt meddelande.

Bilaga 6

Kvalitetsdeklaration

0 Inledning

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

Sedan år 2007 har undersökning genomförts av Statisticon AB, först på uppdrag av SIKa och nu på uppdrag av Trafikanalys. Mellan åren 2004 och 2006 genomförde Transek undersökningen.

En viktig nyhet i och med föregående års undersökning är att det tillkom en ny uppgift – sittplatskilometer.

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

1 Statistikens innehåll

1.1 Statistiska målstorheter

De målstorheter som efterfrågas i undersökningen har varit desamma de senaste åren. I och med 2008 års undersökning har det tillkommit en variabel – sittplatskilometer. I bilaga 5 återfinns de definitioner som används i årets undersökning. Målstorheterna kan grupperas efter följande rubriker:

Konsumtion

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

Tjänster

Tjänster inom kollektivtrafiken avser utbudskilometer för buss/bil och vagnkilometer för bantrafik och redovisas totalt samt uppdelat på trafikslag. I årets undersökning redovisas också (för första gången) sittplatskilometer totalt samt uppdelat på respektive trafikslag.

Intäkter och kostnader

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

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

¹ För fartyg anges bara uppgifter om resor, ej personkilometer.

Nyckeltal

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

Antal personkilometer per invånare
Antal utbudskilometer per invånare
Antal sittplatskilometer på invånare
Antal resor per invånare
Antal resor per utbudskilometer
Antal personkilometer per resa (medelreslängd)
Antal personkilometer per utbudskilometer
Intäkter per resa, per personkilometer samt per utbudskilometer
Trafikintäkter per resa, per personkilometer samt per utbudskilometer
Kostnader per resa, per personkilometer samt per utbudskilometer
Trafikeringskostnader per resa, per personkilometer samt per utbudskilometer
Intäkter per kostnader

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

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

där Bef_t^i är befolkningen den 31 december år t .

1.1.1 Uppgiftslämnare och population

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

Län	Uppgiftslämnare
Stockholm	Storstockholms lokaltrafik AB
Stockholm	Waxholms Ångfartygs AB
Uppsala	Upplands Lokaltrafik AB
Södermanland	Länstrafiken Sörmland AB
Östergötland	ÖstgötaTrafiken
Jönköping	Jönköpings Länstrafik AB
Kronoberg	Länstrafiken i Kronoberg
Kalmar	Kalmar Läns Trafik AB
Gotland	Gotlands kommun
Blekinge	Blekingetrafiken AB
Skåne	Skånetrafiken
Skåne	Stadstrafiken i Lund
Halland	Hallandstrafiken
Västra Götaland	Västtrafik AB
Värmland	Karlstadsbuss
Värmland	Värmlandstrafik AB
Örebro	Länstrafiken Örebro AB
Västmanland	Västmanlands Lokaltrafik AB
Dalarna	Dalatrafik AB
Gävleborg	X-trafik AB
Västernorrland	Västernorrlands läns Trafik AB
Jämtland	Länstrafiken i Jämtlands Län AB
Västerbotten	Länstrafiken i Västerbotten AB
Norrbotten	Luleå Lokaltrafik AB
Norrbotten	Länstrafiken i Norrbotten AB

1.1.2 Variabler

I frågeblanketten, se bilaga 4, finns det nio svarsfält avseende konsumtion – antal resor och personkilometer. Det finns åtta svarsfält avseende utbud av kollektivtrafik – utbudskilometer/vagnkilometer och sittplatskilometer. Vidare finns det nio svarsfält avseende intäkter och bidrag/tillskott och sju svarsfält avseende kostnader samt en avslutande fråga om tidsåtgången för uppgiftslämnandet. Detta blir sammanlagt $9+8+9+7+1=34$ svarsfält. Baserat på dessa variabler beräknas därefter ett visst antal summavariabler, t.ex. summan av antal resor med olika trafikslag. Dessa summavariabler beräknas automatiskt i Internetformuläret. Se vidare avsnitt 2.2.3 om Mätning.

1.1.3 Statistiska mått

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

1.1.4 Redovisningsgrupper

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

1.2 Referenstider

Samtliga variabler i undersökningen har referensperioden helåret 2009. Enda undantaget är uppgiften om tidsåtgången för uppgiftslämnandet.

1.3 Fullständighet

Trafikanalys är sedan den 1 april 2010 statistikansvarig myndighet för officiell statistik inom transport- och kommunikationsområdet. Inom ramen för detta ansvar publiceras ett flertal rapporter på hemsidan www.trafa.se. Där presenteras även undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik och även annan statistik som inte är officiell statistik.

2 Statistikens tillförlitlighet

2.1 Tillförlitlighet totalt

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

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

2.2 Osäkerhetskällor

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

2.2.1 Urval

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

2.2.2 Ramtäckning

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

2.2.3 Mätning

Uppdatering av kontaktuppgifter

I urvalsramen finns för varje trafikhuvudman uppgifter om vilken person som är uppgiftslämnare samt kontaktuppgifter till uppgiftslämnaren. För att urvalsramen

ska vara så aktuell som möjligt genomförs en uppdatering av kontaktuppgifterna innan datainsamlingen startar.

Datainsamling

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

Internetenkäten återfinns i bilaga 4. De fält med hel ram med gula fält ska uppgiftslämnaren fylla i. De fält med streckad ram är fält där summan av de ovanstående fälten automatiskt beräknas. Till höger om varje fält visades de uppgifter som lämnats föregående år, för att möjliggöra jämförelser.² Detta gäller för samtliga variabler. För de variabler där föregående års värde visas får uppgiftslämnare en markering om årets lämnade uppgift avviker mer än 15 procent från föregående års uppgift. Tanken är att uppgiftslämnaren då kan skriva en förklaring till avvikelsen i kommentarsfältet.

När en uppgiftslämnare loggat in finns allmänna anvisningar, instruktioner och definitionerna tillgängliga för uppgiftslämnarna, se bilaga 5. Dessutom finns definitionerna lättillgängligt i samband med varje efterfrågad uppgift genom en klickbar länk i form av ett frågetecken, se bilaga 4.

I tabellen nedan redovisas tidpunkter för viktiga moment under datainsamlingen. Sista svarsdatum sattes till den 26 mars (vecka 12) i påminnelse 1, därefter följde telefonpåminnelser under några veckor. Datainsamlingen avslutades vecka 19.

² I "Bilaga 4. Frågeblankett på Internet – Resor" har föregående uppgift lagts in avseende Buss/Bil som illustration.

Moment och tidpunkter under datainsamlingen 2009

Aktivitet	Vecka
Huvudutskick	8
Påminnelse 1	10
Telefonpåminnelse	13-16
Datainsamlingen avslutas	19

Mätfel

Med osäkerhetskällan mätfel avses att det registrerade värdet på en undersökningsvariabel, d.v.s. en fråga i frågeformuläret, inte överensstämmer med det sanna värdet. Det finns ett flertal anledningar till att detta kan inträffa. Frågornas utformning samt medföljande definitioner är av stor betydelse för eventuella mätfel. Frågorna i undersökningen har varit likartade i många år vilket innebär att uppgiftslämnarna känner igen frågorna. Mätfel kan antingen verka på ett systematiskt sätt, vilket medför skevhet i resultaten, eller på ett slumpmässigt sätt, vilket inte medför skeva resultat men osäkerheten ökar. Att utvärdera konsekvenserna av mätfel kräver omfattande utvärderingsstudier vilka inte ligger inom ramen för denna undersökning.

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

I tidigare års undersökning blev Statisticon uppmärksam på att distinktionen mellan allmän och särskild kollektivtrafik inte är helt uppenbar. I Figur 1 i rapporten i avsnitt 3.1 påpekas att denna undersökning avser allmän kollektivtrafik, inte *särskild* kollektivtrafik (skolskjuts, färdtjänst och sjukresor). I 2007 års undersökning fanns det exempel på huvudmän som i redovisningen av t.ex. kostnader för kollektivtrafiken har inkluderade den särskilda kollektivtrafiken. Från och med 2008 års undersökning har denna distinktion, samt andra aspekter, förtydligats genom förändringarna i definitionerna. Förhoppningsvis är det ingen uppgiftslämnare som fortfarande inkluderar t.ex. kostnader för särskild kollektivtrafik i sina lämnade uppgifter.

Rörande jämförelser bakåt i tiden bör nämnas att insamlingsmetoden för uppgifterna om *utbudskilometer* varierat mellan åren. Fram till år 2002 samlades

all statistik in av Svensk kollektivtrafik (fd SLTF). För år 2003 och 2004 samlade Banverket in trafikuppgifter (resor, utbudskilometer och personkilometer) för tåg, spårväg och tunnelbana medan trafikuppgifterna för buss och båt tillsammans med alla ekonomiuppgifter samlades in av Transek AB. Avseende år 2005 samlade Transek AB in samtliga uppgifter via trafikhuvudmännen. Även avseende år 2006, 2007, 2008 och 2009 samlades samtliga uppgifter in via trafikhuvudmännen, då Statisticon ansvarade för insamlingen. Ytterligare en aspekt rörande utbudskilometer värd att nämna är att i definitionerna från och med 2007 års undersökning har det skett ett förtydligande att rörande spårtrafik avses vagnkilometer, begreppet utbudskilometer är inte relevant inom spårtrafik. Tidigare års definitioner har inte varit helt tydliga i denna distinktion. Det finns indikationer på att vissa uppgiftslämnare tidigare år har använt det som kallas tågakilometer för att mäta utbudet för spårtrafik. Om tåget består av en vagn är tågakilometer och vagnkilometer liktydigt, men vanligare är att tåget har flera vagnar vilket medför att vagnkilometer alltid är större än tågakilometer. De uppgiftslämnare som tidigare år lämnat uppgifter om tågakilometer men från och med förra året lämnar vagnkilometer kommer att få ett högre värde avseende utbudet jämfört med tidigare år.

Ytterligare en indikation på mätfel är om det partiella bortfallet är stort. I instruktionen till uppgiftslämnarna står det "Fyll alltid i 0 om uppgiften är noll" samt "Om du saknar uppgift lämnar du fältet tomt". Detta betyder att samtliga fält ska fyllas i om uppgift finns, eller är 0. Dock är ett flertal fält inte applicerbara för en majoritet av uppgiftslämnarna. Det är t.ex. endast i Stockholm som det finns tunnelbana. Enligt instruktionen ska då uppgiftslämnaren ange 0 på uppgifter om tunnelbana snarare än lämna fältet tomt. Av de lämnade svaren för tunnelbana³ har tre angivit 0 i svarsfältet och 21 har lämnat fältet tomt och SL har besvarat frågan. Dessa 21 utelämnade svar betraktas principiellt som partiellt bortfall. Detta är dock möjligtvis en alltför sträng definition. Om man använder en mer liberal definition av partiellt bortfall och studerar i vilken mån en uppgiftslämnare har avstått från att lämna svar där ett svar borde registreras är det partiella bortfallet försumbart. Med borde avses att trafikhuvudmannen har den verksamhet som svarsfältet avser. Utifrån denna mer liberala syn har Statisticon inte noterat några partiella bortfall rörande områdena konsumtion och tjänster. Motsvarande gäller för kostnader och intäkter.

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

Beträffande variabeln tidsåtgång är tanken att den totala tidsåtgången för att samla in och fylla i uppgifterna ska anges. Det har kommit till Statisticons kännedom att vissa trafikhuvudmän delar upp uppgiftslämnandet på flera olika personer inom organisationen. I en sådan situation är tanken med frågan om tidsåtgång att den *sammanlagda* tidsåtgången⁴ för alla personer ska anges. Det är okänt för Statisticon huruvida detta förfaringssätt tillämpas eller inte. En

³ Avseende utbudskilometer/vagnkilometer.

⁴ Med tidsåtgång avses mertid, se definitionen i bilaga 5.

uppgiftslämnare har inte lämnat uppgifter om tidsåtgång medan övriga har uppgivit uppskattad tidsåtgång för att inkomma med statistiken.

2.2.4 Svartsbortfall och skattingsförfarande

Svartsbortfall kan delas upp i två komponenter: objektsbortfall och partiellt bortfall. Med objektsbortfall menas att svar saknas helt och hållet från en uppgiftslämnare. Samtliga uppgiftslämnare har inkommit med svar vilket gör att objektsbortfallet är noll procent. Med partiellt bortfall menas att en uppgiftslämnare har avstått från att besvara en eller flera frågor. I föregående avsnitt konstaterades att det partiella bortfallet är begränsat. Detta har medfört att ingen imputering har använts för att kompensera för det partiella bortfallet.

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

2.2.5 Bearbetning

Data från de kommuner som besvarade undersökningen via Internet lagrades under datainsamlingen direkt i en databas. Som nämnts ovan har 2009 års värden kontrollerats mot föregående års värden. I vissa fall har uppgiftslämnaren återkontaktats för att lämna en förklaring till avvikelserna mellan 2008 och 2009 års uppgifter. I de flesta av dessa återkontakter fick Statisticon godtagbara förklaringar till avvikelserna. I ett fåtal fall ändrade uppgiftslämnaren sina uppgifter.

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

2.2.6 Modellantaganden

Inga modellantaganden förekommer.

2.3 Redovisning av osäkerhetsmått

Inga osäkerhetsmått redovisas i tabellrapporten.

3 Statistikens aktualitet

3.1 Frekvens

Undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik genomförs årligen.

3.2 Framställningstid

Datainsamlingen påbörjades vecka 8 och avslutades vecka 19. Därefter pågår databearbetning, tabellframställning och rapportskrivning till vecka 24.

3.3 Punktlighet

Publiceringen av undersökningen Lokal och regional kollektivtrafik 2009 görs den 30 juni. Rapporten publiceras tillsammans med ett pressmeddelande på Trafikanalys hemsida, www.trafa.se.

4 Jämförbarhet och sam användbarhet

4.1 Jämförbarhet över tiden

Jämförbarheten i årets undersökning om Lokal och regional kollektivtrafik med tidigare års undersökningar är avseende vissa variabler något sämre. Detta beror på förändringarna i definitionerna som genomfördes i samband med 2007 års undersökning. Undersökningsvariablerna (så när som på definitionerna), målstorheterna och redovisningsgrupperna har varit samma i många år.

4.2 Jämförbarhet mellan grupper

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

4.3 Sam användbarhet

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

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

5 Tillgänglighet och förståelighet

5.1 Spridningsformer

Rapporten Lokal och regional kollektivtrafik 2009 sprids via Trafikanalys hemsida www.trafa.se.

5.2 Presentation

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

5.3 Dokumentation

Dokumentationen av resultaten och genomförande av undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik framgår av rapporten och kvalitetsdeklarationen.

5.4 Tillgång till primärmaterial

Ansökan om tillgång till primärmaterial prövas av Trafikanalys.

5.5 Upplysningstjänster

Frågor rörande kollektivtrafik i allmänhet kan ställas till Maria Melkersson (010 414 42 16, maria.melkersson@trafa.se) på Trafikanalys. Frågor rörande rapporten, tabellverket och kvalitetsdeklarationen kan ställas till Charlotta Danielsson (08 402 29 01, charlotta.danielsson@statisticon.se) på Statisticon AB.

6 Övrigt

Projektledare för undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik har på Statisticon AB varit Charlotta Danielsson och på Trafikanalys Maria Melkersson. Katarina Selling på Statisticon AB har författat rapporttexten, avsnittet om Sveriges busspark har skrivits av Maria Melkerson och författare av kvalitetsdeklarationen har varit Charlotta Danielsson.



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