



Kollektivtrafik 2015



Sveriges
Kommuner
och Landsting



ÖPPNA JÄMFÖRELSER

Kollektivtrafik 2015



Upplysningar om innehållet:

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

© Sveriges Kommuner och Landsting, 2015

ISBN: 978-91-7585-367-3

Foto: Susanne Walström, Susanne Kronholm, Fancy, Johnér,
Carina Gran, Folio, Justem Johnsson, Fanny Hansson, Apelöga,
Per Hanstorp, Jörgen Wiklund, Amanda SVEED, Susanne Lindholm,
Scandinav, Lars Owesson, Casper Hedberg, Thomas Henrikson

Produktion: Advant Produktionsbyrå

Tryck: LTAB, december 2015

Förord


Det här är andra gången som Sveriges Kommuner och Landsting publicerar rapporten Öppna jämförelser för kollektivtrafik. Däremellan har siffror uppdaterats och en fördjupningsrapport getts ut. Fördjupningsrapporten handlar om hur jämförelserna kan bli bättre, utifrån de erfarenheter och den kunskap som har kommit fram under arbetets gång.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har nu funnits i ett par år och roller och ansvar har etablerats. Det politiska inflytandet har ökat. 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.

Frågan om statistikens kvalitet är alltjämt aktuell och föremål för många diskussioner. SKL kommer fortsätta att 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.

Vi vill rikta ett särskilt tack till Svensk Kollektivtrafik både för tillhandahållande av statistik och för hjälp med att ta fram denna rapport. Rapporten har sammanställts av en arbetsgrupp på SKL bestående av Sara Rhudin och Bo Legerius.

Stockholm i december 2015



Håkan Sörman

VD, Sveriges Kommuner och Landsting

Innehåll

| | |
|----|-----------------------------|
| 6 | Sammanfattning |
| 9 | Kapitel 1 Inledning |
| 17 | Kapitel 2 Utbud och resande |
| 31 | Kapitel 3 Miljöpåverkan |
| 37 | Kapitel 4 Tillgänglighet |
| 41 | Kapitel 5 Nöjdhet |
| 47 | Kapitel 6 Ekonomi |
| 52 | Bilaga 1 Källor |
| 54 | Bilaga 2 Definitioner |

Sammanfattning

Det här är den andra 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 och trygghet och säkerhet.

Den första rapporten om kollektivtrafik kom förra året och innehöll statistik från 2012. Därefter har vi publicerat siffror för 2013 i samband med en fördjupningsrapport våren 2015. Den här rapporten innehåller statistik från 2014. Syftet är att samla de viktigaste nyckeltalen för politisk styrning, för att stimulera till diskussion och analys för att förbättra kvalitet och effektivitet. Öppna jämförelser kollektivtrafik används, i olika omfattning, och vi märker att utvecklingen av jämförelser av kollektivtrafik är efterfrågad politiskt.

Att göra Öppna jämförelser för kollektivtrafik är förenat med utmaningar. Förutsättningarna för kollektivtrafik ser väldigt olika ut runt om i landets län. Stockholm, Västra Götaland och Skåne står tillsammans för en majoritet av resandet. Övriga län har betydligt mindre resande. Det är ett faktum att en hög befolkningstäthet ger goda förutsättningar för ett högt resande.

Resandet ökar inte i den takt som behövs för att nå det fördubblingsmål som man kommit överens om i kollektivtrafikbranschen. Vi drar slutsatsen att det krävs mycket omfattande satsningar för att resandet ska öka i den takt som skulle behövas. Samtidigt ger befolkningstäthet och andra regionala förutsättningar begränsningar för vad som är möjligt att åstadkomma. Kostnaderna för kollektivtrafiken fortsätter att öka och resandet hänger inte med.

Kollektivtrafiken är ett medel för att uppnå andra mål i samhället. Miljö och tillgänglighet för funktionshindrade är områden med högt satta politiska

Syftet är att samla de viktigaste nyckeltalen för politisk styrning, för att stimulera till diskussion och analys för att förbättra kvalitet och effektivitet.



målsättningar. Här kan vi se att kollektivtrafiken bidrar i form av bussfordon av allt högre kvalitet.

Vi valde att bygga den första rapporten på befintlig statistik från Svensk Kollektivtrafik, Trafikanalys och Statistiska Centralbyrån. Samtidigt brottas vi med en bristande kvalitet i vissa av källorna som både beror på olika definitioner och gränsdragningar och ett för litet statistiskt underlag för att möjliggöra relevanta jämförelser. Här är en utveckling helt nödvändig.

Det saknas statistik från några län. När det gäller den regionala tågtrafiken har Dalarna, Södermanland och Örebro redovisat statistik för personkilometer, det vill säga sammanlagd reslängd, men inte hur mycket trafik som har körts. För Västmanland saknas uppgift om såväl tågutbudet som personkilometer med tåg. Att uppgifter från flera län saknas, innebär att bilden av trafikens totala omfattning blir felaktig. Det innebär också att den regionala tågtrafikens stora betydelse för regionförstoring och tillväxt inte blir rättvisande.

I denna rapport lyfter vi fram 15 indikatorer inom samma fem ämnesområden som tidigare: utbud och resande, miljöpåverkan, tillgänglighet för funktionshindrade, nöjdhet och ekonomi. Vi har valt att ta bort indikatorn subventionsgrad, som istället är en bakgrundsvariabel. Anledningen till detta är svårigheten att värdera graden av subvention.



Inledning

För snart fyra år sedan trädde den nya kollektivtrafiklagen i kraft, vilket innebar nya förutsättningar. Regionala trafikförsörjningsprogram har tagits fram och på många håll tas nu den andra generationen av dessa fram. Målen som finns fastställda i trafikförsörjningsprogrammet utgör basen för de beslut som fattas om allmän trafikplikt, det vill säga där samhället går in och handlar upp trafik.

Några av den nya lagens viktigaste syften var att skapa en tydligare rollfördelning mellan politik och verksamhet, samt att stärka kollektivtrafiken som ett verktyg för samhällsutveckling. Det skulle också skapas förutsättningar för kommersiell trafik och en mer dynamisk marknad med ökat kundfokus, med effekter som valfrihet för resenären och fler resalternativ. Vi mäter inga av dessa målsättningar, men kan konstatera att det politiska inflytandet har ökat och att kollektivtrafiken tydligare än tidigare räknas som ett medel att nå andra samhällsmål.

Därför jämför vi

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.

Syftet med Öppna Jämförelser kollektivtrafik är att erbjuda ett verktyg för den politiska styrningen av kollektivtrafiken. Den begränsade mängden

Syftet med Öppna jämförelser generellt är att öka tillgången till jämförbar information om kvalitet, resultat och kostnader.



Statistikens kvalitet är en nyckelfråga som är beroende av flera parter roller, insatser och uppdrag.

Landstingsdatabasen
www.kolada.se

indikatorer ringar in de områden som är av störst betydelse. På så sätt ökar också kunskapen om kollektivtrafikens bidrag till samhällsnyttan.

Det samlas regelbundet in en stor mängd uppgifter inom kollektivtrafiken. Resultaten redovisas på flera olika sätt. Det finns en mängd utmaningar kring hur jämförelserna ska bli bättre, vilket vi har pekat på i en fördjupningsrapport som kom våren 2015. Vi bygger jämförelserna på befintlig statistik från flera källor. 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.

Inför den första rapporten togs indikatorerna fram tillsammans med företrädare för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Mycket tid lades på att värdera och analysera indikatorerna så att de skulle passa syftet. En utveckling av indikatorer och ämnesområden ska ske framöver. Indikatorerna i Öppna jämförelser för kollektivtrafiken finns även tillgängliga i kommun- och landstingsdatabasen Kolada (www.kolada.se).

Olika förutsättningar

Olika förutsättningar påverkar kollektivtrafiken, det gäller både vilken utformning och vilken roll trafiken har. Länets geografiska storlek har betydelse, liksom fördelningen mellan stads- och landsbygd. Invånarantal, tillväxt och andra faktorer som trängsel, miljö och klimat påverkar också. 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 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 84 procent av alla resor med kollektivtrafik görs där. Men det finns också en del olikheter mellan dessa län. Stockholm är det mest typiska storstadslänet. 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 av rikets befolkning, regionala kollektivtrafikresor, personkilometer, utbudskilometer och nettokostnad för kollektivtrafik i riket och vissa län år 2014

| Län | Befolkning | Resor | Person-km | Utbuds-km | NK totalt |
|-----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Skåne | 13,2 | 10,6 | 18,1 | 11,2 | 10,4 |
| Stockholm | 22,6 | 54,0 | 37,2 | 31,1 | 35,1 |
| Västra Götaland | 16,7 | 19,3 | 15,7 | 17,6 | 21,0 |
| Summa | 52,5 | 83,9 | 71,0 | 60,0 | 66,5 |
| Övriga län | 47,5 | 16,1 | 29,0 | 40,0 | 33,5 |
| Riket | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

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.

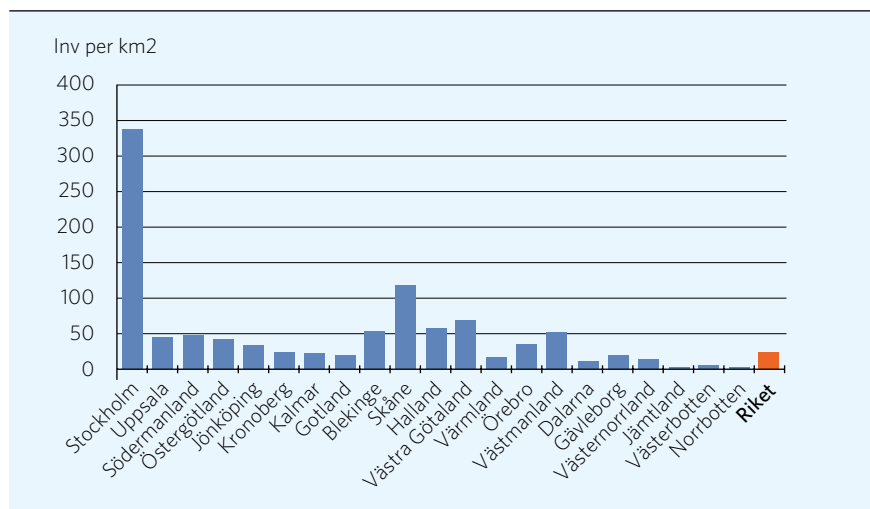
För att belysa hur förutsättningarna ser ut i olika län och för att ge kompletterande information om faktorer som är av stor betydelse för nettokostnadernas storlek redovisar vi här tre bakgrundsvariabler.

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.

I de större städerna kan beläggningen på bussar och andra fordon hållas uppe även vid hög turtäthet.

DIAGRAM BAKGRUNDSVARIABEL 1. Befolkningstäthet 2014



Källa: SCB.

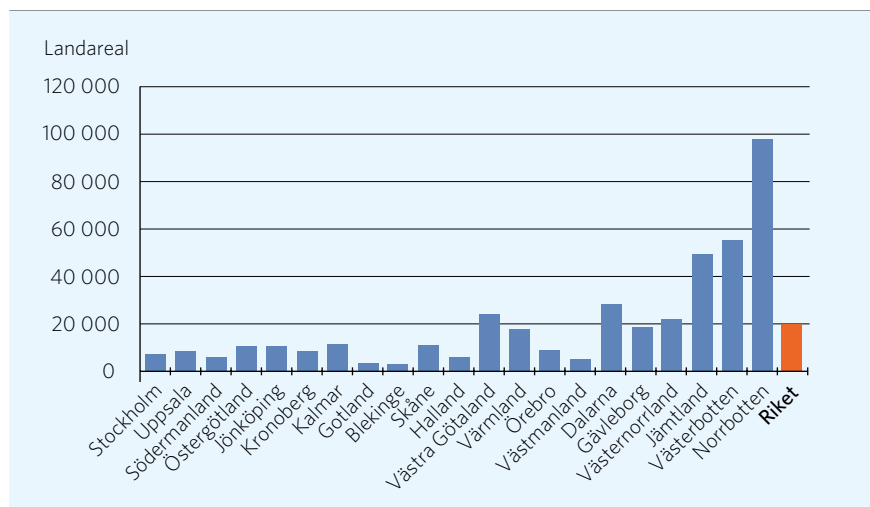
En välfungerande kollektivtrafik fyller en stor funktion i att minska trängseln i en storstad.

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.

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 2014



Källa: SCB.

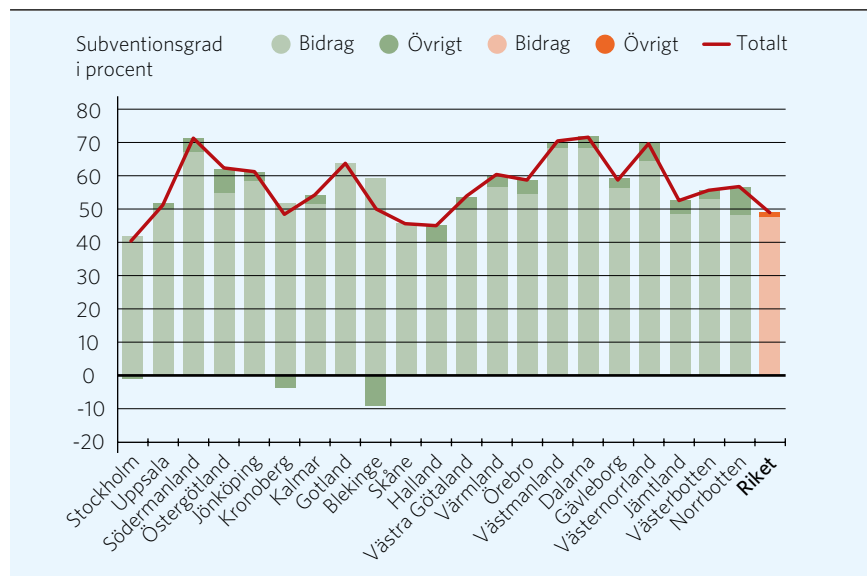
Den helt övervägande delen av den regionala kollektivtrafiken framförs på land, och vi har därför valt att jämföra länens landareal. Totalarealen för hela riket är 121 108 kvadratkilometer (30 procent) större. Då ingår även inlands-vatten och havsvatten ut till territorialgränsen. Det är framförallt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

Subventionsgrad

I vår första rapport Öppna Jämförelser om kollektivtrafik var subventionsgraden en av indikatorerna för utbud och resande. I vilken utsträckning som kollektivtrafiken ska subventioneras med skattemedel är emellertid i hög grad en politisk fråga, vilket innebär att rangordningen från lägst till högst kan ifrågasättas. Det finns också mätproblem som skapar viss osäkerhet om hur rättvisande den uppmätta subventionsgraden är. Vi har därför valt att inte längre betrakta subventionsgraden som en indikator för kollektivtrafiken. Men subventionsgraden avgör hur stor nettokostnaden blir för en given total kostnad och är därför en intressant bakgrundsvariabel.

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

DIAGRAM BAKGRUNDSVARIABEL 3. Subventionsgrad 2014



Källa: SCB och Trafikanalys.

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.



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 utifrån 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.

Några län har inte rapporterat in sitt utbud av regional tågtrafik, vilket påverkar indikatorerna för utbud och resande. I undersökningen Kollektivtrafikbarometern ingår inte alla län, vilket också påverkar flera indikatorer.

Rapporten innehåller 15 indikatorer inom fem ämnesområden för jämförelserna av kollektivtrafiken i landets län.

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 ser det som nödvändigt att utveckla statistikens tillförlitlighet och kvalitet för att kunna använda den för uppföljning och analys. Detta är ett arbete som måste pågå löpande.

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.

FIGUR 1. Indikatorer

UTBUD OCH RESANDE

Åtta indikatorer redovisar utbud och resande, som åsådliggör 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 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 allmänheten och resenärer förväntar sig.

| | |
|----------------------|--------------------|
| Allmänhetens nöjdhet | Resenärers nöjdhet |
|----------------------|--------------------|

EKONOMI

Två av indikatorerna visar nettokostnaden per invånare och per utbudskilometer. På så sätt får vi mått på hur mycket samhället satsar på kollektivtrafik och hur effektivt skattemedlen för kollektivtrafik används.

| | |
|---------------------------|----------------------------------|
| Nettokostnad per invånare | Nettokostnad per utbudskilometer |
|---------------------------|----------------------------------|

Ämnesområden för indikatorer

I kommande kapitel presenteras indikatorer uppdelat i följande ämnesområden:

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



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, t.ex. linjeläggning, tidtabeller och informationsinsatser som går att påverka. Samtidigt påverkas resandet 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.

Utvecklingen av utbud och resande sedan 2012

De första Öppna Jämförelser för kollektivtrafik baserades på uppgifter för år 2012. Sedan dess har befolkningen ökat, men de regionala kollektivtrafikmyndigheternas utbud, mätt som utbudskilometer, har ökat mer (Tabell 2). Därmed har även det utbud som varje invånare i genomsnitt har tillgång till utökats. Enligt Trafikanalys statistik minskade utbudet 2014, men statistiken visar också att antalet sittplatskilometer ökade med ca sex procent samma år. Dessa uppgifter kan tyckas vara motsägelsefulla, men det uppmätta antalet utbudskilometer för tåg påverkas av antalet vagnar i tåget. Det betyder att en förnyelse av fordonsparken, som medför att man kör tåg med färre men större vagnar, kan leda till att antalet sittplatskilometer ökar samtidigt som antalet uppmätta utbudskilometer minskar. När så sker kan turtäthet och möjliga resrelationer upprätthållas samtidigt som transportkapaciteten ökar trots att det uppmätta utbudet minskar.

UTBUDSKILOMETER

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

Den genomsnittlige invånaren använder också den regionala kollektivtrafiken mer, antalet resor per invånare¹ har ökat och antalet personkilometer har stigit lite mer än utbudet. Det betyder att beläggningen på fordonen förbättrats.

TABELL 2. Antal invånare. Antal utbudskilometer, resor och personkilometer (1000-tal). Utbudskilometer och resor per invånare samt beläggning

| | Nivå | | | Förändring, procent | | |
|---------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|------|--------|
| | 2012 | 2013 | 2014 | 2013 | 2014 | Totalt |
| Invånare | 9 555 893,0 | 9 644 864,0 | 9 747 355,0 | 0,9 | 1,1 | 2,0 |
| Utbuds-km | 798 146,0 | 827 988,0 | 821 805,0 | 3,7 | -0,7 | 3,0 |
| Resor | 1 374 004,0 | 1 417 590,0 | 1 434 763,0 | 3,2 | 1,2 | 4,4 |
| Person-km | 14 586 485,0 | 14 380 605,0 | 15 201 618,0 | -1,4 | 5,7 | 4,2 |
| Utbuds-km/inv | 83,5 | 85,8 | 84,3 | 2,8 | -1,8 | 0,9 |
| Resor/inv | 143,8 | 147,0 | 147,2 | 2,2 | 0,1 | 2,4 |
| Beläggning | 18,3 | 17,4 | 18,5 | -5,0 | 6,5 | 1,2 |

Källa: SCB och Trafikanalys.

Utbudet har ökat med tvåsiffriga procenttal i sex län.

Variationen mellan olika delar av landet är stor. Visserligen ökade invånarantalet i samtliga län, men medan ökningen översteg två procent i mälardalslänen Stockholm, Södermanland och Västmanland samt Halland, så stannade de under en procent i åtta län, däribland samtliga fyra norrlandslän.

Utbudet har ökat med tvåsiffriga procenttal i sex län. Det handlar om en blandad bukett med Västmanland i topp, där utbudet ökat med nästan 40 procent, följt av Kalmar, Västernorrland, Jämtland, Norrbotten och Kronoberg. Svagast har utbudet utvecklats i Blekinge, där det minskat med över 30 procent. Även i Uppsala, Skåne, Östergötland och Värmland har utbudet minskat.

I Västmanland, Kalmar och Kronoberg har de stora utbudsökningarna ackompanjerats av att även antalet resor ökat med tvåsiffriga procenttal. I Västernorrland har däremot antalet resor minskat trots den stora utbudsökningen.

I Kalmar och Södermanland har antalet resta kilometer ökat ännu mer än antalet resor, det vill säga den genomsnittliga resan med kollektivtrafiken har samtidigt blivit längre. I Västmanland och Uppsala har tvärtom antalet personkilometer utvecklats betydligt svagare än antalet resor, vilket innebär att kollektivtrafikresorna där i genomsnitt blivit kortare. Totalt sett i riket har marknadsandelen ökat något, men sett till de enskilda länen finns både ökning och minskningar. Dessa är dock inte säkerställda.

Not. 1.

Beskrivningen av utvecklingen mellan 2012 och 2014 bygger på SCB:s befolkningsstatistik och statistik för utbud och resande enligt Trafikanalys publikation Lokalt och regional kollektivtrafik (med viss komplettering från Norrtåg för 2012) för de båda åren. Resandeförändringarna förklaras i huvudsak av verkliga förändringar men påverkas i vissa fall även av ändringar i kollektivtrafikmyndigheternas sätt att mäta och uppskatta resandet, t ex stämpelingsbenägenhet.

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.

Både behov och förutsättningar 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. 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 skolskjutsrafiken som är linjelagd saknar SKL uppgift om.

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.

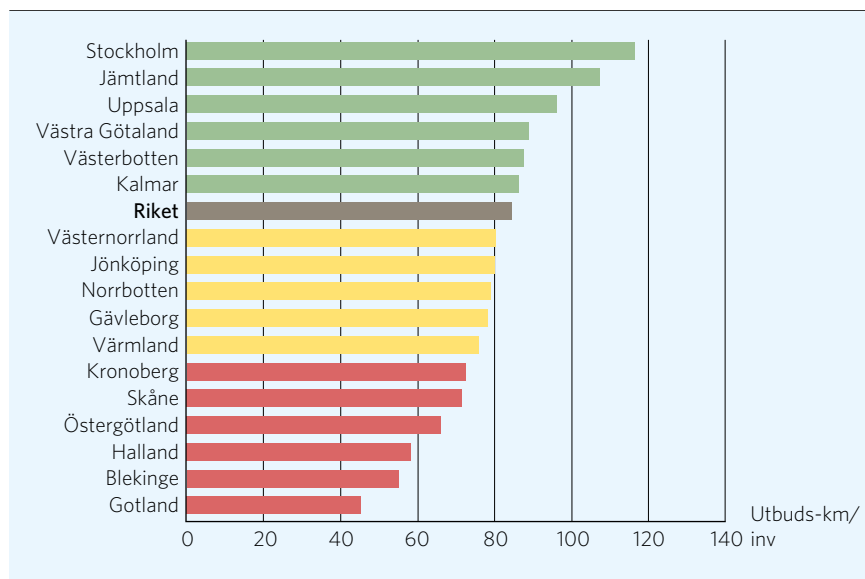
Resultat

Resultatet är hämtat från SCB och Trafikanalys. Det största utbudet per invånare fann man år 2014 i tätbefolkade och stora län. Allra störst var utbudet i tätbefolkade Stockholm, följt av stora Jämtland, relativt tätbefolkade Uppsala, Västra Götaland som är både tätbefolkat och stort samt stora Västerbotten.



Det största utbudet per invånare fann man år 2014 i tätbefolkade och stora län.

DIAGRAM 1. Utbudskilometer per invånare totalt 2014



Notera: Dalarna, Västmanland, Södermanland och Örebro har inte lämnat uppgift om tågutbud och ingår därför inte i jämförelsen.

Källa: SCB och Trafikanalys.

Gemensamt för länen med minst utbud per invånare är att de har liten landareal.

Gemensamt för länen med minst utbud per invånare är att de har liten landyta. Det minsta utbudet finns i Gotland, följt av Blekinge och Halland. Fyra av dessa återfinns bland de fem län som har minst landareal, undantaget är Örebro.

För Dalarna, Södermanland, Västmanland och Örebro saknas uppgift om tågutbud. Därför ingår inte dessa län i jämförelsen.

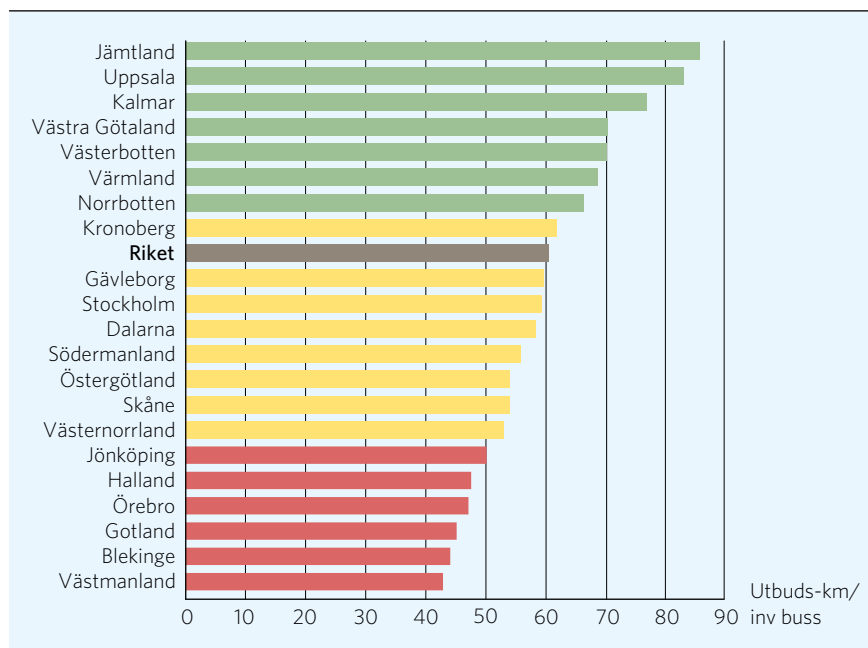
Antal utbudskilometer per invånare – buss

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.

Resultat

Resultatet är hämtat från SCB och Trafikanalys. Bussutbudet per invånare är nästan exakt dubbelt så stort i länet med störst bussutbud (Jämtland, 86 utbudskilometer per invånare) som i det med minst (Västmanland, 43 utbudskilometer per invånare). Hela åtta av länen ligger samlade med ett utbud på mellan 50 och 60 utbudskilometer per invånare, men det finns också fem län där bussutbudet är mindre än 50 utbudskilometer per invånare.

DIAGRAM 2. Utbudskilometer buss per invånare 2014



Källa: SCB och Trafikanalys.

Det är svårt att finna några gemensamma kännetecken för länen med störst bussutbud. Bland de fem länen med störst utbud återfinns både län som till ytan är stora och relativt små, både gles- och tätbefolkade län samt län med såväl stort som litet tågutbud. Där finns även län med såväl många som få resor per invånare. Ett gemensamt kännetecken för de fem län som har minst bussutbud är att de också hör till de län som är minst till ytan och här återfinns vi inte något av storstadslänen.

Ett gemensamt kännetecken för de fem län som har minst bussutbud är att de också hör till de län som är minst till ytan.

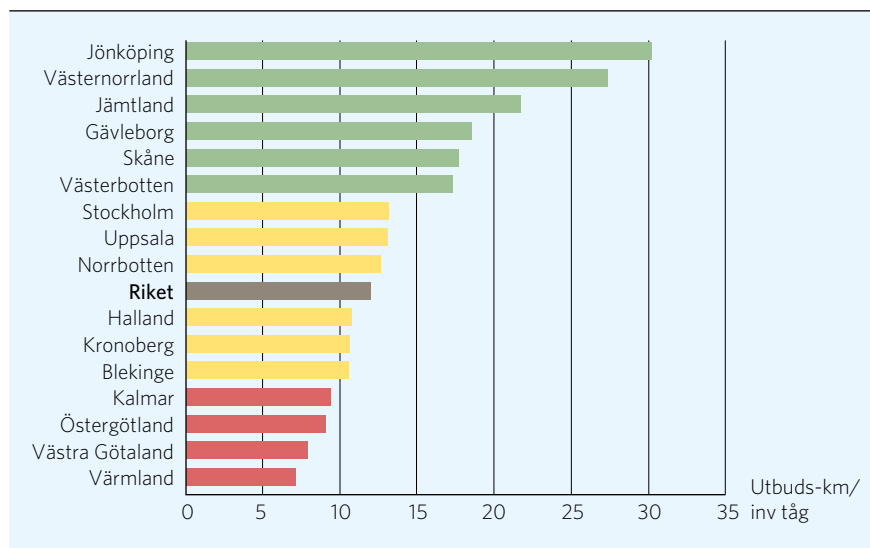
Antal utbudskilometer per invånare – tåg

Den regionala tågtrafiken har de senaste åren ökat 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

Resultatet är hämtat från SCB och Trafikanalys. Gemensamt för de län som har störst antal utbudskilometer tåg per invånare är att de återfinns på övre halvan i en tabell över länens landareal. Det finns dock ett undantag, Jönköping, som har störst tågutbud men hamnar strax under mitten om man ser till landytan. Det är svårare att finna en gemensam nämnare för de län som har minst tågutbud.

DIAGRAM 3. Utbudskilometer tåg per invånare 2014



Notera: Dalarna, Västmanland, Södermanland och Örebro har inte lämnat uppgift om tågutbud och ingår därför inte i jämförelsen. På Gotland finns det ingen tågtrafik.

Källa: SCB och Trafikanalys.

Beläggning – totalt

BELÄGGNING

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

Beläggningen är en nyckelfaktor ur flera perspektiv. Om vi förutsätter att alternativet för de som reser med kollektivtrafiken i stor utsträckning 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 beläggningen 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 beläggningen 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.

Beläggningen kan också bli för hög. En linje som ofta körs med en beläggning nära den maximala innebär 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.



En rad för kollektivtrafikmyndigheten svärpåverkade 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 beläggningen genom till exempel 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 beläggningen hållas uppe med tätare avgångar än på landsbygden. Den högre turtätheten gör kollektivtrafiken mer attraktiv, vilket i sin tur bidrar till beläggningen.

I stadstrafik kan beläggningen hållas uppe med tätare avgångar än på landsbygden.

Flest passagerare per fordon eller vagn, d.v.s. högst beläggning, kan förväntas i län med stor befolkningstäthet, där förutsättningarna för kollektivtrafik är gynnsammast.

Resultat

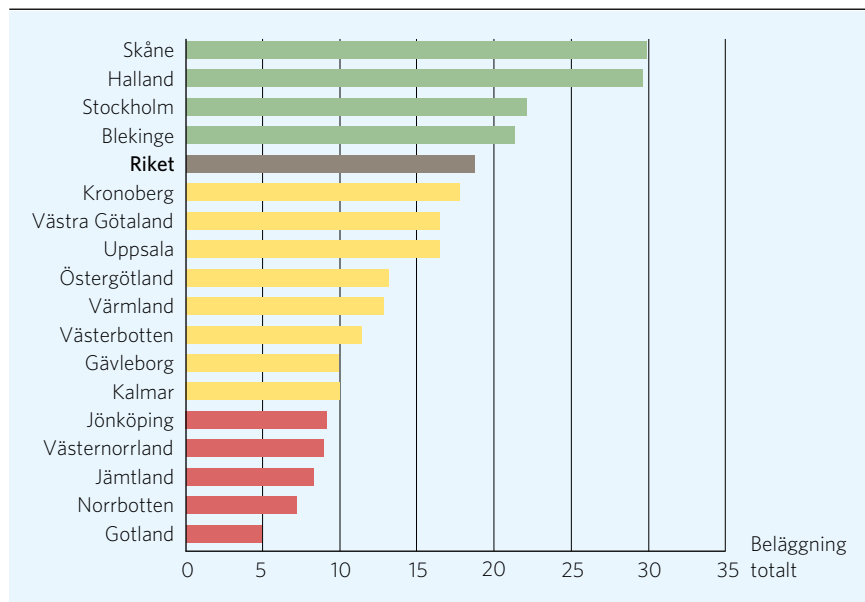
Resultatet för beläggning har hämtats från Trafikanalys statistik. Beläggningen visar hur många passagerare som i genomsnitt färdas med kollektivtrafiken för varje utbudskilometer som faktiskt körs. Den bygger på en osäker uppskattning av antalet personkilometer, vilket innebär att rangordningen av länen måste tolkas med försiktighet.

Dalarna, Södermanland och Örebro har redovisat statistik för personkilometer med tåg, men inte för tågutbud. Det innebär att nämnamnerna skulle bli underskattad och beläggningen därmed överskattad i dessa län om de togs med i jämförelsen. De ingår därför inte i jämförelsen av beläggningen totalt. För Västmanland saknas uppgift om såväl tågutbud som personkilometer med tåg. Därför ingår inte heller Västmanland i jämförelsen.

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 också ganska väl med den bild som vår indikator ger. Högsta beläggningen fanns 2014 i tätbefolkade Skåne. Nästan lika hög var beläggningen i Halland. Några platser färre var i genomsnitt upptagna i Stockholm och Blekinge.

Lägst beläggning återfanns i betydligt mer glesbefolkade län. Lägst var den på Gotland, med 5 passagerare per fordon. I ytterligare fyra län (Norrbotten, Jämtland, Västernorrland och Jönköping) fanns det i genomsnitt färre än 10 passagerare per fordon/vagn.

DIAGRAM 4. Beläggning totalt, antal passagerare per fordon/vagn 2014



Notera: Dalarna, Södermanland och Örebro har redovisat personkilometer med tåg men inte tågutbud. De ingår därför inte i jämförelsen. Västmanland har varken lämnat uppgift om personkilometer eller tågutbud och ingår därför inte heller.

Källa: Trafikanalys.

Beläggning – buss

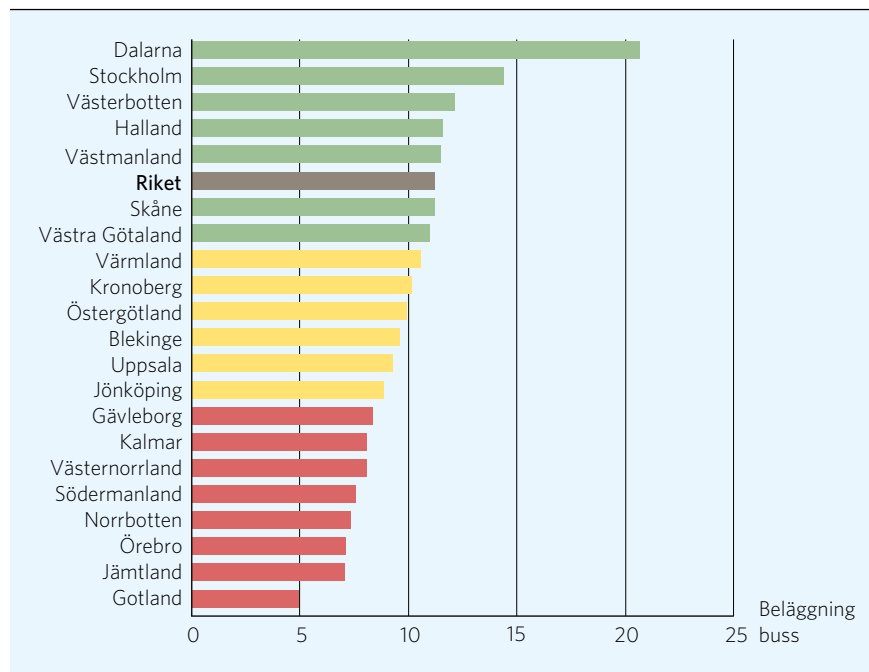
Busstrafik finns i samtliga län. Alla län har lämnat uppgift om både utbuds- och personkilometer för buss.

Resultat

Resultatet för beläggning har hämtats från Trafikanalys statistik. Landets högsta bussbeläggning fann man 2014 på bussarna i Dalarna. Enligt den statistik som rapporterats till Trafikanalys från Dalarna var antalet personkilometer som restes med tåg i Dalarna relativt blygsamt. Vi kan också konstatera att Dalarna är det län där den genomsnittliga bussresan var längst. Det tyder sammantaget på att Dalarnas goda beläggning på busstrafiken förklaras av att ovanligt många långa resor gjordes med buss. Näst högst var bussbeläggningen i Stockholm. Därefter följer sju län där antalet passagerare var mellan tio och tolv. På Gotland stannade beläggningen på 5 passagerare per fordon, ett par färre än i Jämtland, Örebro och Norrbotten. Notabelt är att flera av de tätast befolkade länen har en bussbeläggning som är mindre än genomsnittet för landet.



DIAGRAM 5. Beläggning, antal passagerare per fordon buss 2014



Källa: Trafikanalys.



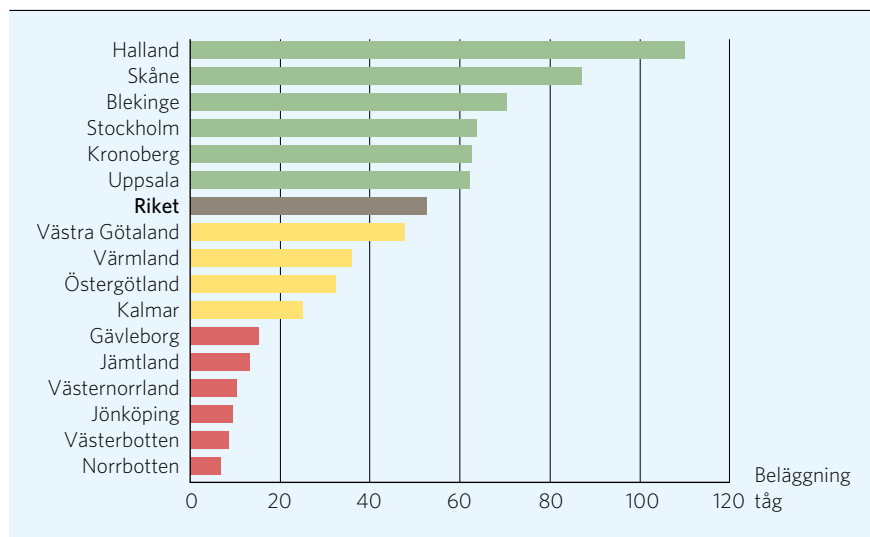
Beläggning – tåg

Sexton län har lämnat uppgift till Trafikanalys om både personkilometer och utbudskilometer för tåg. Dalarna, Södermanland och Örebro har lämnat uppgift om personkilometer men inte utbudskilometer, medan det saknas uppgift om både person- och utbudskilometer för tåg från Västmanland. På Gotland finns inte någon tågtrafik.

Resultat

Resultatet för beläggning har hämtats från Trafikanalys statistik. Diagrammet över tågbeläggning toppas av fyra län som återfinns bland de fem län som har störst befolkningstäthet. Allra störst är tågbeläggningen i Halland, med omfattande tågpendling till Göteborg och många tågresenärer på väg mellan Göteborg och Malmö/Köpenhamn. Lägst var tågbeläggningen 2014 i de glesbefolkade Norrlandslänen Norrbotten och Västerbotten, följt av Jönköping.

DIAGRAM 6. Beläggning, antal passagerare per tågagn 2014



Notera: För Dalarna, Södermanland och Örebro saknas uppgift om tågutbud. För Västmanland saknas uppgift om både tågutbud och personkilometer. Därför ingår de inte i jämförelsen. Gotland har ingen tågtrafik.

Källa: Trafikanalys.

MARKNADSANDEL

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

Kollektivtrafikens marknadsandel

Många aktörer visar ett stort intresse för kollektivtrafikens marknadsandel. Det ses som en viktig fråga för kollektivtrafiken är att följa och analysera i vilken omfattning man väljer att åka med kollektivtrafiken, framför allt i relation till fördubblingsmålet. Vi har därför valt att ha med kollektivtrafikens marknadsandel som en indikator. Den baseras på Svensk Kollektivtrafiks undersökning Kollektivtrafikbarometern. Undersökningen baseras dock på 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.

Svensk Kollektivtrafik har sedan 2010 mätt kollektivtrafikens marknadsandel genom undersökningen Kollektivtrafikbarometern. Det är en branschgemensam resvaneundersökning som utvecklades tillsammans med de dåvarande trafikhuvudmännen. Undersökningen 2014 baseras på 48 811 intervjuer. Det ger en god indikation på hur marknadsandelen ser ut i riket totalt. Alla län ingår inte i undersökningen, Jämtland och Östergötland ingår för närvarande inte. Resultaten baseras på intervjuer och basen varierar från 1 200 till 9 000².

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 är och kvaliteten, till exempel hur resandemiljöernas upplevs. 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 krävs 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.

Resultat

Kollektivtrafikens marknadsandel är hämtad från Svensk Kollektivtrafiks undersökning Kollektivtrafikbarometern. Marknadsandelen är i genomsnitt för hela riket 27 procent. Det finns 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.

Vi har inte tillgång till de uppgifter som behövs för att beräkna konfidensintervallen för 2014. Vi har därför i brist på tillgång till underlag utgått från att konfidensintervallen i stora drag är desamma som när vi gjorde den första rapporten med 2012 års siffror. En tumregel då var att skillnader som är mindre än 4 procentenheter skulle kunna bero på slumpen.

Det här betyder att vi kan vara säkra på att Stockholm är det län där marknadsandelen är störst. Vi kan känna oss relativt säkra på att den är näst störst i Västra Götaland. När det gäller övriga län vet vi inte om rangordningen mellan länen med gul respektive röd färg i diagrammet stämmer. Det betyder med andra ord att rangordningen av majoriteten av länen inte går att lita på.

Jämfört med föregående års resultat är endast skillnader för Uppsala, Skåne och Västmanlands län signifikanta³. Övriga jämförelser låter sig inte göras. Både Västmanland och Skåne har ökat sin marknadsandel, något som troligen hänger samman med ökningen i utbud. Det skulle vara önskvärt att redovisa resultaten uppdelade på kön, men på grund av de få observationerna går inte det.

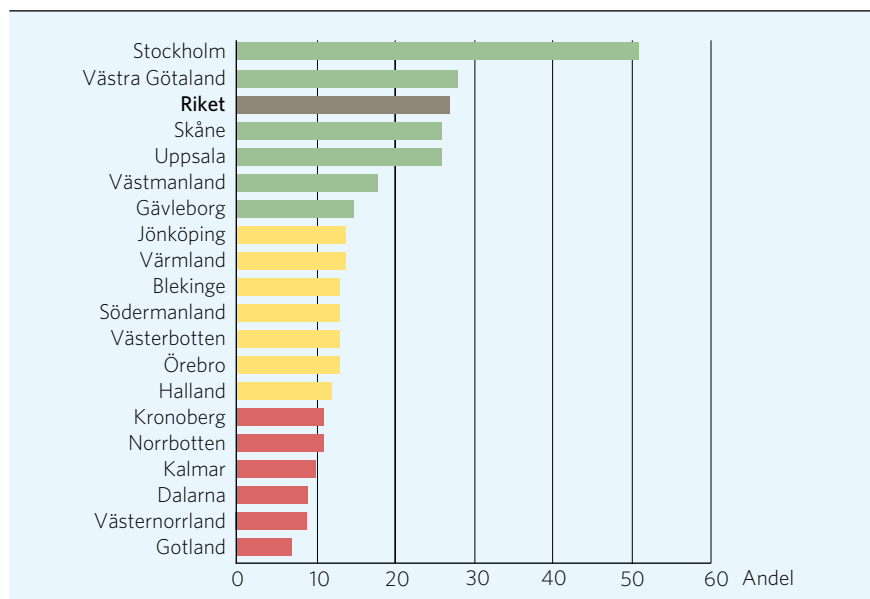
Flera faktorer har betydelse för kollektivtrafikens attraktivitet.



Not. 2.
Kollektivtrafikbarometern 2014, sid. 3.

Not. 3.
Kollektivtrafikbarometern 2014, sid. 16.

DIAGRAM 7. Kollektivtrafikens marknadsandel 2014



Notera: Östergötland och Jämtland ingår inte i undersökningen Kollektivtrafikbarometern 2014. På grund av stora konfidensintervall och liten spridning är rangordningen mellan länen osäker.

Källa: Svensk Kollektivtrafik (Kollektivtrafikbarometern).

Antal resor per invånare

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. Sju regionala kollektivtrafikmyndigheter hänvisar för närvarande till båda eller något av dessa mål i sina trafikförsörjningsprogram. Länsvisa mätningar av kollektivtrafikens marknadsandelar och antal resor med kollektivtrafiken behövs därför för att utvärdera måluppfyllelsen.

Uppgifterna om marknadsandel är osäkra. Därför redovisar vi här även antalet resor per invånare. År 2014 var antalet resor med den regionala kollektivtrafiken 21,1 procent fler än år 2006, vilket innebär en årlig ökningstakt på 2,4 procent. För att målet för år 2020 ska uppnås krävs därmed en ökning med 8,7 procent per år i genomsnitt under resten av perioden. Det innebär att den nuvarande ökningstakten inte är tillräcklig för att nå det uppsatta målet. Mycket omfattande satsningar krävs om fördubblingsmålet ska kunna uppnås.

Antal resor är ett mått på antal resor i lokal och regional kollektivtrafik⁴. 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 m.m.) har stor betydelse för människors val att resa kollektivt. Avtalsutform-

RESA

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

Not. 4.

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

ningen 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, befolkningstäthet, 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.

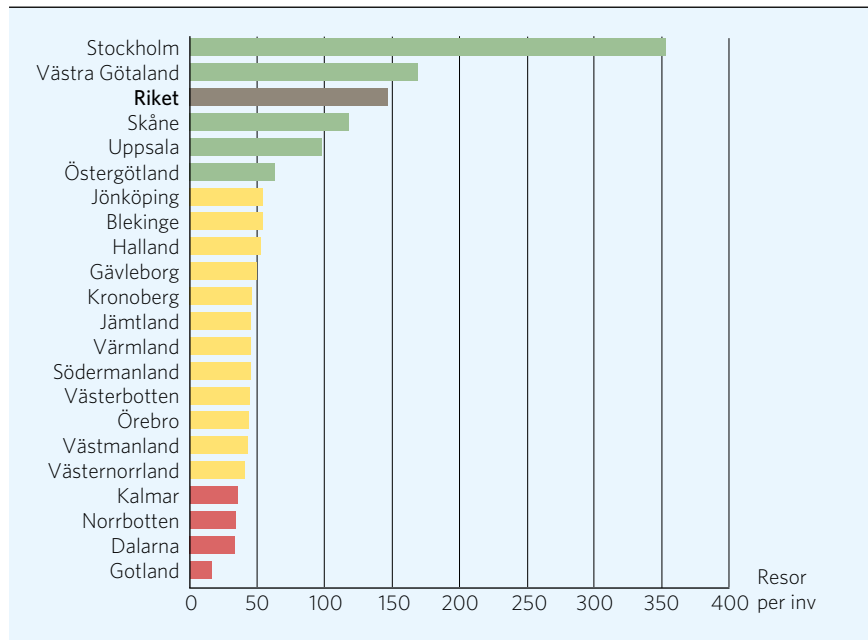
Resultat

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 2014 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 de gleset befolkade, exempelvis Dalarna, Norrbotten Kalmar och Västernorrland. Minst antal resor per invånare gjordes på Gotland.

Indikatorn resor per invånare illustrerar tydligt den stora betydelse som befolkningstätheten har för benägenheten att resa kollektivt.

DIAGRAM 8. Resor per invånare år 2014



Källa: SCB och Trafikanalys.

BIOGASBUSS



Miljöpåverkan

Kollektivtrafiken spelar en viktig roll för uppfyllande av målet att Sverige ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossil energi år 2030. Utvecklingen av både fordon och drivmedel har kommit långt. Inom kollektivtrafiken görs medvetna satsningar på kvalitetshöjningar som leder till att målen kan uppnås.

Det finns ett samband mellan andelen förnybara drivmedel och energi-användningen. 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 energi-effektivitet 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 andra rapporten och redovisas inte här, eftersom de två olika indikatorerna här bör analyseras tillsammans och de dessutom är hämtade från samma källa. I mätningen som redovisas i Öppna jämförelser om miljöarbetet ingår även spårbunden trafik och båt. Redovisningen sker från landstingen, Dalarna och Jämtland ingår inte, och överensstämmer i stort med inrapporteringen till Energimyndigheten för energieffektiviseringsstödet.

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

Det räcker inte med att ha en hög andel fordonskilometer förnybara drivmedel om man har en låg energieffektivitet och vice versa.

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.

registrerar uppgifterna i Frida på uppdrag av den trafikorganiserande aktören. Kommersiell trafik ingår inte. I Frida redovisas fortfarande inga uppgifter för tunnelbana och alla län redovisar inte sin tågtrafik. Därför har vi fortsatt valt att avgränsa indikatorerna till buss i denna rapport.

Andel fordonskilometer med buss som körs med förnybara drivmedel

Inom kollektivtrafiken pågår ett aktivt arbete med att fasa ut de fossila drivmedlen. 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. 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, t.ex. hybridfordon och flera alternativa biodrivmedel.



Resultat

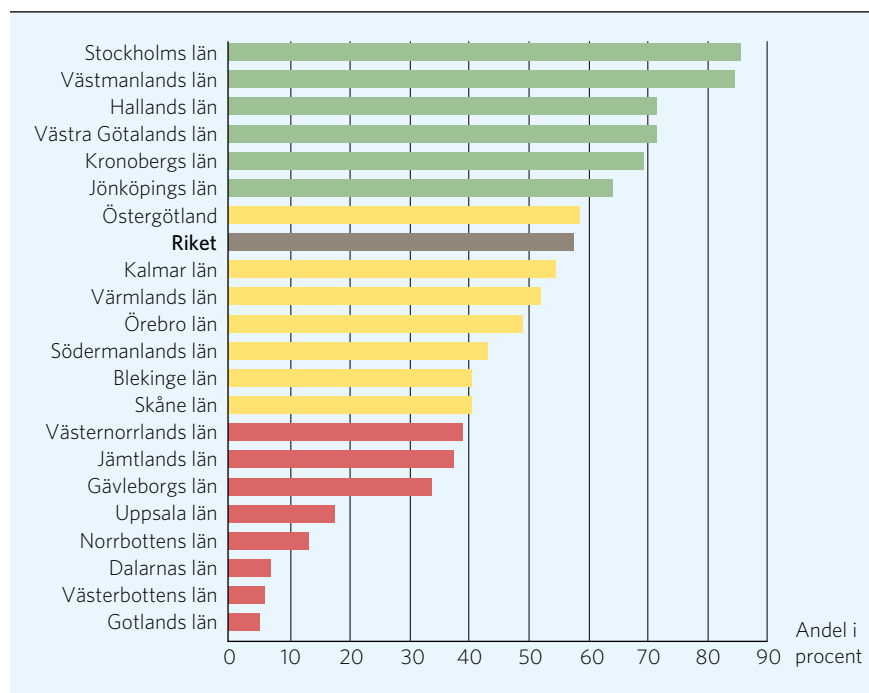
Resultatet för denna indikator är hämtat från Svensk Kollektivtrafiks fordons- och miljödatabas Frida. I genomsnitt kördes 57,8 procent av fordonskilometrarna med buss på förnybara drivmedel 2014. De senaste åren har en markant ökning skett. Andelen varierar mellan 5 procent (Gotlands län) och 86 procent (Stockholms län).

Vissa län har ökat mycket, som Blekinge län, men det finns fortfarande 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 framställningen av de förnybara energislagen. Till exempel räknas el som förnybar och ingen hänsyn tas till hur elen framställs.

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.

I genomsnitt körs 57,8 procent av fordonskilometrarna med buss på förnybara drivmedel 2014. De senaste åren har en markant ökning skett.

DIAGRAM 9. Andel fordonskilometer med buss som körs med förnybara drivmedel 2014



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 trafikupphandlande organisationerna påverka energieffektiviteten i den upphandlade trafiken. Nya krav på energieffektivisering kan samtidigt resultera i ökade kostnader, om kraven medför att befintliga fordon måste skrotas i förtid. Därför är satsningarna på nya fordon 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.

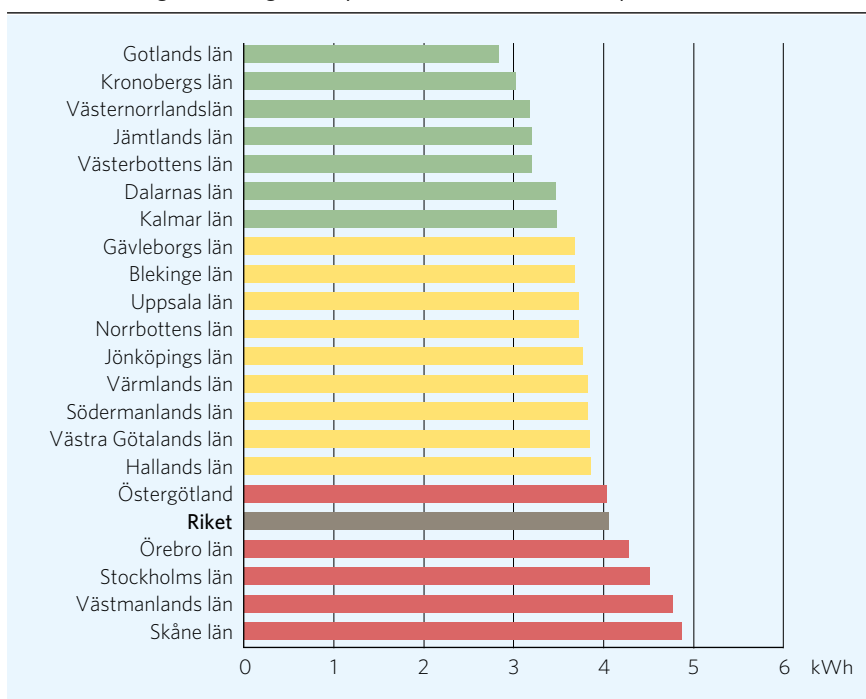
Det finns ett samband mellan energianvändningen och andelen förnybara drivmedel. Beroende på hur stor skillnaden är i energieffektivitet mellan fossila och förnybara drivmedel kan en ökad andel förnybara drivmedel leda till en ökad energianvändning. Därför bör dessa två indikatorer analyseras tillsammans.

Resultat

Resultatet för denna indikator är hämtat från Svensk Kollektivtrafiks fordons- och miljödata Frida. I genomsnitt används 4,0 kWh per fordonskilometer med buss. Energianvändningen varierar mellan 2,8 (Gotland) och 4,9 (Skåne län) 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.



DIAGRAM 10. Energianvändning (kWh) per fordonskilometer buss 2014



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.



Tillgänglighet

Ett av de transportpolitiska målen är att transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning. Enligt Myndigheten för delaktighet och dess undersökningspanel Rivkraft⁵, är det många med funktionsnedsättning som vill kunna åka med kollektivtrafiken oftare än vad de gör idag. Enligt den senaste undersökningen använder tre av tio ofta den allmänna kollektivtrafiken, medan 22 procent aldrig åker kollektivt. Deltagarna i undersökningspanelen svarar att det största hindret är att komma ombord på fordon.⁶

För kollektivtrafiken är det viktigt att fordonen är utformade så att de är tillgängliga för personer med funktionsnedsättning. Hållplatser och bytespunkter samt vägen till och från dessa behöver också vara tillgänglighetsanpassade. Ansvar för detta delas av flera parter bl.a. kommunerna Trafikverket och fastighetsägarna t.ex. Jernhusen. Inte bara personer med funktionsnedsättning gynnas av detta utan även t.ex. den som reser med barnvagn och bagage.

Genom att ställa krav på tillgänglighetsanpassning vid tecknande av trafikavtal kan de trafikupphandlande organisationerna påverka tillgänglighetsanpassningen i den upphandlade trafiken. Enligt Myndigheten för delaktighets undersökning av kollektivtrafikmyndigheternas arbete 2014 ställde samtliga kollektivtrafikmyndigheter krav på tillgänglighet och användbarhet vid upphandling av fordon.

Genom anpassning för funktionshinder kan fler använda kollektivtrafiken och därmed bör behovet av särskilt anordnade transporter minska. Utvecklingen går åt rätt håll och fler och fler fordon är tillgängliga.

Inte bara personer med funktionsnedsättning gynnas av detta utan även t.ex. den som reser med barnvagn och bagage.

Not. 5.
<http://www.mfd.se/publikationer/rapporter/samlad-uppfoljning-av-funktionshinderspolitiken/>.

Not. 6.
Rapport Samlad uppföljning av funktionshinderpolitiken – Hur är läget 2015? Sidan 81.



TILLGÄNGLIGHETS- ANPASSAD BUSS

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

Andelen tillgänglighetsanpassade bussar är i genomsnitt 74,3 procent. Det är en anmärkningsvärd ökning på kort tid.

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.

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. Därför är denna indikator fortfarande avgränsad till fordonslaget buss. Utveckling pågår för att alla fordonslag ska kunna mätas.

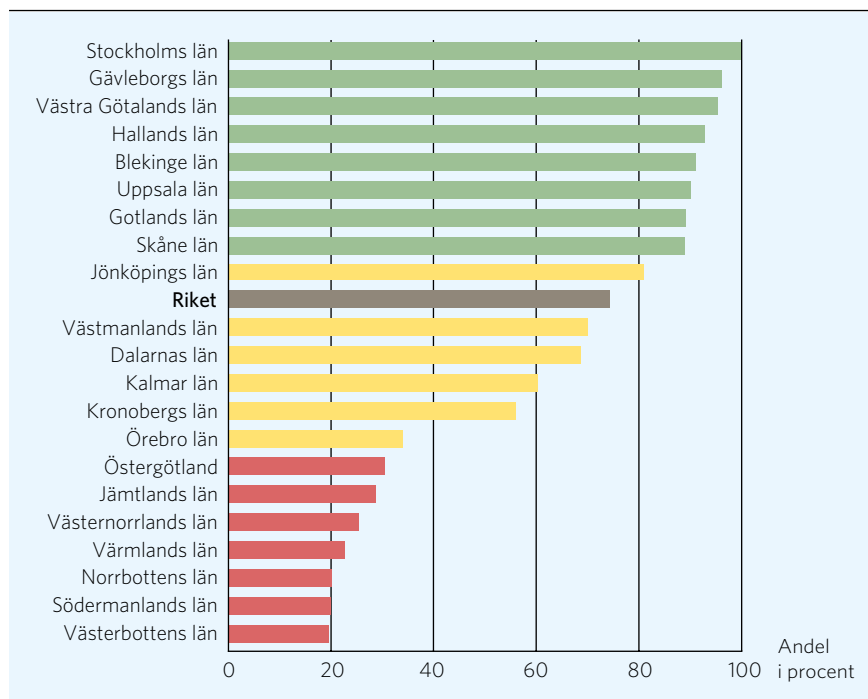
Resultat

Resultatet för denna indikator är hämtat från Svensk Kollektivtrafiks fordons- och miljödatabas Frida. Andelen tillgänglighetsanpassade bussar är i genomsnitt 74,3 procent. Det är en anmärkningsvärd ökning på kort tid. 2012 var genomsnittet för andelen tillgänglighetsanpassade bussar 61,1 procent och fler och fler län ligger nu nära full anpassning av bussfordonen.

Andelen tillgänglighetsanpassade bussar varierar mellan 19,5 procent (Västerbottens län) och närmare 100 procent (Stockholms län). 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 2014



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



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 dock 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 undersökningen⁷. Det skulle vara önskvärt att redovisa resultaten uppdelade på kön, men på grund av de få observationerna går inte det.

En nöjd resenär är ofta en god ambassadör för kollektivtrafiken.

Not. 7.
Östergötlands och Jämtlands län ingår inte.

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.

Andelen nöjda bland allmänheten är i genomsnitt 51 procent och snittet har de senaste åren legat på den nivån.

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 51 procent och snittet har de senaste åren legat på den nivån. 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.

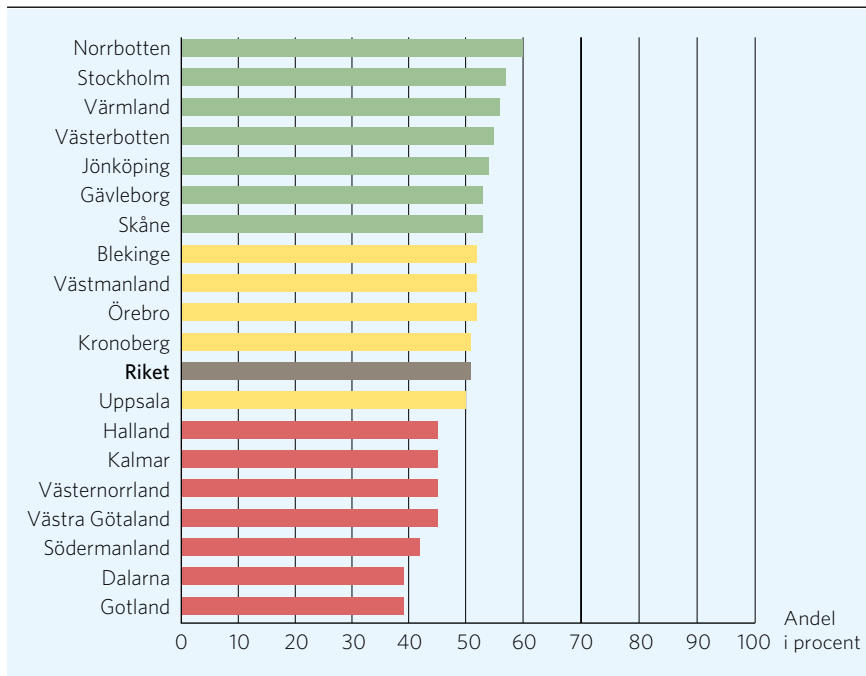
Vi har inte tillgång till de uppgifter som behövs för att beräkna konfidensintervallen för 2014. Vi har därför utgått från att konfidensintervallen i stora drag är desamma som när vi gjorde den första rapporten med 2012 års siffror. En tumregel då var att skillnader som är mindre än 5 procentenheter skulle kunna bero på slumpen.



Det här betyder att länen som har grön färg i diagrammet har en större andel nöjda bland allmänheten än genomsnittet för riket totalt. Vi kan också känna oss säkra på att de rödmarkerade länen har en andel nöjda som är lägre än rikets genomsnitt. I de gulmarkerade länen vet vi inte om nöjdheten är högre eller lägre än genomsnittet. Det går inte att med säkerhet säga om rangordningen inom respektive färg är korrekt eller inte. Färgsättningen är gjord med detta resonemang som utgångspunkt, samt att tumregeln för konfidensintervall kan användas även för genomsnittet.

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 12. Andel nöjda: Allmänheten 2014



Notera: Jämtland och Östergötland ingår inte i Kollektivtrafikbarometern 2014. Rangordningen och färgsättningen är gjord med utgångspunkt i riksgenomsnittet.

Källa: Svensk Kollektivtrafik (Kollektivtrafikbarometern).



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.

Andelen nöjda resenärer, det vill säga de som reser med kollektivtrafiken en gång i månaden eller mer, är i genomsnittet 62 procent.

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.

Resultat

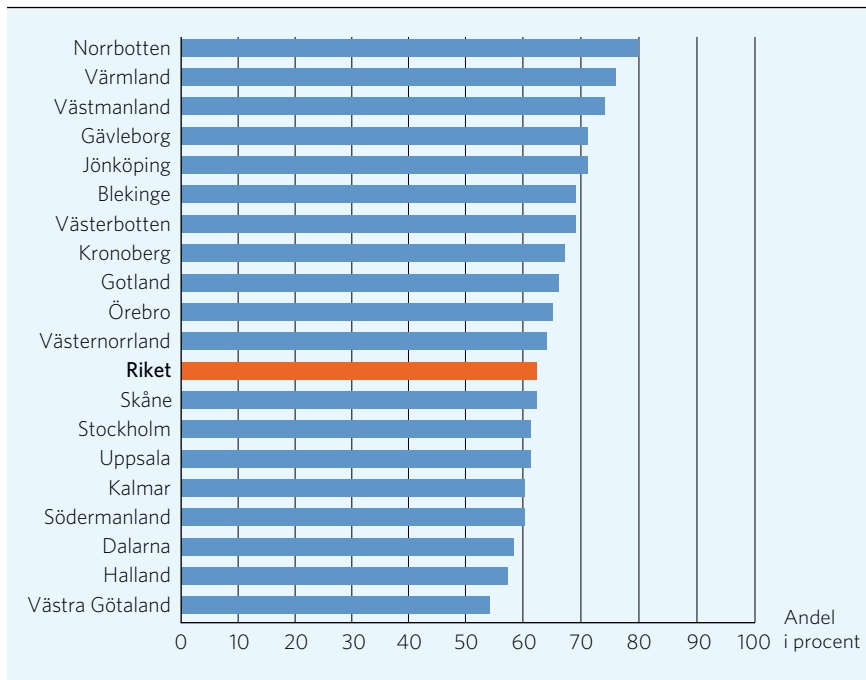
Resultatet har hämtats ur Svensk Kollektivtrafiks undersökning Kollektivtrafikbarometern. Andelen nöjda resenärer, det vill säga de som reser med kollektivtrafiken en gång i månaden eller mer, är i genomsnittet 62 procent. Andelen varierar mellan 54 procent (Västra Götalands län) och 80 procent (Norrbottens län). Spridning mellan länen är alltså liten.

Vi anser att resultatet baseras på för litet antal intervjuer per län för att lägga dessa skillnader till grund för ÖJ:s traditionella uppdelning i grönt, gult och rött. Vi har inte tillgång till de uppgifter som behövs för att beräkna konfidensintervallen för 2014. När vi gjorde den första rapporten med 2012 års siffror var en tumregel att skillnader som var mindre än 6–8 procent-

enheter skulle kunna bero på slumpen. Med den tumregeln kan vi visserligen vara säkra på att länen i den övre tredjedelen av diagrammet har större nöjdhet än de i den nedre tredjedelen. Men den inbördes rangordningen är osäker och vid jämförelse mellan länen ska skillnaderna tolkas med försiktighet.

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 2014



Notera: Jämtland och Östergötland ingår inte i Kollektivtrafikbarometern 2014. Diagrammet är inte färgsatt, eftersom underlaget är för litet och rangordningen mellan länen är för osäker.

Källa: Svensk Kollektivtrafik (Kollektivtrafikbarometern).



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 verksamhet⁸. Ungefär hälften av kostnaderna för lokal och regional kollektivtrafik finansieras med kommunal- och landstingsskatt.

Kollektivtrafikens ekonomiska utveckling sedan 2012

Kommunernas och landstingens sammantagna nettokostnad för kollektivtrafik ökade med tre miljarder kronor eller nästan 17 procent mellan 2012 och 2014. Det innebär att kollektivtrafikens nettokostnad växte betydligt snabbare än nettokostnaden för kommunernas och landstingens totala verksamhet. Den växte också snabbare än den kommunala skattebasen, vilket innebär att det krävdes ett högre kommunalt skatteuttag för att finansiera subventionerna till kollektivtrafiken år 2014 än 2012.

SKL har tidigare visat⁹ att den lokala och regionala kollektivtrafikens kostnadsökning mellan 2007 och 2012 till övervägande del förklaras av stigande faktorkostnader samt ökat utbud, där det spelar en roll att den procentuellt sett största utbudsökningen skett inom det trafikslag som har högst trafikeringskostnad, nämligen tåg. Andreas Vigren har 2015 kommit fram till samma slutsats i sin licentiatavhandling¹⁰. Där framgår också att den del av kostnadsökningen som inte förklaras av stigande faktorkostnader och ökat utbud stigit betydligt snabbare efter 2011. För att finna förklaringen till denna

Not. 8.

Se Vad förklarar kollektivtrafikens snabba kostnadsökning? SKL 2014.

Not. 9.

Se Vad förklarar kollektivtrafikens snabba kostnadsökning? SKL 2014.

Not. 10.

Vigren, Andreas. 2015. Costs in Swedish Public Transport: An analysis of cost drivers and cost efficiency in public transport contracts. Lic-avh. 26 oktober 2015, Kungliga Tekniska Högskolan.

kostnadsökning skulle de trafikavtal som utgör grunden för huvuddelen av de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kostnader behöva analyseras.

Som vi sett ovan (se avsnittet Utbud och resande) ökade visserligen även befolkningen och utbudet, men kostnaden per utbudskilometer ökade med drygt tre kronor eller 13,5 procent mellan 2012 och 2014.

Nettokostnad per invånare

NETTOKOSTNAD

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

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

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 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 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. 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.

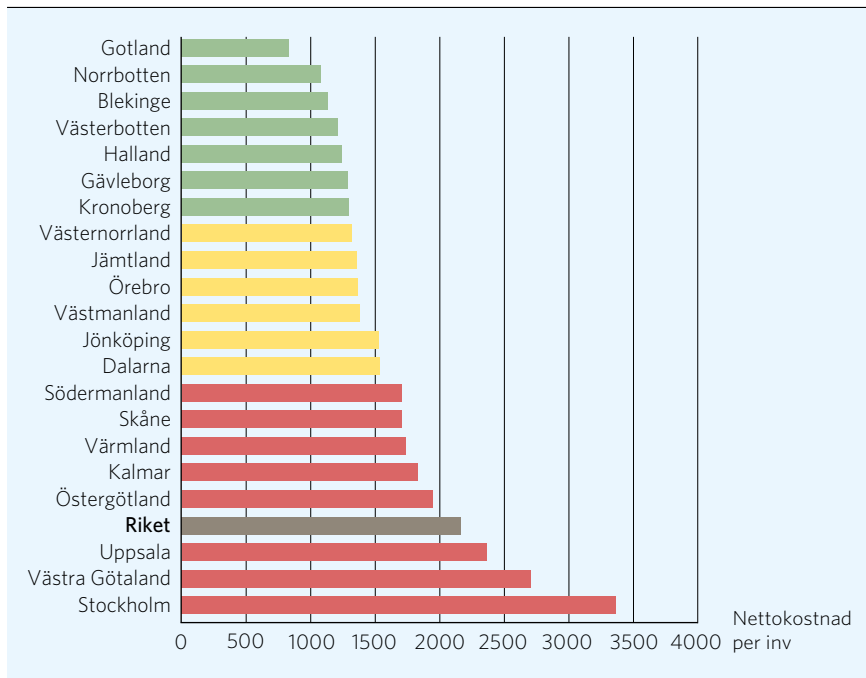
Resultat

Resultatet för indikatorn är hämtat från SCB. I ett län, Gotland, låg nettokostnaden per invånare under 1 000 kronor år 2014. Avståndet till länet med näst lägst nettokostnad per invånare var relativt stort – nästan 1 100 kronor per invånare i Norrbotten. Ytterligare fem län hade en nettokostnad per invånare under 1 300 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 sub-

ventionsgraden hör till de högsta i landet. Norrbotten har medelstort utbud per invånare och också medelhög subventionsgrad, andelen tåg i utbudet är relativt stor. Blekinge har låg subventionsgrad, men stort utbud och relativt hög tågandel. Västerbotten har stort utbud, relativt hög tågandel och medelhög subventionsgrad. Halland har låg subventionsgrad och inte så stort utbud men relativt hög tågandel.

DIAGRAM 14. Nettokostnad per invånare 2014



Källa: SCB.

Inte heller i andra änden av skalan ser det ut riktigt som förväntat. Tre län 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 och ett tågutbud som inte är litet samt utbud av andra dyra trafikslag som spårväg och tunnelbana – men subventionsgraden är lägst i landet. Västra Götaland och Skåne har stort utbud per invånare och måttliga subventionsgrader samt inte någon låg andel tåg.

Tre län har lägre nettokostnad per invånare än riksgenomsnittet: Stockholm har lägst nettokostnad per invånare, följt av Västra Götaland och Uppsala.



NETTOKOSTNAD PER UTBUDSKILOMETER

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

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

Not. 11.
Utbudskilometer är ett mångtydigt begrepp. Detta avsnitt är baserat på Trafikanalys statistik och de definitioner som används där.

Not. 12.
se trafa.se/PageDocuments/Lokal_och_regional_kollektivtrafik_2012.pdf.

Nettokostnad per utbudskilometer

Nettokostnaden per utbudskilometer¹¹ kan ses som ett mått på hur skatte-medlen i ett län används. Nettokostnaden per utbudskilometer visar hur stort belopp som invånarna i ett län i genomsnitt betalar per kilometer kollektivtrafikutbud via skattsedeln.

Enligt Trafikanalys instruktioner och definitioner till det formulär som används för insamling av statistik över den regionala kollektivtrafiken¹² 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.

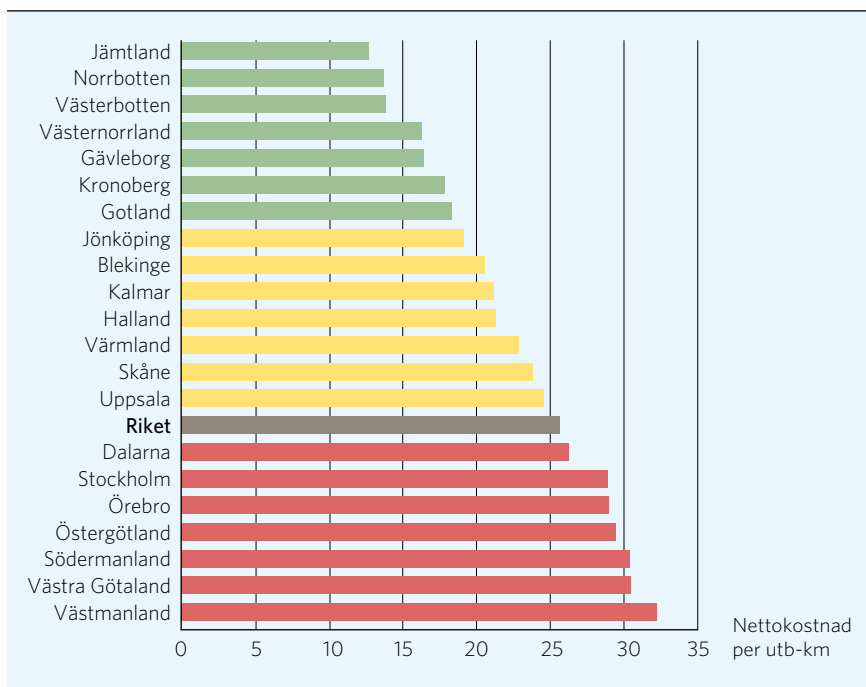
En brist med måttet är att antalet utbudskilometer inte säger någonting om hur många platser som finns i de fordon som används. Trafikanalys publicerar även statistik över antalet sittplatskilometer, men uppgifterna om antalet sittplatser är relativt osäkra och uppgift saknas från några län.

Resultat

Resultatet för indikatorn är hämtat från SCB och Trafikanalys. Bland länen med låg kostnad 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. Allra lägst är kostnaden per utbudskilometer i de fyra norrlandslänen följt av Gävleborg på femte plats.

Storstadslänen Stockholm och Västra Götaland hör till de län där kostnaden per utbudskilometer är högst. Allra högst är dock kostnaden per utbudskilometer i Västmanland. Även det ett län som är relativt tätbefolkat.

DIAGRAM 15. Nettokostnad per utbudskilometer 2014



Notera: För Dalarna, Södermanland, Västmanland och Örebro saknas uppgift om tågutbud. Det innebär att nettokostnaden fördelas ut på för få utbudskilometer i dessa län och att nettokostnaden per utbudskilometer därmed blir överskattad.

Källa: SCB och Trafikanalys.

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, 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.

Lokal och regional kollektivtrafik

I rapporten 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. 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 tillhandahåller samhällsstödd kollektivtrafik i respektive län och avser 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 de regionala kollektivtrafikmyndigheterna 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. Antalet intervjuer varierar mellan länen. I undersökningen ingår inte alla 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 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. Indikatorerna som valts avgränsas i dagsläget till buss.

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 2014.

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 2015.

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 2015.

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 2015.

Invånare

Definition

Med invånare menar vi här antalet invånare i länet den 31 december 2014.

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 2014.

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 utjämnning. 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 2014.

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. I den enkät som ligger till grund för statistiken fanns exempel på medelreslängd för NUTS II-områden (NUTS2 – Stockholm, Östra Mellansverige, Småland med öarna, Sydsverige, Västsverige, Norra Mellansverige, Mellersta Norrland, Övre Norrland) för kollektivtrafikmyndigheterna att använda om det inte fanns egna framtagna medelreslängder. För regionaltåg/pendeltåg fanns en uppdelning på Stockholms län och övriga Sverige.

Källa

Uppgifterna om personkilometer har hämtats från Trafikanalys rapport 2015:20 Lokal och regional kollektivtrafik 2014. Trafikanalys har också lämnat uppgifter till SKL om hur antalet personkilometer är fördelat länsvis mellan olika trafikslag.

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. Östergötlands län och Jämtlands län ingår inte i undersökningen 2014.

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 rapport 2015:20 Lokal och regional kollektivtrafik 2014.

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 rapport 2015:20 Lokal och regional kollektivtrafik 2014.

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 2015.

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 statistikrapport 2015:20 Lokal och regional kollektivtrafik 2014. Trafikanalys har också lämnat uppgifter till SKL om hur antalet utbudskilometer är fördelat länsvis mellan olika trafikslag.





Kollektivtrafik 2015

Det här är andra gången som Sveriges Kommuner och Landsting publicerar rapporten Öppna jämförelser för kollektivtrafik. Däremellan har en fördjupningsrapport getts ut, som handlar om hur statistiken och jämförelserna kan bli bättre.

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 riktar sig till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

Beställ eller ladda ner på webbutik.skl.se

ISBN 978-91-7585-367-3



Sveriges
Kommuner
och Landsting

Post: 118 82 Stockholm
Besök: Hornsgatan 20
Telefon: 08-452 70 00
www.skl.se