



## STATISTIK OM KOLLEKTIVTRAFIK

Slutrapport från projektet  
om utveckling av ett nationellt system för  
kollektivtrafik och samhällsbetalda resor

Projektet har finansierats av



## Förord

I juni 1997 godkände Kommunikationsforskningsberedningen (KFB) en gemensam ansökan från Lunds tekniska högskola (LTH) och Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) om ett projekt för att utveckla statistiken om kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. Denna rapport utgör slutrapport från projektet.

Bakgrunden till projektet är att dagens statistik om kollektivtrafik och samhällsbetalda resor har brister. Vissa delar av verksamheten är relativt väl beskrivna medan uppgifter saknas för andra delar. Definitioner och indelningar är ej enhetliga vilket försvårar relevanta jämförelser.

KFB och Kommunikationsdepartementet tog i slutet av 1996 ett initiativ och bjöd in branschen för diskussioner om hur statistiken kunde förbättras. En god statistik är nödvändig av flera olika skäl. Bland annat planering, forskning, uppföljning, marknadsinformation och som underlag för samhällsdebatten. Detta initiativ resulterade i att LTH och SIKA gemensamt utformade en ansökan till KFB om anslag för att utveckla ett system för statistik om kollektivtrafik

Bengt Holmberg, LTH har varit ansvarig för projektet mot KFB. Jan R Gustafsson, SIKA har varit projektledare.

Projektet har genomförts i två etapper:

- Nulägesbeskrivning samt
- Förslag till framtida statistiksystem.

Den första etappen avrapporterades i SIKA Rapport 1998:6 *Statistik om kollektivtrafik – En inventering*. Där gjordes en genomgång av de regelverk som styr kollektivtrafiken, den befintliga statistiken redovisades och resultatet av en inventering av användarnas behov presenterades. I rapporten definierades också vissa begrepp. Några mindre förändringar av de tidigare gjorda definitionerna görs i denna rapport.

Rapporten har utarbetas av en arbetsgrupp bestående av:  
*SvenAllan Bjerkemo*, Bjerkemo Konsult, representant för Teknik och Samhälle, avdelningen Trafikplanering vid Lunds Tekniska Högskola  
*Lennart Thörn*, Statens institut för kommunikationsanalys samt  
*Ulf Tunberg*, Regionplane- och trafikkontoret Stockholms läns landsting.

Projektets referensgrupp bestod inledningsvis av representanter för Bussbranschens riksförbund, Handelshögskolan i Stockholm, KFB, Landstings-

förbundet, LTH, Svenska Kommunförbundet, SIKa, Svenska Lokaltrafikföreningen och Vägverket. I samband med att SIKa tillsammans med en rad myndigheter fick i uppdrag att utveckla de transportpolitiska målen kompletterades referensgruppen med övriga trafikverk och Glesbygdverket. I projektets slutskede har även Rikstrafiken ingått i referensgruppen.

Stockholm i februari 2000

Staffan Widlert

# Innehåll

<b>SAMMANFATTNING</b> .....	<b>7</b>
<b>SUMMARY IN ENGLISH</b> .....	<b>11</b>
<b>1 INLEDNING</b> .....	<b>17</b>
<b>2 FÖRSLAG TILL STATISTIKSYSTEM</b> .....	<b>21</b>
2.1 Vad ska statistiken omfatta .....	21
2.2 Statistiksystemets uppbyggnad .....	25
2.3 Systeminnehåll .....	26
<b>3 UPPGIFTLÄMNNARANSVAR OCH DATAINSAMLING</b> .....	<b>35</b>
3.1 Principer för uppgiftslämnaransvar .....	35
3.2 Produktion av statistiken .....	37
<b>4 PUBLICERING</b> .....	<b>39</b>
<b>5 GENOMFÖRANDE</b> .....	<b>41</b>
5.1 Prioriteringar .....	41
5.2 Marknadsföring .....	43
5.3 Finansiering och tidplan .....	44



## Sammanfattning

Dagens statistik om kollektivtrafik och samhällsbetalda resor har brister. Vissa delar av verksamheten är relativt väl beskrivna medan det för andra delar saknas uppgifter helt. Enhetliga definitioner och indelningar saknas vilket försvårar relevanta jämförelser.

En god statistik är nödvändig av flera olika skäl, bl.a. för planering, forskning, uppföljning, marknadsinformation och som underlag för samhällsdebatten. Lunds tekniska högskola (LTH) har fått medel från Kommunikationsforskningsberedningen (KFB) för att tillsammans med Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) utveckla ett nationellt system för statistik om kollektivtrafik

Förslaget innebär att en samlad och enhetlig statistik skapas för alla former av samhällsbetalda och allmänna transporter såsom linjetrafik inklusive kompletteringstrafik, skolskjutsar, färdtjänst, sjukresor, pliktresor samt turist och chartertrafik.

Privata taxiresor samt föreningsresor och liknande m.m. omfattas däremot inte enligt den definition av kollektivtrafik som föreslås här.

Avsikten är att skapa en samlad statistik om alla kollektiva transportformer och samhällsbetalda resor. De behöver då kunna beskrivas på ett likartat sätt så att jämförelser blir möjliga. Vissa uppgifter kan dock vara svårfångade eller så är de inte relevanta för alla trafikformer.

Den nationella statistiken bör vara översiktlig och omfatta ett begränsat antal variabler men ändå så nyanserad att den inte blir urvattnad. Därför föreslås även att vissa bakgrundsfaktorer ingår i den statistik som redovisas för att medge beräkning av nyckeltal och möjliggöra jämförelser eller andra analyser.

Ambitionen har varit att även skapa en mer kund- och samhällsorienterad statistikredovisning. Förslaget innehåller därför variabler som beskriver tillgänglighet, säkerhet och miljö för kollektivtrafiken. I tillgänglighetsbegreppet ingår även variabler som ger möjlighet att följa kollektivtrafikens anpassning för funktionshindrade.

En särskild och angelägen aspekt är att kunna beskriva hur kostnaderna för den delvis samhällsbetalda kollektivtrafiken finansieras, fördelat på trafikantintäkter, samhällsköpt trafik, intäkter från övrig verksamhet samt bidrag från stat, landsting och kommun.

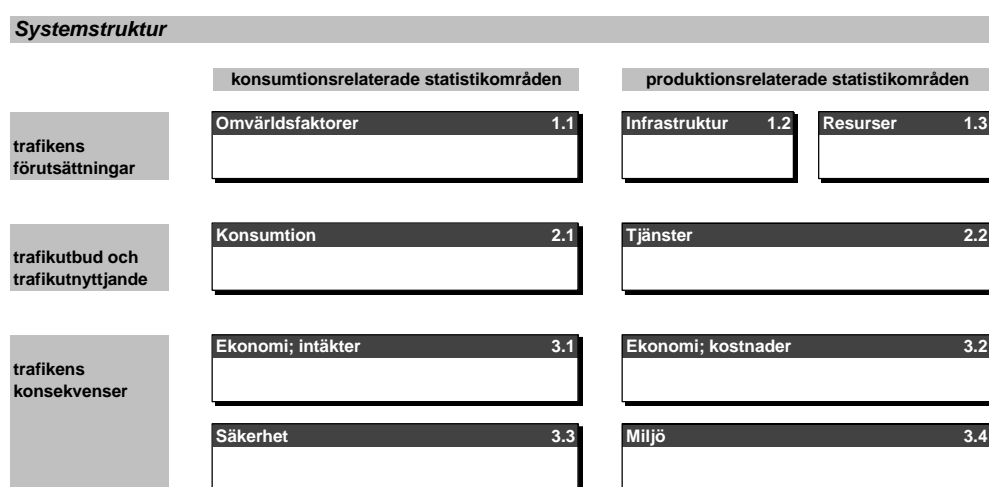
Det fullt utbyggda systemet beskriver en idealsituation som kommer att vara svår att uppnå. Vid varje utvidgning av systemet måste kostnaden vägas mot nytta.

## Statistikmodellen

Förslaget till statistiksystem omfattar tre huvudgrupper av variabler som beskriver:

- trafikens förutsättningar
- trafikutbud och trafikutnyttjande
- trafikens konsekvenser,

se bilden nedan. De tre huvudgrupperna har i sin tur indelats i nio statistikområden:



Valet av variabler och variabelområden har anpassats till befintlig statistik. Variablerna har även valts med tanke på att ge en god bredd i beskrivningen av kollektivtrafiken. De ska kunna användas för att belysa och följa upp de olika transportpolitiska mål där kollektivtrafiken har betydelse.

Följande variabler föreslås ingå.

Systeminnehåll		
<b>Omvärldsfaktorer</b> 1.1 invånare totalt, varav - skolskjutsberättigade grundskoleelever - gymnasieelever med resebidrag - personer med kommunal färdtjänst - personer som erhållit riksfärdtjänst - personer som erhållit sjukreseförman - totalförsvarspiktiga som erhållit reseförman landareal	<b>Infrastruktur</b> 1.2 trafikerad väg-, banlängd linjekm = s:a linjelängd	<b>Resurser</b> 1.3 fordon fördelade m a p - anpassn. funk.hindrade - storleksklass - energislag - åldersklass - miljöklass
<b>Konsumtion</b> 2.1 <b>resor</b> påstigande, för luft- och sjöfart ankommande och avresande delresor <b>transportarbete</b> personkilometer	<b>Tjänster</b> 2.2 <b>utbud</b> vagnkilometer totalt utbudskilometer, för spårtrafik även tågutbudskilometer sittplats- resp totala platskilometer avgångar (primärt interreg. buss- och tågtrafik, luft- och sjöfart) utbudstimmar (alt gångtimmar), för spårtrafik även tågutbudstimmar	
<b>Ekonomi; intäkter</b> 3.1 totala intäkter trafikantintäkter totalt, varav - ersättning för specifika grupper resande övriga intäkter bidrag/tillskott	<b>Ekonomi; kostnader</b> 3.2 tot kostnader trafikeringskostnader (inkl kapitalkostnader fordon) övriga kostnader kapitalkostnader anläggningar och övrig infrastruktur	
<b>Säkerhet</b> 3.3 <b>trafikhändelser</b> olyckor med personskada <b>skadeföljd</b> dödade svårt skadade lindrigt skadade	<b>Miljö</b> 3.4 <b>energianvändning</b> <b>emissioner</b> - koldioxid (CO <sub>2</sub> ) - kväveoxider (NO <sub>x</sub> ) - svaveldioxid (SO <sub>2</sub> ) - flyktiga organiska ämnen (VOC) - partiklar	

Anm. Variabler med fet stil utgör redovisningsvariabler.

## Indelningar

Statistiken behöver indelas på olika sätt för att kunna redovisas på ett meningsfullt sätt. Förslaget innebär att tre geografiska nivåer används:

- *lokal och regional trafik*
- *interregional trafik*
- *internationell trafik*

För varje nivå redovisas samtidigt en fördelning på typ av trafik utifrån funktionella och administrativa nivåer.

Avsikten med att följa administrativa ansvarsgränser är att underlätta uppgiftsinsamlingen samt att ge de parter som berörs hög motivation, god feedback och bra statistik kvalitet. Även de skilda regelverk som förekommer talar för en sådan indelning.

En uppdelning föreslås därför på allmän kollektivtrafik, övrig kollektivtrafik (omfattande skolskjutsar, färdtjänst, sjukresor och pliktresor) samt turist- och chartertrafik, se bilden på följande sida.



Uppdelningen är främst av intresse för lokal och regional trafik och behövs för att kunna jämföra olika typer av trafik och anknyta till tidigare statistik.

trafikerings- område	typ av trafik					
	allmän kollektivtrafik	särskild kollektivtrafik				turist- och chartertrafik
		skol- skjuts	färd- tjänst	sjuk- resor	plikt- resor	
lokal och regional trafik						
interregional trafik						
internationell trafik						

Länet föreslås vara primär geografisk redovisningsenhet för den lokala och regionala trafiken. För vissa uppgifter kan en redovisning på kommunnivå vara mer meningsfull eller nödvändig. Detsamma gäller en uppdelning på tätortstrafik respektive övrig trafik.

I flera fall är det av intresse att uppgifterna är uppdelade på färdmedel, exempelvis för att kunna följa resandeutvecklingen för tågtrafik kontra busstrafik. Statistiken föreslås därför bli redovisad för de vanligaste färdmedelsslagen.

Redovisningen föreslås i huvudsak avse årsvärden. För den lokala och regionala trafiken föreslås dessutom en redovisning av uppgifter om trafikutbud och trafik-utnyttjande för en "typvardag".

Principen för uppgiftslämnaransvaret av grunddata är att beställaren ska vara ansvarig. Det faktiska uppgiftslämnaransvaret preciseras i samband med utvidgningar av systemet.

Uppgifterna ska i första omgången spridas genom en tryckt årsbok som också ska finnas gratis tillgänglig på Internet. Första utgivningsår föreslås bli år 2001, dvs. omfatta statistik för år 2000. Årsboken föreslås finansieras med budgetmedel som SIKÄ äskar till verksamhetsåret 2001.

Årsboken föreslås få samma uppläggning som SIKÄ:s nuvarande årsbok om Transporter och Kommunikationer. Redovisningen följer samma struktur som förslaget till statistiksystem, där statistikområdena omvärldsfaktorer, infrastruktur, resurser, konsumtion, utbud, intäkter, kostnader, olyckor och miljöeffekter redovisas med korta kommenterande texter. Årsboken bör dessutom innehålla ett avsnitt där olika nyckeltal presenteras.

Styrande för statens åtagande inom området bör vara de olika uppdrag regeringen delat ut och de krav på statistikrapportering EU som fastställer. I projektet ingick även att föreslå ny officiell statistik inom området. Statistiken om färdtjänst och riksfärdtjänst, liksom statistiken om långväga buss föreslås i fortsättningen bli officiell statistik.

## Summary in English

In June 1997 the Swedish Transport and Communications Research Board (KFB) approved a joint application from Lund Institute of Technology (LTH) and the Swedish Institute for Transport and Communications Analysis (SIKA) for a project to develop statistics on public transport and community-financed travel. This report is the final report from this project.

The report has been produced by a working group consisting of:  
 SvenAllan Bjerkemo, Bjerkemo Consultant, representative of Teknik och Samhälle, Department of Traffic Planning at Lund Institute of Technology  
 Lennart Thörn, Swedish Institute for Transport and Communications Analysis (SIKA) and  
 Ulf Tunberg, The Office of Regional Planning and Urban Transportation, County of Stockholm.

Bengt Holmberg, LTH has been responsible for the project. Jan R. Gustafsson, SIKA has been project manager.

A reference group has been linked to the project which initially consisted of representatives of the Swedish Bus and Coach Federation, Stockholm School of Economics, KFB, The Federation of Swedish County Councils, LTH, Swedish Association of Local Authorities, SIKA, Swedish Public Transport Association and the National Road Administration. When SIKA together with a number of other agencies was given the task of developing the objectives of transport policy, the reference group was expanded to include the other transport agencies and the National Rural Development Agency. In the final phase of the project, the National Public Transport Agency was also included in the reference group.

The project has been carried out in two phases:

- A description of the present situation and
- Proposals for a future statistical system.

The first phase was reported in SIKA Rapport 1998:6 *Statistik om kollektivtrafik – En inventering* (Statistics on Public Transport – An Inventory, in Swedish). This contained a review of the body of rules governing public transport, and presented existing statistics and the result of an inventory of users' needs. Certain concepts were also defined in the report. Some minor changes of earlier definitions were made in this report.

The background to the project is that current statistics on public transport and community-financed travel are deficient. Some parts of the activity are relatively well described while information is lacking for other parts. Definitions and classifications are not uniform making relevant comparisons difficult. Good

statistics are necessary for a number of reasons, including planning, research, follow-up, market information and as a basis for public debate.

The proposal means that uniform statistics are collected and created for all forms of community-financed travel and public transport such as scheduled services, including supplementary transport, school travel, transport service, medicare travel, total defence travel and tourist and charter traffic.

Private taxi travel and travel by organisations, etc. are not included in the definition of public transport proposed here.

The intention is to compile statistics on all forms of public transport and community-financed travel. They need then to be described in a uniform way to enable comparisons to be made. Some information may be difficult to obtain or will not be relevant for all forms of transport.

National statistics should be at a general level and include a limited number of variables but still be sufficiently detailed so as not to be watered down. It is therefore proposed that certain background factors be included in the statistics presented to permit calculation of key ratios and to make possible comparisons or other analyses.

The ambition has also been to create a more customer and community-oriented statistical report. The proposal therefore includes variables that describe accessibility, safety, and environment for public transport. The accessibility concept also includes variables that make it possible to monitor the adaptation of public transport for the disabled.

A particular, important aspect is to be able to describe how the costs of travel partly financed by the community are financed broken down according to traffic revenue, community-purchased transport, income from other activities and grants from central government, county councils and municipalities.

The fully developed system describes an ideal situation which will be difficult to achieve and, for every expansion of the system, costs must be weighed against benefits.

### **The statistical model**

The proposed statistical system includes three main groups of variables that describe:

- transport prerequisites
- transport services on offer and use of transport
- transport consequences,

see the diagram below. These have in turn been sub-divided into nine areas of statistics:

<b>System</b>				
	consumption-related areas of statistics		production-related areas of statistics	
transport prerequisites	Surrounding world factors 1.1	Infrastructure 1.2	Resources 1.3	
transport services use of services	Consumption 2.1	Services 2.2		
transport consequences	Finance; revenue 3.1	Finance; costs 3.2		
	Safety 3.3	Environment 3.4		

The choice of variables and variable areas has been adapted to existing statistics. The variables have also been selected in order to provide a good breadth in the description of public transport. It shall be possible to use them to clarify and monitor the different transport policy goals where public transport is important.

It is proposed that the following variables be included.

<b>System content</b>		
<b>Surrounding world factors 1.1</b> total no. of - compulsory school pupils entitled to school travel - upper secondary school pupils with a travel grant - persons with municipal transport service - persons with intra-municipal transport service - persons with medicare travel benefits - those on total defence service with travel privileges land area	<b>Infrastructure 1.2</b> Route served, length of lines line km = total length of lines	<b>Resurser 1.3</b> Vehicles broken down according to - adaption, disabled - size class - type of energy - age class - environmental class
<b>Consumption 2.1</b> <i>travel</i> Passengers, for air and sea travel arrivals and departures journeys <i>transport performance</i> Passenger kilometers	<b>Services 2.2</b> <i>Range of services</i> Total vehicle kilometres Service kilometres Seat kilometres and total km Departures (primary interregional traffic) service hours	
<b>Finance; income 3.1</b> total income traffic income total, - payment for travel by particular groups other income Grants/supplements	<b>Finance; costs 3.2</b> total costs transport costs (incl capital expenditure, vehicles) other costs capital expenditure facilities and other infrastructure	
<b>Safety 3.3</b> <i>Traffic</i> Accidents with injury to persons <i>Consequences</i> fatalities seriously injured Not seriously injured	<b>Environment 3.4</b> Energy use <i>emissions</i> - Carbon dioxide (CO <sup>2</sup> ) - Nitrous oxides (NO <sub>x</sub> ) - Sulphur dioxide (SO <sup>2</sup> ) - Volatile Organic Compounds (VOC) - particles	

Note. Variables in bold letters are reporting variables.

## Classifications

The statistics need to be classified different ways to be presented in a meaningful way. The proposal entails the use of three geographical levels:

- *local och regional transport*
- *interregional transport*
- *international transport*

A classification of the type of traffic based on functional and administrative levels is shown at the same time for each level.

The intention of using the administrative boundaries of responsibility is to facilitate the collection of statistics and to provide the parties concerned with high motivation, good feedback and high quality statistics. The differing bodies of rules also argue in favour of this categorisation.

A classification is therefore proposed into general public transport, other public transport (including school travel, transport service, medicare travel and total defence travel) as well as tourist and charter travel, see figure below.

This classification is primarily of interest for local and regional transport and is needed to be able to compare different types of transport and to relate to earlier statistics.

Traffic area	Type of transport					
	General Public transport	Public transport for particular groups				tourist and charter traffic
		school transp.	transp. service	Medicare Transp.	1	
local and regional traffic						
Interregional traffic						
International traffic						

1. Travel by total defence personnel

It is proposed that the county should be the primary unit for statistical purposes for local and regional transport. A breakdown to the municipal level may be more meaningful or necessary for certain kinds of information. The same applies to a breakdown into transport in built-up areas and other transport.

In many cases, it is of interest for information to be classified by means of transport, for instance, to be able to monitor the development of travel by train and bus respectively. It is therefore proposed that statistics be presented for the most common types of transport.

It is proposed that the report present mainly annual values. For local and regional transport, it is also proposed that information be presented on the range of services available and use of traffic for a "typical weekday".

The principle for responsibility for provision of basic data is that the purchaser is responsible. The actual responsibility for the provision of information will be determined in detail in connection with expansion of the system.

The information shall initially be made available in the form of a printed yearbook which is to be made available free of charge and on the Internet. It is proposed that the first year of publication be 2001, i.e. including statistics for 2000. It is proposed that the yearbook be financed by budget funds that SIKa requests for the 2001 year of operations.

It is proposed that the yearbook have the same arrangement as SIKa's existing yearbook on Transport and Communications. The presentation will have the same structure as the proposed statistical system where areas of statistics, surrounding world factors, infrastructure, resources, consumption, range of services, revenue, costs, accidents and environment effects are presented with short comments. The yearbook should also include a section presenting various key ratios.

The state's work in this area should be guided by the various tasks given by the Government and the requirement for statistical reporting made by the EU. The project also includes making recommendations on new official statistics within the area. It is proposed that the statistics on transport service and inter-municipal transport service will be official statistics in future.



# 1 Inledning

## Bakgrund

I dag finns en relativt omfattande statistik om kollektivtrafik i olika former. Statistiken insamlas och hanteras dock ofta sektorsvis beroende på huvudman och/eller trafikslag. Omfattning, definitioner, avsedd tillämpning och detaljeringsgrad varierar betydligt. I vissa avseenden saknas officiella uppgifter, exempelvis för skolskjutsar, eller så är uppgifterna svårtillgängliga. Statistiken blir därmed svåröverskådlig och svårjämförbar mellan olika sektorer och för olika kollektiva transportformer. Frånvaron av likartade begrepp gör att det är svårt att göra samlade uppföljningar och analyser för hela kollektivtrafiksektorn samt att belysa kollektivtrafikens roll och bidrag till att uppfylla samhällets miljö- och transportpolitiska mål.

Ett särskilt behov är att kunna belysa samhällets engagemang både i den allmänna kollektivtrafiken och särskilda samhällsbetalda persontransporter. Denna fråga har särskilt lyfts fram i Samreseutredningen, SoU 1995:70.

## Projektets syfte

Projektets syfte har varit att ta fram en modell som tillgodoser behoven av statistik om kollektivtrafik och samhällsbetalda resor samt beakta möjligheterna till en effektiv statistikproduktion genom att bättre samordna insamlandet av uppgifter och utnyttja naturliga verksamhetsuppföljningar.

Ett delmål är också att understödja vägverkets roll som sektorsansvarig myndighet för kollektivtrafiken på väg.

## Arbetets inriktning

Arbetet har inriktats på att ta fram en strukturerad uppsättning av basvariabler som beskriver kollektivtrafikens **omfattning** och **standard** med avseende på

- förutsättningar och resurser respektive
- utbud och utnyttjande.

Slutligen har förslaget även tillförts en grupp variabler som belyser kollektivtrafikens **effekter**, främst

- kostnader och intäkter för samhällsfinansierad trafik respektive
- säkerhet och miljö.



Uppgifter om säkerhet och miljö har huvudsakligen förutsatts kunna hämtas från andra statistiksystem eller beräknas ur andra uppgifter för att ej tynga uppgiftsinsamlingen.

Väsentliga mål i arbetet har varit att identifiera variabler som

- tydligt beskriver karakteristiska egenskaper hos olika delar av kollektivtrafiken
- redan används och efterfrågas och
- är enkla att ta fram.

Variablerna ska kunna användas för att bilda meningsfulla **nyckeltal** för analyser, benchmarking och andra jämförelser samt uppföljning av trafikpolitiska och andra verksamhetsmål. I detta avseende har likartade, konforma variabler för skilda kollektiva transportformer eftersträvats i statistikmodellen.

Modellen har även kompletterats med variabler från annan statistik, t.ex. befolkningsstatistiken för att möjliggöra nyckeltalsberäkningar och jämförelser.

Basvariablerna har i hög grad anknutits till förekommande statistik, dels av praktiska skäl, dels för att medge tidsserieanalyser för viktigare variabler.

Väsentligt arbete har även lagts ner på att finna tydliga och konforma **begrepp** och **definitioner** för basvariablerna samt finna goda mätmetoder för att erhålla en god statistikkvalitet.

I första hand har lättillgängliga uppgifter av administrativ och mängdkaraktär som vanligen används i verksamheten eftersträvats som basvariabler. För exempelvis kvalificerade uppgifter om reslängd, ändamål, byten och andra färdsätt i anslutning till resan förutsätts RES (f.d. Riks-RVU) utnyttjas och vid behov kan urvalet utökas lokalt eller regionalt.

Slutligen har ett **generellt ramverk** eftersträvats som medger en enkel utökning eller förändring av statistikens innehåll. Ramverket medger även att statistiken kan ges varierande innehåll och detaljeringsgrad för olika delsektorer beroende på behov och efterfrågan.

Därmed kan även uppgifter som är av intresse på lokal och regional nivå hanteras inom modellens ram om man så önskar vilket medger en förenklad, samordnad uppgiftshantering samt anpassning till bransch- och organisations specifika intressen.

### **Statistiksystemets omfattning – definition av kollektivtrafik**

I utvecklingsuppdraget har ingått att beakta alla kollektiva transportformer och typer av samhällsbetalda resor. Någon formell eller allmän definition av kollektivtrafik som täcker hela detta fält finns inte.

Följande definition har därför formulerats i projektarbetet och lagts till grund för förslaget till statistiksystem:

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

Definitionen och statistiksystemet avser omfatta följande huvudgrupper:

- *Allmän kollektivtrafik* som erbjuds allmänheten exempelvis via tidtabeller och annan information. Trafiken kan vara tidtabells- och linjelagd, ha anropsstyrda avvikelser eller avgångar eller vara helt anropsstyrd.
- *Särskild kollektivtrafik* som erbjuds en preciserad personkrets enligt givna regler och är allmänt tillgänglig för dem som tillhör personkretsen. I begreppet ingår skolskjutsar, färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och hemresor för personer som uttagits till totalförsvarsplikt (pliktresor). Såväl särskilt anordnade transporter som samhällsbetalda resor med annan kollektivtrafik ingår.
- *Turist- och chartertrafik* som erbjuds allmänheten i former som kan betraktas som kollektivtrafik.

Nyckelbegrepp i definitionen är att förutsättningarna för resan är kända i förväg så att resan kan planeras, att den erbjuds regelbundet och systematiskt och är tillgänglig via eventuell färdavgift eller färdbevis, föreskriven rättighet eller erbjuden förmån.

## Statistikbegreppet

Statistik kan ha två betydelser dels kvantitativa sammanställningar och dels vetenskap och metoder som används för kvantitativa sammanställningar. I detta projekt ligger tonvikten på den första betydelsen, s.k. beskrivande statistik – eller ännu hellre i detta sammanhang – fakta om kollektivtrafik. I denna definition ligger att statistik inte avser enskilda händelser och objekt vilket är viktigt att poängtera i samband med uppgiftsinsamling<sup>1</sup>.

Officiell statistik är faktaunderlag för samhällsplanering, forskning, allmän information och internationell rapportering som en myndighet framställer enligt föreskrifter som regeringen meddelar.

Den officiella statistiken regleras i en särskild lag, SFS 1992:889. Där anges bland annat att den officiella statistiken ska vara objektiv och allmänt tillgänglig samt

<sup>1</sup> En utförligare definition av statistik i den första betydelsen är den som använts i utredningar om svensk statistisk – ”numeriska sammanställningar av elementära observationer som kan sammanföras till händelser, flöden eller tillstånd”

framställd och offentliggjord med hänsyn till skyddet för enskilda. En statistikansvarig myndighet har rätt att utfärda föreskrifter om uppgiftslämnarskyldighet för den officiella statistiken. Uppgifter som insamlats för officiell statistik får enligt lagen inte redovisas på ett sådant sätt att uppgifter om enskilda aktörers verksamhet framgår. Samtycker uppgiftslämnarna är det dock möjligt och så sker också i flera fall. Grundmaterialet får endast användas för statistikändamål.

Inom drygt 20 ämnesområden finns officiell statistik. Ansvaret för den officiella statistiken är fördelat på 25 myndigheter. SIKÄ är ansvarig myndighet för den officiella statistiken inom det särskilda området Transporter och kommunikationer.

I detta projekt har ingått att precisera vilken statistik som i fortsättningen bör vara officiell statistik inom områdena allmän kollektivtrafik och särskild kollektivtrafik.

## 2 Förslag till statistiksystem

Förslaget innehåller inte detaljerade anvisningar om hur uppgifter om kollektivtrafik och samhällsbetalda resor ska utformas. Arbetet har istället inriktats på att ta fram riktlinjer för statistikens omfattning, struktur och innehåll. Detaljerade anvisningar i enlighet med det föreslagna systemet förutsätts tas fram i samband med att nya statistikprodukter införs och revideringar av befintliga görs.

Beskrivningen nedan av systemet görs i tre steg:

- omfattningen – vilken trafik ska statistiken täcka in
- strukturen – vilka aspekter ska statistiken beskriva
- innehållet – vilka uppgifter mer konkret ska ingå och kunna hämtas ur redovisningen.

### 2.1 Vad ska statistiken omfatta

#### En heltäckande statistik

En grundläggande utgångspunkt har varit att statistiken ska vara så heltäckande som möjligt avseende typ av trafik och geografiska nivåer. Detta kommer till uttryck i det ramverk/redovisningsmall som föreslås och som illustreras i figur 2.1 nedan.

trafikerings- område	typ av trafik					
	allmän kollektivtrafik	särskild kollektivtrafik				turist- och chartertrafik
		skol- skjuts	färd- tjänst	sjuk- resor	plikt- resor	
lokal och regional trafik						
interregional trafik						
internationell trafik						

Figur 2.1. Funktionell indelning utifrån typ av trafik<sup>2</sup> och trafikeringsområde.

Uppställningen har även en klar koppling till vem eller vilka som är ansvariga för trafiken i respektive fall. Tydliga ansvarsgränser är något som ansetts mycket

<sup>2</sup> I figuren avses med begreppet färdtjänst både färdtjänst och riksfärdtjänst. Av utrymmesskäl så anges dock endast färdtjänst.

väsentligt för att i förlängningen kunna garantera en bra och säker uppgiftsinsamling. Se vidare kapitel 3.

### **Olika indelningsgrunder**

Ett huvudsyfte är att kunna ge en allmän tillståndsbeskrivning med möjligheter till jämförelser och övergripande analyser. För att analyser och jämförelser ska gå att genomföra på ett meningsfullt sätt krävs möjligheter till en systematisk aggregering av data på geografiskt, tidsmässigt eller funktionellt jämförbara grupper. Detta i sin tur förutsätter att insamlingen av data sker på ett någorlunda enhetligt sätt och efter samma redovisningsgrunder hos samtliga berörda uppgiftslämnaransvariga.

Mer detaljerade eller områdesvisa analyser kan naturligtvis ske med hjälp av insamlat underlag, men det kan vara på sin plats att slå fast att långt nedbrutna analyser inte är det primära ändamålet med de redovisningar som föreslås här. Vad som prioriteras är snarare att på en grövre nivå och/eller för olika slag av verksamhet kunna följa trender och göra olika områdesvisa (standard-)jämförelser.

De geografiska/administrativa områdesindelningarna i figur 2.1 ovan följer de regelverk som reglerar ansvaret för olika trafikformer.

Lokal och regional trafik avser den allmänna (linje-)trafik inom ett län som länstrafikansvariga har ansvar för (SFS 1997:734). I lokal och regional trafik inräknas även trafikformer som avser ersätta allmän linjetrafik (kompletterings- trafik, anropsstyrd trafik), eventuell tillköpt trafik samt länsgränsöverskridande trafik (SFS 1992:1650) mellan två närliggande kommuner. Denna trafik bedrivs oftast i samarbete mellan berörda trafikhuvudmän och kan antingen fördelas enligt trafikavtal mellan respektive län eller, vid begränsad omfattning i ett län, helt föras till det andra.

Kommuner är ansvariga för grundskoleskjutsar (SFS 1985:1100) och färdtjänst (SFS 1997:736) samt lämnar ersättning för gymnasieresor och riksfärdtjänst. Landstinget (och kommuner med landstings uppgifter) lämnar ersättning för sjukresor inom landstinget som sammanfaller med länet/kommunen (SFS 1991:419). Även i de fall kommuner enligt lag överlåtit sina färdtjänstskyldigheter till trafikhuvudmannen eller uppdragit åt denne att hantera skolskjutsar och beställningsverksamhet för färdtjänst och sjukresor förblir områdesindelningen konsistent. (För vissa skolformer kan landstinget och staten (sameskolan, specialskolor) vara huvudman. Motsvarande regler gäller då för skolskjuts respektive reseersättning.)

Interregional trafik avser trafik där förbindelserna syftar till att tillgodose ett mer långväga resbehov mellan län. Denna trafik bedrivs normalt av annan än läns- trafikansvariga (trafikverken eller enskild trafikutövare) och oftast utan samhälls- subvention. Rikstrafiken kan dock för statens räkning upphandla olönsam inter- regional trafik.

Med internationell trafik avses trafik över nationsgräns. Endast den del som faller inom nationsgränsen tas med i statistiken. I vissa fall kan internationell trafik komma att bedrivas i samtrafik med regional trafik med länshuvudmannen som huvudman, exempelvis i Öresundsregionen. En fördelning analogt med fördelningen för länsgränsöverskridande trafik får då göras. Analogt får samma fördelning göras där länshuvudmän och andra intressenter gått samman för att bedriva en viss trafik som både har regional och interregional funktion.

Motiven för en sådan indelning är flera. Förutom att lagstiftningen skiljer på trafiken på detta sätt finns det fler fördelar, inte minst ur kvalitetssynpunkt, med att låta gränserna för redovisningsområdena överensstämma med de befintliga administrativa gränserna. Dels erhålls tydliga ansvarsgränser vilket minimerar riskerna för att information tappas eller dubbelbokförs, dels har uppgiftslämnarna själva ett primärintresse av att korrekta uppgifter tas fram.

Begreppsmässigt överensstämmer den föreslagna områdesindelningen också väl med betänkandena SOU 1998:148 och SOU 1999:57 vad avser rollfördelning i upphandling av interregional kollektivtrafik och Rikstrafikens verksamhet.

Alternativet att söka skapa någon annan mer funktionell områdesindelning har övervägts men inte valts, då det funnits uppenbara svårigheter med att identifiera en sådan indelning som passar samtliga i statistiken föreslagna typer av resor.

Även en indelning efter resavstånd i stället för ansvarsområden har förkastats, främst på grund av de mät- och rapporteringssvårigheter som skulle vara förknippade med en sådan redovisning. Här hänvisas i stället till de resultat som går att hämta ur den nationella resvaneundersökningen, RES, där reslängdsfördelningar kan erhållas på länsnivå eller mer aggregerade nivåer via ett intervju-förfarande med boende i respektive län som urvals- och redovisningsbas.

Generellt föreslås län utgöra lägsta redovisningsnivå, i vissa fall föreslås dock redovisning på kommunnivå. Det gäller framför allt den trafik som kommunerna ansvarar för men även en viss del av länstrafiken, som då också föreslås innehålla en uppdelning på tätort respektive landsbygd på samma sätt som dagens statistik.

Just valet av län som lägsta redovisningsnivå möjliggör kopplingar till RES med ökade avstämningsmöjligheter mellan de olika resbegreppen. (Se även bilaga 1).

För uppgifter gällande den interregionala respektive den internationella trafiken kommer riket att utgöra lägsta redovisningsnivå. Möjligheterna att redovisa vissa uppgifter för det långväga resandet med avseende på resrelation har diskuterats men riskerar att i många fall kunna komma i konflikt med sekretesskrav och har därför inte föreslagits som en kompletterande geografisk redovisningsgrund. En sammanfattning av föreslagna rumsliga redovisningsnivåer med avseende på områdeskaraktär och administrativ nivå görs i figur 2.2 nedan.

geografisk/ administrativ nivå	områdeskaraktär		summa
	tätort	landsbygd	
riket			x
län	x	x	x
kommun	(x)	(x)	(x)

Figur 2.2. Rumslig indelning utifrån områdeskaraktär och administrativ nivå.

Vad gäller **tidsmässiga indelningar** föreslås endast två redovisningsgrunder. *Kalenderår* är då den indelningsgrund som ansetts som naturlig för jämförelser mot annan statistik. I många situationer är det dessutom intressant att kunna få en bild av situationen *en typvardag*, dvs. en genomsnittlig måndag–fredag under ”vintertidtabellsperioden” september–maj. Denna redovisningsperiod föreslås för den lokala och regionala kollektivtrafiken. I förlängningen har även möjligheterna att kunna beskriva i första hand säsongs- och/eller dagtypsvariationer bedömts som intressant, bl.a. för att åskådliggöra likheter respektive olikheter mellan olika typer av trafik.

Föreslagna tidsmässiga redovisningsgrunder och hur de förhåller sig till en ”total-redovisning” illustreras nedan i figur 2.3.

säsongstyp	dagtyp				årsvärde = summa alla dagar
	vard	lör	sön- och helgdag	års- medeldag	
vintertidtab.period övr. period(-er)	x				
kalenderår				(x)	x

Figur 2.3. Tidsmässig indelning i säsongs- och dagtyper.

**Funktionella indelningar** avser uppdelningar med avseende på *typ av trafik* med möjligheterna till en uppdelning på *färdmedel*. De färdmedelsslag som föreslås redovisas är *bil, buss, spårvagn, tunnelbanetåg, tåg, fartyg* respektive *flyg*.

I figur 2.4, en utveckling av tidigare presenterad redovisningsmall, har en kolumn lagts till som visar föreslagna sju färdmedelsslag. De c:a 40 kryssen i figuren anger de kombinationer där uppgifter förväntas tas fram.

Kryssen beskriver arten av trafikutbud. Vill man i stället beskriva utnyttjandet, till exempel skolresandet, får man beakta dels det resande som sker med den särskilt anordnade skolskjuttrafiken, dels det skolresande som sker med den allmänna kollektivtrafiken. Uppgifter om antal skolskjutsberättigade totalt respektive antalet resor med särskilda skolskjutsar erhålls i detta fall av kommunen.

trafikerings- område	färdmedelsslag	typ av trafik					
		allmän kollektivtrafik	särskild kollektivtrafik				turist- och chartertrafik
			skol- skjuts	färd- tjänst	sjuk- resor	plikt- resor	
lokal och regional trafik	bil buss spårvagn tunnelbanetåg tåg fartyg flyg	x x x x x x	x x  x	x x  x	x x   x	x x    x	x     x
interregional trafik	bil buss spårvagn tunnelbanetåg tåg fartyg flyg	x   x x x		x      	x x    x	x     x	x     x x x
internationell trafik	bil buss spårvagn tunnelbanetåg tåg fartyg flyg	x   x x x					x    x x

Figur 2.4. Funktionell indelning av utbudet av särskilt anordnad trafik utifrån typ av trafik och trafikeringsområde inkl uppdelning på färdmedelsslag.

Av figuren ovan kan man få intrycket att uppgiftslämnandet kan bli omfattande. Det bör dock påpekas att varje uppgiftslämnare i regel endast berörs i ett begränsat antal fall.

## 2.2 Statistiksystemets uppbyggnad

Steg två i uppbyggnaden av det nya statistiksystemet har bestått i att hitta en systemstruktur som gör det möjligt att på ett enkelt och tydligt sätt ordna informationen och orientera sig om informationsinnehållet.

En klar logik i strukturen är dessutom en bra grund för en diskussion om på vilket sätt olika data kan och bör kombineras.

### Föreslagen struktur

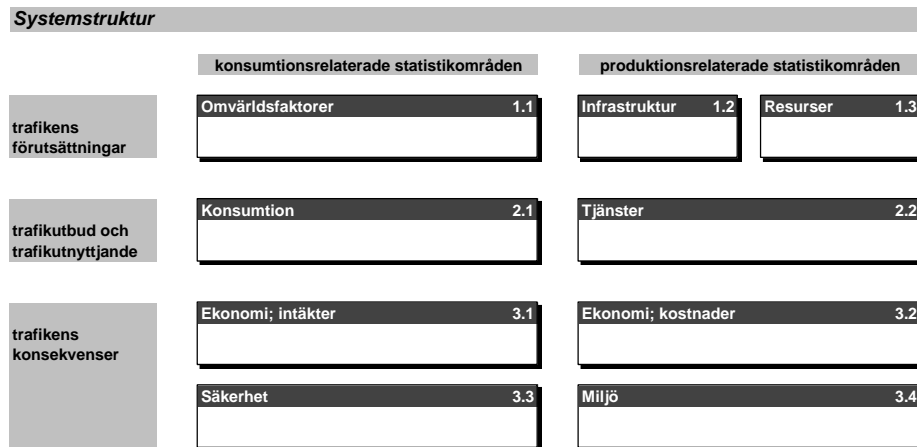
Statistiksystemet har därför getts en struktur där man ska kunna utläsa vad som bedömts utgöra de centrala inslagen inom vart och ett av nedan angivna *tre skeden eller nivåer* i vad som kan ses som en processkedja från planering till en uppföljning i vid bemärkelse av trafiken.

1. trafikens förutsättningar
2. trafikutbud och trafikutnyttjande
3. trafikens konsekvenser.

Varje skede eller nivå har indelats i ett antal *statistikområden*. Dessa områden har valts så att de är hänförliga till de indelningar SIKA använder i sin övriga kommunikationsstatistik. De olika statistikområdena framgår av figur 2.5 nedan. I



figuren är även en uppsplattning gjord på variabler som i huvudsak är att betrakta som konsumtions- eller produktionsorienterade. Variabler inom områdena säkerhet och miljö går inte att entydigt klassificera som produktions- eller konsumtionsvariabler. Säkerhet har förts till de konsumtionsrelaterade statistikområdena eftersom dessa variabler oftast bildar nyckeltal med andra konsumtionsvariabler och miljövariablerna har av motsvarande skäl förts till de produktionsrelaterade områdena.



Figur 2.5. Systemstruktur.

## Behovet av en systemsyn

Den föreslagna strukturen kan sägas utgöra en utveckling av de enkla fyrfälts-tabeller som användes i inventeringsfasen och där man å ena sidan gjorde en uppdelning av måtten med avseende på om de var konsumtions- eller produktionsinriktade och å andra sidan om de var av kvantitativ eller kvalitativ karaktär. De brister, främst i form av avsaknad av kvalitativa beskrivningar, som då uppdagades gick i flertalet fall att hänföra till brist på bakgrundsinformation och/eller en knapphändig konsumtionsstatistik.

Genom att försöka efterlikna de olika skedena i en hel processkedja, samtidigt som man tvingas fundera över vilken eller vilka som är de viktigaste indikatorerna inom respektive statistikområde är tanken att just systemsynen i sig ska leda till att man uppnår syftet med en sammanhållen och mer ”heltäckande statistik”.

## 2.3 Systeminnehåll

### Vilka frågor ska statistiken besvara

Bilden av Alice i underlandet när hon frågar efter vilken väg hon ska ta och får svaret – det beror på vart du ska – är klassisk.

Det är lätt att se en parallell – vad ska ett system för kollektivtrafikstatistik innehålla? Svaret är dock inte lika enkelt som det Alice fick, eftersom det rör sig om flera olika användare. Olika aspekter behöver också kunna belysas beroende på situationen.

Användarna har dock förutsatts ha det gemensamt att de vill ha kvantitativa beskrivningar som gör det möjligt för dem att följa utvecklingen för en eller flera specifika delar av kollektivtrafiken år för år.

Den generella uppgiften för den föreslagna statistiken är att kunna:

- ge faktaunderlag om den aktuella situationen
- följa utvecklingen år från år
- ge underlag för mer kvalificerade och vetenskapliga analyser.

Från statens sida har särskilt lyfts fram behovet av ökad kunskap om den allmänna kollektivtrafiken på interregional nivå, främst den del som sker i form av långväga busstrafik. Vad gäller samhällsbetalda resor prioriteras frågor som avser färdtjänst och riksfärdtjänst och då bland annat i vilken utsträckning den vanliga linjetrafiken kan göras mer tillgänglig för de trafikantgrupper som i dag använder färdtjänst. Denna frågeställning, liksom frågor som rör säkerhet och miljöpåverkan, har lyfts fram i samband med det uppdrag SIKA fått att utveckla de trafikpolitiska målen.

I uppdraget om de trafikpolitiska målen anges även att det är angeläget att bygga upp ett system för insamling av uppgifter om kollektivtrafiken. Denna rapport utgör en del av avrapporteringen av måluppdraget.

En bra statistik om kollektivtrafik är en förutsättning för SIKAs och trafikverkens måluppföljning men är också nödvändig för att trafikverken ska kunna följa utvecklingen inom ramen för sina respektive sektorsansvar.

Länstrafikansvariga har i samband med de studier kring branschstatistiken som SLTF låtit göra generellt prioriterat uppgifter kopplade till den ekonomiska redovisningen och möjligheterna till meningsfulla jämförelser vad gäller hur stor del av kostnaderna som täcks av bidrag och tillskott. Likaså uttrycks ofta mer allmänna önskemål om en förbättrad konsumtionsstatistik. I detta kan intolkas såväl önskemål om en breddad och mer fullständig kunskap som en önskan om en säkrare och mer tillförlitlig statistik.

Även för kommuner och landsting är frågor kopplade till ekonomin viktiga. Speciellt framhålls möjlighet att på ett tydligare sätt kunna följa hur kostnaderna för kollektivtrafiken finansieras fördelat på trafikantintäkter, samhällsköpt trafik, intäkter från övrig affärsverksamhet respektive via bidrag och tillskott från stat, landsting och kommun.

Vad gäller trafikoperatörerna kan man utgå från att det finns en god kunskap om den totala resursanvändningen och det som i övrigt är förknippat med trafikeringkostnaderna. Däremot har det i försök till branschvisa översikter visat sig vara

betydligt svårare att beskriva utfallet sektorsvis på de sätt som man i analys- och forskningssammanhang oftast är mest intresserad av.

Exempel på frågeställningar i linje med ovanstående är:

- *Hur många resor görs med olika typer av kollektiva trafikformer?*
- *Hur ser resandet ut och vad kostar det?*
- *Vilka utsläpp och andra miljöeffekter ger kollektivtrafiken upphov till?*

Modellen avser, med sin matrissyn och den strävan som finns att redovisa konforma variabler för de skilda typerna av trafik, att möjliggöra bland annat dessa mer sektoriella redovisningar.

### **Statistikområdesvisa prioriteringar**

Ett steg i riktning mot att lägga fast statistik innehållet har därvid bestått i att formulera prioriterade syftesbeskrivningar för vart och ett av de olika statistikområdena. Resultatet av en sådan genomgång redovisas i det följande.

Den första nivån – *trafikens förutsättningar* – innefattar statistikområdena

#### **Omvärldsfaktorer**

där fokuseringen ligger på att kunna följa utvecklingen med avseende på olika kundgrupper. Kännedom om deras storlek är en nödvändig del vid tillgänglighetsbeskrivningar eller olika per capita redovisningar.

#### **Infrastruktur**

där tonvikten läggs på att kunna kvantifiera kollektivtrafiknätets omfattning. Detta för att t.ex. erhålla ett underlag för beskrivningar av tillgänglighet och trafikeringsstandard.

#### **Resurser**

föreslås begränsas till att innehålla en redovisning av fordon. Med en fördelning på färdmedelsslag och olika underuppdelningar med avseende på fordonsstorlek m.m. kan uppgifterna användas för att belysa olika standardaspekter såsom grad av anpassning till funktionshindrade, platstillgång, energianvändning, miljöpåverkan etc.

Den andra nivån – *trafikutbud och trafikutnyttjande* – innefattar statistikområdena

#### **Konsumtion**

vilket, i enlighet med samstämmiga önskemål i inventeringsfasen, bör innefatta kvantitativa beskrivningar av såväl resande som transportarbete per färdmedel. Uppgifterna är dessutom centrala för att möjliggöra analyser av kostnadseffektivitet, grad av efterfrågeanpassning m.m. Vidare ingår de som komponenter vid bedömningar av trafiksäkerhet och olika miljöaspekter.

### **Tjänster**

innefattar variabler som ska spegla trafikutbudet per färdmedel. I kombination med andra, företrädesvis produktionsorienterade, variabler ges möjligheter att beskriva produktivitetens utvecklingen m.m. Uppgifter om utbudet är vidare nödvändiga för analyser av trafikeringsstandard och servicekvalitet.

Beskrivningar av serviceutbudet och hur transporttjänsterna konsumeras är för detta projekt centrala uppgifter. Flera av de variabler som kan komma att ingå kommer att vara unika i den meningen att många av uppgifterna inte kommer att kunna återfinnas i annan statistik utan förutsätts tas fram specifikt inom ramen för detta projekt.

Den tredje nivån – *trafikens konsekvenser* – innehåller statistikområdena

**Ekonomi: intäkter** där det mest angelägna är att få fram ett underlag för att kunna följa intäktsutvecklingen dels totalt, dels fördelningen med avseende på slag av finansieringskälla. Uppgifterna ska även gå att använda för prisjämförelser och analyser av prisutvecklingen.

**Ekonomi: kostnader** och där det som i första hand bedömts vara av intresse är att kunna följa utvecklingen av den totala kostnaderna, de direkta trafikeringskostnaderna, produktiviteten och effektiviteten i olika delar av branschen.

**Säkerhet** innebär att en uppföljning av olyckor med personskada, skadeföljd och skadefrekvens görs med avseende på olika typer av trafik, färdmedelsslag och trafikmiljöer. Uppgifterna hämtas företrädesvis från andra statistiksystem.

**Miljö** där redovisningen föreslås avse beskrivningar av energianvändning och där dessa uppgifter i kombination med företrädesvis andra produktionsorienterade mått kan ligga till grund för olika emissionsberäkningar.

Ekonomiområdet är tillsammans med konsumtion och tjänster de områden som bedömts som de viktigaste att kunna täcka in på ett bra sätt. Ett särskilt problem kan uppkomma vid redovisningen av trafikantintäkterna där den lokala och regionala trafiken upphandlats genom nettoavtal vilket medför att dessa uppgifter inte automatiskt kommer till uppdragsgivarens kännedom. Ett likande problem finns för den del av kostnaden för en sjukresa som resenären själv betalar. Här kan det bli nödvändigt med särskilda undersökningar.

Säkerhet och miljö är typiska exempel på områden där i princip all analys bygger på att man kombinerar information från olika statistikområden. Förutsättningen för att denna typ av analyser och jämförelser ska bli meningsfulla är att det finns en systemsyn och konformitet vad gäller informationsinnehållet inom och mellan de olika statistikområdena. Att söka åstadkomma just en sådan situation är kanske en av de viktigaste uppgifterna med det nya statistiksystemet!

### **Variabelurval**

Med syftesformuleringarna som grund har ett variabelurval gjorts och prövats. En översikt av de härvid föreslagna c:a 40-talet redovisningsvariablerna, grupperade

per statistikområde, redovisas nedan. Detaljerade variabelbeskrivningar finns även i bilaga.

Systeminnehåll		
<b>Omvärldsfaktorer</b> 1.1 invånare totalt, varav - skolskjutsberättigade grundskoleelever - gymnasieelever med resebidrag - personer med kommunal färdtjänst - personer som erhållit riksfärdtjänst - personer som erhållit sjukreseförmån - totalförsvarspliktiga som erhållit reseförmån landareal	<b>Infrastruktur</b> 1.2 trafikerad väg-, banlängd linjekm = s:a linjelängd	<b>Resurser</b> 1.3 fordon fördelade m a p - anpassn. funk.hindrade - storleksklass - energislag - åldersklass - miljöklass
<b>Konsumtion</b> 2.1 <b>resor</b> påstigande, för luft- och sjöfart ankommande och avresande <b>delresor</b> <b>transportarbete</b> personkilometer	<b>Tjänster</b> 2.2 <b>utbud</b> vagnkilometer totalt utbudskilometer, för spårtrafik även tågutbudskilometer sittplats- resp totala platskilometer avgångar (primärt interreg. buss- och tågtrafik, luft- och sjöfart) utbudstimmar (alt gångtimmar), för spårtrafik även tågutbudstimmar	
<b>Ekonomi; intäkter</b> 3.1 totala intäkter trafikantintäkter totalt, varav - ersättning för specifika grupper resande övriga intäkter bidrag/tillskott	<b>Ekonomi; kostnader</b> 3.2 tot kostnader trafikeringskostnader (inkl kapitalkostnader fordon) övriga kostnader kapitalkostnader anläggningar och övrig infrastruktur	
<b>Säkerhet</b> 3.3 <b>trafikhändelser</b> olyckor med personskada <b>skadeföljd</b> dödade svårt skadade lindrigt skadade	<b>Miljö</b> 3.4 <b>energianvändning</b> <b>emissioner</b> - koldioxid (CO <sub>2</sub> ) - kväveoxider (NO <sub>x</sub> ) - svaveldioxid (SO <sub>2</sub> ) - flyktiga organiska ämnen (VOC) - partiklar	

Anm. Variabler med fet stil utgör redovisningsvariabler.

**Figur 2.6. Ingående variabler.**

Vad gäller konsumtionsuppgifterna har resandemått som kompletterar den nationella resundersökningen, RES, prioriterats. Transportarbetet uttryckt i personkilometer anser vi vara ett så viktigt mått att det bör ingå även om vissa remissinstanser framfört att det är en variabel som är svår att mäta.

För den ekonomiska redovisningen har utgångspunkten varit att säkerställa att totalvärden ska kunna redovisas genom insamling av ett begränsat antal variabler som samtidigt möjliggör en belysning av hur stora delar av intäkterna respektive kostnaderna som är hänförliga till själva trafikeringen.

Förhållandet mellan avgifts- respektive samhällsfinansiering har varit ett viktigt kriterium vid variabelurvalet. Variabler som gör det möjligt att beskriva några grundläggande förhållanden vad gäller taxor har diskuterats men föreslås tills vidare inte ingå. Tankarna utvecklas vidare i anslutning till intäktsavsnittet i bilaga 1.

## Variabelsamband och exempel på analysmöjligheter

På följande sidor visas två scheman med identisk grundstruktur.

I det första schemat (figur 2.7) framhålls sambanden mellan variabelgrupperna. Avsikten är att i detta schema tydliggöra kombinationer som möjliggör beskrivningar av tillgänglighet, kvalitet respektive effektivitet ur ett antal olika aspekter. Sambanden och vilka nyckeltalsområden eller typ av relationsmått som "ligger på linjen" mellan respektive variabelgrupp illustreras i figur 2.7.

I det andra schemat (figur 2.8) sammanfattas statistikinnehållet i form av ingående variabler i respektive variabelgrupp. Dessutom ges konkreta exempel på nyckeltal som kan användas för att beskriva de nyckeltalsområden som illustrerades i den förra bilden.

Nyckeltal har bedömts fylla en central roll när det gäller att kunna mäta och följa upp de trafikpolitiska målen.

Exempel på mått som återfinns i sammanställningarna och som beskriver *tillgängligheten till transportsystemet* är

- *summa trafikerad väg- och banlängd per invånare och kvadratkilometer*, där måttet är tänkt som indikator avseende nätstruktur och/eller dess täckningsgrad
- *andel låggolvsfordon* som indikator på hur väl anpassad trafiken är för funktionshinder och /eller för andra med begränsad tillgänglighet, såsom t.ex. trafikanter med barnvagn
- *det pris trafikanterna, via avgifter, i genomsnitt betalar per resa* beskriver den direkta kostnadsaspekten.

Som mått på *tillgänglighet med transportsystemet* kan nämnas *delresor per invånare och tidsperiod*. Måttet som alltså beskriver resfrekvensen kan i ett vidare perspektiv även sägas spegla rörligheten.

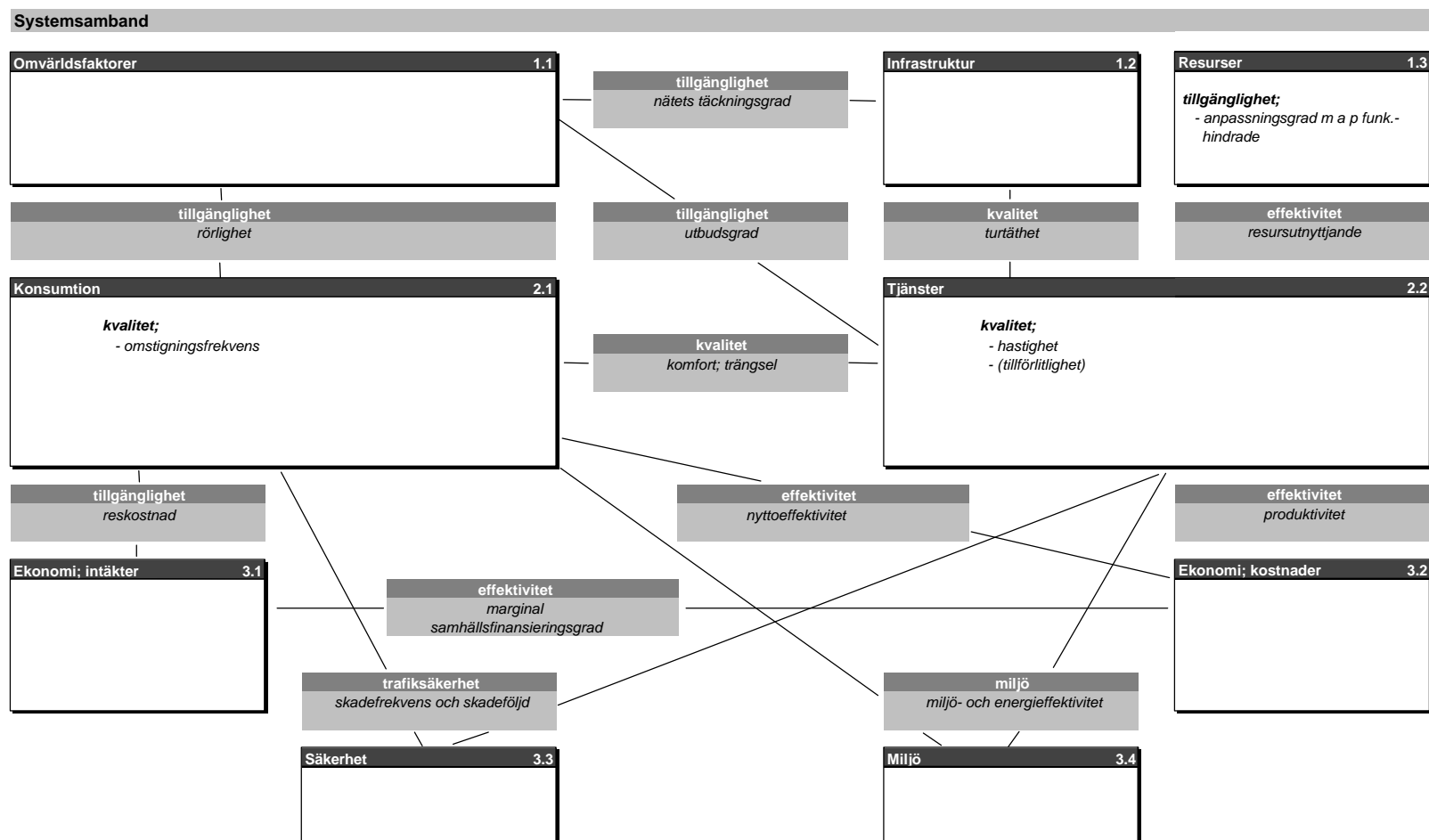
Vad gäller *kvalitetsmått* beskrivs bl.a. trängsel ur såväl ett konsument- som ett produktionsperspektiv i form av:

- *personkilometer per (sitt-)platskilometer*, vilket är liktydigt med *belägningsgrad*
- *utbudskilometer per utbudstimme*, eller *genomsnittlig körhastighet*.

En annan viktig kvalitetsfaktor är turtätheten, vilken fås som antalet utbudsalternativt tågutbudskilometer dividerat med den summerade linjelängden.

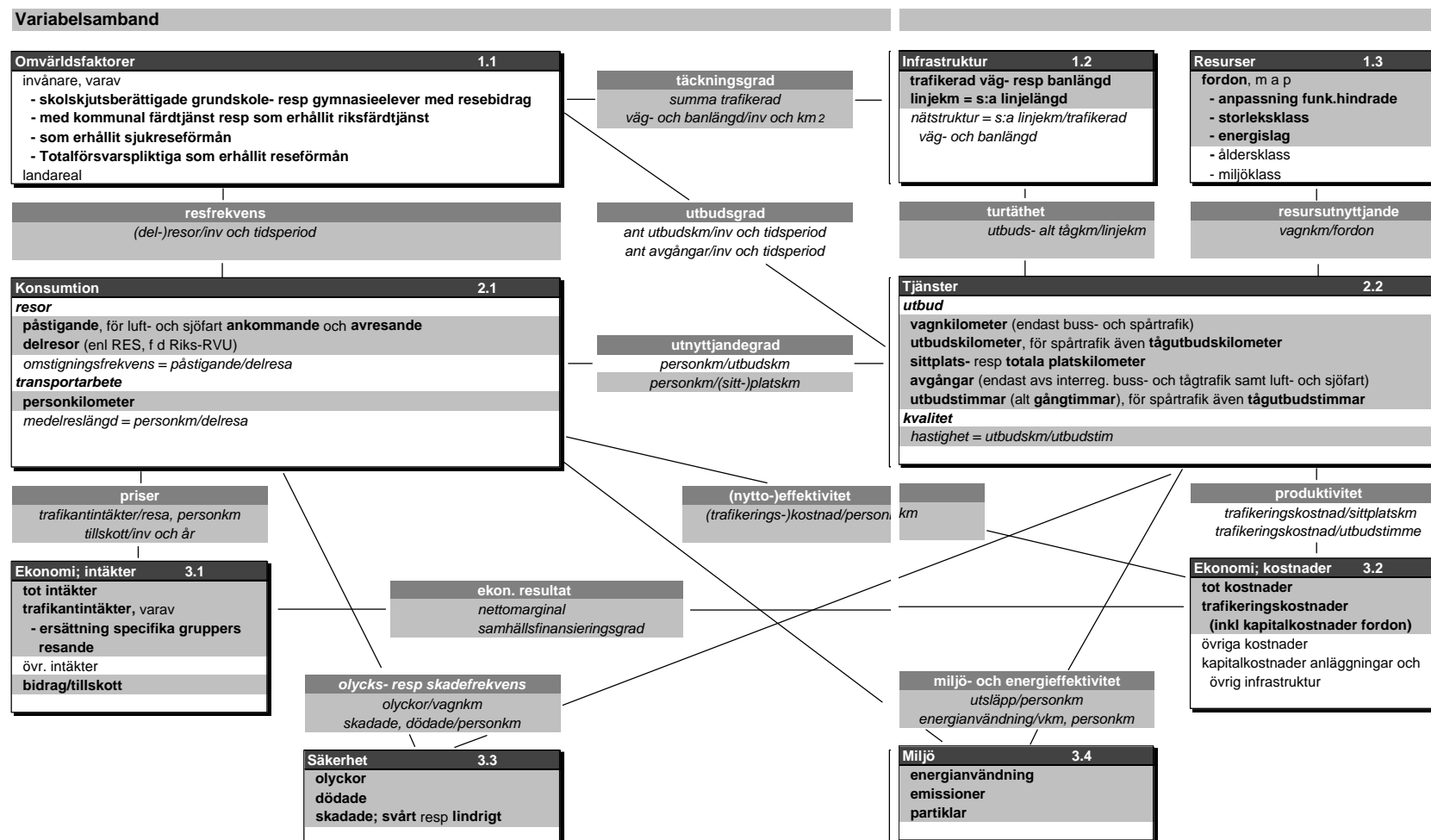
Effektivitets- och produktivitetsmått är främst kopplade till den ekonomiska redovisningen. Det övergripande effektivitetsmått som illustreras i figur 2.8 innebär att utnyttjandet av transportapparaten uttryckt i personkilometer ställs i relation till kostnaderna – totalt eller enbart i form av själva trafikeringskostnaderna – för att tillhandahålla detta utbud.

Även för områdena säkerhet och miljö föreslås redovisningen ske relaterat till personkilometer, vilket ger en bra grund såväl för jämförelser mellan olika kollektivtrafik som gentemot individuell trafik.



Figur 2.7. Exempel på Systemsamband.





Figur 2.8. Exempel på nyckeltal.

## 3 Uppgiftslämnaransvar och datainsamling

### 3.1 Principer för uppgiftslämnaransvar

För att säkra tillgången till uppgifter är det nödvändigt att fastslå vem som ska ansvara för redovisningen av grundmaterial. I formell mening kan skyldighet att lämna statistiska uppgifter kopplas till uppgifter som krävs för den officiella statistiken eller till uppgifter som en myndighet behöver för sin verksamhetsutövning. Nedan redogörs för de principer som bör gälla för uppgiftslämnaransvaret i ett fullt utbyggt system.

Vi föreslår att uppgiftslämnaransvaret för statistiken läggs på den som ansvarar för och beställer trafiken. Det innebär att för den trafik som sker på samhällsuppdrag föreslås respektive samhällsorgan (länsstrafikansvarig, kommun m.fl.) få ansvar för att lämna uppgifter. För övrig trafik föreslås de enskilda operatörerna ges ansvar för uppgiftslämning. I de fall det redan finns etablerade rutiner för insamling på annat sätt t.ex. som för luftfart och sjöfart där flygplatser respektive hamnar lämnar uppgifter görs ett avsteg från den princip som säger att beställaren också ska vara uppgiftslämnaransvarig.

Det finns flera skäl till denna ordning. För den samhällsfinansierade kollektivtrafiken finns ett juridisk ansvar att anordna och/eller bekosta trafiken. Med detta ansvar följer också ett naturligt ansvar att följa upp om det som beställs också motsvarar kraven. Med detta intresse följer också en motivation att se till att uppgifterna håller god kvalitet.

De som beställer trafiken kan – och bör – också ställa krav på redovisning av uppgifter i samband med upphandlingar. Krav på statistikredovisning kan också ställas när tillstånd för viss trafik ges. Att ge uppgiftslämnaransvaret till beställaren stämmer också väl överens med hur många rutiner idag ser ut. SIKA bör utveckla exempel på hur föreskrifter mm kan formuleras för att tillgången till uppgifter kan säkerställas.

För den samhällsfinansierade trafiken finns ett begränsat antal beställarkategorier. Kommunerna ansvarar enligt lag för skolskjutsar och färdtjänst samt betalar ersättning för gymnasieresor och riksfärdtjänst. Landstingen finansierar och lämnar ersättning för sjukresor. Kommuner och landsting i egenskap av länsstrafikansvariga ansvarar genom sin huvudman för lokal och regional kollektivtrafik. Rikstrafiken upphandlar icke lönsam interregional kollektivtrafik. Pliktverket, Försvaret och Räddningsverket samt i förekommande fall andra statliga verk finansierar resor för totalförsvarspliktiga.

Enligt lag om riksfärdtjänst (SFS 1997:735) och färdtjänst (SFS 1997:736) kan en kommun överlåta sina uppgifter enligt dessa lagar (inklusive tillståndsgivning) till

trafikhuvudmannen i länet. Uppgiftslämnaransvaret får då förutsättas följa den överlåtna verksamheten.

En trafikhuvudman kan även åta sig att sköta skolskjutsverksamhet, hantera gymnasiereseersättningar, beställningsverksamhet för färdtjänst och sjukresor m.m. enligt frivilliga överenskommelser (uppdragsverksamhet) med länets kommuner respektive landstinget. Det formella ansvaret för verksamheten stannar då hos respektive kommun eller landsting medan trafikhuvudmannen blir genomförandeorgan. Ansvaret för att tillhandahålla erforderliga uppgifter bör då även ingå i uppdraget analogt med upphandling av trafikutövare. I praktiken torde detta ej vara något problem men kan behöva förtydligas med tanke på vem som ytterst ansvarar för uppgifternas riktighet.

Förutom beställarna finns ytterligare en grupp uppgiftslämnare som bl.a. består av trafikverk, hamnar och flygplatser. Här är uppgiftslämnandet en följd av ett myndighetsansvar. För luft- och sjöfart, med en stor del internationell trafik, är det den mest praktiska lösningen att lägga uppgiftslämnaransvaret på hamnar eller flygplatser såsom det sker idag.

Av nedanstående figur framgår vilka uppgifter olika aktörer föreslås lämna.

Uppgiftslämnaransvar	Uppgifter om
Kommuner	Skolskjutsar för-, grund- och sarskola, gymnasierese-stöd (SFS 1965:1110, 1970:340 m.fl.) Färdtjänst (SFS 1997:735, 736) (Ev. lokal linje- och kompletteringstrafik; samordnas av trafikhuvudman)
Landsting	Sjukresor, sjukreselinjer (SFS 1991:419)
Länstrafikansvariga genom Trafikhuvudman	Lokal- och regional kollektivtrafik inkl. länsgränsöver-skridande trafik (SFS 1997:734) (Skolskjutsar, färdtjänst mm om huvudmannaskapet överlåtits)
Rikstrafiken	Upphandlad trafik som staten ansvarar för (SFS 1999:279)
Pliktverket, Försvaret och Räddningsverket	Pliktresor (SFS 1995:239)
Banverket	Spår-, tågtrafikuppgifter (SFS 1998:1392)
Järnvägsinspektionen	Olyckor inom spårtrafik (SFS 1990:1157)
Vägverket	Vägtrafikolyckor, fordon (SFS 1965:561, 1972:599)
Luftfartsverket	Flygtrafikuppgifter (SFS 1994:1808)
Sjöfartsverket	Olyckor i sjötrafik (SFS 1994:1009)
Hamnar	Trafikantomsättning
Flygplatser	Trafikantomsättning
Enskilda trafikutövare	Den trafik man bedriver i egen regi.

**Figur 3.1. Redovisning av uppgiftslämnaransvar inom kollektivtrafik.**

Uppgifter som kan tas ur administrativa system eller som tas fram för årsredo-visningar bör utnyttjas i första hand. Statistikbehovet bör vara tydligt formulerat och på förhand känt av uppgiftslämnarna så att en successiv anpassning av admi-nistrativa system kan ske. På detta sätt kan övrigt uppgiftslämnande förenklas.

För att de olika samhällsorganen ska få tillgång till uppgifter kan det krävas att det i samband med upphandling av trafik tjänster ställs krav att redovisning av vissa statistiska uppgifter ska ske. Myndigheter kan också ställa krav på redovisning av uppgifter som krävs för myndighetsutövningen.

Ett samråd med uppgiftslämnarna ska ske innan särskilda föreskrifter om uppgiftslämnande utfärdas. För den officiella statistiken inom transportsektorn sker detta i samråd med Näringslivets nämnd för regelgranskning (NNR).

### 3.2 Produktion av statistiken

Ansvar för de olika stegen i produktionen av statistik i detta projekt redovisas i figuren nedan.



Figur 3.2. Modell av produktionsprocessen.

Den verksamhet som ska beskrivas utgörs av trafiken och transporterna samt deras effekter. Ansvar för att samla in primära uppgifter från trafiken beskrivs närmare ovan och huvudprincipen är att beställaren ansvarar för insamlingen. Viktigt är dock att utförarna känner till att ett visst uppgiftslämnande kommer att krävas. Systemet bygger på att existerande uppgiftsinsamling fortsätter och att en anpassning sker till de variabler, definitioner och indelningar som föreslås här.

Något påtryckningsmedel för att tillgodose detta krav bör ej vara nödvändigt då det mervärde som uppstår i och med en harmonisering medför ett starkt incitament till anpassning.

Att lämna uppgifter till olika undersökningar innebär en belastning för uppgiftslämnarna. Det är viktigt att denna börda kan begränsas. Ett sätt att göra det är att minimera antalet tillfällen som uppgifter ska lämnas. Genom att samordna uppgiftslämningen till branschorganisationer med uppgiftsinsamlingen till andra organ kan uppgiftslämnarbördan begränsas. Det medför också att kvalitetsgranskningen och jämförbarheten lyfts fram på en nivå som ligger nära verksamheten, vilket är en fördel.

Bearbetningen av grundmaterialet görs beroende av statistikprodukt av branschorganisation eller SIKA. SIKA har i uppdrag att redovisa utveckling för trafiken med långväga buss samt färdtjänst och riksfärdtjänst. För den övriga statistik som saknas bör branschorganisationerna ta ett ansvar. Bland annat innebär det ett bättre sekretesskydd om grunduppgifterna för statistik som inte är officiell hanteras av en branschorganisationen istället för en myndighet som lyder under offentlighetsprincipen. Skulle SIKA samla in grunduppgifterna för statistik som inte är officiell går det inte att garantera sekretess för grundmaterialet om enskilda företag, vilket bedömts påverka uppgiftslämnarnas vilja att redovisa uppgifter på ett negativt sätt.

## 4 Publicering

Av den inventering av brister i den befintliga statistiken som har gjorts inom projektet och som redovisades i SIKAs Rapport 1998:6 *Statistik om kollektivtrafik – En inventering* betonades att tillgången till statistiken var ett problem. I detta kapitel redovisas hur statistiken föreslås spridas och göras tillgängligare för användarna.

SIKA kommer troligtvis att ge ut en årsbok vartannat år som syftar till att ge en samlad nationell bild av transportsektorn inklusive kollektivtrafik. Den höga grad av detaljering i redovisningen med bl.a. regionala och lokala uppgifter som här föreslås skulle dock inte passa in i den nya årsboken varför en ny publikation förordas.

Inledningsvis bör en tryckt årsbok ges ut. Den kan sändas ut brett inom sektorn och göra känt att statistiken nu finns tillgänglig. Hur ofta och i vilken form publiceringen därefter ska ske går i dagsläget inte att avgöra. Första utgivningsår föreslås bli år 2001, dvs. omfatta statistik för år 2000. Årsboken föreslås finansieras med budgetmedel som SIKAs äskar till verksamhetsåret 2001. Årsboken och dess tabeller bör också finnas tillgängliga på Internet.

Det är viktigt att tidigt komma igång med en samlad publicering av statistik om kollektivtrafik. Som tidigare nämnts har bristen på tillgängligheten till relevanta data lyfts fram som ett stort problem. Dessutom är det ett konkret sätt att identifiera luckor och peka på brister i dagens statistik. Vidare är det ett effektivt sätt att visa nyttan av statistiken.

Årsboken föreslås få samma uppläggning som SIKAs nuvarande årsbok *Transporter och Kommunikationer*. Redovisningen följer samma struktur som förslaget till statistiksystem där statistikområdena omvärldsfaktorer, infrastruktur, resurser, konsumtion, utbud, intäkter, kostnader, säkerhet och miljöeffekter redovisas med korta kommenterande texter. Årsboken bör dessutom innehålla ett avsnitt där olika nyckeltal presenteras.

Även om en statistisk årsbok om kollektivtrafik i viss mån innehåller detaljerade uppgifter så avses den få en övergripande karaktär och ersätter därmed inte de mer branschspecifika publiceringar som förekommer idag. Ett stort ansvarstagande från branschen samt kommun och landsting för branschvisa och temavisa publikationer är angeläget och ökar troligen ömsesidigt intresset för och användningen av statistiken.

Årsboken föreslås bli gratis. Det är en för SIKAs viktig utgångspunkt att den insamlade statistiken görs tillgänglig för användarna. Häri ligger såväl en bred publicering samt ett ekonomiskt övervägande att inte begränsa användningen av stati-

stiken genom att avgiftsbelägga den. De intäkter som avgifterna kan ge är mycket marginella i förhållande till de kostnader framställningen av statistiken medför. I ett inledande skede bör de tabeller som ingår i systemet finnas tillgängliga på Internet. Eventuellt kan vissa uppgifter finnas tillgängliga på ett sådant sätt att användarna själva kan skapa sina tabeller. Här måste dock sekretessaspekterna noga beaktas.

Tabellerna kan göras tillgängliga i t.ex. Excel-format och därmed underlätta fortsatta sammanställningar och analyser för användaren. I anslutning till statistiken kan länkar till andra webbplatser finnas och därmed göra det enkelt att söka fördjupade eller angränsande uppgifter respektive allmän information om kollektivtrafikbranschen.

## 5 Genomförande

### 5.1 Prioriteringar

Hela statistiksystemet kan av praktiska och finansiella skäl inte sätts vid ett tillfälle. Systemet består av en rad olika statistikprodukter som successivt kan införas. Vid varje utvidgning av systemet måste en avvägning mellan kostnader och nytta göras.

En särskild avvägning som måste göras är vilka kostnader som staten ska svara för och vilken statistik som ska vara officiell. Styrande för förslagen nedan har varit de uppdrag om statistik inom området som regeringen gett SIKA och de regleringar om statistikredovisning i form direktiv och förordningar som EU utfärdar.

En huvudprincip för prioriteringen har varit att statens ansvar bör inriktas mot interregional och internationell trafik. För en sådan ordning talar att staten via trafikverken redan har ansvar för infrastruktur, tillståndsprövningar, upphandlingar m.m. för den interregionala trafiken samt att en naturlig huvudman saknas.

Regeringen har vid olika tillfällen gett SIKA i uppdrag att inom ramen för given budget särskilt prioritera statistik om långväga (linjelagd) busstrafik samt färdtjänst och riksfärdtjänst. Dessa bör därför prioriteras vid genomförandet och SIKA avser i samband framtida anslagsframställningar begära medel för att göra denna statistik till officiell.

För närvarande finns en gällande EU-reglering för redovisningen av statistikuppgifter om persontrafik. Det är ett direktiv om förande av statistik om färjepassagerare i utrikes trafik samt i Gotlandstrafiken. Produktionen av denna statistik finansieras av staten och statistiken är officiell.

Ett förslag till EU-förordning om statistikredovisning för järnvägstrafiken kommer inom kort att lämnas över till ministerrådet och parlamentet för beslut. Idag finns en officiell statistik om järnvägstrafiken men den föreslagna förordningen ställer nya krav på redovisningen av uppgifter som kommer att medföra ökade kostnader för produktionen. Det ökade antalet aktörer inom järnvägssektorn medför också att kostnaderna för statistikproduktionen ökar.

Även för luftfarten finns ett färdigt förslag till statistikförordning. Förslaget bromsas dock på grund av den oenighet som finns mellan Spanien och Storbritannien angående Gibraltar. I dag finns en officiell statistik om luftfarten. Den interregionala och internationella kollektivtrafiken kommer således att täckas av statistik där produktionen finansieras av staten. Undantaget är busstrafik såväl i



linje- som i turist- och chartertrafik. Som ovan nämnts avser SIKÄ föreslå regeringen att den beslutar att anslå medel för att göra statistiken om långväga busstrafik till officiell statistik. Därmed skulle all interregional och internationell linjelagd kollektivtrafik täckas av officiell statistik. Förutom att det är viktigt för helhetsbilden av denna trafik är det också angeläget av konkurrensskäl är att tillgången till statistiska uppgifter och bördan på uppgiftslämnarna för de olika trafikslagen är likartad.

Den interregionala och internationella turist- och chartertrafiken med buss har f.n. prioriterats lägre. Produktion av statistik om denna föreslås inte finansieras av staten. Detta motiveras med att denna trafik sker utan offentliga subventioner och att dess koppling till den allmänna linjetrafiken och den särskilda kollektivtrafiken är liten.

Särskilda statliga medel för statistik om pliktresor har ej bedömts nödvändiga. I stort finns denna statistik redan inom respektive verk vad avser omfattning och kostnader, dock ej fördelad på trafikslag. Statistik bör därför kunna tas fram inom ramen för respektive verks myndighetsutövning.

Omfattning och kostnader för interregionala sjukresor har bedömts kunna tas fram på frivillig väg inom ramen för landstingens uppföljning av ersättning för sjukresor.

Den lokala och regionala trafiken utförs i dag, med några få undantag, på offentligt uppdrag i form av länstrafik, skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor. Trafikformerna är ett primär- och landstingskommunalt ansvar, varför det är naturligt att statistiken också produceras av dessa.

Den trafik som bedrivs på uppdrag av länstrafikansvariga utgör den största delen av den lokala och regionala kollektivtrafiken. Svenska lokaltrafikföreningen (SLTF) har fortlöpande redovisat årliga sammanställningar över denna trafik. I detta projekt har förutsatts att denna publicering kommer att fortsätta. Något medel för att garantera denna publicering föreslås inte. Det behov SLTF som branschförening har av statistiken och den nytta olika länstrafikansvariga har av en jämförbar statistik har bedömts som tillräcklig för att trygga en framtida utgivning. Behovet av en god statistik inom området är mycket angelägen, då denna trafik utgör merparten av all kollektiv persontrafik i landet.

Landstingsförbundet publicerar för närvarande statistik om sjukresor och i likhet med länstrafikansvariga har landstingen och deras intresseorganisation ett behov av data för att följa utvecklingen och utveckla trafiken.

För närvarande saknas statistik om skolskjutsar. SIKÄ avser påbörja diskussioner med Svenska Kommunförbundet och Skolverket för att utreda förutsättningarna för en publicering på frivillig väg av statistik inom området. Skolskjutsverksamheten är i huvudsak en primärkommunal verksamhet varför ansvaret bör läggas på huvudmännen förslagsvis samordnat av deras intresseorganisation. Skolskjutskostnaderna är ofta i samma storleksordning som kommunernas kostnader för färdtjänst respektive bruttokostnad för linjetrafiken. Skolresandet är i många kommuner i nivå med resandet i den allmänna linjetrafiken. God statistik är därför

angelägen för att kunna belysa kommunernas totala engagemang och ansvar för persontransporter.

I ett första skede bör statistiken för samtliga typer av trafik inriktas på variabler som beskriver trafikens omfattning avseende utbud och konsumtion. För den samhällsfinansierade trafiken bör även uppgifter som beskriver kostnader och intäkter ingå i ett första skede.

Att öka värdet av den redovisade statistiken genom en harmonisering av redovisade uppgifter, definitioner, mätmetoder, indelningar m.m. är en av de viktigaste framtida arbetsuppgifterna. För de delar som nu är officiell statistik finns finansiering och det finns också möjlighet att utfärda förordningar om uppgiftslämnarskyldighet för att kunna inhämta informationen på önskvärt sätt. För övriga delar saknas för närvarande denna möjlighet. Det ökade värdet av en jämförbar statistik är ett bra incitament för att närma sig målet men denna ansats kräver god acceptans och aktiv medverkan från branschen.

Från och till finns en betydande, och i sig önskvärd överlappning och samordning mellan olika kollektiva transportformer. Utan en god statistik inom samtliga nämnda områden omöjliggörs en samlad bild av kollektivtrafiken totala omfattning och samhällets engagemang i denna.

## 5.2 Marknadsföring

Den viktigaste marknadsföringsinsatsen är att komma igång med publicering av statistik enligt modellen. Det kan dock inte ske innan finansieringen är klar och i avvaktan på det krävs även andra insatser för att förankra förslaget och driva processen vidare.

För att ge statistiken en snabb tillämpningseffekt föreslås att statistikmodellen och särskilt tillämpningarna aktivt marknadsförs. En förutsättning för att statistiken ska efterfrågas är att man ser värdet av den.

Tyngden i marknadsföringen bör därför läggas på att framhäva och visa på materialets användbarhet för analyser, jämförelser och beslut, exempelvis för

- att belysa positiva och oroande trender inom kollektivtrafiken,
  - uppföljning av verksamhets- och trafikpolitiska mål,
  - underlag för diskussioner om kollektivtrafikens roll i samhället,
  - internationella utblickar och jämförelser
- m.fl. insiktsgivande tillämpningar.

Förutom ett pedagogiskt, väl illustrerat och lättillgängligt informationsmaterial om själva statistiksystemet bör därför även väl genomtänkta exempel på analysmetodik och tillämpningar tas fram.

Informationsprodukter som bör tas fram och aktiviteter som bör genomföras vid introduktion av den nya statistiken är:

- Pressmeddelande och tidningsartiklar i samband med slutrapporten

- Informationsmaterial om den nya statistiken inklusive insamling, presentation och värdet av den
- Informations-, metod- och tillämpningsseminarier

Trots ovanstående insatser kommer sannolikt introduktionen av ett komplett statistiksystem kräva en process på ett par år. Även erfarenhetsåterföring till statistikproducenterna är angelägen. Ett rimligt förslag är att introduktionen och användningen av statistiken aktivt följs upp under tre år för att ytterligare finslipa statistikens innehåll, insamling, presentation och användning.

En sådan uppföljning kan genomföras genom att mäta hur olika statistikprodukter efterfrågas (antal distribuerade publikationer, besök på hemsida m.m.) och med enkla enkäter. Även i detta fall bör uppföljningsseminarier genomföras vilka även kan ses som repetitiva introduktions- och metodmoment.

Finansieringen av introduktionsinsatserna bör ses som en extra engångsinsats och budgeteras parallellt med kostnaderna för att dra igång den konkreta statistikproduktionen. Metodseminarierna kan dock även ses som en mer generell kunskaps-spridning och därmed budgeteras och (del-)finansieras på annat sätt.

Introduktions-, utbildnings- och uppföljningsinsatserna bör ställas i relation till kollektivtrafikens samlade betydelse och samhällets engagemang i den. För att kunna göra detta behövs dock en samlad statistik för all kollektivtrafik.

### **5.3 Finansiering och tidplan**

Vid de inledande diskussionerna om detta projekt enades de olika intressenterna att "branschen" inte skulle bidra finansiellt men däremot att bidra med eget arbete under projektets gång, vilket också skett.

Samma princip bör gälla även för driften av systemet. Undantag görs dock för vissa etablerade statistikprodukter. De delar som handlar om sammanställning och spridning av denna statistik bör långsiktigt säkras genom att SIKA ges mål och medel i budget.

I den samverkansprocess som krävs för att få igång produktion av statistik förutses att berörda intresse- och branschorganisationer och samhällsorgan, som t.ex. Svenska kommunförbundet etc. tillsammans med SIKA tar ett ansvar för samordning, motivation av uppgiftslämnare mm. Arbetet bör bedrivas genom att målsättningar, tidplaner mm specificeras i skriftliga överenskommelser. För insamling av data för enskild trafik föreslås i huvudsak SIKA ges ansvar.

Som ovan nämnts avser SIKA att till budgetåret år 2001 äska pengar för en årsbok om kollektivtrafik och samhällsbetalda resor samt medel för att göra statistiken om färdtjänst och riksfärdtjänst liksom långväga busstrafik till officiell statistik. I övrigt finansieras genomförandet av statistiksystemet inom sektorn utan att ytterligare medel från regeringen begärs.

En eller flera genomförandegrupper föreslås tillsättas för implementeringen av förslaget. Nedan följer de viktigaste insatserna under år 2000 och 2001 i syfte att ta fram en statistik om kollektivtrafiktrafik och samhällsbetalda resor. En mer detaljerad tidplan och aktiviteter efter år 2001 får utarbetas av de genomförandegrupper som föreslås tillsättas.

#### **Våren 2000**

- ett informationsmaterial om projektet tas fram och sprids
- diskussioner påbörjas med berörda parter om en publicering av statistik om skolskjutsar och resor som sker som följd av gällande totalförsvarsplikt
- statistik om färdtjänst och riksfärdtjänst år 1997-98 publiceras
- information om projektet sprids vid konferenser och seminarier.

#### **Hösten 2000**

- statistik om långväga busstrafik år 1999 publiceras
- statistik om färdtjänst och riksfärdtjänst år 1999 publiceras
- fortsatt information om projektet sprids vid konferenser och seminarier.

#### **Hösten 2001**

- en årsbok om kollektivtrafik publiceras.