

Lokal och regional kollektivtrafik 2004



En sammanställning av resor, produktion, intäkter, kostnader och bidrag inom lokal och regional allmän kollektivtrafik

Lokal och regional kollektivtrafik 2004

En sammanställning av resor, produktion, intäkter, kostnader och bidrag inom lokal och regional allmän kollektivtrafik

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

Hittills under 2006 har följande rapporter i serien *SIKA Statistik* publicerats:

- 2006:1 Utrikes och inrikes trafik med fartyg, tredje kvartalet 2005
- 2006:2 Fordon enligt vägtrafikregistret, fjärde kvartalet och hela året 2005
- 2006:3 Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, tredje kvartalet 2005
- 2006:4 Fordon i län och kommun vid årsskiftet 2005/2006
- 2006:5 Fordon vid årsskiftet 2005/2006
- 2006:6 Utrikes och inrikes trafik med fartyg, fjärde kvartalet 2005
- 2006:7 Fordon enligt vägtrafikregistret, första kvartalet 2006
- 2006:8 Lokal och regional kollektivtrafik 2004

Ansvarig utgivare: Lennart Thörn
ISSN 1404-854X
ISSN 1653-1817

För information kontakta:

Statistikansvarig myndighet: Statens institut för kommunikationsanalys, SIKA
Telefon: 08-506 206 00, fax: 08-506 206 10
E-post: sika@sika-institute.se
Webbadress: www.sika-institute.se
Producent: Transek

Förord

Rapporten om lokal och regional kollektivtrafik utges för andra året i SIKAs regi. Tidigare har statistiken givits ut av Svenska lokaltrafikföreningen (SLTF).

Underlaget för statistiken utgörs direkt eller indirekt av uppgifter från trafikhuvudmän och primärkommunala trafikhuvudmän om den verksamhet de bedriver uttryckt i antal resor, utbudskilometer och personkilometer samt intäkter, kostnader och bidrag totalt, för respektive län samt för olika trafikslag.

Uppgifterna har granskats avseende nivå. Dessutom har det i viss mån gjorts bedömningar av uppgifternas inbördes konsistens såväl mot de övriga uppgifter en trafikhuvudman lämnat som mot uppgifter från andra trafikhuvudmän. Det senare har inneburit att statistikens offentlighöörande försenats.

Läsarna av statistiken uppmärksammas på att uppgifterna i många fall inte är jämförbara mellan länen på grund av att metoder och definitioner skiljer. SIKAs och trafikhuvudmännen undersöker för närvarande möjligheterna att förbättra statistikens jämförbarhet.

Rapporten har utformats av Transek AB på uppdrag av SIKAs. Projektledare vid Transek AB har varit Isak Jarlebring, och vid SIKAs Mats Sonefors.

Stockholm, april 2006

Lennart Thörn
Statistikchef, SIKAs

Innehåll

FÖRORD	3
1 SAMMANFATTNING	5
2 INLEDNING	6
2.1 Definitioner	6
2.2 Avgränsningar	8
2.3 Aktörer.....	8
2.4 Sekretess	8
3 DATAINSAMLING OCH STATISTIKENS KVALITET	10
3.1 Statistikens kvalitet.....	10
3.2 Insamlade organisationer	10
3.3 Uppgiftslämnare	11
3.4 Insamlingshistorik	11
3.5 Bortfall.....	12
3.6 Kvalitetsgranskning.....	12
4 RESANDE	14
5 UTBUD	17
5.1 Ekonomi	19
5.2 Kostnader, intäkter och bidrag	19
5.3 Täckningsgrad	21
5.4 Driftsbidragens fördelning	22
5.5 Kostnader och intäkter per resa	23
5.6 Kostnader och intäkter per innevånare	27
6 FÖRÄNDRINGAR JÄMFÖRT MED 2003	29
BILAGA 1- DEFINITIONER	32
BILAGA 2-TABELLER	34
BILAGA 3-ENKÄT	44

1 Sammanfattning

Detta är sammanställningen av statistik för den lokala och regionala allmänna kollektivtrafiken i Sverige under 2004. Årets rapport är den andra rapporten utgiven av SIKA som from 2003 har tagit över ansvaret för insamlandet från SLTF. Statistiken är insamlad av Transek AB och Banverket.

Under 2004 har resandet med den lokala och regionala allmänna kollektivtrafiken ökat med 0,3 procent. Samtidigt har den producerade mängden trafik, trafikutbudet, minskat något.

Kollektivtrafikens ekonomi har stärkts under året. Kostnaderna för hela riket har ökat från ca 21,7 miljarder kronor till 22,3 miljarder kronor. Samtidigt har intäkterna ökat med 0,8 miljarder kronor. Den stärkta ekonomin har minskat behovet av driftsbidrag från kommuner, landsting och staten. Den s.k. självfinansieringsgraden, andelen av kostnaderna som täcks av intäkter, har stigit från 56 procent till 58 procent.

2 Inledning

2.1 Definitioner

Kollektivtrafikens definition och indelning

Kollektivtrafik definieras i SIKA Statistik 2005:2¹ (härefter kallad "SIKA Statistik") som:

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

Definitionen omfattar samtliga former av samhällsbetalda resor oavsett trafikeringsform. Definitionen bygger alltså på att förutsättningarna för resan, den kollektiva nyttigheten, är givna och kända i förväg. Den ska också erbjudas den resande regelbundet genom köp av biljett, avgift, via en föreskriven rättighet eller erbjuden förmån.

¹ SIKA Statistik 2005:2, "Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor 2003"

I "SIKA Statistik" delas sedan kollektivtrafiken efter typ av trafik och trafikeringsområde. I Figur 1 återskapas illustrationen från "SIKA Statistik" som visar uppdelningen.

Figur 1 Funktionell indelning av kollektivtrafiken utifrån typ av trafik, trafikeringsområde, och förekomst av utbud.

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

Det är alltså den kollektivtrafik som syns i den markerade rutan som denna rapport redovisar statistik för. Allmän kollektivtrafik definieras enligt "SIKA Statistik" som:

Allmän kollektivtrafik erbjuds allmänheten exempelvis via tidtabeller och annan information. Trafiken kan vara linjelagd, ha anropsstyrda linjeavvikelser och/eller avgångar eller vara helt anropsstyrd.

Lokal och regional trafik avser kollektivtrafik som huvudsakligen sker inom ett län. Ansvar för sådan trafik ligger på en så kallad länstrafikansvarig, normalt kommuner och landsting.

För en närmare beskrivning av övriga fält i matrisen hänvisas till "SIKA Statistik".

Trafikansvaret

Ansvar för kollektivtrafiken regleras enligt Lag om ansvar för viss kollektiv persontrafik, SFS 1997:734.

Länstrafikansvarig

Kommuner och landsting är gemensamt ansvariga för länets lokala och regionala linjetrafik.

Trafikhuvudman

De länstrafikansvarigas uppgifter ska skötas av en trafik huvudman.

Trafikoperatörer

Trafikhuvudmännen upphandlar vanligen den faktiska trafikeringen av kollektivtrafiken i offentliga upphandlingar. Utförarna av trafikeringen kallas fortsättningsvis trafikoperatörer eller operatörer.

2.2 Avgränsningar

Som nämnts tidigare avhandlar den här rapporten lokal och regional allmän kollektivtrafik. Det motsvaras av det markerade fältet i Figur 1.

I en del län samordnas vissa delar av den särskilda kollektivtrafiken (skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor) med linjetrafiken. Exempelvis kan busslinjer schemaläggas så att skolbarn kan ta ordinarie linjetrafikbuss till skolan. I dessa fall är det inte alltid möjligt att skilja ut den allmänna kollektivtrafiken från den särskilda kollektivtrafiken.

För att underlätta läsbarheten i den här rapporten kommer fortsättningsvis den lokala och regionala allmänna kollektivtrafiken att kallas kollektivtrafiken.

2.3 Aktörer

Staten reglerar kollektivtrafiken genom lagstiftning. De statliga myndigheterna, trafikverken och Rikstrafiken, arbetar för att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för hela landet. *Rikstrafiken* stöder kollektivtrafiken genom sina två huvuduppgifter: upphandling av trafik (flyg, tåg, båt, buss) och utveckling och samordning av kollektiv persontrafik i hela landet. *Trafikverkens* (Banverket, Vägverket, Luftfartsverket, Sjöfartsverket) stöd är mer indirekt främst i form av deras sektorsansvar.

SIKA, Statens institut för kommunikationsanalys har haft huvudansvaret för insamlingen av föreliggande statistik sedan 2003. Innan 2003 var det *SLTF*, Svenska lokaltrafikföreningen, som ansvarade för och samlade in statistiken.

Insamlandet av statistiken har på uppdrag av *SIKA* gjorts av två utförare, *Transek AB* och *Banverket*.

Uppgiftslämnare har varit *trafikhuvudmännen* och i viss mån *trafikoperatörer*.

2.4 Sekretess

Alla trafik- och ekonomiuppgifter i föreliggande undersökning har samlats in länsvis uppdelat på färdmedel. I de tabeller som redovisas presenteras dock antingen uppgifter summerade för alla färdmedel per län eller uppgifter uppdelade på färdmedel summerade över alla län till riksnivå.

Anledningen till att statistiken inte presenteras så finfördelat som den har samlats in är affärssekretess för de oftast privata operatörer som är utförare av kollektivtrafiken. Ofta finns endast en operatör för ett färdmedel i ett län vilket gör att en redovisning av kostnader och intäkter blir lätt identifierbara som uppgifter för just en specifik operatör.

3 Datainsamling och statistikens kvalitet

3.1 Statistikens kvalitet

Statistiken för 2004 års lokala och regionala allmänna kollektivtrafik samlades in under 2005 av Transek och Banverket. Under insamlingen av statistiken för 2004 har ett antal förändringar gjorts som lett till en markant höjning av kvalitén på den presenterade statistiken.

De främsta förändringarna/förbättringarna har varit:

- En automatiserad jämförande granskning av lämnade uppgifter gentemot uppgifter lämnade 2003. Granskningen utfördes av uppgiftslämnarna själva.
- Ytterligare nivågranskningar mot 2003 års uppgifter har gjorts.
- Utbudsuppgifter för alla färdmedel har kunnat samlas in (för 2003 gick inte utbud att samla in för tåg, spårväg och tunnelbana)
- Förklaringar till stora skillnader mot 2003 års uppgifter har eftersökts i samarbete med uppgiftslämnarna.

Underlaget för statistiken utgörs av uppgifter från trafikhuvudmän och primärkommunala trafikhuvudmän i samtliga län samt Banverket. Respektive uppgiftslämnare svarar för uppgifternas riktighet. Uppgifterna har granskats avseende kvalitet av Transek AB och Banverket.

Läsarna av statistiken uppmärksammas på att uppgifterna i många fall inte är jämförbara mellan länen på grund av avsaknad av jämförande kvalitetskontroll mellan olika huvudmän. Statistiken är inte lämpad för jämförelser, av typen benchmarking, mellan länen. Däremot kan statistiken användas till att se på t ex trender eller regionala skillnader.

3.2 Insamlade organisationer

Insamlingen av statistiken har gjorts av Transek AB och av Banverket. Transek har haft huvudansvaret för framställandet av föreliggande rapport. Transek har också haft huvudansvaret för insamlandet av trafikuppgifter (resor, utbud, personkilometer) för buss och båt samt för ekonomiska uppgifter (kostnader, intäkter, bidrag) för alla färdmedel. Banverket, som har ansvaret för produktionen av den officiella statistiken för trafik på spår, har samlat in trafikuppgifter för tåg, tunnelbana och spårväg till föreliggande undersökning.

Transek har samlat in uppgifter från de 26 trafikhuvudmännen, bestående av 21 länsövergripande trafikhuvudmän, 4 primärkommunala trafikhuvudmän² och Waxholms Ångfartyg AB. Banverkets uppgifter har företrädesvis samlats in från länstrafikhuvudmännen men även till viss del från trafikoperatörerna i respektive län.

3.3 Uppgiftslämnare

Uppdelningen mellan Banverket och Transek som insamlare av statistiken har en särskild förklaring. Före 2003 var SLTF både ansvarig för och insamlare av statistiken. Statistiken samlades då in från länstrafikhuvudmän och primärkommunala huvudmän enbart. Samtidigt har Banverket ett övergripande ansvar för att samla in den offentliga statistiken kring tåg, tunnelbana och spårväg. Det gjorde att delvis samma statistik (för t.ex. resor med tåg) samlades in i två olika undersökningar.

När SIKA vid starten för insamlingen för 2003 tog över ansvaret för kollektivtrafikstatistiken bedömdes det vara värdefullt att göra statistiken otvetydig. Fördelen med att använda sig av Banverkets statistik där detta är möjligt är att kollektivtrafikstatistiken stämmer överens med annan statistik. Nackdelen är att man ofrånkomligen får ett brott i tidsserien för kollektivtrafikstatistiken.

Från och med statistiken för 2003 har alltså Banverket samlat in den del av statistiken som tidigare samlades in dubbelt (av både SLTF och Banverket) medan Transek har ansvarat för resterande statistikinsamling och sammanställande av rapporten.

För den del av statistiken som Transek ansvarar för har samma kontaktpersoner hos läns- och primärkommunala huvudmän använts som i SLTFs tidigare sammanställningar. Banverket har vänt sig till egna upparbetade kontakter hos huvudmän och operatörer.

3.4 Insamlingshistorik

För den del av undersökningen som har genomförts av Transek AB har insamlingsförfarandet denna gång skett enligt följande:

22/4 Enkäter och missiv sändes ut via e-post
19/5 Det datum som var satt som sista inlämningsdatum för huvudmännen
23/5 De som ännu inte inkommit med svar påmindes via e-post
25/5 De sista uppgifterna inkom

Motsvarande historik för Banverket:

27/5 formulär till 18 Länstrafikhuvudmän rörande järnvägstrafik sändes ut.
27/5 formulär sändes ut till tre Länstrafikhuvudmän rörande spårväg och tunnelbana.

² Luleå, Karlstad, Lund och Umeå

17/6 Sista svarsdatum (till detta datum inkom fyra svar rörande järnväg och alla svar rörande spårväg och tunnelbana.)

5/9 Det sista svaret inkom

Därefter har efterbearbetningar gjorts av Banverket och Transek.

3.5 Bortfall

I den del av statistiken som Transek samlade in var det endast en av de 26 uppgiftslämnarna som inte inkom med uppgifter (Umeå Lokaltrafik AB). Anledningen till det bortfallet meddelades vara resursbrist i samband med en omorganisation. För Umeå har uppgifter imputerats från 2002 för att få jämförbarhet på riksnivå.

Av de 22 delområden som berör järnvägstrafik har uppgifter för 6 områden inte inkommit. Även från de områden där statistik inkommit förekommer en del bortfall i utbudsstatistiken för järnvägstrafiken. Totalt 7 uppgiftslämnare har inte rapporterat fullständigt utbud i egna tågssystem³. Totalt 13 uppgiftslämnare har inte rapporterat fullständigt utbud i annans tågssystem. Inget bortfall förekommer i uppgifter rörande spårväg och tunnelbana.

För de sex delområden som berör järnvägstrafik har alternativa uppgifter använts i statistiken för resandeantal och personkilometer. De uppgifter som använts har hämtats från underlaget till den officiella statistiken, alternativt 2003 års värden.

3.6 Kvalitetsgranskning

Liksom för 2003 års undersökning har de inkomna enkätsvaren granskats av Transek och Banverket.

Huvudsakligen har de inrapporterade uppgifterna jämförts med tidigare års uppgifter. Jämförelsen har gjorts för att se om det har skett några drastiska förändringar. Sådana förändringar kan vara ett resultat av faktiska skillnader i trafikering eller ekonomi eller så kan de vara en indikering på att något fel har uppstått i inrapporteringen av statistiken. För trafikuppgifterna för trafik på spår har även omvärldsjämförelser och rimlighetsbedömningar gjorts mot annan officiell statistik (energianvändning, tågvikter, vagnvikter, axelantal, sittplatser per vagn, ståltransporter etc.).

Utöver de tidigare utförda kontrollerna har kvalitetsgranskningen av inkomna uppgifter utökats för 2004. De uppgiftslämnare som rapporterade till Transek fick nämligen i årets enkät ett inprogrammerat makro som automatiskt kontrollerade inrapporterade uppgifter mot föregående års uppgifter och i förekommande fall uppmanade uppgiftslämnaren att försöka förklara stora förändringar. Att uppgiftslämnarna direkt fick en fråga om avvikelser vid ifyllandet av enkäten

³ Länstrafikhuvudmän kan ha egna tågssystem som trafikerar länet och/eller köpa sittplatser i andra tågssystem som trafikerar interregionala linjer med delar som går igenom länet.

ökade andelen som kunde svara på vad förändringen berodde på alternativt kunde rätta uppkomna fel.

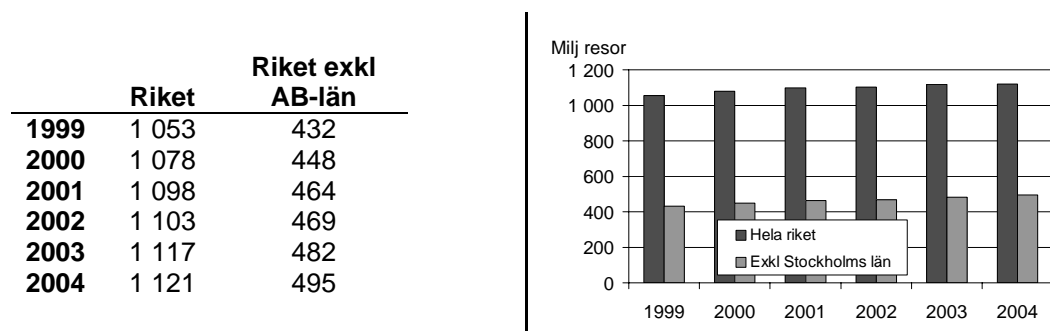
I kapitel 6 redovisas orsaken till de större avvikelser jämfört med 2003 som finns i 2004 års material. Denna jämförelse har varit enklare att genomföra i år än tidigare. Orsaken är att enkäten till uppgiftslämnarna förändrades något mellan 2002 och 2003. I enkäten för 2002 efterfrågades inga ekonomiuppgifter uppdelade på färdmedel utan uppgiftslämnarna uppgav endast totala nivåer av intäkter, kostnader och bidrag. För 2003 efterfrågades ekonomiuppgifter uppdelade på de färdmedel som trafikerade kollektivtrafiken. Den här skillnaden gjorde det svårt att granska de enskilda posterna för 2003 mot motsvarande uppgifter för 2002. För 2004 var däremot formatet på de inlämnade uppgifterna detsamma som för året innan och kvalitetsgranskningen kunde göras grundligare.

4 Resande

Antalet resor med kollektivtrafik i Sverige år 2004 uppgick till totalt 1 121 miljoner resor. Det är en ökning med 0,3 procent jämfört med de 1 117 miljoner resor som gjordes 2003. Antalet resor i riket exklusive Stockholms län var 495 miljoner. Jämfört med de 482 miljoner resor som gjordes i riket exklusive Stockholms län under 2003 har resandet ökat med 2,6 procent.

I Figur 2 visas det totala resandet med kollektivtrafik i Sverige inklusive och exklusive Stockholms län under perioden 1999 till 2004.

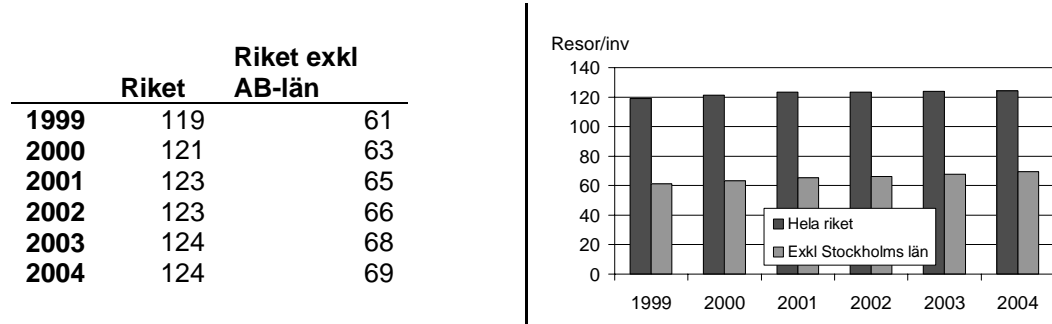
Figur 2 Antalet resor med lokal och regional allmän kollektivtrafik i Sverige inkl. och exkl. Stockholms län, i miljoner år 1999-2004



Det totala resandet har ökat konstant år från år under sexårsperioden både i riket som helhet och i riket exklusive Stockholms län. Under perioden ökade resandet totalt i hela riket med 6 procent. Resandeökningen var under samma period 14 procent i riket exklusive Stockholms län.

Samtidigt som resandet har ökat så har också antalet innevånare i Sverige ökat. En del av resandeökningen skulle alltså kunna förklaras med att vi blir fler som reser. För att se om det finns en ökning av resande med kollektivtrafik som inte beror på den ökade folkmängden kan man titta på antalet resor per innevånare. Det görs i Figur 3.

Figur 3 Antal kollektivtrafikresor per innevånare i Sverige inkl. och exkl. Stockholms län

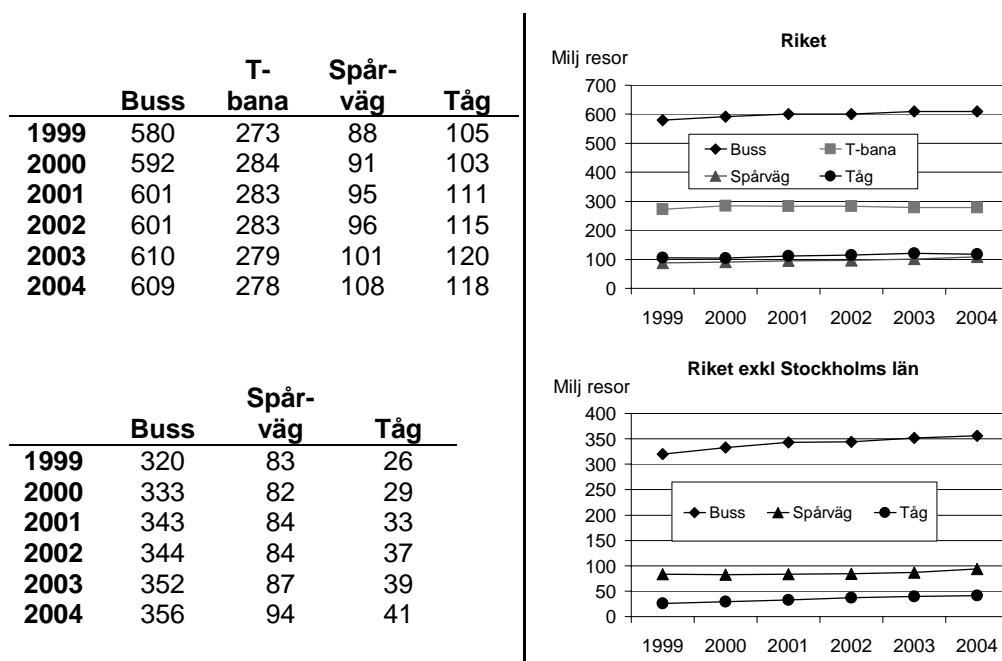


Antalet resor per innevånare var under 2004 124 respektive 69 för riket inkl. och exkl. Stockholms län. Det motsvarar en ökning med 0,3 procent respektive 2,4 procent jämfört med år 2003. Även resandet per innevånare har ökat varje år sedan 1999. För hela perioden är den totala ökningen av resor per innevånare 4,6 procent respektive 13,2 procent för riket inkl. respektive exkl. Stockholms län. Den ökande befolkningen förklarar alltså en del av resandeökningen med kollektivtrafiken, men långt ifrån allt.

Antalet resor med kollektivtrafik i riket som helhet ökade endast med spårväg mellan år 2003 och 2004, medan resorna med buss, tunnelbana och tåg minskade. Däremot ökade resorna med buss, spårväg och tåg i riket exkl. Stockholms län.

I Figur 4 presenteras tidsserier för det totala antalet resor per färdmedel i riket inkl. och exkl. Stockholms län.

Figur 4 Antal kollektivtrafikresor per färdmedel för riket inkl. och exkl. Stockholms län i miljoner år 1999-2004



För hela perioden 1999-2004 ökar resandet med alla färdmedel, både inkl. och exkl. Stockholms län. Störst ökning för riket som helhet uppvisar spårväg (22 %), följt av tåg (12 %), buss (5 %) och tunnelbana (2 %). I riket exkl. Stockholms län är ordningen något annorlunda med störst ökning för tåg (60 %), följt av spårväg (13 %) och buss (11 %)⁴.

⁴ Det bör inläggas en brasklapp för de stora ökningarna för tåg och spårväg. Tåg och spårväg har insamlats av två olika organisationer (SLTF och Banverket) från olika uppgiftslämnare vilket gör att dessa tidsserier kan tänkas ha större variationer på grund av detta än vad buss har.

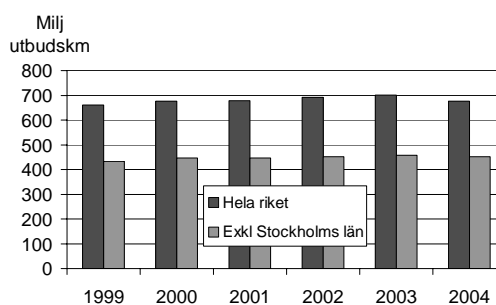
5 Utbud

Antalet utbudskilometer för riket som helhet var 676 miljoner under 2004. För riket exkl. Stockholms län producerades 452 utbudskilometer samma år. Antalet utbudskilometer minskade från 2003 till 2004 med 3 procent respektive 1 procent för riket inkl. och exkl. Stockholms län.

För hela perioden 1999-2004 ökade antalet utbudskilometer för riket både inkl. och exkl. Stockholms län med 2 procent respektive 5 procent. Tidsserier över producerade antal utbudskilometer presenteras i Figur 5.

Figur 5 Totalt antal (miljoner) utbudskilometer i riket inkl. och exkl. Stockholms län

	Riket	Riket exkl. AB
1999	661	432
2000	676	447
2001	679	447
2002	692	453
2003	700	457
2004	676	452



Det finns ett brott i tidsserien för utbud mellan år 2002 och 2003. Fram till och med 2002 samlades all statistik in av SLTF. År 2003 delades ansvaret för insamlandet upp så att Banverket tog ansvaret för att samla in trafikuppgifter (resor, personkilometer och utbud) för tåg, spårväg och tunnelbana. Trafikuppgifterna för buss och båt tillsammans med alla ekonomi uppgifter samlades in av Transek AB.

I 2003 års insamling lyckades inte de uppgiftslämnare som Banverket kontaktade ge siffror för utbud. Uppgifterna för riket ovan i Figur 5 i stapeln för 2003 innehåller därför 2003 års uppgifter för buss och fartyg, medan utbudet för tåg, tunnelbana och spårväg imputerats från år 2002.

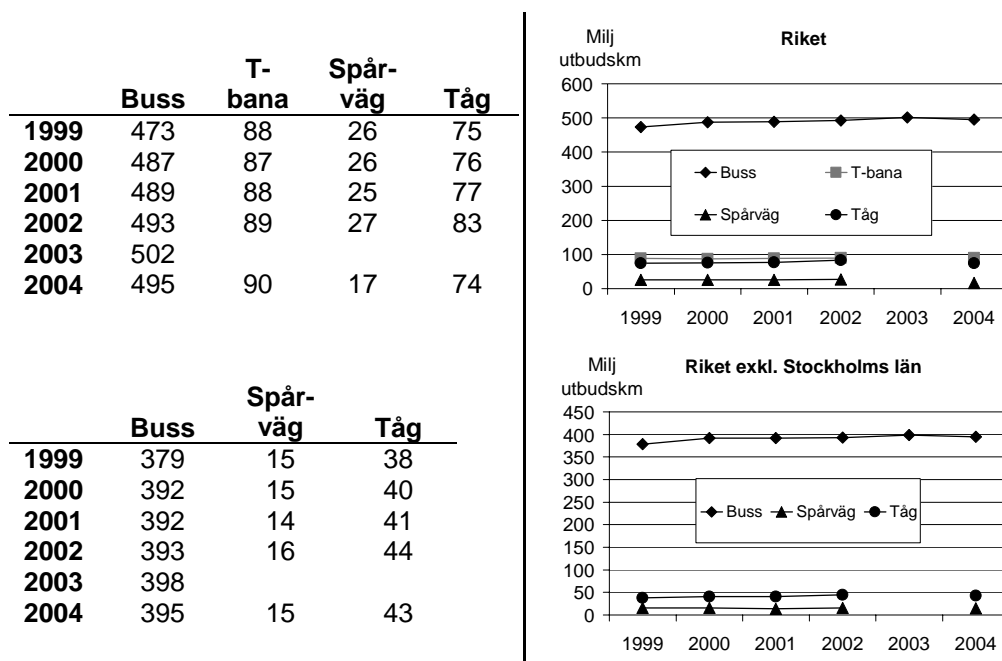
För 2004 har utbud för alla färdmedel inhämtats⁵.

Skillnader i nivåer mellan de tre åren 2002, 2003 och 2004 kan alltså ha många olika orsaker. Exempelvis bytet av insamlande organisation, att Banverket inte samlat in från samma uppgiftslämnare som SLTF gjorde, bortfall och givetvis reella förändringar i det producerade utbudet.

⁵ med undantag för tågutbudsuppgifter för följande län: Södermanland, Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Skåne, Värmland, Örebro, Västmanland, Dalarna, Gävleborg, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten. För dessa län har 2002 års uppgifter imputerats.

I Figur 6 presenteras det producerade utbudet per färdmedel. Eftersom uppgifter för tåg, spårväg och tunnelbana saknades för 2003 har dessa punkter utelämnats.

Figur 6 Antal (miljoner) utbudskilometer per färdmedel i riket inkl. och exkl. Stockholms län i miljoner år 1999-2004



För riket som helhet har bussutbudet minskat med 1 procent sedan 2003. Jämfört med 2002 har tunnelbaneutbudet ökat med 1 procent. Tåg visar en 11 procents minskning i utbud jämfört med 2002 och spårväg har en minskning på hela 36 procent.

Utbudet i riket för hela perioden 1999-2004 har ökat för buss (5 %) och tunnelbana (2 %), minskat för spårväg (33 %) och varit relativt oförändrat för tåg (-0,2 %).

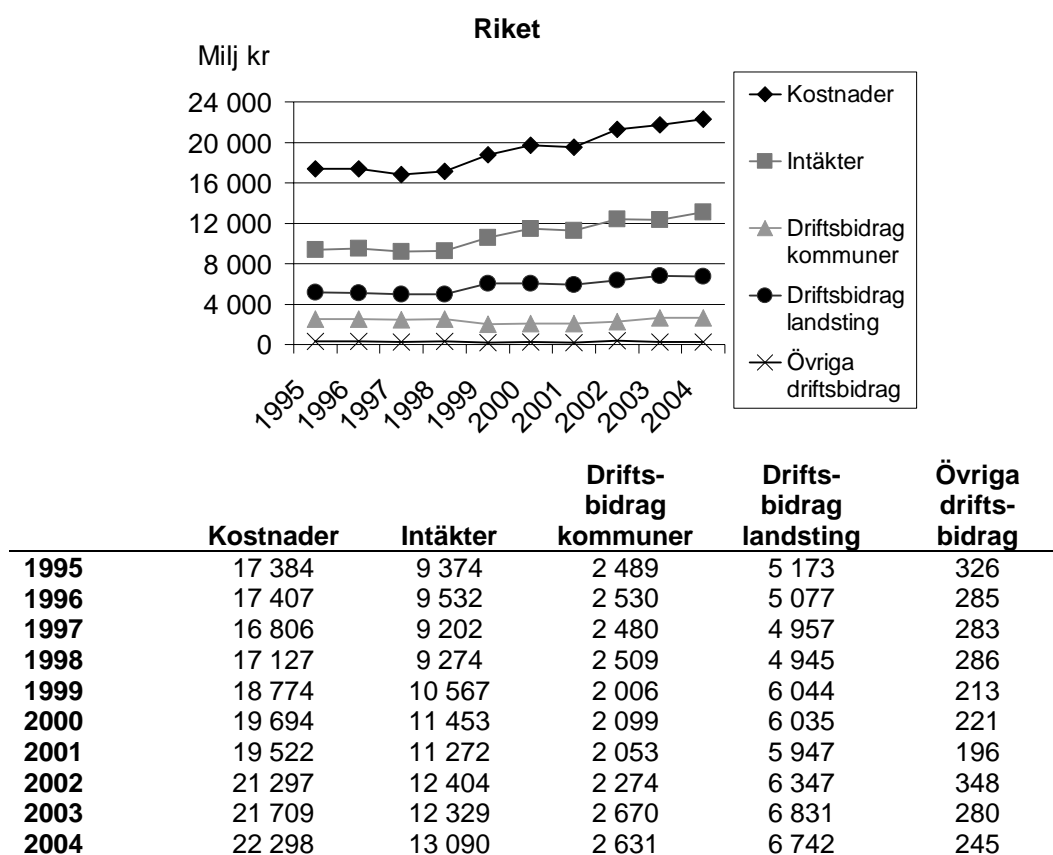
I riket exklusive Stockholms län är bussutbudet nästintill oförändrat sedan 2003 (+ 0,4 procent). Jämfört med 2002 har utbudet för spårväg och tåg minskat med 6 procent respektive 3 procent. Under hela sexårsperioden har buss och tågutbudet ökat med 4 procent respektive 12 procent, medan spårvägens utbud har minskat med 5 procent.

5.1 Ekonomi

5.2 Kostnader, intäkter och bidrag

För riket som helhet har kollektivtrafikens ekonomi stärkts under 2004. Kostnaderna har gått upp, men intäkterna har gått upp mer och driftsbidragen från kommuner, landsting och övriga aktörer har kunnat minskas. I Figur 7 och Figur 8 visas kostnader, intäkter och driftsbidrag för 10-årsperioden 1995-2004 i riket och i riket exklusive Stockholms län.

Figur 7 Ekonomiska nyckeltals utveckling sedan 1995. Kostnader och intäkter samt bidrag uppdelade på: driftsbidrag kommuner, driftsbidrag landsting och övriga driftsbidrag. Riket i miljoner kr.

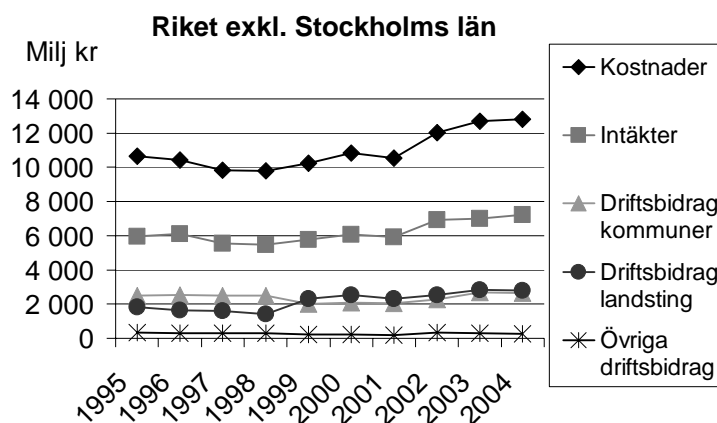


Av tabellen för hela riket framgår att kostnaderna har ökat med 3 procent sedan 2003 och intäkterna med 6 procent. Bidragen har minskat från kommuner (- 1 %) och landsting (- 1 %). Övriga driftsbidrag visar på den största minskningen med hela 12 procent.

Sedan 1995 har kostnaderna stigit med 28 procent och intäkterna har stigit med 40 procent. Bidragen från kommuner och landsting har stigit med 6 procent respektive 30 procent, medan övriga driftsbidrag under perioden har sjunkit med 25 procent. I kronor och ören har kostnaderna ökat med knappa 5 miljarder kronor

medan driftsbidragen endast har ökat med 1,6 miljarder. Kollektivtrafiken har alltså blivit tvungen att öka intäkterna för att kompensera för det faktumet att kostnaderna ökat med mer än bidragen. Intäkterna har under perioden ökat med 3,7 miljarder kronor.

Figur 8 Ekonomiska nyckeltals utveckling sedan 1995. Kostnader och intäkter samt bidrag uppdelade på: driftsbidrag kommuner, driftsbidrag landsting och övriga driftsbidrag. Riket exklusive Stockholms län, i miljoner kr



	Kostnader	Intäkter	Drifts- bidrag kommuner	Drifts- bidrag landsting	Övriga drifts- bidrag
1995	10 636	5 975	2 489	1 823	326
1996	10 443	6 096	2 530	1 647	285
1997	9 820	5 562	2 478	1 612	283
1998	9 792	5 471	2 509	1 402	286
1999	10 247	5 764	2 006	2 319	213
2000	10 831	6 075	2 099	2 550	221
2001	10 538	5 934	2 053	2 303	196
2002	12 028	6 939	2 274	2 550	348
2003	12 698	6 993	2 670	2 825	280
2004	12 823	7 230	2 631	2 788	245

Ekonomi har stärkts även för riket exkl. Stockholms län. Av tabellen framgår att intäkterna har ökat med 238 miljoner kronor (3 %) medan kostnaderna har ökat med 125 miljoner kronor (3 %). Bidragen har minskat från kommuner (- 1 %) och landsting (- 1 %). Övriga driftsbidrag visar på den största minskningen med hela 12 procent.

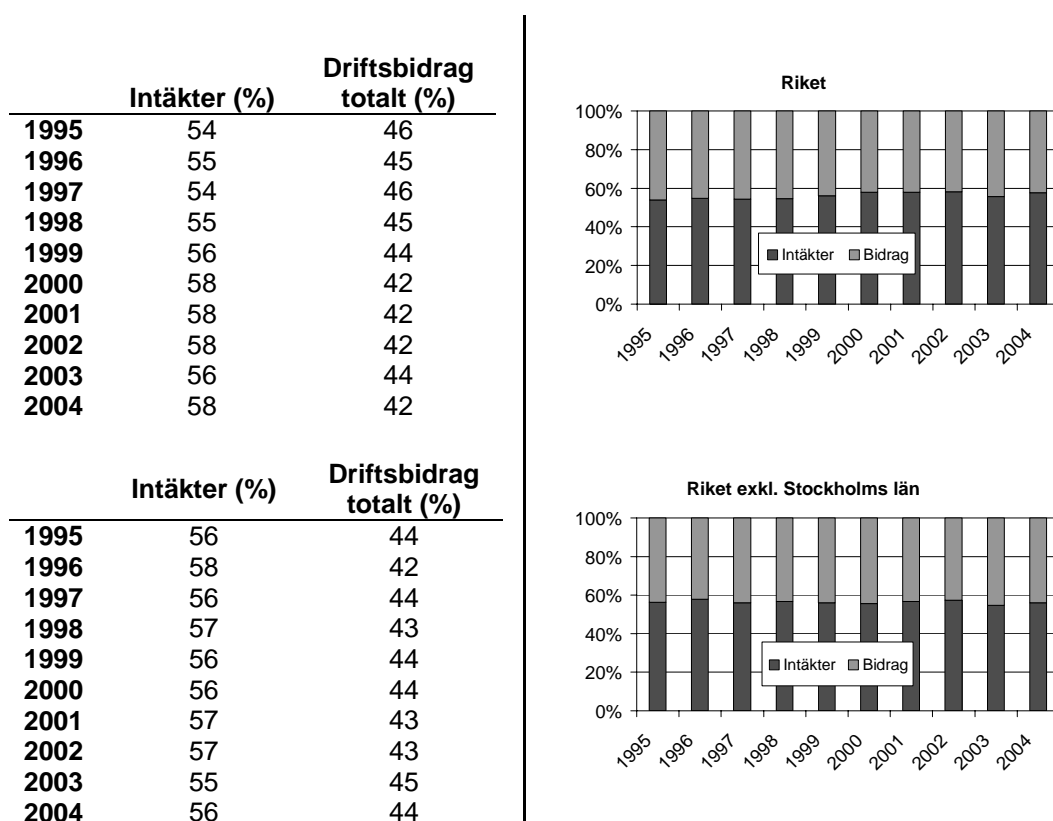
Sedan 1995 har kostnader och intäkter för riket exkl. Stockholms län ökat med 2,2 respektive 1,3 miljarder kronor. Kommunernas driftbidrag har ökat med 100 miljoner kronor, landstingens driftbidrag har ökat med 1 miljard kronor och övriga driftsbidrag har minskat med 80 miljoner kronor.

5.3 Täckningsgrad

Andelen av kollektivtrafikens kostnader som täcks av intäkter, den så kallade självfinansieringsgraden, för riket som helhet och riket exklusive Stockholms län illustreras i Figur 9. Täckningsgraden har under de senaste 10 åren konstant legat mellan 55 procent och 59 procent för riket inklusive och exklusive Stockholms län.

Sedan 2003 har kollektivtrafikens ekonomi i riket stärkts, täckningsgraden har gått från 56 procent 2003 till 58 procent 2004. Under tioårsperioden sedan 1995 har täckningsgraden legat på 54 procent - 56 procent under åren 1995 till 1999. Under 2000-talet har täckningsgraden konstant legat på 58 procent med undantag för år 2003.

Figur 9 Fördelning mellan intäkter och bidrag i täckningen av kollektivtrafikens kostnader för riket inkl. och exkl. Stockholms län

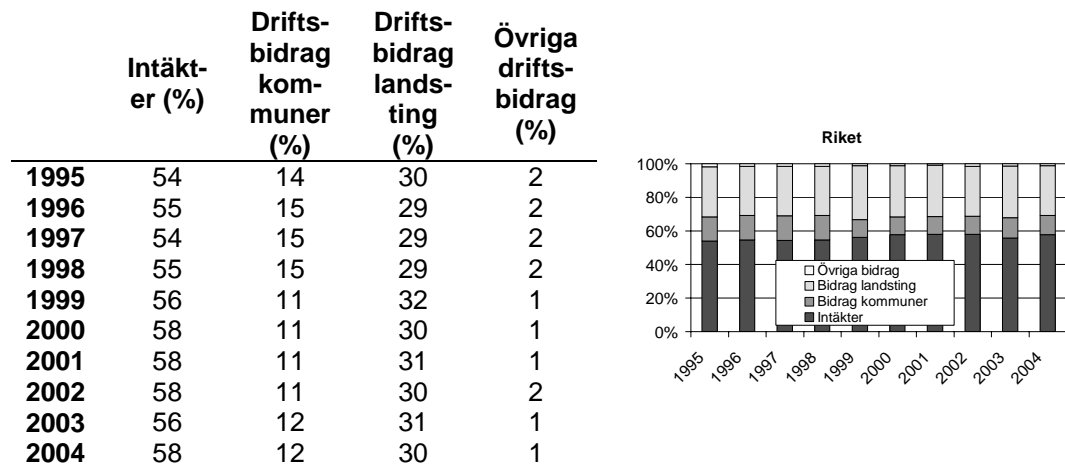


För riket exklusive Stockholms län gick täckningsgraden upp från 55 procent till 56 procent mellan 2003 och 2004. Sett över tioårsperioden från 1995 så syns inte det tydliga skiftet mellan 1900-tal och 2000-tal som riket inklusive Stockholms län uppvisade. Det år med högst täckningsgrad är 1996 (58 %) och det år som har haft lägst täckningsgrad är 2003 (55 %).

5.4 Driftsbidragens fördelning

I Figur 10 presenteras fördelningen av bidrag från kommuner, landsting och övriga uttryckt i procent av kostnaderna.

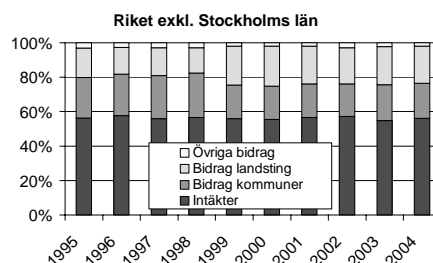
Figur 10 Fördelning mellan intäkter och bidrag i täckningen av kollektivtrafikens kostnader för riket. Bidragen är uppdelade på bidrag från kommuner, landsting och övriga bidrag



För riket är fördelningen något förändrad sedan 2003 med 58 procent intäkter, 12 procent kommunala driftsbidrag, 30 procent driftsbidrag från landstingen och 1 procent i övriga driftsbidrag. För 2003 var andelarna 56 procent, 12 procent, 31 procent och 1 procent. Under tioårsperioden från 1995 har bidragen från landstingen varit i samma storleksordning hela tiden (kring 30 procent) medan det skett ett skift mellan 1998 och 1999 då de kommunala bidragens andel av kostnadstäckningen sjönk från ca 14-15 procent till ca 11-12 procent.

Figur 11 Fördelning mellan intäkter och bidrag i täckningen av kollektivtrafikens kostnader för riket exkl. Stockholms län. Bidragen är uppdelade på bidrag från kommuner, landsting och övriga bidrag

	Intäkter (%)	Driftsbidrag kommuner (%)	Driftsbidrag landsting (%)	Övriga driftsbidrag (%)
1995	56	23	17	3
1996	58	24	16	3
1997	56	25	16	3
1998	57	26	15	3
1999	56	19	23	2
2000	56	19	23	2
2001	57	20	22	2
2002	57	19	21	3
2003	55	21	22	2
2004	56	20	22	2



För riket exklusive Stockholms län har fördelningen varit nästan oförändrad med intäkter på 56 procent, kommunala bidrag på 20 procent, landstingsbidrag på 22 procent och övriga bidrag på 2 procent. Motsvarande fördelning för 2003 var: 55 procent, 21 procent, 22 procent och 2 procent.

De kommunala bidragen i riket exklusive Stockholms län utgör alltså en nästan lika stor del som landstingsbidragen (20 procent respektive 22 procent). Samtidigt som landstingsbidragen är nästan tre gånger så stora som de kommunala bidragen i riket som helhet (30 procent respektive 12 procent). Förklaringen till den skillnaden är att landstinget står för hela kostnadstäckningen för kollektivtrafiken i Stockholms län.

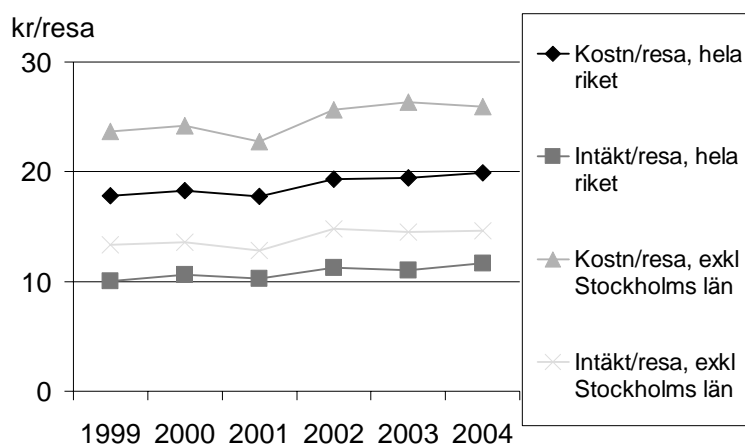
5.5 Kostnader och intäkter per resa

Kostnader och intäkter per resa i riket inklusive och exklusive Stockholms län illustreras i Figur 12.

Kostnaden per resa med kollektivtrafiken i riket var 20 kronor 2004. Det är en uppgång från 19 kronor per resa sedan 2003. Under den senaste femårsperioden har kostnaden legat mellan 18 och 20 kronor per resa.

Intäkten per resa med kollektivtrafiken var 12 kronor 2004. Det är en uppgång från 2003 års intäkt på 11 kronor per resa. Sedan 1999 har intäkterna legat mellan 10 och 12 kronor per resa.

Figur 12 Kostnader och intäkter per kollektivtrafikresa för riket inkl. och exkl. Stockholms län, i kr per resa



	Kostn/resa, hela riket	Intäkt/resa, hela riket	Kostn/resa, exkl Stockholms län	Intäkt/resa, exkl Stockholms län
1999	18	10	24	13
2000	18	11	24	14
2001	18	10	23	13
2002	19	11	26	15
2003	19	11	26	15
2004	20	12	26	15

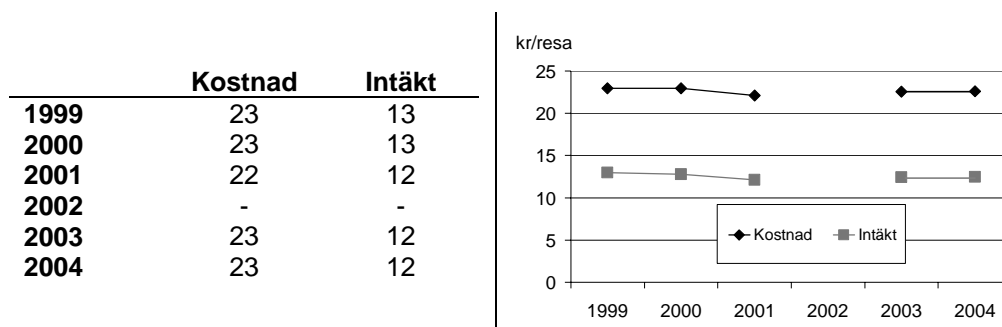
För riket exklusive Stockholms län under 2004 har kostnader och intäkter per resa varit 26 respektive 15 kronor. Avrundat till hela kronor är kostnader och intäkter per resa detsamma för 2004 som för 2003 (Sedan 2003 har kostnaderna minskat med 40 öre och intäkterna ökat med 10 öre).

Under femårsperioden sedan 1999 har intäkterna varit 13 och 15 kronor per resa och kostnaderna mellan 23 och 26 kronor per resa.

Kostnad och intäkt per resa med buss i riket exklusive Stockholms län presenteras i Figur 13. År 2004 var kostnaden per bussresa 23 kronor och intäkten 12 kronor. Sett över hela femårsperioden sedan 1999 har både kostnader och intäkter legat kring 22-23 respektive 12-13 kronor per resa.

De saknade datapunkterna för 2002 beror på en förändring av insamlingsförfarandet för det året. I insamlingen av statistik för år 2002 samlades inte ekonomiuppgifter in fördelat på olika färdmedel. Brottet i tidsserien syns i Figur 13, Figur 14 och Figur 15.

Figur 13 Kostnader och intäkter per kollektivtrafikresa med buss i riket exkl. Stockholms län, i kr per resa

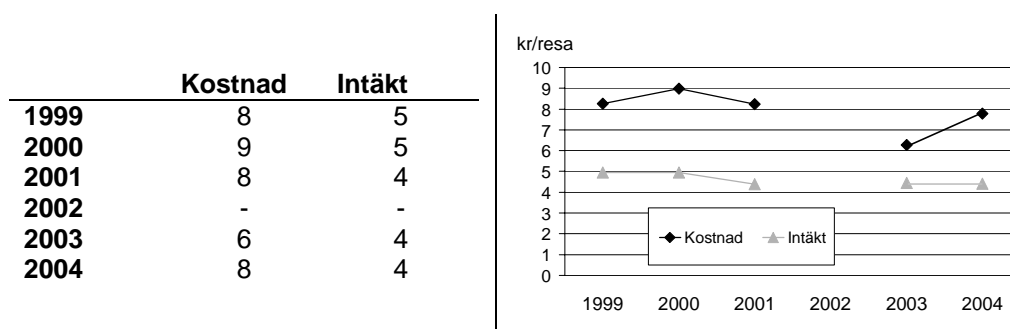


I Figur 14 visas kostnader och intäkter per resa med spårväg i riket exklusive Stockholms län.

För 2004 var kostnaden per resa 8 kronor och intäkten 4 kr. Förutom för år 2003 har kostnaden per resa för spårväg varit mellan 8 och 9 kronor sedan 1999. Intäkten har under hela femårsperioden legat kring 4 kronor per resa.

År 2003 är kostnaden påtagligt lägre per resa (endast 6 kronor per resa). Våldigt få huvudmän driver kollektivtrafik med spårväg och skillnaden på riksnivå härrör i det här fallet från en huvudman som meddelat att de för 2003 troligen uppgav felaktiga uppgifter. Datapunkten för kostnad per resa år 2003 är alltså felaktig och bör troligen placeras högre upp i diagrammet.

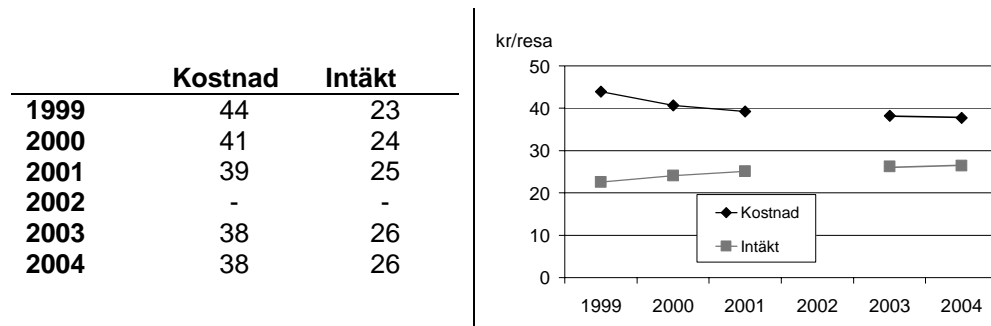
Figur 14 Kostnader och intäkter per kollektivtrafikresa med spårväg i riket exkl. Stockholms län, i kr per resa



Figur 15 visar kostnad och intäkt per resa för tåg i riket exklusive Stockholms län.

För 2004 var kostnaden per resa 38 kronor och intäkten per resa 26 kronor med tåg. Avrundat till kronor är det samma nivåer som rådde 2003. Sett över femårsperioden sedan 1999 så har kostnaderna sjunkit och intäkterna stigit för kollektivtrafik med tåg i riket exklusive Stockholms län. 1999 var kostnaden per resa nästan dubbelt så stor som intäkten per resa (44 kronor mot 23 kronor) medan kostnaden 2004 endast är drygt 40 procent högre än intäkten. Tåg är alltså färdmedlet med högst täckningsgrad.

Figur 15 Kostnader och intäkter per kollektivtrafikresa med tåg i riket exkl. Stockholms län, i kr per resa.

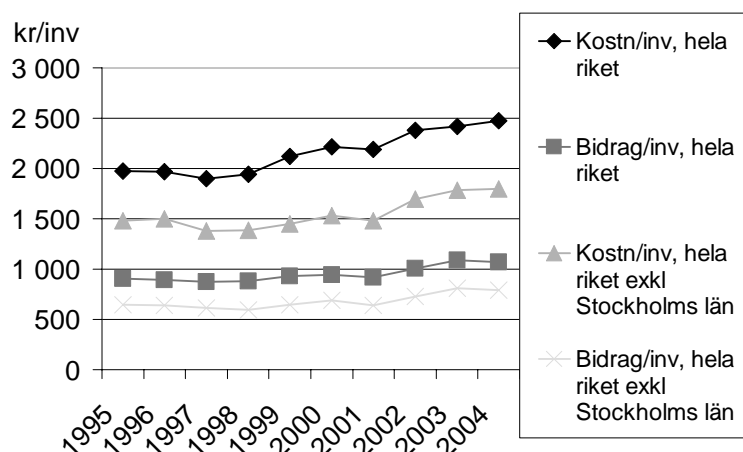


5.6 Kostnader och intäkter per innevånare

I Figur 12 visades kostnader och intäkter per resa vilket gav en bild av hur ekonomin för produktion av en resa har utvecklats. Eftersom kollektivtrafiken är till en del samhällsbetald så är det av intresse att se hur mycket den kostar och hur mycket samhället måste bidra med. För att få något att relatera kostnader och bidrag till kan det vara illustrativt att se posterna per innevånare. Alltså kostnader och bidrag för kollektivtrafiken utslaget per innevånare över ett år.

Kollektivtrafikens kostnad och bidragen till kollektivtrafiken för riket inklusive och exklusive Stockholms län presenteras i Figur 16.

Figur 16 Kostnad och bidrag för kollektivtrafiken per innevånare i riket inkl. och exkl. Stockholms län, i kr



	Kostn/inv, hela riket	Bidrag/inv, hela riket	Kostn/inv, hela riket exkl Stockholms län	Bidrag/inv, hela riket exkl Stockholms län
1995	1 972	906	1 481	646
1996	1 971	894	1 501	641
1997	1 901	873	1 379	614
1998	1 940	877	1 385	594
1999	2 119	932	1 452	643
2000	2 217	941	1 534	690
2001	2 192	920	1 484	641
2002	2 382	1 003	1 697	729
2003	2 418	1 090	1 784	812
2004	2 474	1 067	1 796	793

Sedan 2003 har kostnaderna för kollektivtrafiken ökat med 2 procent i riket och med 1 procent i riket exklusive Stockholms län till 2 500 kronor respektive 1 800 kronor per innevånare och år. Samtidigt har bidragen till kollektivtrafiken minskat med 2 procent i riket både inklusive och exklusive Stockholms län. För 2004 var bidragen till kollektivtrafiken 1 100 kronor per innevånare i hela riket och 800 kr per innevånare i riket exklusive Stockholms län.

Sedan 1995 har kostnaderna för riket som helhet ökat med 26 procent per innevånare. Under samma period har bidragen per innevånare ökat med 18 procent.

I riket exklusive Stockholms län har kostnaderna per innevånare ökat med 21 procent och bidragen per innevånare har ökat med 23 procent sedan 1995.

6 Förändringar jämfört med 2003

I det här kapitlet diskuteras de större avvikelser som finns i uppgifterna för 2004 jämfört med de uppgifter som rapporterats 2003. Framställningen begränsas ibland på grund av de sekretesskäl som beskrevs i kapitel 2.4.

Allmänt

För år 2003 inkom inte Värmlandstrafik AB med uppgifter. Uppgifter om kollektivtrafiken i Värmland kommer från tre olika källor, dels Värmlandstrafik AB och Karlstad kommun för allt utom trafikuppgifter för tåg och dels från Banverkets insamling vad gäller trafikuppgifterna för tåg.

I rapporten för 2003 imputerades Värmlandstrafiks uppgifter för 2002 på riksnivå för att få jämförbarhet nationellt mellan olika år, men på de enskilda raderna för Värmland utelämnades uppgifterna från Värmlandstrafik. Den ordningen gör att det i alla trafik- och ekonomiuppgifter i föreliggande rapport ser ut som om Värmland haft drastiska ökning jämfört med motsvarande rader i 2003 års rapport.

Samma fenomen för övrigt kommer att ses i rapporten för 2005 års statistik på raden för Västerbotten om Umeå Lokaltrafik AB inkommer med uppgifter (de har inte lämnat uppgifter vare sig för 2003 eller 2004).

Trafikuppgifter

I några län är det stora skillnader i resande eller utbud av trafik.

- Resorna i Halland ökar med 50 procent. Personkilometer för Kalmar minskar kraftigt (30 %). Båda dessa förändringar beror på reviderade uppgifter efter förtydligande av definitioner gällande tågtrafiken.
- I Uppsala ökar antalet personkilometer. Ökningen beror dels på en faktisk ökning i tågtrafiken och dels på en tidigare felaktig beräkning av uppgiften för busstrafiken. Även i Halland ökade antalet personkilometer kraftigt jämfört med 2003. Anledningen är felaktigt uppgivna uppgifter år 2003.
- För spårväg nationellt finns stora skillnader i utbudskilometer. Det är oklart vad det beror på, och felkällorna kan tänkas vara många. Exempelvis samlades utbudsuppgifter in av SLTF år 2002⁶ från kontaktpersoner hos huvudmännen. I denna insamling har Banverket varit insamlande och riktat frågorna till operatörer.

⁶ I 2003 års insamling lyckades inte Banverket producera utbudsuppgifter för tåg, spårvagn och tunnelbana. Så 2003 års rapport innehöll 2002 års utbud för dessa färdmedel.

Intäkter

I några län är det stora skillnader i intäkter mellan åren.

- Intäkter (biljett- och totala) visar en stor minskning sedan 2003 för Halland och Blekinge. Anledningen till skillnaden uppges vara felrapportering 2003.
- Biljettintäktsökningen för Kalmar beror på Skolkortsintäkter som tidigare gick till kommunen.
- Halland har stor minskning av övriga intäkter som till större delen beror på felaktiga uppgifter år 2003, även om det inte förklarar hela minskningen. En viss del av minskningen gick inte att få klarhet i vad den berodde på.
- För Jämtland saknas det en förklaring till ökningen i övriga intäkter.

Kostnader

I några län är det stora skillnader i kostnaderna mellan åren.

- Ökningen i trafik kostnader för Östergötland kan inte förklaras.
- Kostnaderna (trafik- och totala) för Hallands län uppvisar stora minskningar sedan 2003. Anledningen uppges vara fel i 2003 års statistik.
- De totala kostnaderna minskade i Blekinge. Anledningen var att man sålde tåg med vinst år 2003 och gjorde avskrivningar över plan.
- Spårväg nationellt exklusive Stockholms län har en stor ökning i totala kostnader. Anledningen uppges vara att en av uppgiftslämnarna uppgett felaktiga uppgifter för år 2003.

Bidrag

Intäkter och bidrag till kollektivtrafiken används för att täcka kollektivtrafikens kostnader. Bidragen används för att stödja trafikeringen eftersom intäkterna inte räcker för att driva den kollektivtrafik som de länstrafikansvariga beslutat att driva. Sett för riket som helhet täcker vanligen bidragen 40-45 procent av kostnaderna för driften av kollektivtrafiken. Löpande kan alltså bidragen ses som en buffert som nyttjas i olika utsträckning beroende på vilka kostnader och intäkter trafik huvudmännen har för driften av kollektivtrafiken. Det gör att bidragen kan variera relativt mycket år från år. Nedan redovisas därför endast funna felaktigheter. Stora förändringar i bidragsnivåer som beror av avtalsändringar, förändringar i uppdelning av ekonomiskt ansvar mellan kommuner och landsting eller större förändringar i kostnader eller intäkter redovisas inte.

- Västerbotten uppvisar stora ökningar i bidrag jämfört med 2003. Det beror på att man tidigare år inte har redovisat hela underskottet som bidrag.
- För Jämtlands län har bidragen minskat kraftigt mellan 2003 och 2004. Uppgiftslämnaren har inte lyckats utreda vad det beror på.
- Dalarna uppvisar en stor minskning (36 procent) av statsbidrag mellan 2003 och 2004. Skillnaden uppges bero på att man rapporterade felaktigt för stora statsbidrag i 2003 års statistik.

Bilaga 1- Definitioner

Redovisning per län: I branschstatistiken ingår all lokal och regional allmän kollektivtrafik i länet oavsett om länstrafikföretaget bedriver trafiken i egen regi eller genom entreprenör och oavsett hur underskott fördelas inom länet.

Redovisning per trafikslag: I redovisningen per trafikslag (tabell 6, 7 och 8) presenteras linjetrafik med buss, bil, tunnelbana, spårväg/lokaltåg, tåg och fartyg för riket inklusive och exklusive Stockholms län.

Inwånare: Antal innevånare i länet 31 december, 2004. Uppgifter från SCB.

Antal resor: Samtliga resor per år redovisas (avgiftsbelagda och gratis resor). Tur- och returresa, resa med en omstigning etc. räknas som två resor.

Personkilometer: Beräknat för respektive trafikslag utifrån medelreslängd och antal påstigande.

Utbudskilometer: Antal utbudskilometer per år av aktivt arbete i persontrafik exklusive ut- och inkörning.

Intäkter: Företagens intäkter delas upp i biljettintäkter och övriga intäkter som kan hänföras till resp. trafikslag samt intäkter från övrig verksamhet som ej kan hänföras till trafik enligt huvudmannaskapslagen.

Bidrag kommuner: Bidrag/tillskott från kommunerna som omfattar såväl bidrag för täckande av underskott som bidrag för lägre taxa eller bidrag till extra turer, extra linjer och dylikt. A-konto inbetalt belopp minus eventuella återbetalda och fonderade medel. Tillägg är gjort för upplösningar av fonderade medel.

Bidrag landstinget: Bidrag/tillskott från landstinget som omfattar A-konto inbetalt belopp minus eventuella återbetalda och fonderade medel. Tillägg är gjort för upplösningar av fonderade medel.

Bidrag staten: Avser statens bidrag för ersättningstrafik för nedlagd tågtrafik och bidrag till länsjärnvägar. Bidraget till gymnasieelevernas resor ingår i trafikintäkter.

Kostnader: Företagens kostnader delas upp i trafikeringskostnader och övriga kostnader som kan hänföras till resp. trafikslag samt kostnader från övrig verksamhet som ej kan hänföras till trafik enligt huvudmannaskapslagen.

Självfinansieringsgrad: Totala intäkter i relation till totala kostnader.

Bilar per 1000 invånare: Bilinnehav i länet 31 december, 2004. Uppgifterna härrör från SIKA/SCB.

Bilaga 2-Tabeller

Tabellindelning

Redovisningen utgår från två grundprinciper; trafikering och ekonomi.

Tabellerna 1 - 5 beskriver trafikering och ekonomi totalt för alla färdmedel fördelat per län medan tabellerna 6 - 8 presenterar trafikering och ekonomiuppgifter för riket (inklusive och exklusive Stockholms län) fördelat per trafikslag.

Figur 17 Uppdelning av ingående tabeller

	Trafikering och ekonomi	Nyckeltal
Presenterat länsvis	Tabell 1 och 2	Tabell 3, 4 och 5
Presenterat per trafikslag	Tabell 6, 7 och 8	

Tabell 1 Trafik(resor & utbud) och ekonomiuppgifter (intäkter, bidrag & kostnader) för den lokala och regionala allmänna kollektivtrafiken i Sveriges län under 2004⁷

År 2004												
Län	Invånare (tusen)	Resor (tusen)	Utbudskm (kkm)	Biljett- intäkter (kkr)	Totala Intäkter (kkr)	Bidrag Kommuner (kkr)	Bidrag landsting (kkr)	Bidrag staten (kkr)	Trafik- kostnader (kkr)	Totala kostnader	Total intäkt/ kostnad (%)	Antal resor/ inv
Stockholm	1 873	625 697	223 937	3 900 620	5 859 999	-	3 953 900	-	5 764 383	9 475 395	62	334
Uppsala	303	24 578	31 261	363 923	414 922	153 978	112 126	-	616 264	681 621	61	81
Södermanland	261	9 173	12 381	121 122	143 411	136 667	104 068	-	332 568	381 019	38	35
Östergötland	416	26 194	28 566	308 153	324 824	230 658	143 383	-	611 982	686 826	47	63
Jönköping	329	15 353	16 420	189 030	393 616	103 976	103 975	47 273	420 845	648 840	61	47
Kronoberg	178	5 859	10 226	91 711	215 739	40 349	36 613	-	148 141	299 913	72	33
Kalmar	234	6 590	13 066	108 552	113 006	95 719	85 633	-	255 280	294 358	38	28
Gotland	58	995	2 200	18 442	18 442	24 706	-	-	39 227	43 128	43	17
Blekinge	150	6 407	7 616	28 665	98 997	50 644	37 946	13 700	106 062	201 287	49	43
Skåne	1 161	103 345	65 936	1 161 340	1 533 652	19 093	649 678	3 600	1 539 077	2 156 523	71	89
Halland	284	11 559	11 849	141 624	186 073	89 517	71 435	3 054	263 430	349 192	53	41
Västra Götaland	1 522	197 193	112 039	1 748 223	2 014 862	769 576	753 397	70 600	2 832 287	3 608 435	56	130
Värmland	274	8 670	12 752	218 364	307 482	99 378	72 500	1 816	367 317	479 170	64	32
Örebro	274	11 800	14 479	135 374	285 670	119 221	93 755	-	269 603	480 620	59	43
Västmanland	261	8 756	11 109	117 125	126 147	65 062	65 063	-	227 932	256 429	49	34
Dalarna	276	12 705	17 600	123 713	173 244	83 900	74 108	31 000	286 259	368 635	47	46
Gävleborg	277	12 336	18 725	181 499	203 962	167 200	141 348	-	360 622	512 510	40	45
Västernorrland	244	10 160	14 701	109 600	115 300	112 588	86 712	16 400	297 500	331 000	35	42
Jämtland	127	5 499	11 296	103 189	125 030	42 476	42 476	11 686	193 116	221 666	56	43
Västerbotten	257	4 747	17 834	150 032	182 655	65 830	65 830	22 205	291 200	336 520	54	18
Norrbottn	253	8 198	19 636	146 901	203 391	126 620	47 900	24 122	333 198	397 302	51	32
Summa	9 012	1 120 590	675 956	9 515 370	13 090 244	2 630 541	6 741 846	245 456	15 628 190	22 298 475	59	124

⁷ Kommentarer: Umeå stad har inte inkommit med uppgifter. 2002 års uppgifter har imputerats i summa-radens.

Södermanland, Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Skåne, Värmland, Örebro, Västmanland, Dalarna, Gävleborg, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten har ej inkommit med utbud för tågresor. Dessa utbud har imputerats med 2002 års utbudssiffror för att få jämförbara utbudsnivåer totalt för alla färdmedel.

Jämtland, Halland, Västra Götaland och Uppsala har gett tågutbud endast för de egna tågsystemen. De har rapporterats som totalt utbud (istället för att imputera 2002 års utbud)

För Södermanlands län har tåguppgifter (trafik, inte ekonomi) imputerats för 2003.

Jämtland och Uppsala har imputerade resor med tåg från 2003.

I Örebro har delar av tågtrafikuppgifterna (resor i mälartågssystemet) imputerats från 2003.

Tabell 2 Fördelning mellan intäkter och bidrag för den lokala och regionala allmänna kollektivtrafiken i Sveriges län⁸

År Län	Biljett-intäkter		Övriga intäkter		Kommuner		Bidrag: Landsting		Staten		Summa
	(kkr)	%	(kkr)	%	(kkr)	%	(kkr)	%	(kkr)	%	(kkr)
Stockholm	3 900 620	39,7	1 959 379	20	0	0	3 953 900	40,3	0	0	9 813 899
Uppsala	363 923	53,4	50 999	7,5	153 978	22,6	112 126	16,5	0	0	681 026
Södermanland	121 122	31,5	22 289	5,8	136 667	35,6	104 068	27,1	0	0	384 146
Östergötland	308 153	44,1	16 671	2,4	230 658	33	143 383	20,5	0	0	698 865
Jönköping	189 030	29,1	204 586	31,5	103 976	16	103 975	16	47 273	7,3	648 840
Kronoberg	91 711	31,3	124 028	42,4	40 349	13,8	36 613	12,5	0	0	292 701
Kalmar	108 552	36,9	4 454	1,5	95 719	32,5	85 633	29,1	0	0	294 358
Gotland	18 442	42,7	0	0	24 706	57,3	0	0	0	0	43 148
Blekinge	28 665	14,2	70 332	34,9	50 644	25,2	37 946	18,9	13 700	6,8	201 287
Skåne	1 161 340	52,6	372 312	16,9	19 093	0,9	649 678	29,5	3 600	0,2	2 206 023
Halland	141 624	40,5	44 449	12,7	89 517	25,6	71 435	20,4	3 054	0,9	350 079
Västra Götaland	1 748 223	48,4	266 639	7,4	769 576	21,3	753 397	20,9	70 600	2	3 608 435
Värmland	218 364	45,4	89 118	18,5	99 378	20,7	72 500	15,1	1 816	0,4	481 176
Örebro	135 374	27,1	150 296	30,1	119 221	23,9	93 755	18,8	0	0	498 646
Västmanland	117 125	45,7	9 022	3,5	65 062	25,4	65 063	25,4	0	0	256 272
Dalarna	123 713	34,2	49 531	13,7	83 900	23,2	74 108	20,5	31 000	8,6	362 252
Gävleborg	181 499	35,4	22 463	4,4	167 200	32,6	141 348	27,6	0	0	512 510
Västernorrland	109 600	33,1	5 700	1,7	112 588	34	86 712	26,2	16 400	5	331 000
Jämtland	103 189	46,6	21 841	9,9	42 476	19,2	42 476	19,2	11 686	5,3	221 668
Västerbotten	150 032	44,6	32 623	9,7	65 830	19,6	65 830	19,6	22 205	6,6	336 520
Norrbottnen	146 901	36,5	56 490	14,1	126 620	31,5	47 900	11,9	24 122	6	402 033
Summa	9 515 370	41,9	3 574 874	15,74	2 630 541	11,58	6 741 846	29,69	245 456	1,08	22 708 087

⁸ Kommentarer: Umeå stad har inte inkommit med uppgifter. 2002 års uppgifter har imputerats i summa-raden.

Tabell 3 Trafikuppgifter (resor, utbud, personkm) och nyckeltal för den lokala och regionala allmänna kollektivtrafiken i Sveriges län⁹

År	2004										
Län	Invånare (tusen)	Antal bilar	Resor (tusen)	Personkm (kkm)	Utbudskm (kkm)	Resor/ inv	Bilar/ 1000 inv	Perskm/ inv	Perskm/ resa	Resor/ utbudskm	Personkm/ utbudskm (medelbel)
Stockholm	1 873	754 266	625 697	4 388 500	223 937	334	403	2 343	7	2,8	19,6
Uppsala	303	130 668	24 578	357 383	31 261	81	431	1 179	14,5	0,8	11,4
Södermanland	261	122 892	9 173	183 970	12 381	35	471	705	20,1	0,7	14,9
Östergötland	416	185 397	26 194	376 528	28 566	63	446	905	14,4	0,9	13,2
Jönköping	329	157 190	15 353	160 385	16 420	47	478	487	10,4	0,9	9,8
Kronoberg	178	87 281	5 859	113 400	10 226	33	490	637	19,4	0,6	11,1
Kalmar	234	115 678	6 590	34 587	13 066	28	494	148	5,2	0,5	2,6
Gotland	58	31 207	995	24 875	2 200	17	538	429	25	0,5	11,3
Blekinge	150	75 355	6 407	97 893	7 616	43	502	653	15,3	0,8	12,9
Skåne	1 161	529 049	103 345	1 369 076	65 936	89	456	1 179	13,2	1,6	20,8
Halland	284	141 854	11 559	227 694	11 849	41	499	802	19,7	1	19,2
Västra Götaland	1 522	678 113	197 193	1 269 000	112 039	130	446	834	6,4	1,8	11,3
Värmland	274	139 414	8 670	159 498	12 752	32	509	582	18,4	0,7	12,5
Örebro	274	127 130	11 800	120 712	14 479	43	464	441	10,2	0,8	8,3
Västmanland	261	121 750	8 756	102 640	11 109	34	466	393	11,7	0,8	9,2
Dalarna	276	144 821	12 705	292 200	17 600	46	525	1 059	23	0,7	16,6
Gävleborg	277	136 321	12 336	240 078	18 725	45	492	867	19,5	0,7	12,8
Västernorrland	244	122 376	10 160	146 444	14 701	42	502	600	14,4	0,7	10
Jämtland	127	65 380	5 499	95 325	11 296	43	515	751	17,3	0,5	8,4
Västerbotten	257	118 490	4 747	190 430	17 834	18	461	741	40,1	0,3	10,7
Norrbottn	253	128 787	8 198	159 990	19 636	32	509	632	19,5	0,4	8,1
Summa	9 012	4 113 419	1 120 590	10 129 712	675 956	124	456	1 124	9	1,7	15

⁹ Kommentarer: Umeå stad har inte inkommit med uppgifter. 2002 års uppgifter har imputerats i summa-raden.

Södermanland, Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Skåne, Värmland, Örebro, Västmanland, Dalarna, Gävleborg, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten har ej inkommit med utbud för tågresor. Dessa utbud har imputerats med 2002 års utbudssiffror för att få jämförbara utbudsnivåer totalt för alla färdmedel.

Jämtland, Halland, Västra Götaland och Uppsala har gett tågutbud endast för de egna tågsystemen. De har rapporterats som totalt utbud (istället för att imputera 2002 års utbud)

För Södermanlands län har tåguppgifter (trafik, inte ekonomi) imputerats för 2003.

Jämtland och Uppsala har imputerade resor med tåg från 2003.

I Örebro har delar av tågtrafikuppgifterna (resor i mälartågssystemet) imputerats från 2003.

Tabell 4 Ekonomi (totala intäkter och totala kostnader) och trafikuppgifter (resor, utbud och personkm) samt nyckeltal för den lokala och regionala allmänna kollektivtrafiken i Sveriges län¹⁰

År 2004

Län	Totala intäkter	Totala kostnader	Resor	Personkm	Utbudskm	Totala intäkter:			Totala kostnader:			Total intäkt/ Total kostnad (%)
						per resa	per personkm	per utbudskm	per resa	per personkm	per utbudskm	
	(kkr)	(kkr)	(tusen)	(kkm)	(kkm)	(kr/resa)	(kr/km)	(kr/km)	(kr/resa)	(kr/km)	(kr/km)	
Stockholm	5 859 999	9 475 395	625 697	4 388 500	223 937	9,37	1,34	26,17	15,14	2,16	42,31	61,8
Uppsala	414 922	681 621	24 578	357 383	31 261	16,88	1,16	13,27	27,73	1,91	21,8	60,9
Södermanland	143 411	381 019	9 173	183 970	12 381	15,63	0,78	11,58	41,54	2,07	30,77	37,6
Östergötland	324 824	686 826	26 194	376 528	28 566	12,4	0,86	11,37	26,22	1,82	24,04	47,3
Jönköping	393 616	648 840	15 353	160 385	16 420	25,64	2,45	23,97	42,26	4,05	39,52	60,7
Kronoberg	215 739	299 913	5 859	113 400	10 226	36,82	1,9	21,1	51,19	2,64	29,33	71,9
Kalmar	113 006	294 358	6 590	34 587	13 066	17,15	3,27	8,65	44,67	8,51	22,53	38,4
Gotland	18 442	43 128	995	24 875	2 200	18,53	0,74	8,38	43,34	1,73	19,6	42,8
Blekinge	98 997	201 287	6 407	97 893	7 616	15,45	1,01	13	31,42	2,06	26,43	49,2
Skåne	1 533 652	2 156 523	103 345	1 369 076	65 936	14,84	1,12	23,26	20,87	1,58	32,71	71,1
Halland	186 073	349 192	11 559	227 694	11 849	16,1	0,82	15,7	30,21	1,53	29,47	53,3
Västra Götaland	2 014 862	3 608 435	197 193	1 269 000	112 039	10,22	1,59	17,98	18,3	2,84	32,21	55,8
Värmland	307 482	479 170	8 670	159 498	12 752	35,47	1,93	24,11	55,27	3	37,58	64,2
Örebro	285 670	480 620	11 800	120 712	14 479	24,21	2,37	19,73	40,73	3,98	33,19	59,4
Västmanland	126 147	256 429	8 756	102 640	11 109	14,41	1,23	11,36	29,29	2,5	23,08	49,2
Dalarna	173 244	368 635	12 705	292 200	17 600	13,64	0,59	9,84	29,01	1,26	20,95	47
Gävleborg	203 962	512 510	12 336	240 078	18 725	16,53	0,85	10,89	41,55	2,13	27,37	39,8
Västernorrland	115 300	331 000	10 160	146 444	14 701	11,35	0,79	7,84	32,58	2,26	22,52	34,8
Jämtland	125 030	221 666	5 499	95 325	11 296	22,74	1,31	11,07	40,31	2,33	19,62	56,4
Västerbotten	182 655	336 520	4 747	190 430	17 834	38,48	0,96	10,24	70,89	1,77	18,87	54,3
Norrbottn	203 391	397 302	8 198	159 990	19 636	24,81	1,27	10,36	48,46	2,48	20,23	51,2
Summa	13 090 244	22 298 475	1 120 590	10 129 712	675 956	11,68	1,29	19,37	19,9	2,2	32,99	58,7

¹⁰ Kommentarer: Umeå stad har inte inkommit med uppgifter. 2002 års uppgifter har imputerats i summa-radern.

Södermanland, Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Skåne, Värmland, Örebro, Västmanland, Dalarna, Gävleborg, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten har ej inkommit med utbud för tågresor. Dessa utbud har imputerats med 2002 års utbudssiffror för att få jämförbara utbudsnivåer totalt för alla färdmedel.

Jämtland, Halland, Västra Götaland och Uppsala har gett tågutbud endast för de egna tågsystemen. De har rapporterats som totalt utbud (istället för att imputera 2002 års utbud)

För Södermanlands län har tåguppgifter (trafik, inte ekonomi) imputerats för 2003.

Jämtland och Uppsala har imputerade resor med tåg från 2003.

I Örebro har delar av tågtrafikuppgifterna (resor i mälartågssystemet) imputerats från 2003.

Tabell 5 Ekonomi(biljettintäkter och totala kostnader) och trafikuppgifter(resor, utbud och personkm) samt nyckeltal för den lokala och regionala allmänna kollektivtrafiken i Sveriges län¹¹

År 2004

Län	Biljettintäkter (kkr)	Totala kostnader (kkr)	Resor (tusen)	Personkm (kkm)	Utbudskm (kkm)	Biljettintäkter:			Totala kostnader:			Total intäkt/ Total kostnad (%)
						per resa (kr/resa)	per personkm (kr/km)	per utbudskm (kr/km)	per resa (kr/resa)	per personkm (kr/km)	per utbudskm (kr/km)	
Stockholm	3 900 620	9 475 395	625 697	4 388 500	223 937	6,23	0,89	17,42	15,14	2,16	42,31	41,2
Uppsala	363 923	681 621	24 578	357 383	31 261	14,81	1,02	11,64	27,73	1,91	21,80	53,4
Södermanland	121 122	381 019	9 173	183 970	12 381	13,2	0,66	9,78	41,54	2,07	30,77	31,8
Östergötland	308 153	686 826	26 194	376 528	28 566	11,76	0,82	10,79	26,22	1,82	24,04	44,9
Jönköping	189 030	648 840	15 353	160 385	16 420	12,31	1,18	11,51	42,26	4,05	39,52	29,1
Kronoberg	91 711	299 913	5 859	113 400	10 226	15,65	0,81	8,97	51,19	2,64	29,33	30,6
Kalmar	108 552	294 358	6 590	34 587	13 066	16,47	3,14	8,31	44,67	8,51	22,53	36,9
Gotland	18 442	43 128	995	24 875	2 200	18,53	0,74	8,38	43,34	1,73	19,60	42,8
Blekinge	28 665	201 287	6 407	97 893	7 616	4,47	0,29	3,76	31,42	2,06	26,43	14,2
Skåne	1 161 340	2 156 523	103 345	1 369 076	65 936	11,24	0,85	17,61	20,87	1,58	32,71	53,9
Halland	141 624	349 192	11 559	227 694	11 849	12,25	0,62	11,95	30,21	1,53	29,47	40,6
Västra Götaland	1 748 223	3 608 435	197 193	1 269 000	112 039	8,87	1,38	15,6	18,30	2,84	32,21	48,4
Värmland	218 364	479 170	8 670	159 498	12 752	25,19	1,37	17,12	55,27	3,00	37,58	45,6
Örebro	135 374	480 620	11 800	120 712	14 479	11,47	1,12	9,35	40,73	3,98	33,19	28,2
Västmanland	117 125	256 429	8 756	102 640	11 109	13,38	1,14	10,54	29,29	2,50	23,08	45,7
Dalarna	123 713	368 635	12 705	292 200	17 600	9,74	0,42	7,03	29,01	1,26	20,95	33,6
Gävleborg	181 499	512 510	12 336	240 078	18 725	14,71	0,76	9,69	41,55	2,13	27,37	35,4
Västernorrland	109 600	331 000	10 160	146 444	14 701	10,79	0,75	7,46	32,58	2,26	22,52	33,1
Jämtland	103 189	221 666	5 499	95 325	11 296	18,77	1,08	9,14	40,31	2,33	19,62	46,6
Västerbotten	150 032	336 520	4 747	190 430	17 834	31,61	0,79	8,41	70,89	1,77	18,87	44,6
Norrbottn	146 901	397 302	8 198	159 990	19 636	17,92	0,92	7,48	48,46	2,48	20,23	37,0
Summa	9 515 370	22 298 475	1 120 590	10 129 712	675 956	8,49	0,94	14,08	19,90	2,20	32,99	42,7

¹¹ Kommentarer: Umeå stad har inte inkommit med uppgifter. 2002 års uppgifter har imputerats i summa-radern.

Södermanland, Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Skåne, Värmland, Örebro, Västmanland, Dalarna, Gävleborg, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten har ej inkommit med utbud för tågresor. Dessa utbud har imputerats med 2002 års utbudssiffror för att få jämförbara utbudsnivåer totalt för alla färdmedel.

Jämtland, Halland, Västra Götaland och Uppsala har gett tågutbud endast för de egna tågsystemen. De har rapporterats som totalt utbud (istället för att imputera 2002 års utbud)

För Södermanlands län har tåguppgifter (trafik, inte ekonomi) imputerats för 2003.

Jämtland och Uppsala har imputerade resor med tåg från 2003.

I Örebro har delar av tågtrafikuppgifterna (resor i mälartågssystemet) imputerats från 2003.

Tabell 6 Trafikuppgifter(resor, utbud och personkm) och nyckeltal fördelat på färdmedel för den lokala och regionala allmänna kollektivtrafiken i Sverige¹²

År 2004

Trafikslag	Resor (tusen) (medelbel)	Personkm (kkm)	Utbudskm (kkm)	Personkm/ resa	Resor/ utbudskm	Personkm/ utbudskm
Buss/bil	609 343	5 475 942	494 790	9,0	1,2	11,1
Tunnelbana	278 000	1 556 000	89 687	5,6	3,1	17,3
Spårväg	108 116	461 800	17 132	4,3	6,3	27,0
Tåg	117 883	2 635 970	74 347	22,4	1,6	35,5
Fartyg	7 248					
Summa	1 120 590	10 129 712	675 956	8,8	1,9	16,8

¹² Kommentarer: Umeå stad har inte inkommit med uppgifter. 2002 års uppgifter har imputerats i summa-raden.

Södermanland, Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Skåne, Värmland, Örebro, Västmanland, Dalarna, Gävleborg, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten har ej inkommit med utbud för tågresor. Dessa utbud har imputerats med 2002 års utbudssiffror för att få jämförbara utbudsnivåer totalt för alla färdmedel.

Jämtland, Halland, Västra Götaland och Uppsala har gett tågutbud endast för de egna tågsystemen. De har rapporterats som totalt utbud (istället för att imputera 2002 års utbud)

För Södermanlands län har tåguppgifter (trafik, inte ekonomi) imputerats för 2003.

Jämtland och Uppsala har imputerade resor med tåg från 2003.

I Örebro har delar av tågtrafikuppgifterna (resor i mälartågssystemet) imputerats från 2003.

Tabell 7 Nyckeltal, ekonomi(totala intäkter och totala kostnader) och trafikuppgifter(resor, utbud och personkm) fördelat på färdmedel i den lokala och regionala allmänna kollektivtrafiken för riket exklusive Stockholms län¹³

År 2004

Trafikslag	Totala intäkter	Totala kostnader	Resor	Personkm	Utbudskm	Totala intäkter:			Totala kostnader:			Total intäkt/ Total kostnad
						per resa	per personkm	per utbudskm	per resa	per personkm	per utbudskm	
						(kr/resa)	(kr/km)	(kr/km)	(kr/resa)	(kr/km)	(kr/km)	
Buss/bil	4 453 325	8 057 076	356 343	3 959 942	394 659	12,50	1,12	11,28	22,61	2,03	20,42	55,27
Spårväg	415 427	733 516	94 116	412 800	14 597	4,41	1,01	28,46	7,79	1,78	50,25	56,64
Tåg	1 080 723	1 542 960	40 883	1 368 470	42 763	26,43	0,79	25,27	37,74	1,13	36,08	70,04
Fartyg	48 812	132 678	3 551			13,75			37,36			36,79
Summa	5 998 287	10 466 230	494 893	5 741 212	452 019	12,12	1,04	13,27	21,15	1,82	23,15	57,31
Övrig verksamhet	1 231 958	2 356 850										
Summa	7 230 245	12 823 080	494 893	5 741 212	452 019	14,61	1,26	16,00	25,91	2,23	28,37	56,38

¹³ Kommentarer: Umeå stad har inte inkommit med uppgifter. 2002 års uppgifter har imputerats i summa-raden.

Södermanland, Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Skåne, Värmland, Örebro, Västmanland, Dalarna, Gävleborg, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten har ej inkommit med utbud för tågresor. Dessa utbud har imputerats med 2002 års utbudssiffror för att få jämförbara utbudsnivåer totalt för alla färdmedel.

Jämtland, Halland, Västra Götaland och Uppsala har gett tågutbud endast för de egna tågsystemen. De har rapporterats som totalt utbud (istället för att imputera 2002 års utbud)

För Södermanlands län har tåguppgifter (trafik, inte ekonomi) imputerats för 2003.

Jämtland och Uppsala har imputerade resor med tåg från 2003.

I Örebro har delar av tågtrafikuppgifterna (resor i mälartågssystemet) imputerats från 2003.

Tabell 8 Nyckeltal, ekonomi(biljettintäkter och totala kostnader) och trafikuppgifter(resor, utbud och personkm) fördelat på färdmedel i den lokala och regionala allmänna kollektivtrafiken för riket exklusive Stockholms län¹⁴

År 2004

Trafikslag	Biljett-intäkter (kkr)	Totala kostnader (kkr)	Resor (tusen)	Personkm (kkm)	Utbudskm (kkm)	Biljettintäkter:			Totala kostnader:			Biljettintäkt/ Total kostnad (%)
						per resa (kr/resa)	per personkm (kr/km)	per utbudskm (kr/km)	per resa (kr/resa)	per personkm (kr/km)	per utbudskm (kr/km)	
Buss/bil	4 288 585	8 057 076	356 343	3 959 942	394 659	12,03	1,08	10,87	22,61	2,03	20,42	53,23
Spårväg	406 427	733 516	94 116	412 800	14 597	4,32	0,98	27,84	7,79	1,78	50,25	55,41
Tåg	872 029	1 542 960	40 883	1 368 470	42 763	21,33	0,64	20,39	37,74	1,13	36,08	56,52
Fartyg	47 709	132 678	3 551			13,44			37,36			35,96
Summa	5 614 750	10 466 230	494 893	5 741 212	452 019	11,35	0,98	12,42	21,15	1,82	23,15	53,65
Övrig verksamhet		2 356 850										
Summa	5 614 750	12 823 080	494 893	5 741 212	452 019	11,35	0,98	12,42	25,91	2,23	28,37	43,79

¹⁴ Kommentarer: Umeå stad har inte inkommit med uppgifter. 2002 års uppgifter har imputerats i summa-raden.

Södermanland, Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Skåne, Värmland, Örebro, Västmanland, Dalarna, Gävleborg, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten har ej inkommit med utbud för tågresor. Dessa utbud har imputerats med 2002 års utbudssiffror för att få jämförbara utbudsnivåer totalt för alla färdmedel.

Jämtland, Halland, Västra Götaland och Uppsala har gett tågutbud endast för de egna tågsystemen. De har rapporterats som totalt utbud (istället för att imputera 2002 års utbud)

För Södermanlands län har tåguppgifter (trafik, inte ekonomi) imputerats för 2003.

Jämtland och Uppsala har imputerade resor med tåg från 2003.

I Örebro har delar av tågtrafikuppgifterna (resor i mälartågssystemet) imputerats från 2003.

Bilaga 3-Enkät

Formulär till Branschstatistiken 2004

Huvudman: _____		Avseende perioden: _____												
Kontaktperson: _____		Telefon: _____												
Datum: _____		E-Post: _____												
Rad nr	Trafikeringsform/trafikslag Avseende trafik enligt huvudmannaskapslagen	Efterfrågan		Personkm		Utbud		Intäkter		Bidrag/Tillskott			Kostnader	
		Resor 1000-tal	S/U	1000-tal	S/U	1000-tal	S/U	Biljettint 1000-tal kr	Övriga intäkter 1000-tal kr	Kommun 1000-tal kr	Landsting 1000-tal kr	Riks- trafiken 1000-tal kr	Trafikerings- kostnader 1000-tal kr	Övriga kostnader 1000-tal kr
11	Buss/bil													
12	Tunnelbana													
13	Spårväg	*												
14	Tåg									*				
15	Fartyg			*										
41	Summa	0		0		0		0	0				0	0
51	Övrig verksamhet													
61	TOTALT							0			0	0	*	0

* Behöver inte fyllas i.

Överskott / Underskott	0
------------------------	---

Fyll i aktuella uppgifter i de gråmarkerade fälten.

Tips! För att få fram definitioner, för muspekaren över de celler som innehåller en liten röd symbol i hörnet.

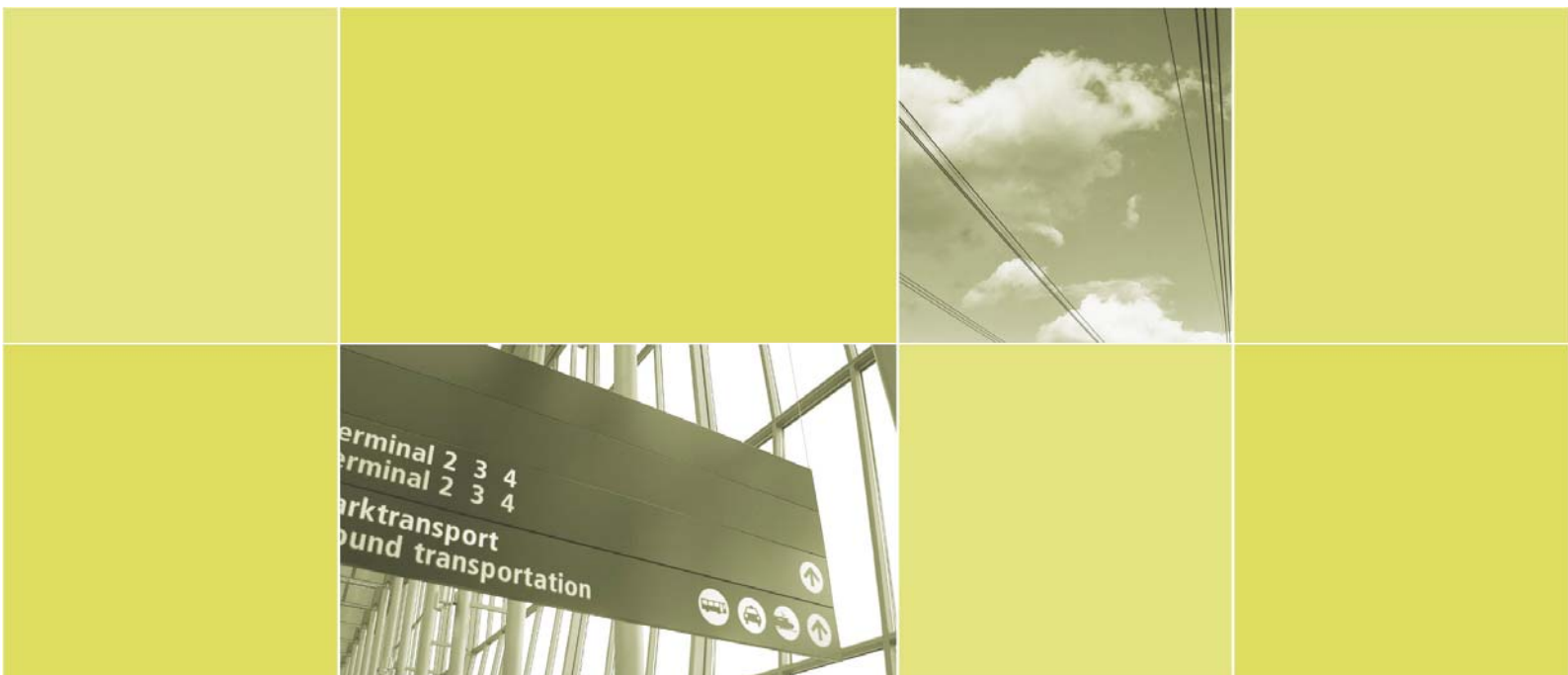
Vid frågor eller oklarheter
Kontakta:
Isak Jarlebring
Mail: isak@transek.se
Tel: 08-7352060
Mobil: 070-3599971

Svar senast torsdagen den 19 maj 2005

Efter att alla värden är inmatade: Tryck CTRL+k för att göra en enkel kontroll

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



 **transek**