



KOLLEKTIVTRAFIK OCH SAMHÄLLSBETALDA RESOR

Förslag till utveckling av ett statistiksystem

Förord

SIKA har regeringens uppdrag¹ att bygga upp ett system för statistik om kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. Uppdraget innebär att SIKA senast första mars 2004 dels ska rapportera vilken befintlig statistik som kan ingå i ett sådant system, dels lämna förslag till hur systemet kan utvecklas. Arbetet ska bedrivas i samverkan med trafikverken och Rikstrafiken².

Uppdraget har med tiden utökats³ så att SIKA i dagsläget också har regeringens uppdrag att redovisa vilken statistik om kollektivtrafik och samhällsbetalda resor som bör ingå i den officiella statistiken. Rapportering ska ske senast mars år 2005.

I denna PM redovisas hur systemet föreslås utvecklas. Den har utarbetats av Sonya Trad och Mats Sonefors vid SIKA:s Statistikavdelning. Statistiksystemet föreslogs ursprungligen i SIKA Rapport 2000:2.

Stockholm i mars 2004

Staffan Widlert
Direktör

¹ Ur regleringsbrev 2003: Målet är att SIKA utvecklar ett statistiksystem för kollektivtrafik och samhällsbetalda resor som ska användas för fortsatt produktion. Utgångspunkt ska tas i det förslag SIKA redovisade under 2000. Arbetet ska bedrivas i samverkan med Banverket, Vägverket, Rikstrafiken, Sjöfartsverket och Luftfartsverket.

² I referensgruppen har representanter för Banverket, Vägverket, Rikstrafiken, Luftfartsverket, SLTF, Svenska kommunförbundet, Svenskt flyg, Bussbranschens riksförbund och KTH deltagit.

³ Ur regleringsbrev 2004: SIKA ska senast den 1 mars 2005 redovisa vilken statistik om kollektivtrafik och samhällsbetalda resor som bör ingå i den officiella statistiken. Arbetet ska bedrivas i samverkan med Banverket, Vägverket, Rikstrafiken, Sjöfartsverket och Luftfartsverket.

Innehåll

1	SAMMANFATTNING	4
2	INLEDNING	5
3	DEFINITIONER.....	6
4	NULÄGE – BEFINTLIG STATISTIK.....	8
5	FÖRSLAG TILL UTVECKLING AV SYSTEMET	10

1 Sammanfattning

I korthet föreslår SIKA att insatserna i ett första skede inriktas mot att säkra uppgifter om konsumtion, tjänster och ekonomi bl.a. genom att SIKA tar över SLTF:s insamling, att en ny undersökning om långväga busstrafik byggs upp, och att övriga befintliga insamlingar kompletteras. Dessutom föreslås insatser för att åstadkomma statistik om skolskjutsar.

I andra skedet inriktas insatserna mot att säkra uppgifterna om infrastruktur, resurser, miljö och säkerhet. Insatserna i andra skedet föregås av att informationstillskottet vägs mot kostnaden, så långt en sådan avvägning är möjlig.

2 Inledning

SIKA har regeringens uppdrag⁴ att bygga upp ett system för statistik om kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. Uppdraget innebär att SIKA senast första mars 2004 dels ska rapportera vilken befintlig statistik som kan ingå i ett sådant system, dels lämna förslag till hur systemet kan utvecklas. Arbetet ska bedrivas i samverkan med trafikverken och Rikstrafiken⁵. I denna PM redovisas hur systemet föreslås utvecklas. Dessutom bifogas en rapport där inventeringen av den befintliga statistiken redovisas.

Uppdraget har med tiden utökats⁶ så att SIKA i dagsläget också har regeringens uppdrag att redovisa vilken statistik om kollektivtrafik och samhällsbetalda resor som bör ingå i den officiella statistiken. Rapportering ska ske senast mars år 2005.

Statistiksystemet föreslogs ursprungligen i SIKA Rapport 2000:2. I rapporten betonas att ett fullt utbyggt system är ett mycket långsiktigt mål. SIKA föreslår att systemet i ett första skede ska innehålla variabler som beskriver trafikens omfattning avseende tjänster och konsumtion, samt för den samhällsfinansierade delen uppgifter som beskriver kostnader och intäkter. Vidare föreslås att varje ytterligare utbyggnad av systemet föregås av att användarnas nytta vägs mot kostnaden.

Förslaget till statistiksystem utformades med tanke på att kollektivtrafiken är ett medel för att nå de transportpolitiska målen. Behovet av underlag vid måluppföljning har beaktats.

⁴ Ur regleringsbrev 2003: Målet är att SIKA utvecklar ett statistiksystem för kollektivtrafik och samhällsbetalda resor som ska användas för fortsatt produktion. Utgångspunkt ska tas i det förslag SIKA redovisade under 2000. Arbetet ska bedrivas i samverkan med Banverket, Vägverket, Rikstrafiken, Sjöfartsverket och Luftfartsverket.

⁵ I referensgruppen har representanter för Banverket, Vägverket, Rikstrafiken, Luftfartsverket, SLTF, Svenska kommunförbundet, Svenskt flyg, Bussbranschens riksförbund och KTH deltagit.

⁶ Ur regleringsbrev 2004: SIKA ska senast den 1 mars 2005 redovisa vilken statistik om kollektivtrafik och samhällsbetalda resor som bör ingå i den officiella statistiken. Arbetet ska bedrivas i samverkan med Banverket, Vägverket, Rikstrafiken, Sjöfartsverket och Luftfartsverket.

3 Definitioner

Förslaget innehåller begrepp som kan behöva förtydligas:

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

Allmän kollektivtrafik - erbjuds allmänheten exempelvis via tidtabeller.

Särskild kollektivtrafik - erbjuds en preciserad personkrets men är allmänt tillgänglig för dem som tillhör personkretsen. Exempel på sådan trafik är skol-skjutsar, färdtjänst och sjukresor.

Lokal och regional trafik avser den kollektivtrafik som huvudsakligen sker inom ett län, som en trafikhuvudman (Thm) ansvarar för.

Interregional trafik avser kollektivtrafik mellan två eller flera län.

Internationell trafik avser kollektivtrafik över en nationsgräns.

Schematiskt kan kollektivtrafiken beskrivas enligt nedanstående figur:

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						

Motivet för en indelning efter organisatoriskt administrativa gränser är förekomsten av lagstiftning (SFS 1997:734) som får såväl uppgiftslämnande som indelning av trafiken att sammanfalla. Resor kan emellertid skära indelningen. Exempelvis kan en resa mellan Stockholm och Malmö gå via Köpenhamn.

Det föreslagna systemet innehåller i första skedet statistik på tre områden:

Konsumtion - t.ex. antalet resande, eller transportarbetet.

Tjänster - t.ex. antal avgångar, eller sittplatskilometer.

Ekonomi - t.ex. beställarens intäkter respektive kostnader för trafiken.

	konsumtionsrelaterade	produktionsrelaterade	
Trafikens förutsättningar	Omvärldsfaktorer	Infrastruktur	Resurser
	T.ex. invånare	T.ex. banlängd	T.ex. fordon
trafikutbud och trafikutnyttjande	Konsumtion	Tjänster	
	T.e.x. resor, personkm	T.ex. trafikutbud	
Trafikens konsekvenser	Ekonomi; intäkter	Ekonomi; kostnader	
	T.ex. trafikantintäkter	T.ex. trafikeringkostnader	
	Säkerhet	Miljö	
	T.ex. olyckor	T.ex. utsläpp	

4 Nuläge – befintlig statistik

Ett antal statistikkällor har inventerats för att se hur tillgången på befintlig statistik motsvarar förslaget innehåll. Inventeringen har endast avsett källor som finns regelbundet tillgängliga:

- Branschstatistik - Svenska lokaltrafikföreningen (SLTF)
- Bantrafik - SIKA/Banverket
- Luftfart - SIKA/Luftfartsverket (Lfv)
- Utrikes och inrikes trafik med fartyg - SIKA/SCB
- Färdtjänst och riksfärdtjänst - SIKA/Inregia AB
- Långväga buss - SIKA
- Sjukresor – Landstingsförbundet (LF)
- Uppgifter om statens kostnader för interregional trafik på Rikstrafikens webbplats.

Utöver de inventerade källorna finns den Nationella resvaneundersökningen (RES). Resultaten från undersökningen kan inte användas för att följa utvecklingen mellan enskilda år, däremot kan uppgifterna ge djupare kunskap om t.ex. resemonster och på så sätt komplettera den reguljära statistiken.

Dessutom har två pilotstudier genomförts:

- Undersökning av metoder och kvalitet hos trafikhuvudmännen (Thm) vid rapportering till SLTF, av Trivector AB
- Undersökning av uppgifter i Thm:s ekonomiska redovisningssystem, av Inregia AB

Statistiksystemet påverkas dessutom av tre rättsakter från EU:

- EU 91/2003, förordning om järnvägstransportstatistik.
- EU 437/2003, förordning om lufttransport av passagerare, gods och post.
- EG 64/1995, rådets direktiv om statistik över gods- och passagerarbefordran till sjöss.

Existensen av sådana förordningar innebär såväl att statistik garanteras på lång sikt, som en begränsning i möjligheten att ställa nya statistikkraV på branschens aktörer.

SIKA drar av dessa inventeringar slutsatsen att den statistik som föreslagits ingå i systemets första skede inte fullt ut motsvaras av befintlig statistik⁷. Viss befintlig statistik har god kvalitet och jämförbarhet, annan statistik har sämre kvalitet och

⁷ Se bifogad rapport SIKA-Rapport 2004:2.

jämförbarhet, medan ytterligare annan statistik saknas. Åtgärder behöver därför vidtas för att utveckla statistiken.

De största bristerna är att uppgifter från Thm har olika kvalitet, definitioner, täckningsgrad och jämförbarhet. T.ex. inkluderar vissa Thm skolresor i sina uppgifter medan andra Thm inte inkluderar dessa. Vidare saknas återkommande undersökningar av långväga busstrafik, skolresor, turist- och chartertrafik, samt pliktresor.

5 Förslag till utveckling av systemet

Såväl tidsplaner som förslag är utformade i samråd med representanter för trafikverken, Rikstrafiken, branschorganisationer, och forskningsvärlden. Eftersom det rör sig om utvecklingsarbete är alla angivelser av årtal är ungefärliga. Insatser på längre sikt är dessutom svåra att överblicka och angivelserna i denna PM har därför i dessa stycken en preliminär karaktär.

De förslag angående utveckling och produktion av ny statistik om länstrafik och långväga buss som presenteras nedan, kan genomföras inom SIKAs befintliga budgetram. Förslagen angående ny statistik om särskild kollektivtrafik och turist- och chartertrafik medför behov av ytterligare medel. SIKAv avser att närmare precisera dessa behov i kommande budgetunderlag.

Eftersom de förslagna insatserna endast omfattar första skedet av systemets utveckling, återkommer SIKAv med behov av medel för genomförandet av andra skedet, när det går att överblicka vad genomförandet av andra skedet innebär.

Den fortsatta samverkan med trafikverken, Rikstrafiken, branschorganisationer och forskarvärlden förutsätter fortsatta anspråk på resurser från dessa. Förslagen innebär också ökade krav på resurser från de organisationer som ska lämna uppgifter till systemet. Enligt liggande förslag främst Thm och bussbranschen.

De faktorer som påverkar etablerandet av ny statistik är förutom den ekonomi som står till förfogande också olika externa faktorer som berör insamlingen.

Angående externa faktorer är SIKAs erfarenhet från andra statistikområden att ny statistik tar lång tid att etablera. Kvaliteten i de uppgifter som lämnas beror helt av branschens acceptans och beredskap att lämna uppgifter, vilket i sin tur delvis hänger samman med den användning branschens aktörer själva har av liknande uppgifter i uppföljningen av sin verksamhet. SIKAv är därför hänvisad till att gradvis bygga upp statistikens legitimitet i branschen, och i takt med legitimiteten också statistikens kvalitet. Utökade budgetramar är i detta sammanhang inte en garanti för att takten i implementeringen ökar.

Om branschens aktörer aktivt tar ansvar för att ta fram de uppgifter som efterfrågas, kan genomförandet gå snabbare.

Vid etableringen av statistiksystemet är det viktigt att snarast åstadkomma en helhetsbild av de mest centrala delarna, för såväl allmän som särskild kollektivtrafik som turist- och chartertrafik. Tillsammans med avvägningar om resursåtgång har det lett till att arbetet delats in i två skeden: ett första skede där fokus är riktat mot uppgifter om tjänster, konsumtion och ekonomi, och ett andra skede där övriga delar i systemet realiserar. Insatserna i andra skedet föregås av en avvägning mellan användarnas nytta och insatsernas kostnader, så långt det är möjligt. Men

diskussionen om insatser vid olika tidpunkter är att betrakta som en hänvisning till en arbetsprocess. Insatserna i ett andra skede kommer t.ex. inte att avvakta färdigställandet av statistik om det första skedet utan kommer att genomföras så snart det är möjligt.

De allra första utvecklingsinsatserna kommer att riktas mot den allmänna kollektivtrafiken eftersom trafikens omfattning och samhällets finansiering är störst här. Detta kommer att utgöra kärnan i systemet.

En grov tidsplan föreslås ha följande utseende:

	Tidpunkt	Utvecklingsinsatser
Första skedet	0–3 år	Allmän kollektivtrafik om Tjänster, Konsumtion och Ekonomi.
	0–6 år	Särskild kollektivtrafik om Tjänster, Konsumtion och Ekonomi.
	0–6 år	Turist- och chartertrafik om Tjänster och Konsumtion
Andra skedet	4 år-	Allmän kollektivtrafik om Infrastruktur, Resurser, Miljö, Säkerhet.
	4 år-	Särskild kollektivtrafik om Infrastruktur, Resurser, Miljö, Säkerhet.
	4 år-	Turist- och chartertrafik om Infrastruktur, Resurser, Miljö, Säkerhet

Förslagets geografiska indelning bygger på administrativa gränser. Dessa är föränderliga. Det medför att insamling och redovisning av statistik med tiden kan behöva anpassas utöver förslagen i denna PM.

5.1 Första skedet – Allmän kollektivtrafik

De första insatserna för att förbättra statistiken i systemet rör variabler om konsumtion och tjänster för den *allmänna* kollektivtrafiken, och vad gäller den samhällsbetalda trafiken också uppgifter om ekonomi. Insatserna sätts in under de närmaste tre åren 2004-2006.

Lokal och regional kollektivtrafik

Grunden till ett system om kollektivtrafik och samhällsbetalda resor utgörs av statistik om Thm:s verksamhet i respektive län. Undersökningen genomförs idag av SLTF men kompletteras sedan år 2000 med att Banverket för SIKAs räkning samlar in uppgifter om den spårbundna verksamheten som en del av den officiella statistiken och som en del av underlaget till Sveriges rapportering enligt EU-förordning 91/2003.

Statistiken om Thm:s verksamhet har kvalitetsproblem. Pilotstudierna från Trivector AB och Inregia AB visar att uppgifternas kvalitet och jämförbarhet

varierar, men då undersökningarna baseras på bara fem Thm är kunskapen om problemens art och utbredning fortfarande liten. Förslag till insatser:

- SIKA tar successivt över SLTF insamling med början år 2004 för att få möjlighet att säkra uppgifternas kvalitet.
- Uppgifterna görs år 2005 till en del av Sveriges officiella statistik om transporter och kommunikationer enligt uppdrag⁸. Åtgärden leder i sig till att uppgifternas kvalitet förbättras något genom de krav på dokumentation och tillgänglighet som är knutna till den officiella statistiken.
- SIKA genomför år 2004 en heltäckande inventering av kvaliteten i Thm:s uppgifter. Resultaten från undersökningen ger underlag för vilka ytterligare åtgärder som behöver vidtas innan statistiken blir officiell.
- Det kvalitetsarbete som idag bedrivs tillsammans med Thm för att skapa gemensamma definitioner och beräkningsmetoder, kommer att fortsätta under år 2004 och 2005 med utgångspunkt från resultaten i den heltäckande inventering som genomförs enligt ovan. Arbetet kommer att bedrivas i den takt resurserna medger.

Interregional kollektivtrafik

Tillgången till statistik om interregional trafik är god. Det är emellertid inte möjligt att redovisa resultaten annat än på nationell nivå, eftersom sekretesslagen förhindrar publicering av uppgifter om enskilda trafikutövares verksamhet.

Bantrafik

Undersökningen om bantrafik är sedan tidigare utformad med statistiksystemets behov i åtanke. I detta skede finns endast behov av kompletterande åtgärder vad avser insamlingen av uppgifter om statligt upphandlad trafik. Redovisningen av resultaten kan också behöva anpassas något.

Luftfart

SIKA/Lfv undersökning om luftfart är sedan tidigare utformad med statistiksystemets behov i åtanke. Därför finns i detta skede inget behov av åtgärder för insamling av uppgifter till undersökningen, men redovisningen av resultat kan behöva anpassas något. För att fånga den statligt upphandlade trafiken behövs emellertid en kompletterande insamling, se nedan.

Långväga buss

Det finns ingen kontinuerlig undersökning om långväga buss.

- SIKA föreslår att SIKA utformar och genomför en årligt återkommande undersökning i samarbete med Bussbranschens Riksförbund. Det kan tidigast ske för uppgifter om trafiken år 2004.

⁸ SIKA:s regleringsbrev 2004.

Sjöfartsstatistik

Med interregional sjötrafik avses här Gotlandstrafiken. Uppgifter om utbud saknas idag, men SIKA bedömer att uppgifterna kan framställas i befintlig produktion.

Statligt upphandlad interregional trafik

Uppgifter om den statligt upphandlade delen av den interregionala trafiken redovisas i särskild ordning. Rikstrafiken (RT) har beställansvar för denna trafik.

Uppgifter med god kvalitet finns endast om kostnader. För att få uppgifter om konsumtion och tjänster skulle RT:s uppgifter om kostnader kunna kombineras med uppgifter från andra insamlingar. Detta skulle åstadkommas genom följande kompletteringar:

- SIKA föreslår att SIKA/Banverket undersökning om bantrafik kompletteras med uppgifter om utbudet i statligt upphandlad trafik. Detta kan tidigast ske för uppgifter som avser trafiken år 2004.
- SIKA föreslår att RT tar fram uppgifter om luftfart avseende konsumtion och tjänster.
- SIKA föreslår att uppgifter om statligt upphandlat utbud och konsumtion i trafiken med långväga buss, samlas in antingen via undersökningen om långväga buss eller via undersökningen av Thm. Detta kan tidigast ske för uppgifter som avser trafiken år 2004, enligt ovan.

Om relationsbaserad statistik

Utöver det system för statistik om kollektivtrafik som föreslås i SIKA-Rapport 2000:2 och som utvecklas i denna PM, finns fortfarande ett behov av att en databas med relationsbaserade uppgifter om det interregionala resandet med kollektivtrafik och bil byggs upp. Antingen separat från detta system eller som en del av detta system.

Det statistiksystem som föreslagits i SIKA-rapport 2000:2 är utformat så att uppgifterna ska kunna publiceras, vilket med tanke på sekretess inte är fallet med den mer detaljerade informationen i en databas med relationsbaserad statistik.

En sådan databas skulle också bli mycket kostsam att bygga upp och underhålla, både personellt och monetärt.

SIKA anser därför att en sådan databas, om den upprättas, bör hållas skild från detta statistiksystem.

Internationell kollektivtrafik

Uppgifter om resande i den internationella linjelagda kollektivtrafiken med luftfart och sjöfart kan i dagsläget inte särredovisas från uppgifter om internationell turist- och chartertrafik. SIKA ser heller inga förslag som skulle åstadkomma detta. Uppgifterna kan däremot kompletteras med analyser av resors syften via den Nationella resvaneundersökningen.

Bantrafik

Beträffande den internationella trafiken kräver EU:s statistikförordning om bantrafik EU 91/2003 att Sverige rapporterar antalet resande efter land för påstigning och avstigning. Däremot saknas uppgifter för utbudet av trafik.

- SIKA föreslår att Banverket samlar in uppgifter om utbudet av internationell bantrafik inom ramen för SIKA/Banverket:s befintliga undersökning. Uppgifterna kan tidigast avse trafiken år 2004.

Luffart

Uppgifter om både resor och utbud finns. Därför finns i detta skede inget behov av åtgärder.

Sjöfart

Uppgifter om både resor och utbud finns. Därför finns i detta skede inget behov av åtgärder.

Långväga buss

Uppgifter om linjelagd internationell busstrafik bör kunna samlas in via undersökningen om Thm och/eller via undersökningen om långväga buss.

5.2 Första skedet – Särskild kollektivtrafik

När uppgifterna om konsumtion, tjänster och ekonomi säkrats för den allmänna kollektivtrafiken, övergår insatserna till att gälla den *särskilda* kollektivtrafiken med början uppskattningsvis år 2007. För skolskjutsar påbörjas emellertid insatserna redan under år 2004.

Den särskilda kollektivtrafiken kan indelas i fyra huvudområden: färdtjänst, sjukresor, skolskjutsar och pliktresor.

Ett allmänt problem inom denna gren av kollektivtrafiken är strävan att integrera trafiken med den allmänna kollektivtrafiken. Integrationen är rimlig, men måste särskilt beaktas vid statistikinsamling eftersom det försvårar uppgiften, bl.a. genom att mätobjektet förändras.

Färdtjänst och riksfärdtjänst

SIKA föreslår att den befintliga insamlingen utvecklas och kompletteras. Kompletteringen avseende konsumtion och tjänster kan tidigast avse trafiken år 2007.

I pilotstudien genomförd av Inregia AB framkom att ansvaret för trafiken kan ligga på olika organisationer i olika län. Det är en särskilt försvårande omständighet vid insamling av ekonomiska uppgifter. Ansvarig organisation och instans i respektive län bör därför kartläggas. Ytterligare kvalitetsförbättringar skulle nås genom att undersöka om resande med riksfärdtjänst huvudsakligen sker inom eller mellan län.

Men då verksamheten för närvarande utvecklas mycket bör eventuella kartläggningar vänta tills situationen stabiliserats.

Insamling av ekonomiska uppgifter görs för närvarande i två olika undersökningar. SCB tar in material från kommunerna till underlag för den officiella statistiken - nationalräkenskaperna, dessutom hämtar SLTF in visst begränsat material från trafikhuvudmännen. Uppgifterna från SCB håller inte tillräcklig kvalitet på den detaljnivå som här efterfrågas. SIKA bör tillsammans med SCB undersöka möjligheterna att förbättra undersökningarna.

Sjukresor

Uppgifter om Sjukresor samlas idag in av Landstingsförbundet.

- SIKA föreslår att SIKA och Landstingsförbundet undersöker möjligheterna till samarbete angående utformning och insamling av uppgifterna.

Skolskjutsar

Skolverket och SCB har vissa ekonomiska uppgifter på kommunnivå. Utöver detta saknas uppgifter om skolskjutsar. Dessutom förefaller ansvaret för skolskjutsar vara mycket olika organiserat i olika kommuner och organisationen till viss del fragmenterad. Det är därför oklart hur uppgifterna ska kunna samlas in till en rimlig kostnad.

- En första åtgärd är att SIKA och Svenska kommunförbundet undersöker vilka uppgifter kommunerna kan lämna idag.
- SIKA undersöker också i vilken utsträckning Trafikhuvudmännen kan särredovisa skolskjutsar.
- SIKA och Skolverket bör diskutera en samordning av insamlingar med anledning av det nya informationsbehovet från statistiken om kollektivtrafik och den befintliga insamlingen om kostnader i skolverksamheten.

Pliktresor

Pliktresor är resor gjorda av personer som uttagits till försvarsplikt.

Här saknas helt uppgifter, men de bedöms täckas av uppgifter om turist- och chartertrafik, samt om allmän kollektivtrafik. Dessutom är det tveksamt om det finns något intresse av att uppgifterna särredovisas. SIKA föreslår därför:

- Att uppgifter om pliktresor inte särredovisas.

5.3 Första skedet – Turist- och chartertrafik

Regelbundet publicerade uppgifter om trafik inom turist- och charter saknas idag helt. SIKA föreslås utreda frågan tillsammans med berörda aktörer bl.a. Turistdelegationen och branschorganisationerna. Både utredningen och de åtgärder som följer av den, genomförs uppskattningsvis år 2007. Uppgifter om den turist- och chartertrafik som sker med långväga buss är troligen möjliga att samla in under år 2005, via undersökningen om långväga buss, se ovan.

5.4 Andra skedet

I detta skede vidtas åtgärder för att säkra uppgifter om Infrastruktur, Resurser, Miljö och Säkerhet. Åtgärderna gäller såväl allmän och särskild kollektivtrafik, som turist- och chartertrafik.

SIKA har inte formulerat några konkreta förslag till åtgärder för det andra skedet av två skäl. För det första är det en lång och svåröverblickbar tidshorisont. För det andra ska åtgärderna i andra skedet föregås av att värdet av informationstillskottet vägs mot kostnaden. Det finns inte någon möjlighet att bedöma detta värde förrän erfarenheter inhämtats från de kärnvariabler som etablerats i det första skedet.