

*ÖPPNA JÄMFÖRELSER*

# Kollektivtrafik 2014



Sveriges  
Kommuner  
och Landsting



ÖPPNA JÄMFÖRELSER

# Kollektivtrafik 2014



Upplysningar om innehållet:

Sara Rhudin, sara.rhudin@skl.se, tel. 08 452 75 24

© Sveriges Kommuner och Landsting, 2014

ISBN: 978-91-7585-054-2

Foto: Bildarkivet, Casper Hedberg, Thomas Henriksson,  
Johnér, Torbjörn Larsson, Maskot

Produktion: Kombinera AB

Tryck: LTAB, mars 2014

## Förord

Sveriges Kommuner och Landsting publicerar här de första Öppna jämförelserna för kollektivtrafik.

När den nya lagen om kollektivtrafik började gälla bildade kommunerna och landstingen regionala kollektivtrafikmyndigheter, vilket har inneburit ett större politiskt inflytande. I ett flertal län bildade landstinget ensamt myndighet efter gemensamt beslut med kommunerna i länet. De indikatorer som jämförs är valda för att de har betydelse för en strategisk styrning och för att stimulera till diskussion och möjlighet att lära av varandra. SKL:s strävan med Öppna jämförelser är att stimulera till utveckling och förbättringar.

Under arbetet har vi haft en kontinuerlig diskussion med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Diskussionerna har handlat om vad som mäts, vad som bör mätas och hur det mäts. Frågan om statistikens kvalitet har aktualiserats och har varit föremål för många diskussioner. Vi har valt att publicera viktiga indikatorer, trots bristande kvalitet i statistiken. SKL kommer verka både för en förbättrad kvalitet avseende den befintliga statistiken och för en utveckling mot fler användbara kvalitetsindikatorer, för att öka relevansen för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Ambitionen är att Öppna jämförelser för kollektivtrafik ska publiceras återkommande.

Vi vill rikta ett särskilt tack till Svensk Kollektivtrafik och Trafikanalys, både för tillhandahållande av statistik och för hjälp med att ta fram denna rapport. Rapporten har sammanställts av Sara Rhudin (SKL), tillsammans med Bo Legerius (SKL) och Anna Enström Järleborg (Svensk Kollektivtrafik).

Stockholm i mars 2014



Håkan Sörman  
*VD, Sveriges Kommuner och Landsting*



## Innehåll

7	Sammanfattning
9	Kapitel 1 Inledning
19	Kapitel 2 Utbud och resande
33	Kapitel 3 Miljöpåverkan
39	Kapitel 4 Tillgänglighet
43	Kapitel 5 Nöjdhet
49	Kapitel 6 Ekonomi
57	Kapitel 7 Utvecklingsbehov
60	Bilaga 1 Källor
62	Bilaga 2 Definitioner



↑ Spår 2-7





# Sammanfattning

Sveriges Kommuner och Landsting har sedan 2006 gjort Öppna jämförelser inom ett flertal verksamhetsområden. Det här är den första rapporten för kollektivtrafik. Lagstiftningen för kollektivtrafik och de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ansvar gör det angeläget att öka den politiska styrningen. Som ett led i detta publicerar SKL Öppna jämförelser.

Öppna jämförelser för kollektivtrafik är unik eftersom det i flera län är kommunerna och landstingen som gemensamt utgör kollektivtrafikmyndighet och rapporten därför riktar sig till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, oavsett om kommuner eller landsting utgör myndighet. Vi tar avstamp i år 2012, då förutsättningarna för kollektivtrafikens styrning förändrades i och med att den nya lagen då trädde i kraft. Rapporten är ett första försök att samla de viktigaste nyckeltalen för att stimulera till diskussion och analys i syfte att förbättra kvalitet och effektivitet.

Möjligheterna att göra Öppna jämförelser för kollektivtrafik har varit svårare än inom andra områden. Det har flera förklaringar. Förutsättningarna för kollektivtrafik ser olika ut runt om i landets 21 län. Stockholm, Västra Götaland och Skåne står tillsammans för 84 procent av resandet, medan övriga landet tillsammans står för de resterande 16 procenten.

Ytterligare en faktor som försvårar är utmaningen att få fram relevant statistik. Det bottenar i olika definitioner och gränsdragningar, t.ex. vad som räknas som en resa och hur gränsdragning mellan allmän kollektivtrafik och skolresor görs. På många håll saknas det också statistik, och det finns mer att önska för att kunna få en mer heltäckande bild av kvalitet och effektivitet. Dessa svårigheter innebär att dessa första Öppna jämförelser för kollektivtrafik måste tolkas med försiktighet.

I denna rapport har vi valt att lyfta fram 16 indikatorer inom fem ämnesområden: utbud och resande, miljöpåverkan, tillgänglighet för funktionshindrade, nöjdhet och ekonomi. Nyckeltalen pekar i olika riktningar. Det finns stora skillnader inom vissa områden, bland annat miljöpåverkan, tillgänglighet och skattesubvention.

Vi tar avstamp i år 2012, då förutsättningarna för kollektivtrafikens styrning förändrades i och med att den nya lagen då trädde i kraft.



# Inledning

## Förutsättningar för kollektivtrafiken i Sverige

Den 1 januari 2012 trädde den nya kollektivtrafiklagen<sup>1</sup> i kraft och kartan för kollektivtrafik ritades om i Sverige. Kommunerna och landstinget i varje län är gemensamt ansvariga för den regionala kollektivtrafiken men har sinsemellan kommit överens om vem som ska vara regional kollektivtrafikmyndighet. Lagen anger att regionala trafikförsörjningsprogram ska finnas och det finns också krav på vad programmen ska innehålla. De mål som har fastställts i trafikförsörjningsprogrammet utgör basen för de beslut som fattas om allmän trafikplikt, det vill säga där myndigheten går in och träffar avtal om trafik då det inte finns något kommersiellt intresse.

Några av den nya lagens viktigaste syften är att skapa en tydligare rollfördelning mellan politik och verksamhet, samt att stärka kollektivtrafiken som ett verktyg för samhällsutveckling. Lagens syfte är också att skapa förutsättningar för kommersiell trafik och bygga en mer dynamisk marknad med ökat kundfokus. Valfrihet för resenären och fler resalternativ är önskade effekter.

Syftet att stärka den politiska styrningen av kollektivtrafiken i landsting och kommuner har blivit än mer uttalat i och med att kostnaderna för kollektivtrafik har ökat snabbt de senaste åren. Det finns ett tydligt behov att skapa verktyg som bidrar till att stärka möjligheterna till kostnads kontroll och öka kunskapen om hur stor samhällsnytta som kollektivtrafiken bidrar till. Därför har Sveriges Kommuner och Landsting tagit initiativet till länsvisa jämförelser av kollektivtrafik. Att jämföra och analysera kvalitet, resultat och kostnader på länsnivå är ett effektivt sätt att lära av varandra och stimulera

Kommunerna och landstinget är gemensamt ansvariga för den regionala kollektivtrafiken.

Not 1.  
Lag (2010:1065) om kollektivtrafik.

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning.

till förbättringsarbete. Vi hoppas och tror att dessa jämförelser kan bidra till trafikförsörjningsprogrammen, tillsammans med de transportpolitiska målen och det branschgemensamma fördubblingsmålet.

Det samlas regelbundet in en stor mängd uppgifter inom kollektivtrafiken. Resultaten redovisas på flera olika sätt, men ingen redovisning har gjorts med det uttalade målet att bidra till att stärka den politiska styrningen av kollektivtrafiken. Indikatorerna i den här första utgåvan av Öppna jämförelser för kollektivtrafik har arbetats fram tillsammans med företrädare för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Mycket tid har lagts på att värdera och analysera indikatorerna så att de passar syftet. Avsikten är att jämförelserna ska återkomma varje år och att både indikatorer och statistik på så sätt ska utvecklas och förbättras. Indikatorerna i Öppna jämförelser för kollektivtrafiken finns även tillgängliga i kommun- och landstingsdatabasen Kolada ([www.kolada.se](http://www.kolada.se)).

### De transportpolitiska målen

Transportpolitikens övergripande mål<sup>2</sup> är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet är uppdelat i två delmål, ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Funktionsmålet anger att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet och bidra till utvecklingskraft i hela landet. Hänsynsmålet stakar ut att klimatpåverkan kan minskas successivt genom att öka energieffektiviteten och minska beroendet av fossila bränslen. Hänsynsmålet belyser också säkerhetsaspekten utifrån helheten. Trafikanalys är den myndighet som ansvarar för att följa upp de transportpolitiska målen.

### Fördubblingsmålet

De nationella branschorganisationerna<sup>3</sup> har genom plattformen Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik enats om visionen att kollektivtrafiken är en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle. Det övergripande målet är att kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas på sikt. Delmålet är att antalet resor med kollektivtrafik ska fördubblas till 2020. Fördubblingsmålet är nationellt. Många regionala kollektivtrafikmyndigheter relaterar sina regionala mål till fördubblingsmålet i trafikförsörjningsprogrammen.

### Regionala trafikförsörjningsprogram

Enligt lagen om kollektivtrafik ska regionala trafikförsörjningsprogram finnas beslutade av kollektivtrafikmyndigheten i varje län. Programmen är långsiktiga och strategiska och utgör grunden för hur kollektivtrafiken ska utvecklas i regionen. All kollektivtrafik ska ingå, även resande över länsgräns, och utgångspunkten är resenärsperspektivet. Det finns utifrån lagen vissa krav på programmets innehåll som ska uppfyllas och där Transportstyrelsen utövar tillsyn.

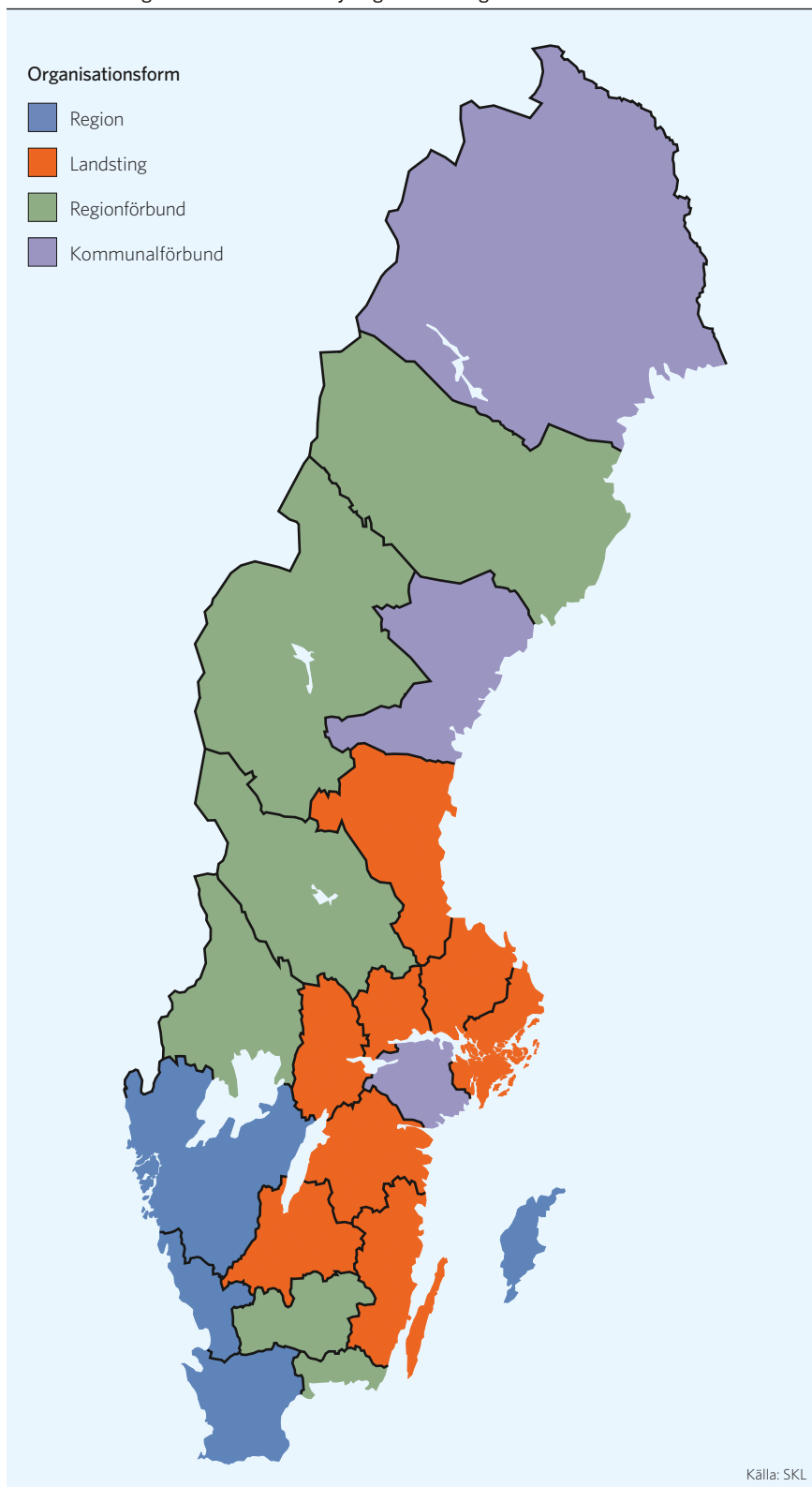
Not 2.

Läs mer [www.regeringen.se/sb/d/18128](http://www.regeringen.se/sb/d/18128)

Not 3.

Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna, Sveriges Kommuner och Landsting samt Trafikverket och Jernhusen. Se [www.fordubbling.se](http://www.fordubbling.se)

KARTA 1. De regionala kollektivtrafikmyndigheternas organisationsformer 2012





## Om jämförelserna

Sveriges Kommuner och Landsting har publicerat Öppna jämförelser sedan 2006. De publicerade rapporterna har tagits emot med stort intresse av både Sveriges Kommuner och Landstings medlemmar och media. Områden som har jämförts är bland andra hälso- och sjukvården, grund- och gymnasieskolan och trygghet och säkerhet<sup>4</sup>.

Syftet med Öppna jämförelser är att öka tillgången till jämförbar information om kvalitet, resultat och kostnader. Målet är att stimulera jämförelser och att bidra till en större öppenhet när det gäller resultat och kostnader för den verksamhet som kommuner och landsting bedriver.

Jämförelserna sporrar ambitionen att nå bättre resultat och ger goda exempel på hur man kan utvecklas. Att öppet publicera jämförelser främjar en mer faktabaserad debatt som på så sätt bidrar till att stärka medborgarnas förtroende för verksamheterna.

Vi har valt att starta med en begränsad mängd indikatorer för jämförelser av kollektivtrafik. Arbetet har haft inriktningen att identifiera de indikatorer som är av störst betydelse för att styra mot mål och för att skapa möjligheter för styrande politiker att påverka och följa upp verksamheten. Indikatorerna ska kunna tjäna som grund för kommande strategiska vägval. Därför har vi sorterat bort en del nyckeltal, till exempel där känsligheten inte har varit tillräcklig eller där indikatorn inte är relevant för kvalitetsstyrning. Även områden där det inte är fruktbart att jämföra sig har exkluderats, där det saknas statistik, samt områden där det inte varierar tillräckligt mycket sinsemellan eller över tid.

Statistiken måste vara av tillräcklig kvalitet för att kunna jämföra. Det finns i vissa fall betydande brister i statistiken, vilket framgår i redovisningen. Det måste tas hänsyn till detta faktum vid jämförelse och analys. Avgörandet att redovisa statistiken trots brister, har grundat sig i att indikatorns värde i sig väger tyngre än tillförlitligheten i statistiken. Det är vår tro och förhoppning att kvaliteten kommer att förbättras med tiden – det är ofta när statistiken börjar användas och diskuteras, som man kommer tillrätta med brister. Denna utgångspunkt är viktig att komma ihåg vid läsningen.

Vi har valt att starta med en begränsad mängd indikatorer för jämförelser av kollektivtrafik.

Not 4.  
Läs mer på [www.skl.se/vi\\_arbetar\\_med/oppnajokforelser](http://www.skl.se/vi_arbetar_med/oppnajokforelser)

## Olika förutsättningar från norr till söder

Sverige är ett avlångt land. Olika förutsättningar råder, som också påverkar kollektivtrafiken. Länets geografiska storlek har betydelse, liksom fördelningen mellan stads- och landsbygd. Invånarantal, tillväxt och andra faktorer som trängsel, miljö och klimat har också inflytande. Indikatorerna kan användas i diskussioner om prioriteringar, effektiviseringar och satsningar, men måste också sättas i relation till de regionala förutsättningarna.

Ungefär hälften av landets befolkning bor i storstadslänen Stockholm, Västra Götaland och Skåne, men 84 procent av kollektivtrafikresorna görs där. Eftersom resorna i genomsnitt är kortare i storstadslänen än i övriga landet är storstadslänens andel av antalet kilometer som vi totalt reser med kollektivtrafik inte lika hög. Andelen av kollektivtrafikutbudet i form av körda kilometer stannar på drygt 60 procent. Antalet resande per körd kilometer är alltså högre i storstadslänen. Två tredjedelar av kommunernas och landstingens nettokostnad för kollektivtrafik uppstår i storstadslänen.

Ungefär hälften av landets befolkning bor i storstadslänen, men 84 procent av kollektivtrafikresorna görs där.

TABELL 1. Procentandelar av rikets befolkning, regionala kollektivtrafikresor, personkilometer, utbudskilometer och nettokostnad för kollektivtrafik i riket och vissa län år 2012.

Procentandelar	Befolkning	Resor	Person-km	Utbuds-km	NK totalt
Skåne	13,2	11,4	15,8	12,2	9,8
Stockholm	22,1	53,8	36,1	30,5	36,4
Västra Götaland	16,8	18,8	20,5	18,0	19,8
SUMMA	52,0	84,0	72,4	60,7	66,0
Övriga län	48,0	16,0	27,6	39,3	34,0
RIKET	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

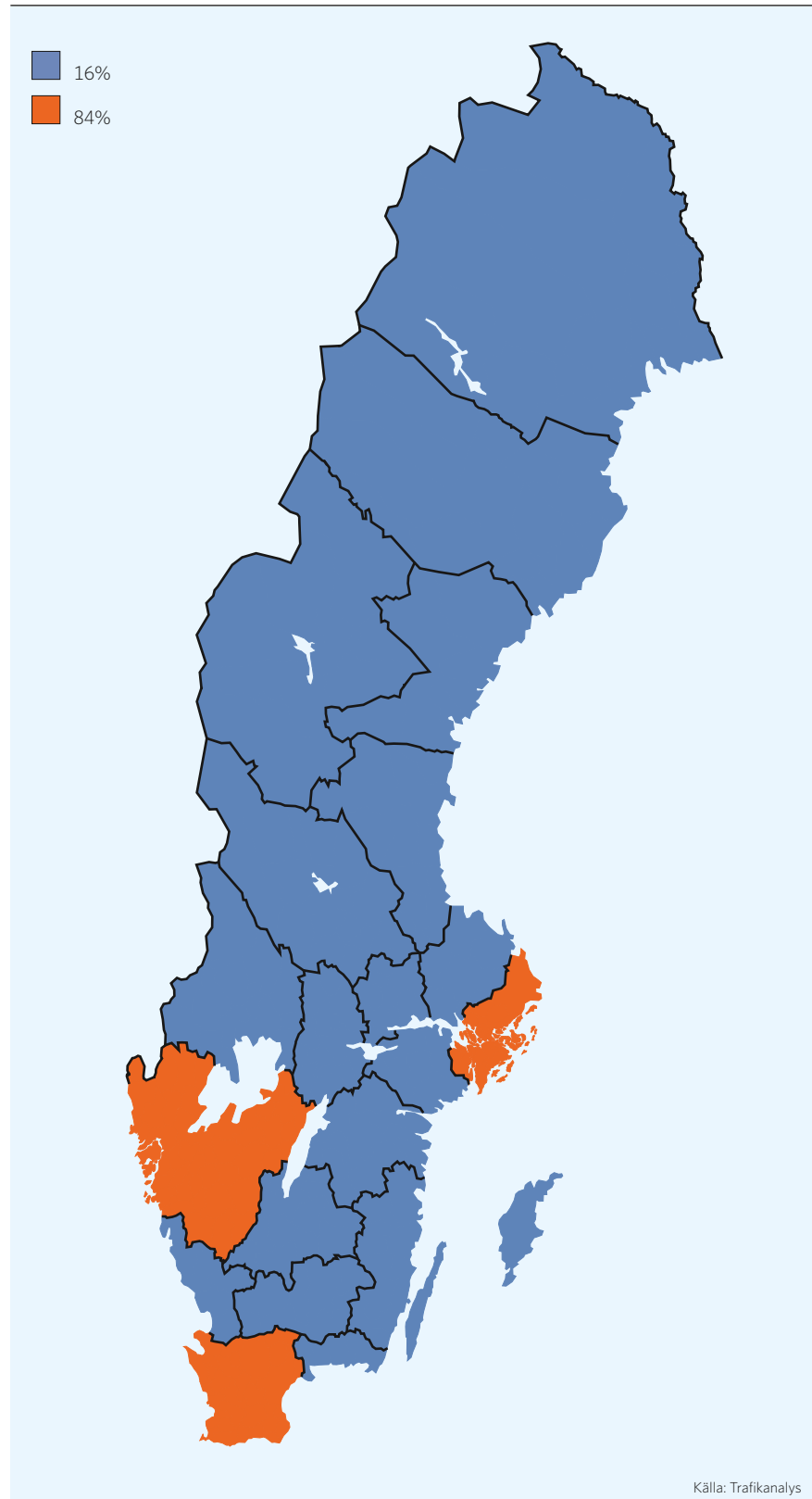
Källa: SCB och Trafikanalys.

Det här visar att förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik varierar mycket mellan olika landsändar. Det är en helt annan sak att bedriva attraktiv och effektiv kollektivtrafik i Norrlands inland än i storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö där människor bor tätt. I de större städerna kan beläggningen på bussar och andra fordon hållas uppe även vid hög turtäthet, vilket är bra för såväl kostnadseffektiviteten som trafikens påverkan på miljö, trängsel och buller. Dessutom ökar en hög turtäthet kollektivtrafikens attraktivitet.

De grundläggande förutsättningarna påverkar variablerna, till exempel påverkar länets geografiska storlek och fördelningen mellan stads- och regiontrafik nettokostnaden per utbudskilometer. Det är mot de förutsättningar som råder i varje län som indikatorerna ska analyseras och relevanta jämförelser kan ske. Förutsättningarna beskrivs endast översiktligt här, för mer ingående beskrivningar rekommenderar vi respektive regionalt trafikförsörjningsprogram.

Det är mot de förutsättningar som råder i varje län som indikatorerna ska analyseras och relevanta jämförelser kan ske.

KARTA 2. Andelen resor av det totala antalet resor i procent





## Indikatorer

Den här rapporten innehåller sexton indikatorer inom fem ämnesområden för att jämföra kollektivtrafiken i landets län. Fördelen med de utvalda indikatorerna är att de är påverkbara och tolkningsbara. De baseras på statistik med hög kvalitet – eller på statistik där kvaliteten ännu inte är tillräckligt hög, men har potential att bli det och där vi har sett det som nödvändigt att utveckla statistikens tillförlitlighet för att kunna använda den för uppföljning och analys. Indikatorerna relaterar till varandra och utgör sammantaget ett bra underlag för diskussion och analys, främst för styrande politiker – men också för tjänstemän i de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Indikatorerna har stämts av mot de transportpolitiska målen, mot fördubblingsmålet, och kraven på trafikförsörjningsprogrammen.

Tanken är att indikatorerna ska vara ett verktyg för att stärka den politiska styrningen och öka möjligheterna till kostnadskontroll. Indikatorerna ger också en ny ingång till kollektivtrafiken i Sverige – hur den ser ut över landet, vad man får för pengarna och vilken samhällsnytta den ger. I och med att det är första gången som statistiken används på detta sätt, kommer redovisningen av indikatorerna också att stimulera till en förbättring av statistiken, både när det gäller insamling och definition.

Tanken är att indikatorerna ska vara ett verktyg för att stärka den politiska styrningen och öka möjligheten till kostnadskontroll.

FIGUR 1. Indikatorer

### UTBUD OCH RESANDE

Åtta indikatorer redovisar utbud och resande, som åskådliggör servicenivå och i vilken utsträckning invånarna använder utbudet. Hur många passagerare som färdas med kollektivtrafiken har stor betydelse för ekonomi, effektivitet, miljö och trängsel.

Utbudskilometer/invånare

Beläggning

Marknadsandel

Resor per invånare

Utbudskilometer buss/invånare

Beläggning i busstrafiken

Utbudskilometer tåg/invånare

Beläggning i tågtrafiken

### MILJÖPÅVERKAN

Två av indikatorerna visar miljöpåverkan. Kollektivtrafikbranschen har en viktig roll i målet att Sverige ska ha en fossiloberoende fordonsflotta 2030.

Andel fordonskilometer som körs med förnybara drivmedel i busstrafiken

Energianvändning (kWh) per fordonskilometer i busstrafiken

### TILLGÄNGLIGHET FÖR FUNKTIONSHINDRADE

En indikator visar tillgänglighet för funktionshindrade, ett av de transportpolitiska målen.

Andel tillgänglighetsanpassade bussar

### NÖJDHET

Två indikatorer beskriver nöjdhet. Attityden till kollektivtrafiken pekar på om kollektivtrafiken har den kvalitet som både allmänhet och resenärer förväntar sig.

Allmänhetens nöjdhet

Resenärers nöjdhet

### EKONOMI

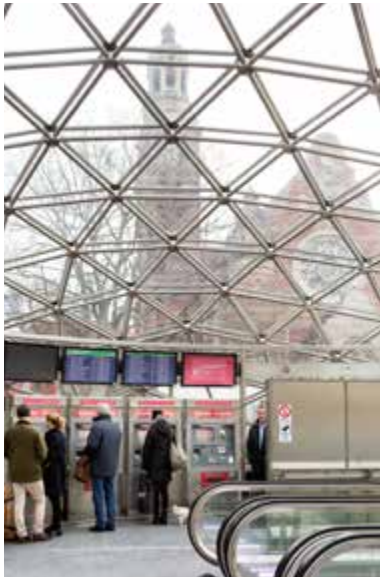
Tre av indikatorerna behandlar ekonomi och åskådliggör nettokostnad och subventionsgrad. På så sätt får vi mått på hur mycket samhället satsar på kollektivtrafik och hur effektivt skattemedlen för kollektivtrafik används. Subventionsgraden visar hur kostnaden fördelas mellan resenärer och det allmänna.

Nettokostnad per invånare

Nettokostnad per utbudskilometer

Subventionsgrad

## Avgränsningar



Analysen omfattar endast upphandlad, allmän lokal och regional kollektivtrafik, linjelagd såväl som anropsstyrd. Den särskilda kollektivtrafiken; färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolresor, innefattas inte i de indikatorer som redovisas här. Särskilda persontransporter kan i vissa fall ingå i källan miljö- och fordonsdatabasen Frida<sup>5</sup>, som används för miljö- och tillgänglighetsindikatorerna. Den påverkan som detta har på statistiken har av statistikansvarig för källan bedömts som försumbar.

I de fall där skolresor har linjelagts, med möjlighet för allmänheten att använda mot vanlig taxa, så ingår de i statistiken. Hur skoltrafiken organiseras kan ha betydelse för subventionsgraden, vilket är viktigt att komma ihåg. Detta beskriver vi närmare i kapitlet om ekonomi.

Några län har inte rapporterat in sitt utbud av regional tågtrafik, vilket får följderna för indikatorerna för utbud och resande. Mer om detta finns att läsa under respektive indikator.

Då det finns en mängd statistik om kollektivtrafik i flera källor, har arbetet begränsats till befintlig statistik. Därmed görs inget anspråk på en heltäckande redovisning, utan arbetet ska ses som en bra början. Urvalet har skett utifrån vilka ämnen och indikatorer som mest gagnar den politiska styrningen, utifrån de mål och styrande förutsättningar som finns.

## Statistik om kollektivtrafik

Det finns en utvecklad och regelbundet utgiven statistik om kollektivtrafik. Statistiken beskriver den upphandlade kollektivtrafiken och avser produktion, ekonomi, resande, effektivitet och kundnöjdhet. Det finns också statistik om fordon, t.ex. teknik, miljö, tillgänglighet och säkerhet. Dessutom finns viss statistik om den anropsstyrda kollektivtrafiken och långväga buss. För den kommersiella trafiken finns ännu ingen statistik.

Det är först när man börjar använda statistik som brister kommer fram. Arbetet har gett insikter och förslag på förbättringar som vi också beskriver i senare avsnitt. Det har framkommit kvalitetsbrister i tågstatistik (se närmare beskrivningar under de indikatorer som berörs). Några län har inte redovisat sitt utbud av tågtrafik. Det finns även brister i statistik över resande. Detta påverkar naturligtvis redovisningen. Vi har trots det beslutat att ha med indikatorer som bygger på bristande eller skakig statistik. Argumentet till detta är att indikatorns värde i sig är helt avgörande för att stärka den politiska styrningen av kollektivtrafiken. Det gäller till exempel beläggning, som har stor betydelse för trängsel, miljö och klimatpåverkan samt för ekonomi. Vi tror och hoppas att statistiken kommer att förbättras och att öppenheten samt nyttan med att jämföra, sporrar till att förbättra inrapporteringen. Vi måste gemensamt sträva efter att statistiken för analys och uppföljning av kollektivtrafikens utveckling ska vara enhetlig och tillförlitlig. Genom att vi arbetar för att dessa nyckeltal används och förankras, så bidrar vi till att insamlingen effektiviseras och vidareutvecklas.

Vi måste gemensamt sträva efter att statistiken för analys och uppföljning av kollektivtrafikens utveckling ska vara enhetlig och tillförlitlig.

Not 5.  
Gäller då personbilar som används har rapporterats in.

Indikatorerna i denna rapport baseras på i huvudsak fem källor. Vilken eller vilka källor som har använts till respektive indikator beskrivs mer detaljerat i ett separat kapitel i slutet av rapporten.

Det finns statistikkällor om kollektivtrafik utöver de som har använts här. Det är till exempel Kollektivtrafikkompassen<sup>6</sup> som redovisar produktionsstatistik i stadstrafik och Anbarometer<sup>7</sup>, som står för Barometer för anropsstyrd trafik. Anbarometer redovisar kundupplevd kvalitet för den anropsstyrda kollektivtrafiken (färdtjänst och sjukresor). Båda dessa drivs av Svensk Kollektivtrafik. Samtrafiken i Sverige AB har ett uppdrag av Transportstyrelsen att ansvara den nationella trafikdatabasen, kallad Gemensamt system för trafikantinformation (GTI). Data presenteras på ett konkurrensneutralt sätt i en webbaserad trafikplanerare (ResRobot), men finns också tillgänglig som öppet API genom Trafiklab.se. Genom API:er på Trafiklab.se kan externa parter integrera information om Sveriges samlade kollektivtrafik i andra tjänster eller genom nya kanaler. Genom Trafiklab finns också möjlighet att hämta data och anpassa detta för att presentera och analysera utbudet på olika sätt.

## Ämnesområden för indikatorer

I kommande kapitel presenteras indikatorer uppdelat i följande ämnesområden:

- › Utbud och resande.
- › Miljöpåverkan.
- › Tillgänglighet.
- › Nöjdhet.
- › Ekonomi.

Arbetet har från början haft ambitionen att ha med ämnesområdet regionförstoring och tillväxt. På grund av att det är oklart hur sambandet ser ut mellan kollektivtrafik å ena sidan och regionförstoring och tillväxt å den andra, har denna ambition fått skjutas på framtiden.



Not 6.  
[www.svenskkollektivtrafik.se/Medlems-service/Uppfoljningssystem/Kollektivtrafikkompassen/](http://www.svenskkollektivtrafik.se/Medlems-service/Uppfoljningssystem/Kollektivtrafikkompassen/)

Not 7.  
[www.svenskkollektivtrafik.se/Medlems-service/Uppfoljningssystem/Barometer-for-anropsstyrd-trafik-/](http://www.svenskkollektivtrafik.se/Medlems-service/Uppfoljningssystem/Barometer-for-anropsstyrd-trafik-/)

* 32 Ön	1 min
* 31 Centralen	2 min
* 35 Östra Hamnen	5 min
5 Centralen	6 min
146 Pendeln Malnäs C	10 min
150 Pendeln Malnäs C	10:30
133 Lomma	



## Utbud och resande

Utbudet styrs av behov och ekonomi samt politiska mål och ambitioner. I trafikförsörjningsprogrammen beskrivs hur stort utbud man ska erbjuda och hur sammansättningen mellan olika trafikslag ska se ut. Hur stort resande som utbudet resulterar i, avgörs av många olika faktorer, t.ex. linjeläggning, tidtabeller, informationsinsatser som går att påverka. Men det påverkas också av sådant som geografi, hur fördelning mellan tätort och landsbygd ser ut, bilinnehav med mera.

Indikatorerna för utbud och resande åskådliggör servicenivå och i vilken utsträckning invånarna använder utbudet. Hur många passagerare som färdas med kollektivtrafiken har stor betydelse för ekonomi, effektivitet, miljö och trängsel.

### Antal utbudskilometer per invånare – totalt

Antalet utbudskilometer per invånare är en indikator på vilken service kollektivtrafiken erbjuder. Kollektivtrafikens servicenivå består av många delar. Antalet utbudskilometer har koppling till faktorer som turtäthet och resmöjligheter, men det säger till exempel inte något om hur många platser som erbjuds i fordonen.

Såväl behovet av som förutsättningarna för kollektivtrafik varierar mellan och inom länen beroende på skillnader i bland annat geografisk storlek, befolkningstäthet och bebyggelsestruktur. En faktor som har stor betydelse för hur många utbudskilometer per invånare som uppmäts för den allmänna kollektivtrafiken är om skolskjutsarna är linjelagda eller inte. Linjelagda

#### **UTBUDSKILOMETER**

Utbudskilometer är utförd trafik enligt tidtabell, inklusive trafik som sätts in vid behov men exklusive inställd trafik.

skolskjutsar som är öppna för allmänheten att stiga på och resa med mot betalning enligt ordinarie kollektivtrafiktaxa ingår i utbudet av allmän kollektivtrafik. Skolskjutsar som inte är öppna för allmänheten ingår däremot inte i allmän kollektivtrafik.

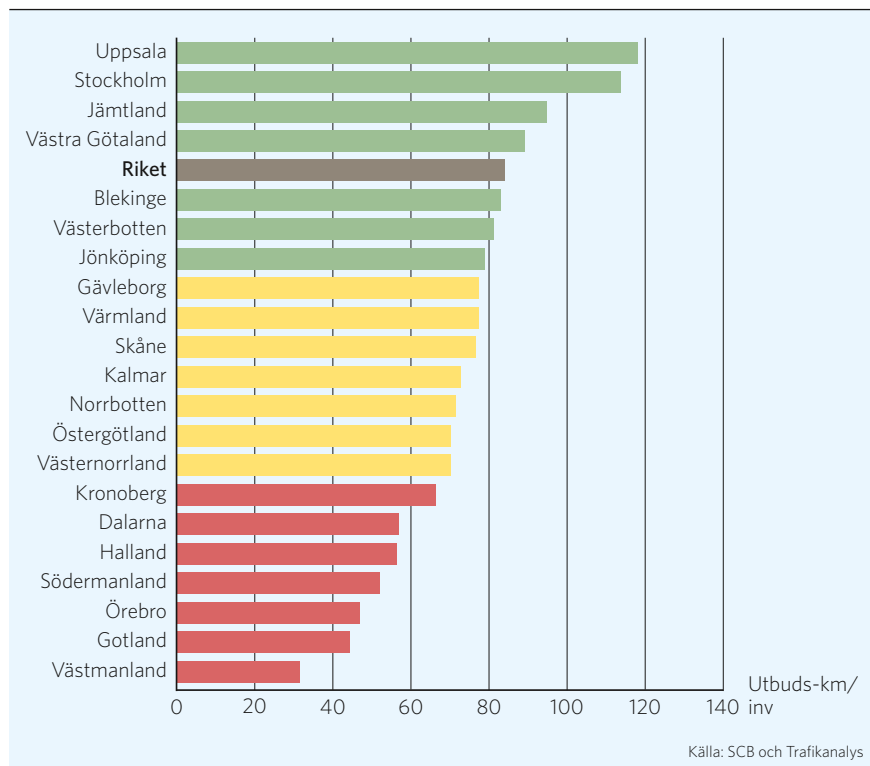
Den regionala kollektivtrafikmyndigheten kan i hög grad påverka antalet utbudskilometer genom de krav som ställs på operatörerna i form av linjesträckning, tidtabeller etc. En annan möjlighet att påverka dessa faktorer är genom utformningen av avtalen för den upphandlade trafiken (entreprenörens vilja att locka fler resenärer kan påverkas med s.k. incitaments- och nettoavtal). Dessa faktorer har stor betydelse för kollektivtrafikens användbarhet och påverkar därigenom människors val mellan att resa kollektivt eller individuellt.

Varje kilometer som körs kostar förarlön och drivmedel med mera. Det finns också mycket riktigt ett samband mellan antalet utbudskilometer per invånare och nettokostnaden per invånare.

Utbudskilometer avser den faktiskt utförda kollektivtrafiken. Den inkluderar den trafik som sätts in vid behov men exkluderar den trafik som ställs in.

## Resultat

DIAGRAM 1. Utbudskilometer per invånare 2012



Det saknas uppgifter om tågtrafik från fyra län, Södermanland, Örebro, Västmanland och Dalarna, vilket innebär en underskattning av antalet utbudskilometer i dessa län. Dessa fyra län återfinns bland de sex län som har minst antal utbudskilometer per invånare.

Antalet utbudskilometer per invånare var störst i Uppsala; 3,7 gånger så stort som i Västmanland som hade minst utbud per invånare. Storstadslänen Stockholm och Västra Götaland hörde till de län som hade störst utbud, liksom glesbygdslänet Jämtland (trots att de inte rapporterat in utbudskilometer för tågtrafik).

Antalet utbudskilometer per invånare var störst i Uppsala.

## Antal utbudskilometer per invånare – buss

Den regionala kollektivtrafiken domineras av busstrafik, men regional tågtrafiken har under senare år ökat betydligt mer än busstrafik. Utbudets sammansättning av buss- och tågtrafik varierar mycket mellan länen. Det är därför intressant att jämföra utbudet av buss- respektive tågtrafik var för sig.

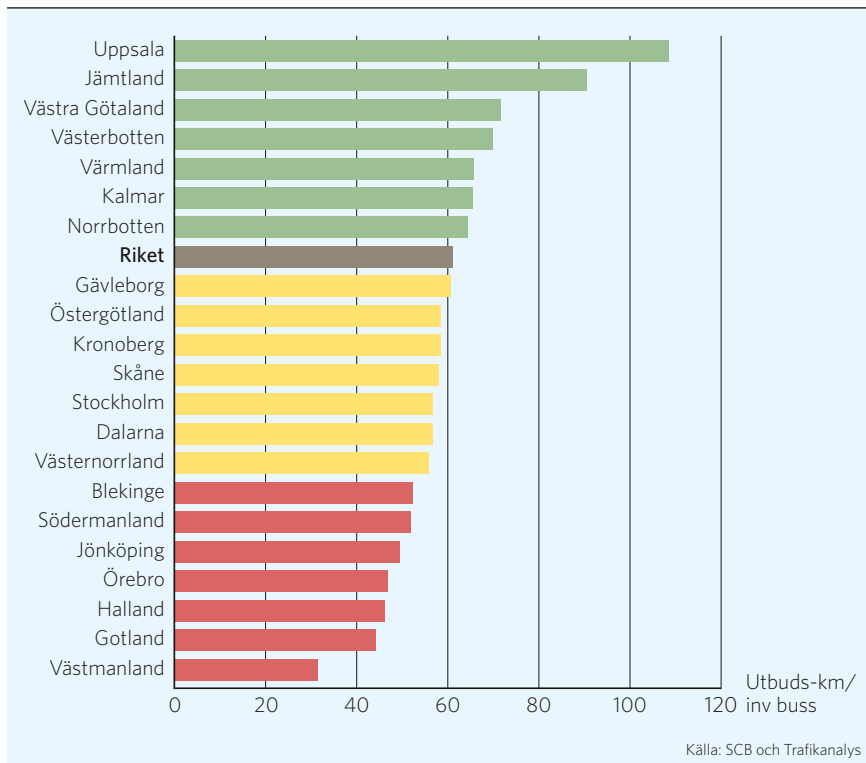
### Resultat

I de län som inte redovisat tågutbud är antalet utbudskilometer buss lika med det totala antalet utbudskilometer. Västmanland och Gotland, som har det minsta totala antalet utbudskilometer per invånare, har också det minsta antalet utbudskilometer buss per invånare.

Bussutbudet per invånare var störst i Uppsala och näst störst i Jämtland. I tätbefolkade Uppsala län kan man anta att det är en hög turtäthet som förklarar det stora utbudet. I Jämtlands län är ett glest befolkat och stort till ytan, vilket kan antas leda till långa avstånd (många utbudskilometer) mellan linjernas ändpunkter.

Bussutbudet var störst i Uppsala och näst störst i Jämtland.

DIAGRAM 2. Utbudskilometer buss per invånare 2012



Minst busstrafikutbud per invånare finner vi i Västmanland, följt av Gotland. Bussutbudet är 3,4 gånger så stort i Uppsala som i Västmanland. I hälften av länen var utbudet år 2012 mellan 52 och 61 kilometer per invånare. Stockholm och Västra Götaland är de län som har minst andel busstrafik i sitt utbud.

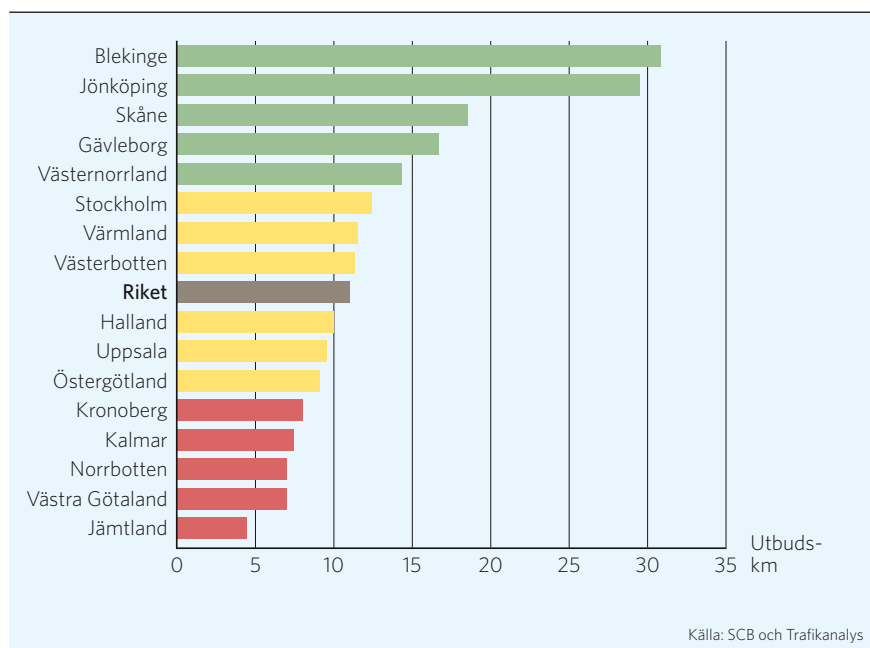
## Antal utbudskilometer per invånare – tåg

Den regionala tågtrafiken har de senaste åren ökat mer och ökningen är större än för busstrafiken. Samtidigt varierar det mellan olika län hur utbudet ser ut. Här redovisas därför antalet utbudskilometer för tåg för sig.

För Södermanland, Örebro, Västmanland och Dalarna saknas det statistik för utbudet av regional tågtrafik. I Gotlands län finns inte något utbud av tågtrafik.

### Resultat

DIAGRAM 3. Utbudskilometer tåg per invånare 2012



Tågutbudet per invånare var betydligt större i Blekinge och Jönköping än i något annat av de län som redovisat sitt tågutbud.

Tågutbudet per invånare var betydligt större i Blekinge och Jönköping än i något annat av de län som redovisat sitt tågutbud. Blekinge och Jönköping är också de län som har störst andel tåg i sitt utbud. Minst tågutbud per invånare redovisade Västra Götaland och Jämtland. Det låga tågutbudet per invånare i Västra Götaland förklaras av en förhållandevis låg andel tågtrafik i utbudet.

Tågutbudet per invånare var 6,9 gånger så stort i Blekinge som i Jämtland. I åtta av de sexton län som redovisat tågutbud var antalet utbudskilometer per invånare mellan 8 och 14.





## Beläggning – totalt

Beläggningsen är en nyckelfaktor ur flera perspektiv. Förutsatt att alternativet för de som reser med kollektivtrafiken i stor utsträckning är att köra bil innebär det att kollektivtrafiken bidrar mer till att minska trängseln på gatorna samt människans miljö- och klimatpåverkan ju högre beläggningsen är. Beläggningsen spelar också stor roll för kollektivtrafikens ekonomi.

Ett viktigt skäl till subventionering av kollektivtrafik är att den påverkar miljö och klimat i mindre utsträckning än bilresande. Men en förutsättning för att kollektivtrafik ska ge den effekten är att beläggningsen är tillräckligt hög. Det är tveksamt om miljö- och klimatpåverkan från en buss som körs med två passagerare är mindre än vad den skulle bli om dessa två körde var sin bil samma sträcka. Om tjuugo personer väljer att resa med bussen i stället för med egen bil kan vi däremot vara ganska säkra på att detta är positivt för miljö och klimat. En buss som körs med många passagerare som valt bussen i stället för egen bil minskar också trafikbullret. Om det sitter få passagerare i bussen och antalet bilar är nästan lika många som de skulle varit utan buss- trafik är också bullret nästan detsamma som utan busstrafik.

Ett annat argument för kollektivtrafik som alternativ till bilresande, framförallt i våra största städer, är att det förbättrar framkomligheten genom minskad konkurrens om utrymmet på gator och torg. En vanlig stadsbuss är ungefär lika lång som två bilar med ett litet avstånd mellan. En buss med två passagerare som valt bort att resa med egen bil minskar således inte trängseln nämnvärt. Men en buss med tjuugo passagerare som valt bort bilen minskar sannolikt antalet bilar med mer än tio och har därför en positiv effekt på trängseln.

Kostnaden för att köra ett fordon med 10, 20 eller 40 passagerare är inte mycket högre än kostnaden för att köra samma fordon med ett fåtal passa-

### BELÄGGNING

Beläggning är det antal personer som i genomsnitt reser i varje fordon/vagn.



Förutsättningarna för att uppnå en hög beläggning varierar mycket mellan och inom länen. I stadstrafik kan beläggningen hållas uppe med betydligt tätare avgångar än på landsbygden.

gerare. Det innebär att kostnaden per resa och per personkilometer minskar i takt med ökande beläggning. Om beläggningen ökar på grund av att antal passagerare totalt stiger betyder det dessutom stigande biljettintäkter, vilket leder till att nettokostnaden per resa och personkilometer minskar ytterligare. Kostnaden för att uppnå en hög beläggning genom anpassning av linjer, tidtabeller och annat samt marknadsföring och annan information till allmänheten kan dock vara avsevärd.

En hög beläggning är således önskvärd ur många perspektiv, men den kan också bli för hög. En linje som ofta körs med en beläggning nära den maximala innebär dels risk för att extrafordon måste sättas in på de turer då antalet påstigande blir fler än väntat. Dessutom är stor trängsel och väntan på extrabuss eller liknande negativt för den enskilde och kan försvåra strävan att locka nya resenärer.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har stora möjligheter att påverka beläggningen genom linjeläggning, tidtabeller, informationsinsatser, kanaler för försäljning av färdbevis etc. Det finns också faktorer av betydelse som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna inte råder över men som de kan ha visst inflytande över genom politiska kanaler. Det handlar bland annat om stadsplanering, parkeringsavgifter och parkeringspolicy. Avtalsutformningen för den upphandlade trafiken har också betydelse (med s.k. incitaments- och nettokontrakt kan entreprenörens vilja att locka fler resenärer påverkas). Slutligen har också en del för kollektivtrafikmyndigheten mer svårpåverkade faktorer, exempelvis befolkningstäthet, bilinnehav och behovet av stads- respektive landsbygdstrafik, betydelse för möjligheten att uppnå en hög beläggning.

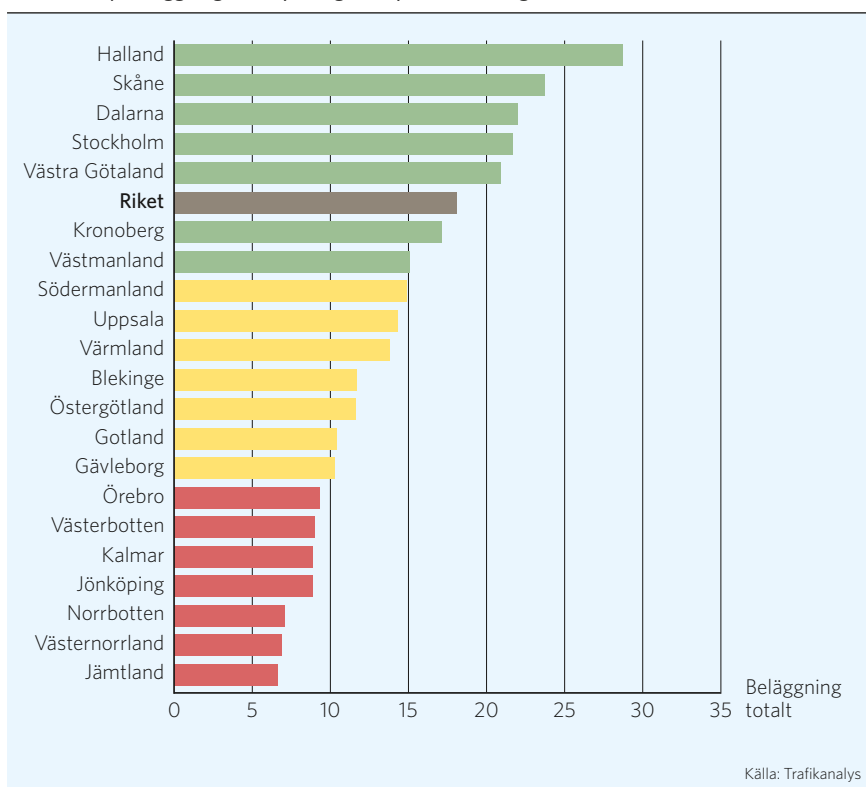
Förutsättningarna för att uppnå en hög beläggning varierar mycket mellan och inom länen. I stadstrafik kan beläggningen hållas uppe med betydligt tätare avgångar än på landsbygden. Den högre turtätheten gör kollektivtrafiken mer attraktiv, vilket i sin tur bidrar till beläggningen.

### Resultat

Beläggningen visar hur många passagerare som i genomsnitt färdas med kollektivtrafiken för varje utbudskilometer som faktiskt körs. Den bygger på en osäker uppskattning av antalet personkilometer, vilket innebär att rangordningen av länen måste tolkas med försiktighet. Södermanland, Örebro, Västmanland och Dalarna redovisar inte sitt utbud av regional tågtrafik. Det betyder att antalet personkilometer divideras med för litet antal utbudskilometer i dessa län, med överskattning av beläggningen som följd. Kalmar har redovisat utbudskilometer men inte personkilometer för tåg, vilket betyder att deras beläggning underskattats. På grund av beläggningens stora betydelse för kollektivtrafikens påverkan på miljö, klimat, trängsel etc. har vi valt att ha med denna indikator ändå.

Diagrammet visar det genomsnittliga antal passagerare som färdas med kollektivtrafikens fordon (där varje vagn i ett tåg räknas som ett fordon) varje utbudskilometer de körs. Det är alltså inte fråga om hur stor procentandel av antalet platser som är belagda – 10 passagerare i en buss är bättre beläggning än om 10 procent av antalet platser är upptagna.

DIAGRAM 4. Beläggning, antal passagerare per fordon/vagn 2012



Vid jämförelser mellan länen måste hänsyn tas till att det huvudsakliga politiska målet med kollektivtrafiken kan vara olika i olika län. I ett län kan kollektivtrafikens viktigaste funktion vara att tillgodose samhällsservice i form av resmöjligheter för personer som saknar tillgång till bil. I ett annat län kan huvudsyftet vara att förbättra miljön och framkomligheten i en hårt belastad stadskärna. Det är då naturligt att beläggningen är lägre i det förra länet än i det senare.

Det är föga förvånande att de tre storstadslänen återfinns bland de fem län som hade högre beläggning än riksgenomsnittet, men allra högst var beläggningen i Halland. Även i Dalarna var beläggningen högre än i Stockholm och Västra Götaland, men som framgår ovan vet vi att beläggningen är överskattad i Dalarna. Den lägsta beläggningen hade Jämtland och Västernorrland. I hälften av länen var beläggningen mellan 9 och 17, men i Halland var den drygt fyra gånger så hög som i Jämtland.

I sju län var den genomsnittliga beläggningen lägre än 10. Där finns det stor risk för att många turer haft så låg beläggning att deras miljö- och klimatpåverkan snarare varit negativ än positiv. Om trafik med så låg beläggning körs med tåg, spårvagn eller normalstora bussar innebär det att dessa turer samtidigt sannolikt haft en subventionsgrad långt över länets genomsnittliga. Ett sätt att hålla nere kostnaden för linjer med få passagerare, som främst motiveras av behovet av grundläggande samhällsservice, kan vara att bedriva anropsstyrd trafik med mindre fordon.

Det är föga förvånande att de tre storstadslänen återfinns bland de fem som hade högre beläggning än riksgenomsnittet, men allra högst var beläggningen i Halland.

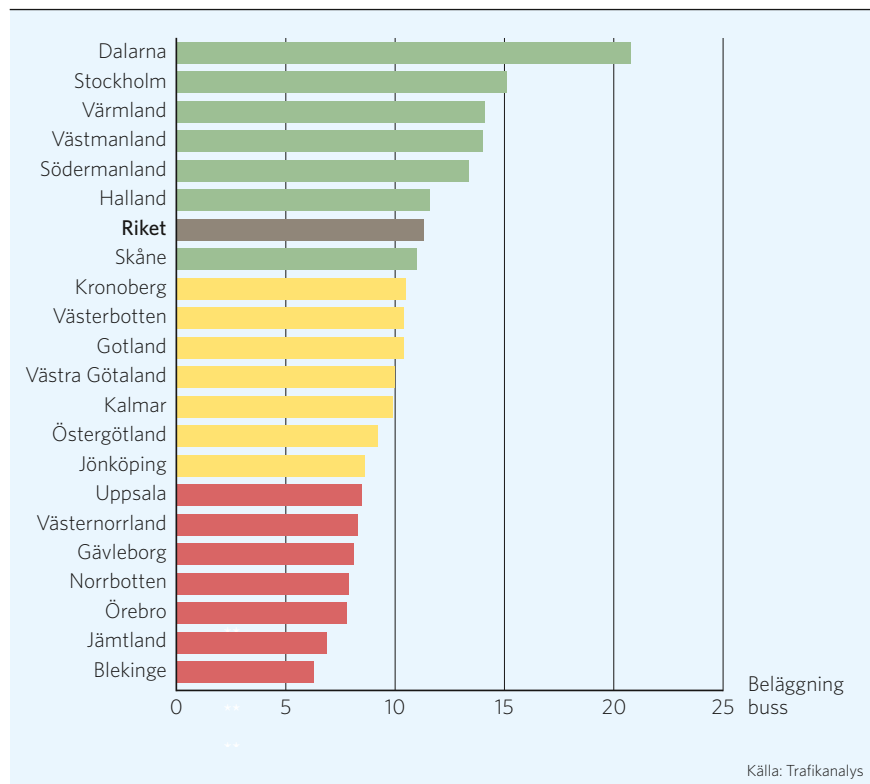
## Beläggning – buss



Södermanland, Gotland, Örebro, Västmanland och Dalarna har bara lämnat uppgift om bussutbud. För dessa län sammanfaller beläggningen för buss med beläggning totalt.

### Resultat

DIAGRAM 5. Beläggning, antal passagerare per fordon buss 2012



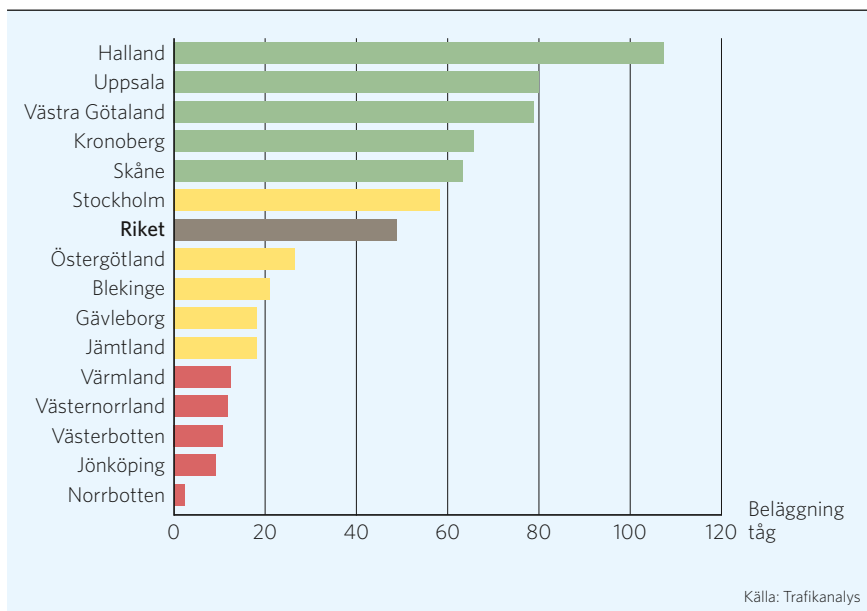
Beläggningen i busstrafiken var klart högst i Dalarna, 37 procent högre än i Stockholm där den var näst högst. Lägsta bussbeläggningen hade man i Blekinge och Jämtland. 10 län hade en genomsnittlig beläggning i busstrafiken som understeg 10 passagerare medan den var över 15 i två län.

## Beläggning – tåg

Femton län har lämnat uppgift till Trafikanalys om både personkilometer och utbudskilometer för tåg. Ytterligare fyra län har lämnat uppgift om personkilometer men inte utbudskilometer, medan ett län har lämnat uppgift om utbudskilometer men inte personkilometer.

### Resultat

DIAGRAM 6. Beläggning, antal passagerare per tågagn 2012



Beläggningen var i allmänhet betydligt högre i tågen än i bussarna. Totalt i riket var beläggningen i genomsnitt 11 passagerare per buss i regional kollektivtrafik och 49 passagerare per vagn i regionaltågtrafiken. Men i alla län var beläggningen på bussarna högre än i det län som hade lägst tågbeläggning. I Dalarna, som hade högst bussbeläggning, var beläggningen på bussarna lika hög som tågbeläggningen i Blekinge, medan sju län hade högre tågbeläggning än Blekinge.

Den högsta tågbeläggningen hade Halland, som var det enda länet med en genomsnittlig beläggning över 100 passagerare per tågagn. Lägst beläggning hade Norrbotten. Beläggningen i Halland var i genomsnitt 45 gånger så hög som i Norrbotten, där den är anmärkningsvärt låg. Tågbeläggningen kan beräknas för femton län. I sju av dem var det i genomsnitt mellan 12 och 63 passagerare per tågagn.



Den högsta tågbeläggningen hade Halland, som var det enda länet med en genomsnittlig beläggning över 100 passagerare per tågagn.

**MARKNADSANDEL**

Marknadsandelen visar den omfattning som invånarna väljer att åka med kollektivtrafiken jämfört med bilen.

## Kollektivtrafikens marknadsandel

En av de viktigaste frågorna för den branschgemensamma arenan Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik<sup>8</sup> är att följa och analysera i vilken omfattning man väljer att åka med kollektivtrafiken jämfört med bilen. Kollektivtrafik ska ses som ett alternativ till andra motoriserade resesätt, medan cykel och gång ses som ett komplement till kollektivtrafiken. Taxi ingår som en del av kollektivtrafikens marknadsandel eftersom taxi, ur ett hela-resanperspektiv, ses som ett komplement till kollektivtrafiken.

Det finns olika sätt att mäta kollektivtrafikens marknadsandel. Svensk Kollektivtrafik har sedan 2010 mätt kollektivtrafikens marknadsandel genom undersökningen Kollektivtrafikbarometern. Det är en branschgemensam resvaneundersökning som utvecklats tillsammans med de dåvarande trafikhuvudmännen. Undersökningen består av intervjuer med mer än 50 000 personer årligen. Alla län ingår inte i undersökningen.<sup>9</sup> I vissa län baseras resultaten på få intervjuer.<sup>10</sup>

Trafikanalys genomför sedan 2011 en resvaneundersökning (RVU). Undersökningen är jämförbar med de undersökningar som SIKA<sup>11</sup> gjorde under 1994–98, 1999–2001 och 2005/06. Undersökningen omfattade 2011 ca 17 000 intervjuer och 2012 ca 7 000 intervjuer. I vissa län baseras resultaten på mycket få intervjuer<sup>12</sup>.

Eftersom resultaten från Kollektivtrafikbarometern bygger på betydligt fler intervjuer än Trafikanalys resvaneundersökning är Kollektivtrafikbarometerns resultat mer lämpade för att bryta ned på länsnivå. Dessutom är definitionen av kollektivtrafikens marknadsandel framtagen av branschen gemensamt genom Partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik. Det innebär att indikatorn för att följa kollektivtrafikens marknadsandel här baseras på undersökningen Kollektivtrafikbarometern.

Marknadsandelen beräknas som andelen resor med kollektivtrafik (linje- lagd buss, spårvagn, tunnelbana, pendeltåg, tåg och båt) och Taxi av det totala antalet resor med Kollektivtrafik, Taxi, Bil (förare och passagerare) samt Moped\MC. Beräkningen åskådliggörs i bilden nedan.

Not 8.

Läs mer på [www.fordubbling.se](http://www.fordubbling.se)

Not 9.

Östergötlands län och Jämtlands län saknas.

Not 10.

1 200 intervjuer. Konfidensintervallen på länsnivå är, som mest, ±3 procentenheter. För merparten av länen är konfidensintervallet ±2 procentenheter.

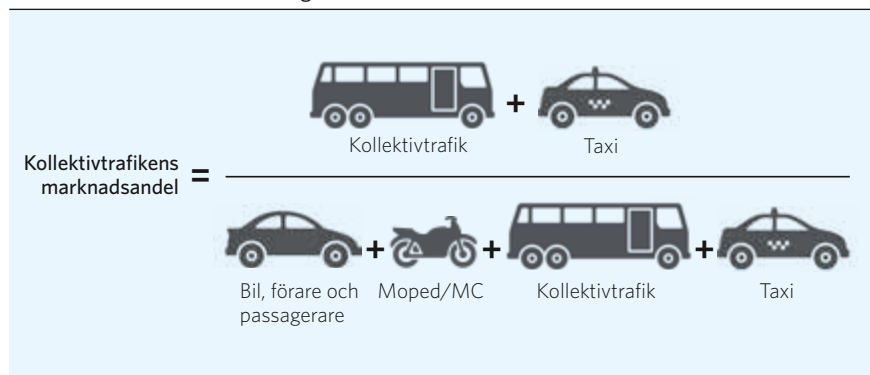
Not 11.

SIKA, Statens institut för kommunikationsanalys, var till 2010 en svensk statlig myndighet under Näringsdepartementet (tidigare Kommunikationsdepartementet) för statistik och analys inom området transporter och kommunikationer.

Not 12.

I vissa län baseras resultaten på mycket få intervjuer, som lägst 47 (Gotland) vilket innebär att konfidensintervallen på länsnivå är, som mest, ±8 procentenheter. För merparten av länen är konfidensintervallet mellan ±3–5 procentenheter och resultaten baserar sig på 100–300 intervjuer per år och län.

FIGUR 2. Illustration av beräkning av kollektivtrafikens marknadsandel



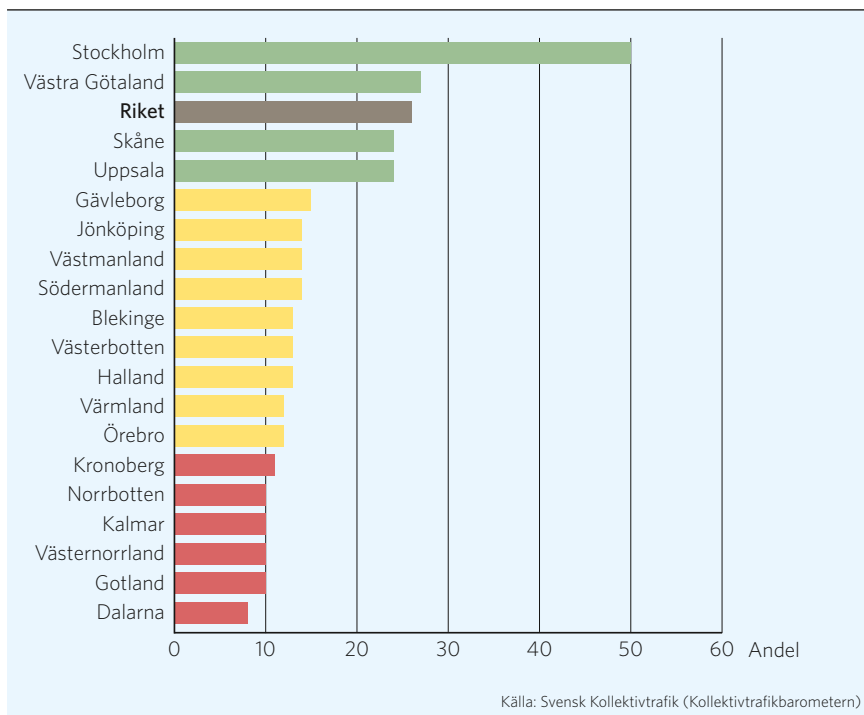
Genom olika insatser kan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och de trafikupphandlande bolagen försöka påverka allmänhetens beteende så att fler väljer kollektivtrafiken i stället för bilen. Ett sätt är olika prova-på-kampanjer som har genomförts i ett antal län. På en övergripande nivå kan man säga att flera olika egenskaper i kollektivtrafiken har betydelse för dess attraktivitet, exempelvis trafikutbud, punktlighet, övriga kvalitetsfaktorer i själva trafikeringen och resandemiljöernas kvalitet.

En hög marknadsandel har sannolikt ett samband med hög beläggningsgrad, vilket kan leda till en mer kostnadseffektiv trafik och ökade intäkter. Ett ökat resande, särskilt om det sker i rusningstid, kan även innebära ökade kostnader. Det beror på att det kräver fler fordon i rusningstid och en större fordonsflotta som andra tider på dygnet står oanvänd. Det är därför inte säkert att en ökad beläggningsgrad alltid förbättrar kostnadseffektiviteten.

Ett ökat resande, särskilt om det sker i rusningstid, kan även innebära ökade kostnader.

## Resultat

DIAGRAM 7. Kollektivtrafikens marknadsandel 2012



Färgsättningen av staplarna har gjorts så att län med samma värde har fått samma färg.

Kollektivtrafikens marknadsandel är i genomsnittet 26 procent. Andelen varierar mellan 8 procent (Dalarnas län) och 50 procent (Stockholms län). Hälften av länen har en andel mellan 11 och 15 procent.

Det län som har den högsta marknadsandelen är alltså Stockholms län. Därefter kommer Västra Götalands län, Skåne län och Uppsala län med en marknadsandel på mellan 24 och 27 procent. De län med de lägsta marknadsandelarna är Dalarnas län, Gotlands län, Västernorrlands län, Kalmar län och Norrbottens län, alla med en marknadsandel under 11 procent.

Not 13.  
Skillnaden är inte med 95 percents sannolikhet skild från 0.

Utbudets storlek och andelen stadstrafik påverkar möjligheten att uppnå en hög marknadsandel.

På grund av de få observationerna är små skillnader i resultat mellan länen inte statistiskt signifikanta<sup>13</sup>. En tumregel är att skillnader som är mindre än 4 procentenheter skulle kunna bero på slumpen, d.v.s. de är inte statistiskt signifikanta. Undantaget de tre största länen som har mindre konfidensintervall<sup>14</sup> och de minsta länen som har något större konfidensintervall.

På grund av de få observationerna och därmed osäkra resultaten fördelas dessa inte på kön, även om uppgifter om kön finns i undersökningen.

Marknadsandelen beror till viss del på utbudet och typen av trafik. Utbudets storlek och andelen stadstrafik påverkar möjligheten att uppnå en hög marknadsandel.

Denna indikator mäter andelen resor med kollektivtrafik. Ett alternativ är att mäta andelen kilometer som personerna färdas (transportarbetet). Tidigare resvaneundersökningar visar att resor med bil i genomsnitt är längre än resor med kollektivtrafik. Det gör att kollektivtrafikens andel av genomfört transportarbete är ca 5–7 procentenheter lägre än kollektivtrafikens marknadsandel sett till antalet resor.

## Antal resor per invånare

Kollektivtrafikbranschen har formulerat det gemensamma målet att kollektivtrafikens marknadsandel på sikt ska fördubblas. Ett ”mål på vägen” är att antalet kollektivtrafikresor ska vara dubbelt så många år 2020 som de var år 2006. De flesta regionala kollektivtrafikmyndigheter hänvisar till båda eller något av dessa mål i sina trafikförsörjningsprogram. Länsvisa mätningar av kollektivtrafikens marknadsandelar och antal resor med kollektivtrafiken är därför angeläget för att utvärdera måluppfyllelsen.

Uppgifterna om marknadsandel är osäkra. Därför redovisar vi här även antalet resor per invånare. Antal resor är ett mått på antal resor i lokal och regional kollektivtrafik<sup>15</sup>. Måttet indikerar i vilken utsträckning som länets invånare och besökare utnyttjar kollektivtrafiken, vilket kan ses som en indikator för kollektivtrafikens attraktivitet.

En rad faktorer som kollektivtrafikmyndigheten direkt råder över (linjesträckning, tidtabeller, försäljningskanaler för färdbevis, marknadsföring mm) har stor betydelse för människors val att resa kollektivt. Avtalsutformningen för den upphandlade trafiken har också betydelse (med s.k. incitements- och nettokontrakt kan entreprenörens vilja att locka fler resenärer påverkas). Men även en del för kollektivtrafikmyndigheten mer svårpåverkbara faktorer som exempelvis bilinnehav, befolkningstäthet, antalet orter med stor in- eller utpendling samt orter med många besökare spelar stor roll. Det finns också faktorer av betydelse som kollektivtrafikmyndigheterna inte råder över, men som de kan ha visst inflytande över genom politiska kanaler, bland annat stadsplanering, parkeringsavgifter och parkeringspolicy.

En faktor som har betydelse för hur många resor som registreras är sättet att organisera trafiken. Vid resa med övergång räknas varje övergång som en resa. Det betyder att långa linjer utan byte ger färre resor än korta linjer med flera byten.

### RESA

En resa är en påstigning. Varje byte räknas som en ny resa. Tur- och returresa är alltså minst två resor.

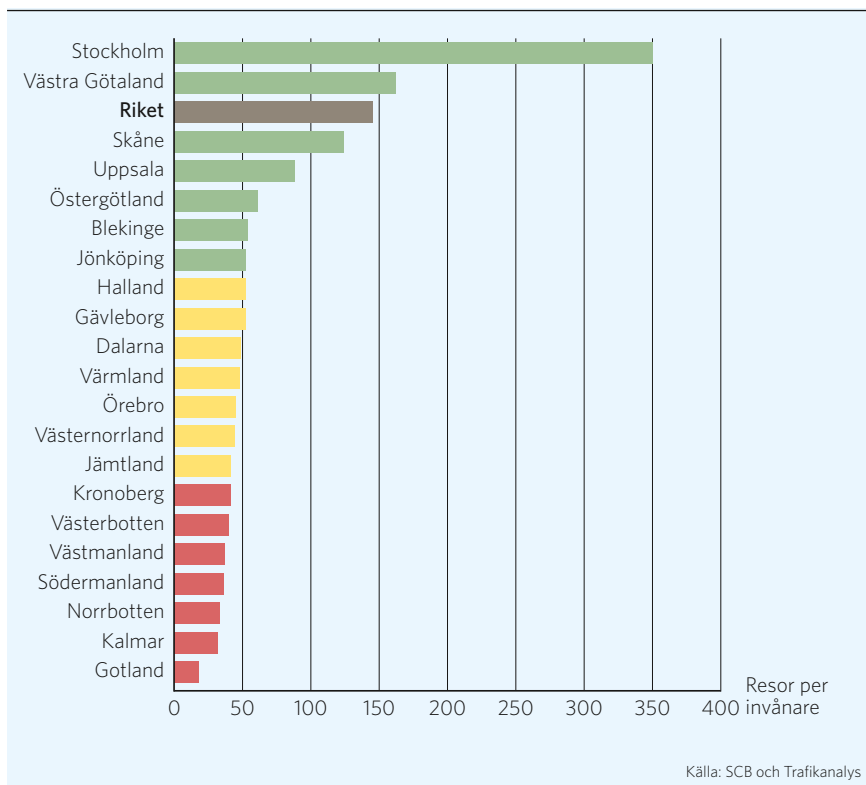
Not 14.  
Intervall inom vilket det är 95procents sannolikhet att det sanna värdet ligger.

Not 15.  
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. Trafikanalys redovisar också antal resor per invånare i sin årliga statistikrapport Lokal och regional kollektivtrafik. Trafikanalys relaterar där antalet resor till medelantalet invånare under året, vilket förklarar de skillnader som finns mellan Sveriges Kommuner och Landstings och Trafikanalys siffror.



## Resultat

DIAGRAM 8. Resor (dvs ombordstigningar) per invånare år 2012



Antalet resor som varje invånare i genomsnitt gjorde år 2012 var högst i storstadslänen Stockholm, Västra Götaland och Skåne. Därefter kommer Uppsala och Östergötland, även det län med goda förutsättningar för kollektivtrafik. Minst antal resor per invånare gjordes i glesbygdslänen Gotland, Kalmar och Norrbotten. I hälften av länen låg antalet resor mellan 41 och 54. I Stockholm gjorde varje invånare i genomsnitt 19 gånger så många resor med den regionala kollektivtrafiken år 2012 som på Gotland.

Viss osäkerhet finns om i vilken utsträckning de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har rapporterat in faktiskt antal stämplingar respektive gjort korrigeringar för skattad stämplingsbenägenhet.

I Stockholm gjorde varje invånare i genomsnitt 19 gånger så många resor med den regionala kollektivtrafiken år 2012 som på Gotland.



7 Gottsunda

SCANIA

STW 355

## Miljöpåverkan

Kollektivtrafiken spelar roll för uppfyllande av målet att Sverige ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossil energi 2030. Kollektivtrafiken har som en del i detta arbete tagit fram ett miljöprogram samt en miljökravsbilaga med de miljökrav som bör ställas vid trafikupphandlingar<sup>16</sup>. Vägghållarens ansvar och engagemang för att prioritera kollektivtrafik kan i sig leda till bättre resurs- och energiutnyttjande i de fordon som körs i kollektivtrafiken. Detta kan uppnås genom att olika aktörer aktivt samverkar.<sup>17</sup>

Det finns ett samband mellan andelen förnybara drivmedel och energianvändningen. Beroende på hur stor skillnaden är i energieffektivitet mellan fossila och förnybara drivmedel kan en ökad andel förnybara drivmedel leda till en ökad energianvändning. Vid analyser av kollektivtrafikens miljöpåverkan bör man därför analysera andelen förnybara drivmedel tillsammans med energianvändning (kWh) per fordonskilometer. Det räcker inte med att ha en hög andel förnybara drivmedel om man har en låg energieffektivitet och vice versa.

SKL har utarbetat nyckeltal för energianvändning i egna lokaler och transporter för kommuner, landsting och regioner. Ett av dessa nyckeltal är andelen förnybart drivmedel i kollektivtrafiken. Uppgifterna för detta nyckeltal hämtas från inrapporteringen till det s.k. Energieffektiviseringsstödet som Energimyndigheten ansvarar för. Uppgifter finns för 261 kommuner och 18 landsting/regioner. Kvaliteten på uppgifterna är, enligt dem själva, ”långt ifrån tillfredsställande”. Det gör att vi valt att använda Frida som källa för miljöindikatorerna.

Siffrorna för indikatorerna om miljöpåverkan är hämtade ur miljö- och fordonsdatabasen Frida. I Frida ingår buss, personbil, spårvagn, tåg och tunnelbana samt fartyg. Alla regionala kollektivtrafikmyndigheter använder Fri-

Det finns ett samband mellan andelen förnybara drivmedel och energianvändningen.

Not 16.  
[www.svenskkollektivtrafik.se/Medlemsservice/Vart-miljoprogram/](http://www.svenskkollektivtrafik.se/Medlemsservice/Vart-miljoprogram/)

Not 17.  
 Se Avtalsprocessen på [www.fordubbling.se](http://www.fordubbling.se) för trepartsöverenskommelser.

da, men man är beroende av att operatörerna registrerar uppgifterna. Kommersiell trafik ingår inte. I dagsläget redovisas inga uppgifter för tunnelbana och alla län redovisar inte sin tågtrafik. Detta gör att dessa indikatorer för närvarande avgränsas till buss, men ambitionen på sikt är att alla fordonsslag ska ingå i miljöindikatorerna. Observera att i vissa län redovisas även fordon kopplade till den särskilda kollektivtrafiken i Frida.<sup>18</sup> Idag går det inte att exkludera dessa fordon i resultatredovisningen. Alla län har inte rapporterat in uppgifter.<sup>19</sup>

## Andel fordonskilometer med buss som körs med förnybara drivmedel

### FORDONSKILOMETER

Fordonskilometer är den totala sträcka fordonet kör, inklusive sträckor utan möjlighet att resa som t.ex. tomkörning.

### FÖRNYBARA BRÄNSLEN

Som förnybara bränslen räknas biodiesel, biogas, el och etanol.

Kollektivtrafikbranschen arbetar aktivt för att fasa ut de fossila drivmedlen. Branschen har därför målet att andelen fordonskilometer<sup>20</sup> som körs med förnybara drivmedel ska uppgå till 90 procent år 2020. Detta mål sattes 2010 och då kördes endast 20 procent av antalet fordonskilometer med förnybara drivmedel.

Genom att ställa krav på användning av förnybara drivmedel vid tecknande av trafikavtal kan de trafikupphandlande organisationerna påverka användandet av förnybara drivmedel i den upphandlade trafiken. Det betyder att avtalslängden i befintliga avtal påverkar i vilken takt som andelen förnybara bränslen kan öka. En ökad andel förnybara drivmedel minskar den samhällsekonomiska kostnaden för utsläpp av växthusgaser och partiklar.

Specifika krav som skiljer sig åt mellan olika trafikområden eller huvudmän är kostnadsdrivande. För att få dessa kostnader på en rimlig nivå finns ett antal branschgemensamma krav framtagna<sup>21</sup>. Genom att använda dessa standardkrav kan kostnaderna för fordonsflottan hållas nere, utan att ge avkall på miljökraven. Beroende på hur stor skillnaden är i pris- och energieffektivitet mellan fossila och förnybara drivmedel kommer en ökad andel förnybara drivmedel påverka trafikeringskostnaderna men även energianvändningen.

Not 18.  
Påverkan på statistiken bedöms som försumbar.

Not 19  
I uppgifterna avseende 2012 saknas uppgifter om Blekinge län då de inte redovisat uppgifter om fordonskilometer och bränsleandelar.

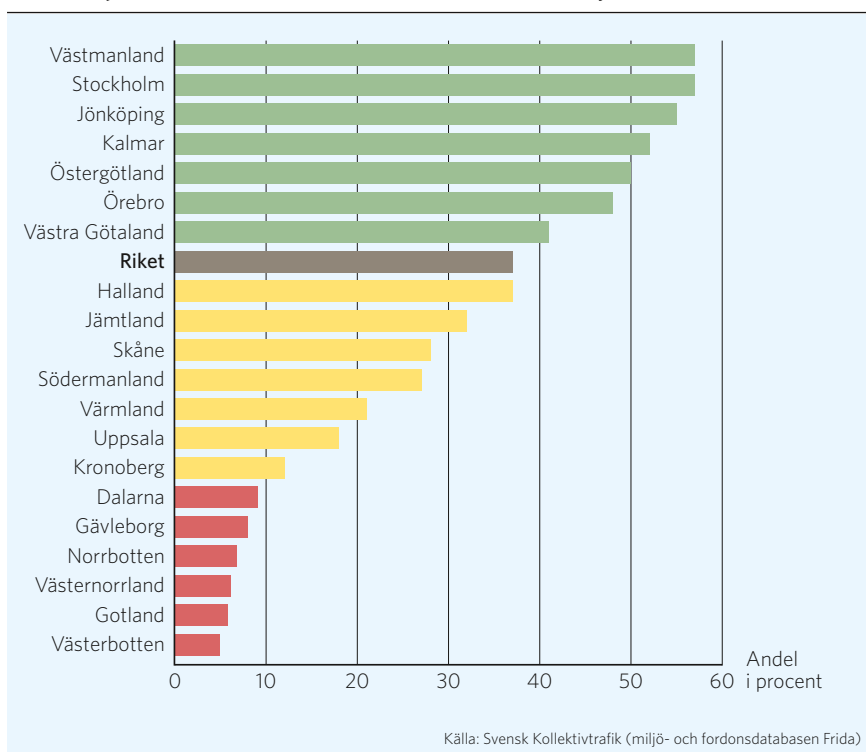
Not 20.  
Antalet totala kilometer som fordonet kör, även kallad körkilometer.

Not 21.  
Se Avtalsprocessen på [www.fordubbling.se](http://www.fordubbling.se)



## Resultat

DIAGRAM 9. Andel fordonskilometer med buss som körs med förnybara drivmedel 2012



I genomsnitt körs 37 procent av fordonskilometrarna med buss på förnybara drivmedel. Andelen varierar mellan 5 procent (Västerbottens län) och 57 procent (Västanlands län).

Hälften av länen har en andel som är högre än 25 procent men det finns även en grupp på 6 län som har en andel lägre än 10 procent. Som förnybara drivmedel räknas biodiesel, biogas, el och etanol. I Frida anges för varje avtal och fordon sträckan som fordonet körs inklusive framkörning etc. och operatörerna skattar bränsleandelen för respektive drivmedelssort. Ingen hänsyn har tagits till de direkta effekterna vid tillverkningen av de förnybara energislagen. Till exempel räknas el som förnybar och ingen hänsyn tas till hur elen tillverkas. Rangordningen mellan länen påverkas bl.a. av att upphandlingar med miljökrav har genomförts eller att andra miljökrav införts. Det märks genom att det var fler län som har en andel under 10 procent 2011 och att riksgenomsnittet ökat åtta procentenheter på ett år. När nya upphandlingar av trafiken sker kommer andelen fordonskilometer med buss som körs med förnybara drivmedel att succesivt öka.

När nya upphandlingar av trafiken sker kommer andelen fordonskilometer med buss som körs med förnybara drivmedel att succesivt öka.

**ENERGIANVÄNDNING**

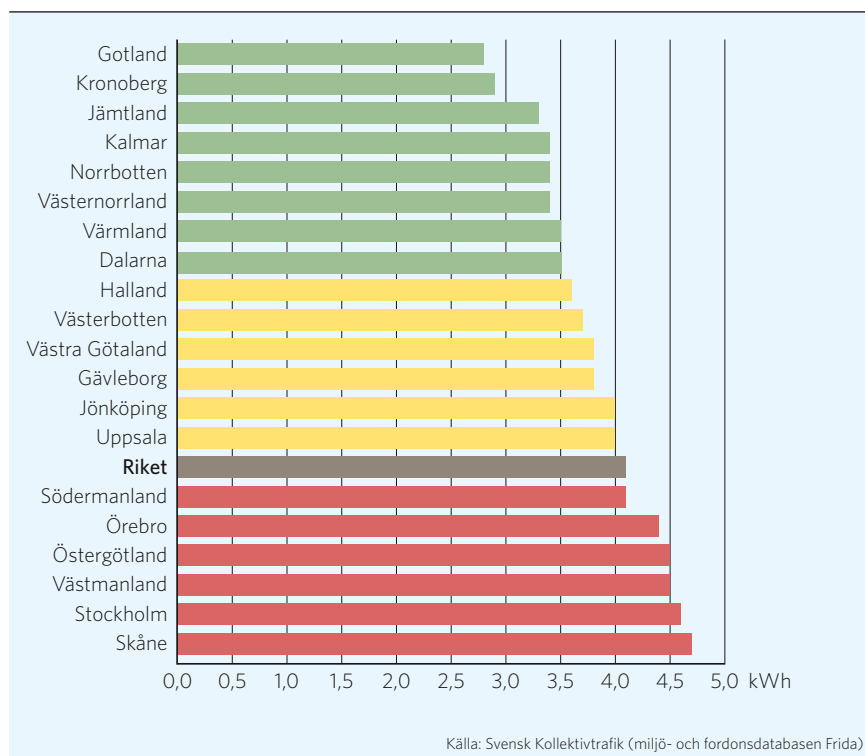
Den totala energianvändningen beräknas utifrån bränslet som ingår i de sorters drivmedel som används. Detta delas sedan med det totala antalet fordonskilometer.

**Energianvändning (kWh) per fordonskilometer med buss**

En hög energieffektivitet ger goda miljöeffekter. En energieffektiv fordonsflotta är något som såväl samhället som kollektivtrafikbranschen vill främja. Genom att ställa funktionella krav på energianvändningen vid tecknande av trafikavtal kan de trafikupphandlande organisationerna påverka energieffektiviteten i den upphandlade trafiken. Nya krav på energieffektivisering kan dock resultera i ökade kostnader, om kraven medför att befintliga fordon tvingas skrotas i förtid. En hög energieffektivitet påverkar driftskostnaderna för de som kör trafiken eftersom mindre bränsle per fordonskilometer behöver användas. Det kommer på sikt att leda till att trafikeringskostnader kommer att minska. Det finns dock ett samband mellan energianvändningen och andelen förnybara drivmedel. Beroende på hur stor skillnaden är i energieffektivitet mellan fossila och förnybara drivmedel kan en ökad andel förnybara drivmedel leda till en ökad energianvändning. Därför bör dessa två indikatorer analyseras tillsammans.

**Resultat**

DIAGRAM 10. Energianvändning (kWh) per fordonskilometer buss 2012



Färgsättningen av staplarna har gjorts så att län med samma värde har fått samma färg.

I genomsnitt används 4,1 kWh per fordonskilometer med buss. Energianvändningen varierar mellan 2,8 (Gotland) och 4,7 (Skåne län) kWh per fordonskilometer. Hälften av länen har en energianvändning mellan 3,5 och 4,1 kWh per fordonskilometer. I Frida anges för varje avtal och fordon sträckan



som fordonet körs och operatörerna skattar bränsleandelen för respektive drivmedelssort. Utifrån givna energianvändningskoefficienter kan den totala energianvändningen skattas. Modellerna för hur effektiva olika drivmedel är ses regelbundet över och koefficienterna för energianvändningen justeras vid behov. Rangordningen mellan länen påverkas bl.a. av om stora omläggningar av trafiken gjorts eller förändrade prioriteringar mellan trafikslagen.

Grovt sett finns det två olika typer av län:

- › Län (Gotland, Kronobergs län) med en låg energianvändning (ca 3 kWh/km) som karaktäriseras av en låg andel stadstrafik.
- › Län (Skåne län och Stockholms län) med en hög energianvändning (4,6–4,7 kWh/km) som karaktäriseras av en hög andel stadstrafik.

Energianvändningen per fordonskilometer påverkas av vilken typ av trafik som bedrivs. Stadstrafik med korta sträckor och många stopp innebär en högre energi-användning per fordonskilometer jämfört med landsvägstrafik med långa sträckor och få stopp. Län med en stor andel stadstrafik uppvisar därför en högre energianvändning per fordonskilometer än län med en stor andel landsvägstrafik.

Denna indikator visar på en beräknad energiförbrukning. För att få en mer exakt skattning av energianvändningen skulle man behöva samla in statistik kring faktisk drivmedelsförbrukning. Detta görs inte idag.

Stadstrafik med korta sträckor och många stopp ger en högre energianvändning än landsvägstrafik med långa sträckor och få stopp.





## Tillgänglighet

Ett av de transportpolitiska målen är att transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning. Enligt Handisam (Myndigheten för handikappolitisk samordning) och deras undersökningspanel Rivkraft<sup>22</sup>, är det många med funktionsnedsättning som skulle vilja kunna åka med kollektivtrafiken oftare än vad de gör idag<sup>23</sup>.

För kollektivtrafiken innebär det bland annat att fordonen ska vara så utformade att de är tillgängliga för personer med funktionsnedsättning. Det räcker dock inte eftersom även hållplatser och bytespunkter samt vägen till och från dessa måste vara tillgänglighetsanpassade. Inte bara personer med funktionsnedsättning gynnas av detta utan även t.ex. personer med barnvagnar eller tunga väskor, barn, sällanresenärer och turister.

Genom att ställa krav på tillgänglighetsanpassning vid tecknande av trafikavtal kan de trafikupphandlande organisationerna påverka tillgänglighetsanpassningen i den upphandlade trafiken.

Specifika krav som skiljer sig åt mellan olika trafikområden eller huvudmän är kostnadsdrivande. För att få dessa kostnader på en rimlig nivå finns ett antal branschgemensamma krav framtagna. Genom att använda dessa standardkrav kan kostnaderna för funktionshinderanpassning av fordonsflottan hållas nere.

Inte bara personer med funktionsnedsättning gynnas av detta utan även t.ex. personer med barnvagnar eller tunga väskor, barn, sällanresenärer och turister.

Not 22.  
[www.handisam.se/Uppfoljning-och-statistik/Rivkraft-med-fokus-pa-individen/](http://www.handisam.se/Uppfoljning-och-statistik/Rivkraft-med-fokus-pa-individen/)

Not 23.  
[www.handisam.se/Uppfoljning-och-statistik/Rivkraft-med-fokus-pa-individen/Resultat-fran-undersokningspanelen/Enkat-1-2013/](http://www.handisam.se/Uppfoljning-och-statistik/Rivkraft-med-fokus-pa-individen/Resultat-fran-undersokningspanelen/Enkat-1-2013/)

**TILLGÄNGLIGHETS-  
ANPASSAD BUSS**

En tillgänglighetsanpassad buss är utrustad med ramp eller lift, information i text och ljud samt rullstolsplats.

## Andel tillgänglighetsanpassade bussar

Miljö- och fordonsdatabasen Frida innehåller fordonsrelaterade uppgifter om bl.a. fordonens typ och utformning. Här har uppgifter hämtats om tillgänglighetsanpassade fordon. Kriterierna för ett tillgänglighetsanpassat fordon är att det ska vara utrustat med ramp eller lift, audiovisuellt utrop och rullstolsplats. Alla tre kriterierna måste vara uppfyllda. Handisam (Myndigheten för handikappolitisk samordning) använder denna indikator i sitt arbete med att följa upp kollektivtrafikens användbarhet. Tillgänglighetsanpassningen i denna indikator avser anpassningen för vissa fysiska funktionsnedsättningar (nedsatt rörelseförmåga, syn och hörsel). Uppgifterna avser fordonens utrustning och behandlar inte infrastruktur, hållplatser och bytespunkter.

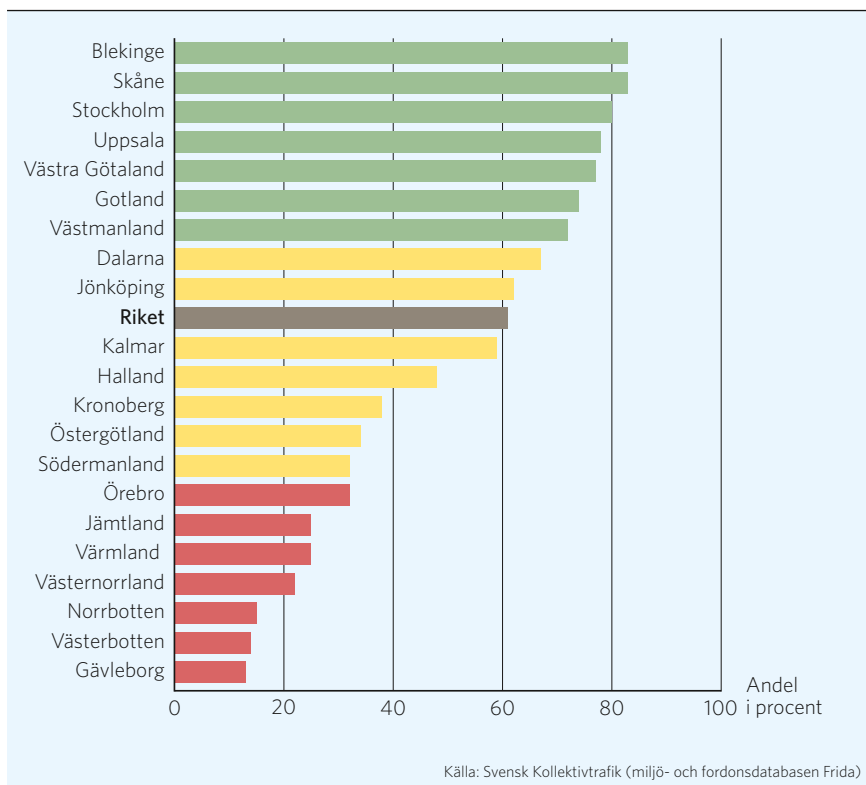
I Frida ingår buss, personbil, spårvagn, tåg och tunnelbana samt fartyg. I dagsläget redovisas inga uppgifter för tunnelbana och alla län redovisar inte sina tåg. Detta gör att denna indikator förnärvarande avgränsas till buss, men ambitionen på sikt är att alla fordonsslag ska ingå i indikatorn. Observera att i vissa län<sup>24</sup> redovisas även fordon kopplade till den särskilda kollektivtrafiken i Frida. Idag går det inte att exkludera dessa fordon i resultatredovisningen.



Not 24.  
Till exempel Hallands län.

## Resultat

DIAGRAM 11. Andel tillgänglighetsanpassade bussar 2012



Andelen tillgänglighetsanpassade bussar är i genomsnitt 61 procent. Andelen tillgänglighetsanpassade bussar varierar mellan 13 procent (Gävleborgs län) och 83 procent (Blekinge län). Variationen mellan länen är alltså stor. Hälften av länen har en andel för bussarna på mellan 32 och 74 procent.

Andelen tillgänglighetsanpassade fordon påverkas i viss mån av åldern på fordonsflottan. Län med en hög ålder på sina fordon uppvisar ofta en lägre andel tillgänglighetsanpassade fordon. Rangordningen mellan länen påverkas bl.a. av att upphandlingar med tillgänglighetskrav har genomförts eller att andra tillgänglighetskrav införts. Det märks bl.a. genom att riksgenomsnittet ökat nio procentenheter på ett år.

Om ett hela-resan-perspektiv ska anläggas bör man också undersöka hållplatsernas och bytespunkternas tillgänglighetsanpassning, samt hur vägen till och från dessa är utformade. Ansvaret för dessa frågor delar de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och de trafikupphandlande bolagen med bl.a. Trafikverket, kommunerna och fastighetsägarna (t.ex. Jernhusen).

Län med en hög ålder på sina fordon uppvisar ofta en lägre andel tillgänglighetsanpassade fordon.



## Nöjdhet

Både allmänhetens och resenärernas nöjdhet är intressanta att följa och jämföra. Kollektivtrafik är en delvis samhällsfinansierad verksamhet. Det är därför av stort intresse att undersöka vilken attityd som allmänheten har till den erbjudna kollektivtrafiken. Att allmänheten är nöjd med kollektivtrafiken kan ses som en indikator på att kollektivtrafiken har den utformning som allmänheten förväntar sig.

Likaså är resenärernas nöjdhet viktig att följa. En nöjd resenär fortsätter troligtvis att åka kollektivt och kanske ökar sitt resande med kollektivtrafiken. Dessutom är en nöjd resenär oftast en god ambassadör för kollektivtrafiken.

Undersökningar om drivkraften för ökat resande visar att resenärernas nöjdhet inte är den viktigaste drivkraften för ökat resande. Det som driver resandet mest är om utbudet passar individens resbehov samt individens kunskap om utbudet.

Indikatorerna för nöjdhet är hämtade ur Kollektivtrafikbarometern. Inte alla län ingår i undersökningen<sup>25</sup>.

På grund av de osäkra resultaten fördelas dessa inte på kön, även om uppgifter om kön finns i undersökningen.

En nöjd resenär fortsätter troligtvis att åka kollektivt och kanske ökar sitt resande med kollektivtrafiken.

Not 25.  
Östergötlands och Jämtlands län ingår inte.

**ALLMÄNHET**

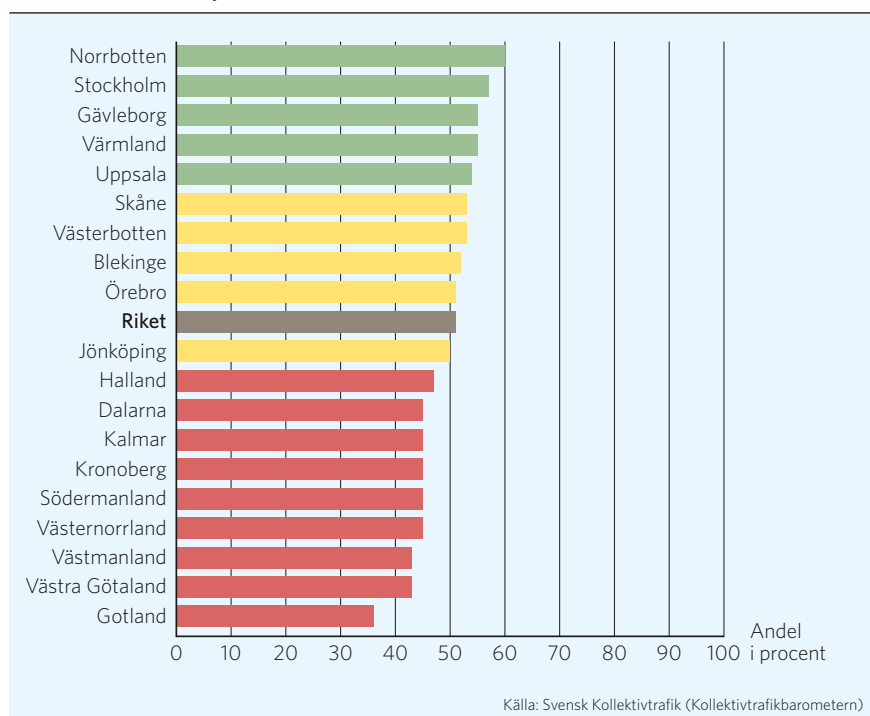
Med allmänhet avses både de som har rest och som inte har rest med kollektivtrafiken.

## Andel nöjda bland allmänheten

Attityden hos allmänheten påverkas av det som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och de trafikupphandlande bolagen gör men även av den egna, familjens, vänner och bekantas upplevelse av kollektivtrafiken. Attityden påverkas också av den bild av kollektivtrafiken som ges i media och i den allmänna samhällsdebatten. Det gör att man bara delvis kan påverka allmänhetens attityd. Dock kan man säga att flera olika egenskaper i kollektivtrafiken har betydelse för hur allmänheten uppfattar den, exempelvis trafikutbud, punktlighet, övriga kvalitetsfaktorer i själva trafikeringen och resandemiljöernas kvalitet. Attityden bland allmänheten påverkar inte direkt kostnaderna för trafiken. Olika åtgärder för att förbättra attityden kan dock innebära ökade kostnader, t.ex. marknadsförings- och informationskampanjer.

### Resultat

DIAGRAM 12. Andel nöjda: Allmänheten 2012



Färgsättningen av staplarna har gjorts så att län med samma värde har fått samma färg.

Med allmänhet avses både de som rest med kollektivtrafiken och de som inte gjort det. Andelen nöjda bland allmänheten är i genomsnitt 51 procent. Andelen varierar mellan 36 procent (Gotland) och 60 procent (Norrbottens län). Hälften av länen har en andel mellan 45 och 54 procent. Det är en liten spridning mellan länen.

I vissa län baseras resultaten på få intervjuer<sup>26</sup>. På grund av de få observationerna är små skillnader i resultat mellan länen inte statistiskt signifikanta<sup>27</sup>. En tumregel för den här indikatorn är att skillnader som är mindre än 5 pro-

Not 26.  
1 200 intervjuer. Konfidensintervallen på länsnivå är, som mest,  $\pm 3$  procentenheter. För merparten av länen är konfidensintervallet  $\pm 2-3$  procentenheter.

Not 27.  
Skillnaden är inte med 95%:s sannolikhet skild från 0.



centenheter skulle kunna bero på slumpen, d.v.s. de är inte statistiskt signifikanta. Undantaget de tre största länen, som har mindre konfidensintervall<sup>28</sup>.

## Andel nöjda bland resenärer

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna och de trafikupphandlande bolagen kan arbeta med ett antal olika delar i kollektivtrafiken som har betydelse för dess attraktivitet, exempelvis trafikutbud, punktlighet, övriga kvalitetsfaktorer i själva trafikeringen och resandemiljöernas kvalitet. För resenären är även kvaliteten på resan (fordon och personal) viktig. Om störningar inträffar, ska konsekvenserna av dessa störningar vara så små som möjligt för resenärerna. Detta är något som man kontinuerligt måste arbeta med genom ett gott förebyggande arbete och genom rutiner för olika händelsescenarios.

Arbetet med att få nöjdare resenärer är en ständigt pågående verksamhet som syftar till att erbjuda kollektivtrafik av god kvalitet, vilket är en huvud-

### RESENÄR

Med resenär avses här de som reser med kollektivtrafiken åtminstone en gång i månaden.

Not 28.  
Intervall inom vilket det är 95%:s sannolikhet att det sanna värdet ligger.



saklig uppgift<sup>29</sup>. Välutbildad personal samt en fordonsflotta och infrastruktur av bra kvalitet ger bra förutsättningar för att resenärerna är nöjda med kollektivtrafiken. Goda rutiner och ett bra förebyggande arbete gör att effekterna av, men även kostnaderna vid, eventuella störningar kan hållas på en rimlig nivå.

Med resenär avses de som reser åtminstone en gång i månaden med kollektivtrafiken.

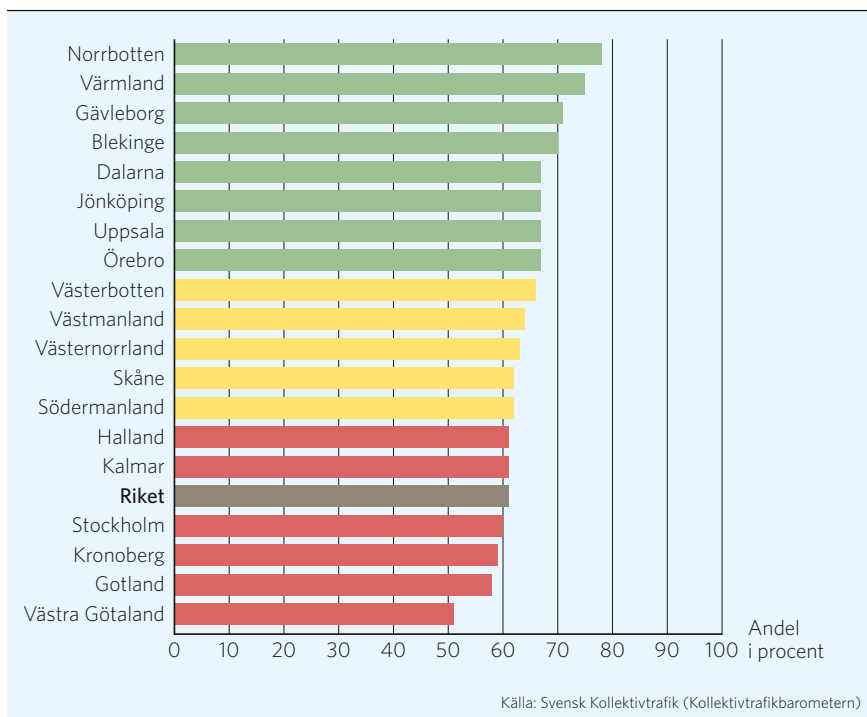
Ett komplement till denna indikator skulle kunna vara resenärernas nöjdhet med den senaste resan.

Not 29.  
Se de transportpolitiska målen [www.regeringen.se/sb/d/18128](http://www.regeringen.se/sb/d/18128)



## Resultat

DIAGRAM 13. Andel nöjda: Resenärer 2012



Färgsättningen av staplarna har gjorts så att län med samma värde har fått samma färg.

Andelen nöjda resenärer är i genomsnittet 61 procent. Andelen varierar mellan 51 procent (Västra Götalands län) och 78 procent (Norrbottens län). Hälften av länen har en andel mellan 61 och 67 procent.

De flesta län har en nöjdhet kring 60 procent bland resenärerna, men det finns några län som ligger markant över denna nivå (Norrbottens län, Värmlands län, Gävleborgs län och Blekinge län).

I vissa län baseras resultaten på få intervjuer<sup>30</sup>. På grund av de få observationerna är små skillnader i resultat mellan länen inte statistiskt signifikanta. En tumregel för den här indikatorn är att skillnader som är mindre än 6–8 procentenheter skulle kunna bero på slumpen, d.v.s. de är inte statistiskt signifikanta. Undantaget de tre största länen som har mindre konfidensintervall<sup>31</sup> och de minsta länen som har något större konfidensintervall.

De flesta län har en nöjdhet kring 60 procent bland resenärerna,

Not 30.  
300–400 intervjuer, vilket innebär att konfidensintervallen på länsnivå är som mest  $\pm 5$  procentenheter. För merparten av länen är konfidensintervallet kring  $\pm 3$ –4 procentenheter.

Not 31.  
Intervall inom vilket det är 95 procents sannolikhet att det sanna värdet ligger.



## Ekonomi

Ungefär hälften av kostnaderna för lokal och regional kollektivtrafik i Sverige finansieras med kommunal- och landstingsskatt. Det betyder att den i påtaglig utsträckning konkurrerar med vård, skola och omsorg om skattebetalarnas pengar. Under de senaste åren har skattesubventionerna till kollektivtrafik ökat mer än dubbelt så snabbt som den skattefinansierade delen av kommunernas och landstingens totala verksamhet<sup>32</sup>. Det är därför angeläget att kollektivtrafiken bedrivs på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt.

Kommunernas och landstingens kostnader för sjötrafik ingår i de kostnader som ligger till grund för nyckeltalen. Det saknas däremot statistik för utbudskilometer när det gäller sjötrafik (utbudstimmar registreras i stället). I de 10 län som har sjötrafik fördelas alltså även kostnader för sjötrafik på utbudskilometrarna för övriga trafikslag. Det leder till en viss överskattning av nettokostnaden per utbudskilometer, men vår bedömning är att effekten på indikatorerna är marginell. Kostnaden för sjötrafik uppgick totalt i riket till 676 miljoner kronor år 2012. Kommunernas nettokostnad uppgick till 46 miljoner men den totala nettokostnaden är okänd, eftersom vi inte vet hur stora de totala intäkterna var.

Ungefär hälften av kostnaderna för lokal och regional kollektivtrafik finansieras med kommunal- och landstingsskatt.

Not 32.  
[webbutik.skl.se/sv/artiklar/vad-forklarar-kollektivtrafikens-snabba-kostnadsokning.html](http://webbutik.skl.se/sv/artiklar/vad-forklarar-kollektivtrafikens-snabba-kostnadsokning.html)

**NETTOKOSTNAD**

Nettokostnaden visar hur mycket kommunal- eller landstingsskatt som används för att finansiera kollektivtrafiken.

Hur stor nettokostnaden för kollektivtrafik ”ska” vara är i hög grad en politisk fråga.

## Nettokostnad per invånare

Nettokostnaden kan ses som ett mått på hur mycket samhället satsar på lokal och regional kollektivtrafik. Kommunernas och landstingets nettokostnad är samma sak som subventionen med kommunal- och landstingsskatt. För att möjliggöra jämförelser mellan länen mäter vi den här per invånare.

Det finns faktorer som är svåra att påverka och som har stor betydelse för nettokostnaden per invånare. Sådana faktorer är behovet av kollektivtrafik och hur det är fördelat mellan stads- respektive landsbygdstrafik. Även faktorer som kollektivtrafikmyndigheten har stor möjlighet att påverka är viktiga. Här ingår taxesättning, utbudets omfattning och sammansättning av trafikslag samt utformningen av avtal med utförare, och även åtgärder som påverkar hur effektivt verksamheten bedrivs.

Hur stor nettokostnaden för kollektivtrafiken ”ska” vara är i hög grad en politisk fråga. Det betyder att det inte är självklart hur rangordningen ska ske. ”Allt annat lika” är dock en låg nettokostnad per invånare bättre än en hög. Vi har därför valt att placera länet med lägst nettokostnad per invånare först i diagrammet.

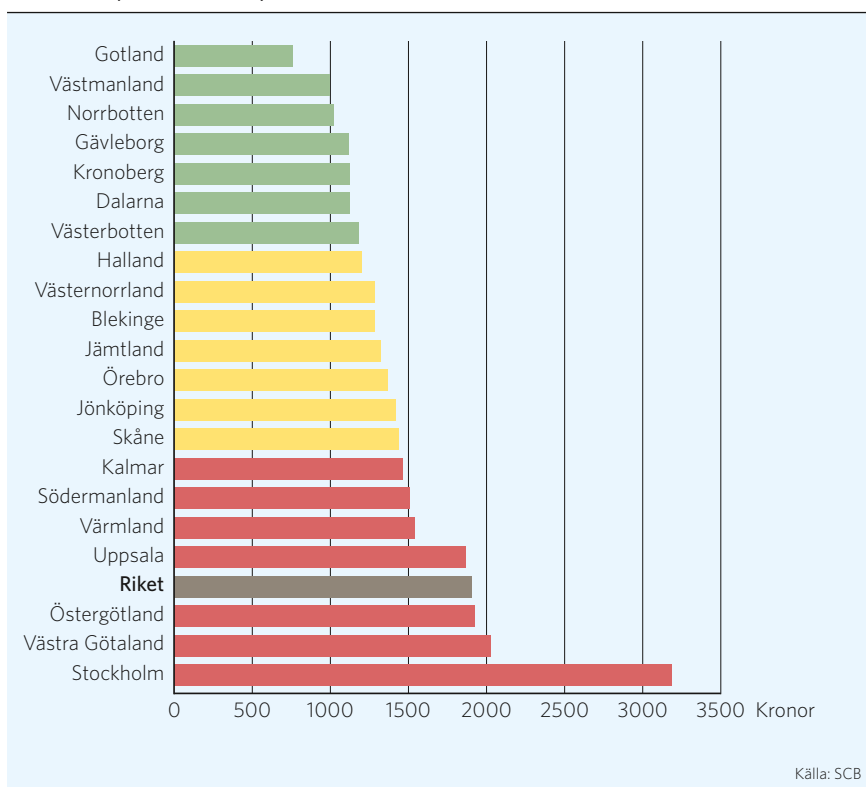
Nettokostnaden omfattar alla de kostnader för regional kollektivtrafik som kommunerna och landstinget har; kollektivtrafikmyndighetens trafikeringskostnad, infrastrukturkostnad och övriga kostnader för administration med mera, samt kommunernas och landstingens egna kostnader. Det varierar mellan länen hur kostnader för bland annat infrastruktur fördelas mellan kollektivtrafikmyndigheten, kommunerna och landstinget.

Huvuddelen av nettokostnaden utgörs av bidrag från kommuner och landsting till den regionala kollektivtrafikmyndigheten, för att täcka de kostnader som inte finansieras med biljett- och periodkorts försäljning och andra rörelseintäkter (t.ex. reklamintäkter). Därutöver har kommuner och landsting även egna kostnader för kollektivtrafik, där bland annat tillköp av allmän kollektivtrafik ingår. Ett par exempel på stora kostnadsposter ges nedan. SKL:s kunskap om vad dessa kostnader i övrigt består av är ofullständig.



## Resultat

DIAGRAM 14. Nettokostnad per invånare 2012



Nettokostnaden per invånare varierar kraftigt mellan olika delar av landet. Storstadslänet Stockholm och Västra Götaland lägger mest skattemedel per invånare på kollektivtrafik. Men skillnaden är stor även mellan dessa båda län, stockholmarna lägger 57 procent mer skattemedel per invånare på kollektivtrafiken än vad västgötarna gör. Minst skattemedel lägger man på kollektivtrafiken i Gotlands län, 761 kronor per invånare. I ytterligare ett län, Västmanland, understiger beloppet per invånare 1 000 kronor.

Den samlade nettokostnaden för kollektivtrafik i rikets kommuner och landsting uppgick år 2012 till 18,2 miljarder kronor. Den i särklass största kostnadsposten var bidrag till täckande av underskott som uppstått till följd av att kollektivtrafikens rörelseintäkter inte täckte de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kostnader. Det uppgick till 17,4 miljarder.

Om kommunernas och landstingens egna kollektivtrafikkostnader vet vi att:

- ▶ I Västra Götalandsregionen betalade några kommuner totalt 79 miljoner kronor för att äldre invånare skulle få resa gratis med Västtrafik vissa tider på dygnet. Totala biljettköp av kommunerna i Västra götalandregionen uppgick till 197 miljoner och därutöver tillkommer andra typer av tillköp.
- ▶ I Östergötland betalade Norrköpings kommun merkostnaden på ca 90 miljoner för spårvagnstrafik jämfört med buss.

Stockholmarna lägger 57 procent mer skattemedel per invånare på kollektivtrafiken än vad västgötarna gör.



De faktorer som nämns i avsnittet ovan har stor betydelse för att förklara skillnader mellan länen. Vid jämförelse av nettokostnaden per invånare i olika län är det viktigt att ta reda på vilka sådana ”jämförelsestörande poster” som påverkar kostnaden i de länen.

Indikatorn beaktar inte hur stort belopp som via den kommunala skatteutjämningen kommer från eller betalas till kollektivtrafik i andra län. Enligt utjämningen är behovet av kollektivtrafik betydligt större i Stockholms län än i övriga landet. Samtliga övriga län betalar därför en utjämningsavgift för kollektivtrafik, som används till ett utjämningsbidrag till Stockholm för att kompensera för den merkostnad för kollektivtrafik som det stora behovet ger upphov till.

### NETTOKOSTNAD

Nettokostnaden visar hur mycket kommunal- eller landstingsskatt som används för att finansiera kollektivtrafiken. Utbudskilometer avser den faktiskt utförda trafiken.

Not 33.

Utbudskilometer är ett mångtydigt begrepp. Detta avsnitt är baserat på Trafikanalys statistik och de definitioner som används där.

Not 34.

se [trafa.se/PageDocuments/Lokal\\_och\\_regional\\_kollektivtrafik\\_2012.pdf](http://trafa.se/PageDocuments/Lokal_och_regional_kollektivtrafik_2012.pdf)

## Nettokostnad per utbudskilometer

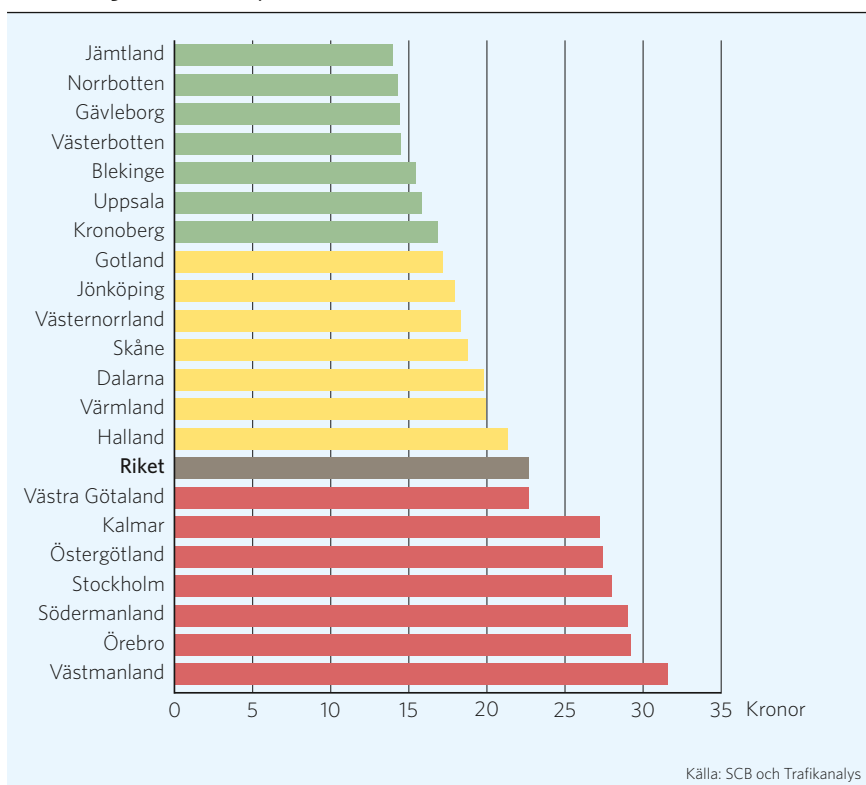
Nettokostnaden per utbudskilometer<sup>33</sup> kan ses som ett mått på hur effektivt de skattemedel som går till kollektivtrafik används. Nettokostnaden per utbudskilometer visar hur dyrt eller billigt ett läns lokala och regionala kollektivtrafikutbud är för skattebetalarna jämfört med andra län.

Enligt Trafikanalys instruktioner och definitioner till det formulär som används för insamling av statistik över den regionala kollektivtrafiken<sup>34</sup> avser utbudskilometer den faktiskt utförda kollektivtrafiken. Det innebär att trafik som sätts in vid behov inkluderas och att trafik som ställs in exkluderas. Även ut- och inkörning samt tomkörning exkluderas. För bantrafik multipliceras antalet utbudskilometer med antalet vagnar per tur.

En brist med måttet är att antalet utbudskilometer inte säger någonting om hur många platser som finns i de fordon som används. Trafikanalys publicerar även statistik över antalet sittplatskilometer, men uppgifterna om antalet sittplatser är relativt osäkra och uppgift saknas från några län.

## Resultat

DIAGRAM 15. Nettokostnad per utbudskilometer 2012



Fyra län (Södermanland, Örebro, Västmanland och Dalarna) redovisar inte sitt utbud av regional tågtrafik. I dessa län har nettokostnaden alltså dividerats med ett lägre antal utbudskilometer än det verkliga, vilket betyder att nettokostnaden per utbudskilometer överskattas. Det bör man ha i minnet när man i diagrammet ser att Västmanland, Örebro och Södermanland är de tre län där den uppmätta nettokostnaden per utbudskilometer är högst.

Lägst nettokostnad per utbudskilometer hade Jämtland med 13 kronor. I hälften av länen ligger nettokostnaden per utbudskilometer mellan 16 och 23 kronor. I Västmanland var nettokostnaden per utbudskilometer 2,3 gånger så stor som i Jämtland.

Kostnaden för att producera kollektivtrafik är högst i storstadslänet Stockholm, Västra Götaland och Skåne. Men eftersom det delvis handlar om fasta kostnader och utbudet är stort i dessa regioner är det inte självklart att även kostnaden per utbudskilometer blir hög. Hur stor nettokostnaden per utbudskilometer blir beror även på hur stor del av kostnaden som skattesubventioneras.

Det finns ett visst, men ganska svagt, positivt samband mellan nettokostnad per invånare och nettokostnad per utbudskilometer. En annan sak som påverkar sambandet är sammansättning mellan tåg och buss, vilket ser olika ut i olika regioner. Stockholm hade högst nettokostnad per invånare, störst kollektivtrafikutbud och fjärde högst nettokostnad per utbudskilometer.

Lägst nettokostnad per utbudskilometer hade Jämtland.

Västmanland hade näst lägst nettokostnad per invånare och näst minst utbud. Gotlänningarna hade minst utbud, men när det gäller nettokostnad per utbudskilometer placerade de sig i mitten.

### **SUBVENTIONSGRAD**

Subventionsgraden visar hur stor del av kollektivtrafiken som finansieras genom skattemedel. Den andra delen finansieras genom biljettintäkter och andra rörelseintäkter.

## **Subventionsgrad**

Subventionsgraden är en kvot där täljaren (subventionen) består av kommunernas plus landstingets nettokostnad för regional kollektivtrafik. Nämnaren består av kommunernas, landstingets och den regionala kollektivtrafikmyndighetens sammanlagda kostnad för regional kollektivtrafik. Den visar hur stor procentuell andel av de totala kostnaderna för länets kollektivtrafik som finansieras med kommunal- och landstingsskatt<sup>35</sup>. Annorlunda uttryckt visar den hur kostnaden för det regionala kollektiva resandet fördelas mellan resenärer och det allmänna i form av kommuner och landsting. Vi bortser då från de statsbidrag som går till regional kollektivtrafik. År 2012 uppgick kommunernas och landstingens subvention till 18,2 miljarder kronor, statsbidragen till 185 miljoner.

I likhet med nettokostnaden per invånare är även storleken på kollektivtrafikens skattesubvention i hög grad en politisk fråga. Det betyder att det inte är självklart hur rangordningen ska ske. Vi har här valt att placera länet med lägst subventionsgrad först i diagrammet.

Den faktor som har störst betydelse för subventionsgraden är kanske taxeringen. En hög taxa minskar i princip behovet av subventioner men hämmar samtidigt tillströmningen av resenärer. Färre resenärer håller tillbaka beläggningen, vilket kan öka subventionsbehovet.

En faktor som kan ha stor betydelse för vilken subventionsgrad som registreras är hur skolskjutstrafiken organiseras. När kollektivtrafikmyndigheten fakturerar kommunerna separat för skolskjutsarna påverkar skolskjutstrafiken inte subventionsgraden. Men på många håll är skolskjutsarna linjelagda och kommunerna köper färdbevis åt eleverna medan andra än skolelever har möjlighet att stiga på och betala sitt eget färdbevis. Detta leder till underskattning av subventionsgraden eftersom kommunernas betalning av skolelevernas färdbevis registreras som nettokostnad för utbildning, inte för allmän kollektivtrafik.

## **Resultat**

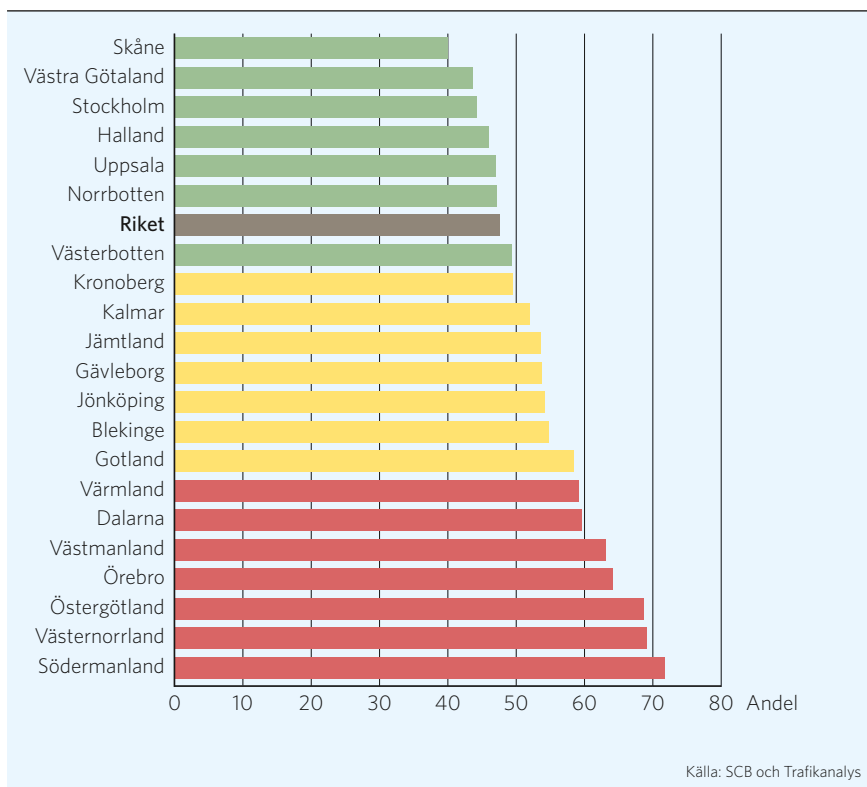
Allt annat lika är det bättre ju mindre skattemedel som behöver användas för att subventionera en viss verksamhet. Forskningslitteraturen visar att det finns starka skäl för att subventionera kollektivtrafik, men den ger inte underlag för att rekommendera någon viss subventionsgrad. Vi vet alltså inte någonting om lämpligheten i att höja eller sänka de subventionsnivåer vi har i Sverige. Mot den bakgrunden har vi här valt att rangordna länen så att länet med lägst subventionsgrad kommer först i diagrammet.

Not 35.

Observera att denna definition av subventionsgrad skiljer sig från det som Trafikanalys kallar samhällskostnad.



DIAGRAM 16. Subventionsgrad 2012, procent



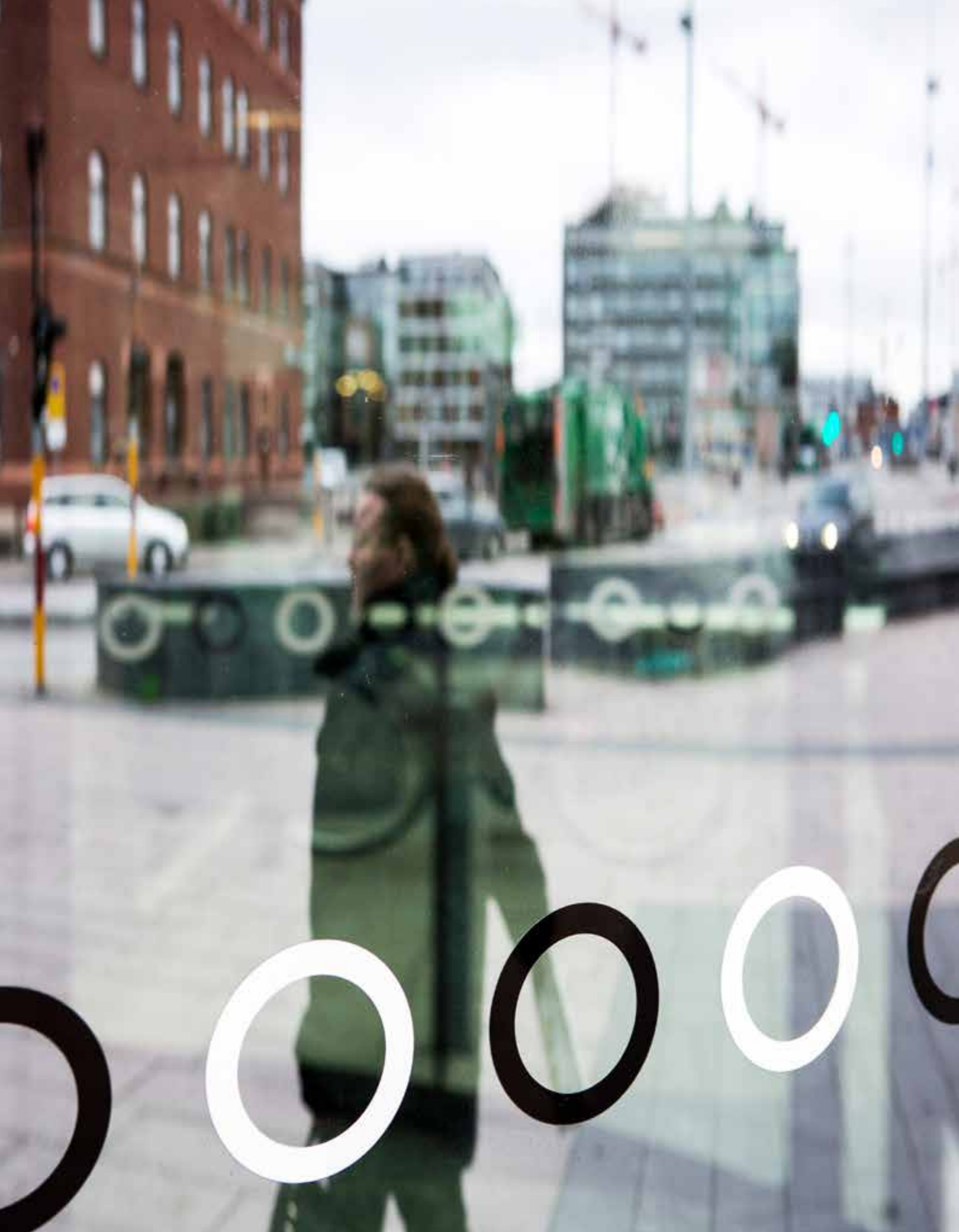
År 231 varierade subventionsgraden mellan 40,0 och 71,8 procent. Lägst var den i storstadslänen Skåne, Västra Götaland och Stockholm. Det är svårt att finna en tydlig gemensam nämnare för länen med högst subventionsgrad; Södermanland, Västernorrland och Östergötland. I hälften av länen (11 av 21) betalar det allmänna mellan 47 och 60 procent av kostnaden.

Det är betydligt dyrare att bedriva spårtrafik än busstrafik. Norrköpings kommun i Östergötland har betydande kostnader för spårvagnstrafik, och Östergötland har den tredje högsta subventionsgraden. I Västra Götaland finns betydande kostnader för spårvagnstrafik i Göteborg, men Västra Götaland har trots det näst lägst subventionsgrad.

En svårighet när subventionsgraden ska mätas är att inte alla betalningar avseende kollektivtrafik som görs mellan länets kommuner, landsting och kollektivtrafikmyndighet (exempelvis kommunernas betalningar för tillköp, skolskjutsverksamhet etc. som faktureras) kan identifieras. Det innebär risk för dubbelräkning av vissa kostnader, med överskattning av totalkostnaden och därmed underskattning av subventionsgraden som följd.

En svaghet med måttet är att samma faktiska kostnad för den upphandlade trafiken leder till olika bruttokostnad för kollektivtrafikmyndigheten, beroende på om de avtal som slutits med operatörerna är så kallade brutto- eller nettoavtal. Betydelsen av brutto- respektive nettoavtal är olika stor i olika län, vilket minskar jämförbarheten.

Det är svårt att finna en tydlig gemensam nämnare för länen med högst subventionsgrad; Södermanland, Västernorrland och Östergötland.



# Utvecklingsbehov

Utifrån källorna som har använts för indikatorerna i den här rapporten finns utvecklingsbehov identifierade. Dessa beskriver vi här.

## **Statistiska Centralbyråns räkenskapssammandrag**

Räkenskapssammandragen från Statistiska Centralbyrån är totalundersökningar baserade på kommunernas och landstingens bokslut. Tillförlitligheten kan betraktas som mycket god.

En svaghet är att inte alla betalningar avseende kollektivtrafik som görs mellan länets kommuner, landsting och kollektivtrafikmyndigheter (exempelvis kommunernas betalningar för tillköp, skolskjutsverksamhet etc. som faktureras) kan identifieras. Det innebär risk för dubbelräkning av vissa kostnader, med överskattning av totalkostnaden som följd.

En annan svaghet är att i de län där avtalens kostnader redovisas i kommunernas eller landstingens förvaltning leder samma faktiska kostnad för den upphandlade trafiken till olika bruttokostnad för kollektivtrafikmyndigheterna, beroende på vilken typ av avtal som slutits med operatörerna. Där så kallade bruttoavtal slutits tillfaller biljettintäkterna kollektivtrafikmyndigheten, som ersätter operatören för hela driftkostnaden. Där så kallade nettoavtal slutits tillfaller biljettintäkterna operatören och kollektivtrafikmyndighetens ersättning till operatören består av skillnaden mellan driftkostnad och biljettintäkter. Betydelsen av brutto- respektive nettoavtal är olika stor i olika län, vilket minskar jämförbarheten.

Ytterligare en svaghet är att linjeläggning av skolbusstrafik kan leda till underskattning av subventionsgraden.

## Trafikanalys

### *Uppgifter om personkilometer*

Personkilometer är ett mått på den sammanlagda reslängden som beräknas genom att den genomsnittliga reslängden multipliceras med antalet resor. Trafikanalys tillhandahåller exempel på medelreslängd. Uppskattningen av medelreslängder är förenad med stor osäkerhet, vilket innebär att rangordningen av länen måste tolkas med försiktighet. Alla län redovisar inte heller både tidtabellskilometer och personkilometer. Här behöver statistiken förbättras.

### *Uppgifter om antal resor*

Antal resor anges som antalet påstigningar. Viss osäkerhet finns om i vilken utsträckning kollektivtrafikmyndigheterna har rapporterat in faktiskt antal stämplingar respektive gjort korrigeringar för skattad stämplingsbenägenhet. Betydelsen av detta framgår av statistiken för Västra Götaland, som visar en kraftig ökning av antalet resor år 2011 jämfört med tidigare år. Ökningen förklaras delvis av att en mätning som gjordes under året visade lägre stämplingsbenägenhet än vad som antagits vid inrapportering tidigare år.

## Miljö- och fordonsdatabasen Frida

Till ett flertal indikatorer används miljö- och fordonsdatabasen Frida som källa. Här finns vissa utvecklingsbehov.

För att få en fullständig statistik måste alla operatörer i varje län redovisa uppgifter för alla fordonsslag och all trafik kopplad till dessa fordonsslag. I dagsläget är uppgifterna om bussarna och busstrafiken mest fullständiga. Inga uppgifter om tunnelbanan inrapporteras och inte alla operatörer rapporterar in uppgifter om sina tåg. För att indikatorerna ska avse alla fordon för all upphandlad trafik måste alla operatörer rapportera in uppgifter för samtliga fordonsslag. Dessutom måste uppgifterna om fordonskilometer och bränsleandelar m.m. uppdateras av operatörerna minst halvårsvis. Det måste också gå att särskilja fordon och trafik i den särskilda kollektivtrafiken från den allmänna kollektivtrafiken.

För att få bra skattningar av energianvändningen måste modellerna för hur effektiva olika drivmedel är regelbundet ses över och koefficienterna för energianvändningen justeras vid behov.

## Kollektivtrafikbarometern

Undersökningen omfattar idag inte samtliga län, vilket är en stor brist.

För att få mer säkra resultat på länsnivå och för att det ska vara möjligt att fördela resultaten på kön behöver antalet intervjuer per län utökas.

Mätningen av nöjdheten med kollektivtrafiken och kollektivtrafikens marknadsandel framöver behöver diskuteras, säkerställas, vidareutvecklas och kvalitetssäkras. Dessutom behöver frågeställningarna ses över. Idag frågar man efter nöjdheten med ett visst trafikbolag (t.ex. UL, Västtrafik, Karlstadbus), inte med kollektivtrafiken i länen som helhet.



### **Statistik kring infrastrukturens tillgänglighetsanpassning**

För att personer med funktionsnedsättning ska kunna använda kollektivtrafiken räcker det inte med att fordonen är anpassade, även hållplatser och bytespunkter samt vägarna till och från dessa behöver vara tillgängliga för dessa personer. Det behöver därför definieras vad som avses med fullt tillgängliga hållplatser och bytespunkter. Det finns även behov att utveckla system som samlar in och redovisar uppgifter om vilka hållplatser och bytespunkter samt vägar till och från dessa som är tillgänglighetsanpassade.

# Källor

### **Räkenskapssammandrag för kommuner och landsting**

Räkenskapssammandraget är officiell statistik från Statistiska Centralbyråns (SCB) årliga insamling av ekonomisk statistik ur kommunernas och landstingens bokslut. SCB redovisar årlig statistik på kommun-, landstings- och riksnivå om bland annat resultaträkning, balansräkning samt verksamhetens intäkter och kostnader. Uppgiftslämnare är kommunerna och landstingen. Syftet med undersökningen är att ge tillförlitlig information om kommunernas och landstingens ekonomi, utveckling och nuläge. Räkenskapssammandragen är en del av Sveriges officiella statistik.

Uppgifterna används av bland andra Nationalräkenskaperna för att göra konsumtionsberäkningar och beräkning av kommunala sektorns andel av BNP, kommuner för jämförelse av egna ekonomin med andra kommuner, SKL i intressebevakning gentemot staten, statliga myndigheter för deras uppföljning av kommunal verksamhet.

### **Statistiska Centralbyråns befolkningsstatistik**

Befolkningsstatistiken baseras på uppgifter från registersystemet Registret över totalbefolkningen (RTB), som i sin tur bygger på administrativa register. Skatteverket levererar uppgifter från folkbokföringen. Befolkningsstatistiken ska belysa folkmängdens storlek och förändringar, befolkningens sammansättning samt invandring. Preliminär befolkningsstatistik produceras per månad, kvartal, halvår samt per 1 november. Befolkningsstatistiken är del av Sveriges officiella statistik.

### **Lokal och regional kollektivtrafik**

I rapporten Lokal och regional kollektivtrafik redovisar den myndighet som är statistikansvarig myndighet inom området transport och kommunikationer, Trafikanalys, årlig statistik på länsnivå om resande, trafikutbud, kostnader och intäkter. Statistiken om lokal och regional kollektivtrafik i Sverige ingår ämnesmässigt i transporter och kommunikationer men har ännu inte ansetts ha den kvalitet som krävs för att ingå i den officiella statistiken.

Statistiken är begränsad till hur de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKTM) tillhandahåller samhällsstödd kollektivtrafik i respektive län och av-

ser all utförd linjelagd trafik med buss, tåg, spårväg, tunnelbana och fartyg. Den lokala och regionala kollektivtrafik som sedan 1 januari 2012 får bedrivas på kommersiell basis ingår således inte.

Uppgifter om antal resor, personkilometer, utbudskilometer och med vilken ekonomi verksamheten bedrivs redovisas i rapporten. Undersökningens syfte är att belysa utvecklingen av den delvis samhällsfinansierade kollektivtrafiken i riket och i respektive län: vilken service som erbjuds, till vilken kostnad, och hur tjänsterna nyttjas av medborgarna.

Uppgiftslämnare är RKTM i samtliga län. De tillfrågas en gång om året om utbud, ekonomi, antal resor och personkilometer, indelat efter trafikeringsform. Uppgifterna publiceras årligen i form av tabeller och en rapport.

## **Kollektivtrafikbarometern**

Kollektivtrafikbarometern är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. Den redovisar kundupplevd kvalitet för upphandlad lokal och regional trafik per regional kollektivtrafikmyndighet och trafikupphandlande bolag. Undersökningen bygger på telefonintervjuer med allmänheten. I undersökningen telefonintervjuas ett statistiskt urval av svenska folket mellan 15 och 75 år, både de som använder kollektivtrafiken och de som inte gör det. I undersökningen 2012 genomfördes 51 200 intervjuer. Antalet intervjuer för länen varierar mellan 1 200 (Blekinge, Gotland, Halland, Kalmar, Kronoberg, Södermanland, Örebro, Västmanland) och 9 000 (Skåne). I undersökningen 2012 saknas Östergötlands län och Jämtlands län.

## **Frida**

Frida är en miljö- och fordonsdatabas som redovisar fordonsstatistik avseende miljö, tillgänglighet, säkerhet och trygghet på olika nivåer såsom operatör, affärsområde, trafikslag, län, depå, avtal mm. Data kan även summeras till nationella indikatorer. Uppgiftslämnare är trafikoperatörerna. I Frida ingår samtliga fordonsslag dvs. buss, personbil, spårvagn, tåg och tunnelbana samt fartyg. Indikatorerna som valts ur Frida avgränsas i dagsläget till buss. I uppgifterna avseende 2012 saknas vissa uppgifter från Blekinge län.

# Definitioner

## Allmänhetens nöjdhet

### Definition

Allmänhet: Med allmänhet avses både de som rest med kollektivtrafiken och de som inte gjort det.

Frågan: Hur nöjd är du sammanfattningsvis med trafikbolag XX? De intervjuade fick göra en bedömning på en femgradig skala där 1 motsvarade mycket missnöjd, 2 missnöjd, 3 varken nöjd eller missnöjd, 4 nöjd och 5 mycket nöjd.

Nöjd: De som besvarat frågan med 4 (nöjd) eller 5 (mycket nöjd).

### Källa

Uppgifterna om andel nöjda bland allmänheten har hämtats från Kollektivtrafikbarometern. Östergötlands län och Jämtlands län ingår inte i undersökningen 2012.

## Beläggning

### Definition

Beläggningen är kvoten mellan antalet personkilometer (definition se nedan) och antalet utbudskilometer (definition se nedan).

### Källa

Se under Personkilometer respektive utbudskilometer nedan.

## Energianvändning

### Definition

För varje avtal och fordon anges sträckan som fordonet körs och operatörerna skattar bränsleandelen för respektive drivmedelssort. Utifrån givna energianvändningskoefficienter kan den totala energianvändningen skattas. Uppgifter uppdateras minst halvårsvis.

### Källa

Uppgifterna om fordonens drivmedel- och energianvändning har hämtats från miljö- och fordonsdatabasen Frida. I uppgifterna för 2012 saknas Blekinge Län.



## Fordonskilometer

### Definition

För varje avtal och fordon anges den totala sträcka som fordonet körs inklusive framkörning, tomkörning etc., även kallad fordonets körkilometer. Uppgifter uppdateras minst halvårsvis.

### Källa

Uppgifterna om fordonens drivmedel- och energianvändning har hämtats från miljö- och fordonsdatabasen Frida. I uppgifterna för 2012 saknas Blekinge Län.

## Förnybara drivmedel

### Definition

Som förnybara drivmedel räknas biodiesel, biogas, el och etanol. Operatörerna skattar bränsleandelen för respektive drivmedelssort. Observera att ingen hänsyn tas till hur elen tillverkas.

### Källa

Uppgifterna om fordonens drivmedel- och energianvändning har hämtats från miljö- och fordonsdatabasen Frida. I uppgifterna för 2012 saknas Blekinge Län.

## Invånare

### Definition

Med invånare menar vi här antalet invånare i länet den 31 december 2012.

### Källa

SCB:s befolkningsstatistik.

## Marknadsandel för kollektivtrafik

### Definition

Marknadsandelen beräknas som andelen resor med Kollektivtrafik (linjelagd buss, spårvagn, tunnelbana, pendeltåg, tåg och båt) och Taxi av det totala antalet resor med Kollektivtrafik, Taxi, Bil (förare och passagerare) samt Moped\MC.

### Källa

Uppgifterna om marknadsandel för kollektivtrafik har hämtats från Kollektivtrafikbarometern. Östergötlands län och Jämtlands län ingår inte i undersökningen 2012.

## Nettokostnad

### Definition

Nettokostnad är en kommuns eller ett landstings bruttokostnad minus bruttointäkt (där riktade statsbidrag ingår) för sin verksamhet eller viss verksamhet. Kommunens eller landstingets nettokostnad för en verksamhet visar hur stor del av kostnaderna för verksamheten som är finansierad med kommunal- eller landstingsskatt plus generella statsbidrag och utjämning.

Huvuddelen av nettokostnaden utgörs av bidrag till respektive regional kollektivtrafikmyndighet/trafikupphandlande bolag, för att täcka de kostnader som inte finansieras med biljett- och periodkortsförsäljning och andra trafikintäkter (t.ex. reklamintäkter) samt statsbidrag. Därutöver har kommuner och landsting även egna kostnader för kollektivtrafik, där bland annat tillköp kan ingå.

Med nettokostnad avses här nettokostnaden för regional kollektivtrafik under kalenderåret 2012.

### Källa

SCB: räkenskapsammandrag för kommuner och landsting.

## Personkilometer

### Definition

Personkilometer är ett mått på den sammanlagda reslängden med regional kollektivtrafik i länet. Den räknas ut genom att multiplicera den genomsnittliga reslängden (medelreslängden) med antalet resor. Exempel på medelreslängd tillhandahålls av Trafikanalys. Den genomsnittliga reslängden för 2012 har skattats per riksområden (NUTS2 – Stockholm, Östra Mellansverige, Småland med öarna, Sydsverige, Västsverige, Norra Mellansverige, Mellersta Norrland, Övre Norrland) utifrån Trafikanalys resvaneundersökning (RVU). Det är dock endast i undantagsfall som de genomsnittliga reslängder Trafikanalys tillhandahåller här har använts av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, i de flesta fall har kollektivtrafikmyndigheterna själva skattat medelreslängden i länet.

### Källa

Uppgifterna om personkilometer har hämtats från Trafikanalys rapport 2013:20 Lokal och regional kollektivtrafik 2012. Trafikanalys har också lämnat uppgifter till SKL om hur antalet personkilometer fördelar sig mellan olika trafikslag.

## Resenärernas nöjdhet

### Definition

Resenärer: Med resenär avses de som reser åtminstone en gång i månaden med trafikbolag XX. Andelen resenärer varierar mellan 29 procent (Gotland) och 86 procent (Stockholms län).

Frågan: Hur nöjd är du sammanfattningsvis med trafikbolag XX? De intervjuade fick göra en bedömning på en femgradig skala där 1 motsvarade mycket missnöjd, 2 missnöjd, 3 varken nöjd eller missnöjd, 4 nöjd och 5 mycket nöjd.

Nöjd: De som besvarat frågan med 4 (nöjd) eller 5 (mycket nöjd).

### Källa

Uppgifterna om andel nöjda resenärer har hämtats från Kollektivtrafikbarometern. Östergötlands län och Jämtlands län ingår inte i undersökningen 2012.

## Resor

### Definition

Antalet resor är ett mått på antalet 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.

### Källa

Uppgifterna om antalet resor har hämtats från Trafikanalys rapport 2013:20 Lokal och regional kollektivtrafik 2012.

## Subventionsgrad

### Definition

Subventionsgraden är en kvot som visar hur stor procentuell andel av kostnaderna för länets regionala kollektivtrafik som finansieras med kommunal- och landstingsskatt plus generella statsbidrag. Täljare är landstingets nettokostnad för kollektivtrafik plus nettokostnaden för kollektivtrafik i länets kommuner. Nämnare är deras totala kostnader för regional kollektivtrafik. Den beräknas som bruttokostnaden för länets kollektivtrafik i landstinget och länets kommuner minskat med deras bidrag till kollektivtrafikmyndigheten. Detta summeras med den regionala kollektivtrafikmyndighetens kostnader. I de län där kollektivtrafikmyndigheten är en förvaltning i landstinget och länstrafikbolaget avvecklats innebär en sådan beräkning av totalkostnaden viss dubbelräkning. Där har en avstämning gjorts med respektive landsting om hur totalkostnaden ska beräknas.

### **Källa**

Uppgifterna om kommunernas och landstingens nettokostnader och bruttokostnader har hämtats från Statistiska Centralbyråns räkenskapssammandrag för kommuner och landsting.

Uppgifterna om de regionala kollektivtrafikmyndigheternas totala kostnader samt kommunernas och landstingens bidrag till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har hämtats från Trafikanalys rapport 2013:20 Lokal och regional kollektivtrafik 2012.

## **Tillgänglighet**

### **Definition**

Tillgänglighetsanpassade fordon: Fordonet ska vara utrustade med ramp/lift, audiovisuellt utrop och rullstolsplats. Alla tre kriterier måste vara uppfyllda.

### **Källa**

Uppgifterna om fordonens tillgänglighetsanpassning har hämtats från miljö- och fordonsdatabasen Frida.

## **Utbudskilometer**

### **Definition**

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. Varje vagn i ett tåg betraktas alltså som ett fordon när tidtabellskilometer räknas. (Ur Trafikanalys beskrivning av variabeln utbudskilometer).

### **Källa**

Trafikanalys statistikrapport 2013:20 Lokal och regional kollektivtrafik 2012. Trafikanalys har också lämnat uppgifter till SKL om hur antalet utbudskilometer fördelar sig mellan olika trafikslag.



## Öppna jämförelser – Kollektivtrafik 2014

---

Det här är den första utgåvan med Öppna jämförelser om kollektivtrafik. Lagstiftningen för kollektivtrafik och de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ansvar gör det angeläget att öka den politiska styrningen. Som ett led i detta publicerar Sveriges Kommuner och Landsting Öppna jämförelser.

Rapporten tar avstamp i år 2012, då förutsättningarna för kollektivtrafikens styrning ändrades i och med den nya lagstiftningen. Rapporten riktar sig till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, oavsett om kommuner eller landsting utgör myndighet.

Indikatorer inom ämnesområdena utbud och resande, miljöpåverkan, tillgänglighet, nöjdhet och ekonomi lyfts fram. Statistiken som rapporten bygger på ska tolkas med försiktighet. Rapporten är ett första försök att samla de viktigaste nyckeltalen för att stimulera till diskussion och analys i syfte att förbättra kvalitet och effektivitet.