

## Regional linjetrafik 2022



**719 miljoner**

kilometer var  
utbudet av regional  
linjetrafik.



**-0,9 %**

var minskningen av  
utbudskilometer  
jämfört med 2021.



**1,4 miljarder**

påstigningar skedde  
i den regionala  
linjetrafiken.



**31 %**

var ökningen i  
antalet påstigningar  
jämfört med 2021.



**14,1 miljarder**

personkilometer  
genomfördes i den  
regionala linjetrafiken.



**39 %**

var ökningen i  
antal personkilometer  
jämfört med 2021.



**31,4 miljarder**

kronor subventionerades  
den regionala  
linjetrafiken med.



**-15,5 %**

var minskningen av  
subventionerna  
jämfört med 2021.

### Statistikens omfattning

Statistiken om regional linjetrafik baseras på uppgifter från samtliga regionala kollektivtrafikmyndigheter om den subventionerade regionala linjetrafiken. Därtill kommer uppgifter från de kommersiella aktörerna som bedrivit regional linjetrafik på väg och sjö och som har lämnat uppgifter om sina tidtabeller till Samtrafiken i Sverige AB. Statistiken beskriver trafikutbud och resande i regional linjetrafik samt intäkter och kostnader för den subventionerade regionala linjetrafiken. Statistiken kompletteras även med uppgifter om planerat utbud av regional linjetrafik baserat på tidtabeller från Samtrafiken.

Detta är en sammanfattning av *Regional linjetrafik 2022*, Trafikanalys Statistik 2023:25.  
Publiceringsdatum: 2023-06-30.

Denna statistik ingår i Sveriges officiella statistik (SOS) och Trafikanalys är statistikansvarig myndighet inom området transporter och kommunikationer. Trafikanalys analyserar och utvärderar svensk transportpolitik och ansvarar för den officiella statistiken.

## Återhämtning av resandet efter pandemin

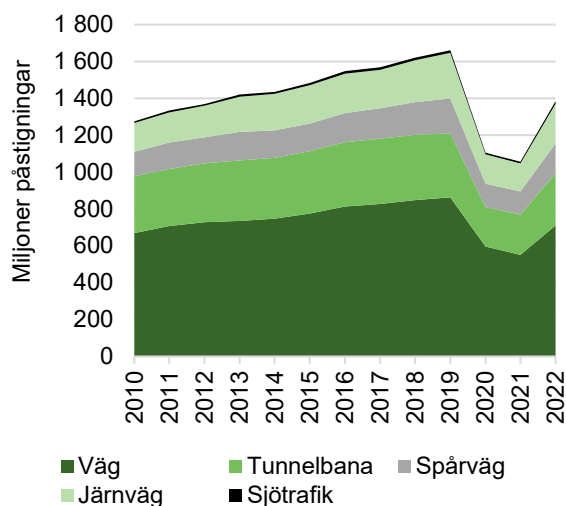
Den regionala linjetrafiken, det vill säga kollektivtrafik som utförs enligt en tidtabell, kan organiseras på två olika sätt: av samhällets offentliga aktörer eller på kommersiella grunder. Den samhällsorganiserade trafiken subventioneras av kommuner och regioner (och till viss del även av staten). Den kommersiellt organiserade trafiken saknar subventioner.

Under 2022 uppgick antalet påstigningar i den subventionerade<sup>1</sup> regionala linjetrafiken med buss och andra vägfordon (benämns fortsättningsvis som buss), tåg, spårvagn, tunnelbana och fartyg till knappt 1,4 miljarder. Det motsvarar en ökning med 31 procent jämfört med 2021, då antalet påstigningar i den subventionerade linjetrafiken var nere på den lägsta nivån åtminstone sedan 2010.

I samtliga trafikslag har antalet påstigande ökat fram till 2019, men effekterna av pandemin syns tydligt helåren 2020 och 2021. Påstigningarna 2022 visar en kraftig återhämtning men var fortfarande nästan 17 procent färre jämfört med 2019.

För trafikslagen buss, tunnelbana och spårvagn har påstigningar ökat med 29 procent vardera sedan föregående år. Motsvarande för fartyg och järnväg var 31 respektive 42 procent.

Buss är det största trafikslaget med nästan 711 miljoner påstigningar under 2022. Det motsvarar mer än hälften av det totala antalet påstigningar i subventionerad regional linjetrafik. Därefter följer i fallande storleksordning: tunnelbana, järnväg, spårvagn och sjötrafik (figur 1).



Figur 1. Antal påstigningar (miljoner) per trafikslag i subventionerad regional linjetrafik. Åren 2010–2022.

<sup>1</sup> Avser all regional linjelagd kollektivtrafik med stöd från det allmänna, det vill säga kommuner, regioner och till viss del staten.

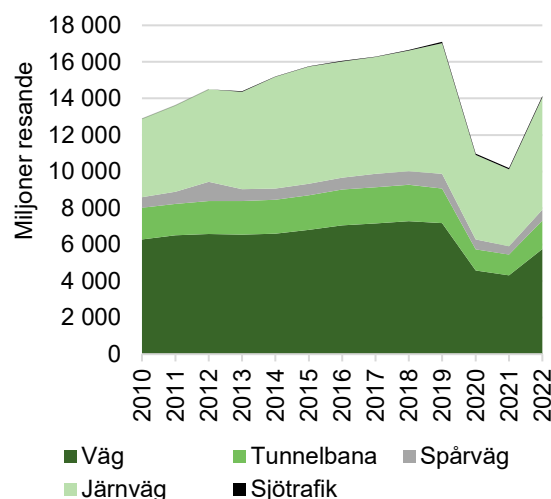
I Stockholms län gjordes flest påstigningar i den subventionerade regionala linjetrafiken 2022, till och med fler än i alla andra län tillsammans. Stockholms län utgör 51 procent av det totala antalet påstigningar i hela landet. Även när antalet påstigningar sätts i relation till befolkningen sticker Stockholm ut med 290 påstigningar per invånare.<sup>2</sup> På riksnivå var antalet 132 påstigningar per invånare, vilket motsvarar en ökning med 30 procent jämfört med 2021. Lägst antal hade Gotlands län med endast 15 påstigningar per person 2022.

## Vi reser längre - men är inte i kapp 2019

Personkilometer är ett mått på den sammanlagda reslängden för alla genomförda resor. En resenär som reser en kilometer genererar en personkilometer.

Under 2022 utfördes över 14 miljarder personkilometer i den subventionerade regionala kollektivtrafiken, en ökning med 39 procent jämfört med 2021. Precis som för antalet påstigningar låg resandet mätt i personkilometer fortfarande 17 procent lägre än 2019. Det är i nivå med antalet som uppmättes 2013. Vi reste nästan 134 mil per person 2022, vilket är 37 mil längre än 2021, men drygt 30 mil kortare i jämförelse med 2019.

När resandet mäts i personkilometer är resandet med buss och järnväg nästan lika stort (figur 2).



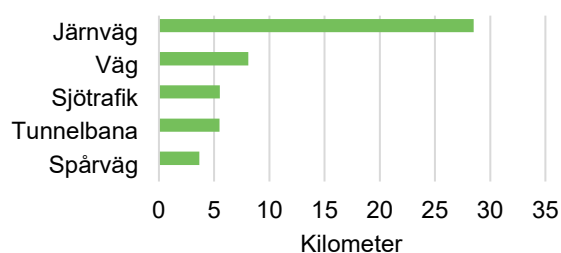
Figur 2. Resande per trafikslag i subventionerad regional linjetrafik, miljoner personkilometer. Åren 2010–2022. Anmärkning: För sjötrafik är första året med uppgift om personkilometer 2013.

År 2022 ökade alla trafikslag mängden personkilometer, mellan 19–46 procent jämfört med 2021. Störst var ökningen för järnväg, som under

<sup>2</sup> Det är värt att nämna att det inte bara är länets invånare som reser med kollektivtrafiken i det egna länet.

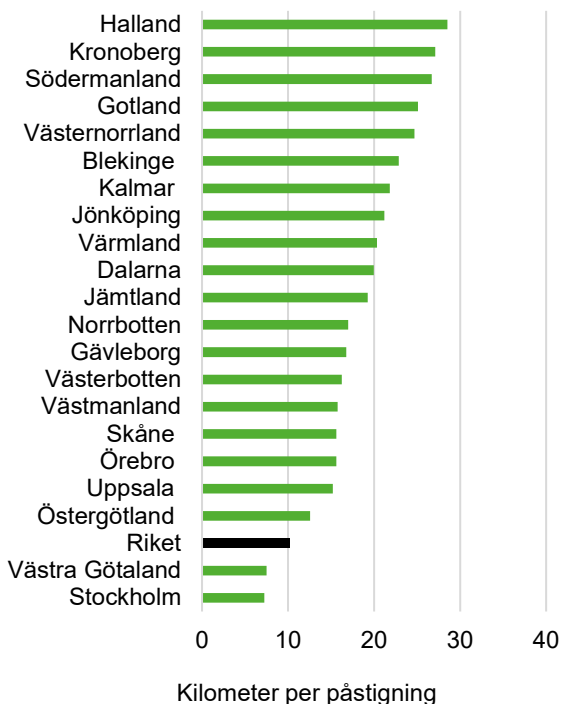
pandemiåren tappade mycket. Innan pandemin orsakade en nedgång har reslängden haft en stigande trend. Innan 2020 var tåg det trafikslag där resandet ökade mest, med 67 procent från 2010. Även övriga trafikslag ökade personkilometer med 9–37 procent under samma period.<sup>3</sup> 2022 ökade reslängden igen men det är ännu inte tillbaka på tidigare nivåer (figur 2).

Det trafikslag som resenärer reser längst med är järnväg. Genomsnittsresan med järnväg uppgick till 29 kilometer 2022, följt av buss (8 km), sjötrafik (6 km), tunnelbana (5 km) samt spårvagn (4 km) (figur 3).



**Figur 3. Medelreslängd efter trafikslag i subventionerad regional linjetrafik 2022, mätt i kilometer.**

Under 2022 var det stor skillnad på genomsnittsresans längd i de olika länen. Hallands län hade de längsta resorna, nästan 30 kilometer i genomsnitt. Det är mer än fyra gånger längre än i Stockholms och Västra Götalands län, vilka hade de kortaste genomsnittsresorna på sju respektive åtta kilometer (figur 4).



**Figur 4. Medelreslängd i kilometer per påstigning i subventionerad regional linjetrafik. Per län 2022.**

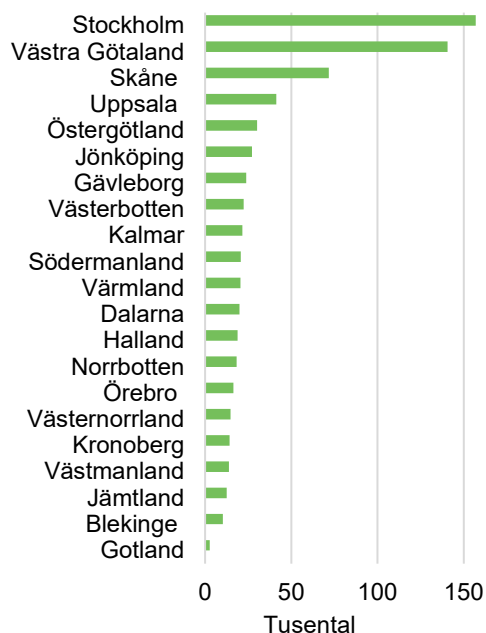
<sup>3</sup> Bortsett från Sjötrafik där det inte finns en komplett tidsserie från 2010.

## Liten minskning i utbud

Hur mycket trafik som erbjuds resenärer i form av utförda kilometer med buss, tåg, spårvagn, tunnelbana och fartyg mäts med utbudskilometer.

Det totala antalet utbudskilometer i den subventionerade regionala linjetrafiken uppgick under 2022 till 719 miljoner kilometer, en minskning med 0,9 procent jämfört med 2021.

Utbudskilometerna minskade knappt i antal under pandemin då det var viktigt att upprätthålla samhällets persontransporter, trots nedgången i antalet resenärer. I början av 2022 togs de flesta restriktionerna i samhället p.g.a. pandemin bort och vi kunde resa som vanligt igen. Som statistiken visar har resorna i regional linjetrafik ökat 2022. Samtidigt har antalet utbudskilometer minskat.



**Figur 5. Antal utbudskilometer (tusental) i subventionerad regional linjetrafik efter län 2022.**

Skillnaden mellan trafikslagen är stor. Under 2022 stod buss för hela 85 procent av det totala utbudet i linjetrafiken och järnväg för 10 procent. Tunnelbana, spårväg och sjötrafik stod för resterande del av utbudet.

Drygt hälften (51 procent) av alla utbudskilometer 2022 utfördes i något av de tre storstads länen: Stockholm, Västra Götaland och Skåne (figur 5). Det är även dessa län som har flest invånare. Om utbudet i stället sätts i relation till befolkningen varierade utbudet mellan 45 kilometer per invånare på Gotland till 103 kilometer per invånare i Uppsala. För riket var genomsnittet 68 kilometer per invånare.

Busstrafik är det enda trafikslag som finns i samtliga län och tågtrafik finns i alla län utom Gotland. Uppsala län hade det största bussutbudet, 95 kilometer per invånare, medan Gävleborgs län hade det största utbudet av tågtrafik, 18 kilometer per invånare.

Utbud i form av spårvägstrafik finns endast i Stockholm, Göteborg, Norrköping och sedan december 2020, även i Lund. Tunnelbanetrafik finns endast i Stockholms län.

Ett annat sätt att beskriva utbudet av kollektivtrafik är genom platskilometer. Begreppet platskilometer motsvarar antalet utförda utbudskilometer multiplicerat med antalet platser (sitt- och ståplatser) på fordonen.

Under 2022 erbjöds 105 miljarder platskilometer i den subventionerade regionala linjetrafiken. Fordonen i den spårburna trafiken har generellt sett större platskapacitet än bussar. Det gör att skillnaden mellan trafikslagen blir mindre än för utbudskilometer. Buss stod för 41 procent av alla platskilometer, tåg för 40 procent och tunnelbana för 15 procent. Resterande 5 procentenheter stod spårväg och sjötrafik för.

## Ökade verksamhetsintäkter

Under 2022 uppgick de totala kostnaderna för den subventionerade regionala linjetrafiken till cirka 56,5 miljarder kronor. Intäkterna från verksamheten var 24,8 miljarder kronor. Kostnaderna för den subventionerade regionala linjetrafiken minskade 2022 med 1,2 procent jämfört med året innan medan verksamhetsintäkterna ökade med 22 procent.

Cirka 44 procent av den subventionerade regionala kollektivtrafiken finansierades av verksamhetsintäkter (främst biljettintäkter) 2022, jämfört med cirka 35 procent 2021. Sedan 2010 fram till och med 2019 har den så kallade självfinansieringsgraden legat på cirka 50 procent av kostnaderna,

vilket täcks av den egna verksamheten.<sup>4</sup> Det minskade resandet under pandemin orsakade att självfinansieringsgraden backade med cirka 15 procentenheter. Med återhämtningen 2022 ligger självfinansieringsgraden endast back med 6 procentenheter.

Under 2022 erhöll den subventionerade regionala linjetrafiken 31 miljarder kronor i bidrag/tillskott från regioner, kommuner och staten, vilket motsvarar ett bidrag per invånare på 2 984 kr. Subventionerna har minskat med nästan 16 procent jämfört med 2021. Regionerna stod för 89 procent av bidragen/tillskotten, staten för 5 procent och kommunerna för 6 procent. Det statliga stödet har minskat med 56 procent jämfört med 2021.

Stockholms län är det dominerande länet inom den svenska kollektivtrafiken, med störst utbud, resande, intäkter och kostnader. År 2022 var verksamhetsintäkterna för Stockholms län nästan 12 miljarder kronor, nästan hälften av landets totala verksamhetsintäkter för subventionerad regional kollektivtrafik. Stockholms län står också för drygt två femtedelar av den totala kostnaden.

## Ny statistik om kommersiell sjötrafik

I år publiceras för första gången uppgifter om kommersiell sjötrafik. Under 2022 uppgick antal påstigningar i kommersiell sjötrafik till 1 422 tusen, vilket motsvarar 1 av 10 resor i linjelagd trafik på vatten.

Regional linjetrafik är nästan uteslutande samhällsorienterad. Mätt i planerat antal avgångar var över 99,8 procent av den regionala linjetrafiken samhällsorganiserad 2022, och resterande 0,2 procent kommersiell.

Statistiken om faktiskt utfört utbud och resande i kommersiell regional linjetrafik är fortfarande inte komplett då uppgifter om kommersiell järnvägstrafik inte har varit möjlig att ta fram.

---

### Mer information

Du hittar tabellsamlingar med den officiella statistiken och tidigare års tabeller samt beskrivande rapporter här: [www.trafa.se/kollektivtrafik/kollektivtrafik](http://www.trafa.se/kollektivtrafik/kollektivtrafik).

Det finns också möjlighet att göra egna urval ur statistiken om bantrafik i vår portal: [www.trafa.se/kollektivtrafik/kollektivtrafik/?cw=1&q=t1203](http://www.trafa.se/kollektivtrafik/kollektivtrafik/?cw=1&q=t1203).

#### Kontakt:

Fredrik Söderbaum  
telefon: 010-414 42 23

e-post: [fredrik.soderbaum@trafa.se](mailto:fredrik.soderbaum@trafa.se)

Filippa Egnér  
010-414 42 24

[filippa.egner@trafa.se](mailto:filippa.egner@trafa.se)

---

<sup>4</sup> Samtliga ekonomiuppgifter har med hjälp av konsumentprisindex (fastställda tal, årsmedeltal) räknats om till 2022 års priser för att underlätta jämförelser mellan åren.