



**Lokal och regional
kollektivtrafik 2010** **Statistik
2011:19**
Local and regional
public transport 2010

**Lokal och regional
kollektivtrafik 2010** **Statistik
2011:19**
**Local and regional
public transport 2010**

Trafikanalys

Adress: Sveavägen 90

113 59 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Producent: Statisticon AB

Publiceringsdatum: 2011-06-30

Förord

Av resandet inom Sverige på väg, järnväg och sjö utgör kollektivtrafiken idag 18 procent av alla personkilometer. På 1950-talet var kollektivtrafikens andel nära 50 procent. Därefter har det totala resandet (exklusive flyg) i kilometer nästan sexfaldigats, vilket inneburit att kollektivtrafikens betydelse har minskat, både mätt i personkilometer och andel av resandet, sett över denna långa period. Det senaste decenniet har dock resandet med kollektivtrafik ökat i absoluta tal och även marginellt ökat som andel av det totala resandet.

Under våren 2008 presenterade Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna samt Sveriges Kommuner och Landsting ett förslag till en gemensam handlingsplan för regeringen. Målet är att fördubbla kollektivtrafikens andel på sikt och att fördubbla resandet till år 2020.

Riksdagen har beslutat om en ny lagstiftning för kollektivtrafiken som träder i kraft år 2012. Lagen har för avsikt att skapa ett större utbud och valfrihet för resenärerna genom att tydliggöra det regionala ansvaret för all kollektivtrafik och samtidigt öppna upp för konkurrens. Trafikanalys har regeringens uppdrag att utvärdera utfallet av reformen fram till år 2014.

Föreliggande rapport utgör en del av Trafikanalys löpande statistik. Rapporten beskriver resandet med lokal och regional kollektivtrafik, det vill säga kollektivtrafik inom ett läns gränser. Statistiken täcker resande med buss, tåg, spårväg, tunnelbana och fartyg. Rapporten har producerats av Statisticon AB på uppdrag av Trafikanalys. Projektledare på Statisticon AB har varit Charlotta Danielsson och på Trafikanalys Christina Akbar.

Stockholm i juni 2011

Per-Åke Vikman

avdelningschef

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning	7
Summary	9
1 Inledning	11
1.1 Begrepp och lagrum	12
1.2 Kollektivtrafikens utveckling	13
1.3 Aktuella utredningar	14
1.4 Regional trafik.....	15
1.5 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 Antal passagerare i bussarna	34
3.5 Ålder på bussarna	35
3.6 Vilka har busskörkort?	37
Bilaga 1. Ordlista	39
Bilaga 2. Tabeller	41
Bilaga 3. Om statistiken	61
Bilaga 4. Frågeblankett på Internet	65
Bilaga 5. Instruktioner och definitioner till frågeformuläret	69
Bilaga 6 Kvalitetsdeklaration	75

Sammanfattning

Resandet med kollektivtrafik ökar stadigt. Mellan år 2009 och 2010 ökade resandet i Sverige med 3 procent, och under det senaste decenniet har resandet med den lokala och regionala kollektivtrafiken ökat med 19 procent, från 1 078 miljoner resor till 1 287 miljoner. Mest markant ökade resandet med buss under 2010, med 21 miljoner resor, vilket är över hälften av den totala ökningen av kollektivtrafikresorna i Sverige. Spårvägsresor ökade med 7 miljoner resor, tågresandet ökade med 5 miljoner resor och tunnelbaneresandet ökade med 3 miljoner resor jämfört med föregående år.

Antalet kollektivtrafikresor per invånare har under de senaste 10 åren ökat med 12 procent eller från 122 till 137 resor per invånare och år. Statistiken för år 2010 pekar på samma uppåtgående trend.

Om vi ser till varje enskilt län kan vi dock konstatera att alla län inte ökat sitt kollektivtrafikresande under föregående år. I Jönköpings län, Örebro län, Östergötland och Dalarnas län minskade resandet något, om än marginellt. I vissa län ökade antalet kollektivtrafikresor istället markant. I särklass störst var den procentuella ökningen i Kronobergs län, med 18 procent. Också Hallands, Västernorrlands och Västerbottens län hade relativt stora procentuella ökningar i antalet kollektivtrafikresor, med 9, 8 och 8 procent.

Storstadsregionerna Stockholms län, Västra Götalands län och Skåne län dominerar på många sätt vad gäller kollektivtrafik. Under 2010 gjordes mer än hälften, 55 procent, av alla kollektivtrafikresor i Stockholms län. I Västra Götalands län skedde 18 procent av det totala resandet och i Skåne län 11 procent. I storstadsregionerna hittades också de i genomsnitt kortaste resorna; i Stockholms län var genomsnittet per resa 7 kilometer och i Västra Götaland 9 kilometer. De längsta resorna företas i de mer glest befolkade länen.

I de mer befolkningstäta regionerna tenderar utbudet, vad gäller både färdmedel och antal utbudskilometer, att vara större än i de mindre befolkade länen. I Uppsala län erbjöds 114 utbudskilometer per invånare under 2010, och i Stockholms län 113 utbudskilometer. Att notera är dock att Västmanlands län, som inte är glesbefolkat, ändå hade lägst utbud med 31 kilometer per invånare.

Under 2010 bekostades kollektivtrafiken i Sverige till drygt 50 procent av intäkterna från själva verksamheten och till 50 procent av bidrag och tillskott av olika slag. Under året uppgick kostnaderna för kollektivtrafiken i hela riket till cirka 30 miljarder kronor medan verksamhetsintäkterna uppgick till 15 miljarder kronor. Bidragen/tillskotten kom under 2010 till största delen från landstingen, 36 procent, därefter från kommunerna, 13 procent, och den minsta delen, 1 procent, kom från staten/Trafikverket.

Andelen intäkter kontra bidrag/tillskott skiljer sig dock markant mellan länstrafik-

huvudmännen. Skåne har högst självfinansieringsgrad med 62 procent och Gotland lägst, med 25 procent. Stockholm, som har störst verksamhet inom området kollektivtrafik, finansierar sin egen verksamhet med 50 procent. Under det senaste decenniet har kostnaderna för kollektivtrafiken ökat snabbare än verksamhetsintäkterna, 63 procent respektive 45 procent. Därmed har självfinansieringsgraden minskat i den lokala och regionala kollektivtrafiken i Sverige.

Summary

Local and regional public transport 2010 shows that travelling by public transport is steadily increasing in Sweden. The number of trips (recorded as the number of boardings) made by public transport increased from 1 078 million trips to 1 287 million trips over the last decade, representing an increase of 19 percent. Trips increased by 3 percent over the last year alone. Trips by bus have shown the greatest increase, with 21 million more trips made during 2010 than in 2009. This represents over half of the total increase in trips. Journeys by light rail increased by 7 million, while 5 million additional trips were made by train during 2010 and 3 million more trips made on the underground.

The number of public transport trips per capita has increased by 12 percent to 135 trips per inhabitant per year over the past decade. The statistics for 2010 point to the same upward trend.

The number of trips made by public transport increased markedly in a number of counties. The largest increase was in Kronoberg County, with 18 percent. The counties of Halland, Västernorrland and Västerbotten also experienced relatively large increases in the number of trips made, with increases of nine, eight and eight percent respectively. The counties of Jönköping, Örebro, Östergötland and Dalarna however experienced a marginal decrease in public transport trips.

The metropolitan counties of Stockholm, Västra Götaland and Skåne dominate public transport. In 2010, more than half of all trips, 55 percent, were made in Stockholm County. 18 percent were made in Västra Götaland County and 11 percent in Skåne County. In general the shortest trips made using public transport can be found in the metropolitan countries. In Stockholm County average trip length was 7 km compared with 9km in Västra Götaland County. The longest journeys are generally undertaken in more sparsely populated counties.

The more densely populated regions tend to offer more public transport, measured in terms of vehicle kilometers. In Uppsala County 114 vehicle kilometers per inhabitant were offered in 2010; this figure was 113 vehicle kilometers in Stockholm County. It is worth noting that Västmanland County, which is not sparsely populated, offered the lowest number of vehicle kilometers per inhabitant (31 vehicle kilometers per inhabitant)

Revenue funding accounts for just over half of the cost of public transport provision; the other half comes from a variety of subsidies. County funding contributed to 36 percent of the total cost, municipal funding 13 percent and 1 percent came from the Swedish Transport Administration. The total cost of the provision of public transport at a national level amounted to 30 billion in 2010, while revenues amounted to SEK 15 billion.

The proportion of revenues and subsidies differs significantly between PTEs. Skåne County has the highest rate of revenue funding at 62 percent and Gotland County the lowest at 25 percent. Ticket sales account for around half of the funding of public transport operations in Stockholm County, the largest public transport operation in the country. It is also interesting to note that over the last decade, the cost of public transport provision increased by more than the actual business revenue at a national level. Costs increased by 56 percent compared with a 34 percent increase in revenues. This means that over the last decade the proportion of subsidy has increased relative to revenues.

1 Inledning

I denna rapport presenteras resultatet av den undersökning som årligen genomförs kring den lokala och regionala kollektivtrafiken. Syftet med undersökningen är att beskriva och därmed följa utvecklingen av kollektivtrafiken inom respektive trafik huvudmans ansvarsområde. Uppgifterna som samlas in avser all utförd linjelagd trafik i varje län, med buss, tunnelbana, spårväg, tåg och fartyg. Undersökningen genomförs av Trafikanalys. Fram till den 1 april 2010 genomfördes dock undersökningarna av SIKA.¹

Statistiken i undersökningen omfattar uppgifter om:

- hur många resor som genomförts i landet (antal resor)
- utbudet på resor (anges i utbudskilometer och sittplatskilometer)
- den sammanlagda reslängden (anges i personkilometer)
- intäkterna från verksamheten
- bidrag/tillskott till verksamheten
- kostnader för kollektivtrafiken

Rapporten består av tre delar. *Första delen* ger en överblick av de begrepp och lagrum som gäller för kollektivtrafiken. Här finns också en beskrivning av kollektivtrafikens utveckling och aktuella propositioner på området. *Den andra delen* presenterar den svenska lokala och regionala kollektivtrafiken i tre separata avsnitt: konsumtionen, de tjänster som erbjuds och verksamhetsintäkter, kostnader och bidrag. *Den tredje delen* beskriver den svenska bussparken.

Till undersökningen hör sex bilagor.

- *Bilaga 1* består av en ordlista där huvudbegreppen i rapporten har översatts till engelska.
- *Bilaga 2* innehåller tabeller per län, trafikslag och år.
- *Bilaga 3* innehåller en översiktlig beskrivning av statistiken.
- I *Bilaga 4 och 5* presenteras frågeformuläret och begreppsdefinitioner.
- *Bilaga 6* innehåller en kvalitetsdeklaration

¹ I 2007 års undersökning gjordes vissa definitionsändringar, i syfte att öka statistikens kvalitet. Detta kan i viss mån ha påverkat resultaten och jämförbarhet över tid.

1.1 Begrepp och lagrum

Kollektivtrafik är i förväg organiserade, regelbundet tillgängliga transporter som erbjuds allmänheten eller en särskild personkrets enligt givna regler.²

Nyckelbegreppen i definitionen är att förutsättningarna för resan, den kollektiva nyttigheten, är givna och kända i förväg samt erbjuds den resande regelbundet genom köp av biljett, avgift, via en föreskriven rättighet eller erbjuden förmån.

Kollektivtrafikbegreppet delas upp i tre huvudgrupper – allmän kollektivtrafik, särskild kollektivtrafik samt turist- och chartertrafik. Allmän kollektivtrafik erbjuds allmänheten via tidtabeller och annan information. Trafiken kan vara linjelagd, ha anropsstyrda linjeavvikelser eller vara helt anropsstyrd. I begreppet särskild kollektivtrafik ingår färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjutsar och sjukresor. Den särskilda kollektivtrafiken erbjuds en definierad personkrets men kan även i vissa fall vara tillgänglig för personer utanför denna krets. Begreppet kollektivtrafik omfattar dessutom sådan turist- och chartertrafik som erbjuds allmänheten i former som kan betraktas som kollektivtrafik. Allmän och särskild kollektivtrafik är delvis samhällsfinansierad medan turist- och chartertrafik sällan är finansierad av samhället.

Kollektivtrafiken indelas även efter det geografiska område som trafiken omfattar. Det finns tre trafikeringsområden – lokal och regional, interregional samt internationell trafik. Lokal och regional trafik avser kollektivtrafik som huvudsakligen sker inom ett län, interregional trafik avser trafik mellan två eller flera län och internationell trafik avser trafik över en nationsgräns.

I Figur 1.1 sammanfattas det statistiksystem som gäller för kollektivtrafiken. I statistiksystemet ingår bland annat lokal och regional allmän kollektivtrafik (i det följande förkortat till lokal och regional kollektivtrafik, vilken markerats i figuren nedan.

Trafikerings- områden	Typ av trafik				Turist- och chartertrafik
	Allmän kollektivtrafik	Särskild kollektivtrafik Skolskjuts	Färdtjänst	Sjukresor	
Lokal och regional trafik	Föreliggande rapport				
Interregional trafik					
Internationell trafik					

Figur 1.1: Funktionell indelning av kollektivtrafiken efter typ av trafik och trafikeringsområde.

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

De transportpolitiska målen (Mål för framtidens resor och transporter, prop. 2008/09:93) 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 verka för kollektivtrafikens utveckling och samordna kollektiv persontrafik i hela landet³. Genom trafikavtal ska Trafikverket lösa tillgänglighetsbrister på kollektivtrafik dock främst för interregionala resor.

På lokal och regional nivå ansvarar trafikhuvudmännen för kollektivtrafiken. Enligt lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik (1997:734) skall det för att främja en tillfredsställande trafikförsörjning i varje län finnas en länstrafikansvarig som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter. Kommunerna och landstingen i respektive län har gemensamt ansvar för länets lokala och regionala kollektivtrafik. Vidare framgår av lagstiftningen att de länstrafikansvarigas uppgifter skall handhas av en trafikhuvudman. Trafikhuvudmännen upphandlar i sin tur vanligen den faktiska trafikeringen av olika operatörer.

1.2 Kollektivtrafikens utveckling

Kollektivtrafiken har en relativt lång historia. Redan på 1800-talet färdades allmänheten med ångbåtar. Sedermera kom trafiken att utvecklas genom att de större städerna fick spårvagnar som först var hästdragna och senare elektrifierade. Genom förbränningsmotorns tillkomst under senare delen av 1800-talet försågs droskor med motor, vilket medförde uppkomsten av såväl taxi som bussar. Under 1900-talet ökade samhällets intresse för kollektivtrafik och fram till slutet av 1970-talet var kollektivtrafikmarknaden splittrad mellan olika företag med sina respektive taxor och biljettsystem.⁴

Som ett led i att förbättra lokal och regional persontrafik beslutade riksdagen år 1978⁵ att tillsätta en huvudman inom varje län med ansvar för den lokala och regionala kollektivtrafiken på väg, det vill säga busstrafik. Huvudmannens

³ Tidigare låg detta ansvar hos Rikstrafiken. Hela Rikstrafikens verksamhet fördes över till Trafikverket från och med den 1 januari 2011.

⁴ Erik Sundström. Utveckling av en integrerad tjänst: En fallstudie inom kollektivtrafikbranschen (2006).

⁵ Om åtgärder för att förbättra lokal och regional kollektiv persontrafik (prop. 1977/78:92).

huvudsakliga uppgifter var att besluta om trafikutbud och taxor. År 1997 gjordes en förändring⁶ som innebar att bestämmelserna om organisationsformerna var i stort sett oförändrade med den skillnaden att kommuner och landstingen nu benämndes länstrafikansvariga.

1.3 Aktuella utredningar

Uppföljning av de transportpolitiska målen

Den lokala och regionala kollektivtrafiken kan ses som en del av den grundläggande samhällsservicen vilken har stor betydelse för uppfyllande av de transportpolitiska målen. Under våren 2009 lades propositionen "Mål för framtidens resor och transporter" (2008/09:93) fram av regeringen. Det övergripande målet för transportpolitiken, att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet, är fortsatt detsamma. För att förenkla och förtydliga målstrukturen, ersattes de tidigare sex underliggande delmålen med ett funktionsmål (tillgänglighet) och ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa).⁷

Den senaste uppföljningen av det transportpolitiska målet och dess delmål presenteras i en rapport från Trafikanalys (Rapport 2011:1). Under året har flera mått som används i bedömningarna för funktionsmålets preciseringar utvecklats i negativ riktning. Det kan till stor del förklaras av de två senaste vintersäsongerna, där framförallt bantrafiken men också vägtrafiken haft stora väderrelaterade problem vilka i sin tur har påverkat näringslivets och medborgarnas tillgänglighet. Utvecklingen av tillgänglighet för funktionshindrade samt trafiksäkerheten bedömdes som positiv, liksom förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel.

Effekterna av marknadsöppningen på järnväg samt av den nya kollektivtrafiklagen

Den 16 juni 2009 beslöt riksdagen om regeringens proposition *Konkurrens på spåret* (prop. 2008/09: 176). Beslutet innebar att SJ AB:s ensamrätt till kommersiell persontrafik på järnväg togs bort och att marknadsöppningen sedan genomförts i tre steg. Det första steget innebar att marknaden för helg- och veckoslutstrafik på järnväg öppnades för konkurrens den 1 juli 2009. I steg två, den 1 oktober 2009, öppnades marknaden för internationell persontrafik på järnväg för konkurrens. I steg tre, den 1 oktober 2010, öppnades resterande delar av den personmarknaden på järnväg för konkurrens.

Riksdagen beslutade den 23 juni 2010 i enlighet med förslagen i propositionen *Ny kollektivtrafiklag* (prop. 2009/10: 200). Beslutet innebär att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik, samtidigt bortskaffas de länsgräns restriktioner som tidigare gällt.

⁶ Lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik (1997:734).

⁷ Mål för framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:93)

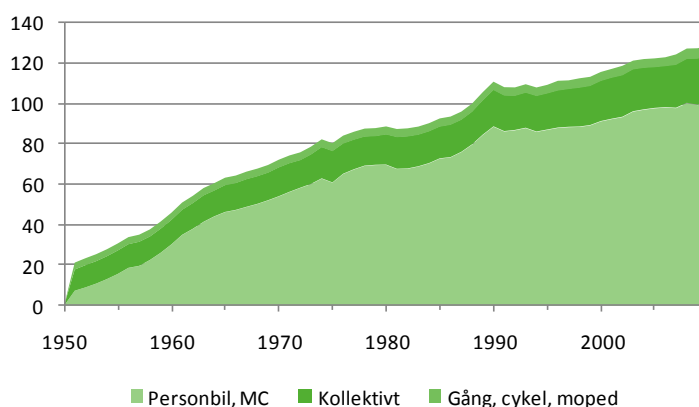
Trafikanalys har fått regeringens uppdrag att utvärdera dessa två reformer, enligt "Uppdrag att utvärdera effekterna av öppnandet av marknaden för kommersiell persontrafik på järnväg samt av den nya lagstiftningen på kollektivtrafikområdet" (Näringsdepartementet N2010/7904/TE). En utvärderingsplan har presenterats för Näringsdepartementet⁸.

1.4 Regional trafik

En effekt av marknadsöppningarna är att det blir en ny definition av vad som ska betraktas som regional trafik. Länsgränsrestriktioner samt begreppet "lokal kollektivtrafik" tas bort. Regional trafik kommer därmed att definieras av vad som är trafikens karaktär snarare än av administrativa gränser såsom länsgränser. Detta kan ses som en anpassning till att pendling sker över allt större områden.⁹

1.5 Kollektivtrafikens andel av persontransportarbetet

Under 1950-talet bestod cirka hälften av persontransportarbetet, mätt i personkilometer, av kollektivtrafik. Sedan början av 1970-talet har andelen legat runt 20 procent med mindre årliga variationer. Nedgången mellan 1960 och 1970 återspeglar naturligtvis bilismens intåg i samhället samtidigt som levnadsstandarderna snabbt ökade. Utvecklingen i Sverige där kollektivtrafiken minskat i betydelse är ingalunda unik för Sverige. År 2002 var det bara Österrike, Irland och Grekland av de 15 länder som ingick i EU före utvidgningen där kollektivtrafikens andel av persontransportarbetet var högre än 20 procent. I USA var år 2002 mindre än fem procent av det totala persontransportarbetet kollektivtrafik.¹⁰



Figur 1.2: Transportarbete (miljarder personkilometer) med olika trafikslag (exklusive flyg), 1950-2009. Källa: www.trafa.se/transportarbete.

⁸ Trafikanalys. Marknadsöppningar i kollektivtrafiken - utvärderingsplan 2011 – 2014 (2011:4)

⁹ *Ny kollektivtrafiklag* (prop. 2009/10: 200) s. 58

¹⁰ Transek AB. Kollektivtrafikens marknadsutveckling – tendenser och samband (2006:43).

Det totala resandet på väg, järnväg och sjö räknat i personkilometer har nära sexfaldig sedan 1950-talet, enligt Figur 1.2. Kollektivtrafikens andel har dock minskat från 49 procent 1950 till 18 procent 2009.

Kollektivtrafikandelen är av naturliga skäl högre i de befolkningstäta regionerna, där kollektivtrafiken till stor del nyttjas av arbetspendlare. Resvaneundersökningen¹¹ visar att i storstäder sker 32 procent av arbetsresorna kollektivt medan motsvarande gäller för 26 procent av arbetsresorna i förortskommunerna. I andra typer av kommuner¹² är motsvarande andel mindre än 10 procent.

Sveriges befolkning är starkt koncentrerad till ett antal regioner. Närmare hälften av befolkningen bor i en av de tre storstadsregionerna Stockholm, Malmö och Göteborg. Vål fungerande kollektivtrafik ger då möjlighet att välja bostadsort mer fritt i förhållande till platsen där vi arbetar eller studerar. Att sådana förändringar sker just nu visar sig bland annat i att det framför allt är den regionala kollektivtrafiken som ökar, särskilt regionaltågstrafiken. I många områden i landet har denna fördubblats det senaste årtiondet. I vissa områden ökar den årligen med upp till 15-20 procent.¹³

Trafikanalys fick under våren 2011 i uppdrag från regeringen att kartlägga arbetspendlingen i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö. Här konstaterades att brister i dagens transportsystem, främst uttryckt som förseningar, kan värderas till 8,5 miljarder kronor per år¹⁴. Bristerna inkluderar dålig prioritet för busstrafik samt begränsad spårkapacitet som påverkar framkomlighet och bidrar till tidsförluster. Sårbarhet är också ett problem.

Vidare redovisas i rapporten skillnader mellan män och kvinnor med avseende på resmönster och arbetsplatsernas lokalisering. Kvinnor reser i högre grad kollektivt än män. Detta kan dels förklaras av att andelen män med tillgång till körkort och bil är högre än kvinnor och dels av skillnader i värderingar och attityder som påverkar val av färdmedel.

¹¹ SIKA. RES 2005-2006 – Den nationella resvaneundersökningen (SIKA Statistik 2007:19).

¹² Kommunindelning enligt Sveriges Kommuner och Landsting (SKL).

¹³ KOLL framåt – Nationell handlingsplan för kollektivtrafikens framtida utveckling (VV publikation: 2008:33).

¹⁴ Trafikanalys. Arbetspendling i storstadsregionerna – en nulägesanalys (2011:3)

2 Lokal och regional kollektivtrafik

I detta avsnitt redovisas statistiken kring användningen av lokal och regional kollektivtrafik i Sverige¹⁵. *Den första delen* presenterar konsumtionen av den lokala och regionala kollektivtrafiken i form av antal kollektivtrafikresor, den sammanlagda reslängden (personkilometer) och medelreslängden. Rapporten visar uppgifter kring konsumtionen efter år, trafikslag och län. *Den andra delen* presenterar de tjänster som kollektivtrafiken erbjuder, i form av utbudskilometer och sittplatskilometer. Rapporten visar uppgifter kring tjänsterna efter år, trafikslag och län. *Den tredje delen* redovisar ekonomin kring kollektivtrafiken. Där beskrivs kollektivtrafiken med hjälp av ekonomiska variabler, såsom verksamhetsintäkter, bidrag och kostnader.

2.1 Konsumtion

Nyttjandet av lokal och regional kollektivtrafik framställs i form av antal resor, antal personkilometer och medelreslängd.

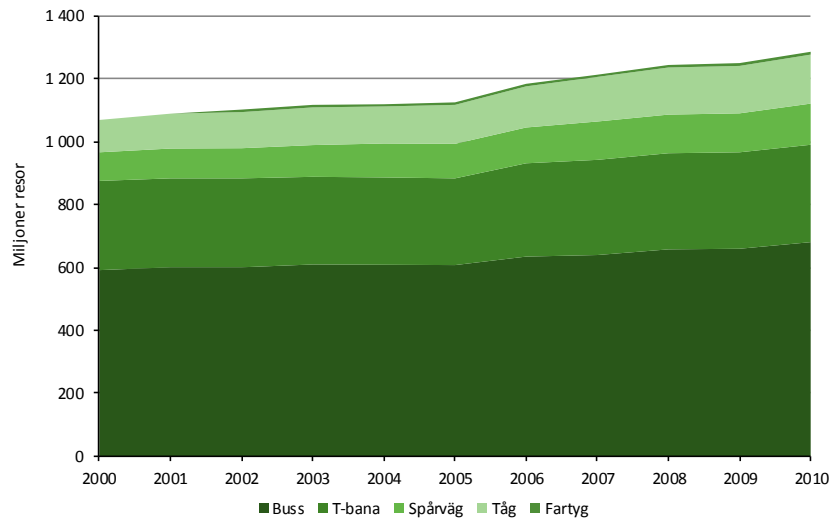
Med en resa menas en påstigning. Reser man tur och retur räknas det alltså som två resor. Reser man med övergång räknas varje övergång som en ny resa. Samtliga resor, såväl avgiftsbelagda som kostnadsfria, ingår. Personkilometer är den sammanlagda reslängden och räknas fram genom att multiplicera antalet resor med medelreslängden. Medelreslängden anger resornas genomsnittliga längd.

Resor

Under år 2010 uppgick antalet lokala och regionala kollektivtrafikresor med buss, tunnelbana, spårväg, tåg och fartyg till 1 287 miljoner (Figur 2.1). Det är en ökning på tre procent sedan föregående år och en ökning på 19 procent över den senaste tioårsperioden.

Buss är fortfarande det vanligaste kollektiva färdmedlet i Sverige. Under 2010 var 53 procent av samtliga lokala och regionala kollektivtrafikresor bussresor. 24 procent av resorna skedde med tunnelbana, vilken bara erbjuds i Stockholms län. 12 procent av resorna skedde med tåg och cirka 10 procent med spårväg. Totalt sett har alltså antalet kollektivtrafikresor ökat mellan år 2000 och 2010, från 1 078 till 1 287 miljoner resor. Resandet med tåg har under den tiden ökat mest, med 51 procent, tätt följt av resor med spårvägtågresa som ökat med 44 procent. Bussresandet har ökat med 15 procent och resandet med tunnelbana med knappt 9 procent.

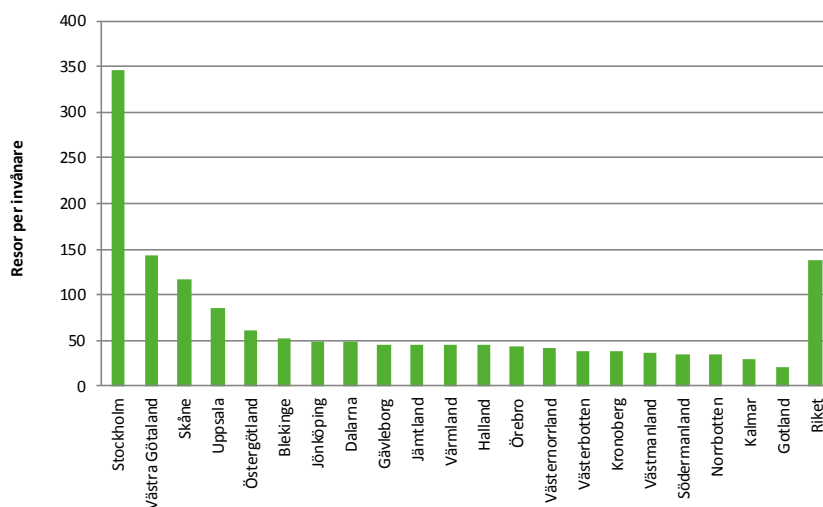
¹⁵ Uppgifterna som samlas in avser all utförd linjelagd trafik inom respektive trafik huvudmans ansvarsområde, gällande trafikslag så som buss, fartyg, tunnelbana, spårväg och tåg.



Figur 2.1: Antal resor per trafikslag i riket år 2000-2010. Miljoner resor.

Kollektivtrafikresandet i Sverige har sålunda ökat mellan 2000 och 2010. Detta kan dels förklaras av en ökning i den svenska befolkningen. Resultatet visar också att antalet resor per invånare i riket under dessa år har stigit med 12 procent, eller från 122 till 137 resor per invånare och år.

I Figur 2.2 och Tabell 2.1 redovisas antalet resor per invånare efter län och trafikslag under år 2010. Stockholms län har det största resandet per invånare, med 345 resor per år. Andra län där invånarna reser mycket kollektivt är Västra Götaland, Skåne och Uppsala län, med 141, 111 respektive 81 resor per invånare under år 2010. Det är att jämföra med Gotland, där varje invånare företar 20 kollektivtrafikresor per år.



Figur 2.2: Antal kollektivtrafikresor per invånare efter län år 2010.

Tabell 2.1: Antal resor per invånare efter trafikslag och län år 2010

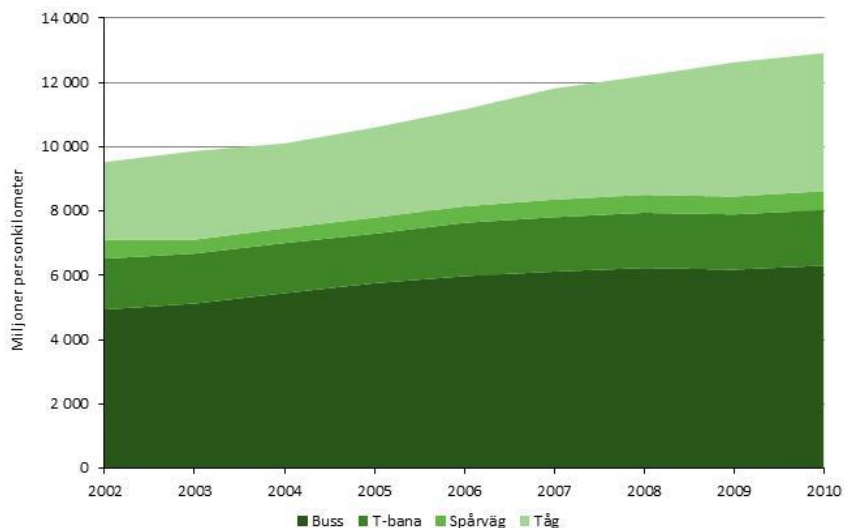
År	Resor per invånare					Totalt
	Buss	Tåg	Spårväg	Tunnelbana	Fartyg	
Stockholm	139	42	11	152	2	347
Uppsala	72	13	-	-	-	85
Södermanland	34	-	-	-	-	34
Östergötland	47	6	8	-	-	61
Jönköping	43	5	-	-	-	48
Kronoberg	34	4	-	-	-	38
Kalmar	29	-	-	-	-	29
Gotland	20	-	-	-	-	20
Blekinge	40	11	-	-	1	52
Skåne	87	29	-	-	-	116
Halland	30	15	-	-	-	45
Västra Götaland	64	9	68	-	3	144
Värmland	43	3	-	-	-	45
Örebro	42	2	-	-	-	44
Västmanland	34	3	-	-	-	37
Dalarna	46	2	-	-	-	48
Gävleborg	43	3	-	-	-	46
Västernorrland	41	0	-	-	-	42
Jämtland	46	-	-	-	-	46
Västerbotten	38	-	-	-	-	38
Norrbottn	34	-	-	-	-	34
Riket	73	17	14	33	1	137

Personkilometer

Ett sätt att mäta konsumtion av kollektivtrafik är att ange den i antalet *personkilometer* som nyttjas. Antalet personkilometer är ett mått på den sammanlagda reslängden och beräknas genom att multiplicera medelreslängden med antalet gjorda resor.¹⁶ Under år 2010 konsumerades 13 miljarder personkilometer i lokal och regional kollektivtrafik i hela Sverige (Figur 2.3). Det är en ökning på cirka 35 procent jämfört med år 2002 och 2,3 procent jämfört med år 2009.

¹⁶ Uppgiftslämnarna anger konsumtion i form av personkilometer och antal resor. Genomsnittlig reslängd är personkilometer dividerat med antal resor.

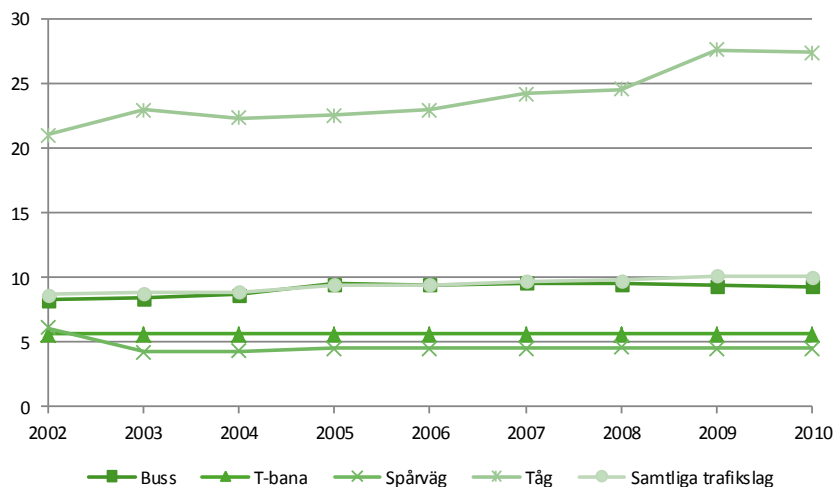
Konsumtionen av resor med tunnelbana är kvar på ungefär samma nivå som föregående år, medan konsumtionen av bussresor och tåg ökade svagt. Resandet med spårväg ökade återigen under 2010, efter några år på oförändrad nivå, denna gång med drygt 5 procent jämfört med år 2009.



Figur 2.3: Resande per trafikslag i riket år 2002-2010, miljoner personkilometer.

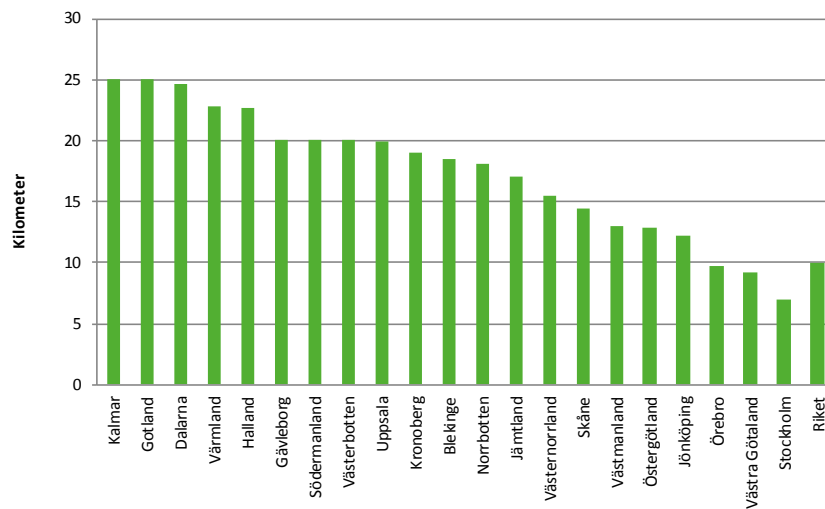
Resans genomsnittliga längd

Resenärerna med den lokala och regionala kollektivtrafiken har under de senaste åren gjort allt längre tågresor. Det är anledningen till att den totala medelreslängden i Sverige har ökat något (Figur 2.4). Den genomsnittliga resan med tåg var 27 kilometer per resa under 2010, en ökning med 28 procent sedan 2002. Under 2010 kortades dock tågresorna något, med knappt 1 kilometer per resa. Medelreslängderna för de övriga trafikslagen har hållit sig på ungefär samma nivå sedan år 2002.



Figur 2.4: Medelreslängd efter trafikslag i riket år 2002-2010.

I Figur 2.5 och Tabell 2.2 redovisas medelreslängd för resor efter trafikslag och län under år 2010. Som synes så varierar resornas medellängd rejält mellan de olika länen och de olika trafikslagen. I Kalmar, Dalarnas och Gotlands län var medelreslängden per resa hela 25 kilometer, vilket är de längsta medelreslängderna i riket. Kortast medelreslängd hade storstadsregionerna Stockholms län och Västra Götalands län. De kortaste bussresorna skedde i Stockholms län, med en medelreslängd på 7 kilometer, och de nästa kortaste i Västra Götalands län, med en medelreslängd på 9 kilometer. Kalmar, Gotlands och Dalarnas län, länen som hade de totalt sett längsta resorna, hade även de i genomsnitt längsta bussresorna. Längst tågresor gjordes i Gävleborgs län, med en medellängd per resa på 84 kilometer, medan de kortaste tågresorna gjordes i Västmanlands län. Där var reslängden i genomsnitt endast 13 kilometer.



Figur 2.5: Medelreslängd (kilometer) efter län år 2010 i lokal och regional kollektivtrafik, alla färdstätt.

Tabell 2.2: Medelreslängd efter trafikslag och län år 2010.

År	Medelreslängd				Totalt
	Buss	Tåg	Spårväg	Tunnelbana	
Stockholm	6	16	3	6	7
Uppsala	14	56	-	-	20
Södermanland	20	-	-	-	20
Östergötland	11	38	3	-	13
Jönköping	9	42	-	-	12
Kronoberg	15	54	-	-	19
Kalmar	25	-	-	-	25
Gotland	25	-	-	-	25
Blekinge	8	57	-	-	19
Skåne	7	37	-	-	14
Halland	17	33	-	-	23
Västra Götaland	9	46	5	-	9
Värmland	21	47	-	-	23
Örebro	9	27	-	-	10
Västmanland	13	13	-	-	13
Dalarna	24	45	-	-	25
Gävleborg	15	84	-	-	20
Västernorrland	15	33	-	-	16
Jämtland	17	-	-	-	17
Västerbotten	20	-	-	-	20
Norrbottn	18	-	-	-	18
Riket	9	27	4	6	10

2.2 Tjänster

De tjänster som erbjuds inom den lokala och regionala kollektivtrafiken redovisas i den här undersökningen i form av *utbudskilometer* och *sittplatskilometer*.

Tanken är att utbudet ska spegla den faktiskt utförda persontrafiken.¹⁷

Utbudskilometer anger antalet utförda kilometer i kollektivtrafiken.

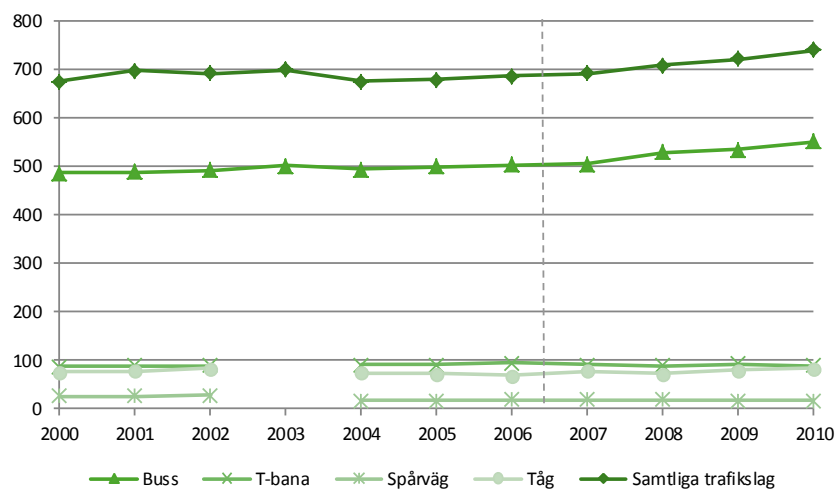
Sittplatskilometer definieras som antalet utförda kilometer i kollektivtrafiken multiplicerat med fordonsparkens sittplatskapacitet. Eventuella ståplatser i fordonen räknas alltså inte in i måttet.

Utbudskilometer

Det totala antal utbudskilometer för alla trafikslag uppgick under år 2010 till 740 miljoner kilometer (Figur 2.6). Utbudet har alltså ökat med knappa 2,5 procent jämfört med föregående år.

Av Sveriges totala utbud av lokal och regional kollektivtrafik under år 2010, mätt i utbudskilometer, var utbudet av buss överlägset störst med 75 procent. 12 procent av utbudet bestod av tunnelbana, 11 procent av tåg och 2 procent av spårväg. Det är ingen markant skillnad från föregående år. Dock kan noteras att antalet utbudskilometer för tunnelbana faktiskt minskat något, med 3 procent, från 92 miljoner kilometer till 89 miljoner.

¹⁷ Utbudskilometer är detsamma som tidtabellkilometer och exkluderar den trafik som ställs in och inkluderar den trafik som sätts in vid behov. Trafik såsom ut- och inkörning samt tomkörning bör om möjligt exkluderas. Uppgifter som anger utbudet för bantrafik är vagnkilometer, det vill säga den sträcka i kilometer som vagnar upplåttna för resande framförts i järnvägs-, tunnelbane- och spårvägståg.



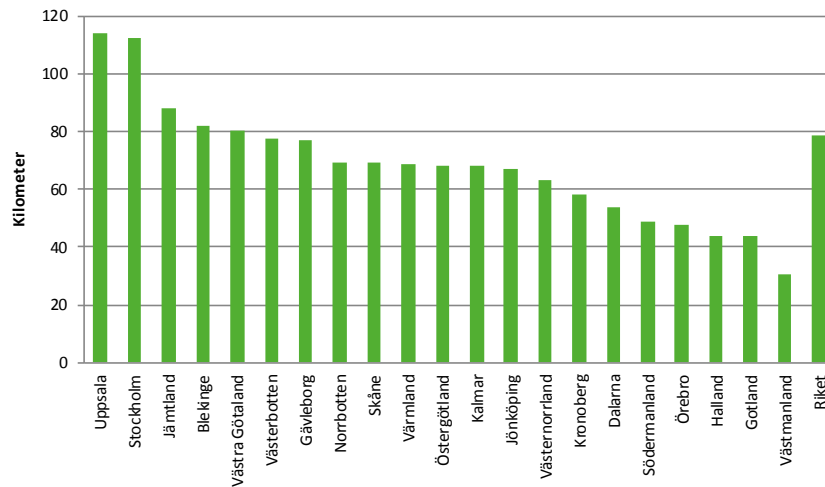
Figur 2.6: Antal utbudskilometer efter trafikslag i riket år 2000-2010. Miljoner kilometer.

Mellan år 2000 och 2010 har utbudet för samtliga trafikslag, mätt i utbudskilometer, ökat med nio procent (Figur 2.6). Denna ökning ska dock tolkas med försiktighet, eftersom de presenterade siffrorna vad gäller just tåg- och spårvägsutbudet för år 2000 och 2010 inte riktigt är jämförbara, vilket markeras med den streckade linjen i Figur 2.6 ovan.¹⁸ Dock kan siffrorna vad gäller buss och tunnelbana anammas som de är. Under hela perioden har bussutbudet ökat med 13 procent och tunnelbaneutbudet med två procent.

Kollektivtrafikutbudet per invånare var under 2010 störst i Uppsala län och Stockholms län, mätt i utbudskilometer per invånare. Jämtland kommer på tredje plats med 88 utbudskilometer per invånare. Figur 2.7 och Tabell 2.3 visar att Uppsala län erbjöd 114 kilometer kollektivtrafik per invånare, tätt följt av Stockholms län med sina 113 kilometer. Västmanlands län hade lägst utbud av alla län, med 31 utbudskilometer per invånare. Uppsala erbjuder också högst antal utbudskilometer per invånare för buss, 104 kilometer. Också Jämtlands län har ett högt bussutbud med 88 kilometer per invånare.

I de flesta län dominerar buss utbudet, mätt i utbudskilometer. Främst i storstadslänen är det spårtrafik som utgör en betydande inslag. I Stockholms län är utbudet av tunnelbana nära nog lika stort som av buss, och i Blekinge län är utbudet av tåg endast något mindre än buss. Utbudet av tåg per invånare är för övrigt störst i Blekinge och Jönköping. Att lägga märke till är att Västra Götaland, med Göteborgsregionen, är det enda län som har ett mer än marginellt utbud per invånare av spårväg. De andra två länen som erbjuder spårväg är Östergötlands län och Stockholms län.

¹⁸ Definitionerna för utbudskilometer har ändrats mellan år 2006 och år 2007. För ytterligare information, se SIKA Statistik 2008:17.



Figur 2.7: Antal utbudskilometer med lokal och regional kollektivtrafik per invånare efter län år 2010, alla färdstätt.

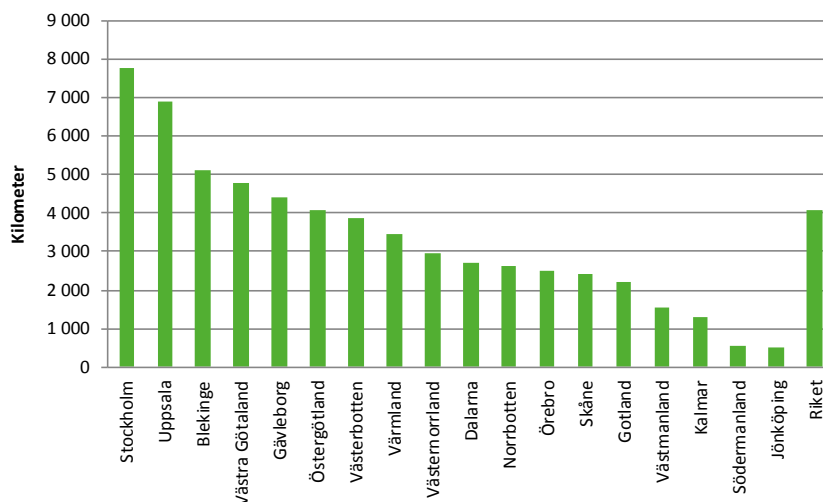
Tabell 2.3: Antal utbudskilometer per invånare efter trafikslag och län år 2010.

År	Utbudskilometer per invånare				Totalt
	Buss	Tåg	Spårväg	Tunnelbana	
Stockholm	55	13	2	43	113
Uppsala	104	10	-	-	114
Södermanland	49	-	-	-	49
Östergötland	58	8	2	-	68
Jönköping	45	22	-	-	67
Kronoberg	55	3	-	-	58
Kalmar	60	8	-	-	68
Gotland	44	-	-	-	44
Blekinge	46	36	-	-	82
Skåne	56	13	-	-	69
Halland	44	-	-	-	44
Västra Götaland	65	7	8	-	80
Värmland	59	10	-	-	69
Örebro	48	-	-	-	48
Västmanland	31	-	-	-	31
Dalarna	54	-	-	-	54
Gävleborg	61	16	-	-	77
Västernorrland	60	3	-	-	63
Jämtland	88	-	-	-	88
Västerbotten	78	-	-	-	78
Norrbottn	69	-	-	-	69
Riket	59	9	2	9	79

Sittplatskilometer

Sittplatskilometer är ett annat mått på utbudet av kollektivtrafik. Det definieras som antalet kilometer i den utförda persontrafiken multiplicerat med den använda fordonsparkens kapacitet avseende sittplatser. Uppgifter om antalet erbjudna sittplatskilometer samlades in första gången för året 2008. Alla län har inte haft möjlighet att redovisa denna uppgift, vilket gör att dessa län har utelämnats ur Figur 2.8.

Hela Sverige¹⁹ erbjöd i genomsnitt strax under 4 100 sittplatskilometer per invånare under år 2010 (Figur 2.8). Variationen är stor mellan länen. Stockholms län och Uppsala län har störst utbud av i sittplatskilometer per invånare, och det är också de två län som har störst utbud räknat i utbudskilometer per invånare. I Stockholms län erbjöds 7 762 sittplatskilometer per invånare, medan Jönköping erbjöd endast 511 sittplatskilometer per invånare under samma period. Även här ligger Stockholmsregionen i topp vad gäller utbud av lokal och regional kollektivtrafik.



Figur 2.8: Antal sittplatskilometer per invånare efter län år 2010.²⁰

2.3 Ekonomi

I följande avsnitt redovisas den lokala och regionala kollektivtrafikens kostnader, verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott. Kostnaderna omfattar dels trafikeringkostnader för varje trafikslag, dels övriga kostnader. Här redovisas också kostnader 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* kommer från kommunen, landstinget och staten/Trafikverket. Samtliga ekonomiuppgifter har räknats om till 2010 års priser för att det ska vara lätt att jämföra mellan åren. Lägg dock märke till att definitionerna ändrades mellan år 2006 och 2007, vilket kan påverka jämförbarheten över tiden.²¹

Kostnader, verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott

Under år 2010 uppgick kostnaderna för den lokala och regionala kollektivtrafiken i Sverige till cirka 30 miljarder kronor, medan intäkterna från verksamheten var 15 miljarder kronor (Figur 2.9). Hälften av verksamheten finansieras sålunda av

¹⁹ Riksgenomsnitt beräknat på de 18 län som redovisat sittplatskilometer

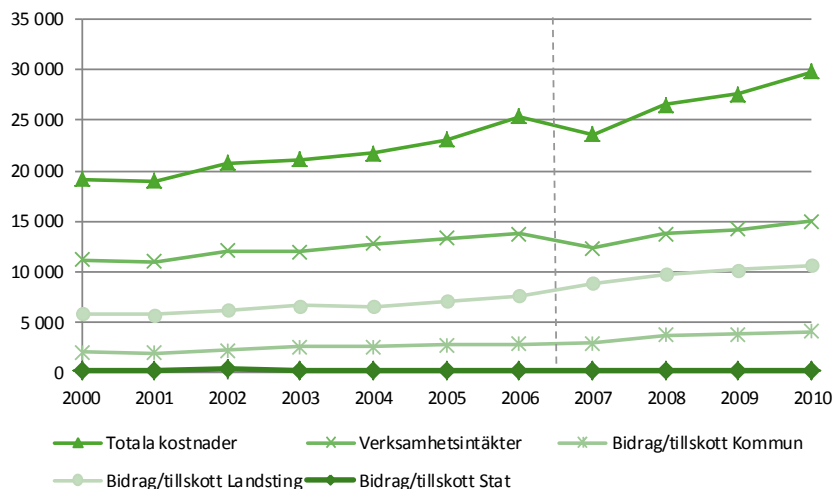
²⁰ För sammanlagt 18 av landets 21 län har uppgifter lämnats. De län för vilka inga siffror har redovisats har utelämnats ur figuren.

²¹ För ytterligare information, se SIKA Statistik 2008:17.

intäkter, och hälften av bidrag och tillskott av olika slag. Mellan år 2000 och 2010 har kostnaderna för trafiken ökat mer än själva verksamhetsintäkterna. Medan kostnaderna har ökat med 56 procent har verksamhetsintäkterna ökat med 34 procent.

Under 2010 fick den lokala och regionala kollektivtrafiken alltså 15 miljarder kronor i bidrag/tillskott från landstingen, kommunerna och staten/Trafikverket. Bidragen fördelades på följande vis: 71 procent från landstingen, 27 procent från kommunerna och 1,4 procent från staten/Trafikverket. Bidragen/tillskottet från kommunerna har ökat mest sedan år 2000, närmare bestämt en fördubbling. Bidragen/tillskottet från landstingen har ökat med 81 procent under samma period. Statens/Trafikverkets bidrag har ökat med 4 procent. Att lägga märke till är dock att det statliga bidraget har minskat något under senare år, och var som högst år 2002.

Stockholms län dominerar vad gäller den lokala och regionala kollektivtrafiken. Där finns det största utbudet, de största intäkterna och också de största kostnaderna. Under år 2010 uppgick Stockholms läns trafikintäkter till drygt 5 miljarder kronor, alltså 40 procent av de totala intäkterna för hela Sverige. Kostnaderna var då också de högsta i landet, drygt 12 miljarder, vilket motsvarar 41 procent av hela rikets kostnader för kollektivtrafiken.



Figur 2.9: Kostnader, verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott i riket år 2000-2010. Miljoner kronor.²²

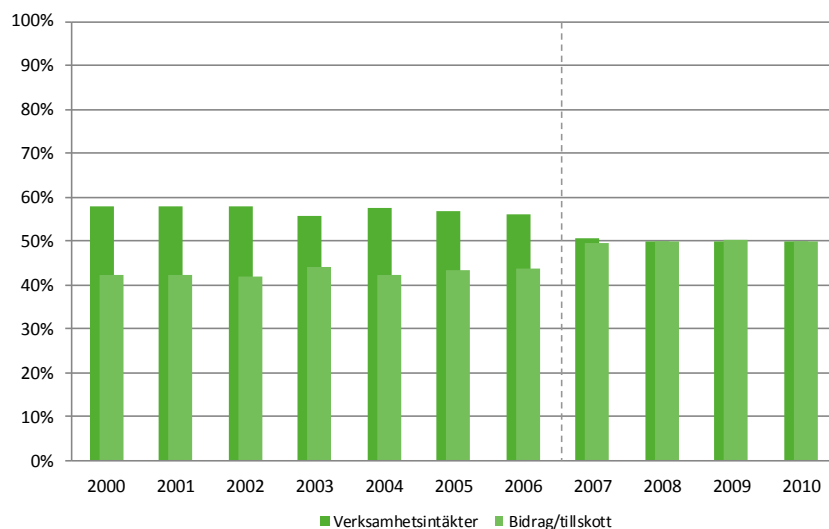
Självfinansiering och bidragsfördelningen

Den lokala och regionala kollektivtrafiken är alltså delvis samhällsfinansierad. Under år 2010 finansierades kollektivtrafiken i hela riket till hälften av verksamhetsintäkterna, och till hälften av bidragen/tillskotten. Andelen bidrag/tillskott har ökat något under senare år. Mellan åren 2000 och 2006 utgjorde verksamhetsintäkterna mellan 56 och 58 procent av den totala

²² Definitionerna för kostnader, intäkter och bidrag/tillskott har ändrats mellan år 2006 och år 2007, vilket markeras med ett streck mellan åren i diagram 2.9. För ytterligare information, se SIKA Statistik 2008:17.

finansieringen och bidragen/tillskotten mellan 42 och 44 procent. Idag är förhållandet alltså 50 procent verksamhetsintäkter och 50 procent bidrag/tillskott (Figur 2.10).

Ett sätt att beskriva kollektivtrafikens ekonomiska förhållanden är genom självfinansieringsgraden, det vill säga den del av trafikens kostnader som täcks av verksamhetsintäkterna. Under år 2010 finansierade 50 procent av den svenska lokala och regionala kollektivtrafiken sig själv. Högst självfinansieringsgrad hade Skåne län med 62 procent och lägst var den i Gotlands län, med 25 procent. Stockholm, som har störst verksamhet inom området kollektivtrafik, får in 50 procent av kostnaderna i verksamhetsintäkter och 50 procent via bidrag och tillskott.



Figur 2.10: Fördelning mellan verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott i täckningen av kollektivtrafikens kostnader i riket år 2000-2010. Andel (%).²³

Som tidigare redovisats finansieras kollektivtrafiken på två sätt:

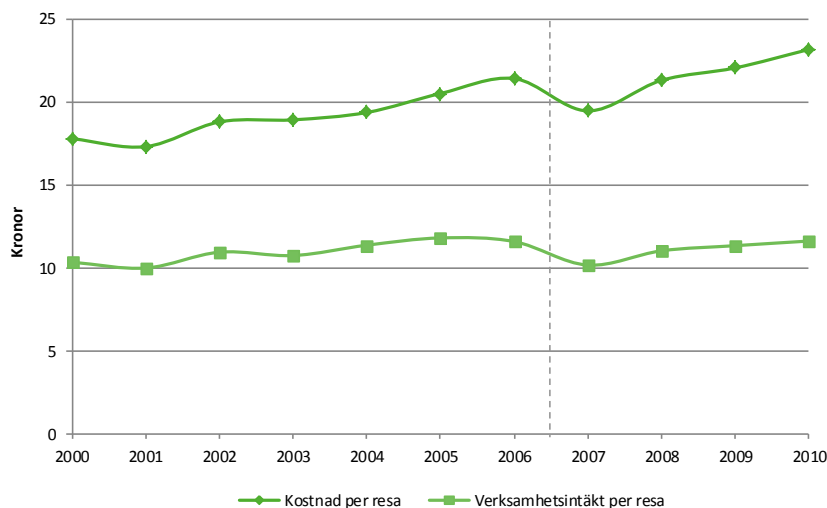
Verksamhetsintäkter (trafikintäkter och övriga affärsintäkter, som till exempel reklamintäkter) och *bidrag/tillskott från samhället*. Av de totala intäkterna för kollektivtrafiken i hela riket under år 2010 utgjorde verksamhetsintäkterna 50 procent, kommunbidrag/tillskott drygt 14 procent, landstingsbidrag/tillskott 36 procent och resterande del utgjordes av bidrag från staten/Trafikverket. År 2000 var intäktsfördelningen för motsvarande poster 58, 11, 30 och 1 procent. Fördelningen mellan verksamhetsintäkter och bidragen, liksom mellan de olika bidragen, har alltså inte ändrats särskilt mycket under åren 2000-2010.

²³ Definitionerna för verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott har ändrats mellan år 2006 och år 2007, vilket markeras med ett streck mellan åren i diagram 2.10. För ytterligare information, se SIKA Statistik 2008:17.

Observera att verksamhetsintäkterna och bidragen inte nödvändigtvis summerar till 100 procent av kostnaderna för respektive år. Vissa år är summan av verksamhetsintäkterna och bidragen större än kostnaderna (överskott) medan den för andra år är mindre än de totala kostnaderna (underskott).

Kostnader och verksamhetsintäkter per resa

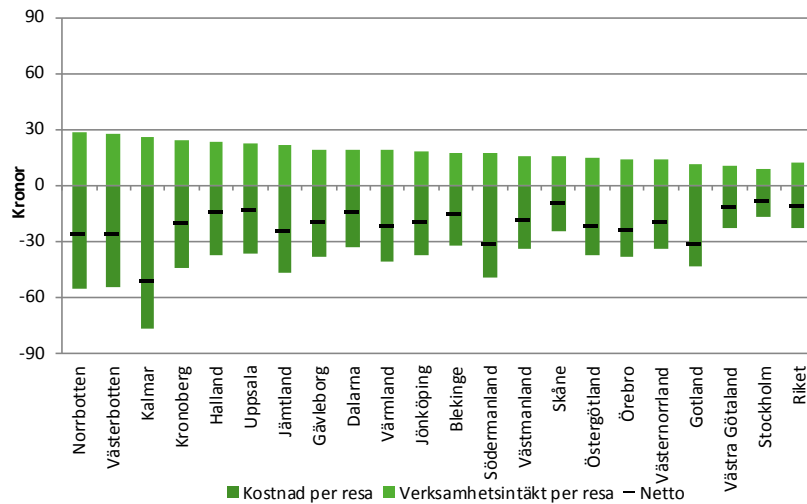
Under år 2010 kostade en kollektivtrafikresa i genomsnitt 23 kronor medan verksamhetsintäkten var knappt 12 kronor per resa (Figur 2.11). Mellan 2000 och 2010 har kostnaden per resa varierat mellan 17 och 23 kronor, omräknat i 2010 års priser, medan intäkten har varierat mellan 10 och 12 kronor per resa.



Figur 2.11. Kostnader och verksamhetsintäkter per kollektivtrafikresa i riket år 2000-2010.²⁴

Under 2010 var kostnaden större än intäkten per kollektivtrafikresa i Sverige. Det gäller alla län (Figur 2.12). Kostnaden per resa var högst i Kalmar län, knappt 78 kronor, följt av Norrbotten och Västerbottens län. Norrbotten och Västerbotten har dock även de högsta intäkterna per resa, 29 respektive 28 kronor. Stockholms län har både lägst kostnad per resa och lägst intäkt per resa av alla län, knappt 18 respektive 9 kronor under år 2010. Stockholms län hade också den lägsta nettokostnaden per resa (d.v.s. kostnad minus verksamhetsintäkt) i Sverige, tätt följt av Skåne, medan Kalmar län hade den högsta.

²⁴ Definitionerna för kostnader och verksamhetsintäkter har ändrats mellan år 2006 och år 2007, vilket markeras med ett streck mellan åren i diagram 2.11. För ytterligare information, se SIKAs Statistik 2008:17.

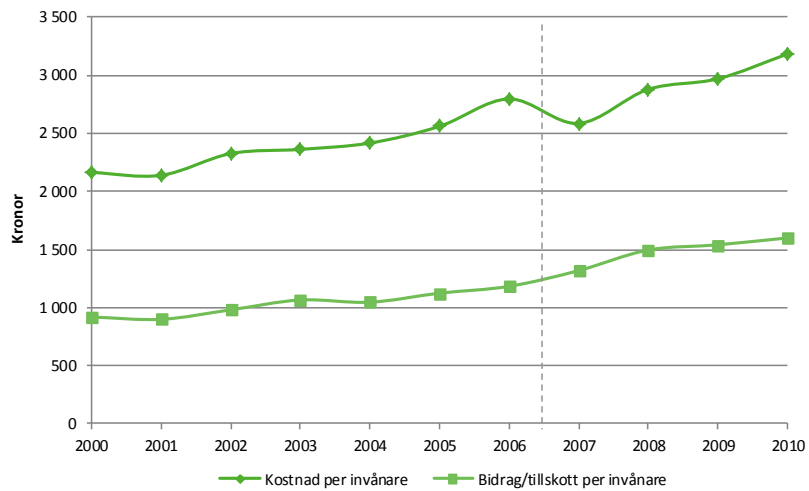


Figur 2.12: Kostnader, verksamhetsintäkter och netto (kostnad minus verksamhetsintäkt) per kollektivtrafikresa och län, år 2010.

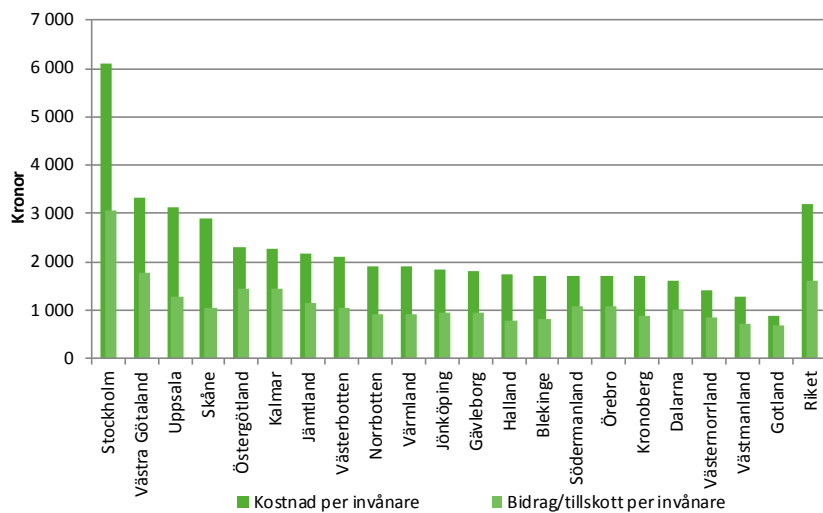
Kostnader och bidrag per invånare

I Figur 2.13 och Figur 2.14 relateras kostnader och bidrag till antalet invånare. Sedan år 2000 har kostnaden för kollektivtrafik per invånare ökat från 2 163 till 3 183 kronor, omräknat i 2010 års priser, vilket motsvarar en ökning på 47 procent. Under samma tidsperiod har bidraget per invånare ökat med 74 procent, från 918 kronor till 1 599 kronor. Av Figur 2.14 framgår att kostnaden per invånare skiljer sig mycket åt mellan länstrafikhuvudmännen. Stockholms län hade under år 2010 både den högsta kostnaden per invånare, 6 985 kr, och det högsta bidraget/tillskottet per invånare, 3 074 kronor. Gotlands län hade lägst kostnad, 889 kr, respektive bidrag/tillskott, 662 kr, per invånare under år 2010.

Intressant är också att se hur stor del av den totala kostnaden per invånare som finansieras av bidrag/tillskott i olika län. Där varierar siffrorna kraftigt. I Gotlands län täckte bidraget 75 procent av kostnaden under 2010, medan endast 35 procent av kostnaden finansierades med bidrag/tillskott i Skåne. Vad gäller det dominerande kollektivtrafiklänet Stockholms län så visar undersökningen att bidraget/tillskottet täcker cirka 50 procent av kostnaden per invånare.



Figur 2.13: Kostnader och bidrag/tillskott per invånare i riket år 2000-2010.²⁵



Figur 2.14: Kostnader och bidrag/tillskott per invånare efter län år 2010.

²⁵ Definitionerna för kostnader och bidrag/tillskott har ändrats mellan år 2006 och år 2007, vilket markeras med ett streck mellan åren i diagram 2.13. För ytterligare information, se SIKA Statistik 2008:17.

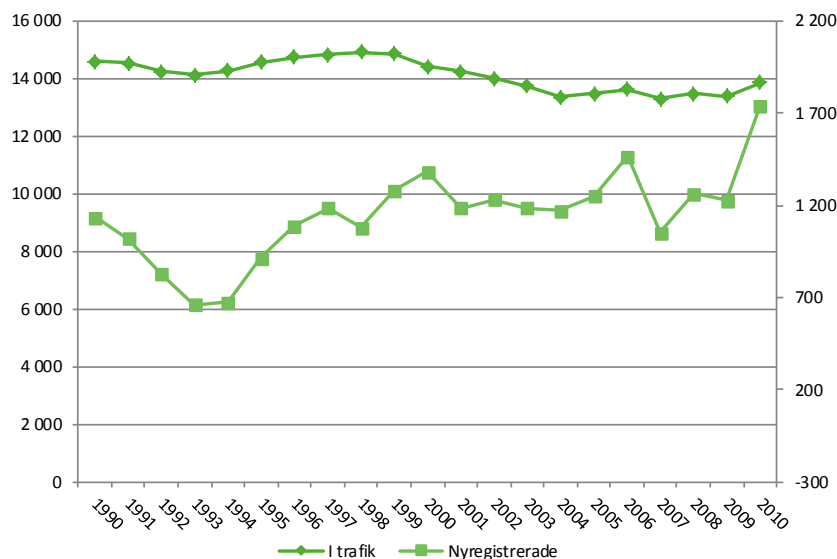
3 Sveriges busspark

I detta avsnitt beskrivs de svenskregistrerade bussarna i korthet.²⁶ Hälften av samtliga resor samt personkilometer utförs med buss. Buss är också det trafikslag inom kollektivtrafiken där vi har mest information om fordonen, tack vare att alla bussar finns registrerade i Transportstyrelsens vägtrafikregister.

3.1 Antal bussar

En buss är ett fordon avsett för passagerartransport och som kan transportera föraren plus åtta eller fler passagerare. I slutet av 2010 fanns det 13 873 bussar registrerade i Sverige och under året nyregistrerades 1 742 bussar och 1 136 stycken avregistrerades (i princip skrotades). År 2010 ökade antal bussar i trafik med knappt tre procent jämfört med 2009. Nyregistrerade bussar ökade med drygt 40 procent. Året innan hade det varit en svag minskning i alla kategorier.

Utvecklingen av antal bussar i trafik och nyregistrerade bussar de senaste 20 åren visas i Figur 3.1. Vi ser att bussparkens storlek varierat mellan 13 000 och 15 000 med en tendens till att minska över tiden. Investering i nya bussar är konjunktorkänsligt och lågkonjunkturen i början av 1990-talet och under 2007 och 2008 syns tydligt i minskade nyregistreringar. Åren 1993–1994 var nyregistreringarna mindre än 5 procent av bussparken. De senaste tio åren har nyregistreringarna legat runt 9-10 procent av bussparken, med undantag år 2010 då andelen har legat högre, runt 13 procent.



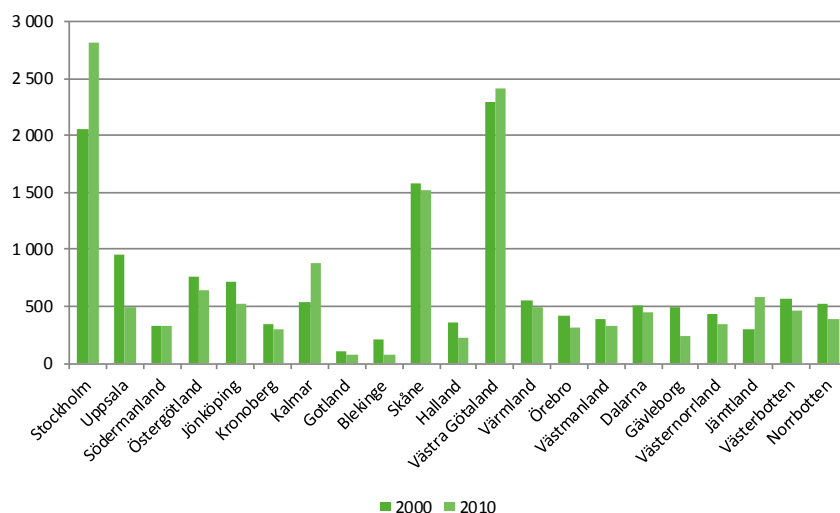
Figur 3.1: Antal bussar i trafik (vänster axel) och antal nyregistrerade bussar (höger axel), åren 1990–2010.

²⁶ Detaljerad officiell statistik över svenska fordon publiceras årligen, senast i rapporten Fordon 2010 (SIKA).

Flest bussar i trafik under 2010 fanns i de befolkningsmässigt största länen, Stockholm (2 814 bussar), Västra Götaland (2 413 bussar) och Skåne (1 525). Minst antal bussar fanns på Gotland (68) och i Blekinge län (72). Figur 3.2 visar att Sveriges busspark har minskat med 4 procent från år 2000 till 2010. Störst procentuell minskning har skett i Blekinge (-65 procent) och Uppsala län (-49 procent). Bussparkens storlek ökar också i vissa län. På drygt tio år har den ökat mest i Jämtlands län (+94 procent), Kalmar län (+64 procent) och Stockholms län (+37 procent).

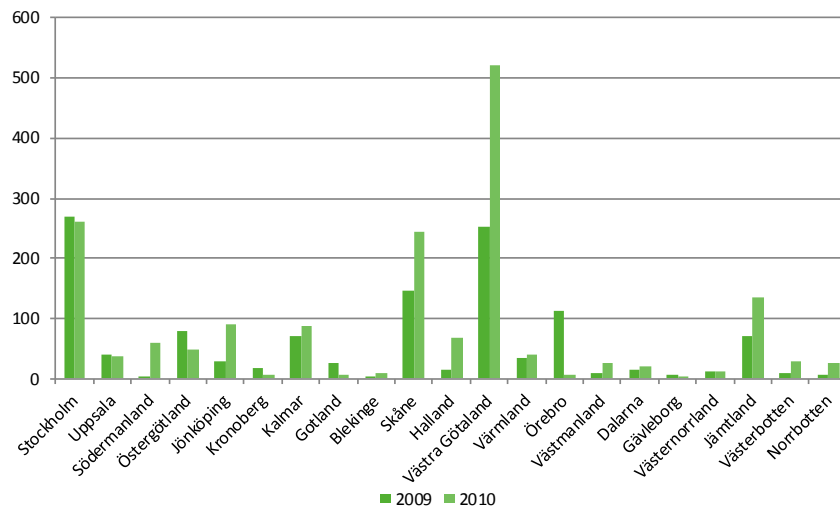
Om man räknar antal bussar i trafik per invånare har Sverige som helhet 14,7 bussar per 10 000 invånare. Variationen mellan länen är stor, från 4,7 bussar per 10 000 invånare i Blekinge län till 45,7 bussar per 10 000 invånare i Jämtlands län. Om man tittar endast på nyregistreringar över de senaste 3 åren är, kan man se att skillnaden fortfarande är stor, med 18,8 bussar per 10 000 invånare i Jämtlands län jämfört med 0,7 bussar per 10 000 invånare i Gävleborgs län.

Genom upphandling av lokal- och regional kollektivtrafik körs många bussar i trafik även i andra län än där de är registrerade.



Figur 3.2: Antal bussar i trafik fördelat per län, år 2000 och 2010.

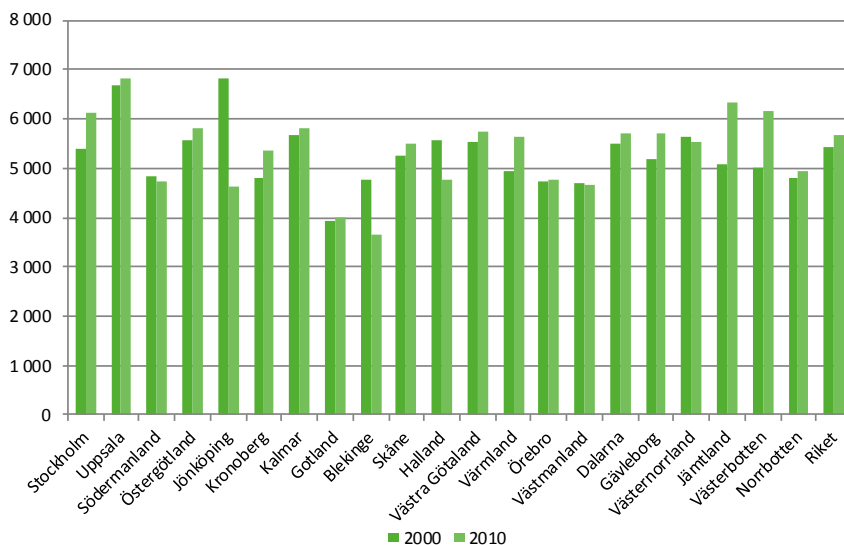
Sedan 2008 har antalet nyregistrerade bussar ökat med 39 procent, främst mellan åren 2009 och 2010 då 1 742 nya bussar registrerades. Mellan 2008 och 2009 minskade nyregistreringar av bussar med 3 procent, från 1 262 till 1 225 bussar. De årliga variationerna i länens nyregistrerade bussar är stora, med fler nyregistreringar under 2010 som syftar på en period av lågkonjunkturen under 2009 och möjligen 2008. I t.ex. Skåne län, registrerades 109 bussar under 2008, 147 under 2009 och 244 under år 2010. (se Figur 3.3).



Figur 3.3: Antal nyregistrerade bussar efter län, 2008, 2009 och 2010.

3.2 Medelkörsträckor

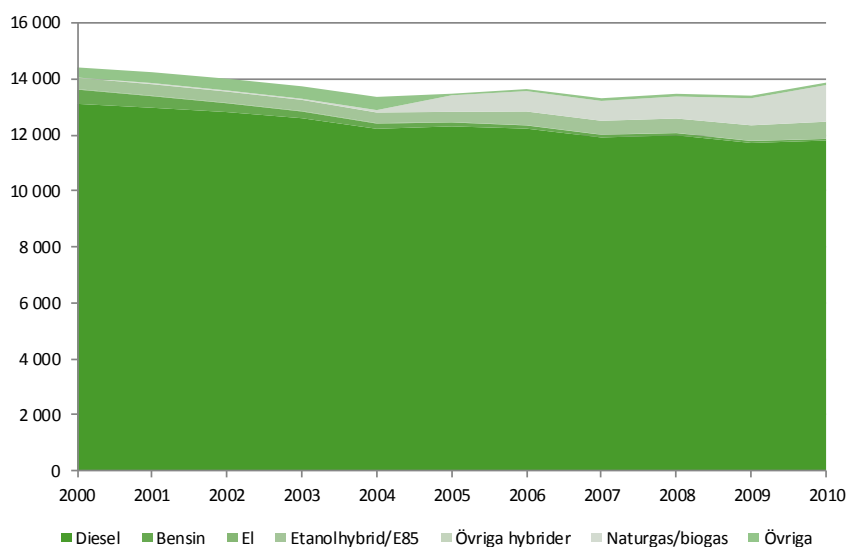
Under 2010 körde en buss i genomsnitt två procent mindre än 2009, 5 668 mil. Detta är att jämföra med 1 292 mil för en personbil, 1 472 för en lätt lastbil och 4 323 mil för en tung lastbil. Den genomsnittliga körsträckan för bussar i Sverige har sedan 2000 ökat med fem procent. Under samma period har körsträckan procentuellt sett ökat mest i Västerbottens och Jämtlands län (vardera +24 procent), samtidigt som den har minskat mest i Jönköping (-31 procent) och Blekinge (-24 procent) (se Figur 3.4).



Figur 3.4: Medelkörsträckor efter län, 2000 och 2010.

3.3 Bussarnas drivmedel

Dieseldrivna bussar dominerar fortfarande bussparken, men de har minskat sin andel från 91 till 85 procent mellan år 2000 och 2010. Bussar som drivs med naturgas/biogas har ökat snabbt de fem senaste åren och har idag en andel om drygt nio procent, medan etanolhybridernas andel är stabil runt drygt fyra procent. Bensinbussarna är på utdöende och utgör idag mindre än en halv procent av bussparken. Andelen bussar som drivs med annat drivmedel än diesel eller bensin har mer än fördubblats sedan år 2000 och står idag för 15 procent av samtliga bussar i trafik. De bensinbussar som finns kvar körs korta sträckor, så tillsammans står bensinbussarna för endast 0,1 procent av bussarnas totala körsträcka.



Figur 3.5: Bussar i trafik efter drivmedel, åren 2000–2010.

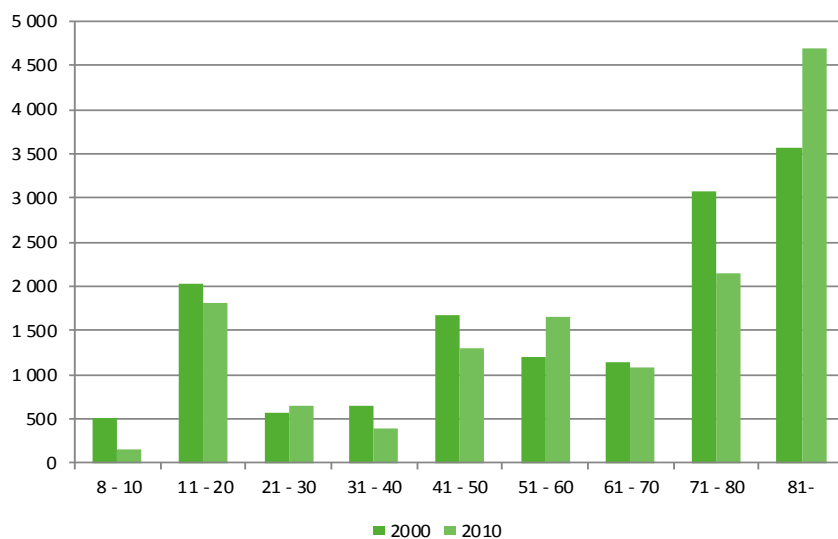
3.4 Antal passagerare i bussarna

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

- Klass I stadsbuss: ett fordon i denna klass har sittplatser samt utrymmen för stående passagerare.
- Klass II landsvägsbuss eller turistbuss: ett fordon i denna klass kan ha utrymmen för stående passagerare men endast i gången.
- Klass III turistbuss: ett fordon i denna klass har inga utrymmen för stående passagerare.²⁷

²⁷ Föreskrifter nr 51 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (FN/ECE) – Enhetliga bestämmelser om typgodkännande av motorfordon med minst fyra hjul med avseende på deras buller, Bilaga 4.

Statistiken över antal bussar fördelas endast efter antal passagerare (sitt- och ståplatser tillsammans) och inte efter klass. Den vanligaste typen av bussar i Sverige är för 81 eller fler passagerare och den näst största kategorin är bussar med 71–80 passagerare. Halva bussparken består av bussar för 71 eller fler passagerare. Utvecklingen mellan år 2000 och 2010 visas i Figur 3.6. Man kan se att över de senaste tio åren har ett antal bussar i 71-80 kategorin ersatts med större bussar med fler än 81 sitt- och ståplatser. Det är intressant att notera att 40 procent av bussarna i trafik var leasade, flest i kategorin 81+ sittplatser där över två tredjedelar leasades.

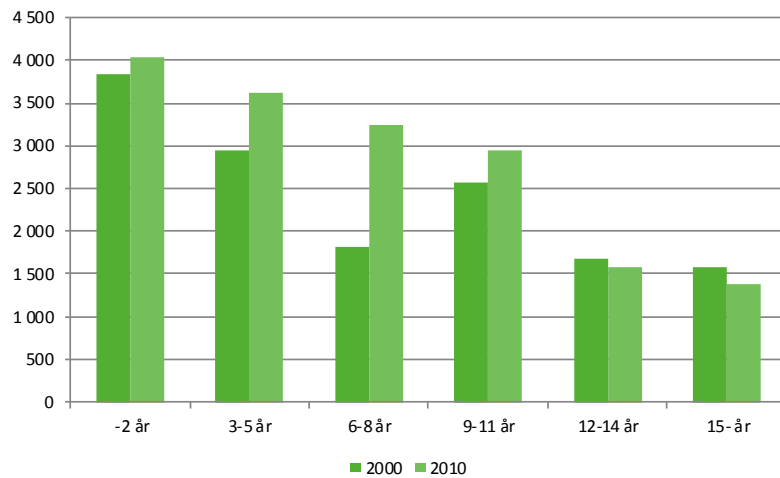


Figur 3.6: Bussar i trafik efter tillåtet antal passagerare, både sittande och stående, år 2000 och 2010.

Av bussar som var i trafik någon gång under 2010 körde bussar med plats för 51-60 passagerare den längsta genomsnittliga körsträckan (7 191 mil). För samtliga bussar var genomsnittlig körsträcka 5 668 mil, en svag minskning jämfört med förra året.

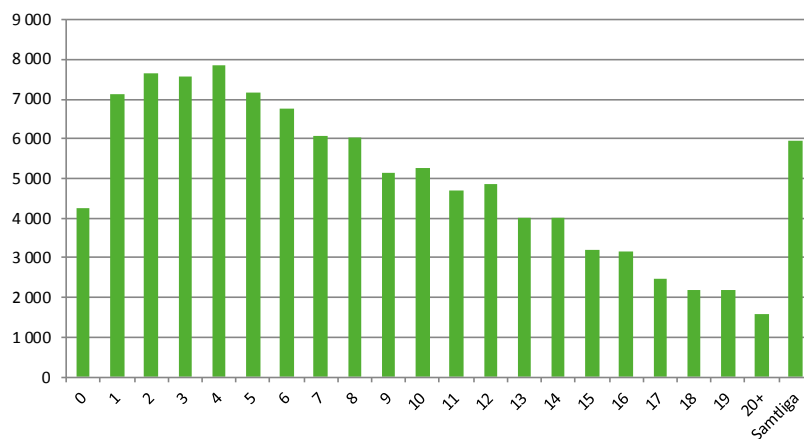
3.5 Ålder på bussarna

Bussar är unga fordon, och i slutet av 2010 var bussarna i trafik i genomsnitt 6,9 år gamla att jämföra med personbilarna som var 8,8 år, lätta lastbilar 7,9 år och tunga lastbilar 9,1 år. Att bussarna har låg genomsnittsålder beror bland annat på att de utsätts för stort slitage med långa körsträckor per år (se avsnitt 3.2). I Figur 3.7 visas hur bussarnas ålder fördelade sig år 2000 respektive 2010. Vi ser att de gamla bussarna minskat i antal och att bussparken förnygrats på tio år. Observera att år 2000 var det få bussar som var 6–8 år gamla, eftersom det var relativt få bussar som nyregistrerades under 1990-talets lågkonjunktur (se avsnitt 3.1).



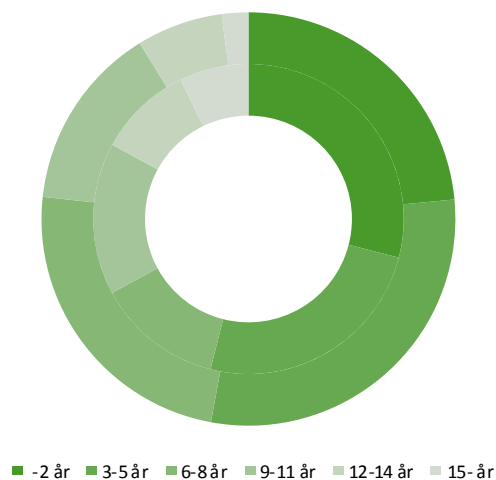
Figur 3.7: Antal bussar i trafik efter ålder på bussen, 2000 och 2010.

Ju äldre bussarna är, desto kortare sträckor körs de i genomsnitt enligt Figur 3.8.



Figur 3.8: Medelkörsträcka efter ålder på bussen, 2010.

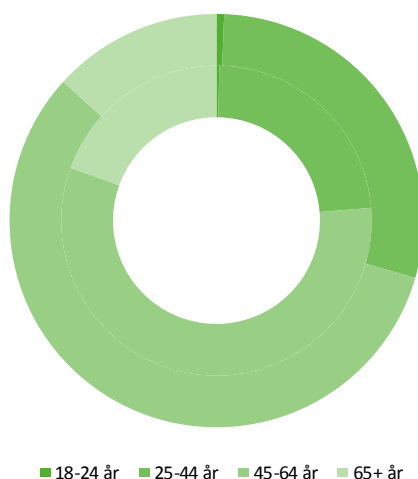
De yngre bussarna är alltså flest till antalet, och dessutom körs dessa bussar i genomsnitt flest mil. Av alla kilometer som körs med buss körs hela 53 procent av bussar som är max 5 år och 74 procent av bussar som är max 8 år gamla, enligt Figur 3.9. Bussar som är 15 år eller äldre kör endast två procent av bussarnas totala körsträcka.



Figur 3.9: Totalt antal körda kilometer efter ålder på bussen, 2000 (inre cirkeln) och 2010 (yttre cirkeln).

3.6 Vilka har busskörkort?

I slutet av 2010 fanns totalt 192 000 personer med busskörkort (behörighet D)²⁸. Antal busskörkortsinnehavare har sedan år 2000 minskat från 226 000 till 192 000, det vill säga med 15 procent. 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 är i pensionsåldern, 19 procent av männen och 13 procent av kvinnorna enligt Figur 3.10, och torde endast i undantagsfall arbeta som bussförare. Bland både män och kvinnor är de flesta som har busskörkort mellan 45 och 64 år gamla, 57 procent för båda könen.



Figur 3.10: Busskörkortsinnehavare fördelat på ålder och män (inre cirkeln) och kvinnor (yttre cirkeln), år 2010.

²⁸ Behörighetskrav för körkort för buss finns på Körkortsportalen på Transportstyrelsens hemsida, www.transportstyrelsen.se

Bilaga 1. Ordlista

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

Bilaga 2. Tabeller

Tabellförteckning

List of tables

Tabell 1	Trafik- och ekonomiuppgifter efter län år 2010.	Table 1	Travel, vehicle kilometers and finances by county, 2010.
Tabell 2	Nyckeltal för trafikuppgifter efter län år 2010.	Table 2	Key travel indicators, by county, 2010.
Tabell 3	Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2010.	Table 3	Key financial indicators, by county, 2010.
Tabell 4	Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2010.	Table 4	Key financial indicators, by county 2010.
Tabell 5	Fördelning mellan verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott respektive kostnader efter län år 2010.	Table 5	Distribution between revenues, subsidies and costs, by county 2010.
Tabell 6	Trafikuppgifter och nyckeltal för trafikuppgifter efter trafikslag år 2010.	Table 6	Travel, vehicle kilometers and key travel indicators, per mode, 2010
Tabell 7	Trafikuppgifter, ekonomiuppgifter och nyckeltal för ekonomiuppgifter efter trafikslag år 2010, exklusive Stockholms län.	Table 7	Travel, finances and key financial indicators, per mode (excluding Stockholm county), 2010.
Tabell 8	Trafik- och ekonomiuppgifter år 1999-2010 (2010 års priser).	Table 8	Travel and finances 1999-2010 (2010 prices)
Tabell 9	Nyckeltal för trafikuppgifter år 1999-2010.	Table 9	Key travel indicators 1999-2010.
Tabell 10	Nyckeltal för ekonomiuppgifter år 1999-2010 (2010 års priser).	Table 10	Key financial indicators 1999-2010.
Tabell 11	Fördelning mellan verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott respektive kostnader år 1999-2010.	Table 11	Distribution between revenues, subsidies and costs, 1999-2010.
Tabell 12	Antal resor efter trafikslag i riket år 1999-2010 (miljoner resor).	Table 12	Number of trips per mode, nationwide 1999-2010 (million trips).
Tabell 13	Antal utbudskilometer efter trafikslag i riket år 1999-2010 (miljoner kilometer).	Table 13	Number of vehicle kilometers per mode, nationwide, 1999-2010 (million kilometers).
Tabell 14	Antal personkilometer efter trafikslag i riket år 2002-2010 (miljoner kilometer).	Table 14	Kilometers travelled per person per mode, nationwide, 2002-2010 (million kilometers).
Tabell 15	Medelreslängd efter trafikslag i riket år 2002-2010 (kilometer).	Table 15	Average journey length by mode, nationwide, 2002-2010 (kilometers).
Tabell 16	Resor, utbudskilometer och personkilometer efter län år 2007-2010 (1000-tal).	Table 16	Trips, vehicle kilometers, kilometers per person by county, 2007-2010 (thousands).

Kommentar:

Uppgifter i tidigare års rapporter kan skiljas sig något åt i jämförelse med denna rapport. Detta beror på att någon/några trafikhavudmän efter publicerad rapport har ändrat/rättat sina inrapporterade uppgifter för tidigare år i och med senare insamlingar av uppgifter. Dessa uppgifter, som alltså skiljer sig från först publicerade uppgifter, är i tabellerna markerade med ett k (korrigerad).

Tabell 1. Trafik- och ekonomiuppgifter efter län år 2010.¹

Län	Resor	Utbeds-	Person-	Sittplats-	Intäkter (1000-tal kr)							Totala verksam-	Totala	Totala
	(1000-tal)	kilometer	kilometer	kilometer	Trafik-	Övriga	Bidrag/tillskott	Bidrag/tillskott	Bidrag/tillskott	hetsintäkter	bidrag/tillskott			
		(1000-tal)	(1000-tal)	(1000-tal)	(1000-tal)	intäkter	affärsintäkter	Kommun	Landsting	Staten/Trafikverket				
Stockholm	705 981	229 243	4 966 000	15 809 562	5 526 557	715 456	-	6 260 700	-	-	6 242 013	6 260 700	12 502 713	
Uppsala	28 400	38 148	567 800	2 300 681	607 000	32 117	252 684	175 968	-	-	639 117	428 652	1 067 769	
Södermanland	9 263	13 115	185 260	150 062	156 542	439	156 773	135 948	-	-	156 981	292 721	449 702	
Östergötland	26 183	29 319	335 805	1 744 978	357 913	17 169	337 890	272 309	-	-	375 082	610 199	985 281	
Jönköping	16 191	22 634	197 877	172 008	233 062	64 075	145 173	145 173	28 967	-	297 137	319 313	616 450	
Kronoberg	7 005	10 698	133 000	-	166 201	69	89 504	73 374	-	-	166 270	162 878	329 148	
Kalmar	6 826	15 979	170 660	300 093	173 672	1 371	180 316	138 509	19 843	-	175 043	338 668	513 711	
Gotland	1 165	2 521	29 125	126 200	12 990	-	37 883	-	-	-	12 990	37 883	50 873	
Blekinge	7 928	12 554	146 792	780 165	134 037	1 627	58 904	49 187	16 589	-	135 664	124 680	260 344	
Skåne	144 027	85 833	2 087 540	2 979 602	2 130 984	93 562	12 755	1 250 116	9 321	-	2 224 546	1 272 192	3 496 738	
Halland	13 518	13 148	307 276	-	304 727	5 601	133 138	100 979	2 258	-	310 328	236 375	546 703	
Västra Götaland	226 750	126 333	2 079 805	7 534 082	2 395 638	27 117	1 488 068	1 267 589	44 775	-	2 422 755	2 800 432	5 223 187	
Värmland	12 424	18 766	283 986	944 323	228 403	988	120 000	120 000	4 164	-	229 391	244 164	473 555	
Örebro	12 216	13 398	119 282	694 000	171 529	851	187 647	113 983	551	-	172 380	302 181	474 561	
Västmanland	9 286	7 764	120 718	388 200	137 281	6 642	106 159	75 348	668	-	143 923	182 175	326 098	
Dalarna	13 253	14 900	326 919	745 000	234 694	10 493	126 338	124 978	23 542	-	245 187	274 858	520 045	
Gävleborg	12 721	21 310	254 615	1 213 659	234 423	1 590	142 844	112 230	3 734	-	236 013	258 808	494 821	
Västernorrland	10 126	15 339	157 110	715 841	136 717	180	131 921	59 111	15 242	-	136 897	206 274	343 171	
Jämtland	5 817	11 138	98 889	-	126 158	1 013	68 970	64 105	11 858	-	127 171	144 933	272 104	
Västerbotten	9 954	20 116	199 060	1 005 794	275 417	1 221	164 477	81 559	20 213	-	276 638	266 249	542 887	
Norrbottn	8 464	17 279	153 320	652 700	230 226	11 969	154 190	52 376	22 535	-	242 195	229 101	471 296	
Riket	1 287 498	739 535	12 920 839	38 256 950	13 974 171	993 550	4 095 634	10 673 542	224 260	-	14 967 721	14 993 436	29 961 157	

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 1. Trafik- och ekonomiuppgifter efter län år 2010.¹ forts.

Kostnader (1000-tal kr)				
Län	Trafikerings- kostnader	Kostnader för infrastruktur	Övriga kostnader	Totala kostnader
Stockholm	10 650 366	807 377	935 813	12 393 556
Uppsala	946 663	-	95 000	1 041 663
Södermanland	429 609	1 148	26 755	457 512
Östergötland	865 356	-	114 827	980 183
Jönköping	555 974	2 644	57 832	616 450
Kronoberg	274 005	-	36 719	310 724
Kalmar	477 486	1 042	50 725	529 253
Gotland	50 872	-	-	50 872
Blekinge	249 343	3 929	8 262	261 534
Skåne	3 511 773	62 202	8 309	3 582 284
Halland	467 575	1 173	45 064	513 812
Västra Götaland	4 567 687	113 905	546 566	5 228 158
Värmland	467 916	8 105	39 207	515 228
Örebro	438 059	3 753	31 436	473 248
Västmanland	290 609	5 350	24 792	320 751
Dalarna	413 739	1 823	29 453	445 015
Gävleborg	465 978	5 670	23 173	494 821
Västernorrland	319 088	-	24 083	343 171
Jämtland	250 598	-	22 807	273 405
Västerbotten	507 364	-	35 523	542 887
Norrbottn	428 688	-	42 635	471 323
Riket	26 628 748	1 018 121	2 198 981	29 845 850

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 2. Nyckeltal för trafikuppgifter efter län år 2010.¹

Län	Invånare ² (1000-tal)	Antal bilar	Resor/ invånare	Utbudskilometer/ invånare	Sittplatskilometer/ invånare	Personkilometer/ invånare	Bilar ³ /1000 invånare	Medelreslängd	Genomsnittligt antal sittplatser	Resor/ utbudskilometer	Personkilometer/ utbudskilometer
Stockholm	2 037	800 534	347	113	7 762	2 438	393	7,03	68,96	3,08	21,66
Uppsala	334	145 307	85	114	6 891	1 701	435	19,99	60,31	0,74	14,88
Södermanland	270	128 531	34	49	556	686	476	20,00	11,44	0,71	14,13
Östergötland	428	195 813	61	68	4 073	784	457	12,83	59,52	0,89	11,45
Jönköping	336	165 865	48	67	511	588	493	12,22	7,60	0,72	8,74
Kronoberg	184	91 820	38	58	-	725	500	18,99	-	0,65	12,43
Kalmar	234	120 546	29	68	1 285	731	516	25,00	18,78	0,43	10,68
Gotland	57	32 425	20	44	2 205	509	566	25,00	50,06	0,46	11,55
Blekinge	153	77 931	52	82	5 102	960	510	18,52	62,14	0,63	11,69
Skåne	1 237	574 107	116	69	2 408	1 687	464	14,49	34,71	1,68	24,32
Halland	298	152 586	45	44	-	1 031	512	22,73	-	1,03	23,37
Västra Götaland	1 575	711 309	144	80	4 784	1 321	452	9,17	59,64	1,79	16,46
Värmland	273	143 651	45	69	3 456	1 039	526	22,86	50,32	0,66	15,13
Örebro	280	134 871	44	48	2 483	427	482	9,76	51,80	0,91	8,90
Västmanland	252	119 836	37	31	1 540	479	475	13,00	50,00	1,20	15,55
Dalarna	277	150 271	48	54	2 692	1 181	543	24,67	50,00	0,89	21,94
Gävleborg	276	139 992	46	77	4 392	921	507	20,02	56,95	0,60	11,95
Västernorrland	243	125 833	42	63	2 948	647	518	15,52	46,67	0,66	10,24
Jämtland	127	67 702	46	88	-	781	534	17,00	-	0,52	8,88
Västerbotten	259	123 083	38	78	3 885	769	475	20,00	50,00	0,49	9,90
Norrbotten	249	133 139	34	69	2 623	616	535	18,11	37,77	0,49	8,87
Riket	9 378	4 335 152	137	79	4 079	1 378	462	10,04	51,73	1,74	17,47

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

² Medelfolkmängd (under året).

³ Uppgifter om fordon hämtas från Trafika:s "Fordon i län och kommuner 2010"

Tabell 3. Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2010.¹

Län	Totala verksamhetsintäkter per			Totala kostnader per			Totala verksamhetsintäkter/ Totala kostnader
	resa (kr/resa)	personkilometer (kr/km)	utbudskilometer (kr/km)	resa (kr/resa)	personkilometer (kr/km)	utbudskilometer (kr/km)	(Andel, %)
Stockholm	8,84	1,26	27,23	17,56	2,50	54,06	50,4
Uppsala	22,50	1,13	16,75	36,68	1,83	27,31	61,4
Södermanland	16,95	0,85	11,97	49,39	2,47	34,88	34,3
Östergötland	14,33	1,12	12,79	37,44	2,92	33,43	38,3
Jönköping	18,35	1,50	13,13	38,07	3,12	27,24	48,2
Kronoberg	23,74	1,25	15,54	44,36	2,34	29,05	53,5
Kalmar	25,64	1,03	10,95	77,53	3,10	33,12	33,1
Gotland	11,15	0,45	5,15	43,67	1,75	20,18	25,5
Blekinge	17,11	0,92	10,81	32,99	1,78	20,83	51,9
Skåne	15,45	1,07	25,92	24,87	1,72	41,74	62,1
Halland	22,96	1,01	23,60	38,01	1,67	39,08	60,4
Västra Götaland	10,68	1,16	19,18	23,06	2,51	41,38	46,3
Värmland	18,46	0,81	12,22	41,47	1,81	27,46	44,5
Örebro	14,11	1,45	12,87	38,74	3,97	35,32	36,4
Västmanland	15,50	1,19	18,54	34,54	2,66	41,31	44,9
Dalarna	18,50	0,75	16,46	33,58	1,36	29,87	55,1
Gävleborg	18,55	0,93	11,08	38,90	1,94	23,22	47,7
Västernorrland	13,52	0,87	8,92	33,89	2,18	22,37	39,9
Jämtland	21,86	1,29	11,42	47,00	2,76	24,55	46,5
Västerbotten	27,79	1,39	13,75	54,54	2,73	26,99	51,0
Norrbottnen	28,61	1,58	14,02	55,69	3,07	27,28	51,4
Riket	11,63	1,16	20,24	23,18	2,31	40,36	50,2

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 4. Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2010.¹

Län	Trafikintäkter per			Trafikeringskostnader per			Trafikintäkter/ trafikerings- kostnader (Andel, %)	Totala kostnader/ invånare	Totala verksam- hetsintäkter/ invånare	Totala bidrag/ tillskott/ invånare
	resa (kr/resa)	personkilometer (kr/km)	utbudskilometer (kr/km)	resa (kr/resa)	personkilometer (kr/km)	utbudskilometer (kr/km)				
Stockholm	7,83	1,11	24,11	15,09	2,14	46,46	51,9	6 085	3 065	3 074
Uppsala	21,37	1,07	15,91	33,33	1,67	24,82	64,1	3 120	1 914	1 284
Södermanland	16,90	0,85	11,94	46,38	2,32	32,76	36,4	1 695	582	1 085
Östergötland	13,67	1,07	12,21	33,05	2,58	29,52	41,4	2 288	876	1 424
Jönköping	14,39	1,18	10,30	34,34	2,81	24,56	41,9	1 832	883	949
Kronoberg	23,73	1,25	15,54	39,12	2,06	25,61	60,7	1 693	906	887
Kalmar	25,44	1,02	10,87	69,95	2,80	29,88	36,4	2 266	749	1 450
Gotland	11,15	0,45	5,15	43,67	1,75	20,18	25,5	889	227	662
Blekinge	16,91	0,91	10,68	31,45	1,70	19,86	53,8	1 710	887	815
Skåne	14,80	1,02	24,83	24,38	1,68	40,91	60,7	2 895	1 798	1 028
Halland	22,54	0,99	23,18	34,59	1,52	35,56	65,2	1 723	1 041	793
Västra Götaland	10,57	1,15	18,96	20,14	2,20	36,16	52,4	3 320	1 538	1 778
Värmland	18,38	0,80	12,17	37,66	1,65	24,93	48,8	1 885	839	894
Örebro	14,04	1,44	12,80	35,86	3,67	32,70	39,2	1 693	617	1 081
Västmanland	14,78	1,14	17,68	31,30	2,41	37,43	47,2	1 273	571	723
Dalarna	17,71	0,72	15,75	31,22	1,27	27,77	56,7	1 608	886	993
Gävleborg	18,43	0,92	11,00	36,63	1,83	21,87	50,3	1 790	854	936
Västernorrland	13,50	0,87	8,91	31,51	2,03	20,80	42,8	1 413	564	849
Jämtland	21,69	1,28	11,33	43,08	2,53	22,50	50,3	2 158	1 004	1 144
Västerbotten	27,67	1,38	13,69	50,97	2,55	25,22	54,3	2 097	1 068	1 028
Norrbottn	27,20	1,50	13,32	50,65	2,80	24,81	53,7	1 894	973	921
Riket	10,85	1,08	18,90	20,68	2,06	36,01	52,5	3 182	1 596	1 599

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 5. Fördelning mellan verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott respektive kostnader efter län år 2010.¹

Län	Intäkter (Andel, %, av totala intäkter)							Kostnader (Andel, %, av totala kostnader)				
	Trafik-intäkter	Övriga affärs-intäkter	Bidrag/tillskott Kommun	Bidrag/tillskott Landsting	Bidrag/tillskott Staten/Rikstrafiken	Totala verksamhetsintäkter	Totala bidrag/tillskott	Totala intäkter	Trafikeringskostnader	Kostnader för infrastruktur	Övriga kostnader	Totala kostnader
Stockholm	44,2	5,7	-	50,1	-	49,9	50,1	100	85,9	6,5	7,6	100
Uppsala	56,8	3,0	23,7	16,5	-	59,9	40,1	100	90,9	-	9,1	100
Södermanland	34,8	0,1	34,9	30,2	-	34,9	65,1	100	93,9	0,3	5,8	100
Östergötland	36,3	1,7	34,3	27,6	-	38,1	61,9	100	88,3	-	11,7	100
Jönköping	37,8	10,4	23,5	23,5	4,7	48,2	51,8	100	90,2	0,4	9,4	100
Kronoberg	50,5	0,0	27,2	22,3	-	50,5	49,5	100	88,2	-	11,8	100
Kalmar	33,8	0,3	35,1	27,0	3,9	34,1	65,9	100	90,2	0,2	9,6	100
Gotland	25,5	-	74,5	-	-	25,5	74,5	100	100,0	-	-	100
Blekinge	51,5	0,6	22,6	18,9	6,4	52,1	47,9	100	95,3	1,5	3,2	100
Skåne	60,9	2,7	0,4	35,8	0,3	63,6	36,4	100	98,0	1,7	0,2	100
Halland	55,7	1,0	24,4	18,5	0,4	56,8	43,2	100	91,0	0,2	8,8	100
Västra Götaland	45,9	0,5	28,5	24,3	0,9	46,4	53,6	100	87,4	2,2	10,5	100
Värmland	48,2	0,2	25,3	25,3	0,9	48,4	51,6	100	90,8	1,6	7,6	100
Örebro	36,1	0,2	39,5	24,0	0,1	36,3	63,7	100	92,6	0,8	6,6	100
Västmanland	42,1	2,0	32,6	23,1	0,2	44,1	55,9	100	90,6	1,7	7,7	100
Dalarna	45,1	2,0	24,3	24,0	4,5	47,1	52,9	100	93,0	0,4	6,6	100
Gävleborg	47,4	0,3	28,9	22,7	0,8	47,7	52,3	100	94,2	1,1	4,7	100
Västernorrland	39,8	0,1	38,4	17,2	4,4	39,9	60,1	100	93,0	-	7,0	100
Jämtland	46,4	0,4	25,3	23,6	4,4	46,7	53,3	100	91,7	-	8,3	100
Västerbotten	50,7	0,2	30,3	15,0	3,7	51,0	49,0	100	93,5	-	6,5	100
Norrbottn	48,8	2,5	32,7	11,1	4,8	51,4	48,6	100	91,0	-	9,0	100
Riket	46,6	3,3	13,7	35,6	0,7	50,0	50,0	100	89,2	3,4	7,4	100

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 6. Trafikuppgifter och nyckeltal för trafikuppgifter efter trafikslag år 2010.¹

Trafikslag	Sittplats-							
	Resor (1000-tal)	Utbudskilometer (1000-tal)	kilometer/in vånare (1000-tal)	Personkilometer (1000-tal)	Medelreslängd	Genomsnittligt antal sittplatser	Resor/utbudskilometer	Personkilometer/ utbudskilometer
Buss	680 892	551 132	2 454	6 308 512	9,27	41,76	1,24	11,45
T-bana	310 000	88 540	440	1 731 000	5,58	46,66	3,50	19,55
Spårväg	131 469	17 184	128	590 327	4,49	69,95	7,65	34,35
Tåg	156 454	82 679	1 056	4 291 000	27,43	119,82	1,89	51,90
Fartyg	8 683	-	-	-	-	-	-	-
Samtliga trafikslag	1 287 498	739 535	4 079	12 920 839	10,04	51,73	1,74	17,47

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 7. Trafikuppgifter, ekonomiuppgifter och nyckeltal för ekonomiuppgifter efter trafikslag år 2010, exklusive Stockholms län.¹

Trafikslag	Resor	Utbuds- kilometer	Sittplats- kilometer	Person- kilometer	Trafikintäkter	Trafikerings- kostnader	Trafikintäkter per			Trafikeringskostnader per			Trafikintäkter/ trafikerings- kostnader
	(1000-tal)	(1000-tal)	(1000-tal)	(1000-tal)	(1000-tal kr)	(1000-tal kr)	person- resa (kr/resa)	person- kilometer (kr/km)	utbuds- kilometer (kr/km)	person- resa (kr/resa)	person- kilometer (kr/km)	utbuds- kilometer (kr/km)	(Andel, %)
Buss	396 892	438 952	17 431 627	4 551 512	5 536 044	11 643 492	13,95	1,22	12,61	29,34	2,56	26,53	47,5
Spårväg	109 969	14 121	999 701	521 327	678 117	957 771	6,17	1,30	48,02	8,71	1,84	67,83	70,8
Tåg	69 954	57 219	4 016 060	2 882 000	2 184 106	3 190 080	31,22	0,76	38,17	45,60	1,11	55,75	68,5
Fartyg	4 702	-	-	-	49 347	187 039	10,49	-	-	39,78	-	-	26,4
Samtliga trafikslag	581 517	510 292	22 447 388	7 954 839	8 447 614	15 978 382	14,53	1,06	16,55	27,48	2,01	31,31	52,9

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 8. Trafik- och ekonomiuppgifter år 1999-2010 (2010 års priser).¹

År	Resor (Miljoner)	Utbudskilometer (Miljoner)	Sittplatskilometer (Miljoner)	Personkilometer (Miljoner)	Intäkter (Miljoner kr)					Kostnader (Miljoner kr)	
					Totala verksamhetsintäkter	Bidrag/tillskott Kommun	Bidrag/tillskott Landsting	Bidrag/tillskott Staten/Rikstrafiken	Totala bidrag/tillskott	Totala intäkter	Totala kostnader
1999	1 053	661	-	-	10 298	1 954	5 890	208	8 052	18 350	18 296
2000	1 078	676	-	-	11 161	2 046	5 881	215	8 142	19 304	19 193
2001	1 098	697	-	-	10 985	2 000	5 796	191	7 987	18 972	19 025
2002	1 103	692	-	9 528	12 088	2 216	6 186	340	8 742	20 830	20 755
2003	1 117	700	-	9 871	12 015	2 603	6 657	273	9 532	21 547	21 157
2004	1 121	676	-	10 111	12 757	2 564	6 570	266	9 400	22 157	21 730
2005	1 126	679	-	10 602	13 308	2 748	7 140	249	10 137	23 445	23 115
2006	1 185	687	-	11 166	13 739	2 851	7 644	235	10 730	24 469	25 389
2007	1 214 ^k	693	-	11 816 ^k	12 360 ^k	2 952	8 848	251	12 050	24 411 ^k	23 655 ^k
2008	1 245 ^k	709 ^k	38 852 ^k	12 210 ^k	13 742 ^k	3 751	9 758	267	13 776	27 509 ^k	26 540 ^k
2009	1 251	722	37 440 ^k	12 630	14 205	3 801	10 255	259	14 316	28 521	27 611 ^k
2010	1 288	740	38 257	12 921	14 968	4 096	10 674	224	14 993	29 961	29 846

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 9. Nyckeltal för trafikuppgifter år 1999-2010.¹

År	Invånare ² (1000-tal)	Antal bilar	Resor/ invånare	Utbudskilometer/ invånare	Sittplatskilometer/inv ånare	Personkilometer/ invånare	Bilar/1000 invånare	Medel- reslängd	Genom-snittligt antal sittplatser	Resor/utbuds- kilometer	Personkilometer/ utbudskilometer
1999	8 858	3 890 159	119	75	-	-	439	-	-	1,59	-
2000	8 872	3 998 614	122	76	-	-	451	-	-	1,59	-
2001	8 896	4 018 533	123	78	-	-	452	-	-	1,58	-
2002	8 925	4 042 792	124	78	-	1 068	453	8,64	-	1,59	13,77
2003	8 958	4 075 414	125	78	-	1 102	455	8,84	-	1,60	14,10
2004	8 994	4 113 424	125	75	-	1 124	457	8,87	-	1,66	14,96
2005	9 030	4 153 674	125	75	-	1 174	460	9,42	-	1,66	15,62
2006	9 081	4 202 446	130	76	-	1 230	463	9,43	-	1,72	16,25
2007	9 148	4 258 445	133	76	-	1 292 ^k	466	9,73 ^k	-	1,75	17,05 ^k
2008	9 220	4 276 492	135 ^k	77	4 214 ^k	1 324 ^k	464	9,81 ^k	54,79 ^k	1,76 ^k	17,22 ^k
2009	9 299	4 298 068	135	78	4 026 ^k	1 358	462	10,09	51,89 ^k	1,73	17,50
2010	9 378	4 335 152	137	79	4 079	1 378	462	10,04	51,73	1,74	17,47

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

² Medelfolkmängd (under året).

Tabell 10. Nyckeltal för ekonomiuppgifter år 1999-2010 (2010 års priser).¹

År	Totala verksamhetsintäkter per			Totala kostnader per			Totala verksamhetsintäkter/ Total kostnad (Andel, %)	Totala kostnader/ invånare	Totala verksamhetsintäkter/ invånare	Totala bidrag/ tillskott/ invånare
	resa (kr/resa)	personkilometer (kr/km)	utbudskilometer (kr/km)	resa (kr/resa)	personkilometer (kr/km)	utbudskilometer (kr/km)				
1999	9,78	-	15,58	17,38	-	27,68	56,3	2 066	1 163	909
2000	10,35	-	16,51	17,80	-	28,39	58,2	2 163	1 258	918
2001	10,00	-	15,76	17,33	-	27,30	57,7	2 139	1 235	898
2002	10,96	1,27	17,47	18,82	2,18	29,99	58,2	2 326	1 354	980
2003	10,76	1,22	17,16	18,94	2,14	30,22	56,8	2 362	1 341	1 064
2004	11,38	1,26	18,87	19,38	2,15	32,15	58,7	2 416	1 419	1 045
2005	11,82	1,26	19,60	20,53	2,18	34,05	57,6	2 560	1 474	1 123
2006	11,60	1,23	20,00	21,43	2,27	36,95	54,1	2 796	1 513	1 182
2007	10,18 ^k	1,05 ^k	17,83 ^k	19,48 ^k	2,00 ^k	34,13 ^k	52,3 ^k	2 586 ^k	1 351 ^k	1 317
2008	11,04 ^k	1,13 ^k	19,38 ^k	21,32 ^k	2,17 ^k	37,42 ^k	51,8 ^k	2 879 ^k	1 491 ^k	1 494
2009	11,35	1,12	19,69	22,07 ^k	2,19 ^k	38,27 ^k	51,5 ^k	2 969 ^k	1 528	1 540
2010	11,63	1,16	20,24	23,18	2,31	40,36	50,2	3 183	1 596	1 599

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 11. Fördelning mellan verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott respektive kostnader år 1999-2010.¹

År	Intäkter (Andel, %, av totala intäkter)					Kostnader (Andel, %, av totala kostnader)				
	Totala verksamhetsintäkter	Bidrag/tillskott Kommun	Bidrag/tillskott Landsting	Bidrag/tillskott Staten/Rikstrafiken	Totala bidrag/tillskott	Totala intäkter	Trafikeringskostnader	Kostnader för infrastruktur	Övriga kostnader	Totala kostnader
1999	56,1	10,7	32,1	1,1	43,9	100	-	-	-	-
2000	57,8	10,6	30,5	1,1	42,2	100	-	-	-	-
2001	57,9	10,5	30,6	1,0	42,1	100	-	-	-	-
2002	58,0	10,6	29,7	1,6	42,0	100	-	-	-	-
2003	55,8	12,1	30,9	1,3	44,2	100	69,8	-	30,2	100
2004	57,6	11,6	29,7	1,2	42,4	100	70,1	-	29,9	100
2005	56,8	11,7	30,5	1,1	43,2	100	69,0	-	31,0	100
2006	56,2	11,7	31,2	1,0	43,9	100	68,3	-	31,7	100
2007	50,6 ^k	12,1 ^k	36,3 ^k	1,0 ^k	49,4 ^k	100	89,3 ^k	3,1 ^k	7,6 ^k	100
2008	50,0 ^k	13,6 ^k	35,5 ^k	1,0 ^k	50,1 ^k	100	89,7 ^k	3,2 ^k	7,2 ^k	100
2009	49,8	13,3	36,0	0,9	50,2	100	89,5 ^k	3,1 ^k	7,4 ^k	100
2010	50,0	13,7	35,6	0,8	50,0	100	89,2	3,4	7,4	100

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 12. Antal resor efter trafikslag i riket år 1999-2010 (miljoner resor).¹

År	Trafikslag					Samtliga trafikslag
	Buss	T-bana	Spårväg	Tåg	Fartyg	
1999	580	273	88	105	-	1 053
2000	592	284	91	103	-	1 078
2001	601	283	95	111	-	1 098
2002	601	283	96	115	8	1 103
2003	610	279	101	120	8	1 117
2004	609	278	108	118	7	1 121
2005	608	276	110	124	8	1 126
2006	635	297	114	131	8	1 185
2007	640 ^k	303	122	142	7	1 214 ^k
2008	658 ^k	306	123	150 ^k	8	1 245 ^k
2009	660	307	124	151	9	1 251
2010	681	310	131	156	9	1 287

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 14. Antal personkilometer efter trafikslag i riket år 2002-2010 (miljoner kilometer).¹

År	Trafikslag				Samtliga trafikslag
	Buss	T-bana	Spårväg	Tåg	
2002	4 945	1 581	584	2 419	9 528
2003	5 128	1 558	429	2 757	9 871
2004	5 456	1 556	462	2 636	10 111
2005	5 764	1 541	498	2 800	10 602
2006	5 985	1 657	513	3 012	11 166
2007	6 126 ^k	1 690	548	3 452 ^k	11 816 ^k
2008	6 238 ^k	1 715	558	3 698 ^k	12 210 ^k
2009	6 187	1 715	558	4 169	12 630
2010	6 309	1 731	590	4 291	12 921

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 13. Antal utbudskilometer efter trafikslag i riket år 1999-2010 (miljoner kilometer).¹

År	Trafikslag				Samtliga trafikslag
	Buss	T-bana	Spårväg	Tåg	
1999	473	88	26	75	661
2000	487	87	26	76	676
2001	489	88	25	77	697
2002	493	89	27	83	692
2003	502	-	-	-	700
2004	495	90	17	74	676
2005	499	91	17	72	679
2006	503	94	18	68	687
2007	506	91	18	77	693
2008	529 ^k	89	19	72	709 ^k
2009	534	92	17	79	722
2010	551	89	17	83	740

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 15. Medelreslängd efter trafikslag i riket år 2002-2010 (kilometer).¹

År	Trafikslag				Samtliga trafikslag
	Buss	T-bana	Spårväg	Tåg	
2002	8,23	5,59	6,08	21,03	8,64
2003	8,41	5,58	4,25	22,98	8,84
2004	8,68	5,60	4,28	22,34	8,87
2005	9,48	5,58	4,53	22,58	9,42
2006	9,42	5,58	4,50	22,99	9,43
2007	9,57 ^k	5,58	4,50	24,24 ^k	9,73 ^k
2008	9,48 ^k	5,60	4,54	24,59 ^k	9,81 ^k
2009	9,37	5,59	4,50	27,63	10,09
2010	9,27	5,58	4,49	27,43	10,04

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 16. Resor, utbudskilometer och personkilometer efter län år 2007-2010 (1000-tal).¹

Län	Resor per år				Utbudskilometer per år				Personkilometer per år			
	2007	2008	2009	2010	2007	2008	2009	2010	2007	2008	2009	2010
Stockholm	676 261	681 798	691 049	705 981	235 991	228 913	228 517	229 243	4 761 400	4 818 000	4 872 000	4 966 000
Uppsala ²	26 093	27 188	26 700	28 400	33 188	35 443	37 500	38 148	468 680	463 458	435 000	567 800
Södermanland	9 230	9 243	9 133	9 263	12 924	13 005	12 834	13 115	184 600	184 860	182 660	185 260
Östergötland	25 935	27 220	26 516	26 183	26 740	27 656	28 235	29 319	364 342	383 673	356 654	335 805
Jönköping	16 335	16 965	16 228	16 191	19 866	20 208	21 076	22 634	190 564	204 067	196 976	197 877
Kronoberg	6 035	6 136	5 949	7 005	9 797	10 205	10 175	10 698	117 825	118 237	129 797	133 000
Kalmar	6 278	6 604	6 678	6 826	12 077	14 563	15 686	15 979	156 950	165 100	166 956	170 660
Gotland	1 224	1 202	1 143	1 165	2 935	2 943	2 558	2 521	30 600	30 050	28 575	29 125
Blekinge	7 569	7 590	7 571	7 928	9 686	11 340	12 475	12 554	169 950	163 188	141 991	146 792
Skåne	128 790	135 657	135 587	144 027	69 827	73 984	80 503	85 833	1 662 959	1 735 004	2 161 834	2 087 540
Halland	11 400	12 028	12 350	13 518	12 126	12 547	12 857	13 148	228 991	245 170	259 288	307 276
Västra Götaland	209 955	220 507	220 841	226 750	112 711	120 171	120 905	126 333	1 832 204	2 022 724	2 005 943	2 079 805
Värmland	11 081 ^k	12 088 ^k	12 358	12 424	17 059	17 883	17 550	18 766	244 911 ^k	252 785 ^k	284 328	283 986
Örebro	12 313	12 703	12 225	12 216	13 427	12 220 ^k	12 143	13 398	123 791	125 625	121 377	119 282
Västmanland	8 769	8 964	8 656	9 286	7 448	7 799	7 930	7 764	110 799	116 532	112 528	120 718
Dalarna	12 680	13 439	13 443	13 253	14 000	15 000	14 800	14 900	325 100	328 755	323 935	326 919
Gävleborg	12 467	12 949	12 302	12 721	20 245	21 200	21 246	21 310	246 995	258 290	251 634	254 615
Västernorrland	9 533	9 535	9 379	10 126	15 079	15 487	15 178	15 339	149 767	150 320	168 479	157 110
Jämtland	5 391	5 421	5 460	5 817	11 009	11 285	11 535	11 138	80 491	92 164	92 820	98 889
Västerbotten	8 636	8 878	9 196	9 954	19 051	19 381	20 125	20 116	196 973	183 442	183 656	199 060
Norrbottnen	8 421	8 542	8 357	8 464	17 873	17 927	17 727	17 279	168 105	168 210	153 370	153 320
Riket	1 214 396 ^k	1 244 657 ^k	1 251 121	1 287 498	693 059	709 160 ^k	721 555	739 535	11 815 997 ^k	12 209 654 ^k	12 629 801	12 920 839

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

² Ökningen av personkilometer mellan 2006 och 2007 beror delvis på utökningen av trafiken med Upptåget samt ny beräkningar av medelreslängd.

Bilaga 3. Om statistiken

Trafikanalys är sedan den 1 april 2010 statistikansvarig myndighet för officiell statistik om transporter och kommunikationer. Statistik om lokal och regional kollektivtrafik i Sverige ingår ämnesmässigt i transporter och kommunikationer men har ännu inte ansetts ha den kvalitet som krävs för att ingå i den officiella statistiken. Utvecklingsarbete för att förbättra statistiken pågår kontinuerligt i samarbete med uppgiftslämnarna. Till och med mars 2010 låg statistikansvaret för transporter och kommunikationer på den numera nedlagda myndigheten SIKA.

Statistik om lokal och regional kollektivtrafik har framställts sedan mitten av 1980-talet av Svensk kollektivtrafik (tidigare SLTF) och från och med år 2004 har statistiken sammanställts av SIKA. Statisticon AB har på uppdrag av SIKA/ Trafikanalys genomfört undersökningen om lokal och regional kollektivtrafik i Sverige år 2010. Uppgifterna avser kalenderåret 2010. I följande avsnitt ges en kortfattad beskrivning av undersökningen. En fullständig kvalitetsdeklaration finns i Bilaga 6.

Undersökningen omfattar trafikhuvudmän och primärkommunala trafikhuvudmän i samtliga 21 län. Totalt ingår 25 trafikhuvudmän, vilka utgörs av 21 länsövergripande trafikhuvudmän, 3 primärkommunala trafikhuvudmän (Luleå, Lund och Karlstad) samt Waxholms Ångfartyg AB.

Data har samlats in via en webbenkät under perioden februari-maj år 2011. Huvudutskicket gjordes per e-post. Efter sista svarsdatum påmindes de trafikhuvudmän som ännu inte inkommit med svar per telefon. Datainsamlingen har genomförts av Statisticon AB. Svarsandelen i undersökningen är hög, samtliga trafikhuvudmän har inkommit med uppgifter.

Databearbetningen bestod av kontroll och rättningar av uppgifter utifrån återkontakter med trafikhuvudmän som via telefon/webbformuläret kompletterade saknade eller korrigerade orimliga uppgifter. Trafikhuvudmännen har även via telefon/webbformulär gett förklaringar till uppgifter som det varit frågetecken kring.

Kontrollen av de inrapporterade uppgifterna har huvudsakligen gjorts genom jämförelser med tidigare års uppgifter. Sådana skillnader kan vara ett resultat av faktiska skillnader i trafikering och ekonomi eller så kan det eventuellt vara en indikering på att något är fel i inrapporteringen. I webbformuläret har automatiska kontroller gjorts av de inrapporterade värdena för 2010, jämfört med motsvarande värden för 2009. I de fall då differensen mellan de två årens olika värden uppgick till 15 procent eller mer uppmanades uppgiftsinlämnarna att skriva en kommentar om orsaken till skillnaden.

Statistiken redovisar antal resor, utbudskilometer, sittplatskilometer, personkilometer, verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott och kostnader för

trafikhuvudmännens lokala och regionala kollektivtrafik. Variablerna i undersökningen redovisas nedan.

Variabel	Beskrivning
<i>Resor</i>	Antal resor är ett mått på antal påstigningar i lokal och regional kollektivtrafik. Reser man tur och retur räknas det som två resor och reser man med övergång räknas varje övergång som en resa. Samtliga resor (avgiftsbelagda och kostnadsfria) per år redovisas.
<i>Utbudskilometer</i>	Utbudet ska avse den faktiskt utförda persontrafiken. Utbudskilometer är detsamma som tidtabellskilometer och exkluderar den trafik som ställs in och inkluderar den trafik som sätts in vid behov. Trafik såsom ut- och inkörning samt tomkörning bör om möjligt exkluderas. Utbudet för bantrafik mäts i vagnkilometer. Vagnkilometer är den sträcka i kilometer som vagnar upplåtna för resande framförts i järnvägs-, tunnelbane- och spårvägståg. Det vill säga, en vagn som kör en kilometer, är det samma som en vagnkilometer. Är det två vagnar som kör en kilometer, blir det två vagnkilometer och så vidare.
<i>Sittplatskilometer</i>	Uppgifter om sittplatskilometer är antalet kilometer i den utförda persontrafiken, multiplicerat med den använda fordonsparkens kapacitet avseende sittplatser.
<i>Personkilometer</i>	Antal personkilometer är ett mått av den sammanlagda reslängden. Personkilometer räknas ut genom att multiplicera den genomsnittliga reslängden (medelreslängden) med antal resor. Exempel på medelreslängd tillhandahålls. I webbenkäten finns exempel på medelreslängd för alla län, som respektive trafik huvudman kan använda om det inte finns egna framtagna medelreslängder.
<i>Verksamhetsintäkter</i>	Intäkter skall vara summan av trafikintäkter och övriga affärsintäkter.
<i>Bidrag/tillskott</i>	Bidrag/tillskott skall vara summan av bidrag/tillskott för samtliga trafikslag från kommun, landsting respektive Staten/Trafikverket.
<i>Kostnader</i>	Kostnader skall vara summan av trafikeringskostnader, kostnader för infrastruktur och övriga kostnader.
<i>Tidsåtgång</i>	Här fyller uppgiftslämnaren i den uppskattade totala tidsåtgången för att samla in och fylla i uppgifterna i föreliggande insamling. Skriv svaret i antal mantimmar. Observera att det är merkostnaden för just den här undersökningen som ska uppskattas, inte tidsåtgången för moment som ändå skulle ha gjorts inom ordinarie verksamhet.

Beträffande variabeln tidsåtgång kan nämnas att samtliga uppgiftslämnare har redovisat tidsåtgången. Tidsåtgången för åren 2007 - 2010 framgår av tabellen nedan. Vi ser att mediantiden år 2010 är 4,5 timmar, dvs. för hälften av alla uppgiftslämnare har tidsåtgången för ifyllandet av uppgifterna varit 4,5 timmar eller mindre. Det störst angivna värdet i år är 20 timmar och det minsta är en timme.

Redovisad tidsåtgång i timmar, 2007 - 2010


År	Tidsåtgång i timmar				
	Q1	Median	Q3	P90	Medelvärde
2007	3,0	5,0	6,0	8,0	5,1
2008	2,5	5,0	8,0	15,0	7,2
2009	2,0	6,0	8,0	12,0	7,3
2010	2,0	4,5	10,0	16,0	6,6

Alla trafik- och ekonomiuppgifter i föreliggande undersökning har samlats in länsvis uppdelat på trafikslag. På grund av sekretess presenteras dock inte de ekonomiska variablerna så detaljerat. Ofta finns endast en operatör för ett trafikslag i ett län vilket gör att en redovisning av kostnader och intäkter lätt blir identifierbara som uppgifter för just en specifik operatör. I den tryckta rapporten redovisas statistiken på riks- och länsnivå efter trafikslag och år. Uppgifter återfinns även på Trafikanalys hemsida, www.trafa.se.

Det finns vissa aspekter av vissa variabler som bör beaktas vid tolkning av data, se avsnitt 2.2 i kvalitetsdeklarationen i bilaga 6.

Bilaga 4. Frågeblankett på Internet

Kontaktuppgifter



Kollektivtrafik
Statistik 2010
ztest1

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

Enkätsidor:

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

Utskrifter:

[Utskrift av lämnade uppgifter](#)

KONTAKTUPPGIFTER

Denna sida är KLAR

Trafikhuvudman

Postadress

Postnummer Ort

Kontaktperson

Telefonnummer

Epost

Kommentar

Sparad : 2011-03-28 14:58:00

Resor



Kollektivtrafik
Statistik 2010

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

Enkätsidor:

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

Utskrifter:

[Utskrift av lämnade uppgifter](#)

Logga ut

RESOR

Denna sida är KLAR

Spara

	Utbud ?		Konsumtion ?	
	Vagnkilometer (1000-tal)	Sittplatskilometer (1000-tal)	Antal resor (1000-tal)	Personkilometer (1000-tal)
Buss/Bil	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Buss/Bil <input type="text"/>	<input type="text"/>
Tunnelbana	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Tunnelbana <input type="text"/>	<input type="text"/>
Spårväg	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Spårväg <input type="text"/>	<input type="text"/>
Tåg	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Tåg <input type="text"/>	<input type="text"/>
			Fartyg <input type="text"/>	
Totalt	<input type="text" value="0"/>	<input type="text" value="0"/>	Totalt <input type="text" value="0"/>	<input type="text" value="0"/>

Kommentarer till avvikelser mellan årets och föregående års värden

Grå siffror: föregående års uppgifter. Gula fält: årets uppgifter. Om årets värden avviker mer än 15% från förra årets värden rödmarkeras inmatningsfältet. Vänligen beskriv trolig anledning till avvikelserna i kommentarsrutan ovan.
Föregående års värde visas inte för sittplatskilometer eftersom det är första gången uppgiften efterfrågas.

2011-03-28 14:58:00

Ekonomi



Kollektivtrafik
Statistik 2010

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

Enkätidor:

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

Utskrifter:

[Utskrift av lämnade uppgifter](#)

Logga ut

EKONOMI

Denna sida är KLAR

Spara

INTÄKTER ?

Trafikintäkter	1000-tals kronor
Buss/Bil	<input type="text"/>
Tunnelbana	<input type="text"/>
Spårväg	<input type="text"/>
Tåg	<input type="text"/>
Fartyg	<input type="text"/>
Summa	<input type="text" value="0"/>
Övriga affärsintäkter	<input type="text"/>

Bidrag/tillskott från: 1000-tals kronor

		Varav till järnvägstrafik
Kommun	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Landsting	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Staten/Rikstrafiken	<input type="text"/>	<input type="text"/>

RESULTATSAMMANSTÄLLNING 1000-tals kronor

Intäkter	+	<input type="text" value="0"/>
Kostnader	-	<input type="text" value="0"/>
Överskott/Underskott före bidrag	=	<input type="text" value="0"/>
Bidrag/tillskott	+	<input type="text" value="0"/>
Överskott/Underskott efter bidrag	=	<input type="text" value="0"/>

KOSTNADER ?

Trafikeringskostnader	1000-tals kronor
Buss/Bil	<input type="text"/>
Tunnelbana	<input type="text"/>
Spårväg	<input type="text"/>
Tåg	<input type="text"/>
Fartyg	<input type="text"/>
Summa	<input type="text" value="0"/>
Övrig kostnader	<input type="text"/>
Kostnader infrastruktur	<input type="text"/>

Kommentarer till avvikelser mellan årets och föregående års värden

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

Tidsåtgång



Kollektivtrafik
Statistik 2010

[Välkommen](#)

[Instruktioner](#)

[Definitioner i pdf-format](#)

Enkätsidor:

-- [Kontaktuppgifter](#)

-- [Resor](#)

-- [Ekonomi](#)

-- [Tidsåtgång](#)

Utskrifter:

[Utskrift av lämnade uppgifter](#)

TIDSÅTGÅNG ?

Denna sida är KLAR

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

Antal timmar :

Sparad : 2011-03-28 14:21:00

När du är klar:

Jag har nu svarat på samtliga frågor på de 4 enkätsidorna och genom att klicka på knappen till under sänder jag härmed ett meddelande om att jag är klar.

Om du vill **ändra någon** uppgift efter att du skickat ett meddelande går det bra att ändra uppgiften och därefter på nytt klicka på knappen Sänd mina uppgifter.

Bilaga 5. Instruktioner och definitioner till frågeformuläret



Statisticon
STATISTICS & RESEARCH

Statistik om lokal och regional kollektivtrafik

Vad som samlas in

Uppgifterna som samlas in avser all utförd linjelagd trafik inom respektive trafik huvudmans ansvarsområde, gällande trafikslag så som buss, fartyg, tunnelbana, spårväg och tåg. Insamlingen avser variablerna resor, utfudskilometer, sittplatskilometer, personkilometer, intäkter, kostnader samt bidrag. Särskild kollektivtrafik så som skolresor, sjukresor och färdtjänstresor, som sker i linjelagd kollektivtrafik ska ingå. Den trafik där huvudsakligen skolresor görs, men är öppen för enstaka resenärer, ska inte redovisas i denna statistik. Trafiken räknas som särskild kollektivtrafik (skolresor) och är oftast inte linjelagd.

Uppgifterna avser helår 2010.

Definitioner

Resa

Antal resor är ett mått på antal påstigningar i lokal och regional kollektivtrafik. Reser man tur och retur räknas det som två resor och reser man med övergång räknas varje övergång som en resa. Samtliga resor (avgiftsbelagda och kostnadsfria) per år redovisas.

Personkilometer

Antal personkilometer är ett mått av den sammanlagda reslängden. Personkilometer räknas ut genom att multiplicera den genomsnittliga reslängden (medelreslängden) med antal resor. SIKAs tillhandahåller exempel på medelreslängd. I webbenkäten finns exempel på medelreslängd för alla län, som respektive trafik huvudman kan använda om det inte finns egna framtagna medelreslängder.

Utbud

Utbudet ska avse den faktiskt utförda persontrafiken. Utbudskilometer är detsamma som tidtabellkilometer och exkluderar den trafik som ställs in och inkluderar den trafik som sätts in vid behov. Trafik såsom ut- och inkörning samt tomkörning bör om möjligt exkluderas.

Uppgifter som anger utbudet för bantrafik är vagnkilometer och sittplatskilometer, det är tåg, spårväg och tunnelbana som innefattas. Uppgifter om utbud för buss anges i utbudskilometer och sittplatskilometer.

Uppgifter om sittplatskilometer är antalet kilometer i den utförda persontrafiken, multiplicerat med den använda fordonsparkens kapacitet avseende sittplatser.

Vagnkilometer är den sträcka i kilometer som vagnar upplåtna för resande framförts i järnvägs-, tunnelbane- och spårvägståg. Det vill säga, en vagn som kör en kilometer, är det samma som en vagnkilometer. Är det två vagnar som kör en kilometer, blir det två vagnkilometer och så vidare.

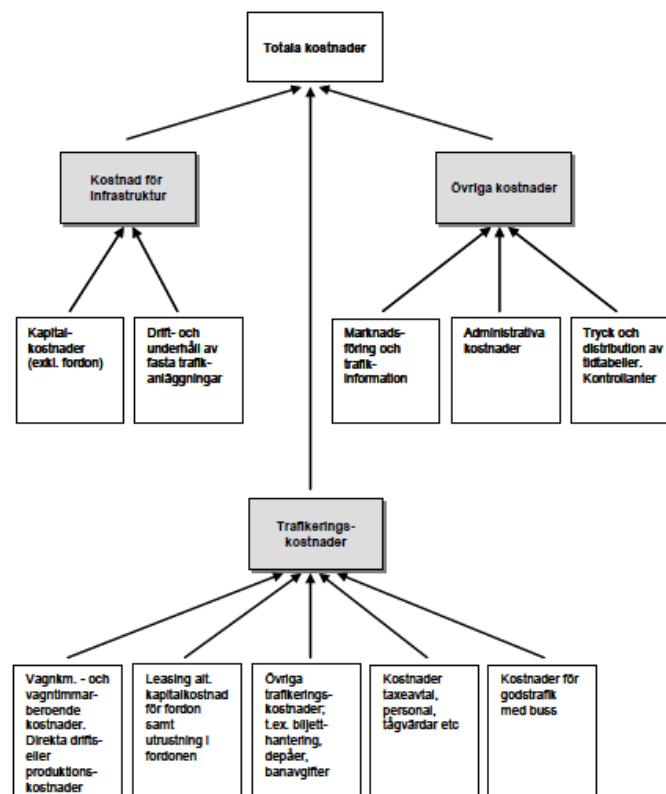
Ekonomi

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

Kostnader

Kostnader som illustreras här avser **endast** kostnader för lokal och regional allmän kollektivtrafik. Trafikhuvudmännen lämnar uppgifter om kostnader särredovisade efter:

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



Med totala kostnader avses samtliga kostnader med direkt anknytning till persontrafiksverksamheten. Dessa kostnader utgör alltså summan av de i sammanställningen ingående delposterna, vilka definieras utförligare i texten nedan.

1. Med *trafikeringskostnader* avses de direkta kostnaderna för att genomföra trafiken. Det gäller både för persontransporter och för de godstransporter som utförs med buss.

Förutom de vagnkilometer och vagnimmeberoende kostnader som då ingår, vare sig trafiken körs i egen regi eller i entreprenadform, ska leasing-, hyres- eller kapitalkostnader för fordon inkluderas. Dessutom ska kostnader för utrustning i fordonen, kostnader för depåer, biljetthantering, och banavgifter inkluderas.

Till gruppen trafikeringskostnader förs även kostnader för personal ombord på fordonen, som förare och tågvärdar, stations- och terminalpersonal, verksamma inom trafikeringsverksamheten. De eventuella fördelade trafikeringskostnader enligt taxesamarbete, samtrafik eller liknande avtal mellan trafikhuvudmän eller operatörer ingår även i trafikeringskostnaderna.

Kostnader för *godstrafik med buss* ska ingå, eftersom kostnaderna för persontrafik med buss inte alltid går att skilja från kostnaderna för godstrafik med buss. Bland annat kan persontrafiken utföras med fordon särskilt anpassade för godstrafik och med terminaler anpassade för att hantera gods. Dessutom kan avtalen för gods- och persontrafik förhandlas tillsammans och påverka varandra. Kostnaderna för godstrafiken genererar också intäkter som är en förutsättning för viss persontrafik.

2. Med *kostnader för infrastruktur* avses kapitalkostnader och kostnader för drift och underhåll av fasta trafikantläggningar som inte ligger hos kommunerna i länet.

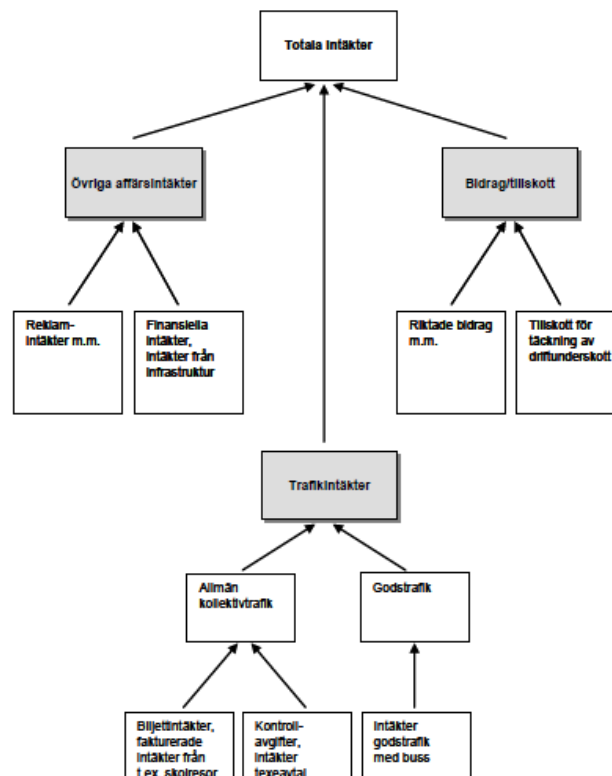
I infrastrukturkostnader ingår kapitalkostnader och underhållskostnader för hållplatser, perronger, egna spårssystem, resecentra, stationer och väderskydd. Dessa uppgifter lämnas i de fall trafikhuvudmännen har direkta egna kostnader för infrastrukturen. Kapitalkostnader för fordon ingår inte utan förs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

3. *Övriga kostnader* avser i detta sammanhang de kostnader som härrör från eller har ett direkt samband med trafikverksamhetens kostnader för information, marknadsföring och reklam samt planering, administration mm. Kostnader för verksamhet som tryck och distribution av tidtabeller och särskild färdbeviskontroll förs även hit.

Intäkter

Intäkter som illustreras här avser **endast** intäkter för lokal och regional allmän kollektivtrafik. Trafikhuvudmännen lämnar uppgifter om intäkter särredovisade efter:

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



Med *totala intäkter* avses samtliga intäkter med direkt anknytning till persontrafikverksamheten. Dessa intäkter utgör alltså summan av de i sammanställningen ovan ingående delposterna, vilka definieras utförligare i texten nedan.

1. *Trafikintäkterna* omfattar direkta intäkter från trafikanterna i form av biljettintäkter. De intäkter som faktureras, där skolresor kan ingå, ska redovisas som biljettintäkt. Kontrollavgifter och ersättningar i enlighet med taxesamarbete och samtrafik eller liknande avtal mellan trafikhuvudman eller operatörer redovisas som trafikintäkter. Dessutom ingår intäkter från sådan godstrafik med buss som *samordnats* med persontrafiken.
 2. Med *övriga affärsintäkter* avses intäkter från reklam på och i fordon och terminaler. Intäkter från försäljning av tidtabeller och andra eventuella andra finansiella intäkter redovisas som övrig affärsintäkt. Dessutom ingår trafikhuvudmannens intäkter från infrastruktur, det vill säga stationshus och resecentra om sådan verksamhet finns.
1. Med *bidrag och tillskott* avses samhällsfinansierade intäkter i form av tillköp av trafik utöver avtalat basutbud, riktade eller allmänna bidrag samt tillskott avsedda att täcka driftunderskott. Bidragen ska redovisas uppdelat för kommun, landsting och stat/rikstrafiken. I och med 2011 års insamling av 2010 års statistik ber vi er även att ange bidrag/tillskott från kommun, landsting respektive stat för järnvägstrafik

Tidsåtgång

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

INSTRUKTIONER

I menyn till vänster finns länkar olika delar av undersökningen. Genom att klicka på respektive rubrik (länk) kommer du till respektive del. Under rubriken:

- Definitioner (i pdf-format), hittar du definitioner rörande kollektivtrafik
- Kontaktuppgifter, återfinns namn och kontaktuppgifter till den som är uppgiftslämnare för ett län/kommun. Vänligen kontrollera att det är rätt person som står som uppgiftslämnare för ditt län/din kommun
- Resor, finns frågor rörande efterfrågan och utbud av resor fördelat på trafikslag
- Ekonomi, finns frågor rörande intäkter, kostnader och bidrag fördelat på trafikslag
- Tidsåtgång, uppges den totala tidsåtgången för att samla in och fylla i uppgifterna i föreliggande insamling
- Utskrifter, återfinns en utskriftsversion av lämnade uppgifter.

Viktigt att veta:

- Fyll alltid i 0 om uppgiften är noll. Om du saknar uppgifter lämnar du fältet tomt.
- I enkäten för statistik rörande resor återfinns föregående års inrapporterade uppgifter vid respektive uppgiftsfält. Dessa uppgifter anges i grå text vid respektive uppgiftsfält. Vid inmatning av 2010 års uppgifter kontrolleras dessa mot 2009 års uppgifter. Om årets värden avviker mer än 15% från förra årets värden rödmärkas inmatningsfältet. Vänligen beskriv trolig anledning till avvikelserna i kommentarsrutan. Observera dock att en avvikelse inte automatiskt behöver betyda att det är något fel på de uppgifter som lämnas.
- Exempel på medelreslängd för respektive län återfinns på enkätsidan Resor under frågetecknet vid variabeln Personkilometer.
- Till vänster på sidan finns länkar till undersökningens 4 enkätsidor. Genom att klicka på länken kommer du till inmatningssidan för ämnesområdet. Vi ber dig att besvara samtliga frågor inom varje ämnesområde. När du är klar med frågorna inom ett ämnesområde bockar du av sidan genom att markera rutan efter texten "Denna sida är klar". På detta sätt vet du vilka ämnesområden du besvarat. När du bockat av samtliga ämnesområden är enkäten färdigifyllt.
- Du kan när du vill avbryta inmatningen och logga ut för att sedan återkomma och fortsätta besvara enkäten där du slutade. De uppgifter du skrivit in sparas när du går till någon annan sida, klickar på Spara-knappen på enkätsidorna eller när du loggar ut.
- När du vill avsluta arbetspasset, avsluta alltid med Logga ut-knappen.
- När du är klar med samtliga uppgifter klickar du på knappen "Sänd mina uppgifter". Den knappen ligger på enkätsidan Tidsåtgång. Då skickas ett meddelande till Statisticon med datum och klockslag att du är färdig. Om du vill ändra någon uppgift efter att du skickat ett meddelande går det bra att ändra uppgiften och därefter skicka ett nytt meddelande.

Bilaga 6

Kvalitetsdeklaration

Innehåll

Innehåll	76
1. Inledning	78
2. Statistikens innehåll	79
2.1 Statistiska målstorheter	79
1.1.1 Uppgiftslämnare och population	80
1.1.2 Variabler	81
1.1.3 Statistiska mått.....	81
1.1.4 Redovisningsgrupper	82
2.2 Referenstider	82
2.3 Fullständighet	82
3. Statistikens tillförlitlighet	83
3.1 Tillförlitlighet totalt	83
3.2 Osäkerhetskällor	83
2.2.1 Urval	83
2.2.2 Ramtäckning	83
2.2.3 Mätning	83
2.2.4 Svartsbortfall och skattingsförfarande	86
2.2.5 Bearbetning	87
2.2.6 Modellantaganden.....	87
3.3 Redovisning av osäkerhetsmått.....	87
4. Statistikens aktualitet	89
4.1 Frekvens	89
4.2 Framställningstid.....	89
4.3 Punktlighet.....	89
5. Jämförbarhet och sam användbarhet	91
5.1 Jämförbarhet över tiden.....	91
5.2 Jämförbarhet mellan grupper.....	91
5.3 Sam användbarhet	91
6. Tillgänglighet och förståelighet	93
6.1 Spridningsformer	93
6.2 Presentation.....	93
6.3 Dokumentation.....	93
6.4 Tillgång till primärmaterial	93
6.5 Upplysningstjänster	93

7. Övrigt.....	95
----------------	----

1. Inledning

Denna bilaga utgör en kvalitetsdeklaration av undersökningen. En kvalitetsdeklaration har som ambition att beskriva alla olika moment i undersökningen på ett sådant sätt att en användare av statistiken har möjlighet att bilda sig en uppfattning om kvaliteten.

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

Denna kvalitetsdeklaration följer kapitelindelningen i skriften "Kvalitetsbegrepp och riktlinjer för kvalitetsdeklaration av officiell statistik" av Statistiska Centralbyrån i deras serie Meddelande i Samordningsfrågor 2001:1 (MiS). Undersökningen Lokal och regional kollektivtrafik ingår inte i den officiella statistiken men kan ändå kvalitetsdeklareras.

2. Statistikens innehåll

2.1 Statistiska målstorheter

De målstorheter som efterfrågas i undersökningen har varit desamma de senaste åren. I och med 2008 års undersökning tillkom det en variabel, sittplatskilometer, och i och med 2010 års undersökning efterfrågas, förutom totalt ekonomiskt bidrag, bidrag till järnvägstrafik. I bilaga 5 återfinns de definitioner som används i årets undersökning. Målstorheterna kan grupperas efter följande rubriker:

Konsumtion

Konsumtionen av kollektivtrafik avser resandet med kollektivtrafik samt antalet personkilometer. Konsumtionen redovisas uppdelat på trafikslagen på buss/bil, tunnelbana, spårväg, tåg och fartyg.¹

Tjänster

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

Intäkter och kostnader

Intäkterna för kollektivtrafiken avser trafikintäkter, övriga affärsintäkter samt bidrag/tillskott. Trafikintäkterna redovisas uppdelat på trafikslag, övriga affärsintäkter redovisas totalt och bidrag/tillskott uppdelat på bidragsgivare (kommun, landsting och stat). I 2010 års rapport redovisas för första gången bidrag från kommun, landsting och stat riktat till järnvägstrafik.

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

¹ För fartyg anges bara uppgifter om resor, ej personkilometer eller sittplatskilometer.

Nyckeltal

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

Antal personkilometer per invånare

Antal utbudskilometer per invånare

Antal sittplatskilometer på invånare

Antal resor per invånare

Antal resor per utbudskilometer

Antal personkilometer per resa (medelreslängd)

Antal personkilometer per utbudskilometer

Intäkter per resa, per personkilometer samt per utbudskilometer

Trafikintäkter per resa, per personkilometer samt per utbudskilometer

Kostnader per resa, per personkilometer samt per utbudskilometer

Trafikeringskostnader per resa, per personkilometer samt per utbudskilometer

Intäkter per kostnader

I de fall målstorheterna uttrycks per invånare har medelbefolkning under året använts. För tidpunkt t och åldersgrupp i definieras medelbefolkningen enligt

$$Bef_t^i = \frac{Bef_t^i + Bef_{t-1}^{i-1}}{2}$$

där Bef_t^i är befolkningen den 31 december år t .

1.1.1 Uppgiftslämnare och population

Uppgiftslämnarna i undersökningen är länstrafikhuvudmän samt ett fåtal primärkommunala trafik huvudmän i Sverige. Vissa län har alltså uppgiftslämnandet uppdelat på mer än en aktör. I tabellen nedan redovisas uppgiftslämnarna i årets undersökning. Till exempel i Stockholms län är både Storstockholms lokaltrafik AB och Waxholms Ångfartygs AB uppgiftslämnare. Det finns totalt 25 uppgiftslämnare vilka tillsammans utgör målpopulationen för undersökningen. Uppgiftslämnarna visas i tabellen nedan.

Län	Uppgiftslämnare
Stockholm	Storstockholms lokaltrafik AB
Stockholm	Waxholms Ångfartygs AB
Uppsala	Upplands Lokaltrafik AB
Södermanland	Länstrafiken Sörmland AB
Östergötland	ÖstgötaTrafiken
Jönköping	Jönköpings Länstrafik AB
Kronoberg	Länstrafiken i Kronoberg
Kalmar	Kalmar Läns Trafik AB
Gotland	Gotlands kommun
Blekinge	Blekingetrafiken AB
Skåne	Skånetrafiken
Skåne	Stadstrafiken i Lund
Halland	Hallandstrafiken
Västra Götaland	Västtrafik AB
Värmland	Karlstadsbuss
Värmland	Värmlandstrafik AB
Örebro	Länstrafiken Örebro AB
Västmanland	Västmanlands Lokaltrafik AB
Dalarna	Dalatrafik AB
Gävleborg	X-trafik AB
Västernorrland	Västernorrlands läns Trafik AB
Jämtland	Länstrafiken i Jämtlands Län AB
Västerbotten	Länstrafiken i Västerbotten AB
Norrbotten	Luleå Lokaltrafik AB
Norrbotten	Länstrafiken i Norrbotten AB

1.1.2 Variabler

I frågeblanketten, se bilaga 4, finns det nio svarsfält avseende konsumtion – antal resor och personkilometer. Det finns åtta svarsfält avseende utbud av kollektivtrafik – utbudskilometer/vagnkilometer och sittplatskilometer. Vidare finns det tolv svarsfält avseende intäkter och bidrag/tillskott och sju svarsfält avseende kostnader samt en avslutande fråga om tidsåtgången för uppgiftslämnandet. Detta blir sammanlagt $9+8+12+7+1=37$ svarsfält. Baserat på dessa variabler beräknas därefter ett visst antal summovariabler, t.ex. summan av antal resor med olika trafikslag. Dessa summovariabler beräknas automatiskt i Internetformuläret. Se vidare avsnitt 2.2.3 om Mätning.

1.1.3 Statistiska mått

I avsnitt 1.1.1 redovisas målstorheterna i undersökningen. De flesta av målstorheterna är av typen total, t.ex. totalt antal resor. Vissa av målstorheterna är kvoter mellan två totaler. Exempelvis är målstorheten "Antal resor per invånare" kvoten mellan antal resor och antal invånare.

1.1.4 Redovisningsgrupper

Statistiken redovisas uppdelat på län samt för riket. Vidare redovisas statistiken även uppdelat på trafikslag, men detta är snarare olika variabler än olika redovisningsgrupper. För vissa variabler redovisas även statistiken i tidsserier.

2.2 Referenstider

Samtliga variabler i undersökningen har referensperioden helåret 2010. Enda undantaget är uppgiften om tidsåtgången för uppgiftslämnandet.

2.3 Fullständighet

Trafikanalys är sedan den 1 april 2010 statistikansvarig myndighet för officiell statistik inom transport- och kommunikationsområdet. Inom ramen för detta ansvar publiceras ett flertal rapporter på hemsidan www.trafa.se. Där presenteras även undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik och även annan statistik som inte är officiell statistik.

3. Statistikens tillförlitlighet

3.1 Tillförlitlighet totalt

All statistik är behäftad med viss osäkerhet. Detta avsnitt avser att belysa olika typer av osäkerhetskällor och att diskutera dess konsekvenser på kvaliteten i resultaten. Den källa som mest påverkar osäkerheten i resultaten är mätfel. Inför förra årets undersökning genomfördes dock förändringar av definitionerna i syfte att höja kvaliteten och närmare bestämt minska mätfelen. Det finns indikationer på att det skett en harmonisering kring de uppgifter som lämnas, vilket är positivt.

En annan osäkerhetskälla är bortfall. Bortfall hanteras traditionellt via imputering av saknade värden i kollektivtrafikundersökningen. I årets undersökning har dock inget bortfall förekommit som kräver imputering, varför ingen imputering har genomförts.

3.2 Osäkerhetskällor

En vanlig indelning av osäkerhetskällor är urval, ramtäckning, svarsbortfall och bearbetning och ibland även modellantaganden. Nedan redogörs för respektive källa.

2.2.1 Urval

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

2.2.2 Ramtäckning

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

2.2.3 Mätning

Uppdatering av kontaktuppgifter

I urvalsramen finns för varje trafik huvudman uppgifter om vilken person som är uppgiftslämnare samt kontaktuppgifter till uppgiftslämnaren. För att urvalsramen

ska vara så aktuell som möjligt genomförs en uppdatering av kontaktuppgifterna innan datainsamlingen startar.

Datainsamling

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

Internetenkäten återfinns i bilaga 4. De fält med hel ram med gula fält ska uppgiftslämnaren fylla i. De fält med streckad ram är fält där summan av de ovanstående fälten automatiskt beräknas. Till höger om varje fält visades de uppgifter som lämnats föregående år, för att möjliggöra jämförelser. Detta gäller för samtliga variabler (utom för bidrag till järnvägstrafik som samlades in för första året). För de variabler där föregående års värde visas får uppgiftslämnare en markering om årets lämnade uppgift avviker mer än 15 procent från föregående års uppgift. Tanken är att uppgiftslämnaren då kan skriva en förklaring till avvikelserna i kommentarsfältet.

När en uppgiftslämnare loggat in finns allmänna anvisningar, instruktioner och definitionerna tillgängliga för uppgiftslämnarna, se bilaga 5. Dessutom finns definitionerna lättillgängligt i samband med varje efterfrågad uppgift genom en klickbar länk i form av ett frågetecken, se bilaga 4.

I tabellen nedan redovisas tidpunkter för viktiga moment under datainsamlingen. Sista svarsdatum sattes till den 25 mars (vecka 12), därefter följde telefonpåminnelser under några veckor. Datainsamlingen avslutades vecka 16, dock har senare inkomna korrigeringar beaktats.

Moment och tidpunkter under datainsamlingen 2010

Aktivitet	Vecka
Huvudutskick	7
Telefonpåminnelse	13-16
Datainsamlingen avslutas	16

Mätfel

Med osäkerhetskällan mätfel avses att det registrerade värdet på en undersökningsvariabel, d.v.s. en fråga i frågeformuläret, inte överensstämmer med det sanna värdet. Det finns ett flertal anledningar till att detta kan inträffa. Frågornas utformning samt medföljande definitioner är av stor betydelse för eventuella

mätfel. Frågorna i undersökningen har varit likartade i många år vilket innebär att uppgiftslämnarna känner igen frågorna. Mätfel kan antingen verka på ett systematiskt sätt, vilket medför skevhet i resultaten, eller på ett slumpmässigt sätt, vilket inte medför skeva resultat men osäkerheten ökar. Att utvärdera konsekvenserna av mätfel kräver omfattande utvärderingsstudier vilka inte ligger inom ramen för denna undersökning.

För att hjälpa uppgiftslämnarna när uppgifterna matas in via Internetformuläret redovisas föregående års värde till höger om inmatningsfältet (dock inte för bidrag till järnvägstrafik då det är en ny variabel i årets undersökning). Om årets värde avviker mer än 15 procent från föregående års värde får uppgiftslämnaren en markering. Detta är en enkel och bra metod att avhjälpa rena inmatningsfel. Vid stora avvikelser har uppgiftslämnaren uppmanats att kommentera orsaken. I vissa fall har dock förklaringen antingen helt utelämnats, varit svår att tolka eller på annat sätt varit bristfällig. I dessa fall har Statisticon återkontaktat uppgiftslämnarna för att få en förklaring. Statisticon har lyckats komma i kontakt med samtliga berörda uppgiftslämnare. Statisticon har fått godtagbara förklaringar till avvikelserna eller så har uppgiftslämnaren korrigerat sina lämnade uppgifter. Ett exempel på en godtagbar förklaring till en stor avvikelse är om trafikhuvudmannen genomfört en stor investering under ett år.

I tidigare års undersökning blev Statisticon uppmärksam på att distinktionen mellan allmän och särskild kollektivtrafik inte är helt uppenbar. I Figur 1 i rapporten i avsnitt 3.1 påpekas att denna undersökning avser allmän kollektivtrafik, inte *särskild* kollektivtrafik (skolskjuts, färdtjänst och sjukresor). I 2007 års undersökning fanns det exempel på huvudmän som i redovisningen av t.ex. kostnader för kollektivtrafiken har inkluderade den särskilda kollektivtrafiken. Från och med 2008 års undersökning har denna distinktion, samt andra aspekter, förtydligats genom förändringarna i definitionerna. Förhoppningsvis är det ingen uppgiftslämnare som fortfarande inkluderar t.ex. kostnader för särskild kollektivtrafik i sina lämnade uppgifter.

Rörande jämförelser bakåt i tiden bör nämnas att insamlingsmetoden för uppgifterna om *utbudskilometer* varierat mellan åren. Fram till år 2002 samlades all statistik in av Svensk kollektivtrafik (fd SLTF). För år 2003 och 2004 samlade Banverket in trafikuppgifter (resor, utbudskilometer och personkilometer) för tåg, spårväg och tunnelbana medan trafikuppgifterna för buss och båt tillsammans med alla ekonomiuppgifter samlades in av Transek AB. Avseende år 2005 samlade Transek AB in samtliga uppgifter via trafikhuvudmännen. Även avseende år 2006-2010, då Statisticon ansvarat för insamlingen, har samtliga uppgifter samlats in via trafikhuvudmännen. Ytterligare en aspekt rörande utbudskilometer värd att nämna är att i definitionerna från och med 2007 års undersökning har det skett ett förtydligande att rörande spårtrafik avses vagnkilometer, begreppet utbudskilometer är inte relevant inom spårtrafik. Tidigare års definitioner har inte varit helt tydliga i denna distinktion. Det finns indikationer på att vissa uppgiftslämnare tidigare år har använt det som kallas tågakilometer för att mäta utbudet för spårtrafik. Om tåget består av en vagn är tågakilometer och vagnkilometer liktydigt, men vanligare är att tåget har flera vagnar vilket medför att vagnkilometer alltid är större än tågakilometer. De

uppgiftslämnare som tidigare år lämnat uppgifter om tåtkilometer men från och med förra året lämnar vagnkilometer kommer att få ett högre värde avseende utbudet jämfört med tidigare år.

Ytterligare en indikation på måttfel är om det partiella bortfallet är stort. I instruktionen till uppgiftslämnarna står det "Fyll alltid i 0 om uppgiften är noll" samt "Om du saknar uppgift lämnar du fältet tomt". Detta betyder att samtliga fält ska fyllas i om uppgift finns, eller är 0. Dock är ett flertal fält inte applicerbara för en majoritet av uppgiftslämnarna. Det är t.ex. endast i Stockholm som det finns tunnelbana. Enligt instruktionen ska då uppgiftslämnaren ange 0 på uppgifter om tunnelbana snarare än lämna fältet tomt. Om uppgiftslämnare som inte har tunnelbana då istället har lämnat fältet tomt skall detta principiellt betraktas som partiellt bortfall. Detta är dock möjligtvis en alltför sträng definition. Om man använder en mer liberal definition av partiellt bortfall och studerar i vilken mån en uppgiftslämnare har avstått från att lämna svar där ett svar borde registreras är det partiella bortfallet försumbart. Med bortfall borde avses att trafikhuvudmannen har den verksamhet som svarsfältet avser. Utifrån denna mer liberala syn kan noteras att partiellt bortfall endast förekommer för variabelerna sittplatskilometer samt bidrag till järnväg.

Överlag gör Statisticon bedömningen att det partiella bortfallet är litet i undersökningen vilket medför att osäkerheten i resultaten beroende på partiellt bortfall är negligerbart.

Beträffande variabeln tidsåtgång är tanken att den totala tidsåtgången för att samla in och fylla i uppgifterna ska anges. Det har kommit till Statisticons kännedom att vissa trafikhuvudmän delar upp uppgiftslämnandet på flera olika personer inom organisationen. I en sådan situation är tanken med frågan om tidsåtgång att den *sammanlagda* tidsåtgången² för alla personer ska anges. Det är okänt för Statisticon huruvida detta förfaringsätt tillämpas eller inte. En uppgiftslämnare har inte lämnat uppgifter om tidsåtgång medan övriga har uppgivit uppskattad tidsåtgång för att inkomma med statistiken.

2.2.4 Svartsbortfall och skattingsförfarande

Svartsbortfall kan delas upp i två komponenter: objektsbortfall och partiellt bortfall. Med objektsbortfall menas att svar saknas helt och hållet från en uppgiftslämnare. Samtliga uppgiftslämnare har inkommit med svar vilket gör att objektsbortfallet är noll procent. Med partiellt bortfall menas att en uppgiftslämnare har avstått från att besvara en eller flera frågor. I föregående avsnitt konstaterades att det partiella bortfallet är begränsat. Detta har medfört att ingen imputering har använts för att kompensera för det partiella bortfallet.

Skattingsförfarandet bygger endast på (ovägd) summering av uppgifterna för att t.ex. erhålla rikstotaler.

² Med tidsåtgång avses mertid, se definitionen i bilaga 5.

2.2.5 Bearbetning

Data från de uppgiftslämnare som besvarade undersökningen via Internet lagrades under datainsamlingen direkt i en databas. Som nämnts ovan har 2010 års värden kontrollerats mot föregående års värden. I vissa fall har uppgiftslämnaren återkontaktats för att lämna en förklaring till avvikelserna mellan 2009 och 2010 års uppgifter. I de flesta av dessa återkontakter fick Statisticon godtagbara förklaringar till avvikelserna. I ett fåtal fall ändrade uppgiftslämnaren sina uppgifter.

I databearbetningsfasen har data bearbetats i flera steg på Statisticon till en slutlig analysdatabas vilken har använts som datakälla för att skapa tabellverket. I processen med att bearbeta data kontrolleras samtliga vidtagna steg innan de godkänns. Detta arbete utgår från Statisticons normer för arbete med statistik – Good Statistical Practice (GSP) – vilka regleras via interna styrdokumentet, s.k. Standard Operating Procedures (SOP).

2.2.6 Modellantaganden

Inga modellantaganden förekommer.

3.3 Redovisning av osäkerhetsmått

Inga osäkerhetsmått redovisas i tabellrapporten.

4. Statistikens aktualitet

4.1 Frekvens

Undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik genomförs årligen.

4.2 Framställningstid

Datainsamlingen påbörjades vecka 8 och avslutades vecka 16. Därefter pågår databearbetning, tabellframställning och rapportskrivning till vecka 24.

4.3 Punktlighet

Publiceringen av undersökningen Lokal och regional kollektivtrafik 2010 görs i juni. Rapporten publiceras tillsammans med ett pressmeddelande på Trafikanalys hemsida, www.trafa.se.

5. Jämförbarhet och sam användbarhet

5.1 Jämförbarhet över tiden

Jämförbarheten i årets undersökning om Lokal och regional kollektivtrafik med tidigare års undersökningar är avseende vissa variabler något sämre. Detta beror på förändringarna i definitionerna som genomfördes i samband med 2007 års undersökning. Undersökningsvariablerna (så när som på definitionerna), målstorheterna och redovisningsgrupperna har varit samma i många år.

5.2 Jämförbarhet mellan grupper

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

5.3 Sam användbarhet

Det finns olika aspekter på sam användbarhet med annan statistik. En aspekt är huruvida olika indelningsgrunder i tabellverket stämmer överens med indelningsgrunderna i annan statistik. Uppdelningen av tabellerna på län möjliggör sam användning med all annan typ av statistik med denna indelningsgrund.

En annan aspekt på sam användbarhet är huruvida undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik kan sam användas med annan statistik t.ex. inom transportområdet för att ge en helhetsbild av området. Trafikanalys är statistikansvarig myndighet för statistik inom transport- och kommunikationsområdet och inom ramen för detta uppdrag publicerar Trafikanalys resultat från flera olika undersökningar. Just nu pågår arbetet med att skapa ett statistiksystem som omfattar all kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. Inom ramen för detta kommer hela statistiksystemet inom kollektivtrafik och samhällsbetalda resor att granskas bland annat utifrån sådana aspekter som sam användbarhet mellan statistik, jämförbara variabler skall skapas och så vidare. En första publikation baserad på detta system utkom under 2005, "Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor 2003"

6. Tillgänglighet och förståelighet

6.1 Spridningsformer

Rapporten Lokal och regional kollektivtrafik 2010 sprids via Trafikanalys hemsida www.trafa.se.

6.2 Presentation

Presentationen av resultaten framgår av tabellverket och rapporten. Presentationen av kvalitetsdeklarationen framgår av denna bilaga.

6.3 Dokumentation

Dokumentationen av resultaten och genomförande av undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik framgår av rapporten och kvalitetsdeklarationen.

6.4 Tillgång till primärmaterial

Ansökan om tillgång till primärmaterial prövas av Trafikanalys.

6.5 Upplysningstjänster

Frågor rörande kollektivtrafik i allmänhet kan ställas till Christina Akbar (010-414 42 36, christina.akbar@trafa.se) på Trafikanalys. Frågor rörande rapporten, tabellverket och kvalitetsdeklarationen kan ställas till Charlotta Danielsson (08 - 402 29 02, charlotta.danielsson@statisticon.se) på Statisticon AB.

7. Övrigt

Projektledare för undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik har på Statisticon AB varit Charlotta Danielsson och på Trafikanalys Christina Akbar. Statisticon AB har författat rapporttexten och kvalitetsdeklarationen, avsnittet om Sveriges busspark har skrivits av Christina Akbar.



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
Sveavägen 90
113 59 Stockholm

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