



**Lokal och regional
kollektivtrafik 2015** **Statistik
2016:26**
Local and regional
public transport 2015

**Lokal och regional
kollektivtrafik 2015** **Statistik
2016:26**
**Local and regional
public transport 2015**

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: 2016-06-28

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 2015*, som publiceras samtidigt med denna rapport på www.trafa.se.

Stockholm i juni 2016

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	22
2.3 Ekonomi	25
3 Sveriges busspark	31
3.1 Antal bussar	31
3.2 Medelkörsträckor.....	33
3.3 Bussarnas drivmedel.....	34
3.4 Vilka har busskörkort?.....	35
4 Ordlista/Dictionary	37
5 Fakta om statistiken	39
Bilaga 1 Tabeller/List of tables	43

Sammanfattning

Resandet med lokal och regional kollektivtrafik ökar stadigt i Sverige. Under år 2015 uppgick rikets kollektivtrafikresande med buss, tåg, spårväg, tunnelbana och fartyg till 1 482 miljoner påstigningar. Det är en ökning med tre procent jämfört med året innan och med 32 procent sett över en tioårsperiod.

Buss är det i särklass vanligaste kollektiva färdmedlet. Under år 2015 gjordes 775 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 Uppsala län med 12 procent, följt av Jönköpings län med elva procent. Antalet påstigningar minskade i två län. Minskningen var störst i Gotlands län där fem procent färre resor genomfördes år 2015 än år 2014.

Antalet påstigningar i den regionala och lokala kollektivtrafiken ökar, även räknat per invånare. Sedan år 2005 har antalet påstigningar stigit från 125 till 151 resor per invånare och år, vilket innebär att varje invånare i genomsnitt gjorde 21 procent fler påstigningar under år 2015 jämfört med år 2005. Mellan år 2014 och 2015 har antalet påstigningar i kollektivtrafiken per person ökat från 148 till 151.

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, 70 procent av transportarbetet i personkilometer, och 84 procent av antalet påstigningar i hela Sverige. Invånarna i Stockholms län gjorde flest påstigningar under år 2015, i genomsnitt 361 resor per invånare, medan boende i Västra Götalands län gjorde 171 påstigningar och boende i Skåne län 123 påstigningar per person. Det är att jämföra med invånarna i Gotlands län, där invånarna i genomsnitt gjorde endast 15 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 2015. De längsta genomsnittliga kollektivtrafikresorna företogs i Dalarnas län där varje påstigning innebar en 40 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 2015 till 826 miljoner kilometer, en ökning med två procent sedan föregående år. Stockholms län hade det största utbudet kollektivtrafik

per invånare under året, 115 utbudskilometer per invånare. Lägst antal utbudskilometer per invånare erbjöd Gotland, endast 45 kilometer per invånare.

Under år 2015 uppgick de totala kostnaderna för rikets lokala och regionala kollektivtrafik till knappt 43 miljarder kronor. Intäkterna från verksamheten var knappt 21 miljarder kronor eller 48 procent. Resterande del av kostnaderna täcktes av bidrag/tillskott från landsting, kommuner och stat. År 2015 finansierade landstingen 46 procent, kommunerna fem procent och staten genom Trafikverket en procent av verksamheten. Sedan några år tillbaka ökar det offentliga andelen av finansieringen, från 49 procent 2012 till 52 procent 2015.

Självfinansieringsgraden skiljer sig åt markant mellan de olika länen. Självfinansieringsgraden mäts här som verksamhetsintäkternas andel av summan av intäkter och offentliga bidrag.¹ Högst självfinansieringsgrad under år 2015 hade Hallands och Skåne län med 58 respektive 57 procents självfinansiering, det vill säga mer än hälften av den totala volymen täcks där av verksamhetsintäkter. Gotlands och Dalarnas län hade lägst självfinansieringsgrad, cirka 23 respektive 25 procent av intäkterna kom där från den egna verksamheten. I Kalmar, Hallands och Stockholms län har självfinansieringsgraden ökat sedan 2007, medan den sjunkit i nästan alla andra län. I Blekinge och Dalarnas län har den sjunkit mest, men även i Västra Götalands och Skåne län har den sjunkit märkbart.

Det totala antalet bussar registrerade för trafik i Sverige var drygt 14 100 i december 2015. 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 tio åren. Av dessa bussar var cirka 1 400 eller 10 procent nyregistrerade under året. Det avregistrerades något fler än det nyregistrerades, cirka 1 500 stycken, vilket var en ökning jämfört med föregående år.

Andelen dieseldrivna bussar har under perioden 2006 till 2015 minskat från 90 procent till 73 procent. Utöver dessa fanns det 2015 cirka 5 procent biodiesalbussar. Andelen gasdrivna bussar har ökat sedan 2006 från en fem procent till 17 procent. Elhybrid- och rena elbussar utgör bara en procent av samtliga bussar.

¹ Detta är en förändring sedan *Lokal och regional kollektivtrafik 2013* (Trafikanalys Statistik 2014:22).

Summary

Travelling by public transport is steadily increasing in Sweden. In 2015, the number of boardings made by bus, underground, light rail, train and ship amounted to 1 482 million. This represents an increase by three percent over the last year and almost 32 percent since 2005.

Bus is the most common means of public transport in Sweden. In 2015, 775 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 2015. The largest increase compared to 2014 was in Uppsala County, with 12 percent, followed by Jönköpings County with eleven percent. The number of boardings made decreased in two counties. Gotland 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 151, or by 21 percent. The number of boardings per inhabitant increased from 148 2014 to 151 2015.

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, 70 percent of passenger kilometers, and 84 percent of total boardings by public transport in Sweden. In 2015 the inhabitants of Stockholm County made 361 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 171 and 123 boardings per inhabitant respectively. This can be compared to Gotland, where each inhabitant made only 15 boardings with public transport in 2015.

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 40 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 2015, a total of 826 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, 115 vehicle kilometers per inhabitant. Gotland offered the lowest number of vehicle kilometers per inhabitant, 45 kilometers.

The total cost of public transport in Sweden in 2015 was SEK 43 billion, while revenues were SEK 21 billion. Revenue funding thus accounted for 48 percent of the cost for public transport; the remaining part came from a variety of subsidies. During 2015, county funding amounted to 46 percent of the total cost of public transport, municipal funding amounted to six percent, and one percent of the subsidies came from state funding. Since a few years, the public subsidy share of the financing is increasing, from 49 percent in 2012 to 52 percent in 2015.

The proportion of revenues and subsidies differs significantly between counties. In 2015, Halland County and Skåne County had the highest rate of revenue funding at 58 and 57 percent, respectively. The counties of Gotland and Dalarna had the lowest rate of revenue funding with 23 and 25 percent, respectively. In the counties of Kalmar, Halland and Stockholm, the revenue funding has increased since 2007, while it has decreased in most other counties. It has decreased the most in the counties of Blekinge and Dalarna, but also markedly in the large counties of Västra Götaland and Skåne.

In December 2015, the total number of buses registered for traffic in Sweden was 14 100. 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 ten years. Out of this number, 1 400 or 10 percent was newly registered. More buses were deregistered than registered, 1 500 buses, which was an increase from the previous year.

During the period 2006-2015, the proportion of diesel-powered buses decreased from 90 percent to 73 percent. In addition to these, there were 5 percent biodiesel-powered buses at the end of 2015. The share of gas-powered buses has increased from five percent in 2006 to 17 percent in 2015. The share of electric hybrid and pure electric buses was one percent.

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 SIKA² (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

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 intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering"⁴. Nyckelbegreppen i definitionen är fortfarande att förutsättningarna för resan, den kollektiva nyttigheten, är givna och

² I 2007 års undersökning gjordes vissa definitionsändringar, i syfte att öka statistikens kvalitet. Detta påverkar resultaten och jämförbarhet över tid.

³ [Prop. 2009/10:200, Lag \(2010:1065\) om kollektivtrafik](#). (2016-06-03)

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), (2016-06-03)

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.

Tidigare har begreppet *allmän kollektivtrafik* använts, men det 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. Begreppet *särskilda persontransporter* omfattar färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor. Särskilda persontransporter erbjuds en definierad personkrets men kan även i vissa fall vara tillgänglig för personer utanför denna krets. Turist- och chartertrafik som har ett annat syfte än själva transporten ingår i *kollektivt resande*, men är inte kollektivtrafik. Även kollektivtrafik ingår i kollektivt resande. Kollektivtrafik och särskilda persontransporter är i stor utsträckning samhällsfinansierad medan turist- och chartertrafik i ringen 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 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

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.

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 biljettsystem⁸.

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

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.

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).

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 kollektivtrafiklagen¹² 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 marknadsaktörer¹³. 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 länsgränsrestriktionen¹⁴. 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)¹⁵.

Den senaste uppföljningen av det transportpolitiska målet och dess delmål presenteras i en rapport från Trafikanalys¹⁶. Under året har de mått som används i bedömningarna för funktionsmålets precisering utvecklats i horisontell riktning. Undantag är de båda preciseringarna att transportsystemets användbarhet för personer med funktionsnedsättning ska förbättras respektive att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel ska förbättras. Båda dessa preciseringar har utvecklats i positiv riktning. I det första fallet framförallt tack vare insatser inom kollektivtrafiken. I det senare fallet beror den positiva bedömningen främst på att utbudet av kollektivtrafik fortsatt öka i kombination med att ökade

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

¹² [Lag \(2010:1065\) om kollektivtrafik](#) (2016-06-21)

¹³ 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.

¹⁴ 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.

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

¹⁶ Trafikanalys (2016) Uppföljning av de transportpolitiska målen, [Rapport 2016:12](#)

satsningar och intensifierat arbete med förutsättningarna att cykla har observerats. Samtidigt har dock både samhällets och resenärernas kostnad för lokal och regional kollektivtrafik ökat både räknat per sittplatskilometer och per resa. Den relativa ökningen har dock varit lägre för resenärerna än för samhället. Att samhällets kostnader ökar något mer kan till viss del förklaras av att antalet kommuner som erbjuder avgiftsfri kollektivtrafik de senaste åren. År 2015 var det 56 kommuner som erbjöd avgiftsfri kollektivtrafik i någon form, vilket var en ökning med nio sedan 2014.

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 konkurrens¹⁷ och sedan 1 januari 2012 är den lokala och regionala kollektivtrafiken öppen för konkurrens.¹⁸ 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 åren¹⁹, 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 Näringsdepartementet²⁰ och i december 2014 presenterades en fjärde och avslutande rapport²¹. 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 beräkningar²². 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

¹⁷ *Konkurrens på spåret* (prop. 2008/09: 176).

¹⁸ *Ny kollektivtrafiklag* (prop. 2009/10: 200).

¹⁹ Näringsdepartementet N2010/7904/TE.

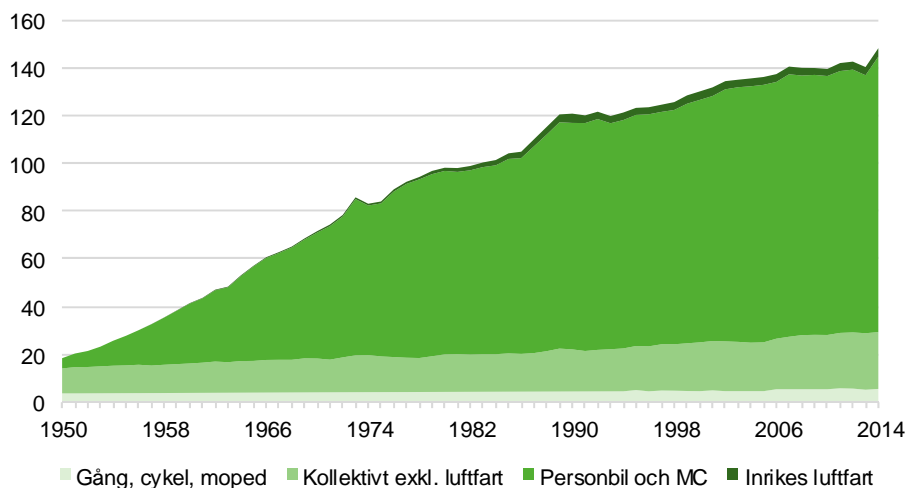
²⁰ "Utvärdering av marknadsöppningar i kollektivtrafiken – rapport 2011", Trafikanalys Rapport 2011:9, samt

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

²¹ "En förbättrad kollektivtrafik? - utvärdering av två reformer", Trafikanalys Rapport 2014:13

²² www.trafa.se/sv/Statistik/Transportarbete/

snabbt ökade. Utvecklingen med en kollektivtrafik som minskat i betydelse är ingalunda unik för Sverige. År 2002 var det bara Österrike, Irland och Grekland av de 15 länder som ingick i EU före utvidgningen som hade en andel av persontransportarbetet som var högre än 20 procent för kollektivtrafiken. I USA var år 2002 mindre än fem procent av det totala persontransportarbetet kollektivtrafik²³.



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 kollektivt²⁴. 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 storstads-länen. 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 procent²⁵.

Trafikanalys har tidigare konstaterat att brister i dagens transportsystem i de tre storstads-regionerna leder till förseningar som kan värderas till 8,5 miljarder kronor per år.²⁶ 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.

²³ "Kollektivtrafikens marknadsutveckling – tendenser och samband", rapport 2006:43, Transek AB.

²⁴ "RVU Sverige 2011-14 – den nationella resvaneundersökningen", [Trafikanalys Statistik 2015:10](http://www.trafa.se/sv/Statistik/Transportarbete/). Kollektivtrafik definieras här som buss, tåg, spårvagn eller tunnelbana.

²⁵ "KOLL framåt – Nationell handlingsplan för kollektivtrafikens framtida utveckling", Vägverket publikation: 2008:33.

²⁶ "Arbetspendling i storstadsregionerna – en nulägesanalys", Trafikanalys Rapport 2011:3.

2 Lokal och regional kollektivtrafik

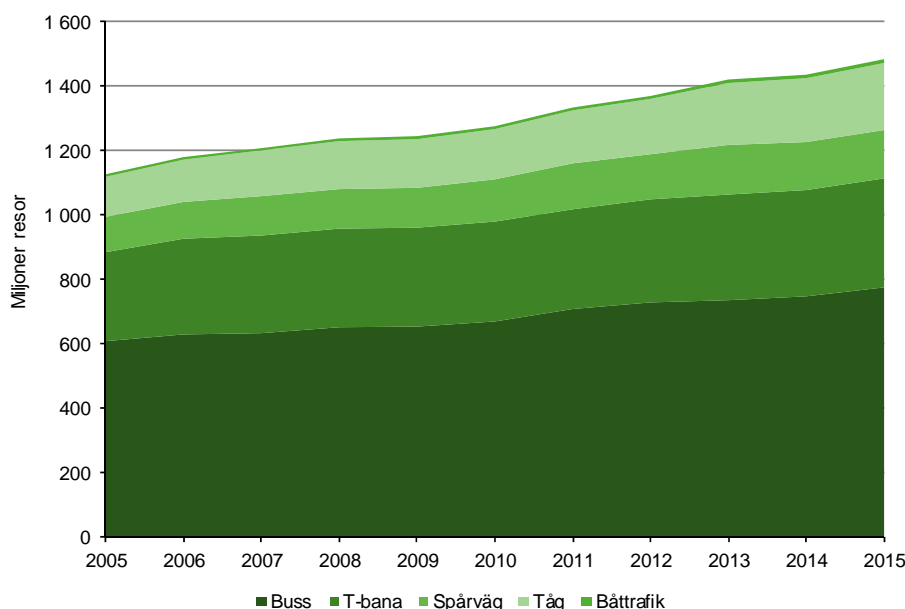
I detta avsnitt presenteras statistik kring den lokala och regionala svenska kollektivtrafiken. Uppgifterna presenteras efter år, trafikslag och län i tre delar. *Den första delen* presenterar konsumtionen av den lokala och regionala kollektivtrafiken i riket. *Den andra delen* presenterar de tjänster 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)²⁷

Under år 2015 uppgick antalet lokala och regionala kollektivtrafikresor med buss, tåg, spårväg, tunnelbana och fartyg till 1 482 miljoner resor (Figur 2.1). Det är en ökning med tre procent sedan föregående år och en ökning med 32 procent sett över en tioårsperiod.



Figur 2.1: Antal resor per trafikslag i riket år 2005-2015. Miljoner påstigningar. För ytterligare information, se Tabell 12 i Bilaga 1.

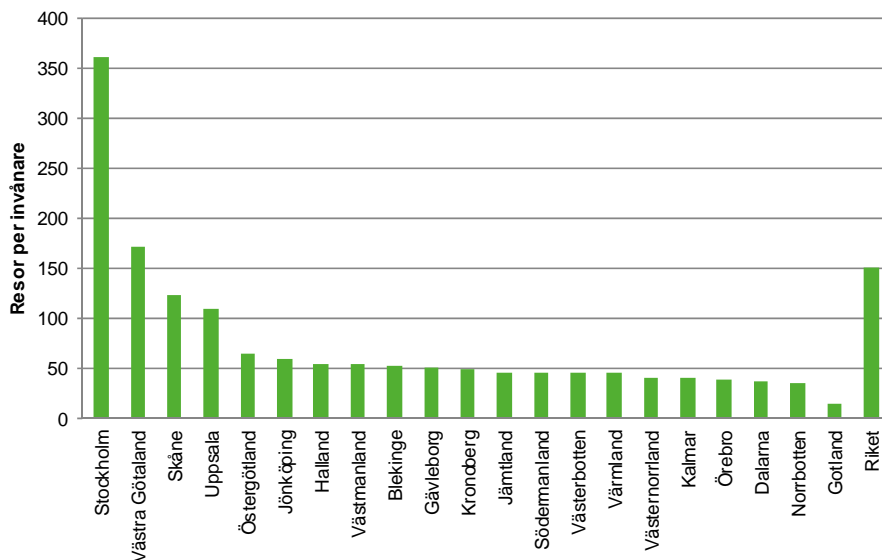
²⁷ I denna statistikrapport kvantifieras resande med antal påstigningar, dvs. varje gång en resenär stiger på ett fordon eller en farkost i kollektivtrafiken startar en ny resa. Begreppet resa har olika definitioner i olika statistikprodukter.

Under hela perioden 2005–2015 har buss varit det i särklass vanligaste kollektiva färdmedlet, med en andel på drygt hälften av allt kollektivresande. Under år 2015 genomfördes 775 miljoner resor med buss, vilket motsvarar 52 procent av det totala antalet resor med den lokala och regionala kollektivtrafiken. 338 miljoner resor, eller 23 procent, företogs med tunnelbana. 208 miljoner resor eller 14 procent företogs med tåg. 150 miljoner resor, vilket motsvarar 10 procent av alla resor med lokal och regional kollektivtrafik, genomfördes med spårväg. Resande med fartyg förekom sparsamt inom kollektivtrafiken. Endast tolv miljoner resor, eller knappt en procent av resorna, skedde med fartyg under år 2015.

Tåg är det färdmedel där antalet resor ökat mest sett över en längre period. Under de senaste tio åren har ökningen av antalet tågresor varit 68 procent. År 2005 genomfördes 124 miljoner resor och 2015 var antalet resor 208 miljoner. Antal resor med spårväg har ökat med 36 procent, antalet resor med buss med 27 procent och antalet resor med tunnelbana med 22 procent under samma period.

Under år 2015 ökade antalet kollektivtrafikresor i flertalet av Sveriges län jämfört med 2014. Störst var ökningen i Uppsala län, 12 procent, följt av Jönköpings län med elva procent²⁸. Antalet påstigningar minskade i två län: Gotlands och Västernorrlands län. Minskningen var störst i Gotlands län där fem procent färre resor genomfördes år 2015 än år 2014. 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 2005 har antalet resor stigit från 125 till 151 påstigningar per invånare och år (se Tabell 9 i Bilaga 1), vilket innebär att det i genomsnitt företogs 21 procent fler påstigningar per invånare under år 2015 jämfört med år 2005. Mellan år 2014 och 2015 har genomsnittligt antal påstigningar per invånare ökat från 148 till 151.



²⁸ Större ökningarna finns även för Kalmar, Västmanlands och Dalarnas län. Dessa ökningarna förklaras dock i huvudsak av förändrat/förbättrat sätt att redovisa. Örebro län uppvisar en minskning i antal inrapporterade påstigningar, men förklaringen är ett byte av biljettsystem under 2015 som medfört ett mindre antal registrerat resande på buss och tåg.

Figur 2.2: Genomsnittligt antal påstigningar i kollektivtrafiken per invånare efter län år 2015. För ytterligare information, se

Tabell 2 samt Tabell 9 i Bilaga 1.

I storstadsregionerna Stockholms län, Västra Götalands län och Skåne län var genomsnittligt antal påstigningar per invånare flest (Figur 2.2). I Stockholms län gjordes 361 kollektivtrafikresor per invånare, i Västra Götalands län 171 resor och i Skåne län 123 resor per person. Det är att jämföra med Gotland, där det endast företogs 15 resor med kollektivtrafik per invånare under året.

Tabell 2.1: Genomsnittligt antal påstigningar per invånare efter trafikslag och län år 2015.

Län	Påstigningar per invånare					Totalt
	Buss	Tåg	Spårväg	Tunnelbana	Båttrafik	
Stockholm	144	49	14	153	2	361
Uppsala	85	23	-	-	-	109
Södermanland	36	10	-	-	-	46
Östergötland	44	8	12	-	-	64
Jönköping	52	8	-	-	-	60
Kronoberg	34	14	-	-	-	48
Kalmar	31	8	-	-	-	40
Gotland	15	-	-	-	-	15
Blekinge	40	12	-	-	1	53
Skåne	88	35	-	-	-	123
Halland	33	21	-	-	-	54
Västra Götaland	87	11	69	-	4	171
Värmland	40	5	-	-	0	45
Örebro	38	2	-	-	-	39
Västmanland	45	8	-	-	-	54
Dalarna	34	3	-	-	-	36
Gävleborg	47	4	-	-	-	50
Västernorrland	38	2	-	-	-	40
Jämtland	44	2	-	-	-	46
Västerbotten	43	2	-	-	-	45
Norrbottnen	35	0	-	-	-	35
Riket	79	21	15	34	1	151

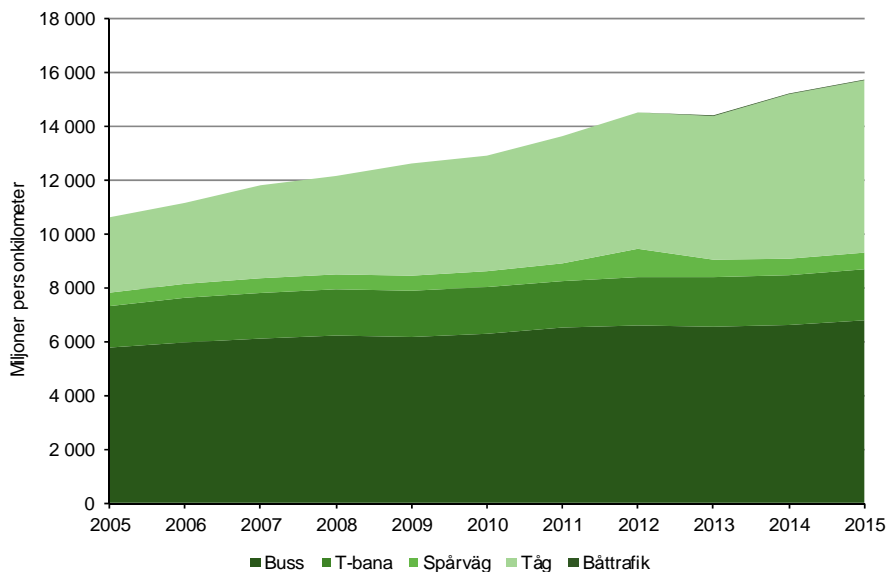
I Stockholms län gjordes flest resor per invånare med tunnelbana (Tabell 2.1). I samtliga övriga län gjordes de flesta kollektivtrafikresorna per invånare med buss. Sammantaget gjordes 84 procent av alla påstigningar i kollektivtrafiken i något av de tre storstadslänen.

De flesta län erbjuder trafikslagen buss och tåg, medan spårväg, tunnelbana och fartyg enbart förekommer i ett fåtal län²⁹. 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.

Persontransportarbete

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

²⁹ För Södermanlands och Örebro län saknas uppgifter om utbud för tågresor. Detta innebär sammantaget att utbudet med regionaltåg underskattas i denna rapport.



Figur 2.3: Resande per trafikslag i riket år 2005-2015, miljoner personkilometer. För ytterligare information, se Tabell 14 i Bilaga 1.

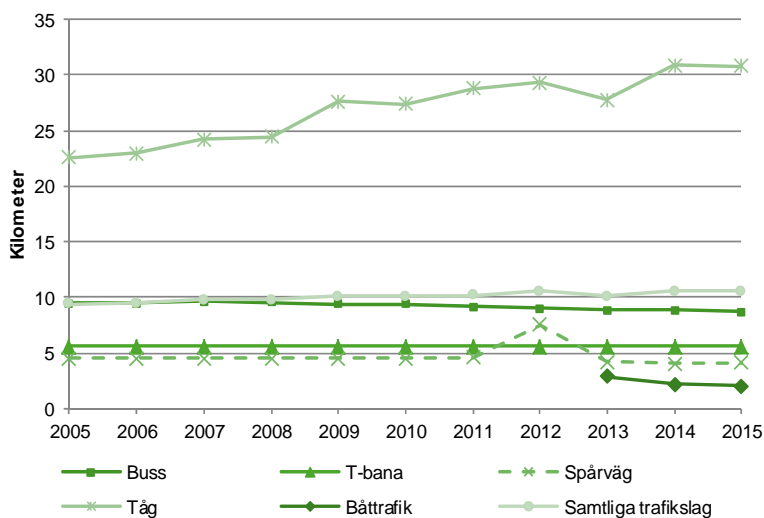
Antalet personkilometer i lokal och regional, avtalsreglerad kollektivtrafik under 2015 var 15,7 miljarder. Det är en ökning med 3,4 procent jämfört med föregående år och en ökning med 48 procent sedan år 2005. (Figur 2.3)

Det är resandet med tåg som ökat mest under det senaste decenniet. Sedan år 2005 har antalet personkilometer med tåg stigit med 129 procent. Även i de övriga trafikslagen har antalet personkilometer ökat: Buss med 18 procent och tunnelbana med 23 procent. Ökningen av antal personkilometer för spårväg mellan år 2005 och 2015 är 25 procent³⁰.

Resans genomsnittliga längd

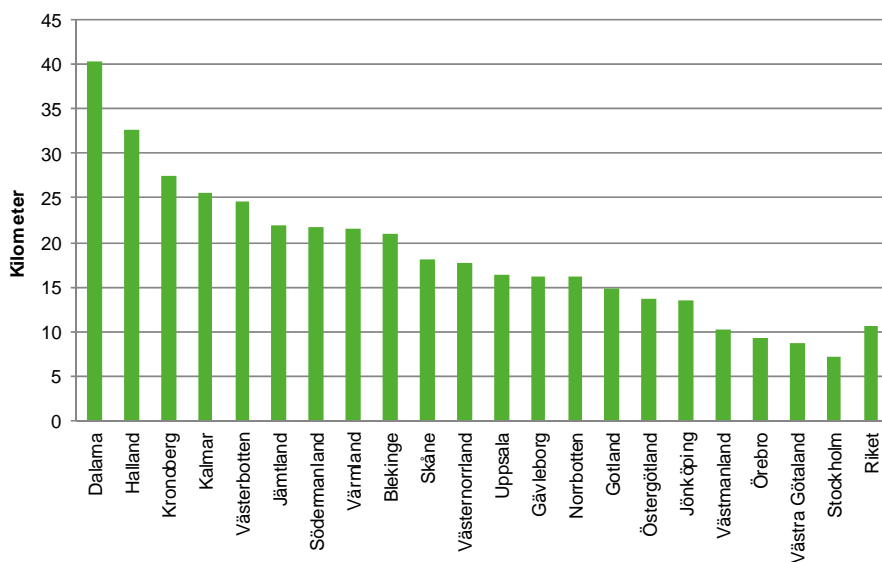
Under det senaste decenniet har Sveriges tågresenärer gjort allt längre resor. År 2005 var den genomsnittliga tågresan 23 kilometer, och år 2015 var den 31 kilometer (Figur 2.4).

³⁰ För trafikslaget spårväg bör år 2012 inte jämföras med övriga år då uppgifter från Västra Götalands län saknas. Dessa har istället räknats fram 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.



Figur 2.4: Medelreslängd efter trafikslag i riket år 2005-2015, mätt i kilometer. För uppgiften om spårväg 2012, se fotnot på föregående sida. För ytterligare information, se Tabell 15 i Bilaga 1.

Tågresorna har i genomsnitt blivit 36 procent längre sedan år 2005. För övriga trafikslag har de genomsnittliga reslängderna, med vissa variationer över åren, hållit sig på ungefär samma nivåer sedan år 2005. 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 från och med år 2013.



Figur 2.5: Medelreslängd efter län år 2015. För ytterligare information, se Tabell 2 i Bilaga 1.

Under år 2015 varierade den genomsnittliga längden på rikets kollektivtrafikresor rejält mellan de olika länen (se Figur 2.5). I Dalarnas län var varje resa i genomsnitt 40 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 39 kilometer långa. Näst längst medelreslängd hade bussresorna i Kalmar och Västerbottens län, de var 20 respektive 23 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 217 kilometer långa. I Västernorrlands län var genomsnittslängden per tågresa 133 kilometer och i Jämtlands län 128 km. I Gävleborgs län var genomsnittslängden per tågresa 84 kilometer, medan de kortaste tågresorna företogs i Örebro och Stockholms län, där de var 27 respektive 18 kilometer långa. Spårväg och tunnelbana erbjuds bara i ett litet antal län. Med dessa trafikslag är resorna korta, i genomsnitt mellan tre och sex kilometer (Tabell 2.2).

Tabell 2.2: Medelreslängd efter trafikslag och län år 2015³¹

Län	Medelreslängd					Totalt
	Buss	Tåg	Spårväg	Tunnelbana	Båttrafik	
Stockholm	6	18	3	6	..	7
Uppsala	10	40	-	-	-	16
Södermanland	12	58	-	-	-	22
Östergötland	12	39	3	-	-	14
Jönköping	9	41	-	-	-	14
Kronoberg	19	48	-	-	-	28
Kalmar	20	46	-	-	-	25
Gotland	15	-	-	-	-	15
Blekinge	10	56	-	-	10	21
Skåne	7	46	-	-	-	18
Halland	17	57	-	-	-	33
Västra Götaland	9	36	5	-	4	9
Värmland	18	47	-	-	..	21
Örebro	9	27	-	-	-	9
Västmanland	12	..	-	-	-	10
Dalarna	39	62	-	-	-	40
Gävleborg	11	84	-	-	-	16
Västernorrland	11	133	-	-	-	18
Jämtland	17	128	-	-	-	22
Västerbotten	23	70	-	-	-	25
Norrbotten	14	217	-	-	-	16
Riket	9	31	4	6	2	11

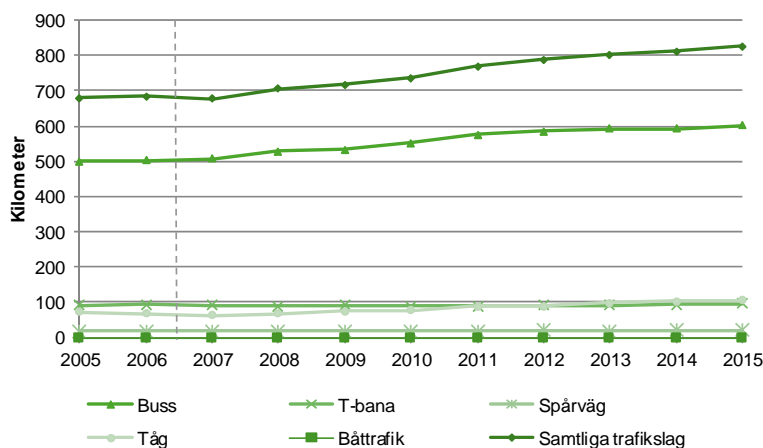
2.2 Tjänster

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.

³¹ För Stockholms och Värmlands län saknas uppgift om reslängder för fartygstrafik och för Västmanlands län saknas uppgift om reslängder för tåg.

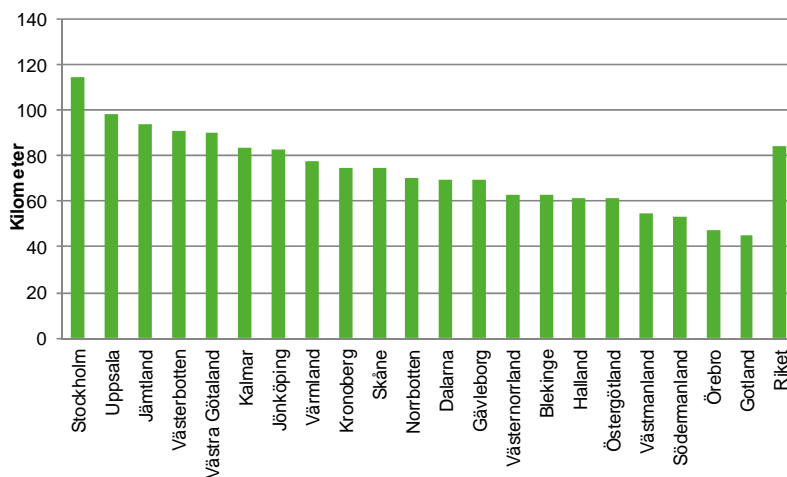
Utbudskilometer

Det totala antalet utbudskilometer för den svenska kollektivtrafiken uppgick under år 2015 till 826 miljoner kilometer (se Figur 2.6)³² vilket är en ökning med två procent sedan föregående år. Under år 2015 stod bussarna för 73 procent av det totala utbudet i kollektivtrafiken, mätt i utbudskilometer. 13 procent av landets utbud bestod av tåg, tolv procent av tunnelbana och knappt tre procent av spårväg, mätt i utbudskilometer.



Figur 2.6: Antal utbudskilometer efter trafikslag i riket år 2005–2015. Miljoner kilometer. För ytterligare information, se Tabell 13 i Bilaga 1. Uppgifterna vad gäller spårtrafik för perioden 2005–2006 inte är fullt jämförbara med 2007–2015.

Figur 2.6 visar att utbudet inom kollektivtrafiken mätt i utbudskilometer har ökat med 22 procent sedan år 2005. 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 ovan³³. Dock är siffrorna vad gäller buss jämförbara för hela perioden. Bussutbudet har ökat med 21 procent under 2005–2015.



Figur 2.7: Genomsnittligt antal utbudskilometer per invånare efter län år 2015. För ytterligare information, se Tabell 2 i Bilaga 1.

³² Södermanlands och Örebro 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

³³ För ytterligare information om definitionsförändringarna, se SIKA Statistik 2008:17. [SIKA Statistik 2008:17](#) (2016-06-06).

Stockholms län hade det största utbudet av kollektivtrafik under året, 115 utbudskilometer per invånare. Lägst genomsnittligt antal utbudskilometer per invånare erbjöd Gotlands län med 45 kilometer per invånare³⁴. (Figur 2.7)

Tabell 2.3: Genomsnittligt antal utbudskilometer per invånare efter trafikslag och län år 2015.

Län	Utbudskilometer per invånare					Totalt
	Buss	Tåg	Spårväg	Tunnelbana	Båttrafik	
Stockholm	57	13	1	43	..	115
Uppsala	85	13	-	-	-	98
Södermanland	54	..	-	-	-	54
Östergötland	51	8	3	-	-	61
Jönköping	52	30	-	-	-	82
Kronoberg	63	11	-	-	-	75
Kalmar	72	11	-	-	-	83
Gotland	45	-	-	-	-	45
Blekinge	51	12	-	-	0	63
Skåne	57	18	-	-	-	75
Halland	51	11	-	-	-	61
Västra Götaland	72	8	10	-	0	90
Värmland	70	7	-	-	0	77
Örebro	47	..	-	-	-	47
Västmanland	45	10	-	-	-	55
Dalarna	63	7	-	-	-	70
Gävleborg	62	7	-	-	-	69
Västernorrland	55	8	-	-	-	63
Jämtland	87	7	-	-	-	94
Västerbotten	87	4	-	-	-	91
Norrbotten	67	3	-	-	-	70
Riket	61	11	2	10	0	84

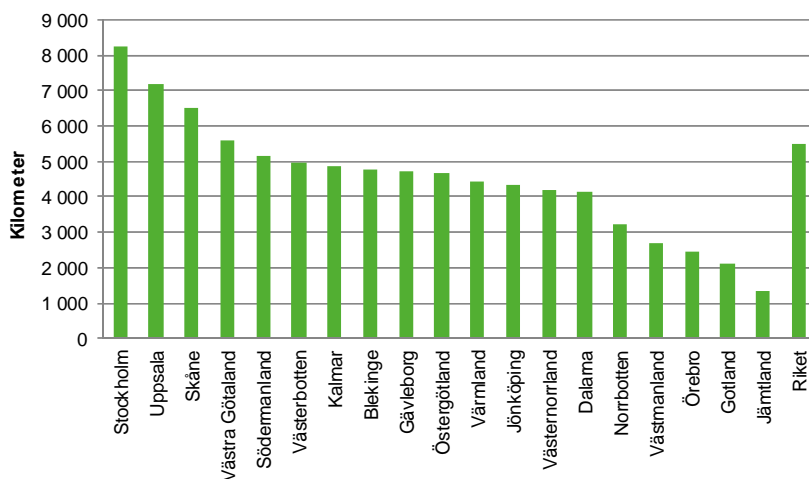
I samtliga län dominerar bussutbudet per invånare mätt i utbudskilometer. Buss är också det enda kollektivtrafikslag som återfinns i samtliga län. Jämtlands län och Västerbottens län hade det största bussutbudet per invånare, 87 kilometer per invånare i båda länen, medan Gotlands län och Västmanlands län hade det lägsta utbudet, 45 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 var det län som erbjöd ett det största utbudet av tåg, mätt i utbudskilometer per invånare, 30 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.

³⁴ Södermanland och Örebro har inte kunnat lämna uppgifter rörande sitt tågutbud och därmed underskattas det totala utbudet i länet. Gotland är det län varom vi har kompletta uppgifter som har lägst utbud.

Sittplatskilometer

Uppgifter om antalet erbjudna sittplatskilometer inom kollektivtrafiken samlades in första gången år 2008. Kronobergs och Hallands län har inte redovisat denna uppgift för år 2015, vilket gör att dessa län har utelämnats ur Figur 2.8³⁵.



Figur 2.8: Genomsnittligt antal sittplatskilometer per invånare efter län år 2015³⁶. För ytterligare information, se Tabell 2 i Bilaga 1.

Under år 2015 erbjöds i genomsnitt 5 070 sittplatskilometer per invånare i riket³⁷ (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 knappt 8 300 sittplatskilometer per invånare under år 2015. I Uppsala län erbjöds nära 7 200 sittplatskilometer per invånare och i Skåne län erbjöds 6 500 sittplatskilometer. Gotlands län, som hade det minsta utbudet av kollektivtrafik mätt i sittplatskilometer, erbjöd endast cirka 2 100 sittplatskilometer per invånare under år 2015³⁸.

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 2015 års priser för att göra det lättare att jämföra mellan åren.

Kostnader, verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott

Under år 2015 uppgick de totala kostnaderna för den lokala och regionala kollektivtrafiken i Sverige till 42,9 miljarder kronor. Intäkterna från själva verksamheten var 20,8 miljarder kronor. Knappt hälften av den svenska kollektivtrafiken finansierades därmed av verksamhetsintäkter.

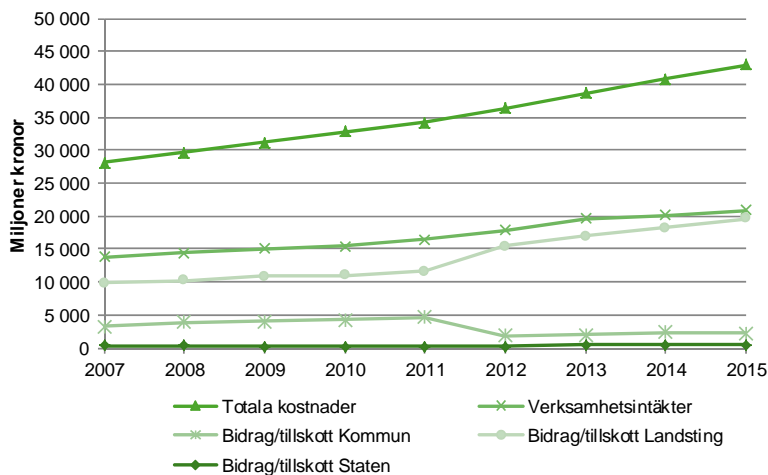
³⁵ Örebro län har inte redovisat sittplatskilometer för tåg och för Jämtlands län saknas uppgift om sittplatskilometer för buss.

³⁶ För sammanlagt 19 av landets 21 län har uppgifter om sittplatskilometer lämnats. De län för vilka inga siffror (Kronoberg och Hallands län) har redovisats har utelämnats ur figuren.

³⁷ Riksgenomsnitt beräknat på de 19 län som redovisat sittplatskilometer för minst ett trafikslag.

³⁸ Sittplatskilometer per invånare är lägst i Jämtlands län, men uppgiften är ofullständig då den endast innehåller sittplatskilometer för tåg. Sittplatskilometer för buss saknas. För Kronobergs, Hallands samt Örebro län saknas sittplatskilometer för tåg, men finns för trafikslaget buss. Uppgiften är därmed underskattad.

Kostnaderna för att producera den svenska kollektivtrafiken ökade med drygt fem procent från 2014 till 2015 medan verksamhetsintäkterna endast ökade med tre procent. Sedan 2007 har såväl kostnaderna för produktionen som verksamhetsintäkterna av den svenska kollektivtrafiken ökat med drygt 50 procent, medan utbudet mätt som fordonskilometer bara ökat med 22 procent, se sidan 23. Kostnaderna per fordonskilometer ökat med 25 procent sedan 2007 (se tabell 10 i bilaga 1).



Figur 2.9: Kostnader, verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott i riket år 2007–2015. Miljoner kronor, 2015 års priser. För ytterligare information, se Tabell 8 i Bilaga 1.

Under år 2015 erhöll kollektivtrafiken totalt 22,3 miljarder kronor i bidrag/tillskott från landsting, kommuner och stat (Trafikverket). Bidragen/tillskotten fördelades på följande vis: 88 procent kom från landstingen, tio 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.

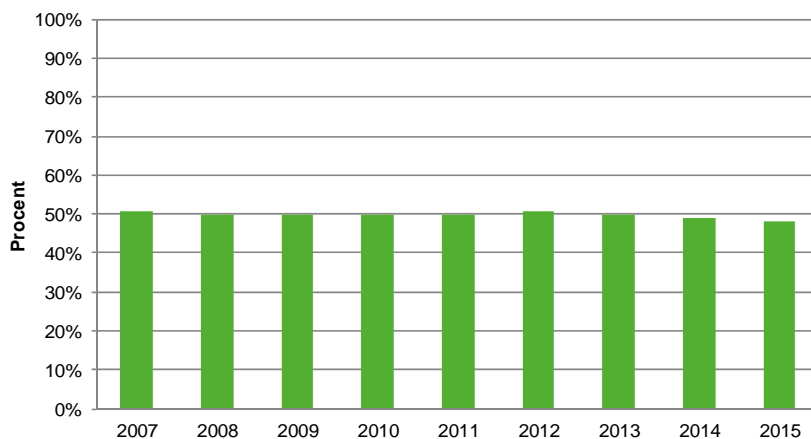
Som tidigare konstaterats är Stockholms län dominerande inom många områden av den svenska kollektivtrafiken. Där finns det största utbudet, de största intäkterna och också de största kostnaderna. Under år 2015 uppgick de totala verksamhetsintäkterna (trafikintäkter samt övriga affärsintäkter) för Stockholms 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, 18 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 2015 uppgick Skåne läns verksamhetsintäkter till knappt 2,8 miljarder kronor, medan de totala kostnaderna uppgick till knappt 5,0 miljarder kronor. Västra Götalands län hade verksamhetsintäkter om 3,2 miljarder kronor från sin kollektivtrafik, medan de totala kostnaderna för densamma uppgick till 7,6 miljarder kronor.

För mer information om varje läns intäkter, bidrag och kostnader för den lokala och regionala kollektivtrafiken under år 2015, 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 intäkter plus bidrag som täcks av verksamhetsintäkterna.³⁹



Figur 2.10: Andel verksamhetsintäkter av intäkter plus offentliga bidrag i riket år 2007–2015 (%). För ytterligare information, se Tabell 11 i Bilaga 1.

Under år 2015 finansierades 48 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 46 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). Den har dock sjunkit på senare år, det vill säga det offentliga betalar en allt större del av kollektivtrafiken.

Självfinansieringsgraden varierar stort bland länen (se Tabell 3 och Tabell 5 i Bilaga 1).⁴⁰ Högst självfinansieringsgrad under år 2015 hade Hallands och Skåne län. I dessa län kom 58 respektive 57 procent av intäkterna från den egna verksamheten. I Stockholms län var självfinansieringsgraden 54 procent. Gotlands och Dalarnas län hade lägst självfinansieringsgrad, där 23 respektive 25 procent av intäkterna kom från den egna verksamheten.

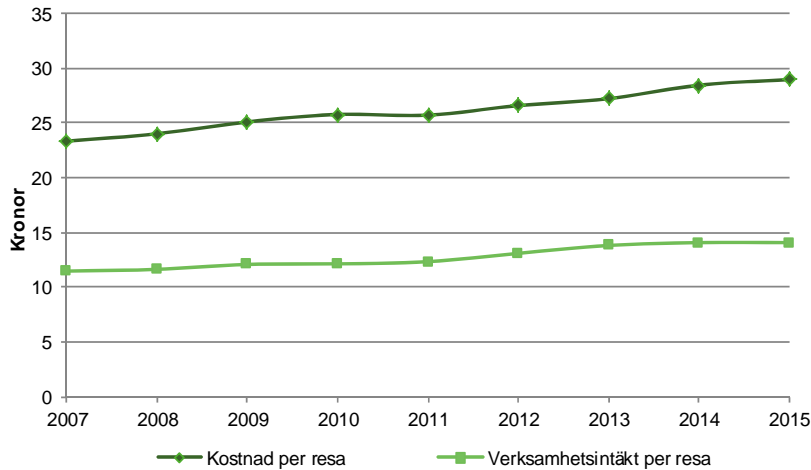
Det är i länen utanför Stockholms län som självfinansieringsgraden har sjunkit, medan den tvärtom har ökat i Stockholms län, från 48 procent 2007 till 54 procent 2015. Den största nedgången har skett i Blekinge, där självfinansieringsgraden har sjunkit från 63 till 43 procent, och i Dalarna, från 43 till 25 procent. Även i Västra Götalands län (från 54 till 42 procent) och Skåne län (från 61 till 57 procent) har självfinansieringsgraden sjunkit sedan 2007.

³⁹ Fram till 2013 (Trafikanalys Statistik 2014:22) redovisades självfinansieringsgraden istället som verksamhetsintäkternas andel av de totala *kostnaderna*. Eftersom summan av verksamhetsintäkterna och bidragen kan bli både större och mindre än kostnaderna, vilket leder till tillfälliga överskott eller underskott i länstrafikbolagen, och eftersom dessa över- och underskott jämnas ut mellan åren, var det då oklart vad förändringar i självfinansieringsgraden egentligen visade.

⁴⁰ I Tabell 3 finns Totala verksamhetsintäkter som andel av Totala kostnader per län i den sista kolumnen. I Tabell 5 finns Totala verksamhetsintäkter som andel av Summa intäkter och bidrag per län, som utgör självfinansieringsgraden motsvarande i Figur 2.10 och Tabell 11.

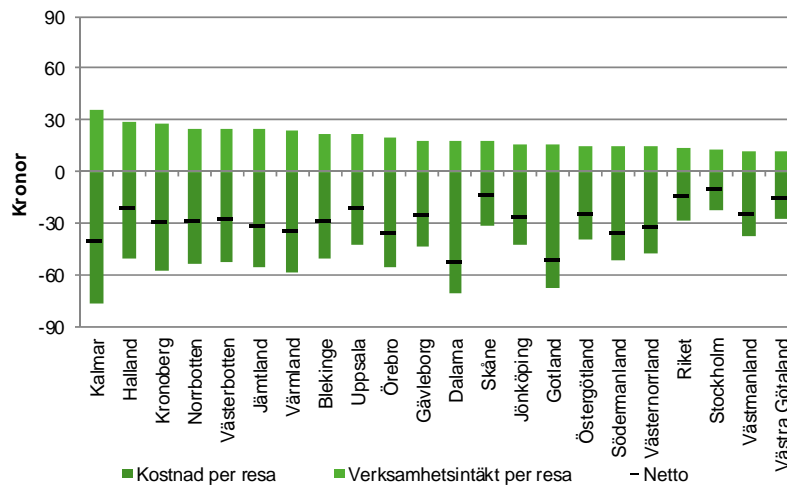
Kostnader och verksamhetsintäkter per resa

År 2015 kostade en kollektivtrafikresa i riket i genomsnitt 29 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 2007–2015, 2015 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 2007–2015 har sålunda kostnaderna för en genomsnittlig kollektivtrafikresa stigit 24 procent och verksamhetsintäkterna per resa med 23 procent.



Figur 2.12: Kostnader, verksamhetsintäkter och netto (kostnad minus verksamhetsintäkt) per kollektivtrafikresa och län, år 2015. För ytterligare information, se Tabell 3 i Bilaga 1.

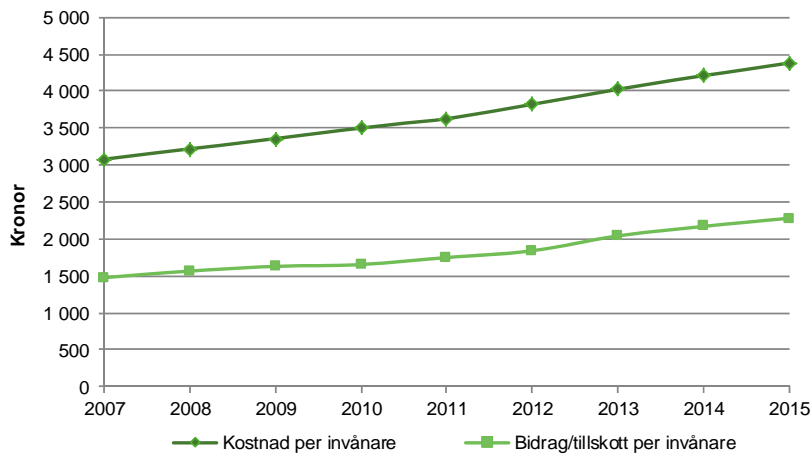
Både kostnader och verksamhetsintäkter per resa varierar mycket mellan länen (Figur 2.14). Under året var kostnaden per resa högst i Kalmar län, 77 kronor, följt av Dalarnas län och Gotlands län som hade en kostnad om 71 respektive 68 kronor per resa. Lägst kostnad per resa hade storstadslänet. I Stockholm kostade en resa i genomsnitt 23 kronor under året, i Västra Götalands län 27 kronor och i Skåne län 31 kronor.

Kalmar län och hade också högst verksamhetsintäkter per resa under 2015, 36 kronor per resa, följt av Halland med 29 kronor per resa. Verksamhetsintäkterna var lägst i Västra Götalands och Västmanlands län med elva respektive tolv kronor per resa.

Den lägsta nettokostnaden per resa (det vill säga produktionskostnaden minus verksamhetsintäkten) hade storstadslänen, Stockholm 11 kronor, Skåne 13 kronor och Västra Götaland 16 kronor per resa. Högst nettokostnad per resa hade Gotlands län och Dalarnas län, som båda hade en nettokostnad på 53 kronor per resa.

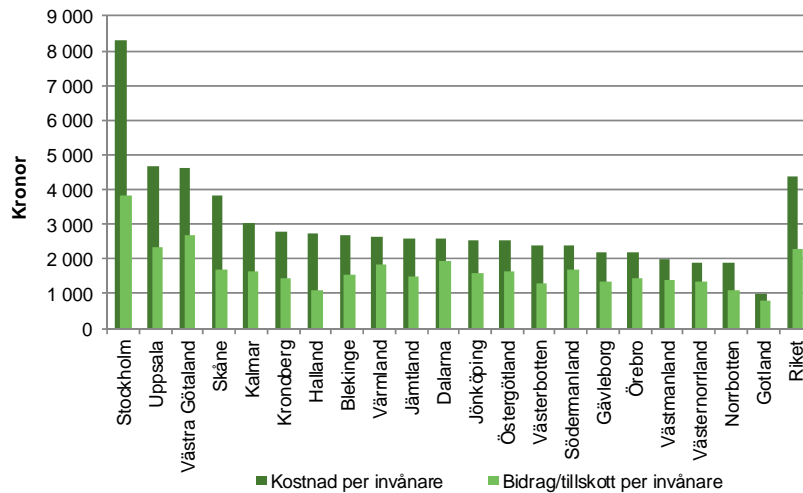
Bidrag och kostnader per invånare

Sedan år 2007 har de skattefinansierade bidragen till kollektivtrafiken, sett per invånare, ökat med 54 procent, från knappt 1 500 kronor till drygt 2 200 kronor per invånare år 2015 (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 4 400 kronor per invånare år 2015, vilket är en ökning med 42 procent.



Figur 2.13: Kostnader och bidrag/tillskott per invånare i riket år 2007–2015, 2015 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 2015 hade Stockholms län både det högsta bidraget/tillskottet per invånare, knappt 3 900 kronor, och den högsta kostnaden per invånare, drygt 8 300 kr (Figur 2.14).



Figur 2.14: Kostnader och bidrag/tillskott per invånare efter län år 2015. För ytterligare information, se Tabell 4 i Bilaga 1.

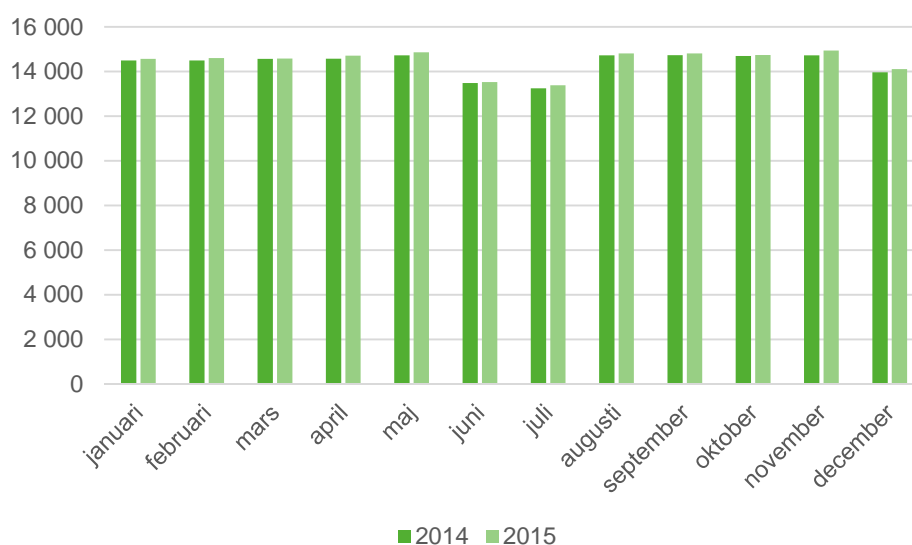
Lägst bidrag/tillskott per invånare under 2015 för den lokala och regionala kollektivtrafiken, knappt 800 kronor, hade Gotlands län. Gotlands län hade också lägst kostnad per invånare, drygt 1 000 kr per invånare.

3 Sveriges busspark

I detta avsnitt beskrivs de svenskregistrerade bussarna i korthet⁴¹. Drygt hälften av antalet resor och knappt hälften av persontransportarbetet i lokal och regional kollektivtrafik utförs med buss. I Transportstyrelsens vägtrafikregister finns information om bussflottan.

3.1 Antal bussar

En buss är ett motorfordon inrättat "huvudsakligen för personbefordran" och som är försett med fler än åtta sittplatser utöver förarplatsen⁴². I slutet av 2015 var det 14 114 bussar registrerade i trafik i Sverige. I den officiella statistiken anges antalet bussar vid slutet av året och också hur många av dessa som är i trafiken då. Dock gäller att något färre bussar är i trafik i slutet på året jämfört med övriga året. Antalet bussar i trafik brukar minska under juni och juli, men också en del i december (Figur 3.1)

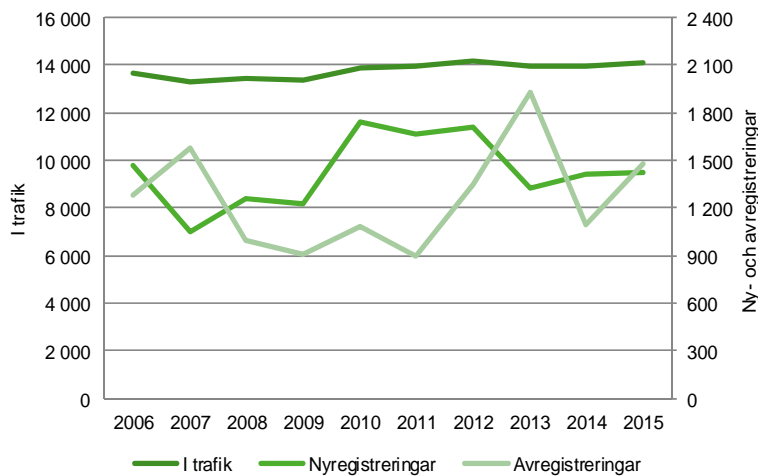


Figur 3.1 Antal bussar i trafik månadsvis under 2014 och 2015. Källa: Trafikanalys fordonsstatistik månad för månad.

Under 2015 nyregistrerades 1 423 bussar. Det avregistrerades något fler än det nyregistrerades, 1 474 stycken. Antalet bussar i trafik vid slutet av 2015 är i princip oförändrat jämfört med året innan. Nyregistreringen av bussar ökade med mindre än en procent, och avregistreringen ökade med 35 procent. Antalet bussar i trafik i slutet av året har legat ganska konstant de senaste 10 åren kring ungefär 14 000 (Figur 3.2).

⁴¹ Detaljerad officiell statistik över svenska fordon publiceras årligen, senast i Fordon 2015, Trafikanalys Statistik 2016:4.

⁴² Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.



Figur 3.2: Antal bussar i trafik (vänster axel) och antal nyregistrerade och avregistrerade bussar (höger axel), åren 2005–2015. Källa: Fordon 2015 (Trafikanalys).

Numera finns uppgifter om bussklass mer lättillgängligt i vägtrafikregistret. Bussklass definieras i EU-direktiv 2001/85/EG. Det finns fem bussklasser ungefär enligt:

- A. Högst 22 platser för passagerare med utrymme för ståplatspassagerare
- B. Högst 22 platser för passagerare utan utrymme för ståplatspassagerare
- I. Minst 23 platser för passagerare med utrymme för ståplatspassagerare i större omfattning
- II. Minst 23 platser för passagerare med utrymme för ståplatspassagerare i begränsad omfattning
- III. Minst 23 platser för passagerare utan utrymme för ståplatspassagerare

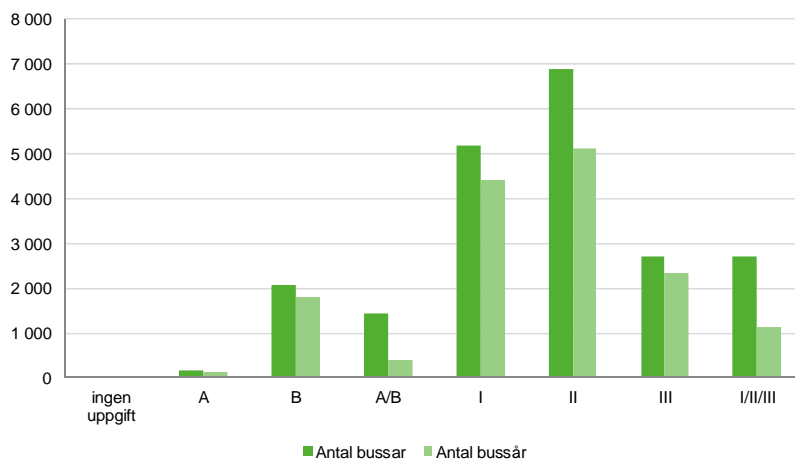
Det är bussar i klasserna I-III som dominerar bussparken. Bussar i klass I är stads- eller tätortsbussar, i klass II landsvägs- eller regionalbussar och i klass III finns långfärdsbussar.

I registret saknas uppgift om bussklass för en del bussar. Dock finns uppgift om totalt antal passagerarplatser för nästan alla bussar, vilket innebär att det varit möjligt att avgöra om de är mindre bussar, klasserna A/B, eller större bussar, klasserna I/II/III. För många av de större där det saknas uppgift om bussklass finns uppgift om både totalt antal platser för passagerare som antal ståplatser. I de fall antalet ståplatser är noll har värdet III imputerats som för bussklass. I de fall antalet ståplatser är större än noll har imputationer gjorts med en beslutsregel baserad på de större bussar i registret där det funnits fullständiga uppgifter om bussklass, totalt antal platser och antal sittplatser. När denna beslutsregel bestämdes gjordes viktning med avseende på hur många dagar under året bussarna varit i trafik. Den resulterande beslutsregeln blev att bussklass I imputeras när sittplatsandelen är högst 51 procent, II imputeras när sittplatsandelen är större än 51 och mindre än 100 procent och III imputeras när sittplatsandelen är 100 procent. För en del bussar har det bara varit möjligt att avgöra om det är en mindre buss, A/B, eller en större, I/II/III.

I Figur 3.3 redovisas antal bussar under 2015 efter bussklass. Eftersom antalet bussar i trafik vid årets slut inte är representativt för hela året beräknas antal bussår istället. Bussår är en summering över den andel av året som bussen varit i trafik. En buss som varit i trafik hela året bidrar med värdet 1,00 till antalet bussår medan en buss som varit avställd 9 veckor under sommaren bidrar med 0,82 (300/365). Det innebär att bussår mäter antal bussar i trafik under

en genomsnittlig dag under året. Antalet bussår, antal bussar i trafik under en genomsnittlig dag, var 15 280 under 2015. Det är drygt 1 000 fler än antalet i trafik i slutet av året enligt ovan.

Figur 3.3 visar att det är bussklass I och II som dominerar bussparken. Det är bussar som i stor utsträckning används för lokal och regional kollektivtrafik. Bussarna i klass I används förmodligen nästan uteslutande för lokal kollektivtrafik. Bussarna i klass I var i trafik i genomsnitt drygt 45 veckor under 2015 och bussarna i klass II knappt 39 veckor. Reducerade tidtabeller under sommar och jul är en förklaring till att bussarna inte är i trafik hela året, men också att det skett ny- och avregistreringar under året samt det förmodligen finns en del äldre avställda bussar i reserv för att kunna användas vid haverier på ordinarie bussar. Sett över hela bussparken, oavsett bussklass, var de genomsnittligen i trafik knappt 38 veckor under 2015.



Figur 3.3: Totalt antal bussar 2015 samt viktning efter hur stor andel av år 2015 de varit i trafik, antal bussår, uppdelat efter bussklass. När flera bussklasser angetts har det inte varit möjligt att avgöra till vilken av de angivna klasserna bussarna tillhör. Källa: Trafikanalys fordonsregister.

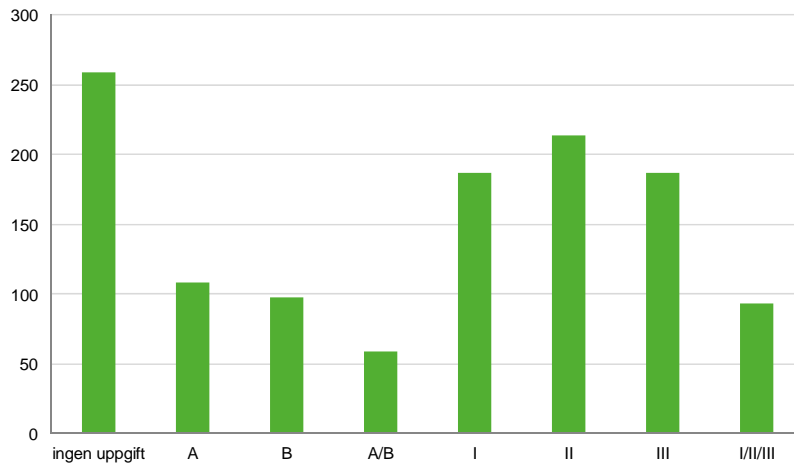
3.2 Medelkörsträckor

Eftersom bussar bara är i trafik när de används och avställda annars bör man välja körsträckemått efter det. I Figur 3.4 redovisas genomsnittlig körsträcka per dag (dygn) då bussarna varit i trafik. Det framgår att de större bussarna, klasserna I-III, har längre körsträcka per dag i trafik än de mindre bussarna, klasserna A och B. Bussarna i klass II, som kanske mest används på landsvägar och i förortsmiljö, har längre körsträcka per dag än de i klass I, som mest används i stads- eller tätortsmiljö.

Genomsnittlig körsträcka per dag i trafik över alla bussar var 175 kilometer 2015. Det svarar mot att en buss som är i trafik under årets alla dagar har en årlig körsträcka som är 63 808 kilometer under 2015. Det kan jämföras med 55 992 kilometer enligt officiell statistik⁴³. Skillnaden beror på att i det senare fallet har bussarnas sammanlagda körsträcka 2015 divide-

⁴³ Detaljerad officiell statistik över svenska fordon publiceras årligen, senast i Körsträckor 2015, Trafikanalys Statistik 2016:10.

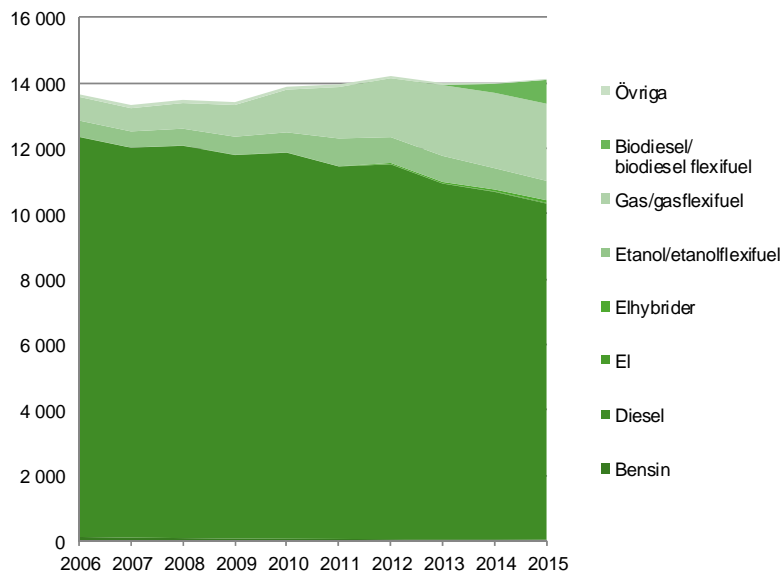
rats med antal bussar som varit i trafik minst en dag under 2015, det vill säga en buss som varit i trafik en dag har fått samma vikt som en som varit i trafik hela året vid beräkningen. Mot den bakgrunden fokuseras här istället på den genomsnittliga körsträcken.



Figur 3.4: Bussarnas genomsnittliga körsträcka (km) per dag i trafik under 2015 uppdelat efter bussklass. När flera bussklasser angetts har det inte varit möjligt att avgöra till vilken av de angivna klasserna bussarna tillhör. Källa: Trafikanalys fordonsregister.

3.3 Bussarnas drivmedel

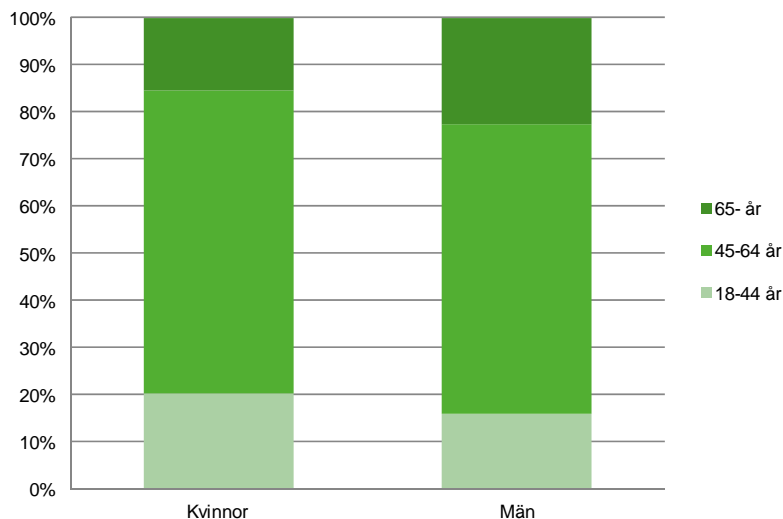
Bussar som drivs med fossilbaserad diesel dominerar fortfarande bussar i trafik, men deras andel har minskat från 90 procent 2006 till 73 procent 2015. Samtidigt har andelen som drivs med gas ökat från 5 till 17 procent och andelen som drivs med biobaserad diesel har ökat från ingenting till 5 procent. Etanol används som drivmedel för 4 procent av bussarna och elhybrider utgör ännu bara en procent av bussarna i trafik Figur 3.5.



Figur 3.5: Bussar i trafik efter drivmedel, 2006–2015.
Källa: Fordon 2015 (Trafikanalys).

3.4 Vilka har busskörkort?

I slutet av 2015 fanns drygt 172 000 personer med busskörkort (behörighet D)⁴⁴. 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, 22 procent av männen och 15 procent av kvinnorna enligt Figur 3.6. Medianåldern för kvinnor med busskörkort är ungefär 39 år medan den är 40 år för män.



Figur 3.6: Busskörkortsinnehavare fördelat på ålder och män och kvinnor, 2015.
Källa: Fordon 2015 (Trafikanalys).

⁴⁴ 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 (RKM)	transport authority (RPTA)
antal	number	resor	boardings
bidrag	subsidy	resultat	results
bil	car	samtliga	all
biljettintäkter	ticket revenues	sekretess	secrecy, confidentiality
		senaste	latest
bortfall	non-response	sittplats	seat
buss	bus	sittplatskilometer	seat kilometer
efter	after	spårväg	light rail/tram
ekonomi	economic situation	staten	the national government
exklusive	excluding	summa	sum, total
fartyg	ship	svenska	Swedish
funktionsnedsättning	disability	särskilda	special transport
fordonskilometer	vehicle kilometers	persontransporter	service
fördelning	distribution	tabell	table
ingen uppgift	no data	tillgänglig	available
inklusive	including	tjänster	services
internationell	international	total	total
interregional	interregional	trafik	traffic
intäkt	revenue	trafikeringskostnader	traffic costs
invånare	inhabitants	trafikslag	mode of transport
kilometer	kilometer	trängsel	congestion
kollektivtrafik	public transport	tunnelbana	underground
kommun	municipality	tusen	thousand
konsumtion	consumption	tåg	train
kostnader	expenditure, costs	under	during
lag	law	underskott	deficit
landsting	county council	uppgifter	information
lokal	local	utbudskilometer	vehicle kilometers available
län	county	utveckling	development
medelreslängd	average length on board	varierar	vary
miljard	billion	verksamhet	activity
miljon	million	år	year
per	per	ökning	increase
per invånare	per capita	överskott	surplus
personkilometer	passenger kilometer	övriga	others
procent	percent		

5 Fakta om statistiken

Undersökningen, som avser kalenderåret 2015, 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 2016. 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 motorvagnar är det den minsta särkopplingsbara enheten som definieras som en vagn.

<i>Sittplatskilometer</i>	Uppgifter om sittplatskilometer är antalet fordonskilometer i den faktiskt utförda persontrafiken, multiplicerat med den använda fordonsparkens kapacitet avseende sittplatser. 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 21 uppgiftslämnare har redovisat tidsåtgången. Tidsåtgången för åren 2007–2015 framgår av tabellen nedan. Mediantiden år 2015 är 10 timmar, det vill säga för hälften av alla uppgiftslämnare har tidsåtgången för ifyllandet av uppgifterna varit 10 timmar eller mindre. Det största angivna värdet i år är 40 timmar och det minsta är en timme.

Redovisad tidsåtgång i timmar, 2007–2015

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	12,9
2015	3,0	9,5	15,0	25,0	11,2

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 2015	Table 1	Data on public transport and its economy per county in 2015.
Tabell 1 Buss	Buss. Trafik- och ekonomiuppgifter efter län år 2015	Table 1 Bus	Data on public transport and its economy per county in 2015.
Tabell 1 Train	Tåg. Trafik- och ekonomiuppgifter efter län år 2015	Table 1 Train	Data on public transport and its economy per county in 2015.
Tabell 2	Nyckeltal för trafikuppgifter efter län år 2015	Table 2	Data and key indicators of public transport per county in 2015.
Tabell 3	Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2015	Table 3	Key indicators of the public transport economy per county in 2015.
Tabell 4	Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2015	Table 4	Key indicators of the public transport economy per county in 2015.
Tabell 5	Fördelning mellan verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott respektive kostnader efter län år 2015	Table 5	Distribution of revenues, subsidies and costs per county in 2015.
Tabell 6	Trafikuppgifter och nyckeltal för trafikuppgifter efter trafikslag år 2015	Table 6	Data and key indicators of public transport per mode of transport in 2015.
Tabell 7a	Trafikuppgifter, ekonomiuppgifter och nyckeltal för ekonomiuppgifter efter trafikslag år 2015	Table 7a	Data and key indicators of public transport and its economy per mode of transport, in 2015.
Tabell 7b	Trafikuppgifter, ekonomiuppgifter och nyckeltal för ekonomiuppgifter efter trafikslag år 2015, exklusive Stockholms län	Table 7b	Data and key indicators of public transport and its economy per mode of transport, in 2015, excluding Stockholm county.
Tabell 8	Trafik- och ekonomiuppgifter år 2007-2015 (2015 års priser)	Table 8	Data on public transport and its economy in 2007-2015.
Tabell 9	Nyckeltal för kollektivtrafiken år 2005-2015	Table 9	Key indicators of public transport 2005-2015.
Tabell 10	Nyckeltal för ekonomiuppgifter år 2007-2015 (2015 års priser)	Table 10	Key indicators of the public transport economy 2007-2015.
Tabell 11	Fördelning mellan verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott respektive kostnader år 2007-2015	Table 11	Distribution of revenues, subsidies and costs in 2007-2015.
Tabell 12	Antal påstigningar efter trafikslag i riket år 2005-2015 (miljoner påstigningar)	Table 12	Number of boardings in the country per mode of transport in 2005-2015 (million boardings).
Tabell 13	Antal fordonskilometer efter trafikslag i riket år 2005-2015 (miljoner kilometer)	Table 13	Vehicle kilometers available per mode of transport in the country in 2005-2015 (million kilometers).
Tabell 14	Antal personkilometer efter trafikslag i riket år 2005-2015 (miljoner kilometer)	Table 14	Passenger kilometers per mode of transport in the country in 2005-2015 (million kilometers).
Tabell 15	Medelreslängd efter trafikslag i riket år 2005-2015 (kilometer)	Table 15	Average length on board per mode of transport in the country 2005-2015 (kilometers).
Tabell 16	Resor, utbudskilometer och personkilometer efter län och år 2012-2015 (1000-tal)	Table 16	Number of boardings, vehicle kilometers available and passenger kilometers, per county and per year 2012-2015 (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 2015.

Table 1. Data on public transport and its economy per county in 2015.

Län County	Resor Boardings (tusental) (thousands)	Utbudskilometer Vehicle kilometers available (tusental) (thousands)	Personkilometer Passenger kilometers (tusental) (thousands)	Sittplatskilometer ¹ Seat kilometers (tusental) (thousands)	Intäkter (1000-tal kr) Revenues (in thousands SEK)							Kostnader (1000-tal kr) Expenditures (in thousands SEK)					
					Trafikintäkter Traffic revenues	Övriga affärsintäkter Other business revenues	Bidrag/tillskott Kommun Subsidies municipality	Bidrag/tillskott Landsting Subsidies county	Bidrag/tillskott Staten Subsidies national government	Totala verksamhetsintäkter Total activity revenues	Totala bidrag/tillskott Total subsidies	Totala intäkter Total revenues	Län County	Trafikeringskostnader Traffic costs	Kostnader för infrastruktur Infra structure costs	Övriga kostnader Other costs	Totala kostnader Total costs
Stockholm	800 131	253 661	5 714 000	18 305 981	8 721 376	1 197 957	-	8 278 817	254 199	9 919 333	8 533 016	18 452 349	Stockholm	13 718 668	3 746 259	868 079	18 333 006
Uppsala	38 170	34 500	625 000	2 520 000	560 190	250 403	-	828 948	-	810 593	828 948	1 639 541	Uppsala	1 460 773	-	181 763	1 642 536
Södermanland	13 012	15 104	282 047	1 459 039	170 359	23 846	241 516	231 420	-	194 205	472 936	667 141	Södermanland	596 163	12 682	58 294	667 139
Östergötland	28 508	27 137	390 780	2 070 380	408 476	19 822	-	717 594	9 103	428 298	726 697	1 154 995	Östergötland	995 445	-	138 034	1 133 479
Jönköping	20 725	28 532	281 397	1 506 306	322 735	5 221	-	547 400	9 173	327 956	556 573	884 529	Jönköping	794 945	7 862	80 984	883 791
Kronoberg	9 190	14 231	253 290	..	256 029	1 208	-	271 655	-	257 237	271 655	528 892	Kronoberg	478 781	-	50 111	528 892
Kalmar	9 384	19 738	238 966	1 156 822	338 692	629	-	362 859	20 909	339 321	383 768	723 089	Kalmar	665 037	5 181	52 871	723 089
Gotland	854	2 589	12 628	120 527	13 100	-	44 886	-	-	13 100	44 886	57 986	Gotland	57 987	-	-	57 987
Blekinge	8 217	9 767	172 686	741 584	177 163	2 674	130 458	108 872	-	179 837	239 330	419 167	Blekinge	365 761	5 498	47 908	419 167
Skåne	158 860	96 610	2 880 839	8 451 032	2 696 203	119 911	-	2 138 900	26 470	2 816 114	2 165 370	4 981 484	Skåne	4 413 255	50 390	495 602	4 959 247
Halland	16 846	19 168	550 360	..	476 974	4 532	-	343 000	3 518	481 506	346 518	828 024	Halland	771 845	5 770	72 591	850 206
Västra Götaland	280 096	147 835	2 423 721	9 206 895	3 109 568	56 442	473 987	3 954 693	13 537	3 166 010	4 442 217	7 608 227	Västra Götaland	6 523 187	155 053	929 470	7 607 710
Värmland	12 407	21 314	266 496	1 220 321	289 128	8 047	300 007	194 785	8 034	297 175	502 826	800 001	Värmland	642 339	14 535	72 587	729 461
Örebro	11 403	13 629	106 906	709 000	221 319	1 493	5 432	405 303	772	222 812	411 507	634 319	Örebro	579 392	4 699	52 455	636 546
Västmanland	14 101	14 411	143 412	707 568	162 555	7 071	178 504	185 200	-	169 626	363 704	533 330	Västmanland	482 007	6 763	36 292	525 062
Dalarna	10 118	19 511	407 824	1 157 155	170 920	9 612	267 602	259 126	11 696	180 532	538 424	718 956	Dalarna	637 549	2 390	77 369	717 308
Gävleborg	14 167	19 450	228 462	1 325 195	251 801	1 340	1 300	369 488	4 744	253 141	375 532	628 673	Gävleborg	581 744	6 870	32 279	620 893
Västernorrland	9 709	15 337	172 461	1 019 982	140 286	505	215 061	104 774	3 003	140 791	322 838	463 629	Västernorrland	419 505	-	38 928	458 433
Jämtland	5 893	11 931	129 719	167 980	140 162	2 957	-	177 550	9 411	143 119	186 961	330 080	Jämtland	298 342	-	31 738	330 080
Västerbotten	11 913	23 888	294 205	1 307 150	268 047	21 909	195 085	110 742	38 831	289 956	344 658	634 614	Västerbotten	571 693	-	52 399	624 092
Norrbottnen	8 723	17 563	140 649	809 104	217 474	-	188 850	71 455	19 152	217 474	279 457	496 931	Norrbottnen	469 146	-	-	469 146
Riket - Total	1 482 427	825 906	15 715 848	53 962 021	19 112 557	1 735 579	2 242 688	19 662 581	432 552	20 848 136	22 337 821	43 185 957	Riket	35 523 564	4 023 952	3 369 754	42 917 270

¹ Uppgifter för fartyg utgörs av kapacitetskilometer, dvs både sittande och stående platskilometer.

Observera att redovisat antal sittplatskilometer på riksnivå baseras på de 19 län för vilka uppgiftslämnarna aktuellt år kunnat uppgge värden på denna variabel. Detta är således en underskattning av den faktiska rikstotalen. For ships data includes capacity kilometer, i.e. both seated and standing up. 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 1 Buss. Trafik- och ekonomiuppgifter efter län år 2015.

Table 1 Bus. Data on public transport and its economy per county in 2015.

Län County	Resor	Utbudskilometer	Personkilometer	Sittplatskilometer ¹	Trafik-intäkter	Trafikeringskostnader (1000-tal kr)
	Boardings (tusental) (thousands)	Vehicle kilometers available (tusental) (thousands)	Passenger kilometers (tusental) (thousands)	Seat kilometers (tusental) (thousands)	Traffic revenues (tusental kr) (thousand SEK)	Traffic costs (tusental kr) (thousand SEK)
Stockholm	318 000	125 725	1 835 000	6 239 075	3 438 237	6 317 111
Uppsala	30 000	30 000	300 000	1 530 000	463 927	1 107 753
Södermanland	10 274	15 102	123 287	700 179	170 359	457 817
Östergötland	19 688	22 505	237 871	1 252 649	253 990	693 033
Jönköping	17 975	18 070	168 922	825 704	271 851	524 308
Kronoberg	6 454	12 054	122 303	..	124 821	296 060
Kalmar	7 412	17 039	148 907	769 709	213 214	407 677
Gotland	854	2 589	12 628	120 527	13 100	57 987
Blekinge	6 179	7 932	64 848	372 255	109 160	212 854
Skåne	114 030	73 655	814 176	3 167 165	1 379 055	2 778 213
Halland	10 201	15 809	173 432	..	231 092	472 495
Västra Götaland	143 026	117 997	1 258 756	5 431 959	1 638 100	3 848 834
Värmland	10 881	19 333	196 701	894 327	245 766	510 670
Örebro	10 876	13 629	92 671	709 000	221 319	494 904
Västmanland	11 951	11 801	143 412	531 045	149 870	420 697
Dalarna	9 400	17 600	363 000	880 000	119 793	531 783
Gävleborg	13 151	17 436	142 788	829 318	191 824	448 483
Västernorrland	9 206	13 363	105 543	654 787	134 510	387 899
Jämtland	5 617	11 023	94 365	..	140 162	275 001
Västerbotten	11 382	22 770	257 238	1 138 510	245 675	543 881
Norrbottn	8 641	16 837	122 832	731 427	200 514	440 953
Riket - Total	775 198	602 269	6 778 680	26 777 636	9 956 339	21 228 413

¹ Uppgifter för sjötrafik utgörs av kapacitetskilometer, dvs både sittande och stående platskilometer. Observera att redovisat antal sittplatskilometer på riksnivå baseras på de 18 län för vilka uppgiftslämnarna aktuellt år kunnat uppge värden på denna variabel (sittplatskilometer buss). Detta är således en underskattning av den faktiska rikstotalen. *For vessel, data includes capacity kilometer, i.e. both seated and standing up. Note that the total number of seat kilometers is based on data for the 18 counties where this figure was available, this means that the sum is an underestimate of the true total.*

Tabell 1 Tåg. Trafik- och ekonomiuppgifter efter län år 2015.

Table 1 Train. Data on public transport and its economy per county in 2015.

Län County	Resor	Utbudskilometer	Personkilometer	Sittplatskilometer ¹	Trafik-intäkter	Trafikeringskostnader (1000-tal kr)
	Boardings (tusental) (thousands)	Vehicle kilometers available (tusental) (thousands)	Passenger kilometers (tusental) (thousands)	Seat kilometers (tusental) (thousands)	Traffic revenues (tusental kr) (thousand SEK)	Traffic costs (tusental kr) (thousand SEK)
Stockholm	107 750	28 983	1 891 000	7 359 893	945 515	2 395 684
Uppsala	8 170	4 500	325 000	990 000	96 263	353 020
Södermanland	2 737	..	158 757	758 844	-	137 966
Östergötland	3 451	3 354	135 790	734 763	107 941	218 194
Jönköping	2 750	10 462	112 475	680 602	50 884	270 637
Kronoberg	2 736	2 177	130 987	..	131 208	182 721
Kalmar	1 972	2 699	90 059	387 113	125 478	257 360
Gotland	-	-	-	-	-	-
Blekinge	1 919	1 788	106 696	364 957	67 998	142 173
Skåne	44 830	22 955	2 066 663	5 283 867	1 317 148	1 635 042
Halland	6 645	3 359	376 928	..	245 882	299 350
Västra Götaland	17 749	12 569	634 000	2 544 690	739 732	1 268 126
Värmland	1 485	1 954	69 795	325 994	41 533	126 916
Örebro	527	..	14 235	..	-	84 488
Västmanland	2 150	2 610	..	176 523	12 685	61 310
Dalarna	718	1 911	44 824	277 155	51 127	105 766
Gävleborg	1 016	2 014	85 674	495 877	59 977	133 261
Västernorrland	503	1 974	66 918	365 195	5 776	31 606
Jämtland	276	908	35 354	167 980	-	23 341
Västerbotten	531	1 118	36 967	168 640	22 372	27 812
Norrbottn	82	726	17 817	77 677	16 960	28 193
Riket - Total	207 997	106 061	6 399 939	21 159 770	4 038 479	7 782 966

¹ Uppgifter för sjötrafik utgörs av kapacitetskilometer, dvs både sittande och stående platskilometer. Observera att redovisat antal sittplatskilometer på riksnivå baseras på de 17 län för vilka uppgiftslämnarna aktuellt år kunnat uppgge värden på denna variabel. Detta är således en underskattning av den faktiska rikstotalen. *For vessel, data includes capacity kilometer, i.e. both seated and standing up. Note that the total number of seat kilometers is based on data for the 17 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 2015.

Table 2. Data and key indicators of public transport per county in 2015.

Län County	Invånare ¹ (1 000-tal) Inhabitants (thousands)	Antal bilar ² Number of cars	Resor/ invånare Boardings per capita	Utbudskilometer/ invånare Vehicle kilometers available per capita	Sittplats- kilometer/in vånare ³ Seat kilometers per capita	Person- kilometer/ invånare Passenger kilometers per capita	Bilar/1000 invånare Cars per thousands inhabitants	Medel- reslängd Average trip length	Genomsnittligt antal sittplatser ⁴ Average number of seats	Resor/ utbudskilometer Boardings per Vehicle kilometers available	Personkilometer/ utbudskilometer Passenger kilometers/Vehicle kilometers available
Stockholm	2 215	887 057	361	115	8 266	2 580	401	7,14	72,17	3,15	22,53
Uppsala	352	157 021	109	98	7 168	1 778	447	16,37	73,04	1,11	18,12
Södermanland	282	140 155	46	54	5 170	999	497	21,68	96,60	0,86	18,67
Östergötland	444	211 198	64	61	4 664	880	476	13,71	76,29	1,05	14,40
Jönköping	346	179 099	60	82	4 353	813	518	13,58	52,79	0,73	9,86
Kronoberg	190	98 639	48	75	..	1 331	518	27,56	..	0,65	17,80
Kalmar	237	128 253	40	83	4 889	1 010	542	25,47	58,61	0,48	12,11
Gotland	57	34 490	15	45	2 103	220	602	14,79	46,55	0,33	4,88
Blekinge	155	82 300	53	63	4 778	1 113	530	21,02	75,93	0,84	17,68
Skåne	1 296	614 845	123	75	6 520	2 222	474	18,13	87,48	1,64	29,82
Halland	313	166 759	54	61	..	1 760	533	32,67	..	0,88	28,71
Västra Götaland	1 640	756 139	171	90	5 613	1 478	461	8,65	62,28	1,89	16,39
Värmland	275	150 789	45	77	4 433	968	548	21,48	57,25	0,58	12,50
Örebro	290	143 710	39	47	2 448	369	496	9,38	52,02	0,84	7,84
Västmanland	263	130 844	54	55	2 690	545	498	10,17	49,10	0,98	9,95
Dalarna	280	161 059	36	70	4 133	1 457	575	40,31	59,31	0,52	20,90
Gävleborg	281	147 370	50	69	4 718	813	525	16,13	68,13	0,73	11,75
Västernorrland	243	131 940	40	63	4 189	708	542	17,76	66,50	0,63	11,24
Jämtland	127	71 345	46	94	1 322	1 021	561	22,01	14,08	0,49	10,87
Västerbotten	263	131 778	45	91	4 973	1 119	501	24,70	54,72	0,50	12,32
Norrbottnen	250	141 078	35	70	3 238	563	565	16,12	46,07	0,50	8,01
Riket - Total	9 799	4 665 868	151	84	5 507	1 604	476	10,60	65,34	1,79	19,03

¹ Medelfolkmängd (under året). Average number of inhabitants (during 2015)

² Antal bilar per den 31 december 2015. Total number of cars by December 31, 2015

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

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 vessel, data includes capacity kilometer, i.e. both seated and standing up. 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 sittande och stående platskilometer. *For ships data includes capacity kilometer, i.e. both seated and standing up.*

Tabell 3. Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2015.

Table 3. Key indicators of the public transport economy per county in 2015.

Län County	Totala verksamhetsintäkter per Total activity revenues per			Totala kostnader per Total costs per			Totala verksamhetsintäkter/ Totala kostnader Total activity revenues/total costs
	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 (SEK/km) Vehicle kilometers available (kr/km)	(Andel, %) (Share %)
Stockholm	12,40	1,74	39,10	22,91	3,21	72,27	54,1
Uppsala	21,24	1,30	23,50	43,03	2,63	47,61	49,4
Södermanland	14,93	0,69	12,86	51,27	2,37	44,17	29,1
Östergötland	15,02	1,10	15,78	39,76	2,90	41,77	37,8
Jönköping	15,82	1,17	11,49	42,64	3,14	30,98	37,1
Kronoberg	27,99	1,02	18,08	57,55	2,09	37,16	48,6
Kalmar	36,16	1,42	17,19	77,06	3,03	36,63	46,9
Gotland	15,34	1,04	5,06	67,90	4,59	22,40	22,6
Blekinge	21,89	1,04	18,41	51,01	2,43	42,92	42,9
Skåne	17,73	0,98	29,15	31,22	1,72	51,33	56,8
Halland	28,58	0,87	25,12	50,47	1,54	44,36	56,6
Västra Götaland	11,30	1,31	21,42	27,16	3,14	51,46	41,6
Värmland	23,95	1,12	13,94	58,79	2,74	34,22	40,7
Örebro	19,54	2,08	16,35	55,82	5,95	46,71	35,0
Västmanland	12,03	1,18	11,77	37,24	3,66	36,43	32,3
Dalarna	17,84	0,44	9,25	70,89	1,76	36,76	25,2
Gävleborg	17,87	1,11	13,02	43,83	2,72	31,92	40,8
Västernorrland	14,50	0,82	9,18	47,22	2,66	29,89	30,7
Jämtland	24,29	1,10	12,00	56,01	2,54	27,67	43,4
Västerbotten	24,34	0,99	12,14	52,39	2,12	26,13	46,5
Norrbottn	24,93	1,55	12,38	53,78	3,34	26,71	46,4
Riket - Total	14,06	1,33	25,24	28,95	2,73	51,96	48,6

Tabell 4. Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2015.

Table 4. Key indicators of the public transport economy per county in 2015.

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
	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)	(Andel, %)			
							(Share %)			
Stockholm	10,90	1,53	34,38	17,15	2,40	54,08	63,6	8 278	4 479	3 853
Uppsala	14,68	0,90	16,24	38,27	2,34	42,34	38,3	4 672	2 306	2 358
Södermanland	13,09	0,60	11,28	45,82	2,11	39,47	28,6	2 364	688	1 676
Östergötland	14,33	1,05	15,05	34,92	2,55	36,68	41,0	2 554	965	1 637
Jönköping	15,57	1,15	11,31	38,36	2,83	27,86	40,6	2 554	948	1 608
Kronoberg	27,86	1,01	17,99	52,10	1,89	33,64	53,5	2 780	1 352	1 428
Kalmar	36,09	1,42	17,16	70,87	2,78	33,69	50,9	3 056	1 434	1 622
Gotland	15,34	1,04	5,06	67,90	4,59	22,40	22,6	1 012	229	783
Blekinge	21,56	1,03	18,14	44,51	2,12	37,45	48,4	2 701	1 159	1 542
Skåne	16,97	0,94	27,91	27,78	1,53	45,68	61,1	3 826	2 172	1 670
Halland	28,31	0,87	24,88	45,82	1,40	40,27	61,8	2 719	1 540	1 108
Västra Götaland	11,10	1,28	21,03	23,29	2,69	44,12	47,7	4 638	1 930	2 708
Värmland	23,30	1,08	13,57	51,77	2,41	30,14	45,0	2 650	1 079	1 826
Örebro	19,41	2,07	16,24	50,81	5,42	42,51	38,2	2 198	769	1 421
Västmanland	11,53	1,13	11,28	34,18	3,36	33,45	33,7	1 997	645	1 383
Dalarna	16,89	0,42	8,76	63,01	1,56	32,68	26,8	2 562	645	1 923
Gävleborg	17,77	1,10	12,95	41,06	2,55	29,91	43,3	2 210	901	1 337
Västernorrland	14,45	0,81	9,15	43,21	2,43	27,35	33,4	1 883	578	1 326
Jämtland	23,78	1,08	11,75	50,63	2,30	25,01	47,0	2 598	1 126	1 471
Västerbotten	22,50	0,91	11,22	47,99	1,94	23,93	46,9	2 374	1 103	1 311
Norrbottn	24,93	1,55	12,38	53,78	3,34	26,71	46,4	1 878	870	1 118
Riket - Total	12,89	1,22	23,14	23,96	2,26	43,01	53,8	4 380	2 128	2 280

Tabell 5. Fördelning mellan verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott respektive kostnader efter län år 2015.

Table 5. Distribution of revenues, subsidies and costs per county in 2015.

Län	Intäkter (Andel, %, av totala intäkter) Revenues (Share %, of total revenues)						Kostnader (Andel, %, av totala kostnader) Costs (Share, % of total costs)					
	Trafik- intäkter <i>Traffic revenues</i>	Övriga affärs- intäkter <i>Other business 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 verksam- hetsintäkter <i>Total activity revenues</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>
Stockholm	47,3	6,5	-	44,9	1,4	53,8	46,2	100	74,8	20,4	4,7	100
Uppsala	34,2	15,3	-	50,6	-	49,4	50,6	100	88,9	-	11,1	100
Södermanland	25,5	3,6	36,2	34,7	-	29,1	70,9	100	89,4	1,9	8,7	100
Östergötland	35,4	1,7	-	62,1	0,8	37,1	62,9	100	87,8	-	12,2	100
Jönköping	36,5	0,6	-	61,9	1,0	37,1	62,9	100	89,9	0,9	9,2	100
Kronoberg	48,4	0,2	-	51,4	-	48,6	51,4	100	90,5	-	9,5	100
Kalmar	46,8	0,1	-	50,2	2,9	46,9	53,1	100	92,0	0,7	7,3	100
Gotland	22,6	-	77,4	-	-	22,6	77,4	100	100,0	-	-	100
Blekinge	42,3	0,6	31,1	26,0	-	42,9	57,1	100	87,3	1,3	11,4	100
Skåne	54,1	2,4	-	42,9	0,5	56,5	43,5	100	89,0	1,0	10,0	100
Halland	57,6	0,5	-	41,4	0,4	58,2	41,8	100	90,8	0,7	8,5	100
Västra Götaland	40,9	0,7	6,2	52,0	0,2	41,6	58,4	100	85,7	2,0	12,2	100
Värmland	36,1	1,0	37,5	24,3	1,0	37,1	62,9	100	88,1	2,0	10,0	100
Örebro	34,9	0,2	0,9	63,9	0,1	35,1	64,9	100	91,0	0,7	8,2	100
Västmanland	30,5	1,3	33,5	34,7	-	31,8	68,2	100	91,8	1,3	6,9	100
Dalarna	23,8	1,3	37,2	36,0	1,6	25,1	74,9	100	88,9	0,3	10,8	100
Gävleborg	40,1	0,2	0,2	58,8	0,8	40,3	59,7	100	93,7	1,1	5,2	100
Västernorrland	30,3	0,1	46,4	22,6	0,6	30,4	69,6	100	91,5	-	8,5	100
Jämtland	42,5	0,9	-	53,8	2,9	43,4	56,6	100	90,4	-	9,6	100
Västerbotten	42,2	3,5	30,7	17,5	6,1	45,7	54,3	100	91,6	-	8,4	100
Norrbottnen	43,8	-	38,0	14,4	3,9	43,8	56,2	100	100,0	-	-	100
Riket - Total	44,3	4,0	5,2	45,5	1,0	48,3	51,7	100	82,8	9,4	7,9	100

Tabell 6. Trafikuppgifter och nyckeltal för trafikuppgifter efter trafikslag år 2015.

Table 6. Data and key indicators of public transport per mode of transport in 2015.

Trafikslag <i>Mode of transport</i>	Resor <i>Boardings</i> (tusental) <i>(thousands)</i>	Utbudskilometer <i>Vehicle kilometers available</i> (tusental) <i>(thousands)</i>	Sittplatskilometer/invånare ¹ <i>Seat kilometers/per inhabitant</i> (tusental) <i>(thousands)</i>	Personkilometer <i>Passenger kilometers</i> (tusental) <i>(thousands)</i>	Medelreslängd <i>Average trip length</i>	Genomsnittligt antal sittplatser ² <i>Average number of seats</i>	Resor/utbudskilometer <i>Boardings per Vehicle kilometers available</i>	Personkilometer/utbudskilometer <i>Passenger kilometers/Vehicle kilometers available</i>
Buss - Bus	775 198	602 269	2 733	6 778 680	8,74	44,46	1,29	11,26
T-bana - Underground	338 000	96 008	458	1 892 000	5,60	46,75	3,52	19,71
Spårväg - Light rail	149 607	21 115	147	621 505	4,15	68,03	7,09	29,43
Tåg - Train	207 997	106 061	2 159	6 399 939	30,77	199,51	1,96	60,34
Sjötrafik - Vessel	11 625	453	10	23 724	2,04	220,61	25,66	52,37
Samtliga trafikslag - Total	1 482 427	825 906	5 507	15 715 848	10,60	65,34	1,79	19,03

¹ Uppgifter för sjötrafik utgörs av kapacitetskilometer, dvs både sittande och stående platskilometer.

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 vessel, data includes capacity kilometer, i.e. both seated and standing up. 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 för sjötrafik utgörs av kapacitetskilometer, dvs både sittande och stående platskilometer. *For vessel, data includes capacity kilometer, i.e. both seated and standing up.*

Tabell 7a. Trafikuppgifter, ekonomiuppgifter och nyckeltal för ekonomiuppgifter efter trafikslag år 2015.

Table 7a. Data and key indicators of public transport and its economy per mode of transport, in 2015.

Trafikslag <i>Mode of transport</i>	Resor <i>Boardings</i>	Utbudskilometer <i>Vehicle kilometers available</i>	Sittplatskilometer ¹ <i>Seat kilometers</i>	Personkilometer <i>Passenger kilometers</i>	Trafikintäkter <i>Traffic revenues</i>	Trafikeringskostnader <i>Traffic costs</i>	Trafikintäkter per ² <i>Traffic revenues per</i>			Trafikeringskostnader per ² <i>Traffic costs per</i>			Trafikintäkter/ trafikeringskostnader <i>Traffic revenues/ traffic costs</i>
	(tusental) <i>(thousands)</i>	(tusental) <i>(thousands)</i>	(tusental) <i>(thousands)</i>	(tusental) <i>(thousands)</i>	(tusental kr) <i>(thousand SEK)</i>	(tusental kr) <i>(thousand SEK)</i>	resa (kr/resa) boarding <i>(SEK/boarding)</i>	personkilometer (kr/km) <i>passenger kilometers (SEK/km)</i>	utbudskilometer (kr/km) Vehicle <i>kilometers available (SEK/km)</i>	resa (kr/resa) boarding <i>(SEK/boarding)</i>	personkilometer (kr/km) <i>passenger kilometers (SEK/km)</i>	utbudskilometer (kr/km) Vehicle <i>kilometers available (SEK/km)</i>	(Andel, %) <i>(Share, %)</i>
Buss - <i>Bus</i>	775 198	602 269	26 777 636	6 778 680	9 956 339	21 228 413	12,84	1,47	16,53	27,38	3,13	35,25	46,9
T-bana - <i>Underground</i>	338 000	96 008	4 488 150	1 892 000	3 696 104	3 680 520	10,94	1,95	38,50	10,89	1,95	38,34	100,4
Spårväg - <i>Light rail</i>	149 607	21 115	1 436 527	621 505	1 241 101	2 208 373	8,30	2,00	58,78	14,76	3,55	104,59	56,2
Tåg - <i>Train</i>	207 997	106 061	21 159 770	6 399 939	4 038 479	7 782 966	19,75	0,65	38,41	37,42	1,21	71,28	53,6
Sjötrafik - <i>Vessel</i>	11 625	453	99 938	23 724	180 534	623 292	15,53	2,23	121,39	53,62	11,95	636,50	29,0
Samtliga trafikslag - <i>Total</i>	1 482 427	825 906	53 962 021	15 715 848	19 112 557	35 523 564	12,89	1,21	22,99	23,96	2,24	42,61	53,8

¹ Uppgifter för sjötrafik utgörs av kapacitetskilometer, dvs både sittande och stående platskilometer.

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 vessel, data includes capacity kilometer, i.e. both seated and standing up. 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 beräknad 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 is calculated for respondents who data includes both numerator and denominator.*

Tabell 7b. Trafikuppgifter, ekonomiuppgifter och nyckeltal för ekonomiuppgifter efter trafikslag år 2015, exklusive Stockholms län.

Table 7b. Data and key indicators of public transport and its economy per mode of transport, in 2015, excluding Stockholm county.

Trafikslag <i>Mode of transport</i>	Resor <i>Boardings</i>	Utbudskilometer <i>Vehicle kilometers available</i>	Sittplatskilometer ¹ <i>Seat kilometers</i>	Personkilometer <i>Passenger kilometers</i>	Trafikintäkter <i>Traffic revenues</i>	Trafikeringskostnader <i>Traffic costs</i>	Trafikintäkter per ² <i>Traffic revenues per</i>			Trafikeringskostnader per ² <i>Traffic costs per</i>			Trafikintäkter/ trafikeringskostnader <i>Traffic revenues/traffic costs</i>
	(tusental) <i>(thousands)</i>	(tusental) <i>(thousands)</i>	(tusental) <i>(thousands)</i>	(tusental) <i>(thousands)</i>	(tusental kr) <i>(thousand SEK)</i>	(tusental kr) <i>(thousand SEK)</i>	resa (kr/resa) boarding <i>(SEK/boarding)</i>	personkilometer (kr/km) <i>passenger kilometers (SEK/km)</i>	utbudskilometer (kr/km) <i>Vehicle kilometers available (SEK/km)</i>	resa (kr/resa) boarding <i>(SEK/boarding)</i>	personkilometer (kr/km) <i>passenger kilometers (SEK/km)</i>	utbudskilometer (kr/km) <i>Vehicle kilometers available (SEK/km)</i>	(Andel, %) <i>(Share, %)</i>
Buss - <i>Bus</i>	457 198	476 544	20 538 561	4 943 680	6 518 102	14 911 302	14,26	1,32	13,68	32,61	3,02	31,29	43,7
T-bana - <i>Underground</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Spårväg - <i>Light rail</i>	118 357	18 170	1 217 664	525 505	725 366	1 217 978	6,13	1,38	39,92	10,29	2,32	67,03	59,6
Tåg - <i>Train</i>	100 247	77 078	13 799 877	4 508 939	3 092 964	5 387 282	31,98	0,72	40,61	53,74	1,18	67,01	60,2
Sjötrafik - <i>Vessel</i>	6 494	453	99 938	23 724	54 749	288 334	8,43	2,23	121,39	44,40	11,95	636,50	19,0
Samtliga trafikslag - <i>Total</i>	682 296	572 245	35 656 040	10 001 848	10 391 181	21 804 896	15,23	1,04	18,16	31,96	2,18	38,10	47,7

¹ Uppgifter för sjötrafik utgörs av kapacitetskilometer, dvs både sittande och stående platskilometer.

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 vessel, data includes capacity kilometer, i.e. both seated and standing up. 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 beräknad 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 is calculated for respondents who data includes both numerator and denominator.*

Tabell 8. Trafik- och ekonomiuppgifter år 2007-2015 (2015 års priser).

Table 8. Data on public transport and its economy in 2007-2015.

År Year	Resor Boardings	Utbudskilometer Vehicle kilometers available	Sittplatskilometer ¹ Seat kilometers	Personkilometer Passenger kilometers	Intäkter (Miljoner kr) Revenues (in millions SEK)				Kostnader (Miljoner kr) ² Costs (millions SEK)		
	(Miljoner) (millions)	(Miljoner) (millions)	(Miljoner) (millions)	(Miljoner) (millions)	Totala verksamhetsintäkter Total activity revenues	Bidrag/tillskott Kommun Subsidies municipality	Bidrag/tillskott Landsting Subsidies county	Bidrag/tillskott Staten Subsidies national government	Totala bidrag/tillskott Total subsidies	Totala intäkter Total revenues	Totala kostnader Total costs
2007	1 207	678 ^k	..	11 790	13 835	3 315	9 909	282	13 505	27 340	28 166
2008	1 237	706 ^k	38 852	12 139	14 375	3 937	10 212	280	14 429	28 804	29 684
2009	1 244	717 ^k	37 440	12 604	15 010	4 030	10 839	275	15 144	30 154	31 200
2010	1 275	735 ^k	42 031	12 891	15 452	4 243	11 027	232	15 502	30 954	32 850
2011	1 333	769 ^k	44 865	13 618	16 421	4 706	11 644	168	16 518	32 939	34 269
2012	1 369	787 ^k	40 531	14 492	17 906	1 886	15 441	184	17 511	35 417	36 368
2013	1 421	802 ^k	51 356	14 391	19 615	2 044	17 017	528	19 589	39 204	38 645
2014	1 435 ^k	811 ^k	52 539 ^k	15 198 ^k	20 165 ^k	2 313	18 271	452	21 036	41 220 ^k	40 794 ^k
2015	1 482	826	53 962	15 716	20 848	2 243	19 663	433	22 338	43 186	42 917

¹ Uppgifter för sjötrafik utgörs av kapacitetskilometer, dvs både sittande och stående platskilometer.

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 vessel, data includes capacity kilometer, i.e. both seated and standing up. 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 2005-2015.

Table 9. Key indicators of public transport 2005-2015.

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/invånare ² <i>Seat kilometers/inhabitant</i>	Personkilometer/ invånare <i>Passenger kilometers per inhabitant</i>	Bilar/1000 invånare <i>Cars per thousands inhabitants</i>	Medelreslängd <i>Average trip length</i>	Genom-snittligt antal sittplatser ³ <i>Average number of seats</i>	Resor/utbudskilometer <i>Boardings per Vehicle kilometers available</i>	Personkilometer/ utbudskilometer <i>Passenger kilometers/ Vehicle kilometers available</i>
2005	9 030	4 153 674	125	0	..	1 174	460	9,42	..	1,66	15,62
2006	9 081	4 202 446	130	75	..	1 227	463	9,46	..	1,73	16,32
2007	9 148	4 258 445	132	74 ^k	..	1 289	466	9,76	..	1,78	17,40
2008	9 220	4 276 492	134	77 ^k	4 214	1 317	464	9,82	55,07	1,75	17,21
2009	9 299	4 298 068	134	77 ^k	4 026	1 355	462	10,13	52,18	1,73	17,57
2010	9 378	4 335 152	136	78 ^k	4 482	1 375	462	10,11	57,17	1,73	17,53
2011	9 449	4 401 300	141	81 ^k	4 748	1 441	466	10,21	58,32	1,73	17,70
2012	9 519	4 447 125	144	83 ^k	4 258	1 522	467	10,59	51,52 ^k	1,74	18,42
2013	9 600	4 495 422	148	84 ^k	5 349	1 499	468	10,13	64,06 ^k	1,77	17,95
2014	9 696	4 582 524	148 ^k	84 ^k	5 419 ^k	1 567 ^k	473	10,59 ^k	64,77	1,77 ^k	18,74 ^k
2015	9 799	4 665 868	151	84	5 507	1 604	476	10,60	65,34	1,79	19,03

¹ Medelfolkmängd (under året). *Average number of inhabitants (during 2015)*

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

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 vessel, data includes capacity kilometer, i.e. both seated and standing up. 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.*

³ Uppgifter för sjötrafik utgörs av kapacitetskilometer, dvs både sittande och stående platskilometer. *For vessel, data includes capacity kilometer, i.e. both seated and standing up.*

Tabell 10. Nyckeltal för ekonomiuppgifter år 2007-2015 (2015 års priser).

Table 10. Key indicators of the public transport economy 2007-2015.

År Year	Totala verksamhetsintäkter per <i>Total activity revenues per</i>			Totala kostnader per <i>Total costs per</i>			Totala verksamhetsintäkter/ Total kostnad <i>Total activity revenues/total costs</i>	Totala verksamhetsintäkter/ hetsintäkter/ invånare <i>Total activity revenues per inhabitant</i>	Totala bidrag/ tillskott/ invånare <i>Total subsidies per inhabitant</i>	
	resa (kr/resa) boarding <i>(SEK/boarding)</i>	personkilometer (kr/km) passenger kilometers <i>(SEK/km)</i>	utbudskilometer (kr/km) Vehicle kilometers available <i>(SEK/km)</i>	resa (kr/resa) boarding <i>(SEK/boarding)</i>	personkilometer (kr/km) passenger kilometers <i>(SEK/km)</i>	utbudskilometer (kr/km) Vehicle kilometers available <i>(SEK/km)</i>	(Andel, %) <i>(Share, %)</i>	Totala verksamhetsintäkter/ hetsintäkter/ invånare <i>Total activity revenues per inhabitant</i>	Totala bidrag/ tillskott/ invånare <i>Total subsidies per inhabitant</i>	
2007	11,46	1,17	20,42 ^k	23,33	2,39	41,57 ^k	49,1	3 079	1 512	1 476
2008	11,62	1,18	20,38 ^k	24,00	2,45	42,07 ^k	48,4	3 220	1 559	1 565
2009	12,07	1,19	20,92 ^k	25,08	2,48	43,49 ^k	48,1	3 355	1 614	1 629
2010	12,12	1,20	21,02 ^k	25,76	2,55	44,68 ^k	47,0	3 503	1 648	1 653
2011	12,32	1,21	21,34 ^k	25,70	2,52	44,54 ^k	47,9	3 627	1 738	1 748
2012	13,08	1,24	22,76 ^k	26,57	2,51	46,23 ^k	49,2	3 820	1 881	1 839
2013	13,80	1,36	24,47 ^k	27,20	2,69	48,20 ^k	50,8	4 025	2 043	2 040
2014	14,06 ^k	1,33 ^k	24,86 ^k	28,43 ^k	2,68 ^k	50,29 ^k	49,4 ^k	4 207 ^k	2 080 ^k	2 170
2015	14,06	1,33	25,24	28,95	2,73	51,96	48,6	4 380	2 128	2 280

Tabell 11. Fördelning mellan verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott respektive kostnader år 2007-2015.

Table 11. Distribution of revenues, subsidies and costs in 2007-2015.

År	Intäkter (Andel, %, av totala intäkter) <i>Revenues (Share %, of total revenues)</i>					Kostnader (Andel, %, av totala kostnader) <i>Costs (Share %, of total costs)</i>				
	Totala verksamhetsintäkter <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>	Trafikeringskostnader <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	12,1	36,2	1,0	49,4	100	84,1	8,7	7,2	100
2008	49,9	13,7	35,5	1,0	50,1	100	84,1	9,2	6,7	100
2009	49,8	13,4	36,0	0,9	50,2	100	83,8	9,2	7,0	100
2010	49,9	13,7	35,6	0,8	50,1	100	83,9	9,2	7,0	100
2011	49,9	14,3	35,4	0,5	50,2	100	84,1	8,9	7,0	100
2012	50,6	5,3	43,6	0,5	49,4	100	84,1	8,8	7,0	100
2013	50,0	5,2	43,4	1,4	50,0	100	83,3	8,2	8,6	100
2014	48,9 ^k	5,6	44,3	1,1	51,0	100	82,3 ^k	9,5	8,2 ^k	100
2015	48,3	5,2	45,5	1,0	51,7	100	82,8	9,4	7,9	100

Tabell 12. Antal påstigningar efter trafikslag i riket år 2005-2015 (miljoner påstigningar).*Table 12. Number of boardings in the country per mode of transport in 2005-2015 (million boardings).*

År Year	Trafikslag Mode of transport					Samtliga trafikslag Total
	Buss Bus	T-bana Underground	Spårväg Light rail	Tåg Train	Sjötrafik Vessel	
2005	608	276	110	124	8	1 126
2006	629	297	114	131	8	1 178
2007	633	303	122	142	7	1 207
2008	651	306	123	149	8	1 237
2009	653	307	124	151	9	1 244
2010	669	310	131	156	9	1 275
2011	708	309	143	164	9	1 333
2012	728	320	140	172	9	1 369
2013	735	328	154	192	11	1 421
2014	747	330	149	198 ^k	11	1 435 ^k
2015	775	338	150	208	12	1 482

Tabell 13. Antal fordonskilometer efter trafikslag i riket år 2005-2015 (miljoner kilometer).

Table 13. Vehicle kilometers available per mode of transport in the country in 2005-2015 (million kilometers).

År <i>Year</i>	Trafikslag <i>Mode of transport</i>					Samtliga trafikslag <i>Total</i>
	Buss <i>Bus</i>	T-bana <i>Underground</i>	Spårväg <i>Light rail</i>	Tåg <i>Train</i>	Sjötrafik <i>Vessel</i>	
2005	499	91	17	72	..	679
2006	503	94	18	68	..	683
2007	506	91	18	62 ^k	..	678 ^k
2008	529	89	19	68 ^k	..	706 ^k
2009	534	92	17	75 ^k	..	717 ^k
2010	551	89	17	78 ^k	..	735 ^k
2011	575	89	18	88 ^k	..	769 ^k
2012	585	91	21	89 ^k	..	787 ^k
2013	591	92	19	99 ^k	1,1	802 ^k
2014	592 ^k	94	21	104 ^k	0,4	811 ^k
2015	602	96	21	106	0,5	826

Tabell 14. Antal personkilometer efter trafikslag i riket år 2005-2015 (miljoner kilometer).

Table 14. Passenger kilometers per mode of transport in the country in 2005-2015 (million kilometers).

År Year	Trafikslag Mode of transport					Samtliga trafikslag Total
	Buss Bus	T-bana Underground	Spårväg Light rail	Tåg Train	Sjötrafik Vessel	
2005	5 764	1 541	498	2 800	..	10 602
2006	5 959	1 657	513	3 012	..	11 141
2007	6 101	1 690	548	3 452	..	11 790
2008	6 212	1 715	558	3 654	..	12 139
2009	6 161	1 715	558	4 169	..	12 604
2010	6 279	1 731	590	4 291	..	12 891
2011	6 508	1 725	657	4 728	..	13 618
2012	6 587	1 796	1 050	5 060	..	14 492
2013	6 541	1 841	648	5 329	33	14 391
2014	6 604	1 848	611	6 112 ^k	23	15 198 ^k
2015	6 779	1 892	622	6 400	24	15 716

Tabell 15. Medelreslängd efter trafikslag i riket år 2005-2015 (kilometer).*Table 15. Average length on board per mode of transport in the country 2005-2015 (kilometers).*

År Year	Trafikslag Mode of transport					Samtliga trafikslag Total
	Buss Bus	T-bana Underground	Spårväg Light rail	Tåg Train	Sjötrafik Vessel	
2005	9,48	5,58	4,53	22,58	..	9,42
2006	9,48	5,58	4,50	22,99	..	9,46
2007	9,64	5,58	4,50	24,24	..	9,76
2008	9,54	5,60	4,54	24,46	..	9,82
2009	9,43	5,59	4,50	27,63	..	10,13
2010	9,39	5,58	4,49	27,43	..	10,11
2011	9,20	5,58	4,58	28,81	..	10,21
2012	9,05	5,61	7,51	29,36	..	10,59
2013	8,89	5,61	4,20	27,75	2,86	10,13
2014	8,85	5,60	4,09	30,86 ^k	2,20	10,59 ^k
2015	8,74	5,60	4,15	30,77	2,04	10,60

Tabell 16. Resor, utbudskilometer och personkilometer efter län och år 2012-2015 (1 000-tal).

Table 16. Number of boardings, vehicle kilometers available and passenger kilometers, per county and per year 2012-2015 (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			
	2012	2013	2014	2015	2012	2013	2014	2015	2012	2013	2014	2015
Stockholm	742 396	764 093	775 144	800 131	241 783	253 512	255 826	253 661	5 241 000	5 558 142	5 652 000	5 714 000
Uppsala	30 200	32 600	34 100	38 170	40 350	45 667	33 542	34 500	575 000	565 000	550 000	625 000
Södermanland	9 943	9 827	12 557	13 012	14 272	15 880	15 661	15 104	212 535	210 157	273 943	282 047
Östergötland	26 590	27 487	27 815	28 508	30 449	29 536	28 430 ^k	27 137	352 600	374 202	377 820 ^k	390 780
Jönköping	17 519	18 507	18 747	20 725	20 070 ^k	21 750 ^k	20 961 ^k	28 532	237 354	241 808	250 612	281 397
Kronoberg	7 579	8 236	8 793	9 190	12 272	12 982	13 705	14 231	211 254	227 753	242 899	253 290
Kalmar	7 529	7 694	8 374	9 384	17 026	18 111	20 316	19 738	151 253	190 954	200 820	238 966
Gotland	1 051	898	902	854	2 535	2 535	2 589	2 589	26 275	12 976	12 628	12 628
Blekinge	8 169	8 465	8 252	8 217	12 603	13 120	9 564 ^k	9 767	135 820	159 831	180 457	172 686
Skåne	148 541	152 499	151 871	158 860	96 738	92 784	92 300	96 610	2 259 495	2 361 664	2 755 425	2 880 839
Halland	15 689	16 077	16 358	16 846	17 114	18 198	18 103	19 168	490 335	519 830	535 437	550 360
Västra Götaland	259 295	281 800	276 578	280 096	142 788	132 895	144 842	147 835	2 985 573	2 342 175	2 384 544	2 423 721
Värmland	13 121	12 175	12 299	12 407	21 096	20 847	20 827	21 314	291 358	262 723	267 184	266 496
Örebro	12 751	12 377	12 654	11 403	13 240	13 159	13 584	13 629	123 000	121 601	125 100	106 906
Västmanland	9 392	9 533	11 210	14 101	8 093	9 163	11 216	14 411	122 096	123 929	127 908	143 412
Dalarna	10 121	9 855	9 374	10 118	15 700	15 900	16 300	19 511	345 455	349 792	356 215	407 824
Gävleborg	14 265	13 913	13 887	14 167	21 418	22 530	21 905	19 450	219 982	217 954	217 239	228 462
Västernorrland	10 589	10 100	9 886	9 709	13 498	13 597	20 374 ^k	15 337	116 731	107 837	172 789	172 461
Jämtland	5 226	5 254	5 692	5 893	11 420	10 825	11 678 ^k	11 931	79 174	79 598	112 124	129 719
Västerbotten	10 529	11 314	11 654	11 913	18 187	22 312	19 650 ^k	23 888	189 519	239 332	260 973	294 205
Norrbottnen	8 113	8 212	8 510	8 723	16 037	16 434	19 741	17 563	126 600	123 521	141 609	140 649
Riket - Total	1 368 608	1 420 916	1 434 656 ^k	1 482 427	786 689 ^k	801 737 ^k	811 114 ^k	825 906	14 492 409	14 390 779	15 197 726 ^k	15 715 848



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.

Trafikanalys
Torsgatan 30
113 21 Stockholm

Tel 010 414 42 00
Fax 010 414 42 10
trafikanalys@trafa.se
www.trafa.se