

**Lokal och regional
kollektivtrafik 2013** **Statistik
2014:22**
Local and regional
public transport 2013

**Lokal och regional
kollektivtrafik 2013**

**Statistik
2014:22**

**Local and regional
public transport 2013**

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2014-06-26

Förord

Föreliggande rapport beskriver med statistik resandet med lokal och regional kollektivtrafik, det vill säga kollektivtrafik inom ett läns gränser. Statistiken täcker resande med buss, tåg, spårväg, tunnelbana och fartyg och sträcker sig fram till och med 2013. Vi har samlat in uppgifter från länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter (före 2012 trafikhuvudmän) i respektive län, samt från några kommuner, så statistiken avser *upphandlad* kollektivtrafik eller kollektivtrafik i *egen regi*. En nyhet för i år är att vi även har inkluderat sjötrafik i kommunal regi – tidigare har bara sjötrafiken i regional regi funnits med. Det innebär alltså ett mindre statistikbrott för sjötrafiken. Rapporten har producerats av Statisticon AB på uppdrag av Trafikanalys. Projektledare på Statisticon AB har varit Leo Brouwers (t.o.m. maj 2014) och Åsa Greijer (fr.o.m. juni 2014) 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 Anette Myhr tagit fram statistiken. För Sammanfattningen och Kvalitetsdeklarationen ansvarar parterna gemensamt.

Stockholm i juni 2014

Per-Åke Vikman
Avdelningschef

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning.....	7
Summary	9
1 Inledning	11
1.1 Begrepp och lagrum	11
1.2 Definitioner	13
1.3 Kollektivtrafikens utveckling	14
1.4 Aktuella utredningar	14
1.5 Regional trafik	16
1.6 Kollektivtrafikens andel av persontransportarbetet	16
2 Lokal och regional kollektivtrafik	19
2.1 Konsumtion	19
2.2 Tjänster	26
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. Webbenkät – Land	71
Bilaga 2. Webbenkät – Vatten	75
Bilaga 3. Instruktioner och definitioner till frågeformuläret - Land	79
Bilaga 4. Instruktioner och definitioner till frågeformuläret - Vatten.....	87
Bilaga 5. Kvalitetsdeklaration	93

Sammanfattning

Resandet med lokal och regional kollektivtrafik ökar stadigt i Sverige. Under år 2014 uppgick rikets kollektivtrafikresande med buss, tåg, spårväg, tunnelbana och fartyg till 1 420 miljoner påstigningar. Det är en ökning med tre procent sedan år 2012 och med knappt 32 procent sedan år 2000.

Buss är det i särklass vanligaste kollektiva färdmedlet. Under år 2013 gjordes 738 miljoner påstigningar på buss i Sverige, vilket motsvarar 52 procent av det totala antalet påstigningar i kollektivtrafiken. 23 procent av påstigningarna skedde med tunnelbana, 13 procent med tåg och elva procent med spårväg. Resande med fartyg förekom sparsamt inom kollektivtrafiken.

Antalet påstigningar med kollektivtrafik ökade i flertalet av rikets 21 län under året. Störst var ökningen i Kronobergs län med 9 procent, följt av Uppsala län med åtta procent. Antalet påstigningar minskade i sju län. Störst var minskningen i Värmlands län, sju procent, medan det i Västernorrland, Örebro, Dalarna, Gävleborg, Skåne och Södermanland var mindre minskningar.

Antalet påstigningar per invånare med kollektivtrafik ökar i Sverige. Sedan år 2000 har antalet påstigningar stigit från 122 till 148 resor per invånare och år, vilket innebär att varje svensk medborgare i genomsnitt gjorde 22 procent fler påstigningar under år 2013 jämfört med år 2000. Bara under förra året ökade antalet påstigningar i kollektivtrafiken med tre resor per person.

Storstadsregionerna Stockholms län, Västra Götalands län och Skåne län dominerar på många sätt inom kollektivtrafiken. Tillsammans står de för knappt 60 procent av utbudet i fordons- och vagnkilometer, 71 procent av transportarbetet i personkilometer, och 84 procent av antalet påstigningar i hela Sverige. Invånarna i Stockholms län gjorde flest påstigningar under år 2013, i genomsnitt 355 resor per invånare, medan boende i Västra Götalands län gjorde 175 påstigningar och boende i Skåne län 122 påstigningar per person. Det är att jämföra med invånarna i Kalmar län, som i genomsnitt gjorde endast 33 påstigningar per person med kollektivtrafiken under året.

De kortaste kollektivtrafikresorna ägde rum i Stockholms län, där varje påstigning var endast sju kilometer lång i genomsnitt under 2013. De längsta genomsnittliga kollektivtrafikresorna företogs i Dalarnas län där varje påstigning var 35 kilometer lång. Även i Halland och Kronobergs län företogs relativt långa resor, i genomsnitt 32 respektive 28 kilometer per påstigning.

Utbudet av trafikslag varierar mellan länen. De flesta län erbjuder buss och tåg, medan spårväg, tunnelbana samt kollektivtrafik på vatten enbart förekommer i vissa län. I Gotlands län erbjuds endast trafikslaget buss. För Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län erbjuds buss och tåg, men uppgifter rörande tågtrafiken kan av redovisningstekniska skäl inte alltid lämnas för dessa tre län. Orsaken till detta är att respektive trafik huvudman inte själva har fullständiga uppgifter för avseende tågtrafik i "sitt" län.

Tunnelbana erbjuds endast i Stockholm, medan spårväg återfinns i Stockholm, Västra Götaland (Göteborg) och Östergötland (Norrköping). Kollektivtrafik på vatten erbjuds i Stockholms län, Blekinge län, Skåne län, Västra Götalands län, Ekerö kommun, Jönköpings kommun, Nora kommun, Gävle kommun.

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 2013 till 808 miljoner kilometer, en ökning med två procent sedan föregående år. Uppsala län hade det största utbudet kollektivtrafik per invånare under året, 133 utbudskilometer per invånare. Stockholms län redovisade också ett stort utbud per invånare, 118 utbudskilometer. Lägst antal utbudskilometer per invånare erbjöd Gotland, endast 44 kilometer per invånare¹.

Under år 2013 uppgick de totala kostnaderna för rikets lokala och regionala kollektivtrafik till 39,3 miljarder kronor. Intäkterna från själva verksamheten var 20,3 miljarder kronor. Resterande del av kostnaderna täcktes av bidrag/tillskott från landsting, kommuner och stat. Under år 2013 finansierade intäkterna från den egna verksamheten hälften av kollektivtrafiken, landstingen finansierade 43 procent, kommunerna drygt fem procent och staten/Trafikverket en procent.

Andelen verksamhetsintäkter kontra bidrag/tillskott i finansieringen av kollektivtrafiken skiljer sig markant mellan de olika länen. Högst självfinansieringsgrad under år 2013 hade Hallands och Stockholms län med 60 procent. Västernorrland och Södermanland hade lägst självfinansieringsgrad, där cirka 30 procent av intäkterna kom från den egna verksamheten.

¹ Enligt tabell har Västmanland lägst utbud, 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.

Summary

Travelling by public transport is steadily increasing in Sweden. In 2013, the number of boardings made by bus, underground, light rail, train and ship amounted to 1 420 million. This represents an increase by three percent over the last year and almost 32 percent since 2000.

Bus is the most common means of public transport in Sweden. In 2013, 738 million boardings by bus were conducted throughout the country. This represents 52 percent of the total number of boardings by public transport conducted during the year. 23 percent of the boardings were made by underground, 13 percent by train and 11 percent by light rail. Boardings made by ships are scarce within public transport.

The number of boardings made by public transport increased in most counties in 2013. The largest increase was in Kronoberg County, with 9 percent, followed by Uppsala County with 8 percent. The number of boardings made decreased in seven counties. Värmland experienced a decrease by 7 percent. The number of boardings made in Västernorrland, Örebro, Dalarna, Gävleborg, Skåne and Södermanland also decreased.

The number of boardings per capita has increased steadily over the last decade. Since 2000 the number of boardings made per inhabitant and year has increased from 122 to 148, or by 21 percent. In 2013 alone, the increase was three boardings per inhabitant.

The counties of Stockholm, Västra Götaland and Skåne, that cover the metropolitan municipalities, dominate public transport in many aspects. Together these counties represent almost 60 percent of the supply, 71 percent of passenger kilometers, and 84 percent of total boardings by public transport in Sweden. In 2013 the inhabitants of Stockholm County made 355 boardings per person, the highest number of boardings per capita in the country. Other counties with a high number of boardings per capita were Västra Götaland and Skåne, with 175 and 122 boardings per inhabitant respectively. This can be compared to Kalmar, where each inhabitant made only 33 boardings with public transport in 2013.

The shortest boardings were made in Stockholm County, where the average boarding length was 7 kilometers. The longest boardings were made in Dalarna County with an average of 35 kilometers per boarding. The inhabitants of Halland County and Kronoberg County also made longer boardings - on average 32 kilometers per boarding in Halland and 28 kilometers in Kronoberg.

The types of public transport offered differ between the counties. Most counties offer bus and train. In Gotland it is only possible to travel by bus. In Jämtland County, Västernorrland County and Norrbotten County public transport by train is offered, but all details on this mode of transport cannot be reported.

Light rail, underground and ships are more infrequent. It is only possible to travel by underground in Stockholm County, and only the counties of Västra Götaland, Östergötland and Stockholm have light rail systems. Public transport by ship is only available in the counties of Stockholm, Blekinge, Skåne and Västra Götaland and in then municipalities of Nora Jönköping, Gävle and Ekerö.

In 2013, a total of 808 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, 133 vehicle kilometers per inhabitant. Stockholm County also offered a high number of vehicle kilometers per inhabitant, 118 kilometers. Gotland offered the lowest number of vehicle kilometers per inhabitant, 44 kilometers².

The total cost of public transport in Sweden in 2013 was SEK 39.3 billion, while revenues were SEK 20.3 billion. Revenue funding thus accounted for 50 percent of the cost for public transport; the remaining 50 percent came from a variety of subsidies. During 2013, county funding amounted to 43 percent of the total cost of public transport, municipal funding amounted to five percent and one percent of the subsidies came from state funding.

The proportion of revenues and subsidies differs significantly between counties. In 2013, Halland County and Stockholm County had the highest rate of revenue funding at 60 percent. The counties of Västernorrland and Södermanland had the lowest rate of revenue funding with 30 percent.

² According to the table, Västmanland offers the lowest supply, but they do not present any figures on their train supply. Gotland is the county for which we have complete information that has the lowest supply.

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. Syftet med statistiken är att beskriva och följa utvecklingen av den svenska kollektivtrafiken över tid. Uppgifterna hämtas från respektive regionala kollektivtrafikmyndighets ansvarsområde (sedan 1 januari 2012, tidigare länstrafikhuvudman) 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 SIKA³.

Statistiken i undersökningen omfattar uppgifter om *utbudet av trafik* (anges i fordonskilometer och sittplatskilometer), *hur många kollektivtrafikresor som gjorts i landet* (mäts som antal påstigningar), *resenärernas sammanlagda reslängd* (anges i personkilometer), *intäkterna från verksamheten*, *bidrag/tillskott till verksamheten* samt *kostnaderna för kollektivtrafiken*.

Rapporten består av sex delar. *Den första delen* 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. *Den andra delen* presenterar statistiken för den lokala och regionala kollektivtrafiken i tre separata avsnitt: Konsumtionen av den svenska kollektivtrafiken, de tjänster som kollektivtrafiken erbjuder samt kollektivtrafikens ekonomi i form av verksamhetsintäkter, kostnader och bidrag. *Den tredje delen* 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. *Den fjärde delen* består av en ordlista där huvudbegreppen i rapporten har översatts till engelska. *Den femte delen* innehåller tabeller efter län, trafikslag och år. *Den slutliga sjätte delen* 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.

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 or-

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

ganiserade, regelbundet tillgängliga transporter som erbjuds allmänheten eller en särskild personkrets enligt givna regler⁴. Sedan den 1 januari 2012 gäller nya regler för kollektivtrafiken⁵, och kategorier för insamling av statistiken behöver då ses över. Den nu gällande definitionen av kollektivtrafik är den som står i EU:s kollektivtrafikförordning: "persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering"⁶. Nyckelbegreppen i definitionen är 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. Den handlas oftast upp av myndigheterna, men utförande på kommersiella grunder utesluts inte i definitionen.

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, riksfärdtjänst, 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. I gränsområdena till Danmark, Norge och Finland förekommer även internationell trafik som är regional till sin karaktär, det vill säga som till stor del består av arbetspendlande och annat vardagsresande. Över Öresund är den omfattande, men den räknas inte in i den här undersökningen.

Sedan 1/1 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.⁷

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.

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

⁵ Prop. 2009/10:200, Lag (2010:1065) om kollektivtrafik.

⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70, Artikel 2 a)

⁷ 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,

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

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

Därutöver är det flera statliga myndigheter som utgör viktiga aktörer inom utvecklingen av kollektivtrafiken. 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. Trafikverket ska även verka för en grundläggande tillgänglighet i den interregionala kollektivtrafiken, och ingå avtal om trafik "som inte upprätthålls i annan regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift".⁹ Dessutom ges via Trafikverket medfinansiering till vissa lokala och regionala kollektivtrafikanläggningar, om de bedöms viktiga för den interregionala kollektivtrafiken.

1.2 Definitioner

Utbudet mätt i *fordonskilometer* definieras som antalet utförda fordons-, vagn- eller fartygskilometer i kollektivtrafiken. *Sittplatskilometer/kapacitetskilometer* definieras olika för landfordon och för fartyg. För landfordon definieras sittplatskilometer som antalet utförda kilometer i kollektivtrafiken multiplicerat med fordonsparkens sittplatskapacitet. Eventuella ståplatser i fordonen räknas alltså inte in i måttet för landfordon. För fartyg definieras kapacitetskilometer som antalet utförda kilometer multiplicerat med den totala passagerarkapaciteten, vilket inkluderar både stående och sittande passage-rare.

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 för alla resenärer, och *medelreslängden* är den genomsnittliga reslängden för varje påstigning.

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).

⁹ Tidigare låg detta ansvar hos Rikstrafiken. Hela Rikstrafikens verksamhet fördes över till Trafikverket från och med den 1 januari 2011.

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.¹⁰

Som ett led i att förbättra lokal och regional persontrafik beslutade riksdagen år 1978¹¹ 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 förändring¹² som innebar att bestämmelserna om organisationsformerna var i stort sett oförändrade med den skillnaden att kommuner och landstingen nu benämndes länstrafikansvariga.

I och med den nya kollektivtrafiklagen¹³ öppnas den lokala och regionala kollektivtrafiken upp för privata initiativ, där huvudsyftet är att skapa fler alternativ och öka innovationsgraden, vilket på sikt ska gynna resenärerna och samhället. De nybildade regionala kollektivtrafikmyndigheterna fick då ansvaret att genom regionala trafikförsörjningsprogram tillgodose ett grundläggande utbud efter breda samråd med allmänheten och marknadens aktörer.¹⁴ Detta grundläggande utbud 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 olika operatörer. I några fall sker istället direkttilldelning till ett kommunalt trafikbolag.

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 säker-

¹⁰ Erik Sundström. Utveckling av en integrerad tjänst: En fallstudie inom kollektivtrafikbranschen (2006).

¹¹ Om åtgärder för att förbättra lokal och regional kollektiv persontrafik (prop.1977/78:92).

¹² Lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik (1997:734).

¹³ Prop 2009/10:200, Lag 2010:1065.

¹⁴ Utbudet definieras oftast i form av ett linjenät och turtätheter per linje eller per område. Andra krav som myndigheterna kan ställa är sådana som inte kan tillgodoses på marknadsmässiga grunder, till exempel miljöprestanda eller anpassning av fordon för personer med funktionsnedsättning.

ställa 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).¹⁵

Den senaste uppföljningen av det transportpolitiska målet och dess delmål presenteras i en rapport från Trafikanalys (rapport 2014:5). 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 insatser inom kollektivtrafiken. Vad gäller förutsättningarna att välja lokal kollektivtrafik sammanfattas där (sid 110) "... att det har varit en viss ökning av utbudet av den subventionerade lokala och regionala kollektivtrafiken 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 resor i lokal och regional kollektivtrafik har haft en större prisökning relativt övriga varor och tjänster".

Effekterna av marknadsöppningen på järnväg samt av den nya kollektivtrafiklagen

De senaste åren har marknaderna för regional kollektivtrafik och interregional tågtrafik öppnats upp för privata initiativ. Interregionala persontransporter på järnväg är sedan 1 oktober 2010 (med full effekt 11 december 2011) helt öppna för konkurrens¹⁶ och sedan 1 januari 2012 är den lokala och regionala kollektivtrafiken öppen för konkurrens.¹⁷ Detta kan, åtminstone på sikt, leda till förändringar av kollektivtrafikutbudet. Trafikanalys har fram till 1 december 2014 i uppdrag av regeringen att följa utvecklingen och utvärdera effekterna de närmaste åren¹⁸ och Transportstyrelsen följer utvecklingen mer långsiktigt.

Vad gäller lokal och regional kollektivtrafik finns det inte så stora möjligheter för kommersiell trafik att konkurrera med den subventionerade kollektivtrafiken. Den trafik som ändå etableras har ofta kort livslängd. Två mer uthålliga exempel är Nacka-Kista-linjen, en pendlarlinje med WiFi-uppkoppling som förkortar restiden och gör att man slipper flera byten, och Djurgårdslinjen som utnyttjat pendlarbussar från Norrtälje och kört tät trafik dagtid från City-terminalen till Skansen. Båda dessa startade tidigt 2012, men den senare upphörde våren 2014. I övrigt är det linjer som riktar sig mot turister, i synnerhet så kallade hop-on-hop-off-linjer med täta turer runt city och heldagsbiljetter, samt linjer till flygplatserna, som utmärker sig och där lönsamheten är tillräcklig. Även taxibolag har börjat med viss linjetrafik som kör vid anrop.

¹⁵ Mål för framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:93).

¹⁶ *Konkurrens på spåret* (prop. 2008/09: 176).

¹⁷ *Ny kollektivtrafiklag* (prop. 2009/10: 200).

¹⁸ Näringsdepartementet N2010/7904/TE.

Trafikanalys har lämnat in en utvärderingsplan och tre årsrapporter om marknadsöppningen till Näringsdepartementet, och presenterar en fjärde och slutlig rapport senast 1 december 2014.¹⁹

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 former av flexibel kollektivtrafik och samåkning med taxi. Regional trafik kommer att definieras av trafikens karaktär av arbetspendling eller vardagsresande, snarare än av administrativa gränser. Detta kan ses som en anpassning till att pendling sker över allt större områden.²⁰ För statistikens del kommer dock länsgränserna även fortsättningsvis ha sin betydelse.

1.6 Kollektivtrafikens andel av persontransportarbetet

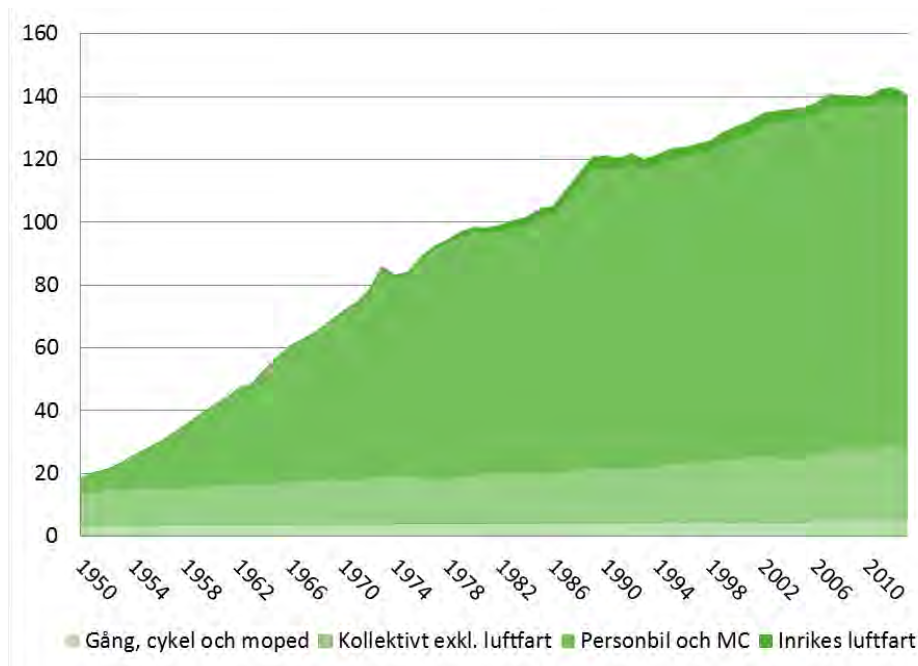
Under 1950-talet bestod cirka hälften av persontransportarbetet, mätt i personkilometer, av kollektivtrafik (se Figur 1.1). Sedan början av 1970-talet har andelen legat runt 20 procent med mindre årliga variationer. Nedgången mellan 1960 och 1970 återspeglar naturligtvis bilismens intåg i samhället samtidigt 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.²¹

Det totala resandet på väg, järnväg och sjö räknat i personkilometer har nära sjufaldigats sedan 1950, enligt Trafikanalys beräkningar. Kollektivtrafikens andel (exklusive luftfart) har dock minskat från 57 procent 1950 till 17 procent 2013 (19 procent inklusive inrikes luftfart).

¹⁹ "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.

²⁰ *Ny kollektivtrafiklag* (prop. 2009/10:200), s. 58.

²¹ "Kollektivtrafikens marknadsutveckling – tendenser och samband", rapport 2006:43, Transek AB.



Figur 1.1: Transportarbete (miljarder personkilometer) med olika trafikslag, 1950-2013. Källa: Trafikanalys, www.trafa.se/sv/Statistik/Transportarbete/.

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.²² 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 regional-tågtrafiken. I många områden i landet har denna fördubblats det senaste årtiondet. I vissa områden ökar den årligen med upp till 15–20 procent.²³

Trafikanalys har tidigare konstaterat att brister i dagens transportsystem i de tre storstadsregionerna leder till förseningar som kan värderas till 8,5 miljarder kronor per år.²⁴ 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.

²² "RVU Sverige – den nationella resvaneundersökningen 2011-13", Trafikanalys Statistik (2013-05-23). Kollektivtrafik definieras här som buss, tåg, spårvagn eller tunnelbana.

²³ "KOLL framåt – Nationell handlingsplan för kollektivtrafikens framtida utveckling", Vägverket publikation: 2008:33.

²⁴ "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. *Den första delen* presenterar konsumtionen av den lokala och regionala kollektivtrafiken i riket. *Den andra delen* presenterar de tjänster som rikets kollektivtrafik erbjuder. *Den tredje delen* redovisar ekonomin kring kollektivtrafiken.

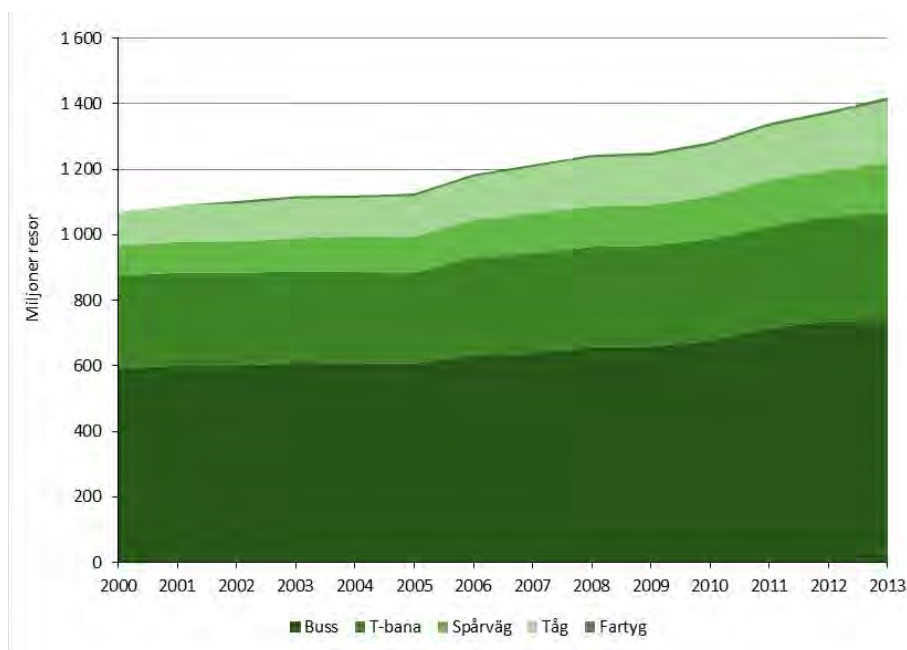
Under år 2013 infördes ett nytt biljettsystem på Gotland vilket orsakat svårigheter att lämna fullständiga uppgifter såväl resande som ekonomi i regionen. Uppgifter redovisas i avsnittet nedan men kommenteras inte.

2.1 Konsumtion

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

Resor

Under år 2013 uppgick antalet lokala och regionala kollektivtrafikresor med buss, tåg, spårväg, tunnelbana och fartyg till 1 420 miljoner resor (Figur 2.1). Det är en ökning med tre procent sedan föregående år och en ökning med knappt 32 procent sedan år 2000.



Figur 2.1: Antal resor per trafikslag i riket år 2000-2013. Miljoner påstigningar. För ytterligare information, se Tabell 12 i Kapitel 5.

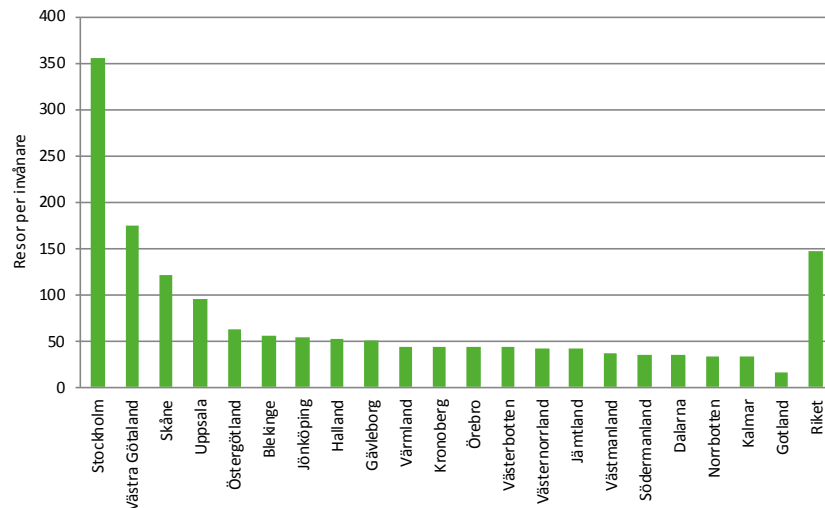
I Figur 2.1 redovisas antalet resor per trafikslag i Sverige mellan åren 2000 och 2013. Buss har under hela perioden varit det i särklass vanligaste kollektiva färdmedlet, med en andel på drygt hälften av allt kollektivresande. Under år 2013 genomfördes 738 miljoner resor med buss, vilket motsvarar 52 procent av det totala antalet resor med den lokala och regionala kollektivtrafiken. 328 miljoner resor, eller 23 procent, företogs med tunnelbana. 189 miljoner resor eller 13 procent företogs med tåg. 154 miljoner resor, motsvarande 11 procent av alla resor med lokal och regional kollektivtrafik, företogs med spårväg. Resande med fartyg förekom sparsamt inom kollektivtrafiken. Endast 11 miljoner resor, eller knappt en procent av resorna, skedde med fartyg under år 2013.

Uppdelat på trafikslag så är det tågresor som ökat mest sedan år 2000, med 83 procent, från 103 miljoner resor år 2000 till 189 miljoner resor år 2013. Antal resor med spårväg ökade med 69 procent, antalet resor med buss med 25 procent och antalet resor med tunnelbana med 15 procent under samma period.

Under år 2013 ökade antalet kollektivresor i de flesta av Sveriges 21 län. Störst var ökningen i Kronobergs län, nio procent, följt av Uppsala län med åtta procent. Antalet resor minskade i sju län: Värmlands län, Västernorrlands län, Örebro län, Dalarnas län, Gävleborgs län, Skåne län och Södermanlands län. Minskningen var störst i Värmlands län där sju procent färre resor genomfördes år 2013 än år 2012. 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 in-

vånare i riket också har stigit under samma period. Sedan år 2000 har antalet resor stigit från 122 till 148 resor per invånare och år (se Tabell 9 i Kapitel 5), vilket innebär att varje svensk medborgare i genomsnitt företog 22 procent fler resor under år 2013 jämfört med år 2000. Bara under förra året ökade antalet resor med kollektivtrafik med i genomsnitt tre resor per person.



Figur 2.2: Antal utförda resor per invånare efter län år 2013. För ytterligare information, se Tabell 2 samt Tabell 9 i Kapitel 5.

Invånarna i storstadsregionerna Stockholms län, Västra Götalands län och Skåne län företog flest resor per invånare (Figur 2.2). I Stockholms län gjorde varje invånare i genomsnitt 355 kollektivtrafikresor, medan boende i Västra Götalands län gjorde 175 resor och boende i Skåne län 122 resor per person. Det är att jämföra med invånarna i Kalmar län, som i genomsnitt företog endast 33 resor med kollektivtrafiken under året.

Tabell 2.1: Antal påstigningar per invånare efter trafikslag och län år 2013.

Län	påstigningar per invånare					Totalt
	Buss	Tåg	Spårväg	Tunnelbana	Fartyg	
Stockholm	140	47	13	153	2	355
Uppsala	75	20	.	.	.	95
Södermanland	34	1	.	.	.	36
Östergötland	44	7	12	.	.	63
Jönköping	46	7	.	.	1	54
Kronoberg	32	12	.	.	.	44
Kalmar	29	4	.	.	.	33
Gotland	16	..	.	.	.	16
Blekinge	42	13	.	.	1	55
Skåne	89	33	.	.	0	122
Halland	32	21	.	.	.	53
Västra Götaland	85	11	.	.	4	175
Värmland	39	5	.	.	0	45
Örebro	40	3	.	.	0	44
Västmanland	35	2	.	.	.	37
Dalarna	34	2	.	.	.	36
Gävleborg	47	3	.	.	0	50
Västernorrland	42	..	.	.	.	42
Jämtland	42	..	.	.	.	42
Västerbotten	42	2	.	.	.	43
Norrbotten	33	..	.	.	.	33
Riket	77	20	16	34	1	148

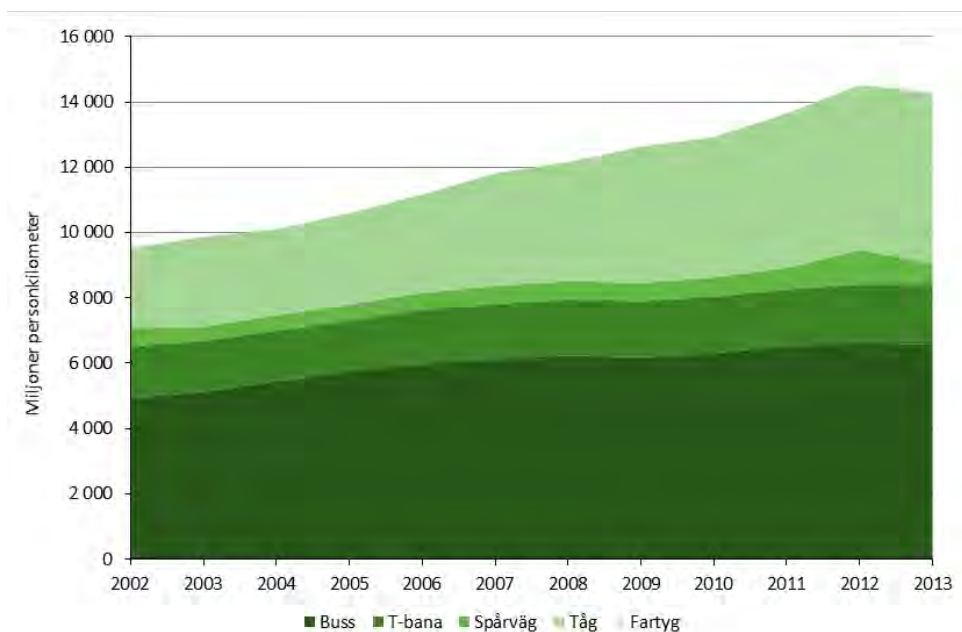
I nära nog samtliga av Sveriges län gjordes de flesta kollektivtrafikresorna per invånare med buss. Undantaget är Stockholms län, där flest resor per invånare gjordes med tunnelbana. (Tabell 2.1)

De flesta län erbjuder trafikslagen buss och tåg, medan spårväg, tunnelbana och fartyg enbart förekommer i vissa län²⁵. Gotland är det enda länet som endast erbjuder ett trafikslag, buss. Tunnelbana erbjuds endast i Stockholm, medan spårväg återfinns i Stockholm, Västra Götaland samt Östergötland. Kollektivtrafik på vatten förekommer i Kollektivtrafik på vatten erbjuds i Stockholms län, Blekinge län, Skåne län, Västra Götalands län, Ekerö kommun, Jönköpings kommun, Nora kommun samt Gävle kommun.

Personkilometer

Begreppet personkilometer anger det antal kilometer som varje resenär 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, så är det inte överraskande att även antalet utförda personkilometer inom kollektivtrafiken har ökat under samma period.

²⁵ I Kalmar län ingår resandet med Kustpilen (Stångådal och Tjust) och Öresundstågen, inte resor med Krösatåg. Jämtland 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, Västmanland och Dalarna. Detta innebär sammantaget att såväl utbud som resande med regional tåg underskattas i denna rapport.



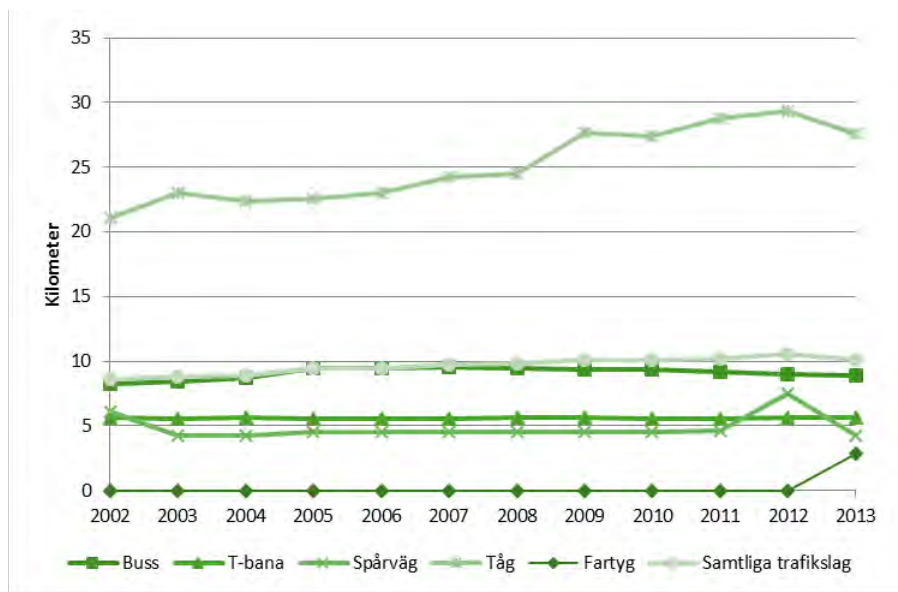
Figur 2.3: Resande per trafikslag i riket år 2002-2013, miljoner personkilometer. För ytterligare information, se Tabell 14 i Kapitel 5.

Under år 2013 konsumerades 14,3 miljarder personkilometer i lokal och regional, avtalsreglerad kollektivtrafik i Sverige. Det är en minskning med 1,5 procent jämfört med föregående år men en ökning med 50 procent sedan år 2002. (Figur 2.3)

Inom denna kategori har resandet med tåg ökat mest över tid. Sedan år 2002 har antalet konsumerade personkilometer med tåg stigit med 115 procent. Även inom de övriga trafikslagen har antalet konsumerade personkilometer ökat markant: Inom buss med 33 procent och inom t-bana med 16 procent. För trafikslag spårväg bör år 2012 inte jämföras med övriga 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 redovisat. Den största delen av ökningen för personkilometer år 2012 med trafikslag spårväg bör alltså bero på att en annan medelreslängd använts för år 2012. År 2013 redovisades personkilometer på nytt av denna utförare och ökningen av antal personkilometer för spårväg mellan år 2002 och 2013 är 11 procent.

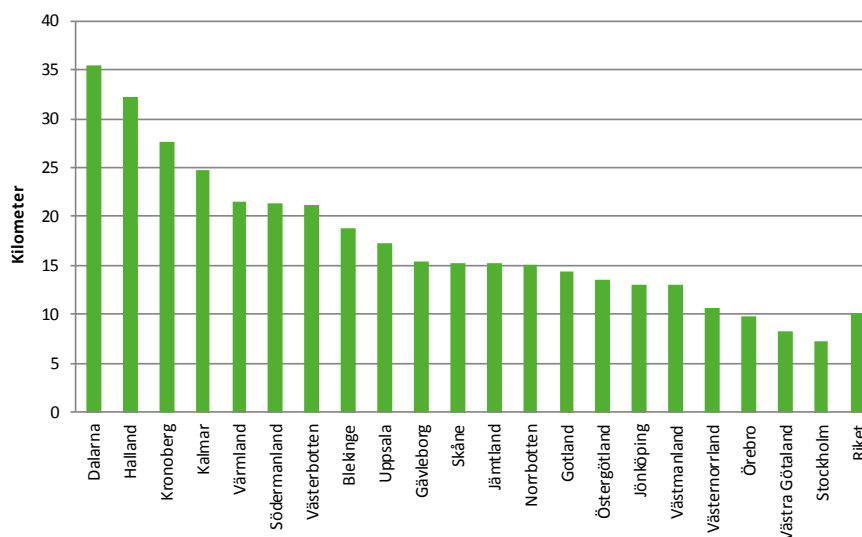
Resans genomsnittliga längd

Under det senaste decenniet har Sveriges tågresenärer gjort allt längre resor. År 2002 var den genomsnittliga tågresan 21 kilometer, och år 2013 var den 28 kilometer (Figur 2.4).



Figur 2.4: Medelreslängd efter trafikslag i riket år 2002-2013, mätt i kilometer. För ytterligare information, se Tabell 15 i Kapitel 5.

Tågresorna har förlängts med i genomsnitt 31 procent sedan år 2002. De genomsnittliga reslängderna för buss har ökat med cirka åtta 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 år. Även detta beror alltså på att medelreslängd för den största utföraren av kollektivtrafik med spårväg detta år hämtats från RVU medan den övriga år tillhandahållits av utföraren.



Figur 2.5: Medelreslängd efter län år 2013. För ytterligare information, se Tabell 2 i Kapitel 5.

Under år 2013 varierade den genomsnittliga längden på rikets kollektivtrafikresor rejält mellan de olika länen (se Figur 2.5). I Dalarnas län var varje resa i genomsnitt 35 kilometer lång, längst i hela riket. Även i Hallands och Kronobergs län företogs relativt långa resor, 32 respektive 28 kilometer per resa. 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, liksom föregående år, storstadsregionen Stockholms län. Där var en genomsnittsresa med kollektivtrafiken endast sju kilometer lång under året.

I Dalarnas län företogs de längsta bussresorna, varje bussresa var i genomsnitt 35 kilometer lång. Näst längst medelreslängd för bussresor företogs i Kalmar och Södermanlands län med 20 kilometer per resa. I Stockholm var den genomsnittliga bussresan istället endast sex kilometer lång och i Skåne sju kilometer lång. De längsta tågresorna företogs i Västerbottens län. Där var de i genomsnitt 93 kilometer långa. I Kalmar län var genomsnittslängden per tågresa 64 kilometer. I Blekinge, Gävleborgs län och Södermanlands län var genomsnittslängden per tågresa 57 kilometer. De kortaste tågresorna företogs i Västmanlands och Stockholms län, där de var endast 13 respektive 17 kilometer långa. Spårväg och tunnelbana erbjuds bara i vissa län. Med dessa trafikslag är resorna korta, i genomsnitt mellan 3 och 6 kilometer (Tabell 2.2).

Tabell 2.2: Medelreslängd efter trafikslag och län år 2013.^{26 27}

Län	Medelreslängd					Totalt
	Buss	Tåg	Spårväg	Tunnelbana	Fartyg	
Stockholm	6	17	3	6	0	7
Uppsala	12	36	.	.	.	17
Södermanland	20	57	.	.	.	21
Östergötland	12	39	3	.	.	14
Jönköping	9	41	.	.	6	13
Kronoberg	19	52	.	.	.	28
Kalmar	20	64	.	.	.	25
Gotland	14	..	.	.	.	14
Blekinge	8	57	.	.	..	19
Skåne	7	37	.	.	8	15
Halland	17	55	.	.	.	32
Västra Götaland	8	35	.	.	4	8
Värmland	18	47	.	.	..	22
Örebro	8	27	.	.	0	10
Västmanland	13	13	.	.	.	13
Dalarna	35	45	.	.	.	35
Gävleborg	12	57	.	.	10	15
Västernorrland	10	..	.	.	.	11
Jämtland	15	..	.	.	.	15
Västerbotten	18	93	.	.	.	21
Norrbotten	15	..	.	.	.	15
Riket	9	28	4	6	3	10

²⁶ Kalmar län redovisar tågresande med Kustpilen (Stångådal och Tjust) och Öresundstågen, Krösåstågen ingår inte. Jämtland och Norrbotten redovisar inte resandet i regional tågtrafik För Väster-norrland finns uppgifter för resande men inte för utbud. Detta innebär att medelreslängden i dessa län underskattas i denna rapport.

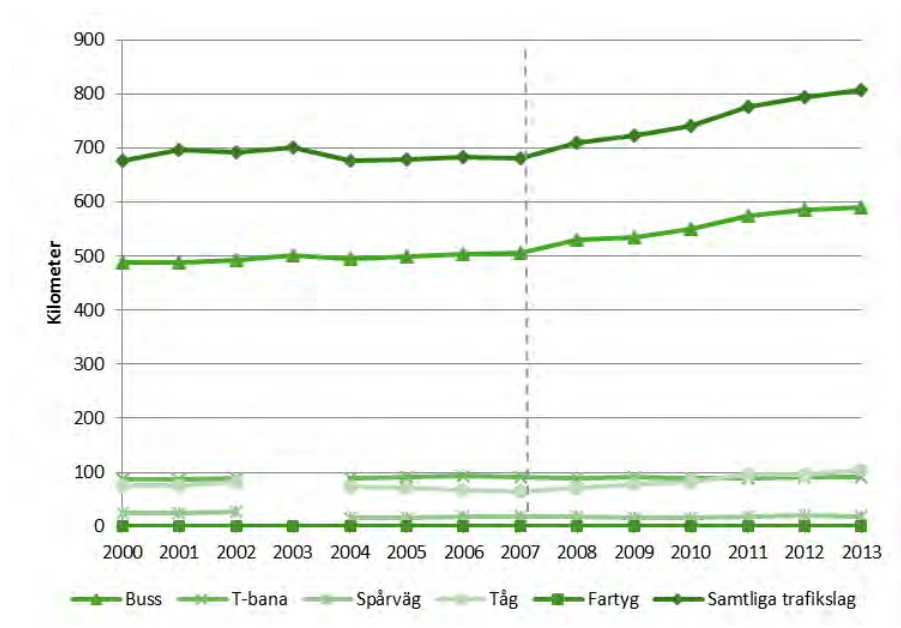
²⁷ För Stockholm och Blekinge län saknas uppgift om reslängder för fartyg.

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 persontrafiken²⁸. Begreppet utbudskilometer anger antalet utförda kilometer i kollektivtrafiken medan begreppet sittplatskilometer anger antalet utförda kilometer i kollektivtrafiken multiplicerat med fordonsparkens sittplatskapacitet.

Utbudskilometer

Det totala antalet utbudskilometer för den svenska kollektivtrafiken uppgick under år 2013 till 808 miljoner kilometer (se Figur 2.6)²⁹. Det är ökning med två procent sedan föregående år. Under år 2013 stod bussarna för 73 procent av det totala utbudet i kollektivtrafiken, mätt i utbudskilometer. Tretton procent av landets utbud bestod av tåg, elva procent av tunnelbana och drygt två procent av spårväg, mätt i utbudskilometer.

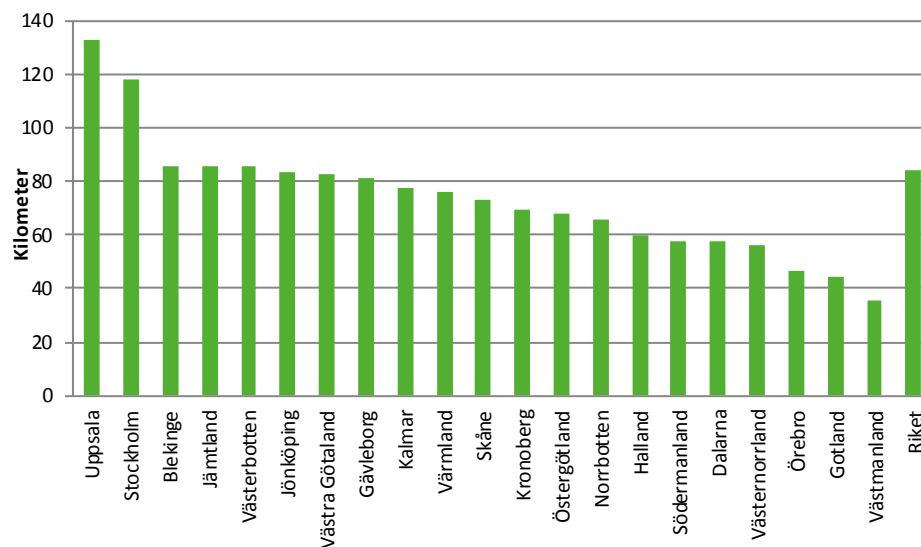


Figur 2.6: Antal utbudskilometer efter trafikslag i riket år 2000–2013. Miljoner kilometer. För ytterligare information, se Tabell 13 i Kapitel 5.

²⁸ 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 spårvägs- trafik.

²⁹ Södermanland, Örebro, Västmanland, Dalarna, Västernorrland, Jämtland 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

Figur 2.6 visar att utbudet inom kollektivtrafiken mätt i utbudskilometer har ökat med ungefär 20 procent sedan år 2000. Denna ökning ska dock tolkas med viss försiktighet, eftersom de presenterade siffrorna vad gäller spårtrafik för år 2000 och 2013 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.³⁰ Dock är siffrorna vad gäller buss jämförbara för hela perioden. Bussutbudet har ökat med 21 procent under hela perioden.



Figur 2.7: Antal utbudskilometer per invånare efter län år 2013. För ytterligare information, se Tabell 2 i Kapitel 5.

Uppsala län hade det största utbudet kollektivtrafik under året, 133 utbudskilometer per invånare. Stockholms län redovisade också ett stort utbud per invånare, 118 kilometer. Lägst antal utbudskilometer per invånare erbjöd Gotlands län med 44 kilometer per invånare³¹. (Figur 2.7)

³⁰ För ytterligare information om definitionsförändringarna, se SIKA Statistik 2008:17.

³¹ Västmanland har lägst utbud enligt tabell, men eftersom de inte kunnat lämna kompletta uppgifter rörande sitt tågutbud p.g.a. tekniska problem under året är det en underskattning av det totala utbudet i länet. Gotland är det län varom vi har kompletta uppgifter som har lägst utbud.

Tabell 2.3: Antal utbudskilometer per invånare efter trafikslag och län år 2013.

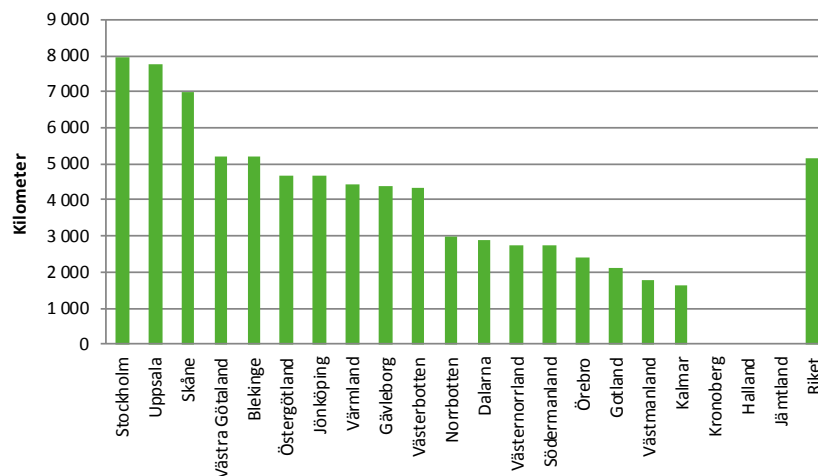
Län	Utbudskilometer per invånare					Totalt
	Buss	Tåg	Spårväg	Tunnelbana	Fartyg	
Stockholm	59	14	1	43	0	118
Uppsala	120	12	.	.	.	133
Södermanland	58	..	.	.	.	58
Östergötland	57	8	3	.	.	68
Jönköping	52	31	.	.	1	83
Kronoberg	61	8	.	.	.	70
Kalmar	68	9	.	.	.	77
Gotland	44	..	.	.	.	44
Blekinge	55	31	.	.	..	86
Skåne	55	18	.	.	0	73
Halland	48	12	.	.	.	60
Västra Götaland	66	7	.	.	0	83
Värmland	69	7	.	.	..	76
Örebro	46	..	.	.	0	46
Västmanland	36	..	.	.	.	36
Dalarna	57	..	.	.	.	57
Gävleborg	64	18	.	.	0	81
Västernorrland	56	..	.	.	.	56
Jämtland	86	..	.	.	.	86
Västerbotten	71	14	.	.	.	86
Norrbottn	66	..	.	.	.	66
Riket	62	11	2	10	0	84

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, 120 kilometer per invånare, medan Gotlands län hade det lägsta utbudet, 44 kilometer per invånare. (Tabell 2.3)

Spårtrafiken utgjorde ett betydande inslag i vissa län. I Stockholms län var utbudet av tunnelbana 43 kilometer per invånare. Blekinge län och 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. Kronobergs län, Hallands län och Jämtlands län har inte haft möjlighet att redovisa denna uppgift för år 2013, vilket gör att dessa län har utelämnats ur Figur 2.8.



Figur 2.8: Antal sittplatskilometer per invånare efter län år 2013.³² För ytterligare information, se Tabell 2 i Kapitel 5.

Under år 2013 erbjöds i genomsnitt 5 163 sittplatskilometer per invånare i riket³³ (Figur 2.8). Variationen var stor mellan länen. Stockholms län, Uppsala län och Skåne län hade störst utbud av kollektivtrafik, mätt i sittplatskilometer per invånare. I Stockholms län erbjöds 7 977 sittplatskilometer per invånare under år 2013. I Uppsala län erbjöds 7 744 sittplatskilometer per invånare och i Skåne län erbjöds 6 973 sittplatskilometer. Kalmar län, som hade det minsta utbudet av kollektivtrafik mätt i sittplatskilometer, erbjöd endast 1 625 sittplatskilometer per invånare under år 2013.

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 2013 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.³⁴

Under år 2013 infördes ett nytt biljettsystem på Gotland och detta har medfört att man inte kunnat lämna fullständiga uppgifter om intäkter. Gotlands uppgifter redovisas i nedanstående avsnitt, men inga kommentarer görs avseende intäkter.

Kostnader, verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott

Under år 2013 uppgick de totala kostnaderna för den lokala och regionala kollektivtrafiken i Sverige till cirka 39,4 miljarder kronor. Intäkterna från själva verksamheten var 20,3 miljarder kronor. Cirka hälften, 52 procent, av den

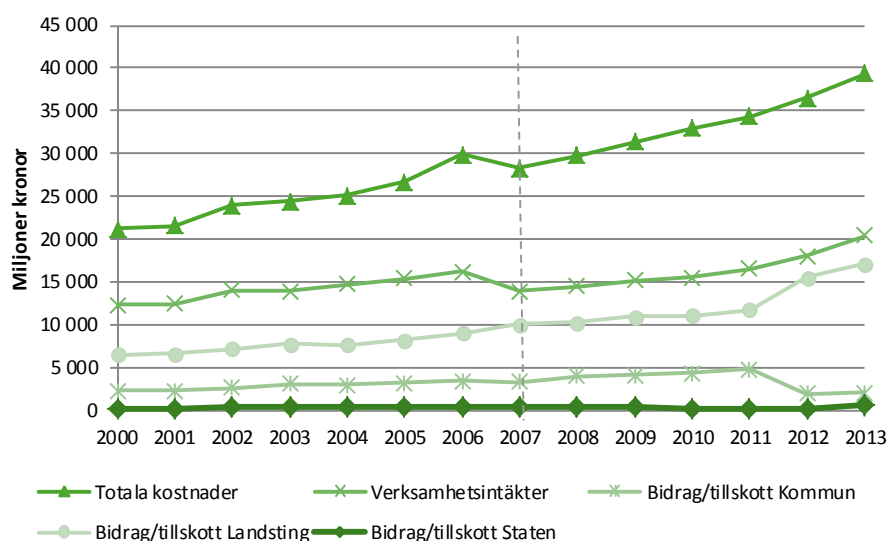
³² För sammanlagt 19 av landets 21 län har uppgifter lämnats. De län för vilka inga siffror har redovisats har utelämnats ur figuren.

³³ Riksgenomsnitt beräknat på de 19 län som redovisat sittplatskilometer.

³⁴ För ytterligare information, se SIKA Statistik 2008:17.

svenska kollektivtrafiken finansierades därmed av verksamhetsintäkter. Under föregående år blev det sammanlagda resultatet i riket av intäkter och bidrag till kollektivtrafiken ett överskott på 605 miljoner kronor. 2012 blev det istället ett underskott på 906 miljoner kronor

Kostnaderna för att producera den svenska kollektivtrafiken ökade med knappt åtta procent från 2012 till 2013. Verksamhetsintäkterna ökade med tretton procent. Sedan år 2000 har kostnaderna för produktionen av den svenska kollektivtrafiken ökat med 86 procent, medan verksamhetsintäkterna ökat med 65 procent.



Figur 2.9: Kostnader, verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott i riket år 2000–2013. Miljoner kronor, 2013 års priser.³⁵ För ytterligare information, se Tabell 8 i Kapitel 5.

Under år 2013 erhöll kollektivtrafiken totalt 19,6 miljarder kronor i bidrag/ tillskott från landsting, kommuner och stat (Trafikverket). Verksamhetsintäkterna var 20,3 miljarder kronor. Bidragen/tillskotten fördelades på följande vis: 87 procent kom från landstingen, tio procent från kommunerna och resterande tre 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).

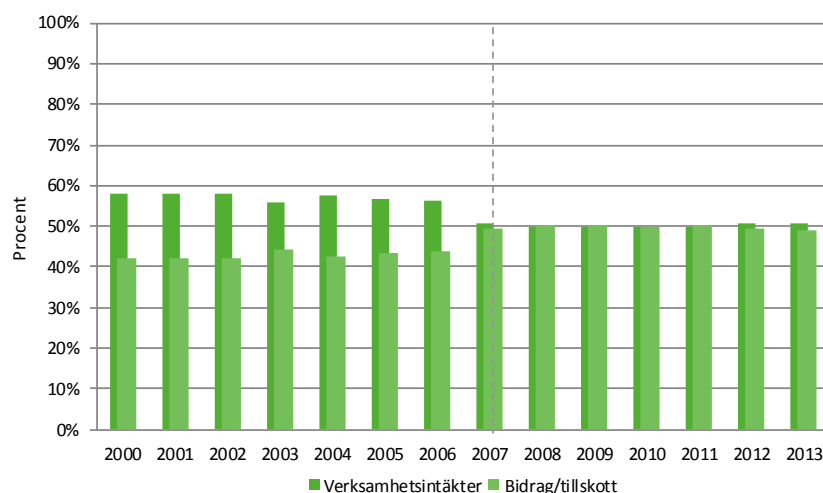
³⁵ Definitionerna för kostnader, intäkter och bidrag/tillskott har ändrats mellan år 2006 och år 2007, vilket markeras med ett streck mellan åren i diagram 2.9. För ytterligare information, se SIKAs Statistik 2008:17.

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 2013 uppgick de totala verksamhetsintäkterna (trafikintäkter samt övriga affärsintäkter) för Stockholms läns kollektivtrafik till knappt 10 miljarder kronor, vilket motsvarar 49 procent av rikets totala verksamhetsintäkter för lokal och regional kollektivtrafik under året. Också de totala kostnaderna för produktionen av lokaltrafiken var störst i landet i Stockholms län, 17,2 miljarder eller 44 procent av rikets totala produktionskostnader.

Även Skåne län och Västra Götalands län har en omfattande kollektivtrafik, med stora verksamhetsintäkter och kostnader för sin trafik. Under år 2013 uppgick Skåne läns verksamhetsintäkter till knappt 2,7 miljarder kronor, medan de totala kostnaderna uppgick till drygt 4,6 miljarder kronor. Västra Götalands län hade verksamhetsintäkter om 2,9 miljarder kronor från sin kollektivtrafik, medan de totala kostnaderna för densamma uppgick till 6,7 miljarder kronor. För mer information om varje läns intäkter, bidrag och kostnader för den lokala och regionala kollektivtrafiken under år 2013, se Tabell 1 i Kapitel 5.

Självinfinansiering och bidragsfördelning

Som framgått ovan är den lokala och regionala kollektivtrafiken till stor del 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 2000-2013. Andel (%)³⁶. För ytterligare information, se Tabell 11 i Kapitel 5.

³⁶ 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).

Under år 2013 finansierades hälften 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.

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.

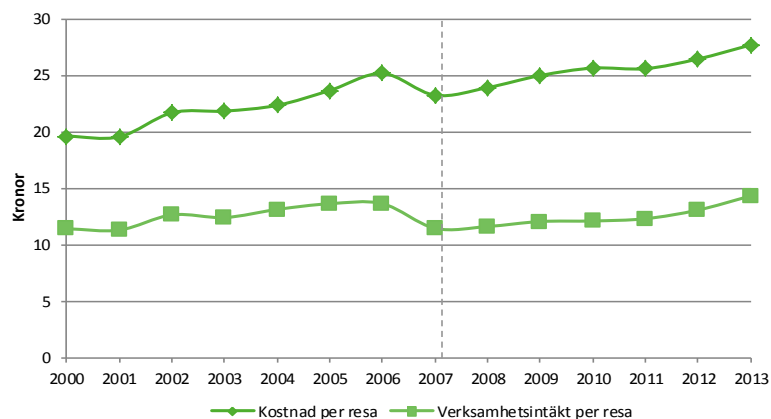
Under perioden 2002 till 2006 så varierade graden av självfinansiering mellan 56 och 58 procent, det vill säga mer än hälften av den svenska kollektivtrafiken finansierades av de egna verksamhetsintäkterna. I och med skifte av beräkningsmetod år 2007 blev bilden en annan. Under åren 2007 till 2013 har självfinansiering utgjort cirka 50 procent av den totala finansieringen.

Under 2013 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 en procent.

Självfinansieringsgraden varierar stort bland länen (se Tabell 1 i Kapitel 5). Högst självfinansieringsgrad under år 2013 hade Hallands län och Stockholms län. I dessa län kom knappt 60 procent av intäkterna från den egna verksamheten. Västernorrlands och Södermanlands län hade lägst självfinansieringsgrad, där cirka 30 procent av intäkterna kom från den egna verksamheten.

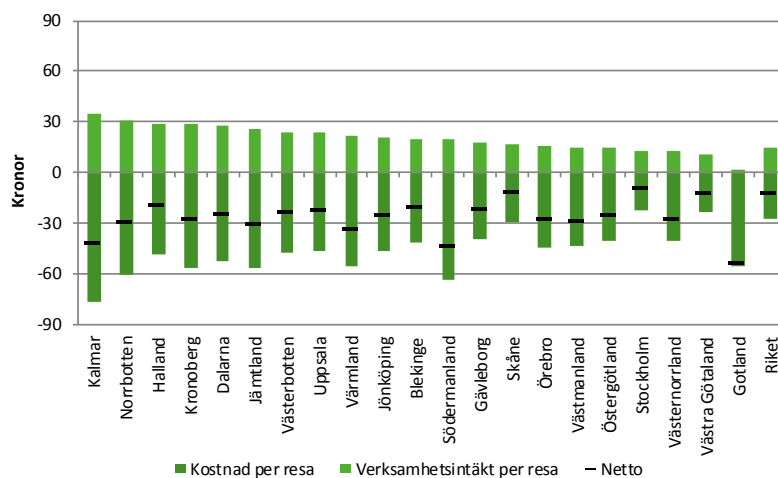
Kostnader och verksamhetsintäkter per resa

År 2013 kostade en kollektivtrafikresa i riket i genomsnitt 28 kronor medan den genomsnittliga verksamhetsintäkten var 14 kronor per resa (Figur 2.11).



Figur 2.11. Kostnader och verksamhetsintäkter per kollektivtrafikresa i riket år 2000-2012, 2012 års priser.³⁷ För ytterligare information, se Tabell 10 i Kapitel 5.

År 2000 kostade en resa 20 kronor och inbringade elva kronor. Under perioden 2000–2013 har sålunda kostnaderna för en genomsnittlig kollektivtrafikresa stigit med 41 procent medan verksamhetsintäkterna per resa stigit med 25 procent.



Figur 2.12: Kostnader, verksamhetsintäkter och netto (kostnad minus verksamhetsintäkt) per kollektivtrafikresa och län, år 2013. För ytterligare information, se Tabell 3 i Kapitel 5.

Både kostnader och verksamhetsintäkter per resa varierar kraftigt mellan länen (Figur 2.12). Under året var kostnaden per resa högst i Kalmar län, 77 kronor, följt av Södermanlands län och Norrbottens län som båda hade en kostnad om 64 respektive 61 kronor per resa. Kalmar län och Norrbottens län hade också högst verksamhetsintäkter per resa, 35 kronor per resa i Kalmar län och 31 kronor per resa i Norrbotten.³⁸

³⁷ 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 SIKAs Statistik 2008:17.

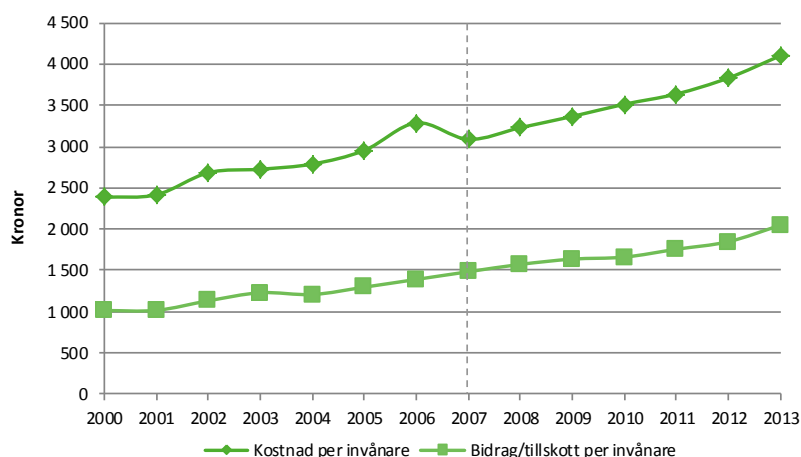
³⁸ Dessa nyckeltal redovisas med reservation för att allt tågresande inte är medräknat i alla län, medan däremot oftast kostnaderna för tågtrafiken ingår.

Lägst kostnad per resa hade storstadslänen. I Stockholm kostade en resa i genomsnitt 23 kronor under året, i Västra Götalands län knappt 24 kronor och i Skåne län 30 kronor. Verksamhetsintäkterna var lägst i Västra Götaland, elva kronor per resa och Västernorrland med 13 kronor per resa.

Den lägsta nettokostnaden per resa (det vill säga produktionskostnaden minus verksamhetsintäkten) hade de tre storstadslänen Stockholms län, Västra Götalands län och Skåne län, med nettokostnader på mellan 10 och 13 kronor per resa. Störst nettokostnad per resa hade Södermanlands län och Värmlands län, med nettokostnader på 44 respektive 33 kronor per resa.

Kostnader och bidrag per invånare

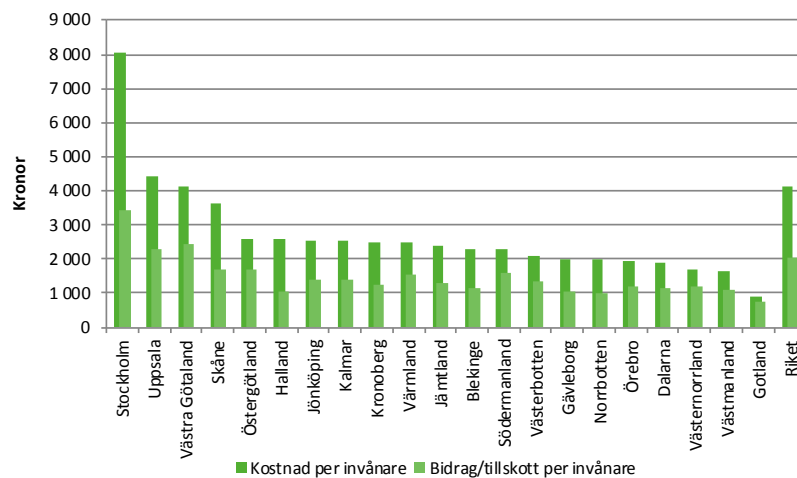
Sedan år 2000 har kostnaden för kollektivtrafiken per invånare ökat generellt i Sverige, från 2 387 år 2000 till 4 101 kronor per invånare år 2013 (Figur 2.13). Det är en ökning med knappt 72 procent. Under samma tidsperiod har bidragen till kollektivtrafiken, sett per invånare, ökat med 102 procent, från 1 012 kronor till 2 046 kronor.



Figur 2.13: Kostnader och bidrag/tillskott per invånare i riket år 2000-2013, 2013 års priser.³⁹ För ytterligare information, se Tabell 4 i Kapitel 5.

Kostnaden för den lokala och regionala kollektivtrafiken per invånare skiljer sig mycket åt mellan de olika länen. Under år 2013 hade Stockholms län både den högsta kostnaden per invånare, 8 051 kr, och det högsta bidraget/tillskottet per invånare, 3 440 kronor. (Figur 2.14)

³⁹ 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.



Figur 2.14: Kostnader och bidrag/tillskott per invånare efter län år 2013. För ytterligare information, se Tabell 4 i Kapitel 5.

Lägst kostnad per invånare för den lokala och regionala kollektivtrafiken, 879 kr, hade Gotlands län.

I avsnittet "Självfinansiering och bidragsfördelning" konstaterades att kollektivtrafikens självfinansieringsgrad varierar stort mellan de olika länen. Samma slutsats kan dras kring kollektivtrafikens självfinansieringsgrad sett per invånare i de olika länen. I Hallands län täcktes knappt 60 procent av kostnaden för länets kollektivtrafik per invånare av verksamhetsintäkterna. I Stockholms län och Skåne län 58 procent stod intäkterna för 56 procent av den totala kostnaden per invånare.

Det är att jämföra med Västernorrlands län och Södermanlands län, där den egna verksamheten täckte 30 procent av kostnaden per invånare under 2013.

3 Sveriges busspark

I detta avsnitt beskrivs de svenskregistrerade bussarna i korthet.⁴⁰ 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.

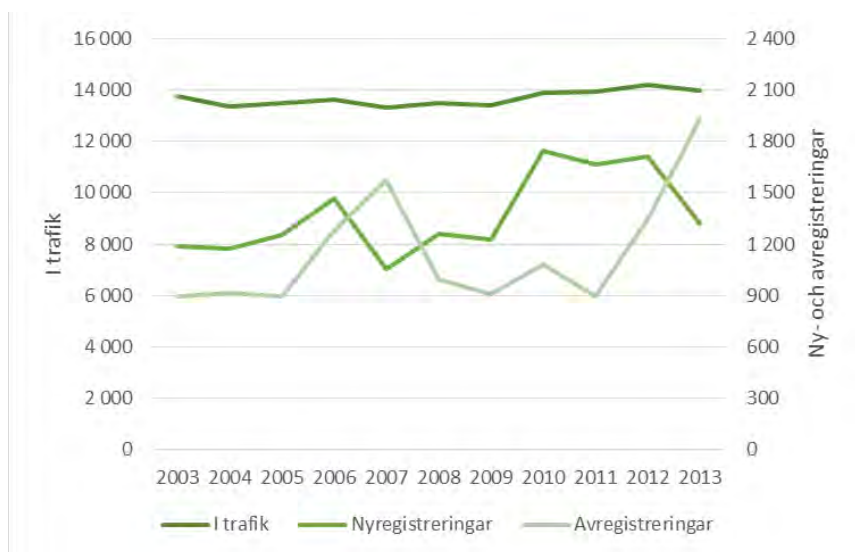
3.1 Antal bussar

En buss är ett motorfordon inrättat "huvudsakligen för personbefordran" och som är försett med fler än åtta sittplatser utöver förarplatsen.⁴¹ I slutet av 2013 fanns det 13 986 bussar registrerade i trafik i Sverige och under året nyregistrerades 1 323 bussar. Det avregistrerades dock fler än det nyregistrerades, 1 930 stycken. År 2013 minskade antal bussar i trafik med 1,5 procent jämfört med 2012. Nyregistreringen av bussar minskade med knappt 23 procent, och avregistreringen ökade med 43 procent.

Vi ser att antalet bussar i trafik legat ganska konstant de senaste 10 åren kring knappa 14 000 (Figur 3.1). Investering i nya bussar är konjunkturkänsligt och lågkonjunkturen under 2007 och 2008 återspeglas i minskade nyregistreringar. Om vi utgår från 2013 års siffror befann vi oss också då i en lågkonjunktur. De senaste tio åren har nyregistreringarna legat runt 9 procent av bussparken, undantaget 2006 och 2010-2012, då andelen legat högre, runt 12 procent. Avregistreringarna har legat mellan 7 och 9 procent, utom 2007 och 2013 då de steg till 12–14 procent, och översteg nyregistreringarna.

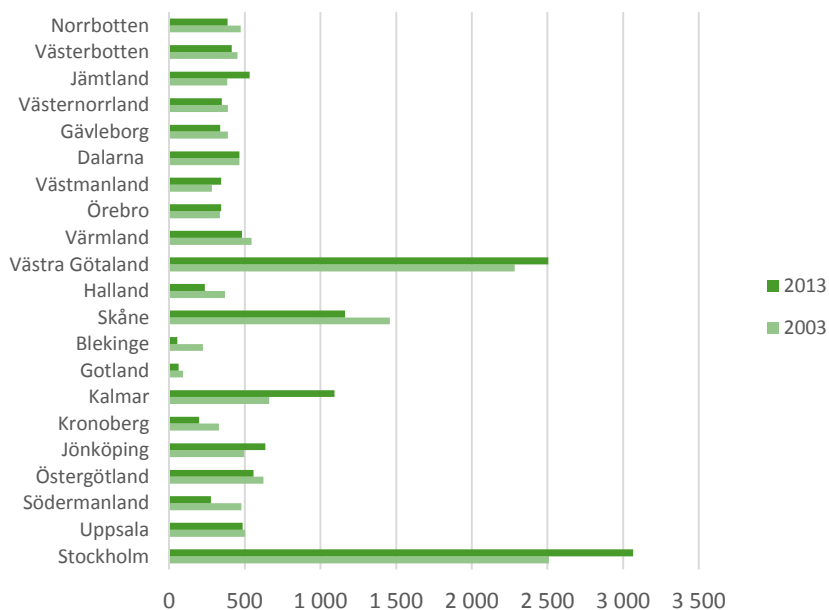
⁴⁰ Detaljerad officiell statistik över svenska fordon publiceras årligen, senast i Fordon 2012, Trafikanalys Statistik 2013:8.

⁴¹ Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.



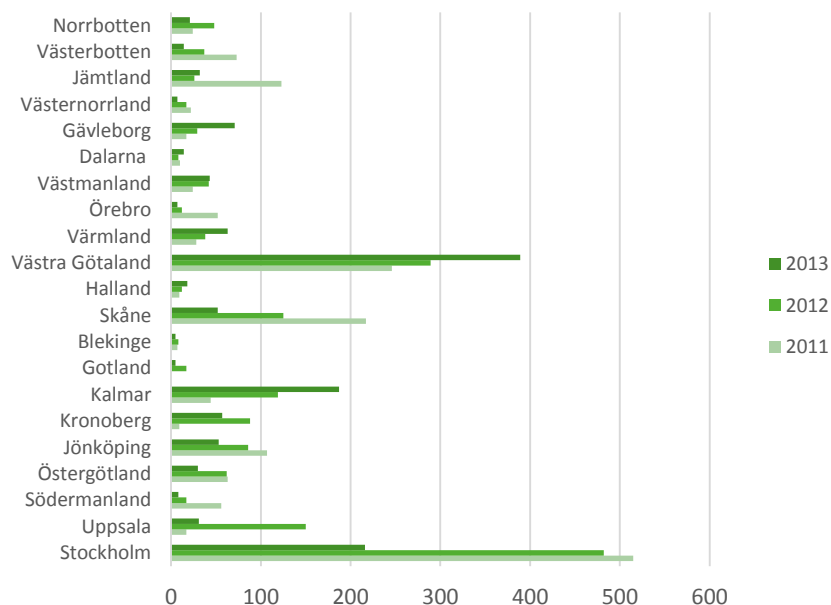
Figur 3.1: Antal bussar i trafik (vänster axel) och antal nyregistrerade och avregistrerade bussar (höger axel), åren 2003–2013. Källa: Fordon 2012–2013 (Trafikanalys).

Flest bussar i trafik i slutet av år 2013 fanns i de befolkningsmässigt största länen, Stockholm (3 066 bussar), Västra Götaland (2 506 bussar) och Skåne (1 162). Minst antal bussar fanns i Blekinge län (55) och på Gotland (63), se Figur 3.2. I riket har antalet bussar i trafik ökat med knappt två procent från år 2003 till 2013. Störst minskning har Blekinge (–75 procent) och Södermanlands län (–42 procent) haft. Under samma period ökade antalet bussar i trafik i Kalmar län med 65 procent och även i Jämtlands län ökade antalet, med 39 procent.



Figur 3.2: Antal bussar i trafik fördelat per län, 2003 och 2013. Källa: Fordon i län och kommuner 2003 och 2013 (SIKA, Trafikanalys).

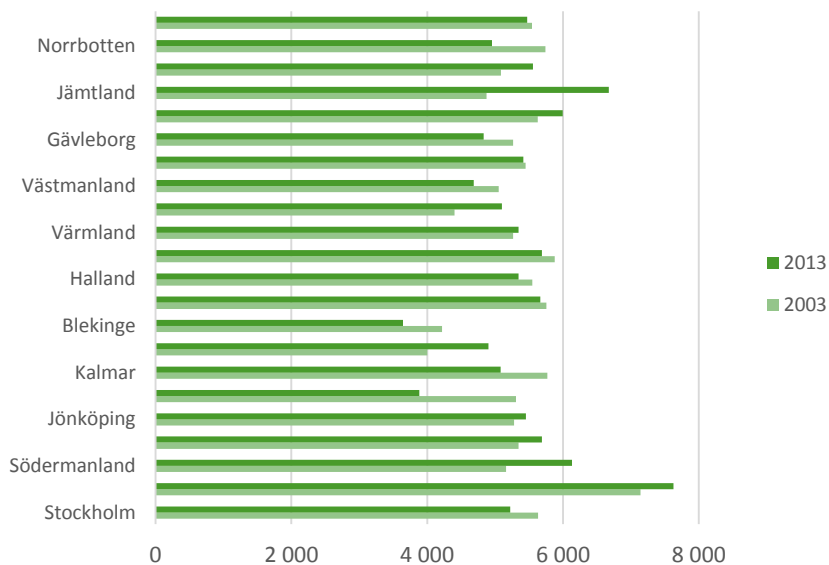
De årliga variationerna i nyregistrerade bussar i länen är stora (Figur 3.3). De län där nyregistreringarna ökade mest från 2012 till 2013 var Gävleborg (145 procent), Dalarna (75 procent) och Värmland (66 procent). De län där nyregistreringarna minskade mest var Uppsala (–79 procent), Gotland (–71 procent) och Västerbotten (–62 procent).



Figur 3.3: Antal nyregistrerade bussar efter län, 2011- 2013. Källa: Fordon 2011–2013 (Trafikanalys).

3.2 Medelkörsträckor

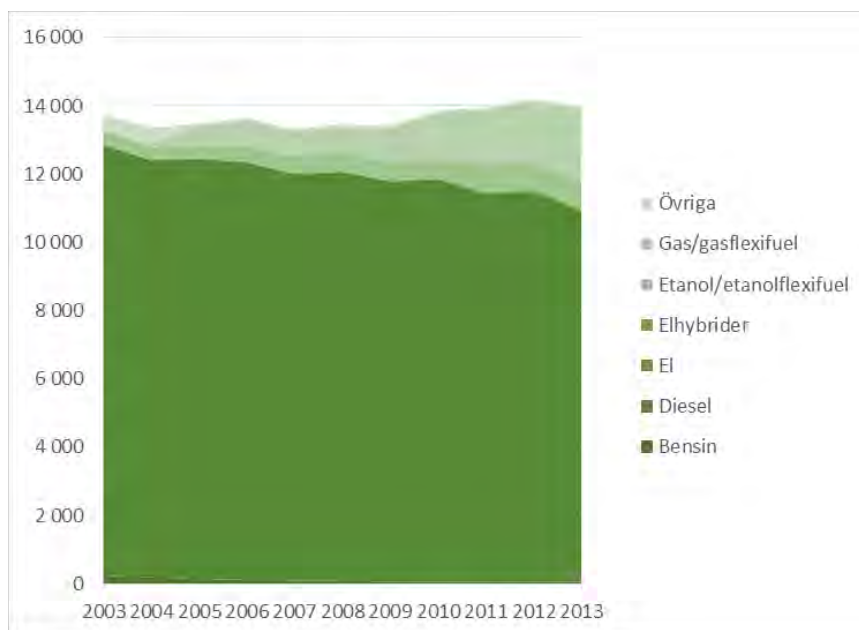
Under 2013 kördes en buss i genomsnitt 54 745 km. Detta är att jämföra med 12 223 km för en personbil, 14 182 för en lätt lastbil och 41 561 km för en tung lastbil. Den genomsnittliga körsträckan för bussar i Sverige har sedan 2003 minskat med drygt en procent. Sedan år 2003 har körsträckan procentuellt sett ökat mest i Jämtlands län och Gotlands län (med 37 respektive 22 procent), samtidigt som den har minskat mest i Kronobergs län (–27 procent) och i Blekinge län (–14 procent) (se Figur 3.4).



Figur 3.4: Medelkörsträckor efter län i kilometer, 2003 och 2013. Källa: Körsträckor 2003 och Fordon 2013 (SIKA, Trafikanalys).

3.3 Bussarnas drivmedel

Dieseldrivna bussar dominerar fortfarande bussparken, men de har minskat sin andel från 92 till 78 procent mellan 2003 och 2013 (Figur 3.5). Andelen bussar som drivs med naturgas/biogas har ökat snabbt under samma period från under en halv procent till 15,5 procent år 2013, medan etanolhybridernas andel vuxit mer blygsamt från knappt tre till knappt sex procent. Bensinbussarna har nästan försvunnit och utgör idag mindre än en halv procent av bussparken.



Figur 3.5: Bussar i trafik efter drivmedel, 2003–2013. Källa: Fordon 2012-2013 (Trafikanalys).

3.4 Antal passagerare i bussarna

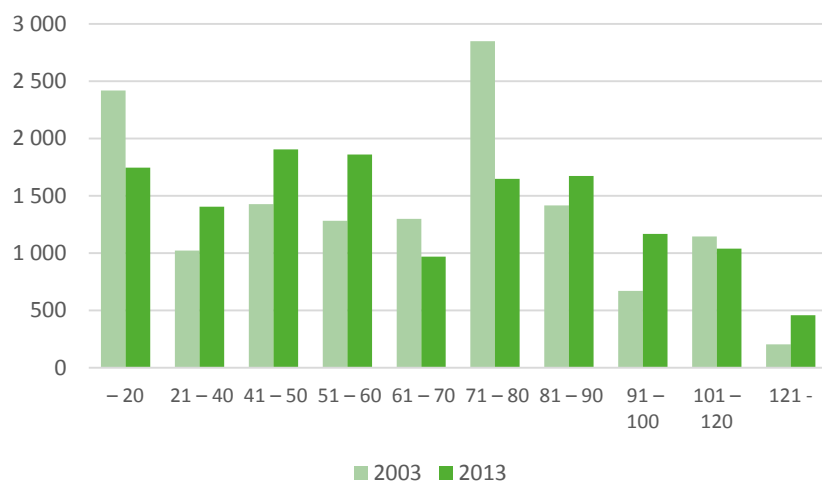
Det finns tre huvudtyper av buss: stadsbuss, landsvägsbuss och turistbuss. Indelningen sker efter hur mycket utrymme som finns för stående passagerare.

- Klass I stadsbuss: ett fordon i denna klass har sittplatser samt utrymmen för stående passagerare.
- Klass II landsvägsbuss eller turistbuss: ett fordon i denna klass kan ha utrymmen för stående passagerare men endast i gången.
- Klass III turistbuss: ett fordon i denna klass har inga utrymmen för stående passagerare.⁴²

Statistiken över antal bussar fördelas dock endast efter antal passagerare (sitt- och ståplatser tillsammans) och inte efter klass. I grova drag är en tredjedel (drygt) av bussarna för upp till 50 passagerare, en tredjedel för 51–80 passagerare och en tredjedel för 81 eller fler passagerare. De storlekar som ökat mest sedan 2004 är de för över 120 passagerare samt för 91–100 passagerare. Även bussar för 21–60 passagerare har ökat kraftigt, medan antalet bussar för 61–80 passagerare har minskat. Ungefär halva bussparken består av bussar för 61 eller fler passagerare. Utvecklingen mellan 2003 och 2013 visas i Figur 3.6.

⁴² 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.

Nästan hälften, 42 procent av alla bussar i yrkesmässig trafik var leasade, flest i kategorin 91–100 passagerare där drygt tre fjärdedelar leasades (77 procent).



Figur 3.6: Bussar i trafik efter tillåtet antal passagerare, både sittande och stående, år 2003 och 2013. Källa: Fordon 2003 och 2013 (SIKA, Trafikanalys).

Av bussar som var i trafik någon gång under 2013 körde bussar med plats för 81–90 passagerare den längsta genomsnittliga körsträckan (72 619 km).

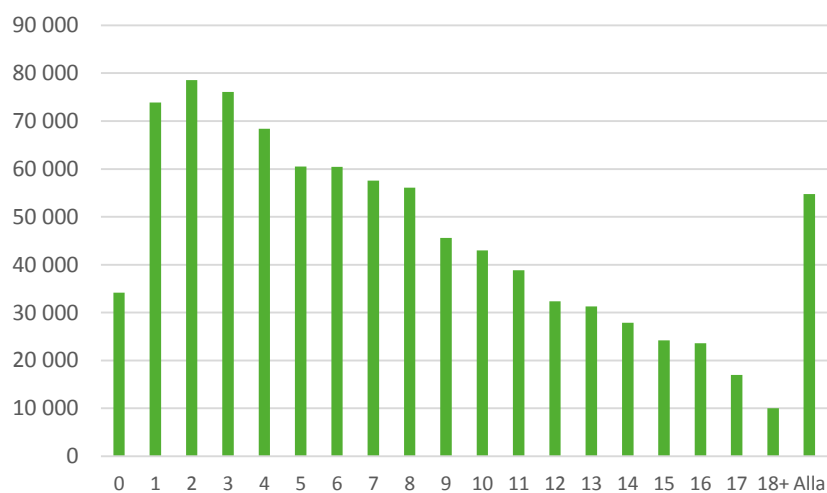
3.5 Ålder på bussarna

Bussarnas medianålder var fyra år i slutet av 2013, att jämföra med personbilarnas som var nio år, lätta lastbilars sex år och tunga lastbilars sju år. Att bussarna är nyare beror bland annat på att de utsätts för stort slitage med långa körsträckor per år (se avsnitt 3.2). I Figur 3.7 visas hur bussarnas ålder fördelade sig år 2003 respektive 2013. Vi ser att de gamla bussarna minskat i antal och att bussparken förnygrats på tio år.



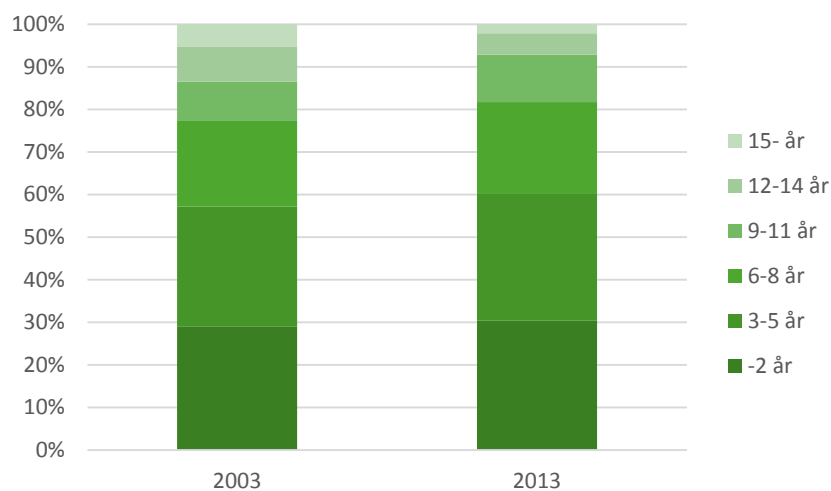
Figur 3.7: Antal bussar i trafik efter ålder på bussen i år, 2003 och 2013. Källa: Trafikanalys, egen bearbetning.

Ju nyare bussarna är, desto längre sträckor körs de i genomsnitt (Figur 3.8). De bussar som köpts in under 2013, vilka har åldern noll år, har oftast bara varit i trafik bara en del av året. De har därför en kortare 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, 2013. Källa: Fordon 2013 (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 4 år och knappt tre fjärdedelar av bussar som är max 7 år gamla, enligt Figur 3.9. Bussar som är 15 år och äldre kör endast två procent av bussarnas totala körsträcka.

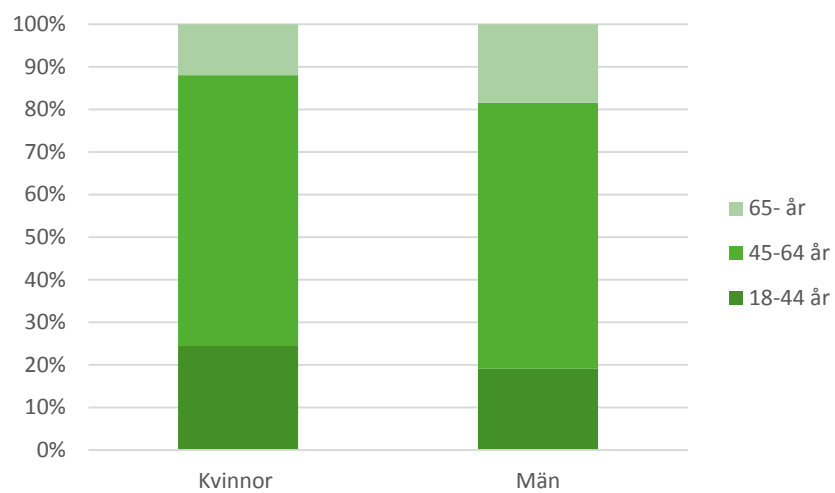


Figur 3.9: Fördelning av totalt antal körda kilometer efter ålder på bussen, 2003 och 2013. Källa: Fordon 2003 och 2013 (SIKA, Trafikanalys).

3.6 Vilka har busskörkort?

I slutet av 2013 fanns drygt 171 000 personer med busskörkort (behörighet D)⁴³. Antal busskörkortsinnehavare har alltså sedan år 2003 minskat med 11 procent från 193 000. 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, 18 procent av männen och 12 procent av kvinnorna enligt Figur 3.10. 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, 62 procent för männen och 66 procent för kvinnorna.

⁴³ 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, 2013. Källa: Fordon 2013 (Trafikanalys).

4 Ordlista/Dictionary

Svenska/Swedish	Engelska/English	Svenska/Swedish	Engelska/English
allmän kollektivtrafik	public transport	procent	percent
andel	fraction, share	regional	regional
annan	other	regional	regional public transport
		kollektivtrafikmyndighet (RKM)	authority (RPTA)
antal	number	resa/påstigning	trip/boarding
bidrag	subsidy	resultat	results
bil	car	samtliga	all
biljettintäkter	ticket revenues	sekretess	secrecy, confidentiality
bortfall	non-response	senaste	latest
buss	bus	spårväg	light rail
efter	after	staten	the national government
ekonomi	economy	summa	sum, total
exklusive	excluding	svenska	Swedish
fartyg	ship	särskild kollektivtrafik	special transport service
funktionsnedsättning	disability	tabell	table
fordonskilometer	vehicle kilometers	tillgänglig	available
fördelning	distribution	tjänster	services
ingen uppgift	no data	total	total
inklusive	including	trafik	traffic
internationell	international	trafikeringskostnader	traffic costs
interregional	interregional	trafikslag	mode of transport
intäkt	revenue	trängsel	congestion
kilometer	kilometer	tunnelbana	underground
kollektivtrafik	public transport	tusen	thousand
kommun	municipality	tåg	train
konsumtion	consumption	under	during
kostnader	expenditure, costs	underskott	deficit
lag	law	uppgifter	data, information
landsting	county council	utveckling	development
lokal	local	varierar	vary
län	county	verksamhet	activity
medelreslängd	average trip length	år	year
miljard	billion	ökning	increase
miljon	million	överskott	surplus
per	per	övriga	others
per invånare	per capita		
personkilometer	passenger kilometers		

5 Tabeller/List of tables

Tabellförteckning

List of tables

Tabell 1	Trafik- och ekonomiuppgifter efter län år 2013.	Table 1	Information on traffic and the economic situation according to county 2013.
Tabell 2	Nyckeltal för trafikuppgifter efter län år 2013.	Table 2	Key figures on information on traffic according to county 2013.
Tabell 3	Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2013.	Table 3	Key figures on the economic situation according to county 2013.
Tabell 4	Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2013.	Table 4	Key figures on the economic situation according to county 2013.
Tabell 5	Fördelning mellan verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott respektive kostnader efter län år 2013.	Table 5	Distribution between revenues, subsidies and costs according to county 2013.
Tabell 6	Trafikuppgifter och nyckeltal för trafikuppgifter efter trafikslag år 2013.	Table 6	Key figures and information on traffic according to mode of transport 2013.
Tabell 7	Trafikuppgifter, ekonomiuppgifter och nyckeltal för ekonomiuppgifter efter trafikslag år 2013, exklusive Stockholms län.	Table 7	Information on traffic situation, key figures and information on economic situation according to mode of transport excluding Stockholm county, 2013.
Tabell 8	Trafik- och ekonomiuppgifter år 1999-2013 (2013 års priser).	Table 8	Information on traffic and the economic situation in 1999-2013.
Tabell 9	Nyckeltal för trafikuppgifter år 1999-2013.	Table 9	Key figures on information on traffic 1999-2013.
Tabell 10	Nyckeltal för ekonomiuppgifter år 1999-2013 (2013 års priser).	Table 10	Key figures on the economic situation 1999-2013.
Tabell 11	Fördelning mellan verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott respektive kostnader år 1999-2013.	Table 11	Distribution between revenues, subsidies and costs in 1999-2013.
Tabell 12	Antal resor efter trafikslag i riket år 1999-2013 (miljoner resor).	Table 12	Number of journeys in the country per mode of transport in 1999-2013 (million journeys).
Tabell 13	Antal utbudskilometer efter trafikslag i riket år 1999-2013 (miljoner kilometer).	Table 13	Number of kilometers available per mode of transport in the country in 1999-2013 (million kilometers).
Tabell 14	Antal personkilometer efter trafikslag i riket år 2002-2013 (miljoner kilometer).	Table 14	Number of kilometers per person per mode of transport in the country in 2002-2013 (million kilometers).
Tabell 15	Medelreslängd efter trafikslag i riket år 2002-2013 (kilometer).	Table 15	Average length of journey according to mode of transport in the country 2002-2013 (kilometers).
Tabell 16	Resor, utbudskilometer och personkilometer efter län år 2009-2013 (1000-tal).	Table 16	Journeys, kilometers per person and number of kilometers available according to county 2008-2013 (in thousands).

Teckenförklaring	Explanation of symbols
.	uppgift kan inte förekomma
..	uppgift inte tillgänglig eller alltför osäker för att anges
-	inget finns att redovisa (värdet noll)
0 0,0	mindre än hälften av den använda enheten, men större än noll
k	korrigerad uppgift sedan förra rapporten

Tabell 1. Trafik- och ekonomiuppgifter efter län år 2013.¹

Table 1. Data on public transport and its economy per county in 2013.

Län	Påstig- ningar (1000-tal)	Utbuds- kilometer (1000-tal)	Person- kilometer (1000-tal)	Sittplats- kilometer ² (1000-tal)	Intäkter (1000-tal kr)					Kostnader (1000-tal kr)						
					Trafik- intäkter	Övriga affärsintäkter	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	761 093	253 512	5 464 142	17 110 875	8 654 263	1 335 490	-	7 063 835	315 601	9 989 753	7 379 436	17 369 189	13 462 624	2 855 549	950 789	17 268 962
Uppsala	32 600	45 667	565 000	2 662 000	656 331	121 710	-	783 450	-	778 041	783 450	1 561 491	1 309 100	34 702	176 554	1 520 356
Södermanland	9 827	15 880	210 157	752 855	168 154	22 651	232 453	197 186	7 000	190 805	436 639	627 444	566 953	3 009	57 480	627 442
Östergötland	27 487	29 536	374 202	2 042 024	395 177	15 731	-	717 951	9 084	410 908	727 035	1 137 943	962 233	-	164 966	1 127 199
Jönköping	18 507	28 358	241 808	1 582 430	311 948	64 886	-	460 058	11 694	376 834	471 752	848 586	779 815	5 989	72 757	858 561
Kronoberg	8 236	12 982	227 753	..	234 789	1 419	122 264	107 816	-	236 208	230 080	466 288	408 235	-	59 837	468 072
Kalmar	7 694	18 111	190 954	379 732	264 914	715	-	302 068	21 500	265 629	323 568	589 197	540 804	5 315	43 078	589 197
Gotland	898	2 535	12 976	120 527	1 301	-	42 416	-	-	1 301	42 416	43 717	50 284	-	-	50 284
Blekinge	8 465	13 120	159 831	790 901	166 148	4 438	90 206	76 540	4 272	170 586	171 018	341 604	303 649	4 317	43 256	351 222
Skåne	154 902	92 784	2 370 555	8 846 019	2 630 586	29 222	10 942	2 090 528	26 627	2 659 808	2 128 097	4 787 905	4 115 055	69 044	400 103	4 584 202
Halland	16 077	18 198	519 830	..	458 756	2 983	-	310 000	4 372	461 739	314 372	776 111	719 020	4 237	64 902	788 159
Västra Götaland	281 800	132 895	2 342 175	8 399 403	2 843 559	37 101	403 418	3 500 244	35 921	2 880 660	3 939 583	6 820 243	5 659 197	149 162	862 310	6 670 669
Värmland	12 175	20 847	262 723	1 206 048	260 754	8 846	247 281	163 814	6 523	269 600	417 618	687 218	608 717	9 359	63 004	681 080
Örebro	12 377	13 159	121 601	684 025	197 457	1 297	3 917	340 911	652	198 754	345 480	544 234	501 249	5 005	41 933	548 187
Västmanland	9 533	9 163	123 929	458 150	139 799	3 959	140 227	137 000	870	143 758	278 097	421 855	384 449	7 660	26 058	418 167
Dalarna	9 855	15 900	349 792	795 000	261 727	10 414	141 247	164 298	11 696	272 141	317 241	589 382	454 590	2 176	65 304	522 070
Gävleborg	13 913	22 530	215 372	1 209 601	247 679	2 872	1 705	289 400	3 715	250 551	294 820	545 371	521 959	6 960	27 892	556 811
Västernorrland	10 100	13 597	107 837	666 253	122 834	4 939	181 265	102 015	3 003	127 773	286 283	414 056	373 757	-	37 155	410 912
Jämtland	5 254	10 825	79 598	..	133 978	613	77 123	78 332	9 411	134 591	164 866	299 457	267 662	-	31 795	299 457
Västerbotten	11 314	22 312	239 332	1 123 672	248 106	25 813	192 156	115 384	37 212	273 919	344 752	618 671	490 752	-	53 226	543 978
Norrbottn	8 212	16 434	123 521	739 480	239 437	13 816	161 891	62 662	19 912	253 253	244 465	497 718	414 115	-	83 603	497 718
Riket	1 420 319	808 345	14 303 088	49 568 995	18 637 697	1 708 915	2 048 511	17 063 492	529 065	20 346 612	19 641 068	39 987 680	32 894 219	3 162 484	3 326 002	39 382 705

¹ Se bilaga 3-4 för beskrivning av variabeldefinitioner.

² Uppgifter för sjötrafik utgörs av kapacitetskilometer, dvs både sittande och stående platskilometer.

Observera att redovisat antal sittplatskilometer på riksnivå baseras på de 18 län för vilka uppgiftslämnarna år 2013 kunnat uppgge värden på denna variabel . Detta är således en underskattning av den faktiska rikstotalen.

Tabell 2. Nyckeltal för trafikuppgifter efter län år 2013.¹

Table 2. Data and key indicators of public transport per county in 2013.

Län	Invånare ² (1000-tal)	Antal bilar ³	Påstig- ningar/ invånare	Utbuds- kilometer/ invånare	Sittplats- kilometer/in- vånare ⁴	Person- kilometer/ invånare	Bilar/1000 invånare	Medel- reslängd	Genom-snittligt antal sittplatser ⁵	Påstig- ningar/ utbuds- kilometer	Person- kilometer/ utbuds- kilometer
Stockholm	2 145	841 954	355	118	7 977	2 547	393	7,18	67,50	3,00	21,55
Uppsala	344	150 255	95	133	7 744	1 644	437	17,33	58,29	0,71	12,37
Södermanland	276	134 518	36	58	2 726	761	487	21,39	47,41	0,62	13,23
Östergötland	436	202 682	63	68	4 686	859	465	13,61	69,14	0,93	12,67
Jönköping	340	171 961	54	83	4 652	711	506	13,07	55,80	0,65	8,53
Kronoberg	187	95 394	44	70	..	1 221	511	27,65	..	0,63	17,54
Kalmar	234	124 187	33	77	1 625	817	531	24,82	20,97	0,42	10,54
Gotland	57	33 311	16	44	2 107	227	582	14,45	47,55	0,35	5,12
Blekinge	153	79 591	55	86	5 185	1 048	522	18,88	60,28	0,65	12,18
Skåne	1 269	594 937	122	73	6 973	1 869	469	15,30	95,34	1,67	25,55
Halland	305	159 424	53	60	..	1 702	522	32,33	..	0,88	28,57
Västra Götaland	1 608	729 890	175	83	5 224	1 457	454	8,31	63,20	2,12	17,62
Värmland	273	147 440	45	76	4 411	961	539	21,58	57,85	0,58	12,60
Örebro	284	141 001	44	46	2 406	428	496	9,82	51,98	0,94	9,24
Västmanland	258	126 390	37	36	1 778	481	491	13,00	50,00	1,04	13,52
Dalarna	277	155 620	36	57	2 871	1 263	562	35,49	50,00	0,62	22,00
Gävleborg	277	143 108	50	81	4 362	777	516	15,48	53,69	0,62	9,56
Västernorrland	242	128 558	42	56	2 752	445	531	10,68	49,00	0,74	7,93
Jämtland	126	69 477	42	86	..	630	550	15,15	..	0,49	7,35
Västerbotten	261	127 935	43	86	4 311	918	491	21,15	50,36	0,51	10,73
Norrbotten	249	137 789	33	66	2 969	496	553	15,04	45,00	0,50	7,52
Riket	9 600	4 495 422	148	84	5 163	1 490	468	10,07	61,32	1,76	17,69

¹ Se bilaga 3-4 för beskrivning av variabeldefinitioner.

² Medelfolkmängd (under året).

³ Antal bilar per den 31 december 2013

⁴ Uppgifter för sjötrafik utgörs av kapacitetskilometer, dvs både sittande och stående platskilometer.

Observera att rikstotalen för sittplatskilometer/invånare baseras på antal sittplatskilometer för de 18 län för vilka uppgiftslämnarna år 2013 kunnat ange värde på denna variabel. Detta är således en underskattning av det faktiska riksgenomsnittet.

⁵ Uppgifter för sjötrafik utgörs av kapacitetskilometer, dvs både sittande och stående platskilometer.

Tabell 3. Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2013.¹

Table 3. Key indicators of the public transport economy per county in 2013.

Län	Totala verksamhetsintäkter per			Totala kostnader per			Totala verksamhetsintäkter/ Totala kostnader
	påstigning (kr/påstigning)	personkilometer (kr/km)	utbudskilometer (kr/km)	påstigning (kr/påstigning)	personkilometer (kr/km)	utbudskilometer (kr/km)	(Andel, %)
Stockholm	13,13	1,83	39,41	22,69	3,16	68,12	57,8
Uppsala	23,87	1,38	17,04	46,64	2,69	33,29	51,2
Södermanland	19,42	0,91	12,02	63,85	2,99	39,51	30,4
Östergötland	14,95	1,10	13,91	41,01	3,01	38,16	36,5
Jönköping	20,36	1,56	13,29	46,39	3,55	30,28	43,9
Kronoberg	28,68	1,04	18,20	56,83	2,06	36,06	50,5
Kalmar	34,52	1,39	14,67	76,58	3,09	32,53	45,1
Gotland	1,45	0,10	0,51	56,00	3,88	19,84	2,6
Blekinge	20,15	1,07	13,00	41,49	2,20	26,77	48,6
Skåne	17,17	1,12	28,67	29,59	1,93	49,41	58,0
Halland	28,72	0,89	25,37	49,02	1,52	43,31	58,6
Västra Götaland	10,22	1,23	21,68	23,67	2,85	50,20	43,2
Värmland	22,14	1,03	12,93	55,94	2,59	32,67	39,6
Örebro	16,06	1,63	15,10	44,29	4,51	41,66	36,3
Västmanland	15,08	1,16	15,69	43,87	3,37	45,64	34,4
Dalarna	27,61	0,78	17,12	52,98	1,49	32,83	52,1
Gävleborg	18,01	1,16	11,12	40,02	2,59	24,71	45,0
Västernorrland	12,65	1,18	9,40	40,68	3,81	30,22	31,1
Jämtland	25,62	1,69	12,43	57,00	3,76	27,66	44,9
Västerbotten	24,21	1,14	12,28	48,08	2,27	24,38	50,4
Norrbotten	30,84	2,05	15,41	60,61	4,03	30,29	50,9
Riket	14,33	1,42	25,17	27,73	2,75	48,72	51,7

¹ Se bilaga 3-4 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 4. Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2013.¹

Table 4. Key indicators of the public transport economy per county in 2013.

Län	Trafikintäkter per			Trafikeringskostnader per			Trafikintäkter/ trafikerings- kostnader (Andel, %)	Totala kostnader/ invånare	Totala verksam- hetsintäkter/ invånare	Totala bidrag/ tillskott/ invånare
	påstigning (kr/påstigning)	personkilometer (kr/km)	utbudskilometer (kr/km)	påstigning (kr/påstigning)	personkilometer (kr/km)	utbudskilometer (kr/km)				
Stockholm	11,37	1,58	34,14	17,69	2,46	53,10	64,3	8 051	4 657	3 440
Uppsala	20,13	1,16	14,37	40,16	2,32	28,67	50,1	4 423	2 264	2 279
Södermanland	17,11	0,80	10,59	57,69	2,70	35,70	29,7	2 272	691	1 581
Östergötland	14,38	1,06	13,38	35,01	2,57	32,58	41,1	2 586	943	1 668
Jönköping	16,86	1,29	11,00	42,14	3,22	27,50	40,0	2 524	1 108	1 387
Kronoberg	28,51	1,03	18,09	49,57	1,79	31,45	57,5	2 509	1 266	1 234
Kalmar	34,43	1,39	14,63	70,29	2,83	29,86	49,0	2 521	1 137	1 384
Gotland	1,45	0,10	0,51	56,00	3,88	19,84	2,6	879	23	742
Blekinge	19,63	1,04	12,66	35,87	1,90	23,14	54,7	2 303	1 118	1 121
Skåne	16,98	1,11	28,35	26,57	1,74	44,35	63,9	3 614	2 097	1 678
Halland	28,53	0,88	25,21	44,72	1,38	39,51	63,8	2 580	1 512	1 029
Västra Götaland	10,09	1,21	21,40	20,08	2,42	42,58	50,2	4 149	1 792	2 450
Värmland	21,42	0,99	12,51	50,00	2,32	29,20	42,8	2 491	986	1 527
Örebro	15,95	1,62	15,01	40,50	4,12	38,09	39,4	1 929	699	1 215
Västmanland	14,66	1,13	15,26	40,33	3,10	41,96	36,4	1 623	558	1 079
Dalarna	26,56	0,75	16,46	46,13	1,30	28,59	57,6	1 885	983	1 145
Gävleborg	17,80	1,15	10,99	37,52	2,42	23,17	47,5	2 008	904	1 063
Västernorrland	12,16	1,14	9,03	37,01	3,47	27,49	32,9	1 698	528	1 183
Jämtland	25,50	1,68	12,38	50,94	3,36	24,73	50,1	2 370	1 065	1 305
Västerbotten	21,93	1,04	11,12	43,38	2,05	22,00	50,6	2 087	1 051	1 323
Norrbottn	29,16	1,94	14,57	50,43	3,35	25,20	57,8	1 999	1 017	982
Riket	13,12	1,30	23,06	23,16	2,30	40,69	56,7	4 102	2 119	2 046

¹ Se bilaga 3-4 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 5. Fördelning mellan verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott respektive kostnader efter län år 2013.¹

Table 5. Distribution of revenues, subsidies and costs per county in 2013.

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	49,8	7,7	-	40,7	1,8	57,5	42,5	100	78,0	16,5	5,5	100
Uppsala	42,0	7,8	-	50,2	-	49,8	50,2	100	86,1	2,3	11,6	100
Södermanland	26,8	3,6	37,0	31,4	1,1	30,4	69,6	100	90,4	0,5	9,2	100
Östergötland	34,7	1,4	-	63,1	0,8	36,1	63,9	100	85,4	-	14,6	100
Jönköping	36,8	7,6	-	54,2	1,4	44,4	55,6	100	90,8	0,7	8,5	100
Kronoberg	50,4	0,3	26,2	23,1	-	50,7	49,3	100	87,2	-	12,8	100
Kalmar	45,0	0,1	-	51,3	3,6	45,1	54,9	100	91,8	0,9	7,3	100
Gotland	3,0	-	97,0	-	-	3,0	97,0	100	100,0	-	-	100
Blekinge	48,6	1,3	26,4	22,4	1,3	49,9	50,1	100	86,5	1,2	12,3	100
Skåne	54,9	0,6	0,2	43,7	0,6	55,6	44,4	100	89,8	1,5	8,7	100
Halland	59,1	0,4	-	39,9	0,6	59,5	40,5	100	91,2	0,5	8,2	100
Västra Götaland	41,7	0,5	5,9	51,3	0,5	42,2	57,8	100	84,8	2,2	12,9	100
Värmland	37,9	1,3	36,0	23,8	0,9	39,2	60,8	100	89,4	1,4	9,3	100
Örebro	36,3	0,2	0,7	62,6	0,1	36,5	63,5	100	91,4	0,9	7,6	100
Västmanland	33,1	0,9	33,2	32,5	0,2	34,1	65,9	100	91,9	1,8	6,2	100
Dalarna	44,4	1,8	24,0	27,9	2,0	46,2	53,8	100	87,1	0,4	12,5	100
Gävleborg	45,4	0,5	0,3	53,1	0,7	45,9	54,1	100	93,7	1,3	5,0	100
Västernorrland	29,7	1,2	43,8	24,6	0,7	30,9	69,1	100	91,0	-	9,0	100
Jämtland	44,7	0,2	25,8	26,2	3,1	44,9	55,1	100	89,4	-	10,6	100
Västerbotten	40,1	4,2	31,1	18,7	6,0	44,3	55,7	100	90,2	-	9,8	100
Norrbottn	48,1	2,8	32,5	12,6	4,0	50,9	49,1	100	83,2	-	16,8	100
Riket	46,6	4,3	5,1	42,7	1,3	50,9	49,1	100	83,5	8,0	8,4	100

¹ Se bilaga 3-4 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 6. Trafikuppgifter och nyckeltal för trafikuppgifter efter trafikslag år 2013.¹

Table 6. Data and key indicators of public transport per mode of transport in 2013.

	Påstignin- gar	Utbuds- kilometer	Sittplats- kilometer/in- vånare ²	Person- kilometer	Medel- reslängd	Genom-snittligt antal sittplatser ³	Påstig- ningar/ utbuds- kilometer	Person- kilometer/ utbuds- kilometer
Trafikslag	(1000-tal)	(1000-tal)	(1000-tal)	(1000-tal)				
Buss	737 828	591 124	2 688	6 573 354	8,91	43,66	1,25	11,12
T-bana	328 000	92 031	450	1 841 000	5,61	46,91	3,56	20,00
Spårväg	154 045	18 674	128	647 611	4,20	65,78	8,25	34,68
Tåg	189 010	105 374	1 863	5 208 448	27,56	169,70	1,79	49,43
Fartyg	11 436	1 142	35	32 675	2,86	290,57	10,01	28,61
Samtliga trafikslag	1 420 319	808 345	5 163	14 303 088	10,07	61,32	1,76	17,69

¹ Se bilaga 3-4 för beskrivning av variabeldefinitioner.

² Uppgifter för sjötrafik utgörs av kapacitetskilometer, dvs både sittande och stående platskilometer.

Observera att redovisade värden för sittplatskilometer/invånare baseras på antal sittplatskilometer för de 18 län för vilka uppgiftslämnarna år 2013 kunnat ange värde på denna variabel. Detta är således en underskattning av de faktiska riksgenomsnitten, för såväl respektive trafikslag som totalt.

³ Uppgifter för sjötrafik utgörs av kapacitetskilometer, dvs både sittande och stående platskilometer.

Tabell 7. Trafikuppgifter, ekonomiuppgifter och nyckeltal för ekonomiuppgifter efter trafikslag år 2013, exklusive Stockholms län.¹

Table 7. Data and key indicators of public transport and its economy per mode of transport, excluding Stockholm county, in 2013.

Trafikslag	Påstig- ningar	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)							(Andel, %)
							påstig-ning (kr/påstig-ning)	person- kilometer (kr/km)	utbuds- kilometer (kr/km)	påstigning (kr/påstig-ning)	person- kilometer (kr/km)	utbuds- kilometer (kr/km)	
Buss	437 828	464 043	19 470 721	4 731 354	6 411 203	13 513 093	14,64	1,36	13,82	30,86	2,86	29,12	47,4
Spårväg	125 545	15 722	1 025 537	558 311	719 603	1 088 238	5,73	1,29	45,77	8,67	1,95	69,22	66,1
Tåg	88 510	74 288	11 755 681	3 516 748	2 753 145	4 765 922	31,11	0,78	37,06	53,85	1,36	64,15	57,8
Fartyg	7 343	780	206 181	32 533	99 483	64 342	13,55	3,06	127,54	8,76	1,98	82,49	154,6
Samtliga trafikslag	659 226	554 833	32 458 120	8 838 946	9 983 434	19 431 595	15,14	1,13	17,99	29,48	2,20	35,02	51,4

¹ Se bilaga 3-4 för beskrivning av variabeldefinitioner.

² Uppgifter för sjötrafik utgörs av kapacitetskilometer, dvs både sittande och stående platskilometer.

Observera att redovisat antal sittplatskilometer, per trafikslag och totalt, baseras på de 17 län för vilka uppgiftslämnarna år 2013 kunnat uppge värden på denna variabel. Detta är således en underskattning av den faktiska rikstotalen.

Tabell 8. Trafik- och ekonomiuppgifter år 1999-2013 (2013 års priser).¹

Table 8. Data on public transport and its economy in 1999-2013.

År	Påstig- ningar	Utbuds- kilometer	Sittplats- kilometer ²	Person- kilometer	Intäkter (Miljoner kr)					Kostnader (Miljoner kr) ²	
	(Miljoner)	(Miljoner)	(Miljoner)	(Miljoner)	Totala verksam- hetsintäkter	Bidrag/tillskott Kommun	Bidrag/tillskott Landsting	Bidrag/tillskott Staten	Totala bidrag/ tillskott	Totala intäkter	Totala kostnader
1999	1 053	661	..	..	11 245	2 134	6 432	227	8 793	20 039	19 980
2000	1 078	676	..	..	12 311	2 256	6 487	238	8 981	21 293	21 171
2001	1 098	697	..	..	12 414	2 260	6 550	216	9 026	21 440	21 501
2002	1 103	692	..	9 528	13 952	2 558	7 140	392	10 090	24 043	23 957
2003	1 117	700	..	9 871	13 868	3 004	7 683	315	11 002	24 871	24 420
2004	1 121	676	..	10 111	14 725	2 959	7 584	307	10 850	25 575	25 082
2005	1 126	679	..	10 602	15 360	3 172	8 241	288	11 701	27 061	26 681
2006	1 185	683 ^k	..	11 166	16 156	3 353	8 988	277	12 618	28 775	29 856
2007	1 214 ^k	681 ^k	..	11 816 ^k	13 912	3 322	9 959	282	13 564	27 476	28 258
2008	1 244 ^k	709 ^k	38 852 ^k	12 165 ^k	14 456	3 946	10 265	281	14 492	28 948	29 781
2009	1 251	722	37 440 ^k	12 630	15 093	4 039	10 896	275	15 210	30 303	31 303
2010	1 283 ^k	740 ^k	42 031 ^k	12 921 ^k	15 546	4 253	11 083	233	15 568	31 113	32 955
2011	1 341 ^k	777 ^k	44 865 ^k	13 648 ^k	16 513	4 717	11 701	169	16 586	33 099	34 378
2012	1 377 ^k	793 ^k	39 535 ^k	14 524 ^k	18 007	1 890	15 507	184	17 582	35 590	36 482
2013	1 420	808	49 569	14 303	20 347	2 049	17 063	529	19 641	39 988	39 383

¹ Se bilaga 3-4 för beskrivning av variabeldefinitioner.

² Uppgifter för sjötrafik utgörs av kapacitetskilometer, dvs både sittande och stående platskilometer.

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.

Tabell 9. Nyckeltal för kollektivtrafiken år 1999-2013.¹

Table 9. Key indicators of public transport 1999-2013.

År	Invånare ² (1000-tal)	Antal bilar	Resor/ invånare	Utbudskilometer/ invånare	Sittplatskilometer/inv ånare ³	Personkilometer/ invånare	Bilar/1000 invånare	Medel- reslängd	Genom-snittligt		Resor/utbuds- kilometer	Personkilometer/ utbudskilometer
									antal	sittplatser ⁴		
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	74 ^k	..	1 292 ^k	466	9,73 ^k	..	..	1,78 ^k	17,35 ^k
2008	9 220	4 276 492	135 ^k	77	4 214 ^k	1 319 ^k	464	9,78 ^k	54,79 ^k	..	1,75 ^k	17,15 ^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 ^k	79 ^k	4 482 ^k	1 378 ^k	462	10,07 ^k	56,83 ^k	..	1,74 ^k	17,47 ^k
2011	9 449	4 401 300	142 ^k	82 ^k	4 748 ^k	1 444 ^k	466	10,17 ^k	57,76 ^k	..	1,73 ^k	17,57 ^k
2012	9 519	4 447 125	145 ^k	83 ^k	4 153 ^k	1 526 ^k	467	10,55 ^k	49,83 ^k	..	1,74 ^k	18,31 ^k
2013	9 600	4 495 422	148	84	5 163	1 490	468	10,07	61,32	..	1,76	17,69

¹ Se bilaga 3-4 för beskrivning av variabeldefinitioner.

² Medelfolkmängd (under året).

³ Uppgifter för sjötrafik utgörs av kapacitetskilometer, dvs både sittande och stående platskilometer.

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.

⁴ Uppgifter för sjötrafik utgörs av kapacitetskilometer, dvs både sittande och stående platskilometer.

Tabell 10. Nyckeltal för ekonomiuppgifter år 1999-2013 (2013 års priser).¹

Table 10. Key indicators of the public transport economy 1999-2013.

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
	påstig-ning (kr/påstig-ning)	personkilometer (kr/km)	utbudskilometer (kr/km)	påstig-ning (kr/påstig-ning)	personkilometer (kr/km)	utbudskilometer (kr/km)				
1999	10,68	..	17,01	18,97	..	30,23	56,3	2 256	1 270	993
2000	11,42	..	18,21	19,64	..	31,32	58,2	2 386	1 388	1 012
2001	11,31	..	17,81	19,58	..	30,85	57,7	2 417	1 395	1 015
2002	12,65	1,46	20,16	21,72	2,51	34,62	58,2	2 684	1 563	1 131
2003	12,42	1,40	19,81	21,86	2,47	34,89	56,8	2 726	1 548	1 228
2004	13,14	1,46	21,78	22,37	2,48	37,10	58,7	2 789	1 637	1 206
2005	13,64	1,45	22,63	23,69	2,52	39,30	57,6	2 955	1 701	1 296
2006	13,64	1,45	23,66	25,20	2,67	43,73	54,1	3 288	1 779	1 390
2007	11,46	1,18	20,43	23,27	2,39	41,49	49,2 ^k	3 089	1 521	1 483
2008	11,62	1,19	20,39	23,95	2,45	41,99	48,5 ^k	3 230	1 568	1 572
2009	12,06	1,20	20,92	25,02	2,48	43,38	48,2 ^k	3 366	1 623	1 636
2010	12,11	1,20	21,02	25,68	2,55	44,56	47,2 ^k	3 514	1 658	1 660
2011	12,31	1,21	21,26	25,63	2,52	44,26	48,0	3 638	1 748	1 755
2012	13,08	1,24	22,70	26,49	2,51	45,98	49,4 ^k	3 832	1 892	1 847
2013	14,33	1,42	25,17	27,73	2,75	48,72	51,7	4 102	2 119	2 046

¹ Se bilaga 3-4 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 11. Fördelning mellan verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott respektive kostnader år 1999-2013.¹

Table 11. Distribution of revenues, subsidies and costs in 1999-2013.

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	84,1 ^k	8,7 ^k	7,2 ^k	100
2008	49,9 ^k	13,6 ^k	35,5 ^k	1,0 ^k	50,1 ^k	100	84,1 ^k	9,2 ^k	6,7 ^k	100
2009	49,8	13,3	36,0	0,9	50,2	100	83,8 ^k	9,2 ^k	7,0 ^k	100
2010	50,0 ^k	13,7	35,6	0,8	50,0	100	83,9 ^k	9,2 ^k	6,9 ^k	100
2011	49,9	14,3	35,4	0,5	50,1	100	84,2 ^k	8,9	7,0 ^k	100
2012	50,6	5,3 ^k	43,6 ^k	0,5	49,4 ^k	100	84,1 ^k	8,8	7,0 ^k	100
2013	50,9	5,1	42,7	1,3	49,1	100	83,5	8,0	8,5	100

¹ Se bilaga 3-4 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 12. Antal påstigningar efter trafikslag i riket år 1999-2013 (miljoner påstigningar).¹

Table 12. Number of boardings in the country per mode of transport in 1999-2013 (million boardings).

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	149 ^k	8	1 244 ^k
2009	660	307	124	151	9	1 251
2010	677 ^k	310	131	156	9	1 283 ^k
2011	716 ^k	309	143 ^k	164 ^k	9	1 341 ^k
2012	736 ^k	320 ^k	140	172 ^k	9	1 377 ^k
2013	738	328	154	189	11	1 420

¹ Se bilaga 3-4 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 13. Antal fordonskilometer efter trafikslag i riket år 1999-2013 (miljoner kilometer).¹

Table 13. Vehicle kilometers available per mode of transport in the country in 1999-2013 (million kilometers).

År	Trafikslag					Samtliga trafikslag
	Buss	T-bana	Spårväg	Tåg	Fartyg	
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	65 ^k	..	681 ^k
2008	529 ^k	89	19	72	..	709 ^k
2009	534	92	17	79	..	722
2010	551 ^k	89	17	83 ^k	..	740 ^k
2011	575 ^k	89	18	95	..	777 ^k
2012	585 ^k	91	21	96 ^k	..	793 ^k
2013	591	92	19	105	1	808

¹ Se bilaga 3-4 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 14. Antal personkilometer efter trafikslag i riket år 2002-2013 (miljoner kilometer).¹

Table 14. Passenger kilometers per mode of transport in the country in 2002-2013 (million kilometers).

År	Trafikslag					Samtliga trafikslag
	Buss	T-bana	Spårväg	Tåg	Fartyg	
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	3 654 ^k	..	12 165 ^k
2009	6 187	1 715	558	4 169	..	12 630
2010	6 308 ^k	1 731	590	4 291	..	12 921 ^k
2011	6 538 ^k	1 725	657	4 728 ^k	..	13 648 ^k
2012	6 618 ^k	1 796	1 050	5 060 ^k	..	14 524 ^k
2013	6 573	1 841	648	5 208	33	14 303

¹ Se bilaga 3-4 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 15. Medelreslängd efter trafikslag i riket år 2002-2013 (kilometer).¹

Table 15. Average trip length per mode of transport in the country 2002-2013 (kilometers).

År	Trafikslag					Samtliga trafikslag
	Buss	T-bana	Spårväg	Tåg	Fartyg	
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	24,46 ^k	..	9,78 ^k
2009	9,37	5,59	4,50	27,63	..	10,09
2010	9,32 ^k	5,58	4,49	27,43	..	10,07 ^k
2011	9,14 ^k	5,58	4,58	28,81 ^k	..	10,17 ^k
2012	8,99 ^k	5,61 ^k	7,51	29,36 ^k	..	10,55 ^k
2013	8,91	5,61	4,20	27,56	3	10,07

¹ Se bilaga 3-4 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 16. Resor, utbudskilometer och personkilometer efter län år 2010-2013 (1000-tal).¹

Table 16. Number of boardings, vehicle kilometers available and passenger kilometers, per year and per county 2010-2013 (in thousands).

Län	Påstigningar per år				Utbudskilometer per år				Personkilometer per år			
	2010	2011	2012	2013	2010	2011	2012	2013	2010	2011	2012	2013
Stockholm	705 981	722 046	742 396 ^k	761 093	229 243	235 719	241 783	253 512	4 966 000	5 073 000	5 241 000	5 464 142
Uppsala	28 400	29 105	30 200	32 600	38 148	40 462	40 350	45 667	567 800	552 853	575 000	565 000
Södermanland	9 263	9 751 ^k	9 943	9 827	13 115	13 370	14 272	15 880	185 260	208 548	212 535	210 157
Östergötland	26 183	26 804	26 590 ^k	27 487	29 319	30 297	30 449	29 536	335 805	353 700	352 600	374 202
Jönköping	16 191	16 404	17 519	18 507	22 634	27 552	26 767	28 358	197 877	205 349	237 354	241 808
Kronoberg	6 281 ^k	6 526 ^k	7 579 ^k	8 236	10 580 ^k	11 303 ^k	12 272 ^k	12 982	132 668 ^k	165 620 ^k	211 254 ^k	227 753
Kalmar	6 826	7 099	7 529	7 694	15 979	16 096	17 026	18 111	170 660	177 487	151 253	190 954
Gotland	1 165	1 199	1 051	898	2 521	2 408	2 535	2 535	29 125	29 975	26 275	12 976
Blekinge	7 928	8 201	8 169	8 465	12 554	12 845	12 603 ^k	13 120	146 792	149 598	135 820 ^k	159 831
Skåne	144 027	149 471	157 045	154 902	85 833	93 835	96 738	92 784	2 087 540	2 227 994	2 290 959	2 370 555
Halland	13 518	15 409	15 689	16 077	13 148	15 954	17 114	18 198	307 276	440 980	490 335	519 830
Västra Götaland	226 750	257 020 ^k	259 295	281 800	126 333	136 031	142 788	132 895	2 079 805	2 434 846	2 985 573	2 342 175
Värmland	12 424	12 789	13 121	12 175	18 965 ^k	19 896	21 096	20 847	283 986	284 383	291 358	262 723
Örebro	12 216	12 622	12 751	12 377	13 398	13 838	13 240	13 159	119 282	122 722	123 000	121 601
Västmanland	9 286	9 199	9 392	9 533	7 764	7 821	8 093	9 163	120 718	119 587	122 096	123 929
Dalarna	9 853 ^k	9 924 ^k	10 121	9 855	14 900	15 500	15 700	15 900	326 919	340 591	345 455	349 792
Gävleborg	12 721	13 739	14 265	13 913	21 310	21 334	21 418	22 530	254 615	215 276	219 982	215 372
Västernorrland	10 126	10 132	10 589	10 100	15 339	15 178	13 498	13 597	157 110	130 669	116 731	107 837
Jämtland	5 817	5 380	5 226	5 254	11 138	11 464	11 420	10 825	98 889	91 460	79 174	79 598
Västerbotten	9 954	10 225	10 529	11 314	20 116	19 520	18 187	22 312	199 060	184 046	189 519	239 332
Norrbottn	8 464	8 351	8 113	8 212	17 279	16 291	16 037	16 434	153 320	139 755	126 600	123 521
Riket	1 283 374 ^k	1 341 396 ^k	1 377 112 ^k	1 420 319	739 616 ^k	776 714 ^k	793 386 ^k	808 345	12 920 507 ^k	13 648 439 ^k	14 523 873 ^k	14 303 088

¹ Se bilaga 3-4 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 5.

Undersökningen, som avser kalenderåret 2013, omfattar för kollektivtrafik på land trafikhuvudmän och primärkommunala trafikhuvudmän i samtliga 21 län. Totalt ingår 23 trafikhuvudmän, vilka utgörs av 21 länsövergripande trafikhuvudmän samt 2 primärkommunala trafikhuvudmän (Lund och Karlstad). För kollektivtrafik till sjöss har enkäten besvarats av 5 trafikhuvudmän, som fördelar sig på fyra primärkommunala och en länsövergripande trafikhuvudman. Utöver dessa svar har uppgifter för fyra uppgiftslämnare härletts genom årsredovisningar, webbsidor samt användande av föregående års uppgifter. Dessa svar härrör från två primärkommunala och två länsövergripande trafikhuvudmän.

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, jämfört med motsvarande värden föregående år. 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>Påstigningar/resor</i>	Antal påstigningar är ett mått på antal resor i lokal och regional kollektivtrafik. Reser man tur och retur räknas det som två påstigningar/resor, och reser man med övergång är varje övergång en ny påstigning/resa. Samtliga resor (avgiftsbelagda och kostnadsfria) per år redovisas.
<i>Utbudet mätt i fordonskilometer</i>	Utbudet mätt i fordonskilometer är detsamma som trafikarbetet, det vill säga den sammanlagda sträcka som fordonen tillryggalägger i produktiv trafik. Utbudet ska avse den faktiskt utförda persontrafiken, och alltså exkludera den trafik som ställs in, och inkludera den extra trafik som sätts in vid behov. Trafik såsom ut- och inkörning samt tomkörning ska exkluderas. För bantrafik är det tunnelbanevagnen, järnvägsvagnen, motorvagnen eller spårvagnen som är fordonet. För motorvagnar är det den minsta särkopplingsbara enheten som definieras som en vagn.
<i>Sittplatskilometer</i>	Uppgifter om sittplatskilometer är antalet fordonskilometer i den faktiskt utförda persontrafiken, multiplicerat med den använda fordonsparkens kapacitet avseende sittplatser.
<i>Personkilometer</i>	Antal personkilometer eller transportarbetet i passagerartrafiken är den sammanlagda reslängden för alla resenärer. Personkilometer räknas ut genom att multiplicera den genomsnittliga reslängden (medelreslängden) med antalet påstigningar/resor, alternativt trafikarbetet i fordonskilometer multiplicerat med beläggningen i antal passagerare per fordon och sträcka. Exempel på medelreslängd tillhandahålls. I webbenkäten finns exempel på medelreslängd för NUTS II-områden, som respektive trafikhuvudman kan använda om det inte finns egna framtagna medelreslängder. För regionaltåg/pendeltåg finns en uppdelning på Stockholms län och övriga Sverige.
<i>Verksamhetsintäkter</i>	Intäkter skall vara summan av trafikintäkter (huvudsakligen biljettintäkter) 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. Kostnader avser produktionskostnaderna för trafiken.
<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 2007–2013 framgår av tabellen nedan. Vi ser att mediantiden år 2013 är 3,5 timmar, dvs. för hälften av alla uppgiftslämnare har tidsåtgången för ifyllandet av uppgifterna varit 3,5 timmar eller mindre. Det största angivna värdet i år är 47 timmar och det minsta är en timme.

Redovisad tidsåtgång i timmar, 2007–2013

Tidsåtgång i timmar					
År	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
2013	1,0	3,5	10	20,0	7,6

Alla trafik- och ekonomiuppgifter i föreliggande undersökning har samlats in länsvis uppdelat på trafikslag. I den tryckta rapporten redovisas statistiken på riks- och länsnivå efter trafikslag och år. Uppgifter i tabellform 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 5.

Bilaga 1. Webbenkät – Land



Kollektivtrafik
Statistik 2013

--- Välj ---

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

Enkätsidor:

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

Utskrifter:

[Utskrift av lämnade uppgifter](#)

Logga ut

KONTAKTUPPGIFTER

Denna sida är KLAR ☐

Spara

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

Sparad :



Kollektivtrafik Statistik 2013

-- Välj --

Välkommen

Instruktioner

[Definitioner i pdf-format](#)

[Karta \(NUTS\)](#)

Enkätsidor:

-- [Kontaktuppgifter](#)

-- [Resande](#)

-- [Ekonomi](#)

-- [Tidsåtgång](#)

Utskrifter:

[Utskrift av lämnade uppgifter](#)

Logga ut

RESANDE

Denna sida är KLAR ☐

Spara

Utbud ?			Utförda tjänster ?		
	Fordons- och vagnkilometer (1000-tal)	Sittplatskilometer (1000-tal)		Antal resor (1000-tal)	Personkilometer (1000-tal)
Buss/Bil			Buss/Bil		
Tunnelbana			Tunnelbana		
Spårväg			Spårväg		
Tåg			Tåg		
Totalt	0	0	Totalt	0	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 avvikelsen i kommentarsrutan ovan.



Kollektivtrafik Statistik 2013

-- Väj --

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

Enkätsidor:

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

Utskrifter:

[Utskrift av lämnade uppgifter](#)

Logga ut

EKONOMI

Denna sida är KLAR ☐

Spara

INTÄKTER ?

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

KOSTNADER ?

Trafikeringskostnader	1000-tals kronor
Buss/Bil	
Tunnelbana	
Spårväg	
Tåg	
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.



Kollektivtrafik
Statistik 2013

-- Välj --

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

Enkätidor:

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

Utskrifter:

[Utskrift av lämnade uppgifter](#)

Logga ut

TIDSÅTGÅNG?

Denna sida är KLAR ☐

Spara

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

Antal timmar :

Sparad :

När du är klar:

Jag har nu svarat på samtliga frågor på de 4 enkätidorna 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. Webbenkät – Vatten



Kollektivtrafik på vatten
Statistik 2013

-- Välj --

Välkommen

Instruktioner

[Definitioner i pdf-format](#)

[Beräkningsmall \(Excel\)](#)

Enkätsidor:

-- [Kontaktuppgifter](#)

-- [Utbud och resande](#)

-- [Ekonomi](#)

-- [Tidsåtgång](#)

Utskrifter:

[Utskrift av lämnade uppgifter](#)

Logga ut

KONTAKTUPPGIFTER

Denna sida är KLAR ☐

Spara

Organisation

--- Välj ---

Postadress

Postnummer

Ort

Kontaktperson

Telefonnummer

Epost

Kommentar

Sparad :



Kollektivtrafik på vatten Statistik 2013

--- Välj ---

[Välkommen](#)

[Instruktioner](#)

[Definitioner i pdf-format](#)

[Beräkningsmall \(Excel\)](#)

Enkätsidor:

- [Kontaktuppgifter](#)
- [Utbud och resande](#)
- [Ekonomi](#)
- [Tidsåtgång](#)

Utskrifter:

[Utskrift av lämnade uppgifter](#)

Logga ut

UTBUD OCH RESANDE

Denna sida är KLAR ☐

Spara

Utbud ?

Fartygskilometer
(1000-tal)

Kapacitetskilometer
(1000-tal)

Sjötrafik

Utförda tjänster ?

Antal
ombordstigningar
(1000-tal)

Personkilometer
(1000-tal)

Sjötrafik

Kommentarer till avvikelser mellan årets och föregående års värden

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



Kollektivtrafik på vatten Statistik 2013

--- Välj ---

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

Enkätsidor:

-- [Kontaktuppgifter](#)
-- [Utbud och resande](#)
-- [Ekonomi](#)
-- [Tidsåtgång](#)

Utskrifter:

[Utskrift av lämnade uppgifter](#)

Logga ut

EKONOMI

Denna sida är KLAR ☐

Spara

INTÄKTER?

Trafikintäkter	1000-tals kronor	Bidrag/tillskott från:	1000-tals kronor
Fartyg		Kommun	
Övriga affärsintäkter		Landsting	

KOSTNADER?

Trafikeringskostnader	1000-tals kronor
Fartyg	
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.



Kollektivtrafik på vatten Statistik 2013

--- Välj ---

Välkommen

Instruktioner

[Definitioner i pdf-format](#)

[Beräkningsmall \(Excel\)](#)

Enkätsidor:

- [Kontaktuppgifter](#)
- [Utbud och resande](#)
- [Ekonomi](#)
- [Tidsåtgång](#)

Utskrifter:

[Utskrift av lämnade uppgifter](#)

Logga ut

TIDSÅTGÅNG ?

Denna sida är KLAR ☐

Spara

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

Antal timmar :

Sparad :

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 3. Instruktioner och definitioner till frågeformuläret - Land



Statistik om lokal och regional kollektivtrafik – på land

Vad som samlas in

Uppgifterna som samlas in avser all utförd linjelagd trafik i den lokala och regionala kollektivtrafik som omfattas av **allmän trafikplikt**, oavsett om det tagits separat beslut om det efter lagändringen den 1 jan 2012, eller om den gäller implicit beroende på tidigare ingångna avtal. All trafik med stöd från det allmänna omfattas, även om understöttäckningen inte är reglerad i avtal utan till exempel sker genom aktieägartillskott. Undersökningen riktar sig till regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommuner som bedriver trafik i egen regi.

Med **regional kollektivtrafik** menas i den här undersökningen trafik inom länsgräns. Definitionen överensstämmer alltså **enbart** med punkt 1 i definitionen i 1 kap. 6 § i den nya lagen om kollektivtrafik ([SFS 2010:1065](#)).

De trafikslag som är aktuella i denna undersökning är buss eller bil i linjelagd trafik, tunnelbana, spårväg och regional- eller pendeltåg. Om trafiken mellan två områden har en huvudsträcka som är linjelagd, men har en anropsstyrd del i någon ände, ska hela linjen betraktas som linjelagd. Annan anropsstyrd flextrafik eller kompletteringstrafik ska inte ingå (men den kan komma att bli föremål för insamling senare). Den sjötrafik som ingick till och med 2012 års statistik kommer att samlas in i en separat enkät.

Insamlingen avser variablerna påstigningar, fordons- eller vagnkilometer, sittplatskilometer, personkilometer, intäkter, kostnader samt bidrag. Påstigningar benämndes i tidigare definitionsdokument "resor", men har alltid mätts som antal påstigningar. Fordons- och vagnkilometer benämndes tidigare "utbudskilometer".

Kollektivtrafikresande på biljett som kräver särskilt tillstånd (även kallad **särskild kollektivtrafik**, det vill säga skolresor, sjukresor och färdtjänstresor), ska bara ingå i den mån den sker i den **allmänna kollektivtrafiken**. Exempel på det är skol-, sjuk- eller färdtjänstresor som sker helt i, eller ansluter till, den allmänna kollektivtrafikens stamnät. Den del av resandet (de påstigningar) som sker i den allmänna kollektivtrafiken ska ingå.

Uppgifterna avser helår 2013.

Definitioner

Resande

Utförda tjänster

Resandet mäts som antal **påstigningar** i lokal och regional kollektivtrafik, och som **personkilometer (transportarbete)**. Reser man tur och retur är det två påstigningar och reser man med övergång är varje övergång en ny påstigning. Samtliga påstigningar (avgiftsbelagda och kostnadsfria) per år redovisas.

Personkilometer (transportarbete)

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

- 1) Dels genom att multiplicera den genomsnittliga reslängden (medelfärdlängd per påstigning) med antalet 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 (per påstigning/delresa). En karta över NUTS2-områden finns [här](#).

**Medelfärdlängd (km) med 95%-
konfidsintervall 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 resvaneundersökningen, RVU Sverige, 2011-2012, som Trafikanalys är huvudman för.

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

Utbud

Utbudet ska avse den faktiskt utförda persontrafiken och exkludera den trafik som ställs in, och inkludera den trafik som sätts in vid behov (förstärkningstrafik). Trafik såsom ut- och inkörning samt tomkörning bör om möjligt exkluderas. Utbudet på en linje är kapaciteten – mätt i antal fordon, vagnar eller sittplatser – multiplicerat med linjens längd multiplicerat med antalet avgångar på linjen under året. Om linjen går över länsgräns mäts linjens längd endast fram till länsgräns. Det totala utbudet är summan av utbudet på alla linjer i länet, med respektive trafikslag.

Vägtrafik

Vägtrafik omfattar buss (även små bussar med 9-22 passagerare utöver föraren) eller bil (högst åtta passagerare utöver föraren). Uppgifter om utbud anges i fordonskilometer och sittplatskilometer. Utbudet mätt i fordonskilometer på en linje är – om linjen trafikeras med ett fordon – linjens längd multiplicerat med antalet avgångar på linjen under

året. Om vissa avgångar förstärks med extra fordon läggs detta till det ordinarie utbudet. Det totala utbudet är summan av utbudet på alla linjer i länet.

Uppgifter om **sittplatskilometer** kan räknas ut genom att ta antalet fordonskilometer i den utförda persontrafiken som utförts med **en viss fordonsstyp**, och multiplicera med fordonsstypens kapacitet av sittplatser. Utbudet som utförts med olika typer av fordon summeras, för att erhålla det totala utbudet i sittplatskilometer.

Bantrafik

Bantrafik omfattar tåg, spårväg och tunnelbana. Uppgifter som anger utbudet för bantrafik är vagnkilometer och sittplatskilometer. 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 detsamma som en vagnkilometer. Är det två vagnar som kör en kilometer, blir det två vagnkilometer och så vidare. En vagn är den minsta enhet som går att koppla från tåget.

Uppgifter om sittplatskilometer mäts på motsvarande sätt som för vägtrafik.

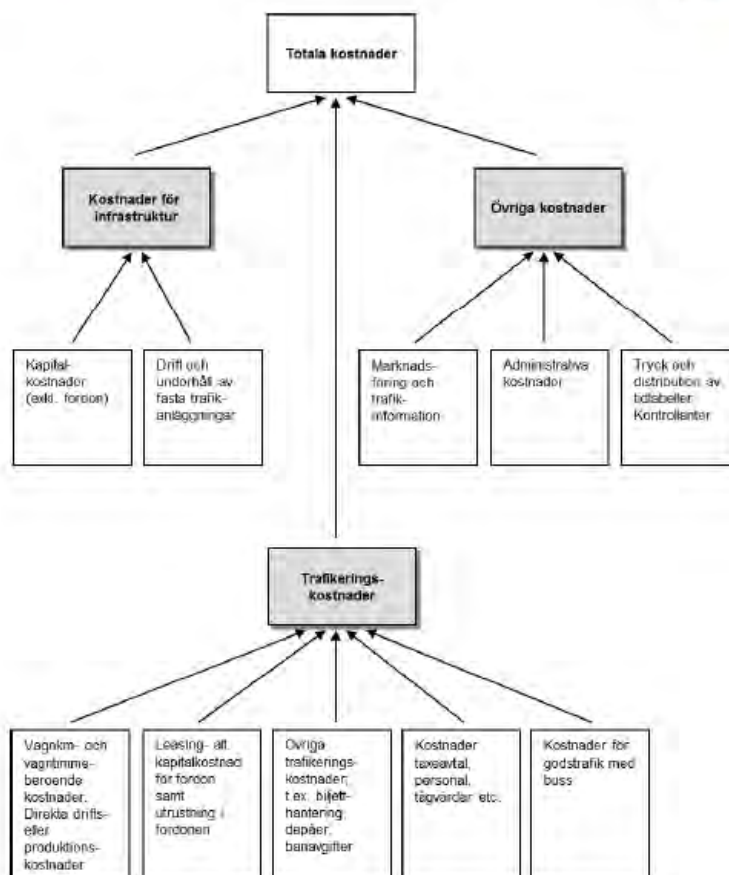
Ekonomi

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 i Figur 1 avser endast kostnader för lokal och regional **allmän kollektivtrafik**. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna (eller aktiebolag knutna till dem) lämnar uppgifter om kostnader särredovisade efter

1. trafikeringskostnader för respektive trafikslag
2. övriga kostnader för trafiken
3. kostnader för infrastruktur.



Figur 1. Uppdelning av kostnader.

1. Med *trafikeringskostnader* avses de direkta kostnaderna för att genomföra trafiken. Det gäller både för persontransporter och för de godstransporter som utförs tillsammans med persontransporter (oftast med buss, s.k. buss gods).

Förutom de fordons- och vagnkilometer, och fordons- och vagntimmeberoende kostnader som då ingår, ska leasing-, hyres- eller kapitalkostnader för fordon inkluderas. Detta gäller oberoende om trafiken körs i egen regi eller i entreprenadform. 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 *taxe-samarbete*, *samttrafik* eller liknande avtal mellan regionala kollektivtrafikmyndigheter eller operatörer ingår även i trafikeringskostnaderna.

Kostnader för **godstrafik med buss** ska ingå, i de fall då kostnaderna för persontrafik med buss inte 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. *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., men som inte går att hänföra till något specifikt trafikslag. Även kostnader för verksamhet som tryck och distribution av tidtabeller och särskild färdbeviskontroll förs hit.
3. Med *kostnader för infrastruktur* avses kapitalkostnader (räntor, av- och nedskrivningar m.m. från resultaträkningen) och kostnader för drift och underhåll av fasta trafikantläggningar, som inte ligger hos kommunerna i länet.

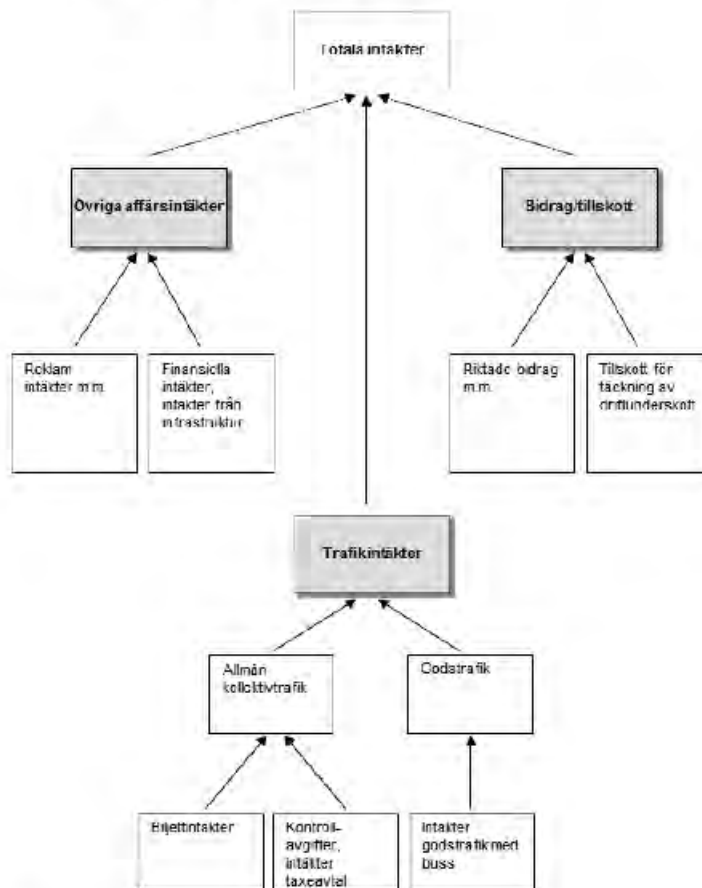
I infrastrukturkostnader ingår kapitalkostnader och underhållskostnader för hållplatser, perronger, egna spårssystem, resecentra, stationer och väderskydd. Dessa uppgifter lämnas i de fall den regionala kollektivtrafikmyndigheten har direkta egna kostnader för infrastrukturen. Kapitalkostnader för fordon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

Med *totala kostnader* avses samtliga kostnader med direkt anknytning till persontrafikverksamheten (samt i förekommande fall gods). Dessa kostnader utgör alltså summan av delposterna i sammanställningen ovan.

Intäkter

Intäkter som illustreras i Figur 2 avser endast intäkter för lokal och regional **allmän kollektivtrafik**. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna (eller aktiebolag knutna till dem) lämnar uppgifter om intäkter särredovisade efter:

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



Figur 2. Uppdelning av intäkter.

1. *Trafikintäkterna* omfattar direkta intäkter från trafikanterna i form av biljettintäkter. De intäkter som faktureras ska endast redovisas som biljettintäkt i de fall de gäller resande i den allmänna kollektivtrafiken. Här kan till exempel ingå intäkter från särskilda skolkort. Kontrollavgifter och ersättningar i enlighet med *taxesamarbete* och *samtrafik*, eller liknande avtal mellan regionala kollektivtrafikmyndigheter eller operatörer, redovisas också här. 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 ingår också. Dessutom ingår den regionala kollektivtrafikmyndighetens (eller aktiebolag knutna till dem) intäkter från infrastruktur, det vill säga uthyrning av depåer, 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. Även aktieägartillskott ska ingå. 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. Om det är okänt hur bidragen ska fördelas på trafikslag, ber vi er att använda fördelningen av underskotten i respektive verksamhet som fördelningsnyckel, för att få fram en uppgift för bidraget till järnvägstrafik. Vid osäkerhet kontakta Trafikanalys.

Med *totala intäkter* avses samtliga intäkter med direkt anknytning till persontrafikverksamheten. Dessa intäkter utgör alltså summan av delposterna i sammanställningen ovan.

Tidsåtgång

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

Bilaga 4. Instruktioner och definitioner till frågeformuläret - Vatten



Statistik om lokal och regional kollektivtrafik på vatten

Vad som samlas in

Uppgifterna som samlas in avser all utförd linjelagd trafik på vatten i den lokala och regionala kollektivtrafik som omfattas av **allmän trafikplikt**, oavsett om det tagits separat beslut om det efter lagändringen den 1 aug 2012 ([SFS 2010:1065](#)) eller om den gäller implicit beroende på tidigare ingångna avtal. All trafik med stöd från det allmänna omfattas, även om underskottstäckningen inte är reglerad i avtal utan till exempel sker genom aktieägartillskott. Undersökningen riktar sig till regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommuner som bedriver trafik i egen regi.

Med **regional kollektivtrafik** menas i den här undersökningen trafik inom länsgräns. Definitionen överensstämmer alltså enbart med punkt 1 i definitionen i 1 kap. 6 § i den nya lagen om kollektivtrafik ([SFS 2010:1065](#)).

Det trafikslag som är aktuellt i denna undersökning är enbart linjelagd sjötrafik, inte anropsstyrd sjötrafik. Det spelar ingen roll hur stor del av året som linjen är trafikerad.

Insamlingen avser variablerna ombordstigningar, fartygskilometer, kapacitetskilometer, personkilometer, intäkter, kostnader samt bidrag. Ombordstigningar benämndes i tidigare definitionsdokument "resor". I tidigare undersökningar har vi inte efterfrågat några utbudsmått eller mått på transportarbetet, vilket vi gör i denna undersökning. Utbudet mäts som fartygskilometer och kapacitetskilometer (passagerarkapaciteten multiplicerad med total trafikerad sträcka). Transportarbetet uppskattas som den totala reslängd som passagerarna tillryggalägger.

Till stöd för beräkningarna tillhandahåller vi en beräkningsmall i Excel, där man kan fylla i uppgifter per fartyg om till exempel antal turer, passagerarkapacitet, ombordstigningar och genomsnittlig reslängd och få hjälp med beräkningarna av trafikvariablerna.

Kollektivtrafikresande på biljett som kräver särskilt tillstånd (även kallad särskild kollektivtrafik, det vill säga skolresor, sjukresor och färdtjänstresor), ska bara ingå i den mån det sker i den **allmänna kollektivtrafiken**. Exempel på det är skol-, sjuk- eller färdtjänstresor som sker helt i, eller ansluter till, den allmänna linjetrafiken på vatten. Den del av resandet (de ombordstigningar) som sker i den allmänna kollektivtrafiken ska ingå.

Uppgifterna avser helår 2013.

Definitioner

Resande

Utförda tjänster

Resandet mäts som antal ombordstigningar i lokal och regional kollektivtrafik på vatten, och som personkilometer (transportarbete). Reser man tur och retur är det två ombordstigningar och reser man med övergång är varje övergång en ny ombordstigning. Samtliga ombordstigningar (avgiftsbelagda och kostnadsfria) per år redovisas.

För beräkning av transportarbetet finns det stöd i Excel-mallen.

Personkilometer (transportarbete)

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

- 1) Dels genom att multiplicera den genomsnittliga reslängden (medelfärdlängd per ombordstigning) med antalet ombordstigningar. Om man inte har någon uppfattning om medelfärdlängden kan man använda en nationell uppskattning som har gjorts utifrån den nationella resvaneundersökningen, RVU Sverige 2011–12. Därifrån får vi att medelfärdlängden för regional sjötrafik i Sverige är $9,12 \pm 4,78$ km ($4,92 \pm 2,58$ nautiska mil). Det är det första värdet som ska användas – det andra värdet anger osäkerheten i skattningen.
- 2) Ett alternativt sätt att räkna ut transportarbetet är genom att använda beläggning. Med kunskap om antalet passagerare på varje delsträcka får man transportarbetet genom att multiplicera antalet passagerare med avståndet mellan bryggorna, och summera dessa produkter för alla delsträckor på linjen. Utan detaljerad kunskap om beläggningen på varje delsträcka får man anta en medelbeläggning längs linjens hela sträckning, och multiplicera denna med linjens totala längd.

Utbud

Utbudet ska avse den **faktiskt utförda** passagerartrafiken och exkludera den trafik som ställs in, och inkludera den trafik som sätts in vid behov (förstärkningstrafik). In- och utkörning samt tomkörning vid brygga (om utbudstimmar används) bör om möjligt exkluderas. Utbudet på en linje är **kapaciteten** – mätt i antal fartyg (oftast endast ett) eller passagerarplatser – multiplicerat med **linjens längd** multiplicerat med **antalet avgångar på linjen** under året. Om linjen går över länsgräns mäts linjens längd endast fram till länsgräns. Det totala utbudet är summan av utbudet på alla linjer i länet, med respektive trafikslag.

Uppgifter om **kapacitetskilometer** kan räknas ut genom att ta antalet fartygskilometer i den utförda sjötrafiken som utförts med ett visst fartyg, och multiplicera med fartygets passagerarkapacitet. Utbudet som utförts med olika fartyg summeras för att erhålla det totala utbudet i kapacitetskilometer.

Stöd för beräkning av både fartygs- och kapacitetskilometer finns i beräkningsmallen (Excel).

Ekonomi

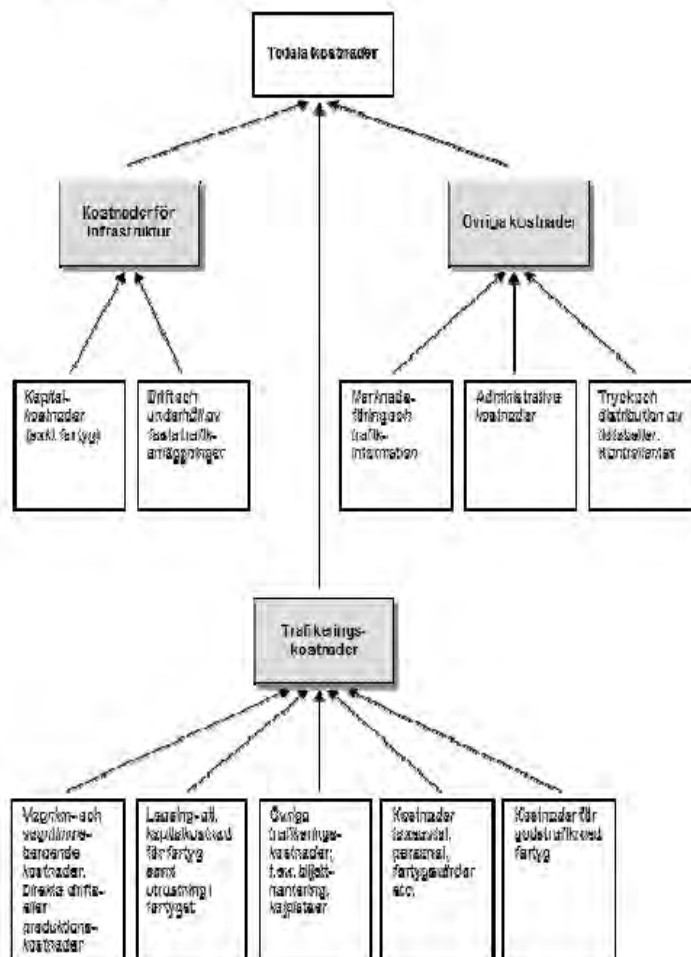
Vid redovisning av de ekonomiska uppgifterna, bör påpekas att det **endast** är de ekonomiska uppgifter som rör den lokala och regionala **allmänna kollektivtrafiken** som redovisas. Uppgifterna behöver därför inte stämma med årsredovisningen.

Kostnader

Kostnader som illustreras i Figur 1 avser **endast** kostnader för lokal och regional **allmän kollektivtrafik**. Ni lämnar uppgifter om kostnader särredovisade efter

1. trafikeringarkostnader för respektive trafikslag
2. övriga kostnader för trafiken

3. kostnader för infrastruktur



Figur 1. Uppdelning av kostnader.

1. Med *trafikeringskostnader* avses de direkta kostnaderna för att genomföra trafiken. Det gäller både för persontransporter och för de godstransporter som utförs tillsammans med persontransporter, i de fall dessa ej går att särskilja från persontransporterna.

Förutom de fartygskilometer- och fartygstimmeberoende kostnader som då ingår, ska leasing-, hyres- eller kapitalkostnader för fartyg inkluderas. Detta gäller obe-

roende av om trafiken körs i egen regi eller i entreprenadform. Dessutom ska kostnader för utrustning i fartygen, varvskostnader, biljetthantering, och hamnavgifter inkluderas, samt kostnader för trafik på land mellan varv, hamnar och bryggor som genereras av fartygstrafiken.

Till gruppen trafikeringskostnader förs även kostnader för personal i land och ombord på fartygen, som terminalvärdar, befälhavare och matroser, verksamma inom trafikeringen. De eventuella fördelade trafikeringskostnaderna enligt *taxesamarbete*, *samtrafik* eller liknande avtal mellan flera regionala kollektivtrafikmyndigheter eller operatörer ingår även i trafikeringskostnaderna.

Kostnader för *godstrafik med fartyg* ska ingå, i de fall då kostnaderna för passagerartrafik inte går att skilja från kostnaderna för godstrafik. Bland annat kan avtalen för gods- och passagerartrafik förhandlas tillsammans och påverka varandra. Kostnaderna för godstrafiken genererar också intäkter som är en förutsättning för viss passagerartrafik.

2. *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. Här ingår personalkostnader för administratörer, trafikplanerare och upphandlare, men i möjligaste mån ska endast den del av tjänsterna som avser sjötrafiken ingå. Även kostnader för verksamhet som tryck och distribution av tidtabeller och särskild färdbeviskontroll förs hit. Kostnader för försäljning av mat och dryck ombord och i terminaler kan ingå här, om den sker i egen regi (se vidare under *Övriga affärsintäkter*, punkt 2 under Intäkter nedan).
3. Med *kostnader för infrastruktur* avses kapitalkostnader (räntor, av- och nedskrivningar m.m. från resultaträkningen) och kostnader för drift och underhåll av fasta trafikantläggningar, som inte ligger hos kommunerna i länet.

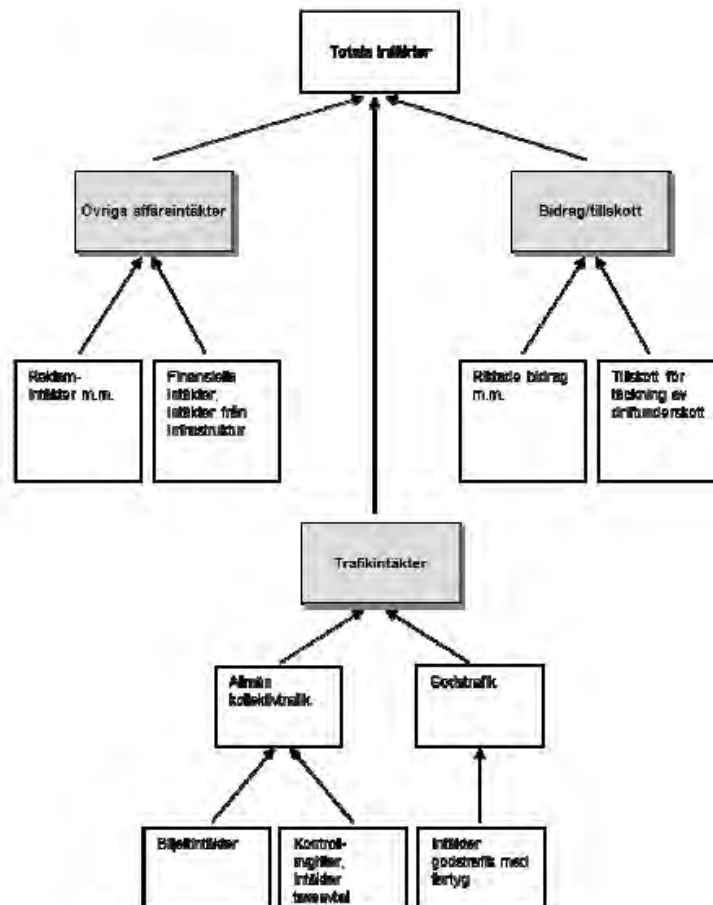
I infrastrukturkostnader ingår kapitalkostnader och underhållskostnader för bryggor, varv, terminaler och väderskydd. Dessa uppgifter lämnas i de fall ni har direkta egna kostnader för infrastrukturen. Särskilj om möjligt den andel som avser sjötrafikens infrastruktur. Kapitalkostnader för *fartyg* ingår *inte* i infrastrukturkostnader, utan förs till trafikeringskostnaderna med den motivering som tidigare givits.

Med *totala kostnader* avses samtliga kostnader med direkt anknytning till passagerartrafikverksamheten (samt i förekommande fall gods). Dessa kostnader utgör alltså summan av delposterna i sammanställningen ovan.

Intäkter

Intäkter som illustreras i Figur 2 avser endast intäkter för lokal och regional allmän kollektivtrafik. Ni lämnar uppgifter om intäkter särredovisade efter:

1. trafikintäkter
2. övriga affärsintäkter
3. intäkter i form av riktrade bidrag eller tillskott.



Figur 2. Uppdelning av intäkter.

1. *Trafikintäkterna* omfattar direkta intäkter från trafikanterna i form av biljettintäkter. De intäkter som faktureras ska endast redovisas som biljettintäkt i de fall de gäller resande i den **allmänna kollektivtrafiken** – inte för charter, bröllopsarrangemang, kryssningar eller annan liknande trafik som inte är öppen för allmänheten eller har annat syfte än själva personbefordran. Intäkter från särskilda skolkort utfärdade av kommuner ska dock i förekommande fall ingå. Kontrollavgifter och ersättningar i enlighet med **taxesamarbete och samtrafik**, eller liknande avtal mellan flera kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheter eller rederier, redovisas också här. Dessutom ingår intäkter från sådan **godstrafik** som **samordnats** med persontrafiken.
2. Med *övriga affärsintäkter* avses intäkter från bland annat reklam på och i fartyg och terminaler. För försäljning av till exempel av mat och dryck redovisas nettoförtjästen om den sker i egen regi (alternativt redovisas totala intäkten här, och kostnaderna under *Övriga kostnader*), alternativt intäkter från koncessionen om försäljningsverksamheten överlåtits åt externt företag. Intäkter från försäljning av tidtabeller och andra eventuella andra finansiella intäkter ska också ingå. Dessutom ingår kommunens eller den regionala kollektivtrafikmyndighetens (eller aktiebolags knutna till dem) intäkter från infrastruktur, det vill säga uthyrning av varv, terminaler och bryggor, om sådant förekommer.
3. Med *bidrag och tillskott* avses samhällsfinansierade intäkter i form av riktade eller allmänna bidrag, samt tillskott avsedda att täcka driftunderskott. Även aktieägarbidrag ska ingå. Bidragen ska redovisas beroende på om de kommer från kommun eller landsting. Eventuella tillköp av trafik utöver avtalat basutbud kan också ingå.

Med *totala intäkter* avses samtliga intäkter med direkt anknytning till passagerartrafikverksamheten. Dessa intäkter utgör alltså summan av delposterna i sammanställningen ovan.

Tidsåtgång

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

Bilaga 5. Kvalitetsdeklaration

Innehållsförteckning

1	Inledning	96
1.1	Statistikens innehåll	97
1.2	Statistiska målstorheter	97
	Variabler	99
	Redovisningsgrupper	100
	Referenstider	100
1.3	Fullständighet	100
2	Statistikens tillförlitlighet	101
2.1	Tillförlitlighet totalt	101
2.2	Osäkerhetskällor	101
	Urval	101
	Bearbetning	106
	Modellantaganden	106
2.3	Redovisning av osäkerhetsmått	107
3	Statistikens aktualitet	108
3.1	Frekvens	108
3.2	Framställningstid	108
3.3	Punktlighet	108
4	Jämförbarhet och sammanvändbarhet	109
4.1	Jämförbarhet över tiden	109
4.2	Jämförbarhet mellan grupper	109
4.3	Sammanvändbarhet	109
5	Tillgänglighet och förståelighet	111
5.1	Spridningsformer	111
5.2	Presentation	111
5.3	Dokumentation	111
5.4	Tillgång till primärmaterial	111
5.5	Upplysningstjänster	111

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.

Rubrikerna B1–B5 i kvalitetsdeklarationen motsvarar de fem kvalitetskomponenter som har använts inom Sveriges officiella statistik sedan 2001. Formuleringen av rubrikerna följer nuvarande allmänna råd från Statistiska centralbyrån. Från och med 2014 ingår sju kvalitetskriterier i lagen om den officiella statistiken, delvis som en anpassning till kvalitetskriterierna i den europeiska statistiklagen. Till innehållet ligger de fem gamla kvalitetskomponenterna nära de sju nya kvalitetskriterierna, men de saknar en motsvarighet till det nya kriteriet Relevans. Ett arbete pågår inom det svenska statistiska systemet för att åtgärda skillnaderna i kommande upplagor av Beskrivning av statistiken.

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.

Tjänster

Tjänster inom kollektivtrafiken avser *fordonskilometer* för buss/bil, *vagnkilometer* för bantrafik samt *sittplatskilometer* för samtliga trafikslag (benämns kapacitetskilometer för 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.

Nyckeltal

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

- Antal personkilometer per invånare
- Antal fordonskilometer per invånare
- Antal sittplatskilometer på invånare
- Antal påstigningar per invånare
- Antal påstigningar per fordonskilometer
- Antal personkilometer per resa (medelreslängd)
- Antal personkilometer per fordonskilometer
- Intäkter per resa, per personkilometer samt per fordonskilometer
- Trafikintäkter per resa, per personkilometer samt per fordonskilometer
- Kostnader per resa, per personkilometer samt per fordonskilometer
- Trafikeringskostnader per resa, per personkilometer samt per fordonskilometer
- 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. Från och med år 2013 har kollektivtrafik till sjöss separerats från övriga trafikslag och en separat enkät för detta trafikslag har tagits fram. Vissa län har liksom tidigare uppgiftslämnandet uppdelat på mer än en aktör. I tabellen nedan redovisas uppgiftslämnarna i årets undersökning. För kollektivtrafik till sjöss är uppgiftslämnare oftast kommuner.

Kollektivtrafik på land

Län	Uppgiftslämnare
Stockholm	Trafikförvaltningen, Stockholms Läns Landsting
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
Norrbottn	Länstrafiken i Norrbotten

Kollektivtrafik på vatten

Uppgiftslämnare som besvarat enkäten
Gävle kommun
Landskrona kommun
Nora kommun
Västra Götalandsregionen
Öckerö kommun
Ekerö kommun (härledd)
Jönköpings kommun (härledd)
Waxholms Ångfartygs AB (Vaxholmsbolaget, härledd)
Blekingetrafiken (härledd)

Variabler

I frågeblanketten för kollektivtrafik på land, se bilaga 1, respektive till sjöss, se bilaga 2, efterfrågas uppgifter avseende konsumtion – *antal påstigningar/resor* och *personkilometer* per trafikslag. Vidare efterfrågas uppgifter avseende utbud av kollektivtrafik – *fordonskilometer/vagnkilometer eller fartygs-kilometer* och *sittplatskilometer/kapacitetskilometer*.

Uppgifter om *intäkter* och *bidrag/tillskott* respektive *kostnader* för de olika trafikslagen efterfrågas. Avslutningsvis ställs en fråga om *tidsåtgången* för uppgiftslämnandet. Baserat på dessa variabler beräknas därefter ett visst antal summavariabler, till exempel summan av antal resor med olika trafikslag. Dessa summavariabler beräknas automatiskt i webb-formuläret. 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 påstigningar per invånare" kvoten mellan antal påstigningar 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 2013. 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 ingen imputering 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 på land är undersökningsenheter entydigt definierade och inga oklarheter finns rörande populationen.

I undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik till sjöss är populationen inte lika entydigt definierad, utan där förekommer både bortfall och övertäckning. Se vidare avsnitt datainsamling nedan.

Mätning

Uppdatering av kontaktuppgifter

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

Datainsamling

Sedan statistikår 2006 sker datainsamlingen via en Internetenkät. Uppgiftslämnarna fick en inbjudan till undersökningen via ett e-postbrev. I e-postbrevet fanns en beskrivning av undersökningen och en Internet-adress.

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 uppgiftslämnare en markering om årets lämnade uppgift avviker mer än 15 procent från föregående års uppgift. Tanken är att uppgiftslämnaren då kan skriva en förklaring till avvikelser 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 7 mars (vecka 10), därefter följde telefonpåminnelser. Datainsamlingen avslutades vecka 17.

Moment och tidpunkter under datainsamlingen 2013

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. 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 de flesta 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/fordonskilometer* 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 2006–2013, då Statisticon ansvarat för insamlingen, har samtliga uppgifter samlats in via trafikhuvudmännen. Ytterligare en aspekt rörande utbudskilometer/fordonskilometer 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 Mälardalen bedrivs regional tågtrafik genom avtal mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och en kommersiell operatör, SJ AB, och där redovisas inte resandet som sker på kontantbiljett eller på operatörens egna periodkort inom länet. Det betraktas som kommersiell trafik och är därmed operatörens affärshemlighet. I Öresundstågssystemet, som omfattar sex län, räknas å andra sidan länsöverskridande resande flera gånger per resa, varje gång resenären passerar en länsgräns. Det vill säga, en resenär som reser från Göteborg till Skåne räknas både i Västra Götalands, Hallands och Skånes statistik, vilket om man lägger ihop siffrorna blir en tredubbling av det verkliga antalet påstigningar.

Ett generellt problem i många län är att fördela resandet på periodkort på olika trafikslag som tåg och buss, när inte periodkortet 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. Alla uppgiftslämnare utom en har uppgivit uppskattad tidsåtgång för att inkomma med underlag till statistiken⁴⁴.

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. 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.

I kollektivtrafik på land har samtliga uppgiftslämnare inkommit med svar vilket gör att objektsbortfallet är noll procent. I kollektivtrafik på vatten förekommer såväl objektsbortfall som övertäckning. Enkätinbjudan sändes till 37 tänkbara uppgiftslämnare. Tretton respondenter meddelade att de inte bedrev någon kollektivtrafik till sjöss under 2013. Fyra kontaktpersoner avböjde medverkan med hänsyn till frivilligheten. Tretton uppgiftslämnare besvarade inte enkäten trots flera påminnelser. Totalt var det sju uppgiftslämnare som lämnade uppgifter avseende kollektivtrafik till sjöss. Bland de tretton i kategorin "Övrigt bortfall" är det flera personer som angett tidsbrist som skäl till att de inte lämnat uppgifter.

För fyra av uppgiftslämnarna i kollektivtrafik på vatten som inte inkommit med svar har uppgifter inhämtats på andra sätt:

För Vaxholmsbolaget har uppgifter om antal resande samt intäkter och utgifter hämtats från Stockholms läns landstings (SLL) årsredovisning 2013.

För Blekingetrafiken har uppgifter om antal resande hämtats från Blekingetrafikens årsredovisning 2013. Då uppgifter om intäkter och kostnader inte var tillgängliga uppdelat på trafikslag i årsredovisningen har 2012 års uppgifter använts här.

I Jönköpings och Ekerö kommun finns färjetrafik där kommunen är huvudman men där Trafikverket är utförare. Uppgifter om antal resande personer (fotgängare), antal avgångar (utifrån aktuella tidtabeller), samt antal fartyg har hämtats från Trafikverkets hemsida. Uppgifter om fartygens kapacitet har hämtats från föreningen Skärgårdsredarnas hemsida. Uppgift om linjelängd har uppskattats utifrån uppgifter på Google Maps. Med hjälp av dessa uppgifter har personkilometer, fartygskilometer samt kapacitetskilometer kunnat beräknas för dessa båda linjer.

⁴⁴ Med tidsåtgång avses mertid, se definitionen i bilaga 2.

Svarande, bortfall och övertäckning i kollektivtrafik till sjöss 2013

Kategori	Antal
Lämnat svar	5
Härlett svar	4
Ej målgruppsaktuella	16
Avböjt med hänvisning till frivillighet	3
Övrigt bortfall	9
Totalt	37

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 2013 års värden kontrollerats mot föregående års värden. I vissa fall har uppgiftslämnaren återkontaktats för att lämna en förklaring till avvikelserna mellan 2012 och 2013 års uppgifter. I de flesta av dessa återkontakter fick Statisticon godtagbara förklaringar till avvikelserna. I ett fåtal fall ändrade uppgiftslämnaren sina uppgifter. Det har också förekommit att uppgiftslämnare velat korrigera tidigare lämnade uppgifter, i första hand uppgifter avseende statistikåret 2012.

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 2013 görs i juni 2014. 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 måtetal för Stockholms län och samtliga summeringar där dessa värden ingår. Notera att förändringen endast gällde pendeltågen, och att måtetalen läggs ihop med måtetalen för lokalbanorna Roslagsbanan och Saltsjöbanan, där ingen förändring skedde.

Från och med 2013 samlas uppgifter om Lokal och regional kollektivtrafik till sjöss in i en separat enkät. Uppgifterna som samlas in är till stor del desamma som för Lokal och regional kollektivtrafik på väg.

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 ha haft andra definitioner. I detta avseende är statistiken enhetlig i sin definition.

4.3 Samanvändbarhet

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 sammanvändbarhet är huruvida undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik kan sammanvändas 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.

5 Tillgänglighet och förståelighet

5.1 Spridningsformer

Rapporten Lokal och regional kollektivtrafik 2013 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 (010-130 80 09, 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.