



ÖPPNA JÄMFÖRELSE

# Kollektivtrafik 2017



Sveriges  
Kommuner  
och Landsting



ÖPPNA JÄMFÖRELSER

# Kollektivtrafik 2017

Upplysningar om innehållet:  
Sara Rhudin, sara.rhudin@skl.se

© Sveriges Kommuner och Landsting, 2018

ISBN: 978-91-7585-603-2

Text: Sara Rhudin, Bo Legerius och Stenerik Ringqvist

Foto: Casper Hedberg, Michael Folmer, Michael Erhardsson, Thomas

Henrikson, mandalaya.se, Maskot bildbyrå

Produktion: Advant Produktionsbyrå

## Förord

Det här är fjärde gången som Sveriges Kommuner och Landsting publicerar Öppna jämförelser för kollektivtrafik.

De indikatorer som används i Öppna jämförelser kollektivtrafik har valts av två anledningar. Dels för att de har betydelse för en strategisk styrning och dels för att stimulera till diskussion och ge möjlighet att lära av varandra. Jämförelserna har mottagits med intresse av kollektivtrafikens aktörer och även av andra parter inom offentlig verksamhet.

SKL har vid flera tillfällen lyft statistikens kvalitet som en utmaning, och vi arbetar för att det ska bli ökad kvalitet i de uppgifter som våra medlemmar lämnar för att jämförelserna ska kunna bli mer rättvisande.

För att få bättre kvalitet i den befintliga statistiken behöver definitioner och villkor för inrapportering utvecklas. En utveckling mot fler användbara kvalitetsindikatorer är också en nyckelfaktor för mer användbara jämförelser. Vi ser fram emot den dialog med Trafikanalys som nu har inletts för att uppnå detta.

Vi vill rikta ett särskilt tack till Svensk Kollektivtrafik för tillhandahållande av statistik. Rapporten har sammanställts av en arbetsgrupp på SKL bestående av Sara Rhudin och Bo Legerius. Kapitlet med den internationella utblicken har skrivits av Stenerik Ringqvist, RTM Konsult, på uppdrag av SKL.

Vesna Jovic

*Vd*

Sveriges Kommuner och Landsting

# Innehåll

- 7 Sammanfattning
  
- 9 Kapitel 1. Inledning
  - 9 Bristande statistik
  - 10 Olika förutsättningar
  - 11 Befolkningstäthet
  - 12 Landyta
  - 13 Subventionsgrad
  - 14 Avgränsningar
  - 15 Indikatorer
  - 15 Internationell utblick
  - 15 Ämnesområden för indikatorer
  
- 17 Kapitel 2. Utbud och resande
  - 17 Antal utbudskilometer per invånare - totalt
  - 19 Antal utbudskilometer per invånare - buss
  - 20 Antal utbudskilometer per invånare - tåg
  - 21 Beläggning - totalt
  - 23 Beläggning - buss
  - 24 Beläggning - tåg
  - 25 Kollektivtrafikens marknadsandel
  - 26 Antal resor per invånare
  
- 29 Kapitel 3. Miljöpåverkan
  - 30 Andel fordonskilometer med buss som körs med förnybara drivmedel
  - 32 Energianvändning per fordonskilometer med buss

35	<b>Kapitel 4. Tillgänglighet</b>
35	Andel tillgänglighetsanpassade bussar
36	Resultat
39	<b>Kapitel 5. Nöjdhet</b>
40	Andel nöjda bland allmänheten
40	Resultat
41	Andel nöjda bland resenärer
42	Resultat
45	<b>Kapitel 6. Ekonomi</b>
45	Nettokostnad per invånare
48	Nettokostnad per utbudskilometer
51	<b>Kapitel 7. Internationell utblick</b>
51	Förutsättningar för jämförelse med andra länder
52	Jämförelse av utveckling på nationell nivå
58	Slutsatser
59	<b>Bilaga 1. Källor kapitel 2-6</b>
61	<b>Bilaga 2. Källor kapitel 7</b>
62	<b>Bilaga 3. Definitioner</b>





# Sammanfattning

Det här är den fjärde utgåvan av Öppna jämförelser om kollektivtrafik. Sveriges Kommuner och Landsting tar sedan 2006 fram Öppna jämförelser inom flera olika verksamhetsområden. Områden som jämförs, förutom kollektivtrafiken, är bland andra hälso- och sjukvården, grund- och gymnasieskolan samt trygghet och säkerhet.


Den här rapporten innehåller statistik från 2016. Tanken med de utvalda nyckeltalen är att de ska vägleda den politiska styrningen. Syftet är också att stimulera till diskussion och analys för att förbättra kvalitet och effektivitet. Öppna jämförelser kollektivtrafik används, om än i olika omfattning, och vi märker att utvecklingen av jämförelser av kollektivtrafik är efterfrågad.

Det finns flera utmaningar med att göra Öppna jämförelser för kollektivtrafik. Förutsättningarna för kollektivtrafik ser väldigt olika ut runt om i landets län. Det är ett ofrånkomligt faktum att en hög befolkningstäthet ger goda förutsättningar för ett högt resande.

Kommuner och landsting satsar mycket på kollektivtrafik. Resandet har på många ställen potential att öka. Satsningarna går i linje med det fördubblingsmål som kollektivtrafikbranschen har kommit överens om. Kollektivtrafiken är ett medel för att uppnå andra mål i samhället. Miljö och tillgänglighet för funktionshindrade är områden med högt satta politiska målsättningar. Kollektivtrafiken bidrar till detta.

Öppna Jämförelser kollektivtrafik baseras på befintlig statistik från Svensk Kollektivtrafik, Trafikanalys och Statistiska Centralbyrån. Den bristande kvaliteten i vissa av källorna beror både på olika definitioner och gränsdragningar samt ett för litet statistiskt underlag för att möjliggöra relevanta jämförelser. Här är en utveckling helt nödvändig och styr möjligheten att fortsätta göra jämförelser. Siffrorna behöver därför användas med försiktighet.

I denna rapport lyfter vi fram 15 indikatorer inom samma fem ämnesområden som tidigare: utbud och resande, miljöpåverkan, tillgänglighet för funktionshindrade, nöjdhet och ekonomi. Utöver detta ingår en internationell jämförelse med Norden i fokus.



Förutsättningarna för kollektivtrafik ser väldigt olika ut runt om i landets län.



# Inledning

Syftet med Öppna jämförelser generellt 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. Att jämföra och analysera kvalitet, resultat och kostnader på länsnivå är ett effektivt sätt att lära av varandra och stimulera till förbättringsarbete.

SKL vill med Öppna Jämförelser kollektivtrafik erbjuda ett verktyg för den politiska styrningen av kollektivtrafiken. Den begränsade mängden indikatorer ringar in de områden som är av störst betydelse. På så sätt ökar också kunskapen om kollektivtrafikens bidrag till samhällsnyttan.

## Bristande statistik

Det finns i vissa fall betydande brister i statistiken, som det måste tas hänsyn till vid jämförelse och analys. Statistikens kvalitet är en nyckelfråga som är beroende av flera parter roller, insatser och uppdrag. Statistiken om kollektivtrafik behöver utvecklas i dialog med branschen. Förändringar i statistiken väntas framöver. Hur förändringarna faller ut kommer att bli avgörande för om Öppna jämförelser kan fortsätta publiceras.

Indikatorerna i Öppna jämförelser för kollektivtrafiken finns även tillgängliga i kommun- och landstingsdatabasen Kolada ([www.kolada.se](http://www.kolada.se)).

Läs mer på kommun-  
och landstingsdatabasen:  
[www.kolada.se](http://www.kolada.se)



Landets olika förutsättningar påverkar kollektivtrafiken.

## Olika förutsättningar

Landets olika förutsättningar påverkar kollektivtrafiken. Länets geografiska storlek har betydelse, liksom fördelningen mellan stad och landsbygd. Annat som påverkar är invånarantal, tillväxt, trängsel, miljö och klimat. Indikatorerna i denna rapport kan användas i diskussioner om prioriteringar, effektiviseringar och satsningar, men måste också relatera till de regionala förutsättningarna i kombination med vad man politiskt vill uppnå med kollektivtrafiken i länet. Det senare avspeglas i utformningen av de regionala trafikförsörjningsprogrammet och även i hur omfattande skattesubventioneringen av kollektivtrafiken är.

Lite drygt hälften av landets befolkning bor i storstadslänen Stockholm, Västra Götaland och Skåne samtidigt som hela 83 procent av alla resor med kollektivtrafik görs där. Men det finns också en del olikheter mellan dessa län. Stockholm är det mest typiska storstadslandet. Där finns nästan en fjärdedel av rikets befolkning men kollektivtrafikandelen är avsevärt större än så, oavsett om vi ser till andelen av utbud, resor, personkilometer eller nettokostnader. Även i Västra Götaland är andelen av utbud, resor och nettokostnader större än andelen av befolkningen, men inte andelen av antalet personkilometer. I Skåne är enbart andelen av landets personkilometer större än befolkningsandelen, medan såväl andelen av resor och utbud som nettokostnader är lägre än befolkningsandelen.

TABELL 1. Procentandelar 2016

Procentandelar av rikets befolkning, regionala kollektivtrafikresor, personkilometer, utbudskilometer och nettokostnad för kollektivtrafik i riket och vissa län år 2016.

Län	Befolkning	Resor	Person-km	Utbuds-km	Nk totalt
Skåne	13,3	10,6	16,0	11,8	10,0
Stockholm	22,7	53,2	36,5	29,5	35,8
Västra Götaland	16,7	19,5	15,6	17,6	19,7
Summa	52,7	83,2	68,1	58,9	65,6
Övriga län	47,3	16,8	31,9	41,1	34,4

Källa: SCB och Trafikanalys.

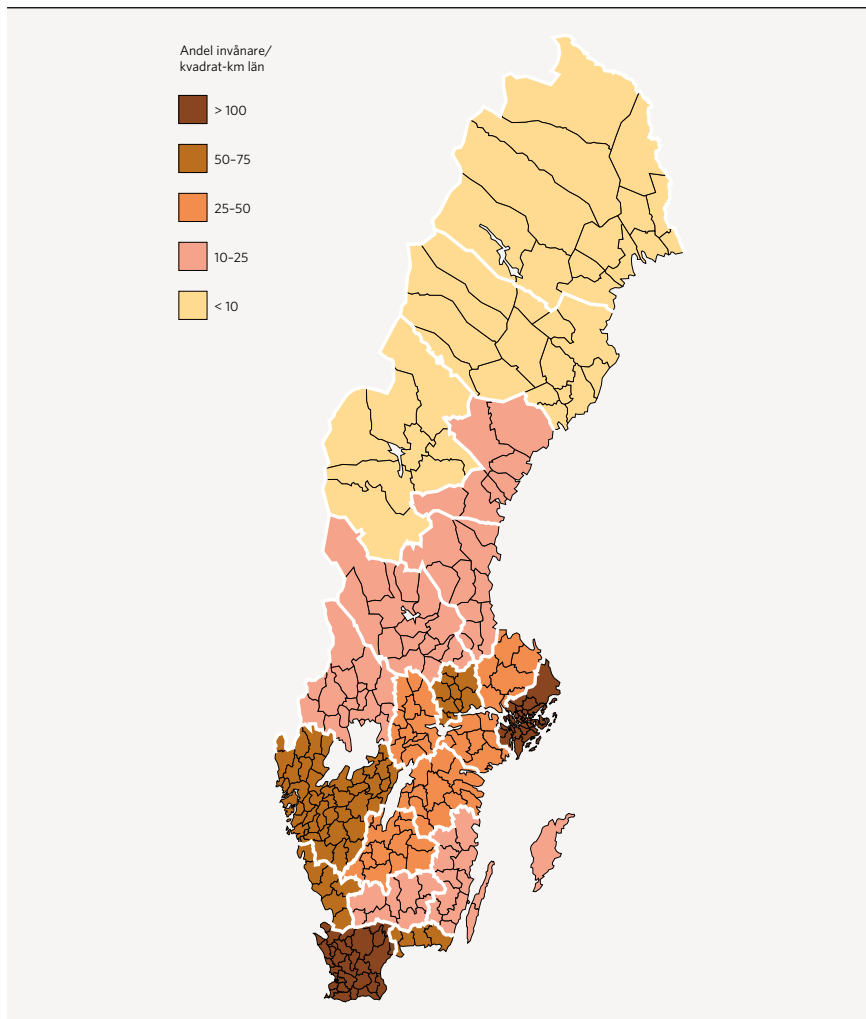
Det är en helt annan sak att bedriva attraktiv och effektiv kollektivtrafik i Norrlands inland än i storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö där människor bor tätt. I de större städerna kan beläggningen på bussar och andra fordon hållas uppe även vid hög turtäthet, vilket är bra för såväl kostnadseffektiviteten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

För att belysa hur förutsättningarna ser ut i olika län och för att ge kompletterande information om faktorer som är av betydelse för nettokostnadernas storlek redovisar vi här tre bakgrundsvariabler.

## Befolkningstäthet

Befolkningstäthet är en av de faktorer som har störst betydelse för möjligheterna att bedriva en attraktiv kollektivtrafik utan att behovet av skatte-subsventioner skjuter i höjden. Det kan illustreras med att det är betydligt enklare att upprätthålla en hög turtäthet med många betalande passagerare som föredrar att resa kollektivt i stället för med bil i Stockholms innerstad än i Norrlands inland.

DIAGRAM BAKGRUNDSVARIABEL 1. Befolkningstäthet 2016 - invånare per kvadratkilometer



Källa: SCB.

Även behovet av kollektivtrafik kan många gånger vara större i områden med tät befolkning än i glesbefolkade områden. Exempelvis är behovet av att förbättra framkomligheten för olika trafikslag större på Stockholms gator än på de norrländska landsvägarna. En välfungerande kollektivtrafik fyller en stor funktion i att minska trängseln i en storstad.

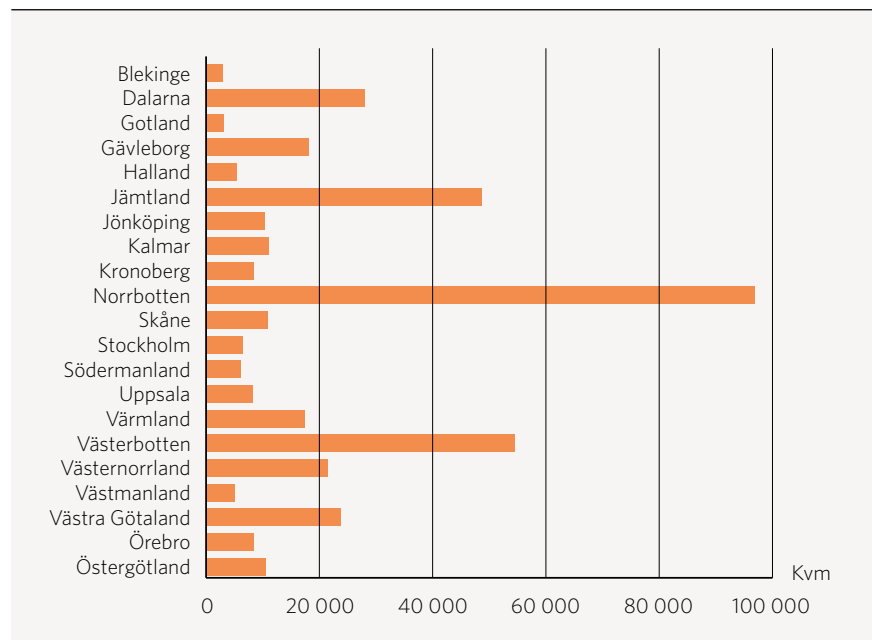
En välfungerande kollektivtrafik fyller en stor funktion i att minska trängseln i en storstad.

## Landyta



En annan faktor som har stor betydelse för möjligheterna att bedriva bra kollektivtrafik utan stora skattesubventioner är hur stor geografisk yta som kollektivtrafiken ska täcka. Ju längre avstånd mellan tätorter och mellan bostäder och arbetsplatser, desto fler utbudskilometer krävs för att upprätthålla en bra service.

DIAGRAM BAKGRUNDSVARIABEL 2. Länens landareal 2016



Källa: SCB.

Den helt övervägande delen av den regionala kollektivtrafiken framförs på land, och vi har därför valt att jämföra länens landareal. Totalarealen för hela riket är 121 108 kvadratkilometer (30 procent) större. Då ingår även inlands-vatten och havsvatten ut till territorialgränsen. Det är framförallt Gotland, Västra Götaland och Stockholm som blir större när vattenarealen inkluderas, inget län blir förstås mindre.

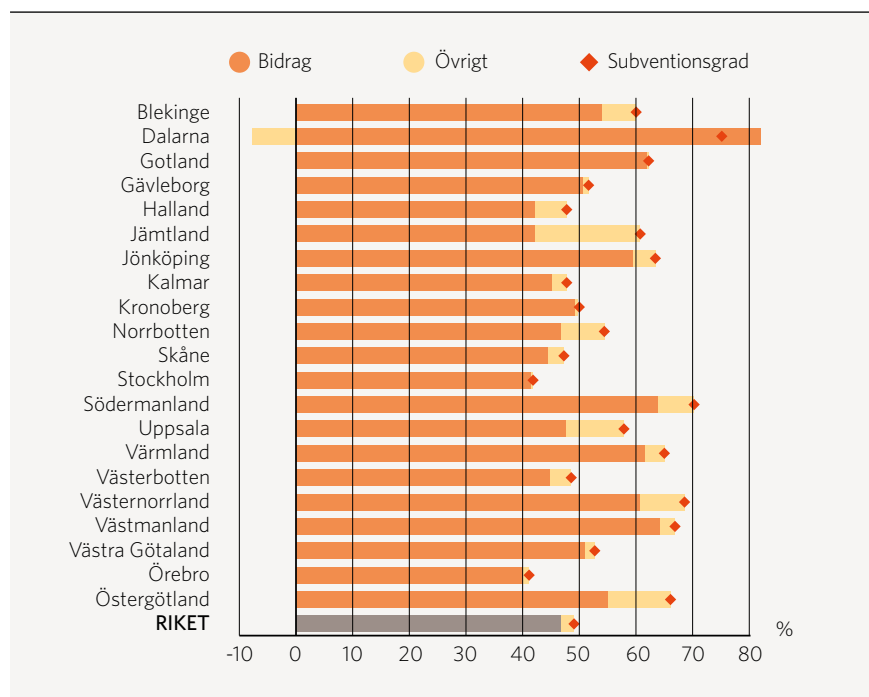
## Subventionsgrad

I vilken utsträckning som kollektivtrafiken ska subventioneras med skattemedel är en politisk fråga. Subventionsgraden avgör samtidigt hur stor nettokostnaden blir för en given total kostnad och är därför en intressant bakgrundsvariabel.

Kommunernas och landstingets bidrag till den regionala kollektivtrafikmyndigheten är inte den enda kostnaden för kollektivtrafik i länet. I många fall har kommunerna och/eller landstinget därutöver egna kostnader. I några län är summan av kommunernas och landstingets nettokostnad för kollektivtrafik mindre än bidraget till kollektivtrafikmyndigheten. Kollektivtrafikmyndigheten har endast begränsade möjligheter att påverka vilka kostnader för kollektivtrafik som kommunerna och landstinget har, utöver bidraget. Därför redovisar vi i diagrammet hur stor del av nettokostnaden som utgörs av bidrag till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

I vilken utsträckning som kollektivtrafiken ska subventioneras med skattemedel är en politisk fråga.

DIAGRAM BAKGRUNDSVARIABEL 3. Subventionsgrad 2016



Källa: SCB och Trafikanalys.



Den särskilda kollektivtrafiken; färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolresor, ingår inte i de indikatorer som redovisas här.

### Avgränsningar

I den här rapporten ingår endast allmän lokal och regional kollektivtrafik, linjelagd såväl som anropsstyrd, som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har beslutat om trafikplikt för, med grund i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Kommersiell trafik ingår inte.

Den särskilda kollektivtrafiken; färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolresor, ingår inte i de indikatorer som redovisas här. I de fall där skolresor är linjelagda, med möjlighet för allmänheten att använda mot vanlig taxa, så ingår de i statistiken.

I undersökningen Kollektivtrafikbarometern ingår inte alla län, vilket påverkar flera indikatorer.



## Indikatorer

Den här rapporten innehåller 15 indikatorer inom fem ämnesområden för jämförelserna av kollektivtrafiken i landets län. Fördelen med de utvalda indikatorerna är att de är påverkbara och tolkningsbara. Indikatorer till Öppna jämförelser ska baseras på statistik med hög kvalitet, eller på statistik som ännu inte är av tillräckligt hög kvalitet, men har potential att uppnå sådan kvalitet. Vi har i varje rapport påpekat det nödvändiga i att utveckla statistikens tillförlitlighet och kvalitet för att kunna använda den för uppföljning och analys. Denna fråga är alltså aktuell.

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.

## Internationell utblick

I kapitel 7 i denna rapport finns en internationell utblick för att tillföra fakta och inspiration till de svenska förhållandena. Ambitionen var inledningsvis att presentera jämförelser på europeisk nivå, men det visade sig falla på alltför olika definitioner och organisatoriska förutsättningar. Vi har därför gjort en avgränsning och presenterar framför allt jämförelser på nordisk nivå.

## Ämnesområden för indikatorer

I kommande kapitel presenteras indikatorer uppdelat i följande ämnesområden:

- › Utbud och resande
- › Miljöpåverkan
- › Tillgänglighet
- › Nöjdhet
- › Ekonomi
- › Internationell utblick





## Utbud och resande

*Utbudet styrs av politiska mål och ambitioner, samt av behov och ekonomi. I trafikförsörjningsprogrammen beskrivs vilket utbud länet ska erbjuda och hur sammansättningen mellan olika trafikslag ska se ut. Hur stort resande som utbudet resulterar i, avgörs av många olika faktorer som går att påverka, t.ex. linjeläggning, tidtabeller och informationsinsatser. Samtidigt påverkas resandet också av sådant som är svårare att påverka; geografi, hur fördelning mellan tätort och landsbygd ser ut, bilnehav 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**

Kollektivtrafikens servicenivå består av många delar, varav utbudets omfattning är en. Antalet utbudskilometer per invånare indikerar vilken service kollektivtrafiken erbjuder. Antalet utbudskilometer har koppling till faktorer som turtäthet och resmöjligheter, men det säger ingenting om till exempel hur många platser som finns i fordonen, vilken komfort som erbjuds eller hur tillförlitlig kollektivtrafiken är.

Hur många passagerare som färdas med kollektivtrafiken har stor betydelse för ekonomi, effektivitet, miljö och trängsel.

Både behov  
och förutsättningar  
för kollektivtrafik  
varierar mellan och  
inom länen.

#### Utbudskilometer

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

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. Skolskjutsar ingår i utbudet av allmän kollektivtrafik om de är linjelagda och öppna för allmänheten att stiga på och resa med mot betalning enligt ordinarie biljettpriser. Skolskjutsar som inte är öppna för allmänheten ingår däremot inte. Hur stor andel av skolskjutstrafiken som är linjelagd saknar SKL uppgift om.

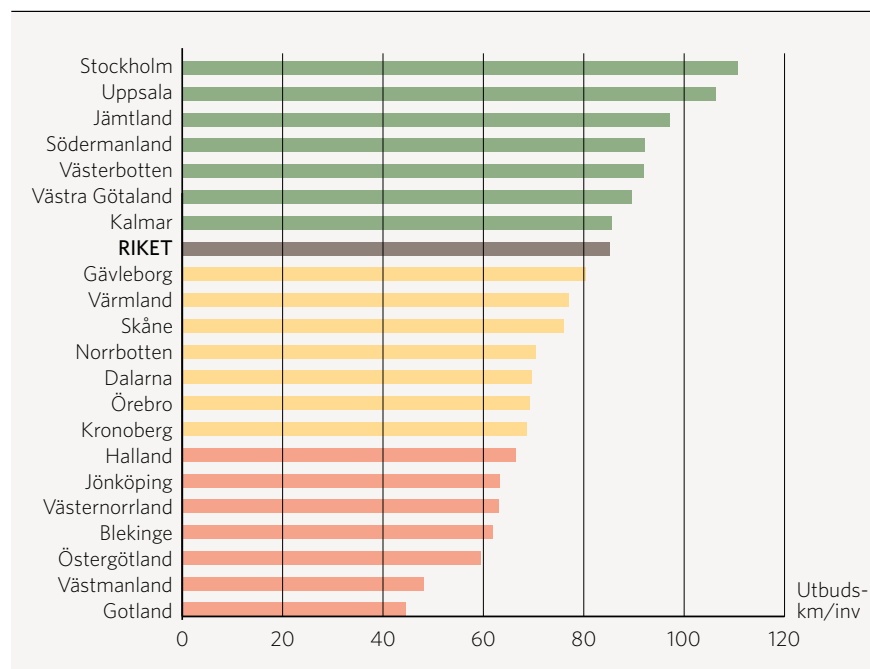
Både behov och förutsättningar för kollektivtrafik varierar mellan och inom länen beroende på skillnader i bland annat geografisk storlek, befolkningstäthet och bebyggelsestruktur. Men den regionala kollektivtrafikmyndigheten kan i hög grad påverka antalet utbudskilometer genom de krav som ställs på operatörerna i form av linjesträckning, tidtabeller etc. En alternativ möjlighet att påverka dessa faktorer är genom att inkludera incitament som premierar stort utbud i avtalen för den upphandlade trafiken. Varje kilometer som körs ökar de rörliga kostnaderna för trafiken, som exempelvis förarlön och drivmedel. Det finns på så vis 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

Resultatet är hämtat från SCB och Trafikanalys. Det största utbudet per invånare fann man år 2016 i tätbefolkade och stora län. Allra störst var utbudet i tätbefolkade Stockholm, följt av relativt tätbefolkade Uppsala och stora Jämtland. Därefter följer ganska tätbefolkade Södermanland, stora Västerbotten och Västra Götaland som är både tätbefolkat och stort.

DIAGRAM 1. Utbudskilometer per invånare totalt 2016



Källa: SCB och Trafikanalys.

Gemensamt för länen med minst utbud per invånare är att de inte har särskilt stor landyta. Det minsta utbudet finns i Gotland, följt av Västmanland, Östergötland och Blekinge.

## Antal utbudskilometer per invånare - buss

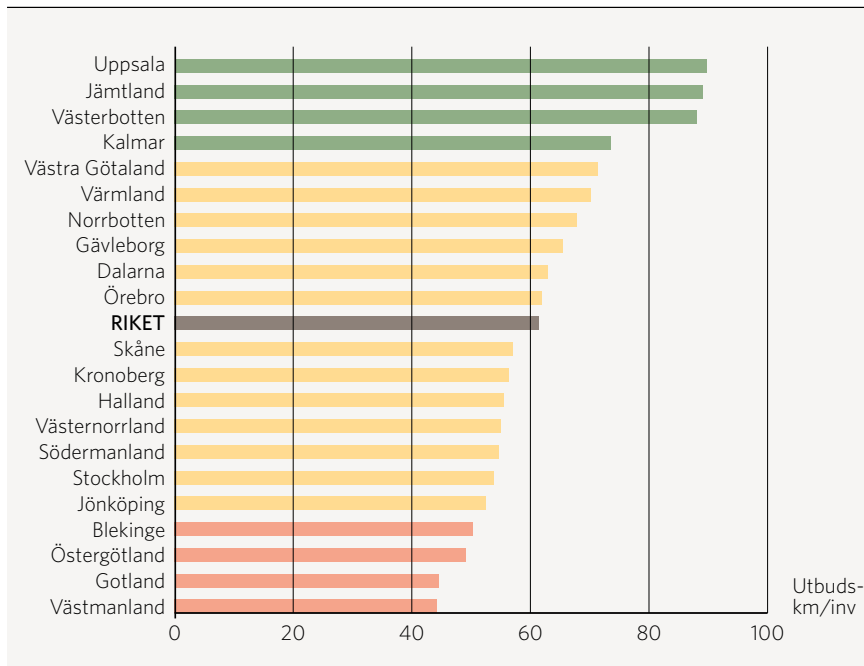
Den regionala kollektivtrafiken domineras av busstrafik, men regionaltågstrafiken har under senare år ökat betydligt mer än busstrafiken. Utbudets sammansättning av buss- och tågtrafik varierar mycket mellan länen. Det är därför intressant att jämföra utbudet av buss- respektive tågtrafik var för sig.

Den regionala kollektivtrafiken domineras av busstrafik.

### Resultat

Resultatet är hämtat från SCB och Trafikanalys. Bussutbudet per invånare är drygt dubbelt så stort i länen med störst bussutbud som i det med minst. En tredjedel av länen ligger samlade med ett utbud på mellan 50 och 60 utbudskilometer per invånare, men det finns också flera län där bussutbudet är mindre än 50 utbudskilometer per invånare.

DIAGRAM 2. Utbudskilometer buss per invånare 2016



Källa: SCB och Trafikanalys.

Liksom när det gäller det totala utbudet kännetecknas länen med störst bussutbud av att de antingen är stora till ytan eller tätbefolkade. Ett gemensamt kännetecken för de län som har minst bussutbud är att de är relativt små till ytan och här återfinns vi inte något av storstadslänen. Tätbefolkade Stockholms län återfinns, kanske något förvånande, på den undre halvan av listan. Det förklaras av att man har mycket annat utbud och att man satsat mycket på andra transportslag med större kapacitet.

## Antal utbudskilometer per invånare - tåg

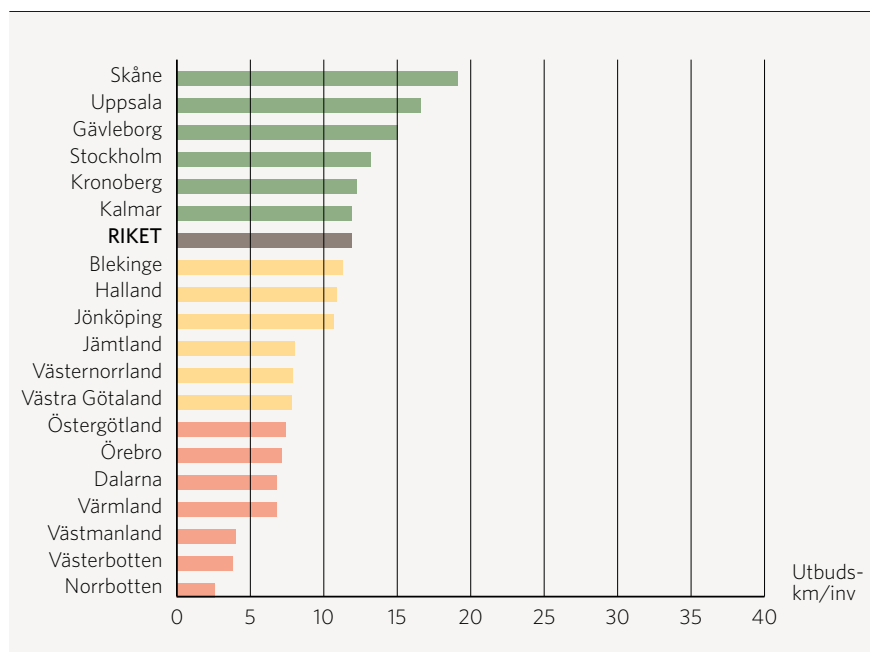


Utbudets sammansättning ser olika ut i olika län. Här redovisas därför antalet utbudskilometer för tågtrafik separat. Vi har tidigare i många sammanhang påtalat den bristfälliga kvaliteten i tågstatistiken. Tidigare har uppgift om tågutbudet helt saknats från flera län, i förra Öppna jämförelser kollektivtrafik 2016 (avseende 2015) saknades statistik för Södermanland och Örebro.

### Resultat

Resultatet är hämtat från SCB och Trafikanalys.

DIAGRAM 3. Utbudskilometer tåg per invånare 2016



Källa: SCB och Trafikanalys.

Notera: Södermanlands uppgifter är exkluderade på grund av osäkerhet i uppgifterna.

Störst tågutbud fanns enligt statistiken i Pågatågens Skåne, följt av långpendlingslänen Uppsala och Gävleborg. Båda dessa län har relativt omfattande tågpendling till Stockholm, som för övrigt återfinns på femte plats. Betydligt mindre tågutbud visar statistiken för bland annat de glesbefolkade länen Norrbotten, Västerbotten och Dalarna. På Gotland finns inte något tågutbud.

## Beläggning - totalt

Beläggningsen är en nyckelfaktor ur flera perspektiv. Om vi förutsätter att alternativet för de flesta som reser med kollektivtrafiken är att köra bil, innebär det att kollektivtrafiken bidrar mer till att minska såväl människans miljö- och klimatpåverkan som trängseln på gatorna och trafikbullret ju högre beläggningsen är.

En hög beläggning är också positivt för kollektivtrafikens ekonomi. 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 passagerare. Det innebär att kostnaden per resa och per personkilometer minskar i takt med ökande beläggning. En ökning av beläggningsen till följd av att antalet betalande passagerare stiger resulterar dessutom i stigande biljettintäkter, vilket innebär att behovet av skattesubvention minskar. 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.

Beläggningsen kan också bli för hög. En linje som ofta körs med en beläggning nära den maximala innebär risk för att extra fordon måste sättas in på de turer då antalet påstigande blir fler än väntat. Dessutom är stor trängsel och väntan på en extra buss eller liknande negativt för den enskilde och kan försvåra strävan att locka nya resenärer.

En rad för kollektivtrafikmyndigheten svårpåverkade faktorer, exempelvis befolkningstäthet, bilinnehav och behovet av stads- respektive landsbygds- trafik, har stor betydelse för möjligheten att uppnå en hög beläggning. Men de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har samtidigt stora möjligheter att påverka beläggningsen genom till exempel taxans utformning, linjeläggning, tidtabeller, informationsinsatser och kanaler för försäljning av biljetter. Det finns också faktorer av betydelse som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna inte råder över, men som de kan ha inflytande över genom politiska kanaler. Det handlar bland annat om stadsplanering, parkeringsavgifter och parkeringspolicy. Avtalsutformningen för den upphandlade trafiken har också betydelse för att få fler resenärer.

Förutsättningarna för att uppnå en hög beläggning varierar således mycket mellan och inom länen. I stadstrafik kan beläggningsen hållas uppe med tätare avgångar än på landsbygden. Högre turtäthet gör kollektivtrafiken mer attraktiv, vilket i sin tur ökar beläggningsen.

En hög beläggning är också positivt för kollektivtrafikens ekonomi.

### Beläggning

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



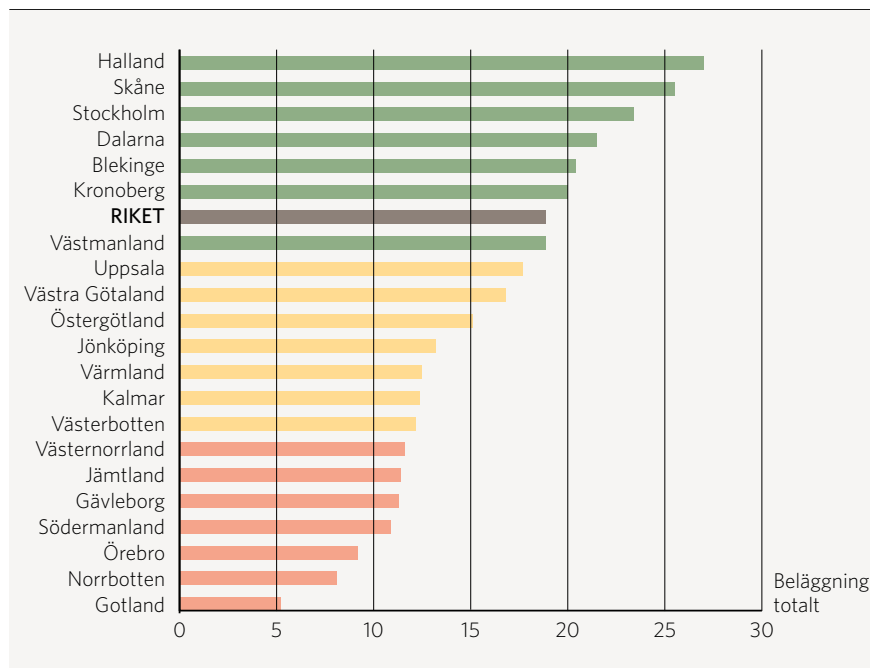
## Resultat

Resultatet för beläggning har hämtats från Trafikanalys statistik. 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.

Flest passagerare per fordon eller vagn, d.v.s. högst beläggning, kan förväntas i län med stor befolkningstäthet, där förutsättningarna för kollektivtrafik är gynnsammast. Det stämmer delvis med den bild som statistiken ger, men där finns också överraskningar. Halland, Skåne, Stockholm och Blekinge hör till våra tätast befolkade län. Det är inte lika självklart att beläggningen ska tillhöra de högsta i Dalarna eller Kronoberg.

Samma sak kan sägas om andra änden av rangordningen. Man kan inte förvänta sig att glesbefolkade Gotland, Norrbotten, Gävleborg eller Jämtland ska höra till länen med högst beläggning. Det är mer överraskande att Örebro och Södermanland hör till länen med lägst beläggning. Här bör man dock hålla i minnet att siffran för Södermanlands tågutbud är betydligt högre än man kan förvänta. Om den är överskattad så innebär det att beläggningen också är underskattad.

DIAGRAM 4. Beläggning totalt, antal passagerare per fordon/vagn 2016



Källa: Trafikanalys.



## Beläggning - buss

Busstrafik finns i samtliga län. Alla län har lämnat uppgift om både utbuds- och personkilometer för buss.

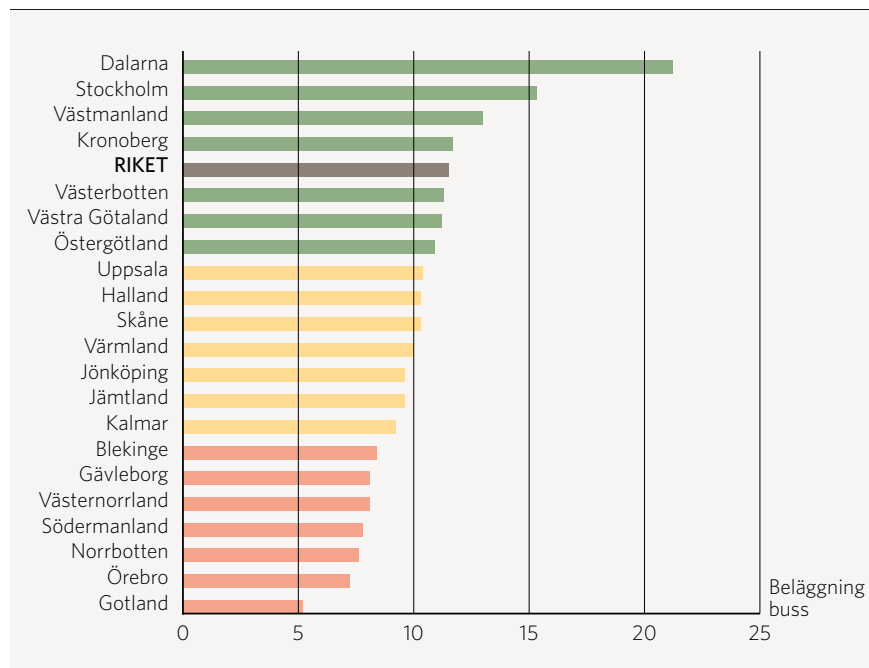
### Resultat

Resultatet för beläggning har hämtats från Trafikanalys statistik.

Landets högsta bussbeläggning fann man 2016 i likhet med tidigare år på bussarna i Dalarna, där det i genomsnitt satt 21 passagerare på bussen. Ju längre varje passagerare reser med bussen desto högre blir beläggningen. Enligt statistiken var den genomsnittliga bussresan betydligt längre i Dalarna än i något annat län, 72 procent längre än i Västerbotten där den var näst längst. Näst högst var bussbeläggningen i tätbefolkade Stockholm med 15 passagerare. Därefter följer hela tolv län där antalet passagerare var mellan nio och tretton. På Gotland stannade beläggningen på 5 passagerare per fordon, ett par färre än i Örebro. Notabelt är att flera av de tätast befolkade länen har en bussbeläggning som är mindre än genomsnittet. Det beror delvis på att genomsnittssiffran dras upp av att en stor andel av rikets resor görs i Stockholms län.

Flera av de tätast befolkade länen har en bussbeläggning som är mindre än genomsnittet.

DIAGRAM 5. Beläggning, antal passagerare per fordon buss 2016



Källa: Trafikanalys.

## Beläggning - tåg

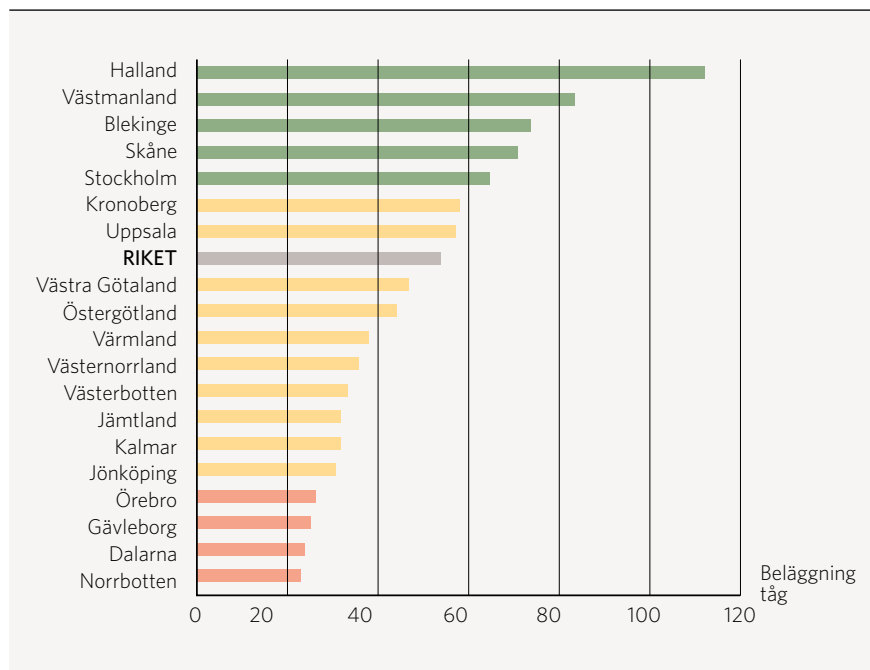


När Trafikanalys samlade in uppgifter avseende 2016 fick man för första gången de uppgifter som behövs för att beräkna beläggning på tåg från alla län där tågtrafik förekommer (det vill säga alla län utom Gotland).

### Resultat

Resultatet för tågbeläggning har hämtats från Trafikanalys statistik. De fem län som enligt statistiken har högst tågbeläggning tillhör de sex län som har störst befolkningstäthet, även om den inbördes ordningen inte är densamma som när det gäller befolkningstätheten. Det tredje befolkningstätaste länet, Västra Götaland, kommer på åttonde plats när det gäller tågbeläggning

DIAGRAM 6. Beläggning, antal passagerare per tågagn 2016



Källa: Trafikanalys.

Notera: Södermanlands uppgifter är exkluderade på grund av osäkerhet i uppgifterna.

## Kollektivtrafikens marknadsandel

Kollektivtrafikens marknadsandel är viktig att följa och analysera, eftersom marknadsandelen visar i vilken omfattning man väljer att åka med kollektivtrafiken. Indikatorn baseras på Svensk Kollektivtrafiks undersökning Kollektivtrafikbarometern. År 2016 ingick samtliga regionala kollektivtrafikmyndigheter utom Stockholm, Södermanland och Östergötland. Undersökningen baseras på för få intervjuer för att skillnaderna mellan länen ska vara tillräckligt säkra för en rangordning. Jämförelser mellan län med likartat resultat ska därför göras med stor försiktighet.

När kollektivtrafikens marknadsandel räknas ut, ses kollektivtrafik som ett alternativ till andra motoriserade resesätt, medan cykel och gång ses som komplement till kollektivtrafiken. Taxi ingår som en del av kollektivtrafikens marknadsandel eftersom taxi, ur ett hela-resan-perspektiv, ses som ett komplement till kollektivtrafiken.

Flera faktorer har betydelse för kollektivtrafikens attraktivitet. Det handlar om hur utbudet är utformat, trafikens punktlighet och kvaliteten, till exempel hur resandemiljöernas upplevs.

### Resultat

Kollektivtrafikens marknadsandel är hämtad från Svensk Kollektivtrafiks undersökning Kollektivtrafikbarometern. Marknadsandelen är i genomsnitt för hela riket 19 procent. Genomsnittet för riket påverkas naturligtvis av att storstadslänet Stockholm inte deltar i undersökningen. Därutöver finns det skillnader mellan länen, men eftersom undersökningen bygger på för få intervjuer går de flesta av skillnaderna inte att lita på, d.v.s. skillnaderna är inte statistiskt säkerställda. SKL har beräknat konfidensintervallen för 2016. Dessa visar att skillnader som är mindre än 1,8 procentenheter kan bero på slumpen. I en del fall är antalet intervjuer så få att skillnader upp emot 4 procentenheter kan bero på slumpen.

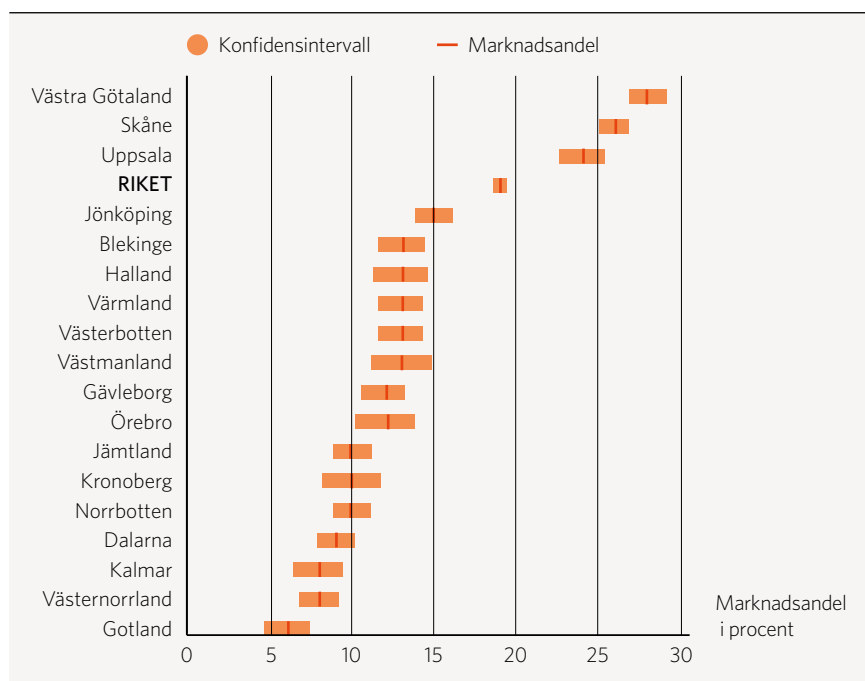
Vi kan vara säkra på att i 14 län understiger marknadsandelen 15 procent. Rangordningen i majoriteten av länen är osäker.

#### Marknadsandel

Marknadsandelen visar i vilken omfattning invånarna väljer att åka med kollektivtrafik jämfört med bilen.

Genomsnittet för riket påverkas naturligtvis av att storstadslänet Stockholm inte deltar i undersökningen.

DIAGRAM 7. Kollektivtrafikens marknadsandel 2016



Källa: Svensk Kollektivtrafik (Kollektivtrafikbarometern).

## Antal resor per invånare

### Resa

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

Kollektivtrafikbranschen har ett gemensamt mål 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. Målet är nationellt, men länsvisa mätningar av kollektivtrafikens marknadsandelar och antal resor med kollektivtrafiken är delar i att utvärdera måluppfyllelsen.

Uppgifterna om marknadsandel är osäkra. Därför redovisar vi här även antalet resor per invånare. År 2016 var antalet resor med den regionala kollektivtrafiken 30,5 procent fler än år 2006, vilket innebär en årlig ökningstakt på 2,7 procent. För att målet för år 2020 ska uppnås krävs därmed en ökning med 11,3 procent per år i genomsnitt under resten av perioden. Mycket omfattande satsningar krävs således om fördubblingsmålet ska kunna uppnås.

Antal resor är ett mått på antal påstigningar i regional kollektivtrafik<sup>1</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 (informationsinsatser, taxa, linjesträckning, tidtabeller, försäljningskanaler för färdbevis, marknadsföring m.m.) har stor betydelse för människors val att resa kollektivt. Avtalsutformningen för den upphandlade trafiken har också betydelse för hur mål om fler resenärer kan uppnås. Men även en del faktorer som är svåra att påverka spelar en stor roll, exempelvis bilinnehav, befolk-

Not. 1.

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 Regional linjetrafik.

ningstäthet, antalet orter med stor in- eller utpendling samt orter med många besökare. 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.

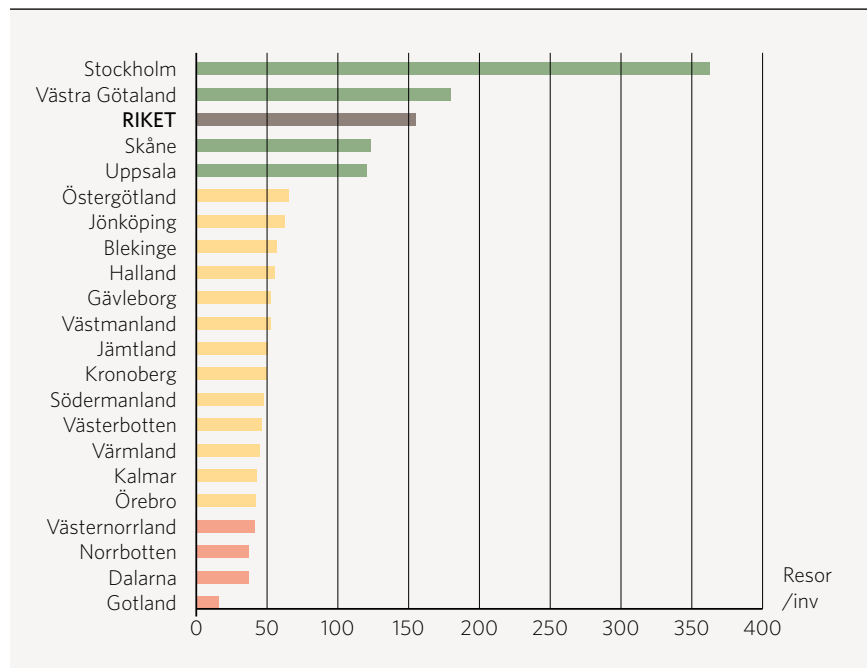
En faktor som har betydelse för hur många resor som registreras är sättet att organisera trafiken.

## Resultat

Resultatet för resor per invånare är hämtat från SCB och Trafikanalys. Indikatorn illustrerar tydligt den stora betydelse som befolkningstätheten har för benägenheten att resa kollektivt. Flest kollektivtrafikresor per invånare gjordes 2016 i Stockholms län, nästan en kollektivtrafikresa per invånare och dag. Därmed är stockholmarna de i särklass flitigaste kollektivtrafikresenärerna i Sverige. Näst oftast reser man kollektivt i vårt andra storstadslän, Västra Götaland, men antalet kollektivtrafikresor per invånare var inte fullt hälften jämfört med Stockholm. På tredje plats kom antalet kollektivtrafikresor per invånare i vårt tredje storstadslän, Skåne.

Bland de län där det gjordes minst antal resor per invånare med kollektivtrafiken dominerar betydligt glesare befolkade, exempelvis Dalarna, Norrbotten och Västernorrland. Minst antal resor per invånare gjordes på Gotland.

DIAGRAM 8. Resor per invånare 2016



Källa: SCB och Trafikanalys.



1 Frihamnen



5343

JXB 495

FYLLEN 40 ÅR!

TUTA!

SESSOR

ÅLKÄMMEN

## Miljöpåverkan

Kollektivtrafiken spelar en viktig roll för uppfyllande av målet att Sverige ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossil energi år 2030. Transportsektorns andel av växthusgasutsläppen i Sverige ligger över 30 procent. Det krävs betydande insatser för att nå de nationella målen om en minskning av transportsektorns utsläpp med 70 procent och en fossiloberoende fordonsflotta år 2030. Utvecklingen av både fordon och drivmedel har kommit långt, och det görs medvetna satsningar på kvalitetshöjningar i kollektivtrafiken som leder till att målen kan uppnås.

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 fordonskilometer förnybara drivmedel om man har en låg energieffektivitet och vice versa.

I Öppna jämförelser som SKL publicerar om miljöarbetet i landsting och regioner anges också en indikator för andel förnybart drivmedel i kollektivtrafiken. Dessa siffror finns att hämta i den rapporten och redovisas inte här. I mätningen som redovisas i Öppna jämförelser om miljöarbetet ingår även spårbunden trafik och båt. Indikatorerna i de två rapporterna kompletterar därför varandra, då vi i denna rapport avgränsar indikatorerna till trafikslaget buss.

Sverige ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossil energi år 2030.

Siffrorna för indikatorerna om miljöpåverkan i den här rapporten är hämtade ur miljö- och fordonsdatabasen Frida, som Svensk Kollektivtrafik ansvarar för. I Frida ingår buss, personbil, spårvagn, tåg och tunnelbana samt fartyg. Alla regionala kollektivtrafikmyndigheter använder Frida. Trafikoperatörerna registrerar uppgifterna i Frida på uppdrag av den trafikorganiserande aktören.

## Andel fordonskilometer med buss som körs med förnybara drivmedel

### Förnybara bränslen

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

Inom kollektivtrafiken pågår sedan ett flertal år ett aktivt arbete med att fasa ut de fossila drivmedlen. Genom att ställa krav på användning av förnybara drivmedel vid upphandling kan organisationerna påverka användandet av förnybara drivmedel i den upphandlade trafiken. En ökad andel förnybara drivmedel minskar den samhällsekonomiska kostnaden för utsläpp av växthusgaser och partiklar.

Ytterligare en orsak till den starka positiva utvecklingen är utvecklingen av nya fordon med olika sorters drivmedel.





## Resultat

Resultatet för denna indikator är hämtat från Svensk Kollektivtrafiks fordons- och miljödatabas Frida.

I genomsnitt kördes 76,7 procent av fordonskilometrarna med buss på förnybara drivmedel 2016. De senaste åren har en markant ökning skett. Andelen varierar mellan 6 procent (Gotlands län) och 95,4 procent (Stockholms län).

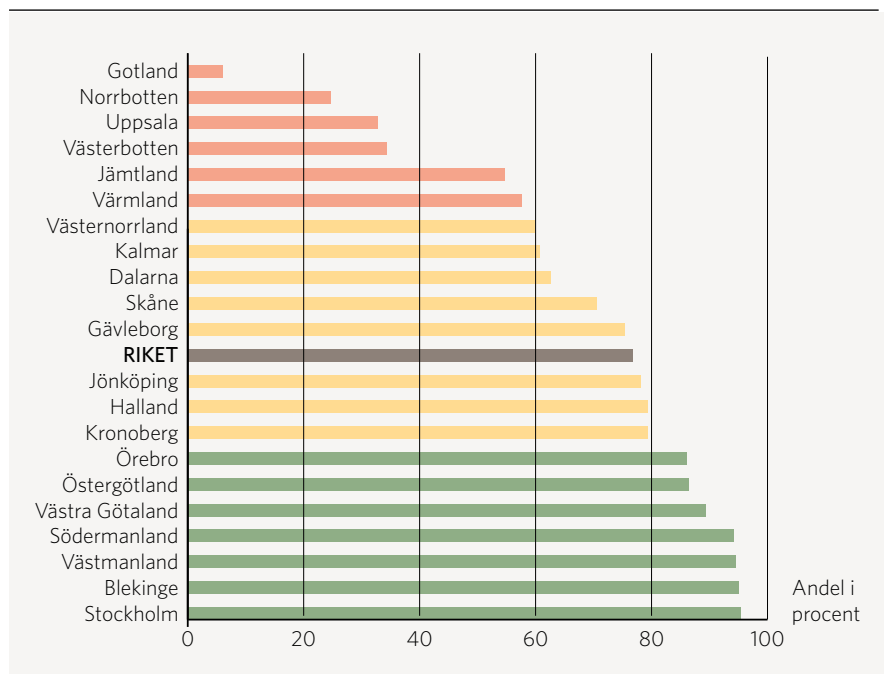
Rangordningen mellan länen påverkas bl.a. av om upphandlingar med miljökrav har genomförts eller om andra miljökrav införts. När nya upphandlingar av trafiken sker kommer andelen fordonskilometer med buss som körs med förnybara drivmedel fortsätta att öka. Många upphandlingar kommer att göras inom de närmaste åren, vilket innebär att siffrorna kan komma att ändras mycket.

I genomsnitt kördes 76,7 procent av fordonskilometrarna med buss på förnybara drivmedel 2016.

### Fordonskilometer

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

DIAGRAM 9. Andel fordonskilometer med buss som körs med förnybara drivmedel 2016



Källa: Svensk Kollektivtrafik (miljö- och fordonsdatabasen Frida).

#### Energianvändning

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

### Energianvändning per fordonskilometer med buss

En hög energieffektivitet ger goda miljöeffekter. Att köra energieffektiva fordon är viktigt för samhället. Genom att ställa funktionella krav på energianvändningen vid tecknande av trafikavtal kan de upphandlande organisationerna påverka energieffektiviteten i den upphandlade trafiken. Satsningarna på nya fordon är ett medvetet val för att nå de högt satta målen inom området. En hög energieffektivitet kan påverka driftskostnaderna positivt, eftersom mindre bränsle per fordonskilometer behövs. Det kommer på sikt att leda till att trafikeringskostnader minskar.

Det finns 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.

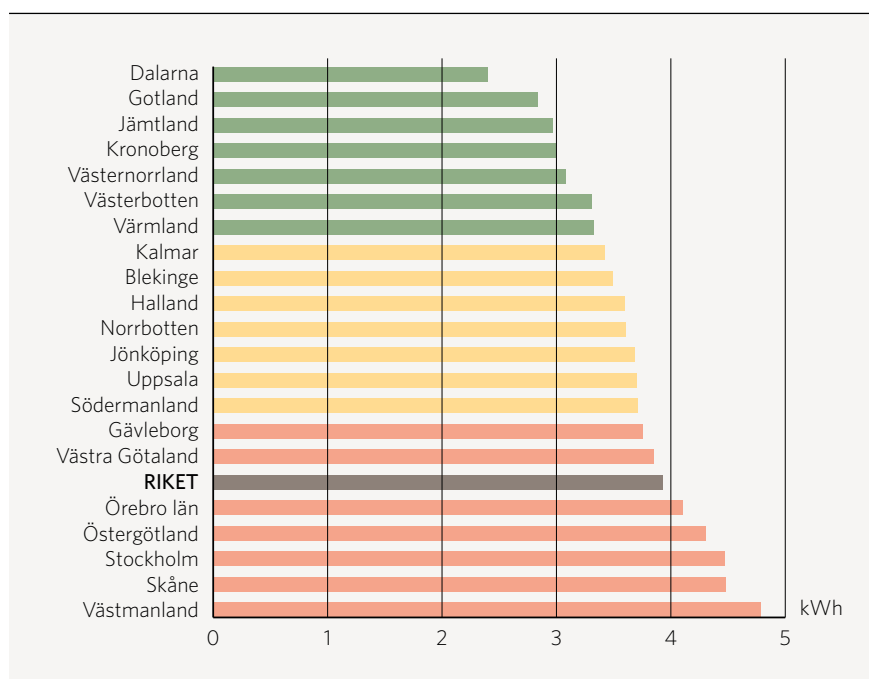


## Resultat

Resultatet för denna indikator är hämtat från Svensk Kollektivtrafiks fordons- och miljödata bas Frida. I genomsnitt används 3,9 kWh per fordonskilometer med buss. Energianvändningen varierar mellan 2,4 (Dalarna) och 4,8 (Västmanland) 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. Dessa modeller ses regelbundet över och justeras vid behov. Rangordningen mellan länen påverkas bl.a. av om stora omläggningar av trafiken har gjorts eller av förändrade prioriteringar mellan trafikslagen.

I genomsnitt används 3,9 kWh per fordonskilometer med buss.

DIAGRAM 10. Energianvändning (kWh) per fordonskilometer buss 2016



Källa: Svensk Kollektivtrafik (miljö- och fordonsdatabasen Frida).

Energianvändningen per fordonskilometer påverkas av vilken typ av trafik som bedrivs. Stadstrafik med korta sträckor och många stopp innebär en högre energianvändning 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.



STOCKHOLM  
**CITY** KOL

**VISTYR**  
**STOCKHOLM**  
SÅ LÄTER  
PLATTAN

## Tillgänglighet

*Ett av de transportpolitiska målen är att transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning. För kollektivtrafiken är det viktigt att fordonen är utformade så att de är tillgängliga för så många som möjligt.*

Genom att ställa krav på tillgänglighetsanpassning vid tecknande av avtal kan de trafikupphandlande organisationerna påverka tillgänglighetsanpassningen i den upphandlade trafiken. Genom att fler använder kollektivtrafiken kan behovet av särskilt anordnade transporter minska. Utvecklingen visar att fler och fler fordon är tillgängliga.

### Andel tillgänglighetsanpassade bussar

Svensk Kollektivtrafiks miljö- och fordonsdatabas 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. Samtliga tre kriterier måste vara uppfyllda.

Tillgänglighetsanpassningen i denna indikator avser anpassningen för vissa fysiska funktionsnedsättningar (nedsatt rörelseförmåga, syn och hörsel). Uppgifterna avser fordonens utrustning och tar inte hänsyn till infrastruktur, hållplatser och bytespunkter. Denna indikator är avgränsad till fordonsslaget buss.

För kollektivtrafiken är det viktigt att fordonen är utformade så att de är tillgängliga för så många som möjligt.

#### Tillgänglighetsanpassad buss

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



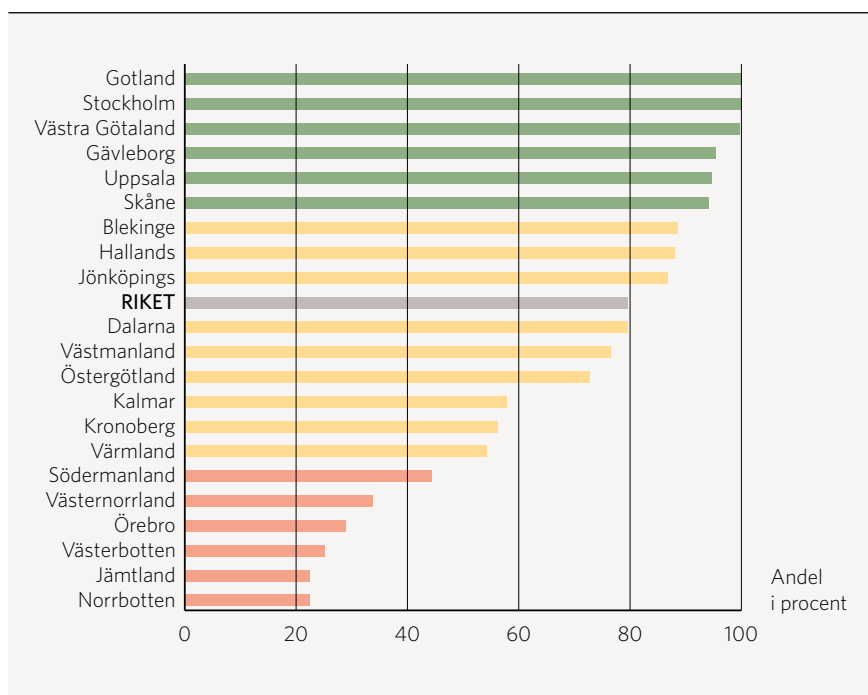
Andelen  
tillgänglighets-  
anpassade bussar  
är i genomsnitt  
79,6 procent.

## Resultat

Resultatet för denna indikator är hämtat från Svensk Kollektivtrafiks fordons- och miljödatabas Frida. Andelen tillgänglighetsanpassade bussar är i genomsnitt 79,6 procent. Ökningen går snabbt. Gotland, Västra Götaland och Skåne ligger i täten med en i stort sett helt anpassad bussflotta.

Andelen tillgänglighetsanpassade bussar varierar mellan 100 procent och 22,5 procent (Norrbotten). Variationen mellan länen är stor. Andelen tillgänglighetsanpassade fordon beror i viss mån av åldern på fordonsflottan, men även på de olika fordonstyper som används i stads- respektive landsbygdstrafik. En ändrad rangordning mellan länen över tid kan ha påverkats av att upphandlingar med tillgänglighetskrav har genomförts.

DIAGRAM 11. Andel tillgänglighetsanpassade bussar 2016



Källa: Svensk Kollektivtrafik (miljö- och fordonsdatabasen Frida).



ändas  
fara  
idolbart  
mas

anare  
ppmanar att  
na - öppna  
id handtaget.

gency  
ppener  
r requests the doors  
ed - open the hatch  
he handle downwards.

Trains that  
opening  
the 4-10




## Nöjdhet

Både allmänhetens och resenärernas nöjdhet är intressanta att följa och jämföra. Vi har därför valt att ha med två indikatorer på nöjdhet. De baseras på Svensk Kollektivtrafiks undersökning Kollektivtrafikbarometern. Undersökningen baseras på för få intervjuer för att skillnaderna mellan länen ska vara tillräckligt säkra för en rangordning. Jämförelser mellan län med likartat resultat ska därför göras med stor försiktighet.

Kollektivtrafik är en delvis samhällsfinansierad verksamhet. Det är därför av 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. En nöjd resenär fortsätter troligtvis att resa kollektivt och kanske ökar sitt resande med kollektivtrafiken. En nöjd resenär är också ofta en god ambassadör för kollektivtrafiken.

Undersökningar visar att resenärernas nöjdhet inte i sig är en drivkraft för ökat resande. Det som driver resandet mest är användbarheten, d.v.s. om utbudet passar individens resbehov samt individens kunskap om utbudet.

Alla län ingår inte i undersökningen, Stockholm, Södermanland och Östergötland har valt att inte delta. Det skulle vara önskvärt att redovisa resultaten uppdelade på kön, men på grund av de få observationerna går inte det.



En nöjd resenär är också ofta en god ambassadör för kollektivtrafiken.

**Nöjda bland allmänheten**

Med allmänhet avses både de som har rest och inte har rest med kollektivtrafiken. Nöjd avser betyget 4 och 5 på en skala 1-5.

**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. Flera olika egenskaper hos kollektivtrafiken har betydelse för hur allmänheten uppfattar den, som trafikutbud, punktlighet, övriga kvalitetsfaktorer i själva trafikeringen och resandemiljöernas kvalitet. Attityden bland allmänheten bedöms inte påverka kostnaderna för trafiken i någon högre grad.

**Resultat**

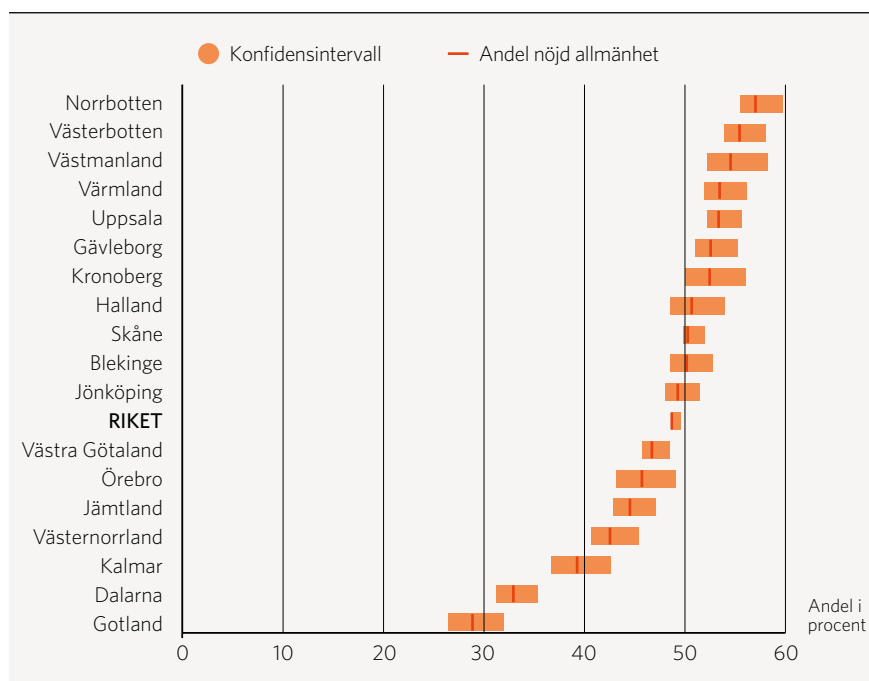
Resultatet har hämtats ur Svensk Kollektivtrafiks undersökning Kollektivtrafikbarometern. Med allmänhet avses både de som rest med kollektivtrafiken och de som inte gjort det. Andelen nöjda bland allmänheten är i genomsnitt 49 procent. Det är en liten spridning mellan länen. Resultatet baseras på olika antal intervjuer per län. Det finns skillnader mellan länen, men eftersom undersökningen bygger på för få intervjuer går många av skillnaderna inte att lita på, d.v.s. skillnaderna är inte statistiskt säkerställda. En tumregel är att skillnader mellan 2 och 6 procentenheter skulle kunna bero på slumpen<sup>2</sup>. Vi anser att resultatet baseras på ett för litet antal intervjuer per län för att lägga dessa skillnader till grund för färguppdelningen i grönt, gult och rött.

De som är nöjda är de som har angett betyg 4 och 5 på en skala från ett till 5, där betyg 1 och 2 betyder missnöjd. Betyg 1-3 redovisas inte här.



Not. 2.  
Konfidensintervallet är beräknat med konfidensgraden 95 procent.

DIAGRAM 12. Andel nöjda: Allmänheten 2016



Källa: Svensk Kollektivtrafik (Kollektivtrafikbarometern).

### Andel nöjda bland resenärer

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna och de trafikorganiserande 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 viktig, t.ex. hur man uppfattar fordonen och personalens uppträdande och också hur störningar förebyggs och hanteras. Arbetet med att få nöjdare resenärer är en ständigt pågående verksamhet som syftar till att erbjuda kollektivtrafik av god kvalitet. Med resenär avses här de som reser med kollektivtrafiken åtminstone en gång i månaden. Det är värt att notera att nöjdheten med den senaste resan ofta är högre. Argumentet för att vi i denna rapport redovisar nöjdheten för resenärer som reser åtminstone en gång i månaden är att resenärernas syn generellt sett är viktigare som politiskt styrmedel, då det ger en signal om hur väl systemet fungerar. Nöjdheten med den senaste resan ger inte samma beslutsunderlag. För mer om nöjdheten med den senaste resan, hänvisar vi till Svensk Kollektivtrafiks rapport Kollektivtrafikbarometern 2014.

Arbetet med att få nöjdare resenärer är en ständigt pågående verksamhet.



#### Nöjda resenärer

Med resenär avses den som reser med kollektivtrafiken åtminstone en gång i månaden. Nöjd avser betyget 4 och 5 på en skala 1-5.

Not. 3.  
Konfidensintervallet är beräknat med konfidensgraden 95 procent.

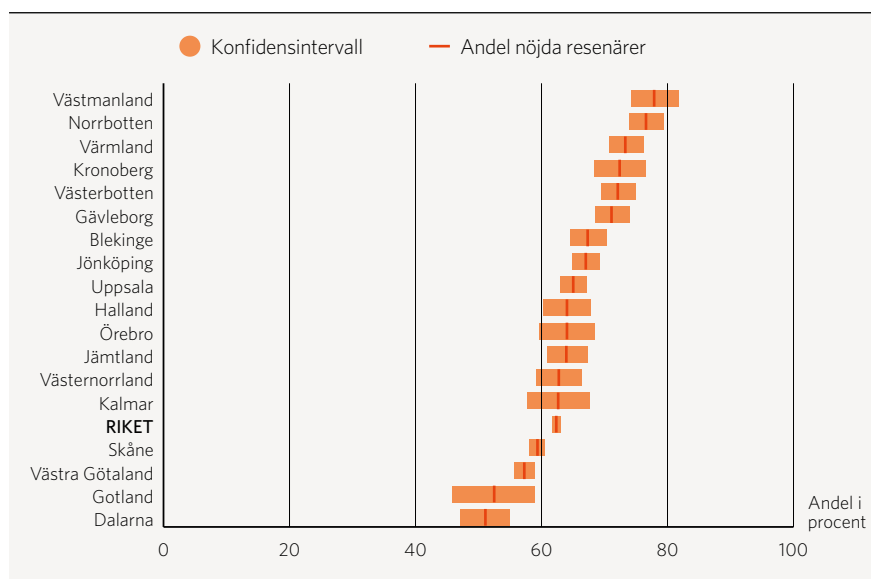
## Resultat

Resultatet har hämtats ur Svensk Kollektivtrafiks undersökning Kollektivtrafikbarometern. Andelen nöjda resenärer, det vill säga de som reser med kollektivtrafiken en gång i månaden eller mer, är i genomsnittet 62 procent. Andelen varierar mellan 51 procent (Dalarna) och 78 procent (Västmanland). Spridning mellan länen är liten.

När vi har beräknat konfidensintervallen för 2016 visar de att skillnader mellan 2,5 och 13 procentenheter skulle kunna bero på slumpen<sup>3</sup>. Vi anser att resultatet baseras på för litet antal intervjuer per län för att lägga dessa skillnader till grund för färguppdelning i grönt, gult och rött.

De som är nöjda är de som har angett betyg 4 och 5 på en skala från ett till 5, där betyg 1 och 2 betyder missnöjd. Betyg 1-3 redovisas inte här.

DIAGRAM 13. Andel nöjda resenärer 2016



Källa: Svensk Kollektivtrafik (Kollektivtrafikbarometern).



## Ekonomi

*Ungefär hälften av kostnaderna för den regionala kollektivtrafiken i Sverige finansieras med kommunal- och landstingsskatt. Det betyder att den i påtaglig utsträckning konkurrerar med vård, skola och omsorg om skattebetalarnas pengar.*

### Nettokostnad per invånare

Nettokostnaden är ett mått på hur mycket samhället satsar på 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.

En del faktorer som är svåra att påverka har stor betydelse för nettokostnaden per invånare. Det handlar exempelvis om 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 biljettpriser<sup>W</sup>, 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 är ett mått på hur mycket samhället satsar på regional kollektivtrafik.

Nettokostnaden omfattar alla kostnader för regional kollektivtrafik som kommunerna och landstinget har.

Nettokostnaden omfattar alla kostnader för regional kollektivtrafik som kommunerna och landstinget har; Huvuddelen av kommunernas och landstingets nettokostnad utgörs av bidrag till den regionala kollektivtrafikmyndigheten, för att täcka de kostnader som inte finansieras med biljett- och periodkortsförsäljning och andra rörelseintäkter (t.ex. reklamintäkter). Därutöver har kommuner och landsting även egna kostnader för kollektivtrafik, där bland annat tillköp av allmän kollektivtrafik kan ingå. Det varierar mellan länen hur kostnader för bland annat infrastruktur fördelas mellan kollektivtrafikmyndigheten, kommunerna och landstinget.





## Resultat

Resultatet för indikatorn är hämtat från SCB. I ett län, Gotland, låg nettokostnaden per invånare under 1 000 kronor år 2016. Avståndet till länet med näst lägst nettokostnad per invånare var relativt stort – lite mer än 400 kronor per invånare (drygt 50 procent) i Norrbotten. Ytterligare fem län hade en nettokostnad per invånare under 1 500 kronor.

Man skulle kunna tänka sig att länen med lägst nettokostnad per invånare kännetecknas av litet utbud, låg subventionsgrad och liten andel tågtrafik (kostnaden per utbudskilometer är betydligt lägre för buss än för tåg). Sådana förväntningar kommer dock på skam. Visserligen är Gotland det enda länet utan tågtrafik och har det näst minsta utbudet per invånare, men subventionsgraden är relativt hög. Norrbotten är visserligen det län med tågutbud där tågtrafikens andel av utbudet är minst, men det totala utbudet per invånare är medelstort och subventionsgraden är också medelhög. I Västerbotten är utbudet relativt stort, men tågandelen är liten och subventionsgraden ligger nära riksgenomsnittet.

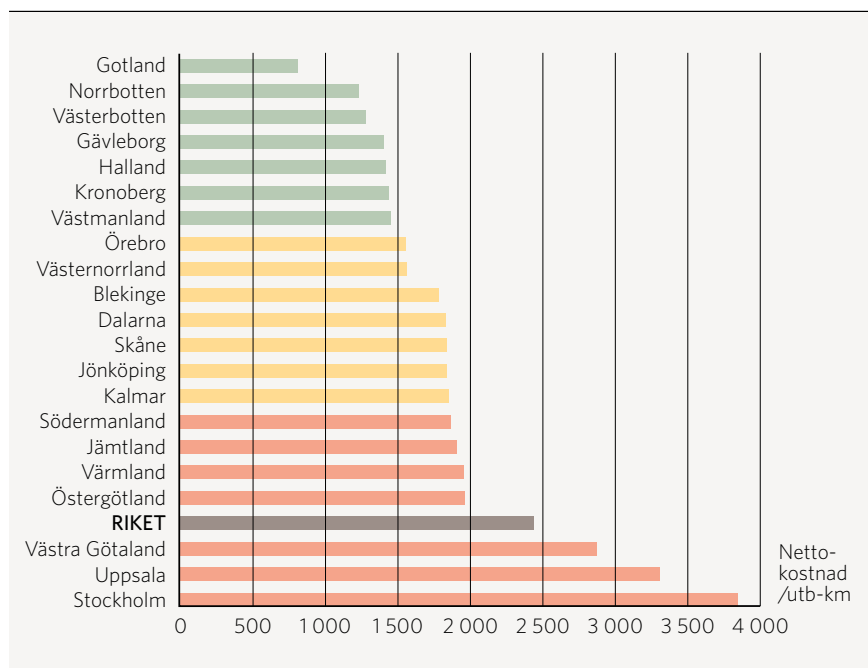
Inte heller i andra änden av skalan ser det ut riktigt som förväntat. Det är bara tre län som har högre nettokostnad per invånare än riksgenomsnittet: Stockholm har högst nettokostnad per invånare, följt av Västra Götaland och Uppsala. Stockholm är visserligen det län som har störst utbud per invånare men tågandelen i utbudet är ganska måttlig (å andra sidan har man andra dyra trafikslag som spårväg och tunnelbana i utbudet) och subventionsgraden är näst lägst i landet. Västra Götaland har relativt stort utbud per invånare och måttlig subventionsgrad samt relativt låg andel tåg.

### Nettokostnad

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

Stockholm har  
högst nettokostnad  
per invånare, följt  
av Västra Götaland  
och Uppsala.

DIAGRAM 14. Nettokostnad per invånare 2016



Källa: SCB.



## Nettokostnad per utbudskilometer

### Nettokostnad per utbudskilometer

Nettokostnaden per utbudskilometer visar hur stort belopp som invånarna i ett län i genomsnitt betalar via skattsedeln per kilometer kollektivtrafikutbud.

Nettokostnaden per utbudskilometer kan ses som ett mått på hur skattemedlen i ett län används. Nettokostnaden per utbudskilometer visar hur stort belopp som invånarna i ett län i genomsnitt betalar via skattsedeln per kilometer kollektivtrafikutbud.

Enligt Trafikanalys instruktioner och definitioner till det formulär som används för insamling av statistik över den regionala kollektivtrafiken 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 eller är ofullständig från två län (Halland och Jämtland).

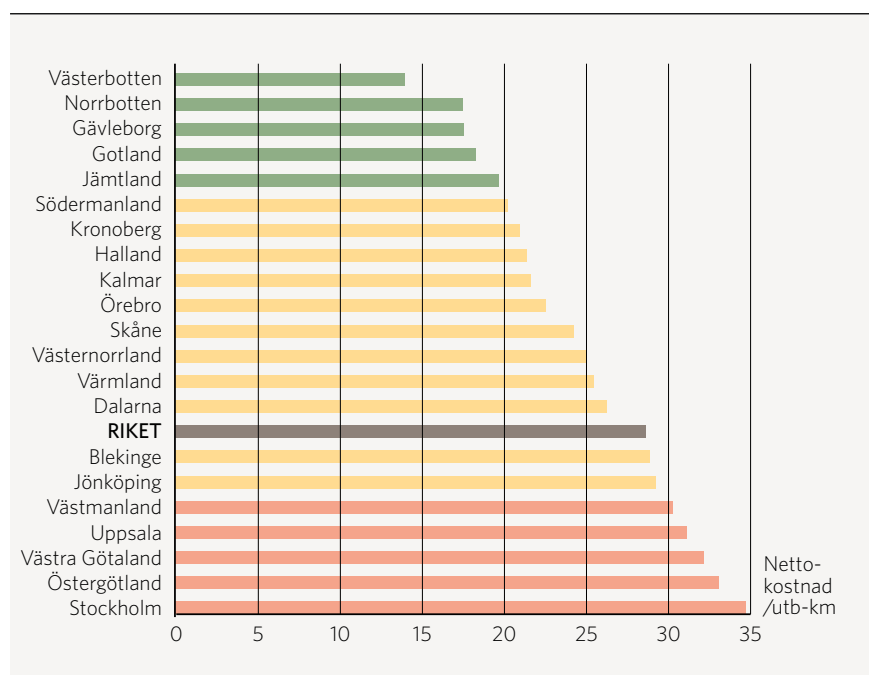
## Resultat

Resultatet för indikatorn är hämtat från SCB och Trafikanalys. Bland länen med låg nettokostnad per utbudskilometer dominerar län med gles befolkning. Det är naturligt mot bakgrund av att glesbygdstrafik tillåter högre genomsnittshastighet än i tätorter och därmed blir kostnaderna för både personal och bränsle lägre per kilometer där det är glesbefolkat.

Storstadslänen Stockholm och Västra Götaland hör till de län där kostnaden per utbudskilometer är högst. Bland länen med högst nettokostnaden per utbudskilometer återfinns också Uppsala och Östergötland, län med relativt hög befolkningstäthet och mycket tätortstrafik.

Bland länen med låg nettokostnad per utbudskilometer dominerar län med gles befolkning.

DIAGRAM 15. Nettokostnad per utbudskilometer 2016



Källa: SCB.



## Internationell utblick

*För att tillföra både fakta och inspiration till de svenska förhållandena innehåller detta kapitel en jämförelse med andra länder.*

### Förutsättningar för jämförelse med andra länder

De flesta länder redovisar någon form av statistik över kollektivtrafiken. Det är samtidigt stora skillnader beroende på ambitionsnivå, men också beroende på hur kollektivtrafiken är organiserad. Olika avgränsningar mellan statligt, regionalt och lokalt ansvar innebär också att definitionen av offentligt finansierad kollektivtrafik skiljer sig åt, liksom om kollektivtrafiken finansieras via skattebidrag eller via subventioner av biljetter, bränsle med mera. Också former för finansiering av investeringar skiljer sig åt mellan länder, där investeringskostnader för fordon och infrastruktur ofta behandlas olika i statistiken över kollektivtrafikens kostnader.

En jämförelse mellan olika länder förutsätter att likvärdiga indikatorer och definitioner används, särskilt om en jämförelse ska ske av faktiska tal avseende till exempel ekonomi. Det finns generellt svårigheter vid jämförelser mellan olika länder beroende på dels skillnader i organisation och finansiering, och dels i olika definitioner som påverkar förutsättningarna för att få rättvisande jämförelser.

Det finns generellt svårigheter vid jämförelser mellan olika länder.

Utvecklingen av kollektivtrafiken i de nordiska länderna har i stort följt samma utveckling som i Sverige.

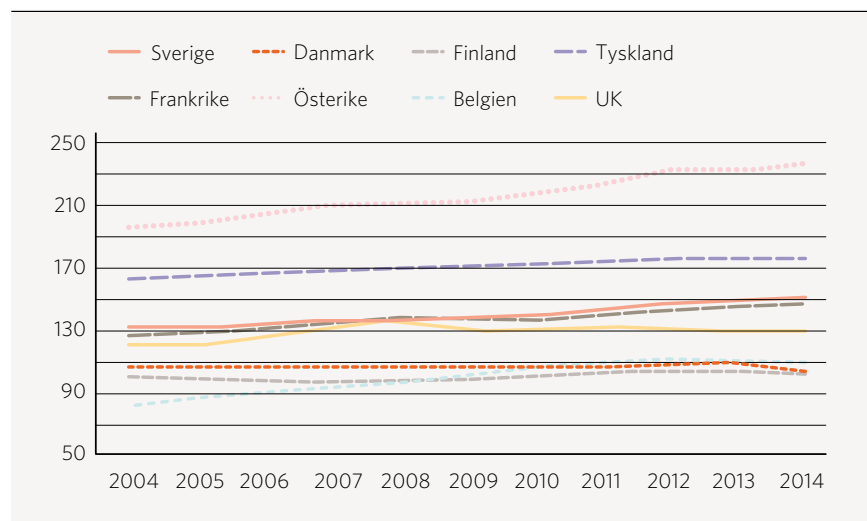
Den svenska modellen med en regional kollektivtrafikmyndighet är inte den vanliga i övriga Europa, där olika administrativa nivåer ofta hanterar olika delar av kollektivtrafiken. Olika avgränsningar mellan offentliga åtaganden och kommersiell trafik (med taxesubventioner) är en annan skillnad som gör det svårt att jämföra nyckeltal som publiceras. En kunskap om den bakomliggande situationen är därför helt avgörande för att kunna göra jämförelser. I Storbritannien (utanför London) anges ofta kostnadstäckningsgrad baserat på intäkter som inkluderar taxesubventioner och kostnader efter generella statliga bidrag som nedsatt bränsleskatt, vilket ger en avsevärt högre kostnadstäckningsgrad. I Frankrike finansieras en stor del av kollektivtrafiken via en arbetsgivaravgift (Versement Transport) som inte räknas som skattebidrag i officiell statistik. Exempelen är många och innebär i sig svårigheter att göra enkla och korrekta jämförelser.

Utvecklingen av kollektivtrafiken i de nordiska länderna har i stort följt samma utveckling som i Sverige, medan organisationen av kollektivtrafiken skiljer sig åt. Idag har dock alla nordiska länder etablerade regionala kollektivtrafikmyndigheter med lite olika uppgifter och ansvarsområden. Upphandling i konkurrens är huvudregeln och en följd av EU-lagstiftningen som har implementerats i samtliga länder. En jämförelse mellan de nordiska länderna är därför intressant och kan ge en ökad kunskap om utvecklingen i Sverige.

## Jämförelse av utveckling på nationell nivå

### Resandeutveckling

DIAGRAM 16. Resor per invånare - Urban and surburban



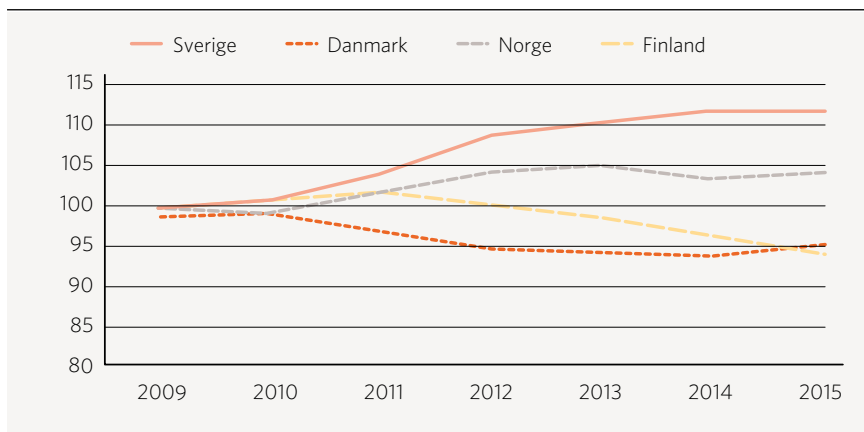
Källa: UITP Statistics Database, Local Public Transport.

Resor per invånare utgör ett globalt vedertaget mått och är neutralt oberoende av trafikslag och organisation. Framförallt kan utvecklingen över tid bedömas på ett rimligt likartat sätt genom denna statistik. Däremot kan olika geografiska avgränsningar i definition av "urban and suburban public transport" innebära att den absoluta nivån på resandet kan vara missvisande.

Utvecklingen i Sverige skiljer sig inte från en generell europeisk utveckling. Antal kollektivresor per invånare avviker inte heller från nivån i andra jämförbara länder.

## Trafikutveckling (utbudskilometer)

DIAGRAM 17. Trafikproduktion lokal och regional busstrafik (index)



Källa: Sverige: Trafikanalys, Norge: SSB, Danmark: Trafik og Byggestyrelsen, Finland: Trafikverket.

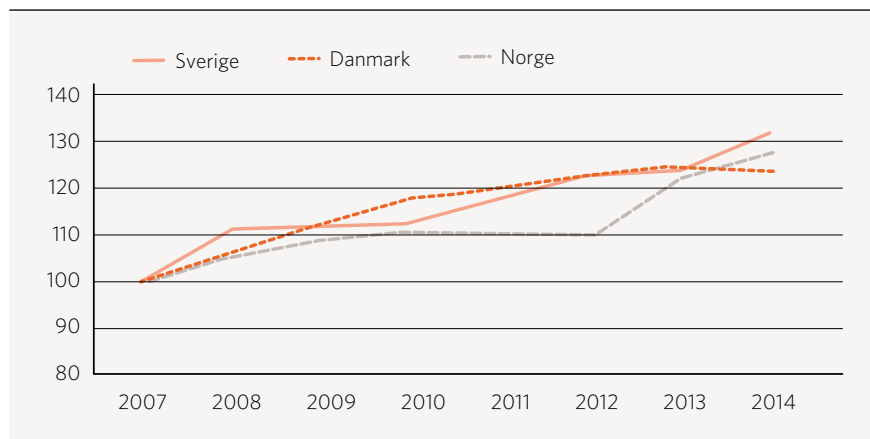
Trafikproduktion totalt i lokal och regional kollektivtrafik är svår att redovisa, som följd av olika avgränsningar och organisationsmodeller. Framförallt gäller detta järnvägstrafik som i många länder är ett statligt åtagande. Denna trafik redovisas ofta tillsammans med nationell järnvägstrafik och innebär därmed svåra avgränsningar. För spårväg och tunnelbana är uppgifter däremot enklare att jämföra, men även här krävs fördjupade analyser. För busstrafik finns möjlighet till vissa jämförelser som bedöms ge en rimligt rättvisande bild för den lokala och regionala kollektivtrafiken. Omfattningen av busstrafiken har generellt ökat mer i Sverige än i de jämförda länderna. Hänsyn har dock inte tagits till en överföring till andra färdmedel där ny spårtrafik (spårvagn/metro) påverkar senaste årens utveckling i Norge och Danmark men ändrar sannolikt inte slutsatsen att Sverige har haft störst ökning av utbudet med busstrafik.



Omfattningen av busstrafiken har generellt ökat mer i Sverige än i de jämförda länderna.

## Kostnadsutveckling busstrafik

DIAGRAM 18. Kostnadsutveckling busstrafik (index)



Källa: Sverige: Trafikanalys, Norge: SSB, Danmark: Trafik og Byggestyrelsen.

Utvecklingen av busstrafikens kostnader i Sverige, Norge, Danmark är i stort desamma.

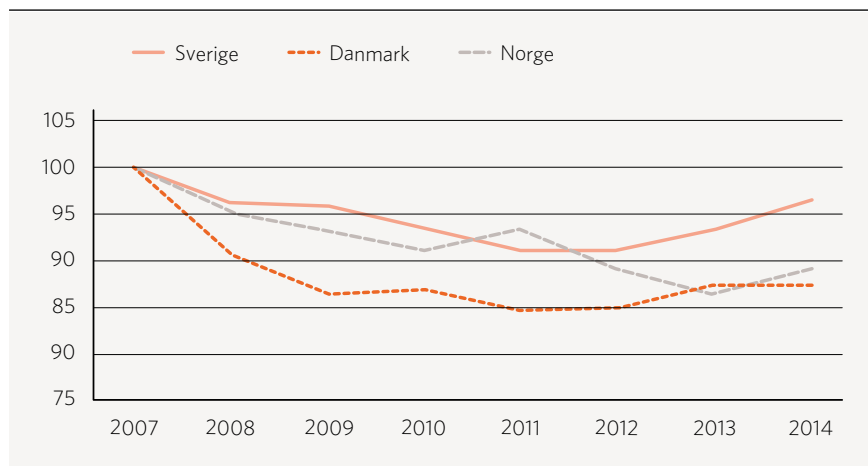
En jämförelse av kostnadsutveckling förutsätter likvärdiga definitioner. I många fall hanteras investeringar utanför kollektivtrafikkostnaden, vilket innebär att kostnader för system med stor andel investering inte blir jämförbara. Det innebär att system som spårväg och metro inte kan jämföras utan en omfattande analys av bakomliggande förutsättningar. En jämförelse av busstrafikens kostnader kan ske mellan Sverige, Norge och Danmark, eftersom struktur och ansvarsfördelning i allt väsentligt är likartad. Av denna jämförelse kan noteras att utvecklingen i stort är densamma i de tre länderna.





## Kostnadstäckning (biljettintäkter/totala kostnader)

DIAGRAM 19. Utveckling kostnadstäckning buss (index)



Källa: Sverige: Trafikanalys, Norge: SSB, Danmark: Trafik og Byggestyrelsen.

Detta mått på finansiering är ett ofta använt begrepp, men innehåller ett stort antal risker för feltolkningar. I situationer där trafikföretagen får kompensation för subventionerade biljetter räknas dessa som intäkter i företagens redovisning, men utgör en offentlig kostnad utifrån ett samhällsperspektiv. Samma problematik finns i svensk statistik där prissättning av skolkort påverkar indikatorn kostnadstäckning. Trots dessa brister är det dock intressant att analysera kostnadstäckning som ett mått på samhällets finansiering av kollektivtrafik men direkt jämförelser är svåra att genomföra. Avgränsad jämförelse för busstrafik kan ske med Norge och Danmark enligt figur genom att organisation och finansiering sker på likartat sätt. Utvecklingen är också för detta mått relativt lika i de tre länderna.

### Jämförelse mellan nordiska huvudstäder

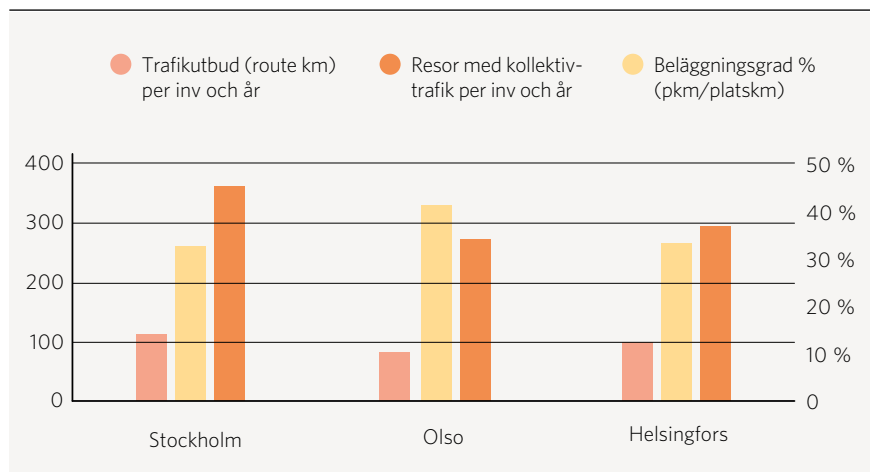
Samarbetet BEST (förkortningen står för Benchmarking European Service of public Transport) etablerades 1999 mellan de nordiska huvudstäderna och har idag nio medlemmar. I samarbetet redovisas årligen statistik över ett stort antal områden som ger intressant kunskap om utvecklingen. Genom statistik från BEST görs några jämförelser av utvecklingen i de nordiska huvudstäderna som kan ge en kompletterande bild av den nationella utvecklingen.



**BEST:**  
Benchmarking European  
Service of public Transport.

## Trafikutbud och resande

DIAGRAM 20. Utbud och resande 2016



Källa: BEST.

Resandet per invånare och år är högst i Stockholm och relativt lika mellan Oslo och Helsingfors.

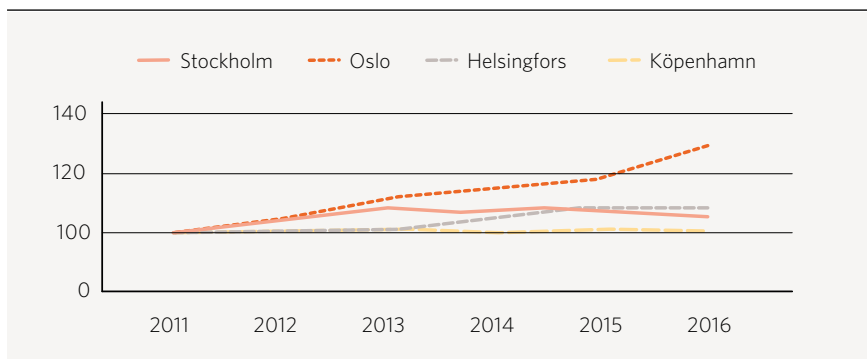
En jämförelse kan göras mellan Stockholm, Helsingfors och Oslo som har relativt lika organisatoriska förutsättningar. Köpenhamn är svårare att jämföra främst beroende på den organisatoriska uppdelningen mellan lokal och nationell nivå.

Trafikutbudet mätt som tidtabellskilometer motsvarar det utbud som erbjuds allmänheten. Stockholm och Helsingfors har ett något högre utbud än Oslo men kan förklaras av att delar av lokal tågtrafik inte ingår i statistiken för Oslo. Resandet per invånare och år är högst i Stockholm och relativt lika mellan Oslo och Helsingfors.



## Utveckling i nordiska huvudstäderna

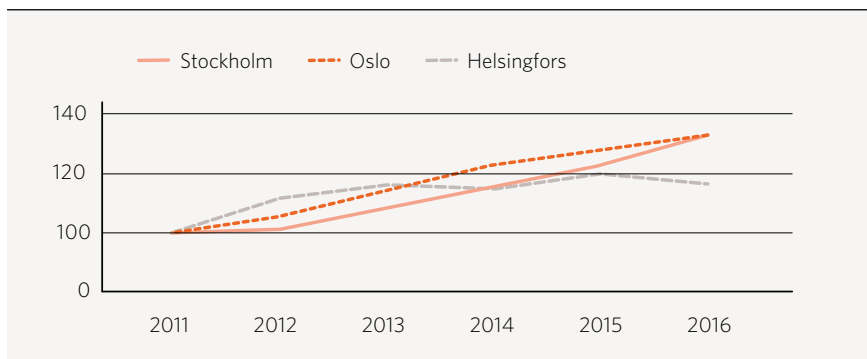
DIAGRAM 21. Trafikutbud (index)



Källa: BEST.

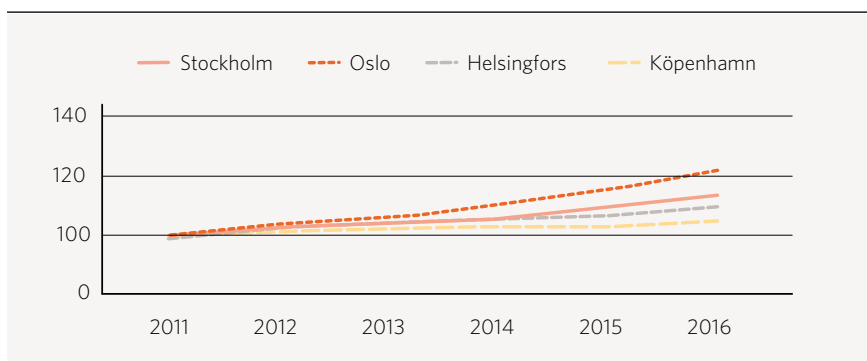
En jämförelse av utvecklingen i de nordiska huvudstäderna ger också värdefull kunskap för att bedöma utvecklingen i Sverige. Trafikutbudet har ökat i alla nordiska huvudstäderna och där Oslo haft den kraftigaste ökningen under perioden 2011–2016.

DIAGRAM 22. Skattebidrag (index)



Källa: BEST.

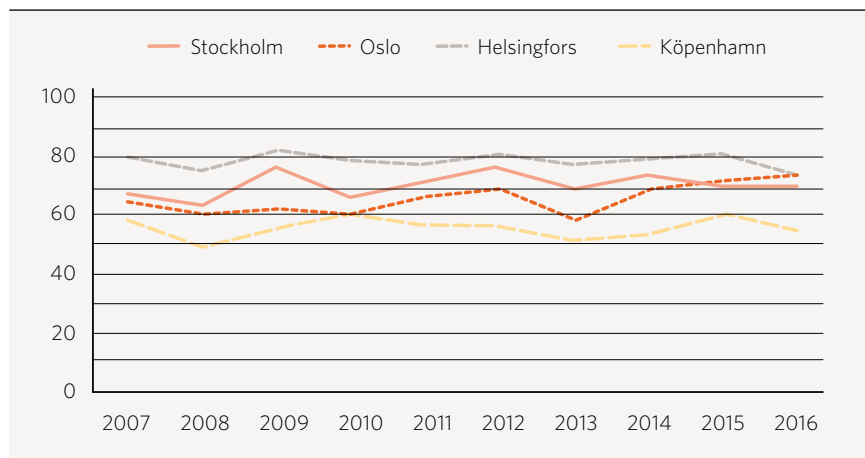
DIAGRAM 23. Totalt antal påstigande (index)



Källa: BEST.

Resandet har också ökat och i stort sett i takt med utvecklingen av trafikutbudet. Skattebidragen<sup>4</sup> har under perioden ökat relativt likartat och motsvarar den allmänna utvecklingen i Sverige.

DIAGRAM 24. Kundnöjdhet i nordiska huvudstäderna



Källa: BEST.

Helsingfors har haft den högsta kundnöjdheten.

Som en del i samarbetet inom BEST redovisas omfattande kundundersökningar inom ett antal områden. Kundnöjdheten har över tid varierat något men Helsingfors har haft den högsta kundnöjdheten.

En direkt jämförelse med den svenska versionen Kollektivtrafikbarometern är inte möjlig, då både urval och frågeställningar varierar.

## Slutsatser

Vid en jämförelse med övriga nordiska länder kan vi konstatera att utvecklingen i Sverige inte avsevärt skiljer sig från utvecklingen i de övriga nordiska länderna.

Trafikutbudet har ökat mest i Sverige på nationell nivå, medan Oslo haft den kraftigaste utbyggnaden och också resandeutvecklingen av de nordiska huvudstäderna. Kostnadsutvecklingen har varit högre än utbudsökningen i alla nordiska länderna och med liknande utveckling både nationellt och i huvudstäderna.

Genom fördjupade analyser av tillgänglig statistik kan värdefull kunskap erhållas men kräver att de olika förutsättningarna beaktas i analyserna. Som en väsentlig del i BEST samarbetet ingår denna form av jämförelser och som huvudstäderna använder i utvecklingen av kollektivtrafiken.

Not. 4.  
Köpenhamn ingår inte i jämförelsen av skattebidrag med hänsyn till ett uppdelat ansvar mellan regional och nationell nivå.

# Källor kapitel 2-6

## 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, av kommuner för jämförelse av den egna ekonomin med andra kommuner, av SKL i intressebevakning gentemot staten och 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 en del av Sveriges officiella statistik.

## Regional linjetrafik

I rapporten Regional linjetrafik (tidigare Lokal och regional kollektivtrafik) redovisar den myndighet som är statistikansvarig inom området transport och kommunikationer, Trafikanalys, årlig statistik på länsnivå om resande, trafikutbud, kostnader och intäkter.

Uppgifter om antal resor, personkilometer, utbudskilometer och med vilken ekonomi verksamheten bedrivs redovisas i rapporten. Syftet med statistiken är att beskriva omfattningen av den regionala linjetrafiken samt följa utvecklingen över tid. Uppgiftslämnare för de uppgifter vi använder är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i samtliga län. 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 ingår inte alla län.

## **Frida**

Frida är en miljö- och fordonsdatabas som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. I Frida redovisas fordonsstatistik avseende miljö, tillgänglighet, säkerhet och trygghet på olika nivåer såsom operatör, affärsområde, trafikslag, län, depå, avtal m.m. Data kan även summeras till nationella indikatorer. Uppgiftslämnare är trafikoperatörerna. I Frida ingår samtliga fordonsslag dvs. buss, personbil, spårvagn, tåg och tunnelbana samt fartyg.

# Källor kapitel 7

## UITP

UITP millennium database omfattar statistik från städer/regioner globalt. Endast Göteborg och Stockholm ingår i denna databas:

<http://www.uitp.org/MCD>

Statistics brief – Local public transport in the European Union redovisar bl.a. resandeutveckling och utgör en värdefull källa för jämförelser:

<http://www.uitp.org/statistics-brief-public-transport-in-the-EU>

## Sverige

Trafikanalys – regional kollektivtrafikstatistik:

[www.trafa.se/kollektivtrafik/kollektivtrafik](http://www.trafa.se/kollektivtrafik/kollektivtrafik)

## Norge

Statistisk sentralbyrå: [www.ssb.no](http://www.ssb.no)

Kollektivtrafikforeningen: [www.kollektivtrafikk.no](http://www.kollektivtrafikk.no)

## Danmark

Trafik- og byggestyrelsen:

<http://www.trafikstyrelsen.dk/DA/Kollektiv-Trafik/Statistik-og-data.aspx>

Trafikselskaberne:

<http://trafikselskaberne.dk/-branschindex>

<http://www.trafikselskaberne.dk/trafikselskaberne.dk/Udbud/Omkostningsindeks/Publikationer>

Passagerpulsens Forbrugerrådet Tænk:

[www.passagerpulsens.taenk.dk](http://www.passagerpulsens.taenk.dk)

## Finland

Trafikverket (Liikennevirasto) ger ut statistik och undersökningar inom trafikområdet. Statistik över kollektivtrafik redovisas i sammanfattningsrapporter på engelska. *Länk till senaste rapport.*

## BEST (Benchmarking European Service of public Transport)

Jämförelser av ett antal indikatorer sker för de medverkande städerna:

[www.best2005.net](http://www.best2005.net)

## BILAGA 3

# 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. Alla län ingår inte i undersökningen 2016.

### 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 drivmedels- och energianvändning har hämtats från miljö- och fordonsdatabasen Frida av Svensk Kollektivtrafik i oktober 2016.



## **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 drivmedels- och energianvändning har hämtats från miljö- och fordonsdatabasen Frida av Svensk Kollektivtrafik i oktober 2016.

## **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 framställs.

### **Källa**

Uppgifterna om fordonens drivmedels- och energianvändning har hämtats från miljö- och fordonsdatabasen Frida av Svensk Kollektivtrafik i oktober 2016.

## **Invånare**

### **Definition**

Med invånare menar vi här antalet invånare i länet den 31 december 2016.

### **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. Alla län ingår inte i undersökningen 2016.

## Nettokostnad

### Definition

Nettokostnad är en kommuns eller ett landstings bruttokostnad minus brutto-intäkt (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 landstings-skatt 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 affärsintäkter (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 2016.

### 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 påstigningar/resor, alternativt trafikarbetet i fordonskilometer multiplicerat med beläggningen i antal passagerare per fordon och sträcka. Exempel på medelreslängd tillhandahålls av Trafikanalys.

### Källa

Uppgifterna om personkilometer har hämtats från Trafikanalys.

## Resenärernas nöjdhet

### Definition

*Resenärer:* Med resenär avses den som reser åtminstone en gång i månaden med trafikbolag XX.

*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. Alla län ingår inte i undersökningen 2016.

## Resor/påstigningar

### Definition

Antalet påstigningar är ett mått på antalet resor i lokal och regional kollektivtrafik. Reser man tur och retur räknas det som två påstigningar/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.

## 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 den totala kostnaden för regional kollektivtrafik i länet. 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 en viss risk för dubbelräkning. Sättet att beräkna har vid behov stämts av med berört län för att bli så korrekt som möjligt utifrån tillgängliga data.

## 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.

## **Tillgänglighet**

### **Definition**

Tillgänglighetsanpassat fordon: Fordonet ska vara utrustat med ramp/lift, audiovisuellt utrop och rullstolsplats. Samtliga tre kriterier måste vara uppfyllda.

### **Källa**

Uppgifterna om fordonens tillgänglighetsanpassning har hämtats från miljö- och fordonsdatabasen Frida av Svensk Kollektivtrafik i oktober 2016.

## **Utbudskilometer**

### **Definition**

Utbudet är den sammanlagda sträcka som fordonen tillryggalägger i produktiv trafik. Det 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. För bantrafik är det tunnelbanevagnen, järnvägsvagnen, motorvagnen eller spårvagnen som är fordonet. För motorvagnar är det den minsta särkopplingsbara enheten som definieras som en vagn. (Ur Trafikanalys beskrivning av variabeln utbudskilometer).

### **Källa**

Trafikanalys.



ÖPPNA JÄMFÖRELSER

# Kollektivtrafik 2017

Det här är fjärde gången som Sveriges Kommuner och Landsting publicerar Öppna jämförelser för kollektivtrafik.

De indikatorer som används i Öppna jämförelser kollektivtrafik har valts av två anledningar. Dels för att de har betydelse för en strategisk styrning och dels för att stimulera till diskussion och ge möjlighet att lära av varandra.

I denna rapport lyfter vi fram 15 indikatorer inom fem ämnesområden: utbud och resande, miljöpåverkan, tillgänglighet för funktionshindrade, nöjdhet och ekonomi. Rapporten innehåller också en internationell utblick med nordiskt fokus.

ISBN 978-91-7585-603-2

Beställ eller ladda ner på [webbutik.skl.se](http://webbutik.skl.se)

Post: 118 82 Stockholm | Besök: Hornsgatan 20

Telefon: 08-452 70 00 | [www.skl.se](http://www.skl.se)