

**Lokal och regional
kollektivtrafik 2014** **Statistik
2015:20**
Local and regional
public transport 2014

**Lokal och regional
kollektivtrafik 2014** Statistik
2015:20
**Local and regional
public transport 2014**

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2015-06-26

Förord

Föreliggande rapport beskriver statistik om resandet med lokal och regional kollektivtrafik, som genomförs med stöd av beslut om allmän trafikplikt som fattats av regional kollektivtrafikmyndighet. Det innebär att statistiken avser *upphandlad* kollektivtrafik eller kollektivtrafik i *egen regi*, som i huvudsak genomförs inom ett läns gränser. Statistiken täcker resande med buss, tåg, spårväg, tunnelbana och fartyg och sträcker sig fram till och med 2014. Rapporten med tabeller har producerats av Statisticon AB på uppdrag av Trafikanalys. Projektledare på Statisticon AB har varit Åsa Greijer och på Trafikanalys Mats Wiklund. 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.

Frågeformulär, instruktioner och definitioner samt kvalitetsdeklarationen finns i *Beskrivning av statistiken (BAS) för Lokal och regional kollektivtrafik 2014*, som publiceras samtidigt med denna rapport på www.trafa.se.

Stockholm i juni 2015

Per-Åke Vikman
Avdelningschef

Innehåll

Förord.....	3
Sammanfattning	7
Summary.....	9
1 Inledning.....	11
1.1 Begrepp och lagrum.....	11
1.2 Statens ansvar	12
1.3 Definitioner i undersökningen.....	13
1.4 Kollektivtrafikens utveckling	13
1.5 Aktuella utredningar	14
1.6 Kollektivtrafikens andel av persontransportarbetet	15
2 Lokal och regional kollektivtrafik	17
2.1 Konsumtion	17
2.2 Tjänster	23
2.3 Ekonomi	26
3 Sveriges busspark.....	33
3.1 Antal bussar	33
3.2 Medelkörsträckor.....	35
3.3 Bussarnas drivmedel.....	36
3.4 Antal passagerare i bussarna	37
3.5 Ålder på bussarna	38
3.6 Vilka har busskörkort?.....	40
4 Ordlista/Dictionary.....	41
5 Fakta om statistiken	43
Bilaga 1 Tabeller/List of tables.....	47

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 1 435 miljoner påstigningar. Det är en ökning med en procent jämfört med året innan och med 28 procent sett över en tioårsperiod.

Buss är det i särklass vanligaste kollektiva färdmedlet. Under år 2014 gjordes 747 miljoner påstigningar på buss i Sverige, vilket motsvarar 52 procent av det totala antalet påstigningar i kollektivtrafiken. 23 procent av påstigningarna skedde med tunnelbana, 14 procent med tåg och tio 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 Västmanlands län med 18 procent, följt av Kalmar och Jämtlands län med nio respektive åtta procent. Antalet påstigningar minskade i fem län. Minskningen var störst i Dalarnas län där fem procent färre resor genomfördes år 2014 än år 2013.

Antalet påstigningar i den regionala och lokala kollektivtrafiken ökar, även räknat per invånare. Sedan år 2004 har antalet påstigningar stigit från 125 till 148 resor per invånare och år, vilket innebär att varje invånare i genomsnitt gjorde 19 procent fler påstigningar under år 2014 jämfört med år 2004. Mellan år 2013 och 2014 har antalet påstigningar i kollektivtrafiken per person varit oförändrat.

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 2014, i genomsnitt 355 resor per invånare, medan boende i Västra Götalands län gjorde 170 påstigningar och boende i Skåne län 119 påstigningar per person. Det är att jämföra med invånarna i Gotlands län, som i genomsnitt gjorde endast 16 påstigningar per person med kollektivtrafiken under året.

De kortaste kollektivtrafikresorna ägde rum i Stockholms län, där varje påstigning i genomsnitt endast innebar en sju kilometer lång resa under 2014. De längsta genomsnittliga kollektivtrafikresorna företogs i Dalarnas län där varje påstigning innebar en 38 kilometer lång resa. Även i Halland och Kronobergs län företogs relativt långa resor, i genomsnitt 33 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. Tunnelbana erbjuds endast i Stockholm, medan spårväg återfinns i Stockholm, Västra Götaland samt Östergötland. Kollektivtrafik på vatten erbjuds i Stockholms län, Blekinge län, Västra Götalands län och Värmlands län.

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 2014 till 822 miljoner kilometer, en ökning med två procent sedan föregående år. Stockholms län hade det största utbudet kollektivtrafik per invånare under året, 117 utbudskilometer per invånare. Jämtlands län redovisade också

ett stort utbud per invånare, 107 utbudskilometer. Lägst antal utbudskilometer per invånare erbjöd Gotland, endast 45 kilometer per invånare.

Under år 2014 uppgick de totala kostnaderna för rikets lokala och regionala kollektivtrafik till knappt 41 miljarder kronor. Intäkterna från verksamheten var drygt 20 miljarder kronor eller 48 procent. Resterande del av kostnaderna täcktes av bidrag/tillskott från landsting, kommuner och stat. År 2014 finansierade landstingen 45 procent, kommunerna sex procent och staten genom Trafikverket en procent av verksamheten.

Andelen verksamhetsintäkter kontra bidrag/tillskott i finansieringen av kollektivtrafiken skiljer sig markant mellan de olika länen. Högst självfinansieringsgrad under år 2014 hade Stockholms och Hallands län med 55 procents självfinansiering, det vill säga mer än hälften av kostnaderna täcks där av verksamhetsintäkter. Gotlands och Södermanlands län hade lägst självfinansieringsgrad, där cirka 22 respektive 30 procent av intäkterna kom från den egna verksamheten.

Det totala antalet bussar registrerade för trafik i Sverige var 13 992 i december 2014. Detta inkluderar förutom bussar i lokal och regional kollektivtrafik även bussar i charter- och beställningstrafik samt i övrig kommersiell trafik. Antalet har legat stadigt runt 14 000 de senaste fem åren. Av dessa bussar var 1 414 eller 10 procent nyregistrerade under året. Det avregistrerades färre än det nyregistrerades, 1 094 stycken, vilket var en stark minskning från föregående år.

Bussarna kördes i genomsnitt 56 040 km, vilket är en ökning med en procent sedan 2004. Under samma period minskade andelen dieseldrivna bussar från 91 procent till 76 procent. Utöver dessa fanns det 2014 cirka 2 procent biodiesalbussar. Andelen gasdrivna bussar har ökat sedan 2004 från en halv procent till 16 procent. Antalet elhybrid- och rena elbussar var 71 stycken.

Summary

Travelling by public transport is steadily increasing in Sweden. In 2014, the number of boardings made by bus, underground, light rail, train and ship amounted to 1 435 million. This represents an increase by three percent over the last year and almost 28 percent since 2004.

Bus is the most common means of public transport in Sweden. In 2014, 747 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, 14 percent by train and 10 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 2014. The largest increase was in Västmanlands County, with 18 percent, followed by Kalmar County with 9 percent and Jämtland County with 8 percent. The number of boardings made decreased in five counties. Dalarna experienced a decrease by 5 percent.

The number of boardings per capita has increased steadily over the last decade. Since 2004 the number of boardings made per inhabitant and year has increased from 125 to 148, or by 19 percent. The number of boardings per inhabitant was the same 2014 as 2013.

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 2014 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 170 and 119 boardings per inhabitant respectively. This can be compared to Gotland, where each inhabitant made only 16 boardings with public transport in 2014.

The shortest boardings were made in Stockholm County, where the average stage length was 7 kilometers. The longest boardings were made in Dalarna County with an average of 38 kilometers per boarding. The inhabitants of Halland County and Kronoberg County also made longer boardings - on average 33 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, Västra Götaland and Värmland.

In 2014, a total of 822 million vehicle kilometers of public transport were offered in Sweden. This is an increase by two percent compared to the previous year. Stockholm County offered the most public transport per capita, 117 vehicle kilometers per inhabitant. Jämtland County

also offered a high number of vehicle kilometers per inhabitant, 107 kilometers. Gotland offered the lowest number of vehicle kilometers per inhabitant, 45 kilometers.

The total cost of public transport in Sweden in 2014 was SEK 41 billion, while revenues were SEK 20 billion. Revenue funding thus accounted for 48 percent of the cost for public transport; the remaining part came from a variety of subsidies. During 2014, county funding amounted to 45 percent of the total cost of public transport, municipal funding amounted to six percent, and one percent of the subsidies came from state funding.

The proportion of revenues and subsidies differs significantly between counties. In 2014, Halland County and Stockholm County had the highest rate of revenue funding at 55 percent. The counties of Gotland and Södermanland had the lowest rate of revenue funding with 22 and 30 percent respectively.

In December 2014, the total number of buses registered for traffic in Sweden was 13 992. Besides buses in local and regional public transport, this also includes coaches in charter and contract traffic, as well as other commercial traffic. The number of buses has been steady around 14 000 during the last five years. Out of this number, 1 414 or 10 percent was newly registered. Fewer than registered were deregistered, 1 094 buses, which was a sharp decrease from the previous year.

Each of the buses were driven 56 040 km on average, which is an increase with 1 percent since 2004. During the same period, the proportion of diesel-powered buses decreased from 91 percent to 76 percent. In addition to these, there were 2 percent biodiesel-powered buses at the end of 2014. The share of gas-powered buses has increased from half a percent in 2004 to 16 percent in 2014. The number of electric hybrid and pure electric buses was 71.

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 i de flesta fall från respektive regional kollektivtrafikmyndighet, men i några fall har uppgifter hämtats direkt från myndigheternas uppdragstagare. Den avser all utförd regional kollektivtrafik med buss, tåg, spårväg, tunnelbana och fartyg som genomförts med stöd av beslut om allmän kollektivtrafik fattat av regional kollektivtrafikmyndighet. Undersökningen genomförs sedan 1 april 2010 av Trafikanalys. Tidigare genomfördes den av SIKAs¹ (Statens institut för kommunikationsanalys).

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 fem 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 slutliga femte delen* innehåller en översiktlig beskrivning av statistiken.

Till rapporten hör en tabellbilaga där resultaten från undersökningen redovisas efter län, trafikslag och år. I ett dokument som publiceras separat finns en beskrivning av statistiken (BAS) som innehåller kvalitetsdeklaration, frågeformulär samt definitioner.

1.1 Begrepp och lagrum

Den definition av kollektivtrafik som gjordes av SIKAs i samband med att man tog över ansvaret för statistiken på kollektivtrafikområdet lyder: "i förväg organiserade, regelbundet tillgängliga transporter som erbjuds allmänheten eller en särskild personkrets enligt givna regler"². Sedan den 1 januari 2012 gäller nya regler för kollektivtrafiken³, och en översyn av kategorier för insamling av statistiken gjordes. Den nu gällande definitionen av kollektivtrafik är den som står i EU:s kollektivtrafikförordning: "persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt

¹ I 2007 års undersökning gjordes vissa definitionsändringar, i syfte att öka statistikens kvalitet. Detta påverkar resultaten och jämförbarhet över tid.

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

³ [Prop. 2009/10:200, Lag \(2010:1065\) om kollektivtrafik](#).

intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering⁴. 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. Trafiken handlas oftast upp av myndigheterna, men utförande på kommersiella grunder utesluts inte i definitionen. Den nya kollektivtrafiklagen öppnar tvärtom upp den regionala kollektivtrafiken för privata initiativ.

Begreppet kollektivtrafik delades tidigare av SIKAs upp i tre huvudgrupper – allmän kollektivtrafik, särskild kollektivtrafik samt turist- och chartertrafik. I ljuset av EU:s kollektivtrafikförordning finns det anledning att se över de begrepp som SIKAs på sin tid formulerade. SIKAs benämning *allmän kollektivtrafik* överensstämmer med begreppet *kollektivtrafik* enligt EU:s kollektivtrafikförordning. Därför används begreppet *kollektivtrafik* numera i denna publikation. I den mån *allmän kollektivtrafik* förekommer avses *kollektivtrafik*. Trafiken kan vara linjelagd, ha anropsstyrda linjeavvikelser eller vara helt anropsstyrd. Istället för begreppet särskild kollektivtrafik kommer *särskilda persontransporter* att användas och där ingår färdtjänst, riksferdtjänst, skolskjuts och sjukresor. Särskilda persontransporter erbjuds en definierad personkrets men kan även i vissa fall vara tillgänglig för personer utanför denna krets. Begreppet kollektivtrafik har tidigare även omfattat sådan turist- och chartertrafik som erbjuds allmänheten i former som kan betraktas som liknar kollektivtrafik men som inte är linjelagd, eller som har ett annat syfte än själva transporten. Numera inkluderas turist- och chartertrafik i *kollektivt resande*, som även omfattar kollektivtrafik. (Allmän) kollektivtrafik och särskilda persontransporter är i stor utsträckning samhällsfinansierad medan turist- och chartertrafik i ingen eller liten grad är finansierad av samhället.

Kollektivtrafiken kan även indelas efter det geografiska område som trafiken omfattar. En vanlig indelning är i de tre trafikeringsområdena *lokal och regional*⁵, *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 internationella, regionala trafiken omfattande, men den ingår inte i den här undersökningen.

1.2 Statens ansvar

De transportpolitiska målen⁶ visar de politiskt prioriterade områdena inom den statliga transportpolitiken. De är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet, exempelvis hur myndigheterna ska prioritera bland olika önskemål och behov när de genomför sina uppdrag.

I de transportpolitiska målen ingår att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik (samt gång och cykel) ska förbättras. 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

⁴ 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)

⁵ Ibland särskiljs även lokal trafik från regional, där "lokal" avser stadstrafik. Det kan dock vara svårt att avgränsa lokal trafik från den regionala.

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

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".⁷ Dessutom ges via Trafikverket medfinansiering till vissa lokala och regionala kollektivtrafikanläggningar, om de bedöms viktiga för den interregionala kollektivtrafiken.

1.3 Definitioner i undersökningen

Utbudet mätt i *fordonskilometer* definieras som antalet utförda fordons-, vagn- eller fartygs-kilometer 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 passagerare.

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).

1.4 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. Fram till slutet av 1970-talet var dock kollektivtrafikmarknaden splittrad mellan olika företag med sina respektive taxor och biljettsystem.⁸

⁷ Tidigare låg detta ansvar hos Rikstrafiken. Hela Rikstrafikens verksamhet fördes över till Trafikverket från och med den 1 januari 2011.

⁸ Erik Sundström (2006). Utveckling av en integrerad tjänst: En fallstudie inom kollektivtrafikbranschen.

Som ett led i att förbättra lokal och regional persontrafik beslutade riksdagen år 1978⁹ 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 förändring¹⁰ som innebar att bestämmelserna om organisationsformerna var i stort sett oförändrade med den skillnaden att kommuner och landstingen nu benämndes länstrafikansvariga. Alexandersson¹¹ beskriver mer utförligt omregleringar av den svenska kollektivtrafikmarknaden främst i slutet på 1900-talet och början på 2000-talet.

I och med den nya kollektivtrafiklagen öppnades den lokala och regionala kollektivtrafiken upp för privata initiativ, där huvudsyftet var 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.¹² 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.

En annan stor förändring med den nya kollektivtrafiklagen var att den upphäver länsgränsrestriktionen.¹³ Detta innebär att regionala kollektivtrafikmyndigheter nu "utan administrativa hinder" (det vill säga utan att behöva söka tillstånd hos regeringen) kan komma överens om att anordna länsgränsöverskridande trafik, om den är ägnad att i huvudsak tillgodose resenärernas behov av arbetspendling och annat vardagsresande. Sådana överenskommelser blir nu också allt vanligare, i synnerhet för tågtrafik.

1.5 Aktuella utredningar

Uppföljning av de transportpolitiska målen

Den lokala och regionala kollektivtrafiken kan ses som en del av den grundläggande samhällsservicen, vilken har betydelse för uppfyllande av de transportpolitiska målen. Det övergripande målet för transportpolitiken, att "säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet", uttrycks genom ett funktionsmål (tillgänglighet) och ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa).¹⁴

Den senaste uppföljningen av det transportpolitiska målet och dess delmål presenteras i en rapport från Trafikanalys¹⁵. Under året har flera mått som används i bedömningarna för

⁹ Om åtgärder för att förbättra lokal och regional kollektiv persontrafik (prop.1977/78:92).

¹⁰ Lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik (1997:734).

¹¹ Alexandersson, G. (2011) Den svenska buss- och tågtrafiken – 20 år av avregleringar, Forskning i fickformat, Handelshögskolan och PwC, Stockholm

¹² 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.

¹³ Tidigare gällde lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik. Då ansvarade regionala trafikhuvudmän för kollektivtrafiken inom länet. Trafikhuvudmännen var oftast aktiebolag (länstrafikbolag) ägda gemensamt av kommuner och landsting. För att bedriva länsgränsöverskridande trafik krävdes tillstånd från regeringen.

¹⁴ Mål för framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:93).

¹⁵ Trafikanalys (2015) Uppföljning av de transportpolitiska målen, [Rapport 2015:7](#)

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 de så här: "Medborgarnas resmöjligheter med kollektivtrafiken har under en längre tid förbättrats i och med att utbudet ökat, främst i Sveriges tre största städer. Dock överskuggas detta till viss del av att biljettpriserna fortsätter att öka kraftigt" (sid 81).

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 haft i uppdrag av regeringen att följa utvecklingen och utvärdera effekterna under de första åren¹⁸, och Transportstyrelsen följer utvecklingen mer långsiktigt.

Vad gäller lokal och regional kollektivtrafik finns 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 som förkortar restiden genom att man slipper flera byten, och där passagerarna erbjuds WiFi-uppkoppling, och Djurgårdslinjen som utnyttjat pendlarbussar från Norrtälje och kört tät trafik dagtid från Cityterminalen till Skansen. Båda dessa startade tidigt 2012, men har nu upphört. 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.

Trafikanalys har lämnat tre årsrapporter om marknadsöppningen till Näringsdepartementet¹⁹ och i december 2014 presenterades en fjärde och avslutande rapport.²⁰ Där konstateras att den regionala tågtrafiken över länsgränser ökar snabbt som en följd av interregionala samarbeten. I övrigt har det inte skett några större förändringar för regional kollektivtrafik.

1.6 Kollektivtrafikens andel av persontransportarbetet

Det totala resandet på väg, järnväg, och sjö, räknat i personkilometer, har åttafaldigats sedan 1950 och låg 2014 på 145 miljarder personkilometer, enligt Trafikanalys beräkningar.²¹ Under 1950-talet bestod cirka hälften av persontransportarbetet av kollektivtrafik (se Figur 1.1). Sedan andra halvan av 1970-talet har andelen legat runt 15–16 procent. Nedgången mellan 1950 och 1975 återspeglar bilismens intåg i samhället, samtidigt som levnadsstandarden snabbt ökade. Utvecklingen med en kollektivtrafik som minskat i betydelse är ingalunda unik

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

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

¹⁸ Näringsdepartementet N2010/7904/TE.

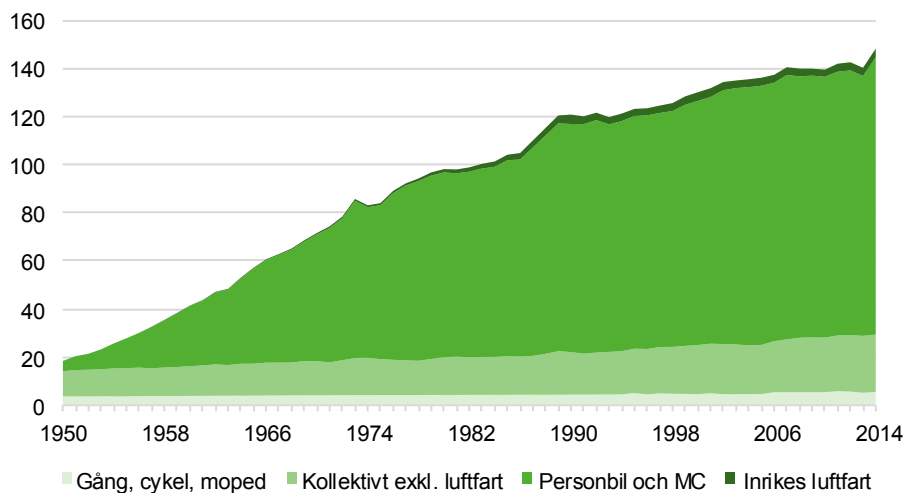
¹⁹ "Utvärdering av marknadsöppningar i kollektivtrafiken – rapport 2011", Trafikanalys Rapport 2011:9, samt

"Utvärdering av marknadsöppningar i kollektivtrafiken – rapport 2012", Trafikanalys Rapport 2012:13.

²⁰ "En förbättrad kollektivtrafik? - utvärdering av två reformer", Trafikanalys Rapport 2014:13

²¹ www.trafa.se/sv/Statistik/Transportarbete/

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.²²



Figur 1.1: Transportarbete (miljarder personkilometer) med olika trafikslag, 1950-2014.
Källa: Trafikanalys, www.trafa.se/sv/Statistik/Transportarbete/.

Resvaneundersökningen, RVU Sverige, visar att 20 procent av huvudresorna relaterade till arbete, tjänsten eller skola sker kollektivt medan 12 procent av samtliga huvudresor sker kollektivt.²³ 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 som ökar, särskilt regionaltågstrafiken. I många områden i landet har denna fördubblats det senaste årtiondet. I vissa områden ökar den årligen med upp till 15–20 procent.²⁴

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.²⁵ 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 "Kollektivtrafikens marknadsutveckling – tendenser och samband", rapport 2006:43, Transek AB.

²³ "RVU Sverige 2011-14 – den nationella resvaneundersökningen", [Trafikanalys Statistik 2015:10](http://Trafikanalys.Statistik.2015.10). Kollektivtrafik definieras här som buss, tåg, spårvagn eller tunnelbana.

²⁴ "KOLL framåt – Nationell handlingsplan för kollektivtrafikens framtida utveckling", Vägverket publikation: 2008:33.

²⁵ "Arbetspendling i storstadsregionerna – en nulägesanalys", Trafikanalys Rapport 2011:3.

2 Lokal och regional kollektivtrafik

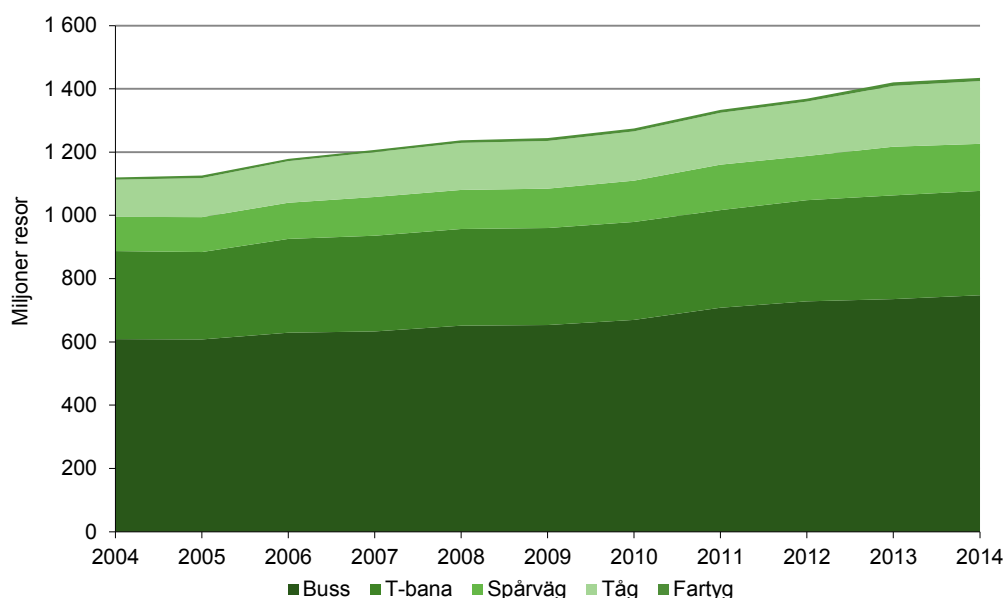
I detta avsnitt presenteras statistik kring den lokala och regionala svenska kollektivtrafiken. Uppgifterna presenteras efter år, trafikslag och län i tre delar. *Den första delen* presenterar konsumtionen av den lokala och regionala kollektivtrafiken i riket. *Den andra delen* presenterar de tjänster som rikets kollektivtrafik erbjuder. *Den tredje delen* redovisar ekonomin kring kollektivtrafiken.

2.1 Konsumtion

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

Resor (påstigningar)²⁶

Under år 2014 uppgick antalet lokala och regionala kollektivtrafikresor med buss, tåg, spårväg, tunnelbana och fartyg till 1 435 miljoner resor (Figur 2.1). Det är en ökning med en procent sedan föregående år och en ökning med 28 procent sett över en tioårsperiod.



Figur 2.1: Antal resor per trafikslag i riket år 2004-2014. Miljoner påstigningar. För ytterligare information, se Tabell 12 i Bilaga 1.

²⁶ I denna statistikrapport kvantifieras resande med antal påstigningar, d.v.s. varje gång en resenär stiger på ett fordon eller en farkost i kollektivtrafiken startar en ny resa. Begreppet resa har olika definitioner i olika statistikprodukter.

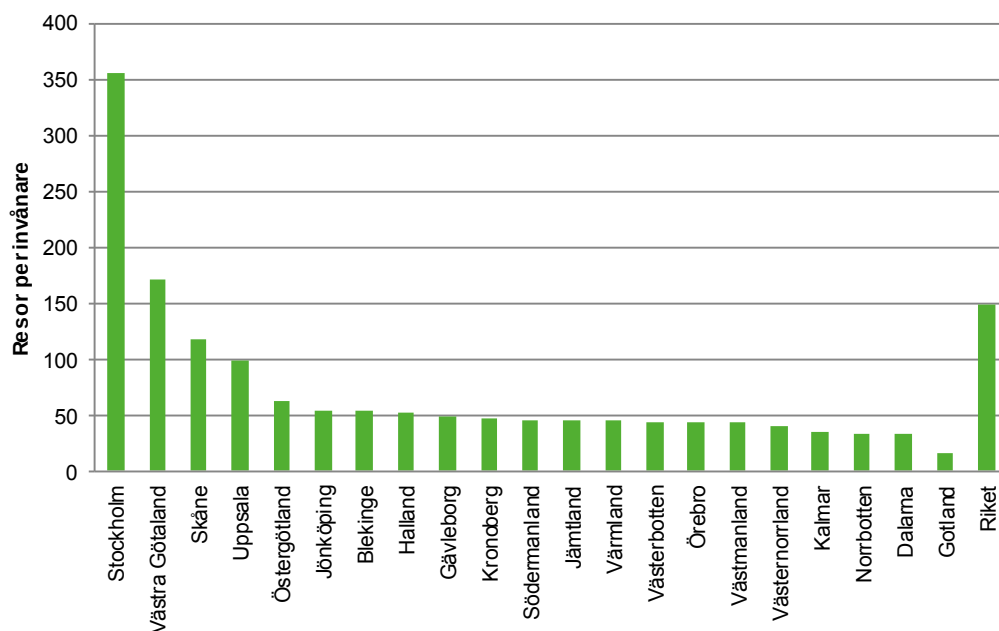
Under hela perioden 2004–2014 har buss varit det i särklass vanligaste kollektiva färdmedlet, med en andel på drygt hälften av allt kollektivresande. Under år 2014 genomfördes 747 miljoner resor med buss, vilket motsvarar 52 procent av det totala antalet resor med den lokala och regionala kollektivtrafiken. 330 miljoner resor, eller 23 procent, företogs med tunnelbana. 198 miljoner resor eller 14 procent företogs med tåg. 149 miljoner resor, vilket motsvarar 10 procent av alla resor med lokal och regional kollektivtrafik, företogs med spårväg. Resande med fartyg förekom sparsamt inom kollektivtrafiken. Endast elva miljoner resor, eller knappt en procent av resorna, skedde med fartyg under år 2014.

Tåg är det färdmedel där antalet resor ökat mest. Under de senaste tio åren var ökningen 68 procent. År 2004 genomfördes 118 miljoner resor och 2014 var antalet resor 198 miljoner. Antal resor med spårväg ökade med 38 procent, antalet resor med buss med 23 procent och antalet resor med tunnelbana med 19 procent under samma period.

Under år 2014 ökade antalet kollektivtrafikresor i flertalet av Sveriges län jämfört med 2013. Störst var ökningen i Västmanlands län, 18 procent, följt av Kalmar och Jämtlands län med nio respektive åtta procent²⁷. Antalet påstigningar minskade i fem län: Blekinge, Västra Götalands, Dalarnas, Gävleborgs och Västernorrlands län. Minskningen var störst i Dalarnas län där fem procent färre resor genomfördes år 2014 än år 2013. För ytterligare statistik kring antalet resor per län, se Tabell 16 i Bilaga 1.

Som tidigare nämnts har antalet kollektivtrafikresor i Sverige ökat under det senaste decenniet. Ökningen kan delvis förklaras med att Sveriges befolkning ökat, men det är inte hela sanningen. Statistiken visar nämligen att antalet resor per invånare i riket också har stigit under samma period. Sedan år 2004 har antalet resor stigit från 125 till 148 påstigningar per invånare och år (se Tabell 9 i Bilaga 1), vilket innebär att det i genomsnitt företogs 19 procent fler påstigningar per invånare under år 2014 jämfört med år 2004. Mellan år 2013 och 2014 var antalet påstigningar per person oförändrat.

²⁷ Stora förändringar finns även för Södermanlands län. Denna skillnad förklaras dock i huvudsak av förändrat sätt att redovisa.



Figur 2.2: Antal påstigningar i kollektivtrafiken per invånare efter län år 2014. För ytterligare information, se Tabell 2 samt Tabell 9 i Bilaga 1.

I storstadsregionerna Stockholms län, Västra Götalands län och Skåne län var antalet resor per invånare flest (Figur 2.2). I Stockholms län gjordes 355 kollektivtrafikresor per invånare, i Västra Götalands län 170 resor och i Skåne län 119 resor per person. Det är att jämföra med Gotland, där det endast företogs 16 resor med kollektivtrafik per invånare under året.

Tabell 2.1: Antal påstigningar per invånare efter trafikslag och län år 2014.

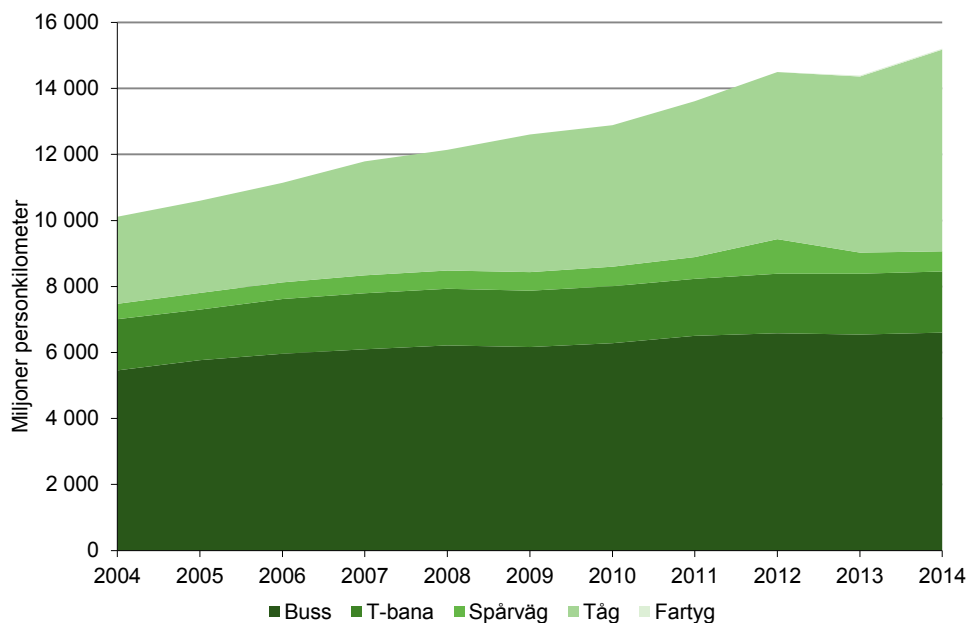
Län	Påstigningar per invånare					Totalt
	Buss	Tåg	Spårväg	Tunnelbana	Fartyg	
Stockholm	140	48	14	151	2	355
Uppsala	78	20	.	.	.	98
Södermanland	35	10	.	.	.	45
Östergötland	44	8	12	.	.	63
Jönköping	48	7	.	.	.	55
Kronoberg	33	14	.	.	.	47
Kalmar	31	5	.	.	.	36
Gotland	16	.	.	.	.	16
Blekinge	40	13	.	.	1	54
Skåne	85	34	.	.	.	119
Halland	32	21	.	.	.	53
Västra Götaland	86	11	70	.	4	170
Värmland	39	5	.	.	0	45
Örebro	40	4	.	.	.	44
Västmanland	41	2	.	.	.	43
Dalarna	32	2	.	.	.	34
Gävleborg	46	4	.	.	.	50
Västernorrland	39	2	.	.	.	41
Jämtland	43	2	.	.	.	45
Västerbotten	42	2	.	.	.	45
Norrbotten	34	0	.	.	.	34
Riket	77	20	15	34	1	148

I Stockholms län gjordes flest resor per invånare med tunnelbana (Tabell 2.1). I samtliga övriga län gjordes de flesta kollektivtrafikresorna per invånare med buss. Sammantaget gjordes 84 procent av alla påstigningar i kollektivtrafiken i något av de tre storstadslänen.

De flesta län erbjuder trafikslagen buss och tåg, medan spårväg, tunnelbana och fartyg enbart förekommer i ett fåtal län²⁸. Gotland är det enda länet som bara erbjuder ett trafikslag, buss. Tunnelbana erbjuds endast i Stockholm, medan spårväg finns i Stockholm, Västra Götaland samt Östergötland. Kollektivtrafik på vatten erbjuds i Stockholms län, Blekinge län, Västra Götalands län och Värmlands län.

Personkilometer

Begreppet personkilometer anger det antal kilometer som alla resenärer sammanlagt färdas. Med tanke på att antalet resor med kollektivtrafiken har ökat under det senaste decenniet, både det sammanlagda antalet resor och antalet resor per invånare, så är det inte överraskande att även antalet utförda personkilometer inom kollektivtrafiken har ökat under samma period.



Figur 2.3: Resande per trafikslag i riket år 2004-2014, miljoner personkilometer. För ytterligare information, se Tabell 14 i Bilaga 1.

Antalet personkilometer i lokal och regional, avtalsreglerad kollektivtrafik under 2014 var 15,2 miljarder. Det är en ökning med 5,6 procent jämfört med föregående år och en ökning med 50 procent sedan år 2004. (Figur 2.3)

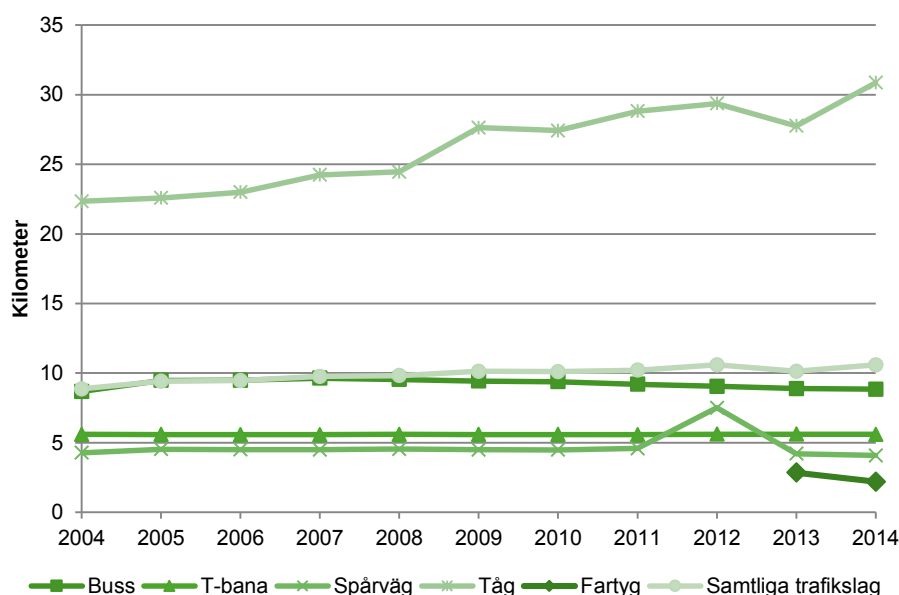
Det är resandet med tåg som ökat mest under det senaste decenniet. Sedan år 2004 har antalet personkilometer med tåg stigit med 132 procent. Även i de övriga trafikslagen har antalet personkilometer ökat: Buss med 21 procent och t-bana med 19 procent. För trafikslaget spårväg bör år 2012 inte jämföras med övriga år då den största utföraren av lokal och regional kollektivtrafik med spårväg inte lämnat uppgifter. Dessa har istället räknats fram

²⁸ För Södermanland, Örebro, Västmanland och Dalarna saknas uppgifter om utbud för tågresor. Detta innebär sammantaget att utbudet med regionaltåg underskattas i denna rapport.

genom att multiplicera antalet resor per trafikslag med medelreslängder 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, som redovisas i Figur 2.3. År 2013 redovisades personkilometer på nytt av denna utförare och ökningen av antal personkilometer för spårväg mellan år 2004 och 2014 är 32 procent.

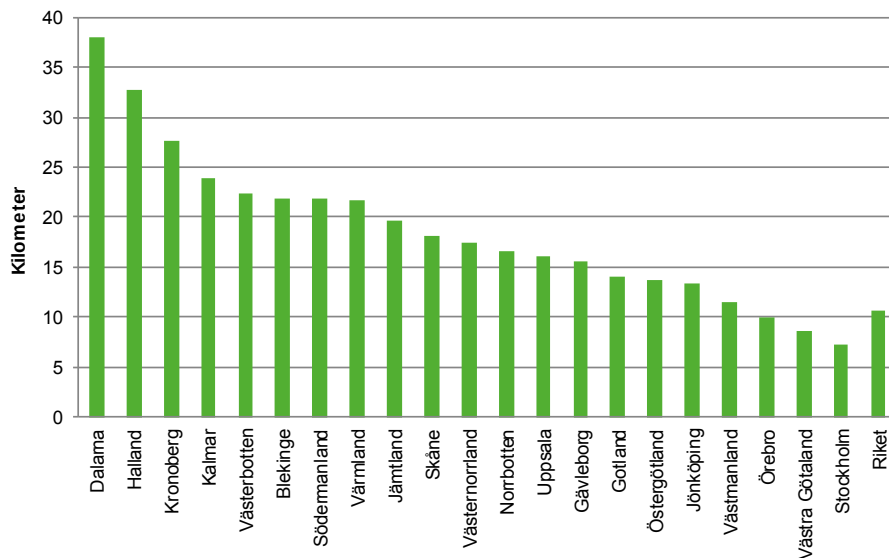
Resans genomsnittliga längd

Under det senaste decenniet har Sveriges tågresenärer gjort allt längre resor. År 2004 var den genomsnittliga tågresan 22 kilometer, och år 2014 var den 31 kilometer (Figur 2.4).



Figur 2.4: Medelreslängd efter trafikslag i riket år 2004-2014, mätt i kilometer. För uppgiften om spårväg 2012, se texten under Figur 2.3. För ytterligare information, se Tabell 15 i Bilaga 1.

Tågresorna har i genomsnitt blivit 38 procent längre sedan år 2004. För övriga trafikslag har de genomsnittliga reslängderna, med vissa variationer över åren, hållit sig på ungefär samma nivåer sedan år 2002. Undantaget är medelreslängden med spårväg för år 2012 som ligger avsevärt högre än övriga år. 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. Uppgifter om medelreslängd för fartygstrafik har endast samlats in 2013 och 2014.



Figur 2.5: Medelreslängd efter län år 2014. För ytterligare information, se Tabell 2 i Bilaga 1.

Under år 2014 varierade den genomsnittliga längden på rikets kollektivtrafikresor rejält mellan de olika länen (se Figur 2.5). I Dalarnas län var varje resa i genomsnitt 38 kilometer lång, vilket var längst i hela riket. Även i Hallands och Kronobergs län företogs relativt långa resor, 33 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 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, de var i genomsnitt 38 kilometer långa. Näst längst medelreslängd hade bussresorna i Kalmar och Västerbottens län, de var 20 kilometer långa. I Stockholm var den genomsnittliga bussresan endast sex kilometer lång och i Skåne sju kilometer lång. De längsta tågresorna företogs i Norrbottens län. Där var de i genomsnitt 228 kilometer långa. I Västernorrlands län var genomsnittslängden per tågresa 136 kilometer och i Jämtlands län 135 km. I Gävleborgs län var genomsnittslängden per tågresa 79 kilometer, medan de kortaste tågresorna företogs i Örebro och Stockholms län, där de var 18 respektive 27 kilometer långa. Spårväg och tunnelbana erbjuds bara i vissa län. Med dessa trafikslag är resorna korta, i genomsnitt mellan fyra och sex kilometer (Tabell 2.2).

Tabell 2.2: Medelreslängd efter trafikslag och län år 2014²⁹

Län	Medelreslängd					Totalt
	Buss	Tåg	Spårväg	Tunnelbana	Båttrafik	
Stockholm	6	18	3	6	..	7
Uppsala	10	40	.	.	.	16
Södermanland	12	57	.	.	.	22
Östergötland	12	39	3	.	.	14
Jönköping	9	41	.	.	.	13
Kronoberg	19	48	.	.	.	28
Kalmar	20	49	.	.	.	24
Gotland	14	.	.	.	.	14
Blekinge	11	56	.	.	10	22
Skåne	7	46	.	.	.	18
Halland	17	57	.	.	.	33
Västra Götaland	9	35	4	.	3	9
Värmland	18	47	.	.	..	22
Örebro	8	27	.	.	.	10
Västmanland	12	..	.	.	.	11
Dalarna	38	45	.	.	.	38
Gävleborg	11	79	.	.	.	16
Västernorrland	11	136	.	.	.	17
Jämtland	14	135	.	.	.	20
Västerbotten	20	72	.	.	.	22
Norrbottn	14	228	.	.	.	17
Riket	9	31	4	6	2	11

2.2 Tjänster

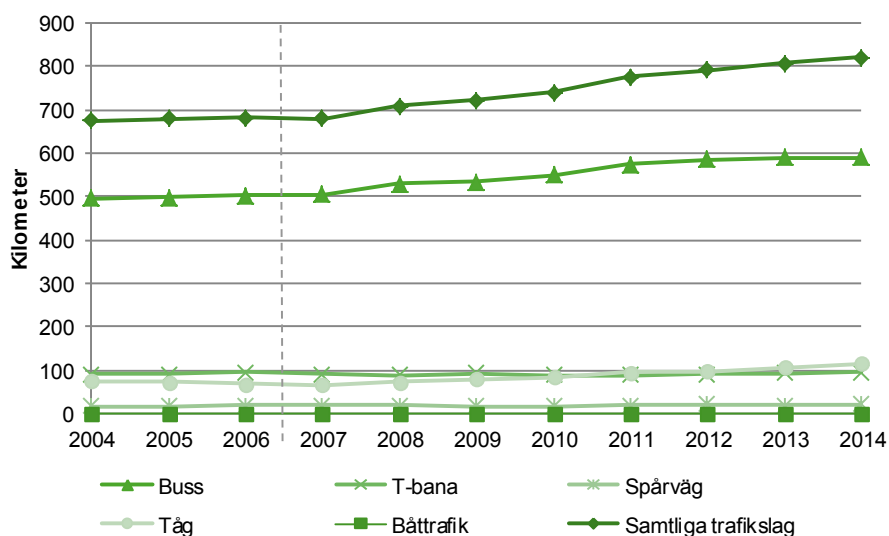
De tjänster som erbjuds inom den lokala och regionala kollektivtrafiken kvantifieras i detta avsnitt med *utbudskilometer* och *sittplatskilometer*. Begreppet utbudskilometer anger antalet utförda kilometer med fordon och vagnar i kollektivtrafiken medan begreppet sittplatskilometer anger antalet utförda kilometer i kollektivtrafiken multiplicerat med fordonens sittplatskapacitet.

Utbudskilometer

Det totala antalet utbudskilometer för den svenska kollektivtrafiken uppgick under år 2014 till 822 miljoner kilometer (se Figur 2.6)³⁰ vilket är en ökning med två procent sedan föregående år. Under år 2014 stod bussarna för 72 procent av det totala utbudet i kollektivtrafiken, mätt i utbudskilometer. 14 procent av landets utbud bestod av tåg, elva procent av tunnelbana och knappt tre procent av spårväg, mätt i utbudskilometer.

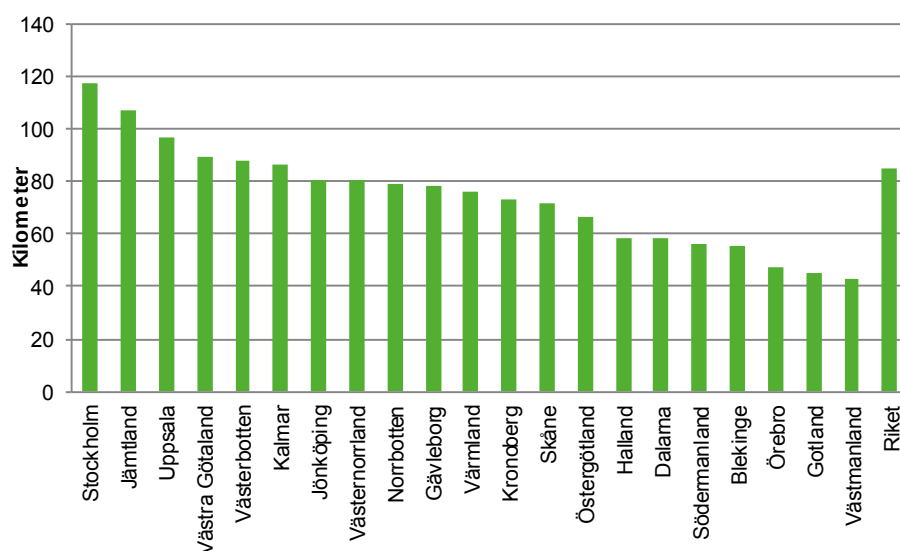
²⁹ För Stockholms län saknas uppgift om reslängder för fartygstrafik.

³⁰ Södermanlands, Örebro, Västmanlands och Dalarnas län, 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: Antal utbudskilometer efter trafikslag i riket år 2003–2014. Miljoner kilometer. För ytterligare information, se Tabell 13 i Bilaga 1. Uppgifterna vad gäller spårtrafik för perioden 2004–2006 inte är fullt jämförbara med 2007–2014.

Figur 2.6 visar att utbudet inom kollektivtrafiken mätt i utbudskilometer har ökat med 21 procent sedan år 2007. Definitionerna för hur utbudskilometer beräknas för spårtrafik har ändrats mellan år 2006 och år 2007, och detta markeras med den streckade linjen i Figur 2.6 ovan³¹. Dock är siffrorna vad gäller buss jämförbara för hela perioden. Bussutbudet har ökat med 19 procent under 2004–2014 och 17 procent under 2007–2014.



Figur 2.7: Antal utbudskilometer per invånare efter län år 2014. För ytterligare information, se Tabell 2 i Bilaga 1.

³¹ För ytterligare information om definitionsförändringarna, se SIKAs Statistik 2008:17.

Stockholms län hade det största utbudet av kollektivtrafik under året, 117 utbudskilometer per invånare. Lägst antal utbudskilometer per invånare erbjöd Gotlands län med 45 kilometer per invånare³². (Figur 2.7)

Tabell 2.3: Antal utbudskilometer per invånare efter trafikslag och län år 2014.

Län	Utbudskilometer per invånare					Totalt
	Buss	Tåg	Spårväg	Tunnelbana	Båttrafik	
Stockholm	60	13	1	43	..	117
Uppsala	84	13	.	.	.	97
Södermanland	56	..	.	.	.	56
Östergötland	54	9	3	.	.	66
Jönköping	50	30	.	.	.	81
Kronoberg	62	11	.	.	.	73
Kalmar	77	9	.	.	.	87
Gotland	45	.	.	.	.	45
Blekinge	44	11	.	.	0	55
Skåne	54	18	.	.	.	72
Halland	48	11	.	.	.	59
Västra Götaland	71	8	10	.	0	89
Värmland	69	7	.	.	0	76
Örebro	47	..	.	.	.	47
Västmanland	43	..	.	.	.	43
Dalarna	59	..	.	.	.	59
Gävleborg	60	18	.	.	.	79
Västernorrland	53	27	.	.	.	81
Jämtland	86	22	.	.	.	107
Västerbotten	70	17	.	.	.	88
Norrbottn	66	13	.	.	.	79
Riket	61	12	2	10	0	85

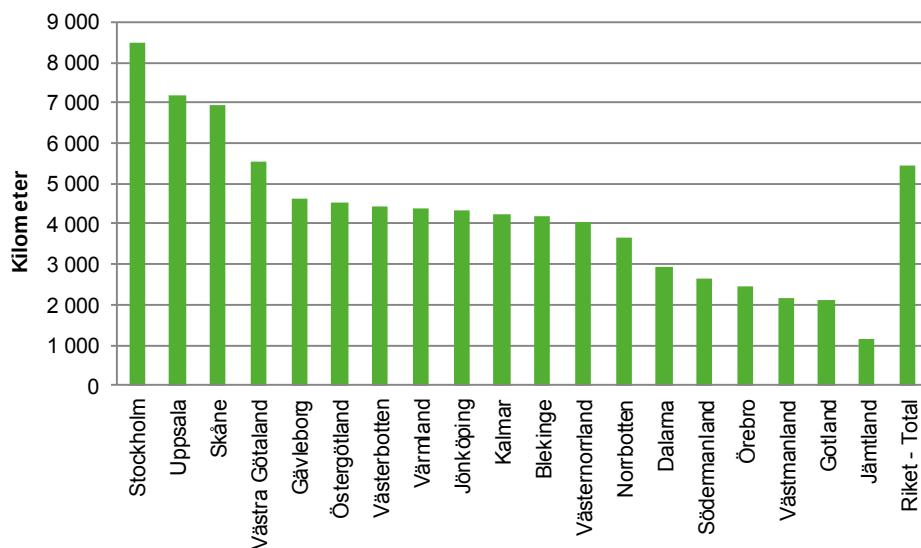
I samtliga län dominerar bussutbudet per invånare, mätt i utbudskilometer, och buss är också det enda kollektivtrafikslag som återfinns i samtliga län. Jämtlands län hade det största bussutbudet per invånare, 86 kilometer per invånare, medan Blekinge län hade det lägsta utbudet, 44 kilometer per invånare. (Tabell 2.3)

Spårtrafiken utgjorde ett betydande inslag i vissa län. I Stockholms län var utbudet av tunnelbana 43 kilometer per invånare. Jönköpings län, Västernorrlands län och Jämtlands län erbjöd ett relativt stort utbud av tåg, mätt i utbudskilometer per invånare. Västra Götaland, med Göteborgsregionen, har det största utbudet per invånare av spårväg. Övriga län som erbjuder spårväg är Östergötlands län och Stockholms län.

Sittplatskilometer

Uppgifter om antalet erbjudna sittplatskilometer inom kollektivtrafiken samlades in första gången år 2008. Kronobergs län och Hallands län har inte redovisat denna uppgift för år 2014, vilket gör att dessa län har utelämnats ur Figur 2.8.

³² Västmanland har lägst utbud enligt tabell, men eftersom de inte kunnat lämna kompletta uppgifter rörande sitttågutbud är det en underskattning av det totala utbudet i länet. Gotland är det län varom vi har kompletta uppgifter som har lägst utbud.



Figur 2.8: Antal sittplatskilometer per invånare efter län år 2014³³. För ytterligare information, se Tabell 2 i Bilaga 1.

Under år 2014 erbjöds i genomsnitt 5 429 sittplatskilometer per invånare i riket³⁴ (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 drygt 8 500 sittplatskilometer per invånare under år 2014. I Uppsala län erbjöds 7 200 sittplatskilometer per invånare och i Skåne län erbjöds 6 900 sittplatskilometer. Gotlands län, som hade det minsta utbudet av kollektivtrafik mätt i sittplatskilometer, erbjöd endast cirka 2 100 sittplatskilometer per invånare under år 2014³⁵.

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 2014 års priser för att göra det lättare att jämföra mellan åren.

Kostnader, verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott

Under år 2014 uppgick de totala kostnaderna för den lokala och regionala kollektivtrafiken i Sverige till drygt 40 miljarder kronor. Intäkterna från själva verksamheten var 20 miljarder kronor. Cirka hälften av den svenska kollektivtrafiken finansierades därmed av verksamhetsintäkter.

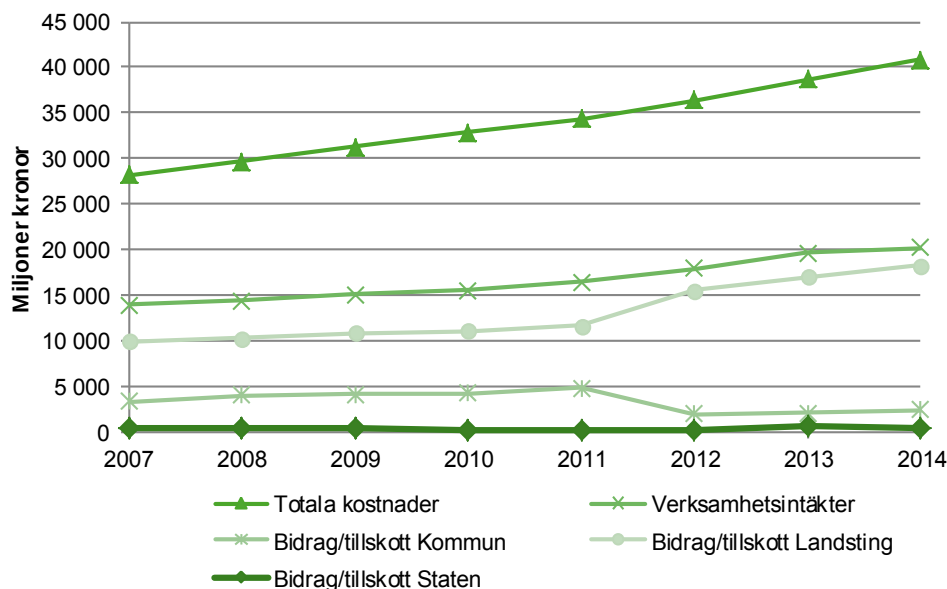
Kostnaderna för att producera den svenska kollektivtrafiken ökade med knappt sex procent från 2013 till 2014 medan verksamhetsintäkterna endast ökade med tre procent. Sedan 2007 har såväl kostnaderna för produktionen som verksamhetsintäkterna av den svenska

³³ För sammanlagt 19 av landets 21 län har uppgifter lämnats. De län för vilka inga siffror har redovisats har utelämnats ur figuren.

³⁴ Riksgenomsnitt beräknat på de 19 län som redovisat sittplatskilometer för minst ett trafikslag.

³⁵ Sittplatskilometer per invånare är lägst i Jämtlands län, men uppgiften är ofullständig då den endast innehåller sittplatskilometer för tåg. Sittplatskilometer för buss saknas. För Södermanlands, Kronobergs, Hallands, Örebro, Västmanlands och Dalarnas län saknas sittplatskilometer för tåg, men finns för trafikslaget buss. Uppgiften är därmed underskattad.

kollektivtrafiken ökat med omkring 45 procent, medan utbudet mätt som fordonskilometer bara ökat med 21 procent, se sidan 24. Således har kostnaderna per fordonskilometer ökat med 20 procent sedan 2007.



Figur 2.9: Kostnader, verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott i riket år 2007–2014. Miljoner kronor, 2014 års priser. För ytterligare information, se Tabell 8 i Bilaga 1.

Under år 2014 erhöll kollektivtrafiken totalt 21 miljarder kronor i bidrag/tillskott från landsting, kommuner och stat (Trafikverket). Bidragen/tillskotten fördelades på följande vis: 87 procent kom från landstingen, elva procent från kommunerna och resterande två procent sköts till av staten (Figur 2.9).

Andelen bidrag/tillskott till kollektivtrafiken fördelade sig under perioden 2007–2011 på drygt 25 procent från kommunerna och knappt 75 procent från landsting och stat. I och med år 2012 ses ett skifte i denna fördelning, kommunernas andel gick under året ner till elva procent medan landstingens andel ökade till omkring 88 procent. Bidragen från staten låg kvar på ett par procent. Skiftet mellan kommun och landsting beror på att man i flera län från och med år 2012 lagt över ansvaret för kollektivtrafiken från kommunerna till landstinget (vilket sedan kompenseras med skatteväxling). Det är en följd av de nya organisationer som skapades som en konsekvens av den nya kollektivtrafiklagen som trädde i kraft 2012.

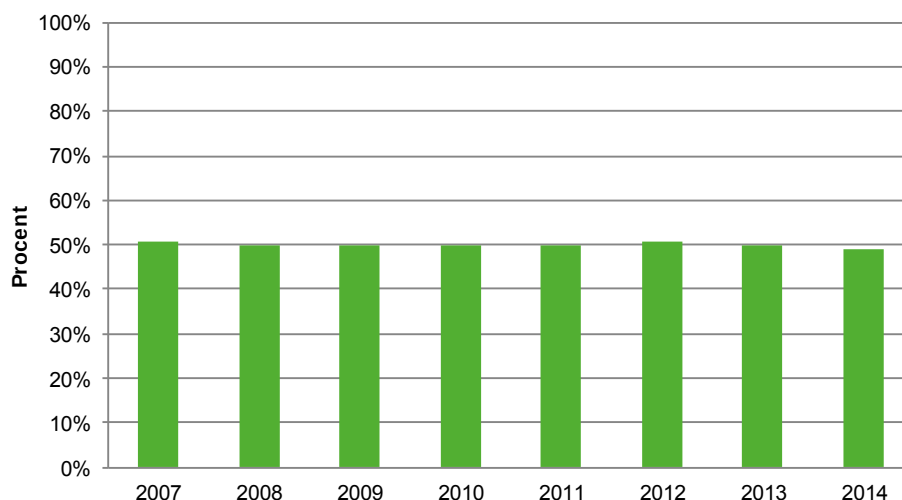
Som tidigare konstaterats är Stockholms län dominerande inom många områden av den svenska kollektivtrafiken. Där finns det största utbudet, de största intäkterna och också de största kostnaderna. Under år 2014 uppgick de totala verksamhetsintäkterna (trafikintäkter samt övriga affärsintäkter) för Stockholms läns kollektivtrafik till knappt 10 miljarder kronor, vilket motsvarar knappt hälften, 48 procent, av rikets totala verksamhetsintäkter för lokal och regional kollektivtrafik under året. Även de totala kostnaderna för produktionen av lokaltrafiken var störst i landet i Stockholms län, 17,5 miljarder eller 43 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 2014 uppgick Skåne läns verksamhetsintäkter till knappt 2,6 miljarder kronor, medan de totala kostnaderna uppgick till knappt

4,7 miljarder kronor. Västra Götalands län hade verksamhetsintäkter om tre miljarder kronor från sin kollektivtrafik, medan de totala kostnaderna för densamma uppgick till 7,1 miljarder kronor. För mer information om varje läns intäkter, bidrag och kostnader för den lokala och regionala kollektivtrafiken under år 2014, se Tabell 1 i Bilaga 1.

Självfinansiering 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: Andel verksamhetsintäkter av de totala intäkterna i riket år 2004-2014. Andel (%)³⁶. För ytterligare information, se Tabell 11 i Bilaga 1.

Under år 2014 finansierades nära hälften, eller 49 procent, av rikets lokala och regionala kollektivtrafik av den egna verksamheten. Resterande del av intäkterna finansierades med hjälp av bidrag och tillskott från kommuner, landsting och stat. Landstingen finansierade 44 procent, kommunerna knappt fem procent och staten en procent.

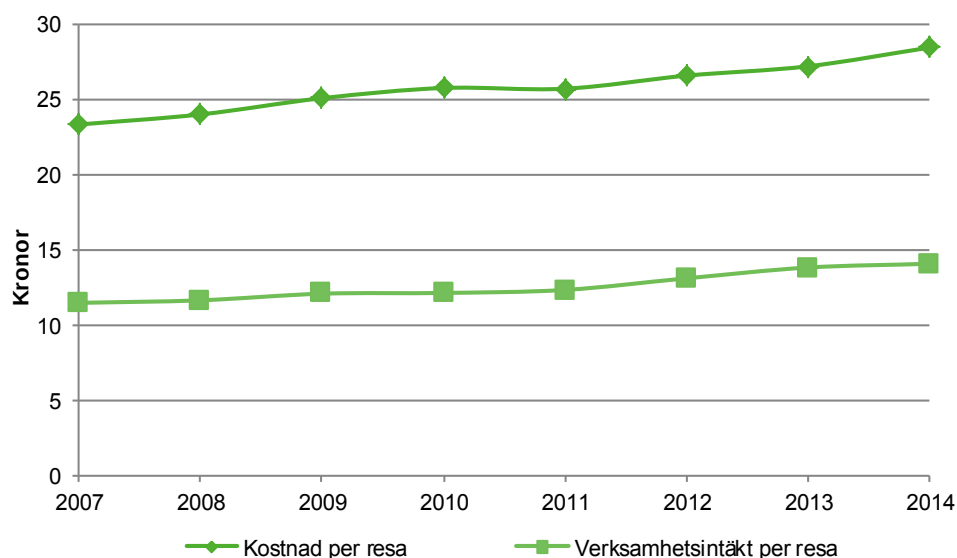
Under hela perioden sedan år 2007 har självfinansieringsgraden varit omkring 50 procent av den totala finansieringen (Figur 2.10). Självfinansieringsgraden för 2014 var den lägsta sedan den började mätas på detta sätt (2007).

Självfinansieringsgraden varierar stort bland länen (se Tabell 1 i Bilaga 1). Högst självfinansieringsgrad under år 2014 hade Stockholms och Hallands län. I dessa län kom 55 procent av intäkterna från den egna verksamheten. I Skåne län var självfinansieringsgraden 54 procent. Gotlands och Södermanlands län hade lägst självfinansieringsgrad, där 22 respektive 30 procent av intäkterna kom från den egna verksamheten.

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).

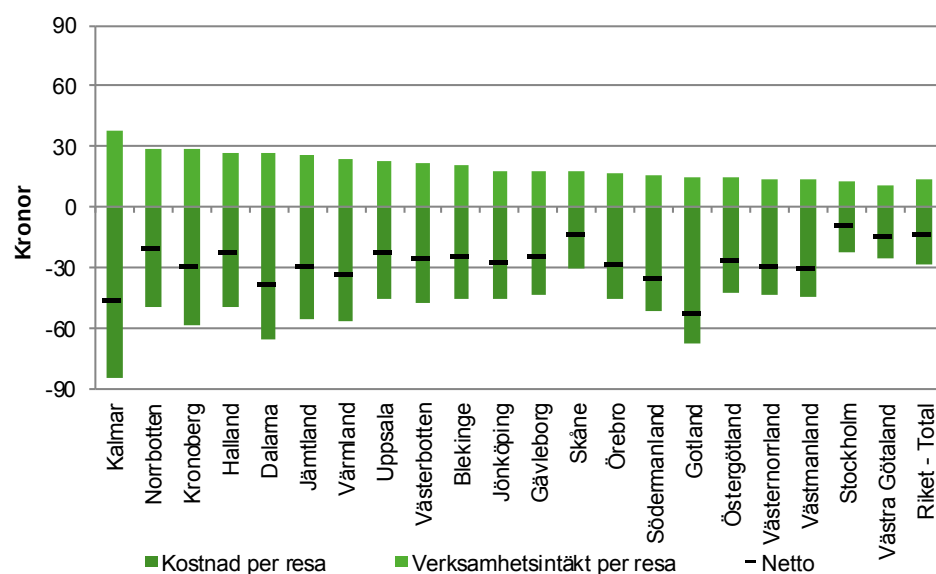
Kostnader och verksamhetsintäkter per resa

År 2014 kostade en kollektivtrafikresa i riket i genomsnitt 28 kronor (Figur 2.11). Den genomsnittliga verksamhetsintäkten var drygt 14 kronor per resa, vilket till största delen var biljettintäkter från resenärer.



Figur 2.11. Kostnader och verksamhetsintäkter per kollektivtrafikresa i riket år 2007–2014, 2014 års priser. För ytterligare information, se Tabell 10 i Bilaga 1.

År 2007 kostade en resa 23 kronor och inbringade drygt 11 kronor. Under perioden 2007–2014 har sålunda kostnaderna för en genomsnittlig kollektivtrafikresa stigit 22 procent och verksamhetsintäkterna per resa med 23 procent.



Figur 2.12: Kostnader, verksamhetsintäkter och netto (kostnad minus verksamhetsintäkt) per kollektivtrafikresa och län, år 2014. För ytterligare information, se Tabell 3 i Bilaga 1.

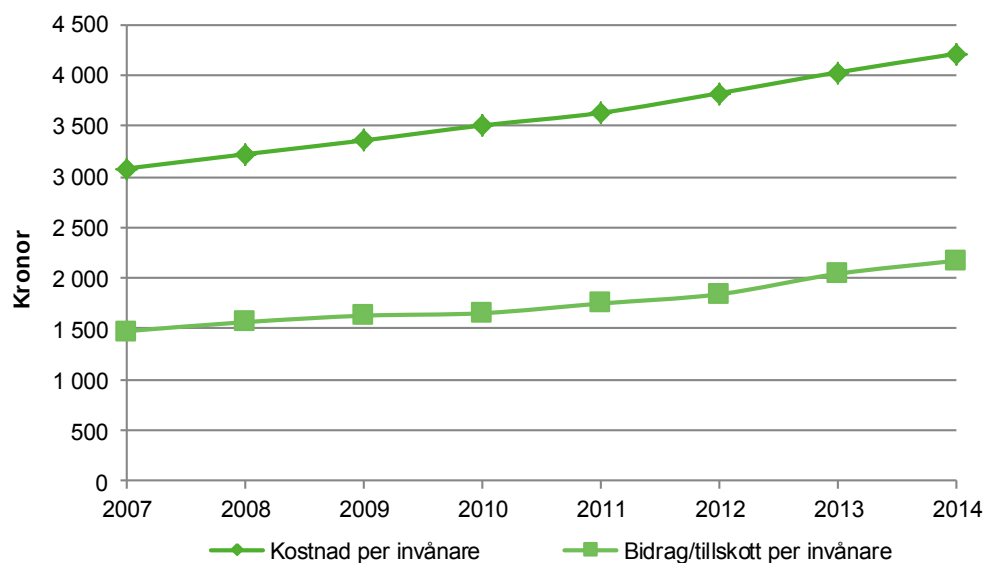
Både kostnader och verksamhetsintäkter per resa varierar mycket mellan länen (Figur 2.14). Under året var kostnaden per resa högst i Kalmar län, 85 kronor, följt av Gotlands län och Dalarnas län som hade en kostnad om 68 respektive 66 kronor per resa. Lägst kostnad per resa hade storstadslänen. I Stockholm kostade en resa i genomsnitt 23 kronor under året, i Västra Götalands län knappt 26 kronor och i Skåne län 31 kronor.

Kalmar län och hade också högst verksamhetsintäkter per resa under 2014, 37 kronor per resa, följt av Norrbotten med 29 kronor per resa. Verksamhetsintäkterna var lägst i Västra Götaland och Stockholm med elva respektive knappt 13 kronor per resa.

Den lägsta nettokostnaden per resa (det vill säga produktionskostnaden minus verksamhetsintäkten) hade Stockholms län och Skåne län, med nettokostnader på 10 respektive 13 kronor per resa. Störst nettokostnad per resa hade Gotlands län och Kalmar län, med nettokostnader på 53 respektive 47 kronor per resa.

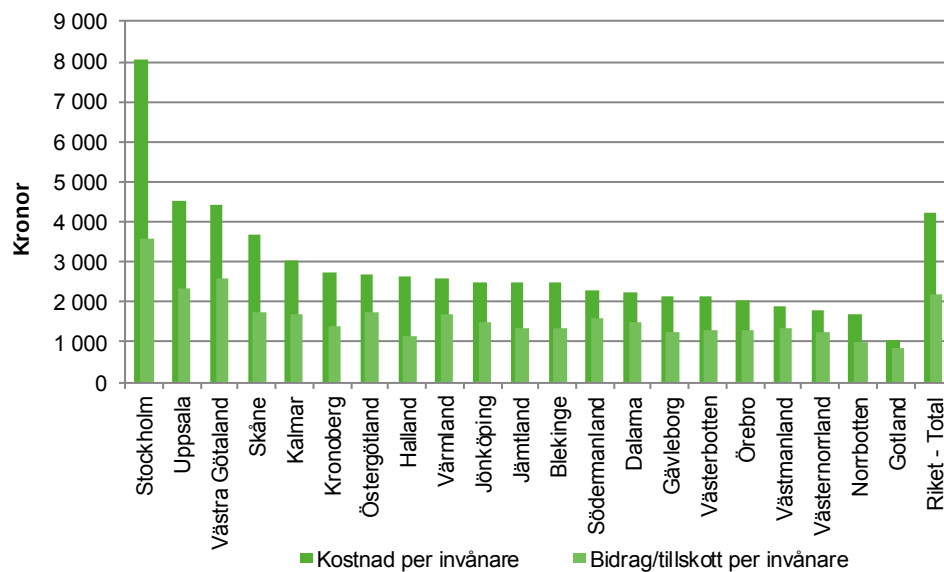
Bidrag och kostnader per invånare

Sedan år 2007 har de skattefinansierade bidragen till kollektivtrafiken, sett per invånare, ökat med 47 procent, från knappt 1 500 kronor till nästan 2 200 kronor per invånare år 2014 (Figur 2.13). Under samma tidsperiod har kostnaden för kollektivtrafiken per invånare ökat generellt i Sverige, från knappt 3 100 kronor per invånare år 2007 till 4 200 kronor per invånare. Det är en ökning med 37 procent.



Figur 2.13: Kostnader och bidrag/tillskott per invånare i riket år 2007–2014, 2014 års priser. För ytterligare information, se Tabell 4 i Bilaga 1.

Kostnaden för den lokala och regionala kollektivtrafiken per invånare varierar mellan de olika länen. Under år 2014 hade Stockholms län både det högsta bidraget/tillskottet per invånare, knappt 3 600 kronor, och den högsta kostnaden per invånare, drygt 8 000 kr (Figur 2.14).



Figur 2.14: Kostnader och bidrag/tillskott per invånare efter län år 2014. För ytterligare information, se Tabell 4 i Bilaga 1.

Lägst bidrag/tillskott per invånare under 2014 för den lokala och regionala kollektivtrafiken, 833 kronor, hade Gotlands län. Gotlands län hade också lägst kostnad per invånare, 1 071 kr per invånare.

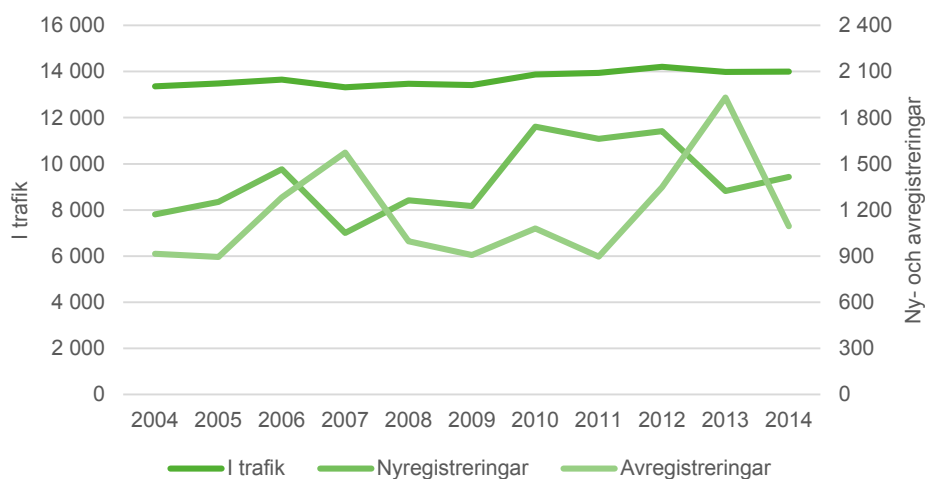
3 Sveriges busspark

I detta avsnitt beskrivs de svenskregistrerade bussarna i korthet.³⁷ 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. Det registret omfattar även bussar som inte går i regional reguljär linjetrafik.

3.1 Antal bussar

I slutet av 2014 fanns det 13 992 bussar³⁸ registrerade i trafik i Sverige och under året nyregistrerades 1 414 bussar. Det avregistrerades färre än det nyregistrerades, 1 094 stycken. Antalet bussar i trafik är i princip oförändrat jämfört med året innan. Nyregistreringen av bussar ökade med knappt sju procent, och avregistreringen minskade med 43 procent.

Vi ser att antalet bussar i trafik legat ganska konstant de senaste fem åren kring 14 000, medan det under den närmast föregående femårsperioden låg runt 13 500 (Figur 3.1). Investering i nya bussar är konjunkturkänsligt och lågkonjunkturen under 2007 och 2008 återspeglas i minskade nyregistreringar. Om vi utgår från 2014 års siffror befinner vi oss i en svagare ekonomisk period. De senaste tio åren har nyregistreringarna legat runt 9–10 procent av bussparken, undantaget 2006 och 2010–2012, då andelen legat högre, runt 11–12 procent. Avregistreringarna har legat mellan sju och nio procent, utom 2007 och 2013 då de ökade till 12–14 procent, och därmed översteg nyregistreringarna.

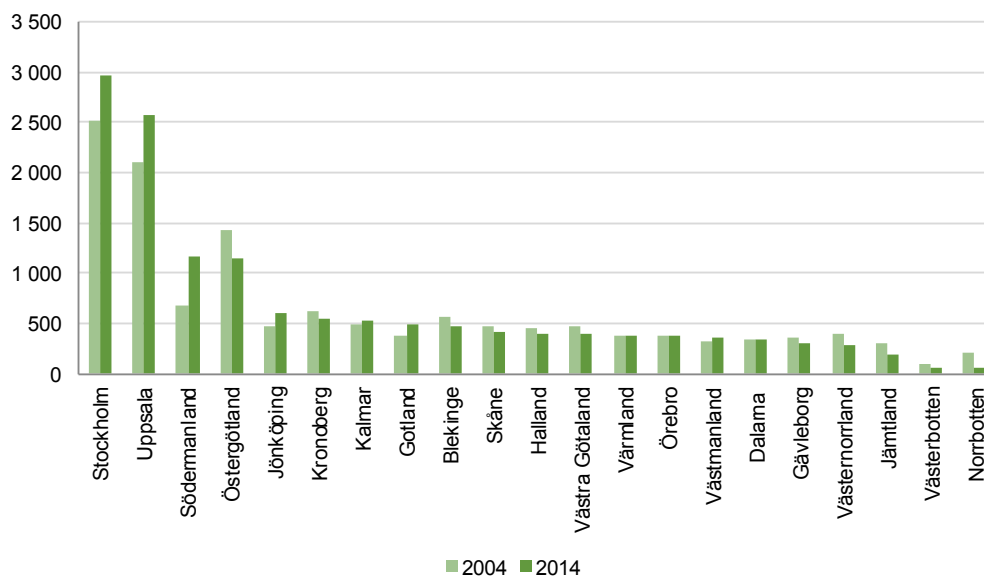


Figur 3.1: Antal bussar i trafik (vänster axel) och antal nyregistrerade och avregistrerade bussar (höger axel), åren 2004–2014. Källa: Fordon 2013–2014 (Trafikanalys).

³⁷ Detaljerad officiell statistik över svenska fordon publiceras årligen, senast i Fordon 2014, Trafikanalys Statistik 2015:5.

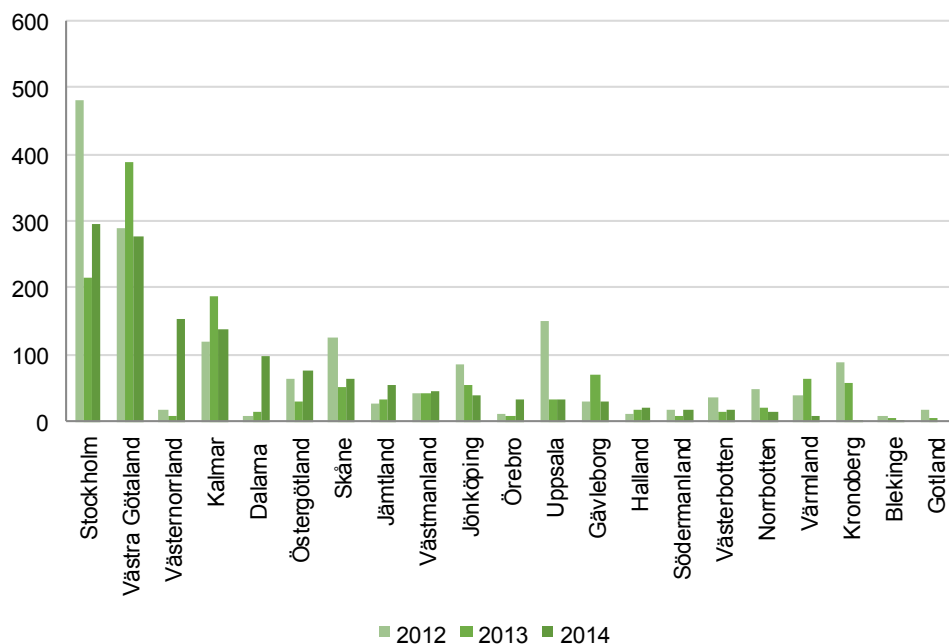
³⁸ En buss är ett motorfordon inrättat "huvudsakligen för personbefordran" och som är försett med fler än åtta sittplatser utöver förarplatsen. Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Flest bussar i trafik i slutet av år 2014 fanns i de befolkningsmässigt största länen, Stockholm (2 975 bussar), och Västra Götaland (2 565 bussar) på tredje plats återfinns Kalmar (1 170 bussar). Minst antal bussar fanns i Blekinge län (49) och på Gotland (59), se Figur 3.2. I riket har antalet bussar i trafik ökat med knappt fem procent från år 2004 till 2014. Störst minskning har Blekinge (–77 procent) och Kronobergs län (–36 procent) haft. Under samma period ökade antalet bussar i trafik i Kalmar län med 73 procent och även i Jämtlands och Jönköpings län ökade antalet, med 30 procent.



Figur 3.2: Antal bussar i trafik fördelat per län, 2004 och 2014.
Källa: Fordon i län och kommuner 2004 och 2014 (SIKA, Trafikanalys).

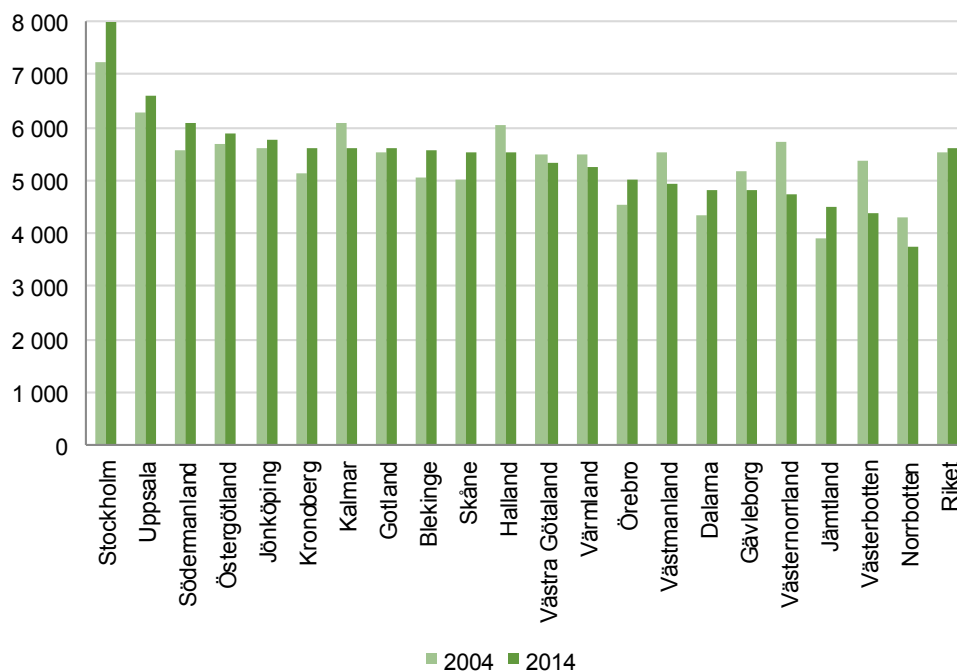
De årliga variationerna i nyregistrerade bussar i länen är stora (Figur 3.3). Det kan förklaras av att upphandlingar av bussar i länen oftast omfattar flera bussar, och att avtalslängden är flera år.



Figur 3.3: Antal nyregistrerade bussar efter län, 2012– 2014.
Källa: Fordon 2012–2014 (Trafikanalys).

3.2 Medelkörsträckor

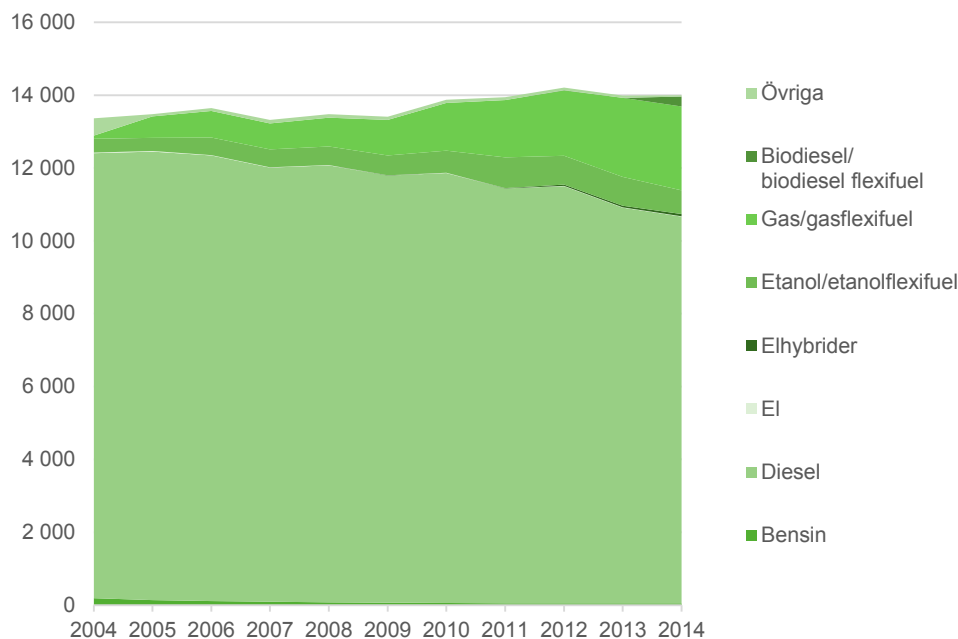
Under 2014 kördes en buss i genomsnitt 56 038 km. Detta är att jämföra med 12 218 km för en personbil, 14 126 för en lätt lastbil och 41 252 km för en tung lastbil. Den genomsnittliga körsträckan för bussar i Sverige har sedan 2004 ökat med drygt en procent. Körsträckan har under denna tid ökat mest i Gotlands län och Uppsala län (med 15 respektive 12 procent), samtidigt som den har minskat mest i Dalarnas län (–18 procent) och i Västernorrlands län (–17 procent) (se Figur 3.4).



Figur 3.4: Medelkörsträckor för bussar efter län i kilometer, 2004 och 2014.
Källa: Körsträckor 2004 och Fordon 2014 (SIKA, Trafikanalys).

3.3 Bussarnas drivmedel

Dieseldrivna bussar dominerar fortfarande bussparken, men de har minskat sin andel från 91 till 76 procent mellan 2004 och 2014 (Figur 3.5). Andelen bussar som drivs med naturgas/biogas har ökat snabbt under samma period från drygt en halv procent till 16 procent år 2014, medan etanolhybridernas andel vuxit mer blygsamt från knappt tre till knappt fem procent och faktiskt minskat i antal de senaste åren. Under 2014 registrerades också ett antal biodiesalbussar och dessa uppgår nu till 277 stycken. Antalet elhybridbussar var 60 och antalet rena elbussar var 11.



Figur 3.5: Bussar i trafik efter drivmedel, 2004–2014.
Källa: Fordon 2013-2014 (Trafikanalys).

3.4 Antal passagerare i bussarna

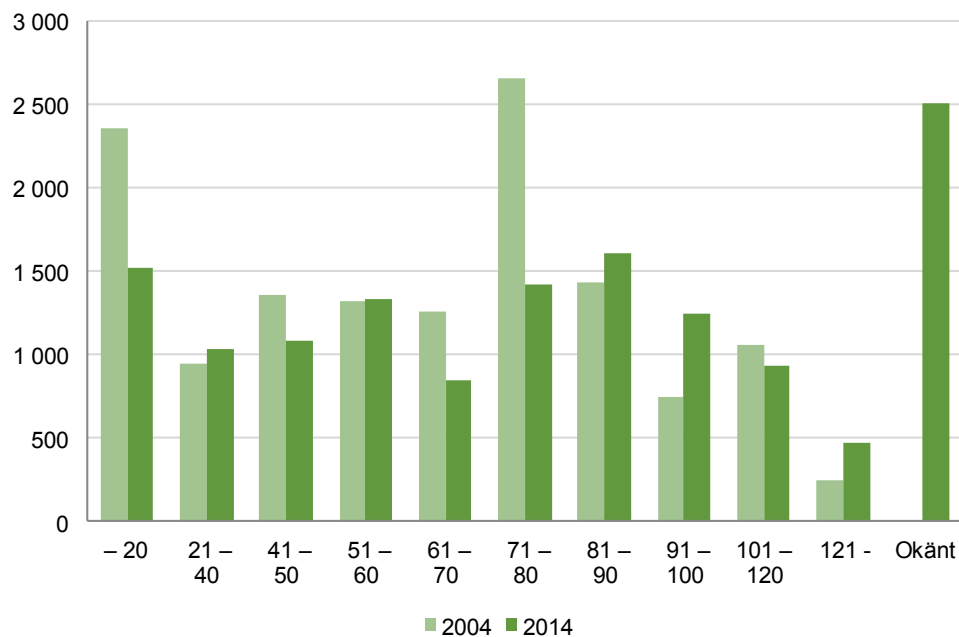
Det finns tre huvudtyper av buss: stadsbuss, landsvägsbuss och turistbuss. Indelningen sker efter hur mycket utrymme som finns för stående passagerare.

- Klass I stadsbuss: ett fordon i denna klass har sittplatser samt utrymmen för stående passagerare.
- Klass II landsvägsbuss: ett fordon i denna klass kan ha utrymmen för stående passagerare men endast i gången.
- Klass III långfärdsbuss: ett fordon i denna klass har inga utrymmen för stående passagerare.³⁹

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. Utvecklingen⁴⁰ mellan 2004 och 2014 visas i Figur 3.6.

³⁹ 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.

⁴⁰ Dock blir det svårt med en jämförelse då gruppen okänt hat ökat på grund av att uppgiften om antal passagerare inte finns på CoC-dokumenterna för bussar.



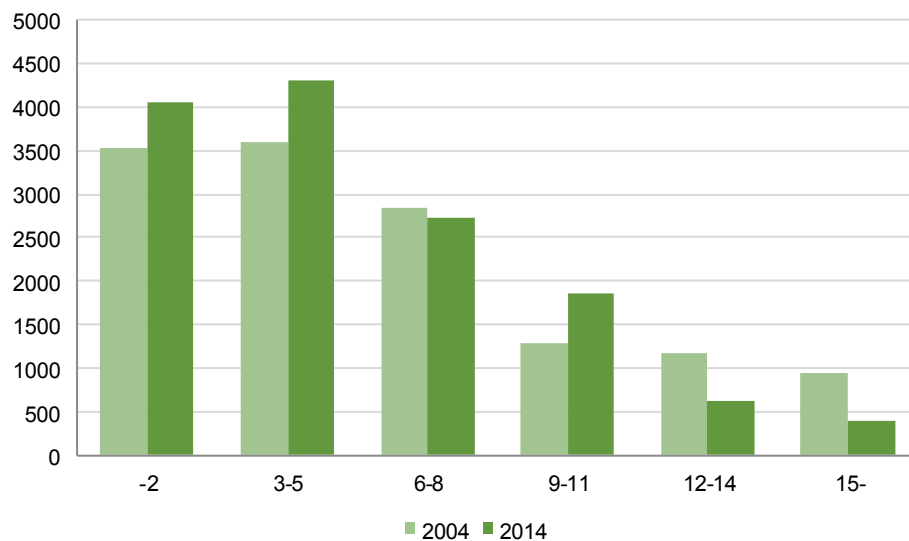
Figur 3.6: Bussar i trafik efter tillåtet antal passagerare, både sittande och stående, år 2004 och 2014.
Källa: Fordon 2004 och 2014 (SIKA, Trafikanalys).

Nästan hälften, 40 procent av alla bussar i yrkesmässig trafik var leasade, flest i kategorin 91–100 passagerare där nästan tre fjärdedelar leasades (71 procent).

Av bussar som var i trafik någon gång under 2014 körde bussar med plats för 81–90 passagerare den längsta genomsnittliga körsträckan (72 962 km).

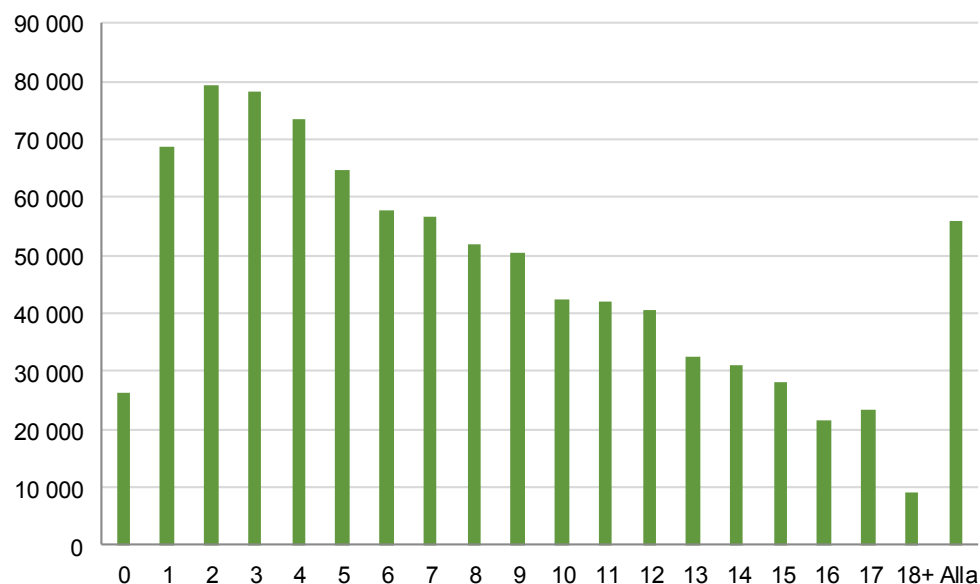
3.5 Ålder på bussarna

Bussarnas medianålder var fyra år i slutet av 2014, att jämföra med personbilarnas som var nio år, lätta lastbils sex år och tunga lastbils sju år. Att bussarna är i genomsnitt nyare än personbilar beror bland annat på att de utsätts för ett större slitage med långa körsträckor per år (se avsnitt 3.2). Vi ser också att de gamla bussarna minskat i antal och att bussparken förnygrats på tio år (Figur 3.7).



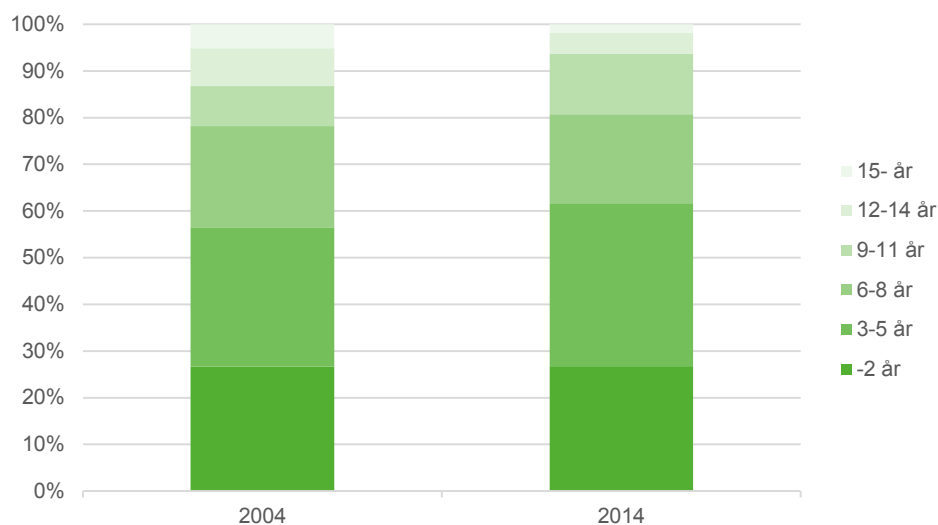
Figur 3.7: Antal bussar i trafik efter ålder på bussen i år, 2004 och 2014.
Källa: Trafikanalys, egen bearbetning.

Ju nyare bussarna är, desto längre sträckor körs de i genomsnitt (Figur 3.8). De bussar som köpts in under 2014, 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 (år) på bussen, 2014.
Källa: Fordon 2014 (Trafikanalys).

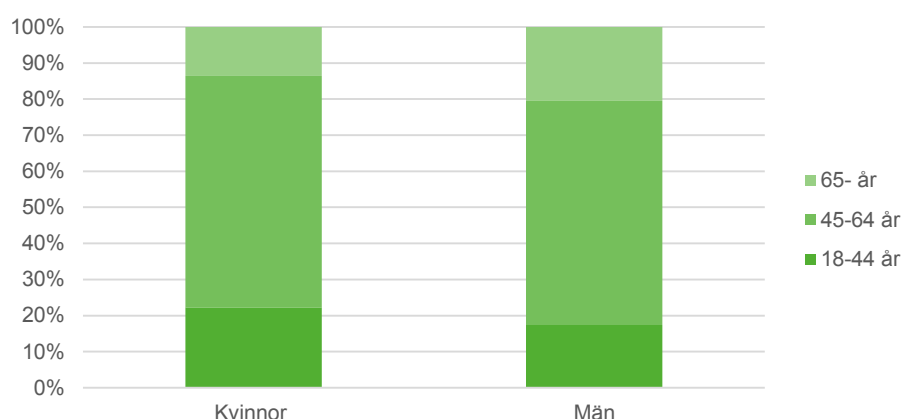
De nyare bussarna är alltså flest till antalet och dessutom körs de nyare bussarna i genomsnitt längst sträcka. Av alla kilometer som körs med buss körs hälften av bussar som är max fyra år och knappt tre fjärdedelar av bussar som är max sju år gamla, enligt Figur 3.9. Bussar som är 15 år och äldre kör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



Figur 3.9: Fördelning av totalt antal körda kilometer efter ålder på bussen, 2004 och 2014.
 Källa: Fordon 2004 och 2014 (SIKA, Trafikanalys).

3.6 Vilka har busskörkort?

I slutet av 2014 fanns drygt 171 000 personer med busskörkort (behörighet D)⁴¹. Antal busskörkortsinnehavare har alltså sedan år 2004 minskat med elva procent från 194 000. Det skiljer sig stort mellan könen vad gäller busskörkortsinnehav: 90 procent av det totala antalet busskörkortsinnehavare är män. En relativt stor andel av innehavarna av busskörkort har fyllt 65 år, 20 procent av männen och 14 procent av kvinnorna 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 64 procent för kvinnorna.



Figur 3.10: Busskörkortsinnehavare fördelat på ålder och män och kvinnor, 2014.
 Källa: Fordon 2014 (Trafikanalys).

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

4 Ordlista/Dictionary

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

5 Fakta om statistiken

Undersökningen, som avser kalenderåret 2014, omfattar regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) i samtliga 21 län. RKM kan delegera uppgiftslämnandet till primärkommun eller kommunalägt bolag. Totalt ingår 23 uppgiftslämnare, vilka utgörs av 21 RKM, en primärkommunal trafikhuvudman, Karlstad, samt ett kommunalägt bolag, Waxholms Ångfartygs AB.

Data har samlats in via en webbenkät under perioden februari-maj år 2015. Huvudutskicket gjordes per e-post. Efter sista svarsdatum påmindes de trafikhuvudmän som inte inkommit med svar per telefon. Svarsandelen i undersökningen är 100 procent, samtliga uppgiftslämnare har inkommit med uppgifter.

Databearbetningen bestod av kontroll och rättningar av uppgifter utifrån återkontakter med uppgiftslämnare som via telefon/webbformuläret kompletterade saknade eller korrigerade orimliga uppgifter. Uppgiftslämnarna 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. Utöver jämförelser av enkätsvaren med föregående års uppgifter har även granskning av de kvoter och nyckeltal som publiceras gjorts, och återkontakter/kontroller med uppgiftslämnarna gjordes i tveksamma fall.

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 motorvagn 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. Uppgifter för fartyg utgörs av kapacitetskilometer, dvs både sitt- och ståplatskilometer.
<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 trafik-huvudman 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.

Beträffande variabeln tidsåtgång kan nämnas att samtliga uppgiftslämnare har redovisat tidsåtgången. Tidsåtgången för åren 2007–2014 framgår av tabellen nedan. Mediantiden år 2014 är 7 timmar, det vill säga för hälften av alla uppgiftslämnare har tidsåtgången för ifyllandet av uppgifterna varit 7 timmar eller mindre. Det största angivna värdet i år är 45 timmar och det minsta är två timmar.

Redovisad tidsåtgång i timmar, 2007–2014

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	10,0	20,0	7,6
2014	4,0	7,0	20,0	35,0	13

Alla trafik- och ekonomiuppgifter i föreliggande undersökning har samlats in länsvis uppdelat på trafikslag. I den publicerade 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 B.3 i Beskrivningen av statistiken (BAS).

Bilaga 1 Tabeller/List of tables

Tabellförteckning

List of tables

Tabell 1	Trafik- och ekonomiuppgifter efter län år 2014	Table 1	Data on public transport and its economy per county in 2014.
Tabell 2	Nyckeltal för trafikuppgifter efter län år 2014	Table 2	Data and key indicators of public transport per county in 2014.
Tabell 3	Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2014	Table 3	Key indicators of the public transport economy per county in 2014.
Tabell 4	Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2014	Table 4	Key indicators of the public transport economy per county in 2014.
Tabell 5	Fördelning mellan verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott respektive kostnader efter län år 2014	Table 5	Distribution of revenues, subsidies and costs per county in 2014.
Tabell 6	Trafikuppgifter och nyckeltal för trafikuppgifter efter trafikslag år 2014	Table 6	Data and key indicators of public transport per mode of transport in 2014.
Tabell 7a	Trafikuppgifter, ekonomiuppgifter och nyckeltal för ekonomiuppgifter efter trafikslag år 2014	Table 7a	Data and key indicators of public transport and its economy per mode of transport, in 2014.
Tabell 7b	Trafikuppgifter, ekonomiuppgifter och nyckeltal för ekonomiuppgifter efter trafikslag år 2014, exklusive Stockholms län	Table 7b	Data and key indicators of public transport and its economy per mode of transport, in 2014, excluding Stockholm county.
Tabell 8	Trafik- och ekonomiuppgifter år 2007-2014 (2014 års priser)	Table 8	Data on public transport and its economy in 2007-2014.
Tabell 9	Nyckeltal för kollektivtrafiken år 2004-2014	Table 9	Key indicators of public transport 2004-2014.
Tabell 10	Nyckeltal för ekonomiuppgifter år 2007-2014 (2014 års priser)	Table 10	Key indicators of the public transport economy 2007-2014.
Tabell 11	Fördelning mellan verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott respektive kostnader år 2007-2014	Table 11	Distribution of revenues, subsidies and costs in 2007-2014.
Tabell 12	Antal påstigningar efter trafikslag i riket år 2004-2014 (miljoner påstigningar)	Table 12	Number of boardings in the country per mode of transport in 2004-2014 (million boardings).
Tabell 13	Antal fordonskilometer efter trafikslag i riket år 2004-2014 (miljoner kilometer)	Table 13	Vehicle kilometers available per mode of transport in the country in 2004-2014 (million kilometers).
Tabell 14	Antal personkilometer efter trafikslag i riket år 2004-2014 (miljoner kilometer)	Table 14	Passenger kilometers per mode of transport in the country in 2004-2014 (million kilometers).
Tabell 15	Medelreslängd efter trafikslag i riket år 2004-2014 (kilometer)	Table 15	Average length on board per mode of transport in the country 2004-2014 (kilometers).
Tabell 16	Resor, utbudskilometer och personkilometer efter län och år 2011-2014 (1000-tal)	Table 16	Number of boardings, vehicle kilometers available and passenger kilometers, per county and per year 2011-2014 (in thousands).

Teckenförklaring		Explanation of symbols
.	uppgift kan inte förekomma	not applicable
..	uppgift inte tillgänglig eller alltför osäker för att anges	data not available
-	inget finns att redovisa (värdet noll)	zero
0 0,0	mindre än hälften av den använda enheten, men större än noll	less than half of unit used, but more than zero
k	korrigerad uppgift sedan förra rapporten	corrected figure

I BAS finns beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 1. Trafik- och ekonomiuppgifter efter län år 2014.
Table 1. Data on public transport and its economy per county in 2014.

Län County	Resor	Utbuds- kilometer	Person- kilometer	Sittplats- kilometer ¹	Intäkter (1000-tal kr)								Län County	Kostnader (1000-tal kr)			
	Boardings	Vehicle kilometers available	Passenger kilometers	Seat kilometers	Revenues (in thousands SEK)									Expenditures (in thousands SEK)			
	(1000-tal)	(1000-tal)	(1000-tal)	(1000-tal)	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
	(thousands)	(thousands)	(thousands)	(thousands)	Traffic revenues	Other business revenues	Subsidies municipality	Subsidies county	Subsidies national government	Total activity revenues	Total subsidies	Total revenues	Traffic costs	Infra structure costs	Other costs	Total costs	
Stockholm	775 144	255 826	5 652 000	18 551 853	8 445 826	1 252 061	-	7 577 428	256 490	9 697 887	7 833 918	17 531 805	Stockholm	13 008 761	3 616 897	892 308	17 517 966
Uppsala	34 100	33 542	550 000	2 497 000	526 528	260 568	-	812 039	-	787 096	812 039	1 599 135	Uppsala	1 398 801	-	173 669	1 572 470
Södermanland	12 557	15 661	273 943	740 320	166 223	26 033	236 203	214 043	-	192 256	450 246	642 502	Södermanland	582 361	9 864	50 279	642 504
Östergötland	27 922	29 151	381 712	1 984 227	397 881	13 178	-	758 477	9 307	411 059	767 784	1 178 843	Östergötland	938 451	-	240 212	1 178 663
Jönköping	18 747	27 632	250 612	1 477 183	325 258	12 203	-	506 058	12 205	337 461	518 263	855 724	Jönköping	769 935	6 437	83 566	859 938
Kronoberg	8 793	13 705	242 899	..	252 836	1 994	140 663	120 057	-	254 830	260 720	515 550	Kronoberg	458 274	-	60 436	518 710
Kalmar	8 374	20 316	200 820	991 446	313 325	1 890	-	372 556	21 000	315 215	393 556	708 771	Kalmar	657 513	5 728	45 530	708 771
Gotland	902	2 589	12 628	120 527	13 603	-	47 648	-	-	13 603	47 648	61 251	Gotland	61 251	-	-	61 251
Blekinge	8 252	8 468	180 457	643 388	169 893	3 769	113 316	93 408	-	173 662	206 724	380 386	Blekinge	333 699	4 394	42 293	380 386
Skåne	151 871	92 300	2 755 425	8 898 055	2 620 889	13 532	-	2 199 900	27 421	2 634 421	2 227 321	4 861 742	Skåne	4 071 420	50 437	562 117	4 683 974
Halland	16 358	18 103	535 437	..	427 862	4 538	-	343 000	3 994	432 400	346 994	779 394	Halland	744 987	3 958	67 594	816 539
Västra Götaland	276 578	144 842	2 384 544	8 984 515	2 943 438	42 483	470 007	3 667 194	22 310	2 985 921	4 159 511	7 145 432	Västra Götaland	6 241 985	157 087	746 360	7 145 432
Värmland	12 299	20 827	267 184	1 205 479	279 936	6 492	272 510	177 237	12 974	286 428	462 721	749 149	Värmland	627 306	9 594	65 714	702 614
Örebro	12 654	13 584	125 100	706 000	213 203	1 617	5 291	360 335	667	214 820	366 293	581 113	Örebro	534 202	4 493	44 115	582 810
Västmanland	11 210	11 216	127 908	560 800	147 879	6 889	180 867	170 800	-	154 768	351 667	506 435	Västmanland	457 039	10 248	31 519	498 806
Dalarna	9 374	16 300	356 215	815 000	237 310	9 691	199 697	210 804	11 696	247 001	422 197	669 198	Dalarna	542 354	1 114	73 893	617 361
Gävleborg	13 887	21 905	217 239	1 283 710	244 506	3 302	1 408	348 728	3 932	247 808	354 068	601 876	Gävleborg	564 848	6 893	30 135	601 876
Västernorrland	9 886	19 550	172 789	976 135	133 154	3 922	194 572	101 876	3 003	137 076	299 451	436 527	Västernorrland	390 306	-	43 060	433 366
Jämtland	5 692	13 608	112 124	142 113	143 254	3 766	88 287	72 723	9 411	147 020	170 421	317 441	Jämtland	286 077	-	31 364	317 441
Västerbotten	11 654	22 939	260 973	1 154 837	229 043	26 940	195 006	110 185	37 212	255 983	342 403	598 386	Västerbotten	504 915	-	52 730	557 645
Norrbotten	8 510	19 741	141 609	908 083	247 740	-	168 749	62 527	20 409	247 740	251 685	499 425	Norrbotten	423 807	-	-	423 807
Riket - Total	1 434 763	821 805	15 201 618	52 640 671	18 479 587	1 694 868	2 314 224	18 279 375	452 031	20 174 455	21 045 630	41 220 085	Riket	33 598 292	3 887 144	3 336 894	40 822 330

¹ Uppgifter för fartyg utgörs av kapacitetskilometer, dvs både sitt- och ståplatskilometer.
Observera att redovisat antal sittplatskilometer på riksnivå baseras på de 19 län för vilka uppgiftslämnarna aktuellt år kunnat uppge värden på denna variabel . Detta är således en underskattning av den faktiska rikstotalen.
For shipping, data includes capacity kilometer, i.e. both seat-kilometers and standing place kilometers. Note that the total number of seat-kilometers is based on data for the 19 counties where this figure was available, this means that the sum is an underestimate of the true total.

Tabell 2. Nyckeltal för trafikuppgifter efter län år 2014.

Table 2. Data and key indicators of public transport per county in 2014.

Län County	Invånare ¹ (1000-tal) <i>Inhabitants (thousands)</i>	Antal bilar ² <i>Number of cars</i>	Resor/ invånare <i>Boardings per capita</i>	Utbuds- kilometer/ invånare <i>Vehicle kilometers available per capita</i>	Sittplats- kilometer/in vånare ³ <i>Seat kilometers per capita</i>	Person- kilometer/ invånare <i>Passenger kilometers per capita</i>	Bilar/1000 invånare <i>Cars per thousands inhabitants</i>	Medel- reslängd <i>Average trip length</i>	Genomsnittligt antal sittplatser ⁴ <i>Average number of seats</i>	Resor/ utbuds- kilometer <i>Boardings per Vehicle kilometers available</i>	Personkilometer/ utbudskilometer <i>Passenger kilometers/Vehicle kilometers available</i>
Stockholm	2 181	863 947	355	117	8 508	2 592	396	7,29	72,52	3,03	22,09
Uppsala	347	153 499	98	97	7 192	1 584	442	16,13	74,44	1,02	16,40
Södermanland	279	137 125	45	56	2 652	981	491	21,82	47,27	0,80	17,49
Östergötland	440	207 094	63	66	4 510	868	471	13,67	68,07	0,96	13,09
Jönköping	343	175 963	55	81	4 310	731	513	13,37	53,46	0,68	9,07
Kronoberg	188	97 289	47	73	..	1 291	517	27,62	..	0,64	17,72
Kalmar	235	126 290	36	87	4 224	856	538	23,98	48,80	0,41	9,88
Gotland	57	33 914	16	45	2 107	221	593	14,00	46,55	0,35	4,88
Blekinge	153	80 808	54	55	4 193	1 176	527	21,87	75,98	0,97	21,31
Skåne	1 281	604 755	119	72	6 944	2 150	472	18,14	96,40	1,65	29,85
Halland	309	163 034	53	59	..	1 734	528	32,73	..	0,90	29,58
Västra Götaland	1 624	743 694	170	89	5 534	1 469	458	8,62	62,03	1,91	16,46
Värmland	274	149 218	45	76	4 395	974	544	21,72	57,88	0,59	12,83
Örebro	287	140 967	44	47	2 462	436	492	9,89	51,97	0,93	9,21
Västmanland	260	128 934	43	43	2 154	491	495	11,41	50,00	1,00	11,40
Dalarna	278	159 123	34	59	2 930	1 281	572	38,00	50,00	0,58	21,85
Gävleborg	279	145 429	50	79	4 601	779	521	15,64	58,60	0,63	9,92
Västernorrland	243	130 710	41	81	4 023	712	539	17,48	49,93	0,51	8,84
Jämtland	127	70 611	45	107	1 122	886	558	19,70	10,44	0,42	8,24
Västerbotten	262	130 312	45	88	4 412	997	498	22,39	50,34	0,51	11,38
Norrbottn	250	139 808	34	79	3 637	567	560	16,64	46,00	0,43	7,17
Riket - Total	9 696	4 582 524	148	85	5 429	1 568	473	10,60	64,06	1,75	18,50

¹ Medelfolkmängd (under året). *Average number of inhabitants (during 2014)*

² Antal bilar per den 31 december 2014. *Total number of cars by December 31, 2014*

³ Uppgifter för sjötrafik utgörs av kapacitetskilometer, dvs både sitt- och ståplatskilometer.

Observera att rikstotalen för sittplatskilometer/invånare baseras på antal sittplatskilometer för de 19 län för vilka uppgiftslämnarna aktuellt år kunnat ange värde på denna variabel. Detta är således en underskattning av det faktiska riksgenomsnittet. *For shipping, data includes capacity kilometer, i.e. both seat-kilometers and standing place kilometers. Note that the total number of seat-kilometers is based on data for the 19 counties where this figure was available, this means that the sum is an underestimate of the true total.*

⁴ Uppgifter för sjötrafik utgörs av kapacitetskilometer, dvs både sitt- och ståplatskilometer. *For shipping, data includes capacity kilometer, i.e. seat-kilometers and standing place kilometers.*

Tabell 3. Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2014.

Table 3. Key indicators of the public transport economy per county in 2014.

Län County	Totala verksamhetsintäkter per <i>Total activity revenues per</i>			Totala kostnader per <i>Total costs per</i>			hetsintäkter/ Totala kostnader <i>Total activity revenues/total costs</i>
							(Andel, %) (Share %)
	resa (kr/resa) <i>boarding</i> (SEK/boarding)	personkilometer (kr/km) <i>Passenger</i> <i>kilometers</i> (SEK/km)	utbudskilometer (kr/km) <i>Vehicle</i> <i>kilometers</i> <i>available</i> (SEK/km)	resa (kr/resa) <i>boarding</i> (SEK/boarding)	personkilometer (kr/km) <i>Passenger</i> <i>kilometers</i> (SEK/km)	utbudskilometer (SEK/km) <i>Vehicle</i> <i>kilometers</i> <i>available</i> (kr/km)	
Stockholm	12,51	1,72	37,91	22,60	3,10	68,48	55,4
Uppsala	23,08	1,43	23,47	46,11	2,86	46,88	50,1
Södermanland	15,31	0,70	12,28	51,17	2,35	41,03	29,9
Östergötland	14,72	1,08	14,10	42,21	3,09	40,43	34,9
Jönköping	18,00	1,35	12,21	45,87	3,43	31,12	39,2
Kronoberg	28,98	1,05	18,59	58,99	2,14	37,85	49,1
Kalmar	37,64	1,57	15,52	84,64	3,53	34,89	44,5
Gotland	15,08	1,08	5,25	67,91	4,85	23,66	22,2
Blekinge	21,04	0,96	20,51	46,10	2,11	44,92	45,7
Skåne	17,35	0,96	28,54	30,84	1,70	50,75	56,2
Halland	26,43	0,81	23,89	49,92	1,53	45,11	53,0
Västra Götaland	10,80	1,25	20,62	25,84	3,00	49,33	41,8
Värmland	23,29	1,07	13,75	57,13	2,63	33,74	40,8
Örebro	16,98	1,72	15,81	46,06	4,66	42,90	36,9
Västmanland	13,81	1,21	13,80	44,50	3,90	44,47	31,0
Dalarna	26,35	0,69	15,15	65,86	1,73	37,87	40,0
Gävleborg	17,84	1,14	11,31	43,34	2,77	27,48	41,2
Västernorrland	13,87	0,79	7,01	43,84	2,51	22,17	31,6
Jämtland	25,83	1,31	10,80	55,77	2,83	23,33	46,3
Västerbotten	21,97	0,98	11,16	47,85	2,14	24,31	45,9
Norrbotten	29,11	1,75	12,55	49,80	2,99	21,47	58,5
Riket - Total	14,06	1,33	24,55	28,45	2,69	49,67	49,4

Tabell 4. Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2014.

Table 4. Key indicators of the public transport economy per county in 2014.

Län	Trafikintäkter per			Trafikeringskostnader per			Trafikintäkter/ trafikerings- kostnader	Totala kostnader/ invånare	Totala verksam- hetsintäkter/ invånare	Totala bidrag/ tillskott/ invånare
	Traffic revenues per			Traffic costs per			Traffic revenues/traffic costs	Total costs/ inhabitant	Total activity revenues/ inhabitant	Total subsidies/ inhabitant
							(Andel, %)			
	resa (kr/resa) boarding (SEK/boarding)	personkilometer (kr/km) passenger kilometers (SEK/km)	utbudskilometer (kr/km) Vehicle kilometers available (SEK/km)	resa (kr/resa) boarding (SEK/boarding)	personkilometer (kr/km) passenger kilometers (SEK/km)	utbudskilometer (kr/km) Vehicle kilometers available (SEK/km)	(Share %)			
Stockholm	10,90	1,49	33,01	16,78	2,30	50,85	64,9	8 034	4 447	3 593
Uppsala	15,44	0,96	15,70	41,02	2,54	41,70	37,6	4 529	2 267	2 339
Södermanland	13,24	0,61	10,61	46,38	2,13	37,19	28,5	2 302	689	1 613
Östergötland	14,25	1,04	13,65	33,61	2,46	32,19	42,4	2 679	934	1 745
Jönköping	17,35	1,30	11,77	41,07	3,07	27,86	42,2	2 509	985	1 512
Kronoberg	28,75	1,04	18,45	52,12	1,89	33,44	55,2	2 757	1 354	1 386
Kalmar	37,42	1,56	15,42	78,52	3,27	32,36	47,7	3 019	1 343	1 677
Gotland	15,08	1,08	5,25	67,91	4,85	23,66	22,2	1 071	238	833
Blekinge	20,59	0,94	20,06	40,44	1,85	39,41	50,9	2 479	1 132	1 347
Skåne	17,26	0,95	28,40	26,81	1,48	44,11	64,4	3 655	2 056	1 738
Halland	26,16	0,80	23,63	45,54	1,39	41,15	57,4	2 645	1 400	1 124
Västra Götaland	10,64	1,23	20,32	22,57	2,62	43,10	47,2	4 401	1 839	2 562
Värmland	22,76	1,05	13,44	51,00	2,35	30,12	44,6	2 562	1 044	1 687
Örebro	16,85	1,70	15,70	42,22	4,27	39,33	39,9	2 032	749	1 277
Västmanland	13,19	1,16	13,18	40,77	3,57	40,75	32,4	1 916	594	1 351
Dalarna	25,32	0,67	14,56	57,86	1,52	33,27	43,8	2 220	888	1 518
Gävleborg	17,61	1,13	11,16	40,67	2,60	25,79	43,3	2 157	888	1 269
Västernorrland	13,47	0,77	6,81	39,48	2,26	19,97	34,1	1 786	565	1 234
Jämtland	25,17	1,28	10,53	50,26	2,55	21,02	50,1	2 507	1 161	1 346
Västerbotten	19,65	0,88	9,98	43,33	1,93	22,01	45,4	2 131	978	1 308
Norrbottn	29,11	1,75	12,55	49,80	2,99	21,47	58,5	1 697	992	1 008
Riket - Total	12,88	1,22	22,49	23,42	2,21	40,88	55,0	4 210	2 081	2 171

Tabell 5. Fördelning mellan verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott respektive kostnader efter län år 2014.

Table 5. Distribution of revenues, subsidies and costs per county in 2014.

	Intäkter (Andel, %, av totala intäkter) Revenues (Share %, of total revenues)							Kostnader (Andel, %, av totala kostnader) Costs (Share, % of total costs)				
	Trafik- intäkter Traffic revenues	Övriga affärs- intäkter Other business revenues	Bidrag/tillskott Kommun Subsidies municipality	Bidrag/tillskott Landsting Subsidies county	Bidrag/tillskott Staten Subsidies national government	Totala verksam- hetsintäkter Total activity revenues	Totala bidrag/ tillskott Total subsidies	Totala intäkter Total revenues	Trafikerings- kostnader Traffic costs	Kostnader för infrastruktur Infrastructure costs	Övriga kostnader Other costs	Totala kostnader Total costs
Län												
Stockholm	48,2	7,1	-	43,2	1,5	55,3	44,7	100	74,3	20,6	5,1	100
Uppsala	32,9	16,3	-	50,8	-	49,2	50,8	100	89,0	-	11,0	100
Södermanland	25,9	4,1	36,8	33,3	-	29,9	70,1	100	90,6	1,5	7,8	100
Östergötland	33,8	1,1	-	64,3	0,8	34,9	65,1	100	79,6	-	20,4	100
Jönköping	38,0	1,4	-	59,1	1,4	39,4	60,6	100	89,5	0,7	9,7	100
Kronoberg	49,0	0,4	27,3	23,3	-	49,4	50,6	100	88,3	-	11,7	100
Kalmar	44,2	0,3	-	52,6	3,0	44,5	55,5	100	92,8	0,8	6,4	100
Gotland	22,2	-	77,8	-	-	22,2	77,8	100	100,0	-	-	100
Blekinge	44,7	1,0	29,8	24,6	-	45,7	54,3	100	87,7	1,2	11,1	100
Skåne	53,9	0,3	-	45,2	0,6	54,2	45,8	100	86,9	1,1	12,0	100
Halland	54,9	0,6	-	44,0	0,5	55,5	44,5	100	91,2	0,5	8,3	100
Västra Götaland	41,2	0,6	6,6	51,3	0,3	41,8	58,2	100	87,4	2,2	10,4	100
Värmland	37,4	0,9	36,4	23,7	1,7	38,2	61,8	100	89,3	1,4	9,4	100
Örebro	36,7	0,3	0,9	62,0	0,1	37,0	63,0	100	91,7	0,8	7,6	100
Västmanland	29,2	1,4	35,7	33,7	-	30,6	69,4	100	91,6	2,1	6,3	100
Dalarna	35,5	1,4	29,8	31,5	1,7	36,9	63,1	100	87,9	0,2	12,0	100
Gävleborg	40,6	0,5	0,2	57,9	0,7	41,2	58,8	100	93,8	1,1	5,0	100
Västernorrland	30,5	0,9	44,6	23,3	0,7	31,4	68,6	100	90,1	-	9,9	100
Jämtland	45,1	1,2	27,8	22,9	3,0	46,3	53,7	100	90,1	-	9,9	100
Västerbotten	38,3	4,5	32,6	18,4	6,2	42,8	57,2	100	90,5	-	9,5	100
Norrbottn	49,6	-	33,8	12,5	4,1	49,6	50,4	100	100,0	-	-	100
Riket - Total	44,8	4,1	5,6	44,3	1,1	48,9	51,1	100	82,3	9,5	8,2	100

Tabell 6. Trafikuppgifter och nyckeltal för trafikuppgifter efter trafikslag år 2014.

Table 6. Data and key indicators of public transport per mode of transport in 2014.

Trafikslag <i>Mode of transport</i>	Resor <i>Boardings</i>	Utbuds- kilometer <i>Vehicle kilometers available</i>	Sittplats- kilometer/ invånare ¹ <i>Seat- kilometers/ inhabitant</i>	Person- kilometer <i>Passenger kilometers</i>	Medel- reslängd <i>Average trip length</i>	Genom-snittligt antal sittplatser ² <i>Average number of seats</i>	Resor/utbuds- kilometer <i>Boardings per Vehicle kilometers available</i>	Personkilometer/ utbudskilometer <i>Passenger kilometers/Vehicle kilometers available</i>
	(1000-tal) <i>(thousands)</i>	(1000-tal) <i>(thousands)</i>	(1000-tal) <i>(thousands)</i>	(1000-tal) <i>(thousands)</i>				
Buss - <i>Bus</i>	746 641	590 352	2 712	6 604 174	8,85	44,54	1,26	11,19
T-bana - <i>Metro</i>	330 000	93 761	452	1 848 000	5,60	46,76	3,52	19,71
Spårväg - <i>Tramway</i>	149 442	20 864	150	610 827	4,09	69,80	7,16	29,28
Tåg - <i>Railway</i>	198 135	116 424	2 105	6 115 400	30,86	175,29	1,70	52,53
Fartyg - <i>Vessel</i>	10 545	404	10	23 217	2,20	238,13	26,10	57,47
Samtliga trafikslag - <i>Total</i>	1 434 763	821 805	5 429	15 201 618	10,60	64,06	1,75	18,50

¹ Uppgifter för sjötrafik utgörs av kapacitetskilometer, dvs både sitt- och ståplatskilometer.

Observera att rikstotalen för sittplatskilometer/invånare baseras på antal sittplatskilometer för de 19 län för vilka uppgiftslämnarna aktuellt år kunnat ange värde på denna variabel. Detta är således en underskattning av det faktiska riksgenomsnittet. *For shipping, data includes capacity kilometer, i.e. both seat-kilometers and standing place kilometers. Note that the total number of seat-kilometers is based on data for the 19 counties where this figure was available, this means that the sum is an underestimate of the true total.*

² Sittplatskilometer/Utbudskilometer. Uppgifter för sjötrafik utgörs av kapacitetskilometer, dvs både sitt- och ståplatskilometer. *Seat-kilometers/Vehicle kilometers available. For shipping, data includes capacity kilometer, i.e. both seat-kilometers and standing place kilometers.*

Tabell 7a. Trafikuppgifter, ekonomiuppgifter och nyckeltal för ekonomiuppgifter efter trafikslag år 2014.

Table 7a. Data and key indicators of public transport and its economy per mode of transport, in 2014.

Trafikslag <i>Mode of transport</i>	Resor <i>Boadrings</i>	Utbuds- kilometer <i>Vehicle kilometers available</i>	Sittplats- kilometer ¹ <i>Seat- kilometers</i>	Person- kilometer <i>Passenger kilometers</i>	Trafikintäkter <i>Traffic revenues</i>	Trafikerings- kostnader <i>Traffic costs</i>	Trafikintäkter per ² <i>Traffic revenues per</i>			Trafikeringskostnader per ² <i>Traffic costs per</i>			Trafikintäkter/ trafikerings- kostnader <i>Traffic revenues/ traffic costs</i>
	(1000-tal) <i>(thousands)</i>	(1000-tal) <i>(thousands)</i>	(1000-tal) <i>(thousands)</i>	(1000-tal) <i>(thousands)</i>	(1000-tal kr) <i>(thousands SEK)</i>	(1000-tal kr) <i>(thousands SEK)</i>	resa (kr/resa) boarding <i>(SEK/boarding)</i>	person- kilometer (kr/km) <i>passenger kilometers (SEK/km)</i>	utbudskilo- meter (kr/km) <i>Vehicle kilometers available (SEK/km)</i>	resa (kr/resa) boarding <i>(SEK/boarding)</i>	person- kilometer (kr/km) <i>passenger kilometers (SEK/km)</i>	utbudskilo- meter (kr/km) <i>Vehicle kilometers available (SEK/km)</i>	(Andel, %) <i>(Share, %)</i>
Buss - <i>Bus</i>	746 641	590 352	26 295 810	6 604 174	9 859 319	20 124 519	13,20	1,49	16,70	26,95	3,05	34,09	49,0
T-bana - <i>Metro</i>	330 000	93 761	4 383 989	1 848 000	3 585 636	3 479 916	10,87	1,94	38,24	10,55	1,88	37,11	103,0
Spårväg - <i>Tramway</i>	149 442	20 864	1 456 367	610 827	1 190 436	2 108 126	7,97	1,95	57,06	14,11	3,45	101,04	56,5
Tåg - <i>Railway</i>	198 135	116 424	20 408 299	6 115 400	3 683 661	7 244 301	18,94	0,63	33,92	36,58	1,18	60,70	52,1
Fartyg - <i>Vessel</i>	10 545	404	96 206	23 217	160 535	641 430	15,23	2,17	129,91	60,83	12,10	682,77	25,0
Samtliga trafikslag - <i>Total</i>	1 434 763	821 805	52 640 671	15 201 618	18 479 587	33 598 292	12,88	1,21	22,36	23,42	2,19	40,45	55,0

¹ Uppgifter för sjötrafik utgörs av kapacitetskilometer, dvs både sitt- och ståplatskilometer.
Observera att rikstotalen för sittplatskilometer/invånare baseras på antal sittplatskilometer för de 19 län för vilka uppgiftslämnarna aktuellt år kunnat ange värde på denna variabel. Detta är således en underskattning av det faktiska riksgenomsnittet. *For shipping, data includes capacity kilometer, i.e. both seat-kilometers and standing place kilometers. Note that the total number of seat-kilometers is based on data for the 19 counties where this figure was available, this means that the sum is an underestimate of the true total.*

² Trafikintäkter resp. trafikeringskostnader per resa/personkilometer/utbudskilometer samt trafikintäkter/trafikeringskostnader är beräknade baserat på respondenter vars svar innehåller både täljare och nämnare. *Traffic revenues and traffic costs per boarding/passenger kilometers/vehicle kilometers available and traffic revenues/traffic costs are calculated only for respondents where the data includes both numerator and denominator.*

Tabell 7b. Trafikuppgifter, ekonomiuppgifter och nyckeltal för ekonomiuppgifter efter trafikslag år 2014, exklusive Stockholms län.

Table 7b. Data and key indicators of public transport and its economy per mode of transport, in 2014, excluding Stockholm county.

Trafikslag Mode of transport	Resor	Utbuds- kilometer Vehicle kilometers available	Sittplats- kilometer ¹ Seat kilometers	Person- kilometer Passenger kilometers	Trafik- intäkter Traffic revenues	Trafikerings- kostnader Traffic costs	Trafikintäkter per ² Traffic revenues per			Trafikeringskostnader per ² Traffic costs per			Trafikintäkter/ trafikerings- kostnader Traffic revenues/traffic costs
	(1000-tal) (thousands)	(1000-tal) (thousands)	(1000-tal) (thousands)	(1000-tal) (thousands)	(1000-tal kr) (thousands SEK)	(1000-tal kr) (thousands SEK)	resa (kr/resa) boarding (SEK/boarding)	person- kilometer (kr/km) passenger kilometers (SEK/km)	utbudskilo- meter (kr/km) Vehicle kilometers available (SEK/km)	resa (kr/resa) boarding (SEK/boarding)	person- kilometer (kr/km) passenger kilometers (SEK/km)	utbudskilo- meter (kr/km) Vehicle kilometers available (SEK/km)	(Andel, %) (Share, %)
Buss - Bus	440 641	459 720	19 858 138	4 731 174	6 485 542	14 151 719	14,72	1,37	14,11	32,12	2,99	30,78	45,8
T-bana - Metro	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Spårväg - Tramway	118 342	18 182	1 249 329	516 827	708 384	1 171 712	5,99	1,37	38,96	9,90	2,27	64,44	60,5
Tåg - Railway	94 235	87 673	12 885 145	4 278 400	2 787 407	4 979 193	30,77	0,69	34,94	52,89	1,15	54,55	58,0
Fartyg - Vessel	6 401	404	96 206	23 217	52 428	286 907	8,19	2,17	129,91	44,82	12,10	682,77	18,3
Samtliga trafikslag - Total	659 619	565 979	34 088 818	9 549 618	10 033 761	20 589 531	15,21	1,05	17,73	31,21	2,16	36,38	48,7

¹ Uppgifter för sjötrafik utgörs av kapacitetskilometer, dvs både sitt- och ståplatskilometer.

Observera att rikstotalen för sittplatskilometer/invånare baseras på antal sittplatskilometer för de 19 län för vilka uppgiftslämnarna aktuellt år kunnat ange värde på denna variabel. Detta är således en underskattning av det faktiska riksgenomsnittet. *For shipping, data includes capacity kilometer, i.e. both seat-kilometers and standing place kilometers. Note that the total number of seat-kilometers is based on data for the 19 counties where this figure was available, this means that the sum is an underestimate of the true total.*

² Trafikintäkter resp. trafikeringskostnader per resa/personkilometer/utbudskilometer samt trafikintäkter/trafikeringskostnader är beräknade baserat på respondenter vars svar innehåller både täljare och nämnare. *Traffic revenues and traffic costs per boarding/passenger kilometers/vehicle kilometers available and traffic revenues/traffic costs are calculated only for respondents where the data includes both numerator and denominator.*

Tabell 8. Trafik- och ekonomiuppgifter år 2007-2014 (2014 års priser).

Table 8. Data on public transport and its economy in 2007-2014.

År Year	Resor	Utbuds- kilometer <i>Vehicle kilometers available</i>	Sittplats- kilometer ¹ <i>Seat kilometers</i>	Person- kilometer <i>Passenger kilometers</i>	Intäkter (Miljoner kr) <i>Revenues (in millions SEK)</i>				Kostnader (Miljoner kr) <i>Costs (millions SEK)</i>		
	Boardings										
	(Miljoner) (millions)	(Miljoner) (millions)	(Miljoner) (millions)	(Miljoner) (millions)							
					Totala verksam- hetsintäkter <i>Total activity revenues</i>	Bidrag/tillskott Kommun <i>Subsidies municipality</i>	Bidrag/tillskott Landsting <i>Subsidies county</i>	Bidrag/tillskott Staten <i>Subsidies national government</i>	Totala bidrag/ tillskott <i>Total subsidies</i>	Totala intäkter <i>Total revenues</i>	Totala kostnader <i>Total costs</i>
2007	1 207 ^k	681	..	11 790 ^k	13 841 ^k	3 316	9 914 ^k	282	13 511 ^k	27 353 ^k	28 179 ^k
2008	1 237 ^k	709	38 852	12 139 ^k	14 381 ^k	3 939	10 217 ^k	280	14 436 ^k	28 817 ^k	29 697 ^k
2009	1 244 ^k	722	37 440	12 604 ^k	15 017 ^k	4 031	10 844 ^k	275	15 150 ^k	30 167 ^k	31 214 ^k
2010	1 275 ^k	740	42 031	12 891 ^k	15 459 ^k	4 245	11 032 ^k	232	15 509 ^k	30 968 ^k	32 865 ^k
2011	1 333 ^k	777	44 865	13 618 ^k	16 428 ^k	4 708	11 649 ^k	168	16 525 ^k	32 953 ^k	34 285 ^k
2012	1 369 ^k	793	40 531 ^k	14 492 ^k	17 914 ^k	1 887	15 448 ^k	184	17 519 ^k	35 432 ^k	36 385 ^k
2013	1 421 ^k	808	51 356 ^k	14 391 ^k	19 624 ^k	2 045 ^k	17 025 ^k	528	19 597 ^k	39 221 ^k	38 662 ^k
2014	1 435	822	52 641	15 202	20 174	2 314	18 279	452	21 046	41 220	40 822

¹ Uppgifter för sjötrafik utgörs av kapacitetskilometer, dvs både sitt- och ståplatskilometer.

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. *For shipping, data includes capacity kilometer, i.e. both seat-kilometers and standing place kilometers. Note that the total number of seat-kilometers is based on data for the 19 counties where this figure was available, this means that the sum is an underestimate of the true total.*

Tabell 9. Nyckeltal för kollektivtrafiken år 2004-2014.

Table 9. Key indicators of public transport 2004-2014.

År Year	Invånare ¹ (1000-tal) <i>Inhabitants</i> (thousands)	Antal bilar <i>Number of cars</i>	Resor/ invånare <i>Boardings per inhabitant</i>	Utbudskilometer/ invånare <i>Vehicle kilometers available/inhabitant</i>	Sittplatskilometer/inv ånare ² <i>Seat kilometers/inhabitant</i>	Personkilometer/ invånare <i>Passenger kilometers per inhabitant</i>	Bilar/1000 invånare <i>Cars per thousand inhabitants</i>	Medel- reslängd <i>Average trip length</i>	Genom-snittligt antal sittplatser ³ <i>Average number of seats</i>	Resor/utbuds- kilometer <i>Boardings per Vehicle kilometers available</i>	Personkilometer/ utbudskilometer <i>Passenger kilometers/Vehicle kilometers available</i>
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 ^k	75	..	1 227 ^k	463	9,46 ^k	..	1,73 ^k	16,32 ^k
2007	9 148	4 258 445	132 ^k	74	..	1 289 ^k	466	9,76 ^k	..	1,77 ^k	17,31 ^k
2008	9 220	4 276 492	134 ^k	77	4 214	1 317 ^k	464	9,82 ^k	54,79	1,74 ^k	17,12 ^k
2009	9 299	4 298 068	134 ^k	78	4 026	1 355 ^k	462	10,13 ^k	51,89	1,72 ^k	17,47 ^k
2010	9 378	4 335 152	136 ^k	79	4 482	1 375 ^k	462	10,11 ^k	56,83	1,72 ^k	17,43 ^k
2011	9 449	4 401 300	141 ^k	82	4 748	1 441 ^k	466	10,21 ^k	57,76	1,72 ^k	17,53 ^k
2012	9 519	4 447 125	144 ^k	83	4 258 ^k	1 522 ^k	467	10,59 ^k	51,09 ^k	1,73 ^k	18,27 ^k
2013	9 600	4 495 422	148 ^k	84	5 349 ^k	1 499 ^k	468	10,13 ^k	63,53 ^k	1,76 ^k	17,80 ^k
2014	9 696	4 582 524	148	85	5 429	1 568	473	10,60	64,05	1,75	18,50

¹ Medelfolkmängd (under året). *Average number of inhabitants (during 2014)*

² Uppgifter för sjötrafik utgörs av kapacitetskilometer, dvs både sitt- och ståplatskilometer.

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. *For ships data includes capacity kilometer, i.e. both seat-kilometers and standing place kilometers. Note that the total number of seat-kilometers is based on data for the 19 counties where this figure was available, this means that the sum is an underestimate of the true total.*

² Uppgifter om sittplatskilometer för sjötrafik utgörs av kapacitetskilometer, dvs både sitt- och ståplatskilometer. *For shipping, data on seat-kilometers includes capacity kilometer, i.e. seat-kilometers and standing place kilometers.*

³ Sittplatskilometer/Utbudskilometer. Uppgifter för sjötrafik utgörs av kapacitetskilometer, dvs både sitt- och ståplatskilometer. *Seat-kilometers/Vehicle kilometers available. For shipping, data includes capacity kilometer, i.e. seat-kilometers and standing place kilometers.*

Tabell 10. Nyckeltal för ekonomiuppgifter år 2007-2014 (2014 års priser).
Table 10. Key indicators of the public transport economy 2007-2014.

År Year	Totala verksamhetsintäkter per <i>Total activity revenues per</i>			Totala kostnader per <i>Total costs per</i>			Totala verksam- hetsintäkter/ Total kostnad <i>Totala activity revenues/total costs</i>	Totala kostnader/ invånare <i>Total costs per inhabitant</i>	Totala verksam- hetsintäkter/ invånare <i>Total activity revenues per inhabitant</i>	Totala bidrag/ tillskott/ invånare <i>Total subsidies per inhabitant</i>
							(Andel, %) <i>(Share, %)</i>			
	resa (kr/resa) <i>boarding</i>	personkilometer (kr/km) <i>passenger kilometers</i>	utbudskilometer (kr/km) <i>Vehicle kilometers available</i>	resa (kr/resa) <i>boarding</i>	personkilometer (kr/km) <i>passenger kilometers</i>	utbudskilometer (kr/km) <i>Vehicle kilometers available</i>				
	<i>(SEK/boarding)</i>	<i>(SEK/km)</i>	<i>(SEK/km)</i>	<i>(SEK/boarding)</i>	<i>(SEK/km)</i>	<i>(SEK/km)</i>				
2007	11,46 ^k	1,17 ^k	20,32 ^k	23,34 ^k	2,39 ^k	41,37 ^k	49,1 ^k	3 080 ^k	1 513 ^k	1 477
2008	11,63 ^k	1,18 ^k	20,28 ^k	24,01 ^k	2,45 ^k	41,88 ^k	48,4 ^k	3 221 ^k	1 560 ^k	1 566
2009	12,07 ^k	1,19 ^k	20,81 ^k	25,09 ^k	2,48 ^k	43,26 ^k	48,1 ^k	3 357 ^k	1 615 ^k	1 629
2010	12,12 ^k	1,20 ^k	20,90 ^k	25,77 ^k	2,55 ^k	44,44 ^k	47,0 ^k	3 504 ^k	1 648 ^k	1 654
2011	12,32 ^k	1,21 ^k	21,15 ^k	25,72 ^k	2,52 ^k	44,14 ^k	47,9 ^k	3 628 ^k	1 739 ^k	1 749
2012	13,09 ^k	1,24 ^k	22,58 ^k	26,59 ^k	2,51 ^k	45,86 ^k	49,2 ^k	3 822 ^k	1 882 ^k	1 840
2013	13,81 ^k	1,36 ^k	24,28 ^k	27,21 ^k	2,69 ^k	47,83 ^k	50,8 ^k	4 027 ^k	2 044 ^k	2 041
2014	14,06	1,33	24,55	28,45	2,69	49,67	49,4	4 210	2 081	2 171

Tabell 11. Fördelning mellan verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott respektive kostnader år 2007-2014.

Table 11. Distribution of revenues, subsidies and costs in 2007-2014.

	Intäkter (Andel, %, av totala intäkter)					Kostnader (Andel, %, av totala kostnader)				
	<i>Revenues (Share %, of total revenues)</i>					<i>Costs (Share %, of total costs)</i>				
År	Totala verksam- hetsintäkter <i>Total activity revenues</i>	Bidrag/tillskott Kommun <i>Subsidies municipality</i>	Bidrag/tillskott Landsting <i>Subsidies county</i>	Bidrag/tillskott Staten <i>Subsidies national government</i>	Totala bidrag/ tillskott <i>Total subsidies</i>	Totala intäkter <i>Total revenues</i>	Trafikerings- kostnader <i>Traffic costs</i>	Kostnader för infrastruktur <i>Infrastructure costs</i>	Övriga kostnader <i>Other costs</i>	Totala kostnader <i>Total costs</i>
2007	50,6 ^k	12,1	36,2 ^k	1,0	49,4 ^k	100	84,1 ^k	8,71	7,2	100
2008	49,9 ^k	13,7	35,5 ^k	1,0	50,1 ^k	100	84,1 ^k	9,2	6,7	100
2009	49,8 ^k	13,4	36,0 ^k	0,9	50,2 ^k	100	83,8 ^k	9,2	7,0	100
2010	49,9 ^k	13,7	35,6 ^k	0,8	50,1 ^k	100	83,9 ^k	9,2	7,0	100
2011	49,9 ^k	14,3	35,4 ^k	0,5	50,2 ^k	100	84,1 ^k	8,9	7,0	100
2012	50,6 ^k	5,3	43,6 ^k	0,5	49,4 ^k	100	84,1 ^k	8,8	7,0	100
2013	50,0 ^k	5,2 ^k	43,4 ^k	1,4	50,0 ^k	100	83,3 ^k	8,2	8,6	100
2014	48,9	5,6	44,4	1,1	51,1	100	82,3	9,5	8,2	100

Tabell 12. Antal påstigningar efter trafikslag i riket år 2004-2014 (miljoner påstigningar).

Table 12. Number of boardings in the country per mode of transport in 2004-2014 (million boardings).

År <i>Year</i>	Trafikslag <i>Mode of transport</i>					Samtliga trafikslag <i>Total</i>
	Buss <i>Bus</i>	T-bana <i>Metro</i>	Spårväg <i>Tramway</i>	Tåg <i>Railway</i>	Fartyg <i>Vessel</i>	
2004	609	278	108	118	7	1 121
2005	608	276	110	124	8	1 126
2006	629 ^k	297	114	131	8	1 178 ^k
2007	633 ^k	303	122	142	7	1 207 ^k
2008	651 ^k	306	123	149	8	1 237 ^k
2009	653 ^k	307	124	151	9	1 244 ^k
2010	669 ^k	310	131	156	9	1 275 ^k
2011	708 ^k	309	143	164	9	1 333 ^k
2012	728 ^k	320	140	172	9	1 369 ^k
2013	735 ^k	328	154	192 ^k	11	1 421 ^k
2014	747	330	149	198	11	1 435

Tabell 13. Antal fordonskilometer efter trafikslag i riket år 2004-2014 (miljoner kilometer).

Table 13. Vehicle kilometers available per mode of transport in the country in 2004-2014 (million kilometers).

År <i>Year</i>	Trafikslag <i>Mode of transport</i>					Samtliga trafikslag <i>Total</i>
	Buss <i>Bus</i>	T-bana <i>Metro</i>	Spårväg <i>Tramway</i>	Tåg <i>Railway</i>	Fartyg <i>Vessel</i>	
2004	495	90	17	74	..	676
2005	499	91	17	72	..	679
2006	503	94	18	68	..	683
2007	506	91	18	65	..	681
2008	529	89	19	72	..	709
2009	534	92	17	79	..	722
2010	551	89	17	83	..	740
2011	575	89	18	95	..	777
2012	585	91	21	96	..	793
2013	591	92	19	105	1,1	808
2014	590	94	21	116	0,4	822

Tabell 14. Antal personkilometer efter trafikslag i riket år 2004-2014 (miljoner kilometer).

Table 14. Passenger kilometers per mode of transport in the country in 2004-2014 (million kilometers).

År <i>Year</i>	Trafikslag <i>Mode of transport</i>					Samtliga trafikslag <i>Total</i>
	Buss <i>Bus</i>	T-bana <i>Metro</i>	Spårväg <i>Tramway</i>	Tåg <i>Railway</i>	Fartyg <i>Vessel</i>	
2004	5 456	1 556	462	2 636	..	10 111
2005	5 764	1 541	498	2 800	..	10 602
2006	5 959 ^k	1 657	513	3 012	..	11 141 ^k
2007	6 101 ^k	1 690	548	3 452	..	11 790 ^k
2008	6 212 ^k	1 715	558	3 654	..	12 139 ^k
2009	6 161 ^k	1 715	558	4 169	..	12 604 ^k
2010	6 279 ^k	1 731	590	4 291	..	12 891 ^k
2011	6 508 ^k	1 725	657	4 728	..	13 618 ^k
2012	6 587 ^k	1 796	1 050	5 060	..	14 492 ^k
2013	6 541 ^k	1 841	648	5 329 ^k	33	14 391 ^k
2014	6 604	1 848	611	6 115	23	15 202

Tabell 15. Medelreslängd efter trafikslag i riket år 2004-2014 (kilometer).

Table 15. Average length on board per mode of transport in the country 2004-2014 (kilometers).

År <i>Year</i>	Trafikslag <i>Mode of transport</i>					Samtliga trafikslag <i>Total</i>
	Buss <i>Bus</i>	T-bana <i>Metro</i>	Spårväg <i>Tramway</i>	Tåg <i>Railway</i>	Fartyg <i>Vessel</i>	
2004	8,68	5,60	4,28	22,34	..	8,87
2005	9,48	5,58	4,53	22,58	..	9,42
2006	9,48 ^k	5,58	4,50	22,99	..	9,46 ^k
2007	9,64 ^k	5,58	4,50	24,24	..	9,76 ^k
2008	9,54 ^k	5,60	4,54	24,46	..	9,82 ^k
2009	9,43 ^k	5,59	4,50	27,63	..	10,13 ^k
2010	9,39 ^k	5,58	4,49	27,43	..	10,11 ^k
2011	9,20 ^k	5,58	4,58	28,81	..	10,21 ^k
2012	9,05 ^k	5,61	7,51	29,36	..	10,59 ^k
2013	8,89 ^k	5,61	4,20	27,75 ^k	2,86	10,13 ^k
2014	8,85	5,60	4,09	30,86	2,20	10,60

Tabell 16. Resor, utbudskilometer och personkilometer efter län och år 2011-2014 (1000-tal).

Table 16. Number of boardings, vehicle kilometers available and passenger kilometers, per county and per year 2011-2014 (in thousands).

Län County	Resor per år Boardings per year				Utbudskilometer per år Vehicle kilometers available per year				Personkilometer per år Passenger kilometers per year			
	2011	2012	2013	2014	2011	2012	2013	2014	2011	2012	2013	2014
Stockholm	722 046	742 396	764 093 ^k	775 144	235 719	241 783	253 512	255 826	5 073 000	5 241 000	5 558 142 ^k	5 652 000
Uppsala	29 105	30 200	32 600	34 100	40 462	40 350	45 667	33 542	552 853	575 000	565 000	550 000
Södermanland	9 751	9 943	9 827	12 557	13 370	14 272	15 880	15 661	208 548	212 535	210 157	273 943
Östergötland	26 804	26 590	27 487	27 922	30 297	30 449	29 536	29 151	353 700	352 600	374 202	381 712
Jönköping	16 404	17 519	18 507	18 747	27 552	26 767	28 358	27 632	205 349	237 354	241 808	250 612
Kronoberg	6 526	7 579	8 236	8 793	11 303	12 272	12 982	13 705	165 620	211 254	227 753	242 899
Kalmar	7 099	7 529	7 694	8 374	16 096	17 026	18 111	20 316	177 487	151 253	190 954	200 820
Gotland	1 199	1 051	898	902	2 408	2 535	2 535	2 589	29 975	26 275	12 976	12 628
Blekinge	8 201	8 169	8 465	8 252	12 845	12 603	13 120	8 468	149 598	135 820	159 831	180 457
Skåne	141 280 ^k	148 541 ^k	152 499 ^k	151 871	93 835	96 738	92 784	92 300	2 197 688 ^k	2 259 495 ^k	2 361 664 ^k	2 755 425
Halland	15 409	15 689	16 077	16 358	15 954	17 114	18 198	18 103	440 980	490 335	519 830	535 437
Västra Götaland	257 020	259 295	281 800	276 578	136 031	142 788	132 895	144 842	2 434 846	2 985 573	2 342 175	2 384 544
Värmland	12 789	13 121	12 175	12 299	19 896	21 096	20 847	20 827	284 383	291 358	262 723	267 184
Örebro	12 622	12 751	12 377	12 654	13 838	13 240	13 159	13 584	122 722	123 000	121 601	125 100
Västmanland	9 199	9 392	9 533	11 210	7 821	8 093	9 163	11 216	119 587	122 096	123 929	127 908
Dalarna	9 924	10 121	9 855	9 374	15 500	15 700	15 900	16 300	340 591	345 455	349 792	356 215
Gävleborg	13 739	14 265	13 913	13 887	21 334	21 418	22 530	21 905	215 276	219 982	217 954 ^k	217 239
Västernorrland	10 132	10 589	10 100	9 886	15 178	13 498	13 597	19 550	130 669	116 731	107 837	172 789
Jämtland	5 380	5 226	5 254	5 692	11 464	11 420	10 825	13 608	91 460	79 174	79 598	112 124
Västerbotten	10 225	10 529	11 314	11 654	19 520	18 187	22 312	22 939	184 046	189 519	239 332	260 973
Norrbottn	8 351	8 113	8 212	8 510	16 291	16 037	16 434	19 741	139 755	126 600	123 521	141 609
Riket - Total	1 333 205 ^k	1 368 608 ^k	1 420 916 ^k	1 434 763	776 714	793 386	808 345	821 805	13 618 133 ^k	14 492 409 ^k	14 390 779 ^k	15 201 618



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.