



2017-10-12

Ert dnr: Sta 2016/6

Trafikanalys

mats.wiklund@trafa.se

kopia: trafikanalys@trafa.se

Handläggare: Mattias Andersson

mattias.andersson@svenskkollektivtrafik.se

Remissvar angående Trafikanalys förslag till ny föreskrift om uppgiftslämnarskyldighet och den konsekvensutredning vid regelgivning som därmed har gjorts.

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och serviceorganisation för länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter vilka också är organisationens medlemmar. Årligen görs mer än 1,5 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 62 % av landets persontågstrafik. Utöver detta bedriver våra medlemmar spårvagns-, tunnelbane-, båt-, färdtjänst- och skolskjutstrafik. På många platser ansvarar våra medlemmar också för hållplatser och resecentrumanläggningar.

Korrekt och heltäckande statistik om branschen är en mycket viktig beståndsdel för att kunna fatta kunskapsbaserade och därmed verklighetsförankrade beslut. Sedan den nya Kollektivtrafiklagen trädde i kraft 2012 (SFS 2010:1065) har förhållandena på marknaden ändras. Den regionala samhällsorganiserade trafiken har fått mer inslag av politik och det ges större utrymme för kommersiell trafik att täcka upp där samhället inte finner att det finns ett behov att belägga trafik med trafikplikt. Ytterst finns ett europeiskt och nationellt ramverk som sätter förutsättningar och spelregler, där en strävan under många år har varit att dela upp gamla statliga monopol i mindre delar, öka antalet aktörer på marknaden och skapa incitament för konkurrens. Det är därför mycket viktigt att Regeringen ger Trafikanalys rätt förutsättningar och möjligheter för att skapa trovärdig statistik. Förutsättningarna kan avse hur lagar och regler utformas men också medelstilledningen så att tillräcklig kompetens säkras för att myndigheten ska kunna fullgöra sina uppgifter. I sammanhanget är det också viktigt att se till att Trafikanalys renodlar sin verksamhet till att vara en analys och statistikproducent, detta gentemot tex Transportstyrelsen som är branschens tillsynsmyndighet.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig tveksamma till att göra kollektivtrafikstatistiken officiell. Vi förstår att officiell statistik har högre dignitet, mer eller mindre skapar ett krav på Trafikanalys att genomföra undersökningen och därmed också ställer krav på Regeringen för att få anslag för den. Men om detta samtidigt innebär en uppgiftslämnarskyldighet för statistikfrågor som är ställda på ett



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2017-10-12

verklighetsfrämmande sätt ställer vi oss tveksamma till detta. Kvaliteten på statistiken ökar inte bara för att det blir tvång att lämna siffrorna.

Förslaget innehåller en vilja att förenkla för branschen, det är bra. Förenklingen får dock inte leda till att det blir så enkelt att det inte längre blir användbart.

I den undersökning Trafikanalys har gjort om intresse och behov skriver man bland annat följande:

"Relevanta variabler är mått på utbud, som antal körda kilometer och antal platskilometer. Vidare är variabler som mäter resandet relevanta, som antal resor och antal personkilometer. Dessutom finns intresse av ekonomiska variabler. "

"Utöver det finns det stort intresse för den regionala (länsvisa) nedbrytning som gjorts tidigare. "

"Det finns därför även behov av statistik som belyser kommersiella aktörers roll i regional kollektivtrafik."

Förslaget att ta bort **platskilometer** som insamlat värde finner vi därför mycket bekymrande. Vi vet genom vår medborgar- och resenärsundersökning Kollektivtrafikbarometern (ca 70 000 respondenter per år) att nöjdheten och viljan att resa kollektivt ökar om man inte behöver resa stående i trängsel. I stadstrafiken som utgör en mycket stor del av den svenska kollektivtrafiken är stående passagerare i buss, spårvagn, båt i hamntrafik och tunnelbana, ja även pendeltåg tidvis mycket vanligt i belastningstoppar. Kvoten mellan faktiskt utnyttjande (resenärer) och utbudet sittplatser ger en indikation på trängsel eller underutnyttjande av fordonsflottan. Det är också ett viktigt jämförelsetal med den järnvägsstatistik som Trafikanalys samlar in parallellt med undersökningen kring lokal och regional kollektivtrafik. Att ett värde kan upplevas svårt att samla in behöver inte betyda att man undviker att samla in det. Men kanske behövs metodutveckling och samråd med de som har till uppgift att förse Trafikanalys med datat om hur deras verklighet ser ut, vilka närmevärden som kan ges etc. Viktigt är att skapa insamlingsprocesser och frågor som är anpassade till verkligheten och därmed verksamheten som ska mätas.

Svensk Kollektivtrafik har vid ett flertal tillfällen påpekat uppenbara felaktigheter i datat och därmed uppmärksammat bristande kvalitetssäkring. Samt vid möten kommit med ett flertal förslag på förbättringar och förenklingar. Vi ser inte att dessa hörtsammats i detta förslag.

Det är mycket viktigt att statistiken redovisas på **länsnivå** även fortsättningsvis. Det gäller **även kommersiell trafik**. Den kommersiella verksamheten är begränsad och om man överhuvudtaget ska kunna mäta utveckling och förändring kan det inte gömmas i nationella genomsnitt och summor. Det är också viktigt med **ekonomiska variabler** för den kommersiella kollektivtrafiken för att kunna mäta och förstå effekterna av den nya kollektivtrafiklagstiftningen.



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2017-10-12

Kollektivtrafiken som helhet är en tjänst av **allmänt intresse**. Samhället och de Regionala kollektivtrafikmyndigheterna har fortfarande enligt kollektivtrafiklagen ansvar för att tillse att medborgarnas ges en god kollektivtrafikförsörjning oavsett om den samhällsorganiserad eller kommersiell. Utan nyckeltal publicerade per län blir denna uppgift omöjlig att bedriva. Denna statistik skulle även underlätta för de Regionala kollektivtrafikmyndigheterna i arbetet med de lagstadgade trafikförsörjningsprogramet. Om inte Trafikanalys tar fram statistiken tvingas respektive Regional kollektivtrafikmyndighet själv söka informationen och det går sammantaget åt mer av samhällets resurser än om Trafikanalys på ett standardiserat sätt årligen efterfrågade uppgifterna. Som vi ser möter inget hinder att viss del av statistiken som är kommersiellt känslig beläggs med en sekretess som gör att enbart ansvariga hos den Regionala kollektivtrafikmyndigheten får tillgång till uppgifterna förutom Trafikanalys.

Med det ovan sagda stöder vi alltså inte förslaget att den ekonomiska statistiken förminskas till att bli ett utdrag från landstingen och kommunernas **räkenskapsammandrag**. Problemet är att SCB inte genomför några analyser på trafikområdet eller har Trafikanalys fackkunskaper på området samt att de data som samlas in inte på något sätt är satta att korrelera med insamlade produktionsuppgifter. Ansvarsförhållandet och ägandet av infrastruktur är ojämt fördelat mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, det finns en stor risk att driftkostnaderna som redovisas inte är jämförbara när tex fordonleasing och depåkostnader räknas in. Ett tydligt exempel som visar att räkenskapsammandragen inte räcker är när SKL i sin rapport "[Kollektivtrafikens kostnadsutveckling - en överblick](#)" tydligt beskriver att man både behövt efterfråga kompetterande värden från Trafikanalys och dessutom behövt korrigera uppenbart felaktiga värden från flera av de berörda Regionala kollektivtrafikhuvudmännen för att kunna skriva sin rapport på ett tillfredställande sätt.

Att använda tidtabellsuppgifter från Samtrafiken AB utifrån planerat utbud är ett av förslagen. Detta skulle kunna vara en lindring av bördan för uppgiftslämnaren. Det vi saknar i förslaget är en redovisning av diskrepansen mellan till Samtrafiken inlämnad data och faktiskt genomförd trafik. Allt från enskilda till rätt många turer ställs in pga väder eller bristande efterfrågan, andra turer förstärks med ytterligare ett fordon, tåg ersätts med busstrafik pga störningar i järnvägstrafiken etc.

På nationell nivå kanske det jämnar ut sig, men det är inte alls säkert att det gör det per redovisad region eller för vissa månader på ett år. När detta sedan sammanförs på årsbasis blir det omöjligt för respektive trafikorganisation att kvalitetsäkra skillnaderna. Detta eftersom planeringsdata är levande materia och ofta saknar versionshantering. Det finns dessutom en risk att man väljer att godkänna en redovisad siffra om planerad trafik utifrån "minsta motståndets lag".

Av Konsekvensutredningen kan man förstå att även förändringar av undersökningen **Bantrafik** planeras. Dock framgår inte tydligt vad som avses och hur förändringarna ska ske. Vi kan dock dra slutsatsen att man inte längre kommer att samla in sittplatskilometer i den undersökningen, eftersom



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2017-10-12

skrivningen i detta samråd betonar att insamlingarna mellan undersökningarna ska samordnas. Svensk Kollektivtrafik så som branschorganisation som förträder mer än 60% av persontågsresandet i landet förutsätter att Trafikanalys samråder även kring dessa förändringar med branschorganisationen.

När vi läser det föreslagna **missivbrevet** undrar vi hur Trafikanalys tänker, man säger sig ha samrått med Branschföreningen Tågoperatörerna i en fråga som gäller samhällsorganiserad kollektivtrafik och kollektivtrafik på väg, men varken med Svensk Kollektivtrafik eller Sveriges Bussföretag, de organisationer som förträder de verksamheter som statistikinsamlingen i första hand avser.

I **förslaget till föreskrift** ställer vi oss förutom till den avgränsning av valda frågor även tveksamma till de begrepp som används. I vilken lagstiftning finner man avgränsningen vad som är "regionalt" för kollektivtrafikföretag, så som "regional spårburen linjetrafik" och "regional linjetrafik på vatten (hamn- och skärgårdstrafik)."?

När det gäller bilaga 1 och bilaga 2 så **saknas definitioner** på de begrepp som används, flera av begreppen är inte gängse i branschen och det finns därför risk att den som ska svara missförstår vad som ska fyllas i.

Sammanfattningsvis ser Svensk Kollektivtrafik det allvarligt att Trafikanalys istället för att utveckla statistiken kring kollektivtrafik väljer att mer eller mindre avveckla den, vi finner detta inte ligga i linje med myndighetens definierade uppdrag. Vi ser därför fram emot att tillsammans med övriga berörda branschaktörer få bidra i en framåtblickande process för att utveckla statistiken till ett bra och tillförlitligt instrument för bland annat beslutsfattande, uppföljning och forskning. När denna utvecklingsprocess har genomförts föreslår vi att Trafikanalys åter sänder förslaget på en formell remiss till alla berörda branschorganisationer samt till berörda organisationer som idag eller med tänkt förändring kommer att vara uppgiftsskyldiga.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius

VD