

Dnr: 177-235-08  
Maria Melkersson  
2008-11-04

# **Officiell statistik och EU-statistik i transportsektorn**

Rapport till  
Trafikverksutredningen från  
SIKA

<b>1</b>	<b>OFFICIELL STATISTIK IDAG</b> .....	<b>3</b>
1.1	Statistik för hela transportsektorn.....	5
1.2	Statistikfunktionen – objektivitet och trovärdighet.....	5
1.3	Minskad uppgiftslämnarbörda.....	6
1.4	EU-statistik och annan internationell statistik.....	8
<b>2</b>	<b>VÄGTRAFIK</b> .....	<b>10</b>
2.1	Fordon .....	10
2.2	Vägtrafikskador .....	11
2.3	Lastbilstrafik.....	13
	Utländska lastbilstransporter i Sverige.....	14
	Lätta lastbilar .....	14
<b>3</b>	<b>BANTRAFIK</b> .....	<b>15</b>
<b>4</b>	<b>KOMMUNIKATIONSVANOR</b> .....	<b>16</b>
4.1	Varuflödesundersökningen.....	16
4.2	Resvaneundersökningen .....	17
<b>5</b>	<b>SJÖFART</b> .....	<b>19</b>
5.1	Sjöfartsföretag .....	20
<b>6</b>	<b>LUFTFART</b> .....	<b>20</b>
<b>7</b>	<b>POSTVERKSAMHET</b> .....	<b>21</b>
<b>8</b>	<b>TELEVERKSAMHET</b> .....	<b>21</b>
<b>9</b>	<b>KOLLEKTIVTRAFIK OCH SAMHÄLLSBETALDA RESOR</b> .....	<b>22</b>
9.1	Färdtjänst och riksfärdtjänst .....	22
9.2	Lokal och regional kollektivtrafik.....	23
9.3	Långväga buss .....	24
<b>10</b>	<b>ÖVRIGT</b> .....	<b>25</b>
10.1	Analyser.....	25
10.2	SIKA Basfakta.....	25
10.3	Transportbranschen .....	26

# 1 Officiell statistik idag

En viktig del av transportsektorn är statistikfunktionen. Statistik av olika slag produceras på trafikverken, Rikstrafiken och andra håll. Den officiella statistiken för transportsektorn finns dock endast på SIKA och det är främst den vi här beskriver.

SIKA är statistikansvarig myndighet med ansvar för ämnesområdet Transporter och kommunikationer. Idag omfattar detta följande statistikområden:

- Vägtrafik
- Bantrafik
- Sjöfart
- Luftfart
- Postverksamhet
- Televerksamhet
- Kommunikationsvanor
- Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor

Det sist nämnda statistikområdet, Kollektivtrafik, är det senast tillkomna (1 juli 2006).

Statistikreformen genomfördes den 1 juli 1994. Den innebar att ansvaret för officiell statistik som tidigare (i princip) i sin helhet legat på SCB, delades upp på 25 statistikansvariga myndigheter (SAM). SCB blev en av 25 SAM men tilldelades dessutom en samordningsroll. SIKA blev en av de övriga 24 SAM, med ansvar för statistik om transporter och kommunikationer. Det fanns flera syften med reformen, bland annat att öka användarnas inflytande över statistiken, göra statistiken mer användbar samt att effektivisera produktionen (minska kostnaderna).

SIKA tar statistikansvaret på största allvar och statistikproduktionen på transportområdet utvecklas nära användarna. Vi har varje halvår användarmöten i två olika konstellationer, Olycksrådet där vi diskuterar trafikolycksstatistik och Godsrådet där ämnet är godsstatistik. Vi hade en diskussion med särskilt inbjudna användare inför revidering av en stor statistikprodukt (fordonsstatistiken, se avsnitt 2.1). Just nu håller vi intervjuer med ett femtontal användare av en annan statistikprodukt som snart ska göras för andra gången (en rapport om transportbranschen, se avsnitt 10.3).

Vi vill hela tiden förbättra oss själva i vårt statistikansvar. Vi svarar på en stor mängd frågor från allmänheten, journalister, forskare, konsulter, intresseorganisationer, riksdag och regeringskansliet. Samtidigt arbetar vi för att göra den regelbundna statistikproduktionen bättre, mer synlig och mer effektiv.

Under 2008 är fem av våra undersökningar ute på offentlig upphandling, med avsikt att minska kostnaderna och samtidigt öka kvaliteten, något som vi redan sett är möjligt att göra.

För att använda titeln på en konferens om statistik: det vårt arbete handlar om är ”turning statistics into knowledge”. Det finns som regel gott om statistik i bemärkelsen ”siffror” från register och enkätundersökningar. På oss som SAM ankommer det att sammanfatta, beskriva och presentera informationen på ett sådant sätt att den förmedlar kunskap och kan bli ett användbart beslutsunderlag. Här finns stora samordningsvinster att göra mellan trafikslagen.

Tanken med statistikreformen var alltså att användarinflytandet skulle öka. I och med statistikreformen gavs huvudanvändare av statistiken (SIKA i transportsektorn) en beställarroll. Dessutom ansågs de nya statistikansvariga myndigheterna ha närmare till övriga användare. SIKA var och är en stor användare av statistik i sitt arbete med prognosmodeller, både på gods- och persontransporter. Prognosmodellerna kräver stora mängder indata bland annat i form av officiell statistik. Dessutom är SIKA en stor användare vad beträffar utredningar som görs utifrån statistik. Utredningsuppgiften på SIKA blir berikad av närheten till den officiella statistiken. Vi tror också att en officiell statistik helt åtskild från utredningsarbete skulle leda till en betydligt torftigare statistikfunktion.

SIKA:s statistikavdelning och utredningsavdelning arbetar nära varandra såtillvida att samma frågor är intressanta och relevanta för båda avdelningarna. Av Resvaneundersökningens data har vi gjort stråkanalyser. Data från Resvaneundersökningen ingår också i personprognosmodellen Sampers. Data från varuflödesundersökningen används för att skapa flödesmatriser till godsprognosmodellen Samgods. I planeringen av Varuflödesundersökningen 2010 har vi i största möjliga mån försökt leva upp till önskemål från Samgods-användarna. I de fall vi kan anpassa presentation av statistiken så att det bättre passar utredningsbehov så görs naturligtvis detta.

I de årliga måluppföljningarna har utrednings- och statistikavdelningarna arbetat mycket nära varandra. Enligt regeringens förordning om klimatrapporering (2005:626) ska SIKA årligen utföra en oberoende granskning av trafikverkens underlag för Sveriges utsläppsrapportering till EU och FN. SIKA:s statistik utgör ett viktigt underlag för denna kvalitetsgranskning av nationella utsläppsdata. Utrednings- och Statistikavdelningarna gör denna oberoende granskningen tillsammans eftersom båda avdelningarnas kompetens behövs.

Som en av 25 SAM vill SIKA ingå som en aktiv part i utvecklingen av det officiella statistiksystemet. Rådet för officiell statistik har ett antal arbetsgrupper och SIKA deltar i samtliga. Att delta i arbetsgrupperna är ett effektivt sätt att få god inblick i arbetet på SCB och är dessutom kontaktskapande gentemot andra SAM. Information från arbetsgrupperna kommer hela SIKA till del och det är viktigt för att höja kvaliteten på vår statistik, i en rad olika avseenden. Dessutom kan SIKA påverka utvecklingen av den officiella statistiken genom aktivt deltagande. Arbetsgrupperna arbetar med frågor som till exempel kostnader för statistiken, metod och kvalitet samt regional statistik.

Under perioden 2008-2010 är SIKAs generaldirektör ledamot i Rådet för officiell statistik. Denna position använder SIKA för att påverka det statistiska systemet i den anda som var tänkt med statistikreformen. Trots att snart 15 år har gått anser vi att det återstår en hel del att göra för att fullt ut nå andemeningen med reformen.

## 1.1 Statistik för hela transportsektorn

Statistik, om än inte officiell statistik, produceras även på trafikverken och av Rikstrafiken. Det finns fördelar med att samla statistiken inom transportsektorn. Dels för att hålla samman statistik för olika trafikslag och göra trafikslagen jämförbara, dels för att samla statistik kring vissa frågeställningar, till exempel trafiksäkerhet, transporters konsekvenser för miljön etc.

Redan idag bedriver SIKA nära samarbete med trafikverken om statistiken och dess innehåll. Vi har samarbetsavtal med trafikverken vad gäller Varuflödesundersökningen 2009. Ett samarbetsavtal finns också för förberedelserna inför Resvaneundersökningen 2010. Trafikverken är representerade i våra användarråd och i arbetet som rör Sampers och Samgods. Till exempel beträffande banstatistik samarbetar SIKA nära med Banverket i den konkreta statistikinsamlingen. Även Järnvägsstyrelsen samarbetar vi med vad gäller bantrafikolyckor.

Ett område som man bör lägga mycket arbete på under de närmaste åren om man vill ha de olika trafikslagen jämförbara, är *definitioner*. Som exempel kan nämnas statistik över olyckor, skadade och dödade. Vad gäller definitionen av ”dödade” är man idag överens inom alla trafikslag. En person anses dödad till följd av en olycka om han/hon avlider inom 30 dagar efter olyckan. Däremot vad gäller olyckor, skadade personer och grad av skada (lindrig/svår/allvarlig) florerar en rad olika definitioner och trafikslagen är inte jämförbara. Det finns inte heller någon samstämmighet över trafikslag vad gäller hur självmord redovisas dvs. om självmord särredovisas/exkluderas eller inkluderas bland övriga dödade.

## 1.2 Statistikfunktionen – objektivitet och trovärdighet

Statistiken är viktig för den i regleringsbrevet preciserade uppgiften att SIKAs årligen har i uppgift att analysera transportpolitisk måluppfyllelse samt bedöma hur trafikverken i sin sektorsrapportering arbetat för att målen skall nås. De transportpolitiska målen utformning diskuteras nu av regeringen efter att SIKA, i samråd med trafikverken, presenterat förslag till en ny transportpolitisk målstruktur.<sup>1</sup> En transportpolitisk målproposition är under framtagande till våren 2009.

En av nyheterna i SIKAs förslag är att statistiken ska få en än mer framträdande roll i en tydligare målstruktur. Detta kommer att tydliggöra tillstånd och trender av transportsektorns positiva men även negativa konsekvenser, så att ett effektivt arbete mot måluppfyllnad kan ske. I många fall innebär det att ny statistik behöver tas fram, men även att dagens statistik måste förbättras samt att analyser av svensk

---

<sup>1</sup> SIKA Rapport 2008:2 och 2008:3.

transportpolitik måste göras. Det blir med andra ord än viktigare att statistik samlas in, bearbetas och görs tillgänglig.

Förutom att SIKA har lämnat förslag på reviderade transportpolitiska mål har Vägverket dessutom redovisat förslag på nytt etappmål för trafiksäkerhetsutvecklingen i vägtrafiken. Båda dessa redovisningar remissbehandlas i skrivandets stund. Oavsett vilka de nya transportpolitiska målen blir så är det uppenbart att statistik och analysunderlag baserat på statistik är avgörande för att kunna bedöma huruvida vi närmar oss de olika målen eller ej.

I SIKA:s förslag för de nya transportpolitiska målen nämns en nationell aktör på vilken vilar ett ansvar att samla in statistik. Det är mer effektivt att en aktör gör det än att alla regionala aktörer själva ska göra det. SIKA publicerar redan idag statistik på läns- och kommunnivå där så är möjligt. Vi vet att många efterfrågar uppgifterna och vi kan många gånger enkelt tillgodose detta behov till nästan ingen kostnad alls.

När statistikreformen utvärderades 1999 sades om detta bland annat:

*”När det gäller de statistikansvariga sektorsmyndigheternas roller är frågan om statistikens objektivitet och trovärdighet viktig. Om en myndighets statistikområde är detsamma som dess eget ansvars- och verksamhetsområde finns en risk för misstanke att myndigheten inte uppträder opartiskt och objektivt. Om det är den egna verksamheten som speglas i statistiken kan det finnas en risk för att man frestas att välja bort vissa mått eller vissa uppgifter. Redan misstanken från omvärlden att en myndighet kan tänkas göra så, kan skada förtroendet för statistiken.”* (SOU 1999:96, sidan 43)

Objektiviteten och trovärdigheten i statistiken måste vägas in i den framtida strukturen på transportsektorns myndigheter.

Ett exempel på hur vi arbetar för objektivitet idag är med statistiken över vägtrafikskador. Polisens rapportering från olyckor ligger till grund för statistiken. Vägverket kompletterar dessa med uppgifter från sina egna djupstudier och dödsaviregistret. SIKA är dock med som en objektiv part i granskningsarbetet och står för den slutliga publiceringen och tolkningen av statistiken. Denna konstruktion finns sedan ett antal år. I framtiden är det dock önskvärt att den statistikansvariga myndigheten har ett större inflytande över hur statistiken över vägtrafikskador produceras. Detta behövs för att säkerställa att statistiken över vägtrafikskador är ett objektivt beslutsunderlag.

### **1.3 Minskad uppgiftslämnarbörda**

Det finns stora potentialer att utveckla statistikfunktionen i riktning mot att göra trafikslagen jämförbara och statistiken ”Trafikslagsövergripande”. En begränsande faktor är att SIKA, liksom andra myndigheter, har i sitt uppdrag att minska uppgiftslämnarbördan vad gäller statistikinsamling från företag och kommuner. Vi tycker att en ambition i transportsektorn ska vara att få fram åtminstone samma mängd information men helst mer och framför allt mer

användbar information, samtidigt som uppgiftslämnarbördan minskas. Det bör vara lättare att nå detta ambitiösa mål om statistikproduktionen i transportsektorn samordnas.

I september 2008 avrapporterade vi ett av två regleringsbrevsuppdrag om minskad uppgiftslämnarbörda. Uppdraget var att sammanfatta potentialen i att minska uppgiftslämnarbördan i de undersökningar som vi ansvarar för, men för vilka SCB är producent.

Sammanfattningsvis är det sex undersökningar som beskrivs i rapporten. Tre av dessa – Sjöfartsföretag, Postverksamhet och Televerksamhet – ser ut som de gör för att fungera som underlag till nationalräkenskaperna. Dessa undersökningar kan därmed inte SIKA påverka i nämnvärd omfattning. Lastbilsundersökningen är EU-reglerad och det nationella handlingsutrymmet är i princip noll. Undersökningen om sjötrafik är också EU-reglerad men där finns det större potential att göra förbättringar. Undersökningen från och med undersökningsåret 2009 upphandlas just nu. När nytt avtal sluts kommer uppgiftslämnarfrågorna att bli aktuella igen. Varuflödesundersökningen slutligen, är en intermitterande undersökning som ska genomföras 2009. Vi har lagt ned mycket arbete på att förenkla och på andra sätt förbättra undersökningen jämfört med när den gjordes sist år 2004/2005.

Innan år 2008 är över ska SIKA inom sitt ansvarsområde bistå Regeringskansliet (Näringsdepartementet) i arbetet med att ta fram underlag till regeringens handlingsplan för regelförenkling för företagen. I uppdraget ingår bl.a. en redovisning av arten och inriktningen av det förenklingsarbete som bedrivs på myndigheten samt av förenklingsåtgärder. För den sammanställningen kommer vi att föreslå hur man skulle kunna minska uppgiftslämnarbördan med 25 procent, vilket är regeringens mål. Vi kommer då att föreslå åtgärder i denna riktning även om de idag är orealistiska, på grund av till exempel nuvarande EU-regleringar.

SIKA arbetar aktivt med att minska uppgiftslämnarbördan i bemärkelsen förenkla enkäter, ifrågasätta varje variabel som samlas in, fundera på huruvida respondenter rimligen kan besvara frågor som ställs samt vad svaren ska användas till. Vi överväger också potential i form av att använda register eller samordna med andra myndigheters statistikinsamling.

En undersökning med stor uppgiftslämnarbörda är Lastbilsundersökningen (se avsnitt 2.3). Den är helt EU-reglerad och görs varje år. SIKA anser att den mycket väl skulle kunna göras vartannat eller vart tredje år. Då skulle man direkt minska uppgiftsbördan med 50 eller 67 procent. Utvecklingen i lastbilstransporter går inte att mäta med den precision att vi kan identifiera varje smärre förändring i mängden eller innehållet i lastbilstransporterna. Istället används statistiken till att beskriva ”trender” i utvecklingen. Dessa uppgifter skulle kunna kompletteras med ”snabbare” statistik från fordonsregistret över antal lastbilar i parken, nyregistrerade lastbilar samt körsträckor. Detta skulle tillsammans med en lastbilsundersökning vissa år ge en god bild av svenska lastbilstransporter. SIKA anser att det är viktigt att Sverige använder sitt samlade inflytande i europeiska samarbeten kring statistiken, för att minska på den därifrån pålagda uppgiftslämnarbördan.

SIKA anser att minskad uppgiftslämnarbörda är en hedervärd uppgift. Det är ett helt rimligt krav att skattefinansierad statistikinsamling inte besväras av företag i onödan. Dessutom gör uppgiften att minska uppgiftslämnarbördan att vi, och alla andra SAM, måste börja tänka i nya banor. Många undersökningar kanske görs av gammal vana. Frågeställningar som belyses kan ha upphört att vara aktuella för länge sedan. Det finns också i många fall register som kan användas för att besvara frågor, istället för att använda betungande enkäter.

## 1.4 EU-statistik och annan internationell statistik

Enligt instruktionen ska SIKA rapportera statistik till Eurostat på våra statistikområden. På den europeiska nivån samlas statistik in från alla EU-länder, EU:s ansökarländer och EES-länderna. Arbetet styrs av olika rättsakter som tvingar länderna att bidra med jämförbara uppgifter. Sverige har satt som huvudprincip att leverera all statistik som krävs in, oavsett om andra länder lyckas med detta. Från EU:s sida är det sagt att man bara ska kräva in den statistik som är absolut nödvändig.

Utvecklingsarbetet sker i olika ämnesvisa arbetsgrupper och en koordinerande kommitté. Mötesintensiteten har gått ned, nu träffas den koordinerande kommittén en gång per år och till exempel grupperna för järnvägar och sjöfart träffas var artonde månad. Av detta och andra skäl går utvecklingsarbetet framåt i långsam takt. SIKA deltar på mötena i alla grupper som är relevanta för oss.

De av våra statistikområden som har någon form av EU-reglering är lastbilstransporter, vägtrafikskador, bantrafik, sjötrafik och luftfart. Statistiken är i dessa fall väldigt detaljstyrd via Rådets förordningar, för att den ska bli jämförbar över alla länder. Personalen vid Eurostat använder uppgifterna för att publicera en mängd statistikerapporter där varje lands uppgifter sätts i ett internationellt sammanhang.

Det är naturligtvis en stor fördel att få tillgång till jämförbar statistik för många olika länder. SIKA vill också använda denna statistik för egna sammanställningar. Under 2008 publicerade vi för första gången en sammanställning av utländska lastbilstransporter i Sverige.<sup>2</sup> Genom att relatera den svenska lastbilsundersökningens resultat till den internationella sammanställningen får vi en god bild av lastbilstransporter i Sverige, hur mycket svenska lastbilar kör i utlandet, hur mycket utländska lastbilar kör i Sverige samt hur mycket cabotage och transittrafik som sker i Sverige.

Gränsöverskridande transporter, av gods eller personer, är av stort intresse för många men svåra att fånga med statistik. Resvaneundersökningen fångar svenskars resande till andra länder men har genom sitt upplägg ingen möjlighet att fånga utländska personers resande till och i Sverige. Riksbanken (som intresserar sig för hur utländska medborgare spenderar pengar i Sverige) och

---

<sup>2</sup> SIKA Statistik 2008:22.

intresseorganisationer som arbetar med turism har hört av sig till SIKA i denna fråga och ett stort intresse finns.

Godstransporter som går över landgräns kan som regel bara beskrivas mycket rudimentärt med den statistik som idag finns tillgänglig. Vad gäller till exempel lastbilstrafiken beskriven ovan kan vi presentera statistik över godsmängder mellan olika länderpar. Däremot vet vi ingenting om vilken väg godset gått, var det passerat gränser och så vidare. I Varuflödesundersökningen 2004/2005 frågade man varuägarna var gränspassagen var för gods som sändes till annat land. Det visade sig dock att uppgiftslämnarna vanligtvis inte vet detta. I ett led att minska uppgiftslämnarbördan tas uppgiften därför bort i VFU 2009.

SIKA arbetar just nu med ett av våra regleringsuppdrag, att undersöka och föreslå åtgärder för att förbättra analysunderlag avseende utveckling och tendenser i länderna i Östersjöregionen inom infrastruktur - och transportsektorerna, med speciell tonvikt på gränsregioner med tydlig inverkan på flöden i Sverige som Öresundsregionen. Detta mot bakgrund av den kommande Östersjöstrategin där Sverige håller en hög profil.

Sammanfattningsvis kan man säga att det finns en del analysunderlag på regional nivå, särskilt för de mest befolkade delarna av Europa. Däremot, statistik som skildrar förhållandena i de relativt små gränsregioner i Östersjöområdet som detta projekt handlar om, är det betydligt mer sparsamt med. Detta till trots, ska Sverige föreslå förbättringar av statistiken gäller det att få andra berörda länder med på saken om det ska bli verklighet. Det gäller också att på ett trovärdigt sätt motivera att den utökade statistiken är absolut nödvändig. Som exempel kan nämnas den svenska Resvaneundersökningen. Den kan med hyfsat god precision beskriva marknadsandelar för flyg, bil och tåg på ett så stort resestråk som Stockholm – Göteborg. Dock kan inte undersökningen med nuvarande budgetnivå användas i samma syfte på mindre stråk eller internationella stråk som Malmö-Köpenhamn.

Vi fullgör också annan internationell statistikrapportering till främst OECD och UNECE. Den praktiska inrapporteringen inkluderas i många av de uppdrag som ligger på annan aktör. De rapporteringar vi själva gör handgripligen är: Trends in transport sector, CARE (om vägtrafikskador), Short term trends och Common questionnaires.

Nedan följer en inventering av den statistik SIKA publicerar och utvecklar idag. Vi beskriver hur statistiken ser ut idag, vilka behov vi upplever att vi skall tillgodose, eventuella problem som försvårar utvecklingen samt potential för respektive område.

## 2 Vägtrafik

### 2.1 Fordon

Statistiken över fordon avser samtliga fordon som måste registreras hos Vägverket det vill säga personbilar, lastbilar, bussar, traktorer, MC, mopeder klass I, släp och terrängskotrar. Statistiken baseras på statistikregistret för fordon som är uppbyggt av vägtrafikregistret från Vägverket, körsträckor från Bilprovningen samt vissa registeruppgifter för fordonens ägare (fysiska eller juridiska personer). Det är ett totalregister med mycket litet partiellt bortfall. Dessa registeruppgifter ger egentligen en drömsituation när det gäller statistikframställan. Statistiken ger en god bild av den svenskregistrerade fordonsparken och nyregistrerade fordon.

Statistik över nyregistrerade fordon publiceras på vår hemsida den första vardagen varje månad, för månaden som just gått. För varje helår publiceras statistik över bestånd och nyregistreringar för samtliga fordonstyper i början av maj året efter. Årsboken FORDON 2007 hade tema miljö. Nästa årsbok FORDON 2008 kommer att ha temat yrkestrafik. En stor mängd statistik i tabellform ser ut på ungefär samma sätt varje år medan en beskrivande textdel följer det årliga temat.

#### Behov

Det finns en stor efterfrågan av statistik över fordon, bland konsulter, myndigheter, media och privatpersoner. Uppgifter som efterfrågas berör bestånd, drivmedel, nyregistreringar, ägarkategorier samt biltäthet på både riksnivå och regional nivå. Politiska beslut och regeländringar som till exempel berör skrotning och miljöbilar ger ofta snabbt avtryck i statistiken.

Uppgifter om nyregistrerade fordon visar på trender och regional fördelning. Försäkringsbolag har intresse av det regionala bilinnehavet och skrotningar, fordonsparkens ålder och tekniska uppgifter. Tillverkare undersöker marknaden när det gäller specifika fordonstyper och märkeskonkurrens.

Ett tydligt behov är statistik över fordons årliga körsträckor. Dessa uppgifter ligger sedan till grund för bland annat beräkningar om vägtransportarbete samt belastning på olika typer av vägar, samt regionala analyser av specifika fordonsparker.

#### Problem

Uppgifterna i vägtrafikregistret hamnar där via generalagenter och bilhandlare. Vissa uppgifter är frivilliga att lämna vilket gör att de inte finns för alla fordon och därmed inte går att använda för tillförlitlig statistik.

SIKA anser att vägtrafikregistret, som från och med 2009 ingår i Transportstyrelsen, bör byggas upp av en större mängd obligatoriska uppgifter. När till exempel en ny personbil säljs i Sverige skall information finnas om bränsleförbrukning, koldioxid och miljöklass.<sup>3</sup> Dessa uppgifter måste alltså finnas för alla nya personbilar. Därmed skulle det inte öka uppgiftslämnarbördan mer än

---

<sup>3</sup> Se Konkurrensverkets författningssamling, KOVFS 2002:2.

marginellt att kräva att dessa uppgifter också ”följer med” bilen in i vägtrafikregistret. Om vi hade uppgifter om bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp för alla personbilar skulle vi, med hjälp av information om körsträckor, kunna beräkna hela bilparkens bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. Speciellt på miljösidan skulle alltså statistiken kunna förbättras avsevärt genom att utöka de obligatoriska variablerna i vägtrafikregistret.

Ett orosmoment inför framtiden är om Bilprovningen privatiseras och bilprovning därmed kommer att utföras av många olika aktörer. Om så blir fallet är det av största vikt för statistiken att man fortsätter att med hög kvalitet mäta fordonens mätarställningar och därmed de årliga körsträckorna.

### **Potential**

Nya variabler över genomsnittligt koldioxidutsläpp per fordon samt klassning för miljöbilspremierna kommer att införas inom kort. Detta ger förutsättningar till att beräkna fordonsparkens totala koldioxidutsläpp samt göra analyser av miljöbilspremiernas genomslag.

Statistik över den svenska fordonsparken finns från och med år 1916. Den officiella statistiken sträcker sig från 1973 och framåt och har hög tillförlitlighet, vilket ger stora möjligheter att följa utvecklingen över längre perioder.

## **2.2 Vägtrafikskador**

Den officiella statistiken över vägtrafikskador beskriver polisrapporterade vägtrafikolyckor med personskada. Den presenteras i en årlig rapport som fokuserar på de dödade i trafiken, eftersom vi vet att uppgifterna om dödade är mest tillförlitliga.<sup>4</sup> I den officiella statistiken har vi, förutom polisens uppgifter, även använt Socialstyrelsens dödsorsaksregister. Fördröjningen i registret är lång men det är den bästa källan för att få bättre insikt om bland annat självmordens betydelse.

SIKA har i samarbete med Vägtrafikinspektionen tagit fram en rapport om antalet svårt skadade i vägtrafikolyckor utifrån uppgifter i Socialstyrelsens slutenvårdsregister.<sup>5</sup> Denna statistik över trafikskadornas belastning på sjukvården är idag inte officiell statistik men skulle mycket väl kunna bli det inom kort, med tanke på dess höga kvalitet och allmänintresset för den.

Vi har också tillsammans med Institutet för arbetsmarknadspolitisk utvärdering (IFAU) undersökt de långsiktiga effekterna av vägtrafikolyckor i form av sjukskrivning, arbetslöshet med mera.<sup>6</sup> Syftet med detta projekt var att bredda vår kunskap om de mer långsiktiga konsekvenserna av vägtrafikolyckor.

---

<sup>4</sup> Senaste årsrapporten är ”Vägtrafikskador 2007” SIKA Statistik 2008:27.

<sup>5</sup> ”Vägtrafikskadade i sjukvården - Statistik över vård av vägtrafikskadade i Sverige 1998-2006” SIKA Statistik 2008:23.

<sup>6</sup> ”Vad kostar en vägtrafikolycka?” Konsekvenser av vägtrafikolyckor i form av sjukskrivningar, arbetslöshet och inkomstförluster” SIKA Rapport 2008:8.

## **Behov**

Statistiken behövs för att mäta uppfyllelsen av olika etappmål inom trafiksäkerhetsområdet, skatta effekten av olika trafiksäkerhetsåtgärder samt för att i allmänhet följa utvecklingen av trafiksäkerheten.

Etappmål inom trafiksäkerhetsområdet sätts på olika nivåer (centralt/regionalt/lokalt) och av olika aktörer. Till exempel brukar regeringen ange etappmål för antalet dödade och allvarligt skadade. Andra aktörer som följer trafiksäkerhetsutvecklingen är till exempel Vägverket, Vägtrafikinspektionen, kommunerna, polisen och NTF. Det finns även ett stort massmedialt intresse för området.

För att kunna förbättra trafiksäkerheten krävs kunskap om effekten av olika trafiksäkerhetsåtgärder. Eftersom effekten kan förändras över tid behöver dessa så kallade effektsamband uppdateras med jämna mellanrum. Det kommer också ständigt fram nya åtgärder som behöver utvärderas. Exempel på aktörer som är intresserade av effektsamband är Vägverket, Vägtrafikinspektionen, kommunerna, bilindustrin och försäkringsbolagen.

## **Problem**

Det är svårt att få polisen att genomföra förändringar av datainsamlingen. Till exempel skulle det förbättra kvaliteten i uppgifterna, inte minst platsbestämningen, om registreringen skedde direkt på olycksplatsen i en handdator med GPS. Idag sker insamlingen på en pappersblankett. I vissa fall skriver polis på plats ned uppgifter på något annat papper och för över uppgifterna till blanketten vid senare tillfälle.

För att få bra kvalitet på uppgifterna om hur allvarligt skadade de inblandade personerna är, behöver dock polisens noteringar från olycksplatsen kompletteras med uppgifter från sjukvården. Sjukvården behöver också involveras om alkoholtester ska kunna göras på samtliga förare och fotgängare som är inblandade i allvarligare olyckor.

I Vägverkets olycksdatabas STRADA matchas uppgifter från polisen och sjukvården som bedöms höra till samma olycka. I dagsläget (september 2008) är dock endast 68 procent av Sveriges sjukhus med akutmottagningar anslutna till STRADA. Det uppstår också ett bortfall eftersom registreringen bygger på informerat samtycke från patienten. Socialstyrelsens patientadministrativa register (PAR) innehåller information om samtliga skadade i vägtrafikolyckor som lagts in på sjukhus. PAR får dock in uppgifterna senare än STRADA-sjukvård och har inte tillgång till lika många relevanta variabler om själva olyckan. I dagsläget görs ingen rutinmässig matchning av STRADA med PAR.

SIKA anser att det är av största vikt att arbetet kring dataregister om vägtrafikskador stramas upp och kvalitetsgranskas. Det är till exempel av största vikt att alla aktörer – Vägverket, Vägtrafikinspektionen, SIKA och eventuellt andra – har exakt samma uppgifter när de analyserar utvecklingen i vägtrafiksäkerhet.

## **Potential**

Ett sätt att förbättra den officiella statistiken skulle kunna vara att polisen kompletterar varje olycksrapport med uppgifter från sjukvården (t.ex. om skadornas allvarlighetsgrad och promillehalter) redan innan den skickas in till STRADA. Det vore också bra om uppgifter från alla vårdformer (primärvård, specialistvård etc.) kunde användas. Vilka praktiska och juridiska problem dessa förslag skulle innebära har dock inte undersökts. Att genomföra rutinmässiga matchningar mellan STRADA och PAR bör dock vara möjligt, liksom att matcha på uppgifter om promillehalter från obduktioner genomförda av Rättsmedicinalverket (RMV).

## **2.3 Lastbilstrafik**

Den så kallade lastbilsundersökningen genomförs löpande under åren och har gjorts på nuvarande sätt sedan år 2000. Statistiken är helt och hållet EU-reglerad och Sverige lever upp till de krav som anges av EG.

### **Behov**

Statistiken används bland annat till tillväxtprognoser av godstransportutvecklingen. Ofta efterfrågas tidsserier om både lätta och tunga lastbilar och deras drivmedel. Konsulter och företag är flitiga användare av statistiken, ofta för att försöka beräkna marknadsandelar hos företag. Intresse finns även över vilka vägar lastbilarna tar genom Sverige, hur omfattande trafiken är mellan olika regioner och omfattningen av transittrafiken. Statistiken används i olika utredningar inom transportpolitiska området.

### **Problem**

Sverige följer här EU-regleringen vilken gör att undersökningen är mycket tung ur uppgiftslämnarsynpunkt. Undersökningen baseras varje år på 20 procent av de svenskregistrerade tunga lastbilarna (ungefär 12 000 tunga lastbilar).<sup>7</sup> Många företag med flera lastbilar får därför svara på enkäter från denna undersökning flera gånger (olika mätveckor). Förutom att undersökningen behöver fråga en stor andel av lastbilarna varje år är dessutom uppgiftslämnarbördan för varje enkät betydande (en enkät motsvarar en lastbil och dess förflyttningar av gods under en vecka). Den stora uppgiftslämnarbördan i lastbilsundersökningen innebär att det nationella handlingsutrymmet i undersökningen är i princip noll. Vi kan till exempel inte rimligen utöka frågeställningarna om det skulle dyka upp behov av detta.

Behov finns över mer nedbrytbar statistik, samt att utveckla befintlig statistik om länsöverskridande transporter. Det finns stort intresse bland användare att mäta godsflöden på väldigt detaljerad nivå, i enskilda städer och på stråk mellan städer och regioner. På dessa frågor har undersökningen ofta inga svar att ge. Antingen får skattningar av godsmängder på enskilda stråk för låg precision eller så kan de inte publiceras på grund av sekretess.

---

<sup>7</sup> Undersökningen frågar ägarna till ett antal lastbilar. Det är inte samtliga tunga lastbilar (dvs. de med totalvikt över 3,5 ton) som ingår utan endast lastbilar med maximalastvikt på minst 3,5 ton och som transporterar varor på väg. Totalt finns det ungefär 60 000 sådana lastbilar registrerade i Sverige.

## **Potential**

Samordningen av varugrupsindelningen i NST2007 kommer att underlätta jämförbarheten mellan olika trafikslag. SIKA kommer att kontinuerligt utveckla presentationen av lastbilsundersökningen. Statistiken kompletteras med utländska lastbilstransporter (se avsnittet nedan) samt en separat rapport om de lätta lastbilarna (följer i nästnasta avsnitt).

## **Utländska lastbilstransporter i Sverige**

Motsvarigheten till den svenska lastbilsundersökningen görs också i de flesta EU-länder. SIKA har sammanställt statistik baserat på våra och andra länders rapportering av sina transporter till/från/inom Sverige. I rapporten sammanfattas transporter av svenska lastbilar i utlandet, av utländska lastbilar i Sverige, cabotage och transittrafik.

Direkta jämförelser av de utländska lastbilarnas körningar mellan olika år är inte möjlig eftersom vi inte har kontroll över de ingående ländernas metoder och urvalsfel för respektive lands undersökning. Alla länder har inte heller levererat fullständigt datamaterial om vägtransporter till och från Sverige respektive år. Rapporten publiceras inte som officiell statistik.

Längre tidsserier och fler rapporterade EU-länder möjliggör säkrare analyser. Ett ständigt pågående kvalitetsarbete bedrivs vid Eurostat som på sikt ska ge mer tillförlitlig statistik.

## **Lätta lastbilar**

Under vintern 2008-2009 kommer vi att publicera en rapport som noggrant beskriver Sveriges lastbilspark, både de lätta och tunga lastbilarna. SIKA gjorde år 2000 en enkätundersökning vad gäller de lätta lastbilarna. Vi anser dock att vårt arbete att minska uppgiftslämnarbördan är oförenligt med att belägga ägare av lätta lastbilar med en enkät. Dessutom finns det mycket information om de lätta lastbilarna i register, vilket vi tänker utnyttja. För att sätta in de lätta lastbilarna i ett sammanhang kommer vi att publicera samma typ av statistik även för de tunga lastbilarna.

Det blir första gången vi beskriver de lätta (och tunga) lastbilarna på detta sätt. Om publikationen visar vara av intresse och användbar kan den om något år publiceras som officiell statistik. Källan i form av registerdata är densamma som för dagens fordonsstatistik (se avsnitt 2.1).

### 3 Bantrafik

Banverket har uppdrag från SIKA att framställa statistik över bantrafik. Statistik över olyckor och tillbud insamlas dock av Järnvägsstyrelsen. Dessa publiceras också av SIKA. Statistik om järnvägar är EU-reglerad och SIKA rapporterar utförlig statistik till Eurostat.

SIKA publicerar 2008 tre produkter om bantrafiken, alltså järnvägar, spårvägar och tunnelbana.

- Varje kvartal görs en sammanfattande snabbstatistik om järnvägstransporter med bara de mest centrala variablerna på summerad nivå.
- Varje år görs en fyllig årsrapport där gods- och passagerartrafiken i hela bantrafiken belyses ur en lång rad aspekter. Trafikarbete och transportarbete, godsmängd och antal resor redovisas. Vidare finns uppgifter om infrastrukturen, till exempel sammanlagd banlängd och antal korsningar. Företagen som trafikerar infrastrukturen förtecknas och deras insatser i form av fordon, energi och personal summeras. Personalen delas upp på trafik och transporter samt infrastrukturförvaltning och trafikledning, dessutom på kön.
- Nytt för 2008 är en separat rapport som behandlar olycks- och självmordshändelser med koppling till bantrafiken. Den har tidigare ingått i den allmänna årsrapporten.

Banverket publicerar en separat statistikprodukt om olyckshändelser och självmordshändelser på det statliga järnvägsnätet.

#### **Behov**

I dagens klimatdebatt är förhoppningarna höga på att en utökad bantrafik ska bidra till ett miljövänligare transportsystem. Förändringstakten inom branschen är hög och både gods- och persontransporterna på järnväg slog volymrekord 2007. Samtidigt finns stora behov av offentliga investeringar för att utveckla trafiken i framtiden. Inom EU pågår också stora förändringar med att bygga ut infrastrukturen och modernisera reglerna kring bantrafiken. Behovet av saklig och neutral information är följaktligen stort och den officiella statistiken är till för att sektorns aktörer, utredare, forskare och allmänheten ska få information om utvecklingen inom hela bantrafiken.

#### **Problem**

Under en lång rad år har SIKA misslyckats med att hålla tidsplanerna i rapporteringen. Det gäller både delar av EU-rapporteringen och de svenska årsrapporterna. Kvartalsrapporterna kommer däremot för det allra mesta ut enligt plan.

En faktor som allt mer försvårar statistikinsamlingen är marknadens utveckling. Antalet aktörer som ska lämna uppgifter ökar och de nya aktörerna har ofta ett litet intresse av att samla in och rapportera den efterfrågade informationen. Kontraktformerna utvecklas också i en sådan riktning att vissa aktörer inte ens besitter den information som ska lämnas, såvida de inte skulle samla in den enbart för statistikens skull.

Statistiken produceras av SIKÄ i nära samarbete med Banverket och Järnvägsstyrelsen. På senare år har SIKÄ lagt in allt mer resurser i egen arbetstid, för att korta ned framställningstiden. Samarbetet med Banverket och Järnvägsstyrelsen bygger på affärsöverenskommelser manifesterade i avtal. Den relevanta kompetensen inom Banverket är begränsad och används även för Banverkets egna behov av statistikunderlag för årsredovisning, sektorsrapport med mera. I de prioriteringar som måste göras inom Banverket är det vårt intryck att SIKÄ:s behov ofta värderas lägre än Banverkets egna statistikbehov.

Ett svårhanterat problem är att sekretesslagen begränsar statistikens utformning, så att den i huvudsak omfattar statistik som summeras över hela riket. Statistiken får inte röja ekonomiska förhållanden hos enskilda företag. Det gör att statistiken inte kan summeras på delsträckor. Statistiklagens skrivning om samtycke till mer detaljerad publicering har inte kunnat användas, på grund av vissa dominerande företags ointresse.

## **Potential**

Uppenbarligen finns en potential i att få statistiken i fas med planeringen. En sammanhållen statistikverksamhet utan myndighetsgräns mellan SIKÄ och Banverket skulle kunna bidra positivt till det. Om statistiken i framtiden kommer ikapp med utgivningen kan utvecklingen inriktas på att förbättra innehållet i statistiken.

Statistiken om bantrafikskador har under lång tid varit eftersatt. Samhällsdebatten om trafiksäkerhetsarbetet fokuseras starkt på vägtrafikskador. Trafiksäkerheten inom bantrafiken hanteras främst av Järnvägsstyrelsen och av de inblandade företagen. Det är ett arbete som sker i det tysta. SIKÄ ser en potential i att med en förbättrad statistik indirekt bidra till en ökad trafiksäkerhet i bantrafiken.

Sedan 1997 har Banverket haft ett uppdrag att sammanställa statistik över olyckor på statens spåranläggningar, vilket är en mindre mängd anläggningar än den som SIKÄ:s statistik avser. Det finns en potential för effektivisering i verksamheten om de båda rapporteringarna integreras.

# **4 Kommunikationsvanor**

## **4.1 Varuflödesundersökningen**

Varuflödesundersökningen (VFU) har hittills genomförts för åren 2001 och 2004/2005. Nu arbetar vi med förberedelser av VFU 2009 som görs inom ett samarbetsavtal och samfinansiering mellan trafikverken och SIKÄ.

Vi ser idag ett stort behov av tillförlitlig statistik om varuflöden. De vanligaste användarna är konsulter, företag, branschorganisationer, trafikverken, studenter/forskare på högskolor och universitet, miljörörelsen, politiska debatten, samhällsdebatten, andra organisationer, opinionsbildning och klimatrapporering. Sist men inte minst utgör varuflödesundersökningen input i prognos och analysmodellen, Samgods.

Syftet med undersökningen är att kartlägga transporter av varugrupper för olika branscher. Den ger också en statistisk beskrivning av årliga godsflöden inom Sverige samt mellan Sverige och utlandet. Det bör påpekas att SIKA ofta får frågor från regeringen (formella uppdrag eller andra förfrågningar) som förutsätter data från en Varuflödesundersökning. I dessa uppdrag skulle vi ofta behöva en mer avancerad VFU än den vi gör nu. Vi anser dock att som VFU utformas 2009 är vad man maximalt kan klara av i fråga om kostnader och inte minst i uppgiftslämnarbörda på de företag som måste lämna uppgifter.

### **Problem**

Varuflödesundersökningen är mycket kostsam att genomföra. För att hålla kostnaderna nere för både uppgiftslämnare och beställarna av statistiken så genomförs undersökningen intermittent med ungefär tre års mellanrum. I framtiden tror vi att man kan få ner produktionskostnaden genom att genomsöka marknaden efter fler möjliga producenter. Det är inte omöjligt att även utländska statistikproducenter skulle kunna komma ifråga. Norge har till exempel en egen nationell VFU.

### **Potential**

Varuflödesundersökningen kommer att vara ett viktigt komplement till övrig transportstatistik även framöver. Varuflödesundersökningen är en unik kunskapskälla och kan t.ex. ge nedbrytbar statistik till en geografisk dimension för värden och vikt för varugrupper. Vi kommer att kunna analysera olika transportkedjor i Sverige och mäta avstånd för dessa. Att ytterligare kunna redovisa uppgifter som är oberoende av vilket transportslag som används och sedan kunna jämföra resultaten med annan befintlig transportstatistik har en stor potential även framöver. Vi kommer då att ge svar på hur olika branscher och dess transporter ser ut med större säkerhet och få en bättre bild av transportbranschen som helhet.

Främsta användaren av materialet ifrån undersökningen är prognosmodellen Samgods. I framtiden kräver modelleringen av godsflöden i Sverige goda indata. Det gäller till exempel vid analyser av godstransportflöden, godsstråk, överflyttningspotentialer, avståndsberäkningar för godsförflyttningar, transportkedjor för högvärdigt/lågvärdigt gods samt utveckling av godsmodeller.

## **4.2 Resvaneundersökningen**

Resvaneundersökningen ger möjligheter att analysera hur olika delar av Sveriges befolkning i åldern 6-84 år reser. Undersökningen innehåller information om alla sorters resor som befolkningen gör, både vardagliga förflyttningar och längre resor. Den information som finns om resorna är till exempel resmål, färdlängd, färd sätt, ärenden och restider. Bakgrundsinformationen som gör det möjligt att

koppla resultaten till olika befolkningsgrupper innehåller bland annat uppgifter om ålder, kön, sysselsättning, hushållssammansättning, tillgång till bil i hushållet, innehav av rabattkort för kollektivtrafiken och funktionsnedsättningar. Dessutom finns det uppgifter om distansarbete, arbete under resa samt tele- och videokonferenser. Undersökningen genomförs via telefonintervjuer. Under perioden 1994-2001 genomfördes resvaneundersökningen kontinuerligt, sedan intermitterat under det brutna kalenderåret 2005-2006. En ny undersökning planeras att starta år 2010 och kommer att genomföras kontinuerligt under ett antal år. Flera regionala aktörer har meddelat intresse att förstärka regionala urval.

### **Behov**

Resvaneundersökningen används i olika kretsar. Anledningen till att SIKA började genomföra undersökningen är att den är indata till olika trafikmodeller. Dessutom använder trafikverken data från undersökningen, bland annat för årsredovisningarna. Andra användare kan få tillgång till databasen för forskningsändamål, vilket innebär att ett större antal forskare, studenter och trafik konsulter har tillgång till datat. För tillgång krävs sedvanlig sekretessprövning.

### **Problem**

SIKA har idag inte tillräckliga resurser för att analysera resvane data i så stor utsträckning som vi skulle önska. Utanför SIKA har databasen användare på många olika ställen och därför är det svårt få en samlad bild över vad den används till. Mycket görs säkert dubbelt. Det är dessutom svårt att veta om användarna får fram de resultat de är ute efter och om de har tillräckligt stora urvalsstorlekar för att bekräfta olika teorier.

Eftersom det är en urvalsundersökning finns en osäkerhet i resultaten som gör att data inte kan användas på för små områden eller för små grupper. I många fall finns önskemål att använda resultaten till frågeställningar som har för liten urvalsstorlek för att ge rättvisa resultat. Till exempel är efterfrågan stor på olika trafikslags "marknadsandelar" på resestråk. Dessutom gäller det att personer som hanterar data måste sätta in sig i de olika definitionerna som finns i undersökningen för att kunna få fram rätt resultat.

### **Potential**

Tack vare att undersökningen är väldigt omfattande finns det många användningsområden som den tyvärr endast används till en bråkdel av. Mycket av den information som finns i undersökningen samlas inte in på annat håll. Dessutom går det att analysera samband mellan områden som inte finns sammankopplade i andra undersökningar. De olika definitionerna av resor gör att undersökningen kan användas för att studera resesamband av väldigt olika karaktär.

## 5 Sjöfart

Statistik om transporter till sjöss är EU-reglerad och SIKA rapporterar utförlig statistik till Eurostat. På sjöfartsområdet har SIKA tre produkter.

- Den stora rapporten på sjöfartsområdet är *Sjötrafik*, där transporterna och resorna till sjöss mäts i samarbete med hamnarna. Det är EU-reglerad statistik som rapporteras till Eurostat. Fyra kvartalsrapporter plus en omfattande årsrapport görs för svenska läsare.
- En årlig produkt handlar om handelsflottan, *Svenska och utländska fartyg i svensk regi*.
- Slutligen finns en liten årlig rapport som omfattar ekonomisk information om *Sjöfartsföretag*, främst rederier och hamnar. Den görs i första hand för att täcka behovet av underlag för nationalräkenskaperna.

Statistik över olyckor till sjöss publiceras inte av SIKA utan av Sjöfartsverket och Sjöfartsstyrelsen i var sin rapportserie.

### Behov

Verksamheten till sjöss är – för många – en ganska osynlig del av transportsystemet. Det verkar inte mist gälla för beslutsfattare som enligt många bedömare i allmänhet har bättre kunskap om persontransporter än om godstransporter. Det är därför viktigt att tillhandahålla statistik som tydligt visar utvecklingen av både gods- och persontransporter till sjöss.

Statistiken är en av många källor till Sjöfartsverkets sektorsrapport. Redareföreningen baserar en del av sin statistik på uppgifter ur fartygsrapporten från SIKA. Sjöfartstidningen tar en gång per år in en stor tabell ur fartygsrapporten i tidningen. Branschorganisationen Sveriges Hamnar producerar statistik om sina medlemshamnar baserat på data från SIKAs undersökning.

### Problem

Uppgiftslämnarbördan är ganska stor i hamnstatistiken. Hamnarna lämnar detaljerade uppgifter om gods och passagerare som passerar över kaj.

### Potential

Samarbetet med Sjöfartsverket har potential att utökas. Verket har stor kunskap om branschen och samråd sker redan idag mellan SIKA och vissa medarbetare på Sjöfartsverket. Det finns säkert mer att göra tillsammans och det skulle underlättas av att tillhöra en och samma myndighet. Bland annat finns inom verket värdefull registerinformation om fartygsrörelser, vilken skulle kunna användas för statistikändamål. Viss överlappande insamling förekommer också. Åtgärder för att genom samarbete minska uppgiftslämnarbördan är alldeles säkert möjliga.

Statistik om transportsektorns energiförbrukning görs av Energimyndigheten. Naturvårdsverket gör uppskattningar av emissioner från bland annat transportsektorn. På sjöfartens område finns potential att använda redan nämnd registerinformation om fartygsrörelser. Sjöfartsverket och SIKA kan vid en sammanslagning ta ledarskapet i samarbetet. Utgivningen av olycksstatistik för alla trafikslag kan vinna på att göras mer sammanhållen (se avsnitt 1.1).

## 5.1 Sjöfartsföretag

Statistiken samlas in för att tillgodose behov hos Nationalräkenskaperna/SCB. För denna uppgift behöver Nationalräkenskaperna SIKAs möjlighet att samla in uppgifterna med svarsplikt. Statistiken publiceras numera bara i form av tabeller med statistik på hemsidan och inte som en regelrätt rapport.

Statistiken om sjöfartsföretag är alltså inte anpassad till andra användare än SCB/NR. För att tillgodose behovet av statistik om företag i *samtliga* delar av transportbranschen har SIKA istället gett ut rapporten *Transportbranschen – hur står det till? Statistik om transportbranschen och sex delbranscher åren 1997-2006* (se vidare avsnitt 10.1).

## 6 Luftfart

Luftfarten undersöks genom att flygplatser lämnar uppgifter om passagerare och gods. Det är en totalundersökning av alla flygplatser. Små och stora flygplatser har dock olika rapporteringskrav.

### Behov

Statistiken används för att få en helhetsbild av luftfartssektorn och dess utveckling och för jämförelser med andra transportslag. Till analyser av trafik och transporter, underlag för beslut och åtgärder och analyser av effekter. Nationalräkenskaperna använder statistiken för att sammanställa realkapitalstockar där bland annat värdet av den svenska flygplansflottan ingår.

Konsulter efterfrågar statistiken för bland annat konkurrensanalyser, tillväxtprognoser, analyser av transportutvecklingen såväl för passagerare såsom för frakt samt analyser av flygföretagens utveckling och storlek i Sverige. Men även för att se effekter av exempelvis avregleringar och lågprisbolagens inträde på marknaden.

Statistiken innehåller mycket detaljerad flygsäkerhetsinformation, uppgifter om haverier och luftfartshändelser som används för flygsäkerhetsanalyser. Men även uppgifter om flygets miljöpåverkan i form av utsläpp, avgasemissioner och buller. Jämförelser med internationell statistik är möjlig.

Andra användningsområden är marknadsbedömningar och konkurrensanalyser bland branschorganisationer och företag. Statistiken används även av flygplatserna själva, media och allmänheten. Ofta efterfrågas trender avseende antalet passagerare och antalet landningar både utrikes och inrikes.

### Problem

Kvaliteten på frakt och post variablerna per rörelsenivå har inte varit bra under många år. Detta har åtgärdats av nya system och rutiner vid datainsamling och beräknas vara lösta vid årsskiftet 2008/2009.

Ett problem för statistiken över passagerare och deras resmål är att flygplatserna idag som regel inte kan lämna uppgifter om ”origin-destination” (OD) utan bara för första landning utanför gränsen. Om en flygning har samma flightnummer finns måldestinationen med men för de flesta resorna vet vi bara första stopp. Detta gör att statistiken visar till exempel att en stor del av utrikestrafiken går till Köpenhamn.

### **Potential**

Kvalitetssäkring kommer att möjliggöra analyser av frakt och post till och från Sverige samt jämförelser med andra länder.

Den internationella jämförbarheten av flygtransporter kommer att öka i framtiden. EU har antagit en förordning om statistikrapportering om lufttransport av passagerare, gods och post. Medlemsländerna i ICAO (International Civil Aviation Organization) utgör en internationell luftfartsorganisation under FN. ICAO fastställer vilken statistik som ska rapporteras av medlemsländerna. Även EU och Eurostat kommer att använda ICAO koder och definitioner så långt som möjligt, vilket ökar jämförbarheten.

## **7 Postverksamhet**

Statistiken samlas in för att tillgodose behov hos Nationalräkenskaperna/SCB. För denna uppgift behöver Nationalräkenskaperna SIKAs möjlighet att samla in uppgifterna med svarsplikt.

## **8 Televerksamhet**

Statistiken samlas in för att tillgodose behov hos Nationalräkenskaperna/SCB. För denna uppgift behöver Nationalräkenskaperna SIKAs möjlighet att samla in uppgifterna med svarsplikt. Statistiken publiceras numera bara i form av tabeller med statistik på hemsidan och inte som en regelrätt rapport. För mer intresseväckande beskrivning av telemarknaden hänvisar vi till PTS och deras årsrapport.

## 9 Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor

Detta är det nyaste av SIKAs statistikområden (1 juli 2006). SIKA fick 2003 i uppdrag av regeringen att skapa detta statistiksystem som innefattar all kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. Syftet är att skapa ett statistiksystem som på ett jämförbart sätt redovisar uppgifter om samtliga transporter inom kollektivtrafiken dvs. för samtliga trafikslag. Vissa uppgifter är idag inte jämförbara men förhoppningen är att de ska bli mer jämförbara efter hand.

Det finns ett nätverk kring arbetet med kollektivtrafikstatistik, bestående av Banverket, Sveriges kommuner och landsting, Kungliga Tekniska Högskolan, Lunds Tekniska Högskola, Vägverket, Luftfartstyrelsen, Svensk kollektivtrafik, Rikstrafiken, Sjöfartsverket och Bussbranschens riksförbund. Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor omfattar statistik inom allmän och särskild kollektivtrafik på lokal, regional, interregional och internationell nivå.

Under början av 2009 har SIKA för avsikt att publicera den första årsrapporten med en sammanställning av all kollektivtrafik, oavsett trafikslag. Syftet med att sammanställa uppgifterna i en rapport är att försöka skapa en helhetsbild över resandet och också vad denna trafik kostar samhället. Statistiken är indelad i *konsumtion* (antal resor och antal personkilometer) och *tjänster* (utbudskilometer, landningar eller platskilometer dvs. den mängd service som erbjuds resenärerna). Dessutom inkluderar statistiken vissa ekonomiuppgifter för kostnader och intäkter för trafiken samt storleken av det stöd eller bidrag som samhället ger till trafiken.

Förutom den övergripande rapporten om all kollektivtrafik nämnd ovan ingår i "Kollektivtrafik ..." dessutom *Färdtjänst och riksfärdtjänst, Lokal och regional kollektivtrafik* samt *Långväga buss*

Områden som SIKA ännu inte täcker med statistik inom "Kollektivtrafik ..." är bland annat sjukresor och skolresor. Genom en mindre marknadsundersökning har vi förstått att uppgifter om skolresor är svåråtgångade. Det är inte självklart att till exempel kommunerna, som betalar skolresor, vet hur många skolbusskort de bekostat.

### 9.1 Färdtjänst och riksfärdtjänst

Insamling av statistik om färdtjänst har genomförts sedan 1974 och fram till 1994 ansvarade SCB för undersökningen. När färdtjänst blev en transportfråga istället för en socialtjänstfråga 1998, lades ansvaret över från Socialstyrelsen till SIKA.

Statistiken om färdtjänst och riksfärdtjänst håller god kvalitet och från och med avseende 2007 är statistiken klassad som officiell statistik. Uppgiftslämnarna är kommunerna i Sverige. Insamlingen genomförs varje år och är en väletablerad undersökning hos uppgiftslämnarna. SIKA bedömer därför att ingen uppgiftslämnarskyldighet behöver införas. Alla kommuner utom ett par stycken svarar på enkäten.

Uppgifter som samlas in är antal färdtjänstillstånd, antal enkelresor, kön och ålder. De ekonomiska uppgifterna erhåller SIKA från SCB och Stockholms läns landsting. Eftersom statistiken har samlats in under många år finns möjligheter att analysera långa sammanhållande tidsserier.

### **Behov**

Syftet med insamlingen av statistik är att beskriva resandet med färdtjänst och riksfärdtjänst i Sverige. Behovet av statistiken finns inom olika områden och frågeställningar. Det transportpolitiska målet att kollektivtrafiken ska bli tillgänglig för funktionshindrade år 2010. Minskningen av färdtjänstresor kan bland annat vara en effekt av att den allmänna kollektivtrafiken blivit mer tillgänglig, men om detta vet vi idag mycket lite. Behov av statistiken finns inom forskning och inom den politiska sfären.

### **Problem**

Verksamheten med färdtjänst håller på att förändras och då kan problem uppstå i insamlingen av statistiken. Ansvaret över färdtjänsten kan numera ligga hos till exempel trafikhuvudmännen istället för hos kommunerna. Det är alltid mer problematiskt om flera olika slags aktörer är inblandade i en verksamhet som vi vill mäta på ett standardiserat och strukturerat sätt.

### **Potential**

Statistiken över färdtjänstresandet kan utvecklas ytterligare. Vägverket har nyligen lämnat en förfrågan till SIKA om att genomföra en pilotundersökning av arbets- och skolresor med färdtjänst, för att se var potentialen finns att styra över resandet till den allmänna kollektivtrafiken. Detta kan bidra till att utveckla arbetet med att göra den allmänna kollektivtrafiken mer tillgänglig för funktionshindrade. Det återstår att undersöka i vilken mån kommunerna kan svara på de ytterligare frågor man behöver ställa för att få reda på dessa saker och vad det innebär i ökad uppgiftslämnarbörda.

## **9.2 Lokal och regional kollektivtrafik**

Denna undersökning har pågått sedan mitten av 1980-talet då SLTF (Svensk lokaltrafik förening, numera Svensk kollektivtrafik) samlade in statistiken. De innehade ansvaret fram till 2004 då SIKA övertog insamlingen. De siffror som samlas in avseende trafikering är antal resor, personkilometer och utbudskilometer. De ekonomiska uppgifterna inom verksamheten innefattar kostnader, intäkter och bidrag.

Uppgiftslämnarna är idag trafikhuvudmännen i länen och några primärkommunala trafikhuvudmän. Statistiken har haft stora brister vad gäller t.ex. osäkerhet kring definitioner. SIKA bedriver ett kontinuerligt arbete för att höja kvaliteten.

### **Behov**

Behovet av statistiken är stort och finns inom olika områden i samhället, till exempel inom forskning och utveckling men även inom politiken. Behovet att följa utvecklingen inom kollektivtrafikresandet är angeläget.

### **Problem**

Förändringar som är på gång inom kollektivtrafikområdet, till exempel en översyn av lagstiftningen och ökad konkurrensutsättning. Om marknaden avregleras kan det medföra problem för insamlingen av statistiken. Det faktum att bussbolag ibland kör i egen regi och i andra fall för andras räkning via upphandling är redan idag ett stort problem för statistikinsamling.

## **9.3 Långväga buss**

SIKA genomförde för året 2007 en första regelrätt undersökning över resandet med långväga buss, det vill säga bussresor över länsgräns. Det är totalt 28 företag som bedriver denna trafik, exklusive länstrafikhuvudmännen (dessa exkluderas eftersom de ingår i statistiken nämnd i avsnitt 9.2 ovan).

### **Behov**

Det finns ett behov av statistik över Långväga busstrafik, dels för att kunna se hur den länsöverskridande linjetrafiken med buss i sig utvecklas, dels för att ställa busstrafiken över länsgräns i relation till motsvarande järnvägstrafik och andra färdmedel.

### **Problem**

Sekretesslagen begränsar redovisningen så att statistiken inte kan redovisas på länsnivå, eftersom ett län ofta är lika med ett företag. Detta är ett stort problem eftersom det huvudsakliga intresset brukar ligga på just länsnivå. Detta är ett av många exempel på intressekonflikt mellan statistikens användare och sekretesslagstiftningen.

### **Potential**

SIKA har haft ett uppdrag att sammanställa uppgifter om Långväga busstrafik sedan 1999 och undersökningar har gjorts sporadiskt och med hjälp av olika konsultföretag. På grund av problem med att definiera populationen och med att flera bussföretag är paraplyorganisationer har undersökningarna haft en del kvalitetsproblem. SIKA:s mål är att från och med 2008 års undersökning göra den i egen regi. Tanken är att kvaliteten skall kunna höjas med hjälp av de erfarenheter som införskaffats under de år undersökningen utförts. Undersökningen kommer att vara årlig.

# 10 Övrigt

## 10.1 Analyser

Även inom statistikavdelningen har vi bedrivit några analysprojekt under det senaste året. Dessa projekt är ett led i att bredda vår kunskap och i vissa fall dra analytiska slutsatser av den utveckling vi har sett i statistiken.

- *Vilken koldioxidskatt krävs för att nå framtida utsläppsmål?* (SIKA PM 2008:4). PM:et sammanfattar vilken koldioxidskatt och till det följande bensinpris som skulle krävas för att vägtrafiken skulle bidra med sin andel till politiskt uppsatta koldioxidmål.
- *Acceptabla fördelningseffekter vid höjd koldioxidskatt?* (rapporten publiceras under november 2008). Rapporten visar på de effekter ett betydligt högre bensinpris skulle få på hushållens ekonomi. Effekter beräknas för olika socioekonomiska grupper och för olika regioner i Sverige.
- *Vad kostar en vägtrafikolycka? Konsekvenser av vägtrafikolyckor i form av sjukskrivningar, arbetslöshet och inkomstförluster* (SIKA Rapport 2008:8). Rapporten visar dels på vad som skiljer de trafikolycksdrabbade från befolkningen i övrigt, dels vilka konsekvenser en trafikolycka har under flera års tid.

## 10.2 SIKA Basfakta

Under vintern 2008-2009 kommer vi att publicera en skrift kallad *SIKA Basfakta*. Den kommer att innehålla statistik för samtliga trafikslag vad gäller

- Infrastruktur
- Investeringar i infrastruktur
- Drift och underhåll
- Trafikarbete
- Transportarbete
- Emissioner
- Olyckor, skadade och dödade

Detta är en typ av statistikpublikation som vi vet många efterfrågar. Den kommer att vara skriven i ”populär” form, men kommer också att tydliggöra var det finns luckor i statistiken och var metod- och mätproblemen är som störst.

### 10.3 Transportbranschen

SIKA har publicerat statistik för transportbranschen som helhet och alla dess delbranscher i rapporten *Transportbranschen – hur står det till? Statistik om transportbranschen och sex delbranscher åren 1997-2006*.<sup>8</sup> Statistiken baseras på bokslutsuppgifter och branschindelningen görs utifrån SNI-koder. Rapporten görs nu om efter kontakter med ett femtontal användare av statistiken. Vår förhoppning är att nästa rapport för perioden 1997-2007 kommer ut i början av 2009. Den här rapporten är ett exempel på hur vi med lite innovativa grepp kan göra statistik helt och hållet av registeruppgifter (dvs. ingen uppgiftslämnarbörda alls) men ändå fylla ett användarbehov.

---

<sup>8</sup> SIKA Statistik 2008:9.