



Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

Till:

Infrastrukturminister Tomas Eneroth

Kopia:

Registratören, Näringsdepartementet
Generaldirektör Brita Saxton
Trafikutskottets kansli

Skrivelse om att utveckla Trafikanalys kollektivtrafikstatistik tillsammans med kollektivtrafikbranschen

Inledning

Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik vill med denna skrivelse föra fram att statistiken om kollektivtrafiken i dagens läge brister och behöver utvecklas i dialog med branschen. Som företrädare för kollektivtrafikbranschen efterlyser vi därför en diskussion om detta, med utgångspunkt i Trafikanalys huvuduppgift, som är att med utgångspunkt i de transportpolitiska målen utvärdera och redovisa effekter av föreslagna åtgärder inom transportområdet¹.

Kollektivtrafik är inget självändamål. Den syftar till att skapa nytta för samhället genom att göra samhället mer tillgängligt och öka människors möjligheter att resa till och från arbete, utbildning, fritidsaktiviteter och service. Dessutom skapar kollektivtrafiken nytta för samhället genom att minska klimatutsläppen, öka trafiksäkerheten, minska trängseln på vägarna, vidga arbetsmarknadsregionerna och göra det lättare för företagen att rekrytera personal med rätt kompetens.

För att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, länstrafikbolagen och trafikföretagen, statliga myndigheter, regering och riksdag ska kunna fatta strategiska beslut som ökar kollektivtrafikens samhällsnytta och människors tillgänglighet till samhället måste de ha tillgång till tillförlitlig statistik. Dessutom är forskningen om kollektivtrafiken och den nytta som den bidrar med till samhället, liksom Trafikverkets trafikprognosmodeller och samhällsekonomiska beräkningar helt beroende av statistik av hög kvalitet.

Sedan kollektivtrafiklagen infördes 2012 har behovet av tillförlitlig statistik ökat. Genom lagen fick de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ett betydligt större strategiskt ansvar än vad trafikhuvudmännen tidigare hade.

¹ Se [Förordning \(2010:186\) med instruktion för Trafikanalys](#)



Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

Även trafikföretagen har ett större behov av tillförlitlig statistik för att kunna lägga väl avvägda anbud och kunna fatta beslut om att driva trafik kommersiellt.

Tillförlitlig statistik är även viktig för att kunna följa upp utvecklingen av medborgarnas möjligheter att utnyttja kollektiva trafikslag, särskilt som det finns en politisk vilja att det kollektiva resandet ska öka. För det krävs gemensamma rättvisande mått som beskriver hur utbudet såväl som resandet utvecklas oavsett trafikslag.

Brister i Trafikanalys statistik om kollektivtrafik

Intresseorganisationerna inom kollektivtrafiken har, utan framgång, under flera år framfört till Trafikanalys att det finns stora brister i den kollektivtrafikstatistik som myndigheten publicerar.

Den allvarligaste bristen är Trafikanalys otillräckliga kvalitetssäkring av kollektivtrafikstatistiken. Konsekvensen har blivit att statistiken innehåller direkta felaktigheter och ofta inte går att jämföra över tid och mellan län. Detta undergräver statistikens trovärdighet och minskar möjligheterna att använda den som beslutsunderlag hos regionala kollektivtrafikmyndigheter, länstrafikbolag och trafikföretag.

Exempel kan hämtas från statistiken för 2016 som publicerades i juni i år. För ett län redovisas en ökning av antalet personkilometer med 37 procent. Någon sådan ökning har inte skett. För samma län redovisades en utbudsökning på 50 procent, men en grov bedömning är att utbudsökningen kan ha legat på några få procent. Även för andra län finns det uppseende uppgifter som behöver kvalitetssäkras, framförallt när det gäller tågutbudet. För ett län visar statistiken en ökning med 112 procent, för ett annat en minskning med 64 procent (i själva verket var utbudet i stort sett oförändrat) och för ett tredje en minskning med 59 procent.

Till Trafikanalys har vi framfört att det finns brister när det gäller bland annat:

- *Utbud.* Statistik om utbud för tågtrafik saknas i den publicerade statistiken för flera län som har regional tågtrafik. Sättet att redovisa antalet utförda utbuds-/vagnkilometer har varierat över tid. Begreppet "vagnkilometer tåg" upplevs som svårt av uppgiftslämnarna. Enligt Trafikanalys definition är en vagn "den minsta enhet som går att koppla från tåget". Konsekvensen av definitionen är att vagnar i trafik som har en kapacitet på flera hundra sittplatser likställs med vagnar någon annanstans som har några tiotal sittplatser.



Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

- *Trafikeringskostnader.* Otydliga instruktioner från Trafikanalys sida har lett till misstag i inrapporteringen från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Detta har fått till följd att vissa regionala kollektivtrafikmyndigheter har inkluderat investeringskostnader och övriga kostnader i inrapporteringen och andra inte. Detta problem skulle ha upptäckts med en bättre kvalitetsgranskning av Trafikanalys.
- *Personkilometer.* Antalet personkilometer bygger på en osäker uppskattning. Underlaget för antalet resor baseras på antal påstigande, vilket ger en osäkerhet om korrigeringar kopplat till stämplingsbenägenhet har gjorts. Ju fler byten, desto fler resor räknas också, vilket kan ge en skev bild av hur resandet ser ut i respektive län beroende på geografiska avstånd och hur man valt att planera utbudet. Resor i kommersiell trafik saknas, vilket i sin tur påverkar de regionala kollektivtrafikmyndigheter med stor andel tågtrafik med periodkortsavtal där resenärerna kan åka med kommersiell trafik. (T.ex. TIM-trafiken)
- *Sittplatskilometer.* Antal sittplatskilometer saknas för vissa län i den publicerade statistiken. Sittplatskilometer innefattar inte heller stående passagerare i buss och tåg, vilket gör statistiken ofullständig.
- *De storregionala tågtrafiknäten.* De storregionala tågtrafiknäten komplicerar uppgiftslämnandet och bidrar ibland till att de redovisade siffrorna inkluderar resor som dubbelräknats.

Problemen med kollektivtrafikstatistiken framhölls även av Utredningen om järnvägens organisation som i betänkandet En annan tågordning bortom järnvägsknuten² konstaterade att det finns stora brister i statistik- och kunskapsunderlagen på järnvägsområdet. Detta refereras i regeringsbeslutet om att ge Trafikanalys i uppdrag att utreda hur kunskapen om järnvägstransporter kan förbättras.³

I dag har Trafikanalys otydliga definitioner vilket ställer till problem för uppgiftsinlämnarna och Trafikanalys gör inte tillräckliga kontroller av avvikande data. Vi anser därför att det är nödvändigt att Trafikanalys i högre grad än i dag förtydligar definitioner, analyserar, följer upp och kvalitetssäkrar den statistik som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen rapporterat in. Detta föreslogs även i Trafikanalys genomlysning av kollektivtrafikstatistiken år 2015. Myndigheten bör enligt genomlysningen göra fler rimlighetskontroller och avstämningar mot andra

² SOU 2015:110

³ Näringsdepartementet (2017) Uppdrag att utreda hur kunskapen om järnvägstransporter kan förbättras Regeringsbeslut 2017-05-11, N2017/03480/TS



Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

underlag samt vara mer transparent och öppen med de problem som finns i statistiken och även lämna bättre information om tidsseriebrott.⁴

Utöver dessa brister har kollektivtrafikstatistiken försämrats ytterligare under 2016 genom att Trafikanalys har minskat omfattningen av den statistik som myndigheten publicerar om regional kollektivtrafik. Till och med år 2015 presenterade Trafikanalys en samlad rapport och ett omfattande tabellverk i Excel. I år har rapporten ersatts med ett översiktligt fyrsidigt PM och ett nedbantat tabellverk. Vi anser därför att Trafikanalys ska återgå till att publicera kollektivtrafik i samma omfattning som fram till och mer år 2015.⁵ Statistikens användbarhet och förståelsen av vad som faktiskt hänt kommer att öka om siffermaterialet kompletteras med information som förklarar större förändringar.

Trafikanalys förslag om ytterligare neddragningar av kollektivtrafikstatistiken

I ett förslag till föreskrift om uppgiftslämnarskyldighet föreslår Trafikanalys nu ytterligare neddragningar i statistiken som ökar risken för fel i statistiken ännu mer.⁶

Enligt förslaget ska myndigheten sluta samla in uppgifter om kollektivtrafikens *utbud* från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Statistiken ska istället tas fram genom modellberäkningar utifrån tidtabellsuppgifter från Samtrafiken AB. Detta innebär att Trafikanalys skulle sluta redovisa genomfört utbud och bara publicera planerat trafikutbud.

I det remitterade förslaget gör Trafikanalys bedömningen att förändringen är så pass liten att den inte påverkar statistikens relevans⁷. Men av Trafikanalys genomlysning⁸ framgår att skillnaden mellan att använda insamlade uppgifter om genomförd trafik från RKM (som inkluderar inställd och extrainsatt trafik) och uppgifter från modellberäkningar utifrån

⁴ Trafikanalys (2015) Genomlysning av Lokal och regional kollektivtrafik samt persontransportdelen i Bantrafik

⁵ www.trafa.se/kollektivtrafik/kollektivtrafik/

⁶ Förslag 2017-09-20: Trafikanalys föreskrift om uppgifter till statistik om regional linjetrafik och kommersiell linjetrafik på väg samt Konsekvensutredning Trafikanalys föreskrifter (TRAFAS FS 2017:1) om skyldighet för regionala kollektivtrafikmyndigheter och kollektivtrafikföretag att lämna uppgifter om regional linjetrafik samt interregional linjetrafik på väg.

⁷ Trafikanalys (2017) Konsekvensutredning Trafikanalys föreskrifter (TRAFAS FS 2017:1) om skyldighet för regionala kollektivtrafikmyndigheter och kollektivtrafikföretag att lämna uppgifter om regional linjetrafik samt interregional linjetrafik på väg

⁸ Trafikanalys (2015) Genomlysning av Lokal och regional kollektivtrafik samt persontransportdelen i Bantrafik



Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

tidtabellsuppgifter från Samtrafiken är stor. På total nivå är de insamlade uppgifterna 11 procent högre än tidtabellsuppgifterna från Samtrafiken. På länsnivå är skillnaden ännu större. Där finns det en spridning mellan -8 procent och +26 procent. I de flesta län är det en positiv skillnad. Länen med störst trafik ligger alla lite över genomsnittet.

Av genomlysningen framgår även att det finns betydande osäkerheter i modellberäkningarna. Vad som är upphandlad trafik och kommersiell trafik har delats upp genom manuella bedömningar. Hållplatser är koordinatsatta och körsträckorna har beräknats utifrån fågelvägen mellan hållplatserna, alltså utan hänsyn till gator och vägar. Länsöverskridande trafik har beräknats passera länsgräns på den punkt som är närmast mätt fågelvägen. Databasen innehåller tidtabellsutbud och tar inte hänsyn till inställd eller extrainsatt trafik. Den innehåller däremot anropsstyrd trafik.

Att beräkna körsträckan mellan hållplatser utifrån fågelvägen istället för den verkliga färdvägen kan ge mycket stora fel i statistiken. Fel som inte kan minskas genom en uppräkningsfaktor mellan fågelväg och verklig färdväg eftersom busslinjer har helt olika struktur. En del linjer, som exempelvis stombusslinjer, är raka och gena, medan många andra linjer är krokiga. Till detta kommer ringlinjerna. Vi är därför negativa till att Trafikanalys genomför detta förslag. Dessutom ställer vi oss frågande till hur tillförlitliga data om icke tidtabellslagd anropsstyrd trafik kan ingå i en databas över tidtabellslagd kollektivtrafik.

Trafikanalys föreslår även att *ekonomiska uppgifter* om den samhällsfinansierade regionala kollektivtrafiken inte ska samlas in från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i fortsättningen. Istället ska myndigheten bara göra viss "sekundärpublicering" av statistik ur SCB:s undersökning om landstingens och kommunernas räkenskapsammandrag. Räkenskapsammandragen innehåller inte alls så detaljerade uppgifter om kollektivtrafikmyndigheternas kostnader och intäkter som Trafikanalys tidigare insamling och ger inte möjlighet till motsvarande analyser. Det framgår dessutom inte vad viss sekundärpublicering innebär, vilket gör det omöjligt att bedöma vilka konsekvenser förslaget kommer att få. Förslaget innebär bland annat en stor risk att driftkostnaderna som redovisas inte är jämförbara när t.ex. fordonsleasing och depåkostnader har räknats in hos vissa, men inte andra.

Trafikverket använder den ekonomiska statistiken till att generera indata till prognosmodeller i form av biljettpriser inom kollektivtrafiken. Upphör denna statistik att publiceras i likartad form som i dag så kan det leda till att Trafikverket måste göra egna insamlingar av motsvarande uppgifter, vilket så fall till leder till dubbla insamlingar.



Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

Vi avvisar därför Trafikanalys förslag och anser att det är mycket viktigt att de ekonomiska uppgifterna redovisas med samma upplösning, på länsnivå, som Trafikanalys gjorde till och med statistikdokument Lokal och regional kollektivtrafik 2015 samt att Trafikanalys kvalitetssäkrar de ekonomiska uppgifterna. Även statistiken om den kommersiella kollektivtrafiken bör redovisas på länsnivå för att kunna mäta och analysera den kommersiella trafikens utveckling.

Ett tredje förslag är att Trafikanalys dessutom ska sluta samla in statistik om *platskilometer*. Detta leder till att såväl jämförbarheten över tid som mellan olika trafikslag försämras såsom till exempel mellan väg och spårbunden trafik, de trafikslag med vilka merparten av de kollektiva resorna genomförs.

I den nationella statistiken om spårbunden trafik redovisas utbudet som sittplatskilometer och ståplatskilometer, alltså en direkt redovisning av hur transportkapaciteten av trafikslagen utvecklas. En variabel som motsvarar vägtrafikens utbudskilometer finns inte, det vill säga att det enda jämförbara måttet på utbud mellan väg och spårbunden kollektivtrafik är platskilometer.

Vi ställer oss således avvisande till Trafikanalys förslag och anser istället att sittplatskilometer ska kompletteras med ståplatskilometer för att det ska finnas en heltäckande statistik om kollektivtrafikens kapacitet.

I genomlysningen av kollektivtrafikstatistiken från 2015 pekar Trafikanalys på att en stor del av platskapaciteten i kollektivtrafiken utgörs av ståplatser. Kapacitet som inte redovisas alls eftersom bara sittplatskilometer samlas in. Myndigheten konstaterar att både sitt- och ståplatskilometer är relevanta och föreslår därför att sittplatskilometer ska kompletteras med ståplatskilometer. Det stöds enligt genomlysningen av aktuell forskning.⁹

För det fjärde avser Trafikanalys att sluta samla in variabeln *personkilometer* och istället endast samla in antalet påstigande samt erbjuda skattade medelfärdlängder, baserade på resvaneundersökningar, för beräkning av personkilometer. Hur kvalitén på statistiken påverkas av metodbytet redovisas inte i konsekvensutredningen.

Slutligen vill vi även peka på att det finns brister i det underlag som Trafikanalys har skickat ut på remiss. Vi har redan nämnt att det inte framgår vad viss sekundärpublicering av ekonomiska uppgifter innebär. Det framgår inte heller om eller i vilken utsträckning och hur Trafikanalys kommer att samla in den övriga statistik som inte nämns i förslaget till föreskrift. Vi ser mycket allvarligt på om förslaget till föreskrift innebär att

⁹ VTI (2015) Värdering av trängsel i kollektivtrafiken, VTI notat 20-2015



Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

Trafikanalys avser att avstå från att fortsätta utveckla de uppgifter som inte ingår i föreskriften. De elementära uppgifter som föreslås ingå i föreskriften är otillräckliga för uppföljning och analys av kollektivtrafiken och för att Trafikanalys kollektivtrafikstatistik ska kunna användas som beslutsunderlag för strategiska beslut hos de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, länstrafikbolagen och trafikföretagen.

Trafikanalys arbetsätt gentemot den samlade kollektivtrafikbranschen

Vi anser att det finns betydande brister i Trafikanalys arbetsätt gentemot kollektivtrafikbranschen. Som företrädare för landets regionala kollektivtrafikmyndigheter, länstrafikbolag, kommuner, landsting, regioner, bussföretag, tågoperatörer och taxibolag företräder vi en mycket stor bredd av både användare och uppgiftslämnare av kollektivtrafikstatistik. Trots att vi under fler år har pekat på de brister som finns i dagens statistik samt att vi vill utveckla kollektivtrafikstatistiken och hur den redovisas tillsammans med Trafikanalys, har vi inte fått gehör för våra synpunkter.

Inför de föreslagna och omfattande förändringarna av kollektivtrafikstatistiken har Trafikanalys varken genomfört samråd direkt med branschen eller använt det Persontrafikråd som myndigheten har skapat för att diskutera planerade och genomförda förändringar av statistiken så att Trafikanalys statistik möter användarnas behov¹⁰. Vi har heller inte fått möjlighet att delta eller lämna synpunkter och kompletteringar på den genomlysning av statistiken som Trafikanalys genomförde 2015. Istället skickade myndigheten i september ett färdigt förslag till föreskrift om uppgiftslämnarskyldighet.

För att öka kvaliteten på statistiken och förenkla statistiklämnandet måste Trafikanalys börja arbeta tillsammans med intresseorganisationerna inom kollektivtrafiken. Myndigheten och intresseorganisationerna måste i ett gemensamt arbete förtydliga definitioner och begrepp för att uppgiftslämnarna ska få bättre förutsättningar att lämna jämförbara uppgifter, öka relevansen i frågeunderlagen och identifiera utvecklingsmöjligheter. Dessutom behöver uppgiftslämnarna få ökat metodstöd, t.ex. handböcker som omfattar vilka data som ska samlas in och när de ska levereras in.

Vi ifrågasätter också det sätt vilket Trafikanalys beskriver hur kollektivtrafikstatistiken används. Enligt statistikdokumentationen för 2016 används statistiken främst för trendbevakning, marknadsutveckling och allmän omvärldsbevakning och i rapporter från statliga myndigheter och i

¹⁰ www.trafa.se/sidor/radgivande-grupper/persontransportrad/



Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

tidningsartiklar. I huvudsak används statistiken enligt myndigheten till översiktliga grafer och diagram eller helt enkelt som faktaunderlag och referenser.¹¹ Enligt tidigare dokument används statistiken som underlag för transportpolitiska beslut och användarna är samhällsplanerare på lokal, regional och riksnivå. Dessutom används statistiken av bl.a. transportnäringens branschorganisationer, SKL, Trafikverket, Sjöfartsverket samt högskolor och universitet.¹²

Trafikanalys förändrade beskrivning av hur statistiken används beror sannolikt på att Trafikanalys i sin genomlysning av statistiken om lokal och regional kollektivtrafik¹³ helt missade det viktigaste användningsområdet, att utgöra strategiskt underlag för trafikpolitiska beslut i de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, länstrafikbolagen, trafikföretagen, statliga myndigheter, regeringen och riksdagen.

Ett annat viktigt användningsområde som Trafikanalys inte tar upp i statistikdokumentationen för 2016 är forskning. Detta användningsområde framhålls däremot i myndighetens genomlysning.

Vi är även kritiska till att Trafikanalys inte har samordnat sitt förslag till föreskrift om uppgiftslämnarskyldighet med myndighetens regeringsuppdrag om att utreda hur kunskapen om järnvägstransporter kan förbättras. Enligt regeringens direktiv ska Trafikanalys utreda förutsättningarna för att kontinuerligt ta fram ett utvecklat kunskapsunderlag om transporter på järnväg. Fokus ska ligga på förbättrad kunskap om gods- och passagerarflöden genom att ta fram data med högre geografisk upplösning och som ger bättre möjlighet till jämförelser inom och mellan trafikslag än vad som redovisas i dagens statistik. Uppdraget ska slutredovisas senast 1 februari 2018.¹⁴

En förutsättning för effektiv styrning på kollektivtrafikområdet är tillgång till relevant kunskap. Strategiska beslut om kollektivtrafikens utveckling måste grundas på tillförlitlig och tillräcklig statistik. Kvalitén och omfattningen på Trafikanalys kollektivtrafikstatistik måste därför ökas. En viktig förutsättning är att regeringen skapar goda förutsättningar och möjligheter för Trafikanalys arbete genom att anslå tillräckliga resurser samt säkerställer att detta sker i nära samverkan med branschen.

¹¹ Trafikanalys (2017) Regional linjetrafik 2016 Kvalitetsdeklaration

¹² Trafikanalys (2015) Lokal och regional kollektivtrafik 2015. Beskrivning av statistiken

¹³ Trafikanalys (2015) Genomlysning av Lokal och regional kollektivtrafik samt persontransportdelen i Bantrafik

¹⁴ Näringsdepartementet (2017) Uppdrag att utreda hur kunskapen om järnvägstransporter kan förbättras Regeringsbeslut 2017-05-11, N2017/03480/TS



Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

Stockholm 2017-11-22

Peter Haglund
Chef för sektionen för Infrastruktur
och fastigheter på SKL

Helena Leufstadius,
Vd Svensk Kollektivtrafik

Anna Grönlund
Branschchef och vice vd Sveriges
Bussföretag

Björn Westerberg
Vd Branschföreningen
Tågoperatörerna

Claudio Skubla
Förbundsdirektör Svenska
Taxiförbundet

