

**Lokal och regional
kollektivtrafik 2012** **Statistik
2013:20**
Local and regional
public transport 2012

**Lokal och regional
kollektivtrafik 2012**
**Local and regional
public transport 2012**

**Statistik
2013:20**

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: 2013-06-28

Förord

Föreliggande rapport beskriver med statistik resandet med lokal och regional kollektivtrafik, det vill säga kollektivtrafik inom ett läns gränser. Vi har samlat in uppgifter från den regionala kollektivtrafikmyndigheten (tidigare trafikhuvudmannen) i respektive län så all statistik avser *direktilldelad* eller *upphandlad* kollektivtrafik. Statistiken täcker resande med buss, tåg, spårväg, tunnelbana och fartyg och sträcker sig fram till och med 2012. Rapporten har producerats av Statisticon AB på uppdrag av Trafikanalys. Projektledare på Statisticon AB har varit Anders Hallberg och Charlotta Danielsson och på Trafikanalys Tom Petersen. Statisticon har författat rapporttexten i kapitel 2, medan kapitel 1 och kapitel 3 (Sveriges busspark) har skrivits av Mats Wiklund och Tom Petersen. I kapitel 3 har även Anette Myhr varit statistikstöd

Stockholm i juni 2013

Per-Åke Vikman

avdelningschef

Innehåll

Sammanfattning.....	7
Summary	9
1 Inledning.....	11
1.1 Begrepp och lagrum	12
1.2 Definitioner.....	13
1.3 Kollektivtrafikens utveckling.....	14
1.4 Aktuella utredningar.....	14
1.5 Regional trafik.....	15
1.6 Kollektivtrafikens andel av persontransportarbetet	16
2 Lokal och regional kollektivtrafik.....	19
2.1 Konsumtion.....	19
2.2 Tjänster.....	25
2.3 Ekonomi.....	29
3 Sveriges busspark.....	37
3.1 Antal bussar.....	37
3.2 Medelkörsträckor	39
3.3 Bussarnas drivmedel	40
3.4 Antal passagerare i bussarna	41
3.5 Ålder på bussarna.....	42
3.6 Vilka har busskörkort?	44
4 Ordlista/Dictionary	47
5 Tabeller/List of tables.....	49
6 Om statistiken.....	67
Bilaga 1. Frågeblankett på Internet	71
Bilaga 2. Instruktioner och definitioner till frågeformuläret.....	75
Bilaga 3. Kvalitetsdeklaration	81

Sammanfattning

Resandet med lokal och regional kollektivtrafik ökar stadigt i Sverige. Under år 2012 uppgick rikets kollektivtrafikresor med buss, tåg, spårväg, tunnelbana och fartyg till 1 383 miljoner resor. Det är en ökning med tre procent sedan år 2011 och med drygt 28 procent sedan år 2000.

Buss är det i särklass vanligaste kollektiva färdmedlet. Under år 2012 genomfördes 739 miljoner bussresor i Sverige, vilket motsvarar 53 procent av det totala antalet resor med kollektivtrafik. 23 procent av resorna skedde med tunnelbana, 13 procent med tåg och tio procent med spårväg. Resande med fartyg förekom sparsamt inom kollektivtrafiken.

Antalet kollektivtrafikresor per invånare ökar i Sverige. Sedan år 2000 har antalet resor stigit från 122 till 145 resor per invånare och år, vilket innebär att varje svensk medborgare i genomsnitt företog 20 procent fler resor under år 2012 jämfört med år 2000. Bara under förra året ökade antalet kollektivtrafikresor med tre resor per person.

De kortaste kollektivtrafikresorna ägde rum i Stockholms län, där varje resa endast var sju kilometer lång i genomsnitt under 2012. De längsta genomsnittliga kollektivtrafikresorna företogs i Hallands län där de var 31 kilometer långa. Även i Kronobergs och Dalarnas län företogs relativt långa resor, 28 kilometer per resa i Kronoberg och 26 kilometer per resa i Dalarna.

De tjänster som länen erbjuder inom kollektivtrafiken anges i *utbudskilometer* (antalet utförda fordons- och vagnkilometer i kollektivtrafiken) och *sittplatskilometer* (antalet utförda fordons- och vagnkilometer gånger fordonsparkens sittplatskapacitet). Det totala antalet utbudskilometer för den svenska kollektivtrafiken uppgick år 2012 till 794 miljoner kilometer, en ökning med två procent sedan föregående år. Uppsala län hade det största utbudet kollektivtrafik per invånare under året, 119 utbudskilometer per invånare. Stockholms län och Jämtlands län presenterade också ett stort utbud per invånare, 115 respektive 90 utbudskilometer. Lägst antal utbudskilometer per invånare erbjöd Gotland, endast 44 kilometer per invånare.¹

Under år 2012 uppgick de totala kostnaderna för rikets lokala och regionala kollektivtrafik till 36,5 miljarder kronor. Intäkterna från själva verksamheten var 18 miljarder kronor. Resterande del av kostnaderna täcktes av bidrag/tillskott från landsting, kommuner och stat. Under år 2012 finansierade intäkterna från den egna verksamheten 51 procent av kollektivtrafiken, landstingen finansierade

¹ Västmanland har lägst utbud enligt tabell, men eftersom de inte redovisar sitt tågutbud är det en underskattning av det totala utbudet i länet. Gotland är det län varom vi har kompletta uppgifter som har lägst utbud.

43 procent, kommunerna drygt fem procent och staten/Trafikverket knappt en procent.

Andelen verksamhetsintäkter kontra bidrag/tillskott i finansieringen av kollektivtrafiken skiljer sig markant mellan de olika länen. Högst självfinansieringsgrad under år 2012 hade Hallands län med 59 procent och Skåne med 57 procent. Gotland och Södermanland hade lägst självfinansieringsgrad. På Gotland kom endast 23 procent av intäkterna från den egna verksamheten och i Södermanlands län 29 procent.

Antalet bussar i den svenska bussparken har de senaste tio åren varit ungefär densamma, ungefär 14 000 bussar, men den har förnygrats något. Andelen bussar som tar många passagerare, fler än 80, har samtidigt ökat. Vidare har andelen bussar som drivs med diesel minskat med ungefär tio procentenheter, medan andelen bussar som är gasdrivna eller etanolhybrider ökat med ungefär 15 procentenheter.

Summary

Travelling by public transport is steadily increasing in Sweden. In 2012, the number of trips (recorded as the number of boardings) made by bus, underground, light rail, train and ship amounted to 1 383 million. This represents an increase by three percent over the last year and 28 percent since 2000.

Bus is the most common means of public transportation in Sweden. In 2012, 739 million trips by bus were conducted throughout the country. This represents 53 percent of the total number of trips by public transport conducted during the year. 23 percent of the trips were made by underground, 13 percent by train and 10 percent by light rail. Trips made by ships are scarce within public transport.

The number of trips per capita has increased steadily over the last decade. Since 2000 the number of trips made per inhabitant and year has increased from 122 to 145, or by 20 percent. In 2012 alone, the increase was three trips per inhabitant.

The shortest trips were made in Stockholm County, where the average trip length was 7 kilometers. The longest trips were made in Halland County with an average of 31 kilometers per trip. The inhabitants of Kronoberg County and Dalarna County also made longer trips - on average 28 kilometers per trip in Kronoberg and 26 kilometers in Dalarna.

In 2012, a total of 794 million vehicle kilometers of public transport were offered in Sweden. This is an increase by two percent compared to the previous year. Uppsala County offered the most public transport per capita, 119 vehicle kilometers per inhabitant. The counties of Stockholm and Jämtland also offered a high number of vehicle kilometers per inhabitant, 115 and 90 kilometers respectively. Gotland offered the lowest number of vehicle kilometers per inhabitant, 44 kilometers.²

The total cost of public transport in Sweden in 2012 was SEK 36.5 billion, while revenues were SEK 18 billion. Revenue funding thus accounted for 51 percent of the cost for public transport; the remaining 49 percent came from a variety of subsidies. During 2012, county funding amounted to 43 percent of the total cost of public transport, municipal funding amounted to five percent and almost one percent of the subsidies came from state funding.

The proportion of revenues and subsidies differs significantly between counties. In 2012, Halland County had the highest rate of revenue funding at 59 percent, followed by Skåne County with 57 percent. The counties of Gotland and

² Västmanland offers the lowest supply according to the table, but does not present any figures of train supply. Gotland is the county of which we have complete information with the lowest supply.

Södermanland had the lowest rate of revenue funding with 23 and 29 percent respectively.

The number of buses and coaches in Sweden has been rather constant the last ten years, approximately 14,000, but they have become somewhat younger. The proportion of buses and coaches with high passenger capacity, more than 80, has increased during the same period of time. Further the proportion buses and coaches powered by diesel has decreased by approximately ten percentage points while buses and coaches powered by gas or ethanol has increased by approximately 15 percentage points.

1 Inledning

I denna rapport presenteras resultatet av den undersökning som årligen genomförs i Sverige gällande *den lokala och regionala kollektivtrafiken*, det vill säga resandet med kollektivtrafik inom varje läns gränser. Vi har samlat in uppgifter från den regionala kollektivtrafikmyndigheten (tidigare trafikhuvudmannen) i respektive län så all statistik avser *upphandlad* trafik. Det finns även rent kommersiell kollektivtrafik inom länen men den är marginell till omfattningen.

Syftet med statistiken är att beskriva och följa utvecklingen av den svenska kollektivtrafiken över tid. Uppgifterna hämtas från respektive trafikhuvudmans ansvarsområde (sedan 1 januari 2012 från respektive regional kollektivtrafikmyndighet) och avser all utförd linjelagd trafik med buss, tåg, spårväg, tunnelbana och fartyg. Undersökningen genomförs sedan 1 april 2010 av Trafikanalys. Tidigare genomfördes den av SIK.³

Statistiken i undersökningen omfattar uppgifter om *utbudet av trafik* (anges i utbudskilometer och sittplatskilometer), *hur många kollektivtrafikresor som genomförts i landet* (antal resor), *den sammanlagda reslängden* (anges i personkilometer), *intäkterna från verksamheten*, *bidrag/tillskott till verksamheten* samt *kostnaderna för kollektivtrafiken*.

Rapporten består av sex kapitel. Detta första kapitel ger en överblick av de begrepp och lagrum som gäller för kollektivtrafiken. Här finns också en beskrivning av kollektivtrafikens utveckling genom åren och en överblick över aktuella utredningar på området. Kapitel 2 presenterar statistiken för den lokala och regionala kollektivtrafiken. Kapitel 3 beskriver den svenska bussparken i fem separata avsnitt: Antal bussar i bussparken, bussarnas medelkörsträckor, drivmedel, antal passagerare, bussarnas ålder samt en överblick över vilka som innehar busskörkort i Sverige. Kapitel 4 består av en ordlista där huvudbegreppen i rapporten har översatts till engelska. Kapitel 5 innehåller tabeller efter län, trafikslag och år och det avslutande kapitel 6 innehåller en översiktlig beskrivning av statistiken.

Till undersökningen hör tre bilagor.

- Bilaga 1 och 2 presenterar frågeformuläret samt instruktioner och definitioner till frågeformuläret.
- Bilaga 3 innehåller undersökningens kvalitetsdeklaration.

³ I 2007 års undersökning gjordes vissa definitionsändringar, i syfte att öka statistikens kvalitet. Detta påverkar resultaten och jämförbarhet över tid.

1.1 Begrepp och lagrum

Den definition av kollektivtrafik som gjordes av SIKa i samband med att man tog över ansvaret för statistiken på kollektivtrafikområdet lyder: "i förväg organiserade, regelbundet tillgängliga transporter som erbjuds allmänheten eller en särskild personkrets enligt givna regler".⁴ Sedan den 1 januari 2012 gäller nya regler för kollektivtrafiken⁵, och definition och kategorier för insamling av statistiken behöver då ses över. Nyckelbegreppen i definitionen är dock fortfarande 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 delades av SIKa 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, riksferdtjänst, skolskjutsar och sjukresor. Den 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 men som inte är linjelagd, eller som har ett annat syfte än själva transporten. 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.

Sedan 1 januari 2012 gäller den nya kollektivtrafiklagen (SFS 2010:1065, prop. 2009/10:200) som upphäver länsgränsrestriktionen och öppnar upp den lokala och regionala kollektivtrafiken för privata initiativ.⁶ De nybildade regionala kollektivtrafikmyndigheterna fick då ansvaret att genom regionala trafikförsörjningsprogram tillgodose ett grundläggande utbud efter breda samråd med allmänheten och marknadens aktörer. Detta grundläggande utbud, eller utbud med särskilda villkor som inte kan tillgodoses av marknaden⁷, beläggs med så kallad *allmän trafikplikt* genom ett formellt beslut som ska gå att härleda från trafikförsörjningsprogrammet. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna (liksom tidigare trafikhuvudmännen) handlar sedan vanligen upp den subventionerade trafikeringen från

⁴ SIKa. Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor 2003 (SIKA Statistik 2005:2).

⁵ Lag (2010:1065) om kollektivtrafik.

⁶ Tidigare gällde lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik. Då ansvarade regionala trafikhuvudmän för kollektivtrafiken på lokal och regional nivå. Trafikhuvudmännen var oftast aktiebolag (länstrafikbolag) ägda gemensamt av kommuner och landsting,

⁷ Vanligen villkor på miljöprestanda och anpassningar för personer med någon funktionsnedsättning.

olika operatörer. I några fall sker istället direkttilldelning till ett kommunalt trafikbolag.

De transportpolitiska målen⁸ 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.

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

Därutöver är det flera statliga myndigheter som utgör viktiga aktörer inom utvecklingen av kollektivtrafiken. Trafikverket ska enligt sin instruktion verka för kollektivtrafikens utveckling, till exempel genom att ge de regionala kollektivtrafikmyndigheterna råd och stöd i fråga om utformningen av trafikförsörjningsprogrammen. Enligt sin instruktion ansvarar Transportstyrelsen särskilt för frågor om villkor för marknadstillträde, konkurrensvillkor och villkor för resenärer. Dessutom ges via Trafikverket medfinansiering till vissa lokala och regionala kollektivtrafik-anläggningar, om de bedöms viktiga för den interregionala kollektivtrafiken.

1.2 Definitioner

Utbudskilometer definieras som antalet utförda kilometer i kollektivtrafiken. *Sittplatskilometer* definieras som antalet utförda kilometer i kollektivtrafiken multiplicerat med fordonsparkens sittplatskapacitet. Eventuella ståplatser i fordonen räknas alltså inte in i måttet.

I den här rapporten definieras *en resa* som en påstigning. Reser man med övergång räknas varje övergång som en ny resa. Samtliga resor, såväl avgiftsbelagda som kostnadsfria ingår. Definitionen av *personkilometer* är den sammanlagda reslängden och *medelreslängden* resornas genomsnittliga längd.

Kostnaderna omfattar dels trafikeringskostnader för varje trafikslag, dels övriga kostnader som till exempel underhåll av fordonsparken och infrastruktur. Här tas också kostnader upp för den infrastruktur som inte kan hänföras till ett specifikt trafikslag. *Verksamhetsintäkterna* omfattar trafikintäkterna för varje trafikslag, och också övriga affärsintäkter som inte kan inordnas under något specifikt trafikslag. *Bidragen/tillskotten* till den svenska lokala och regionala kollektivtrafiken kommer från kommunerna, landstingen och staten (Trafikverket).

⁸ Mål för framtidens resor och transporter, prop. 2008/09:93.

1.3 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.⁹

Som ett led i att förbättra lokal och regional persontrafik beslutade riksdagen år 1978¹⁰ 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 förändring¹¹ som innebar att bestämmelserna om organisationsformerna var i stort sett oförändrade med den skillnaden att kommuner och landsting nu benämndes *läns trafikansvariga*.

I och med den nya kollektivtrafiklagen¹² öppnas den lokala och regionala kollektivtrafiken upp för privata initiativ, där huvudsyftet är att ge möjlighet till ett förbättrat kollektivtrafikutbud som skall gynna resenärerna och samhället, se avsnitt 1.1.

1.4 Aktuella utredningar

Uppföljning av de transportpolitiska målen

Den lokala och regionala kollektivtrafiken kan ses som en del av den grundläggande samhällsservicen vilken har betydelse för uppfyllande av de transportpolitiska målen. Det övergripande målet för transportpolitiken, att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet, preciseras genom ett funktionsmål (tillgänglighet) och ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa).¹³

Den senaste uppföljningen av det transportpolitiska målet och dess delmål presenteras i en rapport från Trafikanalys (rapport 2013:4). Under året har flera mått som används i bedömningarna för funktionsmålets precisering utvecklats i negativ eller horisontell riktning, med undantag för transportsystemets användbarhet för personer med funktionsnedsättning, som går framåt – framför allt tack vare

⁹ Erik Sundström. Utveckling av en integrerad tjänst: En fallstudie inom kollektivtrafikbranschen (2006).

¹⁰ Om åtgärder för att förbättra lokal och regional kollektiv persontrafik (prop. 1977/78:92).

¹¹ Lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik (1997:734).

¹² Prop 2009/10:200, Lag 2010:1065.

¹³ Mål för framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:93).

insatser inom kollektivtrafiken. Vad gäller förutsättningarna att välja lokal kollektivtrafik sammanfattas där (sid 118) "...att det har varit en viss ökning av utbudet av lokal och regional kollektivtrafik de senaste åren, samtidigt som resandet har ökat. I Stockholm, Göteborg och Malmö verkar trängseln i kollektivtrafiken därmed ha ökat. I övriga landet påvisar statistiken ingen ökad trängsel, men lokal kollektivtrafik har haft en större prisökning relativt övriga varor och tjänster. Förutsättningarna för att resa kan därmed inte anses ha förbättrats i den lokala och regionala kollektivtrafiken".

Uppföljning av marknadsöppningen på järnväg samt av den nya kollektivtrafiklagen

Det sker för närvarande marknadsöppningar för privata initiativ i kollektivtrafiken. Interregionala persontransporter på järnväg är sedan 1 oktober 2010 (med full effekt 11 december 2011) helt öppna för konkurrens¹⁴ och från och med 1 januari 2012 är den lokala och regionala kollektivtrafiken öppen för konkurrens.¹⁵ Detta kan, åtminstone på sikt, leda till förändringar av kollektivtrafikutbudet. Det påverkar också hur Trafikanalys redovisar statistik för kollektivtrafiken i framtiden.

Trafikanalys har i uppdrag av regeringen att följa utvecklingen och utvärdera effekterna de närmaste åren¹⁶ och Transportstyrelsen följer utvecklingen mer långsiktigt.

Vad gäller lokal och regional kollektivtrafik kan nämnas att få av de 21 regionala kollektivtrafikmyndigheterna fick in anmälningar om att kommersiell trafik började köras under 2012. I flera fall handlade det om redan befintlig kommersiell trafik som även tidigare släppt av och på passagerare inom länet med myndigheternas godkännande och endast i ett fåtal län har enstaka nya busslinjer startats. Denna nya kommersiella kollektivtrafik och resandet med den faller utanför statistiken i föreliggande rapport.

Trafikanalys har lämnat in en utvärderingsplan och två årsrapporter till Näringsdepartementet, och presenterar en tredje årsrapport mot slutet av 2013.¹⁷

1.5 Regional trafik

En effekt av marknadsöppningarna är också att det i vissa sammanhang blir en ny definition av *regional trafik*. Länsgränsrestriktionen tas bort, vilket betyder att de administrativa hindren att bedriva länsöverskridande järnvägstrafik tas bort. Likaså tas trafikhuvudmännens skadeprövning och invändningsrätten bort för trafik inom det egna länet, vilket möjliggör privata initiativ för buss och olika for-

¹⁴ *Konkurrens på spåret* (prop. 2008/09: 176).

¹⁵ *Ny kollektivtrafiklag* (prop. 2009/10: 200)

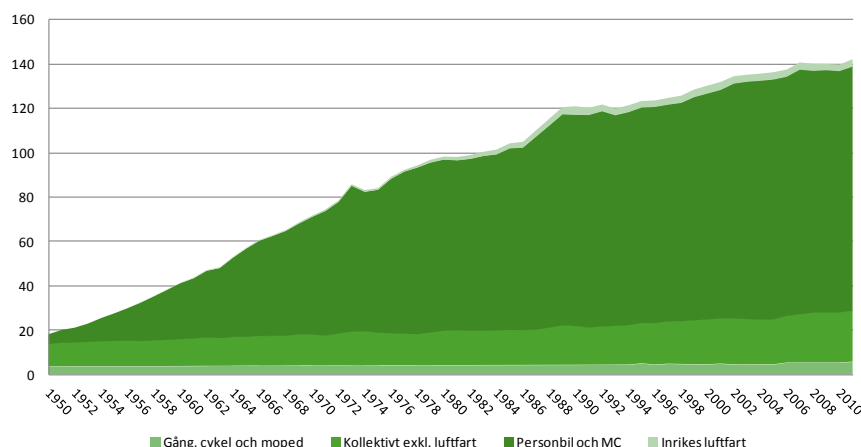
¹⁶ Näringsdepartementet N2010/7904/TE

¹⁷ "Marknadsöppningar i kollektivtrafiken - utvärderingsplan 2011–2014", Trafikanalys Rapport 2011:4, "Utvärdering av marknadsöppningar i kollektivtrafiken – rapport 2011", Trafikanalys Rapport 2011:9, samt "Utvärdering av marknadsöppningar i kollektivtrafiken – rapport 2012", Trafikanalys Rapport 2012:13.

mer av flexibel kollektivtrafik och samåkning med taxi. Regional trafik kommer att definieras av trafikens karaktär av vardagsresande, snarare än av administrativa gränser. Detta kan ses som en anpassning till att pendling sker över allt större områden.¹⁸ För statistikens del har dock länsgränserna fortfarande sin betydelse, men som antytts i avsnitt 1.4 kan det bli aktuellt att ompröva det längre fram.

1.6 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 av persontransportarbetet som var högre än 20 procent för kollektivtrafiken. I USA var år 2002 mindre än fem procent av det totala persontransportarbetet kollektivtrafik.¹⁹



Figur 1.1: Transportarbete (miljarder personkilometer) med olika trafikslag, 1950-2011.

Källa: www.trafa.se/sv/Statistik/Transportarbetet/.

Det totala resandet på väg, järnväg och sjö räknat i personkilometer har nära åttafaldigats sedan 1950, enligt Trafikanalys beräkningar. Kollektivtrafikens andel (exklusive luftfart) har dock minskat från 57 procent 1950 till 17 procent 2011 (19 procent inklusive inrikes luftfart).

¹⁸ Ny kollektivtrafiklag (prop. 2009/10:200), s. 58.

¹⁹ "Kollektivtrafikens marknadsutveckling – tendenser och samband", rapport 2006:43, Transek AB.

Resvaneundersökningen, RVU Sverige, visar att 18 procent av huvudresorna relaterade till arbete, tjänsten eller skola sker kollektivt medan 12 procent av samtliga huvudresor sker kollektivt.²⁰ Kollektivtrafikandelen är av naturliga skäl högre i de befolkningstäta regionerna, där kollektivtrafiken till stor del nyttjas av arbetspendlare.

Sveriges befolkning är starkt koncentrerad till ett antal regioner. Drygt hälften av befolkningen bor i de tre storstadslänen. 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.²¹

Trafikanalys har tidigare konstaterat att brister i dagens transportsystem i de tre storstadsregionerna leder till förseningar som medför stora samhällsekonomiska kostnader.²² Bristerna inkluderar dålig prioritet för busstrafik samt begränsad spårkapacitet som påverkar framkomlighet och bidrar till tidsförluster. Sårbarhet är också ett problem. Vidare redovisades skillnader mellan män och kvinnor med avseende på resmönster samt arbetsplatsernas lokalisering. Kvinnor reser i högre grad kollektivt än män.

²⁰ "RVU Sverige – den nationella resvaneundersökningen 2011-12", Trafikanalys Statistik (2013-05-23). Kollektivtrafik definieras här som buss, tåg, spårvagn eller tunnelbana.

²¹ "KOLL framåt – Nationell handlingsplan för kollektivtrafikens framtida utveckling", Vägverket publikation: 2008:33.

²² "Arbetspendling i storstadsregionerna – en nulägesanalys", Trafikanalys Rapport 2011:3.

2 Lokal och regional kollektivtrafik

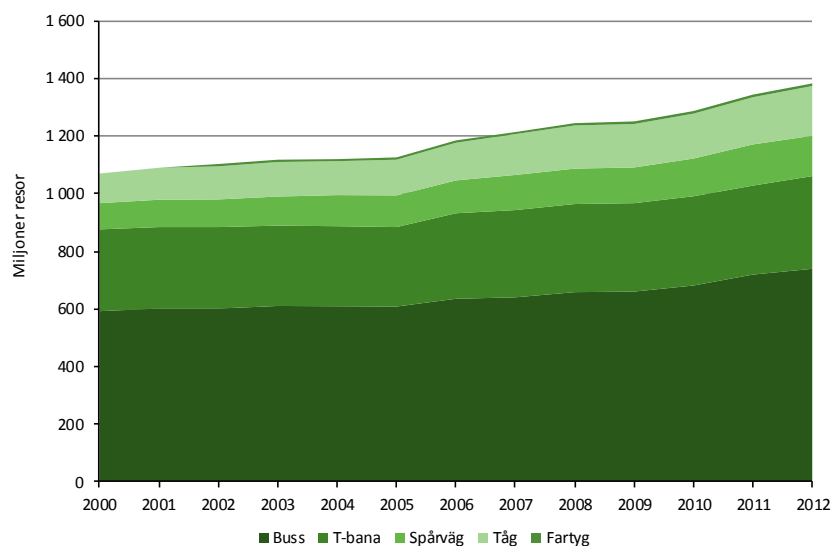
I detta avsnitt presenteras statistik kring den lokala och regionala svenska kollektivtrafiken. Uppgifterna presenteras efter år, trafikslag och län i tre delar. Avsnitt 2.1 presenterar konsumtionen av den lokala och regionala kollektivtrafiken i riket. Avsnitt 2.2 presenterar de tjänster som rikets kollektivtrafik erbjuder och avslutande avsnitt 2.3 redovisar ekonomin kring kollektivtrafiken.

2.1 Konsumtion

Konsumtionen av den lokala och regionala kollektivtrafiken presenteras i detta avsnitt i *antal resor*, *antal personkilometer* och *medelreslängd*.

Resor

Under år 2012 uppgick antalet lokala och regionala kollektivtrafikresor med buss, tåg, spårväg, tunnelbana och fartyg till 1 383 miljoner resor (Figur 2.1). Det är en ökning med tre procent sedan föregående år och en ökning med drygt 28 procent sedan år 2000.



Figur 2.1: Antal resor per trafikslag i riket år 2000-2012. Miljoner resor.

Anm: För ytterligare information, se Tabell 12 i Kapitel 5.

Buss har under hela perioden varit det i särklass vanligaste kollektiva färdmedlet, med en andel på cirka 50 procent av allt kollektivresande. Under år 2012 genomfördes 739 miljoner resor med buss, vilket motsvarar 53 procent av det totala antalet resor med den lokala och regionala kollektivtrafiken. 322 miljoner resor, eller 23 procent, företogs med tunnelbana, 173 miljoner resor eller 13 procent företogs med tåg och 140 miljoner resor, motsvarande tio procent av alla resor med lokal och regional kollektivtrafik, företogs med spårväg. Resande med fartyg förekom sparsamt inom kollektivtrafiken. Endast 9 miljoner resor, eller knappt en procent av resorna, skedde med fartyg under år 2012. (Figur 2.1)

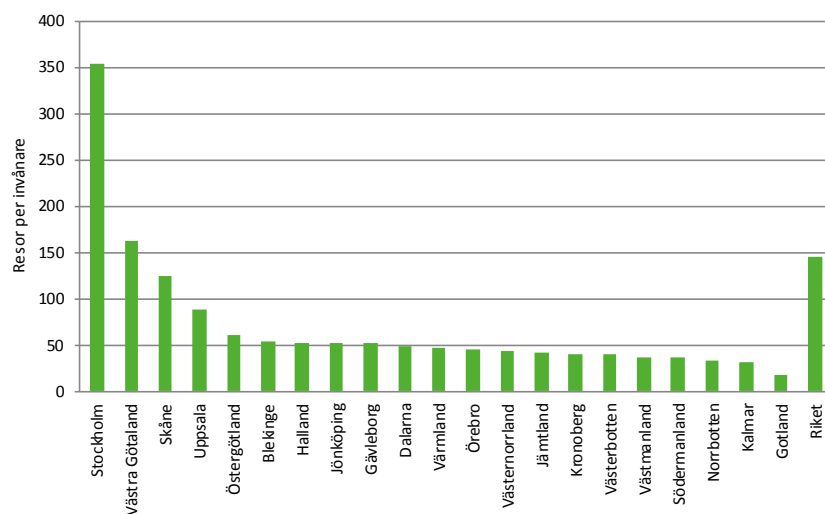
Uppdelat på trafikslag så är det tågresor som ökat mest sedan år 2000, med 68 procent eller från 103 miljoner resor år 2000 till 173 miljoner resor år 2012. Antalet resor med spårväg ökade med 54 procent, antalet resor med buss med 25 procent och antalet resor med tunnelbana med 13 procent under samma period.

Under förra året ökade antalet kollektivresor i de flesta av Sveriges 21 län. Störst var ökningen i Kronobergs län, 16 procent, följt av Jönköpings län med sju procent. Antalet resor minskade i fyra län: Östergötlands län, Gotlands län, Blekinge län och Jämtlands län. Minskningen var störst på Gotland där tolv procent färre resor genomfördes år 2012 än år 2011. I de övriga tre länen var minskningen marginell. För ytterligare statistik kring antalet resor per län, se Tabell 16 i Kapitel 5.

Som tidigare nämnts har antalet kollektivtrafikresor i Sverige ökat sedan år 2000. Ökningen kan delvis förklaras med att Sveriges befolkning ökat, men det är inte hela sanningen. Statistiken visar nämligen att antalet resor per invånare i riket också har stigit under samma period. Sedan år 2000 har antalet resor stigit från 122 till 145 resor per invånare och år (se Tabell 9 i Kapitel 5), vilket innebär att varje svensk medborgare i genomsnitt företog 20 procent fler resor under år 2012 jämfört med år 2000. Bara under förra året ökade antalet resor med kollektivtrafik med tre resor per person.

Invånarna i storstadsregionerna Stockholms län, Västra Götalands län och Skåne län företog flest resor per invånare. I Stockholms län gjorde varje invånare i genomsnitt 353 kollektivtrafikresor, medan boende i Västra Götalands län gjorde 163 resor och boende i Skåne län 125 resor per person. Det är att jämföra med invånarna i Gotlands län, som i genomsnitt företog endast 18 resor med kollektivtrafiken under året. (Figur 2.2)

I nära nog samtliga av Sveriges län gjordes de flesta kollektivtrafikresorna per invånare med buss. Undantaget är Stockholms län, där flest resor per invånare gjordes med tunnelbana. (Tabell 2.1)



Figur 2.2: Antal resor per invånare efter län år 2012.

Anm:För ytterligare information, se Tabell 2 samt Tabell 9 i Kapitel 5.

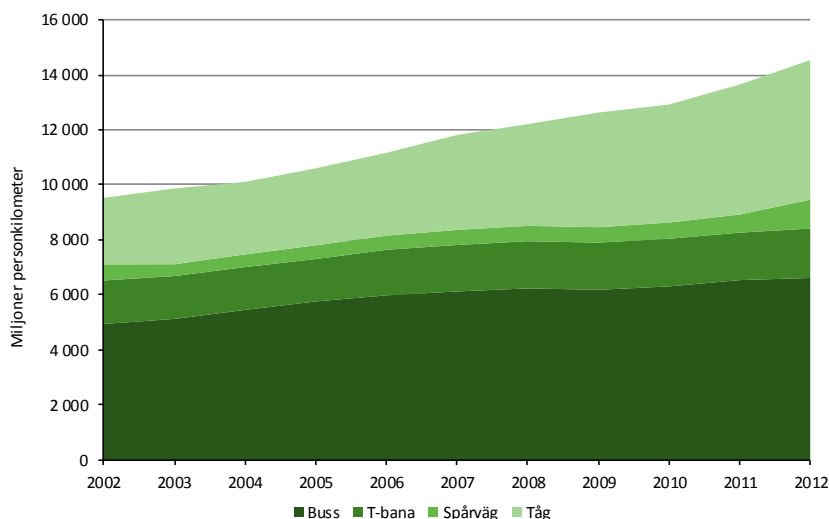
Tabell 2.1: Antal resor per invånare efter trafikslag och län år 2012.

Län	Resor per invånare					Totalt
	Buss	Tåg	Spårväg	Tunnelbana	Fartyg	
Stockholm	141	45	13	153	2	353
Uppsala	75	14	-	-	-	89
Södermanland	35	1	-	-	-	36
Östergötland	45	6	10	-	-	61
Jönköping	45	7	-	-	-	52
Kronoberg	31	10	-	-	-	41
Kalmar	32	..	-	-	-	32
Gotland	18	-	-	-	-	18
Blekinge	41	11	-	-	1	54
Skåne	93	31	-	-	-	125
Halland	32	20	-	-	-	52
Västra Götaland	81	10	68	-	3	163
Värmland	45	3	-	-	-	48
Örebro	43	3	-	-	-	45
Västmanland	34	3	-	-	-	37
Dalarna	47	2	-	-	-	49
Gävleborg	48	4	-	-	-	52
Västernorrland	43	1	-	-	-	44
Jämtland	41	..	-	-	-	41
Västerbotten	41	..	-	-	-	41
Norrbottn	33	..	-	-	-	33
Riket	78	18	15	34	1	145

De flesta län erbjuder trafikslagen buss och tåg, medan spårväg, tunnelbana och fartyg enbart förekommer i vissa län²³. Gotland är det enda länet som endast erbjuder ett trafikslag, buss. Tunnelbana erbjuds endast i Stockholm, medan spårväg återfinns i Stockholm, Göteborg och Östergötland. Kollektivtrafik till sjöss erbjuds av regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Stockholm, Blekinge och Västra Götaland. Utöver det finns det sjötrafik i kommunal regi i vissa kommuner, vilket inte redovisas i statistiken..

Personkilometer

Begreppet personkilometer anger det antal kilometer som resenärerna färdas. Med tanke på att antalet resor med kollektivtrafiken har ökat under det senaste decenniet, både det sammanlagda antalet resor och antalet resor per person, samt att resorna även i genomsnitt har blivit längre, så är det inte överraskande att även antalet utförda personkilometer inom kollektivtrafiken har ökat under samma period.



Figur 2.3: Resande per trafikslag i riket år 2002-2012, miljoner personkilometer.

Anm:För ytterligare information, se Tabell 14 i Kapitel 5.

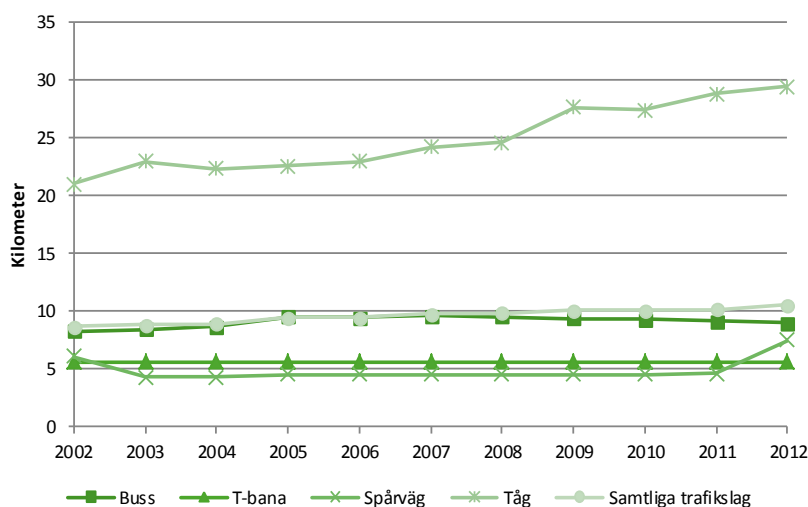
Under år 2012 konsumerades 14,5 miljarder personkilometer i lokal och regional, avtalsreglerad kollektivtrafik i Sverige. Det är en ökning med drygt sex procent jämfört med föregående år och med 53 procent sedan år 2002. (Figur 2.3)

²³ I Kalmar län finns såväl buss- som tågtrafik, men av redovisningstekniska skäl redovisas tågresande i länet under buss. Bara resande med Kustpilen ingår, inte med Öresundståg eller Krösatåg. Jämtland, Västerbotten och Norrbotten redovisar varken utbud eller resande med regional tågtrafik. För Västernorrland finns uppgifter för resande men inte för utbud. Dessutom saknas utbudet i Södermanland, Örebro och Västmanland. Detta innebär sammanlagt att såväl utbud som resande med regionaltåg underskattas i denna rapport.

Inom denna kategori har resandet med tåg ökat mest över tid. Sedan år 2002 har antalet konsumerade personkilometer med tåg stigit med över 100 procent. Även inom de övriga trafikslagen har antalet konsumerade personkilometer ökat markant: Inom buss med 34 procent och inom t-bana med 14 procent. För trafikslag spårväg bör år 2012 inte jämföras med tidigare år då den största utföraren av lokal och regional kollektivtrafik med aktuellt trafikslag inte kunnat lämna uppgifter. Dessa har istället räknats fram genom att multiplicera antalet resor per trafikslag med medelfärdlängder per trafikslag från den nationella resvaneundersökningen, RVU Sverige, 2011–2012. Vid jämförelse kan noteras att medelreslängden för spårväg från RVU är avsevärt längre än den medelreslängd som utföraren tidigare redovisat²⁴. Den största delen av ökningen för personkilometer med trafikslag spårväg bör alltså bero på att en annan medelreslängd använts för år 2012. Om man istället jämför åren 2002 och 2011 är ökningen i personkilometer med spårväg 13 procent.

Resans genomsnittliga längd

Under det senaste decenniet har Sveriges tågresenärer gjort allt längre resor. År 2002 var den genomsnittliga tågresan 21 kilometer, och år 2012 var den 29 kilometer (Figur 2.4).



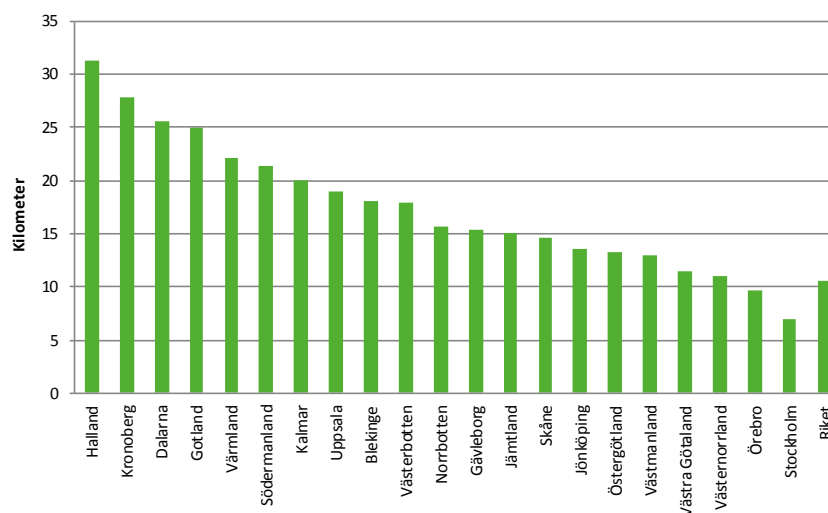
Figur 2.4: Medelreslängd efter trafikslag i riket år 2002-2012, mätt i kilometer.

Anm: För ytterligare information, se Tabell 15 i Kapitel 5.

Tågresorna har sålunda förlängts med i genomsnitt 40 procent på tio år. De genomsnittliga reslängderna för buss har ökat med cirka nio procent under samma period, medan de för tunnelbana och spårväg, med vissa variationer över åren, har hållit sig på ungefär samma nivåer sedan år 2002. Undantaget är medelreslängden med spårväg för år 2012 som ligger avsevärt högre än tidigare

²⁴För trafikslagen tåg och buss är skillnaden vid kontroll marginell.

år. Även detta beror alltså på att medelreslängd för den största utföraren av kollektivtrafik med spårväg i år hämtats från RVU medan den tidigare år tillhandahållits av utföraren.



Figur 2.5: Medelreslängd efter län år 2012.

Anm: För ytterligare information, se Tabell 2 i Kapitel 5.

Under år 2012 varierade den genomsnittliga längden på rikets kollektivtrafikresor rejält mellan de olika länen (Figur 2.5). I Hallands län var varje resa i genomsnitt 31 kilometer lång, längst i hela riket. Även i Kronobergs och Dalarnas län företogs relativt långa resor, 28 kilometer per resa i Kronoberg och 26 kilometer per resa i Dalarna. Gemensamt för Halland och Kronoberg är att en relativt stor andel av resorna där företogs med tåg, trafikslaget med längst medelreslängd. För Dalarna var andelen resor med tåg låg, där dras den totala medelreslängden istället upp av att de genomsnittliga resorna med buss (det dominerande trafikslaget) är långa i länet. Kortast medellängd på resorna hade, kanske inte helt överraskande, storstadsregionen Stockholms län. Där var en genomsnittsresa med kollektivtrafiken endast sju kilometer lång under året.

I Gotlands och Dalarnas län företogs de längsta bussresorna, varje bussresa var i genomsnitt 25 kilometer lång. I Stockholm var den genomsnittliga bussresan istället endast sex kilometer lång och i Skåne sju kilometer lång. De längsta tågresorna företogs i Gävleborgs län. Där var de i genomsnitt 86 kilometer långa. I Blekinge, Västra Götalands och Södermanlands län var genomsnittslängden per tågresa 57 kilometer och i Uppsala län 55 kilometer. De kortaste tågresorna företogs i Västmanlands och Stockholms län, där de var endast 13 respektive 16 kilometer långa. (Tabell 2.2)

Spårväg och tunnelbana erbjuds bara i vissa län. Med dessa trafikslag är resorna korta, i genomsnitt mellan 3 och 9 kilometer.²⁵

Tabell 2.2: Medelreslängd efter trafikslag och län år 2012.

Län	Medelreslängd				Totalt
	Buss	Tåg	Spårväg	Tunnelbana	
Stockholm	6	16	3	6	7
Uppsala	12	55	-	-	19
Södermanland	20	57	-	-	21
Östergötland	12	38	3	-	13
Jönköping	9	42	-	-	14
Kronoberg	20	52	-	-	28
Kalmar	20	..	-	-	20
Gotland	25	-	-	-	25
Blekinge	8	57	-	-	18
Skåne	7	37	-	-	15
Halland	17	54	-	-	31
Västra Götaland	9	57	9	-	12
Värmland	21	47	-	-	22
Örebro	9	27	-	-	10
Västmanland	13	13	-	-	13
Dalarna	25	45	-	-	26
Gävleborg	10	86	-	-	15
Västernorrland	11	37	-	-	11
Jämtland	15	..	-	-	15
Västerbotten	18	..	-	-	18
Norrbotten	16	..	-	-	16
Riket	9	29	8	6	11

2.2 Tjänster

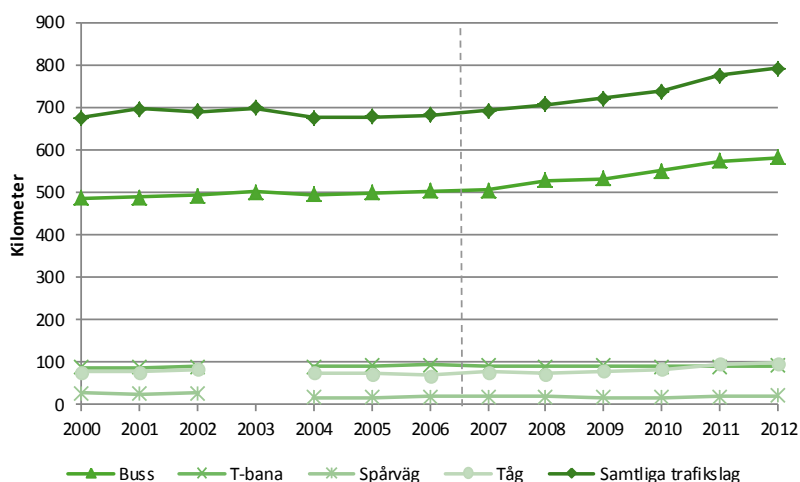
De tjänster som erbjuds inom den lokala och regionala kollektivtrafiken presenteras i detta avsnitt i *utbudskilometer* och *sittplatskilometer*. Tanken är att utbudet ska spegla den faktiskt utförda persontrafiken.²⁶ Begreppet utbudskilometer anger antalet utförda kilometer i kollektivtrafiken medan begreppet sittplatskilometer anger antalet utförda kilometer i kollektivtrafiken multiplicerat med fordonsparkens sittplatskapacitet.

²⁵ Observera att redovisad medelreslängd för Västra Götaland är hämtad från den nationella resvaneundersökningen, RVU Sverige, 2011–2012. Tidigare år är det av utföraren lämnad medelreslängd som använts och redovisats för länet.

²⁶ Utbudskilometer är för bussar 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 bantrafik är det vagnkilometer som avses, det vill säga den sträcka (i kilometer) som vagnar upplåtna för resande framförts i tåg-, tunnelbane- och spårvägstrafik.

Utbudskilometer

Det totala antalet utbudskilometer för den svenska kollektivtrafiken uppgick under år 2012 till 794 miljoner kilometer (Figur 2.6).²⁷ Det är en ökning med två procent sedan föregående år. Under år 2012 stod bussarna för 74 procent av det totala utbudet i kollektivtrafiken, mätt i utbudskilometer. Tolv procent av landets utbud bestod av tåg, elva procent av tunnelbana och knappt tre procent av spårväg, mätt i utbudskilometer.



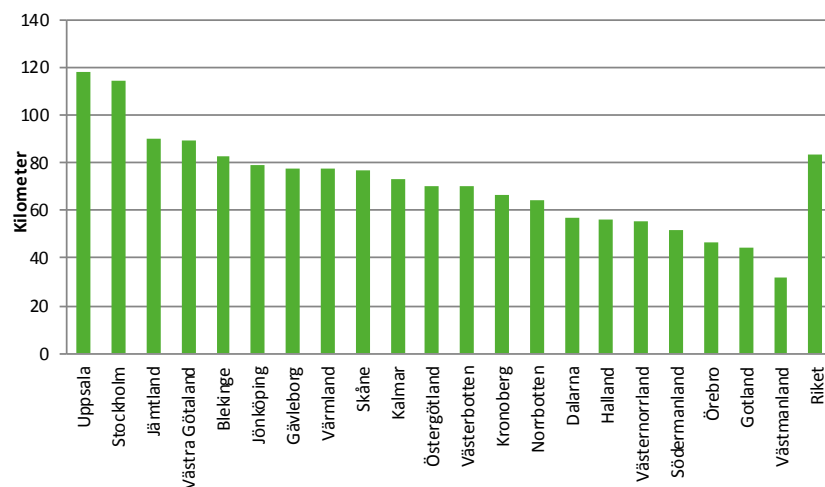
Figur 2.6: Antal utbudskilometer efter trafikslag i riket år 2000–2012. Miljoner kilometer.

Anm: För ytterligare information, se Tabell 13 i Kapitel 5.

Utbudet inom kollektivtrafiken mätt i utbudskilometer har ökat med drygt 17 procent sedan år 2000 (Figur 2.6). Denna ökning ska dock tolkas med viss försiktighet, eftersom de presenterade siffrorna vad gäller spårtrafik för år 2000 och 2012 inte är jämförbara fullt ut. Definitionerna för hur utbudskilometer beräknas för spårtrafik ändrades nämligen mellan år 2006 och år 2007, och detta markeras med den streckade linjen i Figur 2.6 ovan.²⁸ Dock kan siffrorna vad gäller buss anammas som de är. Under hela perioden har bussutbudet ökat med 20 procent.

²⁷ Södermanland, Örebro, Västmanland, Dalarna, Västernorrland, Jämtland, Västerbotten och Norrbotten redovisar inte sitt utbud av regional tågtrafik. Det innebär att det totala utbudet av regional tågtrafik underskattas i denna, och även i tidigare rapporter.

²⁸ För ytterligare information om definitionsförändringarna, se SIKA Statistik 2008:17.



Figur 2.7: Antal utbudskilometer per invånare efter län år 2012.

Anm:För ytterligare information, se Tabell 2 i Kapitel 5.

Uppsala län hade det största utbudet kollektivtrafik per invånare under året, 119 utbudskilometer. Stockholms län och Jämtlands län presenterade också ett stort utbud per invånare, 115 respektive 90 kilometer. Lägst antal utbudskilometer per invånare erbjöd Gotlands län med 44 kilometer per invånare²⁹. (Figur 2.7)

Tabell 2.3: Antal utbudskilometer per invånare efter trafikslag och län år 2012.

Län	Utbudskilometer per invånare				Totalt
	Buss	Tåg	Spårväg	Tunnelbana	
Stockholm	57	12	2	43	115
Uppsala	109	10	-	-	119
Södermanland	52	..	-	-	52
Östergötland	59	9	3	-	70
Jönköping	49	30	-	-	79
Kronoberg	59	8	-	-	67
Kalmar	66	7	-	-	73
Gotland	44	-	-	-	44
Blekinge	52	31	-	-	83
Skåne	58	19	-	-	77
Halland	46	10	-	-	56
Västra Götaland	72	7	11	-	89
Värmland	66	11	-	-	77
Örebro	47	..	-	-	47
Västmanland	32	..	-	-	32
Dalarna	57	..	-	-	57
Gävleborg	61	17	-	-	77
Västernorrland	56	..	-	-	56
Jämtland	90	..	-	-	90
Västerbotten	70	..	-	-	70
Norrbottn	65	..	-	-	65
Riket	61	10	2	10	83

²⁹ Västmanland har lägst utbud enligt tabell, men eftersom de inte redovisar sitt tågutbud är det en underskattning av det totala utbudet i länet. Gotland är det län varom vi har kompletta uppgifter som har lägst utbud.

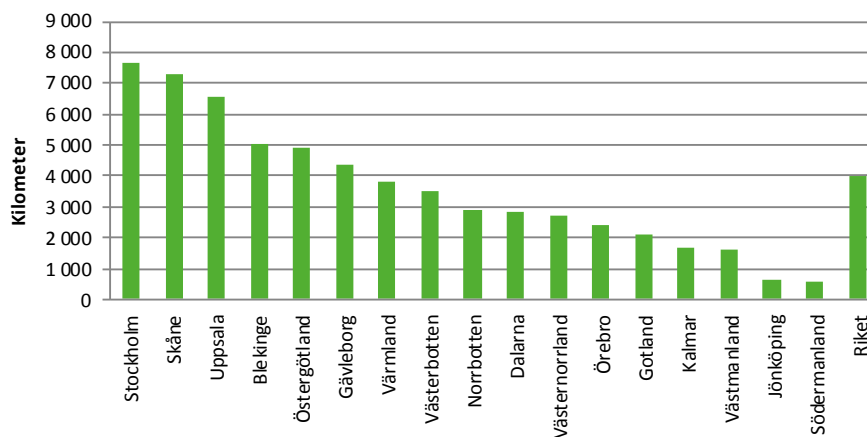
I samtliga län dominerar bussutbudet per invånare, mätt i utbudskilometer, och buss är också det enda kollektivtrafikslag som återfinns i samtliga län. Uppsala län hade det största bussutbudet per invånare, 109 kilometer per invånare, medan Västmanlands län hade det lägsta utbudet, 32 kilometer per invånare.

(Tabell 2.3)

Spårtrafiken utgjorde ett betydande inslag i vissa län. I Stockholms län var utbudet av tunnelbana nära nog lika stort som bussutbudet under året. Blekinge län samt Jönköpings län erbjöd ett relativt stort utbud av tåg, mätt i utbudskilometer per invånare. Att lägga märke till är att Västra Götaland, med Göteborgsregionen, var det enda län som erbjöd ett mer än marginellt utbud per invånare av spårväg. Övriga län som erbjuder spårväg är Östergötlands län (Norrköpings kommun) och Stockholms län.

Sittplatskilometer

Uppgifter om antalet erbjudna sittplatskilometer inom kollektivtrafiken samlades in första gången år 2008. Västra Götalands län, Kronobergs län, Hallands län och Jämtlands län har inte redovisat denna uppgift för år 2012, vilket gör att dessa län har utelämnats ur Figur 2.8.



Figur 2.8: Antal sittplatskilometer per invånare efter län år 2012.³⁰

Anm:För ytterligare information, se Tabell 2 i Kapitel 5.

Under år 2012 erbjöds i genomsnitt 3 971 sittplatskilometer per invånare i riket³¹ (Figur 2.8). Variationen var stor mellan länen. Stockholms län, Skåne län och Uppsala län hade störst utbud av kollektivtrafik, mätt i sittplatskilometer per invånare. I Stockholms län erbjöds 7 675 sittplatskilometer per invånare under år

³⁰ För sammanlagt 17 av landets 21 län har uppgifter lämnats. De län för vilka inga siffror har redovisats har utelämnats ur figuren.

³¹ Riksgenomsnitt beräknat på de 17 län som redovisat sittplatskilometer.

2012. I Skåne län erbjöds 7 308 sittplatskilometer och i Uppsala län 6 535 sittplatskilometer per invånare. Södermanlands län, som hade det minsta utbudet av kollektivtrafik mätt i sittplatskilometer, erbjöd endast 599 sittplatskilometer per invånare under samma period.

2.3 Ekonomi

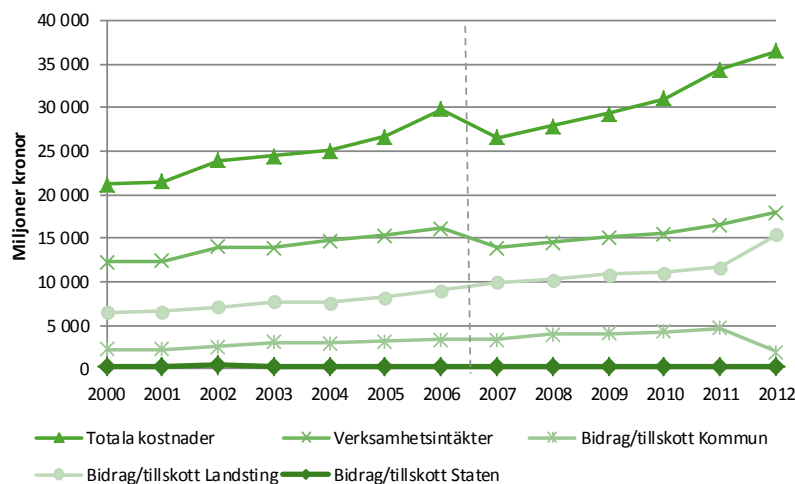
I detta avsnitt redovisas den lokala och regionala kollektivtrafikens ekonomi sett till kostnader, verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott. Samtliga ekonomiuppgifter har med hjälp av konsumentprisindex årsmedeltal (skuggindex) räknats om till 2012 års priser för att göra det lättare att jämföra mellan åren. Lägg dock märke till att vissa definitioner inom området ändrades mellan år 2006 och 2007, vilket påverkar jämförbarheten över tiden.³²

Kostnader, verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott

Under år 2012 uppgick de totala kostnaderna för den lokala och regionala kollektivtrafiken i Sverige till cirka 36,5 miljarder kronor. Intäkterna från själva verksamheten var 18 miljarder kronor. Drygt hälften, 51 procent, av den svenska kollektivtrafiken finansierades därmed av verksamhetsintäkter, och 49 procent med hjälp av bidrag och tillskott av olika slag.

Under föregående år ökade kostnaderna för den svenska kollektivtrafiken med sex procent. Verksamhetsintäkterna ökade med nio procent. Sedan år 2000 har kostnaderna för den svenska kollektivtrafiken ökat med 72 procent medan verksamhetsintäkterna ökat med 46 procent. (Figur 2.9)

³² För ytterligare information, se SIKAs Statistik 2008:17.



Figur 2.9: Kostnader, verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott i riket år 2000-2012. Miljoner kronor, 2012 års pris.³³

Anm: För ytterligare information, se Tabell 8 i Kapitel 5.

Under år 2012 erhöll kollektivtrafiken totalt 17,6 miljarder kronor i bidrag/ tillskott från landsting, kommuner och stat (Trafikverket). Verksamhetsintäkterna var 18 miljarder kronor. Bidragen/tillskotten fördelades på följande vis: 88 procent kom från landstingen, elva procent från kommunerna och resterande en procent sköts till av staten. (Figur 2.9)

Andelen bidrag/tillskott från landstingen till kollektivtrafiken har legat stadigt under perioden 2000–2011. Kommunerna har stått för cirka 20–25 procent av bidragen, landstingen för cirka 70–75 procent och staten (tidigare Rikstrafiken, nu Trafikverket) för mellan en och fyra procent. I och med år 2012 kan ett skift i denna fördelning ses, kommunernas andel gick under året ner till elva procent medan landstingens andel ökade till 88 procent. Bidragen från staten låg kvar på andelen en procent. Skiftet mellan kommun och landsting beror på att man i flera län under år 2012 lagt över ansvaret för kollektivtrafiken från kommunerna till landstinget (vilket sedan kompenseras med skatteväxling)³⁴.

Som tidigare konstaterats är Stockholms län dominerande inom många områden av den svenska kollektivtrafiken. Där finns det största utbudet, de största intäkterna och också de största kostnaderna. Under år 2012 uppgick de totala verksamhetsintäkterna (trafikintäkter samt övriga affärsintäkter) för Stockholms läns kollektivtrafik till knappt 8 miljarder kronor, vilket motsvarar 44 procent av rikets totala verksamhetsintäkter för lokal och regional kollektivtrafik under året. Också

³³ Definitionerna för kostnader, intäkter och bidrag/tillskott har ändrats mellan år 2006 och år 2007, vilket markeras med ett streck mellan åren i diagram 2.9. För ytterligare information, se SIKA Statistik 2008:17.

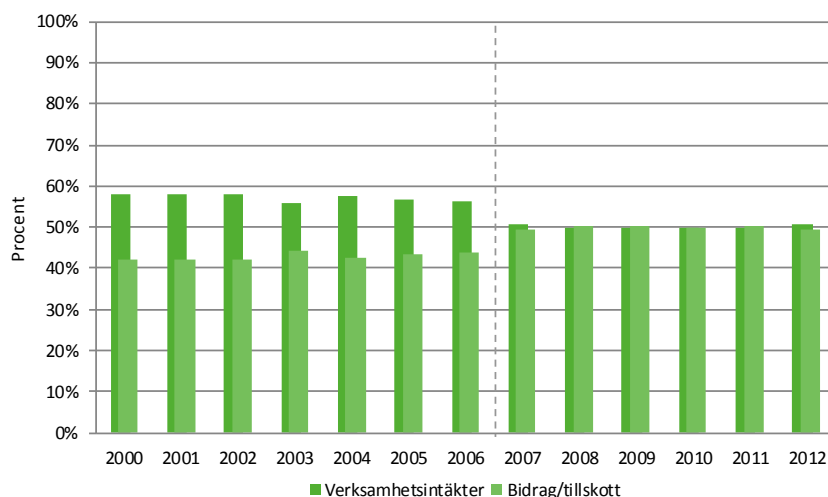
³⁴ Detta har för år 2012 rapporterats från Östergötland, Uppsala, Örebro, Jönköping, Västra Götaland, Kalmar, Gävleborg, Västmanland och Halland. Det totala beloppet på skatteväxlingen uppgick till 3,1 miljarder kronor.

de totala kostnaderna för lokaltrafiken var störst i landet i Stockholms län, 15,5 miljarder eller 42 procent av rikets totala kostnader för kollektivtrafiken.

Även Skåne län och Västra Götalands län har en omfattande kollektivtrafik, med stora verksamhetsintäkter och kostnader för sin trafik. Under år 2012 uppgick Skåne läns verksamhetsintäkter till drygt 2,5 miljarder kronor, medan de totala kostnaderna uppgick till drygt 4,5 miljarder kronor. Västra Götalands län hade verksamhetsintäkter om 2,9 miljarder kronor från sin kollektivtrafik, medan de totala kostnaderna för densamma uppgick till drygt 6,3 miljarder kronor. För mer information om varje läns intäkter, bidrag och kostnader för den lokala och regionala kollektivtrafiken under år 2012, se Tabell 1 i Kapitel 5.

Självfinansiering och bidragsfördelning

Som framgått ovan är den lokala och regionala kollektivtrafiken delvis samhällsfinansierad. Ett sätt att beskriva kollektivtrafikens ekonomi är genom att redovisa självfinansieringsgraden, det vill säga hur stor del av trafikens kostnader som täcks av de egna verksamhetsintäkterna.



Figur 2.10: Fördelning mellan verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott i täckningen av kollektivtrafikens kostnader i riket år 2000-2012. Andel (%).³⁵

Anm:För ytterligare information, se Tabell 11 i Kapitel 5.

Under år 2012 finansierades, som nämnts ovan, 51 procent av rikets lokala och regionala kollektivtrafik av den egna verksamheten. Resterande del av intäkterna finansierades med hjälp av bidrag och tillskott från kommuner, landsting och stat.

³⁵ 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).

Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad har minskat genom åren (Figur 2.10). År 2000 finansierade den egna verksamheten 58 procent av trafiken, medan resterande 42 procent utgjordes av bidrag/tillskott från kommuner, landsting och stat. En viss försiktighet ska, som tidigare nämnts, dock iakttas vid jämförelser mellan åren. Definitionerna för verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott ändrades mellan år 2006 och år 2007, vilket illustreras av en prickad linje mellan dessa år i Figur 2.10 ovan. För ytterligare information, se SIKA Statistik 2008:17.

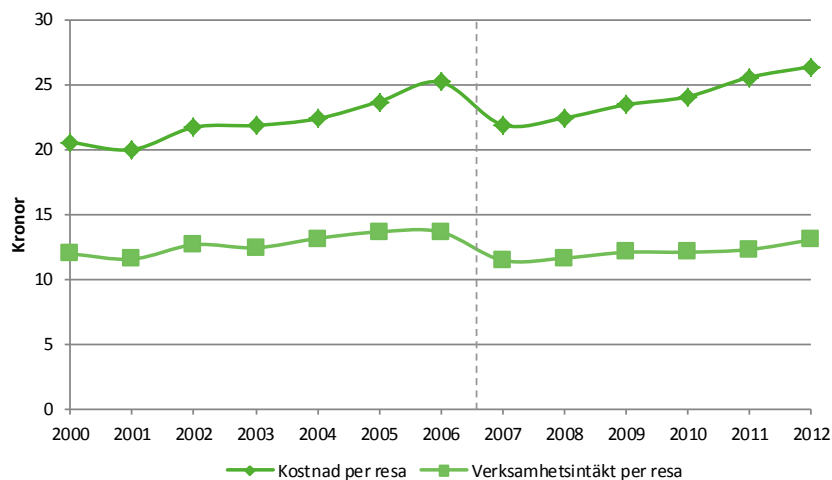
Under perioden 2002 till 2006 så varierade graden av självfinansiering mellan 56 och 58 procent, det vill säga mer än hälften av den svenska kollektivtrafiken finansierades av de egna verksamhetsintäkterna. I och med skifte av beräkningsmetod år 2007 blev bilden en annan. Under åren 2007 till 2012 har självfinansiering utgjort 50 procent av den totala finansieringen.

Under år 2012 finansierades den lokala och regionala kollektivtrafiken på följande vis, sett till hela riket: Den egna verksamheten finansierade 51 procent av trafiken, landstingen finansierade 43 procent, kommunerna drygt fem procent och staten knappt en procent.

Självfinansieringsgraden varierar stort bland länen (se Tabell 1 i Kapitel 5). Högst självfinansieringsgrad under år 2012 hade Skåne län och Hallands län. I dessa län kom 58 procent av intäkterna från den egna verksamheten. Gotlands och Södermanlands län hade lägst självfinansieringsgrad. På Gotland kom endast 24 procent av intäkterna från den egna verksamheten och i Södermanlands län 29 procent.

Kostnader och verksamhetsintäkter per resa

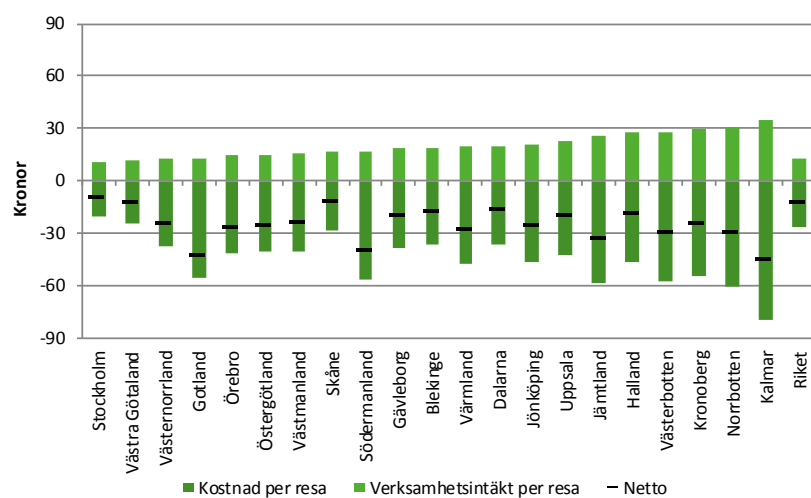
År 2012 kostade en kollektivtrafikresa i riket i genomsnitt 26 kronor medan den genomsnittliga verksamhetsintäkten var 13 kronor per resa (Figur 2.11).



Figur 2.11. Kostnader och verksamhetsintäkter per kollektivtrafikresa i riket år 2000-2012, 2012 års pris.³⁶

Anm: För ytterligare information, se Tabell 10 i Kapitel 5.

År 2000 kostade en resa istället 20 kronor och inbringade elva kronor. Under de jämförda åren har sålunda kostnaderna för en genomsnittlig kollektivtrafikresa stigit med 34 procent medan verksamhetsintäkterna per resa endast stigit med 14 procent.



Figur 2.12. Kostnader, verksamhetsintäkter och netto (kostnad minus verksamhetsintäkt) per kollektivtrafikresa och län, år 2012.

Anm: För ytterligare information, se Tabell 3 i Kapitel 5.

³⁶ Definitionerna för kostnader och verksamhetsintäkter har ändrats mellan år 2006 och år 2007, vilket markeras med ett streck mellan åren i diagram 2.11. För ytterligare information, se SIKA Statistik 2008:17.

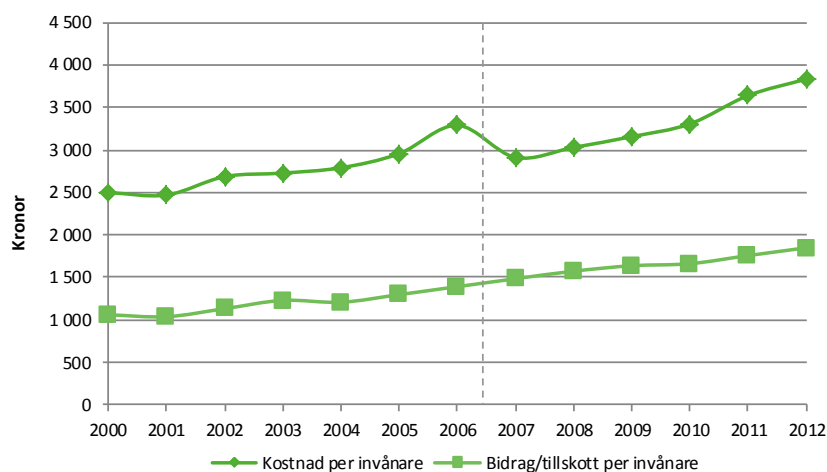
Under år 2012 var kostnaderna per kollektivtrafikresa större än verksamhetsintäkterna per resa i samtliga Sveriges län (Figur 2.12). Både kostnader och verksamhetsintäkter varierade dock kraftigt mellan länen. Under året var kostnaden per resa högst i Kalmar län, 80 kronor, följt av Norrbottens län, 61 kronor per resa, och Jämtlands län, som hade en kostnad på 59 kronor per resa. Kalmar län och Västerbottens län hade också högst verksamhetsintäkter per resa, 35 kr per resa i Kalmar län och 31 kr per resa i Västerbotten.

Lägst kostnad per resa hade storstadslänen. I Stockholm kostade en resa i genomsnitt 21 kronor under året, i Västra Götalands län drygt 24 kronor och i Skåne län 28 kronor. Det var också här som de lägsta verksamhetsintäkterna fanns, i Stockholms och Västra Götalands län med elva kronor vardera.

Den lägsta nettokostnaden per resa (det vill säga kostnaden minus verksamhetsintäkten) hade de tre storstadslänen Stockholms län, Västra Götalands län och Skåne län, med nettokostnader på mellan tio och 13 kr per resa. Störst nettokostnad per resa hade Kalmar län, Gotlands län och Södermanlands län, med nettokostnader på mellan 40 och 45 kronor per resa.

Kostnader och bidrag per invånare

Sedan år 2000 har kostnaden för kollektivtrafiken per invånare ökat generellt i Sverige, från 2 387 kronor år 2000 till 3 834 kronor år 2012. Det är en ökning med drygt 61 procent. Under samma tidsperiod har bidragen till kollektivtrafiken, sett per invånare, ökat med 82 procent, från 1 013 kronor till 1 847 kronor. (Figur 2.13)

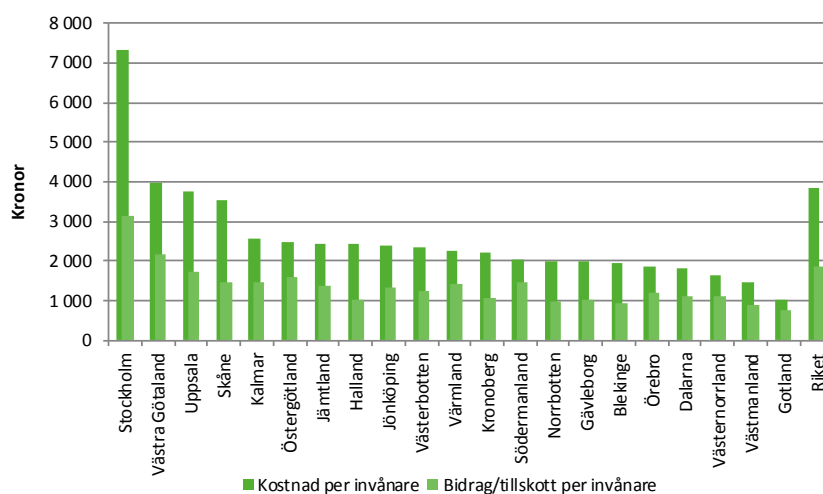


Figur 2.13: Kostnader och bidrag/tillskott per invånare i riket år 2000-2012, 2012 års priset.³⁷

Anm: För ytterligare information, se Tabell 4 i Kapitel 5.

³⁷ Definitionerna för kostnader och bidrag/tillskott har ändrats mellan år 2006 och år 2007, vilket markeras med ett streck mellan åren i diagram 2.13. För ytterligare information, se SIKAs Statistik 2008:17.

Kostnaden för den lokala och regionala kollektivtrafiken per invånare skiljer sig mycket åt mellan de olika länen. Under år 2012 hade Stockholms län både den högsta kostnaden per invånare, 7 341 kr, och det högsta bidraget/tillskottet per invånare, 3 147 kronor. Gotlands län, som har sparsamt med kollektivtrafik jämfört med många övriga län, hade både lägst kostnad för kollektivtrafiken, 1 024 kr per invånare, och lägst bidrag/tillskott för trafiken, 752 kr per invånare, under året. (Figur 2.14)



Figur 2.14: Kostnader och bidrag/tillskott per invånare efter län år 2012.

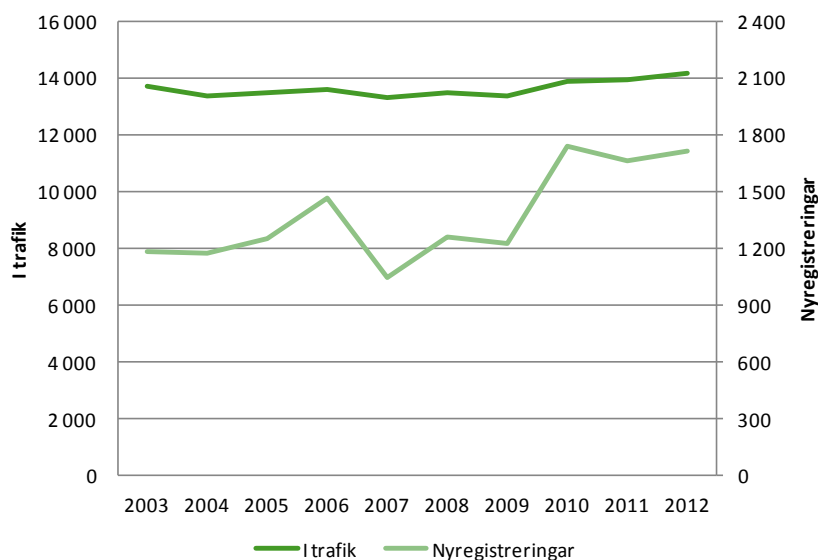
Anm: För ytterligare information, se Tabell 4 i Kapitel 5.

3 Sveriges busspark

I detta avsnitt beskrivs de svenskregistrerade bussarna i korthet.³⁸ Drygt hälften av antalet resor och knappt hälften av persontransportarbetet i lokal och regional kollektivtrafik utförs med buss. I Transportstyrelsens vägtrafikregister finns information om bussflottan.

3.1 Antal bussar

En buss är ett motorfordon inrättat "huvudsakligen för personbefordran" och som är försett med fler än åtta sittplatser utöver förarplatsen.³⁹ I slutet av 2012 fanns det 14 203 bussar registrerade i trafik i Sverige och under året nyregistrerades 1 712 bussar och 1 351 stycken avregistrerades. År 2012 ökade antal bussar i trafik med knappt två procent jämfört med 2011. Nyregistreringen av bussar ökade med knappt 3 procent.



Figur 3.1: Antal bussar i trafik (vänster axel) och antal nyregistrerade bussar (höger axel), åren 2003–2012.

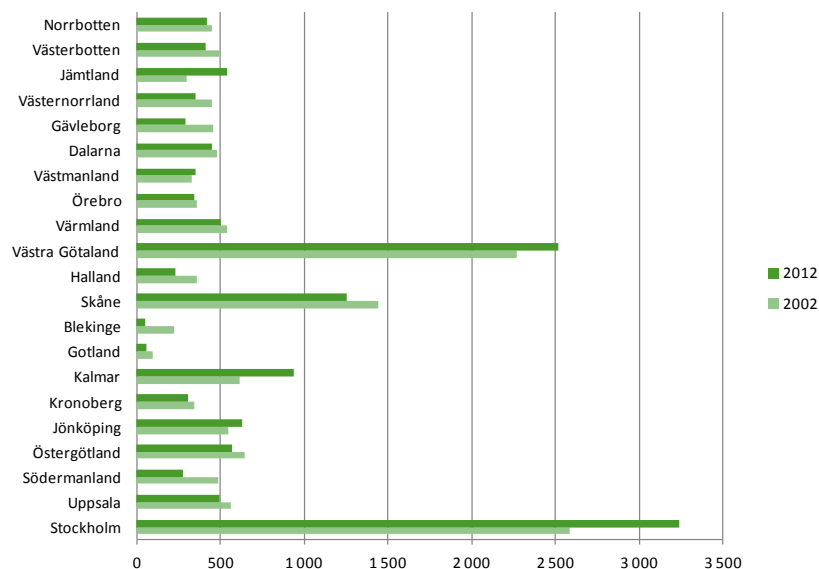
Källa: Fordon 2003–2012 (SIKA, Trafikanalys)

³⁸ Detaljerad officiell statistik över svenska fordon publiceras årligen, senast i Fordon 2012, Trafikanalys Statistik 2013:8.

³⁹ Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Antalet bussar i trafik har de senaste 10 åren legat ganska konstant kring knappt 14 000 bussar, men har ökat något under senare år. Investering i nya bussar är konjunkturkänsligt och lågkonjunkturen under 2007 och 2008 återspeglas i minskade nyregistreringar. De senaste tio åren har nyregistreringarna legat runt 9 procent av bussparken, undantaget 2006 och de senaste tre åren, då andelen legat högre, runt 12 procent. (Figur 3.1)

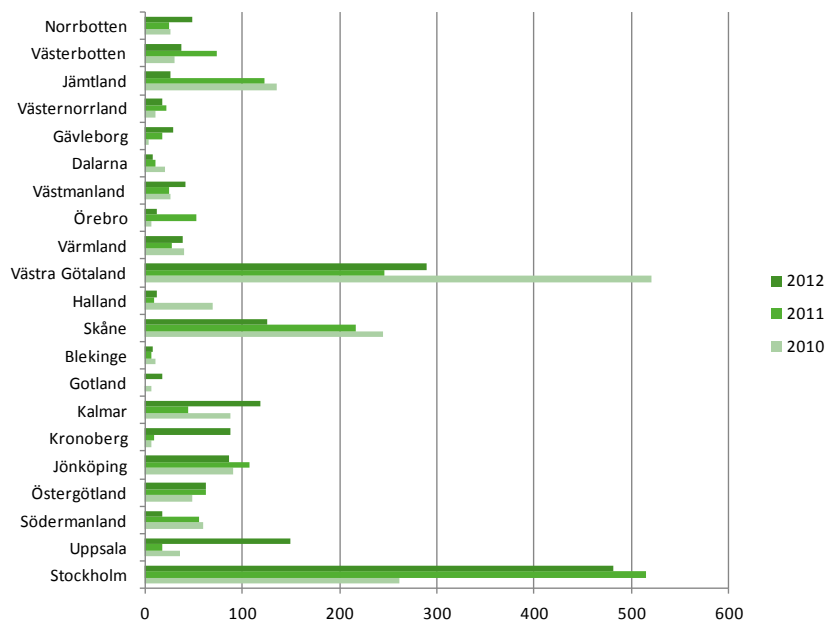
Flest bussar i trafik under 2012 fanns i de befolkningsmässigt största länen, Stockholm (3 239 bussar), Västra Götaland (2 519 bussar) och Skåne (1 250). Minst antal bussar fanns i Blekinge län (48) och på Gotland (58). I riket har antalet bussar i trafik ökat med en dryg procent från år 2002 till 2012. Störst minskning har Blekinge (–78 procent) och Södermanlands län (–44 procent). Under samma period ökade antalet bussar i trafik i Jämtlands län med 82 procent och även i Kalmar län ökade antalet, med 53 procent. (Figur 3.2)



Figur 3.2: Antal bussar i trafik fördelat per län, 2002 och 2012.

Källa: Fordon 2002–2012 (SIKA, Trafikanalys).

Jämfört med år 2011 var antalet nyregistrerade bussar fler under 2012. Det var en ökning med 2,9 procent till 1 712 nyregistrerade bussar under 2012. De årliga variationerna i nyregistrerade bussar i länen är stora (Figur 3.3).

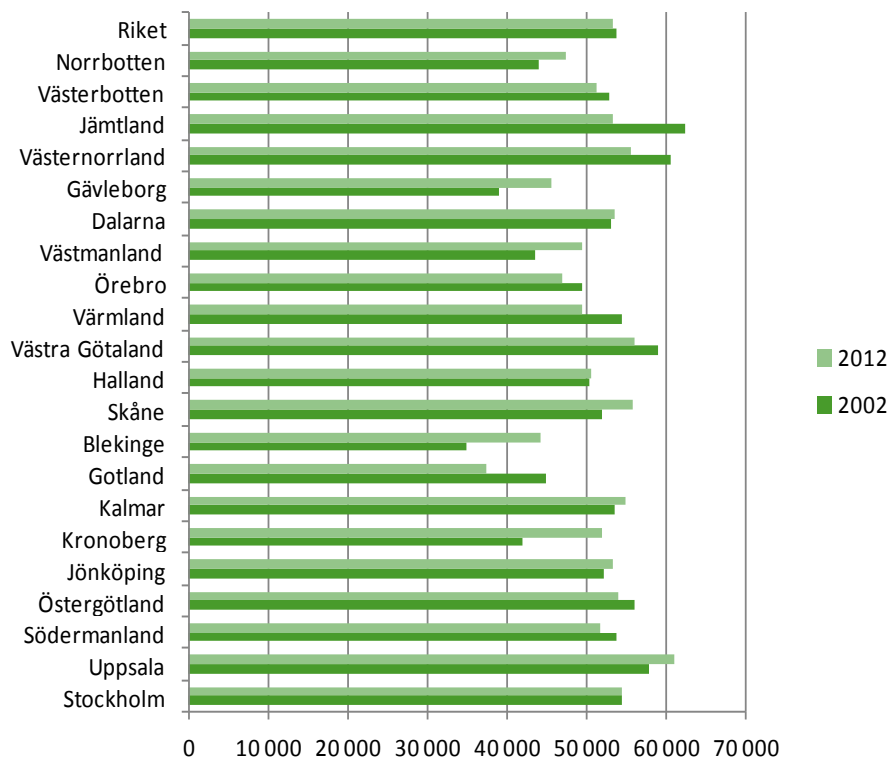


Figur 3.3: Antal nyregistrerade bussar efter län, 2010, 2011 och 2012.

Källa: Fordon 2010–2012 (Trafikanalys).

3.2 Medelkörsträckor

Under 2012 kördes en buss i genomsnitt 53 769 km. Detta är att jämföra med 12 353 km för en personbil, 14 379 för en lätt lastbil och 42 127 km för en tung lastbil. Den genomsnittliga körsträckan för bussar i Sverige har sedan 2002 minskat med en procent. Sedan år 2002 har körsträckan procentuellt sett ökat mest i Blekinge och Kronobergs län (+27 respektive +24 procent), samtidigt som den har minskat mest i Gotlands län (–17 procent) och i Jämtlands län (–15 procent). (Figur 3.4).

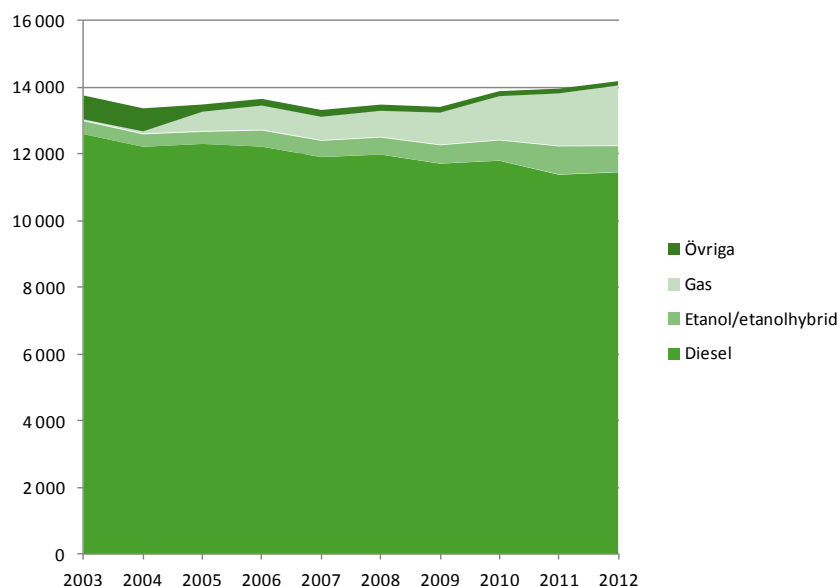


Figur 3.4: Medelkörsträckor efter län i kilometer, 2002 och 2012.

Källa: Fordon 2002 och 2012 (SIKA, Trafikanalys).

3.3 Bussarnas drivmedel

Dieseldrivna bussar dominerar fortfarande bussparken, men de har minskat sin andel från 92 till 81 procent mellan 2003 och 2012 (Figur 3.5). Andelen bussar som drivs med naturgas/biogas har ökat snabbt under samma period från mindre än en halv procent till närmare 13 procent år 2012, medan etanolhybridernas andel vuxit mer blygsamt från tre till knappt sex procent.



Figur 3.5: Bussar i trafik efter drivmedel, 2003–2012.

Källa: Fordon 2012 (Trafikanalys).

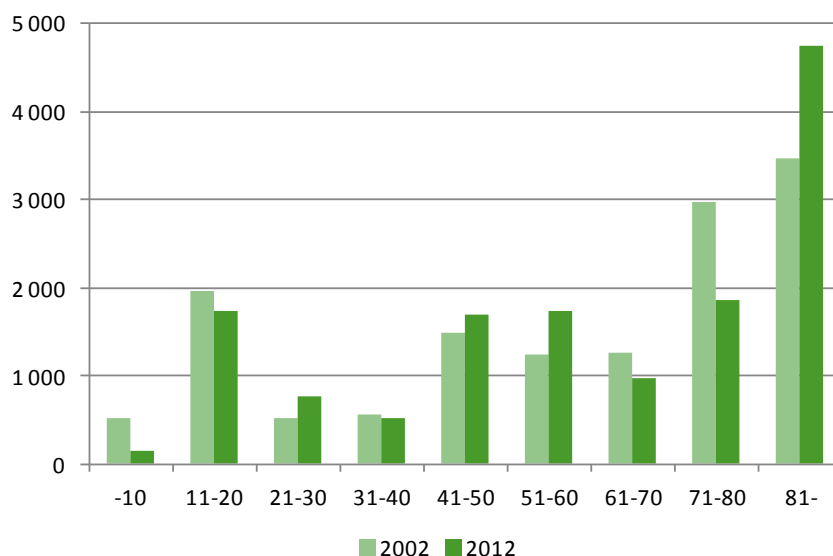
3.4 Antal passagerare i bussarna

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 utrymme 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.⁴⁰

Statistiken över antal bussar fördelas dock 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, vilken omfattar en tredjedel av alla bussar. Den kategorin har också ökat kraftigt sedan 2002. Även antalet mellanstora bussar för 41–60 passagerare har ökat. Storleksklassen 71–80 passagerare har däremot minskat kraftigt och ligger nu på samma nivå som mellanstora bussar för 41–50 och 51–60 passagerare samt mindre bussar för 11–20 passagerare. Nästan halva bussparken består av bussar för 71 eller fler passagerare. (Figur 3.6)

⁴⁰ 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.



Figur 3.6: Bussar i trafik efter tillåtet antal passagerare, både sittande och stående, år 2002 och 2012.

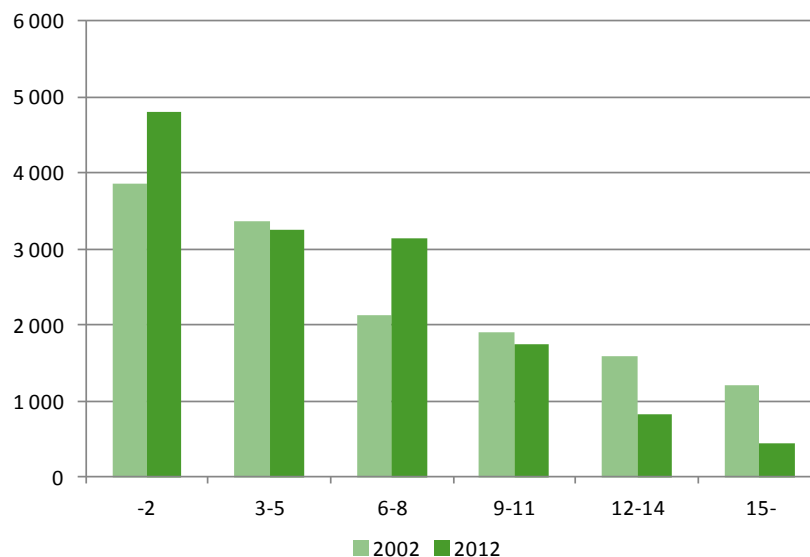
Källa: Fordon 2002 och 2012 (SIKA, Trafikanalys).

Nästan hälften, 45 procent av alla bussar i yrkesmässig trafik var leasade, flest i kategorin 81+ sittplatser där nästan tre fjärdedelar leasades (72 procent).

Av bussar som var i trafik någon gång under 2012 körde bussar med plats för 81–90 passagerare den längsta genomsnittliga körsträckan (69 597 km).

3.5 Ålder på bussarna

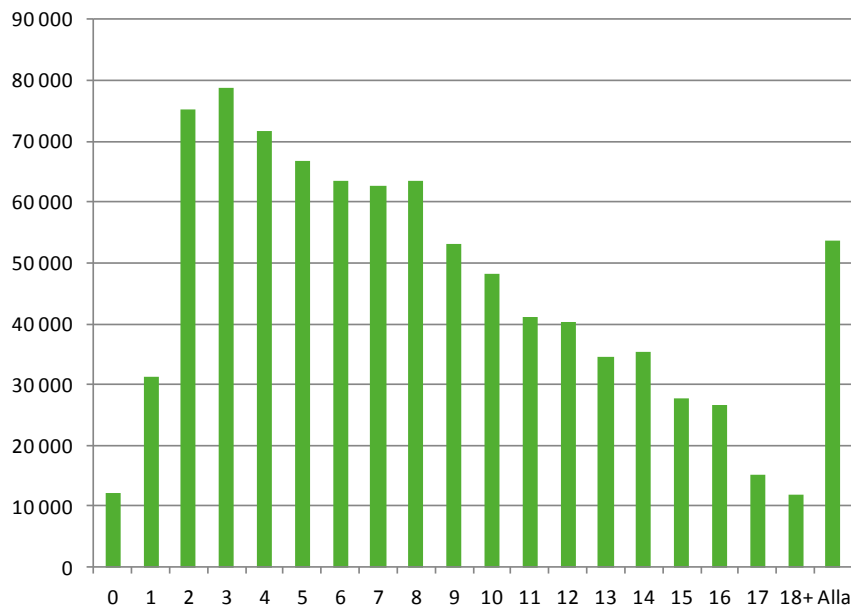
Bussarnas medianålder var fem år i slutet av 2012 att jämföra med personbilar-nas som var åtta år, lätta lastbilars sex år och tunga lastbilars sju år. Att bussar-na är nyare beror bland annat på att de utsätts för stort slitage med långa kör-sträckor per år (se avsnitt 3.2). Mellan åren 2002 och 2012 har de gamla bus-sarna minskat i antal och bussparken förnygrats (Figur 3.7). Observera att år 2002 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 i år, 2002 och 2012.

Källa: Fordon 2002 och 2012 (SIKA, Trafikanalys).

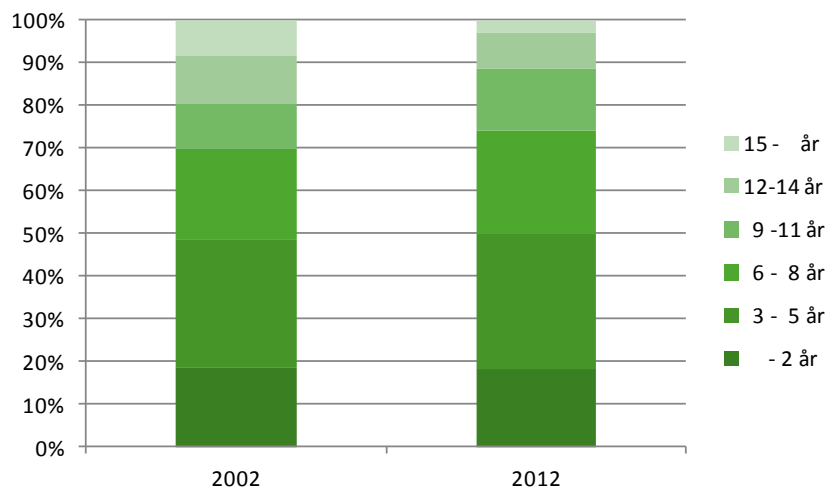
Ju nyare bussarna är, desto längre sträckor körs de i genomsnitt (Figur 3.8). De bussar som köpts in under 2012, vilka har åldern noll år, har oftast bara varit i trafik under en del av året. De har därför en lägre årlig körsträcka än de bussar som är ett år äldre och därför varit i trafik hela året.



Figur 3.8: Medelkörsträcka (km) efter ålder på bussen, 2012.

Källa: Fordon 2012 (Trafikanalys).

De nyare bussarna är alltså flest till antalet och dessutom körs de nyare bussarna i genomsnitt längst sträcka. Av alla kilometer som körs med buss körs hälften av bussar som är max 5 år och knappt tre fjärdedelar av bussar som är max 8 år gamla. Bussar som är 15 år och äldre kör endast tre procent av bussarnas totala körsträcka. (Figur 3.9)

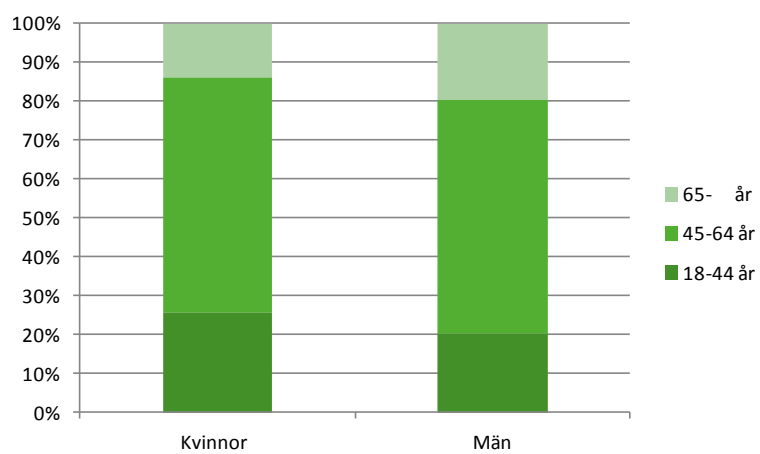


Figur 3.9: Fördelning av totalt antal körda kilometer efter ålder på bussen, 2002 och 2012.
Källa: Fordon 2002 och 2012 (SIKA, Trafikanalys).

3.6 Vilka har busskörkort?

I slutet av 2012 fanns knappt 181 000 personer med busskörkort (behörighet D)⁴¹. Antal busskörkortsinnehavare har alltså sedan år 2002 minskat med 20 procent från 226 000. Det skiljer sig stort mellan könen vad gäller busskörkortsinnehav: 90 procent av det totala antalet busskörkortsinnehavare är män. En relativt stor andel av innehavarna av busskörkort har fyllt 65 år, 20 procent av männen och 14 procent av kvinnorna. Av dessa är många inte längre yrkesverksamma som bussförare i någon större utsträckning. Bland både män och kvinnor är de flesta som har busskörkort mellan 45 och 64 år gamla, 60 procent för männen och 61 procent för kvinnorna. (Figur 3.10)

⁴¹ Behörighetskrav för körkort för buss finns på Körkortsportalen på Transportstyrelsens hemsida, www.transportstyrelsen.se.



Figur 3.10: Busskörkortsinnehavare fördelat på ålder och män och kvinnor, 2012. Källa: Fordon 2012 (Trafikanalys).

4 Ordlista/Dictionary

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

5 Tabeller/List of tables

Kommentar:

Uppgifter i tidigare års rapporter kan skiljas sig något åt i jämförelse med denna rapport. Detta kan bero på att trafikhuvudmän (sedan 2012 regionala kollektivtrafikmyndigheter) efter publicerad rapport har ändrat/rättat sina inrapporterade uppgifter för tidigare år, i och med senare insamlingar av uppgifter eller upptäckt av fel. Det kan också bero på andra fel som har skett i samband med framtagandet av statistiken. Dessa uppgifter, som alltså skiljer sig från först publicerade uppgifter, är i Tabellerna markerade med ett k (korrigerad).

Tabellförteckning

List of tables

Tabell 1	Trafik- och ekonomiuppgifter efter län år 2012.	Table 1	Information on traffic and the economic situation according to county 2012.
Tabell 2	Nyckeltal för trafikuppgifter efter län år 2012.	Table 2	Key figures on information on traffic according to county 2012.
Tabell 3	Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2012.	Table 3	Key figures on the economic situation according to county 2012.
Tabell 4	Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2012.	Table 4	Key figures on the economic situation according to county 2012.
Tabell 5	Fördelning mellan verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott respektive kostnader efter län år 2012.	Table 5	Distribution between revenues, subsidies and costs according to county 2012.
Tabell 6	Trafikuppgifter och nyckeltal för trafikuppgifter efter trafikslag år 2012.	Table 6	Key figures and information on traffic according to mode of transport 2012.
Tabell 7	Trafikuppgifter, ekonomiuppgifter och nyckeltal för ekonomiuppgifter efter trafikslag år 2012, exklusive Stockholms län.	Table 7	Information on traffic situation, key figures and information on economic situation according to mode of transport excluding Stockholm county, 2012.
Tabell 8	Trafik- och ekonomiuppgifter år 1999-2012 (2012 års priser).	Table 8	Information on traffic and the economic situation in 1999-2012.
Tabell 9	Nyckeltal för trafikuppgifter år 1999-2012.	Table 9	Key figures on information on traffic 1999-2012.
Tabell 10	Nyckeltal för ekonomiuppgifter år 1999-2012 (2012 års priser).	Table 10	Key figures on the economic situation 1999-2012.
Tabell 11	Fördelning mellan verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott respektive kostnader år 1999-2012.	Table 11	Distribution between revenues, subsidies and costs in 1999-2012.
Tabell 12	Antal resor efter trafikslag i riket år 1999-2012 (miljoner resor).	Table 12	Number of journeys in the country per mode of transport in 1999-2012 (million journeys).
Tabell 13	Antal utbudskilometer efter trafikslag i riket år 1999-2012 (miljoner kilometer).	Table 13	Number of kilometers available per mode of transport in the country in 1999-2012 (million kilometers).
Tabell 14	Antal personkilometer efter trafikslag i riket år 2002-2012 (miljoner kilometer).	Table 14	Number of kilometers per person per mode of transport in the country in 2002-2012 (million kilometers).
Tabell 15	Medelreslängd efter trafikslag i riket år 2002-2012 (kilometer).	Table 15	Average length of journey according to mode of transport in the country 2002-2012 (kilometers).
Tabell 16	Resor, utbudskilometer och personkilometer efter län år 2009-2012 (1000-tal).	Table 16	Journeys, kilometers per person and number of kilometers available according to county 2009-2012 (in thousands).

Tabell 1. Trafik- och ekonomiuppgifter efter län år 2012.¹

Table 1. Information on traffic and the economic situation according to county 2012.

Län	Resor	Utbuds- kilometer	Person- kilometer	Sittplats- kilometer ²	Intäkter (1000-tal kr)					Totala verksam- hetsintäkter	Totala bidrag/tillskott	Totala intäkter	Län	Kostnader (1000-tal kr)			
	(1000-tal)	(1000-tal)	(1000-tal)	(1000-tal)	Trafik- intäkter	Övriga affärsintäkter	Bidrag/tillskott Kommun	Bidrag/tillskott Landsting	Bidrag/tillskott Staten					Trafikerings- kostnader	Kostnader för infrastruktur	Övriga kostnader	Totala kostnader
Stockholm	744 396	241 783	5 241 000	16 188 293	6 621 411	1 301 084	-	6 637 092	-	7 922 495	6 637 092	14 559 587	Stockholm	11 567 666	3 003 309	912 025	15 483 000
Uppsala	30 200	40 350	575 000	2 224 000	684 000	-	-	585 000	-	684 000	585 000	1 269 000	Uppsala	1 175 000	-	104 000	1 279 000
Södermanland	9 943	14 272	212 535	164 046	165 493	360	217 105	179 673	-	165 853	396 778	562 631	Södermanland	539 274	1 260	22 095	562 629
Östergötland	26 585	30 449	352 600	2 131 947	374 959	18 221	-	679 187	-	393 180	679 187	1 072 367	Östergötland	937 566	-	138 087	1 075 653
Jönköping	17 519	26 767	237 354	213 793	297 439	63 950	-	437 021	11 694	361 389	448 715	810 104	Jönköping	737 074	8 171	64 859	810 104
Kronoberg	7 585	12 350	211 370	..	221 603	1 033	105 778	93 839	-	222 636	199 617	422 253	Kronoberg	365 570	-	47 677	413 247
Kalmar	7 529	17 026	151 253	386 161	257 884	2 747	-	320 571	21 000	260 631	341 571	602 202	Kalmar	549 856	628	51 718	602 202
Gotland	1 051	2 535	26 275	120 527	13 672	-	43 098	-	-	13 672	43 098	56 770	Gotland	58 669	-	-	58 669
Blekinge	8 169	12 660	148 305	766 643	149 879	2 297	136 403	-	8 457	152 176	144 860	297 036	Blekinge	276 256	6 624	14 156	297 036
Skåne	157 045	96 738	2 290 959	9 193 656	2 522 166	25 237	15 381	1 782 643	28 643	2 547 403	1 826 667	4 374 070	Skåne	4 400 869	54 400	2 500	4 457 769
Halland	15 689	17 114	490 335	..	426 570	6 292	-	304 409	4 372	432 862	308 781	741 643	Halland	669 967	3 828	58 544	732 339
Västra Götaland	259 295	142 788	2 985 573	..	2 883 959	31 205	356 407	3 042 162	34 597	2 915 164	3 433 166	6 348 330	Västra Götaland	5 472 600	117 572	758 159	6 348 331
Värmland	13 121	21 096	291 358	1 038 984	252 772	2 907	230 871	154 298	4 777	255 679	389 946	645 625	Värmland	563 324	6 894	49 956	620 174
Örebro	12 751	13 240	123 000	688 000	183 367	1 449	10 198	331 046	655	184 816	341 899	526 715	Örebro	484 741	3 996	36 962	525 699
Västmanland	9 392	8 093	122 096	404 650	140 476	9 890	101 696	127 800	405	150 366	229 901	380 267	Västmanland	340 635	5 680	30 676	376 991
Dalarna	13 521	15 700	345 455	785 000	258 234	10 217	136 610	151 782	11 978	268 451	300 370	568 821	Dalarna	444 942	2 217	53 946	501 105
Gävleborg	14 265	21 418	219 982	1 202 721	257 522	4 139	-	275 100	3 715	261 661	278 815	540 476	Gävleborg	510 075	6 646	28 142	544 863
Västernorrland	10 589	13 498	116 731	661 402	126 696	3 088	171 499	93 398	5 371	129 784	270 268	400 052	Västernorrland	362 164	-	37 888	400 052
Jämtland	5 226	11 420	79 174	..	133 335	768	80 656	80 270	10 946	134 103	171 872	305 975	Jämtland	271 251	-	34 724	305 975
Västerbotten	10 529	18 187	189 519	909 350	270 382	25 959	190 017	111 672	16 738	296 341	318 427	614 768	Västerbotten	563 224	-	46 532	609 756
Norrbottn	8 113	16 037	126 600	719 767	236 700	15 223	155 347	63 931	21 158	251 923	240 436	492 359	Norrbottn	409 174	-	83 185	492 359
Riket	1 382 513	793 521	14 536 474	37 798 940	16 478 519	1 526 066	1 951 066	15 450 894	184 506	18 004 585	17 586 466	35 591 051	Riket	30 699 897	3 221 225	2 575 831	36 496 953

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

² Observera att redovisat antal sittplatskilometer på riksnivå baseras på de 17 län för vilka uppgiftslämnarna år 2012 kunnat uppgge värden på denna variabel . Detta är således en underskattning av den faktiska rikstotalen.

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 2. Nyckeltal för trafikuppgifter efter län år 2012.¹

Table 2. Key figures on information on traffic according to county 2012.

Län	Invånare ² (1000-tal)	Antal bilar	Resor/ invånare	Utbudskilometer/ invånare	Sittplatskilometer/ invånare ³	Personkilometer/ invånare	Bilar/1000 invånare	Medelreslängd	Genomsnittligt antal sittplatser	Resor/ utbudskilometer	Personkilometer/ utbudskilometer
Stockholm	2 109	829 469	353	115	7 675	2 485	393	7,04	66,95	3,08	21,68
Uppsala	340	149 835	89	119	6 535	1 690	440	19,04	55,12	0,75	14,25
Södermanland	274	132 700	36	52	599	777	485	21,38	11,49	0,70	14,89
Östergötland	432	200 253	61	70	4 930	815	463	13,26	70,02	0,87	11,58
Jönköping	339	170 152	52	79	632	701	503	13,55	7,99	0,65	8,87
Kronoberg	185	94 246	41	67	..	1 141	509	27,87	..	0,61	17,12
Kalmar	233	122 986	32	73	1 655	648	527	20,09	22,68	0,44	8,88
Gotland	57	32 934	18	44	2 104	459	575	25,00	47,55	0,41	10,36
Blekinge	153	79 086	54	83	5 022	972	518	18,15	60,56	0,65	11,71
Skåne	1 258	586 880	125	77	7 308	1 821	467	14,59	95,04	1,62	23,68
Halland	303	157 454	52	56	..	1 619	520	31,25	..	0,92	28,65
Västra Götaland	1 596	726 312	163	89	..	1 871	455	11,51	..	1,82	20,91
Värmland	273	146 721	48	77	3 807	1 068	538	22,21	49,25	0,62	13,81
Örebro	282	138 870	45	47	2 437	436	492	9,65	51,96	0,96	9,29
Västmanland	255	124 521	37	32	1 585	478	488	13,00	50,00	1,16	15,09
Dalarna	277	153 928	49	57	2 838	1 249	557	25,55	50,00	0,86	22,00
Gävleborg	276	141 715	52	77	4 352	796	513	15,42	56,15	0,67	10,27
Västernorrland	242	127 458	44	56	2 732	482	527	11,02	49,00	0,78	8,65
Jämtland	126	68 866	41	90	..	627	545	15,15	..	0,46	6,93
Västerbotten	260	126 594	41	70	3 498	729	487	18,00	50,00	0,58	10,42
Norrbottn	249	136 145	33	65	2 895	509	548	15,60	44,88	0,51	7,89
Riket	9 519	4 447 125	145	83	3 971	1 527	467	10,51	47,63	1,74	18,32

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

² Medelfolkmängd (under året).

³ Observera att rikstotalen för sittplatskilometer/invånare baseras på antal sittplatskilometer för de 17 län för vilka uppgiftslämnarna år 2012 kunnat ange värde på denna variabel. Detta är således en underskattning av det faktiska riksgenomsnittet.

Tabell 3. Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2012.¹

Table 3. Key figures on the economic situation according to county 2012.

Län	Totala verksamhetsintäkter per			Totala kostnader per			Totala verksamhetsintäkter/ Totala kostnader
	resa (kr/resa)	personkilometer (kr/km)	utbudskilometer (kr/km)	resa (kr/resa)	personkilometer (kr/km)	utbudskilometer (kr/km)	(Andel, %)
Stockholm	10,64	1,51	32,77	20,80	2,95	64,04	51,2
Uppsala	22,65	1,19	16,95	42,35	2,22	31,70	53,5
Södermanland	16,68	0,78	11,62	56,59	2,65	39,42	29,5
Östergötland	14,79	1,12	12,91	40,46	3,05	35,33	36,6
Jönköping	20,63	1,52	13,50	46,24	3,41	30,27	44,6
Kronoberg	29,35	1,05	18,03	54,48	1,96	33,46	53,9
Kalmar	34,62	1,72	15,31	79,98	3,98	35,37	43,3
Gotland	13,01	0,52	5,39	55,82	2,23	23,14	23,3
Blekinge	18,63	1,03	12,02	36,36	2,00	23,46	51,2
Skåne	16,22	1,11	26,33	28,39	1,95	46,08	57,1
Halland	27,59	0,88	25,29	46,68	1,49	42,79	59,1
Västra Götaland	11,24	0,98	20,42	24,48	2,13	44,46	45,9
Värmland	19,49	0,88	12,12	47,27	2,13	29,40	41,2
Örebro	14,49	1,50	13,96	41,23	4,27	39,71	35,2
Västmanland	16,01	1,23	18,58	40,14	3,09	46,58	39,9
Dalarna	19,85	0,78	17,10	37,06	1,45	31,92	53,6
Gävleborg	18,34	1,19	12,22	38,20	2,48	25,44	48,0
Västernorrland	12,26	1,11	9,62	37,78	3,43	29,64	32,4
Jämtland	25,66	1,69	11,74	58,55	3,86	26,79	43,8
Västerbotten	28,15	1,56	16,29	57,91	3,22	33,53	48,6
Norrbottn	31,05	1,99	15,71	60,69	3,89	30,70	51,2
Riket	13,02	1,24	22,69	26,40	2,51	45,99	49,3

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 4. Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2012.¹

Table 4. Key figures on the economic situation according to county 2012.

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	8,90	1,26	27,39	15,54	2,21	47,84	57,2	7 341	3 756	3 147
Uppsala	22,65	1,19	16,95	38,91	2,04	29,12	58,2	3 758	2 010	1 719
Södermanland	16,64	0,78	11,60	54,24	2,54	37,79	30,7	2 056	606	1 450
Östergötland	14,10	1,06	12,31	35,27	2,66	30,79	40,0	2 487	909	1 571
Jönköping	16,98	1,25	11,11	42,07	3,11	27,54	40,4	2 393	1 068	1 326
Kronoberg	29,22	1,05	17,94	48,20	1,73	29,60	60,6	2 231	1 202	1 077
Kalmar	34,25	1,71	15,15	73,03	3,64	32,30	46,9	2 581	1 117	1 464
Gotland	13,01	0,52	5,39	55,82	2,23	23,14	23,3	1 024	239	752
Blekinge	18,35	1,01	11,84	33,82	1,86	21,82	54,3	1 946	997	949
Skåne	16,06	1,10	26,07	28,02	1,92	45,49	57,3	3 544	2 025	1 452
Halland	27,19	0,87	24,93	42,70	1,37	39,15	63,7	2 418	1 429	1 019
Västra Götaland	11,12	0,97	20,20	21,11	1,83	38,33	52,7	3 979	1 827	2 152
Värmland	19,26	0,87	11,98	42,93	1,93	26,70	44,9	2 272	937	1 429
Örebro	14,38	1,49	13,85	38,02	3,94	36,61	37,8	1 862	655	1 211
Västmanland	14,96	1,15	17,36	36,27	2,79	42,09	41,2	1 477	589	901
Dalarna	19,10	0,75	16,45	32,91	1,29	28,34	58,0	1 812	971	1 086
Gävleborg	18,05	1,17	12,02	35,76	2,32	23,82	50,5	1 971	947	1 009
Västernorrland	11,96	1,09	9,39	34,20	3,10	26,83	35,0	1 653	536	1 116
Jämtland	25,51	1,68	11,68	51,90	3,43	23,75	49,2	2 424	1 062	1 361
Västerbotten	25,68	1,43	14,87	53,49	2,97	30,97	48,0	2 346	1 140	1 225
Norrbottn	29,18	1,87	14,76	50,43	3,23	25,51	57,8	1 981	1 013	967
Riket	11,92	1,13	20,77	22,21	2,11	38,69	53,7	3 834	1 891	1 847

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 5. Fördelning mellan verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott respektive kostnader efter län år 2012.¹

Table 5. Distribution between revenues, subsidies and costs according to county 2012.

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	Totala verksam- hetsintäkter	Totala bidrag/ tillskott	Totala intäkter	Trafikerings- kostnader	Kostnader för infrastruktur	Övriga kostnader	Totala kostnader
Stockholm	45,5	8,9	-	45,6	-	54,4	45,6	100	74,7	19,4	5,9	100
Uppsala	53,9	-	-	46,1	-	53,9	46,1	100	91,9	-	8,1	100
Södermanland	29,4	0,1	38,6	31,9	-	29,5	70,5	100	95,8	0,2	3,9	100
Östergötland	35,0	1,7	-	63,3	-	36,7	63,3	100	87,2	-	12,8	100
Jönköping	36,7	7,9	-	53,9	1,4	44,6	55,4	100	91,0	1,0	8,0	100
Kronoberg	52,5	0,2	25,1	22,2	-	52,7	47,3	100	88,5	-	11,5	100
Kalmar	42,8	0,5	-	53,2	3,5	43,3	56,7	100	91,3	0,1	8,6	100
Gotland	24,1	-	75,9	-	-	24,1	75,9	100	100,0	-	-	100
Blekinge	50,5	0,8	45,9	-	2,8	51,2	48,8	100	93,0	2,2	4,8	100
Skåne	57,7	0,6	0,4	40,8	0,7	58,2	41,8	100	98,7	1,2	0,1	100
Halland	57,5	0,8	-	41,0	0,6	58,4	41,6	100	91,5	0,5	8,0	100
Västra Götaland	45,4	0,5	5,6	47,9	0,5	45,9	54,1	100	86,2	1,9	11,9	100
Värmland	39,2	0,5	35,8	23,9	0,7	39,6	60,4	100	90,8	1,1	8,1	100
Örebro	34,8	0,3	1,9	62,9	0,1	35,1	64,9	100	92,2	0,8	7,0	100
Västmanland	36,9	2,6	26,7	33,6	0,1	39,5	60,5	100	90,4	1,5	8,1	100
Dalarna	45,4	1,8	24,0	26,7	2,1	47,2	52,8	100	88,8	0,4	10,8	100
Gävleborg	47,6	0,8	-	50,9	0,7	48,4	51,6	100	93,6	1,2	5,2	100
Västernorrland	31,7	0,8	42,9	23,3	1,3	32,4	67,6	100	90,5	-	9,5	100
Jämtland	43,6	0,3	26,4	26,2	3,6	43,8	56,2	100	88,7	-	11,3	100
Västerbotten	44,0	4,2	30,9	18,2	2,7	48,2	51,8	100	92,4	-	7,6	100
Norrbottn	48,1	3,1	31,6	13,0	4,3	51,2	48,8	100	83,1	-	16,9	100
Riket	46,3	4,3	5,5	43,4	0,5	50,6	49,4	100	84,1	8,8	7,1	100

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 6. Trafikuppgifter och nyckeltal för trafikuppgifter efter trafikslag år 2012.¹

Table 6. Key figures and information on traffic according to mode of transport 2012.

Trafikslag	Resor (1000-tal)	Utbuds- kilometer (1000-tal)	Sittplats- kilometer/in- vånare ² (1000-tal)	Person- kilometer (1000-tal)	Medel- reslängd	Genom-snittligt antal sittplatser	Resor/utbuds- kilometer	Personkilometer/ utbudskilometer
Buss	739 295	584 166	1 997	6 616 090	8,95	32,54	1,27	11,33
T-bana	322 000	91 209	446	1 796 000	5,58	46,55	3,53	19,69
Spårväg	139 798	21 291	31	1 050 140	7,51	13,65	6,57	49,32
Tåg	172 571	96 855	1 497	5 074 244	29,40	147,18	1,78	52,39
Fartyg	8 849	-	-	-	-	-	-	-
Samtliga trafikslag	1 382 513	793 521	3 971	14 536 474	10,51	47,63	1,74	18,32

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

² Observera att redovisade värden för sittplatskilometer/invånare baseras på antal sittplatskilometer för de 17 län för vilka uppgiftslämnarna år 2012 kunnat ange värde på denna variabel. Detta är således en underskattning av de faktiska riksgenomsnitten, för såväl respektive trafikslag som totalt.

Tabell 7. Trafikuppgifter, ekonomiuppgifter och nyckeltal för ekonomiuppgifter efter trafikslag år 2012, exklusive Stockholms län.¹

Table 7. Information on traffic situation, key figures and information on economic situation according to mode of transport excluding Stockholm county, 2012.

Trafikslag	Resor	Utbuds- kilometer	Sittplats- kilometer ²	Person- kilometer	Trafikintäkter	Trafikerings- kostnader	Trafikintäkter per			Trafikeringskostnader per			Trafikintäkter/ trafikerings- kostnader
	(1000-tal)	(1000-tal)	(1000-tal)	(1000-tal)	(1000-tal kr)	(1000-tal kr)	person- resa (kr/resa)	person- kilometer (kr/km)	utbuds- kilometer (kr/km)	person- resa (kr/resa)	person- kilometer (kr/km)	utbuds- kilometer (kr/km)	(Andel, %)
Buss	441 295	463 269	12 973 153	4 786 090	6 171 603	13 340 782	13,99	1,29	13,32	30,23	2,79	28,80	46,3
Spårväg	112 798	17 969	70 820	971 440	708 355	1 022 624	6,28	0,73	39,42	9,07	1,05	56,91	69,3
Tåg	78 571	70 500	8 566 674	3 537 944	2 916 554	4 528 424	37,12	0,82	41,37	57,63	1,28	64,23	64,4
Fartyg	5 453	-	-	-	60 596	240 401	11,11	-	-	44,09	-	-	25,2
Samtliga trafikslag	638 117	551 738	21 610 647	9 295 474	9 857 108	19 132 231	15,45	1,06	17,87	29,98	2,06	34,68	51,5

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

²Observera att redovisat antal sittplatskilometer, per trafikslag och totalt, baseras på de 17 län för vilka uppgiftslämnarna år 2012 kunnat uppgge värden på denna variabel . Detta är således en underskattning av den faktiska rikstotalen.

Tabell 8. Trafik- och ekonomiuppgifter år 1999-2012 (2012 års priser).¹

Table 8. Information on traffic and the economic situation in 1999-2012.

År	Resor (Miljoner)	Utbuds- kilometer (Miljoner)	Sittplats- kilometer ² (Miljoner)	Person- kilometer (Miljoner)	Intäkter (Miljoner kr) ³				Kostnader (Miljoner kr) ²		
					Totala verksam- hetsintäkter	Bidrag/tillskott Kommun	Bidrag/tillskott Landsting	Bidrag/tillskott Staten	Totala bidrag/ tillskott	Totala intäkter	Totala kostnader
1999	1 053	661			11 250	2 135	6 435	227	8 797	20 048	19 989
2000	1 078	676			12 317	2 257	6 490	238	8 985	21 302	21 180
2001	1 098	697			12 420	2 261	6 553	216	9 030	21 450	21 510
2002	1 103	692		9 528	13 959	2 559	7 143	392	10 095	24 054	23 967
2003	1 117	700		9 871	13 875	3 005	7 687	315	11 007	24 882	24 431
2004	1 121	676		10 111	14 732	2 960	7 587	307	10 855	25 586	25 093
2005	1 126	679		10 602	15 367	3 173	8 245	288	11 706	27 073	26 692
2006	1 185	683 ^k		11 166	16 164	3 355	8 992	277	12 624	28 787	29 869
2007	1 214 ^k	693		11 816 ^k	13 919	3 324	9 963	282	13 570	27 488	26 637
2008	1 245 ^k	709 ^k	38 852 ^k	12 210 ^k	14 463	3 948	10 270	281	14 498	28 961	27 932
2009	1 251	722	37 440 ^k	12 630	15 100	4 041	10 901	275	15 217	30 317	29 350
2010	1 288	740 ^k	42 031 ^k	12 921	15 552	4 254	11 087	233	15 575	31 127	31 009
2011	1 345 ^k	777	44 865 ^k	13 649	16 520	4 719	11 706	169	16 594	33 114	34 393
2012	1 383	794	37 799	14 536	18 005	1 951	15 451	185	17 586	35 591	36 497

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

² Observera att redovisat antal sittplatskilometer på riksnivå baseras på de län för vilka uppgiftslämnarna aktuellt år kunnat uppge värden på denna variabel. Detta är således genomgående en underskattning av den faktiska rikstotalen, och värdena kan också variera från år till år beroende på hur många län som kunnat lämna uppgifter.

³ Värden för åren 1999-2010 är i och med publicering av 2012 års rapport korrigerade jämfört med tidigare år på grund av felaktiga fastprisjusteringar.

Tabell 9. Nyckeltal för trafikuppgifter år 1999-2012.¹

Table 9. Key figures on information on traffic 1999-2012.

År	Invånare ² (1000-tal)	Antal bilar	Resor/ invånare	Utbudskilometer/ invånare	Sittplatskilometer/inv ånare ³	Personkilometer/ invånare	Bilar/1000 invånare	Medel- reslängd	Genom-snittligt antal sittplatser	Resor/utbuds- kilometer	Personkilometer/ utbudskilometer
1999	8 858	3 890 159	119	75			439			1,59	
2000	8 872	3 998 614	122	76			451			1,59	
2001	8 896	4 018 533	123	78			452			1,58	
2002	8 925	4 042 792	124	78		1 068	453	8,64		1,59	13,77
2003	8 958	4 075 414	125	78		1 102	455	8,84		1,60	14,10
2004	8 994	4 113 424	125	75		1 124	457	8,87		1,66	14,96
2005	9 030	4 153 674	125	75		1 174	460	9,42		1,66	15,62
2006	9 081	4 202 446	130	75 ^k		1 230	463	9,43		1,74 ^k	16,35 ^k
2007	9 148	4 258 445	133	76		1 292 ^k	466	9,73 ^k		1,75	17,05 ^k
2008	9 220	4 276 492	135 ^k	77	4 214 ^k	1 324 ^k	464	9,81 ^k	54,79 ^k	1,76 ^k	17,22 ^k
2009	9 299	4 298 068	135	78	4 026 ^k	1 358	462	10,09	51,89 ^k	1,73	17,50
2010	9 378	4 335 152	137	79	4 482 ^k	1 378	462	10,04	56,82 ^k	1,74	17,47
2011	9 449	4 401 300	142 ^k	82	4 748 ^k	1 444	466	10,15 ^k	57,76 ^k	1,73 ^k	17,57
2012	9 519	4 447 125	145	83	3 971	1 527	467	10,51	47,63	1,74	18,32

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

² Medelfolkmängd (under året).

³ Observera att redovisade värden för sittplatskilometer/invånare baseras på antal sittplatskilometer för de län för vilka uppgiftslämnarna aktuellt år kunnat ange värde på denna variabel. Detta är således genomgående en underskattning av det faktiska riksgenomsnittet, och värdena kan också variera från år till år beroende på hur många län som kunnat lämna uppgifter.

Tabell 10. Nyckeltal för ekonomiuppgifter år 1999-2012 (2012 års priser).¹

Table 10. Key figures on the economic situation 1999-2012.

År	Totala verksamhetsintäkter per ²			Totala kostnader per ²			Totala verksamhetsintäkter/ Total kostnad (Andel, %)	Totala kostnader/ invånare ²	Totala verksamhetsintäkter/ invånare ²	Totala bidrag/ tillskott/ invånare ²
	resa (kr/resa)	personkilometer (kr/km)	utbudskilometer (kr/km)	resa (kr/resa)	personkilometer (kr/km)	utbudskilometer (kr/km)				
1999	10,68		17,02	18,98		30,24	56,3	2 257	1 270	993
2000	11,43		18,22	19,65		31,33	58,2	2 387	1 388	1 013
2001	11,31		17,82	19,59		30,86	57,7	2 418	1 396	1 015
2002	12,66	1,47	20,17	21,73	2,52	34,63	58,2	2 685	1 564	1 131
2003	12,42	1,41	19,82	21,87	2,48	34,90	56,8	2 727	1 549	1 229
2004	13,14	1,46	21,79	22,38	2,48	37,12	58,7	2 790	1 638	1 207
2005	13,65	1,45	22,64	23,71	2,52	39,32	57,6	2 956	1 702	1 296
2006	13,64	1,45	23,67	25,21	2,67	43,75	54,1	3 289	1 780	1 390
2007	11,46	1,18	20,08	21,93	2,25	38,43	52,3 ^k	2 912	1 521	1 483
2008	11,62	1,18	20,39	22,44	2,29	39,39	51,8 ^k	3 030	1 569	1 573
2009	12,07	1,20	20,93	23,46	2,32	40,68	51,5 ^k	3 156	1 624	1 636
2010	12,08	1,20	21,02	24,08	2,40	41,92	50,2 ^k	3 307	1 658	1 661
2011	12,28	1,21	21,27	25,57	2,52	44,27	48,0	3 640	1 748	1 756
2012	13,02	1,24	22,69	26,40	2,51	45,99	49,3	3 834	1 891	1 847

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

² Värden för åren 1999-2010 är i och med publicering av 2012 års rapport korrigerade jämfört med tidigare år på grund av felaktiga fastprisjusteringar.

Tabell 11. Fördelning mellan verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott respektive kostnader år 1999-2012.¹

Table 11. Distribution between revenues, subsidies and costs in 1999-2012.

År	Intäkter (Andel, %, av totala intäkter)					Kostnader (Andel, %, av totala kostnader)				
	Totala verksamhetsintäkter	Bidrag/tillskott Kommun	Bidrag/tillskott Landsting	Bidrag/tillskott Staten	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	56,2	11,7	31,2	1,0	43,9	100	68,3		31,7	100
2007	50,6 ^k	12,1 ^k	36,3 ^k	1,0 ^k	49,4 ^k	100	89,3 ^k	3,1 ^k	7,6 ^k	100
2008	49,9 ^k	13,6 ^k	35,5 ^k	1,0 ^k	50,1 ^k	100	89,7 ^k	3,2 ^k	7,2 ^k	100
2009	49,8	13,3	36,0	0,9	50,2	100	89,5 ^k	3,1 ^k	7,4 ^k	100
2010	50,0 ^k	13,7	35,6	0,8	50,0	100	89,2 ^k	3,4	7,4	100
2011	49,9	14,3	35,4	0,5	50,1	100	84,2	8,9	7,0	100
2012	50,6	5,5	43,4	0,5	49,4	100	84,1	8,8	7,1	100

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 12. Antal resor efter trafikslag i riket år 1999-2012 (miljoner resor).¹

Table 12. Number of journeys in the country per mode of transport in 1999-2012 (million journeys).

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 ^k	303	122	142	7	1 214 ^k
2008	658 ^k	306	123	150 ^k	8	1 245 ^k
2009	660	307	124	151	9	1 251
2010	681	310	131	156	9	1 287
2011	719	309	143 ^k	164 ^k	9	1 345 ^k
2012	739	322	140	173	9	1 383

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 13. Antal utbudskilometer efter trafikslag i riket år 1999-2012 (miljoner kilometer).¹

Table 13. Number of kilometers available per mode of transport in the country in 1999-2012 (million kilometers).

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	683 ^k
2007	506	91	18	77	693
2008	529 ^k	89	19	72	709 ^k
2009	534	92	17	79	722
2010	551	89	17	83	740 ^k
2011	575	89	18	95	777
2012	584	91	21	97	794

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 14. Antal personkilometer efter trafikslag i riket år 2002-2012 (miljoner kilometer).¹

Table 14. Number of kilometers per person per mode of transport in the country in 2002-2012 (million kilometers).

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 ^k	1 690	548	3 452 ^k	11 816 ^k
2008	6 238 ^k	1 715	558	3 698 ^k	12 210 ^k
2009	6 187	1 715	558	4 169	12 630
2010	6 309	1 731	590	4 291	12 921
2011	6 539	1 725	657	4 728	13 649
2012	6 616	1 796	1 050	5 074	14 536

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 15. Medelreslängd efter trafikslag i riket år 2002-2012 (kilometer).¹

Table 15. Average length of journey according to mode of transport in the country 2002-2012 (kilometers).

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 ^k	5,58	4,50	24,24 ^k	9,73 ^k
2008	9,48 ^k	5,60	4,54	24,59 ^k	9,81 ^k
2009	9,37	5,59	4,50	27,63	10,09
2010	9,27	5,58	4,49	27,43	10,04
2011	9,09	5,58	4,58	28,81 ^k	10,15 ^k
2012	8,95	5,58	7,51	29,40	10,51

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 16. Resor, utbudskilometer och personkilometer efter län år 2009-2012 (1000-tal).¹

Table 16. Journeys, kilometers per person and number of kilometers available according to county 2009-2012 (in thousands).

Län	Resor per år				Utbudskilometer per år				Personkilometer per år			
	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012
Stockholm	691 049	705 981	722 046	744 396	228 517	229 243	235 719	241 783	4 872 000	4 966 000	5 073 000	5 241 000
Uppsala	26 700	28 400	29 105	30 200	37 500	38 148	40 462	40 350	435 000	567 800	552 853	575 000
Södermanland	9 133	9 263	9 751 ^k	9 943	12 834	13 115	13 370	14 272	182 660	185 260	208 548	212 535
Östergötland	26 516	26 183	26 804	26 585	28 235	29 319	30 297	30 449	356 654	335 805	353 700	352 600
Jönköping	16 228	16 191	16 404	17 519	21 076	22 634	27 552	26 767	196 976	197 877	205 349	237 354
Kronoberg	5 949	7 005	6 531	7 585	10 175	10 698	11 409	12 350	129 797	133 000	165 700	211 370
Kalmar	6 678	6 826	7 099	7 529	15 686	15 979	16 096	17 026	166 956	170 660	177 487	151 253
Gotland	1 143	1 165	1 199	1 051	2 558	2 521	2 408	2 535	28 575	29 125	29 975	26 275
Blekinge	7 571	7 928	8 201	8 169	12 475	12 554	12 845	12 660	141 991	146 792	149 598	148 305
Skåne	135 587	144 027	149 471	157 045	80 503	85 833	93 835	96 738	2 161 834	2 087 540	2 227 994	2 290 959
Halland	12 350	13 518	15 409	15 689	12 857	13 148	15 954	17 114	259 288	307 276	440 980	490 335
Västra Götaland	220 841	226 750	257 020 ^k	259 295	120 905	126 333	136 031	142 788	2 005 943	2 079 805	2 434 846	2 985 573
Värmland	12 358	12 424	12 789	13 121	17 550	18 965 ^k	19 896	21 096	284 328	283 986	284 383	291 358
Örebro	12 225	12 216	12 622	12 751	12 143	13 398	13 838	13 240	121 377	119 282	122 722	123 000
Västmanland	8 656	9 286	9 199	9 392	7 930	7 764	7 821	8 093	112 528	120 718	119 587	122 096
Dalarna	13 443	13 253	13 324	13 521	14 800	14 900	15 500	15 700	323 935	326 919	340 591	345 455
Gävleborg	12 302	12 721	13 739	14 265	21 246	21 310	21 334	21 418	251 634	254 615	215 276	219 982
Västernorrland	9 379	10 126	10 132	10 589	15 178	15 339	15 178	13 498	168 479	157 110	130 669	116 731
Jämtland	5 460	5 817	5 380	5 226	11 535	11 138	11 464	11 420	92 820	98 889	91 460	79 174
Västerbotten	9 196	9 954	10 225	10 529	20 125	20 116	19 520	18 187	183 656	199 060	184 046	189 519
Norrbottn	8 357	8 464	8 351	8 113	17 727	17 279	16 291	16 037	153 370	153 320	139 755	126 600
Riket	1 251 121	1 287 498	1 344 801 ^k	1 382 513	721 555	739 734 ^k	776 820	793 521	12 629 801	12 920 839	13 648 519	14 536 474

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

6 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 numera nedlagda myndigheten SIKA.

Statistik om lokal och regional kollektivtrafik har framställts sedan mitten av 1980-talet, först av Svensk kollektivtrafik (tidigare SLTF), sedan av SIKA och nu av Trafikanalys. Statisticon AB har på uppdrag av SIKA/Trafikanalys genomfört undersökningen om lokal och regional kollektivtrafik i Sverige sedan år 2007. I följande avsnitt ges en kortfattad beskrivning av undersökningen. En fullständig kvalitetsdeklaration finns i Bilaga 3.

Undersökningen, som avser kalenderåret 2012, omfattar trafikhuvudmän och primärkommunala trafikhuvudmän i samtliga 21 län. Totalt ingår 24 trafikhuvudmän, vilka utgörs av 21 länsövergripande trafikhuvudmän, 2 primärkommunala trafikhuvudmän (Lund och Karlstad) samt Waxholms Ångfartyg AB. Den primärkommunala huvudmannen Luleå lokaltrafik som tidigare varit en uppgiftslämnare utgår i och med år 2012, deras uppgifter ingår från och med år 2012 i redovisningen från Länstrafiken i Norrbotten.

Data har samlats in via en webbenkät under perioden februari-maj år 2013. Huvudutskicket gjordes per e-post. Efter sista svarsdatum påmindes de trafikhuvudmän som ännu inte inkommit med svar per telefon. 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 indikation på att något är fel i inrapporteringen. I webbformuläret har automatiska kontroller gjorts av de inrapporterade värdena för 2012, jämfört med motsvarande värden för 2011. 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 trafik huvudman kan använda om det inte finns egna framtagna medelreslängder.
<i>Verksamhetsintäkter</i>	Intäkter skall vara summan av trafikintäkter och övriga affärsintäkter.
<i>Bidrag/tillskott</i>	Bidrag/tillskott skall vara summan av bidrag/tillskott för samtliga trafikslag från kommun, landsting respektive Staten/Trafikverket.
<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 - 2012 framgår av tabellen nedan. Vi ser att mediantiden år 2012 är 4,0 timmar, dvs. för hälften av alla uppgiftslämnare har tidsåtgången för ifyllandet av uppgifterna varit 4,0 timmar eller mindre. Det störst angivna värdet i år är 24 timmar och det minsta är en timme.

Redovisad tidsåtgång i timmar, 2007 - 2012

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
2010	2,0	4,5	10,0	16,0	6,6
2011	3,0	4,0	7,0	12,0	6,1
2012	3,0	4,0	8,5	18,0	6,8

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 3.

Bilaga 1. Frågeblankett på Internet - Kontaktuppgifter



Kollektivtrafik
Statistik 2012
ztest1

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

Enkätsidor:
-- [Kontaktuppgifter](#)

Klar [Resor](#)
Klar [Ekonomi](#)
Klar [Tidsåtgång](#)

Utskrifter:
[Utskrift av lämnade uppgifter](#)

KONTAKTUPPGIFTER

Denna sida är KLAR ☐

Organisation	
Postadress	
Postnummer	Ort
Kontaktperson	
Telefonnummer	
Epost	
Kommentar	

Sparad : 2013-03-14 08:24:00

Bilaga 1. Frågeblankett på Internet – Resor



Kollektivtrafik
Statistik 2012

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

Enkätidor:

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

Utskrifter:

[Utskrift av lämnade uppgifter](#)

Logga ut

RESOR

Denna sida är KLAR ☐

Spara

Utbud ?		Konsumtion ?	
Vagnkilometer (1000-tal)	Sittplatskilometer (1000-tal)	Antal resor (1000-tal)	Personkilometer (1000-tal)
Buss/Bil		Buss/Bil	
Tunnelbana		Tunnelbana	
Spårväg		Spårväg	
Tåg		Tåg	
		Fartyg	
Totalt	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 avvikelserna i kommentarsrutan ovan.

2013-05-28 17:51:00

Bilaga 1. Frågeblankett på Internet – Ekonomi



Kollektivtrafik
Statistik 2012

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

Enkätidor:

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

Utskrifter:

[Utskrift av lämnade uppgifter](#)

Logga ut

EKONOMI

Denna sida är KLAR ☐

Spara

INTÄKTER ?

Trafikintäkter 1000-tals kronor
Buss/Bil
Tunnelbana
Spårväg
Tåg
Fartyg
Summa 0:
Övriga affärsintäkter

Bidrag/tillskott från: 1000-tals kronor
Varav till järnvägstrafik
Kommun
Landsting
Staten/Rikstrafiken

KOSTNADER ?

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

RESULTATSAMMANSTÄLLNING 1000-tals kronor
Intäkter + 0:
Kostnader - 0:
Överskott/Underskott före bidrag = 0:
Bidrag/tillskott + 0:
Överskott/Underskott efter bidrag = 0:

Kommentarer till avvikelse 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 avvikelsen i kommentarsrutan ovan.

2013-05-28 17:51:00

Bilaga 1. Frågeblankett på Internet – Tidsåtgång



Kollektivtrafik
Statistik 2012

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

Enkätsidor:

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

Utskrifter:
[Utskrift av lämnade uppgifter](#)

Logga ut

TIDSÅTGÅNG? Denna sida är KLAR ☐

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

Sparad : 2013-05-28 17:51:00

När du är klar:

Jag har nu svarat på samtliga frågor på de 4 enkätsidorna och genom att klicka på knappen här 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 2. Instruktioner och definitioner till frågeformuläret



Statisticon
STATISTICS & RESEARCH

Statistik om lokal och regional kollektivtrafik

Vad som samlas in

Uppgifterna som samlas in avser all utförd linjelagd trafik inom respektive regional kollektivtrafikmyndighets ansvarsområde, gällande trafikslag såsom buss, fartyg, tunnelbana, spårväg och tåg. Insamlingen avser variablerna resor, utfudskilometer, sittplatskilometer, personkilometer, infäkter, kostnader samt bidrag. Särskild kollektivtrafik såsom skolresor, sjukresor och färdtjänstresor, ska bara ingå om det sker i linjelagd kollektivtrafik. Den trafik där huvudsakligen skolresor görs, men är öppen för enstaka resenärer, ska *inte* redovisas i denna statistik. Den trafiken räknas som särskild kollektivtrafik och är oftast inte linjelagd.

Uppgifterna avser helår 2012.

Definitioner

Resa

Antal resor mäts som 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 på den sammanlagda reslängden. Personkilometer räknas ut genom att multiplicera den genomsnittliga reslängden (medelfärdlängden) med antal resor (påstigningar). Trafikanalys tillhandahåller exempel på medelfärdlängd på NUTS2-nivå, riksområden, (se tabell nedan) som respektive regional kollektivtrafikmyndighet kan använda om det inte finns egna framtagna medelfärdlängder.

Medelfärdlängd (km) med 95%-konfidsensintervall efter delresans startpunkt

Med t-bana, spårvagn, lokal- eller regionalbuss

Stockholm	7,4 ±	0,7
Östra Mellansverige	11,76 ±	2,16
Småland med öarna	14,45 ±	5,64
Sydsverige	12,47 ±	2,51
Västsverige	8,83 ±	1,04
Norra Mellansverige	12,43 ±	2,99
Mellersta Norrland	15,15 ±	6,32
Övre Norrland	18,02 ±	13,37

Med regional-, pendel- eller lokaltåg

Stockholm	23,65 ±	6,74
Övriga Sverige	56,76 ±	15,81

Källa: Den nationella resvanemundersökningen, RVU Sverige, 2011-2012, som Trafikanalys är huvudman för.

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.

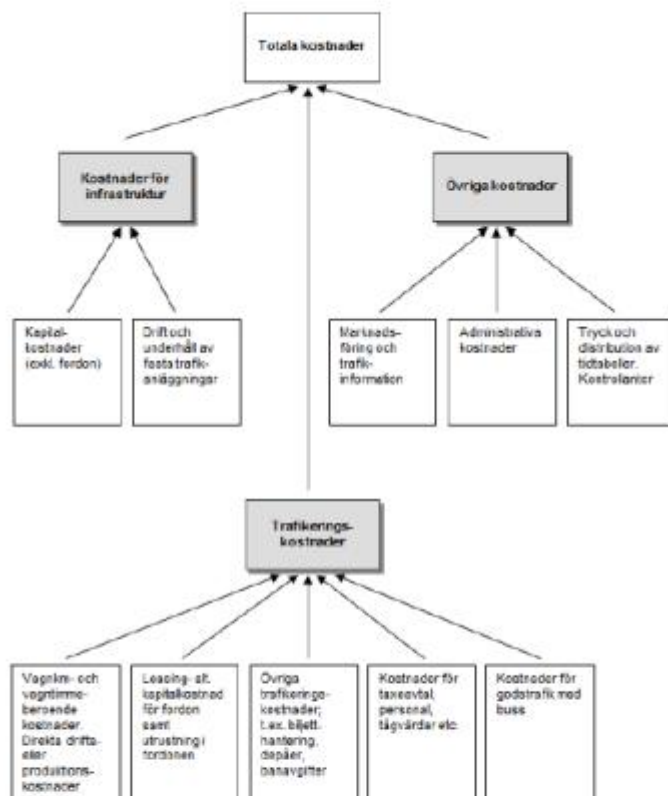
Ekonomi

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. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna (eller aktiebolag knutna till dem) lämnar uppgifter om kostnader särredovisade efter:

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



Med totala kostnader avses samtliga kostnader med direkt anknytning till persontrafikverksamheten. 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 trafikeringskostnaderna enligt taxearbete, samtrafik eller liknande avtal mellan regionala kollektivtrafikmyndigheter 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.

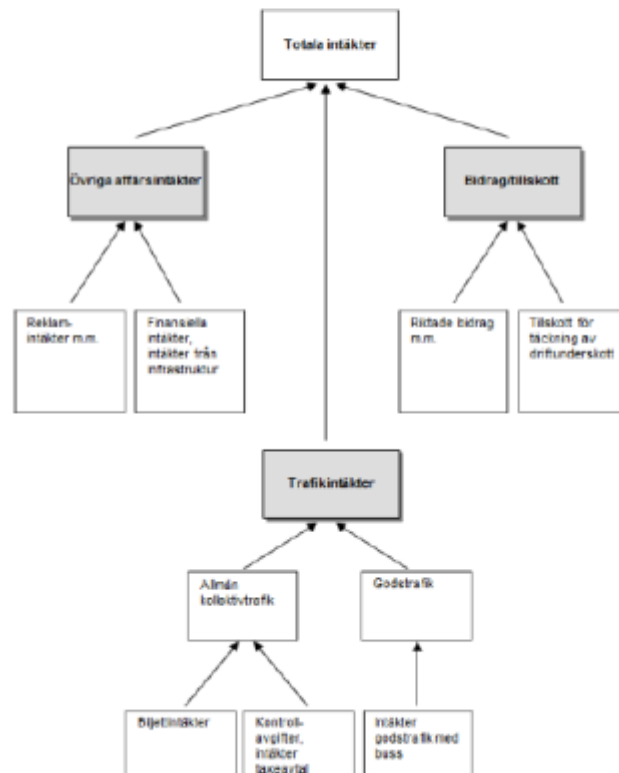
I infrastrukturkostnader ingår kapitalkostnader och underhållskostnader för hållplatser, perronger, egna spårssystem, resecentra, stationer och väderskydd. Dessa uppgifter lämnas i de fall den regionala kollektivtrafikmyndigheten har direkta egna kostnader för infrastrukturen. Kapitalkostnader för fordon 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 m.m. 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. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna (eller aktiebolag knutna till dem) lämnar uppgifter om intäkter särredovisade efter:

1. myndighetens trafikintäkter,
2. myndighetens övriga affärsintäkter,
3. myndighetens 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. *Trafikintäkterna* omfattar direkta intäkter från trafikanterna i form av biljettintäkter. De intäkter som faktureras, där skolresor kan ingå, ska redovisas som biljettintäkt. Intäkter från skolresor skall endast redovisas i de fall särskilda färdbevis (skolkort) utfärdas för skolelever i den *ordinarie* kollektivtrafiken. Undantaget är särskild anordnad skolskjuts. Kontrollavgifter och ersättningar i enlighet med taxesamarbete och samtrafik eller liknande avtal mellan regionala kollektivtrafikmyndigheter 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 den regionala kollektivtrafikmyndighetens (eller aktiebolag knutna till dem) 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 staten (Trafikverket). Vi ber er även att separat ange bidrag/tillskott från kommun, landsting respektive staten för järnvägstrafik.

Tidsåtgång

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

Bilaga 3.

Kvalitetsdeklaration

Innehållsförteckning

1	Statistikens innehåll.....	87
1.1	Statistiska målstorheter	87
	Uppgiftslämnare och population.....	88
	Variabler	89
	Statistiska mått	89
	Redovisningsgrupper	90
	Referenstider	90
1.2	Fullständighet	90
2	Statistikens tillförlitlighet.....	91
2.1	Tillförlitlighet totalt	91
2.2	Osäkerhetskällor.....	91
	Urval	91
	Ramtäckning.....	91
	Mätning.....	91
	Svarsbortfall och skattningsförfarande	95
	Bearbetning	95
	Modellantaganden	95
2.3	Redovisning av osäkerhetsmått.....	95
3	Statistikens aktualitet.....	97
3.1	Frekvens	97
3.2	Framställningstid.....	97
3.3	Punktlighet	97
4	Jämförbarhet och sammanvändbarhet.....	99
4.1	Jämförbarhet över tiden	99
4.2	Jämförbarhet mellan grupper	99
4.3	Sammanvändbarhet	99
5	Tillgänglighet och förståelighet	101
5.1	Spridningsformer	101
5.2	Presentation.....	101
5.3	Dokumentation.....	101
5.4	Tillgång till primärmaterial	101
5.5	Upplysningstjänster	101

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 den 1 april 2010 ligger ansvaret för föreliggande rapport under myndigheten Trafikanalys. Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA) var ansvarigt under åren 2004 till 2010. Undersökningen har sedan 2007 (dvs. avseende statistikår 2006) utförts av Statisticon, på uppdrag av ansvarig myndighet. Åren dessförinnan genomförde Transek undersökningen.

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. *Kostnader för infrastruktur* särredovisas sedan 2007. 2008 tillkom variabeln *sittplatskilometer*, och från 2010 efterfrågas, förutom totalt ekonomiskt bidrag, *bidrag till järnvägstrafik*. I bilaga 2 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.⁴²

Tjänster

Tjänster inom kollektivtrafiken avser *utbudskilometer* för buss/bil, *vagnkilometer* för bantrafik samt *sittplatskilometer* för samtliga trafikslag (exklusive fartyg). Dessa redovisas totalt samt uppdelat på trafikslag.

Intäkter och kostnader

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

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

⁴² 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 .

Uppgiftslämnare och population

Uppgiftslämnarna i undersökningen är sedan den 1 januari 2012 regionala kollektivtrafikmyndigheter (tidigare 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 24 uppgiftslämnare vilka tillsammans utgör målpopulationen för undersökningen. Uppgiftslämnarna visas i tabellen nedan.

Från och med 2012 års statistik utgår uppgiftslämnaren Luleå Stadstrafik, dessa uppgifter ingår nu i de som lämnas av Länstrafiken i Norrbotten.

Län	Uppgiftslämnare
Stockholm	Trafikförvaltningen, Stockholms Läns Landsting
Stockholm	Waxholms Ångfartygs AB
Uppsala	Upplands Lokaltrafik AB/Kollektivtrafikförvaltningen, Landstinget i Uppsala Län
Södermanland	Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet
Östergötland	AB Östgötatrafiken
Jönköping	Jönköpings Länstrafik
Kronoberg	Regionförbundet södra Småland, Kollektivtrafikmyndigheten
Kalmar	Kalmar länstrafik
Gotland	Region Gotland
Blekinge	Blekingetrafiken AB
Skåne	Skånetrafiken
Skåne	Stadstrafiken Lund, Lunds kommun
Halland	Hallandstrafiken AB
Västra Götaland	Västtrafik AB
Värmland	Karlstadsbuss
Värmland	Värmlandstrafik AB
Örebro	Länstrafiken Mälardalen AB, Örebro
Västmanland	Landstingen Västmanland, Kollektivtrafikmyndigheten
Dalarna	Dalatrafik AB
Gävleborg	X-trafik, Landstinget Gävleborg
Västernorrland	Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län
Jämtland	Länstrafiken i Jämtlands Län AB
Västerbotten	Region Västerbotten
Norrbotten	Länstrafiken i Norrbotten

Variabler

I frågeblanketten, se bilaga 1, 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 tolv svarsfält avseende *intäkter* och *bidrag/tillskott* och sju svarsfält avseende *kostnader* samt en avslutande fråga om *tidsåtgången* för uppgiftslämnandet. Detta blir sammanlagt $9+8+12+7+1=37$ svarsfält. Baserat på dessa variabler beräknas därefter ett visst antal summavariabler, till exempel summan av antal resor med olika trafikslag. Dessa summavariabler beräknas automatiskt i Internetformuläret. Se vidare i avsnitt Mätning, kapitel 2.2.

Statistiska mått

I avsnitt Uppgiftslämnare och population, kapitel 1.1 redovisas målstorheterna i undersökningen. De flesta av målstorheterna är av typen total, till exempel. 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.

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.

Referenstider

Samtliga variabler i undersökningen har referensperioden helåret 2012. Enda undantaget är uppgiften om tidsåtgången för uppgiftslämnandet.

1.2 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 undersökningen gällande statistikåret 2007 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.

Urval

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

Ramtäckning

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

Mätning

Uppdatering av kontaktuppgifter

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

Datainsamling

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

Internetenkäten återfinns i bilaga 1. 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. Detta gäller för samtliga variabler. För de variabler där föregående års värde visas får uppgiftslämnaren 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 avviken i kommentarsfältet.

När en uppgiftslämnare loggat in finns allmänna anvisningar, instruktioner och definitionerna tillgängliga för uppgiftslämnarna, se bilaga 2. Dessutom finns definitionerna lättillgängligt i samband med varje efterfrågad uppgift genom en klickbar länk i form av ett frågetecken, se bilaga 1.

I tabellen nedan redovisas tidpunkter för viktiga moment under datainsamlingen. Sista svarsdatum sattes till den 9 mars (vecka 10), därefter följde telefonpåminnelser. Datainsamlingen avslutades vecka 17.

Moment och tidpunkter under datainsamlingen 2012

Aktivitet	Vecka
Huvudutskick	7
Telefonpåminnelse	11–17
Datainsamlingen avslutas	17

Mätfel

Med osäkerhetskällan mätfel avses att det registrerade värdet på en undersökningsvariabel, det vill säga 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. 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.

Tidigare fanns indikationer på att distinktionen mellan allmän och särskild kollektivtrafik inte var helt uppenbar. 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 till exempel 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 till exempel 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 (före detta 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 2006–2012, då Statisticon ansvarat för insamlingen, har samtliga uppgifter samlats in via trafikhuvudmännen. 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 år 2007 lämnar vagnkilometer har högre värden avseende utbudet efter år 2007.

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 till exempel endast i Stockholm som det finns tunnelbana. Enligt instruktionen ska då uppgiftslämnaren ange 0 på uppgifter om

tunnelbana, snarare än att lämna fältet tomt. Om uppgiftslämnare som inte har tunnelbana då istället har lämnat fältet tomt skall detta principiellt betraktas 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 mindre. Bortfall ska bara registreras om trafikhuvudmannen verkligen har den verksamhet som svarsfältet avser.

Det finns ett partiellt bortfall för tågresande och tågutbud. I vissa län redovisas kostnader och intäkter för tågtrafik, men inget resande eller utbud. Det gäller ett antal län utanför storstadsregionerna. Andra län kan ha underrapporterat tågresande och utbud. Skälet är oftast att tågtrafiken bedrivs genom ett länsöverskridande samarbete, där kostnader är väldefinierade men resandet inte följs upp, framför allt inte uppdelat per län. I andra fall har det att göra med att länen handlat upp tågtrafik genom nettoavtal med operatörer som kör fjärrtrafik. Operatören får då en klumpsumma för att även ta med resenärer med länskort, samt intäkten från kontantbiljetter och egna periodkort. Trafikhuvudmannen har då ingen insyn i hur många som verkligen reser på länstrafikens periodkort. Resandet som sker på kontantbiljett eller på operatörens egna periodkort inom länet redovisas inte alls, utan betraktas som en affärshemlighet av operatörerna.

Ett generellt problem i många län är att fördela resandet på periodkort på olika trafikslag som tåg och buss, när inte periodkorten visas. Detta är en anledning till att något län väljer att redovisa allt resande, även tågresandet, som bussresande, vilket är det vanligaste färdslaget. Volymen på det regionala tågresandet utanför storstadsregionerna är dock inte så stor så att siffrorna för riket påverkas mer än marginellt av detta partiella bortfall. För tågutbudet är bortfallet större då det typiskt handlar om långa sträckor som trafikeras. Det har inte gjorts något försök att uppskatta storleken på dessa bortfall.

En osäkerhetsfaktor som däremot har avgörande betydelse för skattningen av resandet är stämpningsbenägenheten. Med detta menas sannolikheten att resenärerna stämplar sina periodkort vid påstigning. Denna påverkar skattningar av resandet på i synnerhet tåg och spårvagn i Västra Götaland, och har betydelse även för siffrorna för riket – särskilt vad gäller spårvagn. Skattningar av stämpningsbenägenheten görs då och då, men inte varje år.

Beträffande variabeln *tidsåtgång* är tanken att den totala tidsåtgången för att samla in och fylla i uppgifterna ska anges. Det har kommit till Statisticons kännedom att vissa trafikhuvudmän delar upp uppgiftslämnandet på flera olika personer inom organisationen. I en sådan situation är tanken med frågan om tidsåtgång att den sammanlagda tidsåtgången för alla personer ska anges. Det är okänt för Statisticon huruvida detta förfaringssätt tillämpas eller inte. Samtliga uppgiftslämnare har uppgivit uppskattad tidsåtgång för att inkomma med underlag till statistiken.⁴³

⁴³ Med tidsåtgång avses mertid, se definitionen i bilaga 2

Svarsbortfall och skattningsförfarande

Svarsbortfall 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 omfattningen på det partiella bortfallet är okänd. Ingen imputering har använts för att kompensera för det partiella bortfallet.

Skattningsförfarandet bygger endast på (ovägd) summering av uppgifterna för att till exempel erhålla rikstotaler.

Bearbetning

Data från de uppgiftslämnare som besvarade undersökningen via Internet lagrades under datainsamlingen direkt i en databas. Som nämnts ovan har 2012 års värden kontrollerats mot föregående års värden. I vissa fall har uppgiftslämnaren återkontaktats för att lämna en förklaring till avvikelserna mellan 2011 och 2012 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 styrdokument, så kallad Standard Operating Procedures (SOP).

Modellantaganden

Inga modellantagande 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 7 och avslutades vecka 17. Därefter pågår databearbetning, tabellframställning och rapportskrivning till vecka 26.

3.3 Punktlighet

Publiceringen av undersökningen Lokal och regional kollektivtrafik 2012 görs i 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 undersökningen gällande 2007 års statistik. Undersökningsvariablerna (så när som på definitionerna), målstorheterna och redovisningsgrupperna har varit samma i många år.

En annan förändring som påverkar jämförbarhet över tiden är att Stockholms län i och med statistikår 2008 övergick till att rapportera *vagnkilometer* för pendeltågen med de nya tågen X60 som bas (så kallad X60-ekvivalens) istället för de gamla tågen X1 och X10. Detta ledde till minskade mätetal för Stockholms län och samtliga summeringar där dessa värden ingår.

4.2 Jämförbarhet mellan grupper

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

4.3 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, till exempel inom transportområdet, för att ge en helhetsbild av området. Trafikanalys är statistikansvarig myndighet för statistik inom transport- och kommunikationsområdena, och inom ramen för dessa 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, att 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 2012 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 rapporten samt kollektivtrafik i allmänhet kan ställas till Tom Petersen (010-414 42 11, tom.petersen@trafa.se) på Trafikanalys.

Frågor rörande tabellverket och kvalitetsdeklarationen kan ställas till Charlotta Danielsson (08-402 29 02, charlotta.danielsson@statisticon.se) på Statisticon AB.



Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.