



Trafikanalys
Mats Wiklund
Torsgatan 30
113 21 Stockholm

Stockholm 2017-10-12

Remissyttrande angående Trafikanalys föreskrift om uppgifter till statistik om regional linjetrafik och kommersiell linjetrafik på väg

Sveriges Bussföretag är en bransch- och arbetsgivareorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv.

Inledningsvis kan noteras att varken Sveriges Bussföretag eller Svensk Kollektivtrafik har varit med i samrådsförfarandet om hur undersökningen utformats, vilket är förvånande inte minst då busstrafiken utgör huvuddelen av kollektivtrafikresandet.

För att tillse att kvaliteten för statistikunderlaget förbättras bör regeringen agera i syfte att skapa goda förutsättningar och möjligheter för Trafikanalys arbete. En viktig förutsättning är att myndigheten erhåller erforderliga medel och resurser som krävs för att skapa en trovärdig statistik, men framförallt för att analysera utvecklingen inom transportområdet och särskilt inom kollektivtrafiken, så att beslutsfattare kan erhålla ett vederhäftigt underlag till genomtänkta beslut.

Det är ett utmärkt förslag att Trafikanalys gör statistiken officiell om regional kollektivtrafik och om kommersiell linjetrafik på väg. Detta minskar risken för röjande av enskilda uppgifter. En uppgiftslämnarplikt införs med föreskrift, vilket förbättrar kvaliteten på underlag. Vidare föreslås att uppgifter inhämtas endast vid ett samlat tillfälle per år, vilket underlättar företagens administrativa hantering. Men förutsättningen för en kvalitetssäkrad statistik är att relevanta frågor också ställs i undersökningen. Det är väsentligt att Trafikanalys tillser att kvaliteten i de lämnade uppgifterna är tillräcklig för att mäta kollektivtrafikens utveckling. De få elementära uppgifter som föreslås ingå i föreskriften är emellertid otillräckliga för en uppföljning och analys av kollektivtrafiken.

Trafikanalys föreslår att statistiken inte ska omfatta antal platskilometer, då det finns ett betydande bortfall i redovisningen. Exempelvis redovisar inte alla regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) sittplatskilometer. Sittplatskilometer innefattar inte heller stående passagerare i buss, vilket gör att denna statistik blir missvisande. Men likväl utgör redovisning av sittplatskilometer ett mått på komfort i kollektivtrafiken och om järnvägstrafiken fortsätter att redovisa detta blir det svårt att i framtiden jämföra utvecklingen inom olika transportslag.



Trafikanalys avser att endast använda tidtabellsuppgifter från Samtrafiken, dvs. att mäta endast planerat utbud. Men frågan är om detta verkligen medför att statistiken blir mer tillförlitlig än att mäta verkligen genomfört transportarbete?

Sveriges Bussföretag ser gärna att statistik om förhållandet mellan ren kommersiell linjetrafik och upphandlad trafik redovisas. Samtrafikens utbudskilometer är ett bra och enkelt riktvärde för att se förhållandet mellan kommersiell och upphandlad trafik.

Vi delar Trafikanalys definitioner om kommersiell linjetrafik som beskrivs i Kommersiell linjetrafik på väg.

Från Sveriges Bussföretag ser vi gärna ett ökat fokus på antalet resenärer. För den kommersiella linjetrafiken är detta inget problem att redovisa eftersom alla påstigande betalar en biljett för sin resa.

Vi delar Trafikanalys slutsats att inte redovisa kommersiell linjetrafik på regional nivå, enär det kan röja uppgift från enskild och då det är svårt att få tillförlitliga uppgifter.

Det finns ett stort intresse av ekonomiska variabler redovisas i statistiken. Det är väsentligt att Trafikanalys fortsätter och fördjupar ekonomiska studier om transportnäringen och kollektivtrafiken. Kostnadsutvecklingen inom kollektivtrafiken är exempelvis viktiga för statsmakterna att kontinuerligt följa upp. Analyser är väsentliga för utvärdering av skatter och styrmedels effekter på branscherna och vilken utvecklingskraft transportbranscherna uppvisar. Sveriges Bussföretag har tidigare framfört önskemål om att dessa studier ska fördjupas. Rapporten ”Transportbranschens ekonomi 1997–2015” bör även i framtiden genomföras, men den bör väsentligen utökas och fördjupas, så att exempelvis buss- och tågbranscherna noggrannare analyseras. Idag redovisar Sveriges Bussföretag årligen en ekonomisk rapport om bussföretagen, men sådana studier bör i första hand Trafikanalys genomföra och tillföras den officiella statistiken. I syfte att beslutsfattare och medborgare ska få en gemensam bild av hur verkligheten ser ut.

Trafikanalys har tidigare samlat in ekonomiska uppgifter om den samhällsstödda regionala kollektivtrafiken, men föreslår att endast SCB samlar in uppgifterna. Trafikanalys kommer istället att ”göra viss sekundärpublicering” av SCB:s publicerade statistik. Men det är väsentligt att relevant statistik återfinns hos SCB och är lätt tillgängligt. Emellertid finns det stort mervärde att ekonomi och produktionsstatistik finns samlat hos Trafikanalys. Därför vore det önskvärt om Trafikanalys fortsätter samla in dessa ekonomiska uppgifter eller tillser att den redovisas samlat hos Trafikanalys. Men framförallt är det viktigt att Trafikanalys bearbetar och analyserar de ekonomiska resultaten från såväl RKM som transportföretagen.

Kommer Trafikanalys inte samla in ekonomiska variabler utan blott hänvisa till SCB:s ansvarsområde inom de kommunala och landstingskommunala räkenskapssammandragen (RS) är risken att det inte går att urskilja kollektivtrafik i denna statistik. Problemet är att SCB inte genomför några analyser på trafikområdet eller har Trafikanalys fackkunskaper på området.

Huruvida det är Transportstyrelsen eller Trafikanalys som ska följa upp RKM kontrakt kan givetvis diskuteras för att undvika dubbelarbete. Men eftersom Trafikanalys har i uppdrag att analysera och utvärdera kollektivtrafiken vore det högst önskvärt att

myndigheten även fortsättningsvis har ansvar för att samla in uppgifter om utbud och resande samt att analysera exempelvis konsekvenserna av kollektivtrafiklagen från år 2012. Då det är en förutsättning för en uppföljning av kontrakt att det finns en samlad statistik.

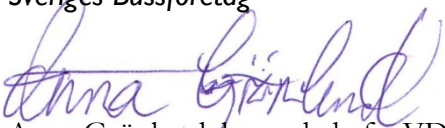
Det är av stort intresse för branschen att statistiken fortsättningsvis bryts ned i regioner, som det gjorts tidigare. Men dagens redovisning uppvisar emellertid stora brister. Ett av huvudproblemen med dagens statistik från Trafikanalys är att RKM många gånger inte levererar data som är kvalitetssäkrad utan innehåller direkta felaktigheter och inte är pålitlig. Statistiken innehåller felrapportering och det finns inkonsekvenser i rapporteringen från år till år. Det kan exempelvis vara stora skillnader under åren i produktionsstatistiken eller stora variationer i resandevolymer och intäkter. Detta kan bland annat bero på brister i ekonomistyrningen. Men det är viktigt att Trafikanalys kan och har befogenhet att följa upp statistiken som RKM lämnat genom uppgiftsskyldighet. Trafikanalys bör i den offentliga databasen kommentera att exempelvis relevant statistik saknas eller är felaktig. Det är väsentligt att Trafikanalys även analyserar statistiken.

Ett exempel på den bristfälliga statistiken är att det bara fr.o.m. år 2015 som statistiken skiljer på buss och tåg i trafikproduktion. Det innebär att det inte går att analysera utvecklingen av buss- och tågstnaderna separat genom att kollektivtrafiken behandlas som helhet. I statistiken för exempelvis Södermanland och Örebro återfinns inga värden för vagnkilometer eller intäkter på tågtrafiken varför ingen jämförelse kan göras av kostnaderna för tågtrafiken och busstrafiken.

Sveriges Bussföretag är intresserad av att delta i den fortsatta diskussionen med Trafikanalys och i samråd forma statistiken så att den blir relevant för alla mottagare av statistiken.

Med vänlig hälsning

Sveriges Bussföretag



Anna Grönlund, branschchef, vVD