

Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor 2003



Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor 2003

SIKA Statistik är SIKAs publikationsserie för års- och kvartalsstatistik. Från och med avseendeåret 2005 omfattar denna serie även statistik som tidigare publicerats som SIKAs Statistiska Meddelanden (SSM). Statistiken omfattar huvudområdena vägtrafik, bantrafik, sjöfart, luftfart, post, tele, kollektivtrafik och kommunikationsmönster.

Hittills under 2005 har följande rapporter i serien SIKAs Statistik publicerats:

- 2005:1 Luftfart 2004
- 2005.2 Statistik om kollektivtrafik och samhällsbetalda resor

Ansvarig utgivare: Lennart Thörn
ISBN 91-89586-54-9
ISSN 1404-854X
ISSN 1653-1817

För information kontakta:

Statistikansvarig myndighet: Statens institut för kommunikationsanalys, SIKAs
Telefon: 08-506 206 00, fax: 08-506 206 10
E-post: sika@sika-institute.se
Webbadress: www.sika-institute.se
Tryck: Birger Gustafsson Digital AB, Stockholm 2005

Förord

Denna statistikrapport om kollektivtrafik och samhällsbetalda resor är den första i en serie återkommande rapporter ur SIKAs regeringsuppdrag att bygga upp ett system för statistik om kollektivtrafik och samhällsbetalda resor.

Rapporten redovisar tillståndet i kollektivtrafiken och dess utveckling över tid beträffande uppgifter om konsumtion, tjänster och ekonomi.

Den statistik som redovisas är den som finns tillgänglig i dagsläget. Uppgifterna är inte i alla avseenden jämförbara, men SIKA har avsikten att med tiden förbättra både täckningsgrad och jämförbarhet.

Utvecklingen av statistiken är tänkt att ske enligt den tidplan som publicerades i SIKA PM 2004:3 och visionen för utvecklingen är det statistiksystem som föreslogs i SIKA Rapport 2000:2.

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

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

Stockholm i juni 2005

Kjell Dahlström
Generaldirektör

Innehåll

1	SAMMANFATTNING	5
2	DEFINITIONER OCH INNEHÅLL.....	7
2.1	Kollektivtrafik	7
2.2	Kollektivtrafikens huvudgrupper	8
2.3	Geografisk indelning	9
2.4	Systemets innehåll.....	9
2.5	Trafikansvaret.....	10
2.6	Officiell statistik	10
3	KONSUMTION	11
3.1	Resor.....	11
3.2	Persontransportarbete	20
4	TJÄNSTER.....	25
4.1	Utbud	25
5	EKONOMI	31
5.1	Kostnader.....	31
5.2	Intäkter.....	42
6	LITTERATUR OCH KÄLLOR.....	47
	TECKENFÖRKLARINGAR	
..	Uppgifter ej tillgängliga	
.	Uppgifter kan ej förekomma	

1 Sammanfattning

Detta är första årgången av en återkommande sammanställning av statistik om kollektivtrafik och samhällsbetalda resor.

Statistiken baseras på det förslag till system för statistik om kollektivtrafik och samhällsbetalda resor som SIKA föreslog regeringen i SIKA Rapport 2000:2. Mycket av den statistik som föreslogs i rapporten finns ännu inte tillgänglig men arbete pågår för att ta fram den. Innevarande rapport redovisar de uppgifter som i dagsläget finns tillgängliga.

Det bör påpekas att de flesta uppgifterna inte är *jämförbara sinsemellan* eftersom uppgifterna både har olika täckningsgrad och baseras på olika mått. Därför kan de strikt sett inte sammanställas i dagsläget. SIKA bedömer det ändå finnas ett värde i att sammanställa dem. Läsaren bör ha den bristande jämförbarheten i åtanke.

Resultatet av sammanställningen visar att det sammanlagt gjordes drygt 1 166 miljoner resor i Sverige år 2003 med den kollektivtrafik som vi i dagsläget har uppgifter om. Resandets sammanlagda längd, till den del det finns sådana uppgifter, visar ett persontransportarbete på drygt 19 miljarder kilometer.

Den trafik som erbjuds i tidtabeller utgör utbudet mot resenärerna. Uppgifterna anges med olika mått för skilda trafikeringsformer, därför är någon total uppgift inte möjlig att ange. Men enbart inom den lokala och regionala allmänna kollektivtrafiken har fordonen rullat sammanlagt 700 miljoner kilometer under år 2003, i sådan trafik att passagerare har kunnat kliva av eller på.

Samhällets kostnader för trafiken har varit 17,5 miljarder kr i olika former av bidrag under år 2003.

SIKA har regeringens uppdrag att bygga upp ett statistiksystem. SIKA:s tolkning av uppdraget är att statistikens täckning och jämförbarhet ska förbättras. I detta skede pågår insatser för undersökningarna om lokal och regional kollektivtrafik samt färdtjänst och riksfärdtjänst, beträffande uppgifter om konsumtion, utbud och ekonomi. Dessutom pågår arbete med att etablera undersökningar om skolskjutsar och långväga busstrafik.

2 Definitioner och innehåll

Den statistik som redovisas i denna rapport bygger på statistiksystemet som föreslogs i SIKA Rapport 2000:2. Förslaget innehöll både en vision om ett fullt utbyggt system och en mer operativ ansats. Enligt den operativa ansatsen ska systemet byggas upp successivt. I ett första skede fokuserar uppbyggnaden uppgifter om konsumtion, tjänster och för den samhällsfinansierade trafiken också ekonomi.

I detta kapitel redogörs närmare för olika begrepp och definitioner i systemet.

2.1 Kollektivtrafik

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 samåkning och ”vanliga” taxiresor.

Härnäst beskrivs de huvudgrupper definitionen ovan avser omfatta.

2.2 Kollektivtrafikens huvudgrupper

- *Allmän kollektivtrafik* 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; transporter för personer med funktionshinder enligt SFS 1997:735 och 736

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

Skolskjutsar för resor 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 nyttighet och är därför som regel inte heller samhällsfinansierad.

Schematiskt kan kollektivtrafikens huvudgrupper beskrivas enligt figur 2.1.

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

Figur 2.1. Funktionell indelning av kollektivtrafiken utifrån typ av trafik, trafikeringsområde, och förekomst av utbud.

2.3 Geografisk indelning

Kollektivtrafiken indelas även efter det geografiska område som täcks av trafiken, se figur 2.1.

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.

2.4 Systemets innehåll

Det statistiksystem som föreslagits i SIKA Rapport 2000:2 innehåller variabler om både konsumtion och produktion av kollektivtrafik, se figur 2.2.

	Konsumtionsrelaterade	Produktionsrelaterade	
Trafikens förutsättningar	Omvärldsfaktorer	Infrastruktur	Resurser
	T.ex. invånare	T.ex. banlängd	T.ex. fordon
Trafikutbud och trafikutnyttjande	Konsumtion	Tjänster	
	T.e.x. resor, personkm	T.ex. trafikutbud	
Trafikens konsekvenser	Ekonomi; intäkter	Ekonomi; kostnader	
	T.ex. trafikantintäkter	T.ex. trafikeringskostnader	
	Säkerhet	Miljö	
	T.ex. olyckor	T.ex. utsläpp	

Figur 2.2. Statistiksystemets innehåll i fullt utbyggt skede.

I ett första skede kommer statistiksystemet att bygga på variabler om konsumtion, tjänster och ekonomi.

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

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

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

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 skolskjutsning bedrivs endast i lokal och regional trafik, se figur 2.3.

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

Figur 2.3. Utbudet av trafik i systemets olika delar.

2.5 Trafikansvaret

Nedan följer en genomgång av lagrum som reglerar ansvaret för kollektivtrafiken.

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

Enligt samma lagrum ska den länstrafikansvariges uppgifter handhas av en trafik-
huvudman.

Anordnande av färdtjänst och riksfärdtjänst

Varje kommun ansvarar för att det anordnas färdtjänst och riksfärdtjänst inom kommunen (SFS 1997:735, resp :736). Men kommunens ansvar får överlåtas till trafikhuvudmannen.

Anordnande av sjukresor

Det finns inget formellt utpekat ansvar för att anordna sjukresor.

Anordnande av skolskjutsar

Varje kommun ansvarar för att det anordnas skolskjutsar, men i vissa fall har trafikhuvudmannen ansvaret. SFS 1970:340, 1992:598, 1991:1110.

2.6 Officiell statistik

Statistik om kollektivtrafik sorterar huvudsakligen under ämnesområdet Transporter och kommunikationer, där SIKA är statistikansvarig myndighet. Men uppgifterna berör också statistiken om befolkning, offentlig ekonomi, samt utbildning och forskning. En del av de uppgifter som redovisas i denna rapport ingår i undersökningar som är en del av systemet för officiell statistik. Annan statistik har ingen koppling till den officiella statistiken. SIKA har föreslagit regeringen att fler undersökningar om kollektivtrafik ska ingå i den officiella statistiken.

3 Konsumtion

I detta kapitel redovisas de statistiska uppgifter som i dagsläget finns tillgängliga om antalet resor och antalet personkilometer.

Redovisningen avser all kollektivtrafik. Men eftersom definitionerna kan skilja mellan olika trafikslag och former av kollektivtrafik, bör jämförelser göras med försiktighet.

3.1 Resor

I tabell 3.1 redovisas översiktligt antalet resor som gjordes med olika former av kollektivtrafik i Sverige under år 2003. Uppgifterna i tabellens olika celler är inte fullt ut jämförbara, t.ex. består uppgifterna om lokal och regional allmän kollektivtrafik delvis av antalet påstigande, medan uppgifter om interregional färdtjänst består av resekedjor. Skälet till att uppgifterna ändå sammanställts i tabellform är att de bedömts ge en grov bild av resandets proportioner i olika delar av kollektivtrafiken. I kapitlets övriga avsnitt görs en mer detaljerad genomgång av respektive typ av trafik.

Tabell 3.1. Resor i kollektivtrafik, tusental år 2003.

Trafik	Lokal/ regional	Inter- regional	Inter- nationell	Totalt
Allmän	1 117 149	27 100	..	1 144 249
Särskild	..	..	..	..
Skolskjuts	..	..	..	..
Färdtjänst	12 880	103	..	12 983
Sjukresor	8 778	..	..	8 778
Turist och charter	..	..	..	..
Totalt	1 138 807	27 203	..	1 166 010

Totalt gjordes drygt 1 166 miljoner resor i kollektivtrafik år 2003. Huvuddelen av resorna, 98 procent, gjordes inom den allmänna kollektivtrafiken, medan den särskilda kollektivtrafiken stod för 2 procent av samtliga resor. Lokal och regional allmän kollektivtrafik stod ensamt för 98 procent av alla resor.

Allmän kollektivtrafik

De resor som sker i allmän kollektivtrafik har olika geografisk utsträckning; lokala och regionala resor, interregionala resor, och internationella resor.

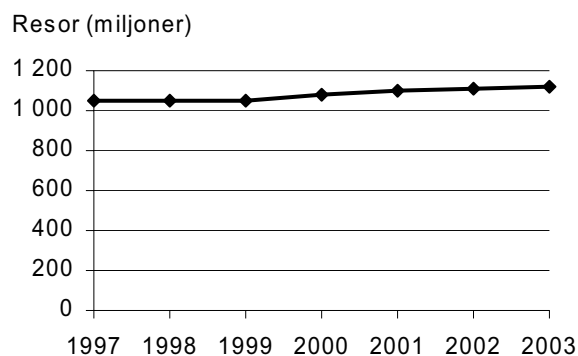
Lokal och regional trafik

Definitionen av "resa" skiljer mellan de olika trafikeringsformerna i lokal och regional allmän trafik. I trafiken med buss, fartyg och tunnelbana räknas varje påstigning som en resa, medan resor med spårvagnar och tåg till viss del är resekedjor som åstadkoms genom att uppgifter om påstigningar justeras för byten av fordon, i den mån sådan information finns.

Resor i lokal och regional allmän kollektivtrafik sker i regi av en trafikhuvudman. De 26 trafikhuvudmännen bedriver i regel verksamhet inom ett län. Sammanlagt gjordes 1 117 miljoner resor i denna trafik under år 2003, eller 124 resor per invånare, se tabell 3.2. Från år 1994 har antalet resor ökat från 116 per invånare till 124 resor per invånare år 2003.

Tabell 3.2. Antal resor i lokal och regional kollektivtrafik, i miljoner, samt resor per invånare, åren 1994-2003 i Sverige. Källa: SIKA/SLTF/TranseK AB.

	Antal resor (miljoner)	Resor per inv
1994	1 018	116
1995	1 040	118
1996	1 033	117
1997	1 052	119
1998	1 050	119
1999	1 053	119
2000	1 079	121
2001	1 096	123
2002	1 106	124
2003	1 117	124



Tabell 3.3 visar att resandet skiljer mellan länen. Generellt görs fler resor per invånare i storstadslänen än i mindre tätbefolkade områden. År 2003 gjordes flest resor per invånare i Stockholms län, 341 stycken och i Gotlands län gjordes minst antal resor per invånare, 16 stycken. Men jämförelser mellan länen bör göras med försiktighet eftersom det finns skillnader mellan trafikhuvudmännen i fråga om hur resor mäts.

Tabell 3.3. Antal resor i lokal och regional kollektivtrafik per län i tusental, resor per invånare, samt antal invånare per län i tusental, år 2003. Källa: SIKA/SLTF/Transek AB.

Län	Invånare (tusen)	Resor (tusen)	Resor/ Invånare
Stockholm	1 861	634 980	341
Västra Götaland	1 515	187 307	124
Skåne	1 153	99 497	86
Uppsala	300	23 811	79
Östergötland	415	27 443	66
Jönköping	329	15 768	48
Dalarna	277	12 700	46
Gävleborg	277	12 376	45
Västernorrland	244	10 881	45
Örebro	274	11 675	43
Blekinge	150	6 335	42
Jämtland	128	5 056	40
Västmanland	260	9 176	35
Södermanland	260	9 000	35
Kronoberg	177	5 925	33
Norrbottnen	253	7 942	31
Kalmar	235	6 585	28
Halland	281	7 719	27
Värmland	274	5 071	19
Västerbotten	256	4 684	18
Gotland	58	945	16
Sverige	8 977	1 117 149	124

Resandet skiljer i omfattning mellan olika former av trafikering, se tabell 3.4. Den största andelen resor år 2003 skedde med buss, 55 procent, följt av tunnelbana, 25 procent, tåg 11 procent, spårvägar 9 procent och fartyg 1 procent.

Utvecklingen inom respektive trafikeringssform varierar. Antalet resor med tunnelbana förefaller ha minskat något mellan år 2002 och 2003, medan resandet med buss, spårvägar och tåg förefaller att ha ökat mellan 2002 och 2003. Sedan 1997 har resandet ökat för alla trafikeringssformer utom fartyg.

Tabell 3.4. Antal resor per trafikeringssform i lokal och regional allmän kollektivtrafik, i miljoner åren 1997-2003. Källa: SIKA/SLTF/Transek AB.

	Buss	Tunnelbana	Spårväg	Tåg	Fartyg	Totalt*
1997	619	263	77	85	9	1 052
1998	608	269	77	88	8	1 050
1999	580	273	88	105	8	1 053
2000	592	284	91	103	7	1 078
2001	601	283	95	111	8	1 098
2002	601	283	96	115	8	1 103
2003	610	279	101	120	8	1 118

* På grund av avrundning skiljer sig totalsiffrorna något från de i tabell 3.2.

Interregional trafik

Definitioner av "resa":

Luffart: En passagerare som påbörjar (eller avslutar) en inrikes resa på en flygplats.

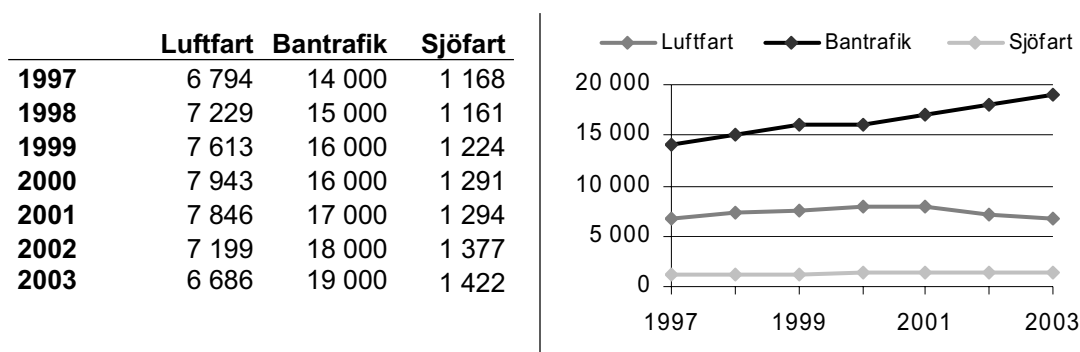
Bantrafik: Kombinationen mellan platsen för påstigning och platsen för avstigning för passagerare som transporteras med järnväg, oavsett vilken resväg som följs på järnvägsnätet.

Sjöfart: Förflyttningen av en passagerare från hamnen där resan påbörjas till hamnen där den avslutas.

Det finns interregional kollektivtrafik för luffart, bantrafik, sjöfart och buss. Uppgifterna om trafiken har emellertid brister. Statistik om långväga busstrafik saknas än så länge och definitionen av en resa skiljer sig mellan trafikslagen. Det är främst definitionen i statistiken om bantrafik som skiljer sig från övriga trafikslag. Skillnaden från övriga trafikslag består i att en resa på järnvägen inkluderar eventuella byten mellan tåg medan eventuella byten mellan flyg definieras som en ny resa. Jämförelser av antalet resor mellan trafikslagen bör alltså ske med försiktighet.

En uppskattning av det totala interregionala resandet är enligt tabell 3.5 att det genomfördes cirka 27 miljoner interregionala resor med allmän kollektivtrafik i Sverige under år 2003. Långväga bussresor är inte inkluderade i denna uppskattning, men de utgjorde troligen cirka 3-4 miljoner resor.

Tabell 3.5. Antal resor med interregional kollektivtrafik per trafikslag, i tusental, åren 1997–2003. Källor: SIKA /Luffartsverket, SIKA/Banverket och SIKA/SCB.



Resandet med luffart ökade fram till år 2000, se tabell 3.5. Därefter har antalet resor minskat. Minskningen i ser emellertid ut att ha en avtagande utveckling. År 2003 gjordes ungefär 6,7 miljoner resor. Det är en minskning med cirka 7 procent, eller drygt 500 000 resor, jämfört med år 2002.

Bantrafik är det dominerande trafikslaget för interregionala resor i Sverige. Antalet resor över tid har dessutom ökat mer än övriga trafikslag, med ungefär en miljon varje år sedan 1997. Under år 2003 gjordes 19 miljoner resor, vilken är en ökning med 6 procent jämfört med föregående år. Det kan för övrigt nämnas att resandet med snabbtåg har, liksom resandet i den totala interregionala bantrafiken, en ökande tillväxt. År 2003 gjordes 7 miljoner resor med snabbtåg.

Sjöfart är det minst använda trafikslaget i interregionala sammanhang. Det beror på att utbudet av linjer är begränsat jämfört med övriga typer av färdmedel. Resorna med sjöfart har haft en svagt ökande utveckling sedan år 1999. År 2003 gjordes cirka 1,4 miljoner resor med interregional sjöfart, dvs. Gotlandstrafiken. Det är en ökning med 3 procentenheter jämfört med året innan.

Upphandlad trafik

Rikstrafiken upphandlar interregional trafik som är samhällsekonomiskt motive-rad men företagsekonomiskt olönsam. Rikstrafikens uppgifter om antalet resor i upphandlad trafik, är inte jämförbara med uppgifterna i den officiella statistiken. Rikstrafiken har ingen möjlighet att kvalitetssäkra de uppgifter de får in från operatörerna, varför nedanstående uppgifter bör tolkas med försiktighet. Poängen med att ändå redovisa uppgifterna nedan är att ge en grov bild av antalet upphandlade resor och hur de fördelar sig mellan de trafikslagen.

Tabell 3.6. Antal resor i upphandlad trafik per trafikslag, i tusental, åren 2000-2003. Källa: Rikstrafiken.

	Bantrafik	Sjöfart*	Busstrafik	Luffart	Temporärt stöd**	Totalt
2000	7 200	1 300	132	10	5 800	14 442
2001	4 900	1 300	139	11	5 000	11 350
2002	8 131	1 317	621	29	3 660	13 758
2003	12 722	1 422	981	132	1 208	16 465

*Uppgifterna skiljer sig från SIKA/SCB:s p.g.a. att olika källor är uppgiftslämnare.

**Temporärt stöd är en statlig ersättning till trafik huvudmän som tog över trafik vid eller längs med länsjärnväg. Trafikslag kan vara antingen buss eller järnväg. 2003 är sista året som temporärt stöd utgick.

Tabell 3.6 visar antalet resor i upphandlad trafik. Det totala antalet resor i upphandlad trafik under år 2003 uppgick till drygt 16 miljoner. Antalet minskade år 2001, jämfört med år 2000, för att sedan öka med cirka 20 procent varje år under både 2002 och 2003.

Det görs i särklass flest resor med bantrafik. Störst procentuell ökning i antalet resor i upphandlad trafik har dock luftfarten haft där antalet resor var 13 gånger fler år 2003 jämfört med år 2000. Även antalet resor med buss har ökat kraftigt, år 2003 gjordes 7 gånger så många resor jämfört med år 2000. Eftersom temporärt stöd är på väg bort har antalet resor i denna kategori minskat. Resor med temporärt stöd finns både med buss och med tåg.

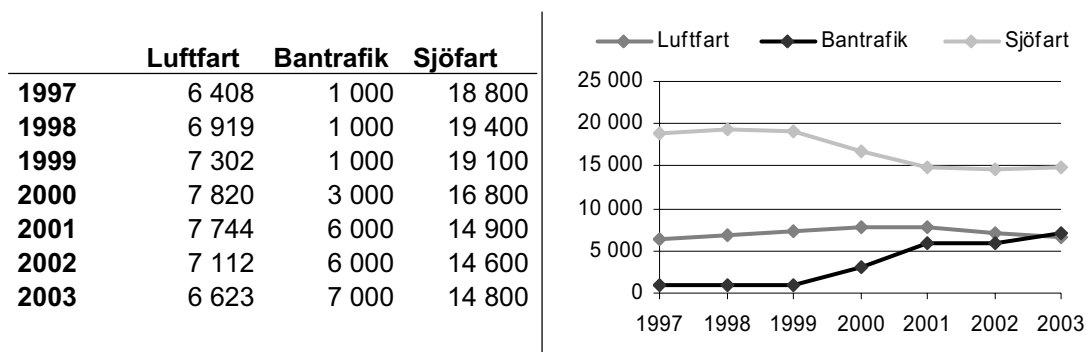
Internationell trafik

Definitioner; se ruta för interregional trafik.

Uppgifterna för den internationella trafiken är inte helt jämförbara av samma skäl som för den interregionala trafiken. Uppgifterna som redovisas i tabellen nedan är

en grov jämförelse. Vid trafikslagsövergripande jämförelser bör man se till resandets utveckling snarare än dess nivåer.

Tabell 3.7. Antal resor i internationell trafik per trafikslag, i tusental, år 1997–2003. Källor: SIKA /Luftfartsverket, SIKA/Banverket och SIKA/SCB.



Sjöfart är det mest använda trafikslaget vid internationella resor. År 2003 gjordes cirka 15 miljoner resor från svenska hamnar, se tabell 3.7. Antalet resor i internationell färjetrafik har dock minskat för varje år sedan 1997. Öppnandet av Öresundsbron år 2000 inverkar mycket både på resandet med sjöfart och tåg.

År 2003 gjordes det grovt sett lika många utrikes resor med tåg som med flyg, 7 respektive 6,6 miljoner resor. Bantrafik är dock det trafikslag som haft den största ökningen i antalet resor sedan år 1997, då 1 miljard resor gjordes. Inom internationell luftfart ökade resorna fram till år 2000, för att därefter avta. Jämfört med övriga trafikslag är utvecklingen för luftfart emellertid tämligen konstant.

Särskild trafik

Resor i särskild kollektivtrafik kännetecknas av att erbjudas en särskild personkrets enligt definitionen i kapitel 2. Det kan vara resor i färdtjänst, sjukresor eller skolresor. Antalet resor styrs här av andra faktorer än i allmän kollektivtrafik, eftersom förutsättningen för resandet är att tillstånd beviljats.

Färdtjänst

Definitionen av en "resa" skiljer något mellan färdtjänst och riksfärdtjänst. Färdtjänst definieras av lagen om färdtjänst (SFS 1997:736) och riksfärdtjänst av lagen om riksfärdtjänst (SFS 1997:735). 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.

Begreppet färdtjänst tolkas vanligen som vardagligt resande, medan riksfärdtjänst avser mer sällan förekommande, långväga resor. Men det är inte entydigt vilka resor som ingår i uppgifterna om färdtjänst respektive riksfärdtjänst. Trots oklar-

heten kommer riksferdtjänst här att klassificeras som en interregional verksamhet och färdtjänst som en lokal och regional verksamhet.

Lokal och regional trafik

Antalet beviljade resor med färdtjänst i Sverige var knappt 12,9 miljoner år 2003, se tabell 3.8. Det är en minskning med 11 procent eller 1,6 miljoner resor jämfört med år 1998. Störst är minskningen i Västmanlands län med 44 procent, medan Uppsala län visar den största ökningen, med 12 procent mellan år 1998 och 2003.

Antalet resor kan också sättas i relation till antalet invånare. I Sverige beviljades 1,4 resor per invånare år 2003. Minst antal resor beviljades på Gotland med 0,7 resor per invånare och flest antal resor i Uppsala län med 2,3 resor per invånare.

Tabell 3.8. Antal resor med färdtjänst i tusental år 1998–2003, procentuell förändring, resor per invånare år 2003, per län. Källa: SIKa/Inregia AB.

Län	Antal resor						Förändring 1998- 2003	Antal resor per invånare
	1998	1999	2000	2001	2002	2003		
Uppsala	616	620	626	680	696	689	12%	2,3
Östergötland	930	925	874	797	838	827	-11%	2
Stockholm	3 776	3 685	3 473	3 482	3 422	3 464	-8%	1,9
Västmanland	422	412	470	464	451	420	0%	1,6
Skåne	1 976	1 924	1 883	1 858	1 747	1 786	-10%	1,5
Jämtland	166	170	162	172	180	177	7%	1,4
Kalmar	260	255	231	236	223	330	27%	1,4
Dalarna	344	342	317	313	356	359	4%	1,3
Halland	394	397	391	370	415	376	-5%	1,3
Västerbotten	377	360	339	350	348	341	-10%	1,3
Norrbottnen	285	280	289	304	306	297	4%	1,2
V-Götaland	2 463	2 375	2 112	2 248	2 290	1 781	-28%	1,2
Blekinge	244	258	249	253	178	169	-31%	1,1
Gävleborg	339	344	318	300	318	311	-8%	1,1
Jönköping	416	419	417	423	417	375	-10%	1,1
Södermanland	282	291	272	276	282	281	0%	1,1
Västernorrland	308	297	287	270	252	238	-23%	1
Värmland	335	310	313	295	257	246	-27%	0,9
Kronoberg	164	158	159	162	153	143	-13%	0,8
Örebro	312	330	328	266	228	228	-27%	0,8
Gotland	52	50	50	48	48	43	-18%	0,7
Sverige	14 460	14 201	13 561	13 566	13 405	12 880	-11%	1,4

Minskningarna i antalet beviljade resor sker samtidigt som diskussioner förs om att i största möjliga mån göra den allmänna kollektivtrafiken tillgänglig för alla, dvs. en överflyttning av resor från särskild till allmän kollektivtrafik. Det är emellertid oklart i vilken utsträckning minskningen av resor med färdtjänst motsvaras av en sådan överflyttning till den allmänna kollektivtrafiken.

Interregional trafik

Antalet resor med riksfärdtjänst var 98 478 i Sverige år 2003, se tabell 3.9. Det är en minskning med 5 procent jämfört med föregående år. Minskningen var störst i Jönköpings län med 26 procent, medan ökningen var störst i Jämtlands län, 14 procent.

Antalet resor kan också sättas i relation till antalet invånare. I Sverige beviljades 11 resor per tusen invånare år 2003. Minst antal resor beviljades i Halland med 5 resor per tusen invånare och flest antal resor i Jämtlands län med 29 resor per tusen invånare.

Tabell 3.9. Antal resor med riksfärdtjänst, per tusen invånare och län, år 2003.
Källa: SIKA/Inregia AB.

	Antal inv. (tusental)	Antal enkelresor	Förändring mot föreg år	Antal resor per tusent inv.
Jämtland	128	3 729	14%	29
Norrbottnen	253	5 519	11%	22
Värmland	274	6 097	5%	22
Dalarna	277	5 938	-5%	21
Uppsala	300	6 193	0%	21
Södermanland	260	4 876	11%	19
Kalmar	235	4 048	-6%	17
Västerbotten	256	4 335	1%	17
Västmanland	260	3 854	-4%	15
Jönköping	329	4 089	-26%	12
Västernorrland	244	2 954	2%	12
V- Götaland	1 515	16 359	-7%	11
Kronoberg	177	1 841	-2%	10
Östergötland	415	3 447	2%	8
Blekinge	150	1 052	-8%	7
Gävleborg	277	1 941	5%	7
Skåne	1 153	8 035	-21%	7
Örebro	274	1 875	-8%	7
Gotland	58	364	-18%	6
Stockholm	1 861	10 423	-4%	6
Halland	281	1 509	-23%	5
Sverige	8 976	98 478	-5%	11

Sjukresor

Definitionen av "sjukresa" styrs av resans syfte samt av det ersättningsystem som finns, SFS 1991:419, där patienterna får ersättning för resor till behandling inom sjukvården. På så sätt ligger tyngdpunkten här mer på begreppet "sammansatta betalda".

Sjukresor skiljer sig från annat resande i särskild kollektivtrafik genom att resorna t.ex. inte är särskilt anordnade eller att resor med egen bil omfattas.

Vidare är sjukvården delvis organiserad i regioner där lokaliseringen av region-sjukhus med olika specialiteter styr resandets destinationer. Det innebär att sjukresor är en blandning av resor med inom- och interregional karaktär.

Antalet ersatta resor till behandling inom sjukvården var ca 8,8 miljoner i Sverige under år 2003, enligt tabell 3.10. Av dessa gjordes drygt 60 procent med taxi, knappt 30 procent med egen bil och allmän kollektivtrafik stod för sju procent av sjukresorna.

Tabell 3.10. Antal ersatta sjukresor efter färdmedel och län, i tusental, samt per tusen invånare, år 2003. Källa: Landstingsförbundet.

	Taxi	Egen bil	Linje-lagd trafik*	Kollektiv-trafik**	Flyg	Summa	Antal resor per tusen inv.
Dalarna	120	202	13	70	0	405	1,5
Örebro län	170	85	29	111	0	394	1,4
Norrbottnens län	114	182	11	46	6	359	1,4
Östergötland	240	298	0	48	0	586	1,4
Kronoberg	98	81	0	51	0	231	1,3
Kalmar län	157	108	8	24	0	297	1,3
Västerbottnens län	149	93	8	46	2	297	1,2
Jönköpings län	161	195	2	8	0	365	1,1
Gävleborg	146	130	20	8	0	304	1,1
Jämtlands län	49	72	3	12	3	139	1,1
Västernorrland	131	99	0	12	1	243	1,0
Värmland	135	97	31	5	0	268	1,0
V- Götaland	902	348	69	30	0	1 349	0,9
Uppsala län	181	45	26	11	0	264	0,9
Stockholms län	1 568	44	0	11	0	1 623	0,9
Halland	158	55	26	3	0	242	0,9
Södermanland	129	68	16	4	0	217	0,8
Västmanland	146	49	7	3	0	206	0,8
Skåne	615	130	39	88	0	872	0,8
Gotlands kommun	30	7	0	1	4	42	0,7
Blekinge	52	0	21	0	0	73	0,5
Sverige	5 452	2 389	328	593	17	8 778	1,0

* Regulerad trafik särskilt avsedd för sjukresenärer, ofta med medicinskt utbildad personal ombord

** Ordinarie allmän kollektivtrafik

Resandet skiljer mellan länen. Landstinget i Dalarna ersatte flest resor med 1,5 resor per tusen invånare. Minst resor ersattes i Blekinge med 0,5 resor per tusen invånare.

3.2 Persontransportarbete

Nedan redovisas översiktligt det persontransportarbete¹ som gjordes med olika former av kollektivtrafik i Sverige under 2003. Uppgifterna i tabell 3.11 olika celler är inte fullt ut jämförbara. Skälet till att uppgifterna ändå sammanställts i tabellform är att de bedömts ge en grov bild av transportarbetets proportioner i olika delar av kollektivtrafiken. I kapitlets övriga avsnitt görs en mer detaljerad genomgång av respektive typ av trafik.

Tabell 3.11. Persontransportarbete (pkm) med kollektivtrafik år 2003, i miljoner personkilometer.

Trafik	Lokal/ regional	Inter- regional	Inter- nationell	Totalt
Allmän	10 090	8 972	..	19 062
Särskild				
Skolskjuts	..	..	..	..
Färdtjänst	..	..	..	..
Sjukresor	..	..	..	..
Turist och charter	..	..	..	..
Totalt	10 090	8 972	..	19 062

Persontransportarbetet inom kollektivtrafiken uppgick år 2003 till 19 062 miljoner personkilometer (pkm). Uppgifter finns endast att tillgå för allmän kollektivtrafik, där fördelningen är 53 procent i lokal/regional trafik och 47 procent i interregional trafik.

Allmän trafik

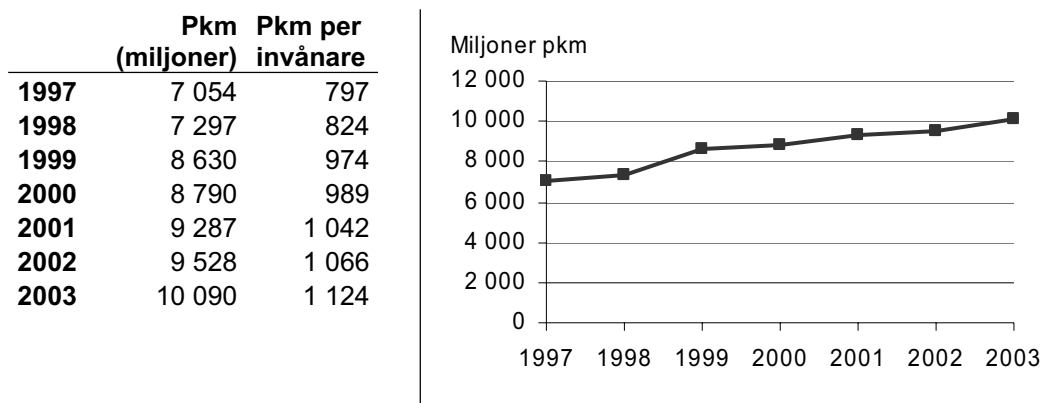
Persontransportarbetet i allmän trafik indelas efter resornas geografiska utsträckning.

Lokal och regional trafik

Persontransportarbetet i lokal och regional kollektivtrafik, har ökat sedan 1997, från drygt 7 miljarder till drygt 10 miljarder pkm år 2003. Även med hänsyn taget till antalet invånare har persontransportarbetet ökat, från 797 pkm per invånare år 1997 till 1 124 pkm per invånare år 2003. Se tabell 3.12.

¹ Persontransportarbetet är den sammanlagda sträcka personerna i t.ex. en buss transporteras. Det mäts i enheten personkilometer (pkm).

Tabell 3.12. Persontransportarbetet i lokal och regional kollektivtrafik i miljoner pkm, samt pkm per invånare, åren 1994-2003 i Sverige. Källa: SIKA:s bearbetning av SIKA/Transek AB/SLTF.



Persontransportarbetet skiljer mellan länen, se tabell 3.13. Under år 2003 förflyttade sig invånarna i Stockholms län i genomsnitt längst sträcka, 2 399 km per invånare, och kortast genomsnittlig sträcka i Västernorrland med 20 km per invånare. Jämförelser mellan länen bör göras med försiktighet på grund av skillnader i definitioner och metoder.

Tabell 3.13. Tusental personkm i lokal och regional kollektivtrafik per län och tusental invånare år 2003. Källa: SIKA:s bearbetning av SIKA/Transek AB/SLTF.

Län	Invånare (tusen)	Personkm (tusen)	Kilometer /invånare
Stockholm	1 861	4 464 500	2 399
Skåne	1 153	1 309 750	1 136
Dalarna	277	280 000	1 011
Östergötland	415	406 832	980
Uppsala	300	288 657	962
Västra Götaland	1 515	1 309 680	864
Gävleborg	277	230 190	831
Västerbotten	256	179 218	700
Södermanland	260	180 510	694
Blekinge	150	103 776	692
Jämtland	128	88 264	690
Norrbotten	253	163 610	647
Kronoberg	177	111 804	632
Jönköping	329	186 700	567
Halland	281	116 698	415
Örebro	274	112 459	410
Gotland	58	23 625	407
Västmanland	260	99 650	383
Kalmar	235	49 681	211
Värmland	274	52 138	190
Västernorrland	244	4 900	20
Sverige	8 977	10 089 508	1 124

Persontransportarbetets storlek skiljer mellan trafikslagen och trafikeringssformerna på så sätt att personer förflyttar sig längst sammanlagd sträcka med buss, följt av tåg, tunnelbana och spårvägar. Se tabell 3.14. Sedan år 1997 har pkm ökat successivt för i stort sett samtliga trafikeringssformer. Resandet med tunnelbana har dock minskat något sedan år 2000.

Tabell 3.14. Antal personkm i lokal och regional allmän kollektivtrafik per trafikeringssform. I miljoner, åren 1997–2003. Källa: SIKA/Transekt AB/SLTF.

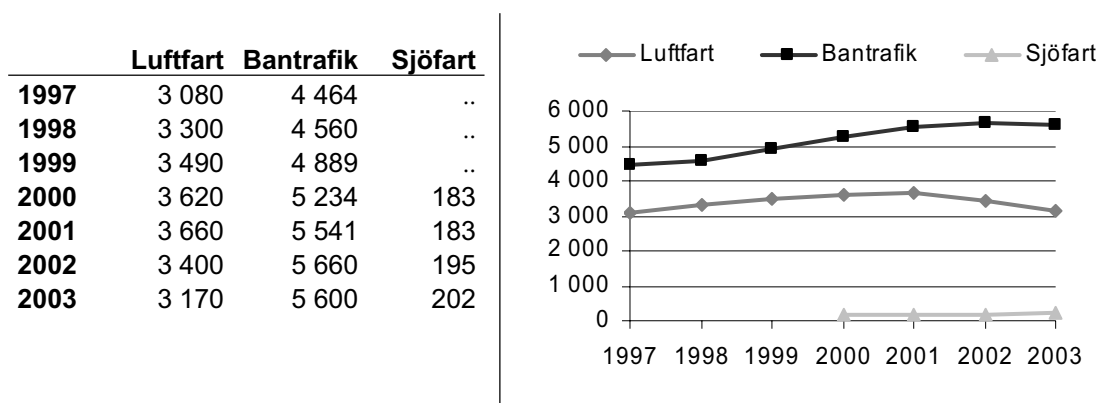
	Personkm i miljoner				Totalt
	Buss	Tunnelbana	Spårväg	Tåg	
1997	3 685	1 496	180	1 694	7 054
1998	3 830	1 505	183	1 779	7 297
1999	4 474	1 526	380	2 285	8 665
2000	4 599	1 588	394	2 255	8 836
2001	4 893	1 581	410	2 492	9 376
2002	4 945	1 581	415	2 669	9 610
2003	5 273	1 558	429	2 830	10 090

Interregional trafik

Definition: Persontransportarbetet för interregional trafik är ett sammansatt mått bestående av resor och medelreslängd.

Tabell 3.15 visar att persontransportarbetet med luftfart har minskat sedan år 2001. Antalet personkilometer med luftfart uppgick till 3,2 miljarder år 2003.

Tabell 3.15. Interregionalt persontransportarbete med luftfart, bantrafik och sjöfart, i miljoner pkm, åren 1997–2003. Källor: SIKA /Luftfartsverket, SIKA/Banverket och SIKA/SCB.



Bantrafiken har det största persontransportarbete i den interregionala trafiken. Skillnaden mellan persontransportarbetet på järnväg och i luften har dessutom ökat de senaste åren. Till skillnad från flyget har persontransportarbetet på järnväg haft en i princip ökande utveckling sedan 1997. År 2003 minskade dock trans-

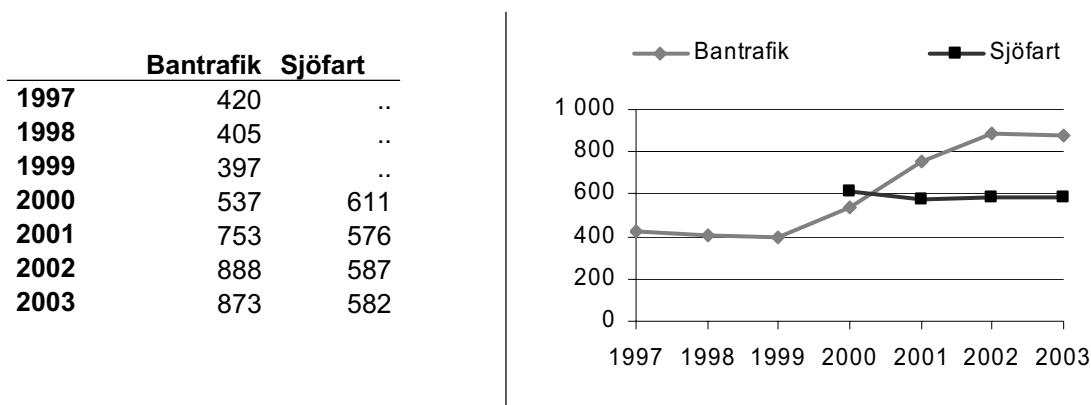
portarbetet för järnväg med 1 procent jämfört med föregående år och uppgick till 5,6 miljarder. Hälften av transportarbetet med tåg gjordes med snabbtåg år 2003. Persontransportarbetet i Gotlandstrafiken har ökat sedan år 2000. År 2003 ökade transportarbetet med drygt 3 procent jämfört med år 2002 och uppgick till 202 miljoner personkilometer.

Internationell trafik

För definition; se interregional trafik.

Tillgången till uppgifter om persontransportarbetet i internationell trafik är inte lika god som den för interregional trafik. Statistik om luftfart och långväga buss- trafik saknas.

Tabell 3.16. Internationellt transportarbete på järnväg och med sjöfart, miljoner pkm, åren 1997–2003. Källa: SIKa/Banverket och SIKa/SCB



Det internationella persontransportarbetet på järnväg har ökat. Nivåerna på transportarbetet under slutet av 1990-talet var cirka 400 miljoner pkm per år. Det är betydligt lägre än nivåerna under början av 2000-talet, vilka var mellan 537 och 888 pkm per år. År 2003 utfördes 873 miljoner personkilometer med järnväg vilket är en liten minskning, ca 2 procent, jämfört med föregående år.

Tabell 3.16 visar också att det internationella persontransportarbetet till sjöss har varit tämligen konstant sedan år 2000. År 2003 utfördes 582 personkilometer till sjöss.

Särskild trafik

Det finns inga uppgifter att tillgå om persontransportarbetet för särskild kollektivtrafik.

Turist och charter

Det finns inga uppgifter att tillgå om persontransportarbetet med turist- och chartertrafik.

4 Tjänster

I detta kapitel redovisas de uppgifter som i dagsläget finns tillgängliga om det utbud av trafik som tillhandahålls resenärerna.

4.1 Utbud

Utbudet inom kollektivtrafiken är ett mått på den service som kommer trafikanterna till del. Det är ett sätt att redogöra för den kapacitet att transportera passagerare som erbjuds.

Det är inte möjligt att presentera någon översikt över uppgifter om utbud, eftersom utbudet återges med så olika mått, i den mån några uppgifter alls finns. Redovisningen görs därför på högsta möjliga nivå där sammanställning går att göra med konsistenta mått.

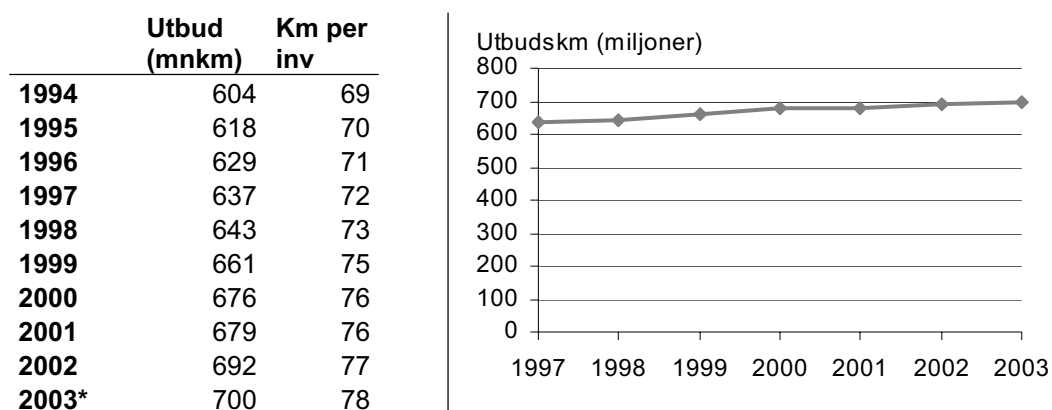
Allmän trafik

I allmän kollektivtrafik används olika mått att redogöra för utbudet. Alla mått avser den trafik som planerats i tidtabeller och som kommer passagerarna till del. I den lokala och regionala trafiken används vagnkilometer för alla trafikeringssformer förutom inom sjöfarten där gångtimmar används för utbudet med fartyg. I den interregionala trafiken används platskilometer för att ange utbudet inom bantrafiken medan man inom luftfarten använder antalet landningar.

Lokal och regional trafik

I lokal och regional trafik år 2003 tillhandahöll trafikhuvudmännen (Thm) 700 miljoner km i trafik tillgänglig för passagerare. Det är en ökning med 16 procent sedan 1994. Utbudet har ökat varje år sedan år 1994. Utbudet per invånare var 78 km år 2003, dvs. en ökning med 13 procent sedan år 1994. Se tabell 4.1.

Tabell 4.1. Utbudskilometer i lokal och regional allmän kollektivtrafik. I miljoner km (mnkm), år 1994–2003. Källa: SIKA/Transek AB/SLTF.



*Utbudet för spårbunden trafik är delvis imputerat från år 2002.

Utbudet per län redovisas i tabell 4.2. Flest antal kilometer per invånare år 2003 erbjöd Stockholms län med 131 km, följt av Uppsala och Jämtlands län. Gotland erbjöd minst antal utbudskilometer per invånare med 37 km. Sammantaget var utbudet i Sverige 78 km per invånare.

Tabell 4.2. Utbudskilometer i lokal och regional allmän kollektivtrafik per län och invånare. I tusental, år 2003. Källa: SIKA:s bearbetning av SIKA/Transek AB/SLTF.

Län	Invånare (tusen)	Utbudskm (tusen)	Utbudskm /Invånare
Stockholm	1 861	243 051	131
Uppsala	300	33 447	111
Jämtland	128	12 431	97
Norrbottn	253	19 356	77
Östergötland	415	31 205	75
Västerbotten	256	18 907	74
Västra Götaland	1 515	111 377	74
Gävleborg	277	19 761	71
Västernorrland	244	15 271	63
Dalarna	277	17 300	62
Kronoberg	177	10 018	57
Kalmar	235	13 054	56
Skåne	1 153	63 721	55
Örebro	274	14 529	53
Jönköping	329	17 182	52
Blekinge	150	7 478	50
Södermanland	260	12 555	48
Västmanland	260	11 271	43
Halland	281	11 453	41
Gotland	58	2 140	37
Värmland**	274	2 474	..
Sverige	8 977	700 058	78

** Trafikhuvudmannen i Värmland lämnade uppgifter endast för delar av utbudet år 2003.

Utbudet tillhandahålls med olika trafikeringsformer, se tabell 4.3. Det största utbudet i Sverige år 2003 erbjöds inom busstrafiken, 502 miljoner km vilket motsvarar 72 procent av det totala utbudet. Det näst största utbudet erbjöds med tunnelbana, följt av tåg respektive spårvagn. Utbudet har ökat sedan 1994 för samtliga trafikeringsformer.

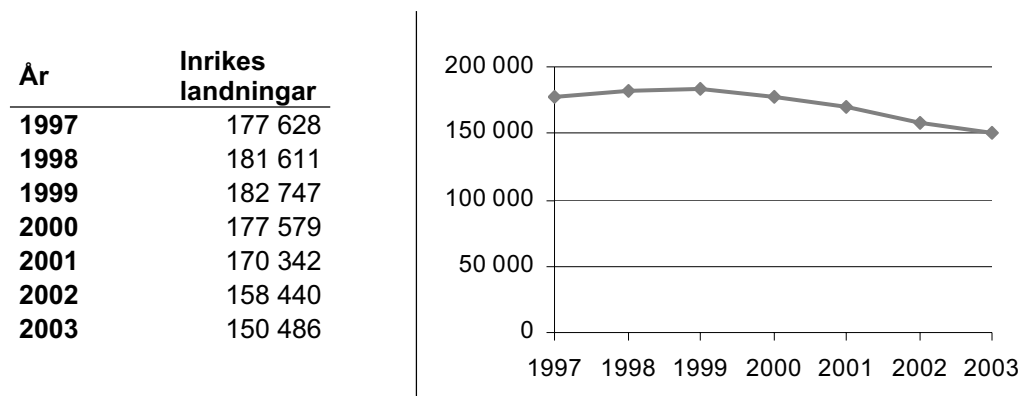
Tabell 4.3. Utbudskilometer i lokal och regional allmän kollektivtrafik. I miljoner år 1994–2003. Källa: SIKATranssek AB/SLTF.

	Buss	Tunnelbana	Spårväg	Tåg	Totalt
1994	448	80	15	61	604
1995	453	83	16	65	617
1996	456	85	16	71	629
1997	468	85	24	59	637
1998	462	86	24	71	643
1999	473	88	26	75	661
2000	487	87	26	76	676
2001	489	88	25	77	679
2002	493	89	27	83	692
2003	502	89	27	83	700

Interregional trafik

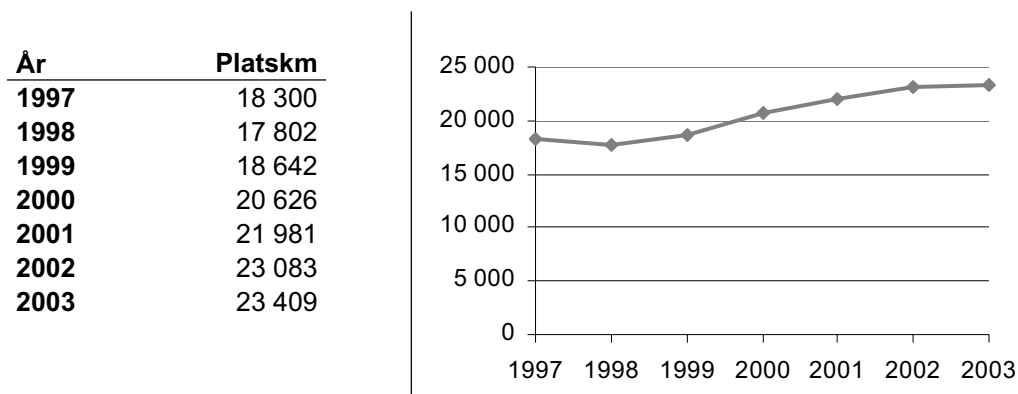
Det finns inget enhetligt mått med vilket man kan göra trafikslagsövergripande jämförelser av utbudet i interregional trafik. Det saknas dessutom helt statistik för utbudet av långväga busstrafik och sjöfart.

Tabell 4.4 Antalet inrikes landningar med linje- och chartertrafik 1997–2003. Källa: SIKALuftfartsverket.



Utbudet för luftfarts mäts i antalet landningar. Utbudet för luftfart har minskat sedan 1997. Tabell 4.4 visar att år 2003 uppgick antalet landningar till ungefär 150 tusen, vilket är en minskning med 5 procent jämfört med år 2002.

Tabell 4.5. Transportförmågan hos personvagnar, miljoner platskilometer, 1997–2003. Källa: SIKA/Banverket.

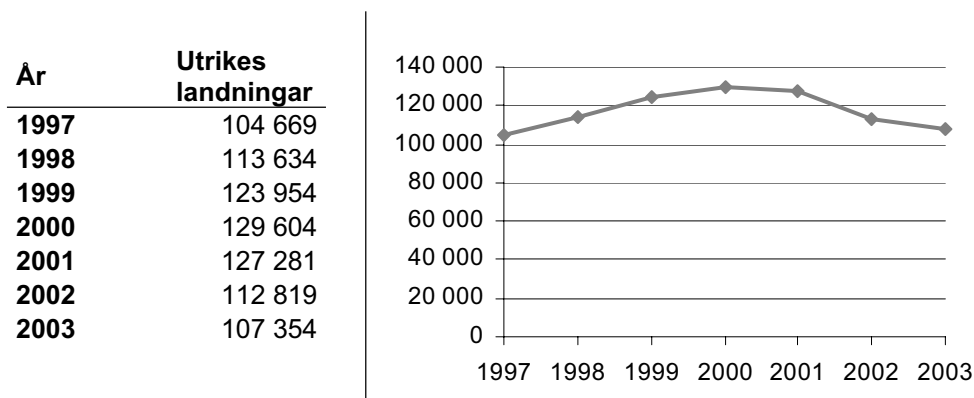


Utbudet för järnvägstrafik mäts i platskilometer. Antalet platskilometer har ökat för varje år sedan 1999. Tabell 4.5 visar att år 2003 var antalet platskilometer 23,5 miljarder det är en ökning med ungefär 1 procent jämfört med föregående år. Jämfört med 1999 har antalet sittplatskilometer ökat med 25 procent.

Internationell trafik

För internationell trafik finns det endast uppgifter om utbud för luftfart.

Tabell 4.6. Antal utrikes landningar med linje- och chartertrafik 1997–2003. Källa: SIKA/Luftfartsverket.



Antalet landningar i utrikes trafik hade en ökande utveckling fram till år 2000 för att därefter minska. Antalet landningar var år 2003 drygt 107 000, vilket är en minskning med 5 procent jämfört med år 2002.

Särskild trafik

Inom den särskilda kollektivtrafiken finns idag inget mått på utbudet.

Möjligen skulle ett mått på utbud för färdtjänst kunna vara detsamma som de utförda transporterna, eftersom resandet beviljas särskilt. Ett alternativ till mått för utbudet kunde vara den kapacitet de kontrakterade fordonen har.

För sjukresor blir relevansen av begreppet utbud mer vagt, eftersom det är fråga om att i efterhand ersätta resor som redan utförts. Den enskildes tillgång till bil och kraven på transporter den enskildes sjukdom ställer är dessutom två aktiva komponenter. Eventuellt är utbudet detsamma som transportarbetet.

För skolskjutsar saknas uppgifter.

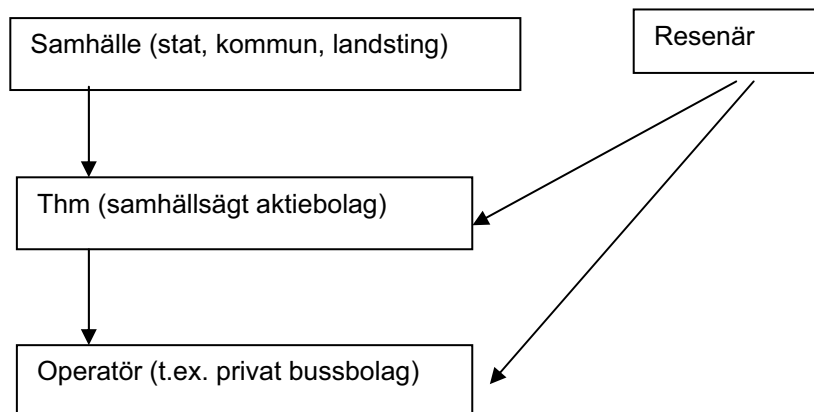
Turist- och chartertrafik

Det finns inga uppgifter att tillgå.

5 Ekonomi

Här redovisas de uppgifter som i dagsläget finns tillgängliga om intäkter och kostnader i kollektivtrafiken, till den del trafiken är samhällsfinansierad.

Uppgifter om kostnader och intäkter har egenskapen att kunna vara både kostnad och intäkt beroende på vilken utblickspunkt man väljer. Tydligast kan det illustreras med det ekonomiska flödet för den lokala och regionala allmänna kollektivtrafiken, se figur 5.1.



Figur 5.1. Ekonomiskt flöde mellan olika aktörer inom lokal och regional allmän kollektivtrafik.

Det som operatörer redovisar som intäkter från att bedriva trafik kommer från trafikhuvudmannen (Thm), och redovisas som en kostnad för Thm. På samma sätt är samhällets bidrag för att täcka Thm underskott en intäkt för Thm, medan det är en kostnad för samhället, och individens kostnader för biljetter räknas som intäkter för Thm respektive operatören.

Statistiken ger därför olika resultat beroende på vilken nivå redovisningen väljer som utblickspunkt; samhälle, individ, Thm eller operatör. I det följande är utblickspunkten samhället, men en särskild fördjupning kommer att göras vad gäller Thm verksamhet.

5.1 Kostnader

Nedan redovisas kostnader för den kollektivtrafik som är offentligt finansierad. Eftersom de uppgifter som tidigare redovisats, t.ex. om antalet resor, också omfattar kommersiell trafik är uppgifter om trafik och kostnader inte fullt jämförbara.

I tabell 5.1 nedan redovisas de uppgifter som i dag finns tillgängliga om samhällets kostnader för alla former av kollektivtrafik. Observera att de olika uppgifterna i tabellen inte är fullt jämförbara, och att uppgifterna inte självklart kan jämföras med andra uppgifter i denna rapport, som t.ex. resor. Syftet med att ändå sammanställa uppgifterna i en tabell är att grovt ge en bild av kostnadernas storlek i olika verksamheter.

Uppgifterna avser samhällets kostnader, vilket t.ex. innebär att trafikhuvudmännens kostnader för att bedriva verksamhet inte är inräknade utan endast kostnaderna för kommuner, landsting och stat i form av direkta bidrag till Thm. Kommuner och landsting har också kostnader för den infrastruktur som tillhandahålls Thm, men om detta finns inga uppgifter att tillgå i dagsläget.

Tabell 5.1. Samhällets kostnader för kollektivtrafik år 2003, i miljoner kr.

Trafik	Lokal/ Regional	Inter- regional	Inter- nationell	Totalt
Allmän	9 742	968	.	10 710
Särskild				
Skolskjuts	3 539	..	..	3 539
Färdtjänst	1 701	..	..	1 701
Sjukresor	1 700	..	..	1 700
Turist och charter	.	.	.	.
Totalt	16 682	968	..	17 650

Totalt sett var samhällets kostnader för alla former av kollektivtrafik knappt 17,7 miljarder kr år 2003. Kostnaderna fördelade sig på 60 procent för den allmänna kollektivtrafiken och 40 procent för den särskilda kollektivtrafiken. Vidare utgjorde lokal och regional trafik 95 procent av samhällets kostnader, medan den interregionala trafiken utgjorde 5 procent.

Allmän trafik

I den allmänna kollektivtrafiken har lokal och regional trafik en offentlig huvudman som finansär men utförs i stort sett uteslutande av privata företag. I interregional trafik sker trafiken huvudsakligen på kommersiell grund, men viss offentlig finansiering förekommer av olönsam trafik. Internationell trafik sker utan offentlig finansiering².

Lokal och regional trafik

I följande avsnitt redogörs för trafikhuvudmännens verksamhet och ekonomi. Utblickspunkten skiftas därmed från samhällets kostnader till Thm kostnader. Det innebär bland annat att samhällets kostnader i form av bidrag räknas som intäkter

² Möjligen med undantag för trafiken över Öresundsbron.

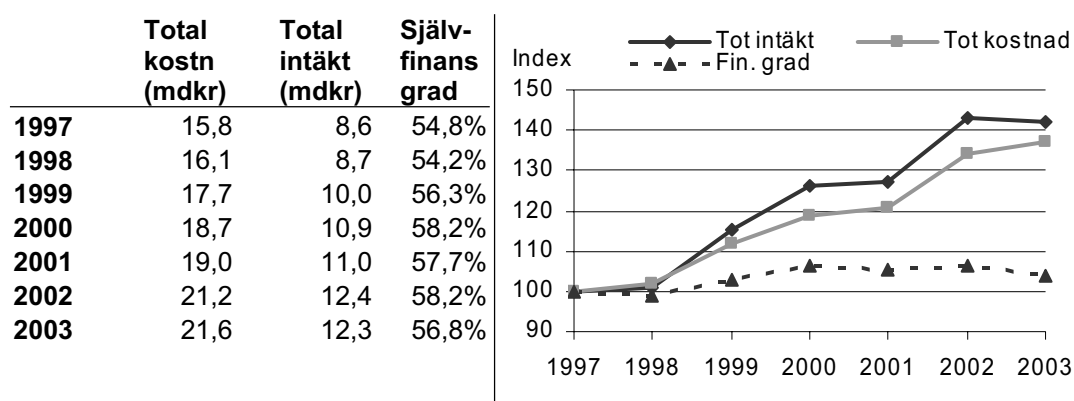
hos Thm och redovisas i kapitlet om intäkter i lokal och regional allmän kollektivtrafik.

Avsnittet inleds med en övergripande redogörelse för trafik huvudmännens ekonomi, med bland annat finansieringsgrad, se tabell 5.2. För att sedan fördjupas i kostnader för trafikering.

De totala kostnaderna följer i stort sett intäkterna³ under perioden men ökar 5 procentenheter mindre, vilket resulterar i en självfinansieringsgrad med relativt små variationer, se tabell 5.2. År 1997 var självfinansieringsgraden 54,8 procent och år 2003 var den 56,8 procent. Den del av kostnaderna som inte finansieras med intäkter av verksamheten täcks via bidrag från ägarna, i huvudsak kommuner och landsting. Se vidare under rubriken ”Intäkter”. Dessutom ges bidrag från staten.

Thm totala kostnad⁴ för verksamheten med kollektivtrafik var 21,6 miljarder kr år 2003. Det är en ökning med 0,4 miljarder, eller knappt 2 procent sedan föregående år⁵. Sedan år 1997 har kostnaden ökat med knappt 6 miljarder kr, vilket motsvarar 36 procent.

Tabell 5.2. Totala kostnader, totala intäkter, och grad av självfinansiering för trafiken i lokal och regional allmän kollektivtrafik år 1997–2003. Miljarder kr (mdkr) i 2003 års priser enligt KPI. I figuren är index 1997 = 100. Källa: SIKAs bearbetning av SIKATranssek AB/SLTF, och SCB1.



De kostnader som är direkt kopplade till trafiken kallas trafikeringkostnader. Dessa har ökat mindre än den totala kostnaden, se tabell 5.3. Trafikeringskostnaden år 2003 var 15,1 miljarder. Det är en ökning med 140 miljoner jämfört med närmast föregående år och med 1,6 miljarder, eller 12 procent, jämfört med år 1997.

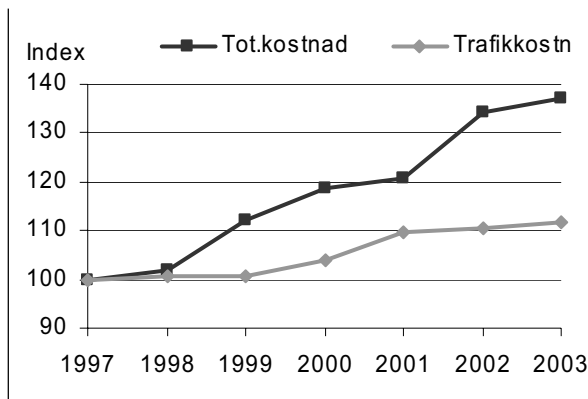
³ I totala intäkter ingår inte bidrag från kommuner, landsting, stat och EU.

⁴ Total kostnad innehåller förutom trafik kostnader också kostnader för infrastruktur och fastigheter.

⁵ Alla kostnader är omräknade till 2003 års priser enligt KPI.

Tabell 5.3. Totala kostnader och trafik kostnader för trafiken i lokal och regional allmän kollektivtrafik år 1997–2003. Miljarder kr (mdkr) i 2003 års priser enligt KPI. I figuren är index 1997 = 100. Källa: SIKA:s bearbetning av SIKA/Transek AB/SLTF, och SCB1.

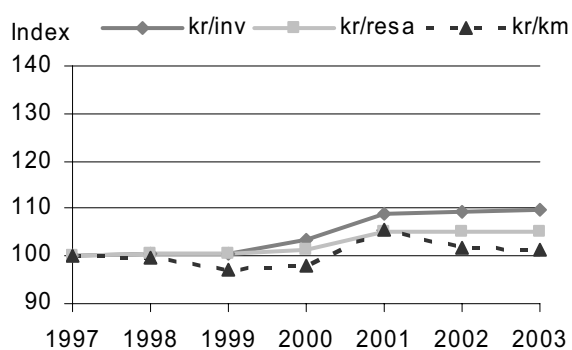
	Total kostnad (mdkr)	Trafik-kostn (mdkr)
1997	15 788	13 525
1998	16 071	13 597
1999	17 693	13 610
2000	18 746	14 070
2001	19 039	14 833
2002	21 214	14 960
2003	21 624	15 103



Trafikeringskostnaden per invånare var 1 679 kr år 2003, vilket är en ökning med 10 procent jämfört med år 1997, se tabell 5.4. Kostnaden per resa var 13,5 kr år 2003, vilket är en ökning med 5 procent jämfört med år 1997. Kostnaden för det trafikutbud som erbjuds i tidtabeller var 21,5 kr per km år 2003. Jämfört med år 1997 är det en ökning med 1 procent. Kostnaden för trafikutbudet förefaller ha en något annan utveckling under perioden än övriga nyckeltal, se nedanstående diagram. Men kvaliteten i uppgifterna om utbudet är mer osäkra och är inte justerade för t.ex. skillnader i kapacitet mellan olika typer av fordon och kapacitetens utveckling över tiden.

Tabell 5.4. Nyckeltal för trafikeringskostnaden, samt index för år 1997–2003. Kostnad per invånare, kostnad per resa och kostnad per utbudskilometer i 2003 års priser, SEK, enligt KPI. Index 1997=100. Källa: SIKA:s bearbetning av SIKA/Transek AB/SLTF, och SCB1.

	Kostn/ invån (kr/inv)	Kostn/ resa (kr/resa)	Kostn/ utb.km (kr/km)
1997	1 529	12,9	21,2
1998	1 536	12,9	21,1
1999	1 536	12,9	20,6
2000	1 584	13,0	20,8
2001	1 665	13,5	22,4
2002	1 673	13,5	21,6
2003	1 679	13,5	21,5



Kostnaderna skiljer mellan länen enligt tabell 5.5 nedan. Det måste emellertid betonas att definitionerna skiljer mellan länen, varför en jämförelse inte blir helt rättvisande. Nedanstående jämförelse visar att år 2003 hade storstads länen de högsta kostnaderna, medan Gotland hade de lägsta kostnaderna. Det gäller både totala kostnader och kostnaderna för trafikeringskostnaderna.

relateras till skillnader i befolkningsstorlek har flertalet län en kostnad i spannet 700-1 300 kr per invånare under år 2003. Endast Gotland har lägre kostnad om 611 kr per invånare, medan Stockholm har den högsta kostnaden om 3 119 kr, följt av Uppsala med 2 011, och Västra Götaland med 1 707 kr per invånare. Riksgenomsnittet är 1 682 kr per invånare.

Om jämförelsen istället gäller hur mycket en resa genomsnittligt kostade i olika län år 2003, dvs. kostnaden för tjänsten relativt dess användning, har storstads-länen de lägsta kostnaderna, Stockholm 9 kr per resa, Skåne 12 kr, medan mer glest befolkade län har högre kostnader; Västerbotten 64 kr, Kalmar 43 kr per resa. Riksgenomsnittet är 14 kr per resa.

Om jämförelsen gäller hur mycket en genomsnittlig kilometer tidtabellagd trafik kostade i olika län år 2003, dvs. kostnaden för att erbjuda tjänsten till invånarna, försvinner mönstret med storstads-länen. Halland har de högsta kostnaderna med 29 kr per km, följt av Södermanland och Stockholm, med 26 respektive 24 kr per km.

Samtliga län förutom Västerbotten och Dalarna hade full kostnadstäckning år 2003.

Tabell 5.5. Trafikhuvudmännens kostnader för verksamheten med lokal och regional kollektivtrafik, i miljoner kr (mnkr), samt per resa, per invånare, per utbudskm, år 2003. Källa: SIKA/Transe AB/SLTF.

Län	Totala kostnader (mnkr)	Trafik-kostnader (mnkr)	Täckning* intäkt/kostnad	Trafik-kostnad per resa (kr/resa)	Trafik-kostnad per inv. (kr/inv)	Trafik-kostnad per utbud (kr/km)
Västerbotten	322	301	94%	64	1 174	16
Halland	419	334	100%	43	1 189	29
Kalmar	288	281	100%	43	1 195	22
Norrbottn	381	320	101%	40	1 263	17
Gotland	39	35	100%	37	611	17
Jämtland	216	189	100%	37	1 475	15
Södermanland	364	326	103%	36	1 254	26
Gävleborg	507	361	100%	29	1 303	18
Västernorrland	324	291	100%	27	1 192	19
Jönköping	619	401	100%	25	1 217	23
Uppsala	660	603	100%	25	2 011	18
Dalarna	375	295	99%	23	1 065	17
Västmanland	233	206	100%	22	793	18
Kronoberg	277	130	101%	22	737	13
Örebro	454	254	103%	22	928	18
Östergötland	606	532	104%	19	1 281	17
Blekinge	261	114	100%	18	759	15
V- Götaland	3 723	2 586	100%	14	1 707	23
Skåne	2 086	1 359	102%	14	1 179	21
Värmland**	63	63	100%	12	231	26
Stockholm	8 975	5 805	104%	9	3 119	24
Sverige	21 624	15 103	102%	14	1 682	22

* Täckning är totala intäkter plus bidrag relativt totala kostnader.

** Värmlandstrafik AB har inte lämnat uppgifter för år 2003.

Interregional trafik

Som tidigare nämnts upphandlar Rikstrafiken interregional persontrafik som är samhällsekonomiskt motiverad men företagsekonomiskt olönsam. Tabell 5.6 visar Rikstrafikens kostnader.

Tabell 5.6. Rikstrafikens kostnader för upphandlad trafik, miljoner kr, åren 2000–2003. Källa: Rikstrafiken.

	2000	2001	2002	2003
Bantrafik	284	336	353	443,2
Sjöfart*	224	222	196	227,3
Luftfart	4	4,5	21	110,2
Busstrafik	38	33	49	38,4
Upprätthållande av tåg på västkustbanan	.	17	.	.
Temporärt stöd**	160	142	89	43
Summa	710	754,5	708	862,1

* I Gotlandstrafiken ingår även kostnader och intäkter för godstransporter

** Temporärt stöd är en statlig ersättning till trafik huvudmän som tog över trafik vid eller längs med länsjärnväg. Trafikslag kan vara antingen buss eller järnväg. 2003 var sista året som temporärt stöd utgick.

Rikstrafikens kostnader för upphandlad trafik har ökat sedan år 2000, enligt tabell 5.6. År 2003 uppgick de till totalt 862 miljoner kronor. De mest markanta kostnadsökningarna år 2003 har skett för luftfart och bantrafik. Kostnaderna för luftfart, 110 miljoner, var fem gånger så stora år 2003 jämfört med föregående år.

Kostnaderna för bantrafik uppgick samma år till 443 miljoner, dvs.. hälften av Rikstrafikens totala kostnader, vilket är en ökning med 25 procent jämfört med år 2002. Även kostnaderna för interregional sjöfart har ökat och uppgick år 2003 till 227 miljoner. Rikstrafikens kostnader för busstrafik har minskat och uppgick till 38 miljoner år 2003.

Kostnaderna för det temporära stödet till trafik huvudmännen har minskat för varje år sedan år 2000. Stödformen är på väg att avvecklas.

Tabell 5.7. Rikstrafikens genomsnittliga kostnad per resa i upphandlad trafik åren 2000–2003. Källa: Rikstrafiken.

	Bantrafik	Sjöfart*	Busstrafik	Luftfart	Temporärt stöd**
2000	39	172	288	400	28
2001	70	170	240	400	30
2002	43	143	79	274	24
2003	35	160	39	832	36

* I Gotlandstrafiken ingår även kostnader och intäkter för godstransporter

** Temporärt stöd är en statlig ersättning till trafik huvudmän som tog över trafik vid eller längs med länsjärnväg. Trafikslag kan vara antingen buss eller järnväg. 2003 var sista året som temporärt stöd utgick.

Den genomsnittliga kostnaden för en resa i upphandlad trafik skiljer sig markant åt mellan trafikslagen, se tabell 5.7. Den högsta genomsnittskostnaden har luftfart med 832 kr per resa år 2003. Därefter kommer sjöfarten med 160 kr per resa. Lägst genomsnittlig kostnad har ban- och busstrafik med 35 respektive 39 kr per resa.

Utöver Rikstrafikens upphandlingar ger Luftfartsstyrelsen driftsbidrag till icke statliga flygplatser, se tabell 5.8. År 2003 fick flygplatser som ligger i norra Sverige, så som Gällivare, Arvidsjaur, Storuman, Vilhelmina och Lycksele, störst driftsbidrag. Det totala driftsbidraget har minskat med drygt 8 procent mellan år 1999 och år 2003.

Tabell 5.8. Driftbidrag till icke statliga flygplatser under 1999–2003, tusental kronor. Källa: Luftfartsstyrelsen.

Flygplats:	Driftbidrag i tkr				
	1999	2000	2001	2002	2003
Arvidsjaur	9 759	9 027	9 100	8 907	8 432
Borlänge	3 817	3 577	3 856	4 169	3 585
Gällivare	10 841	10 250	9 981	9 951	9 886
Gävle-Sandviken	3 925	3 616	1 115	.	.
Göteborg/Säve	.	.	.	.	804
Hagfors	3 622	3 528	3 400	3 345	3 185
Hemavan	2 060	3 933	4 308	4 523	7 194
Hudiksvall	4 835	4 456	4 432	.	.
Hultsfred	2 646	2 583	3 482	3 774	3 605
Idre	1 457	.	.	.	.
Kramfors	5 813	5 337	5 843	5 850	5 726
Kristianstad	1 684	1 507	1 954	2 959	3 338
Linköping	5 132	5 025	5 361	5 541	5 545
Lycksele	8 916	8 223	8 158	7 972	7 612
Mora	3 466	3 382	3 267	3 242	4 388
Oskarshamn	2 853	2 789	3 671	3 946	3 735
Pajala	.	.	716	2 691	2 618
Skövde	3 564	3 262	3 258	3 223	.
Stockholm/Skavsta	1 070	1 717	1 804	2 714	850
Storuman	9 575	8 895	8 745	8 528	8 192
Sveg	4 853	4 619	4 507	4 445	4 141
Söderhamn	2 920	2 822	2 680	2 578	.
Torsby	3 738	3 598	3 201	3 347	3 170
Trollhättan	3 910	3 677	4 239	4 208	4 152
Vilhelmina	9 350	8 666	8 612	8 493	8 048
Västerås	2 451	2 265	1 538	1 070	984
Växjö	1 219	1 581	1 453	1 759	2 527
Örebro	524	1 638	1 491	1 920	2 875
FoU-bidrag	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
Totalt	115 000	110 973	111 172	110 155	105 592

Internationell trafik

Uppgifter om detta ingår inte i statistiksystemet.

Särskild trafik

I den särskilda kollektivtrafiken finns alltid en offentlig huvudman/finansiär. Men också i den särskilda trafiken finns privata bolag som utför trafiken vilket innebär att avtalskonstruktioner påverkar uppgifterna.

Färdtjänst

Uppgifter om kostnader i färdtjänsten finns endast att tillgå för färdtjänst och riksfärdtjänst sammantaget. Det förekommer troligen ett bortfall vad gäller kostnader för riksfärdtjänsten. Vissa kommuner har dessutom lämnat över ansvaret för färdtjänsten till trafikhuvudmannen i länet, varför uppgifter från dessa kommuner troligen saknas. För att i någon mån justera för kvalitetsbristerna, redovisas endast nettokostnader, det vill säga kostnader med avdrag för intäkter.

I tabell 5.8 framgår att nettokostnaden för färdtjänst och riksfärdtjänst sammantaget i Sverige år 2003 var drygt 1,5 miljarder kr, vilket motsvarar 119 kr per resa. Gotlands län har den högsta kostnaden per resa med 337 kr, medan Blekinge har den lägsta kostnaden per resa om 103 kr. Det bör åter påpekas att det är tveksamt om uppgifterna kan jämföras mellan länen på grund av de oklarheter som nämnts ovan.

Tabell 5.9. Nettokostnad för resor med färdtjänst och riksfärdtjänst, per län och resa, år 2003, i tusental kr. Källa: SIKA/Inregia AB, SCB2 och Färdtjänstnämnden Stockholm.

Län	Brutto- Kostnad	Brutto- intäkt	Netto- kostnad	Antal färdtjänst- resor	Netto- kostnad per resa
Gotland	14 809	373	14 436	42 856	337
Jönköping	88 826	3 200	85 626	374 969	228
Örebro	48 366	1 233	47 133	230 109	205
Stockholm	812 067	108 972	703 095	3 474 426	202
Västra Götaland	395 519	41 836	353 683	1 780 603	199
Värmland	49 895	2 599	47 296	246 015	192
Kronoberg	29 980	3 006	26 974	143 255	188
Södermanland	53 234	1 282	51 952	280 913	185
Gävleborg	58 201	4 579	53 622	310 750	173
Östergötland	150 468	8 338	142 130	826 663	172
Jämtland	33 470	4 404	29 066	176 953	164
Västerbotten	52 693	1 143	51 550	341 183	151
Västmanland	64 298	1 099	63 199	419 625	151
Norrbottn	39 934	1 579	44 154	297 094	149
Västernorrland	37 367	3 139	34 228	238 096	144
Halland	52 987	3 689	49 298	376 084	131
Skåne	282 650	62 999	219 651	1 785 890	123
Kalmar	42 840	2 503	40 337	329 893	122
Dalarna	45 743	2 791	42 952	359 164	120
Uppsala	95 098	13 524	81 574	688 709	118
Blekinge	17 771	390	17 381	168 805	103
Sverige	1 700 998	166 275	1 540 522	12 892 055	119

Sjukresor

Landstingens kostnader för sjukresor redovisas i tabell 5.9. Kostnaderna anges dels i form av ersättningar för sjukresor utbetalda till patienter, dels i form av beställningscentraler och administration. Den högsta kostnaden är ersatta sjukresor med taxi, knappt 1,2 miljarder kr eller 73 procent av den totala kostnaden om 1,7 miljarder kr. Ersättningar för resor med egen bil utgör 8 procent, beställningscentraler och administration 11 procent, kollektivtrafik 2 procent, linjelagda sjukresor 4 procent och flyg 2 procent.

Tabell 5.10. Landstingens kostnader för ersatta sjukresor i miljoner kr (mnkr) efter transportmedel, kostnader för administration, beställningscentraler samt kostnad per resa. Fördelat på landsting, år 2003. Källa: Landstingsförbundet.

Landsting	Kostnad (mnkr)	Därav taxi	Därav egen bil	Därav flyg	Därav adm och beställningscentral	Resor (tusental)	Kostnad per resa
Gotlands kommun	12	54 %	2 %	29 %	15 %	42	286
Blekinge	21	71 %	11 %	2 %	0 %	73	285
Jämtlands län	37	47 %	12 %	16 %	17 %	139	267
Stockholms län	393	92 %	1 %	0 %	7 %	1 623	242
Värmland	64	60 %	7 %	0 %	14 %	268	240
Västmanland	48	72 %	15 %	0 %	10 %	206	235
Sörmland	50	70 %	9 %	0 %	15 %	217	230
Västerbottens län	64	64 %	10 %	6 %	11 %	297	216
Jönköpings län	76	71 %	15 %	0 %	12 %	365	208
Västernorrland	48	65 %	11 %	4 %	15 %	243	199
Norrbottnens län	69	52 %	21 %	14 %	5 %	359	193
V-Götaland	260	73 %	5 %	0 %	13 %	1 349	192
Skåne	166	79 %	4 %	1 %	10 %	872	191
Halland	45	60 %	6 %	1 %	9 %	242	185
Dalarna	66	57 %	20 %	0 %	13 %	405	164
Uppsala län	40	68 %	6 %	1 %	12 %	264	153
Gävleborg	46	66 %	16 %	0 %	10 %	304	152
Kalmar län	43	65 %	9 %	0 %	16 %	297	145
Kronoberg	31	72 %	11 %	0 %	12 %	231	135
Örebro län	48	64 %	7 %	0 %	13 %	394	121
Östergötland	71	66 %	22 %	0 %	8 %	586	120
Sverige	1 700	73 %	8 %	2 %	11 %	8 778	194

Kostnaden per sjukresa skiljer mellan landstingen, se tabell 5.9. Gotland har den högsta kostnaden per resa med 286 kr, medan landstinget i Östergötland har den lägsta kostnaden om 120 kr. Kostnaden i Sverige är 194 kr per resa.

Kostnaden för sjukresorna har ökat med 40 procent mellan åren 1993-2003, från drygt 1,2 miljarder kr till 1,7 miljarder kr, se tabell 5.10. Den största ökningen har skett från år 2000.

Tabell 5.11. Kostnad för sjukresor i Sverige år 1993–2003. I miljoner kr (mnkr) samt index 1993=100. Källa: SIKA:s bearbetning av uppgifter från Landstingsförbundet.

	Kostnad (mnkr)	Index
1993	1 213,0	100
1994	1 265,7	104
1996	1 240,0	102
1998	1 252,1	103
1999	1 300,7	107
2000	1 291,4	106
2001	1 448,2	119
2002	1 643,6	136
2003	1 700,0	140

Skolskjuts

Kommunerna har ansvar för att skolskjuts tillhandahålls i grundskolan. För elevresor i gymnasiet ansvarar kommunerna endast för elevernas kostnader, vad gäller dagliga resor till och från skolan.

Kommunernas sammanlagda kostnader för transporter av elever till och från grundskola, specialskola, särskola och gymnasieskola var år 2003 ungefär 2,5-3,5 miljarder kr, se tabell 5.11. Mer precist går inte att ange eftersom SCB:s undersökning om gymnasieskolan inte kan skilja mellan kostnader för transporter och inackorderingar. Den största kostnaden har kommunerna för grundskolan om drygt 2 miljarder kr.

Tabell 5.12. Kommunernas kostnader för skolskjutsar, år 2003 i tusental kronor. Källa: Skolverket.

Skolform	Skolskjutsar (tkr)	Inackordering (tkr)	Totalt (tkr)
Grundskola	2 038 194	..	2 038 194
Specialskola	34 403	..	34 403
Särskola	514 850	..	514 850
Gymnasieskola	..	..	951 875
Totalt	2 587 447	..	3 539 322

I dagsläget är det oklart om uppgifterna i tabell 5.11 inkluderar kommunernas kostnader för elever som reser i den allmänna kollektivtrafiken. Det kommer att utredas till kommande utgåvor av rapporten.

Turist- och chartertrafik

Uppgifter på detta område ingår inte i statistiksystemet för kollektivtrafik och samhällsbetalda resor eftersom verksamheten inte är samhällsfinansierad.

5.2 Intäkter

Nedan redovisas intäkter för den kollektivtrafik som är finansierad med offentliga medel. Eftersom de uppgifter som tidigare redovisats, t.ex. om antalet resor, också omfattar kommersiell trafik är uppgifter om trafik och intäkter inte fullt jämförbara.

På samhällsnivå finns dessutom inga monetära intäkter från kollektivtrafik och samhällsbetalda resor, undantaget de eventuella fall där trafikhuvudmännens aktiebolag lämnar aktieutdelning till ägaren, kommuner och landsting. Information om dessa förhållanden saknas emellertid idag. Därför gäller redogörelsen bara intäkter i trafikhuvudmännens (Thm) verksamhet.

Vidare gäller uppgifterna sådana intäkter som kommer Thm tillgodo. Om trafiken bekostas av Thm men utförs av ett privat företag så kan avtalen vara utformade så att hela eller delar av intäkterna från trafiken stannar hos den privata utföraren av trafiken. Det påverkar de nivåer som redovisas. Kommunerna kan också tillhandahålla huvudmannen infrastrukturen vilket egentligen är en finansiering, eller kan huvudmannen ha eget ansvar för att hålla infrastruktur. Omfattningen av detta är ännu inte klarlagt, men det påverkar de nivåer som redovisas.

Allmän trafik

I den allmänna kollektivtrafiken har lokal och regional trafik en offentlig huvudman som finansiär men utförs nästan alltid av ett privat företag. I interregional trafik sker trafiken huvudsakligen på kommersiell grund, men viss offentlig finansiering förekommer av olönsamma sträckor. Internationell trafik sker utan offentlig finansiering och redovisas därför inte.

Lokal och regional trafik

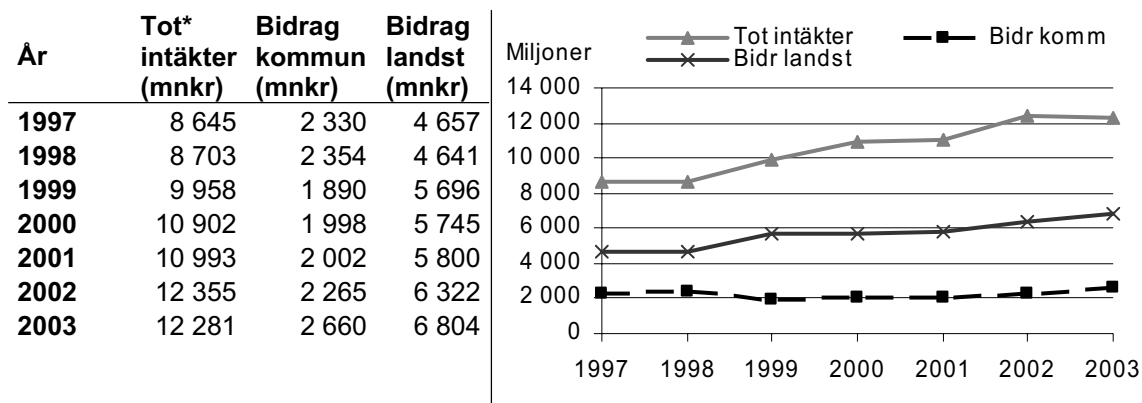
Trafikhuvudmännens intäkter från lokal och regional allmän kollektivtrafik har ökat varje år sedan 1997, se tabell 5.12. De totala intäkterna⁶ angett i 2003 års prisnivå har ökat med 42 procent jämfört med år 1997, från 8,6 miljarder kr till 12,3 miljarder år 2003.

Bidragen från landstingen ökade med 46 procent, från 4,7 miljarder kr år 1997 till 6,8 miljarder år 2003, medan bidragen från kommunerna först minskade från 2,3 miljarder år 1997 till 1,9 miljarder år 1999, för att sedan öka till 2,7 miljarder år 2003. Dvs en ökning med drygt 14 procent jämfört med år 1997.

Bidragen från staten var 279 miljoner kr år 2003. Det är en minskning från år 2002 med 60 miljoner kr eller nästan 20 procent. Jämfört med år 1997 är det emellertid en ökning med 5 procent.

⁶ Totala intäkter inkluderar även intäkter som inte kan hänföras till det utförda trafikarbetet, men innehåller inte driftsbidrag från kommuner och landsting, eller bidrag från t.ex. staten och EU.

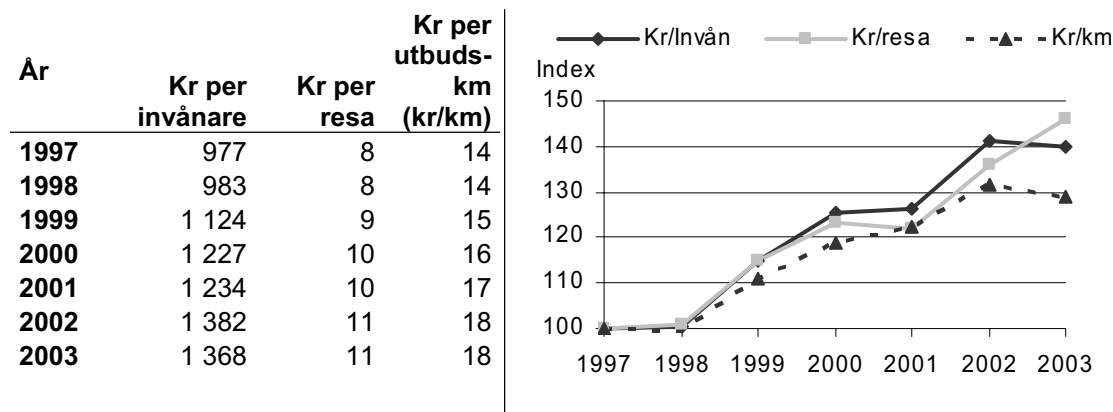
Tabell 5.13. Totala intäkter för trafikhuvudmän i verksamheten med lokal och regional kollektivtrafik, samt bidrag från kommuner och landsting. I miljoner kr (mnkr) och 2003 års priser enligt KPI, åren 1997–2003. Källa: SIKA/Transek AB/SLTF.



* Totala intäkter inkluderar även intäkter som inte kan hänföras till det utförda trafikarbetet, men innehåller inte driftsbidrag från kommuner och landsting, eller bidrag från t.ex. staten och EU.

Trafikhuvudmännens totala intäkter år 2003 har ökat också i relation till antalet invånare, antalet resor och antalet kilometer trafik som erbjuds allmänheten i tidtabeller, se tabell 5.13. Jämfört med år 1997 har intäkterna per invånare ökat med 40 procent, intäkterna per resa har ökat med 46 procent, och intäkter per kilometer erbjuden trafik har ökat med 29 procent.

Tabell 5.14. Totala intäkternas förändring per invånare, per resa, och per km i trafik erbjuden i tidtabell (utbudskm), år 1997–2003. Källa: SIKA/Transek AB/SLTF.



Trafikhuvudmännens intäkter fördelat per län varierar mellan länen, se tabell 5.14. För att Thm intäkter ska motsvara kostnaderna skjuter kommuner och/eller landsting till medel, i så kallade driftsbidrag. De totala driftsbidragen varierar mellan olika Thm. Om bidragen relateras till antalet invånare har Stockholms län de högsta bidragen med 2 144 kr per invånare, följt av Västra Götalands län och Gävleborgs län. De lägsta bidragen har Gotland med 346 kr per invånare.

Uppgifterna om trafikhuvudmännens intäkter i lokal och regional kollektivtrafik skiljer vad gäller definitioner och innehåll, t.ex. i vilken utsträckning nettoavtal tillämpas. Uppgifterna kan därför inte fullt ut jämföras mellan olika län.

Tabell 5.15. Trafikhuvudmännens intäkter och bidrag, samt bidrag per invånare, efter län, i tusental kronor år 2003.

Källa: SIKA/TranseK AB/SLTF.

Län	Trafik- intäkter (tkr)	Totala intäkter (tkr)	Totala driftsbidrag (tkr)	Totala driftsbidrag kr per inv
Stockholm	3 415 143	5 315 691	3 989 734	2 144
Västra Götaland	1 602 702	1 894 509	1 828 730	1 207
Gävleborg	169 440	190 619	316 706	1 143
Södermanland	118 910	142 164	232 334	894
Kalmar	81 700	83 810	204 157	869
Västernorrland	108 100	112 700	210 978	865
Uppsala	352 484	409 308	250 456	835
Jämtland	96 228	113 968	102 769	803
Östergötland	293 561	314 314	316 666	763
Jönköping	178 438	369 541	249 219	758
Dalarna	120 281	166 628	205 093	740
Norrbottnen	139 672	197 459	186 250	736
Örebro	129 324	269 869	197 900	722
Blekinge	33 915	157 864	103 301	689
Skåne	1 078 341	1 451 019	677 341	587
Halland	167 141	256 579	161 171	574
Västerbotten	141 801	166 530	137 187	536
Västmanland	109 190	121 367	111 975	431
Kronoberg	81 095	204 104	74 720	422
Gotland	19 367	19 367	20 071	346
Värmland	36 387	36 387	26 878	..
Sverige	8 677 015	12 280 744	9 742 430	1 085

Interregional- och Internationell trafik

Uppgifterna på detta område ingår inte i statistiksystemet för kollektivtrafik och samhällsbetalda resor.

Särskild trafik

I den särskilda kollektivtrafiken finns alltid en offentlig huvudman/finansiär. Men också i den särskilda trafiken finns privata bolag som utför trafiken vilket innebär att avtalskonstruktioner påverkar uppgifterna.

När det gäller sjukresor och skolskjutsar förekommer i egentlig mening inga intäkter. Verksamheten finansieras via anslag.

Färdtjänst

Uppgifter om intäkter i färdtjänst finns endast att tillgå vad gäller kommunernas uppgifter för färdtjänst och riksfärdtjänst sammantaget. Det är oklart hur stor del av riksfärdtjänsten som omfattas. Vissa kommuner har också lämnat över ansvaret till trafikhuvudmännen, varför uppgifter från dessa kommuner troligen saknas.

För att i någon mån komma tillrätta med bristerna i kvaliteten redovisas endast nettokostnaden för färdtjänst, dvs. kostnaden avräknad för intäkter. Se kapitlet om kostnader.

Turist- och chartertrafik

Uppgifter på detta område ingår inte i statistiksystemet för kollektivtrafik och samhällsbetalda resor efter som verksamheten inte är samhällsfinansierad.

6 Litteratur och källor

Färdtjänstnämnden Stockholm

Uppgifter från färdtjänstnämnden i Stockholm.

Landstingsförbundet

Sjukresor 2003/2004. PM från Landstingsförbundet.

SCB1

Uppgifter ur KPI, <www.scb.se>.

SCB2

Uppgifter ur Kommunundersökningen.

SCB3

Uppgifter ur Befolkningsstatistik, <www.scb.se>.

SIKA/Banverket

Bantrafik 2003. SIKA Statistik 2004:5, <www.sika-institute.se>.

SIKA/SCB

Utrikes och inrikes trafik med fartyg, 2003 helår. SSM 021:0404, <www.sika-institute.se>.

SIKA/Inregia AB

Färdtjänst och riksfärdtjänst 2003. SIKA Statistik 2004:3, <www.sika-institute.se>.

SIKA /Luftfartsverket

Luftfart 2003. SIKA Statistik 2004:1, <www.sika-institute.se>.

SIKA/Transekt AB/SLTF

Lokal och regional kollektivtrafik 2003. SIKA Statistik 2004:8, <www.sika-institute.se>.

Branschstatistik. SLTF (innan år 2004), <www.sltf.se>.

Skolverket

Barnomsorg, skola och vuxenutbildning i siffror. Skolverket rapport 234, <www.skolverket.se>.

Rikstrafiken

Rikstrafikens årsredovisning. <www.rikstrafiken.se>.

Luftfartsstyrelsen

Uppgifter från Luftfartsstyrelsen.

SIKA är en myndighet som arbetar inom transport- och kommunikationsområdet. Våra huvudsakliga uppgifter är att göra analyser, nulägesbeskrivningar och andra utredningar åt regeringen, att utveckla prognos- och planeringsmetoder och att ansvara för den officiella statistiken.

Utredningarna publiceras i serierna *SIKA Rapport* och *SIKA PM*. Statistiken publiceras i serien *SIKA Statistik*, i tidskriften *SIKA Kommunikationer* samt i årsboken *Transporter och kommunikationer*. Samtliga publikationer finns tillgängliga på SIKA:s webbplats www.sika-institute.se.



Statens institut för kommunikationsanalys
Box 17213, 104 62 Stockholm
Besöksadress: Maria Skolgata 83
Telefon 08-506 206 00
Fax 08-506 206 10
e-post sika@sika-institute.se
Internet: www.sika-institute.se

