



## STATISTIK OM KOLLEKTIVTRAFIK

En genomgång av tillgängliga källor

# STATISTIK OM KOLLEKTIVTRAFIK

En genomgång av tillgängliga källor

## Förord

SIKA har regeringens uppdrag att bygga upp ett system för statistik om kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. Uppdraget innebär att SIKA senast första mars 2004 dels ska rapportera vilken befintlig statistik som kan ingå i ett sådant system, dels lämna förslag till hur systemet kan utvecklas. Arbetet ska bedrivas i samverkan med trafikverken och Rikstrafiken. I denna rapport redovisas inventeringen av den befintliga statistiken. Rapporten bildar underlag för en promemoria om hur statistiksystemet föreslås utvecklas.

Tidigare arbete med utvecklingen av ett statistiksystem har bestått i att Kommunikationsforskningsberedningen (KFB) och Kommunikationsdepartementet i slutet av 1996 bjöd in branschen för att diskutera hur statistiken kunde förbättras. Som ett resultat av detta utformade SIKA och Lunds Tekniska Högskola en ansökan till KFB om anslag för ett gemensamt projekt om att utveckla ett system för statistik om kollektivtrafik. I en första etapp studerades de regelverk som styr kollektivtrafiken, den befintliga statistiken redovisades samt resultatet från en inventering av användarnas behov (SIKA Rapport 1998:6). Projektets slutrapport innehöll ett förslag till statistiksystem (SIKA Rapport 2000:2).

Innevarande rapport har utarbetats vid SIKA av Mats Sonefors (projektledare) och Sonya Trad.

En referensgrupp har bistått med synpunkter och råd. Referensgruppen har bestått av representanter för trafikverken, Rikstrafiken, Svenska kommunförbundet, Landstingsförbundet, Svenskt flyg, Bussbranschens riksförbund, Svenska lokaltrafikföreningen och Kungliga tekniska högskolan.

Stockholm i mars 2004

Staffan Widlert  
Direktör



## Innehåll

<b>1</b>	<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>INLEDNING .....</b>	<b>9</b>
<b>3</b>	<b>DEFINITIONER.....</b>	<b>11</b>
3.1	Kollektivtrafikens huvudgrupper .....	11
3.2	Geografisk indelning .....	12
3.3	Systemets innehåll.....	13
3.4	Trafikansvaret.....	14
3.5	Officiell statistik .....	14
<b>4</b>	<b>ALLMÄN KOLLEKTIVTRAFIK .....</b>	<b>15</b>
4.1	Lokal- och regional trafik.....	15
4.2	Interregional trafik.....	29
4.3	Internationell trafik.....	39
<b>5</b>	<b>SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK .....</b>	<b>45</b>
5.1	Lokal- och regional trafik.....	45
5.2	Interregional trafik.....	56
5.3	Internationell trafik.....	59
<b>6</b>	<b>TURIST- OCH CHARTERTRAFIK.....</b>	<b>61</b>
6.1	Lokal- och regional trafik.....	61
6.2	Interregional trafik.....	61
6.3	Internationell trafik.....	61
<b>7</b>	<b>KÄLLOR.....</b>	<b>63</b>
7.1	SLTF.....	63
7.2	Bantrafik.....	64
7.3	Luftfart.....	65
7.4	Utrikes och inrikes trafik med fartyg .....	65
7.5	Långväga buss .....	66
7.6	Rikstrafiken .....	67
7.7	Färdtjänst och riksfärdtjänst .....	68
7.8	Sjukresor.....	69



# 1 Sammanfattning

SIKA har på regeringens uppdrag<sup>1</sup> inventerat den befintliga statistiken om kollektivtrafik, utifrån det förslag till statistiksystem som lämnades i SIKA-Rapport 2000:2. Enligt prioriteringen i förslaget har inventeringens fokus varit variablerna konsumtion och tjänster samt för den samhällsfinansierade trafiken även ekonomi.

Inventeringen visar i korthet att den befintliga statistiken om *allmän kollektivtrafik* relativt väl motsvarar de variabler som efterfrågas i SIKA:s förslag till statistiksystem. Det finns emellertid en del problem:

- Statistiken om lokal och regional kollektivtrafik tas fram med så olika definitioner och metoder att jämförelser mellan län är problematiska i dagsläget.
- För den interregionala trafiken saknas en del mått, men framförallt är jämförbarheten mellan trafikslagen bristfällig då olika definitioner används för samma mått. Dessutom är det svårt att göra jämförelser av kostnaderna per resa och per personkilometer mellan trafikslagen för den statligt upphandlade trafiken.
- Statistiken om internationell kollektivtrafik är sparsam och ger för närvarande ingen helhetsbild av kollektivtrafiken i Sverige med internationella destinationer.

Befintlig statistik om *särskild kollektivtrafik* är bristfällig. I dagsläget finns inte tillräckligt med uppgifter för att ge en helhetsbild. Därtill kompliceras situationen ur statistiksynpunkt av att trafiken successivt uppgår i den allmänna kollektivtrafiken. Vidare är det svårt att följa förslagets geografiska indelning vid redovisningen av särskild kollektivtrafik.

- Det finns ingen statistik publicerad om pliktresor.
- Statistiken om skolskjutsar innehåller endast ekonomiska uppgifter. Uppgifterna har för låg kvalitet och för få variabler för att motsvara den ekonomiska statistik som efterfrågas i förslaget SIKA-Rapport 2000:2.
- Statistik för färdtjänst och sjukresor finns, men även här finns frågetecken kring uppgifternas precision och dessutom saknas vissa variabler.

Statistik om *turist- och chartertrafik* saknas idag helt.

För att råda bot på de brister som nämnts ovan har SIKA i en särskild promemoria föreslagit regeringen kompletteringar av befintlig statistik och initieringar av nya undersökningar, som leder till att en helhetsbild av kollektivtrafiken i Sverige åstadkoms.

---

<sup>1</sup> Se SIKA:s regleringsbrev 2003





## 2 Inledning

SIKA har regeringens uppdrag<sup>2</sup> att utveckla ett statistiksystem för kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. Bakgrunden till uppdraget är att samhället engagerar sig mycket i dessa transporter, inte minst ekonomiskt, och att olika samhällsaktörer vill kunna värdera insatserna genom att se hur engagemanget faller ut. I dag saknas uppgifter som ger en tillförlitlig sammanhängande bild av alla kollektiva transporter och samhällsbetalda resor i Sverige, detta trots att offentliga medel i storleksordningen åtta miljarder årligen finansierar driften bara inom den lokala och regionala allmänna kollektivtrafiken.

Tidigare arbete med utvecklingen av ett statistiksystem har bestått i att Kommunikationsforskningsberedningen (KFB) och Kommunikationsdepartementet i slutet av 1996 bjöd in branschen för att diskutera hur statistiken kunde förbättras. Som ett resultat av detta utformade SIKA och Lunds Tekniska Högskola (LTH) en ansökan till KFB om anslag för ett gemensamt projekt om att utveckla ett system för statistik om kollektivtrafik. I en första etapp studerades de regelverk som styr kollektivtrafiken, den befintliga statistiken redovisades samt resultatet från en inventering av användarnas behov (SIKA Rapport 1998:6). Projektets slutrapport innehöll ett förslag till statistiksystem (SIKA Rapport 2000:2).

I förslaget beskrivs vad ett statistiksystem i en ideal situation kunde innehålla. Att fullt ut implementera förslaget anses vara ett långsiktigt projekt eftersom det bland annat råder osäkerhet om de uppgifter som finns tillgängliga, vad som finns, vilken kvalitet uppgifterna har, och därmed också vilka kostnader genomförandet skulle innebära. Genomförandet föreslås därför ske stegvis, där kvaliteten i de befintliga uppgifterna säkras genom en successiv harmonisering av definitioner, mätmetoder, indelningar med mera. Förslaget i SIKA-Rapport 2000:2 innehåller en prioriteringsordning. Arbetet med att genomföra förslaget ska i ett första skede inriktas på variabler som beskriver trafikens omfattning avseende tjänster och konsumtion. För den samhällsfinansierade trafiken ingår även uppgifter som beskriver kostnader och intäkter i detta första skede.

Arbetet med att realisera statistiksystemet bedrivs i samverkan med trafikverken, Rikstrafiken, branschorganisationerna, Kommunförbundet, Landstingsförbundet, och representanter för forskningen. Innevarande rapport utgör första steget, att med utgångspunkt i ovan nämnda prioritering inventera den befintliga statistiken. I anslutning till rapporten föreslår SIKA regeringen, i en särskild PM, vilken befintlig statistik som i ett första steg bör ingå i statistiksystemet och vilka åtgärder som behöver vidtas för att, dels förbättra kvaliteten på befintliga uppgifter, dels komplettera med nya uppgifter.

---

<sup>2</sup> SIKA:s regleringsbrev för budgetåret 2003.



### 3 Definitioner

Någon entydig definition av begreppen kollektivtrafik och samhällsbetalda resor finns inte. Det finns en rad definitioner, dessa är emellertid inte heltäckande och tillräckligt operationella för syftet med det som SIKA vill beskriva.

Semantiskt syftar begreppet kollektivtrafik på att det är en gemensam, allmän nytthet (jfr engelskans Public Transport), inte att man nödvändigtvis åker flera samtidigt.

Samhällsbetalda resor syftar på att transportutbudet helt eller delvis, oftast inte till oväsentlig del, finansieras med skattemedel.

SIKA använder begreppet kollektivtrafik som en utvidgning av linjetrafikbegreppet, så att det även omfattar samtliga former av samhällsbetalda resor, oavsett trafikeringsform. Detta ger följande definition:

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

Nyckelbegrepp är att förutsättningarna för resan, den kollektiva nyttheten, är givna och kända i förväg samt erbjuds den resande regelbundet genom köp av biljett, avgift, via en föreskriven rättighet eller erbjuden förmån.

Trafik där utbud, tidpunkt, pris, resmål och färdväg inte är organiserat och utanonsrat i förväg mot allmänheten, eller regelbundet tillgängligt, utan bestäms av resenärerna eller trafikutövaren vid varje tillfälle inryms inte i definitionen ovan. Exempel på sådan trafik är abonnerade bussar för givna ändamål, privat sam-åkning och ”vanliga” taxiresor.

Definitionen ovan avser omfatta nedanstående huvudgrupper.

#### 3.1 Kollektivtrafikens huvudgrupper

- *Allmän kollektivtrafik* som erbjuds allmänheten exempelvis via tidtabeller och annan information. Trafiken kan vara linjelagd, ha anropsstyrda linjeavvikelser och/eller avgångar eller vara helt anropsstyrd.
- *Särskild kollektivtrafik* erbjuds en preciserad personkrets men är i övrigt allmänt tillgänglig för dem som tillhör personkretsen. Skilda lagregler gäller för transporter som förts till gruppen särskild kollektivtrafik baserat på vilken personkrets de vänder sig till. I begreppet särskild kollektivtrafik ingår skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor (transporter för vårdsökande till och från vårdinrättningar men

exklusive ambulanstransporter). Etablerade begrepp inom gruppen särskild kollektivtrafik är:

*Färdtjänst*; särskilt anordnade transporter för personer med funktionshinder som inte på egen hand kan utnyttja annan kollektivtrafik enligt SFS 1997:735 och 736

*Sjukresor*; transporter för resor som är ersättningsberättigade enligt sjukreselagen SFS 1991:419.

*Skolskjutsar* för skolresor till och från grund-, sär- och gymnasieskola; i regel dagliga resor mellan bostad och skola som anordnas eller bekostas som följd av SFS 1985:1100 Skollag, SFS 1991:1110, 1120 och motsvarande lagrum.

- *Turist- och chartertrafik* som erbjuds allmänheten eller delar av allmänheten i former som kan betraktas som kollektivtrafik. Trafiken betraktas dock oftast inte som en allmän/nödvändig nytthet och är därför som regel inte heller samhällsfiansierad.

Schematiskt kan kollektivtrafikens huvudgrupper beskrivas enligt figur 1.1.

Trafikeringsområde	Typ av trafik					
	Allmän kollektivtrafik	Särskild kollektivtrafik				Turist- och chartertrafik
		Skolskjuts	Färdtjänst	Sjukresor	Pliktresor	
Lokal och regional trafik						
Interregional trafik						
Internationell trafik						

**Figur 1.1. Funktionell indelning av kollektivtrafiken utifrån typ av trafik, trafikeringsområde, och förekomst av utbud.**

### 3.2 Geografisk indelning

Kollektivtrafiken indelas även efter det geografiska område som täcks av trafiken, se figur 1.1.

*Lokal och regional trafik* avser kollektivtrafik som huvudsakligen sker inom ett län, som en länstrafikansvarig ansvarar för.

*Interregional trafik* avser kollektivtrafik mellan två eller flera län.

*Internationell trafik* avser kollektivtrafik över en nationsgräns.

Motivet för en indelning efter organisatoriskt administrativa gränser är förekomsten av lagstiftning (SFS 1997:734) som får såväl uppgiftslämnande som

indelning av trafiken att sammanfalla. Resor kan emellertid skära indelningen. T.ex. kan en resa mellan Stockholm och Malmö gå via Köpenhamn.

### 3.3 Systemets innehåll

Det föreslagna systemet innehåller i ett fullt utbyggt skede statistik om såväl konsumtion som produktion av kollektivtrafik, se figur 1.2.

Systemet föreslås emellertid genomföras stegvis så att statistiken i ett första skede omfattar uppgifter om konsumtion, tjänster och för den samhällsfinansierade trafiken också ekonomi.

*Konsumtion* - t.ex. antalet resande, eller transportarbetet.

*Tjänster* - t.ex. antal avgångar, eller sittplatskilometer.

*Ekonomi* - t.ex. beställarens intäkter respektive kostnader för trafiken.

	<b>konsumtionsrelaterade</b>	<b>produktionsrelaterade</b>	
<b>Trafikens förutsättningar</b>	Omvärldsfaktorer	Infrastruktur	Resurser
	T.ex. invånare	T.ex. banlängd	T.ex. fordon
<b>trafikutbud och trafikutnyttjande</b>	Konsumtion	Tjänster	
	T.e.x. resor, personkm	T.ex. trafikutbud	
<b>Trafikens konsekvenser</b>	Ekonomi; intäkter	Ekonomi; kostnader	
	T.ex. trafikantintäkter	T.ex. trafikeringkostnader	
	Säkerhet	Miljö	
	T.ex. olyckor	T.ex. utsläpp	

Figur 1.2. Statistiksystemets innehåll i fullt utbyggt skede.

Den systemstruktur som redovisats ovan är emellertid endast ett verktyg för indelning av kollektivtrafiken. Trafiken är huvudsakligen koncentrerad till vissa av strukturens delar. För den särskilda kollektivtrafiken förekommer knappast någon internationell trafik, och skolskjutsar bedrivs endast i lokal och regional trafik, se figur 1.3.

Trafikerings- område	Typ av trafik					
	Allmän kollektivtrafik	Särskild kollektivtrafik				Turist- och chartertrafik
		Skol- skjuts	Färd- tjänst	Sjuk- resor	Plikt- resor	
Lokal och regional trafik	X	X	X	X	X	X
Interregional trafik	X	..	X	X	X	X
Internationell trafik	X	..	..	..	..	X

Figur 1.3. Utbudet av trafik i systemets olika delar.

### 3.4 Trafikansvaret

#### *Länstrafikansvarig*

Enligt Lag om ansvar för viss kollektiv persontrafik, SFS 1997:734, är kommuner och landsting i varje län gemensamt ansvariga för länets lokala och regionala linjetrafik för persontransporter.

#### *Trafikhuvudman*

Den länstrafikansvariges uppgifter ska handhas av en trafik huvudman.

### 3.5 Officiell statistik

Officiell statistik är statistik vars produktion styrs av lag och förordning vad gäller kvalitet, dokumentation och tillgänglighet. Lagen (SFS 2001:99) om den officiella statistiken anger bl.a. att den officiella statistiken ska finnas tillgänglig för allmän information, utredningsverksamhet och forskning. Den ska också vara objektiv och finnas allmänt tillgänglig.

Förordningen (SFS 2001:100) om den officiella statistiken anger bl.a. att statistiken ska dokumenteras, kvalitetsdeklareras samt utan avgift offentliggöras och hållas allmänt tillgänglig i elektronisk form. I en bilaga till förordningen anges de ämnesområden och statistikområden som ingår i den officiella statistiken. Dessutom anges de myndigheter som har ansvaret för statistiken inom respektive statistikområde.

Statistik om kollektivtrafik sorterar huvudsakligen under statistiken om Transporter och kommunikationer, där SIKA är statistikansvarig myndighet. Men berör också statistiken om befolkning, offentlig ekonomi, samt utbildning och forskning. En del av de uppgifter som redovisas i denna rapport ingår i insamlingar som är en del av systemet för officiell statistik.

SIKA har i regleringsbrevet för år 2004 fått i uppdrag att föreslå regeringen vilken statistik om kollektivtrafik som ska ingå i den officiella statistiken

## 4 Allmän kollektivtrafik

Med allmän kollektivtrafik avses här enligt tidigare definition<sup>3</sup> kollektivtrafik som erbjuds allmänheten exempelvis via tidtabeller och annan information. Trafiken skiljer sig från den särskilda kollektivtrafiken, bland annat genom att utbudet är tillgängligt för allmänheten.

### 4.1 Lokal- och regional trafik

*Lokal och regional trafik* är kollektivtrafik som huvudsakligen sker inom ett län. Uppgifter om den lokala och regionala allmänna kollektivtrafiken inhämtas i två undersökningar vars resultat publiceras i två rapporter, dels Svenska Lokaltrafikföreningens (SLTF:s) rapport Branschstatistik, dels i den officiella statistiken om Bantrafik som ges ut av SIKA/Banverket.

För att undvika att trafikhuvudmännen lämnar uppgifter om spårtrafik två gånger, bildar SIKA/Banverket:s undersökning underlag till SLTF undersökning.

#### Tillgänglighet

Båda rapporterna ges ut hösten efter det år uppgifterna avser. Rapporten som ges ut hösten 2004 innehåller t.ex. uppgifter för trafiken år 2003.

#### Kvalitet

SLTF:s rapport bygger på årliga undersökningar av medlemsorganisationerna, huvudsakligen trafikhuvudmän. Men SLTF har inte haft möjlighet att sakgranska uppgifterna. För att bedöma kvaliteten har SIKA upphandlat en kvalitetsstudie från Trivector AB. Rapporten<sup>4</sup> visar att det förekommer brister i uppgifternas jämförbarhet mellan olika län och trafikslag.

SIKA/Banverket:s rapport om Bantrafik innehåller bl.a. uppgifter om trafiken med tåg, spårvägar och tunnelbana i trafikhuvudmännens regi. Banverket sakgranskar de uppgifter trafikhuvudmännen lämnar varför kvaliteten i det avseendet kan sägas vara god. Metoderna skiljer emellertid mellan olika trafikhuvudmän. Uppgifterna redovisas på riksnivå, men finns tillgängliga på länsnivå. Insamlingen av uppgifter sker med stöd av EU-förordning<sup>5</sup> och bildar dessutom underlag till Sveriges officiella statistik om transporter och kommunikationer.

---

<sup>3</sup> Se kapitel 3.

<sup>4</sup> Se bilagd rapport 2003:54 "Kartläggning och analys av trafikhuvudmäns metoder..."

<sup>5</sup> EG 91/2003

## Jämförbarhet

Uppgifterna från olika trafik huvudmän har inbördes sådana skillnader i definitioner, metoder och täckningsgrad att jämförelser mellan länen är problematiska. Det gäller t.ex. uppgifter om antalet resor, personkilometer (pkm) och kostnader. Men på lång sikt bedöms det ändå finnas ett värde i att publicera uppgifterna. Vidare har SLTF nyligen tagit bort redovisningen av trafiken efter landsbygd/stad. Det finns ett värde i att åter införa en sådan redovisning.

## Konsumtion

Idag redovisas uppgifter om resor och transportarbete per trafikslag och län. Uppgifter finns samlade sedan 1970-talet, men nivåerna i tidsserien påverkas starkt av att elektroniska biljettsystem i flera län förbättrade möjligheterna att mäta antalet resor kring år 1993.

### *Resor*

#### **SLTF**

Uppgifter om antalet resor lämnas av samtliga trafik huvudmän, för samtliga trafikslag. Men uppgifterna är inte jämförbara mellan trafik huvudmännen. SLTF ger visserligen instruktioner om att definitionen ska vara samtliga påstigande<sup>6</sup> men har inte möjlighet att följa upp hur definitionen följs.

Trivector AB har på SIKAs uppdrag gjort en pilotstudie av fem trafik huvudmän avseende kvalitet och metoder i rapportering till SLTF. Resultaten visar att skillnader mellan trafik huvudmännen påverkar jämförbarheten. Å ena sidan finns skillnader i de metoder som används för att uppskatta antalet resor. Vissa trafik huvudmän använder elektroniska biljettmaskiner, andra har särskilt utrustade fordon som med vissa intervall trafikerar linjerna, andra gör resvaneundersökningar, ytterligare andra gör manuella räkningar och återigen andra använder dessa i olika kombinationer. Metoderna skiljer också mellan olika trafikslag. Dessutom kan det variera om uppräkningsförfaranden används eller inte, samt metoderna för dessa förfaranden.

Trivectors studie visar också att jämförbarheten påverkas av skillnader i vilka resor som ingår. Det gäller främst om avgiftsfria resor inkluderas eller inte, om barns resor registreras och hur barn definieras. De avgiftsfria resor som har störst inverkan på jämförbarheten är skolskjutsar. Vissa trafik huvudmän har integrerat skolskjutsarna i linjetrafiken varför de har svårigheter att särskilja dem från ordinarie resor. Andra trafik huvudmän driver skolskjutsar skilt från linjetrafiken, medan återigen andra trafik huvudmän inte har ansvar för skolskjutsar.

---

<sup>6</sup> Definitionen utgår från reselement. Om en person t.ex. är på väg till arbetet och på vägen byter fordon räknas varje transport med ett nytt fordon som en resa.



I tabell 4.1 framgår att resandet skiljer mycket mellan länen. Storstadslänen redovisar flest resor med kollektivtrafik både i faktiskt antal och per invånare.

**Tabell 4.1. Lokala och regionala resor per län och invånare, i tusental år 2002. Källa: Branschstatistik, SLTF.**

Län	Invånare (tusen)	Resor (tusen)	Resor/ Invånare
Stockholm	1 850	633 298	342
Västra Götaland	1 508	184 932	123
Skåne	1 145	89 352	78
Östergötland	413	28 111	68
Uppsala	299	23 954	80
Jönköping	328	15 557	47
Dalarna	277	13 600	49
Gävleborg	277	12 487	45
Örebro	273	11 456	42
Värmland	273	11 136	41
Västernorrland	244	10 376	43
Halland	279	9 134	33
Västerbotten	255	9 107	36
Södermanland	259	9 000	35
Västmanland	259	8 375	32
Norrbottn	254	8 308	33
Kronoberg	177	7 390	42
Blekinge	150	6 837	46
Kalmar	235	6 655	28
Jämtland	128	5 581	44
Gotland	57	995	17
Riket	8 940	1 105 641	124

De flesta resorna i lokal och regional trafik sker med buss, se tabell 4.2. I storstadsområdena görs också många resor med tunnelbana, spårvägar och tåg. Resorna med fartyg är av minst omfattning, och är huvudsakligen koncentrerad till Stockholms och Göteborgs skärgårdar. Uppgifter på länsnivå finns tillgängliga.

Lokala och regionala resor med fartyg omfattas inte av huvudmännens monopol på trafik. Därför finns privata aktörer vars trafik inte ingår i uppgifterna från huvudmännen, t.ex. trafiken på Ven och Strömma kanals trafik i Stockholms skärgård. De privata aktörerna står emellertid för en liten del av trafiken.

Tidigare har dessa uppgifter redovisats efter landsbygd samt mindre och större tätort. Från och med år 2002 har indelningen tagits bort.

**Tabell 4.2. Lokala och regionala resor i allmän kollektivtrafik per trafikslag, riket totalt i tusental. År 2002.**  
**Källa: Branschstatistik, SLTF.**

<i>Trafikslag</i>	<i>Resor (tusen)</i>
Buss/bil	600 987
Tunnelbana	283 000
Spårväg	112 843
Tåg	100 673
Fartyg	8 138
Summa	1 105 641

### **SIKA/Banverket**

SIKA/Banverket samlar årligen statistik om resandet med tåg, spårvägar och tunnelbana. Uppgifterna skiljer något från de SLTF publicerar, vilket bl.a. dels beror på att SIKA/Banverket:s uppgifter kvalitetsgranskas, dels att SIKA/Banverket reducerar antalet påstigande med andelen resor som sker med omstigning<sup>7</sup>, dessutom inkluderar SIKA/Banverket resor med fjärrtåg där biljetter sålts av tågoperatören. Vidare skiljer sig SIKA/Banverket från SLTF redovisning på så sätt att SIKA/Banverket räknar Lidingöbanan som spårväg, medan SLTF räknar banan som tåg. SLTF räknar också Saltsjöbanan och Roslagsbanan som förortståg och redovisar resorna under kategorin spårväg, medan SIKA/Banverket redovisar dem som resor med tåg.

I SIKA/Banverket:s insamling finns i övrigt samma problematik med definitioner och metoder i trafikhuvudmännens uppgifter som vid SLTF insamling, enligt ovan. Vidare avser i skrivande stund de senaste uppgifterna från SIKA/Banverket år 2001, på grund av förseningar i produktionen.

Enligt tabell 4.3, var antalet resor med spårtrafik 481 miljoner i SIKA/Banverket:s redovisning för år 2001, vilket är något färre än SLTF 486 miljoner för samma år. Skillnaden motsvarar en halv procentenhet jämfört med SLTF:s uppgifter om det totala antalet lokala och regionala resor i allmän kollektivtrafik år 2001.

**Tabell 4.3. Resor i lokal och regional allmän spårbunden Kollektivtrafik per trafikslag. Riket totalt, i miljoner. År 2001<sup>8</sup>.**  
**Källa: Bantrafik (SIKA/Banverket), Branschstatistik (SLTF).**

<i>Trafikslag</i>	<i>SIKA/Banverket</i>	<i>SLTF</i>
Tunnelbana	283	283
Spårväg	95	109
Tåg	103	95
Summa	481	487

<sup>7</sup> I den mån information finns tillgänglig. Statistiken baseras därför på en blandning av två olika definitioner av begreppet resa, reselement och delresa.

<sup>8</sup> Jämförelsen görs med år 2001 pga avsaknad av uppgifter från SIKA/Banverket för år 2002.

### **Sammantagen bedömning - resor**

Det är möjligt att redovisa uppgifter från SIK/Banverket om spårtrafik och från SLTF om resterande resor. Uppgifterna skiljer mellan olika trafik huvudmän ifråga om definitioner och metoder, t.ex. att skolresor kan ingå eller inte, vilket bör åtgärdas. I dagsläget kan jämförelser inte göras utan förbehåll.

### *Persontransportarbetet*

#### **SLTF**

SLTF:s definition är: persontransportarbetet<sup>9</sup> = medelreselängd \* antal resor. Uppgifterna om personkilometer har problem med kvaliteten. Att mäta antalet resor är ett problem, enligt ovan, men skillnader i metod avseende den genomsnittliga reslängden ger större svårigheter att få jämförbara skattningar av personkilometer. Trivector AB visar i sin rapport att SLTF:s definition inte följs av alla trafik huvudmän, att pkm kan baseras på andra uppgifter, t.ex. resvaneundersökningar eller fria skattningar. För de trafik huvudmän som använder SLTF:s definition finns dubbla felkällor; dels problemen med antalet resor enligt ovan, och dels problem med beräkningar av medelreslängden. Medelreslängder är i regel uppskattningar, eller bygger på mätningar som gjorts längre tillbaks i tiden och inte uppdateras. Det förekommer emellertid mer exakta mätningar. Bristerna i kvaliteten beror troligen delvis på att flertalet huvudmän inte använder måttet pkm i den egna verksamheten.

År 2002 var persontransportarbetet i Sverige drygt 2,4 miljarder pkm i lokal och regional allmän kollektivtrafik, se tabell 4.4. Det motsvarar i genomsnitt drygt 1 000 km per invånare. I Stockholms län reste befolkningen längst med knappt 2 400 km per invånare. Befolkningen i Västerbottens län reste kortast sträcka med 145 km per invånare. Trafik huvudmännen i Södermanland och Västernorrlands län redovisar inte antalet pkm.

---

<sup>9</sup> Persontransportarbetet är den sammanlagda sträcka personerna i t.ex. en buss transporteras. Det mäts i enheten personkilometer (pkm).

**Tabell 4.4. Personkm i allmän linjetrafik per län och invånare. I tusental år 2002. Källa: Branschstatistik, SLTF.**

Län	Invånare (Tusen)	Personkm (Tusen)	Kilometer /invånare
Stockholm	1 850	4 433 000	2 396
Uppsala	299	350 879	1 174
Skåne	1 145	1 270 188	1 109
Blekinge	150	150 908	1 006
Dalarna	277	264 500	955
Östergötland	413	393 546	953
Värmland	273	238 366	873
Västra Götaland	1 508	1 211 542	803
Kronoberg	177	138 800	784
Gävleborg	277	190 090	686
Norrbottn	254	173 040	681
Jämtland	128	85 892	671
Halland	279	148 885	534
Jönköping	328	168 568	514
Gotland	57	26 750	469
Örebro	273	113 532	416
Västmanland	259	76 050	294
Kalmar	235	56 674	241
Västerbotten	255	37 062	145
Södermanland	259	..	..
Västernorrland	244	..	..
Riket	8 940	9 528 272	1 066

Enligt tabell 4.5 utfördes det största persontransportarbetet år 2002 med buss, knappt 5 miljarder pkm. Olika former av tåg stod för knappt 2,5 miljarder pkm, därefter följer tunnelbana 1,6 och spårvägar 0,6 miljarder pkm. Uppgifter om fartyg saknas.

**Tabell 4.5. Personkm i lokal och regional allmän kollektivtrafik per trafikslag. Riket totalt i tusental år 2002. Källa: Branschstatistik, SLTF.**

Trafikslag	Personkm (tusental)
Buss/bil	4 944 559
Tunnelbana	1 581 000
Spårväg	583 509
Tåg	2 419 204
Fartyg	..
Summa	9 528 272

### SIKA/Banverket

SIKA/Banverket redovisar uppgifter om pkm för tåg, spårväg och tunnelbana. Uppgifternas kvalitet skiljer mellan olika trafikhuvudmän, på samma sätt som för SLTF ovan, men SIKA/Banverket kan i viss mån göra rimlighetskontroller vilket förbättrar kvaliteten. Eftersom pkm bygger på uppgifter om resandet finns samma skillnader mellan SIKA/Banverket och SLTF som redovisats ovan om resandet.

I tabell 4.6 framgår att det totala spårbundna persontransportarbetet i lokal och regional trafik skiljer mellan SIKA/Banverket:s och SLTF:s redovisning. SIKA/Banverket redovisar 4 198 miljoner pkm medan SLTF redovisar 4 584 miljoner pkm. Det är en skillnad på 4 procentenheter relativt SLTF:s uppgifter om det totala antalet pkm i allmän linjetrafik år 2001. Skillnaderna består dels av att spårvägar och tåg redovisas olika, dels att resebegreppen skiljer något, samt att SIKA/Banverket i större utsträckning kvalitetsgranskar uppgifterna. Uppgifterna om personkm ger större skillnader mellan SIKA/Banverket och SLTF än uppgifterna om resor (0,5/4 procentenheter).

**Tabell 4.6. Banverket och SLTF redovisning av pkm i spårbunden lokal och regional allmän kollektivtrafik, per trafikslag. Riket totalt, i miljoner år 2001.**  
**Källa: Bantrafik (SIKA/Banverket), Branschstatistik (SLTF).**

<i>Trafikslag</i>	<i>SIKA/Banverket</i>	<i>SLTF</i>
Tunnelbana	1 581	1 581
Spårväg	410	584
Tåg	2 207	2 419
Summa	4 198	4 584

### **Sammantagen bedömning - pkm**

Uppgifterna om pkm bör kunna redovisas på samma sätt som resor, dvs att spårbunden trafik hämtas från SIKA/Banverket och resterande från SLTF.

Uppgifterna har emellertid större problem med kvaliteten än antalet resor, och dessutom saknas uppgifter från vissa trafik huvudmän. Åtgärder behöver vidtas för att förbättra underlaget.

## **Tjänster**

### *Utbud*

#### **SLTF**

I tabell 4.7 redovisas antalet tusental utbudskm i allmän linjetrafik per län och invånare, år 2002. Utbudet skiljer mycket mellan länen. Stockholm har det största utbudet med 129 km per invånare, följt av Uppsala och Jämtland. Lägst ligger Gotland med 38 km per invånare, strax efter Halland och Västmanland.

**Tabell 4.7. Utbudskm i lokal och regional allmän kollektivtrafik per län och invånare. I tusental, år 2002. Källa: Branschstatistik, SLTF.**

Län	Invånare (tusen)	Utbudskm (tusen)	<i>Utbudskm</i> <i>/Invånare</i>
Stockholm	1 850	239 353	129
Uppsala	299	31 418	105
Jämtland	128	11 877	93
Kronoberg	177	14 762	83
Västerbotten	255	20 405	80
Östergötland	413	32 282	78
Norrbottn	254	19 394	76
Gävleborg	277	20 302	73
Västra Götaland	1 508	109 022	72
Västernorrland	244	15 344	63
Dalarna	277	16 750	60
Kalmar	235	12 965	55
Jönköping	328	17 774	54
Örebro	273	14 544	53
Värmland	273	13 998	51
Södermanland	259	13 000	50
Skåne	1 145	56 706	50
Blekinge	150	7 348	49
Västmanland	259	11 157	43
Halland	279	11 368	41
Gotland	57	2 140	38
Riket	8 940	691 909	77

SLTF definierar utbud som:  $\text{Utbudskm}^{10} = \text{tidtabellskm} + \text{förstärkningstrafik}$ .

Utbud är i SLTF undersökning antalet km vagnparken körs i sådan trafik att passagerare kan kliva av eller på. Inte alla trafikhuvudmän rapporterar sitt utbud i form av utbudskm, det skiljer också mellan trafikslagen.

Trivektor visar att kvaliteten överlag är god för busstrafiken, likaså jämförbarheten mellan trafikhuvudmännen. Uppgifterna om trafiken med tåg har sämre kvalitet. Dels köper huvudmännen i vissa län platser på befintliga tåg och har då svårt att ange utbudet. Sedan kan vissa huvudmän inkludera möjligheten att resa mellan två orter inom samma län med interregionala tåg och biljetter från trafikhuvudmännen medan andra inte inkluderar detta. Vidare redovisar flertalet planerat utbud för samtliga trafikslag, inte det faktiskt utförda utbudet.

Tabell 4.8, visar att det största utbudet som erbjuds år 2002 gäller buss, med 493 miljoner km, följt av tunnelbana, tåg och spårvägar. Uppgifter för fartyg saknas. Som tidigare nämnts finns problem vad gäller uppgifterna med tåg eftersom inte alla resor redovisas.

<sup>10</sup> SLTF använder definitionen ”Antal utbudskilometer per år av aktivt arbete i persontrafik exklusive ut- och inkörning. För rälgående fordon som är sammansatta till ett tåg eller enheter är varje passagerarvagn räknad för sig...”

**Tabell 4.8. Utbudskm i allmän lokal och regional kollektivtrafik per trafikslag, riket totalt, i tusental år 2002. Källa: Branschstatistik, SLTF.**

<i>Trafikslag</i>	<i>Utbudskm (tkm)</i>
Buss/bil	492 577
Tunnelbana	88 952
Spårväg	26 970
Tåg	83 410
Fartyg	..
Summa	691 909

### **SIKA/Banverket**

SIKA/Banverket redovisar uppgifter om utbud, inte som utbudskm, utan som platskm.

Utbudskm anger antalet km fordon framförs i sådan trafik där passagerare kan stiga på. Men fordon kan skilja beträffande antalet platser som passagerare kan nyttja. Ett tåg som enligt tidtabell rullar tio mil erbjuder t.ex. en högre grad av service till medborgarna sett till antalet passagerare som kan transporteras, jämfört med en buss som rullar samma sträcka.

Platskm är antalet utbudskm \* genomsnittligt antal sittplatser. Måttet kontrollerar så att säga för skillnaden i kapacitet mellan olika transporter. SIKA/Banverket saknar f.n. redovisning av lokalt och regionalt utbud med fjärrtåg, möjligen skulle uppgifterna kunna samlas in.

Enligt tabell 4.9 finns det största spårbundna utbudet i trafiken med tunnelbana där de befintliga platserna sammanlagt transporteras drygt 15,5 miljarder km per år i sådan trafik att passagerare kan stiga på. I spårtrafiken är motsvarande tal knappt 2,4 miljarder platskm. Uppgifter för tåg saknas.

**Tabell 4.9. Platskm i allmän lokal och regional spårbunden kollektivtrafik per trafikslag, riket totalt i miljoner, år 2001. Källa: Bantrafik, SIKA/Banverket.**

<i>Trafikslag</i>	<i>Platskilometer (miljoner km)</i>	<i>Härv ståplatskm (miljoner km)</i>	<i>Härv Sittplatskm (miljoner km)</i>
Tunnelbana	15 540	11 304	4 236
Spårväg	2 357	1 492	865
Tåg	..	..	..
Summa	17 897	12 796	5 101

### **Sammanfatta bedömning – utbud**

När uppgifter om utbud ska användas för att jämföra olika trafikslag är mer sammansatta mått som platskm att föredra framför utbudskm på grund av skillnader i kapacitet mellan olika trafikslag. Platskm finns i dagsläget endast i SIKA/Banverket:s undersökning. Det finns ändå ett värde i att publicera de befintliga uppgifterna, men undersökningen från SLTF bör på sikt förändras.

## Ekonomi

Uppgifter om ekonomi undersöks i dagsläget endast av SLTF. Uppgifterna har kvalitetsproblem. Trafikhuvudmännen bedriver trafik under olika förutsättningar vilket ger till följd att uppgifterna om ekonomi inte är fullt jämförbara. Vissa trafikhuvudmän har ansvar för skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor, medan andra inte har det ansvaret. Dessutom definierar huvudmännen begreppen olika enligt en undersökning från Inregia AB.

Inregia AB visar också att trafikhuvudmännen kan redovisa mer detaljerade uppgifter om intäkter än uppgifter om kostnader.

Hur ansvar och övriga villkor skiljer mellan olika trafikhuvudmän är inte klarlagt. Nedan har ändå ett antal sammanställningar gjorts. Jämförelser mellan huvudmännen på bas av sammanställningarna måste göras med stor försiktighet.

### *Intäkter*

De uppgifter om intäkter SLTF undersöker är trafikhuvudmännens trafikintäkter, totala intäkter, driftsbidrag från kommuner, landsting, Rikstrafiken och övriga specialdestinerade bidrag.

Trafikintäkter är intäkter som kan hänföras till det utförda trafikarbetet (biljettintäkter, skolors inköp av periodkort, godsintäkter och liknande).

De totala intäkterna inkluderar också intäkter som inte kan hänföras till det utförda trafikarbetet, men driftsbidragen ingår inte.

Driftsbidragen avser samtliga bidrag/tillskott från ägarna, såväl ordinarie tillskott som extra tillskott för lägre taxa, extra turer, extra linjer och liknande. I instruktionen till trafikhuvudmännen ombeds de ange à-conto inbetalt belopp minus eventuella återbetalda och fonderade medel, samt att göra tillägg för upplösning av fonderade medel.

Vilken verksamhet uppgifterna täcker skiljer mellan olika trafikhuvudmän, beroende på om de har ansvar för färdtjänst och sjukresor eller inte.

I tabell 4.10 visas en sammanställning av den information SLTF publicerar. Här framgår bl.a. att såväl intäkterna från trafiken som driftsbidragen var ca 8,7 miljarder kronor år 2002. Uppgifterna finns att tillgå som tidsserier, men inte uppdaterade på landsbygd/tätort, eller trafikslag.



**Tabell 4.10. Trafikhuvudmännens intäkter från trafik, totala intäkter och driftsbidrag, i tusental kronor år 2002. Källa: Branschstatistik, SLTF.**

Län	Trafik- intäkter (tkr)	Totala intäkter (tkr)	Drift.bidr. kommuner (tkr)	Drift.bidr. Landsting (tkr)	Övriga Drift.bidr. (tkr)
Stockholm	3 495 699	5 339 674	0	3 710 361	0
Västra Götaland	1 438 553	2 001 777	712 442	685 126	50 923
Skåne	977 776	1 285 108	14 698	580 965	4 500
Uppsala	358 651	444 408	143 138	76 048	0
Östergötland	321 796	331 821	122 318	174 150	6 838
Jönköping	213 351	303 953	94 169	94 168	31 445
Värmland	212 941	297 336	91 887	49 545	0
Örebro	116 919	251 179	86 779	75 200	0
Halland	145 352	221 404	82 169	65 038	4 199
Västerbotten	213 507	218 724	87 883	54 500	25 942
Kronoberg	144 572	199 420	37 664	34 333	0
Norrbottn	178 796	195 840	107 644	40 819	17 342
Gävleborg	162 560	187 275	99 013	95 605	96 558
Dalarna	138 347	169 600	74 730	74 730	36 377
Södermanland	121 754	143 441	94 450	88 732	0
Västmanland	105 624	122 667	50 405	50 404	0
Jämtland	103 938	111 731	41 622	41 629	15 916
Västernorrland	103 753	109 873	92 482	88 203	18 951
Kalmar	83 780	83 800	101 953	85 147	11 500
Blekinge	67 327	82 364	48 709	37 115	19 991
Gotland	17 870	17 870	37 479	0	0
Riket	8 722 886	12 119 265	2 221 634	6 201 818	340 482

### *Kostnader*

SLTF undersöker trafikhuvudmännens trafik kostnader och totala kostnader.

Trafikkostnader avser direkta och indirekta kostnader som kan hänföras till utfört trafikarbete. Det är den ersättning som trafikhuvudmannen betalar till entreprenörer eller kostnader för motsvarande verksamhet som bedrivs i egen regi.

Totala kostnader är trafik kostnader samt alla övriga kostnader som inte kan hänföras till utfört trafikarbete, samt de kostnader som kan hänföras till färdtjänst eller sjukresor.

I tabell 4.11 visas en sammanställning av den information SLTF publicerar. Här framgår t.ex. att den totala kostnaden för trafiken i riket var ca 16 miljarder kr år 2002. Uppgifterna finns att tillgå som tidsserier, men inte uppdelade på landsbygd/tätort.

**Tabell 4.11. Trafikhuvudmännens kostnader, i tusental kronor år 2002. Källa: Branschstatistik, SLTF.**

Län	Trafik- kostnader (tkr)	Totala kostnader (tkr)
Stockholm	6 711 522	9 056 561
Västra Götaland	2 679 275	3 378 276
Skåne	1 397 579	1 842 537
Uppsala	533 058	663 594
Östergötland	585 134	631 756
Jönköping	379 024	523 735
Gävleborg	336 748	478 451
Värmland	326 988	438 768
Örebro	226 102	435 090
Västerbotten	368 487	399 606
Halland	293 904	372 810
Norrbottn	302 698	361 258
Dalarna	296 577	354 123
Södermanland	249 496	328 833
Västernorrland	277 545	309 509
Kalmar	279 200	285 100
Kronoberg	201 269	273 268
Västmanland	198 314	223 784
Jämtland	187 240	208 696
Blekinge	114 536	188 179
Gotland	36 488	55 349
Riket	15 981 184	20 809 283

### Övrigt

Utöver de ovan redovisade uppgifterna kan olika nyckeltal redovisas, t.ex. självfinansieringsgrad, kostnad per resa, kostnad per invånare, eller kostnad per pkm. Se tabell 4.12.

**Tabell 4.12. Trafikhuvudmännens kostnader och intäkter per pkm, i miljoner kr (mnkr) år 2002. Källa: Branschstatistik, SLTF.**

Län	Pkm (miljoner)	Kostnader totala (mnkr)	Intäkter totala (mnkr)	Driftbidrag totala (mnkr)	Intäkt <sup>a</sup> /kostn (mnkr)	Kostnad per pkm (kr/pkm)	Intäkter per pkm (kr/pkm)	Driftsbidr per pkm (kr/pkm)
Västerbotten	37	400	219	168	-13	10,8	5,9	4,5
Kalmar	57	285	84	199	-3	5	1,5	3,5
Örebro	114	435	251	162	-22	3,8	2,2	1,4
Jönköping	169	524	304	220	0	3,1	1,8	1,3
Västmanland	76	224	123	101	0	2,9	1,6	1,3
V- Götaland	1 212	3 378	2 002	1 448	72	2,8	1,7	1,2
Gävleborg	190	478	187	291	0	2,5	1	1,5
Halland	149	373	221	151	0	2,5	1,5	1
Jämtland	86	209	112	99	2	2,4	1,3	1,2
Gotland	27	55	18	37	0	2,1	0,7	1,4
Norrbottn	173	361	196	166	0	2,1	1,1	1
Kronoberg	139	273	199	72	-2	2	1,4	0,5
Stockholm	4 433	9 057	5 340	3 710	-7	2	1,2	0,8
Uppsala	351	664	444	219	0	1,9	1,3	0,6
Värmland	238	439	297	141	0	1,8	1,2	0,6
Östergötland	394	632	332	303	3	1,6	0,8	0,8
Skåne	1 270	1 843	1 285	600	43	1,5	1	0,5
Dalarna	265	354	170	186	1	1,3	0,6	0,7
Blekinge	151	188	82	106	0	1,2	0,5	0,7
Södermanland	..	329	143	183	-2	..	..	..
Västernorrland	..	310	110	200	0	..	..	..
Riket	9 528	20 809	12 119	8 764	74	2,2	1,3	0,9

a) Här inkluderas driftsbidrag i intäkter.

## Översikt

På nästa sida visas en översikt av befintliga underlag för samtliga variabler om allmän lokal och regional kollektivtrafik i det föreslagna systemet.

X = uppgifter finns  
 .. = uppgifter saknas  
 Thm = trafikhuvudmän

Lokal/Regional trafik	SLTF	SIKA/Banverket
Omvärld		
- invånare	X	..
- landareal	..	..
Infrastruktur		
- trafikerad väg respektive banlängd	..	X <sup>1, 2</sup>
- linjekm	..	..
Antal fordon med avseende på		
- fordonsslag	X <sup>3</sup>	X
- anpassning till fysiskt funktionshindrade	X <sup>1</sup>	..
- storleksklass	..	..
- energislag	X <sup>1</sup>	X <sup>4</sup>
- åldersklass	X <sup>1</sup>	..
- miljöklass	X <sup>1</sup>	..
Resor		
- påstigande	X <sup>5</sup>	X
- personkm	X <sup>6</sup>	X
Tjänster		
- utbudskm	X	..
- tågutbudskm	..	X
- (sitt-)platskm	..	X
- utbudstimmar	..	..
- gångtimmar	..	..
- tågutbudstimmar	..	..
Intäkter		
- färdbevisavgifter m fl trafikantintäkter	X <sup>7</sup>	..
- ersättning specifika grupper resande	X	..
- övriga intäkter	X	..
- bidrag, tillskott	X	..
Kostnader		
- trafikeringkostnader	X	..
- kapitalkostnader infrastruktur	..	..
- övriga kostnader	X	..
Säkerhet		
- olyckor med personskada	..	X <sup>8, 9</sup>
- dödade	..	X <sup>9</sup>
- svårt skadade	..	X <sup>9</sup>
- lindrigt skadade	..	X <sup>9</sup>
Miljö		
- energianvändning	X <sup>1</sup>	..
- koldioxid	X <sup>1</sup>	..
- kväveoxider	X <sup>1</sup>	..
- svaveldioxid	X <sup>1</sup>	..
- flyktiga kolväten	X <sup>1</sup>	..
- partiklar	X <sup>1</sup>	..

<sup>1</sup> Länsnivå finns, men endast riksnivå publiceras.

<sup>2</sup> För järnvägar bedrivs Thm:s verksamhet på statligt nät. Uppgifter redovisas för totalt statligt nät.

<sup>3</sup> Endast för de Thm som är anslutna till databasen FRIDA. Vissa Thm redovisar endast bussar.

<sup>4</sup> För tåg särredovisas inte Thm från vagnpark i interregional och internationell trafik.

<sup>5</sup> Enligt SLTF:s definition. Hur definitionen följs är oklart.

<sup>6</sup> Hur Thm beräknar medelreselängd är oklart.

<sup>7</sup> Inkluderar också intäkter från gods transporterad med fordon för persontransporter.

<sup>8</sup> Redovisar inte antalet olyckor med personskada, utan antal olyckor.

<sup>9</sup> För tåg särredovisas inte Thm:s verksamhet.

## 4.2 Interregional trafik

Begreppet *Interregional trafik* avser kollektivtrafik mellan två eller flera län. SIKA är statistikansvarig myndighet för stor del den officiella statistiken om interregional kollektivtrafik.

Den officiella statistiken om luftfart produceras av Luftfartsverket på uppdrag av SIKA och publiceras i årsrapporten *Luftfart*.

Den officiella statistiken om bantrafik produceras av Banverket på SIKA:s uppdrag och publiceras i årsrapporten *Bantrafik*.

SCB har SIKA:s uppdrag att producera statistik om sjöfart och uppgifter om interregional färjetrafik publiceras kvartals- och årsvis i SIKA:s statistiska meddelande *Utrikes och inrikes trafik med fartyg*.

Uppgifter om statens kostnader för upphandlad trafik, det vill säga den trafik som bedrivs med statliga medel, publiceras av Rikstrafiken.

SIKA har genomfört en undersökning om långväga busstrafik. Undersökningen har emellertid genomförts på oregelbundet basis och de senaste uppgifterna avser trafiken år 2001.

### Tillgänglighet

Resultaten från SIKA:s undersökningar publiceras i årsrapporter samt på SIKA:s webbplats. Rikstrafikens uppgifter publiceras på myndighetens webbplats samt i dess årsredovisning.

De flesta undersökningar genomförs och sammanställs under årets första halva. Därmed är hösten lämplig tidpunkt på året för att sammanställa de uppgifter om interregional kollektivtrafik som ska ingå i statistiksystemet för kollektivtrafik.

### Kvalitet

Nedan kommenteras undersökningarnas kvalitet i stort. En mer detaljerad diskussion kring variablerna återfinns under rubriken jämförbarhet.

Statistiken om luftfart, bantrafik och sjöfart ingår i systemet för officiell statistik och samlas in via totalundersökningar, med litet bortfall. Dessa undersökningar håller god kvalitet.

SIKA:s undersökning om långväga buss håller låg kvalitet. Det har varit problem med att definiera populationen med bortfall och övertäckning som följd. Resultaten från undersökningen om långväga busstrafik ger endast indikationer på förändringar i resandet och inga uppgifter om nivåer. Som undersökningen ser ut idag är den inte lämplig att ingå i ett statistiksystem för kollektivtrafik.

Rikstrafiken har uppgifter om kostnader för upphandlad trafik per trafikslag och dessa uppgifter håller god kvalitet. Myndigheten får dessutom in uppgifter om antal resor i upphandlad trafik. Rikstrafiken har emellertid inga resurser att följa upp kvaliteten i dessa uppgifter.

### **Jämförbarhet**

Det är i många fall inte möjligt att redovisa uppgifter om interregional kollektivtrafik på annat än på nationell nivå, eftersom sekretesslagen (SFS1980:100 kap 9, §4) förhindrar publicering av uppgifter om enskilda trafikutövares verksamhet, såvida dessa inte samtycker. Därför är nationell nivå den som går att använda vid trafikslagsövergripande jämförelser.

Antal resor är ett känsligt mått som kan påverkas av yttre faktorer så som t.ex. linjeomläggningar och förändringar i turtäthet. En svårighet med måttet på resor är dessutom att definitionen av en resa skiljer sig åt mellan trafikslagen. Även metoden att beräkna antalet resor skiljer mellan trafikslagen. Man kan alltså inte jämföra antalet resor mellan trafikslag utan förbehåll.

Transportarbetet mäts i personkilometer, för alla trafikslag. Eftersom transportarbetet är ett sammansatt mått som består av både reslängd och antal resor är måttet inte så känsligt för att metoderna för att skatta resandet skiljer sig både mellan och inom trafikslagen. Transportarbetet är därför ett centralt mått som kan användas för trafikslagsövergripande jämförelser.

I dagsläget går det inte att jämföra trafikutbudet mellan trafikslagen då det inte finns några gemensamma mått tillgängliga. Sittplatskilometer, det mest adekvata måttet, finns tillgängligt för bantrafik och skulle kunna konstrueras ur befintliga uppgifter om sjöfart och luftfart.

Enligt SIKAs förslag till statistiksystem för kollektivtrafik ska redovisningen av ekonomiska variabler begränsas till att endast omfatta den trafik som till någon del är samhällsfinansierad. Rikstrafiken har uppgifter om kostnader för den statligt upphandlade trafiken som håller god kvalitet och som kan användas för att göra jämförelser mellan trafikslagen. Det saknas emellertid tillförlitliga uppgifter som möjliggör detaljerade jämförelser av kostnaderna mellan färdmedelsslagen så som kostnad per resa, kostnad per personkilometer etc. För att få fram dessa mått kan Rikstrafikens kostnadsuppgifter kombineras med uppgifter från andra insamlingar.

I dagsläget finns det inga uppgifter om trafikintäkter från den statligt upphandlade interregionala kollektivtrafiken. Eftersom antalet operatörer per trafikslag i flera fall är få är det tveksamt om det, i enlighet med sekretesslagen, är möjligt att redovisa uppgifter om trafikintäkter.

Nedan följer en inventering av varje variabel per trafikslag.

## Konsumtion

Befolkningens konsumtion av operatörernas trafikutbud kan operationaliseras som antal resor och persontransportarbetet.

### Resor

#### Luftfart:

Definitionen av en terminalpassagerare, d.v.s. en resande, är en passagerare som påbörjar (eller avslutar) en resa på en flygplats. I uppgifterna om antalet avresande passagerare ingår därmed även transferpassagerare. Luftfartsverket får in uppgifter om antal avresande från en ”handling agent”<sup>11</sup>, vilken i sin tur får in uppgifter om antal avresande passagerare vid incheckning av passagerarna. Från de kommunala och privata flygplatserna inkommer uppgifter om resande till Luftfartsverket månatligen.

Antalet avresande passagerare i luftfarten har minskat sedan år 2000. År 2002 var det ca 7,2 miljoner avresande passagerare i inrikestrafik, se tabell 4.13.

**Tabell 4.13 Avresande passagerare i inrikes linje- och chartertrafik, tusental, 1997-2002. Källa: Luftfart, SIKA /Luftfartsverket.**

År	1997	1998	1999	2000	2001	2002
	6 794	7 229	7 613	7 943	7 846	7 199

#### Bantrafik:

Definitionen av en järnvägsresa är kombinationen mellan platsen för påstigning och platsen för avstigning för passagerare som transporteras med järnväg, oavsett vilken resväg som följs i järnvägsnätet. En passagerares övergång från ett järnvägsfordon till ett annat, oavsett järnvägsföretag, betraktas inte som en av- eller påstigning och därmed inte som någon ny resa. Tågpersonal medräknas inte i statistiken.

Det finns ingen enhetlig metod att beräkna resandet på järnväg. Operatörerna uppskattar antalet passagerare i det egna trafiksystemet samt antalet övergångspassagerare<sup>12</sup> från andra trafiksystem<sup>13</sup>. Beroende på operatör beräknas antal resande fram på olika sätt. I vissa fall bortser operatörer från övergångspassagerare, i andra fall är skattningen av övergångsresenärer osäker. Antal resor är därför ett osäkert mått. Det finns emellertid en konsistens i metoderna att beräkna fram uppgifterna vilket gör att förändringar över tid ändå kan studeras.

<sup>11</sup> Ett företag som på uppdrag av flygbolaget sköter incheckning mm. på flygplatsen

<sup>12</sup> En passagerare som bytt från ett tåg i ett trafiksystem till ett tåg ett annat system.

<sup>13</sup> Med ett trafiksystem menas trafik som bedrivs av järnvägsföretag, efter avtal med en trafikhuvudman, med separat taxa, och med särskilda tåg

Antalet resor med fjärrtrafik har ökat för varje år sedan år 1997. År 2001 gjordes det 17 miljoner resor på svenska järnvägar. Se tabell 4.14.

**Tabell 4.14. Antal resor i fjärrtrafik på järnväg, miljoner, 1997-2001. Källa: Bantrafik, SIKA/Banverket.**

År	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Antal resor	14	15	16	16	17	..
- varav med snabbtåg	4	5	5	6	7	..

### Sjöfart:

I Sverige finns det bara interregional färjetrafik mellan Visby och Oskarshamn samt mellan Visby och Nynäshamn. Färjetrafiken till Gotland är upphandlad av Rikstrafiken.

En passagerarresa med sjöfart definieras som *förflyttningen av en passagerare från hamnen där resan påbörjas till hamnen där den avslutas.*

SCB får in uppgifter om antal resande från hamnarna som in sin tur får in uppgifterna från rederierna

Antalet resande med inrikes sjöfart har ökat varje år sedan 1998. År 2002 gjordes drygt 1,3 miljoner resor i interregional färjetrafik, se tabell 4.15.

**Tabell 4.15. Interregionala resor med inrikes sjöfart, 1000-tal, 1999–2002. Källa: Utrikes och inrikes trafik med fartyg, SIKA/SCB.**

År	1997	1998	1999	2000	2001	2002
	1 168	1 161	1 224	1 291	1 294	1 377

### Långväga buss

Uppgifter saknas.

### Resor i upphandlad trafik

Rikstrafiken tar in uppgifter om resandet i upphandlad trafik från de operatörer som de har avtal med, men myndigheten har ingen möjlighet att göra egna kvalitetskontroller av uppgifterna.

För tåg- och busstrafik skattas resandet med varierade metoder vilket gör att uppgifternas jämförbarhet mellan trafikslagen i blir låg. För tågtrafik går det dessutom inte att särskilja interregionalt resande från regionalt resande. För luft- och sjöfarten är kvaliteten på uppgifterna bättre eftersom krav på detaljerade passageraruppgifter finns reglerat enligt lag. Värt att notera är att Rikstrafikens uppgifter om resandet med färjetrafik skiljer sig från SIKA/SCB:s uppgifter.



För att få tillförlitliga och jämförbara uppgifter om statens kostnader per resa och färdmedelslag kan Rikstrafikens kostnadsuppgifter kombineras med data från andra insamlingar. Vid detta förfarande är det viktigt att säkerställa jämförbarheten i uppgifterna, d.v.s. att uppgifterna i andra insamlingar täcker in trafiken som upphandlas av Rikstrafiken.

Enligt rikstrafikens uppgifter om resandet var bantrafik det färdmedelslag som hade störst andelen resor, drygt 80 procent, i statligt finansierad trafik. År 2002 gjordes drygt 8 miljoner järnvägsresor i upphandlad trafik. Se tabell 4.16.

**Tabell 4.16 Antal resor i upphandlad trafik, tusental, 2000-2002. Källa Rikstrafikens årsredovisning.**

	2000	2001	2002
Bantrafik	7 200	4 900	8 131
Färjetrafik*	1 300	1300	1 317
Busstrafik	132	139	621
Luffart <sup>14</sup>	10	11	29

\*Gotlandstrafiken

### Sammantagen bedömning – Resor

För resandet används olika definitioner för olika färdmedel, vilket gör måttet svårt att jämföra mellan trafikslagen. Det finns dessutom en viss osäkerhet i uppgifterna om bantrafik. Rikstrafikens uppgifter om resandet i upphandlad trafik kan inte betraktas som tillförlitliga eftersom uppgifterna inte är kvalitetssäkrade. Det går därför inte att jämföra uppgifterna om interregionalt resande utan förbehåll.

### Persontransportarbete

#### Luffart:

Transportarbetet beräknas utifrån avståndet mellan flygplatser multiplicerat med antalet passagerare på destinationerna och anges i personkilometer. Antalet personkilometer i inrikes linje- och chartertrafik är beräknat på antalet inrikes passagerare mellan Luftfartsverkets flygplatser och till/från de kommunala/privata flygplatserna. Eftersom passagerarna mellan kommunala/privata flygplatser utgör en så liten del av trafiken påverkar det inte skattningarna nämnvärt.

Det inrikes transportarbetet med luffart har varit relativt stabilt över åren och år 2002 tillryggalades 3 400 miljarder personkilometer av passagerare i luffart. Se tabell 4.17.

<sup>14</sup> År 2002 upphandlade rikstrafiken flygtrafiken på tio linjer

**Tabell 4.17. Inrikes personkilometer med luftfart, miljarder personkilometer, 1997-2002. Källa: Luftfart, SIKALuftfartsverket.**

År	1997	1998	1999	2000	2001	2002
	3 080	3 300	3 490	3 620	3 660	3 400

### Bantrafik:

Måttenheten personkilometer beskrivs som *förflyttningen av en passagerare med järnvägsfordon en kilometer*. Operatörerna skattar emellertid persontransportarbetet på olika sätt. En del operatörer beräknar fram uppgifterna med hjälp av biljettstatistik medan andra använder sig av schablonberäkningar. Att metoderna skiljer sig åt har mindre betydelse eftersom transportarbetet är ett sammanställt mått. T.ex. påverkas inte måttet nämnvärt av att skattningarna av övergångsresenärer är osäkra.

År 2001 tillryggalades det nära 5,5 miljarder personkilometer i fjärrtrafik med svenska järnvägsföretag. Se tabell 4.18.

**Tabell 4.18. Interregionala transportarbetet i fjärrtrafik järnväg, miljoner personkilometer, år 1997-2001. Källa: Bantrafik, SIKABanverket.**

År	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Antal resor	4 463	4 560	4 889	5 224	5 516	..
-varav med snabbtåg	1 328	1 605	1 812	2 047	2 227	..

### Sjöfart:

Måttenheten personkilometer för sjöfarten *motsvarar förflyttningen av en passagerare på ett handelsfartyg en kilometer*. Transportarbetet beräknas med hjälp av antal kilometer på respektive sträcka multiplicerat med antalet passagerare. Det finns inga publicerade uppgifter om transportarbetet för Gotlandstrafiken längre tillbaka än till år 2001. Man kan emellertid rekonstruera en längre tidsserie eftersom uppgifter om antal passagerare och avståndet mellan hamnarna är kända.

År 2002 tillryggalades nästan 195 miljoner personkilometer i inrikes interregional färjetrafik, en ökning med 12 procent jämfört med året innan. Se tabell 4.19.

**Tabell 4.19. Interregionala transportarbetet inrikes sjöfart, miljoner personkilometer, år 2000-2002. Källa: Utrikes och inrikes trafik med fartyg, SIKASCB.**

År	1997	1998	1999	2000	2001	2002
	..	..	..	183,0..	183,3	194,8

### Långväga buss

Uppgifter saknas

### Sammantagen bedömning –Persontransportarbetet

Persontransportarbetet är ett mått som mäter arbetet som utförs av fordonen. Det är ett sammansatt mått bestående av resor och medelreslängd. För alla trafikslag används samma enhet. För bantrafik är persontransportarbetet dessutom ett mer precist mått än antal resor. Även om det också finns kvalitetsproblem i måtten på persontransportarbetet är det bättre mått att använda vid trafikslagsövergripande jämförelser än antal resor.

### Tjänster

Tjänsterna speglas av utbudet av trafik vilket bl.a. kan operationaliseras som antal sittplatskilometer tillgängliga för försäljning samt antalet avgångar.

#### *Utbud*

#### **Luftfart:**

För luftfart finns det för närvarande inga uppgifter om sittplatskilometer. Dessa uppgifter kommer emellertid att samlas in i och med rapporteringen enligt den nya EU-förordningen (EG 437/2003). Antalet landningar är en indikator på trafikutbudet för luftfart.

Antalet landningar i inrikes trafik har minskat varje år sedan år 2000 och var ungefär 158 000 till antalet år 2002. Se tabell 4.20.

**Tabell 4.20. Antalet inrikes landningar med linje- och chartertrafik år 1997-2002. Källa: Luftfart, SIKA/Luftfartsverket.**

År	1997	1998	1999	2000	2001	2002
	177 628	181 611	182 747	177 579	170 342	158 440

#### **Sjöfart**

Det finns ingen befintlig sammanställd statistik om utbudet av interregional färjetrafik, dvs Gotlandstrafiken. Uppgifterna finns emellertid tillgängliga genom undersökningen om utrikes och inrikes trafik med fartyg som genomförs av SCB på SIKAs uppdrag.

#### **Bantrafik:**

Det finns inga uppgifter om antalet avgångar i bantrafik. Däremot finns uppgifter om antalet platskilometer. Uppgifterna om platskilometer för en vagn baseras på uppgifter om antalet platser i persontåg som varit upplåtna för resande. Måttet fås genom att multiplicera antalet sitt-, sov eller liggplatser i en vagn med antalet kilometer som vagnen dragits i tåg.

Antalet platskilometer har ökat för varje år sedan 1998. År 2001 var drygt 21 000 miljoner platskilometer upplåtna för resande i tågtrafik. Se tabell 4.21.

**Tabell 4.21. Transportförmåga hos personvagnar, miljoner platskilometer, år 1997-2001. Källa: Bantrafik, SIKA/Banverket.**

År	1997	1998	1999	2000	2001	2002
	18 300	17 802	18 642	20 064	21 373	..

### Långväga buss

Uppgifter saknas.

### Sammantagen bedömning –Utbud

Det saknas i skrivande stund jämförbara uppgifter om utbudet i den interregionala kollektivtrafiken. Uppgifter om sittplatskilometer för luft- och sjöfart är emellertid planerade att redovisas för trafiken år 2004. När dessa uppgifter finns tillgängliga kommer jämförelser mellan trafikslagen att vara möjliga.

### Ekonomi

Uppgifter om ekonomi redovisas endast för *trafik* som är helt eller delvis samhällsbetald.

### Kostnader

En av Rikstrafikens uppgifter är att för statens räkning handla upp interregional persontrafik, som är samhällsekonomiskt motiverad men företagsekonomiskt olönsam. Rikstrafiken redovisar statens kostnader för upphandlad interregional trafik.

Uppgifterna om kostnader som är hämtade från Rikstrafikens årsredovisning torde hålla god kvalitet.

År 2002 var statens kostnader för upphandlad trafik 708 miljoner kronor. Huvuddelen av kostnaderna rörde tågtrafik, 50 procent. Minst statligt stöd gavs till buss-trafiken, 3 procent. Se tabell 4.22.

**Tabell 4.22. Rikstrafikens kostnader för upphandlad trafik, miljoner kr, åren 2000-2002. Källa: Rikstrafikens årsredovisning.**

	2000	2001	2002
Bantrafik	284	336	353
Färjetrafik*	224	222	196
Flygtrafik	4	4,5	21
Busstrafik	38	33	49
Upprätthållande av tågtrafik västkustbanan	-	17	-
Temporärt stöd**	160	142	89
Summa	710	754	708

\*Gotlandstrafiken ingår även kostnader och intäkter för godstransporter.

\*\* En form av obundet stöd till trafikhuvudmän. Uppgifterna ingår även i tabell 4.10 om stöd från rikstrafiken

Uppgifter om genomsnittlig kostnad per resa ger en värdefull möjlighet att jämföra statens åtagande per trafikslag. Eftersom uppgifterna baseras på Rikstrafikens statistik om resandet har uppgifterna om genomsnittlig kostnad per resa för låg kvalitet för att jämförelser ska vara möjliga, enligt diskussionen om resandet ovan.

Ett annat mått som också vore önskvärt att redovisa är kostnad per personkilometer.

Flygresor är de dyraste resorna i upphandlad trafik år 2002, 274 kronor per resa, följt av färjetrafik, 143 kr per resa. Se tabell 4.23.

**Tabell 4.23. Rikstrafikens genomsnittliga kostnad per resa i upphandlad trafik, åren 2000-2002. Källa: Rikstrafikens årsredovisning.**

	2000	2001	2002
Bantrafik	39	70	43
Färjetrafik	172	170	143
Busstrafik	288	240	79
Flygtrafik	400	400	274
Trafik med temporärt stöd	28	30	24

### **Sammantagen bedömning –Kostnader**

Rikstrafikens uppgifter om kostnader för den upphandlade trafiken håller god kvalitet och jämförelser är möjliga mellan trafikslagen. Det saknas emellertid möjlighet till trafikslagsövergripande jämförelser av kostnaderna per resa och personkilometer, på grund av brister i kvalitet i uppgifterna om resandet.

### *Intäkter*

Det saknas uppgifter om trafikintäkter från statligt upphandlad trafik.

### **Översikt**

SIKA har valt att lägga inventeringens tyngdpunkt vid variabler om konsumtion, tjänster och ekonomi. Övriga variabler i förslaget till statistiksystem har inte inventerats i detalj. På nästa sida redovisas inventeringen översiktligt för samtliga variabler.

X = Uppgifterna finns tillgängliga  
 .. = uppgifterna finns inte tillgängliga

Interregional trafik	SIKA/LFV	SIKA/Banverket	Rikstrafiken	SIKA/SCB
Omvärld				
- invånare	..	..	..	..
- landareal	..	..	..	..
Infrastruktur				
- trafikerad väg resp banlängd	X <sup>1</sup>	X	..	..
- linjekm	..	..	..	..
Antal fordon med avseende på				
- fordonsslag	..	X	..	..
- anpassning till fysiskt funktionshindrade	..	..	..	..
- storleksklass	X	..	..	..
- energislag	..	..	..	..
- åldersklass	..	..	..	..
- miljöklass	..	..	..	..
Resor				
- påstigande	X <sup>2</sup>	X	X	X
- personkilometer	X	X	..	X
Tjänster				
- utbudskilometer	..	..	..	..
- tågutbudskilometer	..	..	..	..
- (sitt-)platskilometer	..	X	..	..
- utbudstimmar	..	..	..	..
- gångtimmar	..	..	..	..
- tågutbudstimmar	..	..	..	..
- avgångar	X	..	..	..
Intäkter <sup>3</sup>				
- färdbevisavgifter m fl trafikantintäkter	..	..	..	..
- ersättn specifika grupper resande	..	..	..	..
- övriga intäkter	..	..	..	..
- bidrag, tillskott	..	..	..	..
Kostnader <sup>4</sup>				
- trafikeringskostnader	..	..	X	X
- kapitalkostnader infrastruktur	..	..	..	..
- övriga kostnader	..	..	..	..
Säkerhet				
- olyckor med personskada	X	..	..	..
- dödade	X	X	..	..
- svårt skadade	X	X	..	..
- lindrigt skadade	X	..	..	..
Miljö				
- energianvändning	..	X	..	..
- koldioxid	X	..	..	..
- kväveoxider	X	..	..	..
- svaveldioxid	..	..	..	..
- flyktiga kolväten	X	..	..	..
- partiklar	..	..	..	..

<sup>1</sup> Beskrivning av alla flygplatser med linjefart och chartertrafik och godkända helikopterflygplatser

<sup>2</sup> Inom luftfarten användes avresande synonymt med påstigande

<sup>3</sup> Efterfrågas endast för den trafik som i någon del är samhällsfinansierad

<sup>4</sup> Efterfrågas endast för den trafik som i någon del är samhällsfinansierad

### 4.3 Internationell trafik

Med *internationell kollektivtrafik* avses trafik över nationsgräns. Det är endast den trafik som faller inom Sveriges gränser som tas med i statistiken, dvs. trafik som körs inom Sverige men med internationella destinationer. SIKA är, liksom för den interregionala kollektivtrafiken, statistikansvarig myndighet för stor del av statistiken om internationell kollektivtrafik.

Den officiella statistiken om luftfart produceras av Luftfartsverket på uppdrag av SIKA och publiceras i årsrapporten *Luftfart*. Den officiella statistiken om bantrafik produceras av Banverket på SIKAs uppdrag och publiceras i årsrapporten *Bantrafik*. SCB har SIKAs uppdrag att producera statistik om sjöfart och uppgifter om internationell färjetrafik publiceras i kvartals- och årsvis i SIKA:s statistiska meddelande *Utrikes och inrikes trafik med fartyg*. Det finns ingen undersökning om långväga buss som täcker in resor med internationell destinationer.

#### Tillgänglighet, Kvalitet Jämförbarhet

Statistiken om den internationella kollektivtrafiken är hämtad från samma källor som den interregionala statistiken. För övergripande kommentarer om undersökningarna hänvisas till motsvarande avsnitt om interregional trafik.

Det kan emellertid konstateras att det inte finns lika utförliga uppgifter om trafiken med internationella destinationer som för den interregionala trafiken.

Antal resor är det mått där det finns flest uppgifter för den internationella trafiken. Det enda trafikslag där det saknas uppgifter är för långväga busstrafik. Enligt diskussionen om interregional trafik (se kap 4.2.) är emellertid inte uppgifterna om resandet jämförbara mellan trafikslagen.

Det finns endast uppgifter om persontransportarbetet för sjöfart och bantrafik. Det är därför svårt att få någon helhetsbild av kollektivtrafiken på detta område.

Beträffande utbud finns bara uppgifter om antal landningar med luftfart. För sjöfart kan en tidsserie rekonstrueras med hjälp av befintliga uppgifter. I övrigt saknas uppgifter om utbudet i internationell kollektivtrafik.

Eftersom den internationella trafiken inte är samhällsfinansierad efterfrågas inte ekonomiska uppgifter om denna trafik.

Nedan följer en inventering av varje variabel per trafikslag. Uppgifterna om internationell trafik beraberas och skattas på samma sätt som uppgifterna om interregional kollektivtrafik (Se kapitel 4.2).

#### Konsumtion

Befolkningens konsumtion av operatörernas trafikutbud kan operationaliseras som antal resor och persontransportarbetet.

## Resor

### Luftfart:

Enligt tabell 4.23 ökade antalet avresor i utrikestrafik med luftfart fram till år 2000. Där efter har antalet avresande minskat. De avresande passagerarna i utrikestrafik var drygt 7 miljoner till antalet år 2002, vilket är en minskning med 632 avresor eller 8 procent jämfört med år 2001.

**Tabell 4.23. Avresande passagerare i utrikes linje- och chartertrafik, miljoner, åren 1997–2002. Källa: Luftfart, SIKA/Luftfartsverket.**

År	1997	1998	1999	2000	2001	2002
	6 407,5	6 919,3	7 301,8	7 820,0	7 744,1	7 112,0

### Bantrafik:

I tabell 4.24 beskrivs bantrafikens utveckling för antalet resor med internationella destinationer på järnväg. Antalet resor har ökat sedan år 2000. År 2001 har det skett en fördubbling, 6 miljoner resor, av antalet resor jämfört med föregående år. Den kraftiga ökningen av antal resor förklaras av öppnandet av Öresundsbron.

**Tabell 4.24. Internationella resor på järnväg, miljoner, åren 1997–2001. Källa: Bantrafik, SIKA/Banverket.**

År	1997	1998	1999	2000	2001	2002
	1	1	1	3	6	..

### Sjöfart:

Antalet resor i utrikes trafik med sjöfart har varit stabilt mellan 1997 och 1999. Därefter minskade antalet resor med 11 procent eller 2,2 miljoner resor. Antalet resor med internationell färjetrafik har ökat år 2002 med nästan 20 procent, eller nästan 3 miljoner resor, jämfört med år 2001. Nedgången i antal resor år 2001 kan förklaras av nedläggningar av färjelinjer i anslutning till Öresundsbrons öppnande. Se tabell 4.25.

**Tabell 4.25. Resor med utrikes sjöfart, miljoner, 1997–2002. Källa: Utrikes inrikes trafik med fartyg, SIKA/SCB.**

År	1997	1998	1999	2000	2001	2002
	19,1	19,6	19,4	17,2	14,9	17,8

### Långväga buss

Uppgifter saknas.

### Sammantagen bedömning –Resor

Det saknas uppgifter om resor i internationell trafik för långväga busstrafik. För övriga transportslag finns det uppgifter tillgängliga. I enlighet med den utförligare diskussionen under motsvarande variabel för interregional kollektivtrafik kan inte uppgifterna jämföras utan förbehåll.



## Persontransportarbete

### Luftfart:

Uppgifter saknas.

### Bantrafik:

Persontransportarbetet med utrikes trafik har, med undantag för år 1999, ökat för varje år sedan 1997. År 2001 tillryggalades drygt 780 miljoner personkilometer på järnväg i kollektivtrafiken med utrikes destination. Se tabell 4.26.

**Tabell 4.26. Internationellt transportarbete på järnväg, miljoner personkilometer, 1997-2001. Källa: Bantrafik, SIKA/Banverket.**

År	1997	1998	1999	2000	2001	2002
	420	405	397	562	781	..

### Sjöfart:

Transportarbetet med utrikes sjöfart har minskat sedan år 2000. År 2002 tillryggalades 587 miljoner personkilometer i internationell sjöfart. Se tabell 4.27.

**Tabell 4.27. Internationellt transportarbete med utrikes sjöfart, miljoner personkilometer, åren 2001–2000. Källa: Utrikes och inrikes trafik med fartyg, SIKA/SCB.**

År	1997	1998	1999	2000	2001	2002
	..	..	..	611	576	587

### Långväga buss

Uppgifter saknas.

### Sammantagen bedömning –Persontransportarbetet

Det saknas uppgifter om luftfart och långväga busstrafik för detta mått. Det går i dagsläget inte att redovisa en helhetsbild över transportarbetet för den internationella kollektivtrafiken.

### Tjänster

Tjänsterna speglas av utbudet av trafik vilket bl.a. kan operationaliseras som antal sittplatskilometer tillgängliga för försäljning samt antalet avgångar.

## Utbud

### Luftfart:

Liksom för interregional trafik finns det i dagsläget inga uppgifter om antal sittplatskilometer för den internationella trafiken. Uppgifter om sittplatskilometer kommer att tas fram i och med rapporteringen av den nya EU-förordningen (EG 437/2003).

Ett annat mått på utbudet är antal landningar. Dessa uppgifter finns tillgängliga för utrikestrafiken.

År 2000 nådde antalet landningar i utrikes trafik sin kulmen med nästan 130 000 landningar, sedan dess har antalet landningar i utrikes trafik minskat för varje år. År 2002 gjordes nästan 113 000 landningar i internationell trafik. Se tabell 4.28.

**Tabell 4.28. Antalet utrikes landningar med linje- och chartertrafik åren 1997–2002. Källa: Luftfart, SIKA/Luftfartsverket.**

År	1997	1998	1999	2000	2001	2002
	104 669	113 634	123 954	129 604	127 281	112 819

### Sjöfart:

Uppgifter saknas för närvarande. För samma sätt som för den interregionala sjöfarten kan uppgifter om utbud rekonstrueras ur befintliga uppgifter.

### Bantrafik:

Uppgifter saknas.

### Långväga buss

Uppgifter saknas.

### Sammantagen bedömning –Utbud

Det saknas uppgifter om utbudet av trafik med internationella destinationer för alla trafikslag förutom luftfart. Det är därför inte möjligt att göra trafikslagsövergripande jämförelser av utbudet av kollektivtrafiken med internationella destinationer.

## Översikt

SIKA har valt att lägga inventeringens tyngdpunkt vid variabler om konsumtion, tjänster och ekonomi. Övriga variabler i förslaget till statistiksystem har inte inventerats i detalj. På nästa sida redovisas inventeringen översiktligt för samtliga variabler om internationell trafik.

X = uppgifterna finns tillgängliga  
 .. = uppgifterna finns inte tillgängliga

Internationell trafik	SIKA/LFV	SIKA/Banverket	SIKA/SCB
Omvärld			
- invånare	..	..	..
- landareal	..	..	..
Infrastruktur			
- trafikerad väg resp banlängd	..	..	..
- linjekm	..	..	
Antal fordon med avseende på:			
- fordonsslag	..	..	..
- anpassning till fysiskt funktionshindrade	..	..	..
- storleksklass	..	..	..
- energislag	..	..	..
- åldersklass	..	..	..
- miljöklass	..	..	..
Resor			
- påstigande	X <sup>1</sup>	X	X
- personkilometer		X	X
Tjänster			
- utbudskilometer	..	..	..
- tågutbudskilometer	..	..	..
- (sitt-)platskilometer	..	..	..
- utbudstimmar	..	..	..
- gångtimmar	..	..	..
- tågutbudstimmar	..	..	..
- avgångar	X <sup>1</sup>	..	..
Intäkter <sup>2</sup>			
- färdbevisavgifter m fl trafikantintäkter			
- ersättn specifika grupper resande			
- övriga intäkter			
- bidrag, tillskott			
Kostnader <sup>3</sup>			
- trafikeringskostnader			
- kapitalkostnader infrastruktur			
- övriga kostnader			
Säkerhet			
- olyckor med personskada	X	X	..
- dödade	X	X	..
- svårt skadade	X	X	..
- lindrigt skadade	X	X	..
Miljö			
- energianvändning	..	..	..
- koldioxid	..	..	..
- kväveoxider	..	..	..
- svaveldioxid	..	..	..
- flyktiga kolväten	..	..	..
- partiklar	..	..	..

<sup>1</sup> För luftfart ses antalet landningar som en indikator på utbudet

<sup>2</sup> Efterfrågas endast för den trafik som i någon del är samhällsfinansierad

<sup>3</sup> Efterfrågas endast för den trafik som i någon del är samhällsfinansierad



## 5 Särskild kollektivtrafik

Den särskilda kollektivtrafiken är enligt tidigare definition<sup>15</sup> trafik som erbjuds en preciserad personkrets, men som i övrigt är allmänt tillgänglig för de som tillhör personkretsen.

Särskild kollektivtrafik utgörs av Färdtjänst, Skolresor, Sjukresor och Pliktresor. Situationen för denna trafik är sådan att uppgifter enligt förslaget i SIKA-Rapport 2000:2 i stor utsträckning saknas. För pliktresor saknas uppgifter helt, och för skolskjutsar finns endast vissa uppgifter om kostnader. Det är dessutom tveksamt om uppgifterna från befintliga undersökningar om särskild kollektivtrafik kan indelas i lokala och regionala, interregionala, respektive internationella aktiviteter som övrig trafik i denna rapport. Framställningen kommer ändå att följa den strukturen.

Inom den särskilda kollektivtrafiken finns en strävan att integrera trafiken i den allmänna kollektivtrafiken. Integrationen är rimlig, men den måste särskilt beaktas vid statistikinsamling eftersom det försvårar uppgiften, bl.a. genom att mätobjektet förändras.

### 5.1 Lokal- och regional trafik

#### Pliktresor

Uppgifter saknas.

#### Skolskjutsar

För skolskjutsar saknas alla uppgifter utom kommunernas kostnader, som SCB tar fram på uppdrag av Skolverket och som ingår i den officiella statistiken.

Uppgifterna samlas årligen in genom en tilläggsenkät till SCB:s undersökning Räkenskapssammandraget. Enkätens utformning medger emellertid inte att kostnaderna för skolskjutsar särskiljs från kostnader för inackordering av elever. Det medför att uppgifternas användbarhet i detta statistiksystem minskar.

Men förekomsten av uppgifter om inackorderingar i uppgifterna om skolskjutsar varierar med skolform. Uppgifterna om grundskolans och särskolans kostnader för skolskjutsar om drygt 1,9 miljarder kr respektive 0,47 miljarder kr år 2002 gäller bara skolskjutsar, medan uppgifterna om specialskola och gymnasieskola, 36,5

---

<sup>15</sup> Se definition i kapitel 3.

miljoner respektive 0,89 miljarder kr också inkluderar inackorderingar. Se tabell 5.1.

**Tabell 5.1. Kommunernas kostnader för skolskjutsar, år 2002 i tusental kronor. Källa: Barnomsorg, skola och vuxenutbildning i siffror, Skolverket.**

<i>Skolform</i>	<i>Skolskjutsar (tkr)</i>	<i>Inackordering (tkr)</i>	<i>Totalt (tkr)</i>
Grundskola	1 928 238	..	1 928 238
Specialskola	..	..	36 561
Särskola	469 419	..	469 419
Gymnasieskola	..	..	890 445
Totalt	2 397 657	..	3 324 663

Uppgifternas kvalitet påverkas också av att elever kan använda allmän kollektivtrafik för resor till skolan.

Det bör också påpekas att kommunernas kostnader för skolskjutsar inte är jämförbara med uppgifterna i tabell 4.11. Uppgifterna i tabell 5.1 kan delvis ingå i tabell 4.11 till den del skolskjutsarna handhas av en trafik huvudman och bedrivs inom den allmänna linjelagda kollektivtrafiken, vilket långt ifrån alltid är fallet.

## **Färdtjänst**

Uppgifter om Färdtjänst finns i två undersökningar, Färdtjänst och Riksfärdtjänst av SIKA/Inregia AB, och Räkenskapssammandraget av SCB. Den färdtjänst som avses under denna rubrik är färdtjänst som anordnas enligt SFS 1997:736.

### *Tillgänglighet*

Resultaten från SIKA/Inregia publiceras i juni varje år. Resultaten från SCB publiceras i augusti-september varje år.

### *Kvalitet*

Uppgifterna från SIKA/Inregia bedöms ha relativt god kvalitet, med ett bortfall på 3-5 av 289 kommuner. Det finns emellertid en osäkerhet vad gäller antalet resor med taxi.

Uppgifterna från SCB bygger på kommunernas ekonomiska redovisning. De bedöms överlag ha god kvalitet men det förekommer skillnader beträffande vilka konton som uppgifterna rapporteras under. Uppgifterna behöver kompletteras med uppgifter om Stockholms läns landsting för att omfatta all färdtjänst.

### *Jämförbarhet*

Insamlingarna har olika inriktning.

Uppgifterna från SIKA/Inregia ger information om antalet tillstånd, resor, antal som nyttjat färdtjänst, andel som företagits med taxi, samt uppgifter om ålder och kön. Insamlingen vänder sig till samtliga kommuner med ansvar för färdtjänst och riksfärdtjänst. Dessutom undersöks Stockholms landsting, Blekingetrafiken och Länstrafiken i Örebro län.

Uppgifterna från SCB ger information om kommunernas kostnader och intäkter enligt kommunernas årsredovisningar. Om SCB undersökning kompletteras med information från Stockholms landsting om kommunal färdtjänst kan en bild av trafikens ekonomi per län åstadkommas för färdtjänst och riksfärdtjänst sammantaget.

Eftersom kostnaderna för färdtjänst och riksfärdtjänst inte särredovisas i SCB:s undersökning, kan uppgifterna inte jämföras med uppgifterna från SIKA/Inregia annat än för färdtjänst och riksfärdtjänst sammantaget.

Utbudet för färdtjänst kan inte beskrivas med mått som avser linjelagd verksamhet, eftersom det dels är fråga om beställd trafik, dels beror av faktorer som i vilken utsträckning kommunen beviljar resor. Därför kan jämförelser med övrig kollektivtrafik inte göras vad gäller utbud.

### *Konsumtion*

#### **Resor**

Antalet resor med färdtjänst under ett kalenderår publiceras i SIKA/Inregia rapport om färdtjänst och riksfärdtjänst. Uppgifterna redovisas per kommun och län.

Enligt lagen om färdtjänst (SFS 1997:736) respektive riksfärdtjänst (SFS 1997:735) skiljer definitionen av resa något mellan färdtjänst och riksfärdtjänst. Resor med färdtjänst beviljas när funktionshindret är så stort att personen inte kan förflytta sig på egen hand eller ta del av allmänna kommunikationer. Resor med riksfärdtjänst beviljas när funktionshindret är så stort att personen måste resa på särskilt kostsamt sätt. Resor med riksfärdtjänst är dessutom tänkta att avse resor mellan kommuner.

Den föregående definitionen fokuserar funktionshindret, medan den senare också inbegriper kostnaden för resan. Vidare avser den förra definitionen mer vardagligt resande medan den senare avser mer sällan förekommande, långväga resor.

Tillämpningen av lagen kan skilja mellan kommunerna. T.ex. ger lagen om färdtjänst kommunerna *möjlighet* att bevilja färdtjänst för resor mellan två näraliggande kommuner för personer som t.ex. bor i en kommun och arbetar i en annan. Eftersom det uttrycks som en möjlighet och inte en skyldighet kan det inte utslutas att användningen av färdtjänsten skiljer mellan kommunerna.

I vilken utsträckning kommuner som inte beviljar färdtjänst för resor till en näraliggande kommun istället beviljar dessa resor med riksfärdtjänst, det är oklart.

Men man kan i vilket fall säga att det inte är entydigt vilka resor som ingår i uppgifterna om färdtjänst respektive riksfärdtjänst.

Det innebär också att det är oklart vilken geografisk utsträckning resor med riksfärdtjänst har. Gäller de huvudsakligen resor inom ett län eller resor mellan län? Trots oklarheten kommer riksfärdtjänst i denna rapport att klassificeras som en interregional verksamhet och färdtjänst som en lokal och regional verksamhet.

Enligt tabell 5.2 har antalet resor minskat i riket 1998-2002, från 14 460 till 13 405 resor, eller 7 procent. De största minskningarna har skett i Örebro och Blekinge län med 27 procent. I några län ökade antalet resor. Störst ökning har skett i Uppsala län med 13 procent.

**Tabell 5.2. Antal resor med färdtjänst i tusental år 1998-2002. Källa: Färdtjänst och riksfärdtjänst, SIKA/Inregia.**

<i>Län</i>	1998	1999	2000	2001	2002	<i>Förändring 1998-2002</i>
Blekinge	244	258	249	253	178	-27%
Dalarna	344	342	317	313	356	4%
Gotland	52	50	50	48	48	-7%
Gävleborg	339	344	318	300	318	-6%
Halland	394	397	391	370	415	5%
Jämtland	166	170	162	172	180	9%
Jönköping	416	419	417	423	417	0%
Kalmar	260	255	231	236	223	-14%
Kronoberg	164	158	159	162	153	-7%
Norrbotten	285	280	289	304	306	7%
Skåne	1 976	1 924	1 883	1 858	1 747	-12%
Stockholm	3 776	3 685	3 473	3 482	3 422	-9%
Södermanland	282	291	272	276	282	0%
Uppsala	616	620	626	680	696	13%
V-Götaland	2 463	2 375	2 112	2 248	2 290	-7%
Värmland	335	310	313	295	257	-23%
Västerbotten	377	360	339	350	348	-8%
Västernorrland	308	297	287	270	252	-18%
Västmanland	422	412	470	464	451	7%
Örebro	312	330	328	266	228	-27%
Östergötland	930	925	874	797	838	-10%
Riket	14 460	14 201	13 561	13 566	13 405	-7%

### Persontransportarbete

Uppgifter saknas.

### Tjänster

#### Utbud

Utbudet av färdtjänst kan inte mätas via omfattningen av verksamhet som lagts på tidtabell eftersom det dels är fråga om beställd trafik, dels beror av faktorer som i vilken utsträckning kommunen beviljar resor. Möjligen skulle det kunna åstadkommas genom att t.ex. ange hur många passagerarplatser som finns tillgängliga i



den fordonsflotta som finns disponibel, eller hur många biljetter respektive kommun i genomsnitt beviljar varje person, eller något liknande. Sådana uppgifter saknas emellertid i dagsläget.

### *Ekonomi*

#### **Kostnader och intäkter**

Uppgifter om kommunernas kostnader och intäkter för färdtjänst kan i dagsläget inte särredovisas från kostnader och intäkter för riksfärdtjänsten. Dessutom inkluderas inte färdtjänsten i Stockholm, medan riksfärdtjänsten i Stockholm ingår.

Uppgifterna publiceras inte i dagsläget, men de bildar underlag för andra framställningar. Uppgifter om län skulle kunna redovisas, liksom uppgifter per kommun. Dessutom kan uppgifter om färdtjänsten i Stockholm inhämtas.

I tabell 5.3 redovisas kostnader och intäkter för färdtjänst och riksfärdtjänst år 2002.

**Tabell 5.3. Kostnader och intäkter för färdtjänst och riksfärdtjänst, i tusental kronor år 2002. Källa: Räkenskapssammandraget, SCB.**

<i>Bruttokostnad (tkr)</i>	<i>Härav trafik (tkr)</i>	<i>Bruttointäkter (tkr)</i>	<i>Nettotillskott (tkr)</i>
1 749 192	1 612 458	448 363	1 300 829

### *Översikt*

På nästa sida visas en översikt av befintliga underlag för samtliga variabler om färdtjänst i det föreslagna statistiksystemet.

X= uppgifter finns  
 ..= uppgifter saknas

Färdtjänst	SIKA/Inregia	SCB
Omvärld		
- invånare	X	X
- landareal	..	..
Infrastruktur		
- trafikerad väg resp banlängd	..	..
- linjekm	..	..
antal fordon med avseende på		
- fordonsslag	..	..
- anpassn till fysiskt funktionshindrade	..	..
- storleksklass	..	..
- energislag	..	..
- åldersklass	..	..
- miljöklass	..	..
Resor		
- påstigande	X	..
- personkm	..	..
Tjänster		
- utbudskm	..	..
- tågutbudskm	..	..
- (sitt-)platskm	..	..
- utbudstimmar	..	..
- gångtimmar	..	..
- tågutbudstim	..	..
Intäkter		
- färdbevisavgifter m fl trafikantintäkter	..	X <sup>1</sup>
- ersättn specifika grupper resande	..	X <sup>1</sup>
- övriga intäkter	..	X <sup>1</sup>
- bidrag, tillskott	..	..
Kostnader		
- trafikeringskostnader	..	X <sup>2</sup>
- kapitalkostnader infrastruktur	..	X <sup>3</sup>
- övriga kostnader	..	X <sup>4</sup>
Säkerhet		
- olyckor med personskada	..	..
- dödade	..	..
- svårt skadade	..	..
- lindrigt skadade	..	..
Miljö		
- energianvändning	..	..
- koldioxid	..	..
- kväveoxider	..	..
- svaveldioxid	..	..
- flyktiga kolväten	..	..
- partiklar	..	..

<sup>1</sup> Färdtjänst och riksfärdtjänst redovisas sammantaget.

<sup>2</sup> Kostnader för upphandlad trafik. Färdtjänst och riksfärdtjänst redovisas sammantaget.

<sup>3</sup> Infrastruktur är här beställningscentraler och liknande. Går idag ej att särskilja från övriga lokal och anläggningskostnader. Färdtjänst och riksfärdtjänst redovisas sammantaget.

<sup>4</sup> Kostnader för administration, personal och liknande.

## Sjukresor

Sjukresor är sådana resor som enskilda personer gör för att t.ex. komma till behandling inom sjukvården. Patienten betalar själv för transporten och får den del av kostnaden, som överstiger den fastställda egenavgiften, ersatt från sjukvårdshuvudmannen.

### *Tillgänglighet*

Uppgifter om sjukresor sammanställs årligen av Landstingsförbundet i maj–juni.

### *Kvalitet*

Landstingsförbundet hämtar och sammanställer uppgifter från landstingen och regionerna. Samtliga landsting och regioner lämnar uppgifter. Landstingen och regionerna svarar på bas av de ersättningar sjukhusen betalar till patienterna. Det innebär en betydande undertäckning relativt samtliga resor patienter gör till sjukvårdens inrättningar, men utgör samtidigt en definition; de *ersatta* sjukresorna avses.

Antalet sjukresor som företas med kollektivtrafik är underskattade eftersom dels resenärens kostnad är mindre och dels att resenärer som regelbundet reser med allmän kollektivtrafik kan använda någon form av resekort där antalet resor är obegränsat under en viss tidsperiod. Motsvarande gäller för resor med egen bil.

### *Jämförbarhet*

Redovisningen är indelad efter de sjukresor som ersätts av ett visst landsting. Den sammanfaller inte helt med den länsvisa indelning i lokal och regional, eller interregional trafik som används i övriga delar av detta statistiksystem. Dessutom är sjukvården delvis organiserad i regioner där regionsjukhus med olika medicinska specialiteter kan styra resandet. Uppgifter om lokala och regionala resor blandas därför med uppgifter om interregionalt resande. Proportionerna är inte kända.

Vidare skiljer sig sjukresorna från övrig kollektivtrafik genom att dels inte vara särskilt anordnade, dels genom att också resor med egen bil omfattas. Resenärerna använder i huvudsak det befintliga transportsystemet, men linjelagd trafik och specialfordon förekommer. Det påverkar såväl jämförbarheten avseende antalet resor som utbudet.

### *Konsumtion*

#### **Resor**

Antalet sjukresor som ersattes i riket år 2002 var enligt tabell 5.4 knappt 8,8 miljoner enkelresor. Av dessa gjordes 56 procent med taxi, 28 procent med egen bil, 6 procent med vardera specialfordon och kollektivtrafik, och 3 procent med linjelagd trafik.

**Tabell 5.4. Antal ersatta sjukresor efter färdmedel, i tusental, år 2002.  
Källa: Sjukresor, Landstingsförbundet.**

<i>Landsting</i>	<i>Taxi</i>	<i>Egen bil</i>	<i>Specialfordon</i>	<i>Linjelagda sjukresor</i>	<i>Därav</i>		<i>Summa</i>
					<i>sjukresebuss</i>	<i>Kollektivtrafik</i>	
Stockholms län	1 213	34	286	0	0	15	1 548
Uppsala län	73	41	91	27	27	25	257
Sörmland	125	71	1	12	0	5	214
Östergötland	237	276	0	0	0	48	562
Jönköpings län	152	185	33	2	2	7	379
Kronoberg	100	101	4	0	0	48	254
Kalmar län	165	134	0	9	9	16	323
Blekinge	50	0	0	21	13	0	71
Skåne	594	171	49	29	25	46	889
Halland	162	55	0	18	18	3	238
Västra Götaland	1 016	422	0	50	0	37	1 525
Värmland	98	97	11	31	5	5	243
Örebro län	159	80	0	27	27	99	365
Västmanland	189	46	0	6	0	3	245
Dalarna	132	185	0	19	19	45	380
Gävleborg	115	122	25	20	20	7	289
Västernorrland	126	90	18	0	0	12	246
Jämtlands län	47	77	6	3	3	17	150
Västerbottens län	127	82	14	8	3	60	293
Norrbottens län	100	186	17	13	13	54	369
Gotlands kommun	30	11	0	0	0	5	46
Riket	5 012	2 464	555	294	183	559	8 884

Tidsserier finns sammanställda från 1993–2002. Vidare finns nyckeltal som antal sjukresor per invånare.

### **Persontransportarbete**

Uppgifter saknas.

### *Tjänster*

#### **Utbud**

Uppgifter saknas. Utbudet av sjukresor skiljer sig från den allmänna och den övriga särskilda kollektivtrafiken genom att variera med resenärens vårdbehov. Vissa resenärer kan använda den befintliga kollektivtrafiken medan andra måste använda specialfordon, t.ex. funktionshindrade. Härutöver avgör det medicinska tillståndet behovet av taxitransporter. Dessutom skulle eventuellt landstingets regler för ersättning kunna sägas påverka utbudet av ersatta sjukresor.

### *Ekonomi*

#### **Intäkter**

Några trafikintäkter förekommer i egentlig mening inte, eftersom patienten betalar direkt till operatören och får ersättning från sjukvårdsinrättningen i efterhand.

Operatören å sin sida betalar ingen avgift till sjukvårdsinrättningen. Finansiering av sjukresorna sker genom statliga anslag och via landstings- och kommunalskatt. Uppgifter om finansieringen via landstings- och kommunalskatt saknas, de skulle emellertid kunna antas täcka kostnaderna utöver de statliga anslagen. De statliga anslagen uppgick år 2002 till knappt 1 345 miljoner kr, se tabell 5.5.

**Tabell 5.5. Statliga anslag till sjukresor per landsting i miljoner kr. Källa: Sjukresor, LF.**

<i>Landsting</i>	<i>Anslag 93</i>
Stockholms län	276,8
Uppsala län	36,4
Sörmland	31,8
Östergötland	45,5
Jönköpings län	47,0
Kronoberg	38,1
Kalmar län	54,4
Blekinge	23,6
Skåne	92,2
Halland	31,4
Västra Götaland	151,4
Värmland	60,1
Örebro län	44,8
Västmanland	29,3
Dalarna	51,6
Gävleborg	45,0
Västernorrland	51,0
Jämtlands län	49,6
Västerbottens län	81,6
Norrbottens län	90,1
Gotlands kommun	18,2
Riket	<b>1 349,9</b>

### **Kostnader**

Landstingens kostnader för sjukresor, dels i form av ersättningar till patienter, dels i form av beställningscentraler och administration, redovisas i tabell 5.6. Den största kostnaden är ersatta sjukresor med taxi, drygt 1 miljard kr eller 63 procent av den totala kostnaden om drygt 1,6 miljarder kr. Ersättningar för resor med egen bil och specialfordon utgör vardera 8 procent, linjelagda sjukresor 6 procent, och kollektivtrafik 4 procent. Kostnaden för beställningscentraler utgör 7 procent av den totala kostnaden och administrationen kostar nästan 23 miljoner, eller 3 procent av den totala kostnaden.

**Tabell 5.6. Landstingens kostnader för ersatta sjukresor efter transportmedel, och kostnader för administration och beställningscentraler. Miljoner kr år 2002.**  
**Källa: Sjukresor, LF.**

<i>Landsting</i>	<i>Beställ-</i>								<i>Summa</i>
	<i>Taxi</i>	<i>Egen bil</i>	<i>Specialfordon</i>	<i>Linjelagda sjukresor</i>	<i>Kollektivtrafik</i>	<i>centraler</i>	<i>Administration</i>	<i>Övrigt</i>	
Stockholms län	245,1	2,4	86,9	0,0	3,9	9,3	12,8	16,9	377,4
Uppsala län	18,4	2,2	8,8	3,1	1,1	3,4	1,0	1,0	38,9
Sörmland	26,4	4,8	0,0	1,9	1,1	4,2	1,2	1,7	41,4
Östergötland	42,0	13,9	0,0	0,0	2,7	3,5	3,5	0,0	65,4
Jönköpings län	41,0	11,1	0,0	0,0	0,5	5,2	2,0	0,2	60,0
Kronoberg	19,5	4,0	1,2	0,0	1,3	2,7	0,6	0,0	29,3
Kalmar län	27,7	4,3	0,0	2,4	1,1	6,3	0,0	0,0	41,9
Blekinge	16,3	2,2	0,0	2,2	0,7	0,0	0,2	0,0	21,6
Skåne	92,5	5,9	8,7	5,9	3,6	17,3	0,0	0,3	134,3
Halland	27,1	2,5	0,0	33,9	0,7	3,0	1,7	0,0	68,9
Västra Götaland	220,5	16,9	0,0	12,4	3,1	20,7	8,8	1,4	283,8
Värmland	27,8	4,9	4,5	10,9	0,8	5,4	4,3	0,2	58,8
Örebro län	29,0	3,0	0,0	4,5	2,0	3,9	1,9	0,2	44,4
Västmanland	33,9	3,8	0,0	3,9	0,0	4,3	0,0	0,0	45,9
Dalarna	37,0	12,1	0,0	6,1	2,2	6,2	2,1	0,2	65,9
Gävleborg	22,0	6,9	4,9	2,1	1,1	1,9	2,2	0,1	41,1
Västernorrland	24,4	6,5	5,1	0,0	4,1	5,9	1,0	0,0	47,0
Jämtlands län	14,9	4,8	2,4	1,9	6,8	6,4	0,0	0,0	37,1
Västerbottens län	33,8	5,7	5,0	2,8	3,6	5,3	1,8	0,0	58,0
Norrbottnens län	29,1	14,1	4,4	1,8	13,3	3,1	1,3	0,5	67,5
Gotlands kommun	7,2	0,3	0,0	0,0	5,7	0,4	1,2	0,0	14,9
Riket	1 035,5	132,2	131,9	95,9	59,3	118,4	47,6	22,7	1 643,6

Tidsserier över kostnader finns sammanställda från år 1993. Dessutom finns uppgifter om kostnad per invånare och län, samt genomsnittliga kostnader per resa. Vidare finns uppgifter om trafikhuvudmännens medverkan i upphandling respektive drift av sjukresor, per landsting, samt i vilken utsträckning samverkan sker mellan sjukresor och färdtjänst.

### Översikt

Översikt av befintliga underlag för samtliga variabler om sjukresor i det föreslagna systemet.

X= uppgifter finns  
 ..= uppgifter saknas

Sjukresor	LF
Omvärld	
- invånare	X
- landareal	..
Infrastruktur	
- trafikerad väg resp banlängd	..
- linjekm	..
antal fordon med avseende på	
- fordonsslag	..
- anpassn till fysiskt funktionshindrade	..
- storleksklass	..
- energislag	..
- åldersklass	..
- miljöklass	..
Resor	
- påstigande	X
- personkm	..
Tjänster	
- utbudskm	..
- tågutbudskm	..
- (sitt-)platskm	..
- utbudstimmar	..
- gångtimmar	..
- tågutbudstim	..
Intäkter	
- färdbevisavgifter m fl trafikantintäkter	..
- ersättn specifika gruppers resande	..
- övriga intäkter	..
- bidrag, tillskott	X <sup>1</sup>
Kostnader	
- trafikeringkostnader	X <sup>2</sup>
- kapitalkostnader infrastruktur	X <sup>3</sup>
- övriga kostnader	X
Säkerhet	
- olyckor med personskada	..
- dödade	..
- svårt skadade	..
- lindrigt skadade	..
Miljö	
- energianvändning	..
- koldioxid	..
- kväveoxider	..
- svaveldioxid	..
- flyktiga kolväten	..
- partiklar	..

<sup>1</sup> Endast uppgifter om statliga anslag.

<sup>2</sup> Endast kostnader för ersatta resor.

<sup>3</sup> Endast kostnader för beställningscentraler.

## 5.2 Interregional trafik

### **Pliktresor**

Uppgifter saknas.

### **Sjukresor**

Uppgifter saknas, eller är integrerade i uppgifterna om lokal och regional trafik.

### **Skolskjutsar**

Uppgifter saknas.

### **Riksfärdtjänst**

Uppgifter om riksfärdtjänst finns i undersökningen Färdtjänst och Riksfärdtjänst av SIKA/Inregia AB, se ovan om färdtjänst.

Undersökningen genererar bara några av de variabler som ingår i förslaget till statistiksystem.

### *Tillgänglighet*

Se ovan om färdtjänst.

### *Kvalitet*

Det är oklart om resornas tyngdpunkt ligger på interregional eller på lokal och regional kollektivtrafik. Se ovan om färdtjänst.

### *Jämförbarhet*

Uppgifterna är inte självklart jämförbara mellan olika län eftersom tillämpningen av kriterierna för att få tillstånd att resa med riksfärdtjänst kan variera mellan kommuner. Vilka resor som beviljas med kommunal färdtjänst och vilka som beviljas med riksfärdtjänst kan också skilja. Den effekt skillnaderna har på t.ex. uppgifterna om antalet resor är okänd. Jämförbarheten med annan statistik i det föreslagna statistiksystemet, behandlas ovan under rubriken färdtjänst.

### *Konsumtion*

### **Resor**

Antalet resor med riksfärdtjänst varierar mycket mellan länen.



Av tabell 5.7 framgår att antalet resor med riksfärdtjänst år 2002 var flest i Västra Götaland med nästan 18 000 resor och minst i Gotlands län med 445 resor. Sammanlagt i riket gjordes drygt 103 000 resor. Om hänsyn tas till antalet invånare görs flest resor i Jämtlands län, med 25,6 resor per tusen invånare och minst i Stockholms län med 5,9 resor per tusen invånare.

**Tabell 5.7. Antal resor med riksfärdtjänst, per tusen invånare och län, år 2002.**

**Källa: SIKAI/Inregia.**

	<i>Antal inv. (tusental)</i>	<i>Antal enkelresor</i>	<i>Antal resor per tusen inv.</i>
Jämtland	128	3 282	25,6
Dalarna	277	6 252	22,6
Värmland	273	5 824	21,3
Uppsala	299	6 198	20,7
Norrbottn	254	4 951	19,5
Kalmar	235	4 313	18,4
Södermanland	259	4 396	17,0
Jönköping	328	5 556	16,9
Västerbotten	255	4 313	16,9
Västmanland	259	4 014	15,5
Västernorrland	244	2 884	11,8
V- Götaland	1 508	17 516	11,6
Kronoberg	177	1 873	10,6
Skåne	1 145	10 119	8,8
Östergötland	413	3 390	8,2
Gotland	57	445	7,8
Blekinge	150	1 142	7,6
Örebro	273	2 040	7,5
Halland	279	1 959	7,0
Gävleborg	277	1 842	6,6
Stockholm	1 850	10 866	5,9
Riket	6 813	103 175	15,1

### **Transportarbete**

Uppgifter saknas

### *Tjänster*

### **Utbud**

Uppgifter saknas.

### *Ekonomi*

### **Intäkter**

Uppgifter saknas, eller redovisas sammanslagna med uppgifterna om färdtjänst. Se ovan.

### **Kostnader**

Uppgifter saknas, eller redovisas sammanslagna med uppgifterna om färdtjänst. Se ovan.

## Översikt

På nästa sida visas en översikt av befintliga underlag för samtliga variabler om riksfärdtjänst i det föreslagna statistiksystemet.

X= uppgifter finns

..= uppgifter saknas

Riksfärdtjänst	SIKA/Inregia	SCB
Omvärld		
- invånare	X	X
- landareal	..	..
Infrastruktur		
- trafikerad väg resp banlängd	..	..
- linjekm	..	..
antal fordon med avseende på		
- fordonsslag	..	..
- anpassn till fysiskt funktionshindrade	..	..
- storleksklass	..	..
- energislag	..	..
- åldersklass	..	..
- miljöklass	..	..
Resor		
- påstigande	X	..
- personkm	..	..
Tjänster		
- utbudskm	..	..
- tågutbudskm	..	..
- (sitt-)platskm	..	..
- utbudstimmar	..	..
- gångtimmar	..	..
- tågutbudstim	..	..
Intäkter		
- färdbevisavgifter m fl trafikantintäkter	..	X <sup>1</sup>
- ersättn specifika grupper resande	..	X <sup>1</sup>
- övriga intäkter	..	X <sup>1</sup>
- bidrag, tillskott	..	..
Kostnader		
- trafikeringskostnader	..	X <sup>2</sup>
- kapitalkostnader infrastruktur	..	X <sup>3</sup>
- övriga kostnader	..	X <sup>4</sup>
Säkerhet		
- olyckor med personskada	..	..
- dödade	..	..
- svårt skadade	..	..
- lindrigt skadade	..	..
Miljö		
- energianvändning	..	..
- koldioxid	..	..
- kväveoxider	..	..
- svaveldioxid	..	..
- flyktiga kolväten	..	..
- partiklar	..	..

<sup>1</sup> Färdtjänst och riksfärdtjänst redovisas sammantaget.

<sup>2</sup> Kostnader för upphandlad trafik. Färdtjänst och riksfärdtjänst redovisas sammantaget.

<sup>3</sup> Infrastruktur är här beställningscentraler och liknande. Går idag ej att särskilja från övriga lokal och anläggningskostnader. Färdtjänst och riksfärdtjänst redovisas sammantaget.

<sup>4</sup> Kostnader för administration, personal och liknande.

### **5.3 Internationell trafik**

Uppgifter saknas.



## **6 Turist- och chartertrafik**

Uppgifter om chartertrafik i luftfart samredovisas med linjetrafiken. I övrigt saknas i dagsläget uppgifter om turist- och chartertrafik.

### **6.1 Lokal- och regional trafik**

Uppgifter saknas.

### **6.2 Interregional trafik**

Uppgifter saknas.

Uppgifter saknas.

### **6.3 Internationell trafik**

Uppgifter saknas.



## 7 Källor

### 7.1 SLTF

#### **Periodicitet**

Insamlingen görs årligen av trafikhuvudmännens (Thm) intresseorganisation SLTF och avser förhållandena under närmast föregående kalenderår.

#### **Tidpunkt för publicering**

Rapporten Branschstatistik publiceras av SLTF hösten året efter avseendeåret.

#### **Officiell statistik**

Uppgifterna är inte officiell statistik.

#### **Metod**

SLTF skickar en enkät till samtliga Thm, eller i vissa fall de bolag som utför huvudmannens uppgifter.

#### **Tillförlitlighet**

Uppgifternas kvalitet är osäker eftersom det saknas information om de precisa metoder och definitioner som används för att ta fram uppgifterna. Indikationer finns om att de varierar. Metoder och definitioner kan också skilja mellan olika trafikslag hos samma Thm. SLTF gör ingen granskning av kvaliteten, varje Thm tar själv ansvar för sitt material.

Det förekommer också internt bortfall, dvs att en Thm inte redovisar en enstaka uppgift.

## 7.2 Bantrafik

### Periodicitet

Bv genomför undersökningen varje år på uppdrag av SIKA och avser närmast föregående kalender år.

### Tidpunkt för publicering

Rapporten Bantrafik publiceras under andra hälften av kalenderåret, efter redovisningsåret.

### Officiell statistik

Uppgifterna är officiell statistik och publiceras i en årsrapport. Det finns även krav på rapporteringen i Europaparlamentet och Rådets förordning EG 91/2003.

### Metod

Uppgiftsinsamling sker via frågeformulär som sänts till samtliga trafikutövare, länstrafikhuvudmän och infrastrukturförvaltare verksamma i Sverige. Uppgifterna omfattar verksamheten i Sveriges bantrafik under ett kalenderår samt bestånd av fordon vid årsskiftet.

### Tillförlitlighet

Visst bortfall förekommer vid insamlandet av uppgifter från trafikutövarna. Bortfallet avser enskilda variabler och effekten för den samlade bilden av järnvägstrafiken påverkas inte.

Rapporteringsfel kan förekomma.

Uppgiftslämnarnas metoder för framställande av grunddata varierar. Det är även osäkert hur många resenärer som byter tåg. En viss dubbelräkning kan därför ske i första hand vad gäller lokal och regional trafik. Totalnivåerna för antalet resande bör därför tolkas med viss försiktighet. Uppgifter om transportarbetet omfattas inte av detta problem.

### Övrig

Allt underlag till rapporten samlas in, bearbetas och sammanställs av banverket. Med undantag av avsnittet om olyckor, vilket samlas in och bearbetas av Järnvägsinspektionen.



Tidpunkt för utgivning påverkas av uppgiftslämnarnas benägenhet att lämna in uppgifter. För denna statistik finns en del problem med uppgiftslämnandet hos stora aktörer vilket påverkar tidpunkten för publicering.

## **7.3 Luftfart**

### **Periodicitet**

Undersökningen genomförs varje år av Luftfartsverket på uppdrag av SIKA och avser närmast föregående kalender år.

### **Tidpunkt för publicering**

Uppgifterna publiceras årligen i rapporten Luftfart i juni månad.

### **Officiell statistik**

Uppgifterna är officiell statistik. Det finns även krav på rapporteringen i Europaparlamentet och enligt Rådets förordning EG 437/2003.

### **Metod**

Populationen utgörs av alla flygplatser i Sveriges som har regelbunden linje och chartertrafik. Mätningen sker i huvudsak genom att uppgifter hämtas ur Luftfartsverkets olika verksamhetssystem. Insamling av sker även från kommunala och privata flygplatser som ingår i populationen som beskrivits ovan.

Uppgifterna omfattar verksamheten inom luftfarten i Sverige under ett kalenderår samt bestånd av luftfartyg m. m.m. vid årsskiftet.

### **Tillförlitlighet**

Undersökningen har inget externt bortfall. Men metoden fångar inte transportarbetet för de passagerare som reser över Sverige med utrikesdestination.

Endast kodnings- och rapporteringsfel kan förekomma. Det görs valideringskontroller av materialet för att få god kvalitet.

## **7.4 Utrikes och inrikes trafik med fartyg**

### **Periodicitet**

Undersökningen genomförs kvartalsvis av SCB på uppdrag av SIKA.

### **Tidpunkt för publicering**

Uppgifterna publiceras i SIKA:s serie SSM 021. I september varje år publiceras uppgifter för föregående helt kalenderår. Dessutom publiceras uppgifter varje kvartal.

### **Officiell statistik**

Uppgifterna är officiell statistik och dessutom underlag för Sveriges rapportering till EU enligt direktiv 95/64/EG.

### **Metod**

Undersökningen vänder sig till samtliga Sveriges hamnar och lastplatser, utom rena fiskehamnar. Sveriges hamnar lämnar kvartalsvis uppgifter till SCB om antalet passagerare på varje fartyg aggregerat per månad.

För att få personkm gör SCB en beräkning från passagerarantal och rutternas längd.

### **Tillförlitlighet**

Statistiken avser fartyg med en bruttodräktighet om 20 och däröver. Fartyg som endast seglar på inre vattenvägar eller i nära anslutning till skyddade vatten ingår inte. Inte heller fartyg som anlöper till hamnar enbart för bunkring och proviantering. Inrikes passagerartrafik är begränsat till trafiken mellan Gotland och svenska fastlandet.

Bortfallet är begränsat till enstaka fartyg.

## **7.5 Långväga buss**

SIKA genomför en undersökning om långväga buss. Syftet med studien är inte att redovisa statistik utan att följa utvecklingen efter avregleringen på bussmarkanden för interregional trafik

### **Periodicitet**

Undersökningen har gjorts oregelbundet sedan 1999. År 2003 redovisades uppgifter för kalenderåret 2001.

### **Tidpunkt för publicering**

Uppgifterna publiceras på SIKA:s webbplats som en promemoria Långväga buss. Tidpunkten varierar, år 2003 skedde publiceringen under våren.

### **Officiell statistik**

Uppgifterna är inte officiell statistik.

### **Metod**

Undersökningen genomförs via telefonstödda enkäter och riktar sig till de fyra största operatörerna i Sverige. De fyra operatörerna har en marknadsandel motsvarande mer än 90 procent av marknaden. Några av operatörerna är paraplyorganisationer.

### **Tillförlitlighet**

År 2003 var bortfallet en av fyra operatörer. Ytterligare en operatör lämnade bara uppgifter om ekonomi. Problemet beror till stor del på att paraplyorganisationer har svårigheter med att föra en gemensam statistik. Trots detta har den större delen av företagen på marknaden kunnat täckas in i undersökningen. De företag som har lämnat uppgifter uppskattas ha en marknadsandel som uppgår till omkring 90 procent.

Uppgifterna indikerar endast förändringar i resandet mellan åren och ger ingen information om nivåer.

## **7.6 Rikstrafiken**

Rikstrafiken har uppgifter om kostnader för statligt upphandlad trafik samt resor i upphandlad trafik.

### **Periodicitet**

Rikstrafiken publicerar årligen årsuppgifter om den upphandlade trafiken.

### **Tidpunkt för publicering**

Uppgifterna publiceras i början av året på Rikstrafikens hemsida och i myndighetens årsredovisning.

### **Officiell statistik**

Uppgifterna är inte officiell statistik

### **Metod**

Rikstrafiken får uppgifter om resande från operatörernas biljettintäkter. Uppgifter om resande med färjetrafik baseras både på antalet påstigande och på biljettförsäljningen.

## **Tillförlitlighet**

Det finns även inom lokala och regionala resor med i den interregionala resestatistiken.

## **Övrigt**

Rikstrafiken ger även stöd till två internationella tåglinjer. Östersund – Trondheim och Kiruna – Narvik.

För Gotlandstrafiken ingår även kostnader och intäkter för godstrafik.

Rikstrafiken har gett temporärt stöd till en del trafikhuvudmän som inte har varit knutet till en specifik linje.

## **7.7 Färdtjänst och riksfärdtjänst**

### **Periodicitet**

Undersökningen genomförs varje år på uppdrag av SIKA och avser närmast föregående kalenderår.

### **Tidpunkt för publicering**

Uppgifterna publiceras som rapporten Färdtjänst och riksfärdtjänst i juni månad varje år.

### **Officiell statistik**

Uppgifterna är inte officiell statistik.

### **Metod**

Undersökningen genomförs via postal enkät och via en enkät på Internet. Undersökningen vänder sig till landets kommuner och till trafikhuvudmännen i Stockholm, Blekinge och Örebro län. I Stockholms stad undersöks även stadsdelsnämnderna.

Uppgifterna avser personer som den 31 december hade tillstånd att använda färdtjänst (innehavare av färdtjänstillstånd) samt hur många enkelresor som företogs med färdtjänsten under perioden 1 januari – 31 december.

## **Tillförlitlighet**

Det statistiska materialet god kvalitet. År 2002 var bortfallet endast tre av 289 kommuner, samt två stadsdelsförvaltningar. För de kommuner som inte svarat används uppgifter från tidigare år.

Frågorna om taxi ger osäkra svar eftersom kommunerna kan missuppfatta frågan om antal enkelresor som gjorts med taxi. Det gäller både taxiresor i den kommunala färdtjänsten och riksfärdtjänsten.

Viss osäkerhet förekommer i underlagen från taxibolagen till kommunerna när det gäller riksfärdtjänst. Tillförlitligheten i uppgifterna om den kommunala färdtjänsten bedöms vara god.

Det förekommer partiellt bortfall på vissa frågor.

År 2003 valde 58 procent att använda sig av enkäten på Internet medan övriga valde den postala enkäten.

## **7.8 Sjukresor**

### **Periodicitet**

Statistiken om sjukresor samlas årligen in av Landstingsförbundet via ett frågeformulär och avser förhållanden under närmast föregående kalenderår.

### **Tidpunkt för publicering**

Resultatet publiceras i form av en PM med namnet Sjukresor, i maj varje år.

### **Officiell statistik**

Uppgifterna är inte officiell statistik.

### **Metod**

Formuläret skickas till samtliga landsting.

De sjukresor som omfattas av undersökningen är de som beviljas ersättning från landstingen. Dessutom undersöks landstingens intäkter och kostnader för sjukresor, dvs inklusive beställningscentraler och administrativa kostnader.

### **Tillförlitlighet**

Det finns internt bortfall, dvs att vissa uppgifter saknas för vissa landsting.

En stor, men okänd andel av sjukresorna är interregionala. Det beror bl.a. på förekomsten av regionsjukhus med upptagningsområden över länsgränserna. Regionsjukhus kan ha specialistkompetens på t.ex. viss typ av åkomma eller viss kroppsdel. Det innebär att sjukresor inte självklart kan delas in i resor inom/utom län.