

Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor 2007



Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor 2007

SIKA Statistik är SIKAs publikationsserie för års- och kvartalsstatistik. Statistiken omfattar huvudområdena: Vägtrafik, Bantrafik, Sjöfart, Luftfart, Postverksamhet, Televerksamhet, Kommunikationsvanor samt Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. De senast publicerade rapporterna i serien *SIKA Statistik* är:

- 2008:1 Utrikes och inrikes trafik med fartyg, 3 kv. 2007
- 2008:2 Bantrafik 2006
- 2008:3 Person och godstransporter på järnväg, 3 kv 2007
- 2008:4 Fordon enligt vägtrafikregistret, 4 kv och år 2007
- 2008:5 Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, 3 kv 2007
- 2008:6 Utrikes och inrikes trafik med fartyg, 4 kv 2007
- 2008:7 Person och godstransporter på järnväg, 4 kv 2007
- 2008:8 Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, 4 kv 2007
- 2008:9 Transportbranschen – hur står det till? 1997-2006
- 2008:10 Utrikes och inrikes trafik med fartyg 2007
- 2008:11 Svenska och utländska fartyg i svensk regi 2007
- 2008:12 Luftfart 2007
- 2008:13 Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, helår 2007
- 2008:14 Postverksamhet 2007
- 2008:15 Färdtjänst och riksferdtjänst 2007
- 2008:16 Sjöfartsföretag 2006
- 2008:17 Lokal och regional kollektivtrafik 2007
- 2008:18 Person- och godstransporter på järnväg, 1 kv 2008
- 2008:19 Sjötrafik 2008, kvartal 1
- 2008:20 Lastbilstrafik 2008, kvartal 1
- 2008:21 Långväga buss 2007
- 2008:22 Utländska lastbilstransporter i Sverige 2004-2006
- 2008:23 Vägtrafikskadade i sjukvården – Statistik över vård av vägtrafikskadade i Sverige 1998–2006
- 2008:24 Sjötrafik 2008, kvartal 2
- 2008:25 Person- och godstransporter på järnväg, 2 kv 2008
- 2008:26 Bantrafikskador 2007
- 2008:27 Vägtrafikskador 2007
- 2008:28 Lastbilstrafik 2008, kvartal 2
- 2008:29 Bantrafik 2007

Ansvarig utgivare: Saman Rashid

ISBN 91-89586-83-2

ISSN 1404-854X

ISSN 1653-1817

För information kontakta:

Statistikansvarig myndighet: Statens institut för kommunikationsanalys, SIKA

Kontaktperson: Christina Eng

Telefon: 063-14 00 00, fax: 063-14 00 10

E-post: sika@sika-institute.se

Webbadress: www.sika-institute.se

Utgivningsdatum: 2009-01-26

Tryck: EO Grafiska, Stockholm 2009

Digital version: En pdf-version av rapporten går att hämta på www.sika-institute.se

Förord

I enlighet med de transportpolitiska målen i *Moderna transporter* prop. 2005/06:160 ska andelen kollektivtrafikesor öka. Regeringen vill genom detta att kollektivtrafiken ska medverka till en långsiktig hållbar tillgänglighet till arbete, skola och service. Därtill kan en ökad andel av resande med kollektivtrafiken också nå de politiskt uppsatta miljömålen. För att mäta förändringarna i resandet behövs statistik. I denna rapport har nästan all statistik om kollektivtrafik och samhällsbetalda resor samlats. Här redovisas uppgifter om hur många resor vi gör med de olika trafikslagen, vad trafiken kostar samhället och förhållandet mellan bil och kollektivtrafik. Statistiken omfattar de senaste 10 årens resande med kollektivtrafik och samhällsbetalda resor.

Transportsektorn i Sverige svarar för 30 procent av de svenska utsläppen av växthusgaser. Kollektivtrafiken är i och med det ett viktigt verktyg för att frambringa en bättre miljö genom reducerade utsläpp från transportsektorn.

SIKA har ett regeringsuppdrag att skapa ett statistiksystem för kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. Denna rapport är den andra som SIKA har gett ut inom området. Rapporten sammanställer den befintliga statistiken inom området.

Insamling och sammanställning av statistik om kollektivtrafik och samhällsbetalda resor är angeläget för att se hur mycket vi reser i Sverige och för att få en uppfattning om vad trafiken kostar skattebetalarna. Statistiken är därför särskilt viktig för politiker, tjänstemän, forskare och journalister.

En referensgrupp har bistått med synpunkter och råd. Deltagarna i referensgruppen har representerat Sveriges Kommuner och Landsting, Vägverket, Banverket, Rikstrafiken, Svenskt Flyg, Bussbranschens Riksförbund, Svensk Kollektivtrafik, Lunds tekniska högskola, Kungliga Tekniska högskolan, Näringsdepartementet och Handisam (Myndigheten för handikappolitisk samordning).

Projektledare på SIKA har varit Christina Eng

Östersund i januari 2009

Saman Rashid
Statistikchef

Innehållsförteckning

SAMMANFATTNING	7
1 INLEDNING	9
1.1 Kollektivtrafik	10
Kollektivtrafikens huvudgrupper	10
1.2 Konsumtion	11
Resa	11
Personkilometer	11
1.3 Tjänster	11
Utbud	11
1.4 Ekonomi	12
Indelning av kollektivtrafik	12
Trafikansvar	13
Officiell statistik	13
Begrepp och lagrum	13
1.5 Aktuella utredningar	13
KOLL framåt	13
Ny lagstiftning	14
Ökad konkurrens på järnväg	14
EU:s energi- och klimatpaket	14
Överflyttningspotential	15
2 KOLLEKTIVTRAFIKEN OCH BILEN	17
2.1 Persontransportarbetet 1980 – 2007	17
3 KOLLEKTIVTRAFIKEN DE SENASTE 10 ÅREN	19
Resor	19
Personkilometer	20
Samhällets kostnader	22
4 LOKAL OCH REGIONAL KOLLEKTIVTRAFIK	25
4.1 Allmän kollektivtrafik	25
Utbud	29
Ekonomi	30
Självfinansieringsgraden	32
4.2 Särskild kollektivtrafik	34
Ekonomi	36
Sjukresor och skolresor	37
Ekonomi	37

5	INTERREGIONAL KOLLEKTIVTRAFIK	39
5.1	Allmän kollektivtrafik	39
	Resor.....	39
	Personkilometer	40
	Utbud	42
	Ekonomi	44
5.2	Riksfärdtjänst.....	45
	Resor.....	45
	Ekonomi	47
5.3	Rikstrafiken	47
6	INTERNATIONELL KOLLEKTIVTRAFIK	49
6.1	Allmän kollektivtrafik	49
	Resor.....	49
	Personkilometer	50
6.2	Den nationella resvaneundersökningen.....	50
7	TABELLBILAGA.....	59

Sammanfattning

SIKA har ett regeringsuppdrag att skapa ett statistiksystem för all kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor görs på lokal och regional, interregional och internationell nivå. Följande rapport är ett försök att ge en helhetsbild av kollektivtrafik och samhällsbetalda resor genom att sätta samman de uppgifter som finns inom området.

Antalet personkilometer resta med kollektivtrafik och samhällsbetalda resor har totalt på alla nivåer ökat med 45 procent på 10 år, från 31 608 miljoner (1998) till 45 745 miljoner personkilometer (2007). Mest har antalet personkilometer ökat inom den lokala och regionala kollektivtrafiken med 61 procent, från 7 297 miljoner (1998) till 11 768 miljoner personkilometer (2007). På denna nivå reser vi oftast med buss och ökningen har varit betydande, 60 procent under de senaste 10 åren. Spårvägstrafiken har relativt sett ökat mer än busstrafiken, nämligen med över 200 procent. Även inom järnväg har antalet personkilometer ökat kraftigt med 93 procent.

Trafikslagen inom den interregionala kollektivtrafiken består av bantrafik, långväga buss, sjöfart och luftfart. Antalet personkilometer i dessa trafikslag har ökat med 19 procent, från 8 043 miljoner (1998)¹ till 9 553 miljoner (2007). Här ökade antalet personkilometer mest inom bantrafiken med 32 procent.

Antalet personkilometer i den internationella kollektivtrafiken har ökat med 50 procent, från 16 268 miljoner (1998)² till 24 424 miljoner personkilometer (2007). Inom detta område ökade luftfarten mest med 53 procent.

Utbudet av kollektivtrafik har totalt sett inte ökat lika mycket som resandet. Antal utbudskilometer inom den lokala och regionala kollektivtrafiken har bara ökat med 12 procent. Detta ska jämföras med antal personkilometer som har ökat med 61 procent. Detta kan betyda att belägningsgraden är högre nu än den var tidigare.

Samhällets totala bidrag till trafiken kom upp till 22 225 miljoner kronor under 2007, en ökning med 47 procent från 1998.³ Bidraget till den lokala och regionala kollektivtrafiken ökade mest med 66 procent.⁴ Kostnaderna inom den lokala och regionala kollektivtrafiken täcktes till ungefär hälften av resenärer och till hälften med bidrag från samhället.

¹ Siffror från sjöfarten har imputerats för 1998 från 2000 års värde.

² Siffror från sjöfarten har imputerats för 1998 från 2000 års värde.

³ Ekonomiuppgifter om driftsbidrag och upphandlad trafik har imputerats för år 1998 och det är värdet från 1999 respektive 2001.

⁴ 2007 års priser enligt KPI.

1 Inledning

Det totala resandet med kollektivtrafik och samhällsbetalda resor ökar för varje år. Trots det har marknadsandelen av kollektivtrafikresor inte ökat. I jämförelse med biltrafiken så ligger andelen resor med kollektivtrafik fortfarande på en ganska låg nivå. Ett transportpolitiskt mål har sedan lång tid tillbaka varit att andelen kollektivtrafik ska öka. Trots detta är andelen resta personkilometer drygt 76 procent med bil och knappt 20 procent med kollektiva transportmedel.⁵

Enligt den nationella resvaneundersökningen (i antal resor), reste under en vanlig dag 14 procent med kollektiva färdmedel samtidigt som 53 procent reste med bil.⁶

Utvecklingen inom området kollektivtrafik och samhällsbetalda resor har tagit fart. Det är en spännande men utmanande framtid, när vi nu ska försöka forma vårt sätt att resa utifrån ett så klimatvänligt och samhällsekonomiskt sätt som möjligt. För att veta varthän utvecklingen går är det oerhört viktigt att kunna mäta förändringarna. Syftet med denna rapport är alltså att redovisa statistik över all kollektivtrafik och alla samhällsbetalda resor i Sverige under perioden 1998 till 2007. Avsikten är att skapa en helhetsbild beträffande uppgifter om antal resor, personkilometer, utbud, intäkter, kostnader och bidrag. Rapporten planeras för övrigt att komma ut varje år.

Det finns ingen vedertagen definition för området kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. Det som ändå beskriver området på bästa sätt är denna definition som är en utvidgning av linjetrafikbegreppet⁷. Definitionen omfattar samtliga former av samhällsbetalda resor oavsett trafikeringsform.

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

Begreppet kollektivtrafik innebär att det är en gemensam, allmän nytthet och att utbudet är känt i förväg. De resande erbjuds resa genom köp av biljett, en föreskriven rättighet eller erbjuden förmån. Det samhällsbetalda resandet syftar till att trafiken finansieras av samhället, helt eller delvis. Sådan trafik där tidtabell, pris, färdväg inte är organiserat utan bestäms av resenärer eller trafikutövare, ryms inte under definitionen om kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. Några exempel på sådan trafik kan vara taxiresor och abonnerade bussar.

⁵ *Transportarbetet*. www.sika-institute.se

⁶ SIKA. *RES 2005/2006 Den nationella resvaneundersökningen* (2007:19).

⁷ SIKA. *Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor 2003* (2005:2).

Statistiksystemet innefattar undersökningar om bantrafik, luftfart, sjöfart, lokal och regional kollektivtrafik, färdtjänst och riksfärdtjänst, sjukresor, rikstrafikens upphandlade trafik, skolresor, långväga buss och turist- och chartertrafik. Området kollektivtrafik och samhällsbetalda resor blev officiell statistik i juli 2006 (SFS 2006:381), vilket innebär att särskilda kriterier i undersökningarna måste uppfyllas och att statistiken har god kvalitet. Det finns då även möjlighet för SIKa att införa uppgiftslämnarskyldighet vid undersökningarna.

Statistik om bantrafik, luftfart och sjöfart är officiell statistik och reglerad genom EG-förordningar. Resvaneundersökningen är officiell statistik och har en god kvalitet. Undersökningen om färdtjänst och riksfärdtjänst är officiell statistik från och med 2007 års uppgifter. Statistiken om lokal och regional kollektivtrafik kommer att bli officiell statistik när kvaliteten är tillräckligt god. Genom Sveriges Kommuner och Landsting tillhandahåller SIKa statistik om sjukresor och via Skolverkets hemsida har kostnaderna om skolskjutsar tillhandahållits. Statistiken om långväga buss finns för första året i denna rapport. Det pågår inventeringar över statistik om skolskjutsar. Arbetet med statistiken om turist- och chartertrafik är inte påbörjad.

1.1 Kollektivtrafik

Kollektivtrafik som begrepp är oftast förknippat med att det är en gemensam, allmän nytthet men inte nödvändigtvis att flera åker samtidigt. Förutsättningarna för resan är givna och kända i förväg och erbjuds den resande regelbundet via köp av biljett, en föreskriven rättighet eller någon slags förmån. När resorna är samhällsbetalda så är utbudet helt eller delvis finansierat med skattemedel. Sådan trafik som inte är organiserad och utannonserad i förväg eller regelbundet tillgänglig innefattas inte i definitionen. Trafik som abonnerade bussar, privat samåkning samt vanliga taxiresor är exempel på det som inte finns med under definitionen kollektivtrafik.

Kollektivtrafikens huvudgrupper

- *Allmän kollektivtrafik* erbjuds allmänheten via tidtabeller och annan information. Trafiken är den faktiskt utförda linjelagda trafiken. Den kan också vara anropsstyrd trafik och det kan handla om förstärkningstrafik.
- *Särskild kollektivtrafik* erbjuds en definierad personkrets men är också tillgänglig för dem som inte tillhör denna personkrets. I begreppet särskild kollektivtrafik ingår skolskjutsar, färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor.
- *Turist- och chartertrafik* erbjuds allmänheten i former som kan betraktas som kollektivtrafik men som regel inte är samhällsfinansierad.

Statistiksystemet är indelat i variabler om **konsumtion, tjänster** och **ekonomi**.

- *Konsumtion* är antalet resor, uttryckt i påstigande eller resekedjor. Persontransportarbete uttrycks i personkilometer, alltså den sammanlagda sträcka personerna i ett fordon transporteras.

– *Tjänster* är utbudet uttryckt i antal utbudskilometer, landningar eller platskilometer. Utbudet är ett mått på den mängd service som erbjuds trafikanterna.

– *Ekonomi* är kostnader och intäkter för trafiken samt bidrag/stöd från samhället.

1.2 Konsumtion

Resa

I trafik med buss och tunnelbana räknas varje påstigning som resa. Resor med tåg och spårvagnar är till viss del resekedjor. För bantrafiken är definitionen av en resa kombinationen mellan platsen för påstigning och platsen för avstigning, oavsett vilken resväg som följs på järnvägsnätet. Inom luftfart är en resa när en passagerare påbörjar eller avslutar en resa på en flygplats. Inom sjöfart mäts en resa när en passagerare förflyttas från hamnen där resan påbörjas till hamnen där den avslutas.

Definitionen av en beviljad resa skiljer sig mellan färdtjänst och riksfärdtjänst. Resor med färdtjänst beviljas när funktionshindret är så stort att personen inte kan förflytta sig på egen hand eller ta del av allmänna kommunikationer. Resor med riksfärdtjänst beviljas när funktionshindret är så stort att personen måste resa på särskilt kostsamt sätt. Definitionen av en sjukresa är att den styrs av resans syfte och av det ersättningssystem som finns. Patienten får ersättning för resor till och från behandling.

Personkilometer

Personkilometer är antalet resor multiplicerat med den genomsnittliga reslängden, den så kallade medelreslängden. Med detta mått kan man jämföra mellan olika trafikslag, till exempel mellan bantrafik och luftfart för att se om trafikpolitiska åtgärder i form av snabbare tåg, kan ha påverkat resandet. Det går även att jämföra uppgifter från resvaneundersökningen, till exempel kan bil jämföras med kollektivtrafik.

1.3 Tjänster

Utbud

Det finns olika mått för att beskriva utbudet. Den faktiskt utförda linjelagda trafiken och en eventuell förstärkningstrafik mäts i utbudskilometer för den lokala och regionala allmänna kollektivtrafiken. Inom bantrafiken mäts utbudet i vagnkilometer och i sjöfarten mäts utbudet i utbudstimmar. I den interregionala trafiken används platskilometer för att ange utbudet inom bantrafiken. Uppgiften är beräknad som antalet sittplatser i en personvagn eller motorvagn multiplicerad med sträckan vagnen dragits. Inom luftfart använder man antalet landningar som beräkning av utbudet.

1.4 Ekonomi

Inom ekonomiområdet finns uppgifter om samhällets stöd i form av bidrag till den lokala och regionala kollektivtrafiken, till skolresor, sjukresor, färdtjänst och riksfärdtjänst, driftsbidrag till vissa flygplatser och Rikstrafikens upphandlade trafik⁸.

Här finns uppgifter om kostnader och intäkter till kollektivtrafik och samhällsbetalda resor.

För lokal och regional kollektivtrafik räknas intäkter som biljettförsäljning, reklamintäkter och annan affärsverksamhet. När det gäller kostnader för lokal och regional kollektivtrafik är det trafikhuvudmannens kostnad för infrastruktur, fasta anläggningar och övriga kostnader som till exempel administrativa kostnader som innefattas.

Indelning av kollektivtrafik

Den geografiska indelningen motiveras genom lagstiftningen (SFS 1997:734) som får uppgiftslämnandet och indelningen av trafiken att sammanfalla. Figuren nedan illustrerar indelningen av kollektivtrafiken. I lokal och regional kollektivtrafik finns både allmän och särskild kollektivtrafik. Även på interregional nivå, den trafik som går över en länsgräns, bedrivs allmän och särskild kollektivtrafik. I internationell kollektivtrafik finns enbart allmän kollektivtrafik.

	Allmän kollektivtrafik	Särskild kollektivtrafik			Turist- och chartertrafik
		Skol-skjuts	Färd-tjänst	Sjuk-resor	
Lokal och regional kollektivtrafik	X	X	X	X	
Interregional kollektivtrafik	X		X		
Internationell kollektivtrafik	X				

X= Finns i denna rapport

Lokal och regional kollektivtrafik sker oftast inom ett län.

Interregional kollektivtrafik är trafik som sker två eller flera län.

Internationell kollektivtrafik är trafik över mellan en nationsgräns.

⁸ Rikstrafiken svarar för statens upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik som inte upprätthålls i trafikhuvudmannens regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift.

Trafikansvar

Länstrafikansvariga ska enligt lag om ansvar för viss kollektivtrafik, vara gemensamt ansvariga för länets lokala och regionala linjetrafik för persontransporter. Länstrafikansvarig är oftast kommunerna och landstingen i varje län. Enligt samma lagrum ska den länstrafikansvariges uppgifter handhas av en *trafikhuvudman*.

Varje kommun ansvarar för anordningen av *färdtjänst och riksfärdtjänst*, men kommunens ansvar kan överlåtas till trafikhuvudmannen. För *sjukresor* finns inget formellt utpekat ansvar.

För *skolskjutsar* har respektive kommun ansvar för att det ordnas skolskjutsar.

Officiell statistik

Inom området transporter och kommunikationer är SIKA utsedd av regeringen att vara ansvarig för officiell statistik i Sverige. En statistikansvarig myndighets uppgift är att kvalitetsdeklarera statistiken, den ska dokumenteras och den ska vara tillgänglig för allmänheten utan avgifter. Det viktigaste uppdraget för en statistikansvarig myndighet är att hålla statistiken objektiv. Officiell statistik ska ha beteckningen Sveriges officiella statistik eller märkas med en symbol. Varken beteckningen eller symbolen får användas i annat sammanhang.

Begrepp och lagrum

Lagrum som reglerar ansvaret för kollektivtrafiken är:

- Lag om ansvar för viss kollektiv persontrafik, SFS 1997:734. Kommuner och landsting är gemensamt ansvariga för länets lokala och regionala linjetrafik för persontransporter.
- Lag om anordnande av färdtjänst och riksfärdtjänst, SFS 1997:735 respektive SFS 1997:736. Kommunen får lämna över ansvaret till trafikhuvudmannen. Grunderna för avgifter ska beslutas av kommunen utom där ett regionförbund är länstrafikansvarig. Överlåtande gäller tillståndsgivning och anordnande av färdtjänst och riksfärdtjänst. Innan trafikhuvudmannen prövar en ansökan ska kommunen där personen är bokförd höras. Formerna bestäms av kommunen och trafikhuvudmannen.
- Lag om anordnande av skolskjutsar, SFS 1970:340, SFS 1992:598, SFS 1991:1110. Varje kommun eller en trafikhuvudman ansvarar för anordnande av skolskjutsar.

1.5 Aktuella utredningar

KOLL framåt

I samband med det transportpolitiska målet om att andelen resor med kollektivtrafik ska öka har Banverket och Vägverket fått regeringens uppdrag att ta fram ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens utveckling. Arbetet har namnet *Koll framåt* och en slutrapport lämnades till regeringen förra året. I rapporten framhävs att samhällets roll är viktig och att staten måste satsa mer på infrastrukturen, vad gäller kvalitet och kapacitet, och att även förändra

lagstiftningen för att skapa bättre förutsättningar för kollektivtrafiken. Rapporten betonar att det måste finnas ett nationellt perspektiv och att systemet hålls samman.⁹

Ny lagstiftning

Regeringen tillsatte i ett led i detta utvecklingsarbete en utredare i juni 2008 för att ta fram ett förslag till en ny lagstiftning på kollektivtrafikområdet. Utredaren ska med utgångspunkt i ett tydligt resenärsperspektiv ge förslag till förändringar som gör lagstiftningen mer samlad, överskådlig och dessutom anpassad till EG-rätt. I uppdraget ingår att med utgångspunkt i gällande EU-lagstiftning lämna förslag på hur konsumentskyddet kan stärkas också för kollektivtrafikresenärer i den lokala och regionala kollektivtrafiken såsom det är för tågpassagerare.

EG-förordningen om tågpassagerares rättigheter och skyldigheter och EG-direktivet om öppning av marknaden för internationell persontrafik på järnväg måste samordnas med de egna förslagen till förändringar av lagstiftningen som utredaren kommer fram till. Utredaren ska analysera förslagets konsekvenser, omställningseffekter och likaledes föreslå finansiering där det är möjligt. Utredaren ska dessutom reflektera över om förslagen kräver förändringar av de statliga myndigheternas eller trafikhuvudmännens ansvar och uppgifter. Utredaren ska även undersöka om en ny lagstiftning kan göra verksamhetens organisation mer flexibel.

Kopplingen till de transportpolitiska målen och vad kollektivtrafiken kan bidra med för att nå de transportpolitiska målen ska införlivas i förslaget till ny lagstiftning. Det kommer ett delbetänkande den 30 april 2009 och ett slutbetänkande lämnas den 30 september 2009.¹⁰

Ökad konkurrens på järnväg

Det tillsattes en utredning i november 2007 om ökad konkurrens på marknaden för persontransporter på järnväg. Intentionen är att tillgodose resenärernas och samhällets krav på effektivitet och kvalitet. Utredaren ska föreslå principer, kriterier och processer för en effektiv reglering av konkurrens och samverkan mellan kommersiell och upphandlad persontrafik på järnväg. Uppdraget redovisades för regeringen den 10 oktober 2008.¹¹

EU:s energi- och klimatpaket

EU har enats om att minska utsläppen av växthusgaser med minst 20 procent till 2020 och ett energi- och klimatpaket väntas antas av rådet och parlamentet i början av 2009. Inför det globala klimatmötet i Köpenhamn i december 2009 kan då EU ha en gemensam ståndpunkt angående klimatåtgärder i förhållande till andra länder.¹²

⁹ KOLL framåt – Nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling (2007).

¹⁰ Direktiv 2855.

¹¹ *Konkurrens på spåret*. SOU 2008:92..

¹² *Framtidens resor och transporter* (prop. 2008/09:35).

Överflyttningspotential

I maj 2008 fick SIKÄ och trafikverken i uppdrag att kartlägga vilka potentialer som finns för överflyttning av gods och passagerare mellan trafikslag för att minska utsläppen av växthusgaser, energieffektivisering och samtidigt ha ett samhällsekonomiskt perspektiv på åtgärderna. Uppdraget ska användas som underlag till åtgärdsplaneringen och detta uppdrag redovisades i december 2008. Potentialen att minska hela transportsektorns utsläpp av koldioxid beräknas kunna uppgå till 20 procent vilket skulle minska utsläppen med 4-5 miljoner ton. Detta innefattar både gods och persontrafik.

Ett alternativ för att minska koldioxidutsläppen är enligt rapporten att avgiftsbelägga parkeringsplatser vid arbetsplatser och samtidigt öka möjligheterna till parkering vid bostaden. Att satsa på kollektivtrafiken genom speciella bussfiler är ett annat exempel på åtgärder för att kunna minska utsläppen.

Rapporten visar också att utbyggnader av kollektivtrafiksystem samtidigt som man inför eller utvidgar trängselskatt i de större städerna skulle kunna generera en samhällsekonomiskt effektiv överflyttning från personbil till kollektivtrafik. Samtidigt poängteras att man måste ta hänsyn till de lokala omständigheterna. Effekten av koldioxidutsläppen beror även på vilka trafikslag man flyttar över till. Dock är det inte alltid så att överflyttningen blir bäst om man enbart tittar på trafikslagen. Det är därför viktigt att se på beläggningsgraden när man uttalar sig om koldioxidutsläppen per person.¹³

Efterfrågan av kollektivtrafik kan komma att öka väsentligt om bränslepriserna ökar och om människor dessutom väljer att resa miljövänligt. Man räknar med att kollektivtrafiken skulle behöva fördubbla sin kapacitet vid ett scenario där en femtedel av alla som reser med bil skulle gå över till kollektivtrafiken.¹⁴

¹³ SIKÄ. *Potential för överflyttning av person- och godstransporter mellan trafikslag* (2008:10).

¹⁴ *Framtidens resor och transporter* (prop. 2008/09:35).

2 Kollektivtrafiken och bilen

2.1 Persontransportarbetet 1980 – 2007

Det är ganska väl känt att bilen är kollektivtrafikens största konkurrent. Anledningen är att bilen betyder oerhört mycket för människors frihet och mobilitet. Vi reser totalt sett mycket mer nu än vi gjorde tidigare. Vi reser dessutom mer med bilen än tidigare. Vi reser därtill mycket mer med bil än med kollektiva färdmedel. Detta är förstås inte i linje med de klimatpolitiska målsättningarna som regeringen har satt upp. I propositionen *Moderna transporter 2005/06:160* finns ett transportpolitiskt mål att öka andelen kollektivtrafikresor. Svensk kollektivtrafik och kollektivtrafikens branschorganisationer har också satt upp ett mål om att till och med fördubbla resandet med kollektivtrafiken. För att staka ut framtiden behövs en plattform och en kunskap om hur man har rest tidigare.

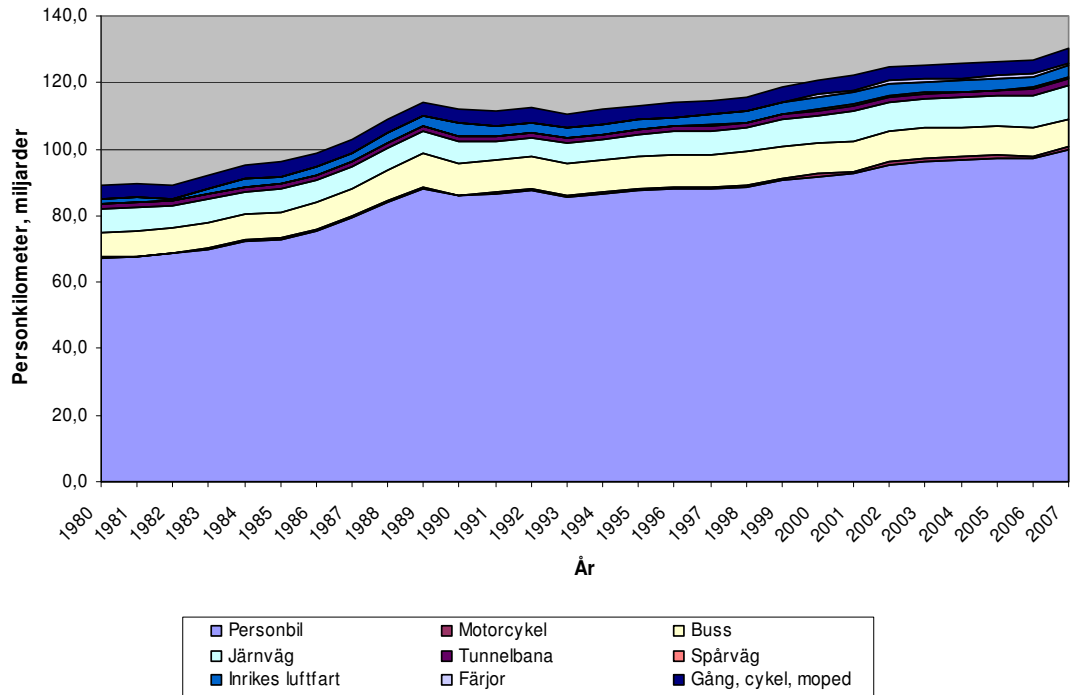
Nedan i Figur 2.1 presenteras en sammanfattning av hur resandet har sett ut de senaste 27 åren. Persontransportarbetet har ökat kraftigt under lång tid, med 46 procent mellan 1980 och 2007.¹⁵ Antalet personkilometer uppgick till 130,3 miljarder under 2007 och av dessa restes 99,6 miljarder med bil. Av alla personkilometer vi reser totalt, reser vi ca 75 procent med bilen. Resandet med personbil har ökat med 48 procent mellan 1980 och 2007. De andra trafikslagen som ingår i figuren nedan är motorcykel, buss, järnväg, tunnelbana, spårväg, inrikes luftfart, färjor samt gång, cykel och moped.

Motorcykelåkandet har ökat i hög grad främst de senaste 10 åren. Men även sammanlagt har antal personkilometer med motorcykel ökat kraftigt med 230 procent. Totalt sett av antalet personkilometer är motorcykelåkandet litet, 1 miljard personkilometer gjordes med motorcykel under 2007.

Vi flyger också mer än tidigare och antalet personkilometer med luftfart ökade med 150 procent. År 1980 gjordes 1,4 miljarder och under 2007 gjordes 3,5 miljarder personkilometer inom luftfarten. Detta trafikslag är också litet i jämförelse med bilen även om det görs långa resor med flyg. Om man jämför flyget med tågtrafiken så har resandet med tåg också ökat starkt, 46 procent, men långt ifrån lika mycket som flyget. Men vi reser betydligt mer med tåg än med flyg. Antal personkilometer resta med järnväg uppgick till 10,2 miljarder under 2007.

Mera blygsamma ökningar gjordes med buss och tunnelbana, med 16 procent respektive 13 procent. Gång, cykel och moped har ökat men inte i så hög grad som andra trafikslag, här ökade antalet personkilometer endast med 7 procent.

¹⁵ För 1980 års uppgifter saknas siffror för spårväg och färjor.



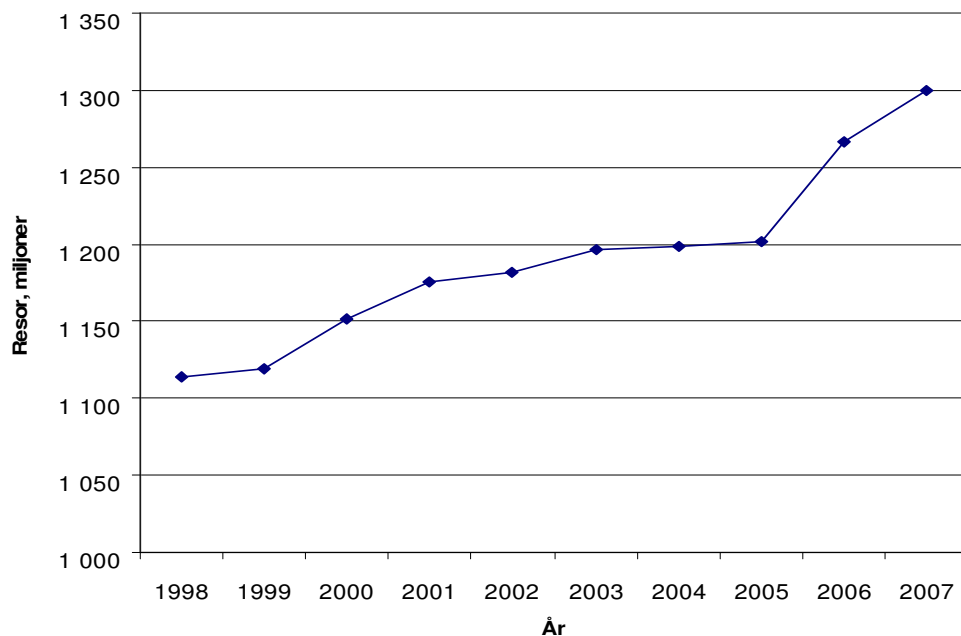
Figur 2.1 Persontransportarbete 1980 – 2007. Personkilometer (miljarder). Källa: Tabell 30 i tabellbilaga

3 Kollektivtrafiken de senaste 10 åren

Statistiken är hämtad ur SIKAs olika statistikrapporter och källan anges under varje figur. Statistiken är indelad i lokal och regional kollektivtrafik, interregional kollektivtrafik samt den internationella kollektivtrafiken. I textdelen visas uppgifterna i diagram för att åskådliggöra förändringar mellan åren. Längst bak i rapporten ligger tabellbilagan, med underlagen till diagrammen samt källhänvisningar. I texten refereras uppgifterna i diagrammet till respektive tabell i tabellbilagan. Utförligare beskrivningar av statistiken än vad som ges i denna rapport finns inom varje statistikområde. Dessa rapporter finns på SIKAs hemsida.¹⁶

Resor

Totalt har antalet resor med kollektivtrafik och samhällsbetalda resor ökat med 17 procent, från 1 107 miljoner resor (1998)¹⁷ till 1 300 miljoner resor (2007). Som Figur 3.1 nedan visar steg antalet resor framför allt mellan 2005 och 2007. Där ökade antalet resor mest på den interregionala nivån med 24 procent.

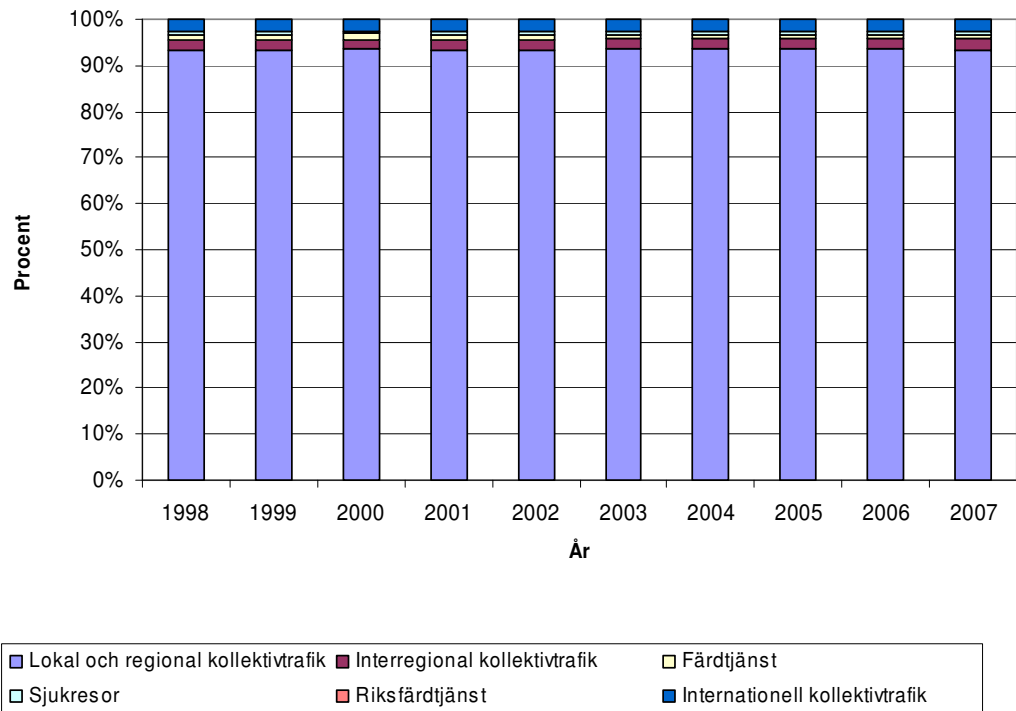


Figur 3.1 Totalt antal resor med kollektivtrafik och samhällsbetalda resor, 1998 – 2007 (miljoner). Källa: Tabell 1 i tabellbilagan.

¹⁶ www.sika-institute.se

¹⁷ Siffror för sjukresor har imputerats för 1998 från 2000 års värde.

Figur 3.2 visar antal resor i procent fördelade mellan de olika trafikslagen. Detta för att få ett perspektiv över hur stora de olika delarna är av det totala resandet av kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. Det som redovisas är fördelningen mellan lokal och regional kollektivtrafik, sjukresor, interregional kollektivtrafik, riksfärdtjänst, färdtjänst, och internationell kollektivtrafik. Det görs flest antal resor inom lokal och regional kollektivtrafik, över 90 procent av det totala antalet resor. Förhållandet mellan den interregionala och den internationella kollektivtrafiken är ungefär lika stort, något fler resor görs i den internationella kollektivtrafiken.



Figur 3.2 Fördelning av antal resor totalt med kollektivtrafik och samhällsbetalda resor i procent, 1998 – 2007. Källa: Tabell 1 i tabellbilaga.

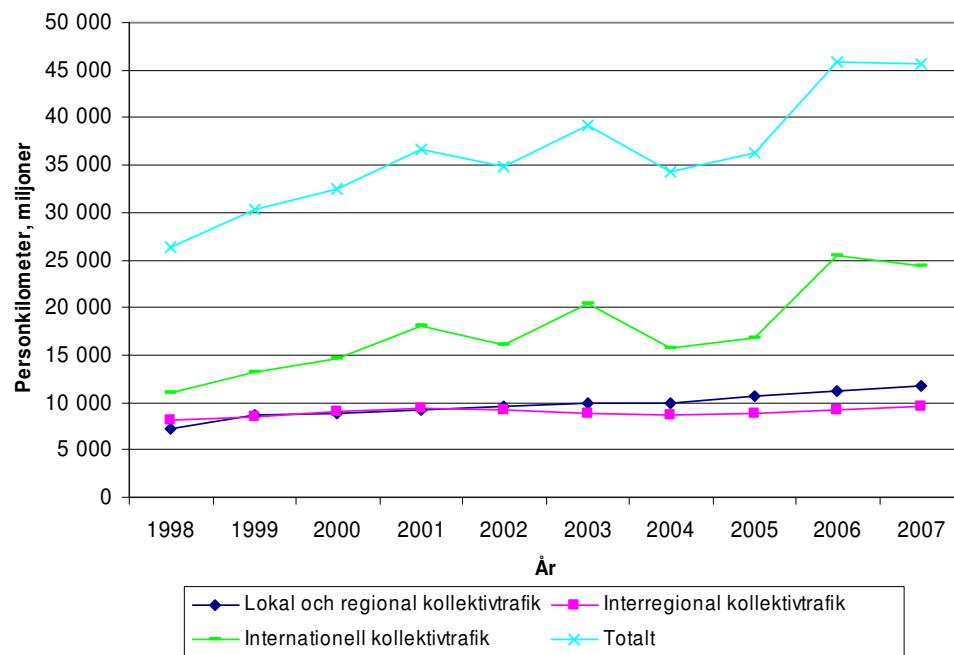
Personkilometer

Som nämnts tidigare är definitionen av personkilometer den sammanlagda längden en person färdas i ett fordon eller antalet resor som multipliceras med medelreslängden. Det totala antalet personkilometer med kollektivtrafik och samhällsbetalda resor uppgick till 31 608 miljoner (1998) och 45 745 miljoner (2007). Således har antalet personkilometer ökat med 45 procent. Inom den lokala och regionala kollektivtrafiken har antalet personkilometer ökat med 61 procent, från 7 297 miljoner (1998) till 11 768 miljoner (2007). Inom interregional kollektivtrafik ökade antalet personkilometer med 19 procent, från 8 043 miljoner (1998) till 9 553 miljoner (2007). Inom den internationella kollektivtrafiken har antalet personkilometer ökat med 50 procent, från 16 268 miljoner (1998)¹⁸ till

¹⁸ Siffror för sjöfarten är imputerat för 1998 från 2000 års värde.

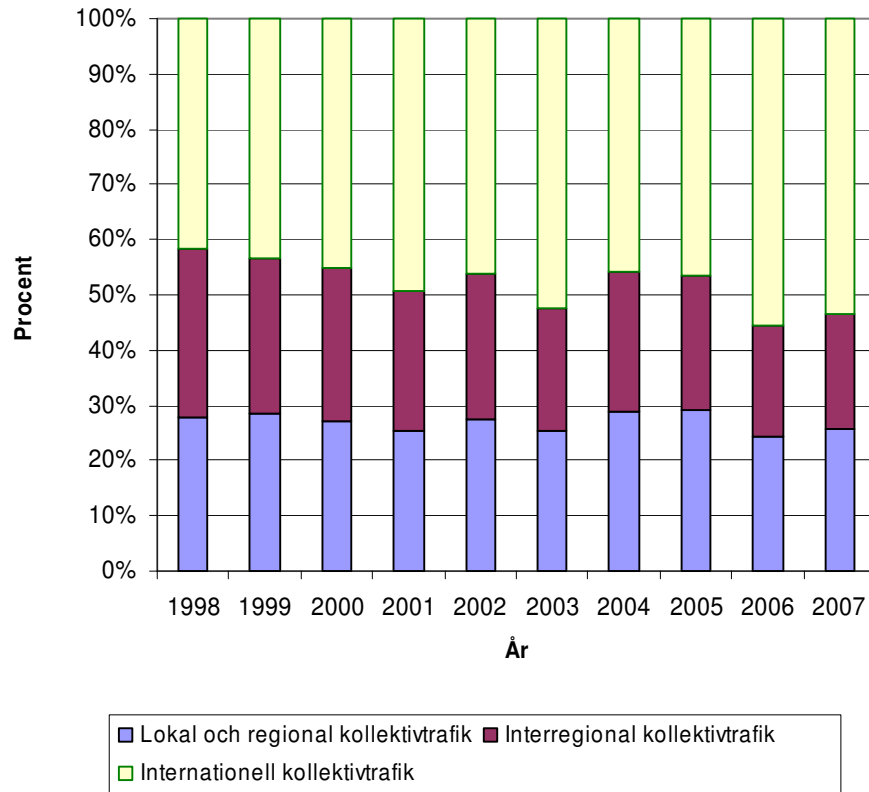
24 424 miljoner (2007). Inom luftfarten har antalet personkilometer ökat med 53 procent, från 15 252 miljoner (1998) till 23 321 miljoner (2007). Resandet med kollektivtrafik och samhällsbetalda resor har ökat mer under de senaste två till tre åren jämfört med åren dessförinnan och det är främst luftfarten som har ökat.

Som Figur 3.3 nedan visar är det inom den internationella kollektivtrafiken som de största svängningarna och ökningarna har gjorts. Den lokala och regionala samt den interregionala kollektivtrafiken ökar däremot i jämn takt för varje år. Den lokala och regionala kollektivtrafiken ökar dock något mer än den interregionala kollektivtrafiken.



Figur 3.3 Totalt antal personkilometer med kollektivtrafik och samhällsbetalda resor, 1998 – 2007 (miljoner). Källa: Tabell 2 i tabellbilaga.

Figur 3.4 visar fördelningen i procent mellan de olika områden som redovisar antalet personkilometer med kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. Till skillnad från antal resor, där lokal och regional kollektivtrafik hade de flesta resorna, så är antalet personkilometer inom den internationella kollektivtrafiken störst. Vi kan också se att det har varierat över tid, men huvudspåret är att personkilometer med internationell kollektivtrafik ökar mer i jämförelse med lokal och regional och interregional kollektivtrafik.

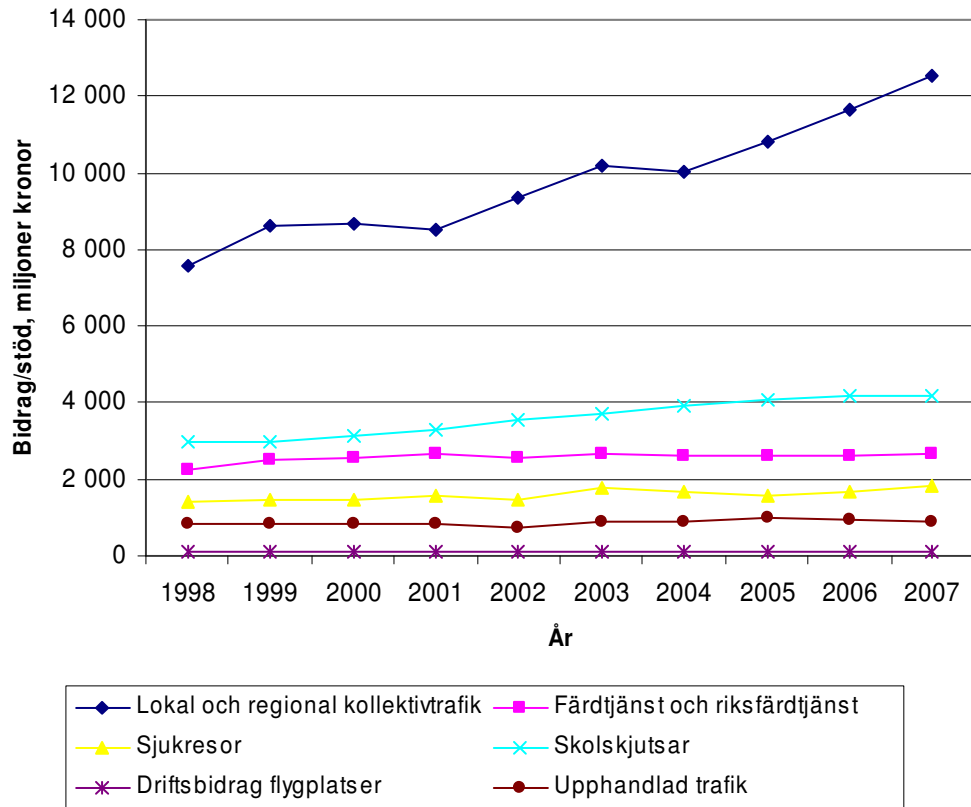


Figur 3.4 Fördelningen av antal personkilometer med kollektivtrafik och samhällsbetalda resor i procent, 1998 – 2007. Källa: Tabell 2 i tabellbilaga

Samhällets kostnader

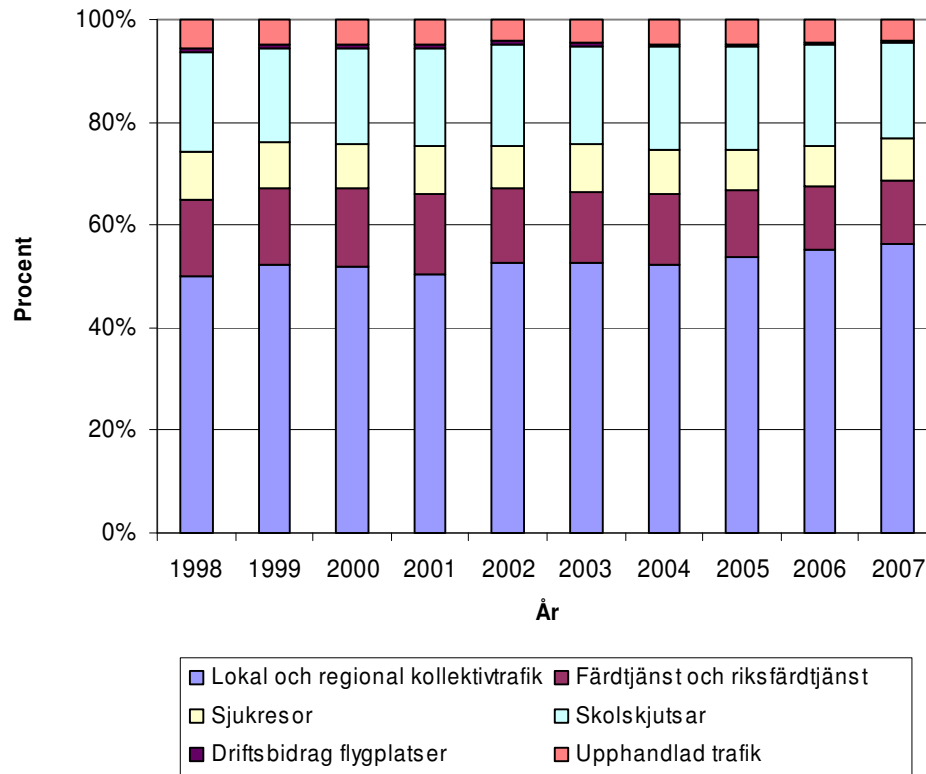
Som Figur 3.5 nedan visar så har samhällets kostnader för kollektivtrafik och de samhällsbetalda resorna ökat med 47 procent över de senaste 10 åren, från 15 106 miljoner kronor (1998)¹⁹ till 22 225 miljoner kronor (2007). Alla kostnader är uppräknade till 2007 års priser enligt KPI. Här är det främst den lokala och regionala kollektivtrafiken som har ökat mest, 66 procent. Men även sjukresor och skolskjutsar har fått ökade bidrag.

¹⁹ Siffror för den upphandlade trafiken och driftsbidraget är imputerat för 1998 från värdet 2001 respektive 1999.



Figur 3.5 Samhällets bidrag till kollektivtrafik och samhällsbetalda resor, 1998 – 2007 (miljoner kronor). Uppräknade till 2007 års priser enligt KPI. Källa: Tabell 3 i tabellbilaga.

Fördelningen av samhällets bidrag till kollektivtrafik och samhällsbetalda resor i procent visas i Figur 3.6 nedan. Den lokala och regionala kollektivtrafiken har det största stödet från samhället. Bidraget till den lokala och regionala kollektivtrafiken har ökat under de senaste åren i jämförelse med de andra områdena. Stödet till färdtjänst har minskat liksom även resandet med färdtjänst.



Figur 3.6 Fördelning av samhällets bidrag till kollektivtrafik och samhällsbetalda resor i procent, 1998 – 2007. Uppräknade till 2007 års priser enligt KPI. Källa: Tabell 3 i tabellbilaga.

4 Lokal och regional kollektivtrafik

4.1 Allmän kollektivtrafik

Resor

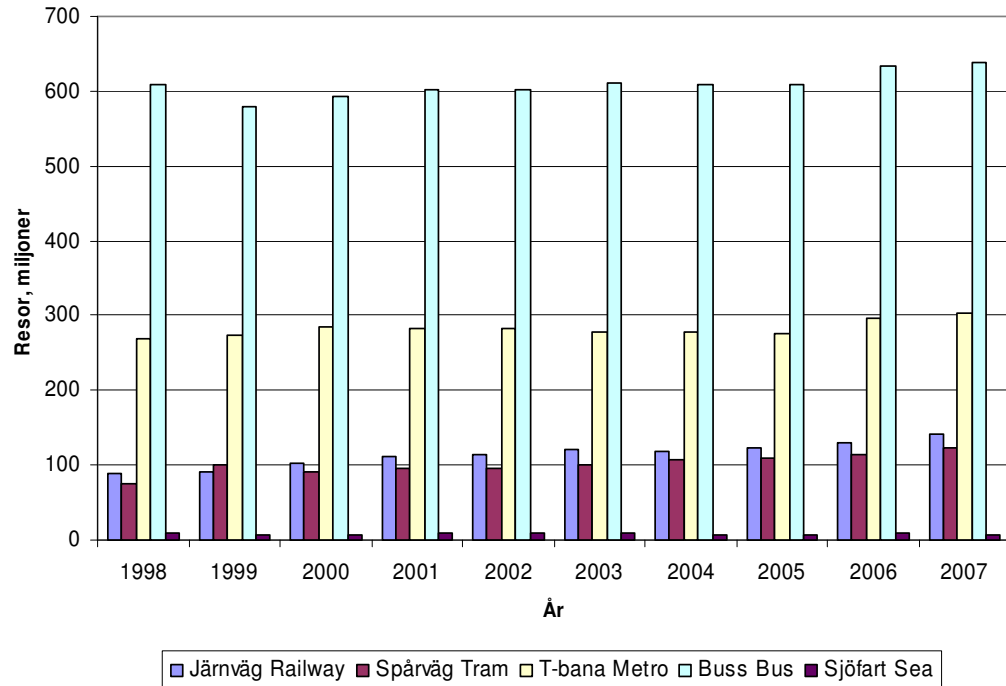
Verksamheten inom lokal och regional allmän kollektivtrafik organiseras av trafikhuvudmannen i respektive län. Insamlingen av denna statistik involverar 21 länstrafikhuvudmän och fyra andra trafikhuvudmän, totalt lämnar 25 trafikhuvudmän uppgifter till SIKA.

Definitionen av en resa skiljer sig mellan trafikslagen. En resa är en påstigning i trafik med buss, sjöfart och tunnelbana. Vid ett byte mellan olika trafikslag eller mellan samma trafikslag räknas varje ny påstigning som en resa. För bantrafiken det vill säga tåg och spårväg, är definitionen av en resa kombinationen mellan platsen för påstigning och platsen för avstigning, oavsett vilken resväg som följs på järnvägsnätet. Resor med lokal och regional allmän kollektivtrafik sker med järnväg, spårväg, tunnelbana, buss och sjöfart.

Figur 4.1 redovisar antal resor per trafikslag inom lokal och regional allmän kollektivtrafik mellan åren 1998 och 2007. Totalt uppgick antalet resor till 1 213 miljoner resor (2007), en ökning med över 16 procent för alla trafikslag. Under 2007 uppgick antalet resor med buss till 639 miljoner, med tunnelbana 303 miljoner, med järnväg 142 miljoner, med spårväg 122 miljoner och antal resor med sjöfart 7 miljoner.

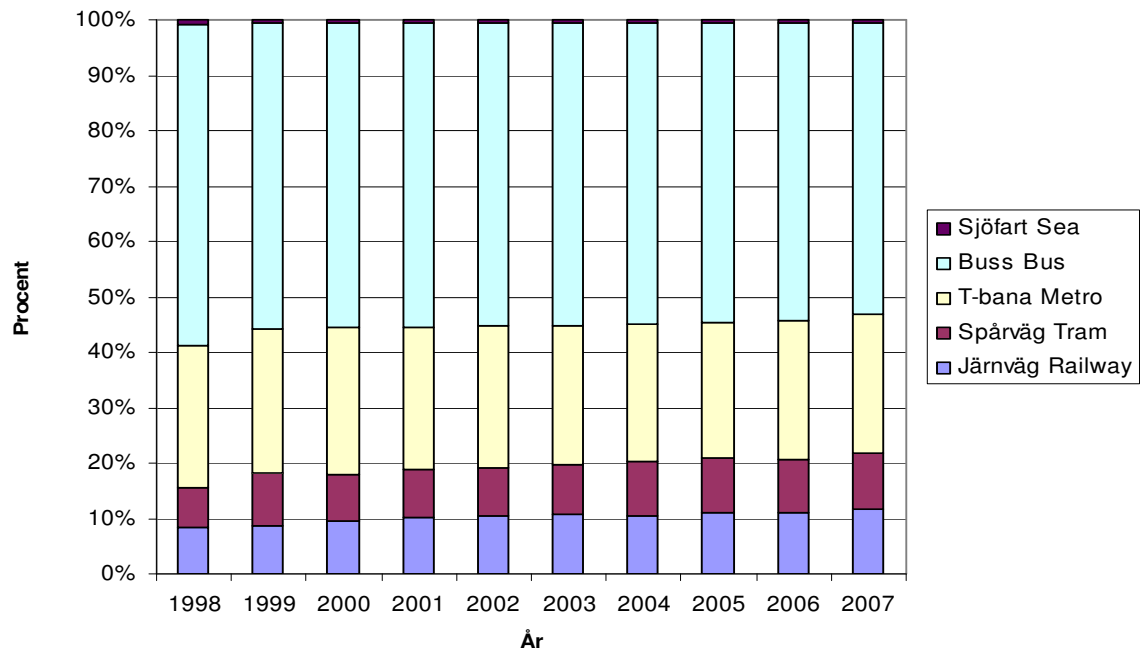
Den största ökningen av antal resor har gjorts med järnväg och spårväg med 67 respektive 60 procent under de senaste 10 åren. Inom järnväg ökade antalet resor från till 88 miljoner (1998) till 142 miljoner resor (2007). Inom spårväg gjordes 77 miljoner (1998) och 122 miljoner resor (2007).

Flest resor gjordes med buss, men ökningen har varit svag endast med fem procent från 1998. Antalet resor med buss kom upp till 608 miljoner (1998) och 639 miljoner (2007). Tunnelbana är det trafikslag där näst flest resor görs inom lokal och regional kollektivtrafik. Ökningen inom tunnelbana uppgick till 15 procent, från 269 miljoner resor (1998) till 303 miljoner (2007). Antalet resor med sjöfart har å andra sidan legat ungefär på samma nivå under den senaste tioårsperioden.



Figur 4.1 Lokal och regional allmän kollektivtrafik. Antal resor per trafikslag per år (miljoner). Källa: Tabell 4 i tabellbilaga.

I Figur 4.2 visas antalet resor per trafikslag fördelat i procent. Detta åskådliggör förhållandet mellan trafikslagen. Figuren visar att bussen är det klart dominerande trafikslaget med över 50 procent. Därefter är det resandet med tunnelbanan som har drygt 20 procent av det totala resandet i den lokala och regionala kollektivtrafiken.



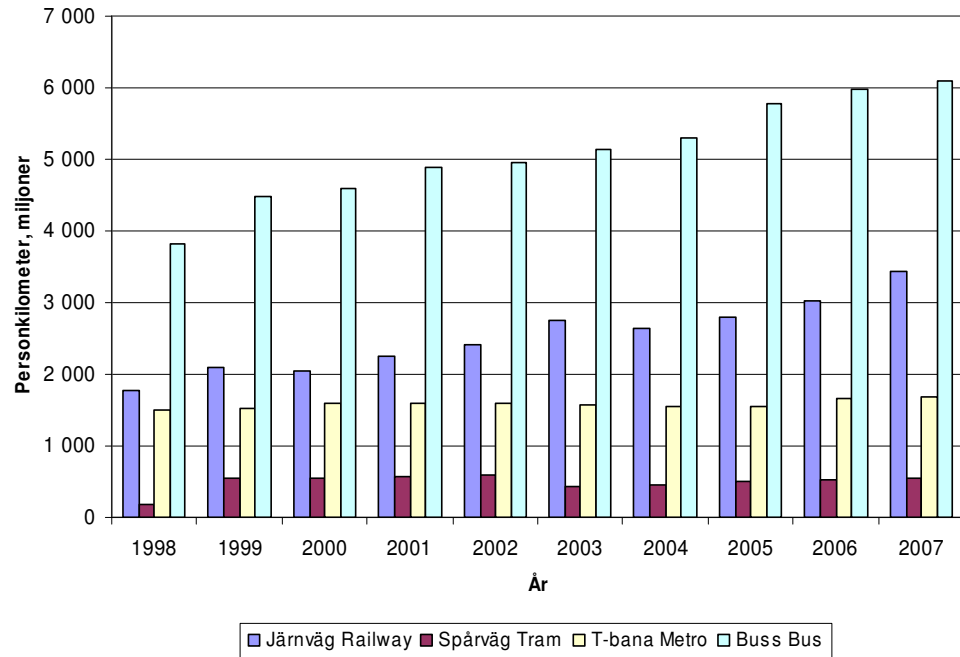
Figur 4.2 Antal resor fördelade i procent mellan trafikslagen, 1998 – 2007. Källa: Tabell 4 i tabellbilaga.

Personkilometer

Persontransportarbetet räknas i personkilometer och det är den sammanlagda längden en person färdas i ett fordon som beräknas. Uppgiften är beräknad genom att summera alla resors längd eller genom att multiplicera summan av alla resor med medelreslängden.

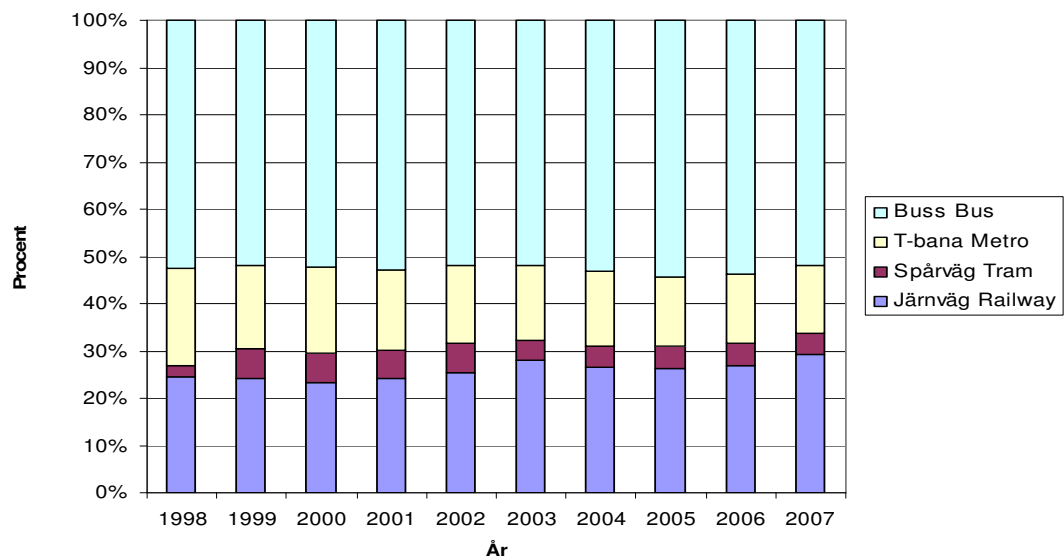
Antalet personkilometer uppgick för alla trafikslag till 11 768 miljoner under 2007, en ökning med 61 procent sedan 1998 då antalet kom upp till 7 295 miljoner. Som framgår av Figur 4.3 är buss det trafikslag där flest antal personkilometer görs. Under 2007 uppgick antalet personkilometer med buss till 6 097 miljoner och med tåg 3 433 miljoner personkilometer. Inom tunnelbanetrafiken gjordes 1 690 miljoner personkilometer samma år. För spårvägen som har minst antal personkilometer av de trafikslag som finns inom ramen för lokal och regional kollektivtrafik gjordes 548 miljoner under 2007, en betydande ökning med över 200 procent från 1998. Mellan 1998 och 1999 skedde en kraftig ökning av antalet resta personkilometer med spårväg från 182 miljoner till 536 miljoner. Efter 1999 och fram till 2007 har nivån av antalet personkilometer varit förhållandevis stabil inom spårväg.

För trafik med järnväg har det skett en ökning av antal resta personkilometer med nästan 93 procent under de senaste 10 åren. Ökningen har varit relativt stabil, från 1 779 miljoner personkilometer (1998) till 3 433 miljoner (2007). Inom busstrafiken ökade antalet resta personkilometer med nästan 60 procent mellan 1998 och 2007. Inom tunnelbana ökade antalet personkilometer med endast 12 procent mellan 1998 och 2007. Uppgifter om personkilometer med sjöfart samlas inte in av SIKÄ.



Figur 4.3 Lokal och regional allmän kollektivtrafik. Antal personkilometer per trafikslag per år (miljoner). Källa: Tabell 5 i tabellbilaga.

Figur 4.4 visar fördelningen mellan trafikslagen i procent. Antal personkilometer som görs med buss är dominerande trafikslaget i förhållande till de andra trafikslagen inom lokal och regional kollektivtrafik. Antalet personkilometer med buss har legat stadigt på en nivå av drygt 50 procent av det totala antalet personkilometer. Andelen järnväg har ökat medan tunnelbana har minskat.



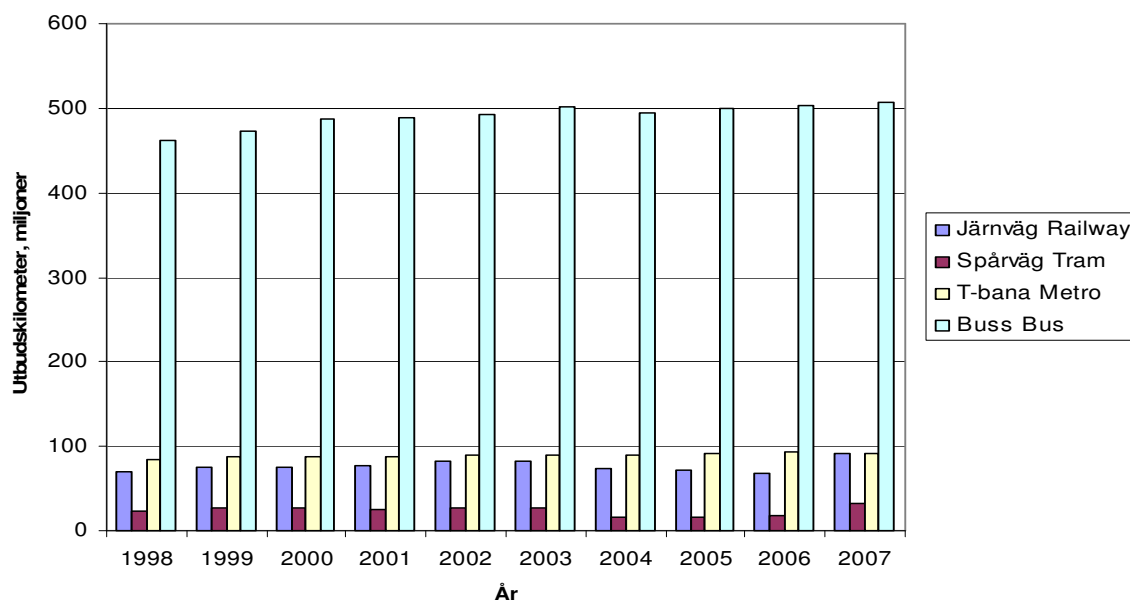
Figur 4.4 Fördelning i procent av antal personkilometer per trafikslag och år, 1998 – 2007. Källa: Tabell 5 i tabellbilaga.

Utbud

Den trafik som erbjuds resenärer i lokal och regional kollektivtrafik mäts i utbudskilometer. Det är den utförda linjelagda kollektivtrafiken samt en eventuell förstärkningstrafik som omfattas. Under 2007 uppgick antalet utbudskilometer för alla trafikslag till 722 miljoner. Ökningen under de senaste 10 åren var 12 procent totalt. Antalet utbudskilometer har inte ökat lika mycket som antalet personkilometer inom lokal och regional kollektivtrafik. Detta kan betyda att belägningsgraden kan ha ökat, alltså att man fyller bussar och tunnelbana mer nu än tidigare. Detta kan ge upphov till överfulla transporter där människor får stå hela eller delar av en resa.

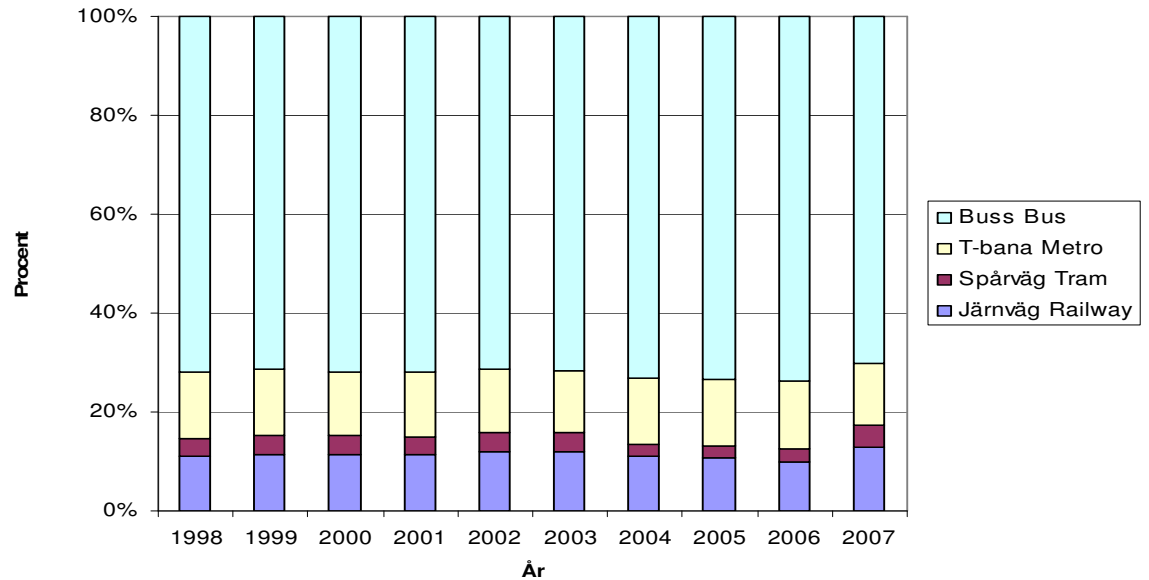
Som framgår av Figur 4.5 nedan uppgick antalet utbudskilometer med buss till 462 miljoner utbudskilometer (1998) och 506 miljoner (2007), en ökning på nio procent. Antalet utbudskilometer i tunnelbana kom upp till 86 miljoner (1998) och 91 miljoner (2007), en ökning på sju procent. Märkligt nog minskade antalet utbudskilometer inom tunnelbanetraffiken med tre procent mellan 2006 och 2007. Alltså var utbudet större under 2006 än 2007. Inom spårväg uppgick antalet till 24 miljoner utbudskilometer (1998) och 33 miljoner (2007), en ökning på 37 procent. Inom järnväg kom antalet utbudskilometer upp till 71 miljoner (1998) och 92 miljoner (2007), en ökning med 31 procent.

Antalet utbudskilometer har ökat någorlunda i paritet med antal resta personkilometer i tåg och spårtrafik. Observera att antalet utbudskilometer med spårväg var nere på 17 till 18 miljoner mellan 2004 och 2006 för att sedan öka till 33 miljoner utbudskilometer under 2007.



Figur 4.5 Lokal och regional allmän kollektivtrafik. Antal utbudskilometer per trafikslag per år (miljoner). Källa: Tabell 6 i tabellbilaga.

I Figur 4.6 nedan visas fördelningen av det totala antalet utbudskilometer i lokal och regional kollektivtrafik mellan de olika trafikslagen. Bussens andel är det dominerande trafikslaget med cirka 70 procent av det totala utbudet.



Figur 4.6 Fördelning av antal utbudskilometer i procent mellan de olika trafikslagen, 1998 – 2007 (miljoner). Källa: Tabell 6 i tabellbilaga.

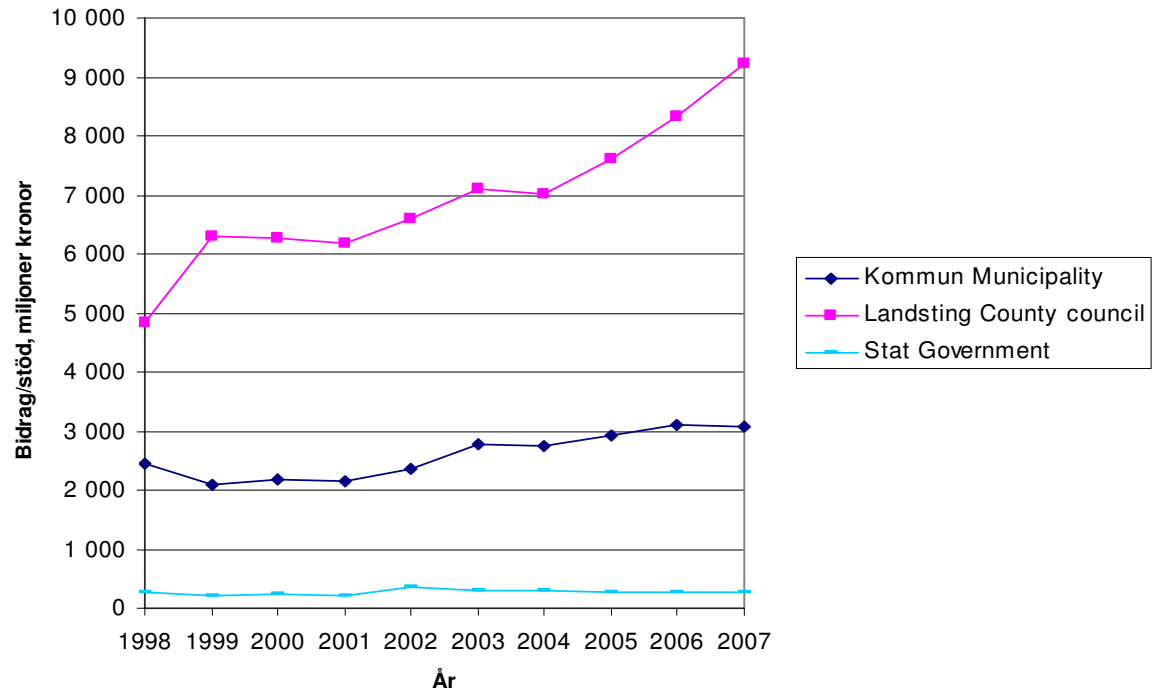
Ekonomi

Bidrag/stöd

Inom lokal och regional allmän kollektivtrafik finansieras trafiken till ungefär hälften med bidrag från stat, landsting och kommuner. De största bidragsgivarna till denna trafik är landstingen. Intäkterna som består av den andra hälften kommer till största delen från biljettförsäljning, men även reklamintäkter och intäkter från godstrafik inkluderas.

I Figur 4.7 framgår att det totala bidraget uppgick till 12 546 miljoner kronor för 2007. De totala bidragen har därmed ökat med 66 procent mellan 1998 och 2007 och det är landstingens bidrag som har ökat mest, med hela 90 procent. Bidragen är uppräknade till 2007 års priser enligt KPI.

Kommunernas bidrag uppgick till 3 073 miljoner kronor, landstingens bidrag kom upp till 9 212 miljoner kronor och staten bidrog med 261 miljoner kronor till den lokala och regionala kollektivtrafiken under 2007.

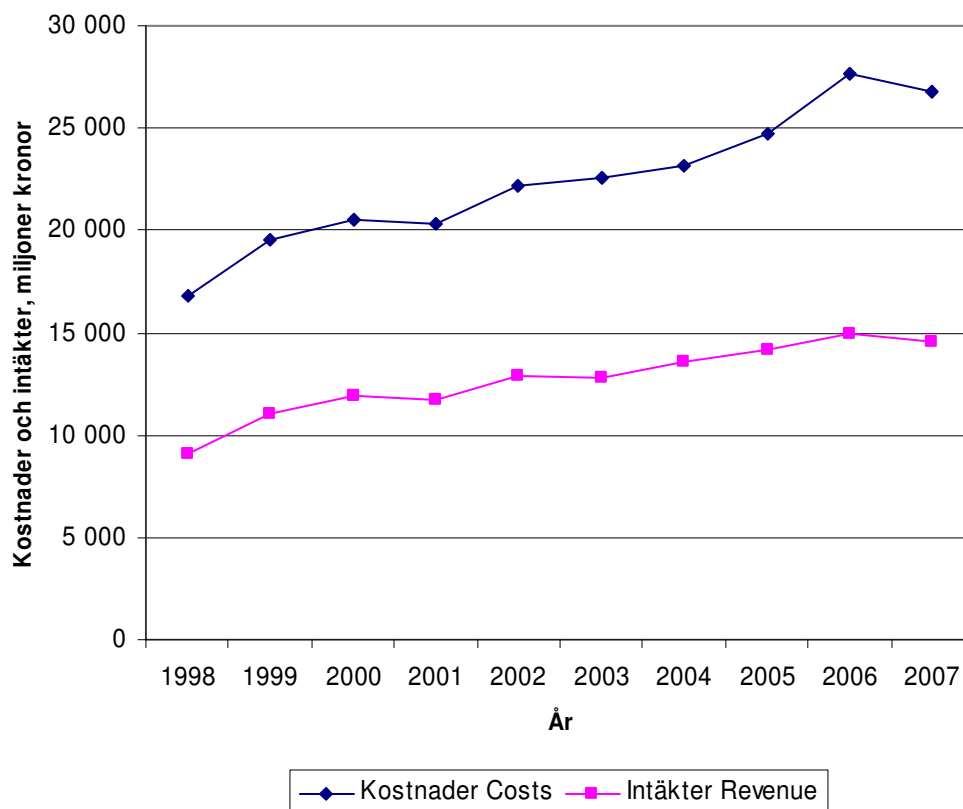


Figur 4.7 Bidrag till lokal och regional kollektivtrafik per år (miljoner kronor). Uppräknade till 2007 års priser enligt KPI. Källa: Tabell 7 i tabellbilaga.

Kostnader och intäkter

De kostnader trafik huvudmannen har för sin verksamhet är de direkta kostnaderna såsom driften av trafik, infrastruktur och fasta anläggningar. Intäkterna kan vara biljettintäkter, reklamintäkter och annan affärsverksamhet. Som framgår i Figur 4.8 uppgick kostnaderna till 26 735 miljoner kronor (2007) och intäkterna till 14 527 (2007) miljoner kronor inom den lokala och regionala kollektivtrafiken under 2007.

Mellan 1998 och 2007 ökade både kostnaderna och intäkterna med 60 procent. Den största delen av intäkter till lokal och regional kollektivtrafik kommer från biljettintäkter. Mellan 2006 och 2007 minskade dock både kostnaderna och intäkterna.

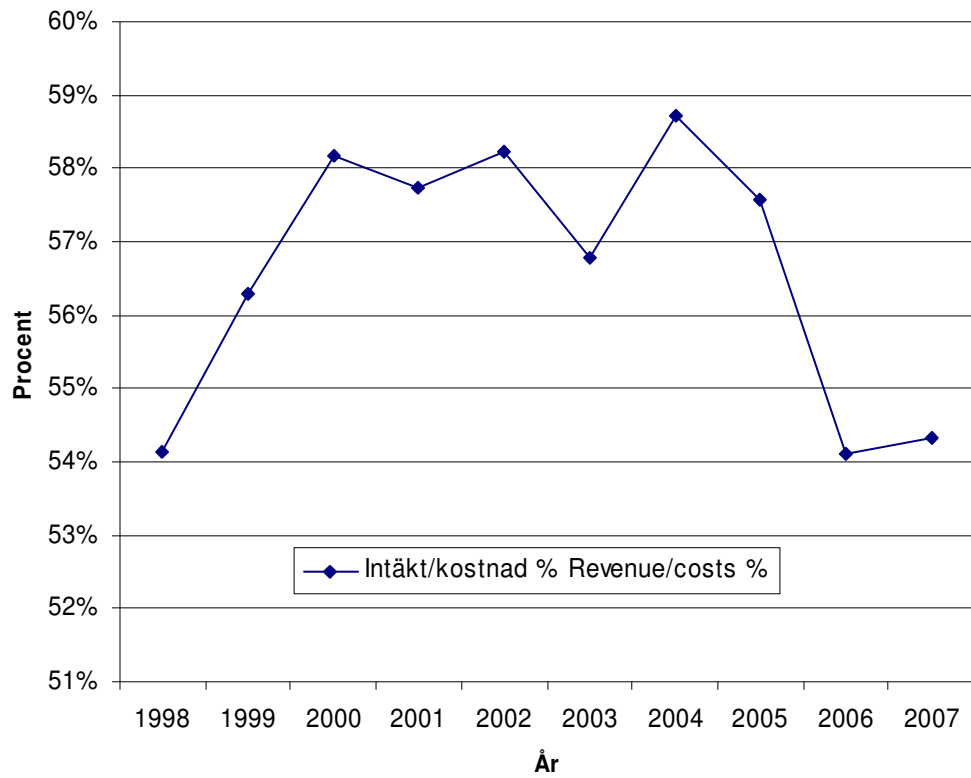


Figur 4.8 Kostnader och intäkter per år (miljoner kronor). Uppräknade till 2007 års priser enligt KPI. Källa: Tabell 8 i tabellbilaga.

Självfinansieringsgraden

Självfinansieringsgraden visar hur stor del av kostnaderna som täcks av intäkter. Som framgår av Figur 4.9 har självfinansieringsgraden under de senaste 10 åren pendlat mellan 54 procent och 58 procent. Den var som lägst 2006, intäkterna täckte kostnaderna med 54 procent av de totala kostnaderna.

Självfinansieringsgraden var som högst 2004 med nästan 59 procent, då intäkterna täckte en större del av kostnaderna än under 2006. Bidragen från samhället till kollektivtrafiken var större när självfinansieringen var låg. Följaktligen finansierade samhället trafiken till ungefär 46 procent av den totala kostnaden under 2006.



Figur 4.9 Självfinansieringsgraden i procent. Källa: Tabell 8 i tabellbilaga.

4.2 Särskild kollektivtrafik

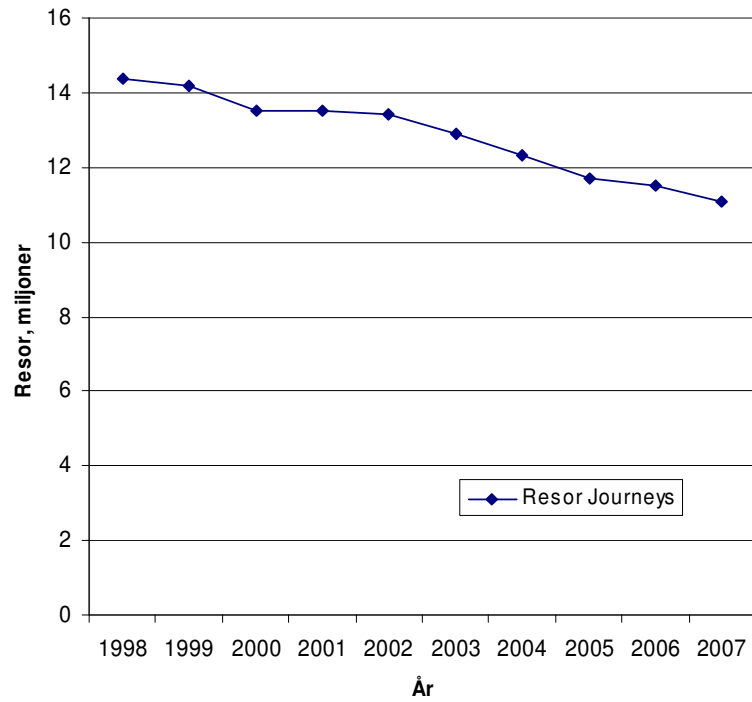
Den särskilda kollektivtrafiken innefattar färdtjänst och riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjutsar. Denna kollektivtrafik erbjuds en särskild personkrets och förutsättningarna för resandet är att ett tillstånd beviljats. Vad gäller uppgifter om skolskjutsar finns i dagsläget endast de ekonomiska uppgifterna tillgängliga, det vill säga samhällets kostnader för skolskjutsar. Förhoppningsvis finns antal resor med skolskjutsar redovisade i nästa års rapport.

Till skillnad mot alla andra områden av kollektivtrafik och samhällsbetalda resor så minskar antalet resor med färdtjänst. Antalet resor har minskat med 23 procent mellan 1998 och 2007. Detta kan bero på olika omständigheter, dels kan kommunerna vara mer restriktiva med att bevilja färdtjänstillstånd, dels kan de som har behov av färdtjänst välja att transportera sig på annat sätt.

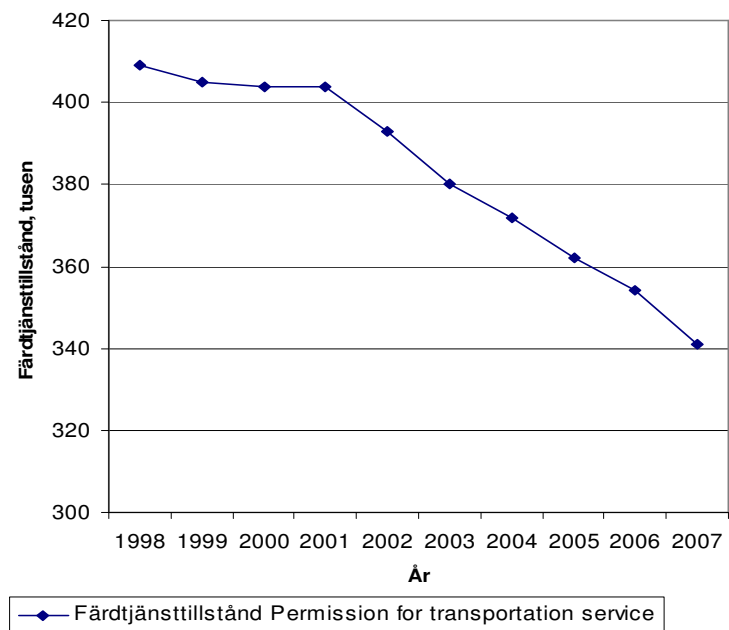
Det transportpolitiska målet, att den allmänna kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för funktionshindrade 2010, har medfört att förbättringar av tillgängligheten av den allmänna kollektivtrafiken kan ha skett på många håll. Troligen kan en del resenärer som reste med färdtjänst tidigare nu resa med den allmänna kollektivtrafiken. Dessvärre finns ingen statistik redovisad om en eventuell övergång från färdtjänst till allmän kollektivtrafik.

I Figur 4.10 redovisas antal enkelresor med färdtjänst. Under 2007 gjordes 11,1 miljoner resor, en minskning med 23 procent mellan 1998 och 2007.

Som framgår av Figur 4.11 uppgick antalet färdtjänstillstånd år 2007 till 341 000, en minskning med 17 procent mellan 1998 och 2007. Resandet har som Figur 4.10 visar minskat mer än antalet beviljade färdtjänstillstånd vilket kan betyda att de med färdtjänstillstånd reser färre resor än tidigare.



Figur 4.10 Enkelresor med färdtjänst (miljoner) Källa: Tabell 9 i tabellbilaga.



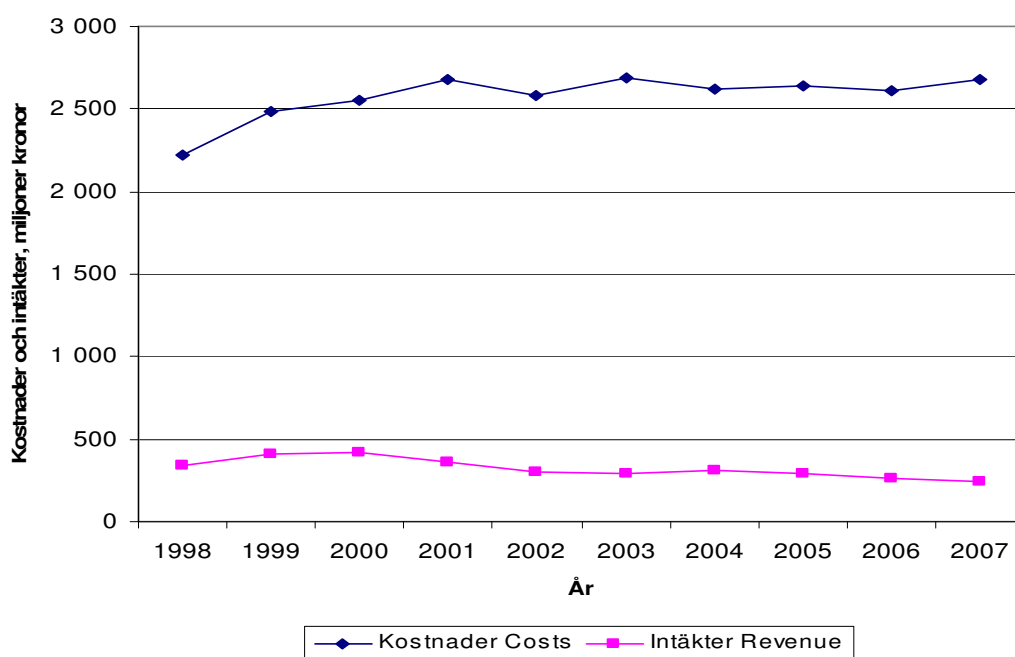
Figur 4.11 Antal färdjänstillstånd (tusen). Källa: Tabell 9 i tabellbilaga.

Ekonomi

Kostnader och intäkter för färdtjänst och riksfärdtjänst

Det är SCB som samlar in de ekonomiska uppgifterna om färdtjänst och riksfärdtjänst från kommunerna i Sverige förutom i Stockholms län. De uppgifter som redovisas nedan är sammantagna siffror för alla kommuner i Sverige och kommunerna i Stockholms län där landstinget i Stockholms län har lämnat uppgifterna.

I Figur 4.12 nedan redovisas de totala intäkterna och kostnaderna per år. De ekonomiska uppgifterna kan inte separeras mellan färdtjänst och riksfärdtjänst, därför redovisas de här sammantaget. Kostnaderna för färdtjänst och riksfärdtjänst i riket uppgick till 2 678 miljoner kronor under 2007 och intäkterna uppgick till 240 miljoner kronor under samma år. Uppgifterna är uppräknade till 2007 års priser.²⁰



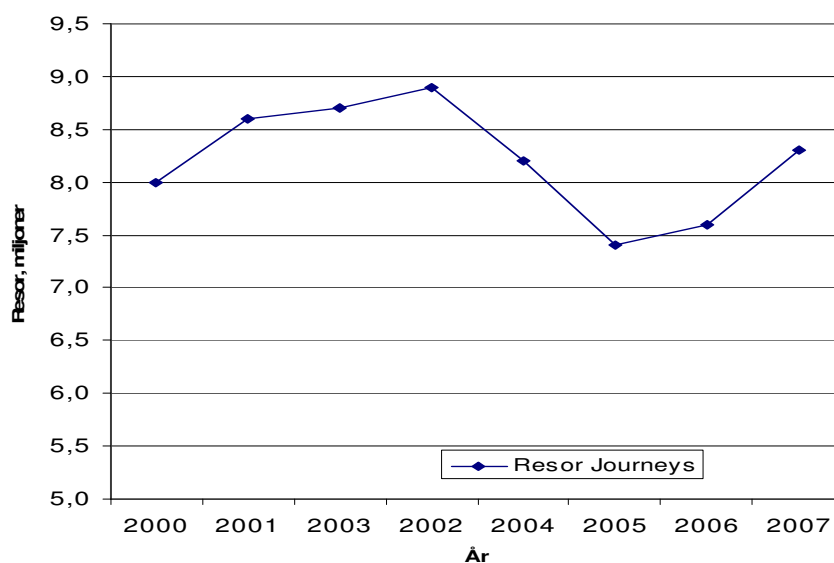
Figur 4.12 Kostnader och intäkter för färdtjänst och riksfärdtjänst (miljoner kronor). Per år. Uppräknade till 2007 års priser enligt KPI. Källa: Tabell 10 i tabellbilaga.

²⁰ SCB samlar in uppgifter om kostnader för färdtjänsten i undersökningen *Räkenskaper för kommuner*

Sjukresor och skolresor

Sjukresor skiljer sig från andra resor inom den särskilda kollektivtrafiken. Sjukresorna är inte särskilt ordnade resor och dessutom inkluderas resor med egen bil.²¹ Sjukresorna kan göras både inom länen och mellan länen. Uppgifter om sjukresor finns endast från och med år 2000.

Figur 4.13 nedan visar att antal ersatta sjukresor uppgick till 8,3 miljoner under 2007. Antalet ersatta sjukresor har ökat med 4 procent mellan 2000 och 2007.



Figur 4.13 Antal sjukresor (miljoner). Källa: Tabell 11 i tabellbilaga.

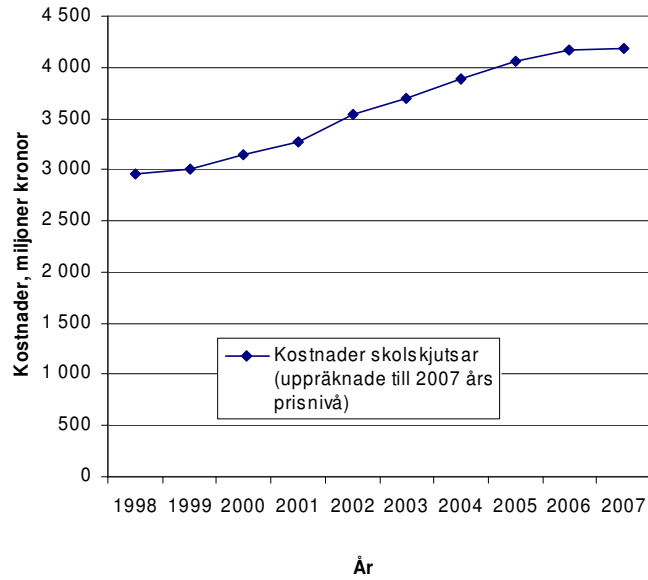
Ekonomi

Kostnader för skolskjuts

I Figur 4.14 nedan redovisas kostnader för skolskjutsar.²² Kostnaderna för skolskjutsar uppgick till 4 183 miljoner kronor under 2007, en ökning med nästan 42 procent mellan 1998 och 2007.

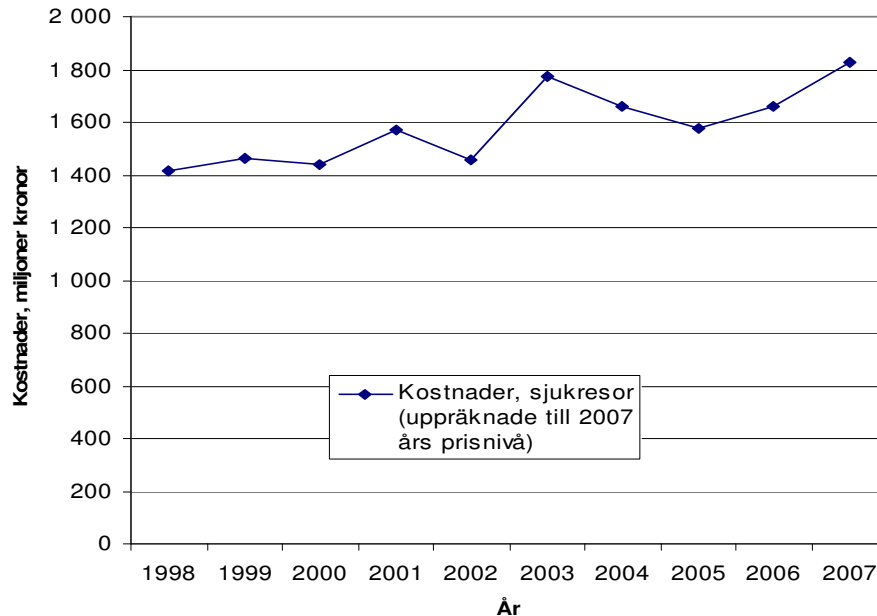
²¹ Sveriges Kommuner och Landsting (SKL).

²² Skolverket.



Figur 4.14 Skolskjutsar. Totala kostnader (miljoner kronor). Uppräknade till 2007 års priser enligt KPI. Källa: Tabell 11 i tabellbilaga.

I Figur 4.15 nedan redovisas kostnader för sjukresor. Kostnaderna för sjukresorna uppgick till 1 826 miljoner kronor under 2007, en ökning med 29 procent mellan 1998 och 2007. Priserna är uppräknade till 2007 års priser.



Figur 4.15 Sjukresor. Totala kostnader (miljoner kronor). Uppräknade till 2007 års priser enligt KPI. Källa: Tabell 11 i tabellbilaga.

5 Interregional kollektivtrafik

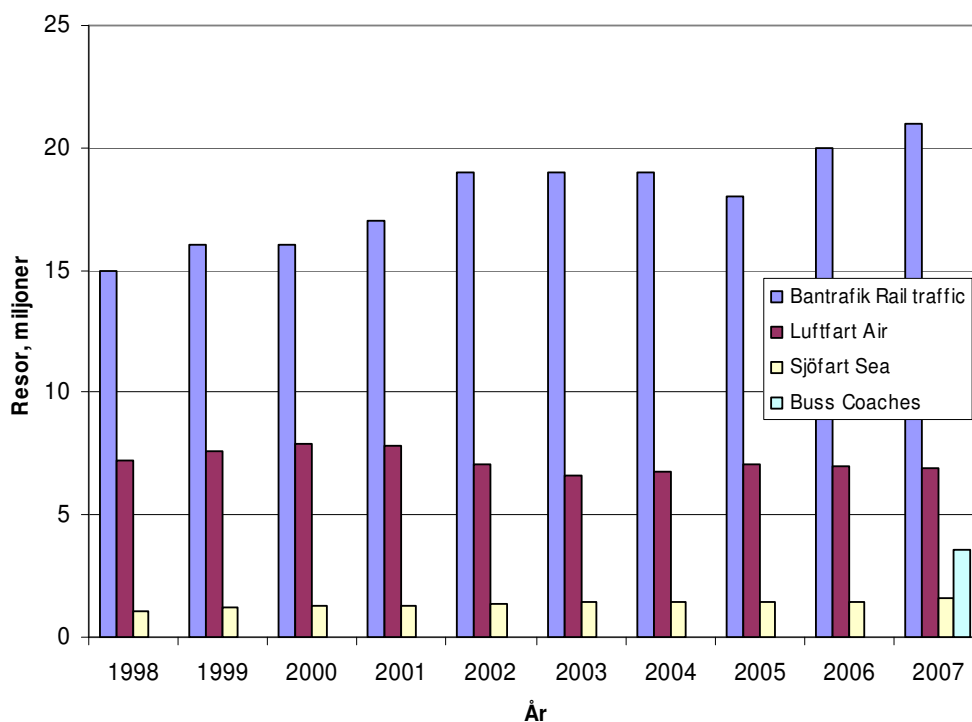
5.1 Allmän kollektivtrafik

Resor

I den interregionala kollektivtrafiken finns bantrafik, luftfart, sjöfart och långväga buss. Den interregionala sjöburna kollektivtrafiken som avses här är färjetrafiken till och från Gotland. Statistiken om långväga buss redovisas för första gången i denna rapport.

Definitionen av en resa med luftfart är när en passagerare påbörjar eller avslutar en resa vid en flygplats. För bantrafiken är definitionen av en resa kombinationen mellan platsen för påstigning och platsen för avstigning, oavsett vilken resväg som följs på järnvägsnätet. Inom sjöfart mäts en resa när en passagerare förflyttas från hamnen där resan påbörjas till hamnen där resan avslutas.

I Figur 5.1 redovisas antal resor med interregional kollektivtrafik. Antal resor uppgick totalt till 33,1 miljoner under 2007, en ökning med knappt 42 procent mellan 1998 och 2007. Antalet resor inom bantrafiken uppgick till 21 miljoner resor (2007) och 15 miljoner (1998), en ökning med 40 procent. Resor med luftfart uppgick till 6,9 miljoner (2007) och 7,2 miljoner resor (1998), en minskning med fyra procent. Antalet resor inom luftfart har varierat mellan 6,6 och 7,9 miljoner resor och flest antal gjordes under 2000 med 7,9 miljoner resor. Resor med den långväga busstrafiken uppgick till 3,6 miljoner under 2007. Inom sjöfarten uppgick antalet resor till 1,6 miljoner resor (2007) och 1,1 miljoner (1998), en ökning med 45 procent.



Figur 5.1 Antal resor med interregional kollektivtrafik per trafikslag (miljoner). Per år. Källa: Tabell 12 i tabellbilaga.

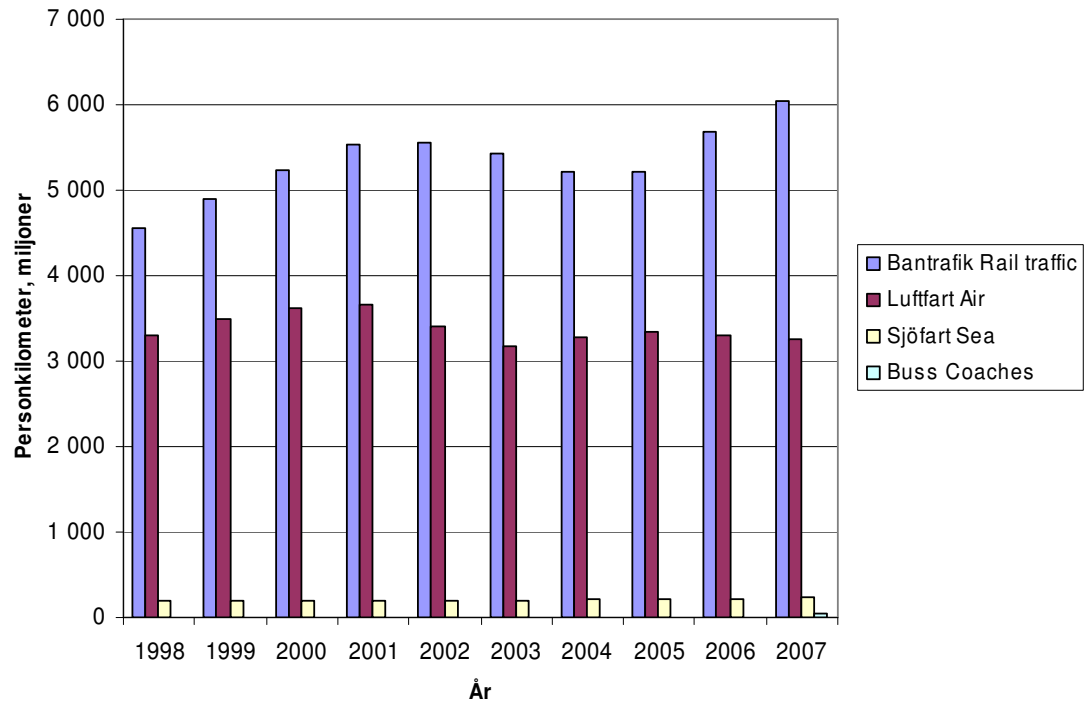
Personkilometer

I Figur 5.2 nedan redovisas persontransportarbetet, det vill säga antal personkilometer. Trafikslagen som innefattas är bantrafik, luftfart, sjöfart och långväga buss. Personkilometer är den sammanlagda längden en person färdas i fordonet eller antal resor som multipliceras med medellängden. Antalet personkilometer uppgick till 8 043 miljoner (1998) och 9 553 miljoner (2007), en ökning med 19 procent.²³

Antalet personkilometer inom luftfarten uppgick till 3 080 miljoner personkilometer (1998) och 3 250 miljoner (2007), en ökning med fem procent. Inom bantrafiken restes 4 560 miljoner (1998) och 6 037 miljoner personkilometer (2007), en ökning med 32 procent. Inom sjöfarten gjordes 183 miljoner (2000) och 234 miljoner personkilometer (2007), en ökning med 28 procent. Antal personkilometer med långväga buss uppgick till 32 miljoner under 2007.²⁴

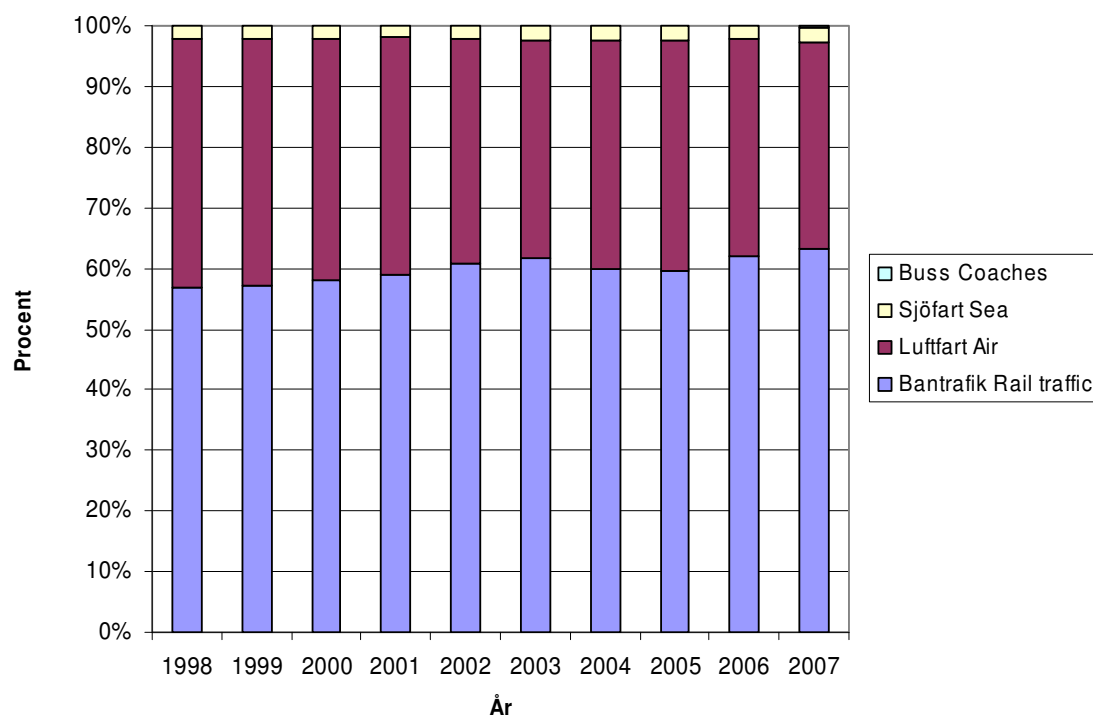
²³ Siffror för sjöfarten har imputerats för 1998 från 2000 års värde. Detta för att ge en helhetsbild över den totala utvecklingen.

²⁴ Uppgifter om långväga buss har SIKa endast från 2007.



Figur 5.2 Årligt interregionalt transportarbete per trafikslag och personkilometer (miljoner). Källa: Tabell 13 i tabellbilaga.

I Figur 5.3 visas fördelningen av de olika trafikslagen i procent av det totala antalet personkilometer. När det gäller interregional kollektivtrafik är det dominerande trafikslaget bantrafik. Över 60 procent av det totala antalet personkilometer görs med bantrafik under 2007. Det näst största trafikslaget är luftfart med ungefär 30 procent av det totala antalet personkilometer (2007).

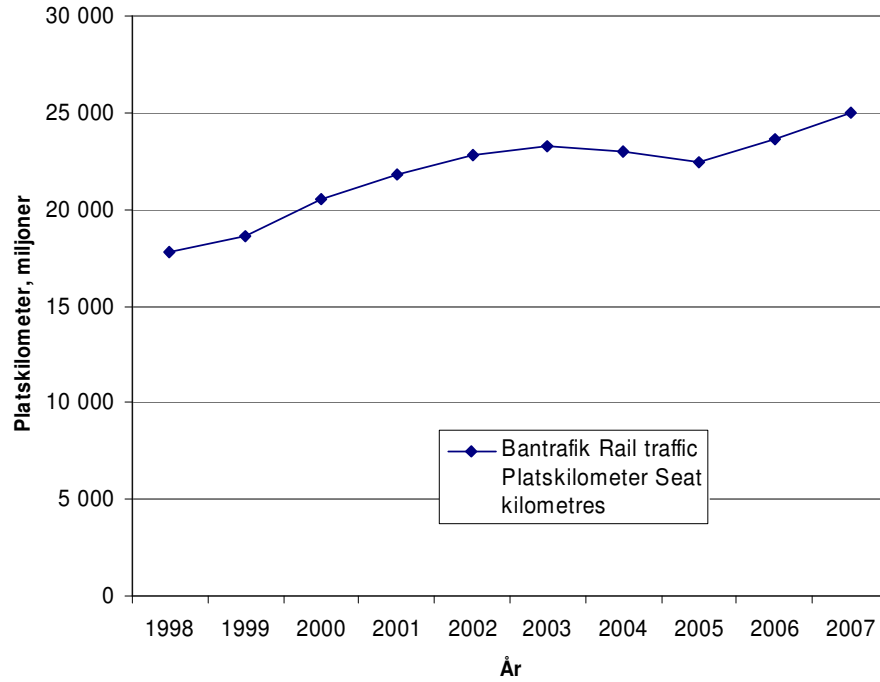


Figur 5.3 Fördelning i procent av antal personkilometer per trafikslag och år, 1998 – 2007. Källa: Tabell 13 i tabellbilaga.

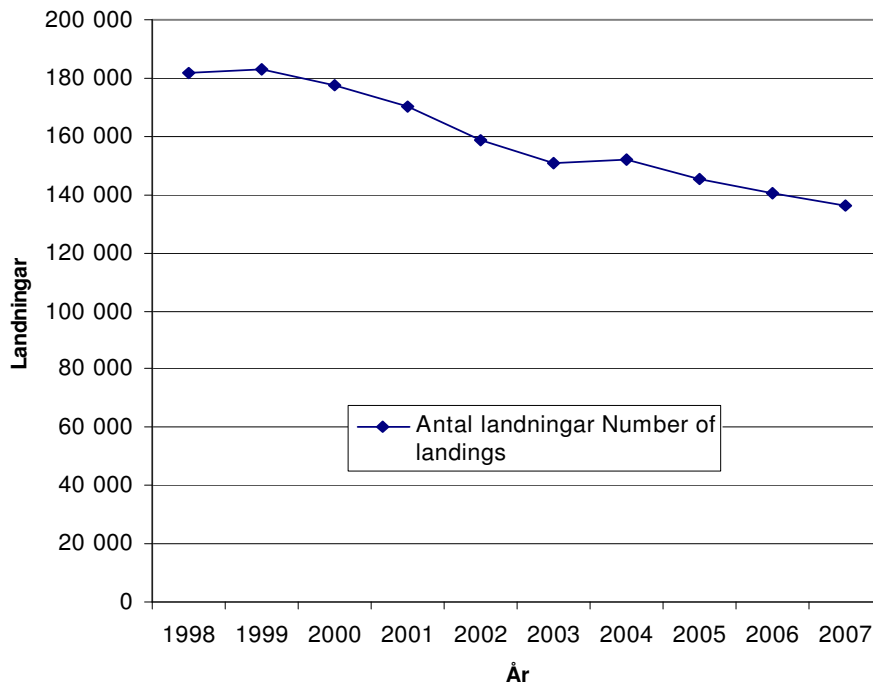
Utbud

I Figur 5.4 redovisas utbudet i den interregionala bantrafikentra och för bantrafiken mäts utbudet i antal platskilometer. Antal platskilometer inom bantrafiken uppgick till 17 802 miljoner (1998) och 24 957 miljoner (2007), en ökning med 40 procent.

I Figur 5.5 redovisas utbudet inom luftfarten i antal landningar. Antalet landningar inom luftfarten uppgick till 181 611 landningar (1998) och 136 173 (2007). Utbudet inom luftfart har därmed minskat med 23 procent. Man kan anta att belägningsgraden är högre eller att flygplanen rymmer fler passagerare eftersom antalet personkilometer samtidigt har ökat med fem procent.



Figur 5.4 Utbud av interregional bantrafik. Platskilometer (miljoner) per år. Källa: Tabell 14 i tabellbilaga.

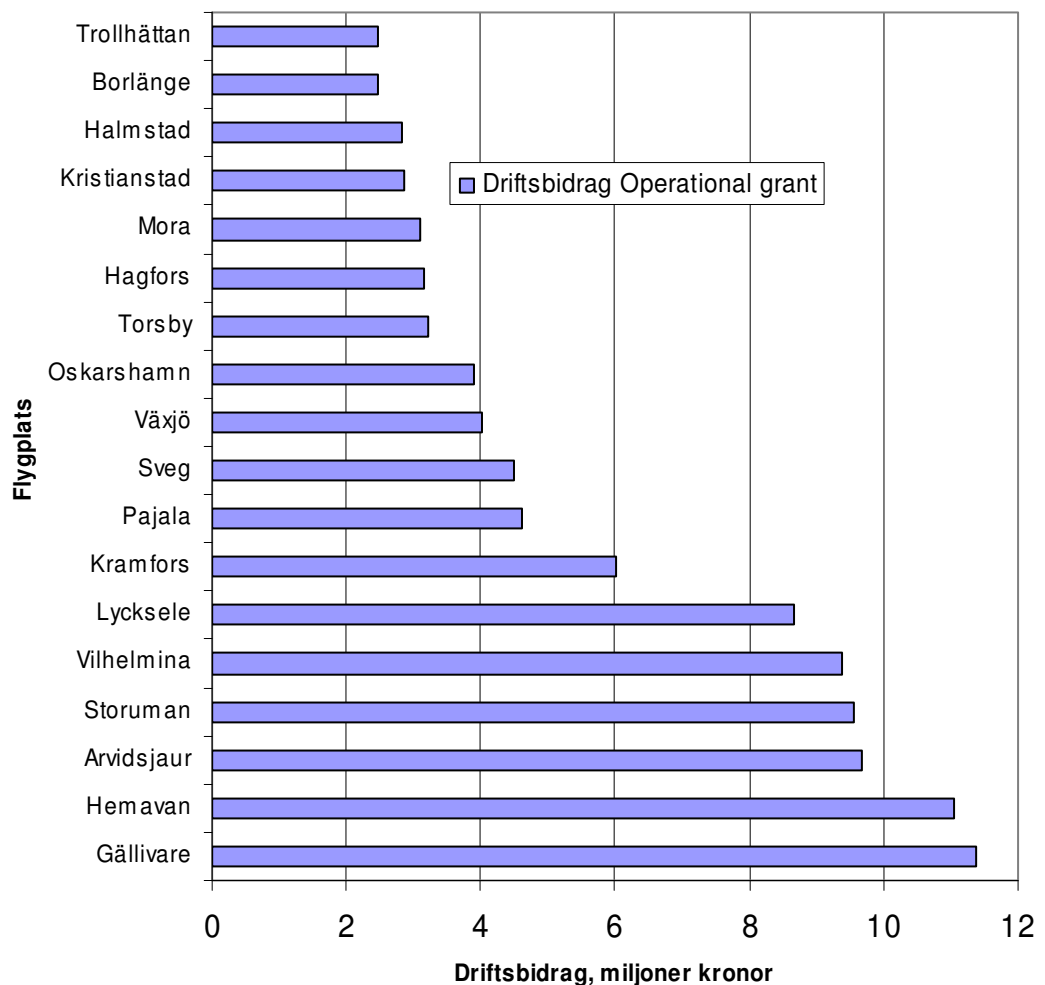


Figur 5.5 Utbud av interregional luftfart i antal landningar. Per år. Källa: Tabell 14 i tabellbilaga.

Ekonomi

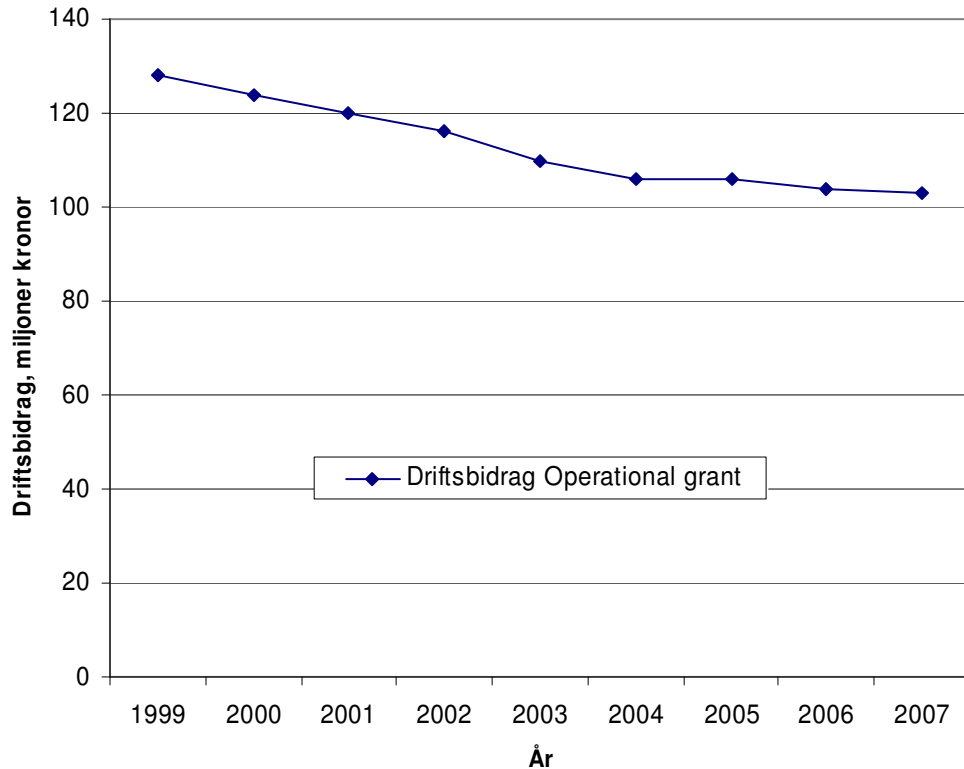
Driftsbidrag

Staten ger ett driftsbidrag för att täcka det faktiska underskottet för det aktuella verksamhetsåret vid vissa kommunala eller privata flygplatser. Det är Luftfartsstyrelsen som beslutar om bidraget. Riksdagen beslutade om den grundläggande utformningen av systemet med anledning av propositionen 1998 *Transportpolitik för en hållbar utveckling*. I Figur 5.6 nedan kan vi se att variationen av bidragens storlek till de olika flygplatserna i Sverige är stora, från drygt 2 miljoner kronor till Trollhättans flygplats till över 11 miljoner kronor till Gällivares flygplats.



Figur 5.6 Driftsbidrag till kommunala och privata flygplatser 2007. Källa: Tabell 15 i tabellbilaga.

Figur 5.7 nedan redovisar de statliga driftsbidragen till kommunala och privata flygplatser per år. Bidraget uppgick till 103 miljoner kronor under 2007 och har därmed minskat med nästan 20 procent från 1998. Bidragen är uppräknade till 2007 års priser enligt KPI.

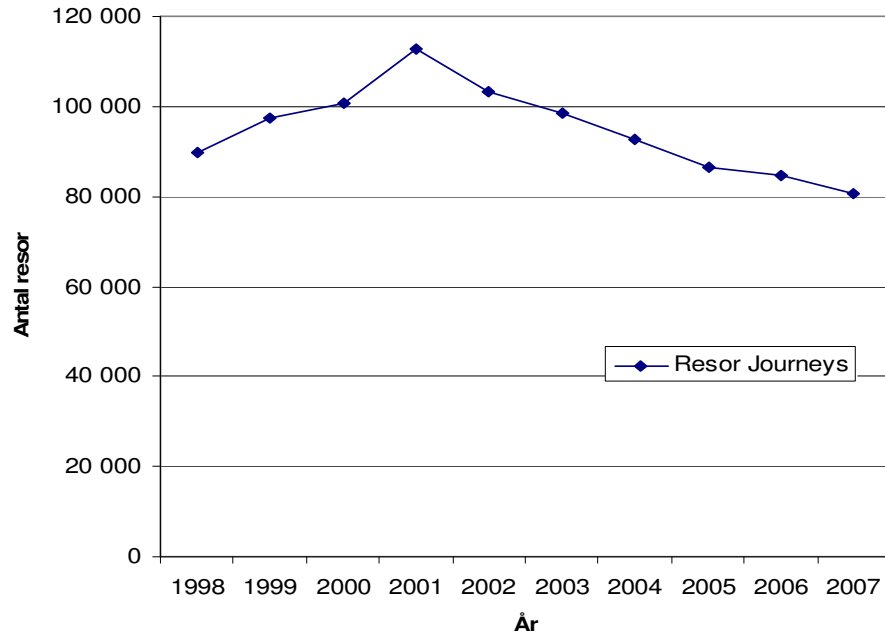


Figur 5.7 Driftsbidrag till privata och kommunala flygplatser per år (miljoner kronor). Uppräknade till 2007 års priser enligt KPI. Källa: Tabell 15 i tabellbilaga.

5.2 Riksfärdtjänst

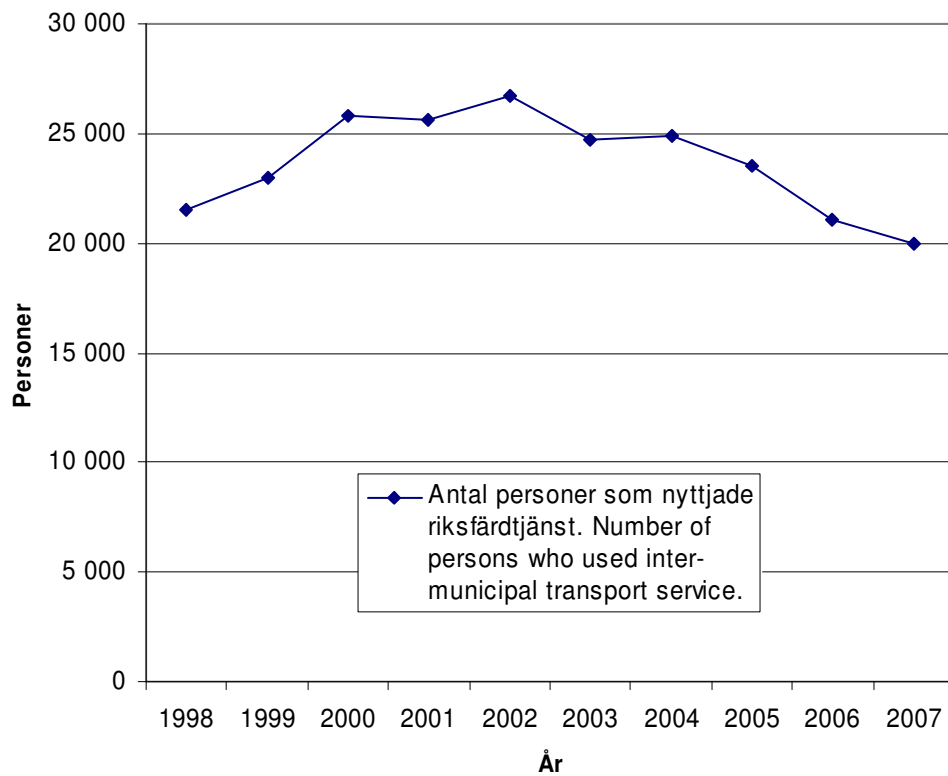
Resor

I Figur 5.8 redovisas antal enkelresor med riksfärdtjänst. Totalt gjordes 89 890 resor (1998) och 80 677 resor (2007), en minskning med 10 procent. Antalet resor inom riksfärdtjänst har inte minskat lika mycket som färdtjänstresorna, de minskade med 26 procent under samma tid.



Figur 5.8 Enkelresor med riksfärdtjänst. Källa: Tabell 16 i tabellbilaga.

Figur 5.9 nedan redovisar antalet personer som har nyttjat riksfärdtjänst mellan åren 1998 och 2007. Under 2007 nyttjade 20 024 personer riksfärdtjänst, vilket är den lägsta siffran sedan 1998 då 21 500 personer nyttjade riksfärdtjänst.



Figur 5.9 Antal personer som nyttjade riksfärdtjänst per år. Källa: Tabell 16 i tabellbilaga.

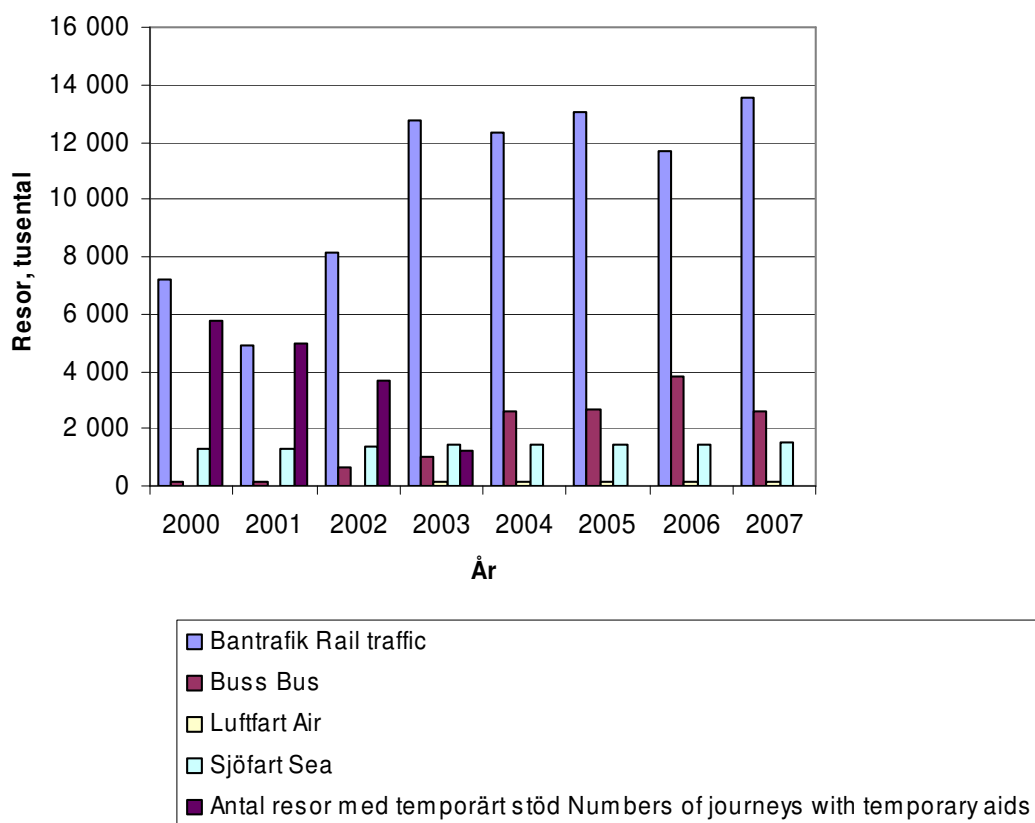
Ekonomi

Kostnader och intäkter är inte uppdelade på färdtjänst och riksfärdtjänst. SCB tar fram siffrorna förutom i Stockholms län, där Stockholms läns landsting tar fram uppgifterna. Se Figur 4.12. Uppgifterna är sammantagna för både färdtjänst och riksfärdtjänst och ligger därför i samma figur.

5.3 Rikstrafiken

Rikstrafiken är en myndighet under Näringsdepartementet som har till uppgift att utveckla, samordna och stödja interregional kollektiv persontrafik. Myndigheten delfinansierar också genom egen upphandling av trafik eller samverkansavtal – långväga persontrafik med flyg, tåg, båt eller buss – som är samhällsekonomiskt och transportpolitiskt motiverad men företagsekonomiskt olönsam.

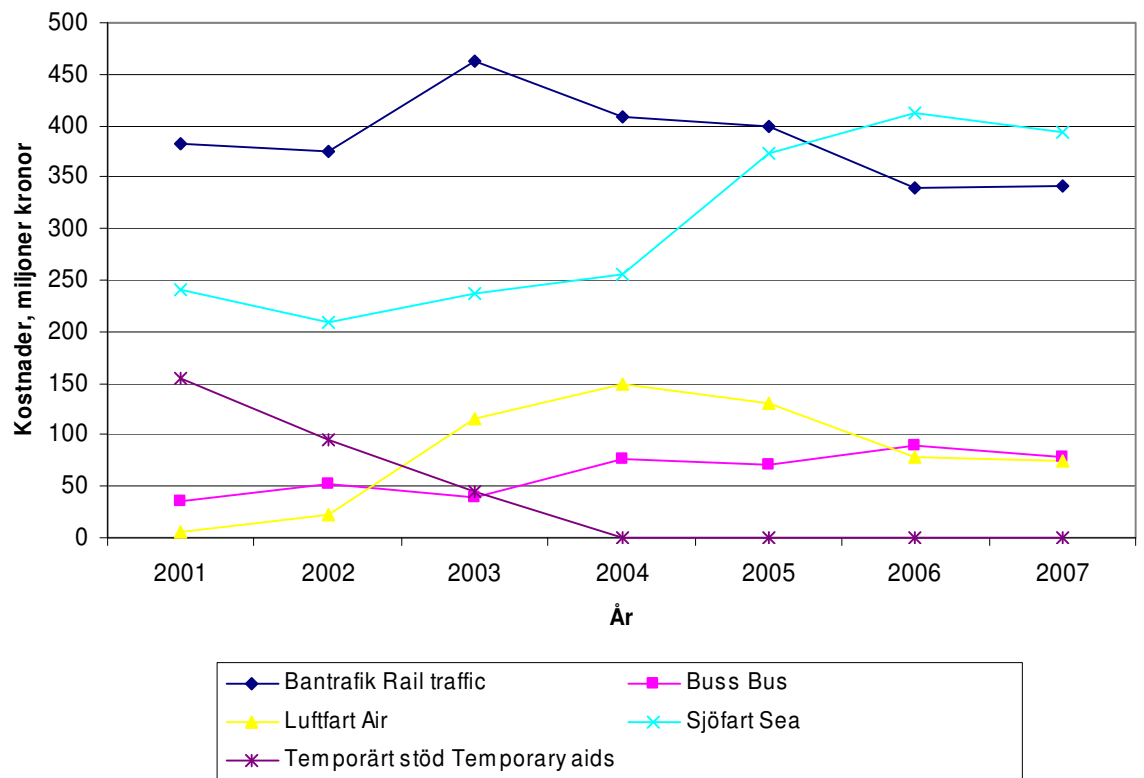
Som framgår av Figur 5.10 nedan genomfördes nästan 18 miljoner resor under 2007 i den trafik som Rikstrafiken är med och finansierar, här benämnd *upphandlad trafik*. Ungefär 76 procent av resorna gjordes med tåg, 15 procent med buss, åtta procent med sjöfart och en procent med flyg. Antalet resor i den upphandlade trafiken har ökat sedan början av 2000-talet.



Figur 5.10 Antal resor med upphandlad trafik per trafikslag och år (tusental). Källa: Tabell 17 i tabellbilaga.

I Figur 5.11 nedan redovisas Rikstrafikens kostnad för den upphandlade trafiken. Under 2007 kostade trafiken 889 miljoner kronor, varav cirka 45 procent gick till bantrafik, 33 procent till sjöfart, 12 procent till busstrafik och 10 procent till luftfart. Rikstrafikens kostnad för den upphandlade trafiken har under 2000-talet varierat mellan 754 miljoner kronor (2002) och 984 miljoner kronor (2005).

Rikstrafikens kostnad per resa varierar kraftigt mellan de olika trafikslagen. Högst styckkostnad har resor med flyg och sjöfart. I genomsnitt subventionerade Rikstrafiken varje resa med cirka 49 kronor under 2007.



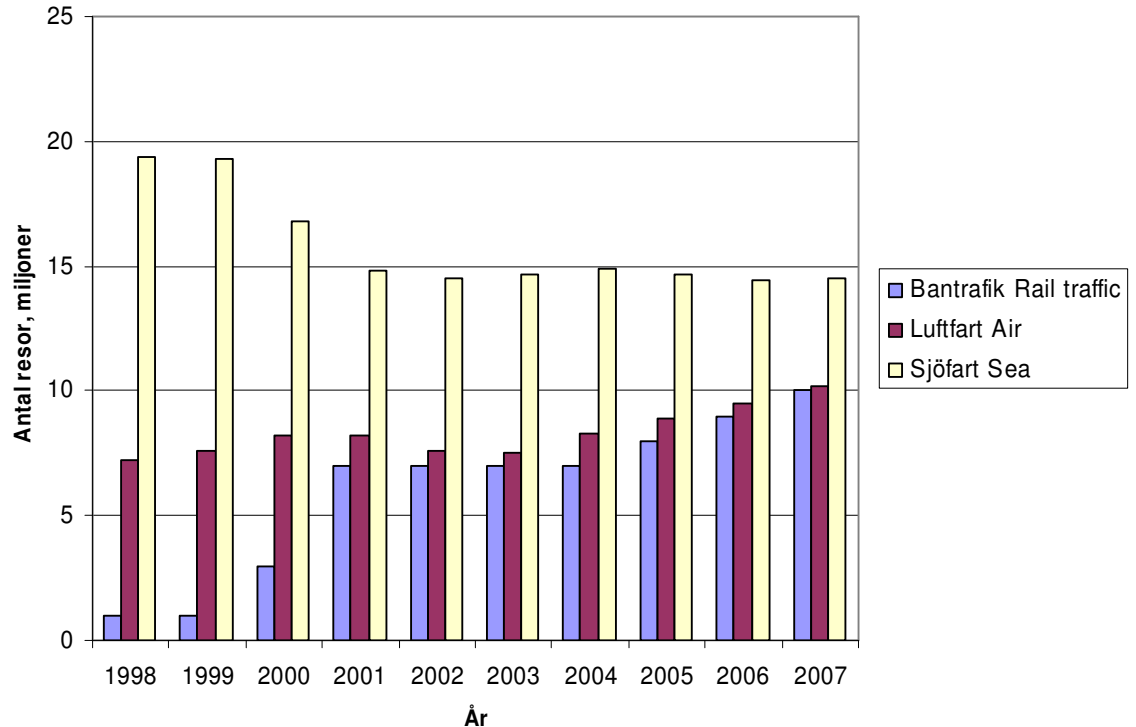
Figur 5.11 Kostnader för upphandlad trafik per trafikslag och år (miljoner kronor). Uppräknade till 2007 års priser enligt KPI. Källa: Tabell 18 i tabellbilaga.

6 Internationell kollektivtrafik

6.1 Allmän kollektivtrafik

Resor

Internationell kollektivtrafik är trafik över en nationsgräns. Denna kollektivtrafik består av tåg, luftfart och sjöfart. I Figur 6.1 nedan redovisas antal resor inom den internationella kollektivtrafiken. Totalt har antalet resor ökat med nästan 26 procent, från 27,6 miljoner resor (1998) till 34,7 miljoner resor (2007). Det utfördes en miljon resor (1998) och 10 miljoner resor (2007) med bantrafik, en ökning med 500 procent. Inom luftfart gjordes 7,2 miljoner resor (1998) och 10,2 miljoner resor (2007), en ökning med 42 procent. Det gjordes 19,4 miljoner resor med sjöfart från svenska hamnar under 1998 och 14,5 miljoner resor under 2007, en minskning med 25 procent. Den 1 juli 2000 invigdes Öresundsbron vilket påverkade antalet resor med den internationella sjöfarten. Mellan 1999 och 2001 sjönk resandet med 30 procent.

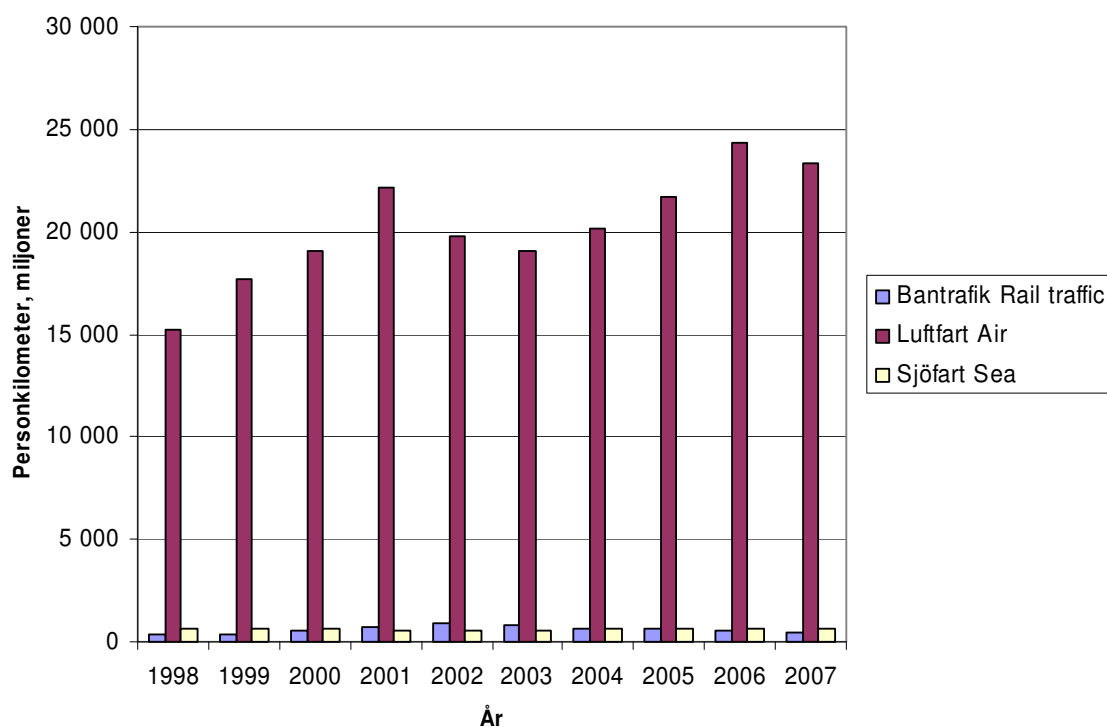


Figur 6.1 Antal resor i internationell trafik per trafikslag (miljoner). Per år. Källa: Tabell 19 i tabellbilaga.

Personkilometer

Persontransportarbetet uttrycks i personkilometer och det är den sammanlagda reslängden i kilometer som redovisas. Uppgiften är beräknad genom att summera alla resors längd eller genom att multiplicera summan av alla resor med medelreslängden. I Figur 6.2 nedan redovisas antal personkilometer inom den internationella kollektivtrafiken. Totalt antal personkilometer för bantrafik, luftfart och sjöfart uppgick 2007 till 24 424 miljoner.

Antalet personkilometer inom luftfart uppgick till 15 252 miljoner (1998) och 23 321 miljoner (2007), en ökning med 53 procent. Inom bantrafik kom antalet personkilometer upp till 405 miljoner (1998) och 499 miljoner (2007), en ökning med 23 procent. Antal personkilometer inom sjöfart kom upp till 611 miljoner (2000)²⁵ och 604 miljoner (2007), en minskning med en procent.



Figur 6.2 Antal personkilometer i internationell trafik per trafikslag (miljoner). Per år. Källa: Tabell 20 i tabellbilaga.²⁶

6.2 Den nationella resvaneundersökningen

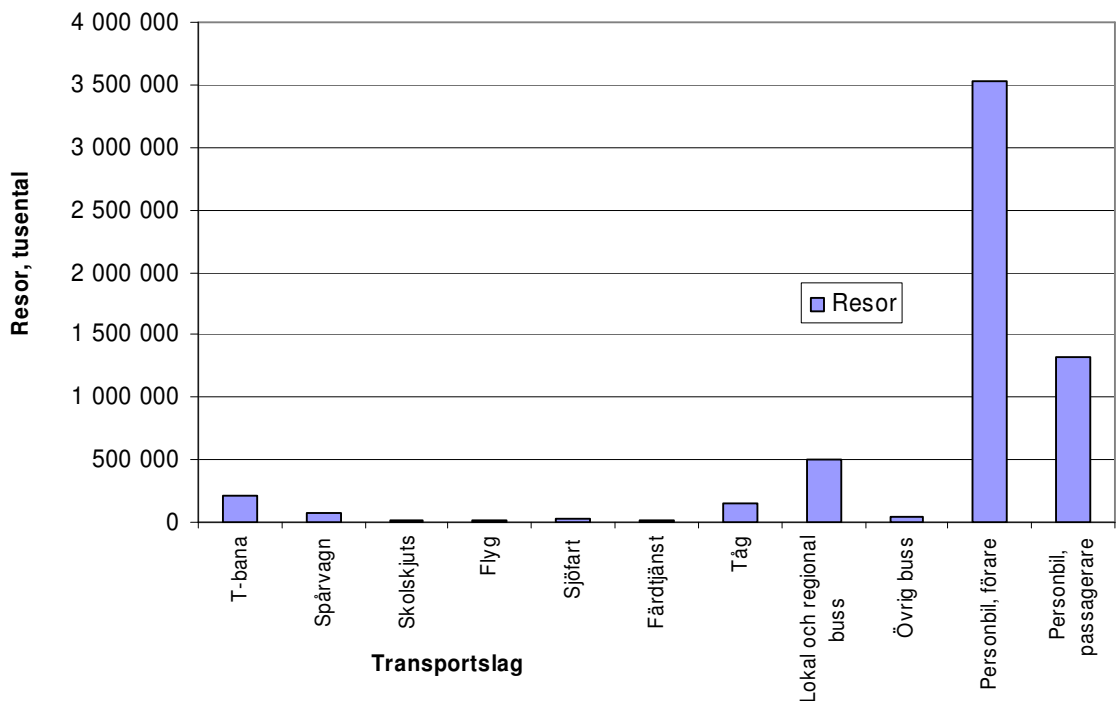
Avsikten med detta avsnitt är att utifrån den nationella resvaneundersökningen, RES, jämföra resandet i kollektiva färdssätt med resandet i andra färdssätt. På grund av definitionsskillnader och skillnader i insamlingsmetod är statistiken från RES inte riktigt jämförbar med statistiken i övriga avsnitt. Till RES samlas resor in på

²⁵ Uppgifter från 1998 finns inte för sjöfart.

²⁶ Uppgifter för sjöfart har imputerats för åren 1998 och 1999 från 2000 års värde.

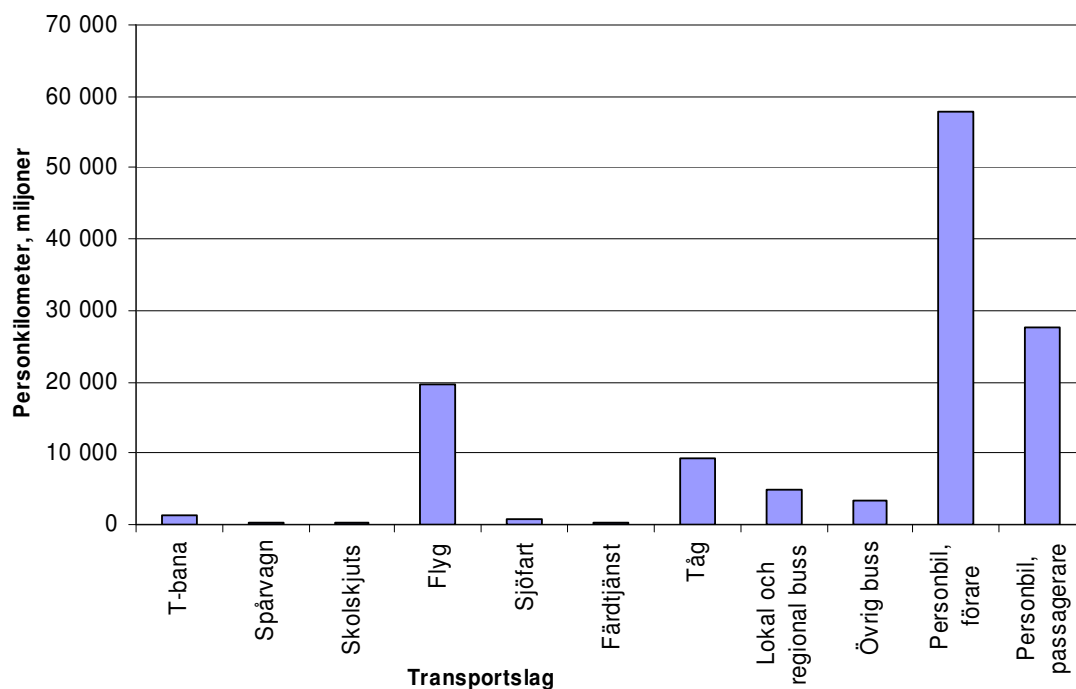
tre nivåer, huvudresa, delresa och reselement. I denna rapport används reselement, som avgränsas av platser för byte av färdstätt. Denna nivå borde bäst överensstämma med övrig kollektivtrafiks definition av en resa. För mer information om undersökningen se ”RES 2005 – 2006, den nationella resvaneundersökningen” som finns på SIKAs hemsida: www.sika-institute.se.

I Figur 6.3 nedan redovisas antal resor och antal personkilometer per trafikslag. Enligt RES gjordes knappt 11 miljarder resor under perioden oktober 2005 till september 2006, vilket gav upphov till knappt 133 miljarder personkilometer. Av dessa resor skedde ungefär 1 miljard i tunnelbana, spårvagn, skolskjuts, flyg, sjöfart, färdtjänst, tåg eller lokal och regional buss, eller knappt 37 miljarder personkilometer. Detta är betydligt färre än antalet resor i bil, där 4,9 miljarder resor (som förare eller passagerare) gjordes motsvarande drygt 85 miljarder personkilometer. Även till fots och med cykel gjordes många resor. Dock bör påpekas att en stor del av resorna till fots är korta promenader till exempelvis bilen eller till närliggande hållplatser.



Figur 6.3 Antal resor per person och per trafikslag och år. Källa: Tabell 21 i tabellbilaga.

När vi tittar på hur många personkilometer i Figur 6.4 som görs under ett år så är det personbilen som är det klart dominerande transportslaget. Nästan 70 procent av alla resta personkilometer gjordes i bil. Flyg har också relativt många resta personkilometer med drygt 15 procent.

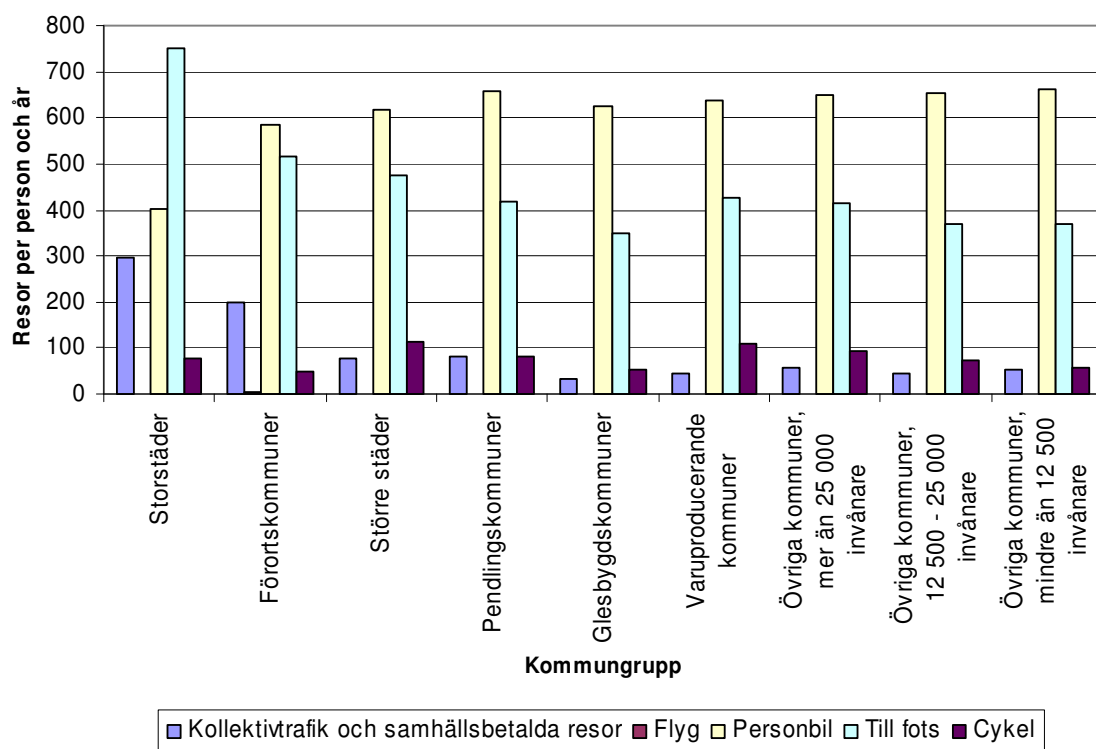


Figur 6.4 Antal personkilometer per person och per trafikslag och år. Källa: Tabell 21 i tabellbilaga.

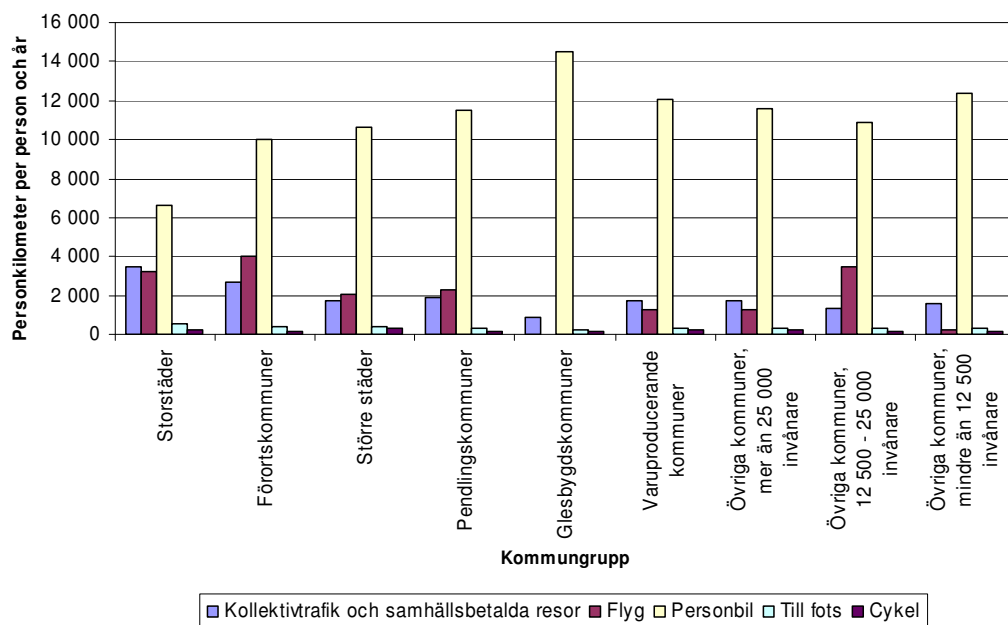
Eftersom antal observationer som statistiken bygger på är få för många färdsätt är det svårt att bryta ner dem på finare nivå. Fortsättningsvis kommer därför t-bana, spårvagn, skolskjuts, sjöfart, färdtjänst, tåg, lokal och regional buss samt övrig buss att slås ihop. Flyg kommer däremot att behandlas separat, trots väldigt få observationer. Detta eftersom flyg används vid långa sträckor och därför blir väldigt dominerande sammanslaget med andra färdsätt. Påpekas bör emellertid att siffror för flyg därmed blir väldigt osäkra.

Vilket färdsätt som används varierar beroende på var personen är bosatt. Inte oväntat genomför boende i storstäder och förortskommuner betydligt fler resor per person i kollektiva färdsätt och samhällsbetalda resor än i övriga landet. Dessa personer gör också många resor till fots. Som vi kan se i Figur 6.5 nedan används bilen i hög grad i mindre kommuner, men bilen används även ofta i pendlingskommuner. Cykeln är stark i större städer och varuproducerande kommuner.

Vad gäller personkilometer kan man se i Figur 6.6 hur dominerande bilen är i förhållande till andra trafikslag i de flesta kommungrupperna. Dock är antalet personkilometer resta i bil flest i glesbygdskommuner och minst i storstäder.

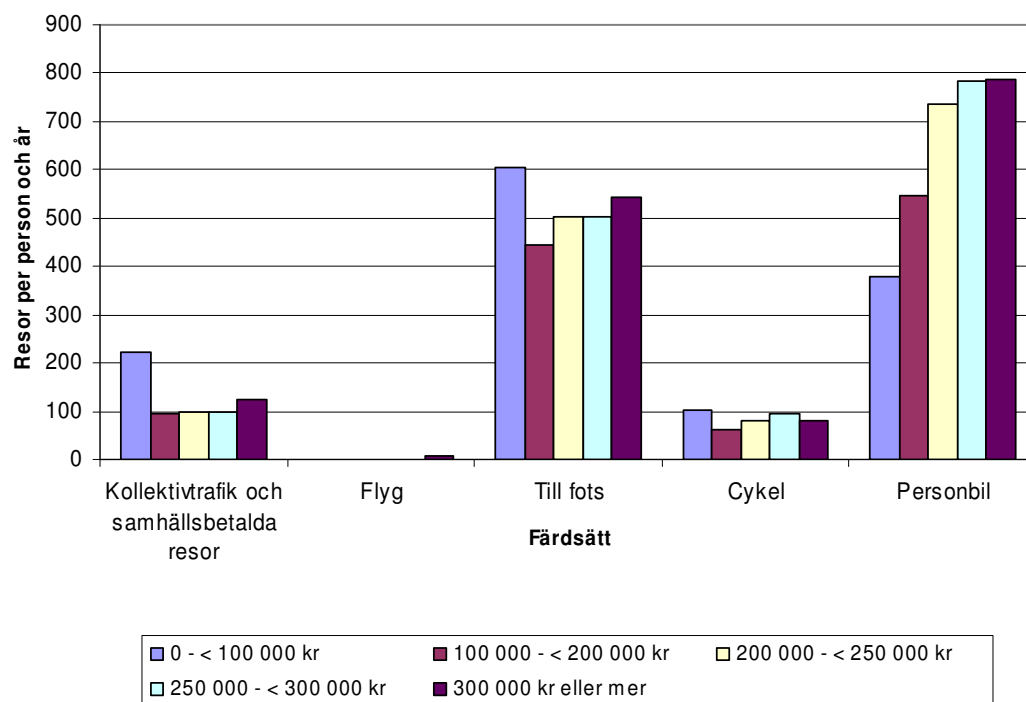


Figur 6.5 Antal resor per person och år fördelat på färdssätt och kommungrupp (SKL). Källa: Tabell 22 i tabellbilaga.



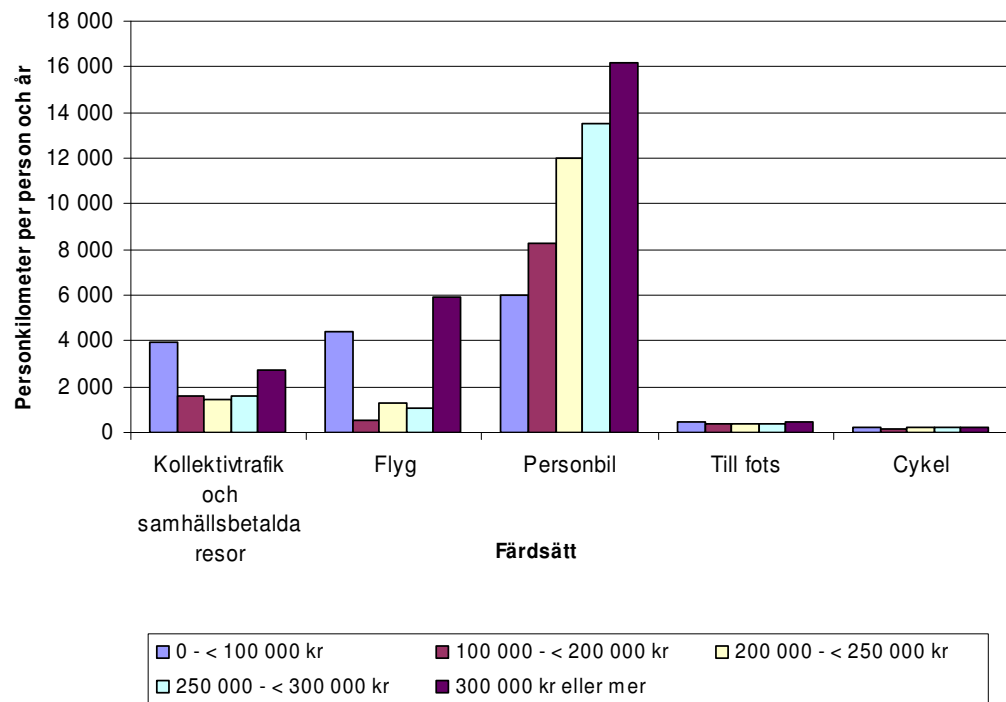
Figur 6.6 Antal personkilometer per person och år fördelat på färdssätt och kommungrupp (SKL). Källa: Tabell 23 i tabellbilaga.

I Figur 6.7 nedan framgår att personer med låg inkomst gör många kollektiva och samhällsbetalda resor, medan bilen är starkare i de högre inkomstgrupperna. Även när det gäller de olika inkomstgrupperna följer resor till fots antal kollektiva och samhällsbetalda resor relativt bra. Detta kan förklaras med att det vid till exempel en avstigning av en buss för att gå på en annan buss innebär en resa till fots. Vid en bilresa görs oftast bara två resor till fots, en från startpunkten till bilen och en från bilen till slutpunkten, medan det vid kollektiva resor oftare görs betydligt fler av- och påstigningar.



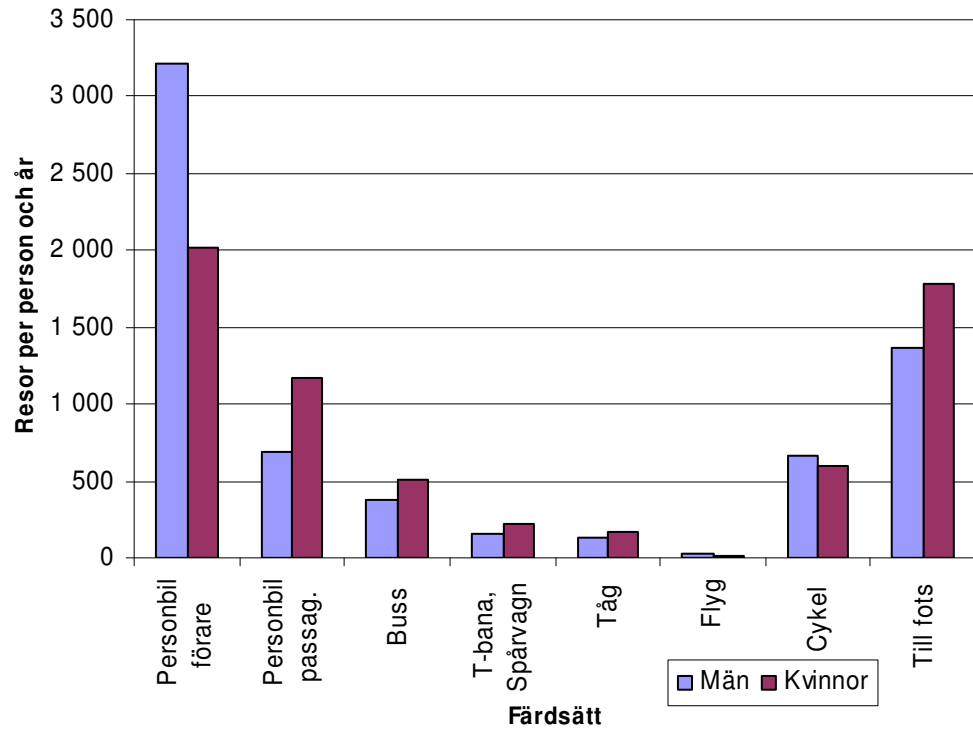
Figur 6.7 Antal resor per person och år fördelat på färdssätt och individinkomst.
Källa: Tabell 24 i tabellbilaga.

I Figur 6.8 redovisas antal personkilometer som är relaterat till individinkomst. Antalet personkilometer med bil ökar för varje inkomstnivå. De i den lägsta och i den högsta inkomstnivån reser ganska lika vad gäller antal personkilometer med flyg och kollektivtrafik.



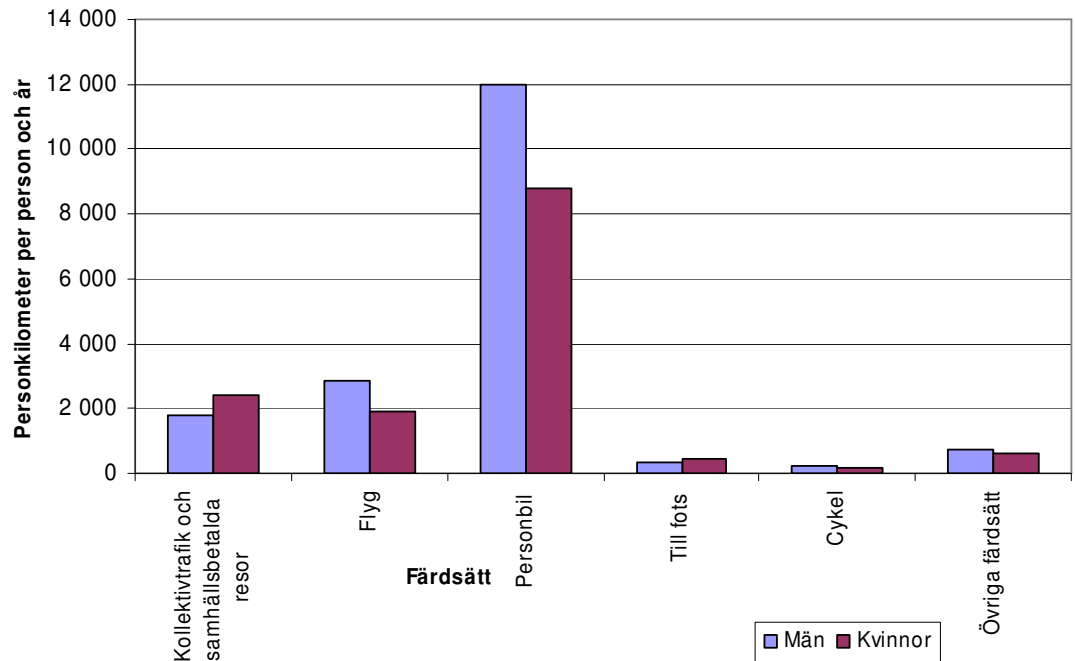
Figur 6.8 Antal personkilometer per person och år fördelat på färdssätt och individinkomst. Källa: Tabell 25 i tabellbilaga.

I Figur 6.9 redovisas skillnader mellan män och kvinnor i valet av färdssätt. Kvinnorna gör fler kollektiva och samhällsbetalda resor än männen, medan männen gör fler bilresor och då som förare. Kvinnorna gör däremot betydligt fler resor som passagerare i bil, men inte lika många som männen gör som förare i bil. Även till fots gör kvinnorna fler resor än männen. Männen gör något fler cykelresor än kvinnorna.



Figur 6.9 Antal resor per person och år fördelat på färdssätt och kön. Källa: Tabell 26 i tabellbilaga.

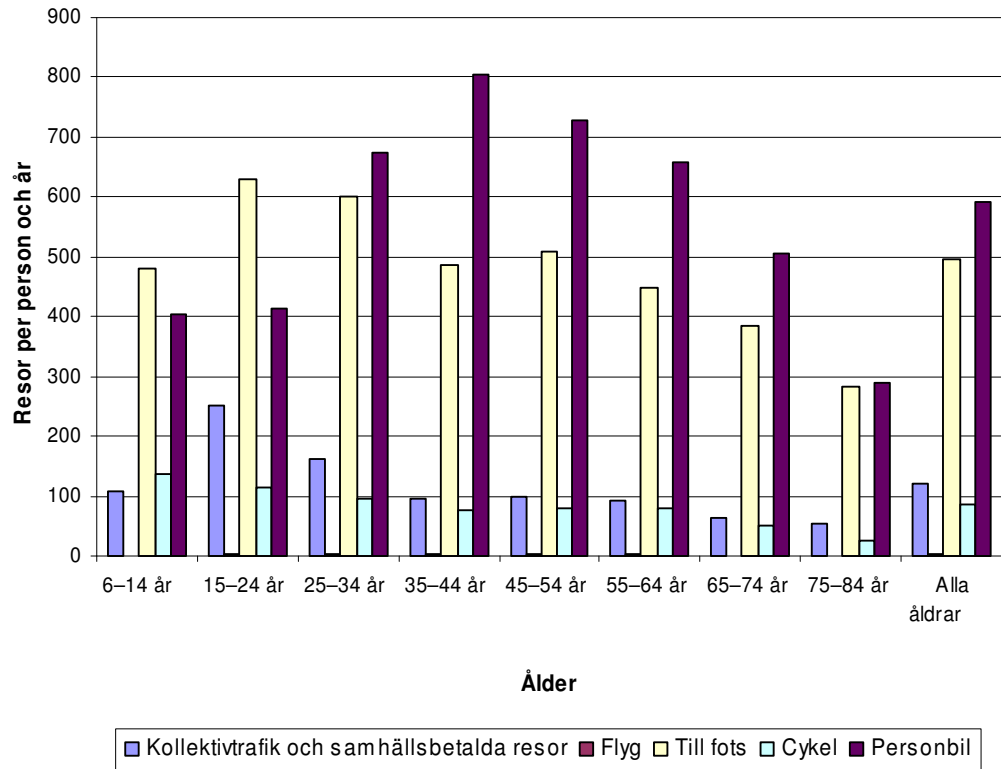
I Figur 6.10 redovisas antal personkilometer per person och år fördelat på färdssätt och kön. I figuren är bilförare och bilpassagerare sammanställt i samma kolumn. Männens gör fler kilometer i bilen än kvinnor och män flyger även mer än vad kvinnorna gör. Kvinnor reser däremot fler kilometer i kollektivtrafiken än män.



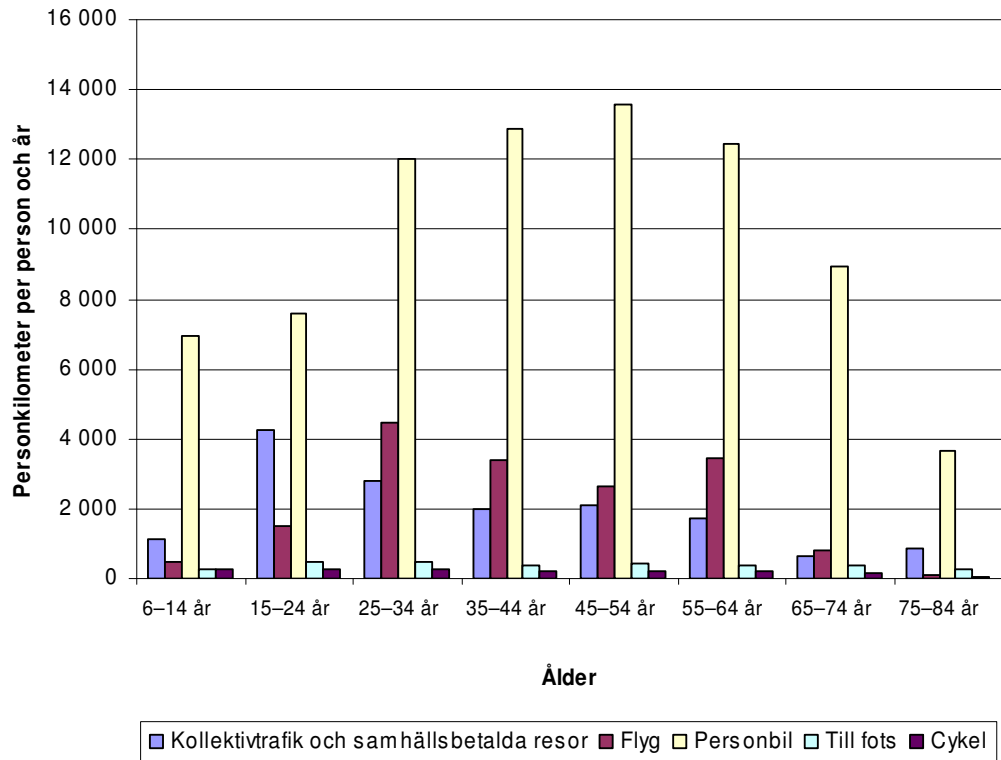
Figur 6.10 Antal personkilometer per person och år fördelat på färd sätt och kön.
Källa: Tabell 27 i tabellbilaga.

Som framgår av Figur 6.11 är det främst personer i åldern 15 – 24 år som gör många kollektiva och samhällsbetalda resor. I de äldre ålderskategorierna avtar dessa resor, men även de yngsta gör få sådana resor. Liksom bland övriga kategorier visar resor med bilen i stort sett det omvända och resorna till fots följer kollektiva och samhällsbetalda resor rätt väl. Cykelresor avtar med åldern.

Sett till färdlängd märks till stor del samma mönster när det gäller kollektiva och samhällsbetalda resor. Däremot är det olika grupper av den svenska befolkningen som går till fots och som cyklar. Figur 6.12 redovisar samma fördelning men i personkilometer.



Figur 6.11 Antal resor per person och år fördelat på färdssätt och ålder. Källa: Tabell 28 i tabellbilaga.



Figur 6.12 Antal personkilometer per person och år fördelat på färdssätt och ålder. Källa: Tabell 29 i tabellbilaga.

7 Tabellbilaga

Tabellförteckning

Tabell 1 Totalt antal resor med kollektivtrafik på lokal, regional, interregional och internationell nivå, 1998 – 2007 (miljoner).

Tabell 2 Totalt antal personkilometer med kollektivtrafik på lokal, regional, interregional och internationell nivå, 1998 – 2007 (miljoner).

Tabell 3 Samhällets bidrag till kollektivtrafik på lokal, regional och interregional nivå, 1998 – 2007 (miljoner kronor). 2007 års priser enligt KPI.

Tabell 4 Lokal och regional allmän kollektivtrafik. Antal resor per trafikslag och per år (miljoner).

Tabell 5 Lokal och regional allmän kollektivtrafik. Antal personkilometer per trafikslag och per år (miljoner).

Tabell 6 Lokal och regional allmän kollektivtrafik. Antal utbudskilometer per trafikslag och per år (miljoner).

Tabell 7 Lokal och regional kollektivtrafik. Bidrag per år (miljoner kronor). 2007 års priser enligt KPI.

Tabell 8 Lokal och regional kollektivtrafik. Kostnader och intäkter per år (miljoner kronor). 2007 års priser enligt KPI.

Tabell 9 Enkelresor med färdtjänst (miljoner) och antal färdtjänstillstånd (tusen). Per år.

Tabell 10 Kostnader och intäkter för färdtjänst och riksfärdtjänst (miljoner kronor). Per år. 2007 års priser enligt KPI.

Tabell 11 Antal sjukresor (miljoner). Kostnader sjukresor (miljoner). Kostnader skolskjutsar (miljoner). Per år. 2007 års priser enligt KPI.

List of tables

Table 1 Total number of trips within public transport on local, regional, interregional and international level, 1998 – 2007 (million).

Table 2 Total number of passengerkilometres within public transport on local, regional, interregional and international level, 1998 – 2007 (million).

Table 3 Subsidies from municipalities, county councils and from the Government to public transport on local, regional and interregional level, 1998 – 2007 (million SEK). Prices in year 2007 according to consumer index.

Table 4 Local and regional public transport. Trips by mode of transport and year (million).

Table 5 Local and regional public transport. Number of passengerkilometres by mode of transport and year (million).

Table 6 Local and regional public transport. Number of kilometres available by mode of transport and year (million).

Table 7 Local and regional public transport. Subsidies per year (million SEK). Prices in year 2007 according to consumer index.

Table 8 Local and regional public transport. Costs and revenue per year (million SEK). Prices in year 2007 according to consumer price index.

Table 9 One way travel by special transport (million) and permits for transport service (thousand). Per year.

Table 10 Costs and revenue for special transport and inter-municipal transport service (million SEK). Per year. Prices in year 2007 according to consumer index.

Table 11 Number of patient travels (million). Costs for patient travels.(million SEK). Costa for school transport (million SEK). Per year. Prices in year 2007 according to consumer index.

Tabell 12 Antal resor med interregional kollektivtrafik per trafikslag (miljoner). Per år.

Tabell 13 Antal personkilometer med interregional kollektivtrafik per trafikslag (miljoner). Per år.

Tabell 14 Utbud av interregional bantrafik och luftfart. Platskilometer (miljoner) och antal landningar. Per år.

Tabell 15 Luftfart – Driftsbidrag till kommunala och privata flygplatser 2007 (tusen kronor). Driftsbidrag per år (miljoner kronor). 2007 års priser enligt KPI.

Tabell 16 Enkelresor med riksfärdtjänst (miljoner) och antal personer som nyttjade riksfärdtjänst (tusen) per år.

Tabell 17 Antal resor med upphandlad trafik per trafikslag och år (tusental).

Tabell 18 Kostnader för upphandlad trafik per trafikslag och år (miljoner kronor). 2007 års priser enligt KPI

Tabell 19 Antal resor i internationell trafik per trafikslag (miljoner). Per år.

Tabell 20 Antal personkilometer i internationell trafik per trafikslag (miljoner). Per år.

Tabell 21 Antal resor (tusental) och personkilometer (miljoner). RES.

Tabell 22 Antal resor per person och år fördelat på färdstätt och kommungrupp (SKL). RES.

Tabell 23 Antal personkilometer per person och år fördelat på färdstätt och kommungrupp (SKL). RES.

Tabell 24 Antal resor per person och år fördelat på färdstätt och individinkomst. RES.

Tabell 25 Antal personkilometer per person och år fördelat på färdstätt och individinkomst. RES.

Tabell 26 Antal resor per person och år fördelat på färdstätt och kön. RES.

Table 12 Number of journeys by interregional public transport by mode of transport (million). Per year.

Table 13 Number of passengerkilometres by interregional public transport by mode of transport (million). Per year.

Table 14 Range of interregional rail traffic and air. Seat kilometres (million) and number of landings. Per year.

Table 15 Air – Operational grant for municipal-owned and private airports 2007. Operational grant (million SEK). Per year. Prices in year 2007 according to consumer index.

Table 16 One way travel by inter-municipal transport service (million) and number of persons who used inter-municipal transport service (thousand). Per year.

Table 17 Number of journeys in tendered contracts for public transportation by mode of transport and year (thousand).

Table 18 Costs for tendered contracts for public transportation by mode of transport and year, (million SEK.) Prices in year 2007 according to consumer index.

Table 19 Number of journeys in international traffic by mode of transport and year (million).

Table 20. Passengerkilometres in international traffic by mode of transport (million). Per year.

Table 21 Number of stages (thousand) and passengerkilometres (million). The national travel survey.

Table 22 Number of stages per day and person by mode of travel and municipal groupings (SALAR categories). The national travel survey.

Table 23 Average distance travelled per day and person by mode of travel and municipal groupings (SALAR categories) (in kilometres). The national travel survey.

Table 24 Number of stages per day and person by mode of travel and individual income. The national travel survey.

Table 25 Average distance travelled per day and person by mode of travel and individual income (in kilometres). The national travel survey.

Table 26 Number of stages per day and person by mode of travel and sex. The national travel survey.

Tabell 27 Antal personkilometer per person och år fördelat på färdssätt och kön. RES.

Table 27 Average distance travelled per day and person by mode of travel and sex (in kilometres). The national travel survey.

Tabell 28 Antal resor per person och år fördelat på färdssätt och ålder. RES.

Table 28 Number of stages per day and person by mode of travel and age. The national travel survey.

Tabell 29 Antal personkilometer per person och år fördelat på färdssätt och ålder. RES.

Table 29 Average distance travelled per day and person by mode of travel and age (in kilometres). The national travel survey.

Tabell 30 Persontransportarbete 1980 – 2007. Personkilometer (miljarder).

Table 30 Passengerkilometres 1980 – 2007 (billion).

SAMMANSTÄLLNINGSTABELLER (1-3) FÖR ALL KOLLEKTIVTRAFIK OCH SAMHÄLLSBETALDA RESOR

Tabell 1.

Totalt antal resor med kollektivtrafik på lokal, regional, interregional och internationell nivå, 1998 – 2007 (miljoner).

Total number of trips within public transport on local, regional, interregional and international level, 1998 – 2007 (million).

	Lokal och regional	Interregional	Färdtjänst	Sjukresor	Riksfärdtjänst	Internationell	Totalt
1998	1 042	23,3	14,4		0,09	27,6	1 107
1999	1 046	24,8	14,2		0,09	27,9	1 113
2000	1 078	25,2	13,5	8,0	0,10	28,0	1 153
2001	1 098	26,1	13,5	8,6	0,11	30,0	1 176
2002	1 103	27,5	13,4	8,9	0,10	29,1	1 182
2003	1 118	27,0	12,9	8,7	0,09	29,2	1 196
2004	1 120	27,3	12,3	8,2	0,09	30,2	1 198
2005	1 125	26,6	11,7	7,4	0,08	31,6	1 202
2006	1 185	28,5	11,5	7,6	0,08	32,9	1 266
2007	1 213	33,1	11,1	8,3	0,08	34,7	1 300

Källa: Tabell 4, 9, 11, 12,16 och 19

Tabell 2.**Totalt antal personkilometer med kollektivtrafik på lokal, regional, interregional och internationell nivå, 1998 – 2007 (miljoner).***Total number of passengerkilometres within public transport on local, regional, interregional and international level, 1998 – 2007 (million).*

	Lokal och regional	Interregional	Internationell	Totalt
1998	7 297	8 043	16 268	31 608
1999	8 630	8 562	18 661	35 853
2000	8 788	9 037	20 223	38 048
2001	9 285	9 384	23 487	42 156
2002	9 529	9 146	21 300	39 975
2003	9 872	8 808	20 480	39 160
2004	10 111	8 689	21 369	40 169
2005	10 602	8 760	22 900	42 262
2006	11 167	9 180	25 494	45 841
2007	11 768	9 553	24 424	45 745

Källa: Tabell 5, 13 och 20

Tabell 3.**Samhällets bidrag till kollektivtrafik på lokal, regional och interregional nivå, 1998 – 2007 (miljoner). 2007 års priser enligt KPI.***Subsidies from municipalities, county councils and from the Government to public transport on local, regional and interregional level, 1998 – 2007 (million).**Prices in year 2007 according to consumer price index.*

	Lokal och regional	Färdtjänst och riksfärdtjänst	Sjukresor	Skol- skjutsar	Driftsbidrag flygplatser	Upphandlad trafik	Totalt
1998	7 565	2 222	1 415	2956			14 158
1999	8 598	2 482	1 463	3002	128		15 673
2000	8 694	2 555	1438	3152	124		15 963
2001	8 527	2 683	1 573	3266	120	820	16 989
2002	9 334	2 582	1 457	3540	116	754	17 783
2003	10 177	2 689	1 774	3697	110	900	19 347
2004	10 036	2 619	1 659	3892	106	901	19 213
2005	10 823	2 637	1 578	4063	106	984	20 191
2006	11 672	2 614	1 658	4166	104	933	21 147
2007	12 546	2 678	1 826	4 183	103	889	22 225

Källa: Tabell 7, 10, 11, 15 och 18

LOKAL OCH REGIONAL KOLLEKTIVTRAFIK

Tabell 4

Lokal och regional allmän kollektivtrafik. Antal resor per trafikslag och år (miljoner).

Local and regional public transport. Trips by mode of transport and year (million).

År <i>Year</i>	Trafikslag <i>Mode of transport</i>						Totalt <i>Total</i>
	Järnväg <i>Railway</i>	Spårväg <i>Tram</i>	T-bana <i>Metro</i>	Buss <i>Bus</i>	Sjöfart <i>Sea</i>		
1998	88	77	269	608	8	1 042	
1999	105	88	273	580	7	1 046	
2000	103	91	284	592	7	1 077	
2001	111	95	283	601	8	1 098	
2002	115	96	283	601	8	1 103	
2003	120	101	279	610	8	1 118	
2004	118	108	278	609	7	1 120	
2005	124	110	276	608	7	1 125	
2006	131	114	297	635	8	1 185	
2007	142	122	303	639	7	1 213	

Källa: SLTF:s Branschstatistik 1998 – 2003.

SIKA Statistik 2008:17 *Lokal och regional kollektivtrafik 2007.*

Tabell 5**Lokal och regional allmän kollektivtrafik. Antal personkilometer per trafikslag och per år (miljoner).***Local and regional public transport. Number of passengerkilometres by mode of transport and year (million).*

År <i>Year</i>	Trafikslag <i>Mode of Transport</i>				Buss <i>Bus</i>	Totalt <i>Total</i>
	Järnväg <i>Railway</i>	Spårväg <i>Tram</i>	T-bana <i>Metro</i>			
1998	1 779	182	1 505		3 829	7 295
1999	2 094	536	1 526		4 474	8 630
2000	2 054	547	1 588		4 599	8 788
2001	2 245	567	1 581		4 892	9 285
2002	2 419	584	1 581		4 945	9 529
2003	2 757	429	1 558		5 128	9 872
2004	2 636	462	1 556		5 456	10 110
2005	2 800	498	1 541		5 764	10 603
2006	3 012	513	1 657		5 985	11 167
2007	3 433	548	1 690		6 097	11 768

Källa: SLTF:s Branschstatistik 1997 – 2003.

SIKA Statistik 2008:17 *Lokal och regional kollektivtrafik 2007*.

Tabell 6**Lokal och regional allmän kollektivtrafik. Antal utbudskilometer per trafikslag och per år (miljoner).***Local and regional public transport. Number of kilometres available by mode of transport and year (million).*

År <i>Year</i>	Trafikslag <i>Mode of transport</i>				Buss <i>Bus</i>	Totalt <i>Total</i>
	Järnväg <i>Railway</i>	Spårväg <i>Tram</i>	T-bana <i>Metro</i>			
1998	71	24	86		462	643
1999	75	26	88		473	662
2000	76	26	87		487	676
2001	77	25	88		489	679
2002	83	27	89		493	692
2003	83	27	89		502	701
2004	74	17	90		495	676
2005	72	17	91		499	679
2006	68	18	94		503	687
2007	92	33	91		506	722

Källa: SLTF:s Branschstatistik 1997 – 2003.

SIKA Statistik 2008:17 *Lokal och regional kollektivtrafik 2007*.

Tabell 7**Lokal och regional kollektivtrafik. Bidrag per år (miljoner kronor). 2007 års priser enligt KPI.***Local and regional public transport. Subsidies per year (million SEK).**Prices in year 2007 according to consumer price index.*

År Year	Bidrag Subsidies			Totalt Total
	Kommun Municipality	Landsting County council	Stat Government	
1998	2 459	4 848	258	7 565
1999	2 087	6 289	222	8 598
2000	2 184	6 280	230	8 694
2001	2 135	6 188	204	8 527
2002	2 366	6 605	363	9 334
2003	2 779	7 107	291	10 177
2004	2 737	7 015	284	10 036
2005	2 934	7 623	266	10 823
2006	3 102	8 314	256	11 672
2007	3 073	9 212	261	12 546

Källa: SLTF:s Branschstatistik 1997 – 2003

SIKA Statistik 2008:17 *Lokal och regional kollektivtrafik 2007.*

Tabell 8**Lokal och regional allmän kollektivtrafik. Kostnader och intäkter per år (miljoner kronor).
2007 års priser enligt KPI.**

*Local and regional public transport. Costs and revenue per year (million SEK).
Prices in year 2007 according to consumer price index*

År Year	Kostnader	Intäkter	ntäkt/kostnad %
	<i>Costs</i>	<i>Revenue</i>	<i>Revenue/ Costs %</i>
1998	16 788	9 091	54,15
1999	19 535	10 995	56,28
2000	20 492	11 917	58,15
2001	20 313	11 728	57,74
2002	22 160	12 906	58,24
2003	22 589	12 828	56,79
2004	23 201	13 621	58,71
2005	24 680	14 208	57,57
2006	27 617	14 945	54,12
2007	26 735	14 527	54,33

Källa: SLTF:s Branschstatistik 1997 – 2003.

SIKA Statistik 2008:17 *Lokal och regional kollektivtrafik 2007.*

SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK

Tabell 9

Enkelresor med färdtjänst (miljoner) och antal färdtjänstillstånd (tusen). Per år.

One way travel by special transport (million) and permits for transport service (thousand).

Per year.

År Year	Resor <i>Journeys</i>	Färdtjänstillstånd <i>Permission for transportation service</i>
1998	14,4	409
1999	14,2	405
2000	13,5	404
2001	13,5	404
2002	13,4	393
2003	12,9	380
2004	12,3	372
2005	11,7	362
2006	11,5	354
2007	11,1	341

Källa: SIKAs Statistik 2008:15 *Färdtjänst och riksfärdtjänst 2007*.

Tabell 10**Kostnader och intäkter för färdtjänst och riksfärdtjänst (miljoner kronor).****Per år. 2007 års priser enligt KPI.***Costs and revenue for special transport and inter-municipal transport service (million SEK).*

Per year. Prices in year 2007 according to consumer price index.

År Year	Kostnader <i>Costs</i>	Intäkter <i>Revenue</i>	Nettokostnad <i>Net Costs</i>
1998	2 222	340	1 882
1999	2 482	411	2 071
2000	2 555	417	2 139
2001	2 683	365	2 318
2002	2 582	301	2 280
2003	2 689	291	2 398
2004	2 619	308	2 310
2005	2 637	291	2 346
2006	2 614	260	2 354
2007	2 678	240	2 429

Källa:SIKA Statistik 2005:6 *Färdtjänst och riksfärdtjänst 2004*. SIKA Statistik 2006:14 *Färdtjänst och riksfärdtjänst 2005*.SIKA Statistik 2007:17 *Färdtjänst och riksfärdtjänst 2006*. SIKA Statistik 2008:15 *Färdtjänst och riksfärdtjänst 2007*.

Räkenskapssammandraget (RS) för åren 1997 – 2006, SCB.

Tabell 11**Antal sjukresor (miljoner). Kostnader för sjukresor (miljoner).****Kostnader för skolskjutsar (miljoner). Per år. 2007 års priser enligt KPI.***Number of patient travels (million). Costs for patient travels (million SEK). Costs for school transport (million SEK). Per year. Prices in year 2007 according to consumer price index.*

År Year	Sjukresor <u>Patient travels</u>		Skolskjutsar <u>School transport</u>	
	Resor <i>Journeys</i>	Kostnader <i>Costs</i>	Kostnader <i>Costs</i>	
1998	–	1 415	2956	
1999	–	1 463	3002	
2000	8,0	1438	3152	
2001	8,6	1 573	3266	
2002	8,9	1 457	3540	
2003	8,7	1 774	3697	
2004	8,2	1 659	3892	
2005	7,4	1 578	4063	
2006	7,6	1 658	4166	
2007	8,3	1 826	4 183	

¹Alla åldrar inkluderade *All ages included*

Källa: Sveriges Kommuner och Landsting "Sjukreseenkäten" för 2001, 2003, 2005, 2006 och 2007.

Skolverkets hemsida

INTERREGIONAL KOLLEKTIVTRAFIK

Tabell 12

Antal resor med interregional kollektivtrafik per trafikslag (miljoner). Per år.

Number of journeys by interregional public transport by mode of transport (million). Per year.

År Year	Trafikslag <u>Mode of transport</u>				Totalt <i>Total</i>
	Bantrafik <i>Rail traffic</i>	Luffart <i>Air</i>	Sjöfart <i>Sea</i>	Buss <i>Coaches</i>	
1998	15	7,2	1,1		23,3
1999	16	7,6	1,2		24,8
2000	16	7,9	1,3		25,2
2001	17	7,8	1,3		26,1
2002	19	7,1	1,4		27,5
2003	19	6,6	1,4		27,0
2004	19	6,8	1,5		27,3
2005	18	7,1	1,5		26,6
2006	20	7,0	1,5		28,5
2007	21	6,9	1,6	3,6	33,1

Källa: SIKA Statistik 2008:12 *Luffart 2007*. SIKA Statistik 2008:29 *Bantrafik 2007*.
SIKA Statistik *Utrikes och inrikes trafik med fartyg 1998 – 2007*

Tabell 13**Antal personkilometer med interregional kollektivtrafik per trafikslag (miljoner). Per år.***Number of passengerkilometres by interregional public transport by mode of transport (million). Per year.*

År Year	Trafikslag <u>Mode of transport</u>				Totalt Total
	Bantrafik Rail traffic	Luffart Air	Sjöfart Sea	Buss Coaches	
1998	4 560	3 300	–		7 860
1999	4 889	3 490	–		8 379
2000	5 234	3 620	183		9 037
2001	5 541	3 660	183		9 384
2002	5 551	3 400	195		9 146
2003	5 436	3 170	202		8 808
2004	5 212	3 270	207		8 689
2005	5 213	3 340	207		8 760
2006	5 681	3 290	209		9 189
2007	6 037	3 250	234	32	9 553

Källa: SIKA Statistik 2001:1 2001:1, 2002:1, 2003:1, 2004:1, 2005:1, 2006:17, 2007:14 och 2008:12 *Luftfart 1999 – 2007*SIKA Statistik *Utrikes och inrikes trafik med fartyg 2001 – 2007*SIKA Statistik 2008:29 *Bantrafik 2007*. SIKA Statistik 2008:21 *Långväga buss 2007*

Tabell 14**Utbud av interregional bantrafik och luftfart. Platskilometer (miljoner) och antal landningar. Per år.***Range of interregional rail traffic and air. Seat kilometres (million) and number of landings. Per year.*

År <i>Year</i>	Bantrafik <i>Rail traffic</i> Platskilometer	Luftfart <i>Air</i> Antal landningar
	<i>Seat kilometres</i>	<i>Number of landings</i>
1998	17 802	181 611
1999	18 642	182 747
2000	20 541	177 579
2001	21 760	170 342
2002	22 779	158 440
2003	23 225	150 486
2004	22 998	152 011
2005	22 448	145 438
2006	23 604	140 419
2007	24 957	136 173

Källa: SIKA Statistik 2008:12 *Luftfart 2007*SIKA Statistik 2008:29 *Bantrafik 2007*.

Tabell 15**Luftfart – Driftsbidrag till kommunala och privata flygplatser 2007 (tusen kronor).****Driftsbidrag per år (miljoner kronor). 2007 års priser enligt KPI.***Air - Operational grant for municipal-owned and private airports 2007 (thousand).*

Operational grant (million SEK). Per year.

Prices in year 2007 according to consumer price index.

Flygplats <i>Airport</i>	Driftsbidrag <i>Operational grant</i>	År <i>Year</i>	Driftsbidrag <i>Operational grant</i>
Gällivare	11 385	1999	128
Hemavan	11 035	2000	124
Arvidsjaur	9 667	2001	120
Storuman	9 571	2002	116
Vilhelmina	9 374	2003	110
Lycksele	8 677	2004	106
Kramfors	6 014	2005	106
Pajala	4 619	2006	104
Sveg	4 501	2007	103
Växjö	4 024		
Oskarshamn	3 895		
Torsby	3 214		
Hagfors	3 145		
Mora	3 097		
Kristianstad	2 865		
Halmstad	2 835		
Borlänge	2 485		
Trollhättan	2 460		
Totalt	102 863		

Källa: <http://www.luftfartsstyrelsen.se/>

Tabell 16**Enkelresor med riksfärdtjänst (miljoner) och antal personer som nyttjade riksfärdtjänst (tusen). Per år .***One way travel by inter-municipal transport service (million) and number of persons who used inter-municipal transport service (thousand). Per year.*

År Year	Resor <i>Journeys</i>	Antal personer som nyttjade riksfärdtjänst <i>Number of persons who used inter- municipal transport service.</i>
1998	0,09	21,5
1999	0,09	23,0
2000	0,10	25,8
2001	0,11	25,6
2002	0,10	26,7
2003	0,09	24,7
2004	0,09	24,9
2005	0,08	23,5
2006	0,08	21,1
2007	0,08	20,0

Källa: SIKA Statistik 2005:6, 2006:14, 2007:17 *Färdtjänst och riksfärdtjänst 1998 – 2007*. Räkenskapssammandraget (RS) 1997 – 2006 SCB. Ekonomiuppgifter från Stockholms läns landsting 1998 – 2003.

Tabell 17**Antal resor med upphandlad trafik per trafikslag och år (tusental).**

Number of journeys in tendered contracts for public transportation by mode of transport and year (thousand).

År Year	Trafikslag <u>Mode of transport</u>				Antal resor med temporärt stöd <i>Numbers of journeys with temporary aids</i>	Totalt <i>Total</i>
	Bantrafik <i>Rail traffic</i>	Buss <i>Bus</i>	Luftfart <i>Air</i>	Sjöfart <i>Sea</i>		
2000	7 200	132	10	1 300	5 800	14 442
2001	4 900	139	11	1 300	5 000	11 350
2002	8 131	621	29	1 371	3 660	13 812
2003	12 722	981	132	1 422	1 208	16 465
2004	12 320	2 597	148	1 454	0	16 519
2005	13 063	2 673	148	1 459	0	17 343
2006	11 680	3 852	159	1 472	0	17 165
2007	13 562	2 614	169	1 527	0	17 872

Källa: Rikstrafikens årsredovisning 2007 (förutom Bantrafik 2001, siffran är hämtad ur SIKA Statistik 2005:2)

Anm.: Temporärt stöd är återstående delar av det gamla länsjärnvägsbidraget, som nu helt har fasats ut och ersatts av kostnader för direkt avtalad trafik eller trafik enligt samverkansavtal.

Tabell 18**Kostnader för upphandlad trafik per trafikslag och år (miljoner kronor). 2007 års priser enligt KPI.**

Costs for tendered contracts for public transportation by mode of transport and year (million SEK). Prices in year 2007 according to consumer price index.

År Year	Trafikslag <u>Mode of transport</u>					Totalt
	Bantrafik <i>Rail traffic</i>	Buss <i>Bus</i>	Luftfart <i>Air</i>	Sjöfart <i>Sea</i>	Temporärt stöd <i>Temporary aids</i>	
2001	383	36	5	241	154	820
2002	376	52	22	209	95	754
2003	463	40	115	237	45	900
2004	409	76	150	256	0	901
2005	399	71	131	374	0	984
2006	339	89	78	412	0	933
2007	342	78	75	394	0	889

Källa: Rikstrafikens årsredovisning 2007.

Anm. 1: Temporärt stöd är återstående delar av det gamla länsjärnvägsbidraget, som nu helt har fasats ut och ersatts av kostnader för direkt avtalad trafik eller trafik enligt samverkansavtal.

Anm. 2: I totalkostnaden för åren 2004 – 2006 ingår även ett stöd till glesbygdstrafik på 10 miljoner kronor per år (före omräkning till 2007 års priser enligt KPI).

INTERNATIONELL KOLLEKTIVTRAFIK

Tabell 19

Antal resor i internationell trafik per trafikslag (miljoner). Per år

Number of journeys in international traffic by mode of transport (million). Per year.

År Year	Trafikslag <u>Mode of transport</u>	Bantrafik <i>Rail traffic</i>	Luftfart <i>Air</i>	Sjöfart <i>Sea</i>	Totalt <i>Total</i>
1998		1	7,2	19,4	27,6
1999		1	7,6	19,3	27,9
2000		3	8,2	16,8	28,0
2001		7	8,2	14,8	30,0
2002		7	7,6	14,5	29,1
2003		7	7,5	14,7	29,2
2004		7	8,3	14,9	30,2
2005		8	8,9	14,7	31,6
2006		9	9,5	14,4	32,9
2007		10	10,2	14,5	34,7

Källa: SIKA Statistik 2001:1, 2002:1, 2003:1, 2004:1, 2005:1, 2006:17, 2007:14, 2008:12 *Luftfart 1998 – 2007*.

SIKA Statistik 2008:29 *Bantrafik 2007*.

SIKA Statistik 2008:10 *Utrikes och inrikes trafik med fartyg 1998 – 2007*

Statistiska meddelanden TK 45 SM 9801, SM 9901, SM 0001,

SIKA Statistiska meddelanden 01:14, 021:0204, 021:0304, 021:0404, 021:0503

Tabell 20**Antal personkilometer i internationell trafik per trafikslag (miljoner). Per år.***Passengerkilometres in international traffic by mode of transport (million). Per year.*

År <i>Year</i>	Trafikslag <i>Mode of transport</i>			
	Bantrafik <i>Rail traffic</i>	Luffart <i>Air</i>	Sjöfart <i>Sea</i>	Totalt <i>Total</i>
1998	405	15 252		15 657
1999	397	17 653		18 050
2000	537	19 075	611	20 223
2001	753	22 158	576	23 487
2002	888	19 825	587	21 300
2003	857	19 041	582	20 480
2004	645	20 116	608	21 369
2005	598	21 693	609	22 900
2006	580	24 310	604	25 494
2007	499	23 321	604	24424

Källa: SIKA Statistik 2001:1, 2002:1, 2003:1, 2004:1, 2005:1, 2006:17, 2007:14, 2008:12 *Luffart 1998 – 2007*.

(2007 års passagerarkilometer är ett uppskattat värde av Luftfartsstyrelsen). SIKA Statistik 2008:29 *Bantrafik 2007*.

SIKA Statistik 2008:10 *Utrikes och inrikes trafik med fartyg 1998-2007*.

DEN NATIONELLA RESVANEUNDERSÖKNINGEN

Tabell 21

Antal resor (tusental) och personkilometer (miljoner). RES.

Number of stages (thousands) and passengerkilometres (million). The national travel survey.

	Resor	Personkilometer
Uppgift saknas	3 007	22
Övriga färdstätt	4 930 198	7 037
T-bana	210 874	1 388
Spårvagn	68 887	348
Skolskjuts	19 907	183
Flyg	15 762	19 509
Sjöfart	31 236	836
Färdtjänst	16 661	195
Tåg	154 372	9 372
Lokal och regional buss	501 427	4 934
Övrig buss	51 757	3 437
Personbil, förare	3 530 373	57 809
Personbil, passagerare	1 328 734	27 597
Totalt	10 863 195	132 668

Källa: RES 2005 – 2006

Tabell 22**Antal resor per person och år fördelat på färdstätt och kommungrupp (SKL). RES.***Number of stages per day and person by mode of travel and municipal groupings (SALAR categories). The national travel survey.*

	Kollektivtrafik och samhälls- betalda resor	Flyg	Personbil	Till fots	Cykel	Övriga färdstätt
Storstäder	295	2	403	752	77	24
Förortskommuner	200	3	584	517	48	23
Större städer	79	2	617	475	115	22
Pendlings kommuner	80	2	658	419	81	22
Glesbyggds kommuner	32	0	625	350	52	25
Varuproducerande kommuner	43	1	638	427	109	31
Övriga kommuner mer än 25 000 invånare	56	1	650	416	92	30
Övriga kommuner 12 500 - 25 000 invånare	43	1	653	368	75	25
Övriga kommuner mindre än 12 500 invånare	51	1	662	368	57	33

Källa: RES 2006 – 2006

Tabell 23**Antal personkilometer per person och år fördelat på färdstätt och kommungrupp (SKL). RES.***Average distance travelled per day and person by mode of travel and municipal groupings (SALAR categories) (in kilometres). The national travel survey.*

	Kollektivtrafik och samhälls- betalda resor	Flyg	Personbil	Till fots	Cykel	Övriga färdstätt
Storstäder	3 458	3 200	6609	527	220	463
Förortskommuner	2 661	3 994	9992	380	134	583
Större städer	1 703	2 061	10607	403	286	624
Pendlingskommuner	1 921	2 287	11485	319	187	709
Glesbygdskommuner	871	0	14510	270	178	417
Varuproducerande kommuner	1 716	1 240	12038	346	208	632
Övriga kommuner, mer än 25 000 invånare	1 758	1 241	11551	353	219	864
Övriga kommuner, 12 500 - 25 000 invånare	1 355	3 446	10858	322	167	1 259
Övriga kommuner, mindre än 12 500 invånare	1 546	267	12406	308	128	602
Hela befolkningen	2 098	2 371	10381	389	213	670

Källa: RES 2006 – 2006

Tabell 24**Antal resor per person och år fördelat på färdstätt och individinkomst. RES.***Number of stages per day and person by mode of travel and individual income. The national travel survey.*

	Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor	Flyg	Till fots	Cykel	Övriga färdstätt	Personbil
0 – < 100 000 kr	224	1	604	102	28	378
100 000 – < 200 000 kr	95	1	444	63	15	547
200 000 – < 250 000 kr	97	1	502	81	21	735
250 000 – < 300 000 kr	99	1	504	93	20	782
300 000 kr eller mer	123	6	544	81	30	788
Under 16 år, har ej fått frågan	117	0	485	140	42	388
Vet ej/vill ej svara/Uppgift saknas	126	3	415	55	19	449
Hela befolkningen	122	2	495	86	25	591

Källa: RES 2006 – 2006

Tabell 25**Antal personkilometer per person och år fördelat på färdstätt och individinkomst. RES.***Average distance travelled per day and person by mode of travel and individual income (in kilometres). The national travel survey.*

	Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor				Cykel	Övriga färdstätt
	Flyg	Personbil	Till fots			
0 – < 100 000 kr	3 935	4 390	6031	488	257	700
100 000 – < 200 000 kr	1 593	509	8291	405	146	681
200 000 – < 250 000 kr	1 471	1 329	11979	409	217	512
250 000 – < 300 000 kr	1 624	1 049	13491	408	262	594
300 000 kr eller mer	2 701	5 926	16146	434	244	959
Under 16 år, har ej fått frågan	1 247	430	6789	275	255	433
Vet ej/vill ej svara/Uppgift saknas	2 331	1 903	8062	307	135	747
Hela befolkningen	2 098	2 371	10381	389	213	670

Källa: RES 2006 – 2006

Tabell 26.**Antal resor per person och år fördelat på färdstätt och kön. RES.***Number of stages per day and person by mode of travel and sex. The national travel survey.*

	Kön	Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor					Personbil
		Flyg	Till fots	Cykel	Övriga färdstätt		
Män		101	2	445	90	32	630
Kvinnor		142	1	545	81	17	551
Hela befolkningen		122	2	495	86	25	591

Källa: RES 2006 – 2006

Tabell 27.**Antal personkilometer per person och år fördelat på färdssätt och kön. RES.***Average distance travelled per day and person by mode of travel and sex (in kilometres). The national travel survey.*

	Kollektivtrafik och sambälsbetalda resor	Flyg	Personbil	Till fots	Cykel	Övriga färdssätt
Män	1 793	2 850	11996	339	247	709
Kvinnor	2 403	1 893	8766	439	180	632
Hela befolkningen	2 098	2 371	10381	389	213	670

Källa: RES 2006 – 2006

Tabell 28.**Antal resor per person och år fördelat på färdssätt och ålder. RES.***Number of stages per day and person by mode of travel and age. The national travel survey.*

	Kollektivtrafik och sambälsbetalda resor	Flyg	Till fots	Cykel	Övriga färdssätt	Personbil
6 – 14 år	108	0	481	138	26	405
15 – 24 år	250	2	630	113	46	413
25 – 34 år	163	2	600	95	23	673
35 – 44 år	96	3	487	77	23	805
45 – 54 år	99	3	508	79	27	727
55 – 64 år	92	3	448	78	23	658
65 – 74 år	63	0	385	50	8	507
75 – 84 år	55	0	282	24	11	290
Alla åldrar	122	2	495	86	25	591

Källa: RES 2006 – 2006

Tabell 29.**Antal personkilometer per person och år fördelat på färdstätt och ålder. RES.***Average distance travelled per day and person by mode of travel and age (in kilometres). The national travel survey.*

	Kollektivtrafik och sambälsbetalda resor	Flyg	Personbil	Till fots	Cykel	Övriga färdstätt
6 – 14 år	1 140	494	6928	265	244	284
15 – 24 år	4 271	1 485	7576	462	265	1 130
25 – 34 år	2 797	4 448	12007	478	250	555
35 – 44 år	2 009	3 389	12893	377	200	753
45 – 54 år	2 091	2 620	13590	429	236	690
55 – 64 år	1 731	3 433	12461	387	219	741
65 – 74 år	665	795	8925	372	153	561
75 – 84 år	888	131	3639	245	44	382
Alla åldrar	2 098	2 371	10381	389	213	670

Källa: RES 2006 – 2006

PERSONTRANSPORTARBETE

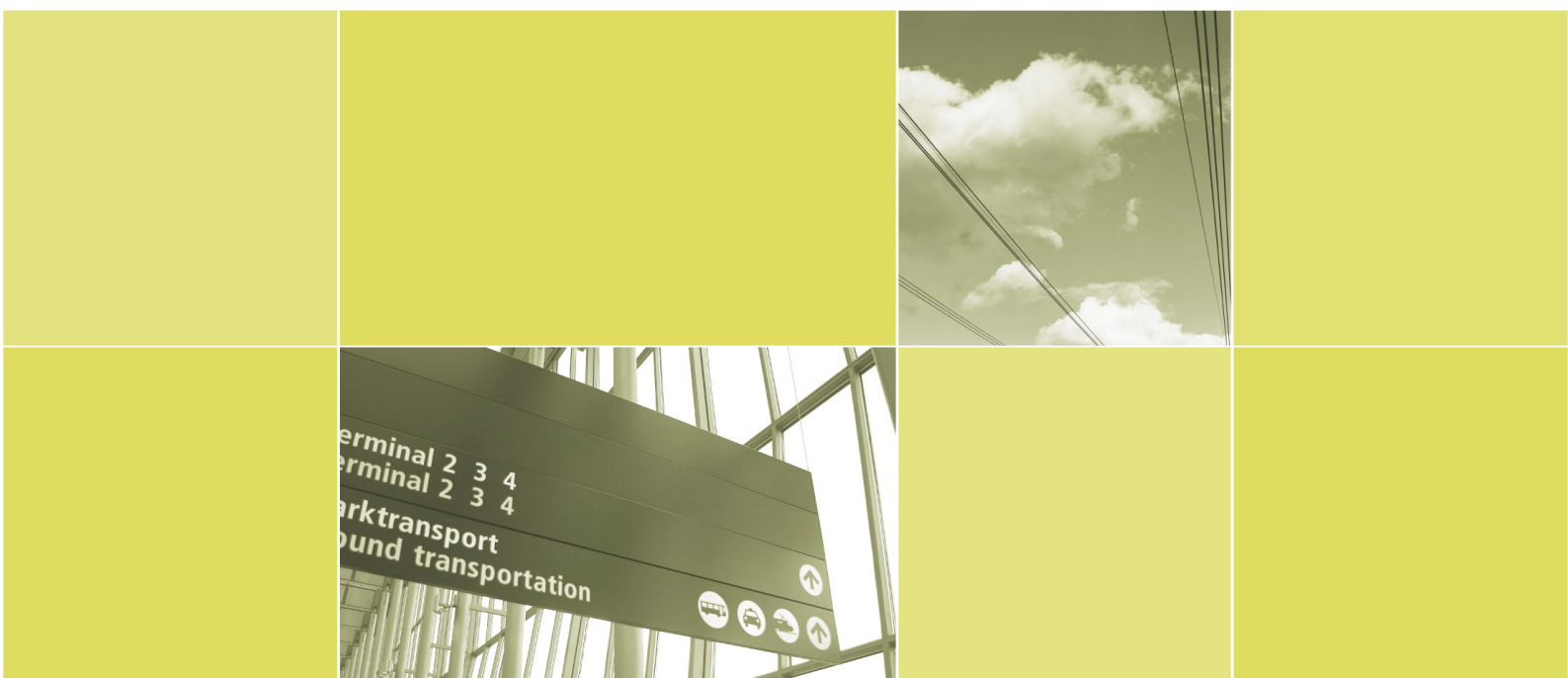
Tabell 30. Persontransportarbete, 1980 – 2007. Personkilometer (miljarder).

Table 30. Passengerkilometres, 1980 – 2007 (billion).

	Person-bil	MC	Buss	Järnväg	Tunnel-bana	Spårväg	Inrikes luftfart	Färjor	Gång, Cykel, moped	Varav kollektiv- trafik
1980	67,4	0,3	7,3	7,0	1,5		1,4		4,1	
1981	67,5	0,3	7,4	7,1	1,5		1,6		4,1	
1982	68,5	0,4	7,5	6,7	1,5		0,2		4,1	
1983	70,0	0,5	7,5	6,8	1,5		2,0		4,1	
1984	72,3	0,5	7,5	6,8	1,5		2,2		4,1	
1985	72,9	0,6	7,7	6,9	1,5		2,3		4,1	
1986	75,5	0,5	7,9	6,6	1,5		2,7		4,1	
1987	79,2	0,5	8,3	6,4	1,5		2,9		4,2	
1988	84,0	0,5	9,0	6,7	1,4		3,2		4,2	
1989	88,1	0,5	10,0	6,6	1,5		3,3		4,2	
1990	85,9	0,3	9,7	6,6	1,5		3,9		4,2	
1991	86,5	0,3	9,7	6,0	1,4		3,2		4,2	
1992	87,6	0,4	9,7	6,0	1,4		3,1	0,5	4,2	
1993	85,7	0,4	9,4	6,4	1,4		3,0	0,5	4,3	
1994	86,7	0,4	9,5	6,5	1,4		3,1	0,6	4,3	
1995	87,6	0,4	9,7	6,8	1,4		3,0	0,6	4,3	
1996	88,0	0,4	9,8	7,0	1,5		3,0	0,6	4,3	
1997	88,1	0,4	9,8	7,0	1,5	0,4	3,1	0,7	4,3	
1998	88,8	0,5	9,8	7,2	1,5	0,4	3,3	0,7	4,3	
1999	90,8	0,5	9,8	7,7	1,5	0,4	3,5	0,7	4,3	
2000	91,9	0,5	9,5	8,2	1,6	0,4	3,6	0,8	4,3	24,1
2001	92,8	0,6	9,2	8,7	1,6	0,4	3,7	0,8	4,3	24,3
2002	95,4	0,7	9,3	8,9	1,6	0,4	3,4	0,8	4,4	24,4
2003	96,3	0,7	9,1	8,8	1,6	0,4	3,2	0,8	4,4	23,9
2004	97,0	0,8	8,9	8,7	1,6	0,5	3,3	0,8	4,4	23,7
2005	97,3	0,8	8,8	8,9	1,5	0,5	3,3	0,8	4,4	23,9
2006	97,0	0,9	8,7	9,6	1,7	0,5	3,3	0,8	4,4	24,5
2007	99,6	1,0	8,5	10,2	1,7	0,5	3,5	0,8	4,4	25,2

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*. Samtliga publikationer finns tillgängliga på SIKA:s webbplats www.sika-institute.se.



Statens institut för kommunikationsanalys
Akademigatan 2, 831 40 Östersund
Telefon 063-14 00 00
Fax 063-14 00 10
e-post sika@sika-institute.se
www.sika-institute.se

