

Lokal och regional kollektivtrafik 2008



En sammanställning av resor, produktion, intäkter, kostnader och bidrag inom lokal och regional allmän kollektivtrafik

Lokal och regional kollektivtrafik 2008

En sammanställning av resor, produktion, intäkter, kostnader och bidrag inom lokal och regional allmän kollektivtrafik.

SIKA Statistik är SIKAs publikationsserie för års- och kvartalsstatistik. Statistiken omfattar huvudområdena: Vägtrafik, Bantrafik, Sjöfart, Luftfart, Postverksamhet, Televerksamhet, Kommunikationsvanor samt Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. De senast publicerade rapporterna i serien *SIKA Statistik* är:

2008:21 Långväga buss 2007
2008:22 Utländska lastbilstransporter i Sverige 2004-2006
2008:23 Vägtrafikskadade i sjukvården – Statistik över vård av vägtrafikskadade i Sverige 1998–2006
2008:24 Sjötrafik 2008, kvartal 2
2008:25 Person- och godstransporter på järnväg, 2 kv 2008
2008:26 Bantrafikskador 2007
2008:27 Vägtrafikskador 2007
2008:28 Lastbilstrafik 2008, kvartal 2
2008:29 Bantrafik 2007

2009:1 Sjötrafik 2008, kvartal 3
2009:2 Person- och godstransporter på järnväg, 3 kv 2008
2009:3 Lastbilstrafik 2008, kvartal 3
2009:4 Person- och godstrafik på järnväg, 4 kv 2008
2009:5 Sjötrafik 2008, kvartal 4
2009:6 Transportbranschen – hur står det till? 1997-2007
2009:7 Sjötrafik 2008, helår
2009:8 Lastbilstrafik 2008, kvartal 4
2009:9 Luftfart 2008
2009:10 Svenska och utländska fartyg i svensk regi 2008
2009:11 Person- och godstransporter på järnväg, 1 kv 2009
2009:12 Lastbilstrafik 2008, helår
2009:13 Lätta och tunga lastbilar 2008
2009:14 Postverksamhet 2008
2009:15 Bantrafikskador 2008
2009:16 Färdtjänst och riksfärdtjänst 2008
2009:19 Sjötrafik 2009, kvartal 1

Ansvarig utgivare: Saman Rashid
ISSN 1404-854X
ISSN 1653-1817

För information kontakta:

Statistikansvarig myndighet: Statens institut för kommunikationsanalys, SIKAs
Kontaktperson: Christina Eng
Telefon: 063-14 00 00, fax: 063-14 00 10
E-post: sika@sika-institute.se
Webbadress: www.sika-institute.se
Producent: Statisticon
Utgivningsdatum: 2009-07-01

Förord

Resandet med kollektivtrafik har blivit allt viktigare inte minst för att vi ska kunna nå de uppsatta transportpolitiska målen. I regeringens transportpolitiska mål (Prop. 2008/09:93) anges att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång eller cykel måste förbättras. Som ett led i detta har även kollektivtrafikbranschen uttalat ett mål om att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel till 2020. För att kunna utreda huruvida vi är på väg mot rätt håll eller inte och slutligen huruvida målen är uppnådda eller inte krävs relevant och kvalitetssäkrad statistik. Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) ansvarar för den officiella statistiken om transporter och kommunikationer. Förutom färdtjänst och riksfärdtjänst, långväga buss, sjukresor, luftfart, bantrafik, och sjöfart innehåller statistiksystemet *Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor* Lokal och regional kollektivtrafik som är rapportens huvud ämne. Det är viktigt att notera att denna statistik inte tillhör familjen *officiell statistik* men förhoppningen är att när statistiken är av tillräcklig god kvalitet ska den klassas som sådan. Det pågår ett kvalitetsförbättringsarbete där vissa definitioner har förtydligats och några variabler har tillkommit.

I föreliggande rapport, *Lokal och regional kollektivtrafik 2008*, redovisas resultaten av den undersökning som SIKA årligen genomför avseende lokal och regional kollektivtrafik som bedrivs i landet. Rapportserien har publicerats av SIKA sedan 2004. Dessförinnan genomfördes undersökningen av trafikhuvudmännens branschorganisation, Svensk kollektivtrafik. Nytt för i år är insamlingen av sittplatskilometer. Årets rapport visar bland annat att resandet med kollektivtrafiken har ökat med tre procent mellan åren 2007 och 2008 och med sammanlagt 18 procent under de senaste tio åren. Även kollektivtrafikens marknadsandel har visat en ökning från föregående år. Det totala antalet personkilometer, det så kallade *persontransportarbetet* har däremot stått still.

SIKA vill ta tillfället i akt att tacka alla uppgiftslämnare som lämnat siffror till rapporten om lokal och regional kollektivtrafik under 2008.

Rapporten har framställts av Statisticon AB på uppdrag av SIKA. Vid Statisticon AB har Mats Nyfjäll varit projektledare och vid SIKA har Christina Eng varit projektledare.

Östersund i juli 2009.
Saman Rashid
Statistikchef, SIKA

Innehåll

1	SAMMANFATTNING	5
2	SUMMARY	7
3	INLEDNING	9
3.1	Begrepp och lagrum	9
3.2	Kollektivtrafikens utveckling	11
3.3	Aktuella utredningar	11
3.4	Kollektivtrafikens andel av persontransportarbetet	12
4	LOKAL OCH REGIONAL ALLMÄN KOLLEKTIVTRAFIK	15
4.1	Konsumtion	15
4.2	Tjänster	20
4.3	Ekonomi	24
5	SVERIGES BUSSPARK	31
5.1	Sammanfattning	31
5.2	Antalet bussar	31
5.3	Medelkörsträckor	33
5.4	Nyregistreringar	33
5.5	Bussarnas drivmedel	34
5.6	Bussar efter antal sitt- och ståplatser	37
5.7	Bussar efter årsmodell	38
5.8	Busskörkortsinnehav	40

Bilaga 1. Ordlista

Bilaga 2. Tabeller fördelat på län, trafikslag och år

Bilaga 3. Om Statistiken

Bilaga 4. Frågeblankett på Internet

Bilaga 5. Instruktioner och definitioner till frågeformuläret

Bilaga 6. Kvalitetsdeklaration

1 Sammanfattning

Kollektivtrafikresandet ökade med 3 procent mellan 2007 och 2008, motsvarande 32 miljoner resor. Ökningen var störst med buss, motsvarande 18 miljoner, respektive resor med tåg, 9 miljoner. Resor med tunnelbana ökade med 3 miljoner och med spårväg respektive fartyg med 1 miljon vardera. Den uppåtgående trenden håller i sig och har även ökat något mer under denna mätperiod jämfört med förra perioden, då ökningen av antal resor var 2 procent.

Antalet resor har ökat i nästan alla län och störst var ökningen i Värmlands län med 24 procent. I Östergötlands, Kalmars, Skåne, Hallands, Västra Götalands och Dalarernas län har resandet ökat med 5 procent.

Av samtliga resor i Sverige görs mer än hälften, motsvarande 55 procent, i Stockholms län. I Västra Götalands län sker 18 procent av det totala resandet och i Skåne län 11 procent. I dessa län genomförs de i medeltal kortaste resorna. Den kortaste resan gör man i Stockholm, där en resa i medeltal är drygt 7 kilometer. Därefter följer Västra Götaland med närmare 9 kilometer. I dessa län utgörs en stor del av kollektivtrafiken av arbetspendling.

Skillnaden mellan länen är stor när det gäller utbud, det vill säga den trafik som erbjuds, och antal resor. I de befolkningstäta regionerna är utbudet oftast större än i de mindre befolkade länen. I Stockholms län erbjuds 116 utbudskilometer per invånare, i Uppsala län är siffran 109 utbudskilometer och i Jämtlands län erbjuds 89 utbudskilometer per invånare. Stockholms län utmärker sig även med flest antal resor per invånare med närmare 347 resor år 2008. Därefter följer Västra Götaland med 142 resor per invånare och Skåne med 112 resor per invånare. I Gotlands län är resandet lägst med 21 resor per invånare.

I Stockholms län finns den största etanoldrivna bussflottan motsvarande 84 procent av alla etanoldrivna bussar i Sverige. I Skåne län finns den största biogas/naturgas flottan motsvarande 47 procent av det totala antalet bussar som körs med bio/naturgas. Det är dock bara 10 procent av hela bussflottan i Sverige som drivs med alternativa bränslen, resten drivs med diesel.

År 2008 uppgick kostnaderna och verksamhetsintäkterna för kollektivtrafiken till cirka 29 respektive 15,5 miljarder kronor. Därutöver uppgick bidragen från kommun, landsting och stat till närmare 13,9 miljarder kronor. Sedan 1999 har kostnaderna ökat med 44 procent, medan verksamhetsintäkterna endast ökat med 36 procent. Under samma period har bidragen från kommun och landsting ökat med 57 procent.

Den genomsnittliga kostnaden per kollektivtrafikresa var år 2008 23 kronor, medan verksamhetsintäkten var 12 kronor. Det innebär att cirka 53 procent av resan betalas med verksamhetsintäkter, resten med bidrag. I samtliga län var kostnaden för en kollektivtrafikresa större än verksamhetsintäkten. Tre län, Stockholm, Uppsala och Skåne, uppvisade en större andel verksamhetsintäkter än riket i medeltal. Lägst andel redovisar Gotlands län med 21,5 procent. Där står bidragen således för närmare 78 procent av den totala kostnaden.

2 Summary

The number of journeys made by public transport increased with 3 percent between 2007 and 2008, corresponding to 32 million journeys. Journeys by bus showed the largest increase, corresponding to 18 million, and journeys by train the second largest with 9 million journeys. Journeys made by underground increased with 3 million and journeys by tramway and ship with 1 million each. The upward trend thus continues, and the growth rate has even increased some compared with the last period when the increase in the number of journeys made was 2 percent.

The number of journeys made has increased in almost all counties, with the largest increase, of 24 percent, in Värmland. In the counties of Östergötland, Kalmar, Skåne, Halland, Västra Götaland and Dalarna the increase was 5 percent.

Of all journeys made in Sweden, more than half, 55 percent, took place in the County of Stockholm. 18 percent of the total number of journeys was made in the County of Västra Götaland, and 11 percent in the County of Skåne. These counties also represent those in which the shortest journeys in Sweden were made on average. The shortest journeys are made in the counties of Stockholm and Västra Götaland, where the average journey is 7 and 9 kilometers respectively. In these counties a large proportion of the journeys involve commuting to and from work.

The difference between counties regarding the availability of public transport and the number of journeys that are made is large. The availability of public transport is larger in densely populated regions than in less populated counties. In the County of Stockholm, 116 kilometers of public transportation are available per inhabitant, in the County of Uppsala 109 kilometers and in the County of Jämtland 89 kilometers per inhabitant. Stockholm also stands out as the county in which most journeys per inhabitant are made, amounting to 347 journeys in 2008, followed by the County of Västra Götaland with 142 journeys and Skåne with 112 journeys per inhabitant. Gotland has the lowest number of journeys with 21 journeys made per inhabitant.

The County of Stockholm holds the largest ethanol driven bus fleet, corresponding to 84 percent of all the ethanol driven buses in the country. In the County of Skåne the largest fleet of buses driven by biogas/natural gas can be found, 47 percent of all the biogas/natural gas driven buses. It is however only 10 percent of the Swedish bus fleet that is powered by alternative fuels, the rest is powered with diesel.

In 2008, the costs and revenues for public transport amounted to SEK 29 billion and SEK 15.5 billion, respectively. In addition, subsidies amounted to almost SEK 13.9 billion. Since 1999, the costs have increased by 44 percent, while the revenues in

creased by 36 percent. In the same period, subsidies from municipalities and county councils increased by 57 percent.

The average cost per journey in 2008 was SEK 23, while the revenue per journey was SEK 12. This means that about 53 percent of a journey is financed by revenues, while the rest is covered by subsidies. In all counties the cost of a journey by public transport was higher than the revenue. Three counties; Stockholm, Uppsala and Skåne, were able to show a larger proportion of cost-coverage by revenue than the country as a whole. The smallest proportion of revenue was 21,5 percent from the County of Gotland, where subsidies finance 78 percent of the total costs.

3 Inledning

I följande rapport redovisas resultatet av den undersökning som SIKA årligen genomför avseende lokal och regional allmän kollektivtrafik som bedrivs i landet. Syftet med undersökningen är att beskriva utvecklingen av kollektivtrafiken i Sveriges samtliga län. Uppgifterna som samlas in avser all utförd linjelagd trafik inom respektive trafik huvudmans ansvarsområde, gällande buss, fartyg, tunnelbana, spår- väg och tåg. Statistiken omfattar uppgifter om antal resor, utbudskilometer, personkilometer, verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott och kostnader för kollektivtrafiken. I årets undersökning har även en ny variabel, sittplatskilometer, samlats in. I föregående års undersökning gjordes vissa definitionsändringar, i syfte att öka statistikens kvalitet. Detta kan i viss mån ha påverkat resultaten och jämförbarhet över tid.

Rapporten består av tre delar. I första delen ges en överblick av de begrepp och lagrum som gäller för kollektivtrafiken. Inledningsvis ges även en beskrivning av kollektivtrafikens utveckling och aktuella propositioner presenteras kortfattat. I den andra delen presenteras den lokala och regionala kollektivtrafiken genom tre separata avsnitt. I det första avsnittet beskrivs konsumtionen av kollektivtrafik och i det andra avsnittet redovisas de tjänster som kollektivtrafiken erbjuder. I det tredje avsnittet presenteras kollektivtrafikens verksamhetsintäkter, kostnader och bidrag. I den tredje delen presenteras ett specialavsnitt om den svenska bussparken. Bilaga 1 består av en ordlista där huvudbegreppen i rapporten har översatts till engelska. I Bilaga 2 presenteras tabeller per län, trafikslag och år. En översiktlig beskrivning av statistiken hittas i Bilaga 3 och en mer ingående beskrivning av statistiken finns i Bilaga 6. I Bilaga 4 och 5 återfinns frågeformuläret och begreppsdefinitioner.

3.1 Begrepp och lagrum

Kollektivtrafik är i förväg organiserade, regelbundet tillgängliga transporter som erbjuds allmänheten eller en särskild personkrets enligt givna regler.¹

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 all-

¹ SIKA. *Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor 2003* (2005:2).

mänheten 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 presenteras det statistiksystem som gäller för kollektivtrafiken. I statistiksystemet ingår bland annat lokal och regional allmän kollektivtrafik, vilken markerats i figuren nedan.

Figur 1. Funktionell indelning av kollektivtrafiken efter typ av trafik och trafikeringsområde.

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

Ansvar 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. Rikstrafiken medverkar till utveckling genom sin roll som upphandlare av flyg-, båt-, tåg- och busstrafik samt som samordnare av kollektivpersontrafik i riket. Vidare medverkar Rikstrafiken tillsammans med trafikverken – Banverket, Vägverket, Luftfartsverket och Sjöfartsverket – och andra myndigheter till att förverkliga transportpolitiken.

På lokal och regional nivå ansvarar trafik huvudmännen för den allmänna kollektivtrafiken. Enligt lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik (1997:734) skall det för att främja en tillfredsställande trafikförsörjning i varje län finnas en länstrafikan-svarig som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter. Kommunerna och landstingen i respektive län har gemensamt ansvar för länets loka-la och regionala kollektivtrafik. Vidare framgår av lagstiftningen att de länstrafikan-svarigas uppgifter skall handhas av en trafik huvudman. Trafik huvudmännen upp-handlar i sin tur vanligen den faktiska trafikeringen av kollektivtrafiken av olika ope-ratörer.

3.2 Kollektivtrafikens utveckling

Kollektivtrafiken har en relativt lång historia. Redan på 1800-talet färdades allmän-heten med ångbåtar. Sedermera kom trafiken att utvecklas genom att de större stä-derna 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 öka-de samhällets intresse för kollektivtrafik och fram till slutet av 1970-talet var kollek-tivtrafikmarknaden splittrad mellan olika företag med sina respektive taxor och bil-jettsystem.²

Som ett led i att förbättra lokal och regional persontrafik beslutade riksdagen år 1978³ att tillsätta en huvudman inom varje län med ansvar för den lokala och regio-nala kollektivtrafiken på väg, det vill säga busstrafik. Huvudmannens huvudsakliga uppgifter var att besluta om trafikutbud och taxor. År 1997 gjordes en förändring⁴ som innebar att bestämmelserna om organisationsformerna var i stort sett oförändra-de med den skillnaden att kommuner och landstingen nu benämndes länstrafikansva-riga.

3.3 Aktuella utredningar

Den lokala och regionala kollektivtrafiken kan ses som en del av den grundläggande samhällsservicen vilken har stor betydelse för uppfyllande av de transportpolitiska målen. Under våren 2009 lades propositionen ”Mål för framtidens resor och trans-porter” (2008/09:93) fram av regeringen, slutprodukten av det uppdrag om revidering av de transportpolitiska målen som gavs till SIKA i juli 2007. Det övergripande må-let för transportpolitiken, att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsik-tigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet, är

² Erik Sundström. *Utveckling av en integrerad tjänst: En fallstudie inom kollektivtrafikbranschen* (2006).

³ Om åtgärder för att förbättra lokal och regional kollektiv persontrafik (prop.1977/78:92).

⁴ Lagen om ansvar för kollektiv persontrafik (1997:734).

fortsatt detsamma. Dock har det övergripande målet tidigare preciserats genom sex delmål, tillgänglighet, regional utveckling, transportkvalitet, miljö, trafiksäkerhet och jämställdhet. För att förenkla och förtydliga målstrukturen, i syfte att öka kommuniserbarheten och styreffekten, har dessa ersatts med ett funktionsmål (tillgänglighet) och ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa)⁵.

3.4 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 omkring 20 procent med smärre variationer. Nedgången mellan 1960 och 1970 återspeglar naturligtvis bilismens inmarsch i samhället samt den ökade levnadsstandarden. Detta är ingalunda typiskt för enbart Sverige. Av 27 studerade länder i Europa år 2002 var det bara Österrike, Irland och Grekland av de 15 länder som ingick i EU före utvidgningen som har en högre andel kollektivtrafik av persontransportarbetet än 20 procent. I USA var mindre än fem procent av det totala persontransportarbetet kollektivtrafik år 2002.⁶

Kollektivtrafikandelen är av naturliga skäl högre i de befolkningstäta regionerna, där kollektivtrafiken till stor del nyttjas av arbetspendlare. Resvaneundersökningen⁷ visar att i storstäder sker 32 procent av arbetsresorna kollektivt medan motsvarande gäller för 26 procent av arbetsresorna i förortskommunerna. I andra typer av kommuner⁸ är motsvarande andel mindre än 10 procent.

Urbaniseringen gör att vi får allt färre och större regioner eftersom en allt större andel av befolkningen koncentreras till storstadsregionerna. Väl fungerande kollektivtrafik ger då möjlighet att välja bostadsort mer fritt i förhållande till platsen där vi arbetar eller studerar. Att sådana förändringar sker just nu visar sig bland annat i att det framför allt är den regionala kollektivtrafiken, särskilt då regionaltågstrafiken, som ökar. I många områden i landet har denna fördubblats det senaste årtiondet. I vissa områden ökar den årligen med upp till 15-20 procent.⁹ Framför allt uppmärksammas behovet av regional tågtrafik i storstadsregionerna. Samtidigt har kollektivtrafiken också stor potential att knyta samman tätorter utanför storstäderna. På så sätt kan de i nätverk fungera som större och mer variationsrika arbetsmarknadsregioner. Regionförstoring som leder till större arbetsmarknader anses av många vara en förutsättning för tillväxt och konkurrenskraft på en globaliserad marknad.

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

⁶ Transek AB. *Kollektivtrafikens marknadsutveckling – tendenser och samband* (2006:43).

⁷ SIKA. *Res 2005-2006 – Den nationella resvaneundersökningen* (2007:19).

⁸ Kommunindelning enligt Sveriges Kommuner och Landsting (SKL).

⁹ KOLL framåt – Nationell handlingsplan för kollektivtrafikens framtida utveckling (2007).

Kvinnor har fortfarande generellt en mer begränsad restidsbudget än män, och reser samtidigt i högre grad kollektivt. En snabb och konkurrenskraftig kollektivtrafik är därför viktig för att kvinnor och män ska få en mer jämställd nytta av regionförstoringen.¹⁰

¹⁰ VTI. *Män och kvinnor i trafiken - en litteraturstudie* (2005:522).

4 Lokal och regional allmän kollektivtrafik

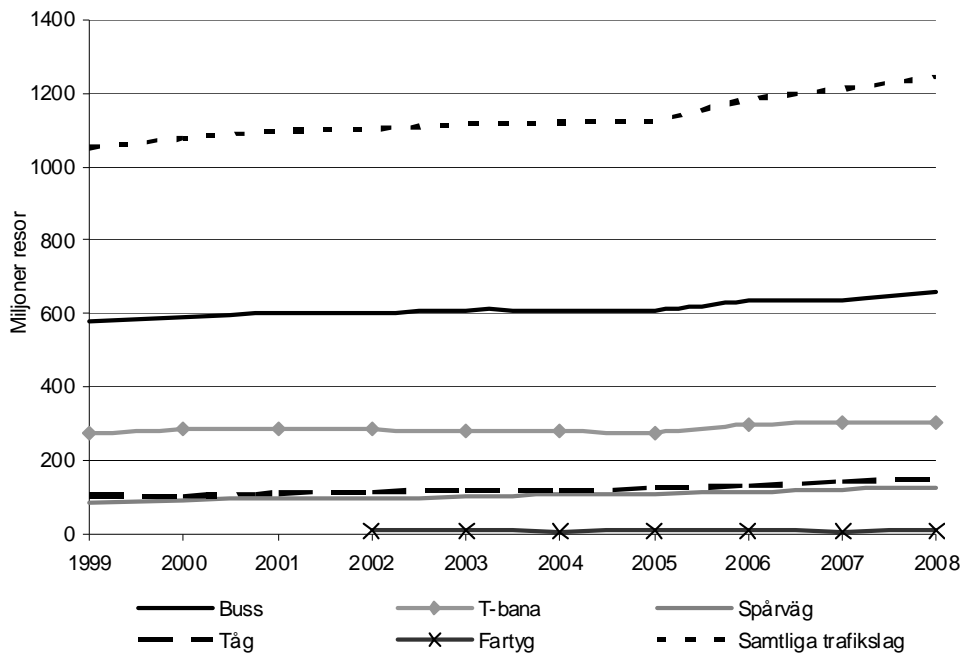
I följande avsnitt redovisas först konsumtionen av den lokala och regionala kollektivtrafiken i form av antal kollektivtrafikresor, personkilometer och medelreslängd. Därefter presenteras de tjänster som kollektivtrafiken bistår med, i form av utbudskilometer och sittplatskilometer. Uppgifterna för konsumtion och tjänster redovisas efter år, trafikslag och län. Sedan beskrivs kollektivtrafiken med hjälp av ekonomiska variabler – såsom verksamhetsintäkter, bidrag och kostnader. Även de ekonomiska variablerna redovisas utifrån år, trafikslag och län.

4.1 Konsumtion

Nyttjandet av lokal och regional kollektivtrafik framställs i antal resor, antal personkilometer och medelreslängd. Med en resa menas en påstigning. Reser man tur och retur räknas det som två resor och reser man med övergång räknas varje övergång som en ny resa. Samtliga resor, såväl avgiftsbelagda som kostnadsfria resor ingår. Personkilometer är den sammanlagda reslängden och beräknas utifrån att antal resor multipliceras med medelreslängden.

Resor

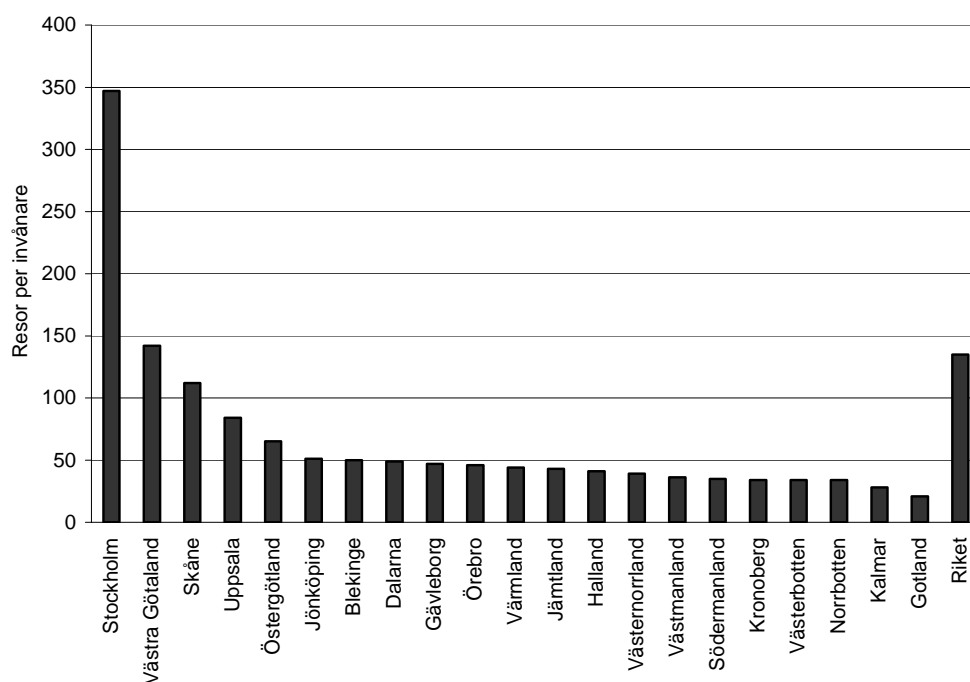
Av Figur 2 framgår antalet lokala och regionala kollektivtrafikresor som genomfördes med buss, tunnelbana, spårväg, tåg och fartyg mellan 1999 och 2008. Flest resor görs med buss medan man reser minst med fartyg, motsvarande 657 respektive 8 miljoner resor under år 2008. Totalt sett har antalet resor ökat med 18 procent, från 1 053 till 1 245 miljoner resor, mellan år 1999 och 2008. Sedan slutet av 1990-talet har tågresandet ökat mest, motsvarande cirka 44 procent. Under samma tidsperiod ökade resandet med spårväg med 40 procent, bussresandet med 13 procent och resandet med tunnelbana med 12 procent.

Figur 2. Antal resor per trafikslag i riket år 1999-2008. Miljoner resor.

Av samtliga resor görs flertalet i Stockholms län. År 2008 genomfördes cirka 682 miljoner resor i Stockholm, vilket motsvarar 55 procent av det totala antalet resor i landet. Dessa resor sker främst med tunnelbana och buss. Jämfört med föregående år har resandet i Stockholms län ökat med motsvarande knappt 1 procent. Ökningen i riket som helhet var samtidigt närmare 3 procent.

Att kollektivtrafikresandet förändras över tiden kan bero på två saker – att befolkningen och/eller kollektivtrafikresandet per invånare förändras. Sedan 1999 har såväl befolkningen som antalet resor per invånare på riksnivå ökat. Mellan år 1999 och 2008 ökade befolkningen med cirka 350 000 personer, eller motsvarande 4 procent. Under samma tidsperiod ökade antalet kollektivresor med 18 procent. Kollektivresorna per invånare ökade från 119 till 135 resor per invånare mellan 1999 och 2008, en ökning med motsvarande 13 procent.

För att vidare beskriva kollektivtrafikresandet redovisas antal resor per invånare för respektive län i Figur 3. Kollektivresandet är som förväntat intensivast i Stockholms län, 347 resor per invånare under 2008. Detta är dock en minskning från de 350 resor per invånare som redovisades föregående år. Det är bara i ett län till, Östergötlands län, som resandet per invånare minskat sedan 2007. I Västra Götaland har resandet istället ökat, från 136 resor per invånare 2007 till 142 resor per invånare 2008. På motsvarande sätt har även resandet i Skåne ökat, från 108 resor per invånare år 2007 till 112 år 2008. I övriga län var skillnaderna mellan år 2007 och 2008 små. Minst antal resor har, liksom tidigare år, Gotlands län med 21 resor per invånare, vilket är oförändrat jämfört med 2007.

Figur 3. Antal resor per invånare efter län år 2008.

Av Tabell 1 framgår att i Södermanland, Kalmar, Gotland, Jämtland, Västerbotten och Norrbotten görs samtliga kollektivtrafikresor med buss. Även i övriga län görs flest resor per invånare med buss. Undantagen är Stockholms län där flest resor per invånare görs med tunnelbana samt Västra Götaland där spårvägen står för det största kollektivtrafikresandet även om det är förhållandevis jämt fördelat mellan buss och spårväg.

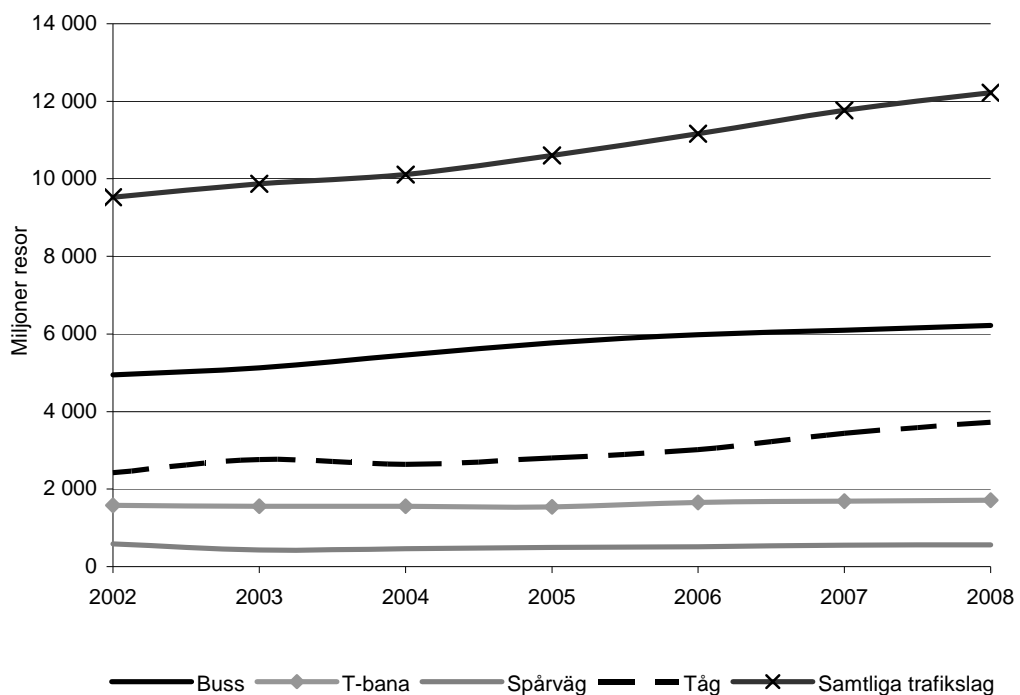
Tabell 1. Antal resor per invånare efter trafikslag och län år 2008.

År	Resor per invånare				
	Buss	Tåg	Spårväg	Tunnelbana	Fartyg
Stockholm	138	42	9	156	2
Uppsala	74	10	-	-	-
Södermanland	35	-	-	-	-
Östergötland	49	7	8	-	-
Jönköping	46	5	-	-	-
Kronoberg	33	1	-	-	-
Kalmar	28	-	-	-	-
Gotland	21	-	-	-	-
Blekinge	39	10	-	-	1
Skåne	82	30	-	-	-
Halland	29	12	-	-	-
Västra Götaland	65	9	66	-	2
Värmland	39	5	-	-	-
Örebro	44	2	-	-	-
Västmanland	33	3	-	-	-
Dalarna	47	2	-	-	-
Gävleborg	44	3	-	-	-
Västernorrland	39	0	-	-	-
Jämtland	43	-	-	-	-
Västerbotten	34	-	-	-	-
Norrbottn	34	-	-	-	-
Riket	71	16	13	33	1

Personkilometer

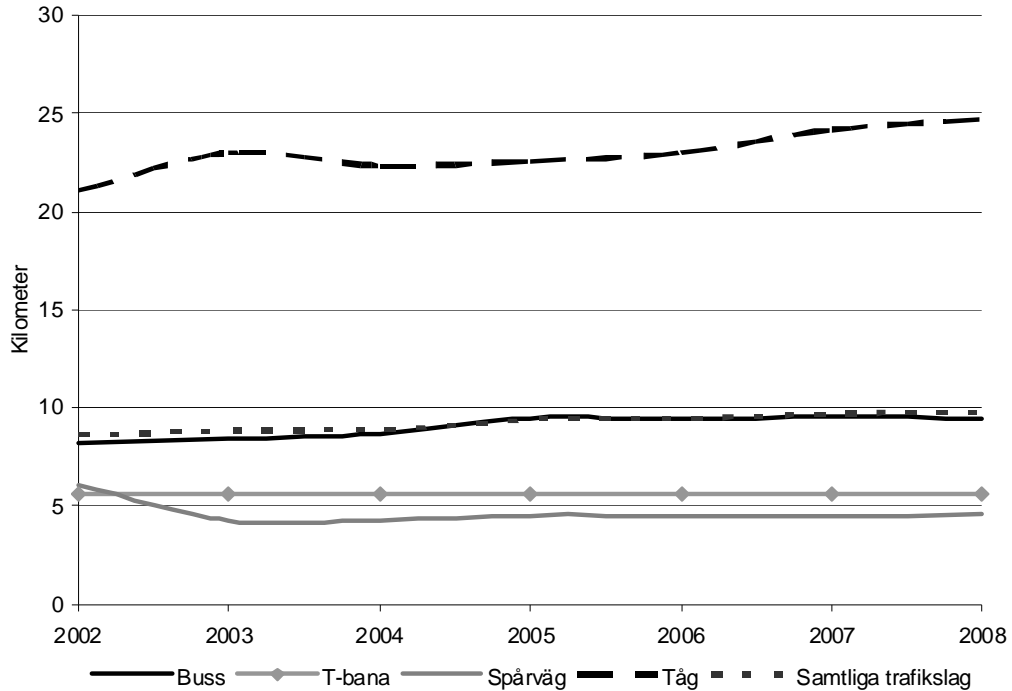
Ett sätt att mäta konsumtion av kollektivtrafik är att beräkna det antal personkilometer, ett mått på den sammanlagda reslängden, som nyttjats. Personkilometer räknas ut genom att multiplicera medelreslängden med antal gjorda resor. I Figur 4 nedan redovisas antal personkilometer per trafikslag totalt för åren 2002 till 2008. Sammanlagt år 2008 konsumerades cirka 12,2 miljoner personkilometer, en ökning med motsvarande 4 procent jämfört med föregående år. Ökningen beror på att såväl antalet resor som medelreslängden ökat jämfört med 2007 på total nivå. Av de fyra ingående trafikslagen är det tåg som med 8 procent uppvisar den största ökningen i antal personkilometer jämfört med 2007. För de övriga är ökningen mellan 1 och 2 procent.

Figur 4. Antal personkilometer efter trafikslag i riket år 2002-2008 (miljoner kilometer).

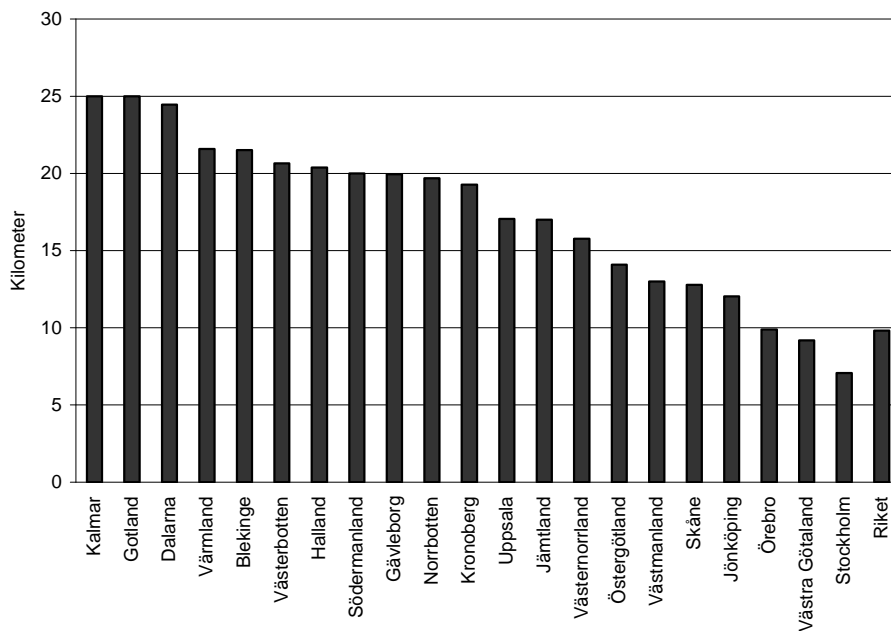


Resans längd i medeltal

Som framgår av Figur 5 har medelreslängden totalt över samtliga trafikslag inte varierat särskilt mycket under de senaste sju åren, utan har uppgått till mellan 9-10 kilometer. Längst medelreslängd gäller för tåg med motsvarande 25 kilometer per resa under år 2008. Medelreslängden för spårväg har minskat från 6 kilometer 2002 till 5 kilometer år 2008.

Figur 5. Medelreslängd efter trafikslag i riket år 2002-2008.

I Figur 6 redovisas medelreslängden för respektive län under 2008. Resornas längd i medeltal varierar något mellan de olika länen. I Kalmar och Gotlands län var resorna i medeltal längst, motsvarande 25 kilometer per resa, och i tätbefolkade länen, Stockholms och Västra Götalands län, understeg resorna i medeltal 10 kilometer.

Figur 6. Medelreslängd efter län år 2008.

Reslängden i medeltal uppdelat på trafikslag och län redovisas i Tabell 2. I Stockholm är resorna med buss relativt korta, 6 kilometer i medeltal. I Kalmar och Gotlands län är de nästan fem gånger längre, 25 kilometer i medeltal. De i medeltal kor-

taste tågresa företogs i Västmanlands län med 13 kilometer i genomsnitt, följt av Stockholms län med 16 kilometer. De längsta tågresorna gjordes under 2008 i Gävleborgs län med 84 kilometer, följt av Kronoberg med 60 kilometer och Blekinge med 55 kilometer per genomsnittlig tågresa.

Tabell 2. Medelreslängd efter trafikslag och län år 2008.

År	Medelreslängd			
	Buss	Tåg	Spårväg	Tunnelbana
Stockholm	6	16	4	6
Uppsala	14	41	-	-
Södermanland	20	-	-	-
Östergötland	12	40	3	-
Jönköping	9	42	-	-
Kronoberg	18	60	-	-
Kalmar	25	-	-	-
Gotland	25	-	-	-
Blekinge	13	55	-	-
Skåne	8	27	-	-
Halland	14	35	-	-
Västra Götaland	9	46	5	-
Värmland	18	47	-	-
Örebro	9	27	-	-
Västmanland	13	13	-	-
Dalarna	24	45	-	-
Gävleborg	15	84	-	-
Västernorrland	16	32	-	-
Jämtland	17	-	-	-
Västerbotten	21	-	-	-
Norrbottn	20	-	-	-
Riket	9	25	5	6

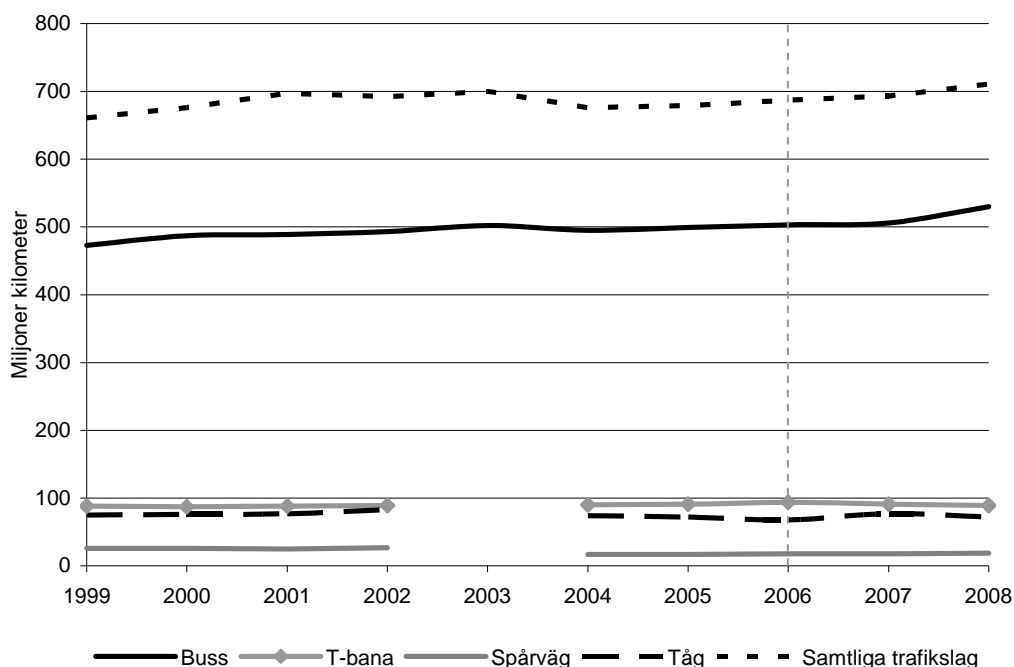
4.2 Tjänster

De tjänster som den lokala och regionala kollektivtrafiken erbjuder trafikanterna redovisas genom utbudskilometer och sittplatskilometer. 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 exkluderas. Nytt för årets undersökning är att även sittplatskilometer samlats in, ett kompletterande mått på utbudet som erbjuds resenärerna. Sittplatskilometer definieras som antalet kilometer i den utförda persontrafiken, multiplicerat med den använda fordonsparkens kapacitet avseende sittplatser.

Av Figur 7 framgår att antalet utbudskilometer i riket under år 2008 uppgick till 711 miljoner kilometer i riket under 2008, vilket motsvarar en ökning med närmare 3 procent sedan 2007 och knappa 8 procent sedan 1999. Utbudet av buss och spårväg har ökat jämfört med 2007 medan utbudet av tunnelbana och tåg minskat. Ökningen på total nivå kan till största delen tillskrivas ökningen i antalet utbudskilometer med buss som föregående år var 506 miljoner kilometer och i år 530 miljoner kilometer. Detta motsvarar en ökning med närmare fem procent. Det totala utbudet under 2008

utgjordes till 75 procent av buss, 13 procent av tunnelbana, 10 procent av tåg och 3 procent av spårväg. Under de senaste tio åren har bussutbudet ökat med cirka 12 procent och tunnelbaneutbudet ökat med 1 procent. Ökningen av tåg och spårväg är tyvärr missvisande på grund av att siffrorna för 1999 och 2008 inte är jämförbara.¹¹

Figur 7. Antal utbudskilometer efter trafikslag i riket år 1999-2008. Miljoner kilometer.

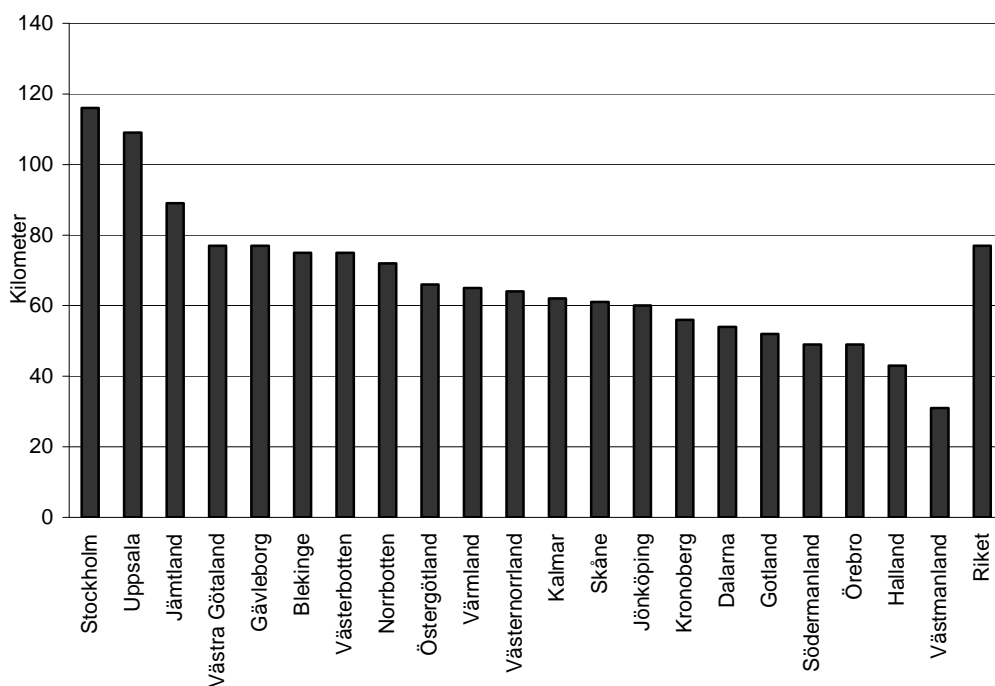


Av det totala kollektivtrafikutbudet står Stockholms län för 32 procent, Västra Götaland för 17 procent och Skåne för 10 procent under år 2008. Utbudet är minst i Gotlands län, mindre än en halv procent av det totala utbudet.

Mellan 2007 och 2008 har utbudskilometrarna ökat för samtliga län utom Stockholm där utbudet minskade med motsvarande 7 miljoner utbudskilometer. Störst var ökningen i Västra Götalands län där man år 2008 redovisade 7,5 miljoner fler utbudskilometer än år 2007. Även i Skåne län var ökningen relativt stor med 4,2 miljoner fler utbudskilometer år 2008.

Det totala antalet utbudskilometer belyser övergripande kvantiteten av de tjänster som resenärerna erbjuds. För att ytterligare klargöra utbudet relateras det till antalet invånare i respektive län i Figur 8. Utbudet var störst i Stockholm och Uppsala där över 100 kilometer kollektivtrafik per invånare erbjöds under 2008. I Västmanlands län uppgick utbudet till 31 kilometer per invånare under samma tidsperiod.

¹¹ Definitionerna för utbudskilometer har ändrats mellan år 2006 och år 2007. För ytterligare information, se SIKAs Statistik 2008:17.

Figur 8. Antal utbudskilometer per invånare efter län år 2008.

Utbudet illustreras ytterligare i Tabell 3 genom utbudskilometer per invånare för respektive län och trafikslag. Uppsala och Jämtland har högst utbudskilometer per invånare för buss, motsvarande 101 och 89 kilometer. Västmanlands och Jönköpings län har lägst utbudskilometer per invånare med 31 respektive 40 kilometer.

I de län där det finns flera olika trafikslag är utbudet av buss störst. Dock är utbudet av tunnelbana förhållandevis stort i Stockholm. Utbudet av tåg per invånare är betydande i Stockholm, Gävleborg, Jönköping och Blekinge. Västra Götaland är det enda län som har ett betydande utbud per invånare av spårväg.

Tabell 3. Antal utbudskilometer per invånare efter trafikslag och län år 2008.

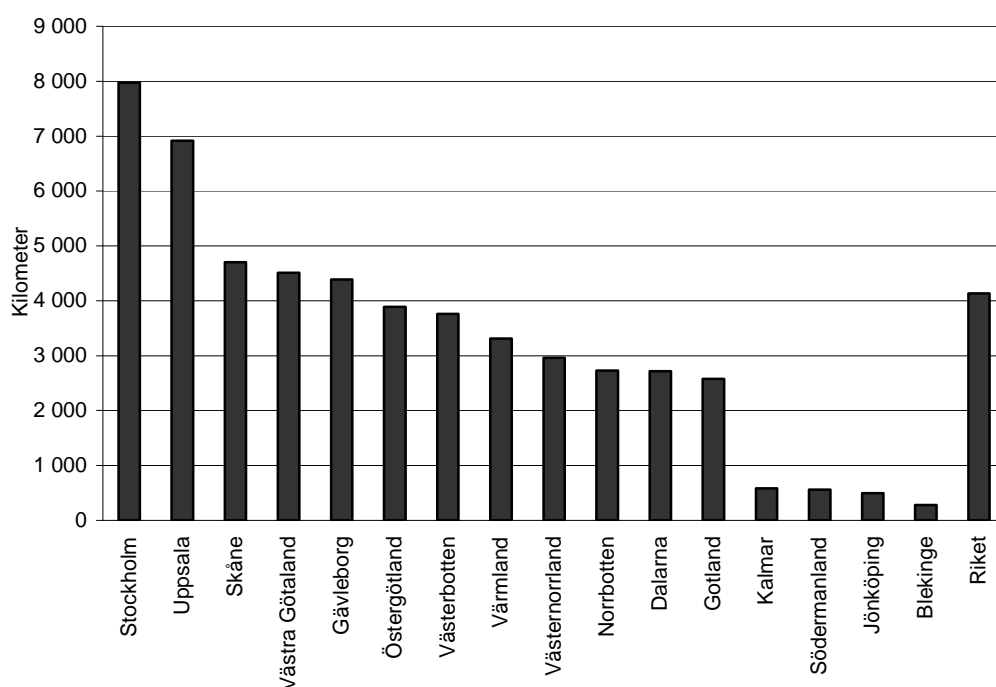
År	Utbudskilometer per invånare			
	Buss	Tåg	Spårväg	Tunnelbana
Stockholm	58	12	1	45
Uppsala	101	8	-	-
Södermanland	49	-	-	-
Östergötland	56	7	2	-
Jönköping	40	20	-	-
Kronoberg	56	-	-	-
Kalmar	56	7	-	-
Gotland	52	-	-	-
Blekinge	44	30	-	-
Skåne	52	9	-	-
Halland	43	-	-	-
Västra Götaland	60	7	10	-
Värmland	56	9	-	-
Örebro	49	-	-	-
Västmanland	31	-	-	-
Dalarna	54	-	-	-
Gävleborg	61	16	-	-
Västernorrland	61	3	-	-
Jämtland	89	-	-	-
Västerbotten	75	-	-	-
Norrbottn	72	-	-	-
Riket	58	8	2	10

Sittplatskilometer

Uppgifter om antalet erbjudna sittplatskilometer samlades i år in för första gången. Alla län hade inte möjlighet att redovisa denna uppgift, de för vilka uppgift saknas har utelämnats ur Figur 9.

Sittplatskilometer definieras som antalet kilometer i den utförda persontrafiken, multiplicerat med den använda fordonsparkens kapacitet avseende sittplatser. För riket¹² i genomsnitt uppges strax över 4 miljoner sittplatskilometer ha erbjudits under år 2008. Variationen är, precis som för utbudskilometer, stor mellan länen. I Stockholms län redovisas cirka 8 miljoner sittplatskilometer under året medan Blekinge län för samma period har 281 000 sittplatskilometer. Även här finns således storstadsregionerna i toppen vad avser utbud.

¹² Riksgenomsnitt beräknat på de 17 län som redovisat sittplatskilometer

Figur 9. Antal sittplatskilometer per län år 2008, tusental.¹³

4.3 Ekonomi

I följande avsnitt redovisas kollektivtrafikens kostnader, verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott. Kostnader innefattar trafikeringskostnader per trafikslag, samt övriga kostnader och kostnader för infrastruktur som inte kan hänföras till specifikt trafikslag. Verksamhetsintäkter inkluderar trafikintäkter per trafikslag, samt övriga affärsintäkter som inte kan inordnas under något specifikt trafikslag. Bidragen/tillskotten kommer från kommunen, landstinget och staten/Rikstrafiken. Samtliga ekonomiuppgifter har räknats om till 2008 års priser för att skapa bättre möjlighet till jämförbarhet mellan åren. Samtidigt ändrades definitionerna i och med föregående års undersökning vilket kan påverka jämförbarheten över tiden.¹⁴

Kostnader, verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott

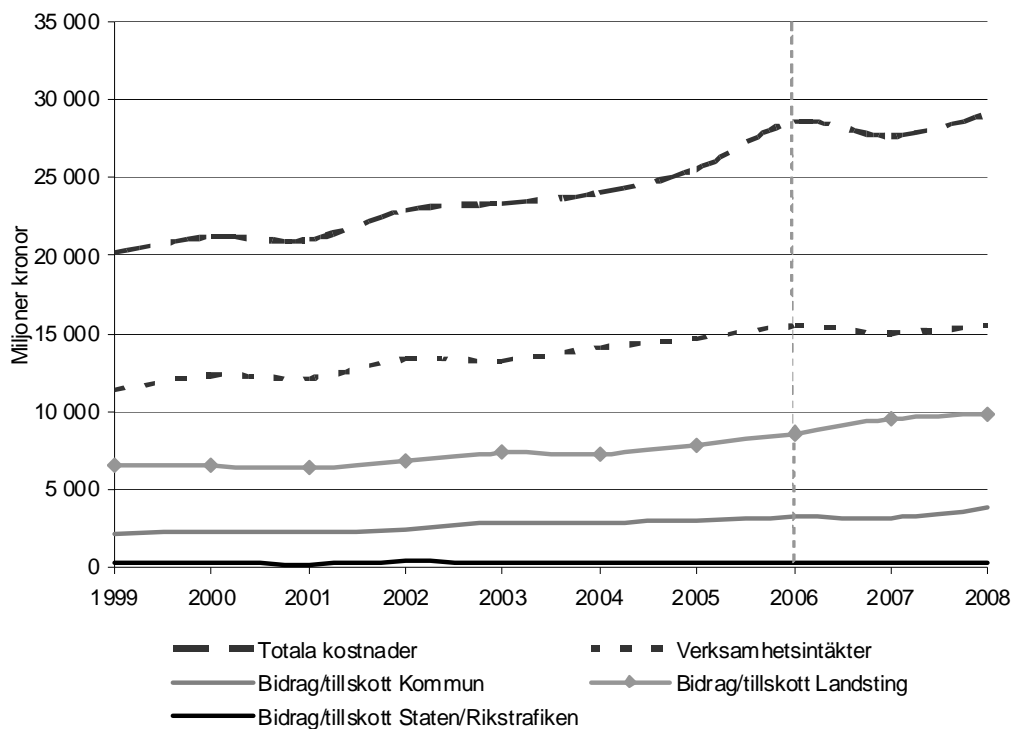
Av Figur 10 framgår att kostnaderna respektive verksamhetsintäkterna för kollektivtrafiken uppgick till cirka 29 miljarder respektive 15,5 miljarder kronor under år 2008. Sedan 1999 har kostnaderna ökat i högre takt än verksamhetsintäkterna. Medan kostnaderna har ökat med 44 procent har verksamhetsintäkterna endast ökat med 36 procent. År 2008 utgick bidrag/tillskott till kollektivtrafiken på närmare 13,9 miljarder kronor, varav 9,8 miljarder från landstingen, 3,8 miljarder från kommunerna

¹³ För sammanlagt 16 av landets 21 län har uppgifter lämnats. De län för vilka inga siffror har redovisats har utelämnats ur figuren.

¹⁴ Definitionerna för kostnader, intäkter och bidrag/tillskott har ändrats mellan år 2006 och år 2007. För ytterligare information, se SIKA Statistik 2008:17.

samt 269 miljoner kronor från staten/Rikstrafiken. Bidraget/tillskottet från kommunerna har ökat med 75 procent och landstingsbidragen med 51 procent sedan slutet av 1990-talet. Statsbidragen har ökat med 40 miljoner, vilket motsvarar en 17-procentig ökning, under de senaste tio åren.

Figur 10. Kostnader, verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott i riket år 1999-2008. Miljoner kronor.¹⁵



Som en följd av den såväl stora konsumtionen som utbudet har också Stockholms län de enskilt största kostnaderna, verksamhetsintäkterna och bidragen. Av de totala kostnaderna för kollektivtrafiken i Sverige utgör Stockholms läns kostnader 45 procent. Västra Götalands kostnader utgör 17 procent av de totala kostnaderna och Skånes 11 procent av de totala kostnaderna för kollektivtrafiken.

Självfinansieringsgrad och bidragsfördelningen

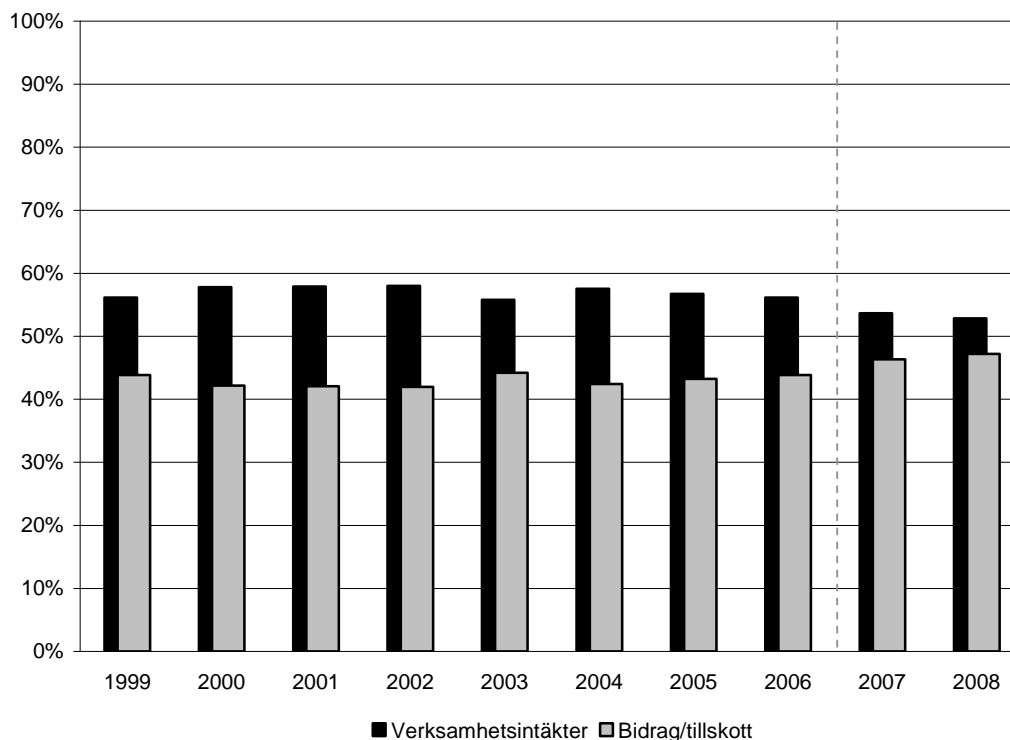
För att ytterligare beskriva kollektivtrafikens ekonomiska förhållanden kalkyleras självfinansieringsgraden, det vill säga andelen av trafikens kostnader som täcks av verksamhetsintäkter.

Av Figur 11 framgår att sedan slutet av 1990-talet har verksamhetsintäkterna uppgått till 53-58 procent av kostnaderna för kollektivtrafiken. Under de senaste tio åren har bidragen till kollektivtrafiken uppgått till mellan 42 och 47 procent. Samtliga år har

¹⁵ Definitionerna för kostnader, intäkter och bidrag/tillskott har ändrats mellan år 2006 och år 2007. För ytterligare information, se SIKA Statistik 2008:17.

verksamhetsintäkterna således utgjort en något större andel, jämfört med bidrag/tillskotten, av de totala intäkterna.

Figur 11. Fördelning mellan verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott i täckningen av kollektivtrafikens kostnader i riket år 1999-2008. Andel (%).¹⁶



Självfinansieringsgraden under år 2008 skiljer sig inte särskilt mycket åt för riket, vare sig inklusive eller exklusive Stockholm. För hela riket uppgick den till 53 procent och för Stockholm till 56 procent. Skåne län har klart högst självfinansieringsgrad med motsvarande 61 procent medan den är lägst i Gotlands län med 22 procent.

Utöver verksamhetsintäkter (trafikintäkter och övriga affärsintäkter) finansieras kollektivtrafiken genom bidrag från samhället. Av totala intäkter under år 2008 utgör verksamhetsintäkterna 53 procent och kommunbidragen 13 procent, landstingsbidragen 33 procent och statsbidragen resterande 1 procent. Den procentuella fördelningen mellan verksamhetsintäkterna och bidragen liksom mellan de olika bidragen har varit förhållandevis lika under de senaste tio åren.

Att landstingsbidraget utgör en stor del av de totala intäkterna beror till stor del på att Stockholms län endast får bidrag från landstinget. Om man exkluderar Stockholm

¹⁶ Definitionerna för verksamhetsintäkter och bidrag/tillskott har ändrats mellan år 2006 och år 2007. För ytterligare information, se SIKA Statistik 2008:17.

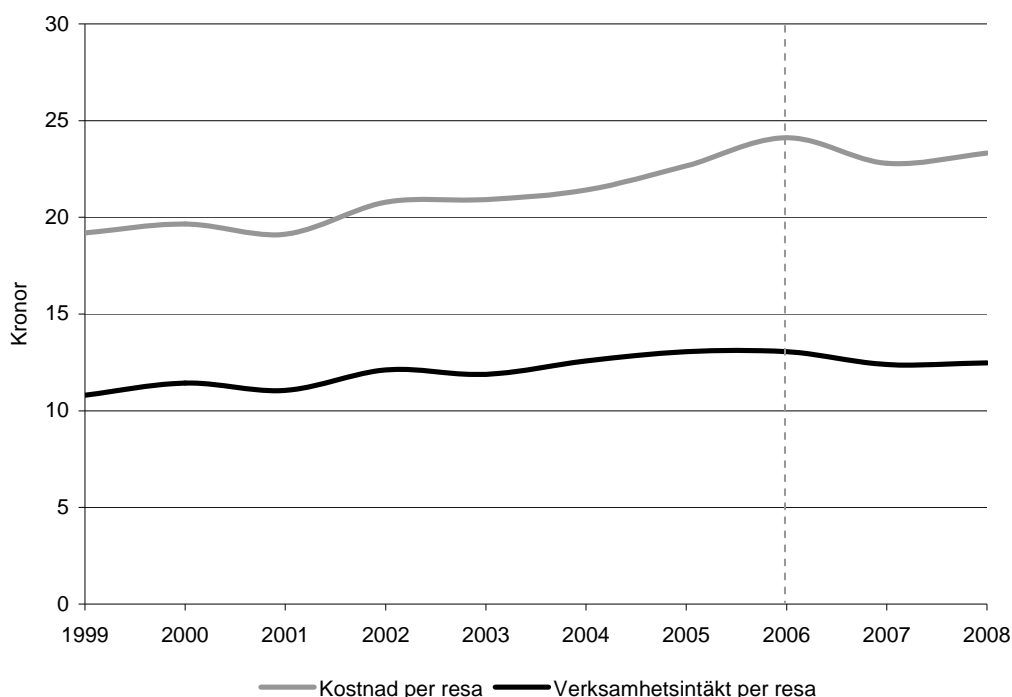
Observera att verksamhetsintäkterna och bidragen inte nödvändigtvis summerar till 100 procent av kostnaderna för respektive år. Vissa år är summan av verksamhetsintäkterna och bidragen större än kostnaderna (överskott) medan den för andra år är mindre än de totala kostnaderna (underskott).

uppgår verksamhetsintäkterna till 50 procent, kommunbidraget till 24 procent, landstingsbidraget till 25 procent och statsbidraget till nära 2 procent under 2008.

Kostnader och verksamhetsintäkter per resa

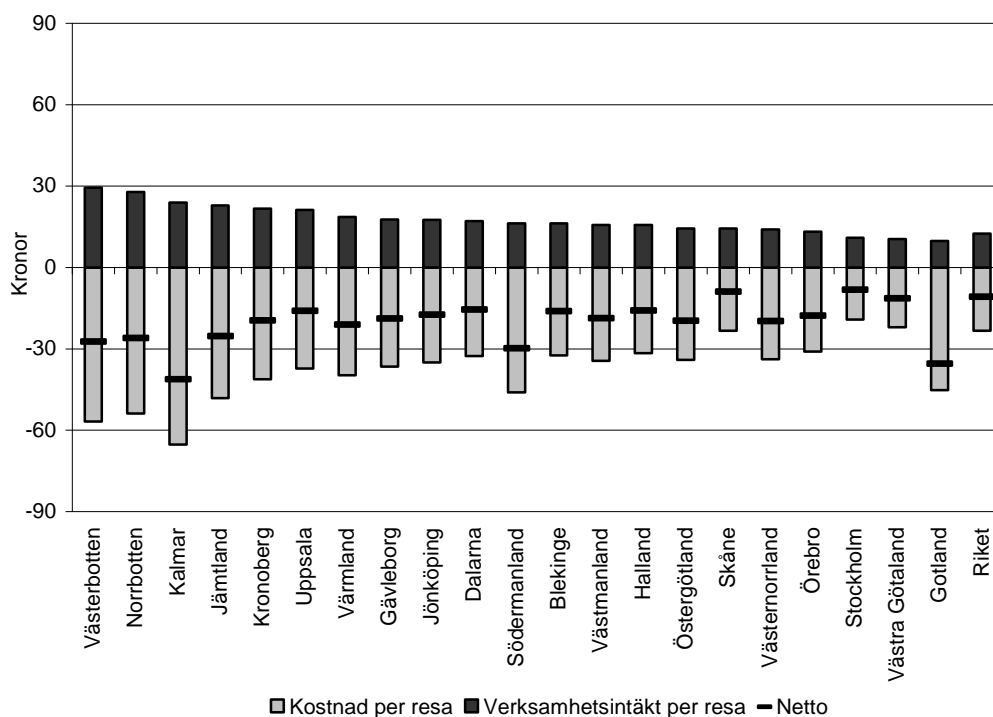
För att tydliggöra kollektivtrafikens kostnader och verksamhetsintäkter redovisas kostnad och verksamhetsintäkt per resa i Figur 12. Under 2008 kostade en kollektivtrafikresa 23 kronor medan verksamhetsintäkten var drygt 12 kronor per resa. Kostnaden per resa har ökat relativt konstant sedan 1999 medan verksamhetsintäkten per resa varit mer stabil under samma tidsperiod.

Figur 12. Kostnader och verksamhetsintäkter per kollektivtrafikresa i riket år 1999-2008.¹⁷



I Figur 13 redovisas kostnad och verksamhetsintäkt per resa för respektive län under 2008. Kostnaden per resa är större än verksamhetsintäkten per resa i samtliga län. Kostnaden per resa var högst i Kalmar, 65 kronor, och lägst, 19 kronor, i Stockholm. Den lägsta verksamhetsintäkten per resa, 10 kronor, finns på Gotland, följt av Stockholm län med 11 kronor. Den högsta verksamhetsintäkten finns i Västerbotten med 29 kronor. Sett till nettokostnad per resa, kostnad minus verksamhetsintäkt, är det Kalmar och Gotland som ligger högst med 41 respektive 35 kronor per resa. Lägst netto har Stockholm, Skåne och Västra Götaland med 8-11 kronor vardera.

¹⁷ Definitionerna för kostnader och verksamhetsintäkter har ändrats mellan år 2006 och år 2007. För ytterligare information, se SIKAs Statistik 2008:17.

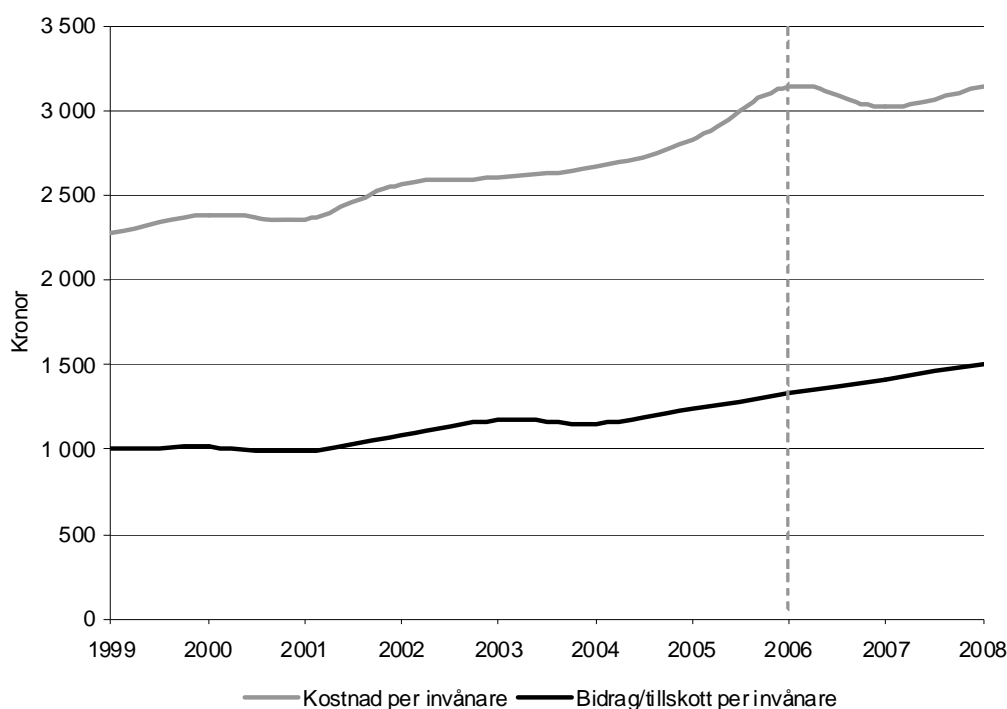
Figur 13. Kostnader och verksamhetsintäkter per kollektivtrafikresa och län år 2008.

Kostnader och bidrag per invånare

Eftersom den lokala och regionala allmänna kollektivtrafiken delvis är samhällsfinansierad är det av vikt att belysa vad den kostar och hur stor del som samhället bidrar med. Detta förhållande beskrivs i Figur 14 och 15 genom att relatera kostnader och bidrag till antalet invånare.

Sedan 1999 har kostnaden per invånare ökat från drygt 2 300 till 3 150 kronor, vilket motsvarar en ökning på 38 procent. Under samma tidsperiod har bidraget per invånare ökat med 50 procent, från cirka 1 000 kronor till dryga 1 500 kronor¹⁸.

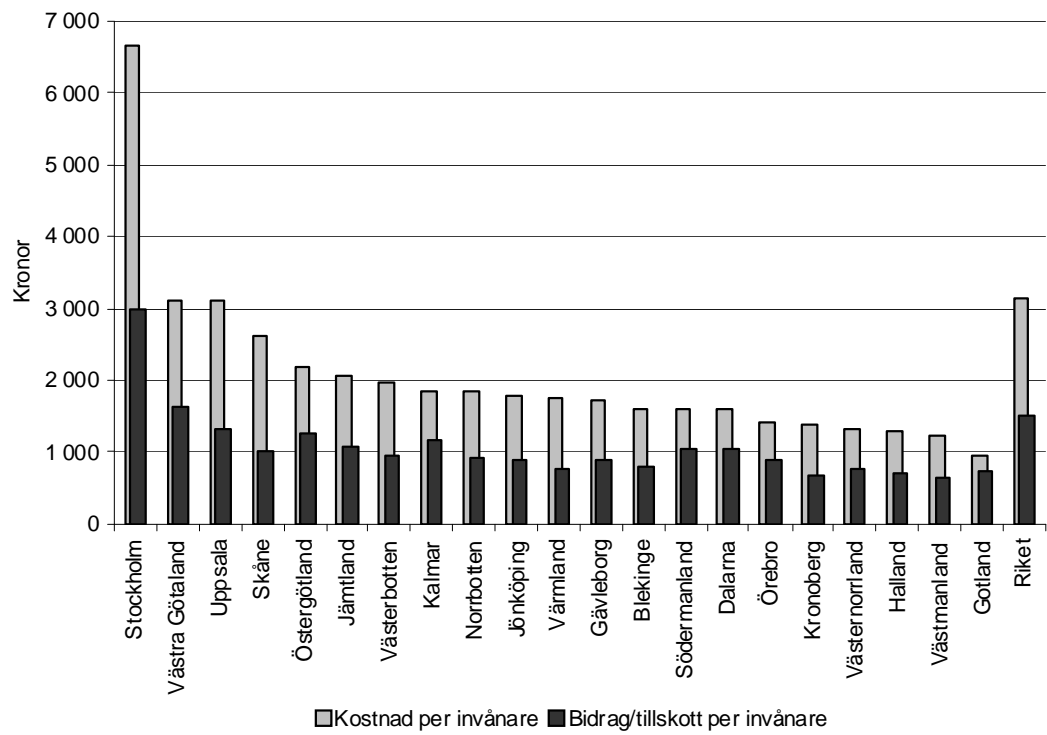
¹⁸ 2008 års priser

Figur 14. Kostnader och bidrag/tillskott per invånare i riket år 1999-2008.¹⁹

Kostnaderna för kollektivtrafiken per invånare är lägre i riket totalt jämfört med riket exklusive Stockholms län. År 2008 uppgick kostnaden i riket till 3 150 kronor per invånare. Stockholm har mycket högre kostnad per invånare för kollektivtrafiken än övriga Sverige. Om man exkluderar Stockholm sjunker kostnaden per invånare till cirka 2 200 kronor. Även bidragen per invånare är lägre i riket totalt jämfört med riket exklusive Stockholm. Om man exkluderar Stockholm blir bidraget/tillskottet per invånare cirka 400 kronor lägre, det vill säga 1 100 kronor per invånare.

Av Figur 15 framgår att kostnaden per invånare skiljer sig mycket åt mellan länen. Stockholm har en kostnad på cirka 6 650 kronor under 2008 medan Gotlands kollektivtrafik kostar drygt 950 kronor per invånare. Även bidragen per invånare varierar mycket, från cirka 3 000 kronor i Stockholm till omkring 630 kronor i Västmanland. Även andelen av bidragen per invånare som täcker kostnaden per invånare varierar mellan länen. I Gotlands län täcker bidraget 78 procent av kostnaden medan endast 39 procent av kostnaden finansieras med bidrag/tillskott i Skåne.

¹⁹ Definitionerna för kostnader och bidrag/tillskott har ändrats mellan år 2006 och år 2007. För ytterligare information, se SIKAs Statistik 2008:17.

Figur 15. Kostnader och bidrag/tillskott per invånare efter län år 2008.

5 Sveriges busspark

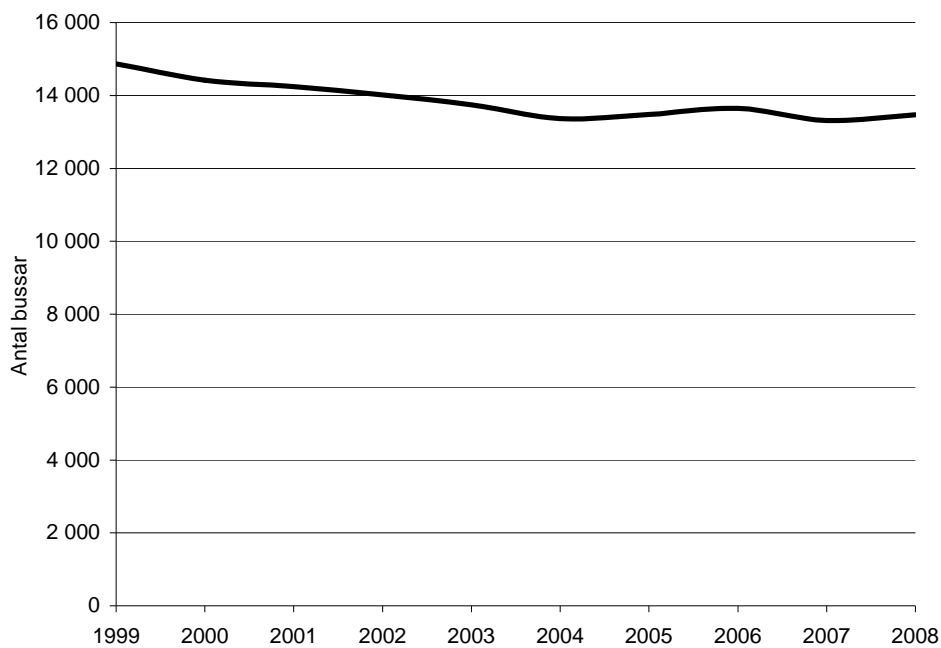
I det följande presenteras ett specialavsnitt om den svenska bussparken. Först redovisas bussparkens storlek totalt sett, följt av stycken om bussar efter antal sitt- och ståplatser samt bussar efter årsmodell. Efter detta följer avsnitt om nyregistreringar, bussarnas drivmedel samt busskörkortsinnehav. Uppgifterna har hämtats från SIKAs Statistik *Fordon 2007* och SIKAs Statistik *Fordon 2008*.

5.1 Sammanfattning

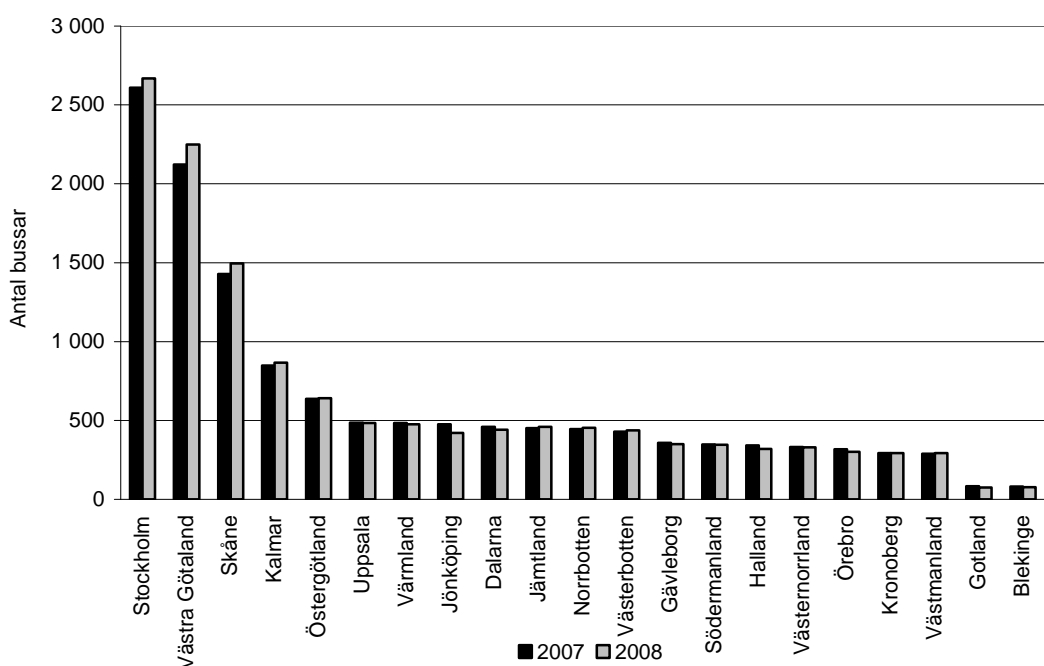
Medelåldern för bussarna i Sverige har minskat i genomsnitt med 22 procent, från 8 år 1999 till 6,2 år 2008. Kalmar län hade vid utgången av 2008 den yngsta bussparken med 2,9 år medan den högsta medelåldern finns på Gotland med 9,8 år. Bussarna har lägre medelålder än både personbilar och lastbilar vilket bland annat kan bero på att trafikhuvudmännen i sina upphandlingar ställer miljökrav i form av högsta genomsnittliga ålder på bussflottan. Bussarna utsätts dessutom för större slitage. Genomsnittskörsträckan för en personbil var under 2008 1 518 mil och för en lastbil 2 263 mil. Bussarna hade en genomsnittlig körsträcka på 5 779 mil.

5.2 Antalet bussar

Antalet bussar i trafik har under perioden 1999 till 2008 minskat med 9 procent, från 14 869 till 13 474 bussar. Kurvan sjönk stadigt från 1999 och fram till 2004. Därefter steg dock antalet fram till 2006 för att sedan sjunka igen, 2007. Antalet bussar i trafik ökade emellertid igen mellan 2007 och 2008 med några hundra bussar, se Figur 16.

Figur 16. Bussar i trafik årsvis, 1999-2008

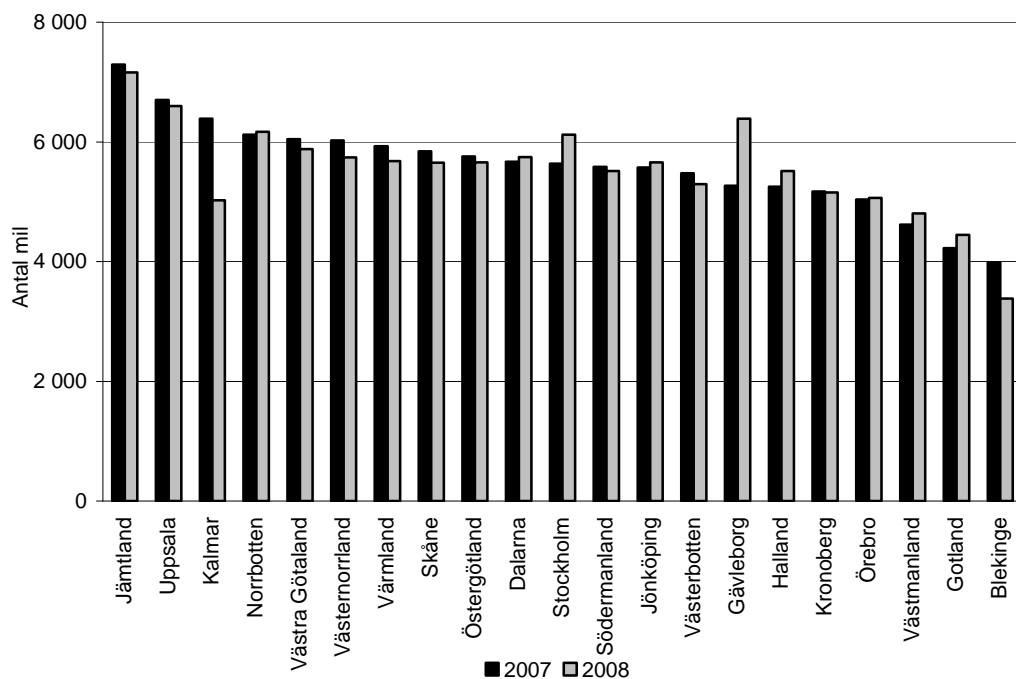
I många län har antalet bussar trots det ökat. I Västra Götaland respektive i Skåne ökade antalet bussar i trafik med 5 procent och i Stockholm respektive Kalmar med ungefär 2 procent. Antalet bussar minskade på Gotland, i Jönköping, Blekinge, Halland, Värmland, Örebro, Dalarna, Gävleborg och i Västernorrland. Det fanns flest bussar i trafik under 2008 i Stockholm (2 669), i Västra Götaland (2 249), i Skåne (1 495) och i Kalmar (865). Minst antal bussar fanns på Gotland (74), i Blekinge (77) och i Västmanland och Kronoberg med 293 respektive 294 bussar, se Figur 17.

Figur 17. Antal bussar i trafik fördelat per län, 2007 och 2008

5.3 Medelkörsträckor

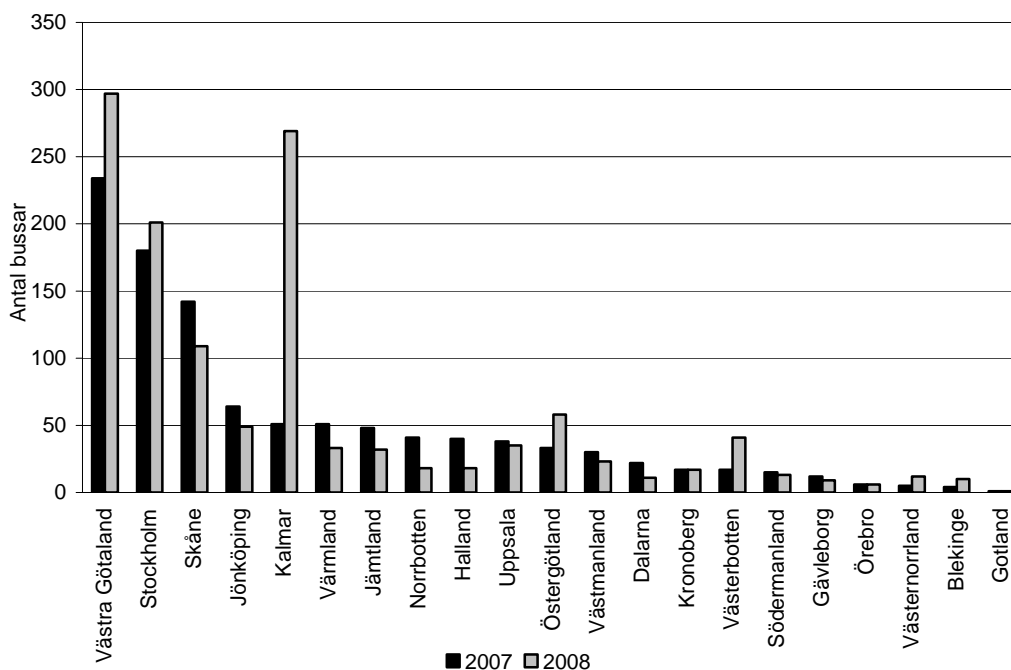
Den genomsnittliga körsträckan för bussar i Sverige har från år 1999 ökat med 8 procent, från 5 324 till 5 779 mil 2008. De län där den genomsnittliga körsträckan har ökat mest sedan 1999 är Gävleborg, Jämtland, Norrbotten och Dalarna samtidigt som den har minskat i Blekinge, Kalmar och i Västerbotten. Mellan 2007 och 2008 ökade den genomsnittliga körsträckan i Stockholm och i Gävleborg, medan den har minskat under samma period i Kalmar, Blekinge, Västernorrland och i Värmland. Den genomsnittliga körsträckan är längst i Jämtland med 7 159 mil medan den är kortast i Blekinge med 3 380 mil, se Figur 18.

Figur 18. Medelkörsträckor efter län, 2007 och 2008.



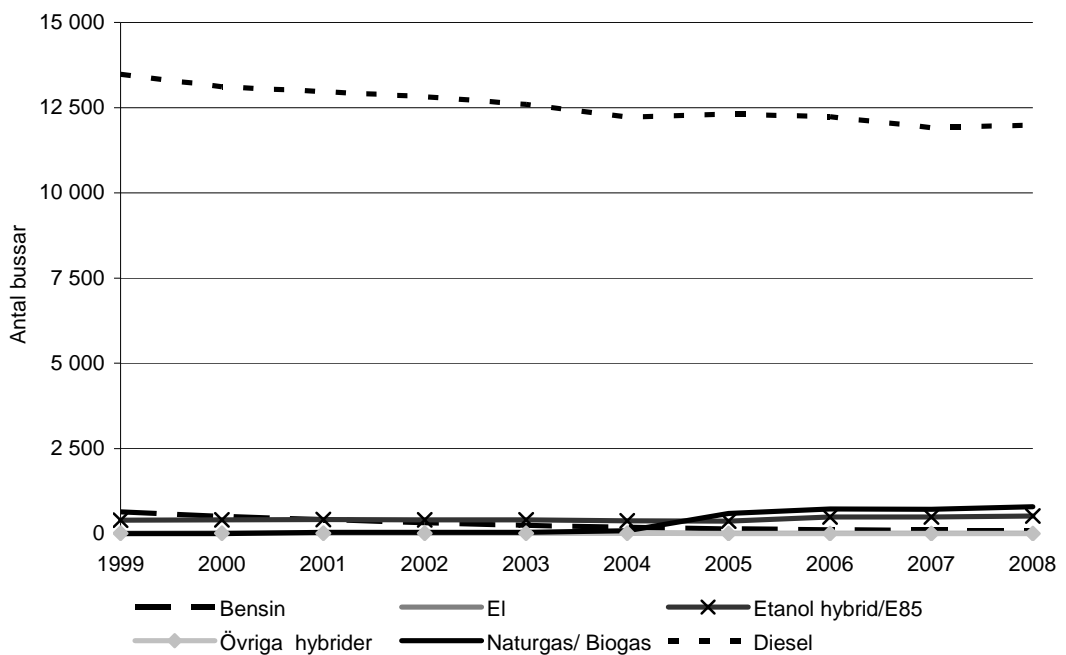
5.4 Nyregistreringar

Mellan 2007 och 2008 ökade nyregistreringar av bussar med 20 procent, från 1 051 till 1 262. Det är främst i Kalmar, Västra Götaland, Östergötland, Stockholm och i Västerbotten som ökningen av nyregistreringarna har varit störst, se Figur 19. Antalet har dock legat ungefär på samma nivå, kring drygt 1 200 per år mellan 1999 och 2008. Ungefär 12 procent av de nyregistrerade bussarna är drivna med alternativa bränslen.

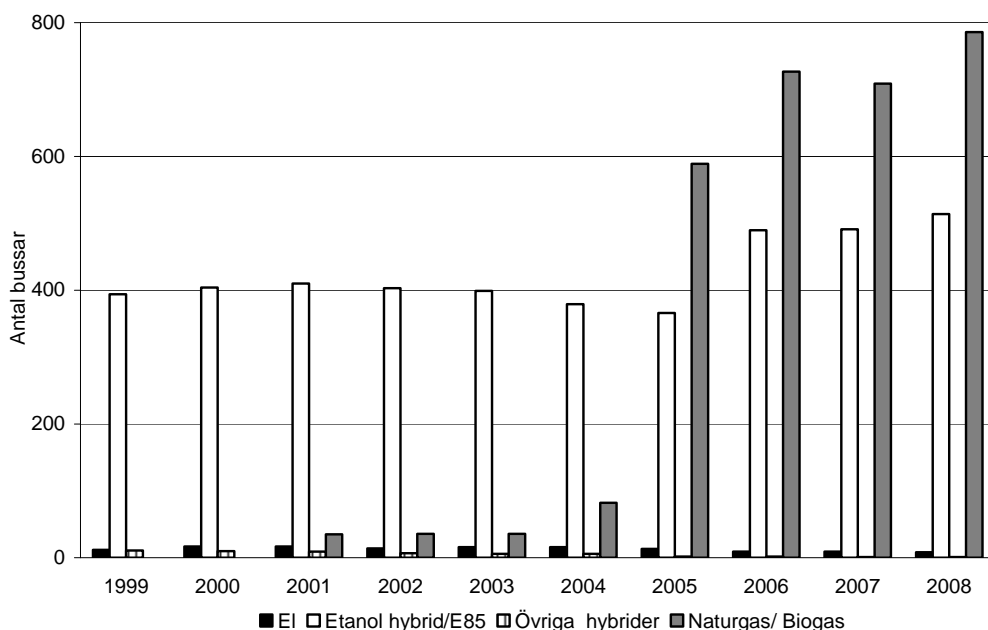
Figur 19. Nyregistreringar av bussar efter län, 2007 och 2008.

5.5 Bussarnas drivmedel

Från år 1999 har antalet av dieseldrivna och bensindrivna bussar minskat stort samtidigt som naturgas- och etanoldrivna bussar har ökat. Antalet dieseldrivna bussar uppgick till 13 481 år 1999 och tio år senare fanns 11 990 dieseldrivna bussar. De bensindrivna bussarna har minskat kraftigt under samma period, från 639 till 79 stycken. Gotland har flest antal bensindrivna bussar. Andelen alternativt drivna bussar var dubbelt så stor 2008 som den var 1999, ökningen har varit störst under de senaste tre till fyra åren. Fortfarande är dock de dieseldrivna bussarna de mest vanliga bussarna, se Figur 20.

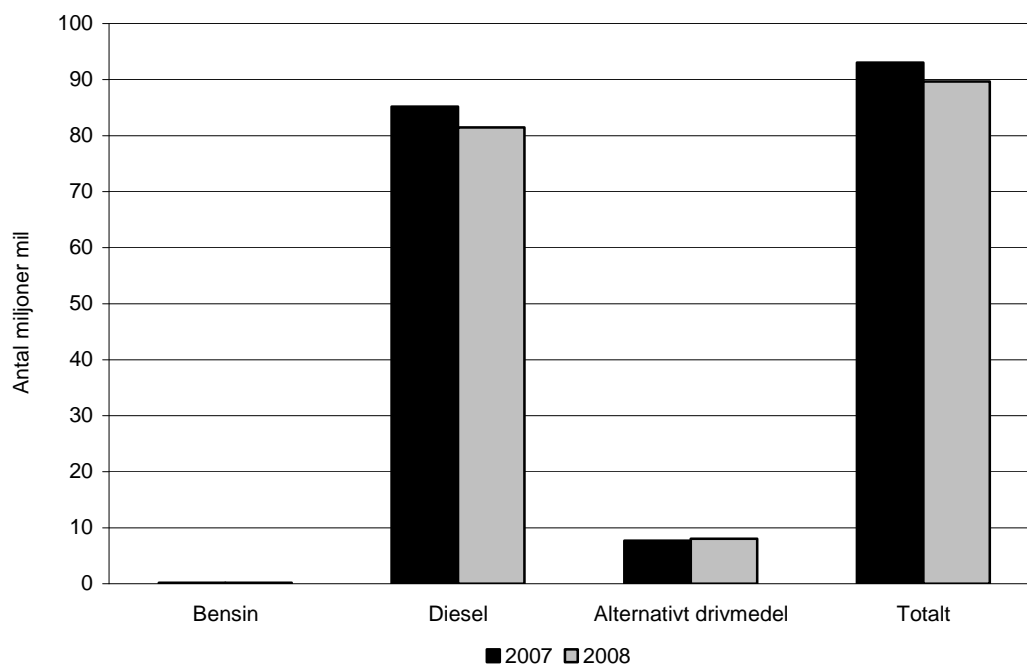
Figur 20. Bussar i trafik efter drivmedel, årsvis 1999-2008.

Cirka 10 procent av det totala antalet bussar i Sverige drivs med alternativa drivmedel. De gasdrivna bussarna dominerar i den kategorin och de har dessutom ökat stort från 2005. Etanolbussarna har också ökat under samma period, men inte lika mycket och de har dessutom funnits på marknaden i större omfattning tidigare, se Figur 21. Flest antal etanolbussar har Stockholm och de motsvarar 84 procent av hela Sveriges etanolbussflotta. Det fanns totalt 430 etanolbussar vid 2008 års slut i Stockholm. Skåne hade den största bussflottan av naturgas/biogas, 47 procent av det totala antalet i Sverige, motsvarande 371 gasdrivna bussar vid slutet av 2008.

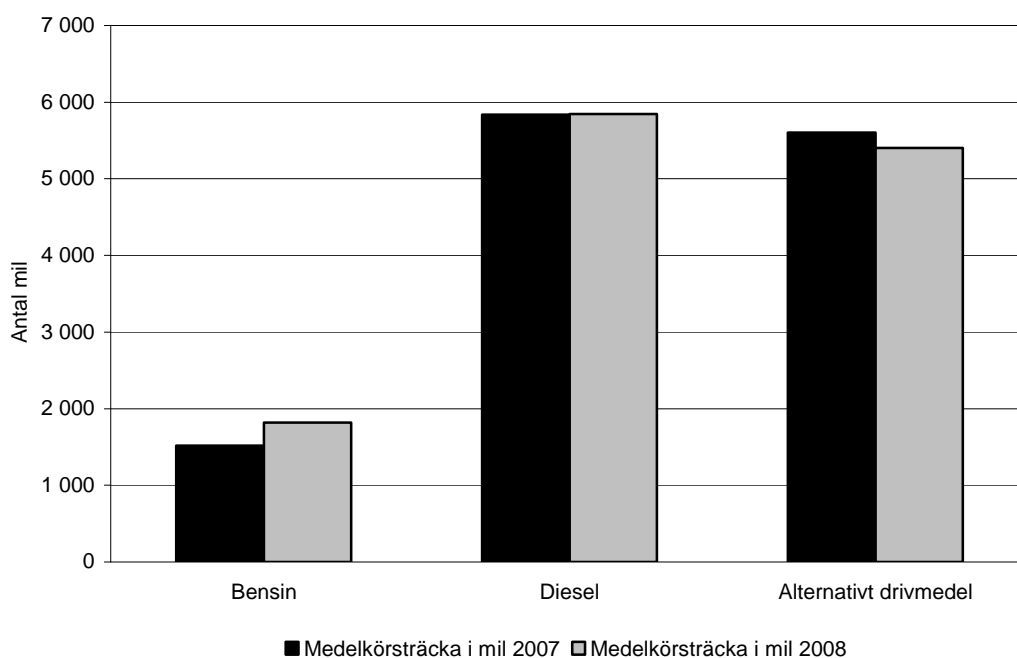
Figur 21. Bussar i trafik efter alternativa drivmedel, årsvis 1999-2008.

Det totala antalet körda mil i dieseldrivna bussar minskade med 4 procent mellan 2007 och 2008, från 85,1 miljoner mil till 81,5 miljoner mil, se Figur 22. Antalet körda mil med alternativt drivna bussar ökade samtidigt lika mycket, alltså med 4 procent, från 7,7 miljoner mil till 8,0 miljoner mil. Totalt för hela bussparken i Sverige minskade antalet körda mil med 3,6 procent, från 93,0 miljoner till 89,7 miljoner mil.

Figur 22. Körsträckor efter drivmedel, 2007 och 2008.

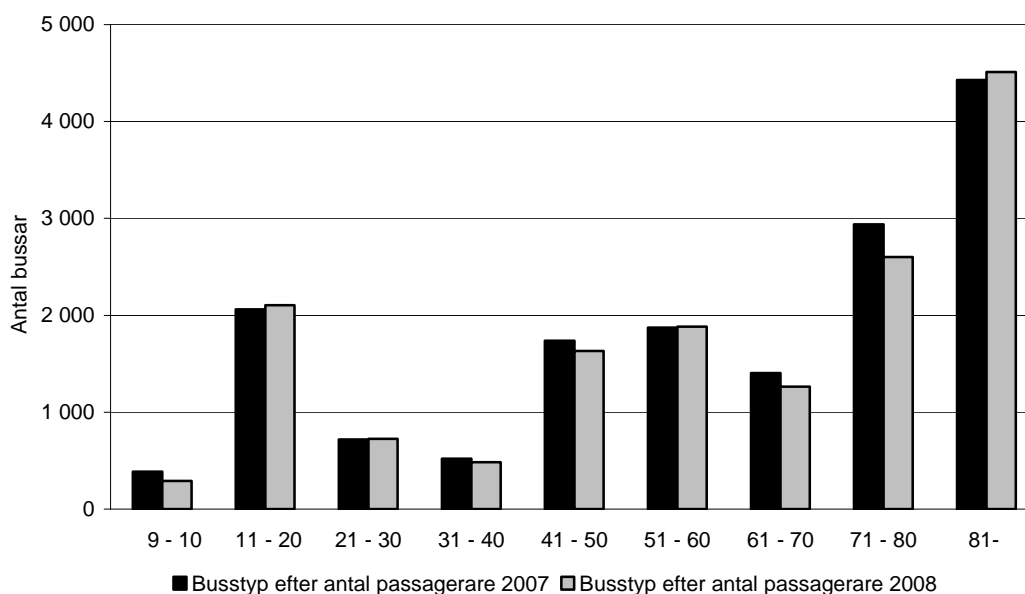


Medelkörsträckan är den totala körda sträckan delat med antal bussar, alltså hur långt en buss kör under ett år. Medelkörsträckan för dieseldrivna bussar låg på samma nivå 2007 som under 2008, knappt 6 000 mil. För de alternativt drivna bussarna sjönk medelkörsträckan något från 5 602 mil 2007 till 5 401 mil 2008, samtidigt som de bensindrivna bussarnas medelkörsträcka ökade från 1 518 till 1 818 mil, se Figur 23.

Figur 23. Medelkörsträckor efter drivmedel, 2007 och 2008.

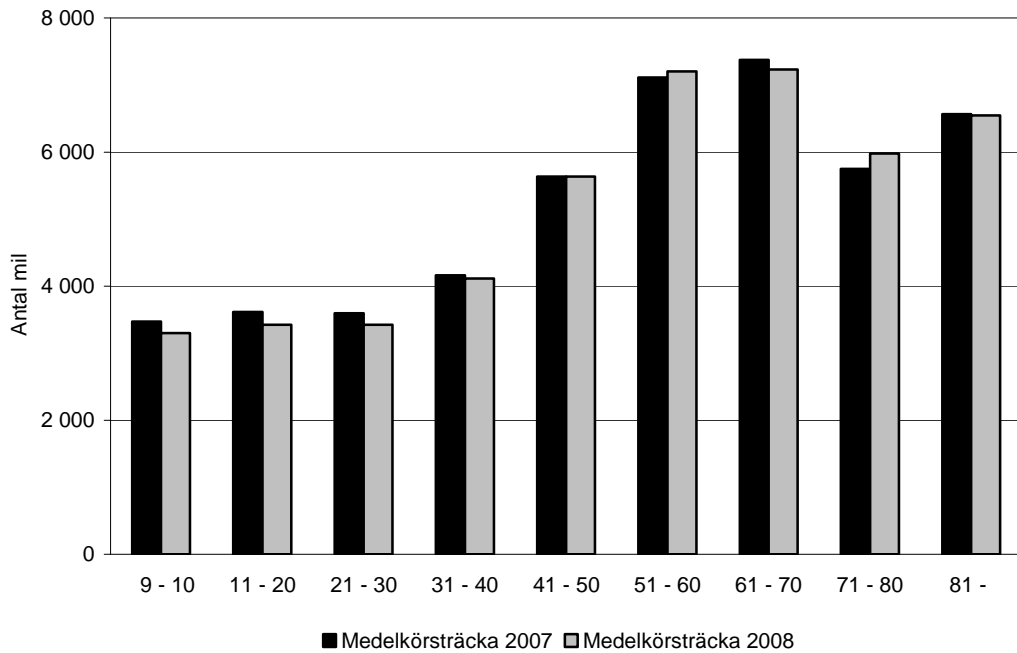
5.6 Bussar efter antal sitt- och ståplatser

De bussar som har flest antal sitt- och ståplatser dominerar bussparken, alltså det fanns flest antal bussar i denna kategori. Vid utgången av 2008 fanns 4 512 bussar av typen med 81 och fler sitt- och ståplatser. Den näst största kategorin är bussar med 71-80 sitt- och ståplatser och vid 2008 års slut fanns 2 601 bussar av denna storlek. Mellan 2007 och 2008 minskade antalet av denna busstorlek till skillnad mot de större bussarna som ökade, se Figur 24.

Figur 24. Bussar i trafik efter tillåtet antal passagerare, både sittande och stående, 2007 och 2008.

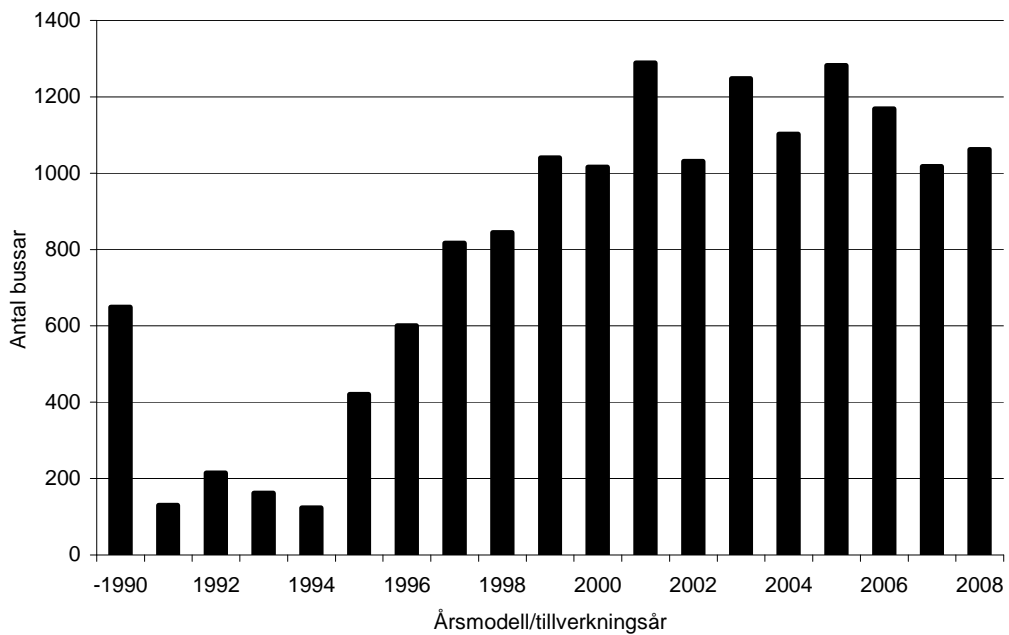
Den kategori bussar som tar 51 till 70 passagerare hade däremot de längsta genomsnittliga körsträckorna med drygt 7 200 mil under 2008, se Figur 25. Medelkörsträckan för typen 51-60 passagerare ökade något mellan 2007 och 2008, från 7 114 till 7 203 mil samtidigt som typen 61-70 passagerare minskade samma period från 7 376 till 7 231 mil.

Figur 25. Medelkörsträckor efter tillåtet antal passagerare, både sittande och stående, 2007 och 2008.

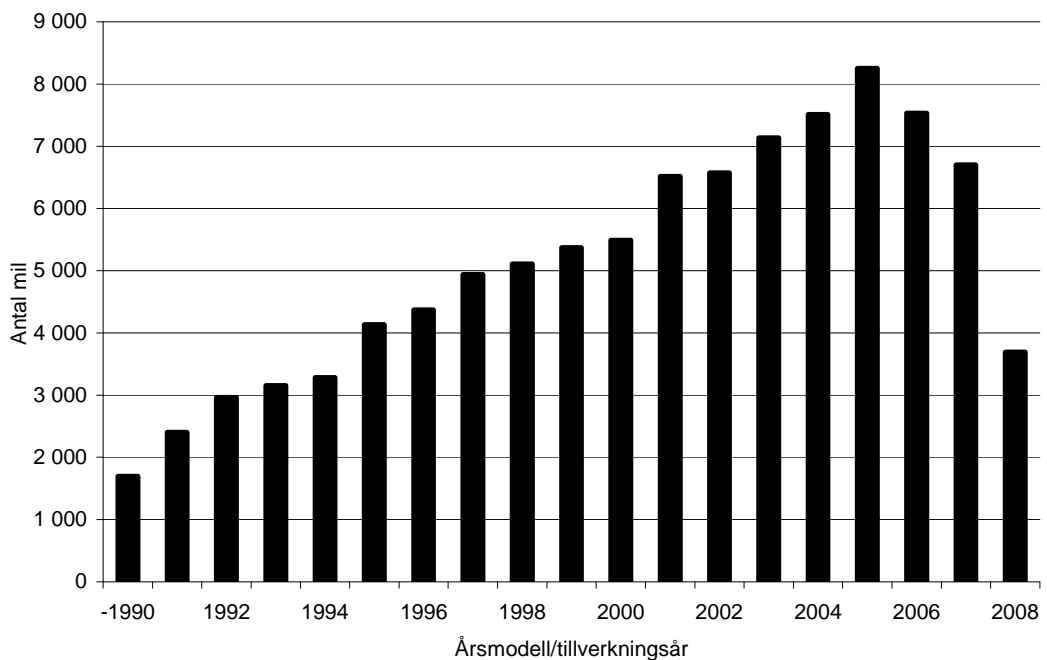


5.7 Bussar efter årsmodell

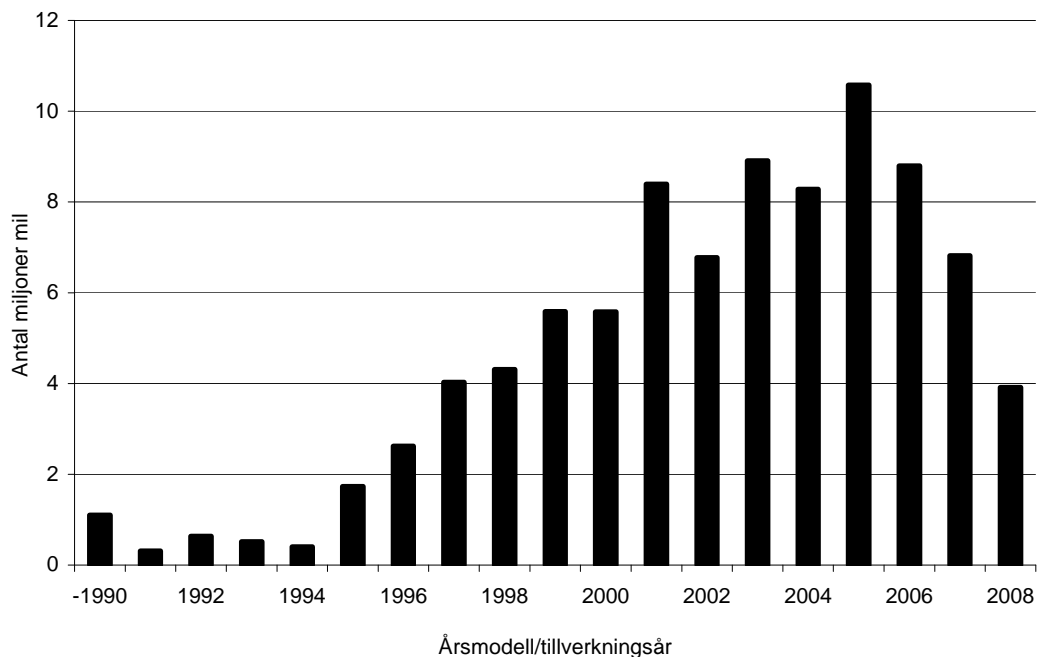
Antalet bussar efter tillverkningsår/årsmodell och som någon gång under 2008 varit i trafik var högst för årsmodellen 2001 med totalt 1 289 bussar, tätt följd av årsmodell 2005 och 2003 med 1 282 respektive 1 248 bussar, Se Figur 26.

Figur 26. Antal bussar i trafik efter årsmodell/tillverkningsår, 2008.

Den årsmodell av bussar som hade den längsta medelkörsträckan under 2008 var 2005 års årsmodell med 8 248 mil. Spannet ligger dock mellan 2001 och 2007 års årsmodeller, från ca 6 500 till drygt 8 000 mil per buss, se Figur 27.

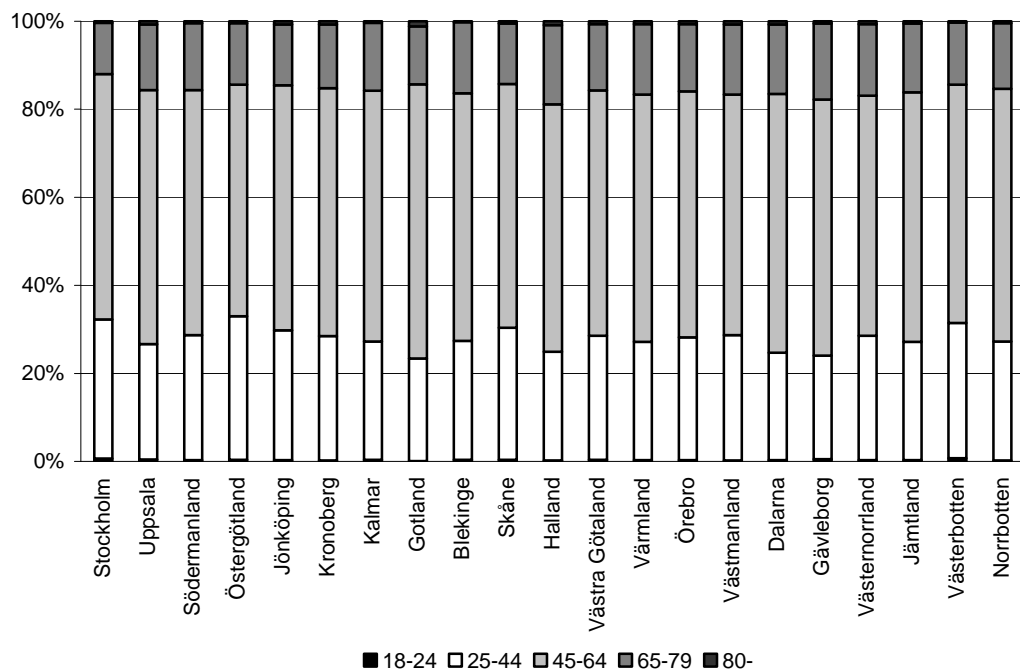
Figur 27. Medelkörsträckor efter årsmodell/tillverkningsår, 2008.

Under 2008 hade årsmodell 2005 flest antal körda mil med cirka 10,6 miljoner. Årsmodellerna 2001, 2003, 2004 och 2006 låg var och en på drygt 8 miljoner körda mil, se Figur 28.

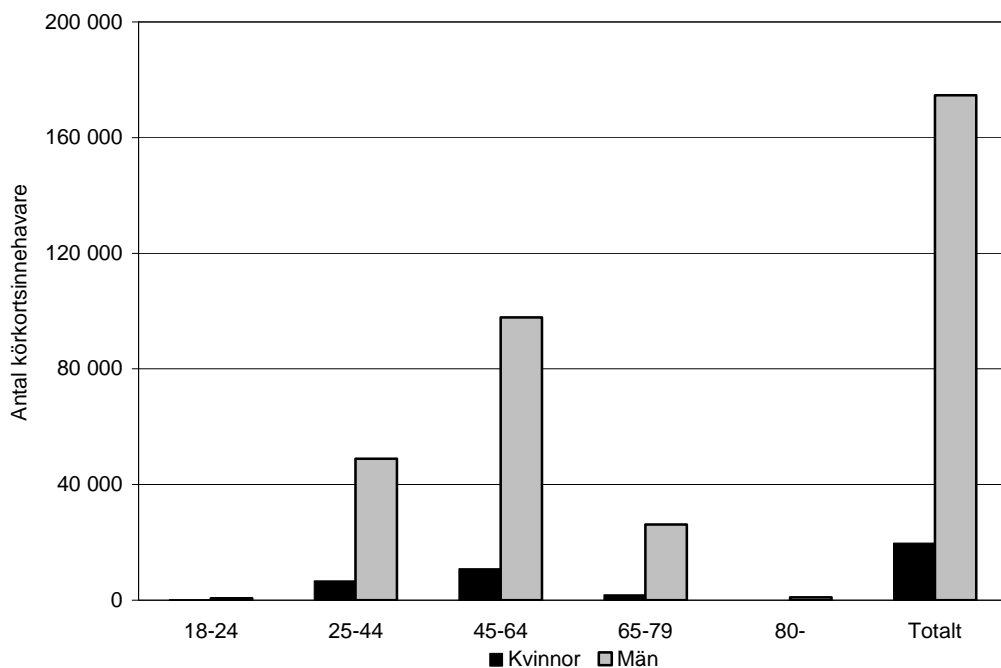
Figur 28. Antal totalt körda mil efter årsmodell/tillverkningsår, 2008.

5.8 Busskörkortsinnehav

Det totala antalet innehav av busskörkort har minskat mellan 2007 och 2008, från 194 640 till 194 403 stycken. Många län har haft en minskning med undantag av i Stockholm, Södermanland, Kalmar, Kronoberg, Halland och i Skåne. Busskörkortsinnehavare är mestadels mellan 45 och 64 år, se Figur 29. Observera att innehavaren inte betyder att vederbörande kör buss. Har man tagit busskörkort behåller personen körkortet även om personen gått i pension eller slutat av andra skäl. Flest antal busskörkortsinnehavare mellan 18 och 24 år fanns under 2008 i Stockholm (220), Västra Götaland (121), Skåne (73) och i Västerbotten (49). Högst antal körkortsinnehav fanns i Västra Götaland med 32 748 personer, följt av Stockholm med 32 579 och Skåne med 22 093. Minst antal körkortsinnehav fanns på Gotland med 1 505 personer, i Blekinge med 3 252 och Jämtland där 3 554 stycken innehavare fanns år 2008.

Figur 29. Körkortsinnehav fördelat på körkortinnehavarens ålder och län, 2008.

Det skiljer sig stort mellan könen vad gäller busskörkortsinnehav, endast 10 procent var kvinnor av det totala antalet busskörkortsinnehavare under 2008. Flest antal kvinnor som har busskörkort finns i ålderskategorin 45 till 64 år med nästan 11 000 kvinnor, se Figur 30. Vid en jämförelse mellan innehav av lastbilskörkort och busskörkort och kön hade 7 procent kvinnor lastbilskörkort, alltså något mindre andel kvinnor i lastbilsbranschen än i busstrafikbranschen.

Figur 30. Antal körkortsinnehav för kvinnor och män samt ålder, 2008.

Bilaga 1. Ordlista

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

Bilaga 2. Tabeller fördelat på län, trafikslag och år

Tabellförteckning		List of tables	
Tabell 1	Trafik- och ekonomiuppgifter efter län år 2008.	Table 1	Information on traffic and the economic situation according to county 2008.
Tabell 2		Table 2	Key figures on information on traffic according to county 2008.
Tabell 3	Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2008.	Table 3	Key figures on the economic situation according to county 2008.
Tabell 4	Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2008.	Table 4	Key figures on the economic situation according to county 2008.
Tabell 5		Table 5	Distribution between revenues, subsidies and costs according to county 2008.
Tabell 6	Trafikuppgifter och nyckeltal för trafikuppgifter efter trafikslag år 2008.	Table 6	Key figures and information on traffic according to mode of transport 2008.
Tabell 7	Trafikuppgifter, ekonomiuppgifter och nyckeltal för ekonomiuppgifter efter trafikslag år 2008, exklusive Stockholms län.	Table 7	Information on traffic situation, key figures and information on economic situation according to mode of transport excluding Stockholm county, 2008.
Tabell 8	Trafik- och ekonomiuppgifter år 1999-2008 (2008 års priser).	Table 8	Information on traffic and the economic situation in 1999-2008 (fixed prices, based on 2008)
Tabell 9	Nyckeltal för trafikuppgifter år 1999-2008.	Table 9	Key figures on information on traffic 1999-2008.
Tabell 10	Nyckeltal för ekonomiuppgifter år 1999-2008 (2008 års priser).	Table 10	Key figures on the economic situation 1999-2008 (fixed prices, based on 2008)
Tabell 11	Fördelning mellan verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott respektive kostnader år 1999-2008.	Table 11	Distribution between revenues, subsidies and costs in 1999-2008.
Tabell 12	Antal resor efter trafikslag i riket år 1999-2008 (miljoner resor).	Table 12	Number of journeys in the country per mode of transport in 1999-2008 (million journeys).
Tabell 13	Antal utbudskilometer efter trafikslag i riket år 1999-2008 (miljoner kilometer).	Table 13	Number of kilometers available per mode of transport in the country in 1999-2008 (million kilometers).
Tabell 14	Antal personkilometer efter trafikslag i riket år 2002-2008 (miljoner kilometer).	Table 14	Number of kilometers per person per mode of transport in the country in 2002-2008 (million kilometers).
Tabell 15	Medelreslängd efter trafikslag i riket år 2002-2008 (kilometer).	Table 15	Average length of journey according to mode of transport in the country 2002-2008 (kilometers).
Tabell 16	Resor, utbudskilometer och personkilometer efter län år 2005-2008 (1000-tal).	Table 16	Journeys, kilometers per person and number of kilometers available according to county 2005-2008 (in thousands).

Kommentar

Uppgifter i tidigare års tryckta rapporter kan skiljas sig något åt i jämförelse med denna rapport. Detta beror på att någon/några trafikvudmän har ändrat/rättat sina inrapporterade uppgifter för tidigare år i och med insamlingen av uppgifter för år 2008.

Tabell 1. Trafik- och ekonomipppgifter efter län år 2008.

Län	Resor	Utbuds-	Person-	Sittplats-	Intäkter (1000-tal kr)			Totala verk- hetsintäkter	Totala bidrag/filiskott	Totala intäkter		
	(1000-tal)	kilometer (1000-tal)	kilometer (1000-tal)	kilometer (1000-tal)	Trafik- intäkter	Övriga affärsintäkter	Bidrag/filiskott Kommun				Landsting	Staten/Rikstrafiken
Stockholm	681 798	228 913	4 818 000	15 674 000	5 194 027	2 284 358	-	5 882 500	-	7 478 385	5 882 500	13 360 885
Uppsala	27 188	35 443	463 458	2 248 699	540 110	34 977	246 864	179 406	2 629	575 087	428 899	1 003 986
Södermanland	9 243	13 005	184 860	149 219	149 797	409	143 613	130 475	-	150 206	274 088	424 294
Östergötland	27 220	27 656	383 673	1 642 049	355 564	35 307	320 786	209 415	-	390 871	530 201	921 072
Jönköping	16 965	20 208	204 067	164 973	229 641	67 506	125 143	125 142	45 812	297 147	296 097	593 244
Kronoberg	6 136	10 205	118 237	-	124 051	9 120	63 223	56 664	-	133 171	119 887	253 058
Kalmar	6 604	14 563	165 100	135 740	153 390	4 705	137 013	118 165	15 539	158 095	270 717	428 812
Gotland	1 202	2 943	30 050	147 150	11 685	-	42 614	-	-	11 685	42 614	54 299
Blekinge	7 590	11 340	163 188	42 689	121 867	1 465	59 045	49 097	13 961	123 332	122 103	245 435
Skåne	135 657	73 984	1 735 004	5 680 927	1 864 283	82 471	20 028	1 198 046	3 712	1 946 754	1 221 786	3 168 540
Halland	12 028	12 547	245 170	-	182 893	5 613	112 478	86 745	2 888	188 506	202 111	390 617
Västra Götaland	220 507	120 171	2 022 724	7 008 703	2 276 900	38 338	1 419 442	1 042 032	66 781	2 315 238	2 528 255	4 843 493
Värmland	12 107	17 883	261 298	905 765	222 902	2 477	104 250	103 000	5 651	225 379	212 901	438 280
Örebro	12 703	13 640	125 625	-	165 303	1 575	141 296	99 690	1 790	166 878	242 776	409 654
Västmanland	8 964	7 799	116 532	-	130 838	10 046	88 491	69 281	-	140 884	157 772	298 656
Dalarna	13 439	15 000	328 755	750 000	215 537	13 943	136 680	125 487	27 462	229 480	289 629	519 109
Gävleborg	12 949	21 200	258 290	1 209 961	224 414	4 082	136 199	102 375	5 090	228 496	243 664	472 160
Västernorrland	9 535	15 487	150 320	720 765	129 857	3 849	118 189	54 609	15 717	133 706	188 515	322 221
Jämtland	5 421	11 285	92 164	-	120 943	2 910	65 543	58 903	12 905	123 853	137 351	261 204
Västerbotten	8 878	19 381	183 442	969 030	258 561	3 126	146 504	70 177	25 489	261 687	242 170	503 857
Norrbottnen	8 542	17 927	168 210	683 100	222 467	14 940	148 129	60 837	23 143	237 407	232 109	460 654
Riket	1 244 676	710 580	12 218 167	38 132 770	12 895 030	2 621 217	3 775 530	9 822 046	288 569	15 516 247	13 866 145	29 373 530

Tabell 1. Trafik- och ekonomipppgifter efter län år 2008 (forts.).

Län	Kostnader (1000-tal kr)				Totala kostnader
	Trafikerings- kostnader	Kostnader för infrastruktur	Övriga kostnader		
Stockholm	9 355 251	658 350	3 057 429	13 071 030	
Uppsala	914 584	-	97 512	1 012 096	
Södermanland	393 185	850	32 131	426 166	
Östergötland	827 906	-	97 844	925 750	
Jönköping	546 990	3 975	42 279	593 244	
Kronoberg	223 688	-	29 370	253 058	
Kalmar	391 960	649	38 129	430 738	
Gotland	54 341	-	-	54 341	
Blekinge	234 263	3 605	7 567	245 435	
Skåne	3 099 630	57 524	4 259	3 161 413	
Halland	347 926	1 738	30 527	380 191	
Västra Götaland	4 266 820	98 491	480 586	4 845 897	
Värmland	440 910	7 685	32 392	480 987	
Örebro	363 802	3 366	26 158	393 326	
Västmanland	277 173	5 027	26 212	308 412	
Dalarna	408 803	1 501	28 506	438 810	
Gävleborg	445 886	5 243	21 031	472 160	
Västernorrland	300 011	-	22 210	322 221	
Jämtland	238 745	-	22 459	261 204	
Västerbotten	471 587	-	32 270	503 857	
Norrbottnen	412 747	-	47 447	460 194	
Riket	24 016 208	848 004	4 176 318	29 040 530	

Tabell 2. Nyckeltal för trafikuppgifter efter län år 2008.

Län	Invånare ¹ (1000-tal)	Antal bilar	Resor/ invånare	Utbuds- kilometer/ invånare	Sittplats- kilometer/ vånare	Person- kilometer/ invånare	Bilar/1000 invånare	Medel- reslängd	Genom-snittligt antal sittplatser	Resor/ utbuds- kilometer	Personkilometer/ utbudskilometer
Stockholm	1 965	791 070	347	116	7975	2 451	403	7,07	68,47	2,98	21,05
Uppsala	325	141 838	84	109	6 914	1 425	436	17,05	63,45	0,77	13,08
Södermanland	266	126 913	35	49	560	694	476	20,00	11,47	0,71	14,21
Östergötland	422	192 202	65	66	3 891	909	455	14,10	59,37	0,98	13,87
Jönköping	334	164 027	51	60	493	610	490	12,03	8,16	0,84	10,10
Kronoberg	182	90 755	34	56	0	651	500	19,27	-	0,60	11,59
Kalmar	234	119 419	28	62	581	707	511	25,00	9,32	0,45	11,34
Gotland	57	31 978	21	52	2 579	527	560	25,00	50,00	0,41	10,21
Blekinge	152	77 403	50	75	281	1 073	509	21,50	3,76	0,67	14,39
Skåne	1 207	563 246	112	61	4 706	1 437	467	12,79	76,79	1,83	23,45
Halland	292	148 908	41	43	0	838	509	20,38	-	0,96	19,54
Västra Götaland	1 553	703 074	142	77	4 514	1 303	453	9,17	58,32	1,83	16,83
Värmland	274	142 691	44	65	3 311	955	522	21,58	50,65	0,68	14,61
Örebro	277	130 800	46	49	0	454	472	9,89	-	0,93	9,21
Västmanland	250	118 676	36	31	0	467	475	13,00	-	1,15	14,94
Dalarna	276	148 631	49	54	2 720	1 192	539	24,46	50,00	0,90	21,92
Gävleborg	276	139 659	47	77	4 388	937	507	19,95	57,07	0,61	12,18
Västernorrland	243	125 020	39	64	2 961	618	514	15,77	46,54	0,62	9,71
Jämtland	127	67 315	43	89	0	726	530	17,00	-	0,48	8,17
Västerbotten	258	121 717	34	75	3 760	712	472	20,66	50,00	0,46	9,47
Norrbottnen	250	131 150	34	72	2 731	672	524	19,69	38,10	0,48	9,38
Riket	9 220	4 276 492	135	77	4 136	1 325	464	9,82	53,66	1,75	17,19

¹ Medelfolkmängd (under året).

Tabell 3. Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2008.

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	10,97	1,55	32,67	19,17	2,71	57,10	57,2	57,2
Uppsala	21,15	1,24	16,23	37,23	2,18	28,56	56,8	56,8
Södermanland	16,25	0,81	11,55	46,11	2,31	32,77	35,2	35,2
Östergötland	14,36	1,02	14,13	34,01	2,41	33,47	42,2	42,2
Jönköping	17,52	1,46	14,70	34,97	2,91	29,36	50,1	50,1
Kronoberg	21,70	1,13	13,05	41,24	2,14	24,80	52,6	52,6
Kalmar	23,94	0,96	10,86	65,22	2,61	29,58	36,7	36,7
Gotland	9,72	0,39	3,97	45,21	1,81	18,46	21,5	21,5
Blekinge	16,25	0,76	10,88	32,34	1,50	21,64	50,3	50,3
Skåne	14,35	1,12	26,31	23,30	1,82	42,73	61,6	61,6
Halland	15,67	0,77	15,02	31,61	1,55	30,30	49,6	49,6
Västra Götaland	10,50	1,14	19,27	21,98	2,40	40,33	47,8	47,8
Värmland	18,62	0,86	12,60	39,73	1,84	26,90	46,9	46,9
Örebro	13,14	1,33	12,23	30,96	3,13	28,84	42,4	42,4
Västmanland	15,72	1,21	18,06	34,41	2,65	39,55	45,7	45,7
Dalarna	17,08	0,70	15,30	32,65	1,33	29,25	52,3	52,3
Gävleborg	17,65	0,88	10,78	36,46	1,83	22,27	48,4	48,4
Västernorrland	14,02	0,89	8,63	33,79	2,14	20,81	41,5	41,5
Jämtland	22,85	1,34	10,98	48,18	2,83	23,15	47,4	47,4
Västerbotten	29,48	1,43	13,50	56,75	2,75	26,00	51,9	51,9
Norrbottnen	27,79	1,41	13,24	53,87	2,74	25,67	51,6	51,6
Riket	12,47	1,27	21,84	23,33	2,38	40,87	53,4	53,4

Tabell 4. Nyckeltal för ekonomiuppgifter efter län år 2008.

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)	resa (kr/resa)	personkilometer (kr/km)				
Stockholm	7,62	1,08	13,72	1,94	55,5	6 651	3 805	2 993
Uppsala	19,87	1,17	33,64	1,97	59,1	3 112	1 768	1 319
Södermanland	16,21	0,81	42,54	2,13	38,1	1 600	564	1 029
Östergötland	13,06	0,93	30,42	2,16	42,9	2 194	926	1 256
Jönköping	13,54	1,13	32,24	2,68	42,0	1 774	889	885
Kronoberg	20,22	1,05	36,46	1,89	55,5	1 394	734	661
Kalmar	23,23	0,93	59,35	2,37	39,1	1 844	677	1 159
Gotland	9,72	0,39	45,21	1,81	21,5	952	205	747
Blekinge	16,06	0,75	30,86	1,44	52,0	1 614	811	803
Skåne	13,74	1,07	22,85	1,79	60,1	2 619	1 613	1 012
Halland	15,21	0,75	28,93	1,42	52,6	1 300	645	691
Västra Götaland	10,33	1,13	19,35	2,11	53,4	3 121	1 491	1 628
Värmland	18,41	0,85	36,42	1,69	50,6	1 758	824	778
Örebro	13,01	1,32	28,64	2,90	45,4	1 420	603	877
Västmanland	14,60	1,12	30,92	2,38	47,2	1 236	564	632
Dalarna	16,04	0,66	30,42	1,24	52,7	1 591	832	1 050
Gävleborg	17,33	0,87	34,43	1,73	50,3	1 712	829	884
Västernorrland	13,62	0,86	31,46	2,00	43,3	1 324	549	774
Jämtland	22,31	1,31	44,04	2,59	50,7	2 058	976	1 082
Västerbotten	29,12	1,41	53,12	2,57	54,8	1 955	1 015	940
Norrbottnen	26,04	1,32	48,32	2,45	53,9	1 840	949	928
Riket	10,36	1,06	19,30	1,97	53,7	3 150	1 683	1 504

Tabell 5. Fördelning mellan verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott respektive kostnader efter län år 2008.

Län	Intäkter (Andel, %, av totala intäkter)					Kostnader (Andel, %, av totala kostnader)						
	Trafik-intäkter	Övriga affärs-intäkter	Bidrag/tillskott Kommun	Bidrag/tillskott Landsting	Bidrag/tillskott Staten/Rikstrafiken	Totala verksamhetsintäkter	Totala bidrag/tillskott	Totala intäkter	Trafikeringskostnader	Kostnader för infrastruktur	Övriga kostnader	Totala kostnader
Stockholm	38,9	17,1	-	44,0	-	56,0	44,0	100	71,6	5,0	23,4	100
Uppsala	53,8	3,5	24,6	17,9	0,3	57,3	42,7	100	90,4	-	9,6	100
Södermanland	35,3	0,1	33,8	30,8	-	35,4	64,6	100	92,3	0,2	7,5	100
Östergötland	38,6	3,8	34,8	22,7	-	42,4	57,6	100	89,4	-	10,6	100
Jönköping	38,7	11,4	21,1	21,1	7,7	50,1	49,9	100	92,2	0,7	7,1	100
Kronoberg	49,0	3,6	25,0	22,4	-	52,6	47,4	100	88,4	-	11,6	100
Kalmar	35,8	1,1	32,0	27,6	3,6	36,9	63,1	100	91,0	0,2	8,9	100
Gotland	21,5	-	78,5	-	-	21,5	78,5	100	100,0	-	-	100
Blekinge	49,7	0,6	24,1	20,0	5,7	50,3	49,7	100	95,4	1,5	3,1	100
Skåne	58,8	2,6	0,6	37,8	0,1	61,4	38,6	100	98,0	1,8	0,1	100
Halland	46,8	1,4	28,8	22,2	0,7	48,3	51,7	100	91,5	0,5	8,0	100
Västra Götaland	47,0	0,8	29,3	21,5	1,4	47,8	52,2	100	88,1	2,0	9,9	100
Värmland	50,9	0,6	23,8	23,5	1,3	51,4	48,6	100	91,7	1,6	6,7	100
Örebro	40,4	0,4	34,5	24,3	0,4	40,7	59,3	100	92,5	0,9	6,7	100
Västmanland	43,8	3,4	29,6	23,2	-	47,2	52,8	100	89,9	1,6	8,5	100
Dalarna	41,5	2,7	26,3	24,2	5,3	44,2	55,8	100	93,2	0,3	6,5	100
Gävleborg	47,5	0,9	28,8	21,7	1,1	48,4	51,6	100	94,4	1,1	4,5	100
Västernorrland	40,3	1,2	36,7	16,9	4,9	41,5	58,5	100	93,1	-	6,9	100
Jämtland	46,3	1,1	25,1	22,6	4,9	47,4	52,6	100	91,4	-	8,6	100
Västerbotten	51,3	0,6	29,1	13,9	5,1	51,9	48,1	100	93,6	-	6,4	100
Norrbottnen	48,3	3,2	32,2	13,2	5,0	51,5	50,4	100	89,7	-	10,3	100
Riket	43,9	8,9	12,9	33,4	0,9	52,8	47,2	100	82,7	2,9	14,4	100

Tabell 6. Trafikuppgifter och nyckeltal för trafikuppgifter efter trafikslag år 2008.

Trafikslag	Resor		Sittplats-		Person- kilometer (1000-tal)	Medel- reslängd	Genom-snittligt antal sittplatser	Resor/utbuds- kilometer	Personkilometer/ utbudskilometer
	(1000-tal)	(1000-tal)	kilometer/ vånare (1000-tal)	kilometer (1000-tal)					
Buss	657 424	530 427	2 249	6 221 796	9,46	39,09	1,24	11,73	
T-bana	306 000	89 354	465	1 715 000	5,60	48,00	3,42	19,19	
Spårväg	122 847	19 090	122	558 116	4,54	59,12	6,44	29,24	
Tåg	150 903	71 709	1 299	3 723 255	24,67	167,05	2,10	51,92	
Fartyg	7 502	-	-	-	-	-	-	-	
Samtliga trafikslag	1 244 676	710 580	4 136	12 218 167	9,82	53,66	1,75	17,19	

50

Tabell 7. Trafikuppgifter, ekonomiuppgifter och nyckeltal för ekonomiuppgifter efter trafikslag år 2008, exklusive Stockholms län.

Trafikslag	Resor		Utbuds-		Sittplats-		Person-		Trafikintäkter		Trafikerings-		Trafikerings-		Trafikintäkter/ trafikerings-	
	(1000-tal)	(1000-tal)	kilometer (1000-tal)	kilometer (1000-tal)	kilometer (1000-tal)	kilometer (1000-tal)	kilometer (1000-tal)	kilometer (1000-tal)	(1000-tal kr)	(1000-tal kr)	resa (kr/resa)	person- kilometer (kr/km)	resa (kr/resa)	person- kilometer (kr/km)	utbuds- kilometer (kr/km)	kostnader (Andel, %)
Buss	386 424	416 471	15 126 802	4 548 796	5 284 653	10 786 915	13,68	1,16	12,69	27,91	2,37	25,90	49,0			
Spårväg	105 347	16 365	950 625	494 116	691 470	995 844	6,56	1,40	42,25	9,45	2,02	60,85	69,4			
Tåg	67 403	48 831	6 381 343	2 357 255	1 663 613	2 700 101	24,68	0,71	34,07	40,06	1,15	55,29	61,6			
Fartyg	3 704	-	-	-	61 267	178 097	16,54	-	-	48,08	-	-	34,4			
Samtliga trafikslag	562 878	481 667	22 458 770	7 400 167	7 701 003	14 660 957	13,68	1,04	15,99	26,05	1,98	30,44	52,5			

Tabell 8. Trafik- och ekonomippgifter år 1999-2008 (2008 års priser).

År	Resor (Miljoner)		Sittplats- kilometer (Miljoner)		Person- kilometer (Miljoner)		Intäkter (Miljoner kr)		Bidrag/tillskott			Kostnader (Miljoner kr)	
							Totala verksam- hetsintäkter	Bidrag/tillskott Kommun	Bidrag/tillskott Landsting	Bidrag/Rikstrafiken	Totala bidrag/ tillskott	Totala intäkter	Totala kostnader
1999	1 053	661	-	-	-	11 373	2 158	6 505	229	8 893	20 266	20 207	
2000	1 078	676	-	-	-	12 327	2 259	6 495	238	8 992	21 319	21 197	
2001	1 098	697	-	-	-	12 131	2 209	6 401	211	8 821	20 952	21 011	
2002	1 103	692	-	9 528	9 528	13 350	2 448	6 832	375	9 655	23 005	22 922	
2003	1 117	700	-	9 871	9 871	13 270	2 874	7 352	301	10 527	23 797	23 366	
2004	1 121	676	-	10 111	10 111	14 089	2 831	7 256	294	10 381	24 471	23 999	
2005	1 126	679	-	10 602	10 602	14 697	3 035	7 885	275	11 196	25 893	25 529	
2006	1 185	687	-	11 166	11 166	15 459	3 208	8 600	265	12 073	27 532	28 567	
2007	1 213	693 ¹	-	11 767	11 767	15 027	3 179	9 529	270	12 978	28 005	27 654	
2008	1 245	711	38 133	12 218	12 218	15 516	3 776	9 822	269	13 866	29 374	29 041	

¹Värdet för år 2007 är uppdaterat jämfört med tidigare rapporter

Tabell 9. Nyckeltal för trafikuppgifter år 1999-2008.

År	Invånare ² (1000-tal)	Antal bilar	Resor/ invånare	Utbudskilometer/ invånare	Sittplatskilometer/ invånare	Sittplatskilometer/ vånare	Personkilometer/ invånare	Bilar/1000 invånare	Medel- reslängd	Genom- snittligt antal sittplatser	Resor/utbuds- kilometer	Personkilometer/ utbudskilometer
1999	8 858	3 890	119	75	-	-	-	439	-	-	1,59	-
2000	8 872	3 998	122	76	-	-	-	451	-	-	1,59	-
2001	8 896	4 018	123	78	-	-	-	452	-	-	1,58	-
2002	8 925	4 042	124	78	-	-	1 068	453	8,64	-	1,59	13,77
2003	8 958	4 075	125	78	-	-	1 102	455	8,84	-	1,60	14,10
2004	8 994	4 113	125	75	-	-	1 124	457	8,87	-	1,66	14,96
2005	9 030	4 153	125	75	-	-	1 174	460	9,42	-	1,66	15,62
2006	9 081	4 202	130	76	-	-	1 230	463	9,43	-	1,72	16,25
2007	9 148	4 258	133	76 ¹	-	-	1 286	466	9,70	-	1,75 ¹	16,98 ¹
2008	9 220	4 276	135	77	4 136	-	1 325	464	9,82	53,66	1,75	17,19

¹ Värden för år 2007 är uppdaterat jämfört med tidigare rapporter

² Medelfolkmängd (under året).

5

Tabell 10. Nyckeltal för ekonomiuppgifter år 1999-2008 (2008 års priser).

År	Totala verksamhetsintäkter per			Totala kostnader per			utbudskilometer (kr/km)	utbudskilometer (kr/km)	utbudskilometer (kr/km)	Totala verksamhetsintäkter/ Total kostnad (Andel, %)	Totala kostnader/ invånare	Totala verksamhetsintäkter/ invånare	Totala bidrag/ tillskott/ invånare
	resa (kr/resa)	personkilometer (kr/km)	utbudskilometer (kr/km)	resa (kr/resa)	personkilometer (kr/km)	utbudskilometer (kr/km)							
1999	10,80	-	17,21	19,19	-	30,57			56,3	2 281	1 284	1 004	
2000	11,43	-	18,23	19,66	-	31,36			58,2	2 389	1 389	1 014	
2001	11,05	-	17,41	19,14	-	30,15			57,7	2 362	1 364	992	
2002	12,10	1,40	19,29	20,78	2,41	33,12			58,2	2 568	1 496	1 082	
2003	11,88	1,34	18,96	20,92	2,37	33,38			56,8	2 608	1 481	1 175	
2004	12,57	1,39	20,84	21,41	2,37	35,50			58,7	2 669	1 567	1 154	
2005	13,05	1,39	21,65	22,67	2,41	37,60			57,6	2 827	1 628	1 240	
2006	13,05	1,38	22,50	24,11	2,56	41,58			54,1	3 146	1 702	1 330	
2007	12,39	1,28	21,68 ¹	22,80	2,35	39,90 ¹			54,3	3 023	1 643	1 419	
2008	12,47	1,27	21,84	23,33	2,38	40,87			53,4	3 150	1 683	1 504	

Tabell 11. Fördelning mellan verksamhetsintäkter, bidrag/tillskott respektive kostnader år 1999-2008.

År	Intäkter (Andel, % av totala intäkter)				Kostnader (Andel, % av totala kostnader)			
	Totala verksamhetsintäkter	Bidrag/tillskott	Bidrag/tillskott	Totala intäkter	Trafikeringskostnader	Kostnader för infrastruktur	Övriga kostnader	Totala kostnader
1999	56,1	10,7	32,1	100	-	-	-	-
2000	57,8	10,6	30,5	100	-	-	-	-
2001	57,9	10,5	30,6	100	-	-	-	-
2002	58,0	10,6	29,7	100	-	-	-	-
2003	55,8	12,1	30,9	100	69,8	-	30,2	100
2004	57,6	11,6	29,7	100	70,1	-	29,9	100
2005	56,8	11,7	30,5	100	69,0	-	31,0	100
2006	56,1	11,7	31,2	100	68,3	-	31,7	100
2007	53,7	11,4	34,0	100	82,2	2,9	14,9	100
2008	52,8	12,9	33,4	100	82,7	2,9	14,4	100

Tabell 12. Antal resor efter trafikslag i riket år 1999-2008 (miljoner resor).

År	Trafikslag				Samtliga trafikslag
	Buss	T-bana	Spårväg	Tåg	
1999	580	273	88	105	-
2000	592	284	91	103	-
2001	601	283	95	111	-
2002	601	283	96	115	8
2003	610	279	101	120	8
2004	609	278	108	118	7
2005	608	276	110	124	8
2006	635	297	114	131	8
2007	639	303	122	142	7
2008	657	306	123	151	8

Tabell 13. Antal utbudskilometer efter trafikslag i riket år 1999-2008 (miljoner kilometer).

År	Trafikslag				Samtliga trafikslag
	Buss	T-bana	Spårväg	Tåg	
1999	473	88	26	75	661
2000	487	87	26	76	676
2001	489	88	25	77	697
2002	493	89	27	83	692
2003	502	-	-	-	700
2004	495	90	17	74	676
2005	499	91	17	72	679
2006	503	94	18	68	687
2007	506	91	18 ¹	77 ¹	693 ¹
2008	530	89	19	72	711

¹Värdet för år 2007 är uppdaterat jämfört med tidigare rapporter

Tabell 14. Antal personkilometer efter trafikslag i riket år 2002-2008 (miljoner kilometer).

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	6 097	1 690	548	3 433	11 767
2008	6 222	1 715	558	3 723	12 218

Tabell 15. Medelreslängd efter trafikslag i riket år 2002-2008 (kilometer).

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	9,54	5,58	4,50	24,18	9,70
2008	9,46	5,60	4,54	24,67	9,82

Tabell 16. Resor, utbudskilometer och personkilometer efter län år 2005-2008 (1000-tal).

Län	Resor per år				Utbudskilometer per år				Personkilometer per år			
	2005	2006	2007	2008	2005	2006	2007	2008	2005	2006	2007	2008
Stockholm	626 745	664 667	676 261	681 798	229 490	237 244	235 991	228 913	4 407 000	4 668 400	4 761 400	4 818 000
Uppsala ¹	25 000	25 433	26 093	27 188	32 134	31 778	33 188	35 443	363 480	334 402	468 680	463 458
Södermanland	8 737	9 174	9 230	9 243	12 479	12 550	12 924	13 005	174 740	183 480	184 600	184 860
Östergötland	24 706	25 415	25 935	27 220	25 955	26 235	26 740	27 656	342 582	355 620	364 342	383 673
Jönköping	15 240	16 033	16 335	16 965	16 205	16 208	19 866	20 208	172 641	189 464	190 564	204 067
Kronoberg	5 541	5 927	6 035	6 136	9 912	9 890	9 797	10 205	100 501	116 086	117 825	118 237
Kalmar	6 495	6 271	6 278	6 604	12 958	12 176	12 077	14 563	151 500	156 775	156 950	165 100
Gotland	960	1 110	1 224	1 202	2 485	2 985	2 935	2 943	24 000	27 750	30 600	30 050
Blekinge	6 895	7 218	7 569	7 590	9 519	10 180	9 686	11 340	135 741	138 421	169 950	163 188
Skåne	108 740	120 218	128 790	135 657	67 367	69 977	69 827	73 984	1 332 185	1 477 056	1 662 959	1 735 004
Halland	11 100	11 351	11 400	12 028	11 878	11 903	12 126	12 547	191 347	199 900	228 991	245 170
Västra Götaland	200 305	204 311	209 955	220 507	108 813	112 852	112 711 ²	120 171	1 708 299	1 742 455	1 832 204	2 022 724
Värmland	8 620	9 307	9 753	12 107	14 209	14 544	17 059	17 883	165 708	181 126	196 348	261 298
Örebro	11 493	12 106	12 313	12 703	14 519	13 181	13 427	13 640	118 017	121 386	123 791	125 625
Västmanland	8 278	8 756	8 769	8 964	11 067	9 320	7 448	7 799	94 345	98 585	110 799	116 532
Dalarna	12 500	12 633	12 680	13 439	17 800	15 000	14 000	15 000	299 500	323 985	325 100	328 755
Gävleborg	11 870	12 252	12 467	12 949	17 642	17 961	20 245	21 200	233 330	241 404	246 995	258 290
Västernorrland	9 871	9 854	9 533	9 535	14 511	13 717	15 079	15 487	140 100	153 515	149 767	150 320
Jämtland	5 919	5 601	5 391	5 421	11 397	11 363	11 009	11 285	95 530	97 130	80 491	92 164
Västerbotten	8 846	8 891	8 636	8 878	18 956	18 660	19 051	19 381	191 607	201 252	196 973	183 442
Norrbottnen	8 269	8 211	8 421	8 542	19 573	19 386	17 873	17 927	160 345	158 050	168 105	168 210
Riket	1 126 130	1 184 739	1 213 068	1 244 676	678 869	687 110	693 059	710 580	10 602 498	11 166 242	11 767 434	12 218 167

¹ Ökningen av personkilometer mellan 2006 och 2007 beror delvis på utökningen av trafiken med Upptåget samt ny beräkningar av medelreslängd.

² Värdet för år 2007 är uppdaterat jämfört med tidigare rapporter

Bilaga 3. Om statistiken

SIKA är huvudansvarig för lokal och regional kollektivtrafikstatistik i Sverige. Statistik om lokal och regional kollektivtrafik har framställts sedan mitten av 1980-talet av Svensk kollektivtrafik (f.d. SLTF) och från och med år 2004 har statistiken sammanställts av SIKA. Statisticon AB har på uppdrag av SIKA genomfört undersökningen om lokal och regional kollektivtrafik i Sverige år 2008. Uppgifterna avser kalenderåret 2008. 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 mars-maj år 2008. Huvudutskicket gjordes både per post och per e-post. En påminnelse skickades ut via e-post och därefter 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 2008, jämfört med motsvarande värden för 2007. 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. SIKA tillhandahåller exempel på medelreslängd. I webbenkäten finns exempel på medelreslängd för alla län, som respektive trafik huvudman kan använda om det inte finns egna framtagna medelreslängder.
<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/Rikstrafiken.
<i>Kostnader</i>	Kostnader skall vara summan av trafikeringkostnader, 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 år 2007 och 2008 framgår av tabellen nedan. Vi ser att mediantiden år 2007 respektive 2008 är fem timmar, dvs. för hälften av alla uppgiftslämnare har tidsåtgången för ifyllandet av uppgifterna varit fem timmar eller mindre. Tredje kvartilen är åtta timmar i år jämfört med sex timmar föregående år, vilket indikerar en större spridning i tidsåtgången för uppgiftslämnandet i år jämfört med föregående år. Det störst angivna värdet i år är 40 timmar och det minsta är en timme.

Redovisad tidsåtgång i timmar, 2007 och 2008

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

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 SIKAs hemsida, www.sika-institute.se.

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

Bilaga 4. Frågeblankett på Internet – Kontaktuppgifter



Kollektivtrafik
Statistik 2008
- 183j -

Välkommen
Instruktioner
Definitioner i pdf-format

Enkätidor:

Klar Kontaktuppgifter
Klar Resor
Klar Ekonomi
-- Tidsåtgång

Utskrifter:

[Utskrift av lämnade uppgifter](#)

Logga ut

KONTAKTUPPGIFTER

Denna sida är KLAR

Spara

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

Sparad: 2009-06-01 16:28:00

Bilaga 4. Frågeblankett på Internet – Resor



Kollektivtrafik
Statistik 2008
-- 183 --

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

Enkätidor:

Klar Kontaktpapper
Klar Resor
Klar Ekonomi
-- Tidsåtgång

Utskrifter:

[Utskrift av lämnade uppgifter](#)

Logga ut

RESOR

Denna sida är KLAR Spara

Utbud		Konsumtion	
Vagnkilometer (1000-tal)	Sittplatskilometer (1000-tal)	Antal resor (1000-tal)	Personkilometer (1000-tal)
Buss/Bil	Buss/Bil	Buss/Bil	Buss/Bil
Tunnelbana	Tunnelbana	Tunnelbana	Tunnelbana
Spårväg	Spårväg	Spårväg	Spårväg
Tåg	Tåg	Tåg	Tåg
	Fartyg	Fartyg	Fartyg
Totalt	Totalt	Totalt	Totalt
10000	0	100	100

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 föregående års värden redoviseras förändringsfaktorn. Vanligen beskriver förändring utvecklingen i kommentarsutan ovan.
Föregående års värde visas inte för sittplatskilometer eftersom det är första gången uppgiften efterfrågas.

2009-06-01 16:28:00

Bilaga 4. Frågeblankett på Internet – Ekonomi



Kollektivtrafik
Statistik 2008

Välkommen
Instruktioner
Definitioner i pdf-format

Enkätidor:

Klar Kontaktuppgifter
Klar Resor
Klar Ekonomi
-- Tidsåtgång

Utskrifter:

Utskrift av lämnade uppgifter

Logga ut

EKONOMI

Denna sida är KLAR

Spara

INTÄKTER ?

Intäktsintäkter 1000-tals kronor

Buss/Bil

Tunnelbana

Spårväg

Tåg

Fartyg

Summa 0

Övriga affärsintäkter

Bidrag/tillskott från: 1000-tals kronor

Kommun

Landskap

Staten/Rikstrafiken

RESULTATSAMMANSTÄLLNING 1000-tals kronor

Intäkter + 0

Kostnader - 0

Överskott/Underskott före bidrag = 0

Bidrag/tillskott + 0

Överskott/Underskott efter bidrag = 0

KOSTNADER ?

Trafikeringskostnader 1000-tals kronor

Buss/Bil

Tunnelbana

Spårväg

Tåg

Fartyg

Summa 0

Övrig kostnader

Kostnader infrastruktur

Kommentarer till avvikelse mellan årets och föregående års värden

Grå siffror: föregående års uppgifter. Gula fält: årets uppgifter. Om årets värden avviker mer än 1% från förra årets värden redoviseras inaktningsskiftet. Vänligen beskriv trolig anledning till avvikelser i kommentarsrutan ovan.

2009-06-01 16:30:00

Bilaga 4. Frågeblankett på Internet – Tidsåtgång



Kollektivtrafik
Statistik 2008
-- 189 --

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

Enkätidor:

Klar Kontaktuppgifter
Klar Resor
Klar Ekonomi
-- Tidsåtgång

Utskrifter:

[Utskrift av lämnade uppgifter](#)

Logga ut

TIDSÅTGÅNG ?

Denna sida är KLAR

Spara

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

Antal timmar :

Sparad: 2009-06-01 16:29:00

När du är klar:

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

Sänd mina uppgifter

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



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:

- Nytt för i år: I årets undersökning har vi lagt till en fråga om sittplatskilometer (se länken resor till vänster). Definition av sittplatskilometer hittar du i definitionsdokumentet samt i samband med frågan om sittplatskilometer
- 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 2008 års uppgifter kontrolleras dessa mot 2007 års uppgifter. Om årets värden avviker mer än 15% från förra årets värden rödmärkas inmatningsfältet. Vänligen beskriv trolig anledning till avvikelsen i kommentarsrutan. Observera dock att en avvikelse inte automatiskt behöver betyda att det är något fel på de uppgifter som lämnas.
- Exempel på medelreslängd för respektive län återfinns på enkätsidan Resor under frågetecknet vid variabeln Personkilometer.
- Till vänster på sidan finns länkar till undersökningens 4 enkätsidor. Genom att klicka på länken kommer du till inmatningssidan för ämnesområdet. Vi ber dig att besvara samtliga frågor inom varje ämnesområde. När du är klar med frågorna inom ett ämnesområde bockar du av sidan genom att markera rutan efter texten "Denna sida är klar". På detta sätt vet du vilka ämnesområden du besvarat. När du bockat av samtliga ämnesområden är enkäten 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 5. Instruktioner och definitioner till frågeformuläret



Statistik om lokal och regional kollektivtrafik

Vad som samlas in

Uppgifterna som samlas in avser all **utförd** linjelagd trafik inom respektive trafik huvudmans ansvarsområde, gällande trafikslag så som buss, fartyg, tunnelbana, spårväg och tåg. Insamlingen avser variablerna resor, 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 2008.

Definitioner

Resa

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

Personkilometer

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

Utbud

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

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

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

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

Bilaga 5. Instruktioner och definitioner till frågeformuläret



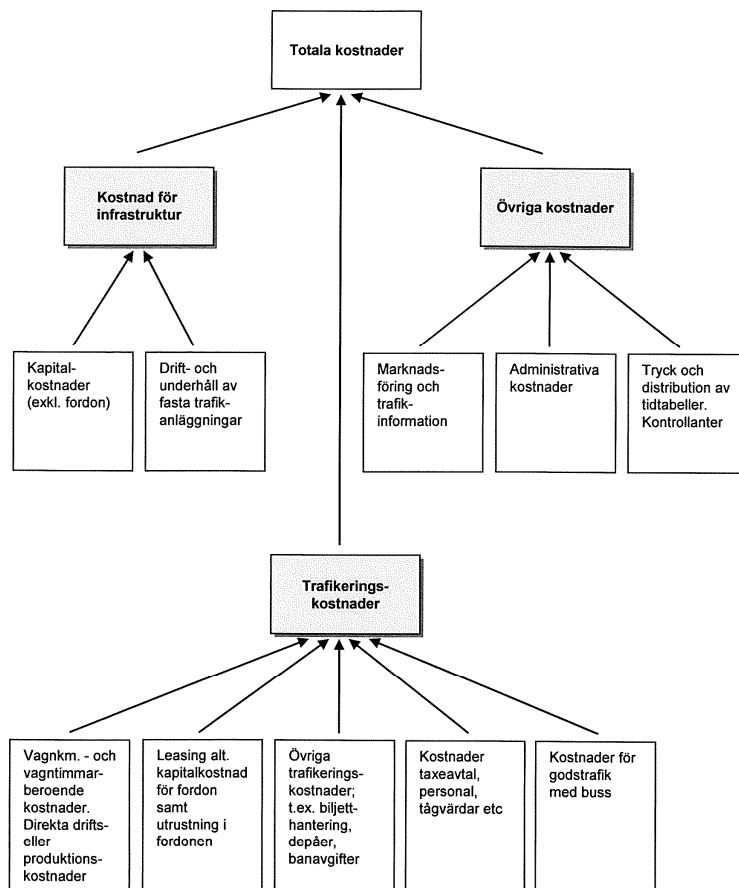
Ekonomi

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.



Bilaga 5. Instruktioner och definitioner till frågeformuläret



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 trafik huvudmän 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 trafik huvudmannen 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.

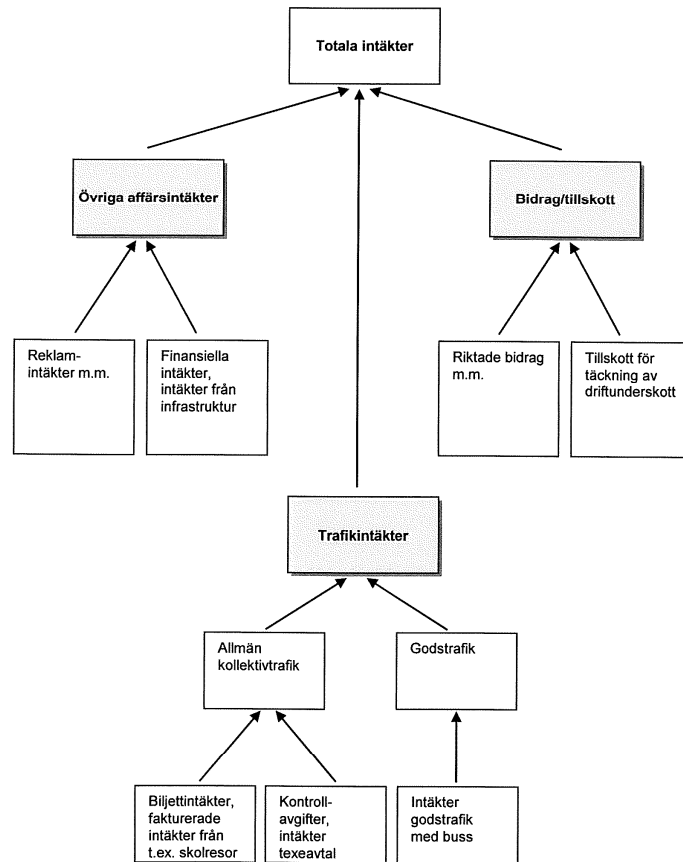
Bilaga 5. Instruktioner och definitioner till frågeformuläret



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, och
3. trafikhuvudmannens intäkter i form av riktade bidrag eller tillskott.



Bilaga 5. Instruktioner och definitioner till frågeformuläret



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. *Trafiktintäkterna* omfattar direkta intäkter från trafikanterna i form av biljettintäkter. De intäkter som faktureras, där skolresor kan ingå, ska redovisas som biljettintäkt. Kontrollavgifter och ersättningar i enlighet med taxesamarbete och samtrafik eller liknande avtal mellan trafikhuvudman eller operatörer redovisas som trafikintäkter. Dessutom ingår intäkter från sådan godstrafik med buss som **samordnats** med persontrafiken.
2. Med *övriga affärsintäkter* avses intäkter från reklam på och i fordon och terminaler. Intäkter från försäljning av tidtabeller och andra eventuella andra finansiella intäkter redovisas som övrig affärsintäkt. Dessutom ingår trafikhuvudmannens intäkter från infrastruktur, det vill säga stationshus och resecentra om sådan verksamhet finns.
3. 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.

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.

Bilaga 6. Kvalitetsdeklaration

0 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 år 2007 har undersökning genomförts av Statisticon på uppdrag av SIKA. Mellan åren 2004 och 2006 genomförde Transek undersökningen.

En viktig nyhet i årets undersökning är att det tillkommit en ny uppgift som efterfrågas – sittplatskilometer.

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 årets undersökning har det tillkommit en variabel – sittplatskilometer. 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 och vagnkilometer för bantrafik och redovisas totalt samt uppdelat på trafikslag. I årets undersökning redovisas också (för första gången) sittplatskilometer totalt samt uppdelat på respektive 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/Rikstrafiken).

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

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

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 31/12 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.

Uppgiftslämnare år 2008

Län	Uppgiftslämnare
Stockholm	Storstockholms lokaltrafik AB
Stockholm	Waxholms Ångfartygs AB
Uppsala	Upplands Lokaltrafik AB
Södermanland	Länstrafiken Sörmland AB
Östergötland	ÖstgötaTrafiken
Jönköping	Jönköpings Länstrafik AB
Kronoberg	Länstrafiken i Kronoberg
Kalmar	Kalmar Läns Trafik AB
Gotland	Gotlands kommun
Blekinge	Blekingetrafiken AB
Skåne	Skånetrafiken
Skåne	Stadstrafiken i Lund
Halland	Hallandstrafiken
Västra Götaland	Västtrafik AB
Värmland	Karlstadsbuss
Värmland	Värmlandstrafik AB
Örebro	Länstrafiken Örebro AB
Västmanland	Västmanlands Lokaltrafik AB
Dalarna	Dalatrafik AB
Gävleborg	X-trafik AB
Västernorrland	Västernorrlands läns Trafik AB
Jämtland	Länstrafiken i Jämtlands Län AB
Västerbotten	Länstrafiken i Västerbotten AB
Norrbottn	Luleå Lokaltrafik AB
Norrbottn	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 nio svarsfält avseende intäkter och bidrag/tillskott och sju svarsfält avseende kostnader samt en avslutande fråga om tidsåtgången för uppgiftslämnandet. Detta blir sammanlagt $9+8+9+7+1=34$ svarsfält. Baserat på dessa variabler beräknas därefter ett visst antal summavariabler, t.ex. summan av antal resor med olika trafikslag. Dessa summavariabler 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.

1.2 Referenstider

Samtliga variabler i undersökningen har referensperioden helåret 2008. Enda undantaget är uppgiften om tidsåtgången för uppgiftslämnandet.

1.3 Fullständighet

SIKA är statistikansvarig myndighet för statistik inom transport- och kommunikationsområdet. Inom ramen för detta ansvar publicerar SIKA ett flertal rapporter vilka finns publicerade på www.sika-institute.se där även undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik finns.

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, s.k. undertäckning, eller innehåller individer som inte ingår i målpopulationen, s.k. övertäckning. I undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik är undersökningsenheterna entydigt definierade och inga oklarheter finns rörande populationen.

2.2.3 Mätning

Uppdatering av kontaktuppgifter

I urvalsramen finns för varje trafik huvudman uppgifter om vilken person som är uppgiftslämnare samt kontaktuppgifter till uppgiftslämnaren. För att urvalsramen ska vara så aktuell som möjligt genomförs en uppdatering av kontaktuppgifterna innan datainsamlingen startar.

Datainsamling

Datainsamlingen sker via en Internetenkät, för tredje året i rad. Uppgiftslämnarna fick en inbjudan till undersökningen via ett e-postbrev samt via vanlig post. Det postala missivet återfinns i bilaga A. I missivet fanns en beskrivning av processen och en Internetadress. 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 i princip samma uppgifter som efterfrågas i årets

undersökning som i föregående års undersökning. Därtill har variabeln sittplatskilometer tillkommit i årets 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.² Detta gäller för samtliga variabler, med undantag för sittplatskilometer som är ny i årets undersökning och det således inte finns några jämförande värden att inkludera. För de variabler där föregående års värde visas får uppgiftslämnare en markering om årets lämnade uppgift avviker mer än 15 procent från föregående års uppgift. Tanken är att uppgiftslämnaren då kan skriva en förklaring till avvikelserna i kommentarsfältet.

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

I tabellen nedan redovisas tidpunkter för viktiga moment under datainsamlingen. Sista svarsdatum sattes till den 20 mars (vecka 12) i påminnelse 1, därefter följde telefonpåminnelser under några veckor. Datainsamlingen avslutades vecka 22. Efter att datainsamlingen avslutats skickades ett tackkort ut till samtliga uppgiftslämnare. Tackkortet återfinns i bilaga C.

Moment och tidpunkter under datainsamlingen 2009

Aktivitet	Vecka
Huvudutskick	7
Påminnelse 1	10
Telefonpåminnelse	13-16
Datainsamlingen avslutas	22
Tackkort	24

² I ”Bilaga 4. Frågeblankett på Internet – Resor” har föregående uppgift lagts in avseende Buss/Bil som illustration.

Mätfel

Med osäkerhetskällan mätfel avses att det registrerade värdet på en undersökningsvariabel, d.v.s. en fråga i frågeformuläret, inte överensstämmer med det sanna värdet. Det finns ett flertal anledningar till att detta kan inträffa. Frågornas utformning samt medföljande definitioner är av stor betydelse för eventuella mätfel. Frågorna i undersökningen har varit likartade i många år vilket innebär att uppgiftslämnarna känner igen frågorna. Mätfel kan antingen verka på ett systematiskt sätt, vilket medför skevhet i resultaten, eller på ett slumpmässigt sätt, vilket inte medför skeva resultat men osäkerheten ökar. Att utvärdera konsekvenserna av mätfel kräver omfattande utvärderingsstudier vilka inte ligger inom ramen för denna undersökning.

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

I tidigare års undersökning blev Statisticon uppmärksam på att distinktionen mellan allmän och särskild kollektivtrafik inte är helt uppenbar. I Figur 1 i rapporten i avsnitt 3.1 påpekas att denna undersökning avser allmän kollektivtrafik, inte *särskild* kollektivtrafik (skolskjuts, färdtjänst och sjukresor). I föregående års undersökning fanns det exempel på huvudmän som i redovisningen av t.ex. kostnader för kollektivtrafiken har inkluderade den särskilda kollektivtrafiken. Från och med förra årets 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, 2007 och 2008 samlades samtliga uppgifter in via trafikhuvudmännen, då Statisticon ansvarade för insamlingen. Ytterligare en aspekt rörande utbudskilometer värd att nämna är att i definitionerna från och med förra årets 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 förra året lämnar vagnkilometer kommer att få ett högre värde avseende utbudet jämfört med tidigare år.

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. Av de lämnade svaren för tunnelbana³ har tre angivit 0 i svarsfältet och 21 har lämnat fältet tomt och SL har besvarat frågan. Dessa 21 utelämnade svar betraktas principiellt som partiellt bortfall. Detta är dock möjligtvis en alltför sträng definition. Om man använder en mer liberal definition av partiellt bortfall och studerar i vilken mån en uppgiftslämnare har avstått från att lämna svar där ett svar borde registreras är det partiella bortfallet försumbart. Med borde avses att trafikhuvudmannen har den verksamhet som svarsfältet avser. Utifrån denna mer liberala syn har Statisticon inte noterat några partiella bortfall rörande områdena konsumtion och tjänster. Motsvarande gäller för kostnader och intäkter.

³ Avseende utbudskilometer/vagnkilometer.

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

Beträffande variabeln tidsåtgång är tanken att den totala tidsåtgången för att samla in och fylla i uppgifterna ska anges. Det har kommit till Statisticons kännedom att vissa trafikhuvudmän delar upp uppgiftslämnandet på flera olika personer inom organisationen. I en sådan situation är tanken med frågan om tidsåtgång att den *sammanlagda* tidsåtgången⁴ för alla personer ska anges. Det är okänt för Statisticon huruvida detta förfaringsätt tillämpas eller inte. En uppgiftslämnare har inte lämnat uppgifter om tidsåtgång medan övriga har uppgivit uppskattad tidsåtgång för att inkomma med statistiken.

2.2.4 Svartsbortfall och skattingsförfarande

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

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

2.2.5 Bearbetning

Data från de kommuner som besvarade undersökningen via Internet lagrades under datainsamlingen direkt i en databas. Som nämnts ovan har 2008 års värden kontrollerats mot föregående års värden. I vissa fall har uppgiftslämnaren återkontaktats för att lämna en förklaring till avvikelsen mellan 2007 och 2008 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

⁴ Med tidsåtgång avses mertid, se definitionen i bilaga 5.

godkänns. Detta arbete utgår från Statisticons normer för arbete med statistik – Good Statistical Practice (GSP) – vilka regleras via interna styrdokumenten, s.k. Standard Operating Procedures (SOP).

2.2.6 Modellantaganden

Inga modellantagande förekommer.

2.3 Redovisning av osäkerhetsmått

Inga osäkerhetsmått redovisas i tabellrapporten.

3 STATISTIKENS AKTUALITET

3.1 Frekvens

Undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik genomförs årligen.

3.2 Framställningstid

Datansamlingen påbörjades vecka 7 och avslutades vecka 22. Därefter pågår databearbetning, tabellframställning och rapportskrivning till vecka 25.

3.3 Punktlighet

Publiceringen av undersökningen Lokal och regional kollektivtrafik görs den 1 juli. Rapporten publiceras tillsammans med ett pressmeddelande på SIKAs hemsida.

4 JÄMFÖRBARHET OCH SAMANVÄNDBARHET

4.1 Jämförbarhet över tiden

Jämförbarheten i förra årets och 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 förra årets 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, d.v.s. det finns inga andra källor eller mätningar för den presenterade statistiken vilka kunde haft andra definitioner. I detta avseende är statistiken enhetlig i sin definition. Det enda undantaget är uppgifter om antal bilar i Tabell 2 i tabellverket. Dessa uppgifter är hämtade från tabell RS2 i SIKAs rapport Fordon 2007 Tema Miljö.

4.3 Samanvändbarhet med annan statistik

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

En annan aspekt på sammanvändbarhet är huruvida undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik kan sammanvändas med annan statistik t.ex. inom transportområdet för att ge en helhetsbild av området. SIKAs statistikansvariga myndighet för statistik inom transport- och kommunikationsområdet och inom ramen för detta uppdrag publicerar SIKAs 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 sammanvändbarhet 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 2008 sprids via www.sika-institute.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

Tillgång till primärmaterial kan erhållas efter prövning från SIKA.

5.5 Upplysningstjänster

Frågor rörande kollektivtrafik i allmänhet kan ställas till Christina Eng (063-14 00 15, christina.eng@sika-institute.se) på SIKA. Frågor rörande rapporten, tabellverket och kvalitetsdeklarationen kan ställas till Mats Nyfjäll (08-402 29 06, mats.nyfjall@statisticon.se) på Statisticon AB.

6 ÖVRIGT

Projektledare för undersökningen om Lokal och regional kollektivtrafik och tillika författare av kvalitetsdeklarationen har varit Mats Nyfjäll på Statisticon AB.

Jenny Lagerqvist har ansvarat för framtagandet av tabellverket i samarbete med programmerare Åsa Greijer. Charlotta Danielsson har författat rapporttexten.

Avsnittet om Sveriges busspark har skrivits av Christina Eng på SIKA.

Bilaga A – Missiv huvudutskick



2009-02-13

Huvudman (länk)
Kontaktperson (länk)
Adress (länk)
Postnummer(länk) Kommun(länk)

Insamling av kollektivtrafikstatistik för 2008

Nu är det dags för statistikinsamlingen avseende kollektivtrafikens verksamhetsår 2008. Datainsamlingen genomförs via en webbenkät. Nedan finns en utförlig instruktion för hur man hittar och loggar in i webbenkäten. Statisticon AB genomför undersökningen i år, liksom förra året.

Nytt för i år är att vi efterfrågar uppgifter om **sittplatskilometer**. Definition av sittplatskilometer hittar du i definitionsdokumentet på undersökningens webbplats samt i samband med frågan om sittplatskilometer. I övrigt är det samma uppgifter som efterfrågas i jämfört med föregående år. De uppgifter som efterfrågas samt deras definitioner framgår av webbformuläret.

I år planerar vi att publicera rapporten 1 juli. Vi vill därför ha ert svar så snart som möjligt, senast **fredagen den 20 mars år 2009**. Varje svar är viktigt för att statistiken ska få så bra kvalitet som möjligt. Som tidigare år kommer den tryckta rapporten att distribueras till trafikhuvudmän, Näringsdepartementet, universitet och högskolor samt till media.

Instruktion för ifyllande av webbenkät:

1. Gå till hemsidan: <https://svara.statisticon.se/kollektivtrafik>
2. Välj din trafikhuvudman från listan
3. Skriv in ditt unika lösenord <lösenord> i fältet lösenord.
4. Tryck på knappen **Logga in**.
5. Du kommer nu till startsidan för undersökningen om Kollektivtrafik 2008. Följ instruktionerna på sidan för hur man fyller i enkäten.

Har ni frågor angående inloggning, lösenord eller allmänt om datainsamlingen, kontakta Petra Hall på Statisticon AB (e-post kollektivtrafik@statisticon.se, tfn 08-402 29 00). Har ni sakfrågor om kollektivtrafiken är ni välkomna att kontakta Christina Eng på SIKA (e-post christina.eng@sika-institut.se, tfn 063-14 00 15).

Tack på förhand för er medverkan!

Saman Rashid

Statistikchef
SIKA, Statistikavdelningen

Christina Eng

Analytiker
SIKA, Statistikavdelningen

Statens institut för kommunikationsanalys
Akademigatan 2 • 831 40 Östersund • Tel: 063-14 00 00
E-post: sika@sika-institute.se • www.sika-institute.se

Bilaga B – Missiv påminnelse 1



2009-03-02

Påminnelse: Insamling av kollektivtrafikstatistik för 2008

För ungefär tre veckor sedan fick samtliga trafikhuvudmän en enkät avseende kollektivtrafiken år 2008. Eftersom vi ännu inte fått något svar från er, vill vi påminna om att besvara enkäten. Datainsamlingen sker via en webbenkät och nedan finns en utförlig instruktion för hur man hittar och loggar in i webbenkäten.

I år planerar vi att publicera rapporten den 1 juli. Vi vill därför ha ert svar så snart som möjligt, senast **den 20 mars** år 2009. Varje svar är viktigt för att statistiken ska få så bra kvalitet som möjligt. Som tidigare år kommer den tryckta rapporten att distribueras till samtliga trafikhuvudmän.

Instruktion för ifyllande av webbenkät:

1. Gå till hemsidan: <https://svara.statisticon.se/kollektivtrafik>
2. Välj din trafikhuvudman från listan
3. Skriv in ditt unika lösenord i fältet lösenord.
4. Tryck på knappen **Logga in**.
5. Du kommer nu till startsidan för undersökningen om Kollektivtrafik 2008. Följ instruktionerna på sidan för hur man fyller i enkäten.

Om du vill slippa logga in själv, kan du klicka på nedanstående länk:
<LÄNK>

Om ni får denna påminnelse trots att ni besvarat enkäten kan det bero att uppgifterna ej har sänts med knappen "sänd mina uppgifter" på den sista enkätsidan.

Har ni frågor angående inloggning, lösenord eller allmänt om datainsamlingen, kontakta Petra Hall på Statisticon AB (e-post kollektivtrafik@statisticon.se, tfn 08-402 29 00). Har ni sakfrågor om kollektivtrafiken är ni välkomna att kontakta Christina Eng på SIKA (e-post christina.eng@sika-institut.se, tfn 063-14 00 15).

Tack på förhand för er medverkan!

Saman Rashid

Statistikchef
SIKA, Statistikavdelningen

Christina Eng

Analytiker
SIKA, Statistikavdelningen

Statens Institut för KommunikationsAnalys
Akademigatan 2 • 831 40 Östersund • Tel: 063-14 00 00
E-post: sika@sika-institute.se • www.sika-institute.se

Bilaga C - Tackkort

Baksida:



Juni 2009

SIKA har under våren samlat in uppgifter från trafikhuvudmännen om kollektivtrafiken. Samtliga av de tillfrågade har svarat.

Vi som arbetar med kollektivtrafikstatistiken på SIKA vill tacka alla som deltagit i enkätundersökningen och hoppas på ett lika bra samarbete även i framtiden.

Den insamlade statistiken kommer att publiceras under juli månad i SIKA:s statistikserie *SIKA statistik*. I samband med publiceringen kommer rapporten att skickas ut till samtliga trafikhuvudmän. Vill man ta del av äldre statistikrapporter kan man göra detta på vår webbplats www.sika-institute.se.

Trevlig sommar!

Saman Rashid & Christina Eng
SIKA
Telefon: 063-14 00 00

Avsändare: Statisticon AB, Wallingatan 38, 111 24, Stockholm

Framsida:

Visste du att...

... en resa med kollektivtrafiken i genomsnitt uppgick till 9,7 kilometer år 2007?

... det gjordes i genomsnitt 131 resor per invånare med kollektivtrafik år 2007?

... kollektivtrafikresandet ökade med drygt 28 miljoner resor, eller 2 procent, mellan åren 2006 och 2007?

... kostnaderna och verksamhetsintäkterna för kollektivtrafiken år 2007 uppgick till 27 respektive 14,5 miljarder kronor?

Källa: Lokal och regional kollektivtrafik 2007, SIKA Statistik 2008:17

SIKA är en myndighet som arbetar inom transport- och kommunikationsområdet. Våra huvudsakliga uppgifter är att göra analyser, nulägesbeskrivningar och andra utredningar åt regeringen, att utveckla prognos- och planeringsmetoder och att ansvara för den officiella statistiken.

Utredningarna publiceras i serierna *SIKA Rapport* och *SIKA PM*. Statistiken publiceras i serien *SIKA Statistik*. Samtliga publikationer finns tillgängliga på SIKA:s webbplats www.sika-institute.se.



Statens institut för kommunikationsanalys
Akademigatan 2, 831 40 Östersund
Telefon 063-14 00 00
Fax 063-14 00 10
e-post sika@sika-institute.se
www.sika-institute.se



Statisticon
STATISTICS & RESEARCH