



**Lokal och regional
kollektivtrafik 2011** **Statistik
2012:16**
Local and regional
public transport 2011

**Lokal och regional
kollektivtrafik 2011** **Statistik
2012:16**
**Local and regional
public transport 2011**

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: 2012-06-27

Detta är en korrigerad version färdigställd i maj 2013.

För detaljer se Kvalitetsdeklarationen i Bilaga 6 avsnitt 7.

Förord

På 1950-talet var kollektivtrafikens andel nära 50 procent. Sedan dess har det totala resandet (exklusive flyg) i kilometer nästan sexdubblats. Kollektivtrafikens betydelse sett över denna långa period minskar dock, mätt i andel. Persontransportarbetet med kollektivtrafik har mer än fördubblats under samma period. Av allt resande inom Sverige på väg, järnväg och sjö utgör kollektivtrafiken idag 18 procent av alla personkilometer. Det senaste decenniet har dock resandet med kollektivtrafik ökat i absoluta tal och även marginellt ökat som andel av det totala resandet.

Den nya kollektivtrafiklagen trädde i kraft 1 januari 2012 och har för avsikt att tydliggöra det regionala ansvaret för all kollektivtrafik och samtidigt öppna upp för konkurrens. Lagens avsikt är att skapa större utbud och valfrihet för resenärerna. Trafikanalys har i uppdrag av regeringen att de närmaste åren följa effekterna av den nya lagen och resultaten från denna utvärdering redovisas i särskilda rapporter på Trafikanalys hemsida.

Föreliggande rapport beskriver med statistik resandet med lokal och regional kollektivtrafik, det vill säga kollektivtrafik inom ett läns gränser. Statistiken täcker resande med buss, tåg, spårväg, tunnelbana och fartyg och sträcker sig fram till och med 2011. Rapporten har producerats av Statisticon AB på uppdrag av Trafikanalys. Projektledare på Statisticon AB har varit Charlotta Danielsson och på Trafikanalys Andreas Holmström.

Stockholm i juni 2012

Per-Åke Vikman

Avdelningschef

Detta är en korrigerad version färdigställd i maj 2013. För detaljer se Kvalitetsdeklarationen i Bilaga 6 avsnitt 7.

Innehåll

Sammanfattning	7
Summary	9
1 Inledning	11
1.1 Begrepp och lagrum	12
1.2 Definitioner.....	13
1.3 Kollektivtrafikens utveckling.....	14
1.4 Aktuella utredningar.....	14
1.5 Regional trafik.....	15
1.6 Kollektivtrafikens andel av persontransportarbetet	16
2 Lokal och regional kollektivtrafik	19
2.1 Konsumtion.....	19
2.2 Tjänster.....	24
2.3 Ekonomi.....	27
3 Sveriges busspark	35
3.1 Antal bussar.....	35
3.2 Medelkörsträckor	37
3.3 Bussarnas drivmedel	37
3.4 Antal passagerare i bussarna	38
3.5 Ålder på bussarna.....	39
3.6 Vilka har busskörkort?	41
Bilaga 1. Ordlista	43
Bilaga 2. Tabeller	45
Bilaga 3. Om statistiken	63
Bilaga 4. Blanketter	67
Bilaga 5. Instruktioner och definitioner till frågeformuläret	71
Bilaga 6. Kvalitetsdeklaration	77

Sammanfattning

Resandet med lokal och regional kollektivtrafik ökar stadigt i Sverige. Under år 2011 uppgick de lokala och regionala kollektivtrafikresorna med buss, tunnelbana, spårväg, tåg och fartyg till 1 344 miljoner resor. Det är en ökning med fyra procent sedan år 2010 och med 25 procent sedan år 2000.

Resandet med buss stod för den största ökningen i Sverige under året, 38 miljoner resor. Resandet med spårväg ökade med 19 miljoner resor och resandet med tåg med 11 miljoner resor under året. Resandet med tunnelbana minskade istället något.

Antalet resor med kollektivtrafik ökade i nära nog samtliga län under år 2011. Störst var ökningen i Hallands län, 14 procent.¹ I Kronobergs län, Västmanlands län, Jämtlands län och Norrbottens län minskade istället antalet resor i kollektivtrafiken, om än marginellt.

Antalet kollektivtrafikresor per invånare har ökat stadigt i Sverige under det senaste decenniet. Sedan år 2000 har antalet resor per person ökat med 16 procent, eller från 122 till 142 resor per invånare och år.

Storstadsregionerna Stockholms län, Västra Götalands län och Skåne län dominerar på många sätt inom kollektivtrafiken. Invånarna i Stockholms län åkte flest kollektivtrafikresor per invånare, 348 resor, under år 2011. Andra län där invånarna reste mycket kollektivt var Västra Götaland, Skåne län och Uppsala län, med 162, 120 respektive 86 resor per invånare. Det är att jämföra med Gotland, där varje invånare företog endast 21 resor med länets kollektivtrafik under år 2011.

De kortaste resorna skedde i storstadsregionerna. I Stockholms län var varje resa endast sju kilometer lång i genomsnitt, och i Västra Götaland var genomsnittet per resa nio kilometer lång under året. De längsta resorna företogs i de mer glest befolkade länen. I Hallands län var varje resa i genomsnitt 29 kilometer lång - längst i hela riket. Även i Dalarnas län, Kronobergs län, Kalmar län och på Gotland var genomsnittsresorna relativt långa, mellan 25 och 26 kilometer per resa.

Utbudet av trafikslag varierar mellan länen. Tunnelbana finns enbart i Stockholms län. Spårväg finns till största delen i Västra Götaland och marginellt i Stockholm och Östergötland. På Gotland erbjuds endast buss. I nära nog samtliga svenska län var buss det vanligaste färdssättet under året, med undantag för Stockholm, där tunnelbana var något vanligare, och Västra Götaland, där invånarna åkte nästan lika mycket buss och spårväg.

¹ Västra Götalands ökning på 18 procent kan hänföras till en ny uppskattning av stämpningsbenägenheten, och motsvarar inte en verklig förändring i resandet under detta enda år. Resandet som har rapporterats år 2008–2010 har legat för lågt.

De tjänster som länen erbjuder inom kollektivtrafiken anges i utbudskilometer (antalet utförda kilometer i kollektivtrafiken) och sittplatskilometer (antalet utförda kilometer i kollektivtrafiken multiplicerat med fordonsparkens sittplatskapacitet). Det totala antalet utbudskilometer för den svenska kollektivtrafiken uppgick under år 2011 till 777 miljoner kilometer. Det är en ökning med 37 miljoner kilometer, eller fem procent, under år 2011. Uppsala län hade det största utbudet kollektivtrafik under året, 120 utbudskilometer kollektivtrafik per invånare. Stockholms län och Jämtlands län hade också ett stort utbud per invånare, 114 respektive 91 kilometer. Lägst antal utbudskilometer per invånare erbjöds i Västmanlands län, endast 31 kilometer per invånare.

Under år 2011 bekostades kollektivtrafiken i Sverige till knappt hälften av intäkterna från själva verksamheten och till drygt hälften av bidrag och tillskott av olika slag. De sammanlagda kostnaderna för rikets kollektivtrafik uppgick till cirka 34 miljarder kronor. Intäkterna från själva verksamheten var 16 miljarder kronor. Resterande del av kostnaderna täcktes av bidrag/tillskott från landsting, kommuner samt staten. Under året stod landstingen för 71 procent av bidragen/tillskotten, kommunerna för 28 procent medan resterande en procent kom från staten.

Andelen intäkter kontra bidrag/tillskott i finansieringen av kollektivtrafiken skiljer sig markant mellan de olika länen. Högst självfinansieringsgrad under år 2011 hade Skåne län med 60 procent, följt av Hallands län med 57 procent. Gotlands län och Kalmar län hade lägst självfinansieringsgrad. På Gotland kom endast 21 procent av intäkterna från den egna verksamheten och i Kalmar län 29 procent.

Statistiken visar att kostnaderna för kollektivtrafiken har ökat mer än själva verksamhetsintäkterna under det senaste decenniet. Under år 2011 kostade en kollektivtrafikresa i riket i genomsnitt 25 kronor medan verksamhetsintäkten var knappt 12 kronor per resa. År 2000 kostade en resa 19 kronor och inbringade 11 kronor (i 2011 års priser). Under de jämförda åren har sålunda andelen bidrag/tillskott ökat och självfinansieringsgraden minskat inom kollektivtrafiken (även om siffrorna inte är helt jämförbara eftersom en viss justering har skett vad gäller definition av verksamhetsintäkter mellan åren).

Summary

Travelling by public transport is steadily increasing in Sweden. In 2011 the number of trips (recorded as the number of boardings) made by bus, underground, light rail, train and ship amounted to 1 344 million. This represents an increase by four percent over the last year and 25 percent since 2000.

Trips by bus have shown the greatest increase, with 38 million more trips made during 2011 than 2010. Trips made by light rail increased by 19 million and trips made by train by 11 million during the same period. Travelling by underground decreased somewhat.

The number of trips made by public transport increased in the majority of the counties in 2011. The largest increase was in Halland County with 14 percent.² The counties of Kronoberg, Västmanland, Jämtland and Norrbotten however experienced a marginal decrease in public transport trips.

The number of trips per capita has increased steadily over the last decade. Since 2000 the number of trips made per inhabitant and year has increased from 122 to 142, or by 16 percent.

The counties of Stockholm, Västra Götaland and Skåne, that cover the metropolitan municipalities, dominate public transport. In 2011 the inhabitants of Stockholm County made 348 trips per person, the highest number of trips per capita in the country. Other counties with a high number of trips per capita were Västra Götaland, Skåne and Uppsala with 162, 120 and 86 trips per inhabitant respectively. This can be compared with Gotland, where each inhabitant made only 21 trips with public transport in 2011.

The shortest trips were made in those counties that cover the metropolitan municipalities. In Stockholm County the average trip length was 7 km, and in Västra Götaland County 9 km. The longest trips are generally undertaken in more sparsely populated counties. In Halland County each trip averaged 29 km while the average trips in the counties of Dalarna, Kronoberg, Kalmar and Gotland varied between 25 and 26 km.

The type of public transport offered differs between the counties. It is only possible to travel by underground in Stockholm County. The counties of Västra Götaland, Östergötland and Stockholm, have light rail systems. While most of the counties have rail systems, in Gotland it is only possible to travel by bus. In almost all counties, however, bus is the most well used type of transport. The

² The increase of 18 per cent in Västra Götaland is explained by an updated measurement of the propensity of passengers to stamp their travelcards, and does not correspond to a real increase in the number of trips taken during this one year. The travelling reported for 2008–2010 was understated.

exceptions are Stockholm County, where more trips are made by underground, and Västra Götaland, where travel by light rail and by bus is equally common.

In 2011 a total of 777 million vehicle kilometres of public transport was offered in Sweden. This is an increase by 37 million kilometres, or five percent, compared to the year before. Uppsala County offered the most public transport per capita, 120 vehicle kilometres per inhabitant in 2011. The counties of Stockholm and Jämtland also offered a high number of vehicle kilometres per inhabitant, 114 and 91 km respectively. Västmanland County offered the lowest number of vehicle kilometres per inhabitant, 31 km.

The total cost of public transport in Sweden in 2011 was SEK 34 billion, while revenues were SEK 16 billion. Revenue funding thus accounts for almost half of the cost for public transport provision; the other half comes from a variety of subsidies. County funding amounted to 71 percent of the total subsidies, municipal funding to 28 percent and 1 percent of the subsidies came from state funding.

The proportion of revenues and subsidies differs significantly between counties. Skåne County has the highest rate of revenue funding at 60 percent, followed by Halland County with 57 percent. The counties of Gotland and Kalmar had the lowest rate of revenue funding with 21 and 29 percent respectively.

Over the last decade, the cost of public transport provision increased by more than the actual business revenue at a national level. In 2011 the average cost of one journey by public transport was SEK 25 while the average business revenue per journey was SEK 12. In 2000 the average journey was SEK 19 and the average business revenue SEK 11 (in 2011 prices). This means that over the last decade the proportion of subsidy has increased relative to revenues. (However, note that the figures not are strictly comparable, since the definition of revenue has changed somewhat between the two years.)

1 Inledning

I denna rapport presenteras statistik över *lokal och regionala kollektivtrafik* som genomförs i Sverige. Syftet med undersökningen är att beskriva och följa utvecklingen av kollektivtrafiken. Uppgifterna hämtas från respektive trafik huvudmans ansvarsområde (sedan 1/1 2012 från respektive regional kollektivtrafikmyndighet) och avser all utförd linjelagd trafik med buss, tunnelbana, spårväg, tåg och fartyg. Undersökningen genomförs sedan 1 april 2010 av Trafikanalys. Innan dess genomfördes den av SIKA.³

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

Rapport 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 av den svenska kollektivtrafiken, de tjänster som kollektivtrafiken erbjuder samt 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

³ 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.⁴

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 den indelning som gäller för kollektivtrafikstatistiken. I statistiksystemet ingår bland annat lokal och regional allmän kollektivtrafik, framledes förkortat till lokal och regional kollektivtrafik, vilken redovisas i föreliggande rapport.

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.

De transportpolitiska målen⁵ visar de politiskt prioriterade områdena inom den statliga transportpolitiken. De är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom

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

⁵ Mål för framtidens resor och transporter, prop. 2008/09:93

transportområdet, exempelvis hur myndigheterna ska prioritera bland olika önskemål och behov när de genomför sina uppdrag.

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

Därutöver är det flera statliga myndigheter som utgör viktiga aktörer inom utvecklingen av kollektivtrafiken. Trafikverket ska enligt sin instruktion verka för kollektivtrafikens utveckling. Trafikverket ska även verka som samordnare av kollektiv persontrafik i hela landet⁶. Genom trafikavtal ska denna myndighet lösa tillgänglighetsbrister på kollektivtrafik för interregionala resor, men statligt medfinansiering ges också till bland annat vissa lokala och regionala kollektivtrafikanläggningar.

På lokal och regional nivå ansvarade trafikmyndigheterna för kollektivtrafiken till och med 31/12 2011 enligt lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik (1997:734). Sedan 1/1 2012 gäller den nya kollektivtrafiklagen (Prop 2009/10:200, Lag 2010:1065) som öppnar upp den lokala och regionala kollektivtrafiken för konkurrens, och ger de nya kollektivtrafikmyndigheterna ansvaret för regionala trafikförsörjningsprogram för att tillgodose ett grundläggande utbud. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna (och de tidigare trafikmyndigheterna) upphandlar i sin tur vanligen den subventionerade trafikeringen från olika operatörer.

1.2 Definitioner

I den här rapporten definieras *en resa* som 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. Definitionen av *personkilometer* är den sammanlagda reslängden och *medelreslängden* resornas genomsnittliga längd.

Utbudskilometer definieras som antalet utförda vagn- eller fordonskilometer i kollektivtrafiken. *Sittplatskilometer* definieras som antalet utförda kilometer i kollektivtrafiken multiplicerat med fordonsparkens sittplatskapacitet. Eventuella ståplatser i fordonen räknas alltså inte in i måttet.

Kostnaderna omfattar dels trafikeringarkostnader för varje trafikslag, dels övriga kostnader som till exempel underhåll av fordonsparken och infrastruktur. Här tas också kostnader upp för den infrastruktur som inte kan hänföras till ett specifikt trafikslag. *Verksamhetsintäkterna* omfattar trafikintäkterna för varje trafikslag, och också övriga affärsintäkter som inte kan inordnas under något specifikt

⁶ Tidigare låg detta ansvar hos Rikstrafiken. Hela Rikstrafikens verksamhet fördes över till Trafikverket från och med den 1 januari 2011.

trafikslag. *Bidragen/tillskotten* till den svenska lokala och regionala kollektivtrafiken kommer från kommunerna, landstingen och staten (Trafikverket).

1.3 Kollektivtrafikens utveckling

Kollektivtrafiken har en relativt lång historia. Redan på 1800-talet färdades allmänheten med ångbåtar. Sedermera kom trafiken att utvecklas genom att de större städerna fick spårvagnar som först var hästdragna och senare elektrifierade. Genom förbränningsmotorns tillkomst under senare delen av 1800-talet försågs droskor med motor, vilket medförde uppkomsten av såväl taxi som bussar. Under 1900-talet ökade samhällets intresse för kollektivtrafik och fram till slutet av 1970-talet var kollektivtrafikmarknaden splittrad mellan olika företag med sina respektive taxor och biljettsystem.⁷

Som ett led i att förbättra lokal och regional persontrafik beslutade riksdagen år 1978⁸ att tillsätta en huvudman inom varje län med ansvar för den lokala och regionala kollektivtrafiken på väg, det vill säga busstrafik. Huvudmannens huvudsakliga uppgifter var att besluta om trafikutbud och taxor. År 1997 gjordes en förändring⁹ som innebar att bestämmelserna om organisationsformerna var i stort sett oförändrade med den skillnaden att kommuner och landstingen nu benämndes länstrafikansvariga.

I och med den nya kollektivtrafiklagen¹⁰ öppnas den lokala och regionala kollektivtrafiken upp för konkurrens, där huvudsyftet är att ge möjlighet till ett förbättrat kollektivtrafikutbud som skall gynna resenärerna och samhället. Kollektivtrafikmyndigheterna sammanställer regionala trafikförsörjningsprogram för att tillgodose ett grundläggande utbud som får stödjas med allmänna medel. Härtill är det fritt för privata aktörer att starta trafik var som helst under förutsättning att det meddelas senast tre veckor innan start.

1.4 Aktuella utredningar

Uppföljning av de transportpolitiska målen

Den lokala och regionala kollektivtrafiken kan ses som en del av den grundläggande samhällsservicen vilken har betydelse för uppfyllande av de transportpolitiska målen. Det övergripande målet för transportpolitiken, att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet, preciseras genom ett funktionsmål (tillgänglighet) och ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa).¹¹

⁷ Erik Sundström. Utveckling av en integrerad tjänst: En fallstudie inom kollektivtrafikbranschen (2006).

⁸ Om åtgärder för att förbättra lokal och regional kollektiv persontrafik (prop.1977/78:92).

⁹ Lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik (1997:734).

¹⁰ Prop 2009/10:200, Lag 2010:1065

¹¹ Mål för framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:93)

Den senaste uppföljningen av det transportpolitiska målet och dess delmål presenteras i en rapport från Trafikanalys (rapport 2012:4). Under året har flera mått som används i bedömningarna för funktionsmålets precisering utvecklats i negativ eller horisontell riktning. Vad gäller lokal kollektivtrafik sammanfattas där (sid 91) "...att det har varit en viss ökning av utbudet av lokal och regional kollektivtrafik de senaste åren, samtidigt som resandet har ökat. I Stockholm, Göteborg och Malmö verkar trängseln i kollektivtrafiken därmed ha ökat. I övriga landet påvisar statistiken ingen ökad trängsel, men lokal kollektivtrafik har haft en större prisökning relativt övriga varor och tjänster. Förutsättningarna för att resa kan därmed inte anses ha förbättrats i den lokala och regionala kollektivtrafiken."

Effekterna av marknadsöppningen på järnväg samt av den nya kollektivtrafiklagen

Det sker för närvarande marknadsöppningar för konkurrens i kollektivtrafiken. Interregionala persontransporter på järnväg är sedan 1 oktober 2010 (med full effekt 11 december 2011) helt öppna för konkurrens¹² och från och med 1 januari 2012 är den lokala och regionala kollektivtrafiken öppen för konkurrens¹³. Detta kan, åtminstone på sikt, leda till förändringar av kollektivtrafikutbudet. Trafikanalys har i uppdrag av regeringen att följa utvecklingen och utvärdera effekterna de närmaste åren¹⁴ och Transportstyrelsen följer utvecklingen mer långsiktigt. Under 2011 har ingen direkt förändring skett interregionalt, framför allt just för att den nya tågplan 2012 trädde i kraft först 11 december 2011. Vad gäller lokal och regional kollektivtrafik kan nämnas att få av de 21 regionala kollektivtrafikmyndigheterna hittills har fått in anmälningar om att köra kommersiella busslinjer 2012. I flera fall handlade det om redan befintlig kommersiell trafik som kört med myndigheternas godkännande och endast i ett fåtal län har enstaka nya busslinjer startats.

Trafikanalys har lämnat in en utvärderingsplan och en årsrapport till Näringsdepartementet 2011¹⁵ och presenterar en andra årsrapport mot slutet av 2012.

1.5 Regional trafik

En effekt av marknadsöppningarna är också att det blir en ny definition av vad som ska betraktas som regional trafik. Länsgränsrestriktioner samt begreppet "lokal kollektivtrafik" tas bort. Regional trafik kommer 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.¹⁶

¹² *Konkurrens på spåret* (prop. 2008/09: 176)

¹³ *Ny kollektivtrafiklag* (prop. 2009/10: 200)

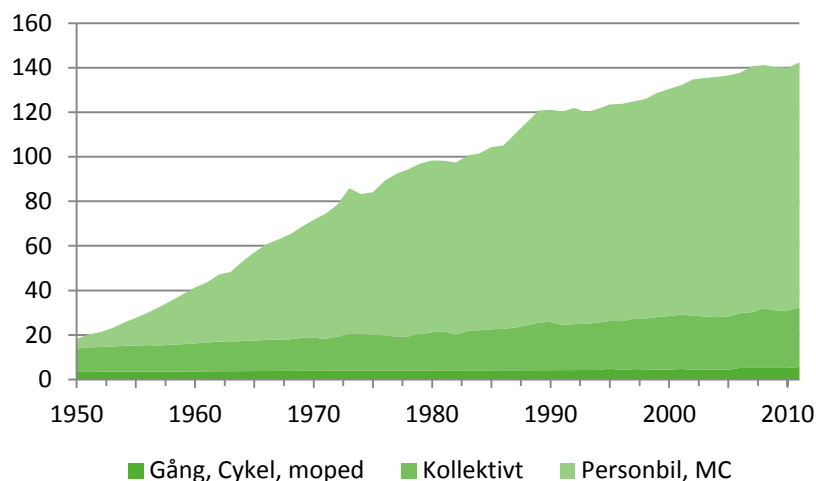
¹⁴ Näringsdepartementet N2010/7904/TE

¹⁵ Trafikanalys. Marknadsöppningar i kollektivtrafiken - utvärderingsplan 2011 – 2014 (2011:4) samt Trafikanalys. Utvärdering av marknadsöppningar i kollektivtrafiken – rapport 2011 (2011:9)

¹⁶ *Ny kollektivtrafiklag* (prop. 2009/10: 200) s. 58

1.6 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 som hade en andel högre än 20 procent för kollektivtrafikens andel av persontransportarbetet. I USA var år 2002 mindre än fem procent av det totala persontransportarbetet kollektivtrafik.¹⁷



Figur 1.2: Transportarbete (miljarder personkilometer) med olika trafikslag (exklusive flyg), 1950-2011. Källa: <http://trafa.se/sv/Statistik/Transportarbete/>.

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

Resvaneundersökningen¹⁸ visar att 18 procent av arbetsresorna sker kollektivt medan 12 procent av samtliga resor sker kollektivt. Kollektivtrafikandelen är av naturliga skäl högre i de befolkningstäta regionerna, där kollektivtrafiken till stor del nyttjas av arbetspendlare.

Sveriges befolkning är starkt koncentrerad till ett antal regioner. Närmare hälften av befolkningen bor i en av de tre storstadsregionerna Stockholm, Malmö och Göteborg. Väl fungerande kollektivtrafik ger då möjlighet att välja bostadsort mer fritt i förhållande till platsen där vi arbetar eller studerar. Att sådana förändringar

¹⁷ Transek AB. Kollektivtrafikens marknadsutveckling – tendenser och samband (2006:43).

¹⁸ Trafikanalys. RVU Sverige – den nationella resvaneundersökningen 2011. 2012-06-14

sker just nu visar sig bland annat i att det framför allt är den regionala kollektivtrafiken ökar, särskilt regionaltågtrafiken. I många områden i landet har denna fördubblats det senaste årtiondet. I vissa områden ökar den årligen med upp till 15-20 procent.¹⁹

Trafikanalys har tidigare konstaterat att brister i dagens transportsystem (i de tre storstadsregionerna), främst uttryckt som förseningar, kan värderas till 8,5 miljarder kronor per år.²⁰ Bristerna inkluderar dålig prioritet för busstrafik samt begränsad spårkapacitet som påverkar framkomlighet och bidrar till tidsförluster. Sårbarhet är också ett problem.

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

¹⁹ KOLL framåt – Nationell handlingsplan för kollektivtrafikens framtida utveckling (VV publikation: 2008:33).

²⁰ Trafikanalys. Arbetspendling i storstadsregionerna – en nulägesanalys (2011:3)

2 Lokal och regional kollektivtrafik

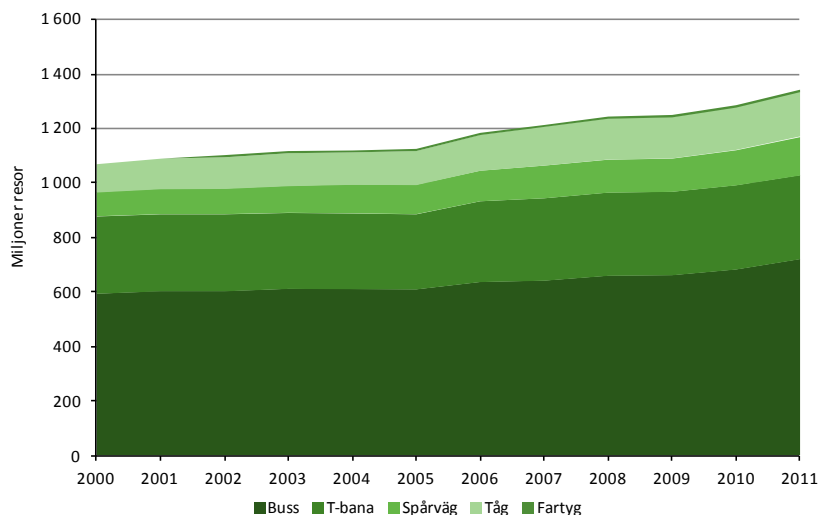
I detta avsnitt presenteras statistik kring den lokala och regionala kollektivtrafiken. Uppgifterna presenteras efter år, trafikslag och län i tre delar. *Den första delen* presenterar konsumtionen av den lokala och regionala kollektivtrafiken. *Den andra delen* presenterar de tjänster som kollektivtrafiken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

2.1 Konsumtion

Konsumtionen av lokal och regional kollektivtrafik presenteras i detta avsnitt efter antal utförda resor, antal genomförda personkilometer och medelreslängd.

Resor

Under år 2011 uppgick antalet lokala och regionala kollektivtrafikresor med buss, tunnelbana, spårväg, tåg och fartyg till 1 344 miljoner (Figur 2.1). Det är en ökning med fyra procent sedan föregående år och en ökning på knappt 25 procent sedan år 2000.



Figur 2.1: Antal resor per trafikslag i riket år 2000-2011. Miljoner resor.

I figur 2.1 redovisas antalet resor per trafikslag i Sverige mellan åren 2000 och 2011. Buss är det vanligaste kollektiva färdmedlet, som har en andel på drygt 50 procent av allt kollektivresande under hela perioden. Under år 2011 stod bussresor för 53 procent av samtliga lokala och regionala kollektivtrafikresor i

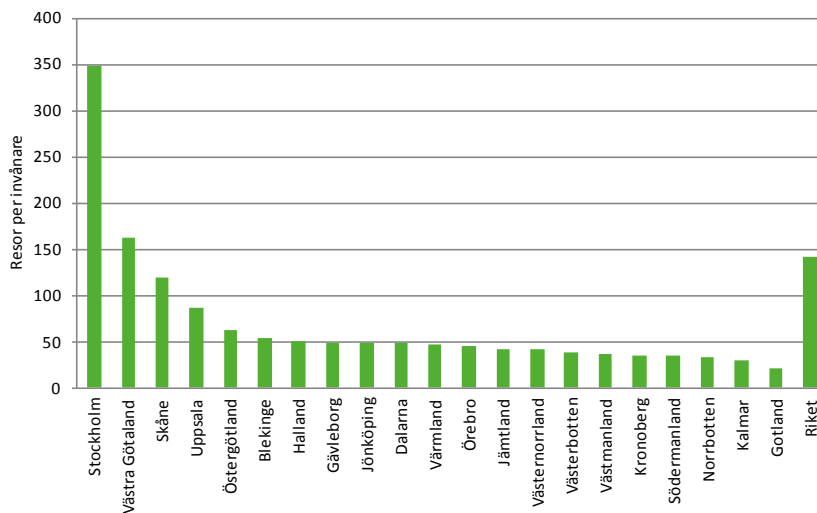
Sverige, medan 23 procent skedde med tunnelbana, 12 procent med tåg och cirka 11 procent med spårväg.

Av den totala ökningen av kollektivresorna i Sverige stod buss för två tredjedelar, eller närmare bestämt 38 miljoner resor. Resandet med spårväg ökade med 12 miljoner resor och resandet med tåg med 8 miljoner resor. Resandet med tunnelbana låg däremot på i stort sett samma nivå, med en minskning på 1 miljon resor.

Antalet utförda resor med kollektivtrafik ökade i de flesta länen under år 2011. Störst var ökningen i i Hallands län, 14 procent. Störst minskning var det i Jämtlands län, 8 procent och i Kronobergs län, 7 procent. Även länen Västmanland och Norrbotten minskade antalet resor i kollektivtrafiken, om än marginellt. För ytterligare statistik, se Tabell 16 i Tabellbilagan.

Totalt sett har, som tidigare nämnts, antalet kollektivtrafikresor ökat mellan år 2000 och 2011, från 1 078 till 1 344 miljoner resor. Resandet med spårväg har under den tiden ökat mest procentuellt sett, med 57 procent, tätt följt av resor med tåg som ökat med 59 procent. Bussresandet har ökat med 21 procent och resandet med tunnelbana med knappt 9 procent. Resandet med fartyg förekommer sparsamt inom kollektivtrafiken.

Den markanta ökningen i kollektivtrafikresandet i Sverige under det senaste decenniet kan delvis förklaras av att Sveriges befolkning ökat. Statistiken visar dock att antalet resor per invånare i riket också har stigit under samma period. Mellan åren 2000 och 2011 har antalet ökat från 122 till 142 resor per invånare och år, vilket motsvarar 16 procent (se Tabell 9 i Tabellbilagan).



Figur 2.2: Antal resor per invånare efter län år 2011.

Figur 2.2 redovisar antal utförda resor per invånare under år 2011, fördelade efter län. Invånarna i Stockholms län gjorde flest resor per invånare, 348 resor per år. Andra län där invånarna reste mycket kollektivt under året är Västra Götaland, Skåne och Uppsala län med 162, 120 respektive 86 resor per

invånare. På Gotland företog varje invånare endast 21 resor med kollektivtrafiken per år.

I tabell 2.1 redovisas antalet resor per invånare under år 2011 efter trafikslag och län. I nära nog samtliga av Sveriges län gjordes de klart flesta kollektivtrafikresor per invånare med buss. Undantagen var Stockholms län, där flest resor per invånare gjordes med tunnelbana, och Västra Götaland, där invånarna åkte nära nog lika mycket buss och spårväg.

Alla län utom Gotland erbjuder tågtrafik.²¹ Tunnelbana erbjuds endast i Stockholm, medan spårväg återfinns i Stockholm, Göteborg och Jönköping.

Tabell 2.1: Antal resor per invånare efter trafikslag och län år 2011.

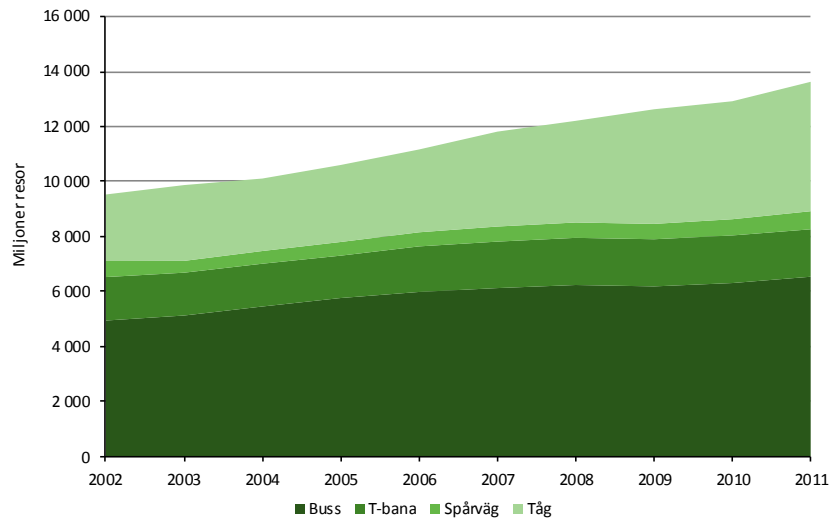
Län	Resor per invånare					Totalt
	Buss	Tåg	Spårväg	Tunnelbana	Fartyg	
Stockholm	140	44	13	149	2	348
Uppsala	73	13	-	-	-	86
Södermanland	35	-	-	-	-	35
Östergötland	46	6	10	-	-	62
Jönköping	43	5	-	-	-	49
Kronoberg	30	5	-	-	-	35
Kalmar	30	-	-	-	-	30
Gotland	21	-	-	-	-	21
Blekinge	41	12	-	-	1	54
Skåne	88	31	-	-	-	120
Halland	32	19	-	-	-	51
Västra Götaland	80	8	71	-	3	162
Värmland	44	3	-	-	-	47
Örebro	43	2	-	-	-	45
Västmanland	34	2	-	-	-	36
Dalarna	47	2	-	-	-	48
Gävleborg	46	3	-	-	-	50
Västernorrland	41	0	-	-	-	42
Jämtland	43	-	-	-	-	43
Västerbotten	39	-	-	-	-	39
Norrbottn	34	-	-	-	-	34
Riket	76	17	15	33	1	142

Personkilometer

Med tanke på att antalet resor med kollektivtrafiken har ökat är det inte så överraskande att även antalet personkilometer har ökat.²²

²¹ I Kalmar län finns såväl buss- som tågtrafik, men av redovisningstekniska skäl redovisas all konsumtion av trafik i länet under buss. Vad gäller utbud särredovisas uppgifterna på buss respektive tåg. Såväl Södermanland (genom MÅLAB) som de fyra Norrlandslänen (genom Norrtåg AB) bedriver också tågtrafik, men de har inte lämnat fullständiga uppgifter om den.

²² Uppgiftslämnarna anger konsumtion i form av personkilometer och antal resor. Genomsnittlig reslängd är personkilometer dividerat med antal resor.



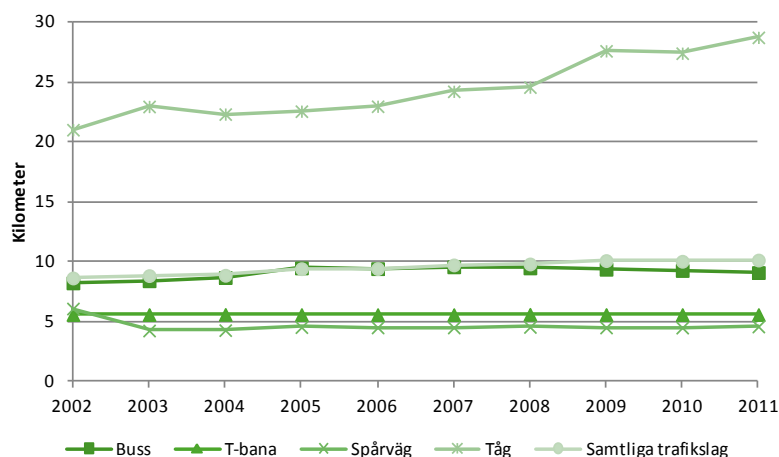
Figur 2.3: Resande per trafikslag i riket år 2002-2011, miljoner personkilometer.

Figur 2.3 redovisar den svenska kollektivtrafiken efter trafikslag under åren 2002-2011, mätt i antal personkilometer. Under år 2011 konsumerades 13,6 miljarder personkilometer kollektivtrafik i Sverige. Det är en ökning med drygt 5 procent jämfört med föregående år och med 43 procent sedan år 2002.

Konsumtionen av tågresor i form av personkilometer har ökat markant i Sverige sedan år 2002, med nästan 95 procent. Konsumtionen av bussresor har ökat med 32 procent under samma tid, med spårväg med drygt 13 procent och med tunnelbana med 9 procent.

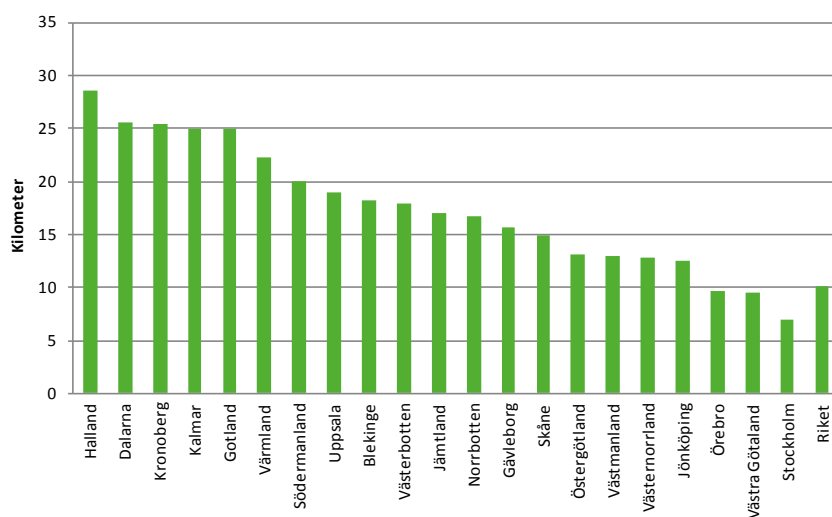
Resans genomsnittliga längd

Under det senaste decenniet har tågresenärerna i Sverige gjort allt längre resor. Den genomsnittliga resan med tåg var 29 kilometer per resa under år 2011 - en ökning med fem procent sedan föregående år och med 37 procent sedan år 2002, visar figur 2.4. De genomsnittliga reslängderna för de övriga trafikslagen har, med vissa variationer mellan åren, hållit sig på ungefär samma nivå sedan år 2002.



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

Medellängden på kollektivtrafikresorna varierar rejält mellan de olika länen, visar figur 2.5. I Hallands län var varje resa i genomsnitt 29 kilometer lång under år 2011 – längst i hela riket. Även i Dalarnas län företogs relativt långa resor, här var medelreslängden 26 kilometer per resa. Kortast medellängd på resorna inom kollektivtrafiken hade storstadsregionerna Stockholms län, Västra Götalands län och Örebro län. I Stockholms län var varje resa endast sju kilometer i genomsnitt under året, i Västra Götaland nio kilometer och i Örebro län knappt 10 kilometer lång.



Figur 2.5: Medelreslängd efter län år 2011.

Tabell 2.2 visar medelreslängden inom den svenska kollektivtrafiken under år 2011 fördelat på både trafikslag och län. Kalmar, Gotlands och Dalarnas län hade de i genomsnitt längsta bussresorna, varje bussresa var i genomsnitt 25 kilometer lång. I Stockholm var istället den genomsnittliga bussresan endast 6 kilometer lång. De längsta tågresorna företogs i Gävleborgs län. Där var

tågresorna i genomsnitt 85 kilometer långa. I Uppsala var genomsnittet per resa 57 kilometer och i Blekinge och Kronobergs län 54 kilometer. De kortaste tågresorna företogs i Västmanlands och Stockholms län. Där var resorna i genomsnitt endast 13 respektive 16 kilometer långa.²³

Tabell 2.2: Medelreslängd efter trafikslag och län år 2011.

Län	Medelreslängd				Totalt
	Buss	Tåg	Spårväg	Tunnelbana	
Stockholm	6	16	3	6	7
Uppsala	12	57	-	-	19
Södermanland	20	-	-	-	20
Östergötland	12	39	3	-	13
Jönköping	9	42	-	-	13
Kronoberg	21	54	-	-	25
Kalmar	25	-	-	-	25
Gotland	25	-	-	-	25
Blekinge	8	54	-	-	18
Skåne	7	37	-	-	15
Halland	17	48	-	-	29
Västra Götaland	9	58	5	-	9
Värmland	21	47	-	-	22
Örebro	9	27	-	-	10
Västmanland	13	13	-	-	13
Dalarna	25	45	-	-	26
Gävleborg	11	85	-	-	16
Västernorrland	13	41	-	-	13
Jämtland	17	-	-	-	17
Västerbotten	18	-	-	-	18
Norrbottn	17	-	-	-	17
Riket	9	29	5	6	10

2.2 Tjänster

De tjänster som erbjuds inom den lokala och regionala kollektivtrafiken presenteras i detta avsnitt i *utbudskilometer* och *sittplatskilometer*. Tanken är att utbudet ska spegla den faktiskt utförda persontrafiken.²⁴

Utbudskilometer

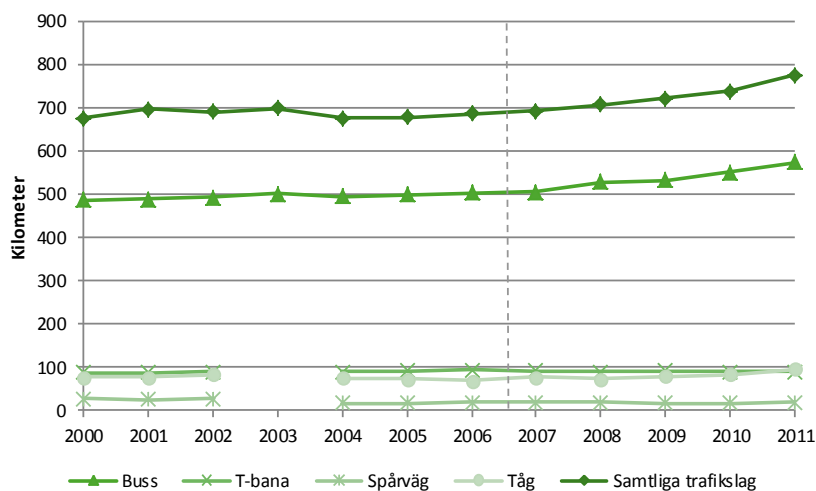
Det totala antalet utbudskilometer för den svenska kollektivtrafiken uppgick under år 2011 till 777 miljoner kilometer (se Figur 2.6). Det är ökning med 37 miljoner kilometer, eller fem procent, under år 2011.

Under året stod bussarna stod för 74 procent av det totala utbudet i kollektivtrafiken, mätt i utbudskilometer. Tolv procent av landets utbud bestod av tåg, elva procent av tunnelbana och två procent av spårväg. Antalet

²³ I Kalmar län finns såväl buss- som tågtrafik, men av redovisningstekniska skäl redovisas all konsumtion av trafik i länet under buss. Vad gäller utbud särredovisas uppgifterna på buss respektive tåg. Såväl Södermanland som de fyra Norrlandslänen bedriver också tågtrafik, men har inte lämnat fullständiga uppgifter om den.

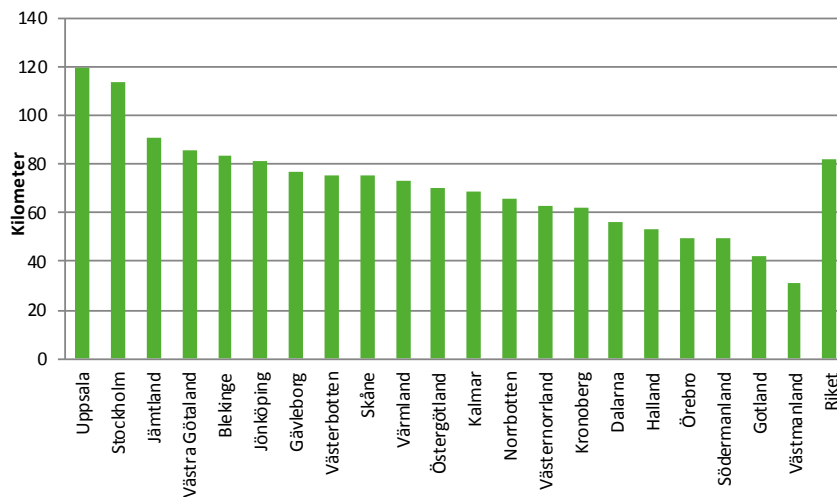
²⁴ Utbudskilometer är för bussar detsamma som tidtabellskilometer, där trafik som ställs in exkluderas och den trafik som sätts in vid behov inkluderas i statistiken. Vidare exkluderas trafik såsom ut- och inkörning samt tomkörning. För bantrafik är det vagnkilometer som avses, det vill säga den sträcka (i kilometer) som vagnar upplåtna för resande framförts i tåg-, tunnelbane- och spårvägstrafik.

utbudskilometer för buss och tåg har ökat något sedan föregående år, medan de andra trafikslagen inte uppvisar någon nämnvärd variation.



Figur 2.6: Antal utbudskilometer efter trafikslag i riket år 2000-2011. Miljoner kilometer.

Sett till hela decenniet så ökade utbudet inom kollektivtrafiken med 15 procent mellan år 2000 och år 2011. Denna ökning ska dock tolkas med viss försiktighet, eftersom de presenterade siffrorna vad gäller spårtrafik för år 2000 och 2011 inte är jämförbara fullt ut. Detta markeras med den streckade linjen i Figur 2.6 ovan.²⁵ Dock kan siffrorna vad gäller buss anammas som de är. Under hela perioden har bussutbudet ökat med 18 procent.



Figur 2.7: Antal utbudskilometer per invånare efter län år 2011.

²⁵ Definitionerna för hur utbudskilometer beräknas för spårtrafik har ändrats mellan år 2006 och år 2007. För ytterligare information, se SIKAs Statistik 2008:17.

Figur 2.7 redovisar antalet utbudskilometer av kollektivtrafik per invånare under år 2011, fördelat på län. Uppsala län hade det största utbudet kollektivtrafik under år 2011 – 120 utbudskilometer per invånare. Stockholms län och Jämtlands län visade också ett stort utbud per invånare, 114 respektive 91 kilometer. Lägst antal utbudskilometer per invånare erbjöds i Västmanlands län, endast 31 kilometer per invånare.

Som tidigare nämnts så erbjuder inte alla länstrafikhuvudmän alla trafikslag i sitt län. Tunnelbana finns enbart i Stockholm. Spårväg finns i Stockholm, Östergötland och Västra Götaland. På Gotland erbjuds endast buss²⁶.

Tabell 2.3: Antal utbudskilometer per invånare efter trafikslag och län år 2011.

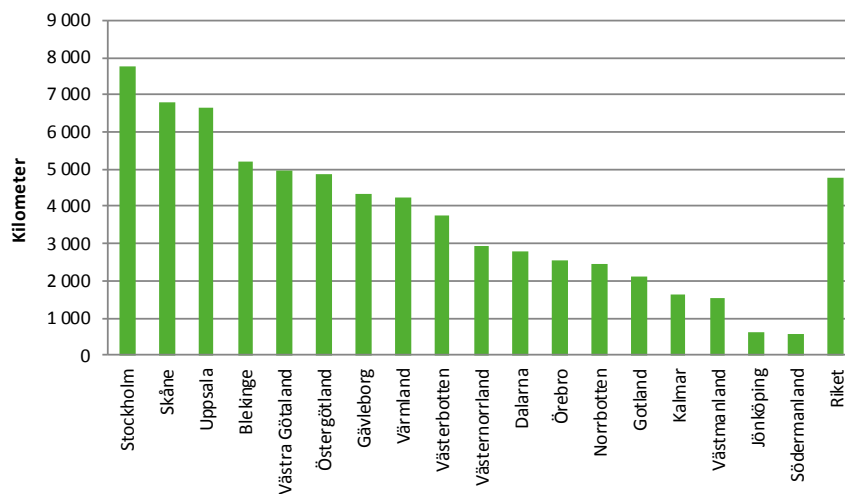
Län	Utbudskilometer per invånare				Totalt
	Buss	Tåg	Spårväg	Tunnelbana	
Stockholm	57	13	2	43	114
Uppsala	110	10	-	-	120
Södermanland	49	-	-	-	49
Östergötland	58	10	3	-	70
Jönköping	49	32	-	-	82
Kronoberg	57	5	-	-	62
Kalmar	61	8	-	-	69
Gotland	42	-	-	-	42
Blekinge	49	35	-	-	84
Skåne	58	17	-	-	75
Halland	43	10	-	-	53
Västra Götaland	71	6	9	-	86
Värmland	61	11	-	-	73
Örebro	49	-	-	-	49
Västmanland	31	-	-	-	31
Dalarna	56	-	-	-	56
Gävleborg	61	17	-	-	77
Västernorrland	60	3	-	-	63
Jämtland	91	-	-	-	91
Västerbotten	75	-	-	-	75
Norrbottn	66	-	-	-	66
Riket	61	10	2	9	82

Tabell 2.3 redovisar antalet utbudskilometer per invånare efter trafikslag och län under år 2011. I de flesta län dominerar bussutbudet, mätt i utbudskilometer. Spårtrafiken utgör en betydande inslag i vissa storstads-län. I Stockholms län är utbudet av tunnelbana nära nog lika stort som av buss, och i Blekinge län samt Jönköpings 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.

Sittplatskilometer

Uppgifter om antalet erbjudna sittplatskilometer samlades in första gången för året 2008. Kronobergs län, Hallands län och Jämtlands län har inte haft möjlighet att redovisa denna uppgift för år 2011, vilket gör att dessa län har utelämnats ur Figur 2.8.

²⁶ I Kalmar län finns såväl buss- som tågtrafik, men av redovisningstekniska skäl redovisas all konsumtion av trafik i länet under buss. Vad gäller utbud särredovisas uppgifterna på buss respektive tåg. Såväl Södermanland som de fyra Norrlandsläna bedriver också tågtrafik, men har inte lämnat fullständiga uppgifter om den.



Figur 2.8: Antal sittplatskilometer per invånare efter län år 2011. ²⁷

Under år 2011 erbjöds i riket²⁸ i genomsnitt 4 768 sittplatskilometer per invånare (Figur 2.8). Variationen är stor mellan länen. Stockholms län, Skåne län och Uppsala län har störst utbud av sittplatskilometer per invånare. I Stockholms län erbjöds 7 776 sittplatskilometer per invånare medan det i Södermanlands län, som har det i sittplatskilometer mätt minsta utbudet, erbjöds endast 563 sittplatskilometer per invånare under samma period.

2.3 Ekonomi

I detta avsnitt redovisas den lokala och regionala kollektivtrafikens kostnader, verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott. Samtliga ekonomiuppgifter har räknats om till 2011 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.²⁹

Kostnader, verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott

Under år 2011 uppgick de totala kostnaderna för den lokala och regionala kollektivtrafiken i Sverige till cirka 34 miljarder kronor³⁰. Intäkterna från själva verksamheten var 16 miljarder kronor. Knappt hälften av den svenska kollektivtrafikens verksamhet finansierades därmed av intäkter, och drygt hälften med hjälp av bidrag och tillskott av olika slag.

Mellan år 2010 och 2011 ökade kostnaderna för kollektivtrafiken med 11 procent, medan verksamhetsintäkterna ökade med 6 procent. Ända sedan år 2000 har kostnaderna för kollektivtrafiken ökat mer än intäkterna. Kostnaderna ökade med

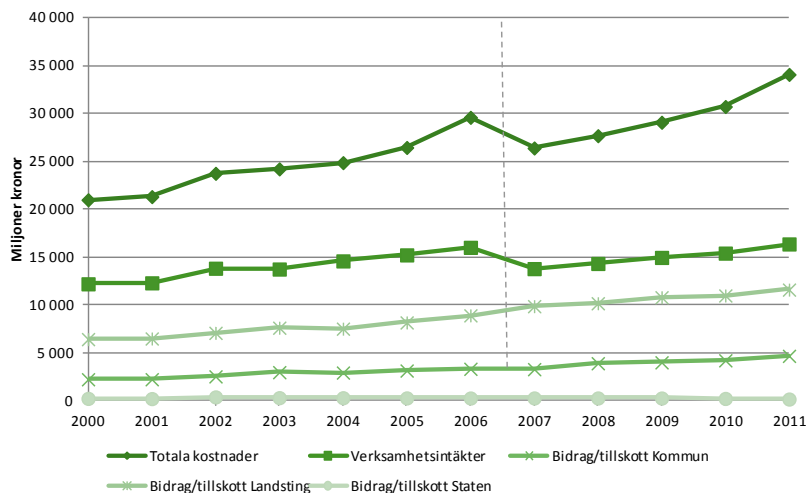
²⁷ För sammanlagt 18 av landets 21 län har uppgifter lämnats. De län för vilka inga siffror har redovisats har utelämnats ur figuren.

²⁸ Riksgenomsnitt beräknat på de 18 län som redovisat sittplatskilometer

²⁹ För ytterligare information, se SIKAs Statistik 2008:17.

³⁰ Här ingår även en post för drift och underhåll på ca 2 miljarder kronor som inte redovisades 2010.

62 procent under perioden medan verksamhetsintäkterna ökade med endast 34 procent.



Figur 2.9: Kostnader, verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott i riket år 2000-2011. Miljoner kronor.³¹

Figur 2.9 beskriver förhållandet mellan kostnader, verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott för hela rikets lokala och regionala kollektivtrafik under åren 2000-2011. Under år 2011 erhöll kollektivtrafiken totalt 16,5 miljarder kronor i bidrag/tillskott från landstingen, kommunerna och staten. Även verksamhetsintäkterna var 16,5 miljarder kronor. Bidragen/tillskotten fördelades på följande vis: 71 procent kom från landstingen, 28 procent från kommunerna och resterande 1 procent adderades från staten.

Bidragen/tillskottet från kommunerna respektive landstingen har ökat rejält under perioden 2000-2011. Kommunerna har en ökning på 109 procent, de har alltså mer än dubblat sina bidrag, och för landstingen kan en ökning om cirka 80 procent noteras. Bidragen/tillskotten från staten har istället minskat med 29 procent under samma period. År 2000 bidrog staten med 236 miljoner kronor till kollektivtrafiken medan motsvarande belopp år 2011 (från Trafikverket) uppgick till 167 miljoner kronor.³²

Som tidigare konstaterats dominerar Stockholms län inom många områden av den svenska kollektivtrafiken. Där finns det största utbudet, de största intäkterna och också de största kostnaderna. Under år 2011 uppgick de totala verksamhetsintäkterna (trafikintäkter samt övriga affärsintäkter) för Stockholms läns kollektivtrafik till drygt 7 miljarder kronor, vilket motsvarar 44 procent av rikets totala verksamhetsintäkter för lokal och regional kollektivtrafik under året.

³¹ 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.

³² I Trafikverkets årsredovisning (dnr TRV 2011/53199A) anges att 448 miljoner kronor betalats ut under 2011 till regionala kollektivtrafikanläggningar inklusive resecentrum och spårfordon, vilket är betydligt mer än de 167 miljoner kronor som enkätsvaren summerar till.

Också kostnader för lokaltrafiken var störst i landet i Stockholms län, knappt 15 miljarder eller 43 procent av rikets totala kostnader för kollektivtrafiken.

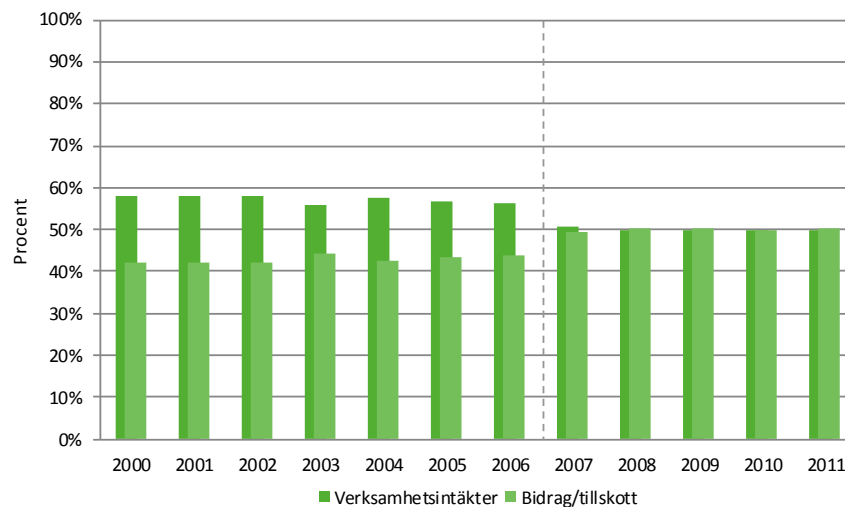
Även Skåne län och Västra Götalands län har en omfattande kollektivtrafik, med stora verksamhetsintäkter och kostnader för sin trafik. Båda regionerna hade verksamhetsintäkter motsvarande 2,5 miljarder kronor vardera under år 2011. Kostnaderna varierade dock: Skåne län betalade totalt 4 miljarder kronor för sin trafik, medan Västra Götaland betalade 5,6 miljarder kronor. För mer information om varje läns intäkter respektive kostnader för den lokala och regionala kollektivtrafiken under år 2011, se Tabell 1 respektive Tabell 5 i Tabellbilagan.

Självfinansiering och bidragsfördelning

Som framgått ovan är den lokala och regionala kollektivtrafiken delvis samhällsfinansierad. Ett sätt att beskriva kollektivtrafikens ekonomi är genom att redovisa självfinansieringsgraden, det vill säga hur stor del av trafikens kostnader som täcks av själva verksamhetsintäkterna. Under år 2011 finansierades, som nämnts ovan, knappt 50 procent av den lokala och regionala svenska kollektivtrafiken av den egna verksamheten. Resterande andel finansierades av bidrag och tillskott från kommuner, landsting och stat.

Figur 2.10 visar fördelningen mellan verksamhetsintäkterna och bidragen/tillskotten för den svenska kollektivtrafiken under åren 2000-2011. Andelen bidrag/tillskott i finansieringen har ökat något under senare år. Mellan åren 2000 och 2007 utgjorde verksamhetsintäkterna mer än hälften av den totala finansieringen. Sedan år 2008 har kollektivtrafiken endast till hälften finansierats av den egna verksamheten, och till hälften av bidrag/tillskott från landsting, kommuner och stat.

Under år 2011 finansierades den lokala och regionala kollektivtrafiken på följande vis, sett till hela riket: Den egna verksamheten finansierade knappt 50 procent av trafiken, landstingen finansierade drygt 34 procent, kommunerna drygt 14 procent och staten knappt en procent. År 2000 finansierade den egna verksamheten istället 58 procent av trafiken. Drygt 31 procent finansierades av landstingen, knappt 11 procent av kommunerna och drygt en procent av staten.



Figur 2.10: Fördelning mellan verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott i täckningen av kollektivtrafikens kostnader i riket år 2000-2011. Andel (%).³³

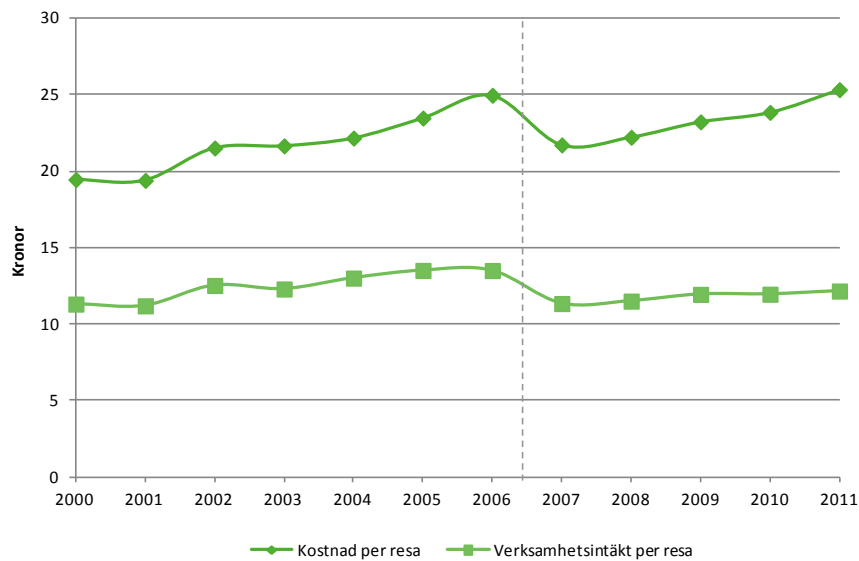
Stor försiktighet ska dock iakttas vid jämförelser mellan åren. Definitionerna för verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott ändrades mellan år 2006 och år 2007, vilket markeras med ett streck mellan åren i Figur 2.10 ovan. För ytterligare information, se SIKA Statistik 2008:17.

Självfinansieringsgraden varierar stort bland länen (se Tabell 1 i Tabellbilagan). Högst självfinansieringsgrad under år 2011 hade Skåne län med 60 procent, följt av Hallands län med 57 procent. Gotlands län och Kalmar län hade lägst självfinansieringsgrad. På Gotland kom endast 21 procent av intäkterna från den egna verksamheten och i Kalmar län 29 procent.

Kostnader och verksamhetsintäkter per resa

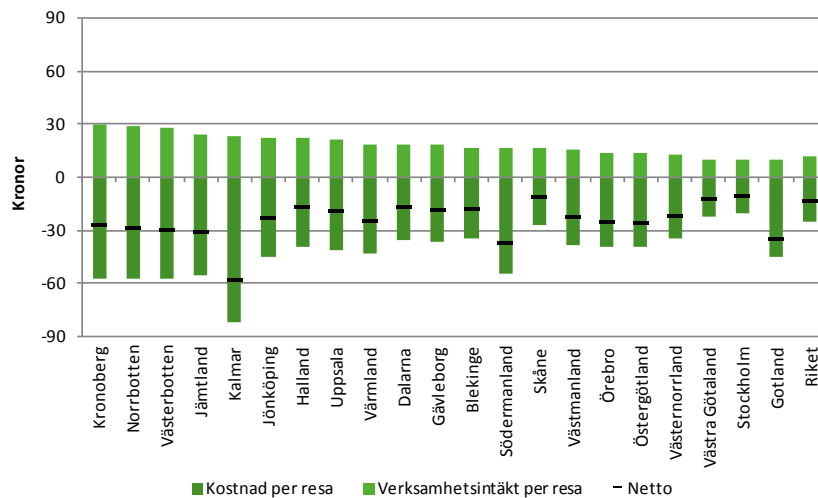
Under år 2011 kostade en kollektivtrafikresa i riket i genomsnitt 25 kronor medan verksamhetsintäkten var knappt 12 kronor per resa (Figur 2.11). År 2000 kostade en resa 19 kronor och inbringade 11 kronor. Under de jämförda åren har sålunda kostnaderna för en genomsnittlig kollektivtrafikresa stigit mer än själva intäkterna av en resa.

³³ 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).



Figur 2.11. Kostnader och verksamhetsintäkter per kollektivtrafikresa i riket år 2000-2011.³⁴

I samtliga Sveriges län är kostnaderna per kollektivtrafikresa större än intäkterna för resan (Figur 2.12). Under år 2011 var kostnaden per resa högst i Kalmar län, 82 kronor, följt av Västerbottens, Norrbottens, Södermanlands, Jämtlands och Kronobergs län som hade kostnader på cirka 55 kronor per resa. Kronobergs län, Norrbottens län och Västerbottens län hade dock också höga intäkter per resa, cirka 30 kronor.



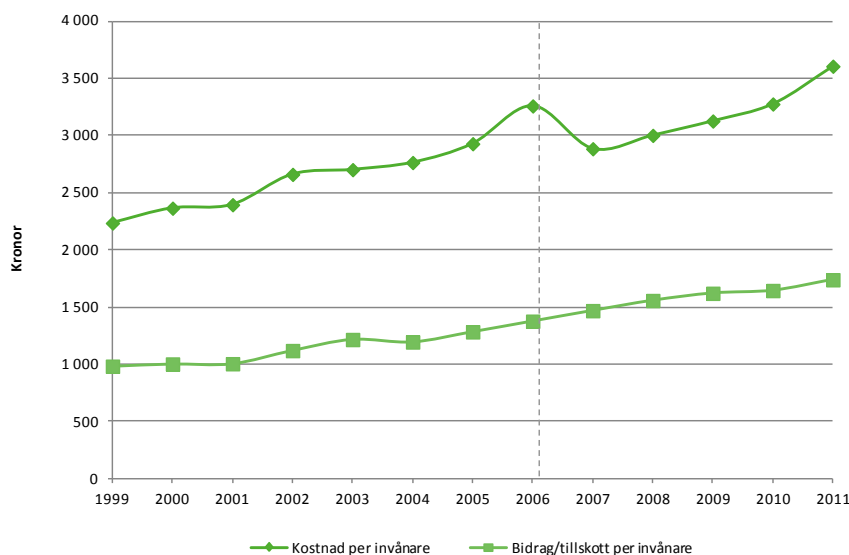
Figur 2.12: Kostnader, verksamhetsintäkter och netto (kostnad minus verksamhetsintäkt) per kollektivtrafikresa och län, år 2011.

³⁴ 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 SIKA Statistik 2008:17.

Storstadsregionerna hade lägst kostnad per resa, mellan 21 och 28 kronor, medan Stockholm, Västra Götaland och Gotland hade lägst verksamhetsintäkt per resa med cirka 10 kronor vardera. Stockholms och Skåne län hade de lägsta nettokostnaderna (d.v.s. kostnad minus verksamhetsintäkt) per resa av de svenska länen, medan Kalmar län hade den högsta nettokostnaden. Stockholms och Skånes nettokostnad var cirka 11 kronor per resa, att jämföra med Kalmars 58 kr per resa.³⁵

Kostnader och bidrag per invånare

I Figur 2.13 och Figur 2.14 redovisas kostnader och bidrag för kollektivtrafiken per invånare, sett både över tid och mellan län. Sedan år 2000 har kostnaden för kollektivtrafiken per invånare ökat generellt i Sverige, från 2 366 till 3 608 kronor per invånare och år, omräknat i 2011 års priser. Det är en ökning på 52 procent. Under samma tidsperiod har bidragen till kollektivtrafiken, sett per invånare, ökat med 72 procent, från 1 004 kronor till 1 741 kronor.

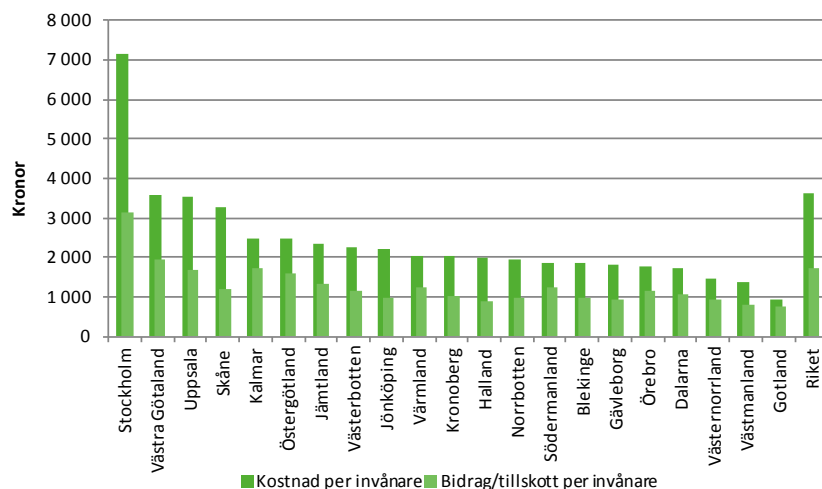


Figur 2.13: Kostnader och bidrag/tillskott per invånare i riket år 2000-2011.³⁶

Kostnaden för den lokala och regionala kollektivtrafiken per invånare skiljer sig mycket åt mellan de olika länen. Under år 2011 hade Stockholms län både den högsta kostnaden per invånare, 7 150 kr, och det högsta bidraget/tillskottet per invånare, 3 141 kronor.

³⁵ Jämförelsen är inte helt rättvisande då Kalmar inte redovisar skolresorna som görs i den allmänna kollektivtrafiken.

³⁶ Definitionerna för kostnader och bidrag/tillskott har ändrats mellan år 2006 och år 2007, vilket markeras med ett streck mellan åren i diagram 2.13. För ytterligare information, se SIKAs Statistik 2008:17.



Figur 2.14: Kostnader och bidrag/tillskott per invånare efter län år 2011.

Gotlands län, som har sparsamt med kollektivtrafik jämfört med många övriga län, hade både lägst kostnad för kollektivtrafiken, 938 kr, och lägst bidrag/tillskott för trafiken, 737 kr, per invånare under året.

I avsnittet "Självfinansiering och bidragsfördelning" konstaterades att kollektivtrafikens självfinansieringsgrad varierar stort mellan de olika länen. Samma slutsats kan dras kring kollektivtrafikens självfinansieringsgrad sett per invånare i de olika länen. I Skåne län täcktes hela 60 procent av kostnaden för länets kollektivtrafik per invånare av verksamhetsintäkterna och i Hallands län stod intäkterna för 57 procent av den totala kostnaden per invånare.

Det är att jämföra med Gotlands län och Kalmar län, där den egna verksamheten täckte 21 respektive 29 procent av kostnaden per invånare under 2011. I det dominerande kollektivtrafiklänet Stockholms län finansierades kostnaden för kollektivtrafiken per invånare till 48 procent av verksamhetsintäkter.

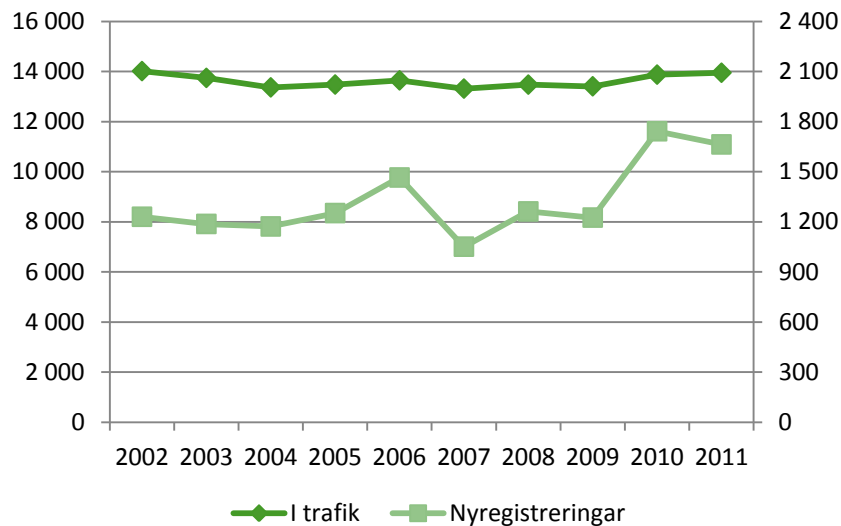
3 Sveriges busspark

I detta avsnitt beskrivs de svenskregistrerade bussarna i korthet.³⁷ Hälften av samtliga resor och persontransportarbete i lokal och regional kollektivtrafik utförs med buss. I Transportstyrelsens vägtrafikregister finns information om bussflottan.

3.1 Antal bussar

En buss är ett fordon avsett för passagerartransport och som kan transportera åtta eller fler passagerare. I slutet av 2011 fanns det 13 947 bussar registrerade i trafik i Sverige och under året nyregistrerades 1 663 bussar och 900 stycken avregistrerades. År 2011 ökade antal bussar i trafik med knappt en procent jämfört med 2010. Nyregistreringen av bussar minskade med knappt 5 procent.

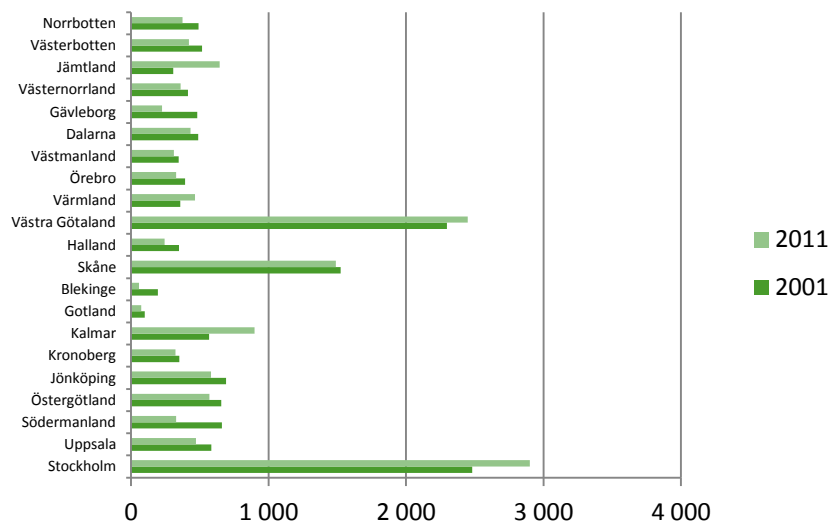
Utvecklingen av antal bussar i trafik och nyregistrerade bussar de senaste 10 åren visas i Figur 3.1. Vi ser att antalet bussar i trafik legat ganska konstant kring knappa 14 000. Investering i nya bussar är konjunkturkänsligt och lågkonjunkturen under 2007 och 2008 återspeglas i minskade nyregistreringar. De senaste tio åren har nyregistreringarna legat runt 9-10 procent av bussparken, undantaget de bägge senaste åren då andelen låg högre, runt 12 procent.



Figur 3.1: Antal bussar i trafik (vänster axel) och antal nyregistrerade bussar (höger axel), åren 2002–2011. Källa: Fordon 2001-2011 (SIKA, Trafikanalys)

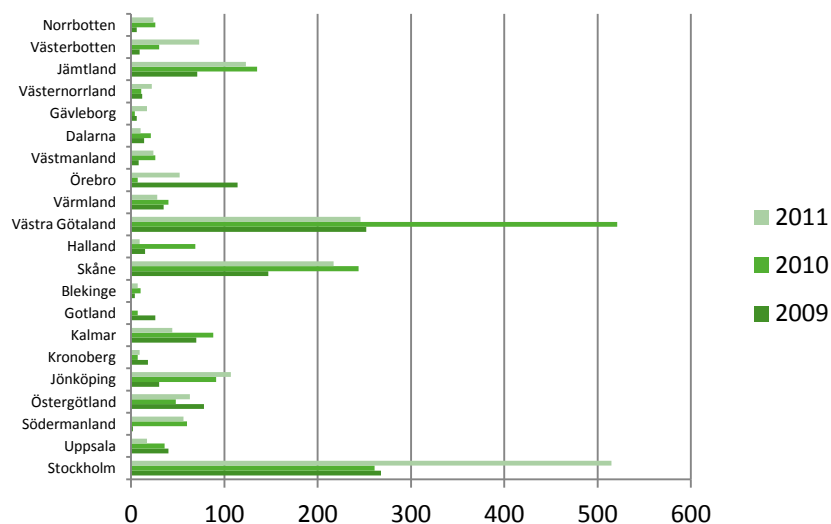
³⁷ Detaljerad officiell statistik över svenska fordon publiceras årligen, senast i rapporten Fordon 2011 (Trafikanalys).

Flest bussar i trafik under 2011 fanns i de befolkningsmässigt största länen, Stockholm (2 901 bussar), Västra Götaland (2 449 bussar) och Skåne (1 490). Minst antal bussar fanns på Gotland (73) och i Blekinge län (58), se Figur 3.2. I riket har antalet bussar i trafik minskat med ett par procent från år 2001 till 2011. Störst minskning har Blekinge (-70 procent) och Gävleborg län (-54 procent). Under samma period mer än fördubblades antalet bussar i trafik i Jämtlands län (+111 procent) och antalet ökade även i Kalmar län (+58 procent).



Figur 3.2: Antal bussar i trafik fördelat per län, 2001 och 2011. Källa: Fordon 2001-2011 (SIKA, Trafikanalys).

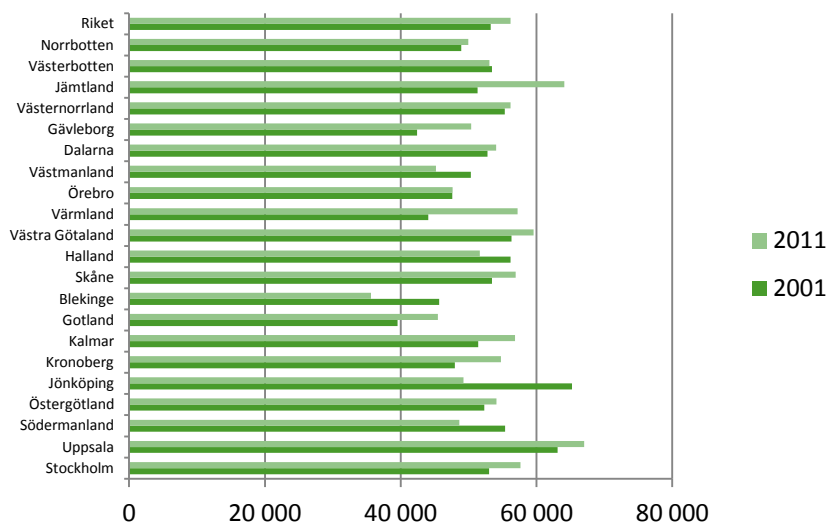
Jämfört med år 2010 var antalet nyregistrerade bussar färre under 2011. Det var en minskning med 4,5 procent till 1 663 nyregistrerade bussar under 2011. De årliga variationerna i nyregistrerade bussar i länen är stora (se Figur 3.3).



Figur 3.3: Antal nyregistrerade bussar efter län, 2009, 2010 och 2011. Källa: Fordon 2001-2011 (SIKA, Trafikanalys).

3.2 Medelkörsträckor

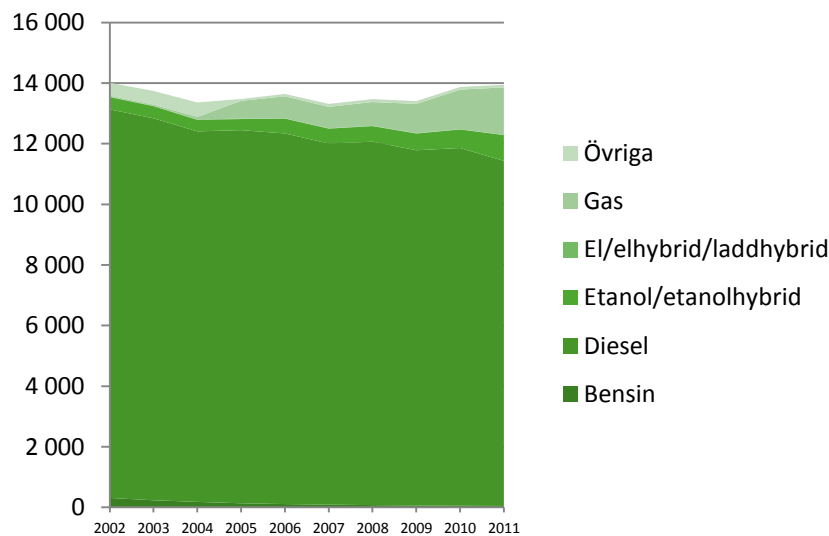
Under 2010 kördes en buss i genomsnitt två procent mer än 2009, 56 196 km. Detta är att jämföra med 12 184 km för en personbil, 14 132 för en lätt lastbil och 44 170 km för en tung lastbil. Den genomsnittliga körsträckan för bussar i Sverige har sedan 2001 ökat med knappt sex procent. Sedan år 2001 har körsträckan procentuellt sett ökat mest i Värmlands och Jämtlands län (+30 respektive +25 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, 2001 och 2011. Källa: Fordon 2001-2011 (SIKA, Trafikanalys).

3.3 Bussarnas drivmedel

Dieseldrivna bussar dominerar fortfarande bussparken, men de har minskat sin andel från 91 till 82 procent mellan 2002 och 2011 (Figur 3.5). Andelen bussar som drivs med naturgas/biogas har ökat snabbt under samma period från mindre än en halv procent till drygt 11 procent år 2011, medan etanolhybridernas andel vuxit mer blygsamt från tre till sex procent. Bensinbussarna har nästan försvunnit och utgör idag mindre än en halv procent av bussparken.



Figur 3.5: Bussar i trafik efter drivmedel, 2002–2011. Källa: Fordon 2001-2011 (SIKA, Trafikanalys).

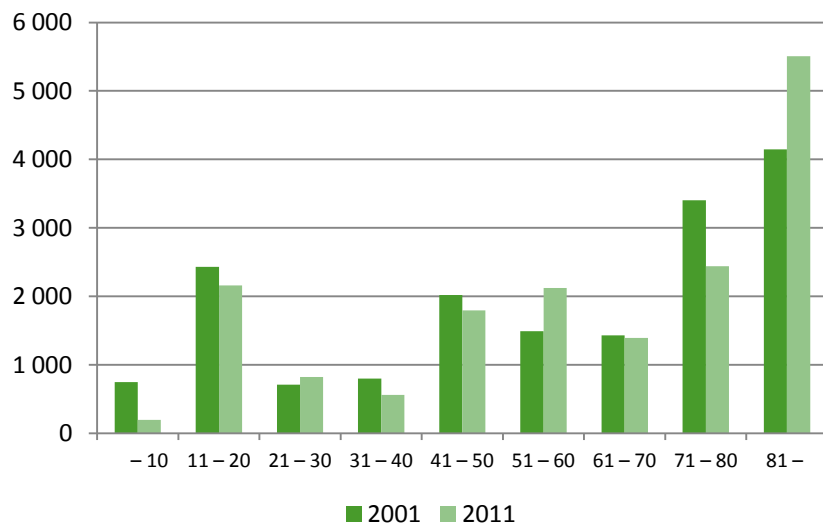
3.4 Antal passagerare i bussarna

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

- Klass I stadsbuss: ett fordon i denna klass har sittplatser samt utrymmen för stående passagerare.
- Klass II landsvägsbuss eller turistbuss: ett fordon i denna klass kan ha utrymmen för stående passagerare men endast i gången.
- Klass III turistbuss: ett fordon i denna klass har inga utrymmen för stående passagerare.³⁸

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. Nästan halva bussparken består av bussar för 71 eller fler passagerare. Utvecklingen mellan 2001 och 2011 visas i Figur 3.6. Man kan se att över de senaste tio åren har ett antal bussar i 71-80 kategorin ersätts med större bussar med fler än 80 platser. Nästan hälften av alla bussar i trafik var leasade, flest i kategorin 81+ sittplatser då nästan tre fjärdedelar leasades.

³⁸ 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.

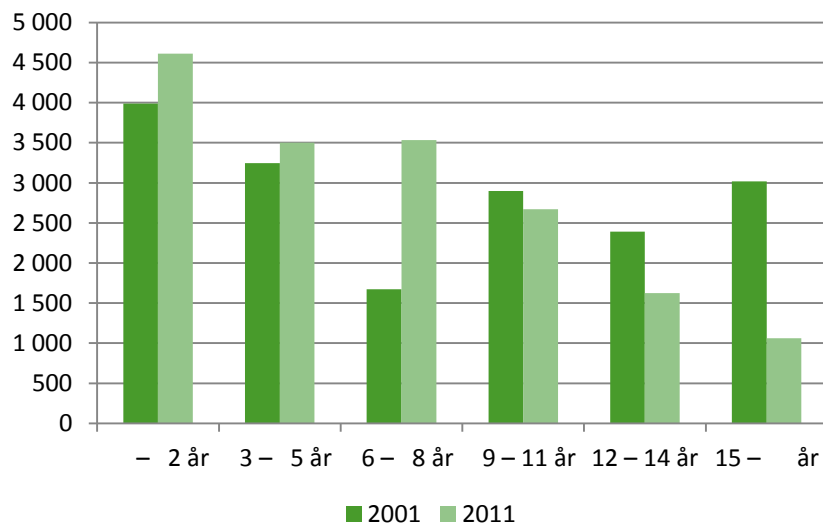


Figur 3.6: Bussar i trafik efter tillåtet antal passagerare, både sittande och stående, år 2001 och 2011. Källa: Fordon 2001-2011 (SIKA, Trafikanalys).

Av bussar som var i trafik någon gång under 2011 körde bussar med plats för 51-60 passagerare den längsta genomsnittliga körsträckan (67 612 km).

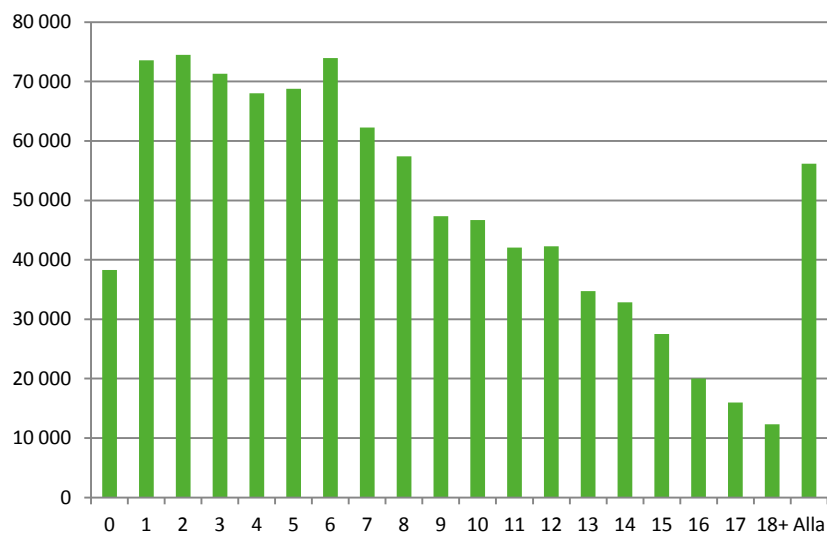
3.5 Ålder på bussarna

Bussarnas medianålder var sex år i slutet av 2011 att jämföra med personbilarnas medianålder som var tio år, lätta lastbilars sju år och tunga lastbilars 8 år. Att bussarna är nya 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 2001 respektive 2011. Vi ser att de gamla bussarna minskat i antal och att bussparken förnygrats på tio år. Observera att år 2001 var det få bussar som var 6–8 år gamla, eftersom detta var de relativt få bussar som nyregistrerades under 1990-talets lågkonjunktur (se avsnitt 3.1).



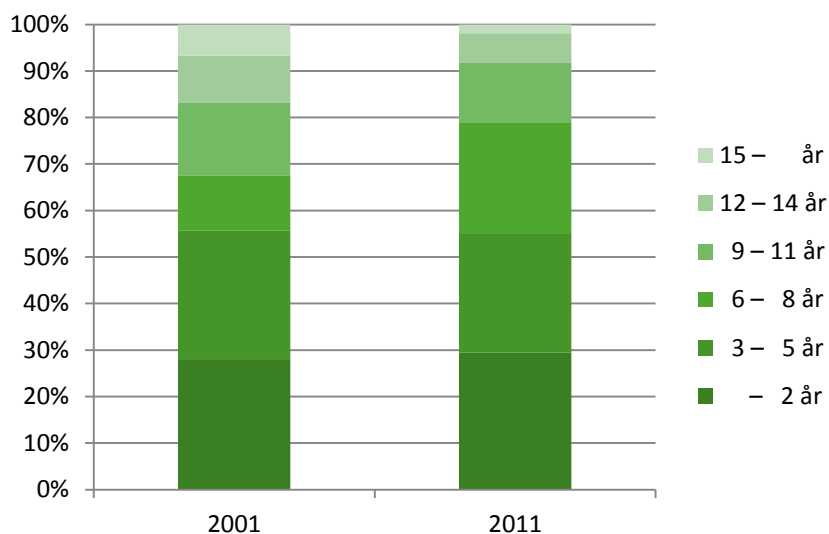
Figur 3.7: Antal bussar i trafik efter ålder på bussen, 2001 och 2011. Källa: Fordon 2001-2011 (SIKA, Trafikanalys).

Ju nyare bussarna är, desto längre sträckor körs de i genomsnitt enligt Figur 3.8. De bussar som köpts in under 2011, vilka har åldern noll år, har oftast bara varit i trafik bara en del av året. De har därför en lägre årlig körsträcka än de bussar som är ett år äldre och därför varit i trafik hela året.



Figur 3.8: Medelkörsträcka (km) efter ålder på bussen, 2011. Källa: Fordon 2001-2011 (SIKA, Trafikanalys).

De nyare bussarna är alltså flest till antalet och dessutom körs de nyare bussarna i genomsnitt längst sträcka. Av alla kilometer som körs med buss körs hela 55 procent av bussar som är max 5 år och 79 procent av bussar som är max 8 år gamla, enligt Figur 3.9. Bussar som är 15 år kör endast två procent av bussarnas totala körsträcka.

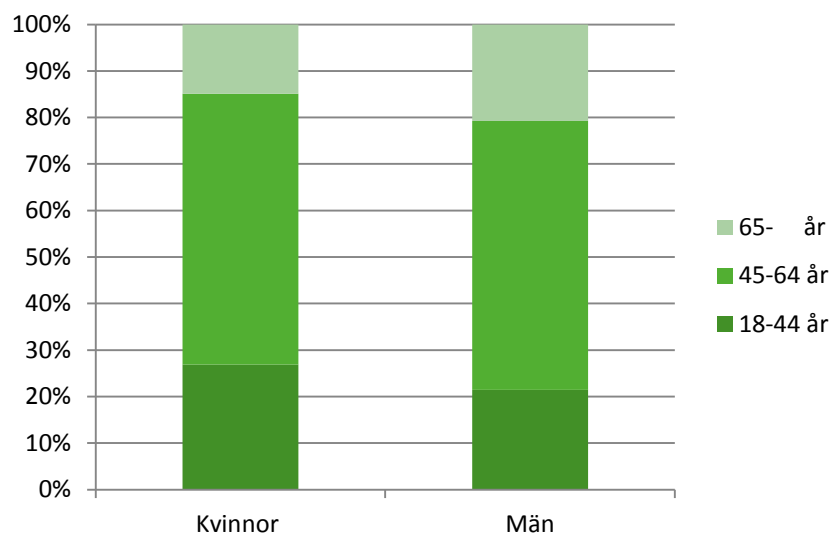


Figur 3.9: Fördelning av totalt antal körda kilometer efter ålder på bussen, 2001 och 2011.
Källa: Fordon 2001-2011 (SIKA, Trafikanalys).

3.6 Vilka har busskörkort?

I slutet av 2011 fanns totalt 190 000 personer med busskörkort (behörighet D)³⁹. Antal busskörkortsinnehavare har sedan år 2001 minskat med sexton procent från 226 000. Det skiljer sig stort mellan könen vad gäller busskörkortsinnehav. 90 procent av det totala antalet busskörkortsinnehavare är män. En relativt stor andel av innehavarna av busskörkort har fyllt 65 år, 21 procent av männen och 15 procent av kvinnorna enligt Figur 3.10, varav många inte längre är yrkesverksamma som bussförare i någon större utsträckning. Bland både män och kvinnor är de flesta som har busskörkort mellan 45 och 64 år gamla, 58 procent för båda könen.

³⁹ Behörighetskrav för körkort för buss finns på Körkortsportalen på Transportstyrelsens hemsida, www.transportstyrelsen.se



Figur 3.10: Busskörkortsinnehavare fördelat på ålder och män och kvinnor, 2011. Källa: Fordon 2001-2011 (SIKA, Trafikanalys).

Bilaga 1. Ordlista

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

Bilaga 2. Tabeller

Tabellförteckning

List of tables

Tabell 1	Trafik- och ekonomiuppgifter efter län år 2011.	Table 1	Information on traffic and the economic situation according to county 2011.
Tabell 2	Nyckeltal för trafikuppgifter efter län år 2011.	Table 2	Key figures on information on traffic according to county 2011.
Tabell 3	Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2011.	Table 3	Key figures on the economic situation according to county 2011.
Tabell 4	Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2011.	Table 4	Key figures on the economic situation according to county 2011.
Tabell 5	Fördelning mellan verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott respektive kostnader efter län år 2011.	Table 5	Distribution between revenues, subsidies and costs according to county 2011.
Tabell 6	Trafikuppgifter och nyckeltal för trafikuppgifter efter trafikslag år 2011.	Table 6	Key figures and information on traffic according to mode of transport 2011.
Tabell 7	Trafikuppgifter, ekonomiuppgifter och nyckeltal för ekonomiuppgifter efter trafikslag år 2011, exklusive Stockholms län.	Table 7	Information on traffic situation, key figures and information on economic situation according to mode of transport excluding Stockholm county, 2011.
Tabell 8	Trafik- och ekonomiuppgifter år 1999-2011 (2011 års priser).	Table 8	Information on traffic and the economic situation in 1999-2011.
Tabell 9	Nyckeltal för trafikuppgifter år 1999-2011.	Table 9	Key figures on information on traffic 1999-2011.
Tabell 10	Nyckeltal för ekonomiuppgifter år 1999-2011 (2011 års priser).	Table 10	Key figures on the economic situation 1999-2011.
Tabell 11	Fördelning mellan verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott respektive kostnader år 1999-2011.	Table 11	Distribution between revenues, subsidies and costs in 1999-2011.
Tabell 12	Antal resor efter trafikslag i riket år 1999-2011 (miljoner resor).	Table 12	Number of journeys in the country per mode of transport in 1999-2011 (million journeys).
Tabell 13	Antal utbudskilometer efter trafikslag i riket år 1999-2011 (miljoner kilometer).	Table 13	Number of kilometers available per mode of transport in the country in 1999-2011 (million kilometers).
Tabell 14	Antal personkilometer efter trafikslag i riket år 2002-2011 (miljoner kilometer).	Table 14	Number of kilometers per person per mode of transport in the country in 2002-2011 (million kilometers).
Tabell 15	Medelreslängd efter trafikslag i riket år 2002-2011 (kilometer).	Table 15	Average length of journey according to mode of transport in the country 2002-2011 (kilometers).
Tabell 16	Resor, utbudskilometer och personkilometer efter län år 2008-2011 (1000-tal).	Table 16	Journeys, kilometers per person and number of kilometers available according to county 2008-2011 (in thousands).

Kommentar:

Uppgifter i tidigare års rapporter kan skiljas sig något åt i jämförelse med denna rapport. Detta beror på att någon/några trafikhuvudmän 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 2011.¹

Information on traffic and the economic situation according to county 2011.

Län	Resor (1000-tal)	Utbudskilometer (1000-tal)	Personkilometer (1000-tal)	Sittplatstill kilometer (1000-tal)	Intäkter (1000-tal kr)						Kostnader (1000-tal kr)						
					Trafikintäkter	Övriga affärsintäkter	Bidrag/tillskott Kommun	Bidrag/tillskott Landsting	Bidrag/tillskott Staten	Totala verksamhetsintäkter	Totala bidrag/tillskott	Totala intäkter	Län	Trafikeringskostnader	Kostnader för infrastruktur	Övriga kostnader	Totala kostnader
Stockholm	722 046	235 719	5 073 000	16 117 910	5 980 104	1 146 241	-	6 510 900	-	7 126 345	6 510 900	13 637 245	Stockholm	11 018 536	2 812 100	990 700	14 821 336
Uppsala	29 105	40 462	552 853	2 246 372	630 000	-	333 000	229 000	-	630 000	562 000	1 192 000	Uppsala	1 087 000	-	105 000	1 192 000
Södermanland	9 383	13 370	187 660	152 980	157 177	469	181 413	156 204	-	157 646	337 617	495 263	Södermanland	478 983	1 474	28 180	508 637
Östergötland	26 804	30 297	353 700	2 100 404	354 343	18 720	382 900	309 800	-	373 063	692 700	1 065 763	Östergötland	927 375	-	139 081	1 066 456
Jönköping	16 404	27 552	205 349	214 773	281 763	82 440	156 523	156 523	11 722	364 203	324 768	688 971	Jönköping	673 640	4 311	63 493	741 444
Kronoberg	6 531	11 409	165 700	-	196 312	1 336	97 371	86 800	-	197 648	184 171	381 819	Kronoberg	329 132	-	43 942	373 074
Kalmar	7 099	16 096	177 487	383 441	163 688	2 830	205 367	179 355	17 923	166 518	402 645	569 163	Kalmar	521 726	1 758	56 724	580 208
Gotland	1 199	2 408	29 975	120 400	11 481	-	42 198	-	-	11 481	42 198	53 679	Gotland	53 721	-	-	53 721
Blekinge	8 201	12 845	149 598	793 251	137 207	2 362	73 976	61 946	10 643	139 569	146 565	286 134	Blekinge	266 981	6 932	12 221	286 134
Skåne	149 471	93 835	2 227 994	8 492 998	2 418 679	29 880	17 698	1 484 230	4 342	2 448 559	1 506 270	3 954 829	Skåne	4 031 894	55 000	2 519	4 089 413
Halland	15 409	15 954	440 980	-	335 521	5 676	152 801	111 189	4 344	341 197	268 334	609 531	Halland	546 089	2 172	51 620	599 881
Västra Götaland	257 020 ^k	136 031	2 434 846	7 895 360	2 534 935	29 823	1 655 885	1 436 585	26 236	2 564 758	3 118 706	5 683 464	Västra Götaland	4 993 566	114 449	564 600	5 672 615
Värmland	12 789	19 896	284 383	1 161 396	240 915	640	206 426	133 500	3 408	241 555	343 334	584 889	Värmland	507 537	7 342	40 710	555 589
Örebro	12 622	13 838	122 722	717 000	176 172	1 389	196 091	122 431	618	177 561	319 140	496 701	Örebro	463 083	4 609	32 197	499 889
Västmanland	9 199	7 821	119 587	391 050	136 983	7 369	119 946	86 435	280	144 352	206 661	351 013	Västmanland	318 274	5 986	26 914	351 174
Dalarna	13 324	15 500	340 591	775 000	239 754	10 262	135 945	140 391	18 070	250 016	294 406	544 422	Dalarna	438 437	1 853	31 480	471 770
Gävleborg	13 739	21 334	215 276	1 200 497	245 724	2 397	153 517	97 538	4 900	248 121	255 955	504 076	Gävleborg	474 324	6 118	23 634	504 076
Västernorrland	10 132	15 178	130 669	707 952	130 641	1 832	143 886	66 450	11 985	132 473	222 321	354 794	Västernorrland	328 110	-	26 684	354 794
Jämtland	5 380	11 464	91 460	-	130 826	754	77 148	77 091	11 401	131 580	165 640	297 220	Jämtland	267 829	-	29 391	297 220
Västerbotten	10 225	19 520	184 046	975 993	270 817	14 902	187 741	96 324	18 514	285 719	302 579	588 298	Västerbotten	531 325	-	56 973	588 298
Norrbottn	8 351	16 291	139 755	604 967	227 713	14 527	157 239	60 322	22 988	242 240	240 549	482 789	Norrbottn	431 105	-	51 222	482 327
Riket	1 344 433 ^k	776 820	13 627 631	45 051 744	15 000 755	1 373 849	4 677 071	11 603 014	167 374	16 374 604	16 447 459	32 822 063	Riket	28 688 667	3 024 104	2 377 285	34 090 056

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 2. Nyckeltal för trafikuppgifter efter län år 2011.¹

Key figures on information on traffic according to county 2011.

Län	Invånare ² (1000-tal)	Antal bilar	Resor/ invånare	Utbudskilometer/ invånare	Sittplatskilometer/ invånare	Personkilometer/ invånare	Bilar/1000 invånare	Medelreslängd	Genomsnittligt antal sittplatser	Resor/ utbudskilometer	Personkilometer/ utbudskilometer
Stockholm	2 073	817 554	348	114	7 776	2 447	394	7,03	68,38	3,06	21,52
Uppsala	337	147 403	86	120	6 661	1 639	437	19,00	55,52	0,72	13,66
Södermanland	272	131 103	35	49	563	691	483	20,00	11,44	0,70	14,04
Östergötland	430	198 012	62	70	4 881	822	460	13,20	69,33	0,88	11,67
Jönköping	337	168 322	49	82	637	609	499	12,52	7,80	0,60	7,45
Kronoberg	184	93 147	35	62	-	899	505	25,37	-	0,57	14,52
Kalmar	233	122 082	30	69	1 643	761	523	25,00	23,82	0,44	11,03
Gotland	57	32 796	21	42	2 102	523	572	25,00	50,00	0,50	12,45
Blekinge	153	78 734	54	84	5 181	977	514	18,24	61,76	0,64	11,65
Skåne	1 248	581 199	120	75	6 805	1 785	466	14,91	90,51	1,59	23,74
Halland	301	155 689	51	53	-	1 467	518	28,62	-	0,97	27,64
Västra Götaland	1 585	722 140	162 ^k	86	4 980	1 536	455	9,47 ^k	58,04	1,89 ^k	17,90
Värmland	273	145 330	47	73	4 254	1 042	532	22,24	58,37	0,64	14,29
Örebro	281	137 112	45	49	2 553	437	488	9,72	51,81	0,91	8,87
Västmanland	254	122 414	36	31	1 543	472	483	13,00	50,00	1,18	15,29
Dalarna	277	152 033	48	56	2 800	1 230	549	25,56	50,00	0,86	21,97
Gävleborg	276	140 958	50	77	4 345	779	510	15,67	56,27	0,64	10,09
Västernorrland	242	127 125	42	63	2 921	539	524	12,90	46,64	0,67	8,61
Jämtland	126	68 357	43	91	-	723	540	17,00	-	0,47	7,98
Västerbotten	259	125 028	39	75	3 761	709	482	18,00	50,00	0,52	9,43
Norrbotten	249	134 762	34	66	2 434	562	542	16,74	37,14	0,51	8,58
Riket	9 449	4 401 300	142 ^k	82	4 768	1 442	466	10,14 ^k	58,00	1,73 ^k	17,54

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

^k Medelfolkmängd (under året).

Tabell 3. Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2011.¹

Key figures on the economic situation according to county 2011.

Län	Totala verksamhetsintäkter per			Totala kostnader per			Totala verksamhetsintäkter/ Totala kostnader (Andel, %)
	resa (kr/resa)	personkilometer (kr/km)	utbudskilometer (kr/km)	resa (kr/resa)	personkilometer (kr/km)	utbudskilometer (kr/km)	
Stockholm	9,87	1,40	30,23	20,53	2,92	62,88	48,1
Uppsala	21,65	1,14	15,57	40,96	2,16	29,46	52,9
Södermanland	16,80	0,84	11,79	54,21	2,71	38,04	31,0
Östergötland	13,92	1,05	12,31	39,79	3,02	35,20	35,0
Jönköping	22,20	1,77	13,22	45,20	3,61	26,91	49,1
Kronoberg	30,26	1,19	17,32	57,12	2,25	32,70	53,0
Kalmar	23,46	0,94	10,35	81,73	3,27	36,05	28,7
Gotland	9,58	0,38	4,77	44,80	1,79	22,31	21,4
Blekinge	17,02	0,93	10,87	34,89	1,91	22,28	48,8
Skåne	16,38	1,10	26,09	27,36	1,84	43,58	59,9
Halland	22,14	0,77	21,39	38,93	1,36	37,60	56,9
Västra Götaland	9,98 ^k	1,05	18,85	22,07 ^k	2,33	41,70	45,2
Värmland	18,89	0,85	12,14	43,44	1,95	27,92	43,5
Örebro	14,07	1,45	12,83	39,60	4,07	36,12	35,5
Västmanland	15,69	1,21	18,46	38,18	2,94	44,90	41,1
Dalarna	18,76	0,73	16,13	35,41	1,39	30,44	53,0
Gävleborg	18,06	1,15	11,63	36,69	2,34	23,63	49,2
Västernorrland	13,07	1,01	8,73	35,02	2,72	23,38	37,3
Jämtland	24,46	1,44	11,48	55,25	3,25	25,93	44,3
Västerbotten	27,94	1,55	14,64	57,54	3,20	30,14	48,6
Norrbottnen	29,01	1,73	14,87	57,76	3,45	29,61	50,2
Riket	12,18 ^k	1,20	21,08	25,36 ^k	2,50	43,88	48,0

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 4. Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2011.¹
Key figures on the economic situation according to county 2011.

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	8,28	1,18	25,37	15,26	2,17	46,74	54,3	7 150	3 438	3 141
Uppsala	21,65	1,14	15,57	37,35	1,97	26,86	58,0	3 534	1 868	1 666
Södermanland	16,75	0,84	11,76	51,05	2,55	35,83	32,8	1 872	580	1 243
Östergötland	13,22	1,00	11,70	34,60	2,62	30,61	38,2	2 478	867	1 610
Jönköping	17,18	1,37	10,23	41,07	3,28	24,45	41,8	2 198	1 080	963
Kronoberg	30,06	1,18	17,21	50,40	1,99	28,85	59,6	2 024	1 072	999
Kalmar	23,06	0,92	10,17	73,49	2,94	32,41	31,4	2 487	714	1 726
Gotland	9,58	0,38	4,77	44,80	1,79	22,31	21,4	938	200	737
Blekinge	16,73	0,92	10,68	32,55	1,78	20,78	51,4	1 869	912	957
Skåne	16,18	1,09	25,78	26,97	1,81	42,97	60,0	3 276	1 962	1 207
Halland	21,77	0,76	21,03	35,44	1,24	34,23	61,4	1 996	1 135	893
Västra Götaland	9,86 ^k	1,04	18,64	19,43 ^k	2,05	36,71	50,8	3 578	1 618	1 967
Värmland	18,84	0,85	12,11	39,69	1,78	25,51	47,5	2 035	885	1 258
Örebro	13,96	1,44	12,73	36,69	3,77	33,46	38,0	1 780	632	1 136
Västmanland	14,89	1,15	17,51	34,60	2,66	40,69	43,0	1 385	569	815
Dalarna	17,99	0,70	15,47	32,91	1,29	28,29	54,7	1 704	903	1 064
Gävleborg	17,89	1,14	11,52	34,52	2,20	22,23	51,8	1 824	898	926
Västernorrland	12,89	1,00	8,61	32,38	2,51	21,62	39,8	1 464	547	917
Jämtland	24,32	1,43	11,41	49,78	2,93	23,36	48,8	2 350	1 040	1 309
Västerbotten	26,49	1,47	13,87	51,96	2,89	27,22	51,0	2 267	1 101	1 166
Norrbottn	27,27	1,63	13,98	51,62	3,08	26,46	52,8	1 940	975	968
Riket	11,16 ^k	1,10	19,31	21,34 ^k	2,11	36,93	52,3	3 608	1 733	1 741

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 5. Fördelning mellan verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott respektive kostnader efter län år 2011.¹

Distribution between revenues, subsidies and costs according to county 2011.

Län	Intäkter (Andel, %, av totala intäkter)						Kostnader (Andel, %, av totala kostnader)					
	Trafik-intäkter	Övriga affärs-intäkter	Bidrag/tillskott Kommun	Bidrag/tillskott Landsting	Bidrag/tillskott Staten	Totala verksamhetsintäkter	Totala bidrag/tillskott	Totala intäkter	Trafikeringskostnader	Kostnader för infrastruktur	Övriga kostnader	Totala kostnader
Stockholm	43,9	8,4	-	47,7	-	52,3	47,7	100	74,3	19,0	6,7	100
Uppsala	52,9	-	27,9	19,2	-	52,9	47,1	100	91,2	-	8,8	100
Södermanland	31,7	0,1	36,6	31,5	-	31,8	68,2	100	94,2	0,3	5,5	100
Östergötland	33,2	1,8	35,9	29,1	-	35,0	65,0	100	87,0	-	13,0	100
Jönköping	40,9	12,0	22,7	22,7	1,7	52,9	47,1	100	90,9	0,6	8,6	100
Kronoberg	51,4	0,3	25,5	22,7	-	51,8	48,2	100	88,2	-	11,8	100
Kalmar	28,8	0,5	36,1	31,5	3,1	29,3	70,7	100	89,9	0,3	9,8	100
Gotland	21,4	-	78,6	-	-	21,4	78,6	100	100,0	-	-	100
Blekinge	48,0	0,8	25,9	21,6	3,7	48,8	51,2	100	93,3	2,4	4,3	100
Skåne	61,2	0,8	0,4	37,5	0,1	61,9	38,1	100	98,6	1,3	0,1	100
Halland	55,0	0,9	25,1	18,2	0,7	56,0	44,0	100	91,0	0,4	8,6	100
Västra Götaland	44,6	0,5	29,1	25,3	0,5	45,1	54,9	100	88,0	2,0	10,0	100
Värmland	41,2	0,1	35,3	22,8	0,6	41,3	58,7	100	91,4	1,3	7,3	100
Örebro	35,5	0,3	39,5	24,6	0,1	35,7	64,3	100	92,6	0,9	6,4	100
Västmanland	39,0	2,1	34,2	24,6	0,1	41,1	58,9	100	90,6	1,7	7,7	100
Dalarna	44,0	1,9	25,0	25,8	3,3	45,9	54,1	100	92,9	0,4	6,7	100
Gävleborg	48,7	0,5	30,5	19,3	1,0	49,2	50,8	100	94,1	1,2	4,7	100
Västernorrland	36,8	0,5	40,6	18,7	3,4	37,3	62,7	100	92,5	-	7,5	100
Jämtland	44,0	0,3	26,0	25,9	3,8	44,3	55,7	100	90,1	-	9,9	100
Västerbotten	46,0	2,5	31,9	16,4	3,1	48,6	51,4	100	90,3	-	9,7	100
Norrbottn	47,2	3,0	32,6	12,5	4,8	50,2	49,8	100	89,4	-	10,6	100
Riket	45,7	4,2	14,2	35,4	0,5	49,9	50,1	100	84,2	8,9	7,0	100

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 6. Trafikuppgifter och nyckeltal för trafikuppgifter efter trafikslag år 2011.¹

Key figures and information on traffic according to mode of transport 2011.

Trafikslag	Resor	Utbudskilometer	Sittplatskilometer/in vånare	Personkilometer	Medelreslängd	Genomsnittligt antal sittplatser	Resor/utbudskilometer	Personkilometer/ utbudskilometer
	(1000-tal)	(1000-tal)	(1000-tal)	(1000-tal)				
Buss	719 127 ^k	574 713	2 540	6 538 551	9,09 ^k	41,75	1,25 ^k	11,38
T-bana	309 000	88 667	437	1 725 000	5,58	46,61	3,48	19,45
Spårväg	143 306 ^k	18 011	134	656 771	4,58 ^k	70,08	7,96 ^k	36,47
Tåg	163 740 ^k	95 429	1 657	4 707 309	28,75 ^k	164,10	1,72 ^k	49,33
Fartyg	9 260	-	-	-	-	-	-	-
Samtliga trafikslag	1 344 433 ^k	776 820	4 768	13 627 631	10,14 ^k	58,00	1,73 ^k	17,54

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 7. Trafikuppgifter, ekonomiuppgifter och nyckeltal för ekonomiuppgifter efter trafikslag år 2011, exklusive Stockholms län.¹

Information on traffic situation, key figures and information on economic situation according to mode of transport excluding Stockholm county, 2011.

Trafikslag	Resor	Utbudskilometer	Sittplatskilometer	Personkilometer	Trafikintäkter	Trafikeringskostnader	Trafikintäkter per			Trafikeringskostnader per			Trafikintäkter/trafikeringskostnader
	(1000-tal)	(1000-tal)	(1000-tal)	(1000-tal)	(1000-tal kr)	(1000-tal kr)	resa (kr/resa)	personkilometer (kr/km)	utbudskilometer (kr/km)	resa (kr/resa)	personkilometer (kr/km)	utbudskilometer (kr/km)	(Andel, %)
Buss	428 127 ^k	457 228	18 252 298	4 746 551	5 896 047	12 674 582	13,77 ^k	1,24	12,90	29,60 ^k	2,67	27,72	46,5
Spårväg	116 106 ^k	14 654	1 041 438	575 771	689 957	1 026 152	5,94 ^k	1,20	47,08	8,84 ^k	1,78	70,03	67,2
Tåg	72 940 ^k	69 219	9 640 098	3 232 309	2 381 115	3 755 383	32,64 ^k	0,74	34,40	51,49 ^k	1,16	54,25	63,4
Fartyg	5 214	-	-	-	53 532	214 014	10,27	-	-	41,05	-	-	25,0
Samtliga trafikslag	622 387 ^k	541 101	28 933 834	8 554 631	9 020 651	17 670 131	14,49 ^k	1,05	16,67	28,39 ^k	2,07	32,66	51,1

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 8. Trafik- och ekonomiuppgifter år 1999-2011 (2011 års priser).¹

Information on traffic and the economic situation in 1999-2011 (fixed 2011 prices).

År	Resor (Miljoner)	Utbudskilometer (Miljoner)	Sittplatser (Miljoner)	Personkilometer (Miljoner)	Intäkter (Miljoner kr)				Kostnader (Miljoner kr)		
					Totala verksamhetsintäkter	Bidrag/tillskott Kommun	Bidrag/tillskott Landsting	Bidrag/tillskott Staten	Totala bidrag/tillskott	Totala intäkter	Totala kostnader
1999	1 053	661	-	-	11 151 ^k	2 116 ^k	6 378 ^k	225 ^k	8 720 ^k	19 871 ^k	19 813 ^k
2000	1 078	676	-	-	12 208 ^k	2 237 ^k	6 433 ^k	236 ^k	8 906 ^k	21 114 ^k	20 993 ^k
2001	1 098	697	-	-	12 310 ^k	2 241 ^k	6 495 ^k	214 ^k	8 951 ^k	21 261 ^k	21 321 ^k
2002	1 103	692	-	9 528	13 836 ^k	2 537 ^k	7 080 ^k	389 ^k	10 006 ^k	23 841 ^k	23 756 ^k
2003	1 117	700	-	9 871	13 752 ^k	2 979 ^k	7 619 ^k	312 ^k	10 910 ^k	24 662 ^k	24 216 ^k
2004	1 121	676	-	10 111	14 602 ^k	2 934 ^k	7 520 ^k	304 ^k	10 759 ^k	25 361 ^k	24 872 ^k
2005	1 126	679	-	10 602	15 232 ^k	3 145 ^k	8 172 ^k	285 ^k	11 603 ^k	26 835 ^k	26 457 ^k
2006	1 185	683 ^k	-	11 166	16 021 ^k	3 325 ^k	8 913 ^k	274 ^k	12 512 ^k	28 534 ^k	29 606 ^k
2007	1 214 ^k	693	-	11 816 ^k	13 796 ^k	3 294 ^k	9 876 ^k	280 ^k	13 450 ^k	27 246 ^k	26 402 ^k
2008	1 245 ^k	709 ^k	38 852 ^k	12 210 ^k	14 335 ^k	3 913 ^k	10 179 ^k	278 ^k	14 370 ^k	28 706 ^k	27 686 ^k
2009	1 251	722	37 440 ^k	12 630	14 967 ^k	4 005 ^k	10 805 ^k	273 ^k	15 083 ^k	30 049 ^k	29 091 ^k
2010	1 288	740 ^k	42 226 ^k	12 921	15 415 ^k	4 217 ^k	10 990 ^k	231 ^k	15 438 ^k	30 853 ^k	30 736 ^k
2011	1 344 ^k	777	45 052	13 628	16 375	4 677	11 603	167	16 447	32 822	34 090

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 9. Nyckeltal för trafikuppgifter år 1999-2011.¹

Key figures on information on traffic 1999-2011.

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	75 ^k	-	1 230	463	9,43	-	1,74 ^k	16,35 ^k
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	4 503 ^k	1 378	462	10,04	57,08 ^k	1,74	17,47
2011	9 449	4 401 300	142 ^k	82	4 768	1 442	466	10,06	58,00	1,73 ^k	17,54

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

² Medelfolkmängd (under året).

Tabell 10. Nyckeltal för ekonomiuppgifter år 1999-2011 (2011 års priser).¹

Key figures on the economic situation 1999-2011 (fixed 2011 prices).

År	Totala verksamhetsintäkter per			Totala kostnader per			Totala verksamhetsintäkter/ Total kostnad	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)	(Andel, %)			
1999	10,59 ^k	-	16,87 ^k	18,82 ^k	-	29,97 ^k	56,28	2 237 ^k	1 259 ^k	984 ^k
2000	11,32 ^k	-	18,06 ^k	19,47 ^k	-	31,06 ^k	58,15	2 366 ^k	1 376 ^k	1 004 ^k
2001	11,21 ^k	-	17,66 ^k	19,42 ^k	-	30,59 ^k	57,74	2 397 ^k	1 384 ^k	1 006 ^k
2002	12,54 ^k	1,45 ^k	19,99 ^k	21,54 ^k	2,49 ^k	34,33 ^k	58,24	2 662 ^k	1 550 ^k	1 121 ^k
2003	12,31 ^k	1,39 ^k	19,65 ^k	21,68 ^k	2,45 ^k	34,59 ^k	56,79	2 703 ^k	1 535 ^k	1 218 ^k
2004	13,03 ^k	1,44 ^k	21,60 ^k	22,19 ^k	2,46 ^k	36,79 ^k	58,71	2 766 ^k	1 624 ^k	1 196 ^k
2005	13,53 ^k	1,44 ^k	22,44 ^k	23,50 ^k	2,50 ^k	38,97 ^k	57,57	2 930 ^k	1 687 ^k	1 285 ^k
2006	13,52 ^k	1,43 ^k	23,46 ^k	24,99 ^k	2,65 ^k	43,36 ^k	54,11	3 260 ^k	1 764 ^k	1 378 ^k
2007	11,36 ^k	1,17 ^k	19,91 ^k	21,74 ^k	2,23 ^k	38,10 ^k	52,25 ^k	2 886 ^k	1 508 ^k	1 470 ^k
2008	11,52 ^k	1,17 ^k	20,21 ^k	22,24 ^k	2,27 ^k	39,04 ^k	51,78 ^k	3 003 ^k	1 555 ^k	1 559 ^k
2009	11,96 ^k	1,19 ^k	20,74 ^k	23,25 ^k	2,30 ^k	40,32 ^k	51,45 ^k	3 129 ^k	1 610 ^k	1 622 ^k
2010	11,97 ^k	1,19 ^k	20,84 ^k	23,87 ^k	2,38 ^k	41,55 ^k	50,15 ^k	3 277 ^k	1 644 ^k	1 646 ^k
2011	12,18 ^k	1,20	21,08	25,36 ^k	2,50	43,88	48,03	3 608	1 733	1 741

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 11. Fördelning mellan verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott respektive kostnader år 1999-2011.¹

Distribution between revenues, subsidies and costs in 1999-2011.

År	Intäkter (Andel, %, av totala intäkter)					Kostnader (Andel, %, av totala kostnader)				
	Totala verksamhetsintäkter	Bidrag/tillskott Kommun	Bidrag/tillskott Landsting	Bidrag/tillskott Staten	Totala bidrag/tillskott	Totala intäkter	Trafikeringskostnader	Kostnader för infrastruktur	Övriga kostnader	Totala kostnader
1999	56,1	10,7	32,1	1,1	43,9	100	-	-	-	-
2000	57,8	10,6	30,5	1,1	42,2	100	-	-	-	-
2001	57,9	10,5	30,6	1,0	42,1	100	-	-	-	-
2002	58,0	10,6	29,7	1,6	42,0	100	-	-	-	-
2003	55,8	12,1	30,9	1,3	44,2	100	69,8	-	30,2	100
2004	57,6	11,6	29,7	1,2	42,4	100	70,1	-	29,9	100
2005	56,8	11,7	30,5	1,1	43,2	100	69,0	-	31,0	100
2006	56,2	11,7	31,2	1,0	43,9	100	68,3	-	31,7	100
2007	50,6 ^k	12,1 ^k	36,3 ^k	1,0 ^k	49,4 ^k	100	89,3 ^k	3,1 ^k	7,6 ^k	100
2008	49,9 ^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 ^k	13,7	35,6	0,8	50,0	100	89,2 ^k	3,4	7,4	100
2011	49,9	14,3	35,4	0,5	50,1	100	84,2	8,9	7,0	100

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 12. Antal resor efter trafikslag i riket år 1999-2011 (miljoner resor).¹*Number of journeys in the country per mode of transport in 1999-2011 (million journeys).*

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
2011	719	309	143 ^k	164 ^k	9	1 344 ^k

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 13. Antal utbudskilometer efter trafikslag i riket år 1999-2011 (miljoner kilometer).¹
Number of kilometers available per mode of transport in the country in 1999-2011 (million kilometers).

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	683 ^k
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 ^k
2011	575	89	18	95	777

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 14. Antal personkilometer efter trafikslag i riket år 2002-2011 (miljoner kilometer).¹
Number of kilometers per person per mode of transport in the country in 2002-2011 (million kilometers).

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
2011	6 539	1 725	657	4 707	13 628

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 15. Medelreslängd efter trafikslag i riket år 2002-2011 (kilometer).¹
Average length of journey according to mode of transport in the country 2002-2011 (kilometers).

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
2011	9,09 ^k	5,58	4,58 ^k	28,75 ^k	10,14 ^k

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Tabell 16. Resor, utbudskilometer och personkilometer efter län år 2008-2011 (1000-tal).¹

Journeys, kilometers per person and number of kilometers available according to county 2008-2011 (in thousands).

Län	Resor per år				Utbudskilometer per år				Personkilometer per år			
	2008	2009	2010	2011	2008	2009	2010	2011	2008	2009	2010	2011
Stockholm	681 798	691 049	705 981	722 046	228 913	228 517	229 243	235 719	4 818 000	4 872 000	4 966 000	5 073 000
Uppsala	27 188	26 700	28 400	29 105	35 443	37 500	38 148	40 462	463 458	435 000	567 800	552 853
Södermanland	9 243	9 133	9 263	9 383	13 005	12 834	13 115	13 370	184 860	182 660	185 260	187 660
Östergötland	27 220	26 516	26 183	26 804	27 656	28 235	29 319	30 297	383 673	356 654	335 805	353 700
Jönköping	16 965	16 228	16 191	16 404	20 208	21 076	22 634	27 552	204 067	196 976	197 877	205 349
Kronoberg	6 136	5 949	7 005	6 531	10 205	10 175	10 698	11 409	118 237	129 797	133 000	165 700
Kalmar	6 604	6 678	6 826	7 099	14 563	15 686	15 979	16 096	165 100	166 956	170 660	177 487
Gotland	1 202	1 143	1 165	1 199	2 943	2 558	2 521	2 408	30 050	28 575	29 125	29 975
Blekinge	7 590	7 571	7 928	8 201	11 340	12 475	12 554	12 845	163 188	141 991	146 792	149 598
Skåne	135 657	135 587	144 027	149 471	73 984	80 503	85 833	93 835	1 735 004	2 161 834	2 087 540	2 227 994
Halland	12 028	12 350	13 518	15 409	12 547	12 857	13 148	15 954	245 170	259 288	307 276	440 980
Västra Götaland	220 507	220 841	226 750	257 020 ^k	120 171	120 905	126 333	136 031	2 022 724	2 005 943	2 079 805	2 434 846
Värmland	12 088 ^k	12 358	12 424	12 789	17 883	17 550	18 965 ^k	19 896	252 785 ^k	284 328	283 986	284 383
Örebro	12 703	12 225	12 216	12 622	12 220 ^k	12 143	13 398	13 838	125 625	121 377	119 282	122 722
Västmanland	8 964	8 656	9 286	9 199	7 799	7 930	7 764	7 821	116 532	112 528	120 718	119 587
Dalarna	13 439	13 443	13 253	13 324	15 000	14 800	14 900	15 500	328 755	323 935	326 919	340 591
Gävleborg	12 949	12 302	12 721	13 739	21 200	21 246	21 310	21 334	258 290	251 634	254 615	215 276
Västernorrland	9 535	9 379	10 126	10 132	15 487	15 178	15 339	15 178	150 320	168 479	157 110	130 669
Jämtland	5 421	5 460	5 817	5 380	11 285	11 535	11 138	11 464	92 164	92 820	98 889	91 460
Västerbotten	8 878	9 196	9 954	10 225	19 381	20 125	20 116	19 520	183 442	183 656	199 060	184 046
Norrbottnen	8 542	8 357	8 464	8 351	17 927	17 727	17 279	16 291	168 210	153 370	153 320	139 755
Riket	1 244 657 ^k	1 251 121	1 287 498	1 344 433 ^k	709 160 ^k	721 555	739 734 ^k	776 820	12 209 654 ^k	12 629 801	12 920 839	13 627 631

¹ Se bilaga 2 för beskrivning av variabeldefinitioner.

Bilaga 3. Om statistiken

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.

Tidigare har statistik om lokal och regional kollektivtrafik framställts sedan mitten av 1980-talet av Svensk kollektivtrafik (tidigare SLTF) och från och med år 2004 av SIKA. Sedan april 2010 ligger dock ansvaret på Trafikanalys. Statisticon AB har på uppdrag av Trafikanalys genomfört undersökningen om lokal och regional kollektivtrafik i Sverige år 2011. Uppgifterna avser kalenderåret 2011. 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 2012. 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 2011, jämfört med motsvarande värden för 2010. 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 - 2011 framgår av tabellen nedan. Vi ser att mediantiden år 2011 är 4,0 timmar, dvs. för hälften av alla uppgiftslämnare har tidsåtgången för ifyllandet av uppgifterna varit 4,0 timmar eller mindre. Det störst angivna värdet i år är 26 timmar och det minsta är en timme.


Redovisad tidsåtgång i timmar, 2007 - 2011

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
2011	3,0	4,0	7,0	12,0	6,1

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

ztest1

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

Enkätsidor:

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

Utskrifter:


[Utskrift av lämnade uppgifter](#)

KONTAKTUPPGIFTER

Denna sida är KLAR

Trafikhuvudman	<input type="text"/>
Postadress	<input type="text"/>
Postnummer	<input type="text"/> Ort <input type="text"/>
Kontaktperson	<input type="text"/>
Telefonnummer	<input type="text"/>
Epost	<input type="text"/>
Kommentar	<input type="text"/>

Bilaga 4. Frågeblankett på Internet – Resor



Kollektivtrafik

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

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

Utskrifter:
[Utskrift av lämnade uppgifter](#)

RESOR


Denna sida är KLAR

Utbud ?		Konsumtion ?	
Vagnkilometer (1000-tal)	Sittplatskilometer (1000-tal)	Antal resor (1000-tal)	Personkilometer (1000-tal)
Buss/Bil	<input type="text"/>	Buss/Bil	<input type="text"/>
Tunnelbana	<input type="text"/>	Tunnelbana	<input type="text"/>
Spårväg	<input type="text"/>	Spårväg	<input type="text"/>
Tåg	<input type="text"/>	Tåg	<input type="text"/>
		Fartyg	<input type="text"/>
Totalt	<input type="text" value="0"/>	Totalt	<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 avvikelser i kommentarsrutan ovan.
Föregående års värde visas inte för sittplatskilometer eftersom det är första gången uppgiften efterfrågas.

Bilaga 4. Frågeblankett på Internet – Ekonomi



**Trafik
analys**
Kollektivtrafik

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

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

Utskrifter:
[Utskrift av lämnade uppgifter](#)

Denna sida är KLAR

EKONOMI

INTÄKTER ?

Trafikintäkter	1000-tals kronor	Bidrag/tillskott från: 1000-tals kronor	
Buss/Bil	<input type="text"/>		Varav till järnvägstrafik
Tunnelbana	<input type="text"/>	Kommun	<input type="text"/>
Spårväg	<input type="text"/>	Landsting	<input type="text"/>
Tåg	<input type="text"/>	Staten/Rikstrafiken	<input type="text"/>
Fartyg	<input type="text"/>		
Summa	0		
Övriga affärsintäkter	<input type="text"/>		

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	0		
Övriga kostnader	<input type="text"/>		
Kostnader infrastruktur	<input type="text"/>		

RESULTATSAMMANSTÄLLNING

	Intäkter	+	0
	Kostnader	-	0
	Överskott/Underskott före bidrag	=	0
	Bidrag/tillskott	+	0
	Överskott/Underskott efter bidrag	=	0

Kommentarer till avvikelse mellan årets och föregående års värden

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

Bilaga 4. Frågeblankett på Internet – Tidsåtgång



**Trafik
analys**
Kollektivtrafik

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 :

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 trafikhuvudmans ansvarsområde, gällande trafikslag så som buss, fartyg, tunnelbana, spårväg och tåg. Insamlingen avser variablerna resor, utbudskilometer, 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 2011.

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. Trafikanalys tillhandahåller exempel på medelreslängd. I webbenkäten finns exempel på medelreslängd för alla län, som respektive trafikhuvudman 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.

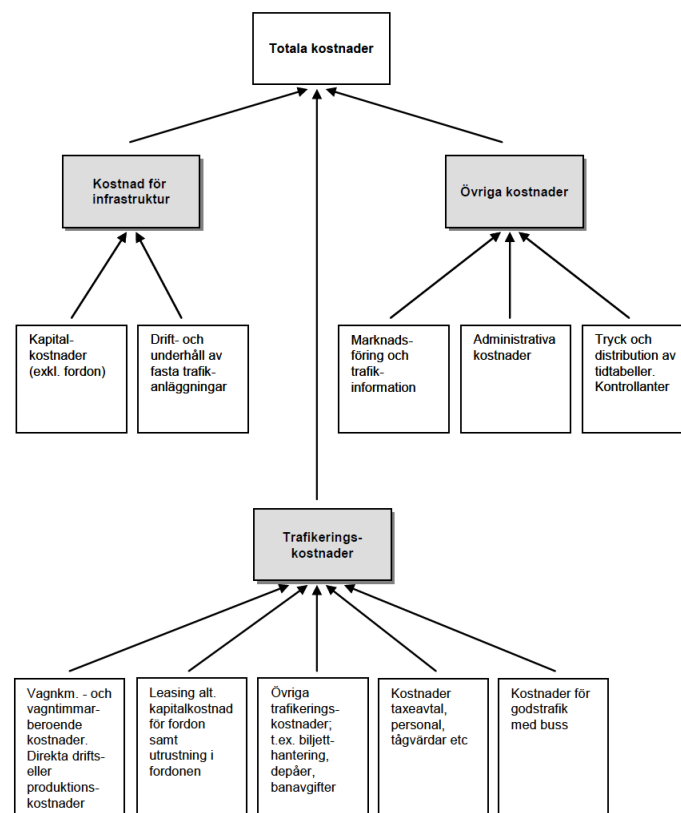
Ekonomi

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 tågvårdar, stations- och terminalpersonal, verksamma inom trafikeringen. 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.

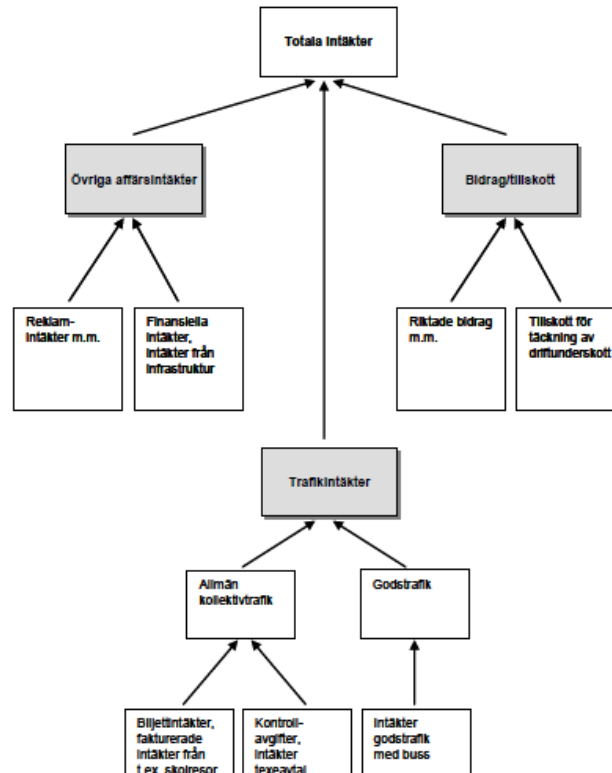
I infrastrukturkostnader ingår kapitalkostnader och underhållskostnader för hållplatser, perronger, egna spårssystem, resecentra, stationer och väderskydd. Dessa uppgifter lämnas i de fall trafikhuvudmannen har direkta egna kostnader för infrastrukturen. Kapitalkostnader för fordon ingår inte utan förs 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 trafik huvudman 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 trafik huvudmannens 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 2011 års uppgifter kontrolleras dessa mot 2010 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 resor 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 färdigfylld.
- 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

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. Undersökningen har sedan 2007 utförts av Statisticon, på uppdrag av ansvarig myndighet. Åren dessförinnan genomförde Transek undersökningen.

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

1 Statistikens innehåll

1.1 Statistiska målstorheter

De målstorheter som efterfrågas i undersökningen har varit desamma de senaste åren. 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).

På motsvarande sätt avser *kostnaderna* för kollektivtrafiken trafikeringskostnader, 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	Landstinget i Uppsala län
Södermanland	Länstrafiken Sörmland AB
Östergötland	ÖstgötaTrafiken
Jönköping	Jönköpings Länstrafik
Kronoberg	Länstrafiken i Kronoberg
Kalmar	Kalmar Läns Trafik AB
Gotland	Region Gotland
Blekinge	Blekingetrafiken AB
Skåne	Skånetrafiken
Skåne	Lunds kommun (Lunds stadsbuss)
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; Landstinget Gävleborg
Västernorrland	Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland
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.

1.1.5 Referenstider

Samtliga variabler i undersökningen har referensperioden helåret 2011. Enda undantaget är uppgiften om tidsåtgången för uppgiftslämnandet.

1.2 Fullständighet

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

2 Statistikens tillförlitlighet

2.1 Tillförlitlighet totalt

All statistik är behäftad med viss osäkerhet. Detta avsnitt avser att belysa olika typer av osäkerhetskällor och att diskutera dess konsekvenser på kvaliteten i resultaten. Den källa som mest påverkar osäkerheten i resultaten är mätfel. Inför 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.

2.2 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, så kallad undertäckning, eller innehåller individer som inte ingår i målpopulationen, så kallad 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 sjätte året i rad via en Internetenkät. Uppgiftslämnarna fick en inbjudan till undersökningen via ett e-postbrev. I missivet fanns en beskrivning av processen och en Internetdress. Där ska uppgiftslämnarna välja rätt trafik huvudman och logga in med det lösenord som bifogades. Internetenkäten är ordnad så att flera olika personer kan gå in på samma trafik huvudman 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. 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 avvikelsen 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 9 mars (vecka 10), därefter följde telefonpåminnelser. Datainsamlingen avslutades vecka 17.

Moment och tidpunkter under datainsamlingen 2011

Aktivitet	Vecka
Huvudutskick	7
Telefonpåminnelse	11-17
Datainsamlingen avslutas	17

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 resultatet, eller på ett slumpmässigt sätt, vilket inte medför skeva resultat men osäkerheten ökar. Att utvärdera konse-

kvenserna av mätfel kräver omfattande utvärderingsstudier vilka inte ligger inom ramen för denna undersökning.

För att hjälpa uppgiftslämnarna när uppgifterna matas in via Internetformuläret redovisas föregående års värde till höger om inmatningsfältet. Om årets värde avviker mer än 15 procent från föregående års värde får uppgiftslämnaren en markering. 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 2006-2011, 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 tågakilometer men från och med år 2007 lämnar vagnkilometer har högre värden avseende utbudet efter år 2007.

En förändring som tvärtom ledde till minskade mätetal var när Stockholms län började rapportera vagnkilometer för pendeltågen med de nya tågen X60 (så

kallad X60-ekvivalens) som bas istället för de gamla tågen X1 och X10. Denna förändring skedde från och med 2008 års uppgifter.

Ytterligare en indikation på mätfel är om det partiella bortfallet är stort. I instruktionen till uppgiftslämnarna står det "Fyll alltid i 0 om uppgiften är noll" samt "Om du saknar uppgift lämnar du fältet tomt". Detta betyder att samtliga fält ska fyllas i om uppgift finns, eller är 0. Dock är ett flertal fält inte applicerbara för en majoritet av uppgiftslämnarna. Det är 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 mindre. Bortfall ska bara registreras om trafikhuvudmannen verkligen har den verksamhet som svarsfältet avser.

Det finns ett partiellt bortfall för tågresande och tågutbud. I vissa län redovisas kostnader och intäkter för tågtrafik, men inget resande eller utbud. Det gäller ett antal län utanför storstadsregionerna. Andra län kan ha underrapporterat tågresande och utbud. Skälet är oftast att tågtrafiken bedrivs genom ett länsöverskridande samarbete, där kostnader är väldefinierade men resandet inte följs upp, framför allt inte uppdelat per län. I andra fall har det att göra med att länen handlat upp tågtrafik genom nettoavtal med operatörer som kör fjärtrafik. Operatören får då en klumpsumma för att även ta med resenärer med länskort, samt intäkten från kontantbiljetter. Trafikhuvudmannen har då ingen direkt insyn i hur många som verkligen reser, utan den informationen stannar hos operatören om inte trafikhuvudmannen begär in uppgifter om resandet som sker specifikt på länstrafikens periodkort från operatören.

Ett generellt problem i många län är att fördela resandet på periodkort på olika trafikslag som tåg och buss, när inte periodkorten visas. Detta är en anledning till att vissa län väljer att redovisa allt resande, även tågresandet, som bussresande, vilket är det vanligaste färdslaget.

Volymen på det regionala tågresandet utanför storstadsregionerna är dock inte så stor så att siffrorna för riket påverkas mer än marginellt av detta partiella bortfall. För tågutbudet är bortfallet större då det typiskt handlar om långa sträckor som trafikeras. Det har inte gjorts något försök att uppskatta storleken på dessa bortfall.

En osäkerhetsfaktor som däremot har avgörande betydelse för skattningen av resandet är stämpningsbenägenheten. Med detta menas sannolikheten att resenärerna stämplar sina periodkort vid påstigning. Denna påverkar skattningar av resandet på i synnerhet tåg och spårvagn i Västra Götaland, och har betydelse även för siffrorna för riket – särskilt vad gäller spårvagn. Skattningar av stämpningsbenägenheten görs då och då, men inte varje år.

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

2.2.4 Svartsbortfall och skattningsförfarande

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.

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

2.2.5 Bearbetning

Data från de uppgiftslämnare som besvarade undersökningen via Internet lagrades under datainsamlingen direkt i en databas. Som nämnts ovan har 2011 års värden kontrollerats mot föregående års värden. I vissa fall har uppgiftslämnaren återkontaktats för att lämna en förklaring till avvikelserna mellan 2010 och 2011 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.

2.3 Redovisning av osäkerhetsmått

Inga osäkerhetsmått redovisas i tabellrapporten.

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

3 Statistikens aktualitet

3.1 Frekvens

Undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik genomförs årligen.

3.2 Framställningstid

Datansamlingen påbörjades vecka 7 och avslutades vecka 17. Därefter pågår databearbetning, tabellframställning och rapportskrivning till vecka 23.

3.3 Punktlighet

Publiceringen av undersökningen Lokal och regional kollektivtrafik 2011 görs i juni. Rapporten publiceras tillsammans med ett pressmeddelande på Trafikanalys hemsida, www.trafa.se.

4 Jämförbarhet och sam användbarhet

4.1 Jämförbarhet över tiden

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

4.2 Jämförbarhet mellan grupper

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

4.3 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".

5 Tillgänglighet och förståelighet

5.1 Spridningsformer

Rapporten Lokal och regional kollektivtrafik 2011 sprids via Trafikanalys hemsida www.trafa.se.

5.2 Presentation

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

5.3 Dokumentation

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

5.4 Tillgång till primärmaterial

Ansökan om tillgång till primärmaterial prövas av Trafikanalys.

5.5 Upplysningstjänster

Frågor rörande kollektivtrafik i allmänhet kan ställas till Mats Wiklund (010-414 42 13, andreas.holmstrom@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.

6 Övrigt

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

7 Tillägg till korrigerad version

Under våren 2013 upptäcktes flera fel som påverkat rapporterna avseende statistiken för åren 2003–2011. I denna upplaga av rapporten avseende 2011, utgiven i maj 2013, är felen korrigerade. Trafikanalys kommer inte att korrigera rapporterna avseende år tidigare än 2011. Alla användare uppmanas att endast använda den senaste upplagan av statistiken.

Ett av felen som nu korrigerats innebar att kostnadsökningarna i de fastprisberäknade ekonomiska tidsserierna överdrevs i statistiken för åren 2009–2011.

Ett annat fel som nu korrigerats är att värdena tidigare än 2002 i de ekonomiska tidsserierna, vilka härstammar från Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF, numera Svensk Kollektivtrafik), har blivit fastprisjusterade två gånger³. Detta påverkar alla rapporter med statistikår från 2003⁴.

Ett tredje fel i rapporten för 2011 medförde att en stor resandeökning framhövdes i Västra Götaland. Detta hade att göra med en feltolkning av en ny mätning av den så kallade stämplingsbenägenheten, det vill säga resenärernas vilja att stämpla sina periodkort vid påstigning.

Ett fjärde fel, som också härstammar från uppskattningen av stämplingsbenägenheten i Västra Götaland, innebar att resandet 2011 överskattades med cirka 10 miljoner resor. Även detta har korrigerats i denna upplaga av statistiken. Felet har påverkat siffror för framför allt spårvagn och tåg, även i riket, samt alla nyckeltal som involverar resandet i Västra Götaland samt riket.

Stämplingsbenägenheten är en kritisk parameter för beräkningen av antalet resor framför allt i Västra Götaland, och den varierar både med trafikslag och över tid. Mellan två mätningar 2007 och 2011 mättes inte stämplingsbenägenheten i Västra Götaland. Mätningen 2011 visade att stämplingsbenägenheten hade sjunkit sedan mätningen 2007. Det går inte att avgöra när eller i vilken takt nedgången skedde. Det enda man kan konstatera är att undersökningen underskattat resandet under åren 2008–2010. Detta kommer inte att korrigeras i statistiken.

Korrigeringsarna i denna rapport är gjorda av Tom Petersen (010-414 42 11, tom.petersen@trafa.se).

³ Första gången med prisnivån för 2002.

⁴ SIKA Statistik 2004:8.



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