



## **STATISTIK OM KOLLEKTIVTRAFIK – EN INVENTERING**

Delrapport från projektet  
Statistik om kollektivtrafik

## Förord

KFB, Kommunikationsforskningsberedningen, har ett omfattande forskningsprogram om kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. För denna forskning är det viktigt att det finns relevant statistik inom verksamhetsområdet.

Den tillgängliga statistiken har brister. Vissa delar av verksamheten är relativt väl beskrivna medan det för andra delar saknas uppgifter helt. Enhetliga definitioner och indelningar saknas som försvårar relevanta jämförelser.

Även andra intressenter inom området har påtalat dessa brister. KFB tog därför i slutet av 1996 ett initiativ för att förbättra situationen. Ett antal intressenter bjöds in till ett möte för att diskutera hur ett nationellt system för statistik om kollektivtrafik och samhällsbetalda resor skulle kunna utformas.

Mötet resulterade i att Lunds tekniska högskola, LTH, och Statens Institut för KommunikationsAnalys, SIKA, gemensamt utformade en ansökan till KFB om anslag för att utveckla ett system för statistik om kollektivtrafik. KFB godkände ansökan i juni 1997.

Bengt Holmberg, LTH är ansvarig för projektet mot KFB. Projektledare är Jan R Gustafsson, SIKA.

Projektet genomförs i två steg:

- Nulägesbeskrivning samt
- Förslag till framtida statistiksystem.

Denna rapport utgör redovisning av projektets första steg och har utarbetas av en arbetsgrupp bestående av

Sven-Allan Bjerkemo, Bjerkemo Konsult (representant för institutionen för Trafikteknik LTH)

Lennart Thörn, SIKA samt

Ulf Tunberg, Region- och trafikplanekontoret Stockholms läns landsting.

Till projektet är en referensgrupp knuten. I referensgruppen ingår följande personer:

Anders Arvelius, Vägverket

Nils Edström, KFB

Bo E Peterson, LTH  
Peter Rosén / Rolf Waara, Bussbranschens riksförbud  
Stig Wintzer, Landstingsförbundet  
Gunnar Alexandersson, Handelshögskolan i Stockholm  
Janne Rusk, Svenska Kommunförbundet  
Helena Sundberg, SLTF  
Håkan Jansson, Kommunikationsdepartementet

Stockholm i september 1998-10-09

Staffan Widlert

# Innehåll

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>7</b>
<b>1 Syfte och metod</b> .....	<b>11</b>
<b>2 Begrepp och avgränsningar</b> .....	<b>13</b>
2.1 Statistikbegreppet .....	13
2.2 Begreppen kollektivtrafik och samhällsbetalda resor .....	13
2.3 Förslag till definitioner och indelningsgrunder .....	15
2.4 Andra indelningsgrunder.....	17
<b>3 Regelverk</b> .....	<b>19</b>
3.1 Lokal och regional kollektivtrafik .....	19
3.2 Interregional kollektivtrafik .....	26
3.3 Turist- och chartertrafik .....	30
<b>4 Organisationsformer och finansiering</b> .....	<b>33</b>
4.1 Lokal och regional kollektivtrafik .....	33
4.2 Interregional kollektivtrafik .....	35
<b>5 Statistik som publiceras</b> .....	<b>37</b>
5.1 Bantrafik.....	39
5.2 Flygtrafik.....	40
5.3 Sjöfart.....	41
5.4 Vägtrafik.....	43
5.5 Trafikslagsövergripande statistik.....	45
5.6 Internationell statistik.....	50
5.7 Slutsats om befintlig statistik.....	51
<b>6 Intressenternas behov</b> .....	<b>53</b>
6.1 Sammanfattande slutsatser .....	53
6.2 Statistikanvändning.....	54
6.3 Brister i nuvarande statistik.....	55
6.4 Ansats till prioriterade basuppgifter och nyckeltal .....	57
6.5 Enkätundersökningen.....	58
<b>7 Fortsättning</b> .....	<b>59</b>



## Sammanfattning

KFB finansierar ett projekt med syftet att ta fram en modell som tillgodoser behoven av statistik om kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. Projektet är uppdelat i två etapper – Nulägesbeskrivning och Förslag till framtida statistiksystem. Denna rapport är en avrapportering av den första etappen.

Konkret har arbetet bestått av litteraturstudier och genomgång av de regelverk som styr kollektivtrafiken och den statistik som publiceras. Vidare har djupintervjuer genomförts med ett antal personer i syfte att få en bild av det framtida statistikbehovet.

För att precisera innebörden i några centrala begrepp i rapporten återger vi här följande definitioner:

Statistik:

*Numeriska sammanställningar av elementära observationer som kan sammanföras till händelser, flöden eller tillstånd.*

Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor:

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

Definitionen ovan avser omfatta följande huvudgrupper:

- *Allmän kollektivtrafik* som erbjuds allmänheten exempelvis via tidtabeller och annan information.
- *Övrig kollektivtrafik* som erbjuds en preciserad personkrets men som i övrigt är allmänt tillgänglig för de som tillhör personkretsen t.ex. skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor.
- *Turist- och chartertrafik* som erbjuds allmänheten eller delar av allmänheten i former som kan betraktas som kollektivtrafik.

Tydliga ansvarsförhållanden underlättar uppbyggnaden av ett framtida statistiksystem. Ansvaret för den lokala och regionala trafiken är klart och entydigt definierat för olika trafikformer. Trafiken utförs vanligtvis av entreprenörer som oftast har bäst kännedom om trafikens omfattning, kostnader m.m.

Den interregionala kollektivtrafiken regleras trafikslagsvis och trafiken bedrivs oftast på kommersiella grunder. Något offentligt ansvar för trafiken finns inte, vilket försvårar uppbyggnaden av ett statistiksystem.

En genomgång av den statistik om kollektivtrafik som publiceras visar att det finns en stor mängd statistik inom området men att tillgången till uppgifter varierar mellan trafikslagen och statistikområden. Av de fyra trafikslagen är flygtrafiken det som har den mest heltäckande statistiken, medan den långväga trafiken på väg har den minst omfattande beskrivningen. Den statistik som publiceras är produktionsorienterad och betonar kvantitativa variabler framför kvalitativa.

Genomgången visar också att en viktig uppgift framöver blir att harmonisera definitioner och indelningar för att öka jämförbarheten samt att använda den statistik som redan finns på ett mer systematiskt sätt.

Inventeringen av intressentgruppers statistikbehov visar att utnyttjandegraden av färdiga statistiksammanställningar är låg. Enstaka uppgifter utnyttjas men man verkar annars mera lita till egna sammanställningar.

Problemen med befintlig redovisning kan sammanfattas i följande punkter:

#### *Befintlig redovisning*

- Dålig överblickbarhet
  - Vad finns?
  - Vad står det för?
  - Svårt att få en helhetsbild och/eller att kunna göra "sektorsvisa" jämförelser

#### *Utvecklingsområden*

- Förbättrad marknadskänedom
- Metoder för kvalitetsredovisning
- Framtagande av indikatorer

## Summary

The Swedish Transport and Communications Research Board (KFB) is financing a project aimed at developing a model to meet the needs for statistics on public transport and community-financed travel. The project consists of two phases – a Description of the Current Situation and Proposals for Future Statistical Systems. This report is the report from stage 1.

Concretely, this work has consisted of literature studies and a review of the body of regulations to which public transport is subject and of published statistics. Furthermore, in-depth interviews have been carried out with a number of people with the aim of obtaining a picture of future requirements for statistics.

By statistics is meant:

*numerical compilations of elementary observations that can be presented as events, flows or states”.*

The following definition has been used for public transport and community-financed travel:

*Public transport consists of transport that is organised in advance and regularly available, which is provided for the general public or for a defined group of people according to established rules.*

The above definition is considered to include the following main groups:

- Public transport made available to the general public through timetables and other information.
- Other public transport made available to a defined category of people but which is otherwise generally available for those belonging to this category, for instance, school travel, assisted travel and hospital/medical trips.
- Tourist and charter travel made available to the general public or parts of the general public in forms that can be regarded as public transport.

A clear division of responsibility facilitates the development of a future statistical system. The responsibility for local and regional transport is clearly and unambiguously defined for different modes of transport. Transport is usually provided by entrepreneurs who often have the best knowledge of the extent of the transport, costs, etc.

Interregional public transport is regulated according to the mode of transport. Transport services are often provided on a commercial basis without they're being any public responsibility for these services, which makes the development of a statistical system more difficult.



The review of published statistics on public transport shows that there is a large quantity of information in the field but that access to information varies for different modes of transport and areas of statistics. Of the four modes of transport, the most comprehensive statistics are available for air travel, while statistics for long-distance road transport are the least comprehensive. The statistics produced are production-oriented and emphasise quantitative rather than qualitative variables. This review also shows that an important future task will be to harmonise definitions and categories to increase comparability and make more systematic use of the available statistics.

The inventory of the interested parties' statistical requirements shows that low use is made of available statistical compilations. Individual items of information are made use of but otherwise users place greater trust in their own compilations. The problems of existing reports can be summarised in the following points:

*Problems with existing reports*

- Poor overview of:
  - what is available
  - what it represents
  - difficulties in obtaining a holistic picture and/or to be able to make "sectoral" comparisons

*Areas of development*

- Improved market knowledge
- Methods for quality reporting
- Production of indicators

# 1 Syfte och metod

Projektets syfte är att ta fram en modell som tillgodoser behoven av statistik om kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. En effektiv produktion av statistiken ska beaktas genom att bättre samordna insamlandet och i större utsträckning utnyttja olika verksamhetsuppföljningar och annat tillgängligt material.

Projektet genomförs i två steg:

## *1. Nulägesbeskrivning* omfattande

- Beskrivning av de trafikpolitiska förutsättningarna
- Redovisning av intressenternas behov
- Inventering av befintlig statistik med kommentarer om tekniska möjligheter, kvalitet och jämförbarhet
- Inventering för att säkerställa vissa internationella jämförelser samt

## *2. Förslag till framtida statistiksystem* omfattande

- Konkreta beskrivningar av vilka variabler som ska ingå, definitioner och in- delningsgrunder
- Förslag till framtida statistikproduktion med tydliggörande av ansvar för olika delar av produktionskedjan inklusive avvägning av vad som ska vara officiell statistik respektive annan statistik.

Denna rapport utgör lägesrapport för steg 1.

Det arbete som genomförts under hösten 1997 har ingått i inventeringsfasen. Konkret har arbetet bestått av litteraturstudier och genomgång av befintlig statistik. Vidare har ett antal djupintervjuer genomförts med ett antal personer i syfte att få en bild av det framtida statistikbehovet.

Avslutningsvis har en enkät skickats ut till ett antal trafikhuvudmän för att få underlag till fallbeskrivningar för hur de löst sin trafikhuvudmannauppgift.

Statistik om kollektivtrafik och samhällsbetalda resor har flera användningsområden. Behov avgörs av de olika aktörernas roll i systemet. De behovsanalyser som redovisas längre fram i denna rapport är därför uppdelade utifrån de olika aktörernas behov samt respektive trafikverks sektorsansvar.



## 2 Begrepp och avgränsningar

### 2.1 Statistikbegreppet

Statistik kan ha två betydelser – dels kvantitativa sammanställningar, dels vetenskap och metoder som används för kvantitativa sammanställningar. I detta projekt ligger tonvikten på den första betydelsen även om viss metodutveckling, i första hand insamlingstekniker, också ingår.

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”.

I denna definition ligger att statistik inte avser enskilda händelser och objekt vilket är viktigt att poängtera i samband med uppgiftsinsamling.

### 2.2 Begreppen kollektivtrafik och samhällsbetalda resor

Semantiskt syftar begreppet kollektivtrafik på att det är en gemensam, allmän nytta (jfr engelskans Public Transport), inte att man nödvändigtvis åker flera samtidigt.

Samhällsbetalda resor syftar på att transportutbudet helt eller delvis, oftast inte oväsentlig del, finansieras med skattemedel.

Någon entydig definition av begreppen kollektivtrafik och samhällsbetalda resor finns inte. Förekommande definitioner är inte heltäckande och tillräckligt operationella. En viktig del av detta projekt är därför att finna definitioner och indelningar som är funktionella och relevanta.

I yrkestrafikförordningen (YTF, SFS 1988:263) används följande begrepp<sup>1</sup>:  
Yrkesmässig trafik innebär att *fordon ...* (enligt fordonskungörelsen SFS 1972:595) jämte förare *mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer eller gods.*

1. Linjetrafik; yrkesmässig trafik för persontransporter som är tidtabellsbunden och för vilken ersättningen bestäms särskilt varje passagerare för sig, under förutsättning att trafiken inte ingår som ett led i ett sammanhang där huvudsyftet är ett annat än själva transporten.

<sup>1</sup> Sedan denna text utarbetades har riksdagen antagit en ny yrkestrafiklag (prop 97/98:63). Citerade definitioner enligt ovan är dock oförändrade.

2. lätt lastbil som inte är linjetrafik.
3. Beställningstrafik med buss; Sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med buss, tung lastbil, terrängmotorfordon, eller traktortåg som inte är linje - trafik.

Godstrafik; yrkesmässig trafik för transport av gods.

- a) att verksamheten bedrivs yrkesmässigt, kommersiellt av entreprenören
- b) transportererna erbjuds allmänheten vid kända tider och kända former  
erläggs individuellt (oberoende) av resenärerna respektive för godset.

Linjetrafikbegreppet avser det som oftast i dagligt tal kallas /allmän/ kollektivtrafik men är formellt begränsat till linje- och tidtabellslagd kollektivtrafik. Transporter som har ett annat huvudcharterresor för teaterbesök, turistresor m.m. undantas och förs till gruppen beställningstrafik.

gängliga under en angiven tidsperiod, samt ett, underförstått eller precis -  
rat, åta  
Formellt ingår inte anropsstyrd eller inte linjebunden kompletteringstrafik, fär -  
tjänst, riksfärdtjänst och sjukresor i trafikbegreppet  
karaktär. Gemensamt för trafikformer  
krets de berör och att varje  
resenär betalar sin andel av resan vid varje restillfälle, dvs. resan  
i förväg känt regelverk i vid betydelse.

I Samreseutredningen och tillhörande lagarbeten används begreppen  
trafik och som avgränsning mot allmän kollektivtrafik  
("för vem som helst"). Trafiken avses dock vara allmän i betydelsen att den är

Skolskjutsar är inte linjetrafik enligt YTF:s definition och är därför formellt beställnings  
Skolskjutstrafiken är dock oftast både linje- och tidtabellslagd samt vänder sig till  
en allmän personkrets i betydelsen skolelever som omfattas av skolplikt och har

Om en grundskoleelev är skolskjutsberättigad kan man se det som att tilldela eleven ett färdtill  
slående. Avgränsningen mot annan beställningstrafik blir då att trafiken är planerad i förväg och erbjuds eleverna enligt ett givet regelverk och regelbundet under  
hängande period.

## 2.3 Förslag till definitioner och indelningsgrunder

I fortsättningen använder vi här begreppet kollektivtrafik som en utvidgning av linjetrafikbegreppet, så att det även kan omfatta samtliga former av samhällsfinansierade resor oavsett trafikeringsform:

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

Nyckelbegrepp är att förutsättningarna för resan, den kollektiva nyttigheten, är givna och kända i förväg samt erbjuds den resande regelbundet genom köp av biljett, avgift, via en föreskriven rättighet eller erbjuden förmån.

Definitionen utesluter trafik där exempelvis en förening abonnerar en buss för ett givet ändamål, privat samåkning och ”vanliga” taxiresor. Utbud, tidpunkt, pris, resmål och färdväg är i dessa fall inte organiserat och utannonserat i förväg mot allmänheten eller regelbundet tillgängligt utan bestäms av resenärerna eller trafikutövaren vid varje tillfälle.

Definitionen ovan avser omfatta följande huvudgrupper:

- *Allmän kollektivtrafik* som erbjuds allmänheten exempelvis via tidtabeller och annan information. Trafiken kan vara linjelagd, ha anropsstyrda linjeavvikelser och/eller avgångar eller vara helt anropsstyrd.
- *Övrig (eller Särskild) kollektivtrafik* som erbjuds en preciserad personkrets men som i övrigt är allmänt tillgänglig för de som tillhör personkretsen. I begreppet ingår skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor (transporter för vård sökande till och från vårdinrättningar men exklusive ambulanstransporter).
- *Turist- och chartertrafik* som erbjuds allmänheten eller delar av allmänheten i former som kan betraktas som kollektivtrafik. Trafiken betraktas dock oftast inte som en allmän/nödvändig nyttinghet och är därför som regel inte heller samhällsfinansierad.

En indelning kan även göras i lokal och regional trafik respektive interregional trafik. Motivet för en sådan uppdelning är att lagstiftningen skiljer på trafiken på detta sätt, se följande kapitel. För den interregionala trafiken är regelverken dessutom uppdelade efter trafikslag.

Skilda lagregler gäller även för de transporter som förts till gruppen övrig kollektivtrafik baserat på vilken personkrets de vänder sig till; skolskjutsar, färdtjänst, sjukresor.

En schematisk indelning med de nämnda begreppen som indelningsgrund kan göras enligt bilden nedan:

**Indelning av begreppet kollektivtrafik i huvudgrupper.**

	Allmän kollektivtrafik	Övrig kollektivtrafik			Turist- och chartertrafik
		Skol-skjuts	Färd-tjänst	Sjuk-resor	
Lokal och regional trafik					
Interregional trafik					

I denna rapport använder vi fortsättningsvis begreppet *lokal och regional trafik* i lagstiftarens mening, dvs den kollektivtrafik, huvudsakligen inom ett län, som läns huvudmannen har ansvar för.

Om inget annat framgår av texten använder vi begreppet *lokal trafik* för kollektivtrafik huvudsakligen inom en kommun.

Begreppet (*inom-*)*regional trafik* används för kollektivtrafik som avser tillgodose resor mellan två eller flera kommuner och företrädesvis binder samman kommuncentra och större tätorter. Hit förs förslagsvis även *länsgränsöverskridande trafik* och fördelas på respektive län enligt överenskommelse mellan läns huvudmännen.

*Interregional trafik* avser länsövergripande kollektivtrafik och/eller kollektivtrafik som regleras av bestämmelser för olika trafikverk eller motsvarande.

Andra etablerade begrepp inom gruppen allmän kollektivtrafik är:

*Tätortstrafik*; kollektivtrafik som huvudsakligen är inrättad för persontransporter inom en tätort. Trafiken karakteriseras ofta av trafik med regelbundna turintervall måndag–fredag, vanligen även lördagar och söndagar. Hit förs förslagsvis även *förortstrafik* som till sin karaktär är likartad och som kan ses som att tätortslinjer förlängts ut till förorter till den primära orten.

*Landsbygdstrafik*; trafik som avser tillgodose resbehovet på landsbygden samt till och från tätort. Trafiken karakteriseras ofta av ett tidsanpassat turutbud måndag–fredag eller fler dagar. Landsbygdstrafik som endast till mindre del eller tillfälligt passerar genom ett annat län förs förslagsvis helt till huvudlandet.

*Kompletteringstrafik*; begränsat turutbud som avser komplettera annan kollektivtrafik eller erbjuda anpassade resmöjligheter där annan kollektivtrafik saknas, företrädesvis på landsbygd. Kompletteringstrafik förs förslagsvis till landsbygdstrafik eller tätortstrafik i förekommande fall.

Till gruppen övrig (särskild) kollektivtrafik hör:

*Färdtjänst*; särskilt anordnade transporter för personer med funktionshinder som inte på egen hand kan utnyttja annan kollektivtrafik enligt SFS 1997:735 och 736  
*Sjukresor*; transporter för resor som är ersättningsberättigade enligt sjukreselagen SFS 1991:419.

*Skolskjutsar* för skolresor till och från grund-, sär- och gymnasieskola; som regel dagliga resor bostad-skola måndag-fredag som anordnas eller bekostas som följd av SFS 1985:1100 Skollag, SFS 1991:1110, 1120 och motsvarande lagrum.

## 2.4 Andra indelningsgrunder

Geografiska indelningar såsom tätort, kommun och län har tillkommit av administrativa och historiska grunder och är inte alltid helt funktionella indelningar med avseende på kollektivtrafik och resmönster. En avsikt och följd av länshuvudmannareformen har dessutom varit en ökad geografisk samordning av kollektivtrafiken samt en ökad integration och samverkan mellan olika trafikslag bl.a. över kommun- och länsgränser.

Betydelsen och innebörden av de traditionella geografiska och administrativa indelningarna har därför suddats ut betydligt ur funktionell synpunkt och är sannolikt svåra att strikt tillämpa för kollektivtrafiken.

Andra vanliga indelningsgrunder är:

**Trafikeringsform**, indelning efter hur trafiken är organiserad eller upplagd:

- *Linjetrafik* med given färdväg och tidtabell
- *Anropsstyrd trafik*, inklusive *anropsstyrda linjeavvikelsesystem*, *flexibel kollektivtrafik*. Kan vara delvis linje- och tidtabellsbunden eller helt obunden.

**Trafikslag**, indelning efter fordonstyper:

- Flygtrafik
- Spårtrafik ; järnväg, tunnelbana, spårvagn och andra bansystem
- Vägtrafik; buss, vägfordon som utför kollektivtrafik
- Sjötrafik med båt, färja.

Indelningarna ovan kan underindelas på flera fordonstyper inom respektive grupp. Behovet att redovisa statistiken uppdelat på denna typ av indelningsbegrepp kan tillgodoses genom att använda flera begrepp som egenskapsparametrar vid statistikinsamlingen. Statistik kan då framställas med olika begrepp som överordnade respektive underordnade indelningsgrunder.





## 3 Regelverk

Avsikten med detta kapitel är att beskriva de regelverk, lagar och andra trafikpolitiska förutsättningar som gäller för olika trafikslag och som reglerar själva trafiken och transporterna. Bestämmelser om fordon, personal, miljökrav m.m. lämnas utanför tills vidare. Organisations- och finansieringsformer redovisas i kapitel 4.

Regelverken för den lokala och regionala kollektivtrafiken bygger som nämnts på en kommun- och länsvis ansvarsindelning, medan den interregionala kollektivtrafiken regleras trafikslagsvis.

Dispositionen nedan följer i stort samma indelning. För att undvika en uppsplittrad beskrivning av regelverken görs dock en samlad beskrivning av dessa för den kategori de huvudsakligen berör.

Skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor har främst lokal och regional betydelse och beskrivs därför i anslutning till den allmänna lokala och regionala kollektivtrafiken.

### 3.1 Lokal och regional kollektivtrafik

#### Bakgrund – Samreseutredningen m.m.

Det regelverk som täcker den största delen av kollektivtrafiken i en region är ”Lag om ansvar för viss kollektiv persontrafik” (SFS 1997:734). I denna lag regleras de länstrafikansvarigas uppgifter. I samband med den senaste lagändringen gjordes samtidigt betydande förändringar vad avser samhällsbetalda resor samt alternativa former för organisationen, hantering och ansvar för färdtjänsten.

Mot bakgrund av betydelsen för dessa lagändringar sammanfattas här inledningsvis de utredningsarbeten som låg till grund för lagändringarna, den s k Samreseutredningen m.fl. arbeten.

#### *SOU 1995:70 Allmänna kommunikationer - för alla? - Samreseutredningen*

Utredningens syfte var att lägga fram förslag om en ökad samordning i länen av olika slag av offentligt betalda resor (dir 1993:84) för att uppnå ett ökat, samordnat trafikutbud inom ramen för befintliga resurser. Tillgängligheten, inte minst för funktionshindrade personer, kan då förbättras och handikappanpassningen av kollektivtrafiken påskyndas.

Motiven för utredningen var de kraftigt ökade kostnaderna för linjetrafik, färdtjänst och sjukresor samt tendensen att parallella trafiksystem bekostade av det allmänna utvecklats.

Utredningen behandlar linjetrafik, kompletteringstrafik, skolresor, färdtjänst och sjukresor. Skolresor diskuteras men ingår inte i de slutliga förslagen utan mer ingående förklaring än att man konstaterar att de kan ses som en del i den kommunala utbildningsverksamheten.

Utredningen föreslog att trafikhuvudmannen, utöver lokal och regional linjetrafik för persontransporter, även ska svara för *särskild kollektivtrafik* såsom kommunal färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor.

Utredningen förespråkade även utökad användning av *flexibel linjetrafik* med linjeavvikelser i den linjebundna trafiken samt tidtabellsläggning av anropsstyrd trafik.

#### *DS 1996:69 Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken*

Departementspromemorian utgör en vidarebearbetning av Samreseutredningen. Begreppet huvudman föreslås bli ersatt med länstrafikansvariga, dvs kommuner och landsting gemensamt med särskilda regler för Stockholm och Gotland. Den som handhar länstrafikansvarigas uppgifter kallas trafikhuvudman.

Promemorian föreslår att färdtjänst och riksfärdtjänst så långt möjligt ska ingå i den ordinarie linjetrafiken för att skapa ett ekonomiskt incitament för en ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för funktionshindrade. Till skillnad från Samreseutredningen undantas sjukresorna. Av kommunalekonomiska skäl anses det dock vara angeläget att ansvariga organ för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och linjetrafik samverkar i beställningsverksamhet, upphandling samt resor i linjetrafikens fordon.

Till skillnad från Samreseutredningens förslag att trafikhuvudmannen även skulle svara för färdtjänst och riksfärdtjänst föreslogs att möjlighet ska finnas att överföra ansvaret för färdtjänsten från en kommun till huvudmannen – om man är överens med landstinget och trafikhuvudmannen.

#### *Prop 1996/1997:115 Mer tillgänglig kollektivtrafik*

Propositionen är en bearbetning av remissinstansernas synpunkter på departementspromemorian. Inriktningen är att göra kollektivtrafiken mera tillgänglig för funktionshindrade. Kostnaderna för färdtjänst och riksfärdtjänst avses begränsas genom ändrat resande med fler resor i linjetrafiken och ökad samordning av olika slag av offentligt betalda resor.

Kommuner och landsting ges möjlighet att hantera färdtjänst och riksfärdtjänst som ordinarie kollektivtrafik genom samma organ - trafikhuvudmannen - för att skapa ett ekonomiskt incitament för bättre samordning och handikappanpassning av den allmänna kollektivtrafiken.

Propositionen innehåller tre nya lagförslag:

- Lag om färdtjänst
- Lag om riksfärdtjänst
- Lag om ansvar för viss kollektiv persontrafik

Följändringar föreslås i

- Sekretesslagen (1980:100) för att möjliggöra en smidig hantering av sekretessärenden även om huvudmannen är aktiebolag. Förvaltningslagen är sedan tidigare tillämplig på offentligägda bolag
- Socialtjänstlagen (1980:620). Alla formuleringar om färdtjänst som socialt bistånd har strukits.

Vidare görs följändringar av hänvisningskaraktär, främst p.g.a. ändringarna om länstrafikansvariga och trafikhuvudman, i följande lagar:

- Lagen (1985:449) om rätt att bedriva viss linjetrafik
- Lagen (1995:1949) om byggande av järnväg
- Lagen (1996:637) om försöksverksamhet med rätt för kommunala aktiebolag att bedriva uppdragsverksamhet inom sådan trafik som avses i lagen (1985:449) om rätt att driva viss linjetrafik.

Sammanfattningsvis innebär de författningsförändringar som följt av Samreutredningen att

- länstrafikansvariga definierats – regionförbund, landsting eller kommun var för sig eller tillsammans som kommunalförbund
- den som handhar länstrafikansvarigas uppgifter är trafikhuvudman – förvaltning, kommunalförbund, aktiebolag om kommuner och landsting är överens
- förvaltningslag och sekretesslag gäller för aktiebolag som trafikhuvudman
- kommunen är huvudman för all färdtjänst men kan överlåta ansvaret till trafikhuvudmannen på frivillig väg.

Skolresor och sjukresor har lämnats utanför reformen. Både behov av och möjligheter till samordning lyfts dock fram. En ökad förståelse för och inriktning mot en integration av olika kollektiva, samhällsbetalda transporter kan tydligt märkas.

Regelverken innebär (liksom tidigare) inte hinder för frivillig, praktisk samverkan vid upphandlingar, beställningsverksamhet, samnyttjande av fordon m.m. Endast myndighets-, ansvars- och ersättningsfrågorna regleras.

För ett framtida samordnat statistiksystem inom kollektivtrafiksektorn innebär ett entydigare, mer ensartat regelverk ökade förutsättningar för en samlad statistikproduktion. Den ökade integrationen ger dock ökade avgränsningsproblem i de fall man vill urskilja olika res- eller transporttyper.

## **Allmän kollektivtrafik**

Enligt Lag om ansvar för viss kollektiv persontrafik, SFS 1997:734, är kommuner och landsting gemensamt *länstrafikansvariga* för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter.

Den juridiska person (regionförbund, kommunalförbund, landsting, kommun) som sköter de länstrafikansvarigas uppgifter kallas *trafikhuvudman*. Om kommuner och landsting i ett län är överens kan ett för ändamålet bildat aktiebolag vara trafikhuvudman i stället för ett kommunalförbund.

De länstrafikansvariga svarar också för färdtjänst och riksfärdtjänst i de kommuner som överlåtit dessa uppgifter till trafikhuvudmannen.

Trafikhuvudmannen ska verka för att de transporter denne ansvarar för ska vara tillgängliga för funktionshindrade, ägna uppmärksamhet åt taxifrågorna i länet och samt verka för en tillfredsställande taxiförsörjning.

Omfattningen av trafiken, taxesättning, handikappanpassning och miljöskyddande åtgärder ska årligen redovisas och antas i en trafikförsörjningsplan. Efter överenskommelse med landstinget eller en kommun i ett län får trafikhuvudmannen upphandla persontransport- och samordningstjänster för sådana transportändamål som kommunerna eller landstingen ska tillgodose samt samordna sådana tjänster.

Trafikhuvudmannen får inom länet bedriva sådan linjetrafik som avses i yrkestrafiklagen utan tillstånd (SFS 1985:449).

Sammanfattningsvis är ansvaret för lokal och regional linjetrafik i ett län, handikappanpassning av denna samt för taxifrågor entydigt definierat. All annan samordning förutsätts ske på frivillig väg.

Den entydiga huvudmannarollen samt ökad användning av datoriserade planeringssystem ger förutsättningar för en god statistikproduktion vad avser den trafik huvudmannen ansvarar för.

## **Gymnasieresor**

SFS 1991:1120, Lag om kommunernas skyldighet att svara för vissa elevresor, föreskriver att elevens hemkommun ska svara för elevens kostnader för dagliga resor mellan bostad och skola. Färdvägen ska överstiga 6 km och eleven ska ha rätt till studiestöd enligt studiestödslagen (SFS 1973:349). Regeringen kan meddela särskilda föreskrifter som får innebära att kommunens ansvar för gymnasieresor begränsas.

Stödet ska ges kontant, dock högst 1/30 basbelopp per skolmånad, eller på annat lämpligt sätt som kommunen bestämmer. Det innebär att man oftast, genom egen försorg eller via trafikhuvudmannen, erbjuder kontantersättning, skol- eller månadskort i länstrafiken. Mer sällan anordnas och bekostas särskild skolskjuts. Hänsyn till gymnasieresobehovet tas dock ofta vid huvudmannens trafikplanering.

SFS 1991:1120, Förordning om kommunernas skyldighet att svara för vissa elevresor, ger kommunerna rätt att bestämma hur resorna ska ske samt att resor som inte kan ske med annat kollektivt färdmedel än flyg får ersättas med skäligt belopp.

Kommun (landsting som har motsvarande ansvar för gymnasieutbildning) är primärt endast skyldig att ersätta eleven för reskostnader, inte att anordna/tillhandahålla sådana transporter. Rätt och möjlighet att delegera den praktiska hanteringen inklusive ev. trafikplanering och genomförande till trafikhuvudmannen (eller annan) anses följa av att kommunen avgör hur stödet ska utformas. Delegering till länshuvudmannen är vanlig.

Uppgifter om totalkostnaden för stödet samt antal elever finns oftast tillgängligt. Reguljär statistik saknas för resandets faktiska omfattning och geografiska fördelning. Ett problem är att regelverket ger stor frihet för hur stödet/trafiken utformas vilket ger avgränsnings- och definitionsproblem. Även de faktiska trafikeringskostnaderna för ”gymnasielinjer” kan vara svåra att precisera då trafiken ofta är samordnad med annan trafik.

### **Grundskola, särskola m.fl. skolformer**

Skollagen 1965:1100 samt Förordning 1970:340 om skolskjutsning reglerar kommunernas skyldighet att svara för grundläggande utbildning och i samband därmed anordna skolskjuts för elever i hemkommunen som följd av skol- och undervisningsplikten.

Kommunen ska vid utformningen av sin grundskoleverksamhet beakta vad som är ändamålsenligt ur kommunikationssynpunkt. Ingen elev ska behöva bo borta på grund av skolgången, såvida det inte är orimligt att ordna skolgång på sådant sätt att eleven kan bo hemma. Om eleven väljer att gå i annan skola än den kommunen anvisar kan dock skolskjutsskyldigheten upphöra.

Kommunen är skyldig att sörja för att det för eleverna i grundskolan anordnas kostnadsfri skolskjuts om sådan behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållanden, funktionshinder eller särskild omständighet.

Reglerna för särskolan (SFS 1995:206 Särskoleförordning) är mycket snarlika, i praktiken identiska i de fall kommunen har tagit över ansvaret för särskolan.

Kommunen är entydig huvudman och har ett direkt planerings- och verkställighetsansvar för att anordna skolskjuts. Om landstinget är huvudman gäller samma regler för landstinget. Lagen hindrar dock inte att den praktiska verkställigheten delegeras till annan part på kommunens uppdrag, exempelvis trafikhuvudman eller entreprenör.

För förskolan finns inga formella regler eller krav på att transport ska anordnas. I praktiken hanteras skjutsbehovet för förskolan på samma sätt som och samordnas med lågstadiet i de flesta kommuner. (Försök pågår dock f.n. med ändrade skolstadier).

I den statliga specialskolan (SFS 1995:401 Specialskoleförordning) för döv- och synskadade m.m. svarar staten för utbildningen och därmed även reskostnader.

Skollagen gäller även för Sameskolan (SFS 1995:205 Sameskolförordningen) som är en alternativ skolform till grundskola och gymnasieskola. I den mån eleverna

inte bor inackorderade får grund- och gymnasieskolans skolskjutregler anses gälla för Sameskolan.

Grundskoletransporter på landsbygden utgör en dominerande del av det samhällsbetalda transportutbudet. Inte sällan utgör skolskjutskostnaden ca 1/3 av den totala kostnaden för all samhällsbetald trafik och antalet skolresor ca hälften av totalresandet.

Kommunerna har oftast ett gott grepp om antal skolskjutsberättigade elever inkl deras ålder och geografiska områden. Däremot är detaljuppgifter om skolskjutsrutter och det dagliga resmönstret svårare att få grepp om, särskilt när den praktiska hanteringen lagts ut på entreprenörer.

Kostnaderna för av kommunen upphandlade skoltransporter är också väl kända. Tolkningsproblem uppstår när skolskjutsarna genomförs av länstrafikbolag och/eller samordnat med annan trafik. Kostnadsersättningen är då oftast schablonmässig och kan variera från skolkort som enbart gäller för preciserad resa bostad-skola till generella månads- eller terminskort i länstrafiken.

Om datoriserade planeringssystem används kan ofta goda uppgifter om trafikarbete fördelat på fordonslag och storlek samt maximalt antal elever per tur erhållas. Uppgifter om verkligt elevtransportarbete finns sällan men bedöms vara relativt enkelt att beakta i de datoriserade planeringssystemen.

Goda samordningsmöjligheter finns ofta med linjetrafik, kompletteringstrafik, färdtjänst och allmänhetens sjukresor. Samordningen är som regel dock svagt utvecklad.

Samlad, reguljär statistik över skolresandet, omfattning och kostnader saknas. Ökad användning av datoriserade planerings- och uppföljningssystem kan dock utvecklas till att bli en god statistikbas.

## **Färdtjänst**

Nya lagar om riksfärdtjänst och färdtjänst, SFS 1997:735 och 736, gäller från årsskiftet 97/98.

En kommun är skyldig att lämna ersättning för reskostnader för riksfärdtjänst för kommuninvånare som till följd av varaktigt och stort funktionshinder måste resa på ett särskilt kostsamt sätt inkl eventuell ledsagare. För riksfärdtjänst ska personen erlägga egenavgift som motsvarar reskostnaden med allmänna kommunikationer (ung. tågresa i 2.a klass).

Varje kommun ansvarar för att färdtjänst anordnas inom kommunen och, om särskilda skäl föreligger, även mellan kommunen och annan kommun. Kommunen får även ordna färdtjänst i och mellan andra kommuner för sina egna kommuninvånare. Färdtjänstberättigade ska vara folkbokförda i kommunen och ha funktionshinder som inte är tillfälligt och som medför väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationer.

Den färdtjänstberättigade ska betala skälig egenavgift som inte får överstiga kommunens faktiska kostnader. Färdtjänstillståndet omfattar inte transporter som av annan anledning bekostas av det allmänna, exempelvis sjukresor och skolresor. Observera att *inom kommunen* föreligger en *skyldighet* att *anordna färdtjänst* medan den är *frivillig möjlighet i och mellan andra kommuner*. För *riksfärdtjänst* föreligger endast ett *kostnadsansvar*.

Ansvar för färdtjänsten kan överlåtas till trafikhuvudman, även om denna bedrivs i aktiebolagsform. För att klara sekretess och frågor av myndighetskaraktär har sekretess- och förvaltningslagen gjorts tillämplig även om länstrafikverksamheten bedrivs i aktiebolagsform.

Överlåtelse av färdtjänstansvaret till trafikhuvudman innebär att såväl myndighetsansvar som tillståndsgivning överförs till denne. Trafikhuvudmannen ska dock samråda med kommunen vid tillståndsgivning och om trafikförsörjningsplanen där färdtjänsten ska ingå. Kommuner som inte överlåtit sitt ansvar till trafikhuvudmannen får dock inte delta i beslut om taxor för färdtjänsten.

Den sammanlagda kostnaden för kommunal färdtjänst i Sverige är ca 2 miljarder per år. Riksfärdtjänsten kostar ca 100 mkr per år (SIKA 1995).

Färdtjänst- och sjukresor utgör en liten andel av antalet samhällsbetalda resor i en kommun men svarar ofta för en betydande del av kostnaderna. Kostnaden per resa är inte sällan mer än 20 gånger högre än kostnaden för skolresor eller 10 gånger högre än kostnader för resor i linjetrafiken.

Statistik över färdtjänst insamlas regelbundet av SCB på socialstyrelsens uppdrag. Statistiken avser dock endast totalantal, köns- och åldersfördelning av personer med färdtjänstillstånd samt totalantal resor per år.

Många kommuner använder redan datorbaserade beställningssystem för färdtjänst eller har gått samman i gemensamma beställningscentraler. För närvarande utvecklas systemen i riktning mot samordningssystem även för annan kollektivtrafik. Dessa system är eller kan ofta lätt utvecklas till att bli goda statistikkällor.

## **Sjukresor**

Landsting och kommuner ska enligt SFS 1991:419 lämna ersättning för resor i samband med sjukdom och vård enligt angivna regler. Landstinget tog 1992 över administrationen av sjukreseersättningen från försäkringskassan.

Reskostnadsersättningen beräknas enligt de grunder sjukvårdshuvudmannen bestämmer, dvs reglerna kan variera mellan stat, landsting och kommuner. Oftast lämnas ersättning för reskostnad med billigaste färdssätt vid sjukbesök om kostnaden överstiger patientens egenavgift. Ersättningsreglerna kan vara kombinerade med högkostnadsskydd.

Om allmänna kommunikationer eller egen bil inte kan utnyttjas tolkas reglerna oftast så att patienten har rätt till taxiresa eller särskild anordnad transport. Grun-



den är dock att det medicinska behovet ska vara avgörande för behov av särskild transport.

Landstingen har dock ingen skyldighet att svara för att det finns resmöjligheter till och från sjukvården. Landstingen kan däremot upphandla och erbjuda resetjänster samt föreskriva villkor för när ersättning av patientens reskostnader ska ske.

Regler finns även för hur kostnadsersättning ska ske för sjukresor till och från behandlingsenheter utanför det egna landstingsområdet samt internationella sjukresor.

Landstingsförbundet ger ut årlig statistik över sjukresandet (ersatta sjukresor) baserat på enkäter till landstingen.

Samhällets totala kostnad för sjukresor är i storleksordningen drygt 1 miljard per år (SIKA 1995). Allt fler kommuner och delar av län samordnar sjukresor och färdtjänst via gemensamma beställningscentraler. Goda samordningsmöjligheter finns även med linjetrafik och kompletteringstrafik. Ökad användning av datoriserade samordnings- och beställningssystem kan bli en god och intressant statistik-källa.

## **3.2 Interregional kollektivtrafik**

### **Linjetrafik på järnväg**

Trafikeringsrätten på det statliga bannätet regleras i Förordningen (1996:734) om statens spåranläggningar.

SJ har trafikeringsrätten för persontrafik på stomjärnvägarna och Malmbanan. Tågtrafikledningen, en enhet inom Banverket, är den myndighet som beslutar om trafikeringsrätten på det statliga bannätet. Om det finns särskilda skäl, får Tågtrafikledningen besluta att SJ i begränsad omfattning även får bedriva persontrafik på länsjärnvägarna.

Trafikhuvudmännen har trafikeringsrätten för lokal och regional persontrafik på järnväg i respektive län. Om det kan antas att den regionala och lokala trafiken därigenom skulle förbättras för trafikanterna och detta inte leder till ett mindre effektivt utnyttjande av spåranläggningarna, får regeringen besluta att trafikhuvudmannen får bedriva sådan persontrafik på stomjärnvägar även i angränsande län.

Om SJ eller trafikhuvudmännen inte ansöker om tilldelning av tågläge för persontrafik får tågtrafikledningen besluta att annan får bedriva persontrafik på denna del.

Stomnätets avgränsning grundar sig i första hand på att det ska finnas förutsättningar för en fjärrtrafik av någorlunda omfattning.

Riksdagen beslutade 1992 att Inlandsbanans intressenter får överta ansvaret för Inlandsbanan. Inlandsbanan tillhör således inte statens spåranslagningar och trafikrättsrätten ligger på ägarna dvs. det bolag som ligger som ägs av kommunerna längs banan, Inlandsbanan AB.

Staten via Banverket äger och förvaltar huvuddelen av infrastrukturen. SJ ansvarar för stationer, plattformar och anläggningar för trafikantinformation. I den trafikpolitiska propositionen, som presenterades våren 1998, föreslås<sup>2</sup> att Banverket övertar ansvaret för systemen för trafikantinformation och plattformar. Vidare föreslås att alla operatörer får tillgång till stationerna på konkurrensneutrala och icke diskriminerande villkor.

Det rullande materialet ägs huvudsakligen av SJ. I vissa fall ägs lok och vagnar av företag utomlands och leasas av SJ eller av SJ och entreprenör och/eller tillsammans med Trafikhuvudman.

Staten kostnader för upphandling av olönsam interregional tågtrafik uppgår till idag till cirka 380 miljoner kronor.

Den statistik som publiceras om den interregionala tågtrafik, som i huvudsak består av SJ:s trafik, är av god kvalitet i de delar som avser resor och transportarbete. Den ekonomiska redovisningen är dock mer knapphändig. I övrigt bedrivs interregional linjetrafik med tåg idag endast sommartid på Inlandsbanan. För denna trafik finns i dagsläget endast mycket begränsade uppgifter.

## Linjetrafik på väg

Trafiktillstånd krävs för att bedriva yrkesmässig trafik på väg. Regelverket för sådan trafik är fastställt i Yrkestrafiklagen (SFS 1988:263)<sup>3</sup>, se sidan 8.

I lagtexten anges att tillstånd till linjetrafik som berör flera län (s k långväga buss- trafik) ska prövas av Vägverket. Tillstånd får inte ges ”om det görs sannolikt att den avsedda trafiken i betydande mån skulle komma att skada förutsättningarna för att bedriva järnvägstrafik eller trafik enligt lagen om rätt att bedriva viss linjetrafik. Tillstånd får alltid ges, om en avsevärt bättre trafikförsörjning därigenom skulle uppnås”.

1 januari 1993 ändrades bevisordningen så att det nu är SJ som ska visa att förutsättningarna för tågtrafiken försämrats. Tidigare var bevisordningen sådan att bussföretaget skulle visa att trafiken inte försämrade förutsättningarna för järnvägstrafiken.

I den trafikpolitiska propositionen föreslås en avreglering av den långväga buss- trafiken.<sup>4</sup>

<sup>2</sup> Riksdagen fattade beslut i juni 1998

<sup>3</sup> Sedan denna text utarbetades har riksdagen antagit en ny yrkestrafiklag (Prop 97/98:63) vilken kommer att beaktas i det fortsatta arbetet. Den innebär bl.a. en anpassning till EU-regler, att sammanhörande lagrum förts samman samt att vissa inaktuella lagrum för kollektivtrafiksektorn upphävts.

Det finns endast en mycket begränsad statistik som beskriver den interregionala busstrafikens omfattning.

### **Linjetrafik med flyg**

Den civila luftfarten regleras av Luftfartslagen (1957:297) och Luftfartsförordningen (1986:171).

Luftfart i förvärvssyfte kräver tillstånd av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer, i detta fall Luftfartsverket. Regeringen får dock föreskriva att annan luftfart i förvärvssyfte än luftfart i regelbunden trafik (linjefart) får utövas utan tillstånd, om det är lämpligt med hänsyn till luftfartens art eller omfattning. Vid prövning av ansökan om tillstånd ska de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för trafiken beaktas.

I och med att Sverige i augusti 1993 anslöt sig till EU:s inre marknad på luftfartens område råder i princip fritt marknadstillträde och prissättning. För inrikes trafik som omfattas av EU:s regler krävs enbart anmälan om flygningarna från flygföretag med giltig operativ licens. Skillnad görs inte på linje- respektive chartertrafik.

Det som i praktiken begränsar tillträdet är tillgång till start- och landningstider samt terminalbyggnader m.m. Flygplatserna på vilka det bedrivs charter- eller linjetrafik är i huvudsak statliga eller kommunala. På en privat flygplats, Linköping, bedrivs charter- eller linjetrafik.

Flygledningssystemet är statligt. Några statliga bidrag till trafiken utgår inte med undantag av linjen Umeå - Östersund där regeringen med stöd av EU:s förordning 2498/92 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen beslutat att införa "Allmän trafikplikt" och upphandla trafiken. Detta beror på regionsjukvårdens organisation där Universitetssjukhuset i Umeå är regionsjukhus.

Den befintliga statistiken om flygtrafiken är omfattande och av god kvalitet det är dock till följd av EU:s regler inom luftfartsområdet inte längre möjligt att skilja på linje och chartertrafik inom EU:s inre marknad.

### **Linjetrafik till sjöss**

Fritt marknadstillträde råder för passagerartrafik till sjöss till och från Sverige och inom landet, med undantag för linjesjöfart på Gotland, under förutsättning att fartyget och dess besättning uppfyller de krav som av fastställs av flaggstaten och sjöfartsinspektionerna i de länder som angörs. En faktor som i praktiken kan ha viss begränsande effekt i den internationella trafiken är att denna trafik kräver tull- och passpoliskontroller.

---

<sup>4</sup> Riksdagens beslut innebär att skadeprovning gentemot interregional järnvägstrafik ska upphöra medan den behålls gentemot lokal och regional järnvägstrafik.

Trafiken på Gotland regleras av Lag (1996:19) om begränsning av rätten att bedriva linjesjöfart på Gotland och Förordning (1997:748) om begränsning av rätten att bedriva linjesjöfart på Gotland.

I lagen anges att regeringen kan utfärda föreskrifter om begränsning av rätten att bedriva regelbundna sjötransporter mellan Gotland och svensk hamn utanför Gotland. Regeringen har utfärdat sådana föreskrifter som innebär att rederiet Destination Gotland getts ensamrätt på trafiken.

I förordningen regleras bland annat att den som utför regelbundna sjötransporter mellan Gotland och svensk fastlandshamn måste anlöpa fastlandshamnen minst 5 gånger per vecka året runt. Taxor och turlistor fastställs årligen av Sjöfartsverket efter förslag från operatören. Idag bedrivs trafik till Visby från två fastlandshamnar, Nynäshamn och Oskarshamn. Statens kostnad för trafiken i form av transportstöd uppgår till cirka 175 mkr.

I Sverige finns ett 50-tal allmänna hamnar och cirka 250 lastageplatser. De allmänna hamnarna är i huvudsak kommunala. Fartygen ägs eller chartras in av de rederier som driver trafiken.

Det finns en god statistik om internationell passagerartrafik och passagerartrafiken på Gotland. För övrig passagerartrafik görs inga regelbundna sammanställningar.

### **Utbildningsresor, riksfärdtjänst**

Olika typer av subventioner av interregionala resor av utbildningskaraktär förekommer såsom värnpliktsresor, CSN- och SFS-kort samt vissa gymnasie- och specialskolformer. Även stöd till interregionala färdtjänstresor (riksfärdtjänst) finns, jämför tidigare avsnitt.

Värnpliktsresor, resor till försvarshögskola och andra utbildningsenheter inom försvaret har dock stor omfattning. Såväl flyg-, tåg- och busscharter, köp av platser samt Vpl-kort (rabattkort fr länstrafikresor) utnyttjas. Verksamheten sköts av militära servicekontorets reseavdelning som förhandlar och gör centrala uppköp.

De statliga resesubventionerna för högskolestuderande slopades 1995. Centrala studiemedelsnämnden (CSN) utfärdar dock fortfarande framförhandlade rabattkort för studerande som beviljats vuxenstudiestöd, särskilt utbildningsbidrag eller studiemedel för gymnasiestudier. Kortet berättigar till upp till 50 % rabatt för fjärrresor hos olika trafikbolag (SJ, SAS, Malmö Aviation m.fl.). Ungdomar under 20 år får inte CSN-kort eftersom de ändå får ungdomsrabatt.

Alla universitets- och högskolestuderanden får SFS-kortet som är ett bevis på att man är högskole- eller universitetsstuderande, inskriven vid en studentkår samt betalt terminsavgift. Kortet berättigar till framförhandlade rabatter på SJ, SAS, Swebus etc men även lokala rabatter hos butiker m.m. Kortet administreras av SFS Service AB och är knutet till kårobligatoriet men innebär inte att studentkåren nödvändigtvis behöver vara medlem i Sveriges Förenade Studentkårer.

Hos många trafikföretag hanteras CSN-kortet, SFS-kortet och andra ungdomsrabatter på samma sätt, varför svårigheter kan uppstå att skilja ut vilka resor som sker med stöd av respektive rabattform.

Resandet enligt ovan sker till stor del med ordinarie kollektiva färdmedel eller som unika transporter och betecknas därför inte som ett särskilt transportslag. Av flera skäl är det dock av intresse att kunna redovisa resandets omfattning för dessa reskategorier samt kostnaderna för dem.

### **3.3 Turist- och chartertrafik**

#### **Resegarantier**

Lag om paketresor, SFS1992:1672, samt Resegarantilagen, SFS 1972:204, gäller för all turist- och chartertrafik oavsett trafikslag. Dessa lagrum innehåller dels marknadsföringsregler likartade med köplagens bestämmelser, dels ersättningsregler och krav på garantibelopp som skydd mot konkurser för att säkerställa hemfärd m.m. för resenärerna. Om regler för skadeståndsskyldighet och ersättning finns i andra lagar, sjölag, luftfartslag m.fl. gäller dock dessa i första hand.

#### **Järnväg/tågtrafik**

Omfattningen av turist och chartertrafik på järnväg är begränsad. SJ innehar rättigheterna för persontrafik på det statliga bannätet inkl turist- och chartertrafik.

Tågledningen kan dock besluta att andra än SJ får utnyttja det statliga bannätet för icke-kommersiell trafik. I praktiken är det oftast olika musieföreningar som anordnar icke-kommersiell järnvägstrafik.

Någon statistikredovisning av denna trafik görs idag inte.

#### **Väg/busstrafik**

Yrkestrafiktillstånd krävs för turist- och chartertrafik enligt Yrkestrafiklagen (SFS 1988:263).

Det finns viss statistik som beskriver omfattningen av turist- och chartertrafik på väg men inget som publiceras regelbundet.

#### **Luftfart**

Inga särskilda tillstånd fordras utöver operativ licens för att turist- och chartertrafik med flyg, se tidigare avsnitt.

Som ovan nämnts går det dock inte längre att skilja på linje- och chartertrafik inom EU:s inre område.

## **Sjöfart**

Inga särskilda tillstånd utöver de som fordras för annan passagerartrafik fordras. Turist- och charterresor som utnyttjar den reguljära färjetrafiken ingår i färjestatistiken. Det går dock inte att särredovisa dessa resor/transporter i statistiken. Statistik saknas i övrigt.



## 4 Organisationsformer och finansiering

Erfarenheter visar att god statistik ofta kan erhållas om den kan knytas till naturliga administrativa system och organisationsformer som har ett primärt ansvar och intresse av att sådan statistik publiceras. Genomgången nedan ska ses mot denna bakgrund.

### 4.1 Lokal och regional kollektivtrafik

#### Länstrafikansvariga, trafikhuvudmän

För att främja en tillfredsställande trafikförsörjning ska det i varje län finnas länstrafikansvariga som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter (SFS 1997:734 Lag om ansvar för viss kollektiv persontrafik). De länstrafikansvarigas uppgifter ska handhas av en trafikhuvudman.

Länstrafikansvaret gäller formellt endast ansvar för linjetrafiken. Normal uppfattas det även gälla andra trafikformer som har motsvarande uppgift (flexlinjetrafik, anropsstyrd trafik, kompletteringstrafik). Sedan årsskiftet 97/98 kan kommunerna överlåta ansvaret för färdtjänst på trafikhuvudmannen, se avsnitt 3.1. Trafikhuvudmannen har även rätt att upphandla transporttjänster på kommunernas och landstingens uppdrag.

Kommuner och landsting är gemensamt länstrafikansvariga i respektive län. I Stockholms län är landstinget ensamt länstrafikansvarig och i Gotlands län kommunen. I övriga län får kommuner och landsting själv komma överens om de vill att kommunerna eller landstinget ensamt ska vara länstrafikansvariga.

Även regionförbund kan vara länstrafikansvariga. I Skåne är Regionförbundet Skåne länstrafikansvarigt. I Kalmar län pågår försöksverksamhet med regionförbund, men landsting och kommuner är fortfarande länstrafikansvariga. I Västra Götaland pågår planerings- och förhandlingsarbete vilket förväntas resultera i att regionförbundet + 49 kommuner blir länstrafikansvariga med ett moderbolag och 4 eller 5 döttrar som trafikhuvudmän (maj 1998).

Ett regionförbund, landsting eller kommun som är ensamt länstrafikansvarigt ska också vara trafikhuvudman. I övriga fall ska trafikhuvudmannen vara ett kommunalförbund. Om berörda är överens får dock ett för ändamålet bildat aktiebolag vara huvudman. Länstrafikansvariga ska äga samtliga aktier.



Enligt Svenska Lokaltrafikföreningens, SLTF:s, matrikel för 1998 är aktiebolagsformen helt dominerande. Utöver de ovan nämnda är endast länstrafikhuvudmännen i Kronobergs län ett kommunalförbund.

I samband med länstrafikreformens genomförande har vissa kommuner behållit planerings- och beställaransvaret genom avtal med länstrafikhuvudmännen. I praktiken avser detta tätortstrafiken i huvudorten. För närvarande finns 9 primärkommunala huvudmän, varav 3 är aktiebolag.

Av ansvaret för den lokala och regionala kollektivtrafiken i ett län följer även ett ansvar för att täcka de underskott som kan uppstå. Om länstrafikansvariga i ett kommunalförbund inte kan enas om hur kostnaderna för kollektivtrafiken ska fördelas ska landstinget täcka hälften av underskottet och kommunerna resterande del i proportion till det trafikarbete som utförts i kommunen.

För aktiebolag fördelas vanligen underskottet (sk ägartillskott) i proportion till aktieinnehavet eller enligt regler som särskilt antagits eller är inskrivna i bolagsordningen.

Det klara kostnadsansvaret, entydiga beställarroller samt verksamhetens offentliga karaktär innebär goda möjligheter för god statistik över det ekonomiska utfallet för den lokala och regionala kollektivtrafiken.

### **Operatörer för lokal och regional trafik**

Kollektivtrafiken ska som andra offentliga tjänster upphandlas i konkurrens (Lag om offentlig upphandling) vilket lett till att trafikhuvudmännen i praktiken helt avvecklat all trafikverksamhet i eget bolag med egna fordon och personal.

Endast en länstrafikhuvudman bedriver numera trafikverksamhet med egna fordon via eget bolag. Tidigare primärkommunala trafikbolag har sålts ut eller ombildats till fristående bolag eller dotterbolag. Totalt finns för närvarande 18 offentligt ägda bussföretag vars busspark motsvarar knappt 30 % av det totala antalet tursatta bussar i kollektivtrafiken (källa: SLTF 1997).

De ekonomiska förhållandena mellan länstrafikhuvudmännen och/eller den primärkommunala huvudmännen regleras av träffade avtal.

Av konkurrensskäl kan det förväntas svårigheter att erhålla statistik över verkliga kostnader från operatören liksom statistik över intäkter och resande. Detta gäller i de fall s.k. nettoavtal tillämpas där dessa uppgifter inte redovisas. Detta ger en svårighet att jämföra kvalitet, utbud m.m. i kollektivtrafiken om dessa variabler inte kan relateras till relevant kostnads- eller resursnivå.

## 4.2 Interregional kollektivtrafik

### Statliga trafikverk

De statliga trafikverken har det övergripande ansvaret för respektive trafikslag, dock främst vad avser infrastruktur, myndighets- och tillståndsärenden. Staten bedriver endast egen trafik via SJ samt vägfärjetrafik via Vägverket.

Organisationsformerna är likartade inom trafikverken. Samtliga leds av generaldirektörer tillsatta av regeringen och styrs av instruktioner, lagar och förordningar givna av regering och riksdag.

Banverket och Vägverket har sina huvudkontor i Borlänge med regionkontor på ett begränsat antal platser i Sverige. Båda har främst ansvar för investeringar och drift av infrastrukturen (exklusive stationer/terminaler) samt har ett myndighets- och tillsynsansvar för fordon och utnyttjandet av anläggningarna. Verksamheten finansieras huvudsakligen av årliga anslag via statsbudgeten, s.k. regleringsbrev och endast till mindre del av avgifter och affärsverksamhet.

Banverket har till avgörande del upplåtelse och trafikledningsansvar för bannätet, se avsnitt 3.2, till skillnad från Vägverket, där kommunerna kan ha ett betydande väghållningsansvar inom tätorterna. Vägverket har dock sedan 1996 ett övergripande sektorsansvar för kollektivtrafik på väg för infrastruktur, framkomlighet, tillgänglighet och handikappanpassning men har inte något operativt trafikerings- eller trafikledningsansvar.

Luftfartsverket har sitt säte i Norrköping och ansvarar för de statliga flygplatserna, anläggningar för flygledning samt operativ flygledning men inte själva flygtrafiken utöver att vara tillsynsmyndighet. Till skillnad från de övriga verken är luftfartsverket ett affärsdrivande verk som finansierar sin verksamhet med start- och landningsavgifter och annan affärsverksamhet.

Sjöfartsverket driver ingen egen hamnverksamhet men ansvarar för farleder, utmärkning, fyr- och lotsverksamhet, sjömätning, isbrytning och sjöräddning samt är tillstånds- och tillsynsmyndighet. Verksamheten finansieras i första hand med farledsavgifter och andra avgifter (91 %, statligt anslag 9 % för myndighetsrollen). Hamnavgifter tillfaller hamnarnas ägare, dvs kommuner och privata intressenter. Även Sjöfartsverket är beläget i Norrköping.

### Operatörer i interregional kollektivtrafik

SJ har en särställning som trafikutförare som statligt verk med trafikeringsrätt på stomjärnvägsnätet. Utöver SJ förekommer endast konkurrerande järnvägsoperatörer i begränsad omfattning. SJ är ett affärsdrivande verk som ska vara självfinansierande. Staten köper viss olönsam järnvägstrafik genom Delegationen för köp av olönsam järnvägstrafik<sup>5</sup> (enhet inom Banverket).

<sup>5</sup> Ansvaret för köp av trafik kommer att överföras till den nya myndigheten Rikstrafiken enligt riksdagens beslut angående den trafikpolitiska propositionen.

Övrig interregional busstrafik (långväga busstrafik), turist- och chartertrafik med tåg, buss och båt samt flygtrafik bedrivs, med undantag av flyg på linjen Östersund–Umeå och färjetrafik på Gotland, på affärsmässiga grunder utan särskilda subventioner från samhället.

Utöver konkurrens mellan operatörer inom samma trafikslag konkurrerar även trafikslagen med varandra. Svårigheter kan därför förutses för insamling av statistik som beskriver konkurrenspotentialen hos respektive trafikslag, såsom intäkter och kostnader men även resande.

## 5 Statistik som publiceras

I redovisningen av den statistik om kollektivtrafik som idag publiceras är de olika statistikprodukterna uppdelade i fyra olika kategorier

- Officiell statistik
- Annan statistik från offentliga organ
- Annan regelbunden statistik
- Övrig statistik.

Vidare ingår en beskrivning av den redovisning som görs till olika internationella organ. Denna statistik skulle kunna ses som en egen kategori men den internationella statistiken har mycket sällan egna källor utan uppgifterna kommer oftast från den statistik som publiceras nationellt.

### *Officiell statistik*

Utgivningen av officiell statistik regleras i lagen om officiell statistik (1992:889) och förordningen om officiell statistik (1992:1668)

Den officiella statistiken ska täcka behoven för samhällsplanering, allmän intresse, forskning och internationell rapportering. För all officiell statistik ska en produktbeskrivning upprättas och den ska kvalitetdeklarerats. Vidare ska den ges ut regelbundet vilket förutsätter finansiering via den statistikansvariga myndighetens ordinarie budget.

I juli 1994 genomfördes en reform av den officiella statistiken i och med att beställansvaret för den officiella statistiken inom ett stort antal områden överfördes från SCB till ett femtontal statistikansvariga myndigheter. Samtidigt fördes cirka 90 miljoner kronor från SCB:s anslag till dessa myndigheter. Sedan 1 juli 1994 har antalet statistikansvariga myndigheter ökat till 25. SIKA är sedan 1 juli 1995 statistikansvarig myndighet för transporter och kommunikationer.

En statistikansvarig myndighet kan utfärda föreskrifter om uppgiftslämnarskyldighet till den officiella statistik.

### *Annan statistik från offentliga organ*

Med denna statistik avses statistik som regelbundet publiceras av statliga organ men som inte är officiell statistik. Vidare ingår statistik som regelbundet publiceras av kommunala intresseorganisationer (kommun- och landstingsförbundet).

Statistik som publiceras av enskilda primär- eller landstingskommuner ingår dock inte.

#### *Annan regelbunden statistik*

Med branschstatistik avses den statistik som regelbundet publiceras av olika intresseorganisationer eller statistikpublicering som sker på kommersiella grunder. Här ingår också den statistik som regelbundet publiceras av enskilda kommuner, landsting och länsstyrelser.

#### *Övrig statistik*

Gruppen övrigt omfattar den statistik som inte ingår i någon av grupperna ovan. Det kan t.ex. vara:

- Publikationer där statistikredovisningen inte är den primära orsaken till publiceringen t.ex. årsredovisningar.
- Statistik som publiceras om ett företags verksamhet, t.ex. publicerar vissa försäkringsbolag statistik om skadeföljder.
- Statistik som produceras vid enstaka tillfällen, t.ex. i samband med en utredning eller inom ett forskningsprojekt.

Någon redovisning av statistik som kan föras till denna grupp kommer dock inte att göras i denna genomgång.

För de olika statistikpublikationerna kommer de ingående uppgifterna beskrivas enligt en struktur som beskriver olika företeelser inom transportområdet. Strukturen ser ut enligt följande:

- Infrastruktur
- Operatörer
- Resurser
- Tjänster
- Transporter
- Ekonomi
- Miljökonsekvenser/olyckor

Med *infrastruktur* avses de fysiska bassystem i fråga om banor, vägar, hamnar, flygplatser etc som finns tillgängliga för kollektivtrafiken. De *operatörer* som finns erbjuder med insatser av olika *resurser* såsom fordon och fartyg *tjänster* av olika omfattning och till skilda servicenivåer. Detta ger upphov till *transporter* vars ekonomi kan beskrivas i bl.a. termer av kostnader, intäkter och taxor. Den trafik som alstras ger också upphov till *miljökonsekvenser och olyckor*.

Ambitionen är att redovisa samtliga regelbundet utkommande rikstäckande statistiska publikationer som på olika sätt beskriver kollektivtrafiksektorn. Detta är en hög målsättning som givetvis blir svår att uppfylla. För de publikationer som ges ut sporadiskt ges olika exempel på vad som avses.

Redovisningen sker per i huvudsak efter *trafikslag* det finns dock statistik som inte går att föra till något trafikslag och som därför redovisas som *trafikslagsövergripande*.

## 5.1 Bantrafik

### Officiell statistik

- *Järnvägar*

Järnvägar utkommer årligen och ges ut av SJ på uppdrag av SIKA. SJ hämtar uppgifterna om den långväga trafiken ur sina verksamhetssystem och för den trafik de kör på uppdrag åt Trafikhuvudmännen inhämtas informationen i huvudsak från dessa. SIKA samlar in uppgifter från de enskilda järnvägsoperatörerna och lämnar dem i aggregerad form till SJ som sammanställer rapporten. SJ gav fram till och med år 1993 ut en samlad statistik över järnvägsverksamheten i landet. Denna utgivning upphörde dock i samband med att järnvägstrafiken avreglerades. SIKA har därefter gett ut en årsbok avseende 1994 och årsböcker för 1995 och 1996 kommer att publiceras våren 1998. Under hösten 1998 ska årsboken avseende 1997 ges ut.

Följande uppgifter redovisas:

#### Infrastruktur

Banlängd med bakgrundsuppgifter om elektrifiering, dubbelspår m.m. fördelat på statliga och övriga banor.

#### Operatörerna

Järnvägsföretag som bedriver persontrafik på olika delar av järnvägsnätet.

#### Resurser

Rullande material som operatörerna disponerar.

#### Tjänster

Utbudskilometer i form av platskilometer.

#### Transporter

Passagerare, personkilometer och tågakilometer fördelat på SJ och enskilda operatörer.

#### Ekonomi

Uppgifter om underhålls- och investeringskostnader, det går dock inte ur statistiken att fördela dessa kostnader på gods- eller persontrafik.

#### Miljökonsekvenser / olyckor

Olyckor inom järnvägstrafiken redovisas efter typ av olycka, olyckans konsekvenser och vilka som drabbas.

Förbrukning av diesel och el.

## 5.2 Flygtrafik

### Officiell statistik

- *Luftfart*

Luftfart utkommer årligen och ges ut av Luftfartsverket på uppdrag av SIKA. Uppgifterna kommer i huvudsak ur Luftfartsverkets olika verksamhetssystem vis-  
sa uppgifter inhämtas dock in med hjälp av enkäter.

Följande uppgifter redovisas:

#### Infrastruktur

Samtliga flygplatser i landet med linje- eller chartertrafik. Uppgifter finns om äga-  
re, landningsbanornas längd och beläggning, tillhandahållna tjänster t.ex. i form  
av kontrolltorn och meteorologiska tjänster, antal landningar och passagerare.

#### Operatörer

Företag med tillstånd att bedriva luftfart i förvärvssyfte.

#### Resurser

Luftfartyg registrerade i Sverige redovisas med uppgifter om typ, tillverknings-  
land, antal motorer, motorstyrka, högsta tillåtna startvikt och högsta antal tillåtna  
säten.

Antal anställda i företag med tillstånd att bedriva luftfart.

#### Transporter

Antal passagerare och landningar. Dessutom redovisas transportarbetet men dessa  
uppgifter omfattar inte hela flygverksamheten.

#### Ekonomi

Uppgifter finns om Luftfartsverkets intäkter och kostnader.

#### Miljökonsekvenser/olyckor

En redovisning av luftfartsolyckor. Vidare redovisas utsläpp av avsnings- och  
halkbekämpningsmedel samt luftföroreningar i form av Nox, HC och CO.

### Annan statistik från offentliga organ

- *Flygplatsstatistik*

Publikationen ges ut av Luftfartsverket och utkommer månatligen. I publikationen  
ingår statistik för samtliga flygplatser som bedriver charter- och/eller linjetrafik.

Följande uppgifter redovisas:

#### Transporter

Landnings- och passagerarfrekvens fördelad på inrikes och utrikes trafik.

- *Utrikes passagerare efter första destination*

Ges ut av Luftfartsverket och utkommer årligen.

Följande uppgifter redovisas:

#### Transporter

Antal avresande passagerare i utrikes trafik efter första destination.

## 5.3 Sjöfart

### Officiell statistik

- *Statistiskt meddelande T45 Inrikes- och utrikes trafik till sjöss*

Undersökningen utförs av SCB på uppdrag av SIKA och kommer ut två gånger om året. Uppgiftsinsamlingen sker genom enkäter till samtliga landets hamnar och är anpassad för att klara för att klara statistikrapporteringen enligt direktiv 95/64/EG om "förändring av statistik över gods- och passagerarbefordran till sjöss" som reglerar rapporteringen till EU. Detta är det enda av EU:s statistikdirektiv där redovisning av persontransporter ingår.

Följande uppgifter redovisas:

#### Transporter

Ankommande- och avgående passagerarfartyg och passagerare. Redovisningen sker så att det framgår mellan vilka hamnar och länder trafiken körts

- *Statistiskt meddelande T41 Den svenska handelsflottan*

Ges ut av SCB på uppdrag av SIKA och utkommer årligen. Uppgifterna hämtas från Skeppsregistret som förs vid Stockholms tingsrätt.

Följande uppgifter redovisas:

#### Resurser

Färjor och passagerarfartyg registrerade i Sverige redovisas efter storlek och ålder. Var och hur fartygen används framgår dock inte.

- *Statistiskt meddelande T50 Svenska och utländska fartyg i svensk regi*

Undersökningen ges ut av SCB på uppdrag av SIKA. Publiceras årligen. Källmaterialet är delvis detsamma som för "Den svenska handelsflottan". I denna undersökning ingår dock även en kartläggning av in- och uthyrning av fartygen för att ge en totalbild över det tonnage som svenska rederier kontrollerar.

Följande uppgifter redovisas:

#### Resurser

Färjor och passagerarfartyg fördelade på storlek och användning.

- *Statistiskt meddelande T40 Intäkter och kostnader för sjöfarten*

Undersökningen utförs sedan år 1997 av Sjöfartens analysinstitut på uppdrag av SIKA. Publicering sker årligen. Uppgiftsinsamlingen sker genom enkäter till rederierna. I detta Statistiska meddelande (SM) ingår även kostnader och intäkter för andra stödtjänster till sjöfarten som t.ex. hamnar, stuverier m.m. Dessa kostnader och intäkter går dock inte att fördela på gods- respektive passagerartrafik.

Följande uppgifter redovisas:

#### Ekonomi

Svenska rederiers kostnader och intäkter för färje- och passagerartrafiken. Eftersom flera utländska rederier bedriver trafik på Sverige så ger undersökningen inte en totalbild av kostnader och intäkter för passagerartrafik till och från Sverige.





## **Annan regelbunden statistik**

- *Cruise & Ferry Info*

I publikationen *Cruise & Ferry Info* redovisas månatligen statistik om färjetrafiken i hela världen. Publikationen ges ut av Shippax Information i Halmstad. Uppgifterna samlas in via rederier och hamnar.

Följande uppgifter redovisas:

Resurser

Färjornas kapacitet att ta passagerare och fordon.

Tjänster

Turtätheten för respektive färjelinje.

Transporter

Antalet passagerare och bussar.

## **5.4 Vägtrafik**

### **Officiell statistik**

- *Statistiskt meddelande T20 Fordon enligt bilregistret*

Publikationen ges ut av SCB på uppdrag av SIKA och utkommer kvartalsvis och uppgifterna kommer från Bilregistret som förs vid Vägverket.

Följande uppgifter redovisas:

Resurser

I publikationen ingår följande uppgifter om bussar, i trafik, avställda, inregistrerade och avregistrerade.

- *Statistiskt meddelande T21 Fordon i län och kommuner*

Publikationen ges ut av SCB på uppdrag av SIKA och utkommer årligen och uppgifterna kommer från Bilregistret som förs vid Vägverket.

Följande uppgifter redovisas:

Resurser

Antal bussar i trafik fördelade på län.

- *Statistiskt meddelande T22 Bussar, lastbilar, släpvagnar och traktorer*

Ges ut av SCB på uppdrag av SIKA och utkommer årligen. Uppgifterna hämtas från Vägverkets fordonsregister.

Följande uppgifter redovisas:

Resurser

I publikationen ingår följande uppgifter om bussar, i trafik, avställda, inregistrerade, avregistrerade, avställningstidens längd, bussar i trafik efter antal tillåtna passagerare och bränsle och yrkesmässig trafik eller firmatrafik.

- *Trafikskador*

Ges ut av SCB på uppdrag av SIKA och utkommer årligen. Grundmaterialet hämtas från den blankett som polisen fyller i vid varje vägtrafikolycka med personskada. Blanketterna sammanställs av Vägverket och på detta material tar SCB fram statistiken.

Följande uppgifter redovisas:

Miljökonsekvenser/olyckor

I redovisning framgår antalet olyckor där bussar varit inblandade. De uppgifter som redovisas är antal olyckor, antal skadade och dödade personer, olycksförarens ålder och eventuell alkoholpåverkan, trafikmiljö och olyckstyp.

### **Annan statistik från offentliga organ**

- *Statistik från Vägverket*

Publikationen ges ut av Vägverket och utkommer månatligen. Publikationen dels statistik som publiceras på annat håll och dels statistik från Vägverkets verksamhet.

Följande uppgifter redovisas:

Operatörer

Antal utfärdade busstrafiktillstånd.

Resurser

Antal bussar i yrkesmässig trafik.

Tjänster

Antal linjetrafiktillstånd och antal linjer.

### **Annan regelbunden statistik**

- *Statistik om bussbranschen*

Publikationen ges årligen ut av Bussbranschens riksförbund (BR). Publikationen är dels en sammanställning av uppgifter som publiceras på annat håll och dels material som insamlats av BR.

Följande uppgifter redovisas:

Operatörerna

Antal innehavare av bussar med tillstånd för yrkesmässig trafik fördelat på innehavets storlek. Busstrafikföretagens ägarstruktur. Den yrkesmässiga busstrafikens struktur.

Resurser

Bussparken fördelad efter årsmodell, i yrkesmässig trafik och efter dominerande användningsområde. Bussförare i yrkesmässig trafik.

Tjänster

Utbudskilometer i lokal och regional trafik.

Transporter

Trafik och transportarbete samt antal resor.

#### Ekonomi

Omsättning fördelat på linje- och turisttrafik. Vidare ingår uppskattningar av omsättningen för skolskjutsar.

#### Miljökonsekvenser/olyckor

Antal bussar med alternativa bränslen. Olycksrisker med olika färdmedel.

- *Nyregistreringsstatistik*

Ges ut av AB Bilstatistik och utkommer månatligen. Uppgifterna hämtas från Vägverkets fordonsregister.

Följande uppgifter redovisas:

#### Resurser

Nyregistrerade bussar fördelade efter fabrikat, modell, drivmedel och viktklass.

- *Bilismen i Sverige*

Ges ut av Bilindustriföreningen och utkommer årligen.

Följande uppgifter redovisas:

#### Resurser

Bussparken fördelad på fabrikat. Nyregistrerade bussar fördelade på ursprungsland och totalvikt

- *Avtal/upphandlingar och antal tursatta bussar*

Publikationen ges ut av SLTF och utkom för första gången 1991. Uppgifterna avser trafikhuvudmännens trafik.

Följande uppgifter redovisas:

#### Operatörerna

De största bussoperatörernas närvaro i antal län. Bussföretag efter ägare.

#### Tjänster

Antal tursatta bussar per bussföretag. Antal tursatta bussar per trafikhuvudman. Tursatta bussar upphandlade i konkurrens. Antal avtal fördelade efter löptid.

## 5.5 Trafikslagsövergripande statistik

### Officiell statistik

- *Färdtjänst och riksfärdtjänst*

Ges ut av SCB på uppdrag av Socialstyrelsen och utkommer årligen. Materialet inhämtas från kommunerna genom en enkät.

Följande uppgifter redovisas:

#### Transporter

Antal resor med färdtjänst och riksfärdtjänst redovisas fördelat på resenärens ålder, kön och hemkommun. Vidare redovisas antalet personer berättigade till färdtjänst.

- *Konsumentprisindex*

SCB är statistikansvarig myndighet för Konsumentprisindex (KPI). KPI publiceras varje månad. KPI mäter den genomsnittliga utvecklingen av priserna för hela den privata inhemska konsumtionen i form av de priser konsumenten faktiskt betalar. KPI utgör det gängse måttet på inflationen i Sverige. Prisnoteringar samlas in för ett urval av varor och tjänster, s.k. representantvaror. Priserna samlas in dels lokalt i butiker av intervjuare, dels centralt från SCB genom t.ex. postenkät och prislistor.

Följande uppgifter redovisas:

Ekonomi

Prisutvecklingen för lokalresor järnvägsresor, inrikes- och utrikes flyg för privatresenärer och flygcharter för privatresenärer.

- *Arbetsmarknadsstatistiken*

Det finns ett flertal produkter inom arbetsmarknadsstatistiken som innehåller uppgifter om kollektivtrafiksektorn. SCB är statistikansvarig myndighet för arbetsmarknadsstatistiken. Inom arbetsmarknadsstatistiken och den ekonomiska statistiken är det möjligt att bryta ned statistiken enligt Standard för svensk näringsgrensindelning, SNI. Den indelning som nu används benämns SNI 92. I bilaga 2 finns en förteckning av näringsgrensindelningen för Transport-, magasinerings- och kommunikationsföretag. Observera att det inte går att särredovisa olika yrkesgrupper utan endast branschtillhörighet.

Följande uppgifter redovisas:

Resurser

Antal anställda inom olika delar av kollektivtrafiksektorn

Ekonomi

Löner inom sektorn

Miljökonsekvenser/olyckor

Arbets-skador inom kollektivtrafiksektorn

- *Utgiftsbarometern*

Kallas även Hushållens utgifter och är en årlig undersökning som SCB är ansvarig för. Syftet med undersökningen är att visa konsumtionsnivån och konsumtionsstrukturen för olika grupper av hushåll. Uppgifterna samlas in genom att hushållen får bokföra sina utgifter under en period av fyra veckor.

Följande uppgifter redovisas:

Ekonomi

Olika hushållskategoriernas utgifter för resor med lokaltrafik

- *Levnadsförhållandena i samhället (ULF)*

SCB är ansvarig myndighet för undersökningen. Undersökningen är främst avsedda att utgöra underlag för samhällsdebatt och reformarbete men kan också utnyttjas för forskningsändamål. Den statistik som produceras ska belysa välfärden - både nuläge och förändring över tid, samband mellan problem på olika områden samt skillnader mellan olika befolkningsgrupper. Uppgifter om transporter har funnits med i undersökningen sedan 1978. Fr.o.m. 1979 tillämpas i ULF en indelning i fyra huvudområden där fördjupningar görs med viss periodicitet.

Dessa fördjupningar genomförs under en tvåårsperiod. Transporter har varit med 1978, 1982-83 och 1990-91. I undersökningen avseende 1998-99 ingår transporterna i en fördjupningsomgång. Urvalet omfattar 7 600 individer per år och uppgiftsinsamlingen sker genom personliga intervjuer.

Följande uppgifter redovisas:

Tjänster

Avstånd till busshållplats

Turtäthet

Avstånd respektive restid med kollektiva färdmedel till

- arbete
- livsmedelsbutik
- postkontor
- skola

Tillgång till

- Butiksbuss eller hemsändning
- Färdtjänst

- *Markanvändningsstatistik*

Statistikansvaret för produkten ligger hos SCB. Stora delar av statistiken avser förhållandena vart femte år (1990, 1995 etc). Delar av statistiken har än så länge varit av engångskaraktär och inte direkt kopplade till denna femårsserie. Statistiken ska beskriva hur marken används i olika avseenden och hur stora förändringarna är i markutnyttjandet, både vad gäller översiktliga beskrivningar på riksnivå och detaljerad beskrivning av delar av kommuner.

Följande uppgifter redovisas:

Infrastruktur

Längd och areal eller areal och antal för vägar, järnvägar, hamnar och flygplaster.

- *Räkenskapssammandrag för kommuner*

I räkenskapssammandraget (RS) hämtas årligen in uppgifter ur kommunernas bokslut. Som underlag till verksamhetsindelning samt uppdelning i inkomst- och utgiftsslagen används den nya kontoplanen Kommun-BAS 95. Indelningen ger möjlighet att dela in redovisningen dels efter kommunala verksamheter, dels efter utgifts- och inkomstslag.

Följande uppgifter redovisas:

Ekonomi

Driftskostnader, finansiering och investeringar uppdelat på flyg-, bil-, buss- och spårbunden trafik.

- *Nationalräkenskaper*

Nationalräkenskaperna (NR) sammanfattar och beskriver i form av ett kontosystem med kompletterande tabeller vårt lands ekonomiska aktiviteter och utveckling.

NR gör inga direkta statistiska undersökningar utan räkenskaperna grundas på uppgifter från andra statistikproducenter.

Följande uppgifter redovisas:

Ekonomi

Investerings- och underhållskostnader för lokaltrafikanläggningar och flygplatser.

- *CFAR*

SCB ansvar för det Centrala företags- och arbetsställe registret (CFAR). CFAR är ingen statistikprodukt i traditionell mening utan har en roll som urvalsram och underlag vid statistikproduktionen. CFAR uppdateras var 14:de dag. CFAR bygger på i huvudsak administrativ information från PRV (Patent- och registreringsverket), RSV (Riksskatteverket) och SVAAB (Svensk Adressändring AB). Andra viktiga informationskällor är enkäter, gensvar från statistikgrenarna och företagskontakter.

Följande uppgifter redovisas:

Operatörerna

Branschtillhörighet och antal anställda

## **Annan statistik från offentliga organ**

- *Riks-RVU*

Riks-RVU är en riksomfattande resvaneundersökning där 2 000 personer per kvartal frågas om sitt resande. Riks-RVU i sin nuvarande form påbörjades andra kvartalet 1994. Undersökningen utförs av SCB på uppdrag av ett beställarkonsortium bestående av SIKA, Luftfartsverket, Vägverket, Banverket och KFB. Redovisning av uppgifter sker dels i form av en databas som kvartalsvis uppdateras samt årliga publikationer.

Följande uppgifter redovisas:

Operatörerna

Beskrivningar av undersökningens personernas kön, ålder, bostadsförhållande m.m. ingår.

Resurser

Tillgång till olika färdmedel i hushållet.

Transporter

Här går att se färdmedel, ärende, ålder m.m. Här finns även uppgifter om undersökningens personer har tillgång till färdtjänst.

- Allmän månadsstatistik

Ges ut av SCB och utkommer som namnet antyder månadsvis. Källorna för de olika trafikslagen är delvis desamma som i den officiella statistiken men inte alltid.

Följande uppgifter redovisas:

Transporter

Inresta passagerare i utrikes färjetrafik.

Passagerare och transportarbete med SJ.

In- och utrikes flygpassagerare efter antal och transportarbete och antal landningar. Nyregistrerade bussar och bussar i trafik.

- *Sjukresor*

Landstingsförbundet ger årligen ut en sammanställning över sjukresorna fördelat på landsting. Uppgifterna kommer från en enkät till landstingen.

I rapporten ingår uppgifter bland annat om egenavgifter, antal ersatta sjukresor per fordon och län, landstingens kostnader och beställningsorganisation.

Följande uppgifter redovisas:

Operatörerna

Antal taxiföretag med avtal om sjukresor. Medverkan av länstrafiken i upphandling och drift.

Resurser

Beställarcentraler och ägarform

Transporter

Antalet ersatta sjukresor fördelat på fordon. Förändringar i antalet och kostnaderna för sjukresor med taxi.

Ekonomi

Patienternas egenavgift. Uppgift om högkostnadsskydd finns. Landstingens kostnader för sjukresor. Kostnader och anslag.

- *Trafikverkens miljörapporter*

Trafikverken ska årligen till regeringen redovisa respektive sektors miljöpåverkan.

Följande uppgifter redovisas:

Miljökonsekvenser/olyckor

Av rapporterna framgår i vissa fall kollektivtrafikens emissioner av olika ämnen.

## **Annan regelbunden statistik**

- *SLTF:s branschstatistik*

Publikationen ges ut av Svenska lokaltrafikföreningen (SLTF) och redovisar statistik för läns- och lokaltrafik. Publikationen utkommer årligen. Redovisningen sker i huvudsak uppdelad per län men redovisningar sker även efter bebyggelsegrad och färdmedel.



Följande uppgifter redovisas:

Tjänster

Utbudskilometer och -timmar.

Transporter

Transporter i form av personkilometer och antal resor.

Ekonomi

Kostnader och intäkter fördelade på olika typer samt liksom kostnadstäckningsgraden

- *SLTF:s taxekatalog*

Ges ut av SLTF och utkommer årligen. Uppgifterna inhämtas från Trafikhuvudmännen.

Följande uppgifter redovisas:

Ekonomi

Kostnader för att resa med trafikhuvudmännens trafik

- *Kvalitetsbarometern*

Är en branschgemensam undersökning som mäter attityd och upplevd eller förväntad kvalitet i trafikhuvudmännens trafik. Undersökningen samordnas inte centralt utan varje Trafikhuvudman bestämmer uppläggnings- och undersökningen.

Följande uppgifter redovisas:

Transporter

Upplevd och förväntad kvalitet på den lokala och regionala kollektivtrafiken.

## 5.6 Internationell statistik

Det finns olika former av internationell rapportering av statistik. En där Sverige som nation har ett ansvar och en annan typ där rapporteringen är kopplad till operatörernas medlemskap i internationella intresseorganisationer. Den tredje formen är helt frivillig och kan ske på kommersiella grunder.

Den mest styrande formen är där rapporteringen regleras genom direktiv eller förordningar från EU. Det enda exemplet på sådan rapportering för persontransporter är det direktiv som reglerar redovisningen av statistik om passagerarbefodran till sjöss.

Andra former av styrande krav är den rapportering som ska ske till den internationella luftfartsorganisationen ICAO. ICAO ett organ inom FN och medlemsländerna har skyldighet att lämna uppgifter till dem.

Sverige deltar även i annat internationellt samarbete som får konsekvenser för statistikrapporteringen. ECMT (European Conference of Ministers of Transport) är ett sådant exempel. Ett annat är FN:s Economic Commission for Europe. Kravet på statistikredovisning till dessa organisationer är inte särskilt reglerat utan är en följd av medlemskapet.

EU, ECMT och FN/ECE samordnar numera sitt uppgiftsinsamlade genom ett gemensamt frågeformulär "Common Questionnaire". Diskussioner pågår om att utveckla insamlingen av uppgifter om kollektivtrafik (Public transport) det återstår dock mycket innan definitioner m.m. är harmoniserade.

Ytterligare en form där Sverige som nation lämnar uppgifter är de olika internationella samarbeten av projektkaraktär som vi deltar i t.ex., Östersjösamarbetet. Den andra formen av internationell rapportering är den som har sin grund i medlemskap i internationella intresseorganisationer. För järnvägen heter denna organisation UIC. SJ är medlem i UIC och rapporterar årligen uppgifter till dem. International union of public transport (UITP) är en världsomspännande intresseorganisation för företag, organisationer och andra inom kollektivtrafiksektorn. Medlemmarna delas upp i "Effective members" och "Associated members". Det finns i dagsläget 30 svenska "Effective members" bland dem 17 trafikhuvudmän, några av de större entreprenörerna, SJ, Banverket och branschknutna organisationer. Gruppen "Associated members" delas upp i tre grupper konsultföretag, tillverkare/teknikutvecklare och institutioner med forsknings- och utvecklingsinriktning. UITP samlar regelbundet in och publicerar statistik från medlemmarna.

Någon internationell organisation som publicerar statistik inom sjöfartens område finns inte. FN:s sjöfartsorganisation IMO, (International maritime organisation) publicerar till skillnad från luftfartsorganisationen ICAO ingen statistik. IMO:s huvuduppgift är att samordna lagstiftning och praxis inom den internationella handelssjöfartens område.

Inom vägtrafikens område finns som ovan nämnts UITP för den lokala och regionala trafiken. För långväga busstrafik respektive turist- och chartertrafik finns inga internationella medlemsorganisationer som regelbundet samlar in statistik.

Den tredje formen av internationell rapportering är en som sker på kommersiella grunder. Shippax AB samlar på frivillig grund in uppgifter om färje- och passagerartrafiken och använder den i sin affärsverksamhet.

Jane's urban transport systems är en uppslagsbok om kollektivtrafik som ges ut på kommersiella grunder. Den ges ut av Jane's information group. Insamlingen av data sker på frivillig basis genom enkäter eller genom att utnyttja öppna källor.

## **5.7 Slutsats om befintlig statistik**

Det går inte på ett enkelt sätt att sammanfatta tillgången till statistik inom kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. Genomgången ovan visar att det finns en stor mängd statistik inom området men att tillgången till uppgifter varierar mellan trafikslagen och statistikområden.

Av de fyra trafikslagen är Flygtrafiken är det som har den mest heltäckande statistiken medan den långväga trafiken på väg har den minst omfattande beskrivningen.

Den statistik som publiceras är produktionsorienterad och betonar kvantitativa variabler framför kvalitativa.

Den **infrastruktur** som används inom kollektivtrafiken är utförligt beskriven för luftfarten men tillgången till uppgifter om infrastrukturen för de övriga trafikslagen är knapphändigare.

Samlade redovisningar om **operatörerna** finns för väg- och flygsektorn medan tillgången till dessa uppgifter för järnvägstrafiken och sjöfarten saknas.

Statistiken om **resurser** i form av fordon är omfattande även om det ofta saknas data om hur fordonen används. Även för de anställda inom olika delar av kollektivtrafiksektorn finns möjligheter att producera statistik men här saknas systematiska sammanställningar.

De **tjänster** som erbjuds inom sektorn finns väl dokumenterade i form av t.ex. utbudskilometer och avgångar.

**Transporterna** redovisas t.ex. i form av antal resor eller personkilometer. Dessa uppgifter finns för de flesta formerna av kollektivtrafik. Förutsättningarna att samla in uppgifterna varierar dock mellan trafikslagen och flyget har de mest heläckande uppgifterna medan vägtrafiken uppvisar de största luckorna.

Olika **ekonomiska uppgifter** finns för samtliga trafikslag och för olika trafikformer. De variabler som redovisas varierar dock mycket. Mest systematisk är redovisningen för trafikhuvudmännen medan uppgifterna för järnvägssektorn är knapphändiga.

Uppgifter om **olyckor** finns för alla trafikslag. Olycksredovisningen för vägtrafik är den mest omfattande medan det för sjötrafiken saknas systematiska sammanställningar.

**Miljöeffekterna** är det område där de största luckorna i statistiken finns. Den befintliga statistiken omfattar oftast hela sektorn och uppdelningar mellan gods- och persontransporter och en fördelning på olika typer av persontransporter är svår att göra.

I redovisningen ovan har ingen värdering av kvaliteten i de olika uppgifterna gjorts inte heller har jämförelser av definitioner och indelningar gjorts. Genomgången visar dock att det finns ett stort utbud av statistik inom området och att en viktig uppgift framöver blir att harmonisera definitioner och indelningar för att öka jämförbarheten samt att mer systematiskt använda den statistik som redan finns.

## 6 Intressenternas behov

För att få en uppfattning om olika intressentgruppers statistikbehov har ett antal djupintervjuer genomförts med personer företrädande olika verksamhetsfält och med god insikt i branschen. Intervjuerna har syftat till att

- beskriva i vilken omfattning och i vilka sammanhang nuvarande kollektivtrafikstatistik används
- lyfta fram förtjänster, brister och problem i den nuvarande statistiken
- ge underlag för en behovsbeskrivning vad gäller en framtida statistik.

Intervjuerna har genomförts i form av 2–2,5 timmar långa samtal utifrån en uppsättning frågeställningar som intervjupersonerna fått sig tillsända i förväg (se bilaga 1).

### 6.1 Sammanfattande slutsatser

Det resultat som kan dras på basis av de genomförda intervjuerna är att utnyttjandegraden av färdiga statistksammanställningar är låg. Enstaka uppgifter utnyttjas men man verkar annars mera lita till egna sammanställningar. Orsakerna härtill, liksom olika önskemål kring framtida statistikinnehåll och utformning, diskuteras i följande avsnitt.

Problemen med befintlig redovisning respektive utvecklingsområden att beakta vid uppbyggnad av en framtida statistik kan sammanfattas i följande punkter:

#### *Befintlig redovisning*

- Dålig överblickbarhet
  - Vad finns?
  - Vad står det för?
  - Svårt att få en helhetsbild och/eller att kunna göra "sektorsvisa" jämförelser.

#### *Utvecklingsområden*

- Förbättrad marknadskänedom
- Metoder för kvalitetsredovisning
- Framtagande av indikatorer

## 6.2 Statistikanvändning

Av den trafikstatistik som produceras är det främst branschorganisationernas, dvs SLTF:s och i viss utsträckning BR:s, årssammanställningar som används. Även de statliga trafikverkens årsredovisningar nämns som källor. I övrigt hänvisas, på trafikhuvudmannasidan, till mer lokalt framtagna uppgifter såsom trafikankräningar eller speciella resvaneundersökningar.

Noterbart är att kunskapen/användandet av Riks-RVU:n hittills verkar vara mycket begränsad. Detta gäller även av SIKA/SCB redovisad statistik.

Huvudintrycket är att utnyttjandet av "den mer officiella statistiken" generellt sett är låg. Orsaken till att så är fallet skulle, om man utgår från intervju svaren, vara att nuvarande statistik uppfattas som svåråtkomlig.

Bakom detta uttryck döljer sig egentligen olika slag av kritik mot den befintliga statistiken. Kritiken kan – möjligtvis med undantag för SJ-statistiken, där tillgängligheten i sig uppfattas som ett problem – spjälkas upp i åtminstone tre områden med avseende på

- statistikens innehåll
- osäkerhet beträffande vad uppgifterna egentligen står för, dvs använda definitioner och/eller indelningsgrunder är oklara
- redovisningsform.

Problemen kan sannolikt till stor del förklaras av att det primära motivet till att ta fram grunddata har utgått från respektive statistikproducents behov av att få fram ett underlag för sin egen verksamhetsplanering. Att användningsområdena till övervägande del ursprungligen varit, och sannolikt fortfarande är, "lokala", dvs omfattar det egna ansvarsområdet med fokus på den ekonomiska redovisningen, och att det – åtminstone vad gäller de samhällsbetalda transporterna – hittills inte funnits något klart uttalat intresse för olika slag av bench-marking eller dylika jämförelser (möjligtvis med undantag för arbetet med Kvalitetsbarometern), gör att det i efterhand varit svårt att både få igenom en systemsyn och att säkerställa en enhetlighet när det gäller sammanställningar på mer övergripande och nationell nivå.

Kommande arbete kan därmed i hög grad komma att handla om hur man går tillväga för att utifrån en helhetssyn kan förankra och införa mer av ett systemtänkande, såväl vad gäller insamling, bearbetning och redovisning, utan att de lokala perspektiven går förlorade.

Den krav- eller önskelista på förändringar som kunnat ställas samman på basis av genomförda intervjuer redovisas i det följande sorterad på ovan nämnda tre huvudrubriker.

## 6.3 Brister i nuvarande statistik

### Innehåll

Flertalet aktörer efterlyser en betydligt *mer marknadsorienterad statistik*. Det innebär en statistik som beskriver resandet och då inte enbart i form av totalmängder utan också fördelat på i första hand resrelationer, stråk och/eller avståndsklasser etc, samt givetvis på färd sätt. Detta i syfte att på ett mer analytiskt sätt kunna följa hittillsvarande och bedöma framtida resbehov, marknadspotentialer och marknadsandelar.

Mycket mer omsorg måste läggas ner på att ta fram och redovisa uppgifter - främst resande och kostnader - avseende *övriga samhällsbetalda resor* vid sidan av den vanliga linjetrafiken och då närmast för olika slag av färdtjänstresor (med specialfordon eller taxi).

Innehållet i nuvarande statistik avser nästan uteslutande kvantitativa mått. I samtliga intervjuer betonas vikten av att kunna komplettera redovisningar med *kvalitativa mått*. Här efterlyses då mått som *belyser såväl standarden/tillgängligheten i det planerade utbudet som kvaliteten i själva utförandet*. Vad gäller behovet av mer "objektiva" mått eller klassificeringssystem jämfört med användningen av mer "subjektiva" mått går uppfattningarna hos de intervjuade isär. Ska någon form av "nöjd-kund-index" tillämpas är det emellertid angeläget att det blir ett mått som alla parter kan använda sig av då just jämförelser och benchmarkingaktiviteter är ett viktigt inslag i ett kvalitetsutvecklingsarbete.

Ett annat mycket tydligt önskemål är att en statistik tas fram som kan ge branschen ett underlag för att kunna driva på *miljö- och trafiksäkerhetsarbetet*. Detta förutsätter att redovisningen av t.ex. vagnpark och vagnparkssammansättning liksom av energiförbrukning ges en helt annan prioritet än i dag.

### Definitioner och indelningsgrunder

Mycket av tveksamheten till att använda nuvarande statistik verkar bottna i att man inte är riktigt säker på vad uppgifterna egentligen står för. Osäkerheten beror på att många redovisningar brister på en eller flera av följande punkter.

- Avsaknad av *entydiga begrepp och definitioner*. Särskilt stora verkar problemen vara när det gäller den ekonomiska redovisningen. En slutsats som går att dra redan på detta stadium är att det vid redovisning av delkomponenter också ska gå att utläsa/härleda totaler.
- Oklarheter alternativt tillämpningsproblem vid geografiska eller andra *indelningar* t.ex. uppdelningen i tätorts- respektive landsbygdstrafik). Även avsaknad av indelningar kan vara ett problem då alltför aggregerade uppgifter inte fungerar som underlag vid problemorienterade analyser.
- *Kvalitetssäkring* av uppgifter i form av källhänvisningar m.m., liksom huruvida resultaten bygger på en heltäckande redovisning eller om vissa delar saknas helt eller delvis. (SLTF:s branschstatistik lider t.ex. av just ofullständighetsproblem i redovisningen, såtillvida att något län kan saknas helt eller vanligare att måttredovisningen inte är komplett, vilket gör såväl nyckeltals- som trendjämförelser svåra eller i värsta fall helt missvisande).

## Redovisningsform

Nuvarande statistikredovisningar består nästan undantagslöst av färdigtryckta rapporter innehållande tabellsammanställningar och/eller en grafisk redovisning, oftast med viss kompletterande text. Vanligtvis avser redovisningarna årsdata och innehåller då i regel, förutom utfallsuppgifter för aktuellt redovisningsår, även vissa tidsseriedata. Detta i kombination med att redovisningarna görs företags-, bransch- eller färdmedelsslagsvis, och då inte nödvändigtvis omfattande samtliga trafikeringsformer, omöjliggör många gånger i praktiken alla andra jämförelser än för just totaler på årsbasis och nationell nivå, vilket bara det i sig genom de olika rapporternas bundenhet i format kan vara nog så arbetskrävande. Vad som önskas är ett *mer lättillgängligt, flexibelt och i förlängningen mer åtgärdsinriktat statistikunderlag*.

Den bild flertalet intervjuade ser framför sig är sålunda ett hierarkiskt uppbyggt och mer användarvänligt söksystem. Man talar

- dels om behovet av någon form av *bibliotek eller register över vad som finns*
- dels om *en statistikredovisning i två eller tre skilda informationsnivåer* som omfattar information om större förändringar, utvecklingen av vissa nyckeltal – och då på en mycket övergripande nivå – och/eller en redovisning av tidsseriedata (förslagsvis på tertial- eller årsbasis) för ett antal centrala parametrar för att kontinuerligt kunna följa olika utvecklingsmönster. Den lägsta och mest detaljerade nivån i detta system är tänkt att bestå av en grunddatabas där de olika aktörerna, direkt eller via ett beställningsförfarande, skulle ha tillgång till (bearbetade) rådata, t.ex. i form av Excel-kalkylark som i Riks-RVU:n. Detta för att möjliggöra egna sammanställningar och analyser. Som en del i detta ligger också önskemål om att, inte minst ur åtgärdssynpunkt, kunna få till stånd en redovisning där resultaten inte enbart uttrycks i form av totaler eller medelvärden utan även ger möjligheter att analysera och redovisa spridningar.

Registret liksom den/de övergripande nivå/nivåerna skulle kunna vara tillgängliga via Internet och denna information ska vara gratis. Beträffande den detaljerade nivån kan flera aktörer däremot tänka sig att informationsuttaget kan avgiftsfinansieras. Frågan måste dock kopplas till hur informationsinsamlandet primärt finansierats.

En av nyckelfrågorna, som också berördes under föregående punkt, inför hur en framtida statistikredovisning ska vara uppbyggd kommer att vara vilka geografiska, tidsmässiga respektive funktionella indelningsgrunder som ska användas. Intervjusvaren indikerar att här kommer kraven, såväl vad gäller mängden indelningsgrunder som detaljeringsgraden i respektive fall liksom periodiciteten i uppföljning och redovisning, att variera avsevärt beroende på parameter och användningsområde.

## 6.4 Ansats till prioriterade basuppgifter och nyckeltal

I tablån nedan görs en första sammanfattning av de mått som merparten av de intervjuade särskilt prioriterat.

		Kvantitet/Produktivitet	Kvalitet/Effektivitet
<b>Produktion</b>	<b>Resurser</b> anläggningar linjenät fordon personal	ant. fordon ant. anställda	
	<b>Trafikutbud</b> prod.volym  trafikeringstid	ant. vagnkm (vkm) ant. utbudskm (ukm) vagnkm/fordon	
	<b>Miljö</b> resursförbrukning utsläpp buller intrång	energiförbrukning	utsläpp/pskm
	<b>Ekonomi</b> kostnader	bruttokostnader bruttomarginal nettomarginal trafikeringskostn/ukm	trafikeringskostn/pskm
<b>Konsumtion</b>	<b>Efterfrågan</b> marknad resor transportarbete	ant. påstigande ant. personkm (pskm)	marknadsandel påstigande/tur pskm/(sitt-)platskm
	<b>Säkerhet/trygghet</b> olyckor skadade dödade		skadade/milj pskm dödade/ milj pskm
	<b>Ekonomi</b> intäkter  taxor/priser	bruttointäkter nettointäkter	skattefinansieringsgrad trafikantens kostnad/resa trafikantkostnad/resa trafikantkostnad/pskm

Jämfört med innehållet i SLTF:s branschstatistik innebär ovan förtecknade nyckeltal en ökning med åtminstone 10 nya parametrar (ett antal nya relationsmått undantagna) varav merparten i form av kvalitetsmått. Då har ändå den ekonomiska redovisningen inte medräknats, eftersom det här kan finnas anledning att mer i detalj göra en åtskillnad på skattesubventionerad respektive självfinansierad trafik.



## 6.5 Enkätundersökningen

### Syfte

Avsikten med enkätundersökningen, som vände sig till ett begränsat antal regionala respektive lokala trafikhuvudmän, var att få belyst vilken statistik de använder i sin egen uppföljning och verksamhetsstyrning. Genom att begära in redovisningar avseende använda mått, definitioner, indelningsgrunder, mät- och urvalsteknik samt redovisningsrutiner var tanken att erhålla ett material som skulle erbjuda såväl en breddning som fördjupning jämfört med vad som återfinns i första hand i SLTF:s branschstatistik.

Enkäturvalet, omfattande åtta företag, gjordes på ett sådant sätt att såväl de trafikvolymmässigt största företagen täcktes in som att en god spridning erhöles med avseende på trafikeringsformer och olika yttre förutsättningar.

För att få möjlighet att ytterligare diskutera behovet av statistik med trafikhuvudmännen har därför även ett möte med ett antal representanter för dem genomförts.

### Resultat

Då långt ifrån fullständiga svar eller inga svar alls erhöles från flera av företagen är någon resultatredovisning – åtminstone i detta läge – inte meningsfull däremot har diskussionerna gett underlag till en inventering av de största bristerna och behoven.

## 7 Fortsättning

I arbetet med att bygga upp ett förslag till framtida statistiksystem prioriteras inrikes landtrafik exklusive turisttrafik. För att förslag till framtida statistik successivt ska kunna arbetas in i den reguljära verksamhetsuppföljningen bör anvisningar innehållande definitioner, indelningsgrunder m.m. finnas klart till början av fjärde kvartalet 1998.

Parallellt med arbetet att vidareutveckla statistiksystemet, inklusive stöd för datainsamling och bearbetning, tas förslag fram om statistik avseende såväl in- som utrikes turisttrafik. Detta beräknas pågå sista kvartalet 1998.

Sista steget blir att under första kvartalet 1999 komplettera förslaget med statistik för sjöfart och luftfart. I dag publiceras relativt mycket statistik inom dessa områden och förutsättningar finns att ytterligare öka produktionen med befintligt primärmaterial. Det viktigaste arbetet i denna fas blir att harmonisera redovisningarna med den övriga statistiken om kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. I och med att sjöfart och luftfart är inarbetade föreligger under andra kvartalet ett förslag till komplett system.

Ett slutligt förslag ska redovisas sista kvartalet 1999. Detta ska vara baserat på erfarenheterna avseende uppgiftsinlämningen för 1998.

## Referenser

SIKA 1995:1

Riksfärdtjänsten - efter kommunaliseringen

Socialstyrelsen 1996

Socialtjänst 1996:3

Färdtjänst och riksfärdtjänst 1995

Svenska Kommunförbundet 1993

Kommunala jämförelsetal 1993:1

Den kommunala färdtjänsten

Landstingsförbundet 1996

Sjukresor 1995/1996. Sammanställning av enkätsvar

SOU 1995:70 Allmänna kommunikationer - för alla?

Betänkande av Samreseutredningen

Stockholm 1995 Fritzes förlag

Kommunikationsdepartementet

Ds 1996:69 Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken

Stockholm 1996 Fritzes förlag

Prop 1996/97:115 Mer tillgänglig kollektivtrafik

Stockholm 1997 Fritzes förlag

Prop 1997/98:56 Transportpolitik för en hållbar utveckling

Stockholm 1998 Fritzes förlag

Utbildningsdepartementet

SFS 1985:1100, omtryck 1997:575

Skollag

Utbildningsdepartementet

SFS 1995:205

Sameskolförordning

Utbildningsdepartementet

SFS 1994:1194 omtryck 1997:599

Grundskoleförordning

Kommunikationsdepartementet

SFS 1970:340

## Förordning om skolskjutsning

Socialdepartementet

SFS 1991:419

Lag om reskostnadsersättning vid sjukresor

Utbildningsdepartementet

SFS 1995:206

Särskoleförordning

Utbildningsdepartementet

SFS 1995:401

Specialskoleförordning

Utbildningsdepartementet

SFS 1992:394, omtryck 1995:247

Gymnasieförordning

Utbildningsdepartementet

SFS 1991:1110

Lag om kommunernas skyldighet att svara för vissa elevresor

Utbildningsdepartementet

SFS 1991:1120

Förordning om kommunernas skyldighet att svara för vissa elevresor

Kommunikationsdepartementet

SFS 1997:734

Lag om ansvar för viss kollektiv persontrafik

Kommunikationsdepartementet

SFS 1997:735

Lag om riksfärdtjänst

Kommunikationsdepartementet

SFS 1997:736

Lag om färdtjänst

Justitiedepartementet

SFS 1980.100, omtryck 1997:1214

Sekretesslagen

Socialdepartementet

SFS 1980:620, omtryck 1988:871

Socialtjänstlagen

Kommunikationsdepartementet

SFS 1985:449

Lag om rätt att driva viss linjetrafik

Kommunikationsdepartementet

SFS 1995:1649

Lag om byggande av järnväg

Inrikesdepartementet

SFS 1996:637

Lag om försöksverksamhet med rätt för kommunala aktiebolag att bedriva uppdragsverksamhet inom sådan trafik som avses i lagen (1985:449) om rätt att bedriva viss linjetrafik

Kommunikationsdepartementet

SFS 1988:263

Yrkestrafiklag

Statistiska centralbyrån

Statistik 98

Publiceringsplan för den officiella statistiken

Finansdepartementet

SOU 1994:1

Ändrad ansvars fördelning för den statliga statistiken

SFS 1992:889

Lag om den officiella statistiken

SFS 1992:1668

Förordning om officiell statistik

SCB

Meddelande i samordningsfrågor 1992:6

SNI92, Standard för svensk näringsgrensindelning 1992