



2014:11

# Kostnadsunderlaget i kollektivtrafikmodellen

– en översyn







MISSIV

DATUM  
2014-03-20  
ERT DATUM  
2013-12-05

DIARIENR  
2013/266-5  
ER BETECKNING  
Fi2012/3761  
Fi2013/4061  
Fi2013/4344 (delvis)

Regeringen  
Finansdepartementet  
103 33 Stockholm

**Uppdrag om kostnadsunderlaget i kollektivtrafikmodellen inom systemet för kommunal utjämning**

Regeringen gav den 5 december 2013 Statskontoret i uppdrag att göra en översyn av det kostnadsunderlag som ligger till grund för beräkningarna i delmodellen för kollektivtrafik och om kostnadsunderlaget behöver revideras, lämna förslag till en sådan revidering samt därefter göra en ny beräkning av utfallet för enskilda kommuner och landsting i delmodellen.

Statskontoret överlämnar härmed rapporten Kostnadsunderlaget i kollektivtrafikmodellen – en översyn (2014:11).

Generaldirektör Yvonne Gustafsson har beslutat i detta ärende. Utredningschef Ann-Katrin Berglund och organisationsdirektör Leif Lundberg, föredragande, var närvarande vid den slutliga handläggningen.

Yvonne Gustafsson

Leif Lundberg



## Innehåll

	<b>Sammanfattning</b>	<b>7</b>
<b>1</b>	<b>Inledning</b>	<b>9</b>
1.1	Bakgrund	9
1.2	Uppdraget	10
1.3	Genomförande	10
1.4	Rapportens disposition	11
<b>2</b>	<b>Allmän kollektivtrafik och kollektivtrafikmodellen</b>	<b>13</b>
2.1	Vad innebär begreppet kollektivtrafik?	13
2.2	Regleringen	13
2.3	Verksamhet och organisering	17
2.4	Kollektivtrafikmodellen	19
<b>3</b>	<b>Hur kostnadsunderlaget tas fram och används i modellen</b>	<b>23</b>
3.1	Underlaget för att bestämma den genomsnittliga standardkostnaden för kollektivtrafiken i riket som helhet	23
3.2	Underlaget för regressionsekvationen som används för att ta fram standardkostnaderna för de enskilda länen	25
3.3	Underlaget för fördelning av de länsvisa standardkostnaderna mellan kommunerna i de enskilda länen	27
<b>4</b>	<b>Kostnadsunderlaget</b>	<b>29</b>
4.1	Kostnadsunderlaget för 2009	29
4.2	Kostnadsunderlaget för 2012	38
<b>5</b>	<b>Överväganden och förslag</b>	<b>43</b>

## Bilagor

1	Statskontorets uppdrag	45
2	Utfallet av regressionsberäkningar	49
3	Kommunernas andel av underskottstäckningen 2009 och 2012, procent	51
4	Standardkostnaden för kollektivtrafiken (kr/inv.) för 2014, NPI-uppräknat	57



## Sammanfattning

Statskontoret har fått i uppdrag av regeringen att göra en översyn av det kostnadsunderlag som ligger till grund för beräkningarna i delmodellen för kollektivtrafik. Denna delmodell ingår i kostnadsutjämnningen i systemet för kommunalekonomisk utjämnning. Om kostnadsunderlaget behöver revideras ingår det i uppdraget att Statskontoret ska lämna förslag till en sådan revidering samt därefter göra en ny beräkning av utfallet för enskilda kommuner och landsting i delmodellen.

Det har skett stora förändringar inom kollektivtrafikområdet efter att Utjämningskommittén.<sup>08</sup> avslutade sitt arbete i april 2011. Bland annat infördes en ny kollektivtrafiklag 2012 och regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKTm) har inrättats i landets samtliga län. Landstingen har också i allt större utsträckning tagit över hela det politiska och finansiella ansvaret för den regionala och lokala kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken har också ökat både vad det gäller antalet resor och kostnader.

I rapporten redovisar Statskontoret de felaktigheter som vi funnit i det kostnadsunderlag som användes av Utjämningskommittén.<sup>08</sup> Vi redovisar även kostnadskonsekvenserna av dessa felaktigheter för de enskilda landstingen och kommunerna för utjämningsåret 2014, dvs. det första året som kommitténs förslag använts. I rapporten lämnas också den information som behövs för att regeringen ska kunna uppdatera den nuvarande beräkningsmodellen.

Redovisningen av kostnadskonsekvenserna 2014 av en uppdatering av kostnadsunderlaget i kollektivtrafikmodellen visar att den största ökningen av standardkostnaden för landstingen skulle uppgå till 15 kronor (Västmanlands läns landsting) och den största minskningen till 9 kronor (Jämtlands läns landsting). Även för kommunerna ligger förändringarna, med några få undantag, på samma nivå.

Statskontorets samlade bedömning är att de gjorda korrigeringarna av kommitténs kostnadsunderlag skulle leda till relativt små förändringar. Som jämförelse kan nämnas att det största tillägget som en kommun erhåller utifrån kollektivtrafikmodellen 2014 uppgår till 450 kronor per invånare och det största avdraget till 802 kronor per invånare. Motsvarande belopp för landstingen samma år är ett tillägg på 977 kronor per invånare eller ett avdrag med 733 kronor per invånare.

Statskontoret har under utredningen också funnit att den regressionsmodell som ligger till grund för den nuvarande kollektivtrafikmodellen inte längre

är statistiskt signifikant när den används på kostnadsdata för 2012. Detta är allvarligt med tanke på att denna regressionsmodell direkt avgör de enskilda landstingens och kommunernas standardkostnad.

Med tanke på de relativt små förändringar som blir resultatet av ett uppdaterat kostnadsunderlag, bristerna i den aktuella regressionsmodellen samt de stora förändringarna som skett inom kollektivtrafikområdet anser Statskontoret att regeringen inte bör uppdatera den nuvarande kollektivtrafikmodellen.

Statskontoret anser att regeringen i stället bör uppdra åt en särskild utredning eller åt Statskontoret att genomföra en mer förutsättningslös översyn av kollektivtrafikmodellen.

I en sådan översyn skulle ingå att ta fram en regressionsmodell eller annan fördelningsmodell som är statistiskt och logiskt hållbar både i nuläget och under överskådlig framtid.

Med tanke på de stora förändringarna som skett inom kollektivtrafiksområdet under senare år vore det enligt Statskontorets mening också naturligt att man inom ramen för en sådan översyn exempelvis prövade om kollektivtrafikmodellen i framtiden bör vara en gemensam modell för landstingen och kommunerna.

# 1 Inledning

Statskontoret har fått i uppdrag att göra en översyn av det kostnadsunderlag som ligger till grund för beräkningarna i delmodellen för kollektivtrafik som ingår i kostnadsutjämningen i systemet för kommunalekonomisk utjämning.

## 1.1 Bakgrund

Utjämningskommittén.<sup>08</sup> avslutade i april 2011 sin översyn av den kommunala utjämningen med betänkandet *Likvärdiga förutsättningar – Översyn av den kommunala utjämningen* (SOU 2011:39). I betänkandet lämnades bland annat förslag om uppdateringar och ändringar av de olika delmodellerna i systemet för kostnadsutjämning.

Regeringen lade fram förslag baserade på kommitténs i 2014 års budgetproposition (prop. 2013/14:1, Utgiftsområde 25). När det gäller kostnadsutjämningen överensstämde regeringens förslag helt med vad som tidigare föreslagits av Utjämningskommittén.<sup>08</sup> Riksdagen antog regeringens förslag till förändringar i utjämningsystemet utan några ändringar den 27 november 2013.

I budgetpropositionen (UO 25, Allmänna bidrag till kommuner) redogör regeringen bland annat för vad som framkom om *kollektivtrafikmodellen* i remissbehandlingen av Utjämningskommittén.<sup>08</sup>:s betänkande. Bland annat sägs att *Norrbottnens läns landsting* och några kommuner i detta län anfört att landstinget och kommunerna i länet har kartlagt kommunernas nettokostnad för kollektivtrafik och att de menar att de beräkningar som utredningen redovisat inte överensstämmer med länets beräkningar. *Norrbottnens läns landsting* föreslår därför att en ny beräkning görs beträffande kommunernas nettokostnad för kollektivtrafik i Norrbotten. Även *Västerbottnens läns landsting* föreslår att det kostnadsunderlag som ligger till grund för utredningens förslag ses över och vid behov justeras innan förändringar i utjämningen genomförs.

I propositionen anger regeringen även att man i Statskontorets instruktion gett myndigheten i uppdrag att följa upp systemet för kommunalekonomisk utjämning. Regeringen säger att man avser att bland annat mot bakgrund av de synpunkter som lämnats av remissinstanserna på utredningens och promemorians förslag närmare precisera Statskontorets uppdrag i särskilda regeringsbeslut, med angivande av tidpunkter och former för avrapportering till regeringen. Detta uppdrag kan ses som ett utflöde av vad som sagts i budgetpropositionen.

Därutöver kan nämnas att Statskontoret i rapporten *Den kommunala utjämnningen sedan mitten av 1990-talet* (2013:19) pekade på prioriterade insatser rörande delmodellerna i systemet för kostnadsutjämning. Bland annat nämndes kollektivtrafikmodellen och att det där fanns brister i kostnadsunderlaget.

## 1.2 Uppdraget

I ett beslut den 5 december 2013 (Regeringsbeslut Fi2012/3761; Fi2013/4061; Fi2013/4344, delvis) uppdrog regeringen åt Statskontoret att göra en översyn av det kostnadsunderlag som ligger till grund för beräkningarna i delmodellen för kollektivtrafik och om kostnadsunderlaget behöver revideras, lämna förslag till en sådan revidering samt därefter göra en ny beräkning av utfallet för enskilda kommuner och landsting i delmodellen.

Uppdraget ska redovisas senast den 31 mars 2014.

Statskontoret ska fortlöpande hålla Regeringskansliet (Finansdepartementet) informerat om hur arbetet fortskrider.

Uppdraget redovisas i bilaga 1.

### Avgränsning

Av beslutet framgår att uppdraget endast avser en prövning av kostnadsunderlaget i modellen. I uppdraget ingår således *inte* att pröva kollektivtrafikmodellens konstruktion och de ingående variablerna eller om modellen även fortsättningsvis bör vara gemensam för kommuner och landsting.

## 1.3 Genomförande

Uppdraget har genomförts av en projektgrupp bestående av Leif Lundberg (projektledare) och Marie Römpötti. Konsulten Henrik Berggren vid PwC har bistått projektgruppen i dess arbete.

Rebecca Hort och Viveka Karlestrand har ingått i en intern referensgrupp knuten till projektet. Uppdraget har även diskuterats vid ett sammanträde med Statskontorets referensgrupp för kommunal utjämning.

Som en bakgrund har vi läst in betänkanden, propositioner och annan dokumentation om kollektivtrafiken och om kollektivtrafikmodellen i kostnadsutjämnningen.

Vi har genomfört intervjuer med företrädare för Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) samt representanter för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKTm), landstingen samt kommuner inom två av de län som kritiserat kostnadsunderlaget till kollektivtrafikmodellen (Norrbottens samt Västmanlands län). Vi har också genom mejl och telefonsamtal haft kontakt med personer vid nästan samtliga övriga RKTm i landet.

Vidare har vi intervjuat personal vid Trafikanalys och Statistiska centralbyrån (SCB). Dessa myndigheter har också bidragit med kostnadsdata som använts inom ramen för uppdraget.

Vår analys bygger på det kostnadsunderlag som Utjämningskommittén.08 använde, räkenskapssammandraget (RS) från SCB samt kostnadsdata från Trafikanalys. Därutöver har vi, när detta bedömts vara relevant, samlat in kompletterande information som rör underskottstäckningen i den allmänna kollektivtrafiken samt tillköp av allmän kollektivtrafik.

Med utgångspunkt i det insamlade underlaget har vi analyserat kommitténs kostnadsunderlag i syfte att finna eventuella brister i detta. Vi har även bedömt konsekvenserna av eventuella fel.

Det har skett betydande förändringar av både regelverket och de faktiska förhållandena inom kollektivtrafikområdet. Därför har vi även samlat in och gjort en preliminär analys av möjligheterna och konsekvenserna av att använda kostnadsuppgifter från 2012 i detta sammanhang.

Projektgruppen har varit i kontakt med Finansdepartementet två gånger under uppdragets genomförande i syfte att informera om hur arbetet fortskridit.

## **1.4 Rapportens disposition**

I kapitel 2 ges en beskrivning av regelverket på kollektivtrafikområdet samt en översiktlig beskrivning av kollektivtrafikmodellen.

Vi beskriver i kapitel 3 hur kostnadsunderlaget i kollektivtrafikmodellen påverkar utfallet av modellen samt hur Utjämningskommittén.08 tog fram sitt kostnadsunderlag och hur kommittén gjorde de efterföljande beräkningarna.

I kapitel 4 presenteras och analyseras kommitténs kostnadsunderlag samt redogörs för de felaktigheter som vi anser finns i detta. Vi bedömer även kostnadskonsekvenserna av dessa felaktigheter. I kapitlet redovisar vi en analys av konsekvenserna om man använder ett kostnadsunderlag från 2012 för att uppdatera kollektivtrafikmodellen.

Vi redovisar i kapitlet även konsekvenserna av om man utnyttjar ett kostnadsunderlag som direkt bygger på kostnadsuppgifter ur RS.

Kapitel 5 innehåller Statskontorets bedömningar och förslag.



## 2 Allmän kollektivtrafik och kollektivtrafikmodellen

I detta kapitel redogör vi för regleringen och organiseringen av den allmänna kollektivtrafiken samt för hur kollektivtrafikmodellen är konstruerad.

Syftet med dessa beskrivningar är att ge en bakgrund till redovisningen i kapitel 3 och 4 av hur beräkningarna görs i kollektivtrafikmodellen och hur kostnadsunderlaget påverkat utfallet av dessa beräkningar.

### 2.1 Vad innebär begreppet kollektivtrafik?

Kollektivtrafik brukar delas upp i allmän och särskild kollektivtrafik. Det som i dagligt tal kallas kollektivtrafik faller in under begreppet *allmän kollektivtrafik* och utgörs i princip av trafik som erbjuds till allmänheten och som körs enligt tidtabell, dvs. trafik vars huvudsyfte är att transportera passagerare på en tidtabellbunden linje.<sup>1</sup> *Särskild kollektivtrafik* är avsedd att fylla mer individspecifika behov och utgörs exempelvis av färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjutsar och sjukresor.

I lagen (2010:1065) om kollektivtrafik (kollektivtrafiklagen) hänvisas till EU:s kollektivtrafikförordning 1370/2007. I denna förordning definieras kollektivtrafik som persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering.<sup>2</sup>

Kollektivtrafikmodellen i den kommunala kostnadsutjämningsavser enbart den allmänna kollektivtrafiken, se avsnitt 2.4 för en närmare beskrivning. Det är således enbart kostnaderna för allmän kollektivtrafik som ingår i det kostnadsunderlag som uppdraget omfattar. Det finns dock beröringspunkter mellan allmän och särskild kollektivtrafik som i vissa fall gör det svårt att fördela kostnaderna dem emellan.

### 2.2 Regleringen

Även om regelverket för kollektivtrafiken har förändrats vid ett flertal tillfällen sedan slutet av 1970-talet, så har en uttalad ambition hela tiden varit

---

<sup>1</sup> [www.transportstyrelsen/Vag/Yrkestrafik/kollektivtrafik/](http://www.transportstyrelsen/Vag/Yrkestrafik/kollektivtrafik/); 2013-11-20.

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och upphävandet av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70

att skapa förutsättningar för en samordning av trafiken.<sup>3</sup> Regleringen har syftat till att skapa en tillfredsställande och mer effektiv trafikförsörjning, där länet eller regionen spelar en viktig roll.

Den senaste mer genomgripande förändringen av regleringen på kollektivtrafikområdet ägde rum den 1 januari 2012 när kollektivtrafiklagen trädde i kraft. Detta innebär att en annan reglering gällde 2009, dvs. det år vars kostnader används som bas för den nuvarande kollektivtrafikmodellen i den kommunala kostnadsutjämnningen.

Även om kollektivtrafikmodellen enbart gäller för allmän kollektivtrafik beskriver vi – av skäl som tidigare framgått – i detta kapitel även kortfattat regelverket för den särskilda kollektivtrafiken.

## **Allmän kollektivtrafik**

### **Kollektivtrafiklagstiftning 2009**

År 2009 reglerade lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik (trafikhuvudmannalagen) kommunernas och landstingens ansvar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter. Landstinget och kommunerna benämndes ”länstrafikansvariga” och de hade ett gemensamt ansvar för den lokala och regionala allmänna kollektivtrafiken inom respektive län. Stockholms och Gotlands län utgjorde dock undantag genom att ansvaret där helt lades på landstinget respektive kommunen.

Enligt lagen skulle det i varje län finnas en trafikhuvudman som ansvarade för att hantera de länstrafikansvarigas uppgifter inom området. Som huvudregel skulle trafikhuvudmannen vara ett kommunalförbund, men verksamheten kunde i stället organiseras i aktiebolagsform om alla kommuner och landsting i länet var eniga om detta.

Trafikhuvudmännen hade trafikeringsrätten för linjetrafik inom länet, vilket innebar att de kunde upphandla tjänsterna från kollektivtrafikföretag i konkurrens. I deras ansvar ingick även ansvaret för trafiken utmed länsjärnvägarna, vilket kunde ske med buss eller tåg. Dessutom hade trafikhuvudmännen trafikeringsrätt för regional persontrafik på stomjärnväg inom det egna länet samt möjlighet att bedriva sådan trafik i angränsande län, om syftet var att utveckla den regionala persontrafiken i det egna länet.

På uppdrag av en kommun eller ett landsting kunde trafikhuvudmannen även upphandla taxitjänster samt vissa persontransporter och samordningstjänster.

---

<sup>3</sup> Historiken i detta avsnitt bygger i huvudsak på den beskrivning om kollektivtrafiken i Sverige som lämnades i propositioner till den nu gällande lagen (2010:1065) om kollektivtrafik (prop. 2009/10:200, samt prop. 2011/12:76).

Trafikhuvudmannen skulle efter samråd med de länstrafikansvariga årligen anta en trafikförsörjningsplan. Planen skulle ange omfattningen på den trafik som man avsåg bedriva i länet samt ange grunderna för hur resorna skulle prissättas.

I slutet av 2009 trädde en ny EU-förordning i kraft på kollektivtrafikområdet. EU:s kollektivtrafikförordning 1370/2007 har till syfte att reglera hur behöriga myndigheter kan säkerställa att det finns kollektivtrafiktjänster av allmänt intresse som kan vara tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller billigare än vad den fria marknaden skulle kunna erbjuda.

### **En ny kollektivtrafiklagstiftning infördes 2012**

Som tidigare nämnts infördes den nu gällande kollektivtrafiklagstiftningen 2012. Denna nya lagstiftning har utformats för att överensstämja med EU:s kollektivtrafikförordning. Beskrivningen i detta avsnitt fokuserar på de frågor som är mest centrala för uppdraget.

Det nya regelverket innebar några viktiga förändringar, till exempel att marknaden öppnades ytterligare för privata aktörer. Man förändrade även organiseringen av verksamheten genom att det i varje län ska finnas en regional kollektivtrafikmyndighet (RKTm) som fattar beslut i förvaltningsform.

Även med den nya lagen är huvudregeln att landstinget och kommunerna har ett gemensamt ansvar för den regionala kollektivtrafiken i respektive län, Stockholm och Gotland undantagna. De kan dock komma överens om att antingen landstinget eller kommunerna ska bära ansvaret för den regionala kollektivtrafiken.

Om landstinget ensamt har ansvaret för den regionala kollektivtrafiken i länet får kommunerna under fem år lämna ekonomiskt bidrag till varandra om det behövs för kostnadsutjämningen mellan kommunerna. För att kommunerna ska kunna påverka vissa aspekter av den aktuella kollektivtrafiken har de i detta fall möjlighet att beställa och betala för regional kollektivtrafik som är av bättre kvalitet eller billigare än vad landstinget skulle tillhandahålla, s.k. tillköp.

Enligt kollektivtrafiklagen ska den regionala kollektivtrafikmyndigheten organiseras som ett kommunalförbund eller en gemensam nämnd i de län där antingen kommunerna ensamma eller tillsammans med landstinget ansvarar för den regionala kollektivtrafiken. Om landstinget ensamt har ansvaret är landstinget RKTm.

Enligt lagen ska RKTm regelbundet fastställa målen för den regionala kollektivtrafiken inom ramen för ett trafikförsörjningsprogram, som vid behov ska uppdateras. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska upprättas efter samråd med motsvarande myndigheter i angränsande län. Samråd ska även ske med övriga berörda myndigheter, organisationer,

kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer. Ett landsting som ensamt är RKTM ska dessutom samråda med kommunerna i länet.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska fatta beslut om vilken trafik som ska omfattas av allmän trafikplikt inom länet, dvs. vilken trafik det offentliga har ett ansvar för att den bedrivs. Med allmän trafikplikt avses kollektivtrafik av allmänt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning. Den omfattar även sådan trafik som ett kollektivtrafikföretag inte skulle driva i samma omfattning eller på samma villkor som myndigheten anser att den bör bedrivas. Besluten om allmän trafikplikt kan överklagas.

Kommunerna har fortfarande möjlighet att överlåta sina uppgifter vad gäller färdtjänst och riksfärdtjänst till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. I annat fall ska även kommunen regelbundet upprätta ett trafikförsörjningsprogram som anger omfattningen av trafik enligt lagen om färdtjänst och lagen om riksfärdtjänst samt grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik. Kommunen ska anta programmet efter samråd med RKTM och, i tillämpliga fall, landstinget.

RKTM ansvarar för att beslutad trafik utförs. Ett avtal om allmän trafik måste grundas på ett beslut av RKTM om allmän trafikplikt. Avtalet får inte innehålla ensamrätt för kollektivtrafikföretaget som motprestation för att fullgöra den allmänna trafikplikten.

Det finns dock en övergångsbestämmelse i kollektivtrafiklagen som anger att ett avtal om allmän trafik inte behöver grundas på ett beslut om allmän trafikplikt om tilldelningsbeslutet fattades före den 1 juli 2012 och upphandlingen inleddes innan lagen trädde i kraft (dvs. före den 1 januari 2012).

Med den nya lagstiftningen avskaffades möjligheten att låta ett aktiebolag hantera de länstrafikansvarigas samtliga uppgifter. Även om RKTM ansvarar för myndighetsutövningen och fattar därmed förenade beslut kan myndigheten, efter beslut av den beslutande församlingen, ge ett aktiebolag befogenhet att ingå avtal om allmän trafik. En kommun inom länet kan också få sådan befogenhet när det gäller kollektivtrafik som bedrivs inom denna kommuns område. Om RKTM har överlämnat dessa befogenheter till ett aktiebolag kan aktiebolaget även ges befogenhet att upphandla och samordna sådana persontransport- och samordningstjänster som RKTM kommit överens om att utföra åt kommuner eller landsting i länet, dvs. rörande särskild kollektivtrafik (se nedan).

För att RKTM ska kunna fatta beslut om bland annat trafikförsörjningsplanen behöver de ha information om vilken trafik som bedrivs i länet. Ett kollektivtrafikföretag som har för avsikt att på kommersiell grund bedriva kollektivtrafik ska därför anmäla detta till berörd RKTM. Företaget ska även anmäla om det avser att upphöra med sådan trafik.

Transportstyrelsen utövar tillsyn enligt kollektivtrafiklagen, exempelvis vad gäller trafikförsörjningsprogram.

### **Särskild kollektivtrafik**

Det är i första hand kommunen som ansvarar för *färdtjänst* och *riksfärdtjänst*.<sup>4</sup> Kommunerna ansvarar även för att anordna *skolskjuts* för de grundskoleelever och gymnasieelever som har rätt till detta.<sup>5</sup> Både staten och kommunerna har en klart uttalad ambition att man i ökad utsträckning ska kunna utnyttja den allmänna kollektivtrafiken för att tillgodose dessa särskilda behov.

Landstingen är ekonomiskt ansvariga för *sjukresor*, men har inte något formellt ansvar för att anordna själva resorna.<sup>6</sup> Landstingen ansvarar dock för att fastställa sjukreseersättningen och har därför ett intresse av att sjukreseverksamheten bedrivs på ett effektivt sätt, till exempel genom att resorna samordnas.

## **2.3 Verksamhet och organisering**

Kollektivtrafikresorna har ökat stadigt i Sverige och 2012 uppgick de totala kostnaderna för den lokala och regionala kollektivtrafiken till 36,5 miljarder kronor enligt Trafikanalys.<sup>7</sup> Kostnaderna finansierades genom intäkter från den egna verksamheten<sup>8</sup> (51 procent), landstingen (43 procent), kommunerna (5 procent) och staten/Trafikverket (knappt 1 procent).

Kostnaderna för kollektivtrafiken har ökat med 72 procent sedan 2000, medan verksamhetsintäkterna endast ökat med 46 procent. Under samma period har antalet lokala och regionala kollektivtrafikresor med buss, tåg, spårväg, tunnelbana och fartyg ökat med 28 procent.

År 2012 genomfördes sammantaget 1 383 miljoner resor med buss, tåg, spårvagn, tunnelbana och fartyg. Buss och tunnelbana stod för det största antalet resor med 53 respektive 23 procent.

Det vanligaste sättet att organisera arbetet med den regionala kollektivtrafiken är i nuläget (2014) att landstinget är regional kollektivtrafikmyndighet (RKTm). Detta gäller i 12 av landets 21 län (inklusive Gotlands län). I 6 av länen ligger denna uppgift i stället på ett regionalt samverkansorgan (RSO)<sup>9</sup> och i de 3 återstående länen är det ett kommunalförbund som har denna

---

<sup>4</sup> Lag (1997:736) om färdtjänst och lag (1997:753) om riksfärdtjänst.

<sup>5</sup> Skollag (2010:800)

<sup>6</sup> Lag (1991:419) om reskostnadsersättning vid sjukresor

<sup>7</sup> Trafikanalys Lokal och regional kollektivtrafik 2012 Statistik 2013:20

<sup>8</sup> Främst biljettintäkter

<sup>9</sup> Med ett regionalt samverkansorgan avses en kommunal beslutande församling inom ett län med särskild uppgift att svara för regionala utvecklingsfrågor i länet.

särskilda uppgift. Medlemmar i de här aktuella regionala samverkansorganen och de särskilda kommunalförbunden är samtliga kommuner samt landstinget i respektive län.

Den nya kollektivtrafiklagen innehåller bestämmelser om att centrala beslut rörande regional kollektivtrafik ska tas av en myndighet. Därför har man skapat regionala kollektivtrafikmyndigheter som beslutar om och ansvarar för den regionala kollektivtrafiken. Ansvaret för verksamheten kan således inte längre fullt ut ligga på ett organ som drivs i form av ett aktiebolag, vilket tidigare var den vanligaste organisationsformen.

Vi kan således konstatera att det skett betydande förändringar i sättet att organisera ansvaret för samt sättet att driva den regionala och lokala kollektivtrafiken sedan Utjämningskommittén<sup>08</sup> gjorde sina kostnadsberäkningar baserade på ett underlag från 2009.

I tabell 1 visas vilken organisationsform den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKTM) har i de olika länen 2014 samt de olika myndigheternas totala kostnad under 2012.

**Tabell 1 Organisationsform 2014 och totala kostnader 2012**

Län	RKTM 2014	Totala kostnader 2012 (mnkr) Källa: Trafikanalys
01 Stockholm	Landstinget	15 483
03 Uppsala	Landstinget	1 279
04 Södermanland	Kommunalförbund	563
05 Östergötland	Landstinget	1 076
06 Jönköping	Landstinget	810
07 Kronoberg	Regionalt samverkansorgan	413
08 Kalmar	Landstinget	602
09 Gotland	Kommunen	59
10 Blekinge	Regionalt samverkansorgan	297
12 Skåne	Landstinget	4 458
13 Halland	Landstinget	732
14 Västra Götaland	Landstinget	6 348
17 Värmland	Regionalt samverkansorgan	620
18 Örebro	Landstinget	526
19 Västmanland	Landstinget	377
20 Dalarna	Regionalt samverkansorgan	501
21 Gävleborg	Landstinget	545
22 Västernorrland	Kommunalförbund	400
23 Jämtland	Regionalt samverkansorgan	306
24 Västerbotten	Regionalt samverkansorgan	610
25 Norrbotten	Kommunalförbund	492
<b>Riket</b>		<b>36 497</b>

## 2.4 Kollektivtrafikmodellen

I detta avsnitt ger vi en översiktlig beskrivning av hur kollektivtrafikmodellen är konstruerad. I de efterföljande kapitlen kommer vi att mer i detalj beskriva vilket kostnadsunderlag som används i modellen och hur beräkningarna i modellen går till. För en beskrivning av utjämningsystemet som helhet hänvisas till Statskontorets rapport *Det kommunala utjämningsystemet – en beskrivning av systemet från 2014* (2014:2).

Syftet med kostnadsutjämnningen är att kompensera för strukturella behovs- och kostnadsskillnader mellan enskilda kommuner respektive landsting. Med detta menas att utjämning ska ske för skillnader i behov av kommunal service och för förutsättningarna att producera sådan service. Det gäller alltså sådana skillnader som kommunerna och landstingen inte själva kan

påverka. Utjämning ska däremot inte ske för kostnadsskillnader som beror på skillnader i vald servicenivå, kvalitet, avgiftssättning och effektivitet.

Kostnadsutjämningen utgörs av ett antal delmodeller. I varje delmodell beräknas de strukturella kostnadsskillnaderna med hjälp av ett antal faktorer som ska spegla de strukturella behovs- och kostnadsskillnaderna mellan enskilda kommuner eller landsting.

I varje delmodell beräknas en så kallad standardkostnad, i kronor per invånare, för varje enskild kommun respektive landsting. Om kommunens eller landstingets standardkostnad överstiger den genomsnittliga vägda (med hänsyn till antalet invånare) standardkostnaden i riket får kommunen/landstinget ett tillägg och om den understiger standardkostnaden i riket får kommunen/landstinget ett avdrag.

*Kollektivtrafikmodellen* är den enda modell i kostnadsutjämningen som är gemensam för både landstingen och kommunerna. Anledningen är att behovet av allmän kollektivtrafik ses som ett både regionalt och lokalt behov.

Den nuvarande kollektivtrafikmodellen infördes 2000 och ersatte då en modell från 1996. Modellen har därefter förändrats något både 2005 och 2014. År 2005 uppdaterades både kostnadsdata och vissa beräkningskomponenter i modellen. År 2014 uppdaterades endast kostnadsdata.

I kollektivtrafikmodellen beräknar man en så kallad standardkostnad i kronor per invånare för varje enskild kommun respektive landsting, på samma sätt som i övriga delmodeller i kostnadsutjämningen.

I kollektivtrafikmodellen beräknas standardkostnaden på länsnivå med hjälp av en regressionsmodell som avser att fånga upp glesbygdsproblem, trängselproblem i storstadsregionerna samt att behovet av kollektivtrafik i tätorter uppkommer först i större samhällen. De variabler på länsnivå som används i beräkningarna är:

- andel utpendlare över kommungräns,
- andel i länet boende i tätort med fler än 11 000 invånare,
- gleshet (roten ur invånardistansen; invånardistansen är det genomsnittliga avståndet mellan personerna i länet).

Förutom i Stockholms län fördelas 50 procent av standardkostnaden till kommunerna och 50 procent till landstinget. I Stockholm län får dock kommunerna 40 procent och landstinget 60 procent av länets beräknade standardkostnad.

Inom respektive län fördelas sedan standardkostnaden mellan kommunerna, antingen efter kommunernas andel av de totala kollektivtrafikkostnaderna i

länet 2009 eller med ett lika stort belopp per invånare (baserat på befolkningen den 31 december 2009).

En fördelning efter kostnader gäller för Kronobergs län, Blekinge län, Värmlands län, Västmanlands län, Dalarnas län, Västernorrlands län, Västerbottens län och Norrbottens län.

En fördelning med lika stora belopp per invånare gäller för Stockholms län, Uppsala län, Östergötlands län, Jönköpings län, Kalmar län, Skåne län, Hallands län, Västra Götalands län, Örebro län och Gävleborgs län.

För kommunerna i Södermanlands län och Jämtlands län har regeringen, efter ansökan från landstinget och kommunerna i respektive län, fattat särskilda beslut om varje kommuns andel av den beräknade standardkostnaden i länet.

De beräknade standardkostnaderna multipliceras därefter med en justeringsfaktor så att det vägda genomsnittet av standardkostnaden överensstämmer med den senast kända genomsnittskostnaden för kollektivtrafiken i riket som helhet. Uppgifterna om denna kostnad hämtas från räkenskapssammandraget (RS), som sammanställs av SCB och som baseras på kommunernas och landstingens bokslut.

Slutligen räknas standardkostnaden om till utjämningsårets kostnadsnivå med hjälp av NPI (nettoprisindex) för året före utjämningsåret samt utjämningsåret.



### **3 Hur kostnadsunderlaget tas fram och används i modellen**

I detta kapitel beskriver vi hur kostnadsunderlaget i kollektivtrafikmodellen påverkar utfallet av modellen. Här redovisar vi också hur det kostnadsunderlag som användes av Utjämningskommittén<sup>08</sup> togs fram och hur kommittén gick till väga för att beräkna utfallet av modellen.

I kollektivtrafikmodellen används externa kostnadsdata som underlag för tre olika beräkningar:

1. vid beräkningen av den genomsnittliga standardkostnaden för kollektivtrafiken i riket som helhet,
2. vid beräkningen av regressionsekvationen som används för att ta fram standardkostnaderna för de enskilda länen,
3. vid beräkningen av hur de enskilda länen framtagna standardkostnader ska fördelas mellan kommunerna i länet.

I kostnadsutjämnningen utgår man alltid från nettokostnader.

Nedan redovisas närmare vilka kostnadsdata som används i modellen samt hur beräkningarna görs under de olika punkterna.

#### **3.1 Underlaget för att bestämma den genomsnittliga standardkostnaden för kollektivtrafiken i riket som helhet**

Beräkningen av den genomsnittliga standardkostnaden för kollektivtrafiken i riket bygger på kostnadsuppgifter som hämtas från de kommunala räkenskapssammandragen (RS). Räkenskapssammandragen bygger i sin tur på uppgifter som SCB varje år samlar in från kommunerna respektive landstingen.

De kostnadsuppgifter för kommunerna som används i kollektivtrafikmodellen är de som i RS redovisats under *verksamheten 832 Buss, bil och spårbundna persontransporter*. Enligt SCB:s anvisningar ska kommunerna under denna verksamhet redovisa kostnader och intäkter för ”olika former av persontransporter, kollektivtrafiken som kommunen helt eller delvis svarar för.”

Kostnadsuppgifterna för landstingen hämtas från det som i RS redovisas under *verksamheten 710 Trafik*. I SCB:s anvisningar står följande om denna verksamhet: ”Här redovisas kostnader och intäkter för kollektivtrafiken. Här redovisas förvaltningskostnader, köp av verksamhet, och anslag/stöd från/ till trafikbolag och till andra former av persontransporter, såsom järnväg, flygtrafik, färjetrafik samt stöd till olika typer av godstransporter. Kostnader för planering av trafik och färdtjänst ska redovisas under delområdet.”

Av RS-anvisningarna till kommunerna och landstingen framgår också att de ovan nämnda verksamhetskonton *inte* ska användas för att redovisa kostnader och intäkter för särskild kollektivtrafik, dvs. färdtjänst/riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor.

I Stockholms län har landstinget sedan lång tid tillbaka haft verksamhets- och kostnadsansvaret för all färdtjänst i länet. I RS redovisas även dessa kostnader och intäkter under verksamheten *701 Trafik*. Därför drar man ifrån de kostnader och intäkter som Stockholms läns landsting haft för färdtjänstverksamheten när man i kostnadsutjämningsen använder det samlade beloppet i riket över landstingens kostnader och intäkter inom verksamheten *701 Trafik*.

Sammanfattningsvis beräknas den genomsnittliga standardkostnaden i riket för kollektivtrafiken på följande sätt:

- Man tar den totala nettokostnaden i RS som kommunerna redovisat under *verksamheten 832 Buss, bil och spårbundna persontransporter*.
- Till detta belopp adderas den av landstingen redovisade samlade nettokostnaden under verksamheten *701 Trafik* (efter avdrag för Stockholms läns landstings nettokostnader för färdtjänstverksamheten).
- Detta belopp divideras därefter med det totala antalet invånare i riket den 31 december det år som kostnadsuppgifterna avser. Detta belopp utgör den genomsnittliga standardkostnaden per invånare i riket för kollektivtrafiken.

Samma beräkningsmetod används för alla de verksamhetsanknutna delmodellerna i systemet för kostnadsutjämnings.<sup>10</sup> Man utgår från de i RS redovisade nettokostnaderna för verksamheten och dividerar detta belopp med antalet invånare det aktuella året.

Vid den slutliga beräkningen av utfallet inom systemet för kostnadsutjämnings räknar man upp de beräknade standardkostnaderna för kommunerna och landstingen med nettoprisindex (NPI) för de två senaste åren. Detta gör man eftersom kostnadsuppgifterna som används vid utfallsberäkningarna

---

<sup>10</sup> Delmodellerna: Förskola, Grundskola, Gymnasieskola, Individ- och familjeomsorg (IFO), Äldreomsorg, Hälso- och sjukvård samt Kollektivtrafik.

inte hämtas från samma år som utjämnningen avser. Exempelvis är det kostnadsuppgifterna från verksamhetsåret 2012 som används för att beräkna standardkostnaderna för utjämningsåret 2014.

### **3.2 Underlaget för regressionsekvationen som används för att ta fram standardkostnaderna för de enskilda länen**

Som redovisats i kapitel 2 beräknas standardkostnaderna i kollektivtrafikmodellen på länsnivå med hjälp av en regressionsmodell baserad på länets gleshet, arbetspendlingen över kommungränser och andelen boende i tätorter med fler än 11 000 invånare.

Regressionsmodellen som används i den nuvarande kollektivtrafikmodellen omfattar i allt väsentligt samma förklarande variabler som den regressionsmodell som infördes 2000. År 2005 ändrades dock variabeln tätortsboende till att avse andelen som bor i tätorter med fler än 11 000 invånare, i stället för som tidigare fler än 20 000 invånare.<sup>11</sup> Utjämningskommittén<sup>08</sup> föreslog inte någon förändring av de förklarande variablerna i modellen.

Vad som dock har förändrats från 2000 och framåt är vilken källa som används för att ta fram de länsvisa kostnaderna som regressionsekvationen beräknas mot.

Den regressionsmodell som användes under utjämningsåren 2000–2004 bygger på uppgifter om länens genomsnittliga nettokostnader för 1995 och 1996 för att beräkna parametervärdet på de förklarande variablerna. För landstingen hämtades dessa kostnadsuppgifter från den bokslutsstatistik som dåvarande Landstingsförbundet sammanställde och för kommunerna kom de från SCB:s räkenskapsammandrag.<sup>12</sup>

När Utjämningskommittén 2003 prövade kollektivtrafikmodellen fann den att regressionsekvationens förklaringsgrad ökade om beräkningarna gjordes mot länsvisa avgiftsjusterade trafik kostnader i stället för, som tidigare, mot kommunernas och landstingens nettokostnader för den allmänna kollektivtrafiken.

Uppgifterna om de avgiftsjusterade trafik kostnaderna tog kommittén fram genom att kombinera uppgifter från kommunernas och landstingens räkenskaper med uppgifter från dåvarande Svenska lokaltrafikföreningen (SLTF). Kommittén använde kostnadsunderlaget som avsåg verksamhetsåret 2001

---

<sup>11</sup> Ändringen genomfördes för att öka förklaringsgraden i regressionsmodellen.

<sup>12</sup> Betänkandet Kostnadsutjämnning för kommuner och landsting – en översyn av statsbidrags- och utjämningsystemet (SOU 1998:151), bilaga 9, s. 92.

för att bestämma parametervärdena i den regressionsmodell som tillämpades under utjämningsåren 2005–2013.<sup>13</sup>

Utjämningskommittén.08 använde i princip samma metod när den fastställde länets totala kostnader för kollektivtrafiken. Man utgick från en undersökning gjord av Trafikanalys rörande kollektivtrafikens kostnader och intäkter för 2009.<sup>14</sup> Enligt Trafikanalys omfattade undersökningen trafikhuvudmän och primärkommunala trafikhuvudmän i rikets samtliga län. Totalt ingick 25 trafikhuvudmän, varav 21 länsövergripande trafikhuvudmän, 3 primärkommunala trafikhuvudmän (Luleå, Lund och Karlstad) samt Waxholms Ångfartygs AB.

Kommittén valde att utgå från de trafikeringskostnader för respektive län som redovisades i Trafikanalys rapport och från dessa belopp drogs kostnaderna för den trafik som finansierades av staten (i statistiken lika med ”bidrag stat”). De belopp som blev resultatet av denna beräkning benämndes ”justerad trafik kostnad”.

I ett nästa steg räknade kommittén ut hur stor andel av trafikeringskostnaden som finansierades av verksamhetsintäkter (främst direkta trafikintäkter). I genomsnitt uppgick denna andel till 42 procent i riket.

Med hjälp av dessa uppgifter räknade kommittén ut en så kallad nettotrafikkostnad för alla länen. Beräkningen skedde enligt formeln: *Justerad trafik kostnad \* Genomsnittlig nivå verksamhetsintäkter i riket (%) = Nettotrafikkostnad.*

Egentligen skulle man i formeln ovan i stället ha multiplicerat med den *genomsnittliga nivån i riket som inte täcks med verksamhetsintäkter (%)*, dvs. 58 och inte 42 procent. Detta fel påverkar dock inte slutresultatet av beräkningen av standardkostnaderna för de enskilda länen. Av detta skäl och för att inte skapa förvirring väljer vi att i nästa kapitel redovisa både kommitténs och våra egna nettotrafikkostnader beräknade utifrån denna felaktiga formel.

Slutligen dividerades nettotrafikkostnaden för de olika länen med antalet invånare den 31 december 2009 i respektive län, för att få ett underlag som fungerade för regressionsberäkningen. Underlaget för Utjämningskommittén.08:s regressionsberäkning utgjordes således av länens nettotrafikkostnad 2009 uttryckt i kronor per invånare.

Gotland ingick dock inte i underlaget eftersom förhållandena bedömdes vara speciella. Inom ramen för kollektivtrafikmodellen har Gotland nämligen

---

<sup>13</sup> Betänkandet Gemensamt finansierad utjämning i kommunsektorn (SOU 2003:88), s. 178–192.

<sup>14</sup> Trafikanalys, Lokal och regional kollektivtrafik, bilaga 3

sedan tidigare ersatts för sin faktiska nettokostnad för den allmänna kollektivtrafiken.

Som underlag för regressionsberäkningen hade kommittén tillgång till ett av SCB särskilt framtaget material där länsvärdena för de variabler som ingår i regressionskvationen<sup>15</sup> uppdaterats till 2009 års förhållanden.

### **3.3 Underlaget för fördelning av de länsvisa standardkostnaderna mellan kommunerna i de enskilda länen**

I den nuvarande kollektivtrafikmodellen fördelas som regel hälften av den länsvis beräknade standardkostnaden på landstinget och den återstående hälften på kommunerna i länet. Undantaget är Stockholms län där landstinget erhåller 60 procent av länets standardkostnad och kommunkollektivet 40 procent.

Det finns flera modeller som används för att fördela kommunkollektivets standardkostnad mellan de enskilda kommunerna. Flera län har också ändrat fördelningsmodell sedan Utjämningskommittén.08 avslutade sitt arbete i april 2011. Statskontorets uppdrag är dock att pröva det kostnadsunderlag som kommittén använde. Därför kommer vi här att beskriva hur kommittén gick till väga för att ta fram underlaget för den kommunvisa fördelningen, dvs. med utgångspunkt i de förhållanden som gällde under 2009.

Utjämningskommittén.08 samlade in ett underlag för fördelning av standardkostnaden mellan respektive läns kommuner genom en enkät som gick ut till samtliga länstrafikförbund under hösten 2010. I enkäten efterfrågades hur ägartillskottet fördelades per ägare under 2009. Här togs ingen hänsyn till om kommunernas samlade ägartillskott översteg 50 procent av det totala ägartillskottet i länet.

I de fall det förekom trafik utanför länstrafikbolagets regi som betalades av kommuner i länet kompletterades uppgifterna med kostnaderna för denna trafik. Uppgifterna om sådan trafik (förekomst och kostnad) hämtades bland annat från räkenskapssammandraget och årsredovisningar.

Utifrån de framtagna uppgifterna räknade därefter kommittén fram de enskilda kommunernas andel av det totala ägartillskottet från kommunerna i länet. Det är denna andel som i förekommande fall ligger till grund för fördelningen av kommunkollektivets standardkostnad i länet.

När Utjämningskommittén.08 gjorde sina beräkningar var landstinget ensamt huvudman för den allmänna kollektivtrafiken i två län, Stockholm och Skåne. I dessa fall är huvudregeln i kollektivtrafikmodellen att varje

---

<sup>15</sup> Det vill säga: gleshetsmättet, andelen tätortsboende och andelen utpendlare.

kommun får samma standardkostnad. Således behövdes inte något särskilt underlag för att fördela standardkostnaden mellan de enskilda kommunerna i dessa län.

Som framgått av beskrivningen av kollektivtrafikmodellen i kapitel 2 är det i nuläget totalt tio län som har en fördelning med samma standardkostnad till samtliga kommuner i länet. Sedan kommittén avslutade sitt arbete har man i dessa län gett landstinget hela ansvaret för den allmänna kollektivtrafiken, dvs. uppgiften som regional kollektivtrafikmyndighet, RKTm.

Därtill kommer att två län, Jämtland och Södermanland, genom särskilt regeringsbeslut fått en annan kommunvis fördelning av standardkostnaden än den som föreslogs av Utjämningskommittén.<sup>08</sup> Beslutet rörande Jämtlands län har gällt sedan 2005, dvs. redan före Utjämningskommittén.<sup>08</sup> genomförde sitt arbete.

Vi kan således konstatera att det endast är i åtta län som man fortfarande tillämpar den kommunvisa fördelningen av standardkostnaden som kommittén räknade fram.

## 4 Kostnadsunderlaget

I detta kapitel redovisas det faktiska sifferunderlag som ingick i Utjämningskommittén.08:s kostnadsunderlag (som bygger på uppgifter för 2009) samt de eventuella brister som Statskontoret under denna utredning funnit i detta material. Vi gör också en grov beräkning av hur dessa eventuella brister bedöms påverka utfallet av modellen för de enskilda landstingen och kommunerna.

Ett alternativt kostnadsunderlag som direkt bygger på kostnadsuppgifter från RS presenteras också.

I kapitlet redovisar vi även ett kostnadsunderlag för kollektivtrafikmodellen som bygger på uppgifter för 2012. Anledningen är att vi kunnat konstatera att det skett stora förändringar i regleringen, organiseringen och omfattningen av den allmänna kollektivtrafiken sedan Utjämningskommittén.08 genomförde sin analys.

### 4.1 Kostnadsunderlaget för 2009

#### Standardkostnaden i riket som helhet

I tabell 2 redovisas de belopp som Utjämningskommittén.08 använde för att beräkna den genomsnittliga standardkostnaden för den allmänna kollektivtrafiken i riket.

**Tabell 2** Kommunernas och landstingens nettokostnader för den allmänna kollektivtrafiken 2009, mnkr

	Kommunerna	Landstingen	Totalt
Nettokostnaden i riket, mnkr	4 445	10 362	14 808

Vi har jämfört siffrorna i tabellen med uppgifterna i räkenskapssammandraget och kan konstatera att beloppen överensstämmer. Vi bedömer även att beräkningarna i övrigt skett på ett korrekt sätt.

För att få fram den genomsnittliga standardkostnaden för kollektivtrafiken i riket divideras kommunernas och landstingens totala nettokostnad för verksamheten 2009 (14 808 mnkr) med antalet invånare i riket den 31 december 2009 (9 340 682 personer). Standardkostnaden blir då 1 585 kronor per invånare. Denna standardkostnad är i 2009 års prisnivå och ska därför räknas upp med nettoprisindex när den används för att beräkna utfallet i utjäm-

ningen, i det här fallet för utjämningsåret 2011. Efter denna uppräknig blir standardkostnaden för den allmänna kollektivtrafiken 1 624 kronor per invånare för detta utjämningsår.

### Standardkostnaderna för de enskilda länen

Med utgångspunkt från kostnadsuppgifter från Trafikanalys beräknade Utjämningskommittén.08 de justerade trafik kostnaderna i riket 2009 till 24 731 miljoner kronor, trafikintäkterna till 13 486 miljoner kronor och nettotrafikkostnaden till 10 376 miljoner kronor (se avsnitt 3.2).

Tabell 3 visar kommitténs uppgifter i kronor per invånare i de enskilda länen.

**Tabell 3 UK.08 – Justerad trafik kostnad, trafikintäkter och nettotrafikkostnader 2009 (kr/inv.)**

Län	Justerad trafik kostnad	Trafikintäkter	Nettotrafikkostnad
01 Stockholm	4 762	2 637	1 998
03 Uppsala	2 799	1 621	1 174
04 Södermanland	1 509	567	633
05 Östergötland	1 934	839	812
06 Jönköping	1 378	678	578
07 Kronoberg	1 483	881	622
08 Kalmar	1 831	738	768
09 Gotland	888	225	372
10 Blekinge	1 455	827	610
12 Skåne	2 639	1 607	1 107
13 Halland	1 407	929	590
14 Västra Götaland	2 798	1 524	1 174
17 Värmland	2 122	1 007	890
18 Örebro	1 363	600	572
19 Västmanland	1 181	529	496
20 Dalarna	1 388	802	582
21 Gävleborg	1 636	805	686
22 Västernorrland	1 141	538	479
23 Jämtland	1 788	960	750
24 Västerbotten	1 801	1 023	756
25 Norrbotten	1 608	920	675
<b>Riket<sup>16</sup></b>	<b>2 648</b>	<b>1 444</b>	<b>1 111</b>

<sup>16</sup> Vid kommitténs beräkningar av utfallet på riksnivå har man dividerat med ett felaktigt befolkningsantal (9 298 515 inv.) Detta har korrigerats i tabell 3.

Vi har gått igenom kostnadsuppgifterna från Trafikanalys för 2009 och fann då att Utjämningskommittén.08 felaktigt adderat kostnader och intäkter för Karlstadsbuss (Värmland) samt att kostnader och intäkter för Waxholms Ångfartygs AB (Stockholm) inte dragits bort. Anledningen till detta var att kommittén inte fick tillgång till information om vilka primärkommunala trafikhuvudmän som ingick i Trafikanalys underlag.

Efter en korrigering för dessa felräkningar blir den totala beräknade justerade trafik kostnaden 2009 i stället 24 361 miljoner kronor, trafikintäkterna 13 331 miljoner kronor och nettotrafikkostnaden 10 234 miljoner kronor. Det innebär att exempelvis nettotrafikkostnaden efter våra korrigeringar minskat med 142 miljoner kronor jämfört med kommitténs siffror.

I tabell 4 redovisas de korrigerade siffrorna i kronor per invånare i de enskilda länen.

**Tabell 4: UK.08 korr – Justerad trafik kostnad, trafikintäkter och nettotrafikkostnader 2009 (kr/inv.)**

Län	Justerad trafik kostnad	Trafikintäkter	Nettotrafikkostnad
01 Stockholm	4 630	2 583	1 945
03 Uppsala	2 799	1 621	1 176
04 Södermanland	1 509	567	634
05 Östergötland	1 934	839	813
06 Jönköping	1 378	678	579
07 Kronoberg	1 483	881	623
08 Kalmar	1 831	738	769
09 Gotland	888	225	373
10 Blekinge	1 455	827	611
12 Skåne	2 639	1 607	1 109
13 Halland	1 407	929	591
14 Västra Götaland	2 798	1 524	1 175
17 Värmland	1 746	835	734
18 Örebro	1 363	600	573
19 Västmanland	1 181	529	496
20 Dalarna	1 388	802	583
21 Gävleborg	1 636	805	687
22 Västernorrland	1 141	538	479
23 Jämtland	1 788	960	751
24 Västerbotten	1 801	1 023	757
25 Norrbotten	1 608	920	676
<b>Riket</b>	<b>2 608</b>	<b>1 427</b>	<b>1 096</b>

I tabell 5 jämförs nettotrafikkostnaderna i länen före och efter Statskontorets korrigeringar. Eftersom summan av nettotrafikkostnaderna före korrigeringarna är lägre än summan av nettokostnaderna efter korrigeringarna räknas nettotrafikkostnader upp till samma nivå för att bli jämförbara.

**Tabell 5 Jämförelse av nettotrafikkostnad för 2009 mellan UK.08 och UK.08 korr (kr/inv.)**

Län	Nettotrafikkstn UK.08	Uppr. Nettotrafikkstn UK.08 korr.	Diff. UK.08 korr UK.08
01 Stockholm	1 998	1 972	-26
03 Uppsala	1 174	1 192	18
04 Södermanland	633	643	10
05 Östergötland	812	824	12
06 Jönköping	578	587	9
07 Kronoberg	622	632	9
08 Kalmar	768	780	12
09 Gotland	372	378	6
10 Blekinge	610	620	9
12 Skåne	1 107	1 124	17
13 Halland	590	599	9
14 Västra Götaland	1 174	1 192	18
17 Värmland	890	744	-147
18 Örebro	572	581	9
19 Västmanland	496	503	8
20 Dalarna	582	591	9
21 Gävleborg	686	697	10
22 Västernorrland	479	486	7
23 Jämtland	750	761	11
24 Västerbotten	756	767	11
25 Norrbotten	675	685	10
<b>Riket</b>	<b>1 111</b>	<b>1 111</b>	<b>0</b>

För kollektivtrafikmodellen som användes 2000–2005 tillämpades en annan metod för att ta fram kostnadsunderlaget för beräkningen av standardkostnaderna för de enskilda länen, vilket vi också beskriver i avsnitt 3.2. Man utgick i det fallet från de nettokostnader för verksamheten som kommunerna och landstingen redovisade i sina bokslut enligt Landstingsförbundets sammanställning respektive räkenskapssammandraget.

I tabell 6 jämförs kostnadsunderlagen som har tagits fram med de två metoderna, dvs. metoden som användes 2000–2005 respektive den metod som användes av Utjämningskommittén.08. Summan av nettotrafikkostnaderna är lägre än summan av nettokostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken i

RS, varför länens nettotrafikkostnader räknas upp till samma nivå som nettokostnaderna i RS för att bli jämförbara.

**Tabell 6 Jämförelse av nettotrafikkostnad för 2009 med 2000–2005 års metod med UK.08:s metod (kr/inv.)**

Län	Uppr. nettotrafikkostnad	Nettokstn RS	Diff RS UK.08
01 Stockholm	2 851	3 050	198
03 Uppsala	1 676	1 422	-254
04 Södermanland	904	1 167	263
05 Östergötland	1 158	1 604	446
06 Jönköping	825	780	-45
07 Kronoberg	888	765	-123
08 Kalmar	1 097	1 287	191
09 Gotland	531	702	171
10 Blekinge	871	862	-9
12 Skåne	1 580	946	-634
13 Halland	843	786	-57
14 Västra Götaland	1 675	1 773	98
17 Värmland	1 270	1 117	-153
18 Örebro	816	1 086	270
19 Västmanland	707	801	94
20 Dalarna	831	937	106
21 Gävleborg	979	963	-16
22 Västernorrland	683	876	192
23 Jämtland	1 070	1 065	-6
24 Västerbotten	1 078	861	-218
25 Norrbotten	963	881	-81
<b>Riket</b>	<b>1 585</b>	<b>1 585</b>	<b>0</b>

### Bedömning av kostnadskonsekvenserna på länsnivå

I tabellerna 3 och 4 redovisades de kostnadsunderlag som används för att beräkna standardkostnaden i de enskilda länen.

Tabell 7 visar utfallet på länsnivå (dvs. standardkostnaden) av regressionsberäkningarna utifrån de tre alternativa kostnadsunderlagen:

- kostnadsunderlaget som användes av Utjämningskommittén.08 (UK.08),
- kostnadsunderlaget som kommittén använde, men med korrigering för felräkningar (UK.08 korr),
- kostnadsunderlaget baserat på länets nettokostnader enligt räkenskaps-sammandraget (RS09).

För att standardkostnaderna ska bli jämförbara har de räknats upp till nivån för nettokostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken i RS 2009. Nettokostnaden uppgick till cirka 14 808 miljoner kronor, vilket motsvarar 1 585 kronor per invånare, dvs. den genomsnittliga standardkostnaden i riket.

Den som är statistiskt intresserad hänvisas till bilaga 2, som innehåller resultatet av de tre regressionsberäkningarna (bland annat förklaringsgraden, parametervärdena samt signifikans). Statskontorets bedömning är att den använda regressionsmodellen i dessa fall uppfyller rimliga krav på statistisk tillförlitlighet.

**Tabell 7 Standardkostnad per län 2009 (kr/inv.) – jämförelse av tre metoder**

Län	Uppr. UK.08	Uppr. UK.08 korr	Uppr. RS09	Diff UK.08 UK.08 korr	Diff UK. 08 korr RS09
Stockholm	2 807	2 804	2 869	3	-65
Uppsala	1 559	1 549	1 475	10	74
Södermanland	1 130	1 130	1 108	0	22
Östergötland	1 128	1 153	1 313	-25	-160
Jönköping	838	850	895	-12	-45
Kronoberg	817	821	800	-4	21
Kalmar	841	837	757	4	80
Gotland	1 119	1 135	774	-16	361
Blekinge	734	745	773	-11	-28
Skåne	1 578	1 565	1 472	13	93
Halland	1 238	1 228	1 132	10	96
V:a Götaland	1 558	1 556	1 541	2	15
Värmland	1 070	1 059	940	11	119
Örebro	1 169	1 180	1 235	-11	-55
Västmanland	1 134	1 154	1 284	-20	-130
Dalarna	1 145	1 133	1 004	12	129
Gävleborg	937	955	1 052	-18	-97
Västernorrland	669	684	733	-15	-49
Jämtland	1 193	1 178	1 025	15	153
Västerbotten	809	827	899	-18	-73
Norrbotten	1 104	1 112	1 122	-8	-10
<b>Riket<sup>17</sup></b>	<b>1 585</b>	<b>1 585</b>	<b>1 585</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Av tabell 7 framgår att den största ökningen av standardkostnaden på länsnivå uppgår till 15 kronor (Jämtlands län) och den största minskningen till 25 kronor (Östergötlands län) om man ser på konsekvenserna av våra korrigeringar av Utjämningskommittén.08:s kostnadsunderlag.

<sup>17</sup> Den genomsnittliga standardkostnaden i riket 2009 (före NPI-uppräknings)

Jämför man förändringarna i standardkostnaden när man använder vårt korrigerade kostnadsunderlag (Uppr. UK.08 korr) och ett kostnadsunderlag som bygger på nettokostnaderna i RS (Uppr. RS09) är skillnaderna i många fall betydande. Förändringarna är exempelvis större än 100 kronor för Gotlands, Östergötlands, Jämtlands, Västmanlands, Dalarnas och Värmlands län. Det bör dock sägas att den stora förändringen i Gotlands län till stor del beror på att detta län – som tidigare nämnts i kapitel 3 – särbehandlas vid regressionsberäkningen.

### **Fördelningen av standardkostnaden mellan kommunerna i länen**

Som redovisats i kapitel 2 är det 2014 endast tio län som har skilda standardkostnader i länets kommuner.

Uppgifterna om kommunernas ägartillskott till den allmänna kollektivtrafiken i länet har vi fått genom att kontakta den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKTm) i de berörda länen. Myndigheterna tillfrågades om uppgifter rörande ägartillskottet<sup>18</sup> för åren 2009 och 2012 samt om det i länet finns kommuner som bedriver egen allmän kollektivtrafik eller som direktupphandlar sådan.

Av de tio aktuella länen har vi i sju fall fått uppgifter som helt överensstämmer med dem som Utjämningskommittén.08 använde vid sin fördelning av standardkostnaden mellan kommunerna i respektive län. Detta gäller för Kronobergs, Blekinges, Värmlands, Dalarnas, Västernorrlands, Västerbottens och Jämtlands län.

När det gäller Södermanland, Västmanland och Norrbotten finns dock vissa skillnader mellan våra uppgifter och de som Utjämningskommittén.08 använde. I bilaga 3 finns en redovisning av de aktuella uppgifterna för samtliga berörda län.

Tabellerna 8–10 redovisar i sammanfattad form kommitténs respektive våra uppgifter i de län där det finns skillnader i kostnadsuppgifterna.

---

<sup>18</sup> Med ägartillskott avses här underskottstäckning från ägarna.

**Tabell 8 Fördelning av standardkostnader Södermanlands län 2009 – jämförelse UK.08 och Statskontoret, procent**

Län	Kommun	UK.08	Statskontoret	Differens
04 Södermanland	Eskilstuna	36,0	33,7	-2,3
04 Södermanland	Flen	6,9	7,2	0,3
04 Södermanland	Gnesta	6,4	4,9	-1,4
04 Södermanland	Katrineholm	11,1	12,7	1,5
04 Södermanland	Nyköping	21,3	22,1	0,9
04 Södermanland	Oxelösund	1,4	1,5	0,1
04 Södermanland	Strängnäs	10,0	10,3	0,4
04 Södermanland	Trosa	3,0	3,3	0,3
04 Södermanland	Vingåker	4,0	4,3	0,3
<b>04 Summa</b>	<b>Belopp, tkr</b>	<b>153 890</b>	<b>141 716</b>	<b>-12 175</b>

**Tabell 9 Fördelning av standardkostnader Västmanlands län 2009 – jämförelse UK.08 och Statskontoret, procent**

Län	Kommun	UK.08	Statskontoret	Differens
19 Västmanland	Arboga	3,2	3,5	0,3
19 Västmanland	Fagersta	4,0	4,3	0,3
19 Västmanland	Hallsthammar	0,8	0,8	0,0
19 Västmanland	Kungsör	0,9	1,0	0,1
19 Västmanland	Köping	5,5	6,0	0,4
19 Västmanland	Norberg	1,2	1,3	0,1
19 Västmanland	Sala	9,3	10,1	0,7
19 Västmanland	Skinnskatteberg	2,1	2,3	0,2
19 Västmanland	Surahammar	0,6	0,6	0,0
19 Västmanland	Västerås	72,2	70,2	-2,1
<b>19 Summa</b>	<b>Belopp, tkr</b>	<b>100 595</b>	<b>93 182</b>	<b>-7 413</b>

**Tabell 10**      **Fördelning av standardkostnader Norrbottens län 2009 – jämförelse UK.08 och Statskontoret, procent**

Län	Kommun	UK.08	Statskontoret	Differens
25 Norrbotten	Arjeplog	1,3	1,2	0,1
25 Norrbotten	Arvidsjaur	2,0	1,9	0,1
25 Norrbotten	Boden	14,5	13,5	1,0
25 Norrbotten	Gällivare	8,3	7,7	0,6
25 Norrbotten	Haparanda	1,8	2,2	-0,5
25 Norrbotten	Jokkmokk	1,6	1,5	0,1
25 Norrbotten	Kalix	4,9	4,5	0,3
25 Norrbotten	Kiruna	8,0	7,4	0,6
25 Norrbotten	Luleå	46,4	43,1	3,3
25 Norrbotten	Pajala	1,7	1,6	0,1
25 Norrbotten	Piteå	5,6	11,8	-6,2
25 Norrbotten	Älvsbyn	1,5	1,4	0,1
25 Norrbotten	Överkalix	1,1	1,1	0,1
25 Norrbotten	Övertorneå	1,3	1,2	0,1
<b>25 Summa</b>	<b>Belopp, tkr</b>	<b>136 228</b>	<b>146 736</b>	<b>10 508</b>

### Bedömning av kostnadskonsekvenserna på kommunnivå

Tabellerna 8–10 visar att skillnaden mellan vår procentfördelning och kommitténs nästan undantagslöst är liten. Undantaget utgörs främst av Piteå. Dessutom gäller att man i två av de aktuella länen (Södermanland och Norrbotten) fått förändringar i särskild ordning av den fördelning som kommittén gjorde.<sup>19</sup> Av dessa skäl väljer vi att inte här i rapportens huvudtext redovisa kostnadskonsekvenserna för enskilda kommuner i dessa län med anledning av en eventuellt förändrad fördelning av standardkostnaden kommunerna emellan.

I bilaga 4 finns en samlad beskrivning av utfallet för samtliga landsting och kommuner före och efter de av Statskontoret gjorda förändringarna i kostnadsunderlaget för 2009 respektive utifrån RS 2012. Utfallet redovisas för 2014 eftersom det är det första året då Utjämningskommittén.08:s beräkningar används i utjämningsystemet.

Av bilaga 4 framgår att förändringarna för kommunerna i ett fåtal län är betydande. Det rör sig om kommuner i Jämtlands, Västerbottens och, framför allt, Västmanlands län.

<sup>19</sup> För Södermanlands län har förändringen beslutats av regeringen. För Norrbottens län har förändringen gjorts av SCB.

Gemensamt för dessa län är att de tillhör den grupp av län där kommunkollektivets länsvisa standardkostnad fördelas på de enskilda kommunerna efter hur stor del av underskottet för den regionala kollektivtrafiken som kommunen svarar för. Stora förändringar får man i dessa fall när den länsvisa standardkostnaden har förändrats och det i länet finns kommuner som betalar en betydligt högre eller lägre andel av länets kollektivtrafikkostnader jämfört med sin andel av befolkningen i länet.

Ett exempel: En kommun i dessa län som betalar 20 procent av den kommunala underskottstäckningen och som har 20 procent av länets befolkning får en förändringen som motsvarar förändringen för kommunkollektivet i länet som helhet (dvs. regelmässigt häften av den länsvisa förändringen). Men om det i samma län finns en kommun som betalar en lika stor andel av kostnaderna (dvs. 20 %) men som bara har hälften så många invånare (10 %) så får den kommunen en dubbelt så stor förändring av den egna standardkostnaden.

En ytterligare orsak till de stora förändringarna (ökningarna) av standardkostnaden i vissa kommuner i Västmanlands län är att detta är det enda länet där vi även gjort korrigeringar för den kommunvisa fördelningen av standardkostnaden. Dessa ändringar har i flera fall förstärkt den ”multiplikationseffekt” som beskrivits ovan

## 4.2 Kostnadsunderlaget för 2012

### Standardkostnaden i riket som helhet

I tabell 11 redovisas de kostnadsuppgifter för 2012 som ligger till underlag för beräkningen av den genomsnittliga standardkostnaden i riket för den allmänna kollektivtrafiken.

Tabell 11 Kommunernas och landstingens nettokostnader för den allmänna kollektivtrafiken 2012, mnkr

	Kommunerna	Landstingen	Totalt
Nettokostnaden i riket, mnkr	2 531	16 066	18 597

För att ta fram den genomsnittliga standardkostnaden divideras den totala nettokostnaden för verksamheten med antalet invånare i riket den 31 december 2012 (9 555 893 personer). Den genomsnittliga standardkostnaden blir då 1 946 kronor per person. Efter NPI-uppräkningsnivån till kostnadsnivån för utjämningsåret 2014 blir standardkostnaden 1 963 kronor per invånare.

### Standardkostnaderna för de enskilda länen

I tabell 12 redovisas två kostnadsunderlag för att beräkna standardkostnaden för de enskilda länen. Kostnadsunderlagen bygger på två olika alternativ.

Det ena alternativet utgår från Trafikanalys uppgifter och har beräknats enligt den metod som användes av Utjämningskommittén.08. I tabell 12 betecknas detta alternativ ”Uppr. nettotrafikkostnad (UK.08 korr)”.

Det andra alternativet bygger på kommunernas och landstingens redovisade nettokostnader för kollektivtrafik under 2012, hämtade från räkenskaps-sammandraget. Detta alternativ betecknas i tabellen ”Nettokstn från RS (RS 2012)”.

Summan av nettotrafikkostnaderna är lägre än summan av nettokostnaderna i RS. Länens nettotrafikkostnader räknas därför upp till samma nivå som nettokostnaderna i RS för att bli jämförbara.

**Tabell 12 Kostnadsunderlag för beräkning av standardkostnad per 2012 (kr/inv.)**

Län	Uppr nettotrafik kostnad (UK.08 korr)	Nettokstn från RS (RS 2012)	Diff UK. 08 korr RS2012
Stockholm	3 186	2 987	200
Uppsala	1 930	1 862	68
Södermanland	1 484	1 567	-83
Östergötland	1 427	1 662	-234
Jönköping	1 178	1 367	-189
Kronoberg	1 153	1 301	-147
Kalmar	1 188	1 267	-80
Gotland	1 033	746	288
Blekinge	1 109	1 309	-200
Skåne	2 009	1 935	74
Halland	1 626	1 617	9
Västra Götaland	1 961	1 954	7
Värmland	1 399	1 399	0
Örebro	1 498	1 639	-141
Västmanland	1 515	1 748	-233
Dalarna	1 425	1 406	19
Gävleborg	1 187	1 408	-221
Västernorrland	877	1 132	-255
Jämtland	1 332	1 287	45
Västerbotten	963	1 210	-248
Norrbotten	1 188	1 312	-124
<b>Riket</b>	<b>1 946</b>	<b>1 946</b>	<b>0</b>

Resultatet av regressionsberäkningarna utifrån de två alternativa kostnads-serierna redovisas i tabellerna 13 och 14.

**Tabell 13 Utfall regressionsberäkning – uppräknade nettotrafikkostnader 2012 (UK.08 korr)**

Kostnadsunderlag: Uppräknade nettotrafikkostnader 2012 (UK.08 korr)

Förklaringsgrad (adjusted R square): 0,777

Variabel	Skattad koefficient (B)	Standardfel	t-värde
Konstant*	-830,909	414,872	-2,003
Rotgles*	24,637	13,967	1,764
Andel >11 000	1068,649	676,437	1,580
Andel utpendlare***	8461,274	2155,179	1,580

\*\*\* Signifikant på 1-procentsnivå

\*\* Signifikant på 5-procentsnivå

\* Signifikant på 10-procentsnivå

**Tabell 14 Utfall regressionsberäkning – nettotrafikkostnader RS 2012**

Kostnadsunderlag: Nettokostnader från RS (RS 2012)

Förklaringsgrad (adjusted R square): 0,619

Variabel	Skattad koefficient (B)	Standardfel	t-värde
Konstant	-679,916	727,523	-0,935
Rotgles	19,913	24,492	0,813
Andel >11 000*	2407,335	1186,204	2,029
Andel utpendlare*	6683,797	3779,335	1,769

\*\*\* Signifikant på 1-procentsnivå

\*\* Signifikant på 5-procentsnivå

\* Signifikant på 10-procentsnivå

Statskontoret bedömer att regressionsmodellen inte i något av dessa två fall uppfyller kraven på statistisk tillförlitlighet. Den bakomliggande orsaken vid den första beräkningen är att variabeln *Andel boende i tätort med mer än 11 000 invånare* (Andel > 11 000) inte längre är signifikant ens på 10-procentsnivån. I det andra fallet har variabeln *Rotgles* i princip helt förlorat sitt förklaringsvärde. Av dessa skäl redovisas här inte någon beräkning av standardkostnader på länsnivå utifrån de framtagna parametervärdena.

### Bedömning av kostnadskonsekvenserna

Eftersom vi inte tagit fram några länsvisa standardkostnader för 2012 är det inte heller möjligt att bedöma kostnadskonsekvenserna av dessa.

### Fördelningen av standardkostnaden mellan kommunerna i länen

Vi kan konstatera att kommunerna med en förändrad fördelning av standardkostnaden i länet mellan 2009<sup>20</sup> och 2012 är betydligt fler än de kommuner som har en ändrad fördelning 2009. Förändringar mellan 2009 och 2012 har skett för 84 av de 107 kommuner som ingår i länen där man har skilda standardkostnader för kommunerna. I flertalet fall är dock ändringarna små.

I tabell 15 redovisas de kommuner som ökade sin andel av underskottstäckningen för kollektivtrafiken i länet med 1 procentenhet eller mer under den aktuella perioden.

**Tabell 15** Kommuner med ökad underskottstäckning från 2009 till 2012 ( $\Delta \geq 1$  %), procent

Kommun	2009	2012	Skillnad 2012 2009
2281 Sundsvall	42,0	48,9	6,9
1980 Västerås	70,2	75,4	5,2
2581 Piteå	11,8	14,5	2,7
2309 Krokom	5,4	7,7	2,3
2326 Berg	4,8	6,8	2,0
2462 Vilhelmina	6,2	8,0	1,8
1082 Karlshamn	15,7	17,4	1,7
0484 Eskilstuna	33,7	35,3	1,6
2084 Avesta	5,9	7,4	1,6
1780 Karlstad	52,4	53,9	1,4
2085 Ludvika	9,0	10,3	1,3
0461 Gnesta	4,9	6,1	1,2
1761 Hammarö	1,7	2,9	1,2
1080 Karlskrona	54,6	55,8	1,1
0486 Strängnäs	10,3	11,4	1,1
2305 Bräcke	5,4	6,4	1,0
2510 Jokkmokk	1,5	2,5	1,0
2506 Arjeplog	1,2	2,2	1,0

Tabell 16 visar de kommuner som minskade sin andel av underskottstäckningen i länet med 1 procentenhet eller mer.

---

<sup>20</sup> För 2009 används de av oss korrigerade värdena.

**Tabell 16** Kommuner med minskad underskottstäckning från 2009 till 2012 ( $\Delta \geq 1\%$ ), procent

Kommun	2009	2012	Skillnad	2009
2380 Östersund	55,6	51,0		-4,6
2480 Umeå	43,1	38,9		-4,2
2284 Örnsköldsvik	25,5	22,4		-3,1
1060 Olofström	5,5	3,3		-2,3
2021 Vansbro	4,0	1,8		-2,2
1983 Köping	6,0	3,9		-2,1
2283 Sollefteå	8,6	6,9		-1,7
2580 Luleå	43,1	41,4		-1,7
0480 Nyköping	22,1	20,4		-1,7
2582 Boden	13,5	11,9		-1,6
2280 Härnösand	9,3	7,7		-1,5
1781 Kristinehamn	9,0	7,6		-1,4
1982 Fagersta	4,3	3,0		-1,4
0482 Flen	7,2	6,1		-1,1
0780 Växjö	51,5	50,5		-1,0

En redovisning av de aktuella uppgifterna för samtliga kommuner återfinns i bilaga 3.

### **Bedömning av kostnadskonsekvenserna**

Det är nödvändigt att känna till länens standardkostnad för 2012 för att kunna beräkna vilka kostnadskonsekvenser den ändrade fördelningen mellan 2009 och 2012 får för kommunerna. Av skäl som tidigare framgått har vi inte några sådana uppgifter i detta fall.

## 5 Överväganden och förslag

Statskontorets uppdrag har varit att göra en översyn av det kostnadsunderlag som ligger till grund för beräkningarna i delmodellen för kollektivtrafik. Om kostnadsunderlaget behöver revideras ska Statskontoret lämna förslag till en sådan revidering samt därefter göra en ny beräkning av utfallet för enskilda kommuner och landsting i delmodellen.

Statskontoret har i kapitel 4 redogjort för de felaktigheter som vi funnit i kostnadsunderlaget som användes av Utjämningskommittén.<sup>08</sup> Bilaga 4 redovisar vilka kostnadskonsekvenser dessa felaktigheter får för de enskilda landstingen och kommunerna utjämningsåret 2014, dvs. det första året som kommitténs förslag användes.

Materialet som redovisas i denna rapport gör det möjligt för regeringen att uppdatera den nuvarande beräkningsmodellen. Det som krävs för en sådan uppdatering är uppgifter om nya värden på de parametrar som används i den befintliga regressionsmodellen. Dessa uppgifter redovisas i tabell 2 i bilaga 2. Vidare behövs uppgifter om eventuella korrigeringar av den kommunvisa fördelningen av standardkostnaden inom vissa län. Dessa uppgifter redovisas i bilaga 3.

Av tabellerna i bilaga 4 framgår att den största ökningen av standardkostnaden för landstingen uppgår till 15 kronor (Västmanlands läns landsting) och den största minskningen till 9 kronor (Jämtlands läns landsting). Vi har i avsnittet 4.1 förklarat varför förändringarna av kommunernas standardkostnader i ett fåtal kommuner är relativt stora.

Statskontorets samlade bedömning är att de gjorda korrigeringarna av kommitténs kostnadsunderlag leder till relativt små förändringar. Detta exempelvis om man tänker på att det största tillägget som en kommun erhåller utifrån kollektivtrafikmodellen 2014 uppgår till 450 kronor per invånare och det största avdraget till 802 kronor per invånare. Motsvarande belopp för landstingen samma år är ett tillägg på 977 kronor per invånare eller ett avdrag med 733 kronor per invånare.

Som redovisats under avsnittet 4.2 har Statskontoret under denna utredning funnit att den regressionsmodell som ligger till grund för den nuvarande kollektivtrafikmodellen inte längre är statistiskt signifikant när den används på kostnadsdata för 2012. Detta är allvarligt eftersom det är regressionsmodellen som direkt avgör vilken standardkostnad som de enskilda landstingen och kommunerna får.

Med tanke på denna brist i regressionsmodellen och att det genomförts stora förändringar av både regleringen och organiseringen inom kollektivtrafikområdet efter att kommittén avslutat sitt arbete anser Statskontoret att regeringen inte i nuläget bör uppdatera den nuvarande modellen.

Statskontoret anser att regeringen i stället bör uppdra åt en särskild utredning eller åt Statskontoret att genomföra en mer förutsättningslös översyn av kollektivtrafikmodellen.

I en sådan översyn skulle ingå att ta fram en regressionsmodell eller annan fördelningsmodell som är statistiskt och logiskt hållbar både i nuläget och under överskådlig framtid.

Med tanke på de stora förändringar som skett, framför allt sedan 2012, vore det enligt Statskontorets mening också naturligt att man inom ramen för en sådan översyn exempelvis prövade om kollektivtrafikmodellen i framtiden bör vara en gemensam modell för landstingen och kommunerna.

## Statskontorets uppdrag



REGERINGEN

Finansdepartementet



Regeringsbeslut II 3

2013-12-05

Fi2012/3761

Fi2013/4061

Fi2013/4344 (delvis)

Statskontoret

Box 8110

104 20 Stockholm

### Uppdrag till Statskontoret avseende uppföljningen av kostnadsutjämningen i systemet för kommunalekonomisk utjämning

#### Regeringens beslut

Regeringen uppdrar åt Statskontoret att i kostnadsutjämningen i systemet för kommunalekonomisk utjämning,

dels göra en översyn av det kostnadsunderlag som ligger till grund för beräkningarna i delmodellen för kollektivtrafik och om kostnadsunderlaget behöver revideras, lämna förslag till en sådan revidering samt därefter göra en ny beräkning av utfallet för enskilda kommuner och landsting i delmodellen,

dels, med utgångspunkt i den utformning av delmodellen för individ- och familjeomsorg som träder i kraft den 1 januari 2014, undersöka om det finns alternativ till påverkbara variabler, om möjligt lämna förslag till sådana variabler och därefter göra en ny beräkning av utfallet för enskilda kommuner i delmodellen.

Den del av uppdraget som avser delmodellen för kollektivtrafik ska redovisas senast den 31 mars 2014 och den del av uppdraget som avser delmodellen för individ- och familjeomsorg ska redovisas senast den 30 september 2014, till Regeringskansliet (Finansdepartementet).

Statskontoret ska löpande hålla Regeringskansliet (Finansdepartementet) informerat om hur arbetet fortskrider.

#### Bakgrund

Regeringen har i förordningen (2007:827) med instruktion för Statskontoret gett myndigheten i uppdrag att följa upp systemet för kommunalekonomisk utjämning. Uppdraget togs in i myndighetens instruktion 2008, samtidigt som medel för att genomföra uppdraget tillfördes myndighetens förvaltningsanslag.

Postadress 103 33 Stockholm	Telefonväxel 08-405 10 00	E-post: fi.registrator@regeringskansliet.se
Besöksadress Jakobsgatan 24	Telefax 08-21 73 86	Telex 117 41 FINANS S

I prop. 2013/14:1 Förslag till statens budget, finansplan och skattefrågor utg.omr. 25 avsnitt 3.6 anges att regeringen avser att närmare precisera Statskontorets uppdrag i särskilda regeringsbeslut.

#### Skälen för regeringens beslut

##### *Kollektivtrafikmodellen*

Modellen avser att utjämna för kostnadsskillnader till följd av opåverkbara strukturella faktorer för den allmänna kollektivtrafiken. Från och med den 1 januari 2014 är delmodellen utformad efter förslaget i betänkandet *Likvärdiga förutsättningar – Översyn av den kommunala utjämningen* (SOU 2011:39).


Utredningen föreslog endast en uppdatering av befintlig modell. Under remissbehandlingen av förslaget framfördes kritiska synpunkter på den föreslagna modellen, bl.a. angående det kostnadsunderlag avseende underskottstäckning som låg till grund för utredningens beräkningar. Statskontoret bör mot denna bakgrund i uppföljningen av delmodellen göra en översyn av det kostnadsunderlag som ligger till grund för beräkningarna i delmodellen.

##### *Individ- och familjeomsorgsmodellen*

Modellen avser att utjämna för kostnadsskillnader till följd av opåverkbara strukturella faktorer för kommunernas individ- och familjeomsorg. Från och med den 1 januari 2014 är delmodellen utformad efter förslaget i ovan nämnt betänkande (SOU 2011:39).

För att hitta en modell som så långt som möjligt kan förklara kommunernas strukturellt betingade kostnadsskillnader prövade utredningen olika statistiska ansatser. Den högsta förklaringsgraden erhöles när individ- och familjeomsorgen betraktades som en integrerad verksamhet (i stället för som tidigare ha varit uppdelad på barn- och ungdomsvård respektive övrig individ- och familjeomsorg). Utredningens förslag kan därmed ses som en förenkling av modellen. Under remissbehandlingen av förslaget framfördes dock kritik mot att vissa av de föreslagna variablerna i delmodellen är påverkbara, något som strider mot systemets princip om att endast utjämna för strukturella kostnadsskillnader mellan kommunerna. Kritiken gällde främst variabeln andel av befolkningen med ekonomiskt bistånd längre än sex månader. I prop. 2013/14:1 Förslag till statens budget, finansplan och skattefrågor utg.omr. 25 avsnitt 3.6 anför regeringen att det mot bakgrund av den höjda förklaringsgraden finns övervägande skäl att införa den av utredningen föreslagna modellen men att Statskontoret bör ges i uppdrag att utreda delmodellen vidare. Mot denna bakgrund bör Statskontoret nu ges i uppdrag att utreda delmodellen vidare.

På regeringens vägnar

  
Peter Norman



Malin Ekelund

Kopia till

Finansdepartementet/BA  
Socialdepartementet /SFÖ  
Statistiska centralbyrån  
Sveriges Kommuner och Landsting



## Utfallet av regressionsberäkningar

Tabell 1 Utfall regressionsberäkning – Utjämningskommittén.08

Kostnadsunderlag: Utjämningskommittén.08:s uppräknade nettotrafikkostnader 2009

Förklaringsgrad (adjusted R square): 0,788

Variabel	Skattad koefficient (B)	Standardfel	t-värde
Konstant***	-1203,797	353,606	-3,404
Rotgles***	35,012	11,491	3,047
Andel >11 000**	1291,635	551,069	2,344
Andel utpendlare***	7401,420	1695,820	4,365

\*\*\* Signifikant på 1-procents nivå

\*\* Signifikant på 5-procents nivå

\* Signifikant på 10-procents nivå

Tabell 2 Utfall regressionsberäkning – Av Statskontoret korrigerade nettotrafikkostnader

Kostnadsunderlag: Korrigerade uppräknade nettotrafikkostnader från Utjämningskommittén.08 2009

Förklaringsgrad (adjusted R square): 0,796

Variabel	Skattad koefficient (B)	Standardfel	t-värde
Konstant***	-1169,136	337,373	-3,465
Rotgles***	33,549	10,963	3,060
Andel >11 000**	1364,371	525,770	2,595
Andel utpendlare***	6911,542	1617,969	4,272

\*\*\* Signifikant på 1-procents nivå

\*\* Signifikant på 5-procents nivå

\* Signifikant på 10-procents nivå

**Tabell 3 Utfall regressionsberäkning – Nettokostnader från RS 2009**

Kostnadsunderlag: Nettokostnader från RS 2009

Förklaringsgrad (adjusted R square): 0,719

Variabel	Skattad koefficient (B)	Standardfel	t-värde
Konstant**	-1711,944	612,459	-2,795
Rotgles*	40,275	19,903	2,024
Andel >11 000***	3151,287	954,471	3,302
Andel utpendlare**	6524,957	2937,224	2,221

\*\*\* Signifikant på 1-procents nivå

\*\* Signifikant på 5-procents nivå

\* Signifikant på 10-procents nivå

De variabelvärden för 2009 som både Utjämningskommittén.08 och Statskontoret använt för regressionsberäkningarna framgår av tabell 4.

**Tabell 4 Använda variabelvärden för 2009**

Län	Rotgles	Tätort >11 000	Andel utpendlare
01	7,814	0,852	0,235
03	13,000	0,517	0,156
04	12,722	0,468	0,124
05	13,012	0,568	0,106
06	13,780	0,446	0,097
07	15,200	0,399	0,096
08	15,345	0,371	0,103
09	15,880	0,389	0,037
10	12,220	0,425	0,098
12	10,087	0,525	0,168
13	12,073	0,451	0,140
14	11,522	0,558	0,154
17	16,512	0,387	0,115
18	13,715	0,514	0,115
19	12,399	0,555	0,111
20	18,525	0,386	0,113
21	16,608	0,480	0,086
22	17,916	0,398	0,070
23	25,898	0,347	0,089
24	22,282	0,417	0,059
25	25,980	0,421	0,068

## Bilaga 3

### Kommunernas andel av underskottstäckningen 2009 och 2012, procent

Län/kod/kommun	2009 UK.08	2009 Stats kontoret	2012 Stats kontoret	Skillnad 2009 UK.08 Stats kontoret	Skillnad Stats kontoret 2012 2009
<b>04 Södermanland</b>					
0428 Vingåker	4,0	4,3	3,4	-0,3	0,9
0461 Gnesta	6,4	4,9	6,1	1,4	-1,2
0480 Nyköping	21,3	22,1	20,4	-0,9	1,7
0481 Oxelösund	1,4	1,5	1,4	-0,1	0,1
0482 Flen	6,9	7,2	6,1	-0,3	1,1
0483 Katrineholm	11,1	12,7	11,9	-1,5	0,8
0484 Eskilstuna	36,0	33,7	35,3	2,3	-1,6
0486 Strängnäs	10,0	10,3	11,4	-0,4	-1,1
0488 Trosa	3,0	3,3	4,0	-0,3	-0,7
<b>07 Kronoberg</b>					
0760 Uppvidinge	7,6	7,6	7,1	0,0	0,5
0761 Lessebo	3,6	3,6	4,4	0,0	-0,7
0763 Tingsryd	5,6	5,6	5,8	0,0	-0,2
0764 Alvesta	11,2	11,2	11,5	0,0	-0,2
0765 Älmhult	4,8	4,8	5,7	0,0	-0,9
0767 Markaryd	2,9	2,9	2,9	0,0	0,0
0780 Växjö	51,5	51,5	50,5	0,0	1,0
0781 Ljungby	12,6	12,6	12,1	0,0	0,5
<b>10 Blekinge</b>					
1060 Olofström	5,5	5,5	3,3	0,0	2,3
1080 Karlskrona	54,6	54,6	55,8	0,0	-1,1
1081 Ronneby	15,2	15,2	14,3	0,0	0,9

Län/kod/kommun	2009 UK.08	2009 Stats kontoret	2012 Stats kontoret	Skillnad 2009 UK.08 Stats kontoret	Skillnad Stats kontoret 2012 2009
1082 Karlshamn	15,7	15,7	17,4	0,0	-1,7
1083 Sölvesborg	8,9	8,9	9,2	0,0	-0,3
<b>17 Värmland</b>					
1715 Kil	3,1	3,1	3,5	0,0	-0,4
1730 Eda	2,3	2,3	2,4	0,0	-0,1
1737 Torsby	3,3	3,3	3,0	0,0	0,3
1760 Storfors	1,0	1,0	0,7	0,0	0,3
1761 Hammarö	1,7	1,7	2,9	0,0	-1,2
1762 Munkfors	0,6	0,6	0,6	0,0	0,0
1763 Forshaga	2,2	2,2	2,2	0,0	0,0
1764 Grums	2,2	2,2	2,2	0,0	-0,1
1765 Årjäng	1,7	1,7	1,9	0,0	-0,2
1766 Sunne	3,1	3,1	3,1	0,0	0,0
1780 Karlstad	52,4	52,4	53,9	0,0	-1,4
1781 Kristinehamn	9,0	9,0	7,6	0,0	1,4
1782 Filipstad	2,1	2,1	2,0	0,0	0,1
1783 Hagfors	2,8	2,8	2,7	0,0	0,1
1784 Arvika	8,2	8,2	7,6	0,0	0,5
1785 Säffle	4,2	4,2	3,6	0,0	0,7
<b>19 Västmanland</b>					
1904 Skinnskatteberg	2,1	2,3	2,2	-0,2	0,1
1907 Surahammar	0,6	0,6	0,2	0,0	0,5
1960 Kungsör	0,9	1,0	0,8	-0,1	0,2
1961 Hallstahammar	0,8	0,8	0,1	0,0	0,7
1962 Norberg	1,2	1,3	1,3	-0,1	0,0
1980 Västerås	72,2	70,2	75,4	2,1	-5,2
1981 Sala	9,3	10,1	9,9	-0,7	0,2

Län/kod/kommun	2009 UK.08	2009 Stats kontoret	2012 Stats kontoret	Skillnad 2009 UK.08 Stats kontoret	Skillnad Stats kontoret 2012 2009
1982 Fagersta	4,0	4,3	3,0	-0,3	1,4
1983 Köping	5,5	6,0	3,9	-0,4	2,1
1984 Arboga	3,2	3,5	3,3	-0,3	0,1
<b>20 Dalarna</b>					
2021 Vansbro	4,0	4,0	1,8	0,0	2,2
2023 Malung-Sälen	3,3	3,3	3,3	0,0	0,0
2026 Gagnef	2,7	2,7	2,8	0,0	-0,1
2029 Leksand	4,1	4,1	4,1	0,0	0,1
2031 Rättvik	6,4	6,4	6,3	0,0	0,1
2034 Orsa	1,9	1,9	1,6	0,0	0,3
2039 Älvdalen	2,3	2,3	1,6	0,0	0,7
2061 Smedjebacken	2,5	2,5	2,9	0,0	-0,3
2062 Mora	7,3	7,3	8,1	0,0	-0,8
2080 Falun	29,2	29,2	28,5	0,0	0,7
2081 Borlänge	13,1	13,1	12,9	0,0	0,2
2082 Säter	3,1	3,1	3,2	0,0	-0,1
2083 Hedemora	5,1	5,1	5,3	0,0	-0,2
2084 Avesta	5,9	5,9	7,4	0,0	-1,6
2085 Ludvika	9,0	9,0	10,3	0,0	-1,3
<b>22 Västernorrland</b>					
2260 Ånge	3,4	3,4	3,1	0,0	0,3
2262 Timrå	5,6	5,6	5,0	0,0	0,5
2280 Härnösand	9,3	9,3	7,7	0,0	1,5
2281 Sundsvall	42,0	42,0	48,9	0,0	-6,9
2282 Kramfors	5,5	5,5	5,9	0,0	-0,3
2283 Sollefteå	8,6	8,6	6,9	0,0	1,7
2284 Örnsköldsvik	25,5	25,5	22,4	0,0	3,1

Län/kod/kommun	2009 UK.08	2009 Stats kontoret	2012 Stats kontoret	Skillnad 2009 UK.08 Stats kontoret	Skillnad Stats kontoret 2012 2009
<b>23 Jämtland</b>					
2303 Ragunda	5,2	5,2	4,4	0,0	0,9
2305 Bräcke	5,4	5,4	6,4	0,0	-1,0
2309 Krokoms	5,4	5,4	7,7	0,0	-2,3
2313 Strömsund	7,0	7,0	7,5	0,0	-0,5
2321 Åre	9,5	9,5	9,3	0,0	0,2
2326 Berg	4,8	4,8	6,8	0,0	-2,0
2361 Härjedalen	7,1	7,1	6,9	0,0	0,2
2380 Östersund	55,6	55,6	51,0	0,0	4,6
<b>24 Västerbotten</b>					
2401 Nordmaling	4,4	4,4	4,2	0,0	0,2
2403 Bjurholm	1,1	1,1	1,2	0,0	-0,1
2404 Vindelns	4,6	4,6	3,9	0,0	0,7
2409 Robertsfors	2,6	2,6	2,5	0,0	0,2
2417 Norsjö	1,6	1,6	2,6	0,0	-0,9
2418 Malå	2,1	2,1	2,5	0,0	-0,4
2421 Storuman	4,9	4,9	4,3	0,0	0,6
2422 Sorsele	2,5	2,5	3,4	0,0	-0,9
2425 Dorotea	1,7	1,7	2,1	0,0	-0,4
2460 Vännäs	2,3	2,3	2,9	0,0	-0,7
2462 Vilhelmina	6,2	6,2	8,0	0,0	-1,8
2463 Åsele	1,8	1,8	2,4	0,0	-0,6
2480 Umeå	43,1	43,1	38,9	0,0	4,2
2481 Lycksele	3,8	3,8	4,2	0,0	-0,5
2482 Skellefteå	17,4	17,4	17,0	0,0	0,4
<b>25 Norrbotten</b>					
2505 Arvidsjaur	2,0	1,9	1,4	0,1	0,4
2506 Arjeplog	1,3	1,2	2,2	0,1	-1,0

Län/kod/kommun	2009 UK.08	2009 Stats kontoret	2012 Stats kontoret	Skillnad 2009 UK.08 Stats kontoret	Skillnad Stats kontoret 2012 2009
2510 Jokkmokk	1,6	1,5	2,5	0,1	-1,0
2513 Överkalix	1,1	1,1	1,3	0,1	-0,3
2514 Kalix	4,9	4,5	4,5	0,3	0,0
2518 Övertorneå	1,3	1,2	1,8	0,1	-0,6
2521 Pajala	1,7	1,6	0,7	0,1	0,9
2523 Gällivare	8,3	7,7	6,9	0,6	0,8
2560 Älvsbyn	1,5	1,4	1,6	0,1	-0,2
2580 Luleå	46,4	43,1	41,4	3,3	1,7
2581 Piteå	5,6	11,8	14,5	-6,2	-2,7
2582 Boden	14,5	13,5	11,9	1,0	1,6
2583 Haparanda	1,8	2,2	1,9	-0,5	0,3
2584 Kiruna	8,0	7,4	7,4	0,6	0,0



## Bilaga 4

### Standardkostnaden för kollektivtrafiken (kr/inv.) för 2014, NPI-uppräknat

#### Landsting

Län	Landsting	A Befintligt underlag	B Korrigerat underlag	C Underlag från RS 2012	Diff. B A	Diff. C A
01	Stockholm	2 017	2 015	2 057	-2	40
03	Uppsala	952	946	894	-6	-58
04	Södermanland	692	692	679	0	-13
05	Östergötland	694	707	796	13	102
06	Jönköping	529	535	554	6	25
07	Kronoberg	521	523	511	2	-10
08	Kalmar	529	526	471	-3	-58
09	Gotlands k:n	322	327	223	5	-99
10	Blekinge	468	473	485	5	17
12	Skåne	967	960	908	-7	-59
13	Halland	756	749	690	-7	-66
14	Västra Götaland	969	968	961	-1	-8
17	Värmland	663	656	579	-7	-84
18	Örebro	727	733	767	6	40
19	Västmanland	743	758	857	15	114
20	Dalarna	700	692	611	-8	-89
21	Gävleborg	577	587	637	10	60
22	Västernorrland	398	407	436	9	38
23	Jämtland	723	714	618	-9	-105
24	Västerbotten	505	516	565	11	60
25	Norrbottn	669	673	677	4	8

## Kommuner

Län	Kod	Kommun	A Befintligt underlag	B Korrigerat underlag	C Underlag från RS 2012	Diff. B A	Diff. C A
01	0127	Botkyrka	1 356	1 355	1 383	-1	27
01	0162	Danderyd	1 356	1 355	1 383	-1	27
01	0125	Ekerö	1 356	1 355	1 383	-1	27
01	0136	Haninge	1 356	1 355	1 383	-1	27
01	0126	Huddinge	1 356	1 355	1 383	-1	27
01	0123	Järfälla	1 356	1 355	1 383	-1	27
01	0186	Lidingö	1 356	1 355	1 383	-1	27
01	0182	Nacka	1 356	1 355	1 383	-1	27
01	0188	Norrtälje	1 356	1 355	1 383	-1	27
01	0140	Nykvarn	1 356	1 355	1 383	-1	27
01	0192	Nynäshamn	1 356	1 355	1 383	-1	27
01	0128	Salem	1 356	1 355	1 383	-1	27
01	0191	Sigtuna	1 356	1 355	1 383	-1	27
01	0163	Sollentuna	1 356	1 355	1 383	-1	27
01	0184	Solna	1 356	1 355	1 383	-1	27
01	0180	Stockholm	1 356	1 355	1 383	-1	27
01	0183	Sundbyberg	1 356	1 355	1 383	-1	27
01	0181	Södertälje	1 356	1 355	1 383	-1	27
01	0138	Tyresö	1 356	1 355	1 383	-1	27
01	0160	Täby	1 356	1 355	1 383	-1	27
01	0114	Upplands Väsby	1 356	1 355	1 383	-1	27
01	0139	Upplands-Bro	1 356	1 355	1 383	-1	27
01	0115	Vallentuna	1 356	1 355	1 383	-1	27
01	0187	Vaxholm	1 356	1 355	1 383	-1	27
01	0120	Värmdö	1 356	1 355	1 383	-1	27
01	0117	Österåker	1 356	1 355	1 383	-1	27
03	0381	Enköping	961	953	901	-7	-60
03	0331	Heby	961	953	901	-7	-60
03	0305	Håbo	961	953	901	-7	-60
03	0330	Knivsta	961	953	901	-7	-60
03	0360	Tierp	961	953	901	-7	-60
03	0380	Uppsala	961	953	901	-7	-60
03	0319	Älvkarleby	961	953	901	-7	-60
03	0382	Östhammar	961	953	901	-7	-60
04	0484	Eskilstuna	723	724	710	1	-13
04	0482	Flen	497	497	488	0	-9

Län	Kod	Kommun	A Befintligt underlag	B Korrigerat underlag	C Underlag från RS 2012	Diff. B A	Diff. C A
04	0461	Gnesta	921	921	904	0	-17
04	0483	Katrineholm	490	490	481	0	-9
04	0480	Nyköping	922	923	906	1	-16
04	0481	Oxelösund	172	172	169	0	-3
04	0486	Strängnäs	693	693	680	0	-13
04	0488	Trosa	590	590	579	0	-11
04	0428	Vingåker	802	803	788	1	-14
05	0560	Boxholm	699	713	802	14	103
05	0562	Finspång	699	713	802	14	103
05	0513	Kinda	699	713	802	14	103
05	0580	Linköping	699	713	802	14	103
05	0586	Mjölby	699	713	802	14	103
05	0583	Motala	699	713	802	14	103
05	0581	Norrköping	699	713	802	14	103
05	0582	Söderköping	699	713	802	14	103
05	0584	Vadstena	699	713	802	14	103
05	0563	Valdemarsvik	699	713	802	14	103
05	0512	Ydre	699	713	802	14	103
05	0561	Åtvidaberg	699	713	802	14	103
05	0509	Ödeshög	699	713	802	14	103
06	0604	Aneby	534	540	559	6	25
06	0686	Eksjö	534	540	559	6	25
06	0662	Gislaved	534	540	559	6	25
06	0617	Gnosjö	534	540	559	6	25
06	0643	Habo	534	540	559	6	25
06	0680	Jönköping	534	540	559	6	25
06	0642	Mullsjö	534	540	559	6	25
06	0682	Nässjö	534	540	559	6	25
06	0684	Sävsjö	534	540	559	6	25
06	0687	Tranås	534	540	559	6	25
06	0665	Vaggeryd	534	540	559	6	25
06	0685	Vetlanda	534	540	559	6	25
06	0683	Värnamo	534	540	559	6	25
07	0764	Alvesta	577	579	566	2	-11
07	0761	Lessebo	430	432	423	2	-7
07	0781	Ljungby	443	445	435	2	-8
07	0767	Markaryd	294	295	289	1	-5
07	0763	Tingsryd	434	436	427	2	-7

Län	Kod	Kommun	A Befintligt underlag	B Korrigerat underlag	C Underlag från RS 2012	Diff. B A	Diff. C A
07	0760	Uppvidinge	789	792	775	3	-14
07	0780	Växjö	604	607	593	3	-11
07	0765	Älmhult	298	299	293	1	-5
08	0885	Borgholm	534	531	475	-3	-59
08	0862	Emmaboda	534	531	475	-3	-59
08	0860	Hultsfred	534	531	475	-3	-59
08	0821	Högsby	534	531	475	-3	-59
08	0880	Kalmar	534	531	475	-3	-59
08	0861	Mönsterås	534	531	475	-3	-59
08	0840	Mörbylånga	534	531	475	-3	-59
08	0881	Nybro	534	531	475	-3	-59
08	0882	Oskarshamn	534	531	475	-3	-59
08	0834	Torsås	534	531	475	-3	-59
08	0884	Vimmerby	534	531	475	-3	-59
08	0883	Västervik	534	531	475	-3	-59
09	0980	Gotland	325	330	224	5	-101
10	1082	Karlshamn	365	369	379	4	14
10	1080	Karlskrona	621	629	645	8	24
10	1060	Olofström	304	307	315	3	11
10	1081	Ronneby	386	390	401	4	14
10	1083	Sölvesborg	380	385	396	5	15
12	1260	Bjuv	976	969	916	-7	-60
12	1272	Bromölla	976	969	916	-7	-60
12	1231	Burlöv	976	969	916	-7	-60
12	1278	Båstad	976	969	916	-7	-60
12	1285	Eslöv	976	969	916	-7	-60
12	1283	Helsingborg	976	969	916	-7	-60
12	1293	Hässleholm	976	969	916	-7	-60
12	1284	Höganäs	976	969	916	-7	-60
12	1266	Hörby	976	969	916	-7	-60
12	1267	Höör	976	969	916	-7	-60
12	1276	Klippan	976	969	916	-7	-60
12	1290	Kristianstad	976	969	916	-7	-60
12	1261	Kävlinge	976	969	916	-7	-60
12	1282	Landskrona	976	969	916	-7	-60
12	1262	Lomma	976	969	916	-7	-60
12	1281	Lund	976	969	916	-7	-60
12	1280	Malmö	976	969	916	-7	-60

Län	Kod	Kommun	A Befintligt underlag	B Korrigerat underlag	C Underlag från RS 2012	Diff. B A	Diff. C A
12	1273	Osby	976	969	916	-7	-60
12	1275	Perstorp	976	969	916	-7	-60
12	1291	Simrishamn	976	969	916	-7	-60
12	1265	Sjöbo	976	969	916	-7	-60
12	1264	Skurup	976	969	916	-7	-60
12	1230	Staffanstorp	976	969	916	-7	-60
12	1214	Svalöv	976	969	916	-7	-60
12	1263	Svedala	976	969	916	-7	-60
12	1270	Tomelilla	976	969	916	-7	-60
12	1287	Trelleborg	976	969	916	-7	-60
12	1233	Vellinge	976	969	916	-7	-60
12	1286	Ystad	976	969	916	-7	-60
12	1277	Åstorp	976	969	916	-7	-60
12	1292	Ängelholm	976	969	916	-7	-60
12	1257	Örkelljunga	976	969	916	-7	-60
12	1256	Östra Göinge	976	969	916	-7	-60
13	1382	Falkenberg	762	756	696	-6	-66
13	1380	Halmstad	762	756	696	-6	-66
13	1315	Hylte	762	756	696	-6	-66
13	1384	Kungsbacka	762	756	696	-6	-66
13	1381	Laholm	762	756	696	-6	-66
13	1383	Varberg	762	756	696	-6	-66
14	1440	Ale	977	976	970	-1	-7
14	1489	Alingsås	977	976	970	-1	-7
14	1460	Bengtsfors	977	976	970	-1	-7
14	1443	Bollebygd	977	976	970	-1	-7
14	1490	Borås	977	976	970	-1	-7
14	1438	Dals-Ed	977	976	970	-1	-7
14	1445	Essunga	977	976	970	-1	-7
14	1499	Falköping	977	976	970	-1	-7
14	1439	Färgelanda	977	976	970	-1	-7
14	1444	Grästorp	977	976	970	-1	-7
14	1447	Gullspång	977	976	970	-1	-7
14	1480	Göteborg	977	976	970	-1	-7
14	1471	Götene	977	976	970	-1	-7
14	1466	Herrljunga	977	976	970	-1	-7
14	1497	Hjo	977	976	970	-1	-7
14	1401	Härryda	977	976	970	-1	-7

Län	Kod	Kommun	A Befintligt underlag	B Korrigerat underlag	C Underlag från RS 2012	Diff. B A	Diff. C A
14	1446	Karlsborg	977	976	970	-1	-7
14	1482	Kungälv	977	976	970	-1	-7
14	1441	Lerum	977	976	970	-1	-7
14	1494	Lidköping	977	976	970	-1	-7
14	1462	Lilla Edet	977	976	970	-1	-7
14	1484	Lysekil	977	976	970	-1	-7
14	1493	Mariestad	977	976	970	-1	-7
14	1463	Mark	977	976	970	-1	-7
14	1461	Mellerud	977	976	970	-1	-7
14	1430	Munkedal	977	976	970	-1	-7
14	1481	Mölnadal	977	976	970	-1	-7
14	1421	Orust	977	976	970	-1	-7
14	1402	Partille	977	976	970	-1	-7
14	1495	Skara	977	976	970	-1	-7
14	1496	Skövde	977	976	970	-1	-7
14	1427	Sotenäs	977	976	970	-1	-7
14	1415	Stenungsund	977	976	970	-1	-7
14	1486	Strömstad	977	976	970	-1	-7
14	1465	Svenljunga	977	976	970	-1	-7
14	1435	Tanum	977	976	970	-1	-7
14	1472	Tibro	977	976	970	-1	-7
14	1498	Tidaholm	977	976	970	-1	-7
14	1419	Tjörn	977	976	970	-1	-7
14	1452	Tranemo	977	976	970	-1	-7
14	1488	Trollhättan	977	976	970	-1	-7
14	1473	Töreboda	977	976	970	-1	-7
14	1485	Uddevalla	977	976	970	-1	-7
14	1491	Ulricehamn	977	976	970	-1	-7
14	1470	Vara	977	976	970	-1	-7
14	1442	Vårgårda	977	976	970	-1	-7
14	1487	Vänersborg	977	976	970	-1	-7
14	1492	Åmål	977	976	970	-1	-7
14	1407	Öckerö	977	976	970	-1	-7
17	1784	Arvika	571	565	498	-6	-73
17	1730	Eda	480	475	420	-5	-61
17	1782	Filipstad	360	356	315	-4	-45
17	1763	Forshaga	355	351	310	-4	-45
17	1764	Grums	435	430	379	-5	-55

Län	Kod	Kommun	A Befintligt underlag	B Korrigerat underlag	C Underlag från RS 2012	Diff. B A	Diff. C A
17	1783	Hagfors	410	405	357	-5	-52
17	1761	Hammarö	212	210	186	-2	-26
17	1780	Karlstad	1 131	1 119	988	-12	-143
17	1715	Kil	478	473	418	-5	-61
17	1781	Kristinehamn	688	680	600	-8	-88
17	1762	Munkfors	283	279	246	-3	-36
17	1760	Storfors	432	427	377	-5	-54
17	1766	Sunne	430	425	375	-5	-54
17	1785	Säffle	494	488	432	-6	-63
17	1737	Torsby	489	483	427	-6	-63
17	1765	Årjäng	319	316	278	-3	-40
18	1882	Askersund	734	740	774	6	40
18	1862	Degerfors	734	740	774	6	40
18	1861	Hallsberg	734	740	774	6	40
18	1863	Hällefors	734	740	774	6	40
18	1883	Karlskoga	734	740	774	6	40
18	1881	Kumla	734	740	774	6	40
18	1860	Laxå	734	740	774	6	40
18	1814	Lekeberg	734	740	774	6	40
18	1885	Lindesberg	734	740	774	6	40
18	1864	Ljusnarsberg	734	740	774	6	40
18	1884	Nora	734	740	774	6	40
18	1880	Örebro	734	740	774	6	40
19	1984	Arboga	456	502	568	46	112
19	1982	Fagersta	618	680	769	63	151
19	1961	Hallstahammar	104	102	115	-2	11
19	1960	Kungsör	207	227	257	20	50
19	1983	Köping	419	460	521	41	102
19	1962	Norberg	407	448	507	41	100
19	1981	Sala	818	901	1 019	83	201
19	1904	Skinnskatteberg	861	947	1 072	87	211
19	1907	Surahammar	118	124	140	6	22
19	1980	Västerås	1 001	992	1 121	-9	120
20	2084	Avesta	526	520	458	-6	-68
20	2081	Borlänge	526	520	459	-6	-67
20	2080	Falun	1 023	1 012	893	-11	-130
20	2026	Gagnef	519	513	452	-6	-67
20	2083	Hedemora	652	645	569	-7	-83

Län	Kod	Kommun	A Befintligt underlag	B Korrigerat underlag	C Underlag från RS 2012	Diff. B A	Diff. C A
20	2029	Leksand	526	521	459	-5	-67
20	2085	Ludvika	687	679	599	-8	-88
20	2023	Malung-Sälen	612	605	535	-7	-78
20	2062	Mora	709	701	619	-8	-91
20	2034	Orsa	548	541	477	-7	-71
20	2031	Rättvik	1 152	1 140	1 006	-12	-146
20	2061	Smedjebacken	462	457	404	-5	-59
20	2082	Säter	561	554	489	-7	-72
20	2021	Vansbro	1 146	1 134	1 001	-12	-145
20	2039	Älvdalen	613	606	535	-7	-79
21	2183	Bollnäs	582	592	643	10	61
21	2180	Gävle	582	592	643	10	61
21	2104	Hofors	582	592	643	10	61
21	2184	Hudiksvall	582	592	643	10	61
21	2161	Ljusdal	582	592	643	10	61
21	2132	Nordanstig	582	592	643	10	61
21	2101	Ockelbo	582	592	643	10	61
21	2121	Ovanåker	582	592	643	10	61
21	2181	Sandviken	582	592	643	10	61
21	2182	Söderhamn	582	592	643	10	61
22	2280	Härnösand	367	375	403	8	35
22	2282	Kramfors	280	287	307	6	26
22	2283	Sollefteå	413	422	452	9	39
22	2281	Sundsvall	429	439	470	10	41
22	2262	Timrå	304	311	333	7	29
22	2260	Ånge	329	337	361	8	32
22	2284	Örnsköldsvik	452	462	495	10	43
23	2326	Berg	806	796	689	-10	-117
23	2305	Bräcke	807	797	690	-10	-117
23	2361	Härjedalen	977	965	835	-12	-141
23	2309	Krokom	479	473	410	-6	-70
23	2303	Ragunda	1 350	1 333	1 154	-17	-196
23	2313	Strömsund	721	712	616	-9	-105
23	2321	Åre	773	763	661	-10	-112
23	2380	Östersund	662	654	566	-8	-96
24	2403	Bjurholm	564	577	632	13	68
24	2425	Dorotea	767	784	859	17	92
24	2481	Lycksele	399	407	446	8	47

Län	Kod	Kommun	A Befintligt underlag	B Korrigerat underlag	C Underlag från RS 2012	Diff. B A	Diff. C A
24	2418	Malå	849	868	950	19	102
24	2401	Nordmaling	797	814	892	17	95
24	2417	Norsjö	490	500	549	10	59
24	2409	Robertsfors	506	517	565	11	60
24	2482	Skellefteå	319	326	357	7	38
24	2422	Sorsele	1 209	1 236	1 353	27	144
24	2421	Storuman	1 034	1 057	1 157	23	123
24	2480	Umeå	498	509	558	10	60
24	2462	Vilhelmina	1 134	1 159	1 269	25	135
24	2404	Vindeln	1 103	1 127	1 234	24	131
24	2460	Vännäs	357	365	400	8	42
24	2463	Åsele	746	762	834	16	89
25	2506	Arjeplog	663	668	672	5	9
25	2505	Arvidsjaur	470	473	476	3	6
25	2582	Boden	824	830	835	6	11
25	2523	Gällivare	694	698	703	4	9
25	2583	Haparanda	368	371	373	3	5
25	2510	Jokkmokk	478	481	484	3	6
25	2514	Kalix	448	451	454	3	6
25	2584	Kiruna	542	545	548	3	6
25	2580	Luleå	979	985	991	6	12
25	2521	Pajala	422	425	428	3	6
25	2581	Piteå	485	488	491	3	6
25	2560	Älvsbyn	288	290	291	2	3
25	2513	Överkalix	481	484	487	3	6
25	2518	Övertorneå	401	404	406	3	5

För Södermanlands och Norrbottens län har den kommunvisa fördelningen i länet ändrats i förhållande till Utjämningskommittén.08:s förslag. För Jämtlands län har en särskild fördelning använts sedan 2005. I tabellen ovan utgår vi från dessa värden.