

<http://www.diva-portal.org>

Postprint

This is the accepted version of a chapter published in *10 år med regionala kollektivtrafikmyndigheter: - Perspektiv på styrning, geografi och planering i ljuset av omskalning*.

Citation for the original published chapter:

Andersson, I. (2026)

KPI:er och dåliga data:: Om behovet och svårigheterna med att mäta kollektivtrafikens utveckling

In: Ida Andersson (ed.), *10 år med regionala kollektivtrafikmyndigheter: - Perspektiv på styrning, geografi och planering i ljuset av omskalning* (pp. 101-117). Örebro:

Örebro universitet

Kulturgeografiska perspektiv

N.B. When citing this work, cite the original published chapter.

Permanent link to this version:

<http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:oru:diva-128247>

Kapitel 5. KPI:er och dåliga data: Om behovet och svårigheterna med att mäta kollektivtrafikens utveckling

Ida Andersson

Sammanfattning

Detta kapitel problematiserar statistikens och nyckeltalens (KPI:ers) roll i styrningen av svensk kollektivtrafik och visar hur bristfälliga och svårjämförbara data skapar betydande kunskaps- och styrningsutmaningar. Med utgångspunkt i intervjuer med företrädare för 18 regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM) samt en kritisk genomgång av vanligt förekommande indikatorer analyserar kapitlet hur mätbarhet både möjliggör och begränsar förståelsen av kollektivtrafikens utveckling. Kapitlet visar att variationer i den nationella statistiken i första hand bör förstås som ett systemproblem snarare än som uttryck för faktiska skillnader i trafikens omfattning eller kvalitet. Skillnader i organisatoriska lösningar, skatteväxling, ansvarsfördelning och tolkning av nationella anvisningar innebär att likartade indikatorer kan fyllas med olika innehåll i olika regioner. Följden blir att jämförelser mellan län och över tid ofta saknar metodologisk robusthet, trots att just sådana jämförelser ligger till grund för politisk uppföljning, benchmarking och strategiska beslut.

Genom en fördjupad diskussion av sju vanligt använda KPI:er visar kapitlet hur komplexa mobilitetssystem reduceras till förenklade mått som tenderar att spegla geografi, demografi och organisatoriska val snarare än faktisk tillgänglighet, rättvisa eller samhällsnytta. Samtidigt framhålls att KPI:er inte är neutrala tekniska verktyg, utan uttryck för styrningslogiker, politiska prioriteringar och institutionella praktiker. Kapitlets sammantagna slutsats är att kollektivtrafikens styrning kräver ett mer robust, transparent och reflexivt indicatorsystem. Detta förutsätter både ökad nationell standardisering och en bredare förståelse av statistikens begränsningar, där kvantitativa mått kompletteras med kvalitativ och kontextuell kunskap för att bättre fånga kollektivtrafikens roll som samhällsbärande infrastruktur.

Inledning

Behovet av statistik och tillförlitliga data är centralt för att kunna analysera och förstå hur kollektivtrafiken fungerar. Dagligen samlar svenska trafikoperatörer in trafikdata som handlar om på- och avstigningar, kilometer körda, punktlighet, beläggning, mm. Detta material rapporteras i sin tur vidare till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM), Trafikanalys och Statistiska centralbyrån (SCB). Statistik om kollektivtrafiken samlas också in från RKM:erna själva, från kommuner och genom bland annat resvaneundersökningar och ekonomiska rapporter. Tillsammans utgör denna datainsamling en viktig byggsten i såväl trafikplanering och ekonomistyrning, som i sin tur ligger till grund för det kollektivtrafikutbud som finns i Sverige (Améen et al, 2016; Ait-Ali, 2024). Statistiken används även för att utveckla mål och prognoser för hur kollektivtrafiken ska utvecklas i framtiden. Sådana mål återfinns exempelvis i de regionala trafikförsörjningsprogrammen uttryckta i termer av restidskvoter och trafikbeläggning (se exempelvis Region Örebro län, 2022). Statistik spelar roll för kollektivtrafiken på daglig basis i form av uppföljning av daglig drift, men även för att kunna göra årliga uppföljningar och jämförelser mellan olika platser och trafikslag (Améen et al, 2016; Ait-Ali, 2024). Kort sagt, tillförlitlig statistik spelar stor roll för att kunna skapa tillförlitlig kollektivtrafik.

I projektet som ligger till grund för detta kapitel (se kapitel 1 för översikt) har kvantitativa data varit tänkt att spela en central roll i att förstå hur kollektivtrafiksystemet och dess planeringsförutsättningar har förändrats efter RKM:s upprättande. I den ursprungliga forskningsdesignen var planen att samla offentlig statistisk från SCB, Trafikanalys och andra aktörer och skapa tidsserier om bland annat pendling, resvanor, trafikarbetet, utsläpp, infrastrukturinvesteringar och befolkningens mobilitetsmönster för att på så sätt skapa en empirisk grund för att följa utvecklingen över tid. En viktig del av detta arbete handlade om att studera och förstå geografiska skillnader och att analysera kollektivtrafiken inte bara över tid utan även mellan olika län, samarbetsstrukturer och typer av geografier.

Till vår förvåning insåg vid tidigt i projektet att detta skulle bli svårt att genomföra som planerat. När vi började göra jämförelser över tid och mellan olika län utifrån tillgänglig officiell statistik stod det tydligt rätt snart att det finns en stor osäkerhet i dataunderlagen, inte minst vad gäller kollektivtrafikens kostnader. Detta yttrade sig på två huvudsakliga sätt. Det ena handlade om svårigheterna att göra geografiska jämförelser mellan län, kommuntyper eller geografier. Här redovisades radikalt olika ekonomiska kostnader för platser med liknande trafikutbud och förutsättningar beträffande skatteväxlingsgrad, befolkningstäthet och infrastruktur. Detta gjorde att geografiska jämförelser blev svåra att genomföra på ett tillförlitligt sätt. Det andra handlade om att inrapporterade datauppgifter från en och samma informationslämnare kunde variera stort mellan olika år, vilket skapade stora svängningar i statistiken utan att nämnbara förändringar hade skett i praktiken.

Statistik om kollektivtrafik översätts i regel till så kallade nyckeltal, eller *Key Performance Indicators* (KPI:er). Detta är idag en etablerad metod inom kollektivtrafikens planering och förvaltning inte bara i Sverige utan över hela världen. KPI:er används för att mäta prestation över tid, jämföra olika trafiksystem, operatörer eller regioner, samt för att följa upp uppsatta mål (Eboli och Mazzulla, 2012). De erbjuder ett verktyg för att göra verksamheten mer transparent och möjliggöra benchmarking, vilket i sin tur kan stödja beslutsfattande och resursfördelning. I praktiken tenderar dock KPI-användningen att fokusera på ekonomisk effektivitet och produktivitet, exempelvis genom indikatorer för kostnad per resenär, punktlighet eller beläggningsgrad. Samtidigt kan nästan alla aspekter av kollektivtrafiken översättas till någon form av nyckeltal, vilket gör KPI:er till ett flexibelt men också potentiellt förenklat styrinstrument (Améen et al, 2016).

Detta knyter an till en annan utmaning för vårt projekt och förutsättningarna för oss att studera kollektivtrafikens utveckling över tid med hjälp av offentlig statistik och KPI:er. Kollektivtrafiken beskrivs ofta ett system med många olika parametrar och beroenden (Hansson, 2022), medan styrningen mot KPI:er översätter denna komplexitet till enstaka mätpunkter och indikatorer. Ett exempel på detta hittas hos Region Örebro län (2022), där en av målsättningarna handlar om att öka

kollektivtrafikens marknadsandel av det totala antalet motoriserade resor i länet. Tre insamlingsmetoder anges för att studera detta: Kollektivtrafikbarometern² för att studera utvecklingen på länsnivå samt två ännu inte utvecklade metoder för att studera trafik i starka stråk och i stadstrafik med hjälp av mobildata. Ett annat exempel finns hos RKM i Uppsala län (2020). Här mäts kollektivtrafikens klimatpåverkan genom andelen fossilfritt bränsle i busstrafiken. Exempelen visar hur användandet av KPI:er i kollektivtrafikplaneringen styrs mot enkla och tydliga nyckeltal som inte alltid fångar den komplexitet som kollektivtrafiksystemet utgör eller speglar de beroenden som finns till andra samhällsmål och strukturer som hållbarhet eller biltrafik (se bla Paget-Seekings, 2015).

På så sätt uppstår ett slags ”moment 22” i inrapporteringen och användningen av den offentliga statistiken i svensk kollektivtrafik. Å ena sidan vilar stora delar av den nationella uppföljningen på bristfälliga och oliket inrapporterade data, med ojämn datakvalitet mellan olika län och över tid. Resultatet används likväl för att utforma indikatorer och KPI:er som ofta saknar jämförbarhet och därmed försvårar såväl horisontella jämförelser mellan regioner som longitudinella analyser över tid. Å andra sidan utgör just dessa kvantitativa indikatorer och mätetal en helt central del av kollektivtrafikens styrning, såväl för den operativa trafikplaneringen som för strategisk utveckling, investeringsbeslut och politisk uppföljning, och som i exemplet Örebro fall innebär att man beslutar om mål där metoder för att mäta dem fortfarande är under utveckling. Ett kollektivtrafiksystem utan robust statistik riskerar att stå utan välgrundade beslutsunderlag, medan ett system som baserar sin styrning på osäkra eller metodologiskt svaga data riskerar att reproducera felaktigheter och förenklade verklighetsbilder. Denna spänning, att statistik både är nödvändig och samtidigt problematisk, skapar ett styrningsmässigt dilemma med direkta konsekvenser för effektivitet, rättvisa och kunskapsutveckling i svensk kollektivtrafikplanering.

² Kollektivtrafikbarometern är en årligen återkommande enkätundersökning som genomförs av branschföreningen Svensk Kollektivtrafik sedan 2001. Här inhämtas synpunkter på kollektivtrafiken från resenärer och medborgare över hela landet.

Syftet med detta kapitel är att synliggöra och reflektera över denna grundläggande spänning i det nuvarande systemet för indikatorbaserad styrning av svensk kollektivtrafik, med målet att bidra till en vetenskapligt grundad diskussion om hur statistik bör tolkas, användas och utvecklas. Kapitlet argumenterar för att KPI:er inte endast är tekniska mätinstrument, utan också uttryck för organisatoriska praktiker, politiska prioriteringar och institutionella förutsättningar.

Kapitlet består av två delar. Den första delen bygger på intervjuer med företrädare från 18 regionala kollektivtrafikmyndigheter, där respondenterna beskriver hur de uppfattar de bakomliggande orsakerna till den låga tillförlitligheten i den statistik som rapporteras till nationella databaser (se kapitel 1 för översyn). Genom att analysera dessa intervjuer identifieras de organisatoriska och tekniska faktorer som bidrar till datavariationen, och den osäkerhet som följer av detta. Den andra delen presenterar en kritisk genomgång av sju vanligt förekommande mätetal som idag används som KPI:er av RKM:er runt om i landet. Genom att diskutera deras metodologiska styrkor, svagheter och inbördes relationer problematiserar kapitlet hur indikatorer konstruerar vissa verklighetsbilder medan andra förblir osynliga. Tillsammans syftar dessa två delar till att utveckla en reflekterad förståelse av statistikens roll i kollektivtrafikens styrning, samt att initiera en bredare forsknings- och policydebatt om hur ett mer robust, transparent och jämförbart indicatorsystem kan utformas.

Varför finns det en variation i den svenska statistiken?

I våra intervjuer med företrädare för de 18 RKM som varit i fokus i vårt projekt har vi ställt frågor om hur det kommer sig att det finns sådan variation i de inrapporterade dataunderlagen. Utifrån intervjuerna framkommer en tydlig samlad bild: företrädare för RKM uppfattar att variationerna i den offentliga statistiken om kollektivtrafik inte främst handlar om faktiska skillnader i trafik eller kostnader, utan snarare om skillnader i hur regionerna tolkar, organiserar och rapporterar in data. Variationerna uppfattas alltså som ett systemproblem, inte ett resultatproblem. Skillnaderna, menar flera av informanterna handlar om skillnader i hur man samlar in och beräknar data, organisatoriska modeller och hur man tolkar nationella anvisningar. Denna variation bör

därför förstås som ett uttryck för att RKM är olika organiserade i olika län (se kapitel 3) och en avsaknad av standardisering inom den regionala styrningen av kollektivtrafik, snarare än som empiriska skillnader i kollektivtrafikens kvalitet eller effektivitet.

Ett återkommande tema i intervjuerna är att regionerna tolkar centrala begrepp och kategoriseringar på olika sätt. Många av de datapunkter som efterfrågas i den offentliga statistiken saknar i praktiken enhetliga definitioner och tillämpningar, trots nationella instruktioner. Som en RKM-representant uttrycker det finns det ett behov av *”tydligare beskrivning av vilken data som skickas in och hur data ska tolkas”* (hybrid 1). Detta indikerar en situation där den offentliga statistiken inte bara är mätningar av olika delar i kollektivtrafiksystemet utan *tolkningar*, och där regionerna fyller indikatorerna med lokala betydelser. Resultatet blir således det som flera respondenter beskriver som en inrapportering av *”äpplen och päron”*.

Skillnader i hur kollektivtrafiken organiseras t.ex. skatteväxling av skolskjutsar, kommunal kontra regional drift av tätortstrafik, regionala bolagsstrukturer och interkommunala samverkansformer skapar systematiskt olika ekonomiska flöden och principer för bokföring (se kapitel 4). Exempelvis noterar företrädare för en RKM att RKM:en i ett angränsande län har skatteväxlat skoltrafik, vilket gör deras kostnadssiffror icke representativa i en jämförelse med den egna RKM:ens inrapporterade siffror som inte har skatteväxlat för skoltrafiken. På liknande sätt beskriver en tredje RKM hur komplexa ägarstrukturer och föränderliga avtalsmodeller (t.ex. produktionsavtal kontra tjänstekoncession) påverkar hur kostnader och intäkter registreras.

Vissa regioner har omfattande och invecklade interna system. Hos en RKM framhålls att olika zonindelningar vad gäller taxa, både inom det egna länet och mellan län skapar administrativa processer som försvårar en exakt och konsekvent fördelning av kostnader och intäkter. Andra RKM:er beskriver datainsamlingen som *”hejsan svejsan”*, och att vilka siffror som rapporteras in handlar även om vilken individ det är som rapporterar in dem. Sammantaget antyder det att företrädarna för RKM:erna känner till att datakvaliteten varierar inte bara mellan län utan även inom dem. Ett sådant exempel hämtas från en intervju med

en RKM i södra Sverige. Här lyfter informanten upp att statistikens inrapportering och tolkning påverkas av olika synsätt på kollektivtrafiken: är den primärt en kostnad eller ett samhälligt värde? Detta påverkar hur RKM:erna vill att data ska se ut, vilka mått de prioriterar och hur de tolkar mått som kostnadstäckningsgrad. Följden av dessa variationer är att den nationella statistiken om kollektivtrafik blir svår att använda för jämförelser, benchmarking eller forskning. En av informanterna beskriver hur jämförelser på den nationella nivån som presenterades på basis av felaktiga och icke tillförlitliga data ledde till att man slutade rapportera vissa data helt och hållet till både SCB och Trafikanalys.

Sammantaget visar analysen att variationerna i den offentligt inrapporterade statistiken om kollektivtrafik är ett uttryck för ett mer grundläggande problem: avsaknaden av nationell standardisering och ett enhetligt statistiskt ramverk för regional kollektivtrafik. Olika tolkningar, organisatoriska modeller, resursnivåer och politiska prioriteringar gör att samma indikator kan betyda olika saker i olika regioner. Detta gör jämförelser metodologiskt osäkra och riskerar att skapa felaktiga slutsatser på nationell nivå.

Utmaningar med vanliga mätetal i svensk kollektivtrafik

Ett annat sätt att närma sig frågan om kollektivtrafikens nationella statistik och dess användbarhet för att göra geografiska jämförelser över tid är att titta närmare på ett antal vanligt förekommande mätetal som används av RKM:er runt om i landet. För detta kapitel har sju mätetal valts ut som återkommande återfinns i de regionala trafikförsörjningsprogrammen (se tabell 1 för översikt). Det handlar om (1) kollektivtrafikens geografiska tillgänglighet, (2) antal resor per invånare, (3) utbudskilometer per invånare, (4) nöjd-kund-index, (5) kollektivtrafikens marknadsandel, (6) reslängd och (7) kostnadstäckningsgrad. Dessa finns tillgängliga för RKM:er att använda via SCB, Trafikanalys och Svensk Kollektivtrafik.

KPI	Mått	Källa	Kommentar
Tillgång till kollektivtrafik	Andel bostäder inom 500 meter från hållplats med trafik 1 gång/timmen mellan 08.00 och 18.00	SCB	Officiellt mått för kollektivtrafik Agenda 2030
Antal resor per invånare	Antalet resor med kollektivtrafiken under ett år fördelat på antalet invånare i länet	Trafikanalys	Inrapporterat från RKM
Utbudskilometer per invånare	Antalet kilometer kollektivtrafik som erbjuds under ett år fördelat på antalet invånare i länet	Trafikanalys	Inrapporterat från RKM
Nöjd-kund-index	Andel som svarat 4 el 5 på frågan "Hur nöjd är du sammanfattningsvis med bolaget?"	Svensk Kollektivtrafik	Enkätdata, Kollektivtrafik-barometern
Marknadsandel	Andel resor med kollektivtrafik av den totala andelen motoriserade resor	Svensk Kollektivtrafik	Enkätdata, Kollektivtrafik-barometern
Reslängd	Genomsnittlig längd på kollektivtrafikresor. Km/resa	Trafikanalys	Inrapporterat från RKM
Kostnadstäckningsgrad	Trafikeringsintäkter/trafikeringskostnader	Trafikanalys	Inrapporterat från RKM

Tabell 1. KPI:er som diskuteras i kapitlet.

Tillgång till kollektivtrafik

Det första mätetalet handlar om kollektivtrafikens geografiska tillgänglighet och tillhandahålls hos SCB. Detta mätetal är baserat på två faktorer, det ena är bostadens läge enligt SCB:s bostadsregister och det andra är uppgifter om hållplatslägen och tidtabeller som är sammanställd av Samtrafiken (SCB, 2025). Denna KPI används bland annat av SCB och inom Agenda 2030-uppföljningen. Trots att måttets indata - dvs bostadsstatistik och hållplatslägen - är tillförlitliga och mest troligt innehåller få mätfel, är måttet emellertid relativt trubbigt som

indikator på faktisk tillgänglighet. Det mäter i huvudsak *avståndet till en hållplats*, här definierat som maximalt 500 meter, men säger mycket lite om vilken kollektivtrafik som hållplatsen faktiskt ger tillgång till. På så vis fångar måttet snarare närhet till hållplats än funktionell tillgänglighet.

Att en bostad ligger nära en hållplats innebär inte nödvändigtvis att boende har tillgång till den kollektivtrafik de behöver i vardagen. Måttet saknar information om relationerna som nås från hållplatsen, där miniminivån är en avgång i timmen mellan kl. 06.00 – 20.00 på vardagar: Kopplar den till arbetsmarknadsregionen eller endast till lokala mål? Hur ser restider, turtäthet och bytesmöjligheter ut? Hur fungerar helgtrafiken? Från ett användarperspektiv är det ofta dessa kvaliteter, snarare än geografiskt avstånd, som avgör om kollektivtrafiken är ett faktisk tillgängligt resealternativ. Vidare bortser måttet från den interna tillgängligheten i systemet, exempelvis ombordstigning, tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, kapacitet under högtrafik eller trygghetsaspekter. Att kollektivtrafik formellt finns närvarande innebär inte att den är möjlig att använda för alla grupper.

Slutligen kan även avståndsgränsen på 500 meter problematiseras. För vissa grupper, barn, äldre, personer med nedsatt rörelseförmåga, kan 500 meter utgöra ett betydande avstånd, särskilt i kuperad eller otillgänglig terräng, vid dåligt väder eller där gångvägar är bristfälliga. Därmed riskerar måttet att överskatta kollektivtrafikens faktiska räckvidd för stora delar av befolkningen.

Antal resor per invånare

Ett annat vanligt mått som används för att mäta kollektivtrafikens utveckling är antalet resor med kollektivtrafiken per invånare. Här är det Trafikanalys som tillhandahåller statistiken som rapporteras in från trafikoperatörerna via respektive RKM, vilket gör att det sannolikt påverkas av den osäkerhet som diskuterats ovan. Trots sin enkelhet och tydlighet rymmer måttet flera begränsningar som gör att det behöver tolkas med försiktighet när det används som KPI. En första begränsning är att måttet i hög grad påverkas av demografiska förändringar snarare än av faktiska förbättringar eller försämringar i kollektivtrafiksystemet. Förändringar i befolkningsammansättning,

exempelvis ökande andelar äldre, minskande andel unga eller inflyttning av grupper med andra resvanor, kan göra att resor per invånare sjunker, utan att trafikens kvalitet eller tillgänglighet har förändrats.

Måttet rymmer också en strukturell osäkerhet i regioner med många turister. Där kan antalet kollektivtrafikresor öka kraftigt under vissa perioder, samtidigt som befolkningen som statistiken relateras till är oförändrad. Detta leder till ”upplåsta” siffror som egentligen speglar tillfälliga besökare snarare än den bofasta befolkningens användning av kollektivtrafiken. Pandemin tydliggjorde denna brist ytterligare: både minskat resande bland besökare och ökat hemarbete bland lokalbefolkningen gav kraftiga utslag i statistiken, utan att i sig vara indikatorer på systemets långsiktiga utveckling.

Utbudskilometer per invånare

Ett närliggande mått på kollektivtrafikens utveckling handlar om antalet möjliga kilometer som kollektivtrafiken erbjuder i sina rutter och linjedragningar. Återigen är det Trafikanalys som tillhandahåller statistiken via respektive RKM likt exemplet ovan. Måttet fångar hur många kilometer linjelagd trafik som erbjuds i förhållande till befolkningen och ger därmed en bild av systemets geografiska täckning och strukturella kapacitet. Till skillnad från måttet ”antal resor per invånare” påverkas utbudskilometer inte av förändrade resvanor kopplade till pandemier, turism eller distansarbete. Men även detta måttetal är föremål för flera viktiga tolkningsutmaningar.

För det första påverkas utbudskilometer av demografiska förändringar, där en minskande eller växande befolkning kan förändra relationstalet utan att själva utbudet av trafik förändrats. För det andra spelar geografiska förutsättningar en central roll. Glesbefolkade och geografiskt stora regioner tenderar att få höga värden eftersom långa linjer krävs för att över huvud taget binda samman orter, oavsett hur många resande dessa linjer genererar. Det innebär att måttet ibland speglar geografi snarare än trafikpolitisk ambition eller faktisk tillgänglighet. Dessutom kan förändringar i planeringsideal påverka siffrorna. Under senare år har många regioner prioriterat ”starka stråk”, stomlinjer, snabbare resor och högre turtäthet, vilket kan leda till mer effektiv trafik, men också kortare och färre linjedragningar. I dessa fall kan ett

minskat antal utbudskilometer i själva verket indikera ett *mer* funktionellt och attraktivt system, snarare än en neddragning.

Samtidigt påverkas måttet av infrastrukturinvesteringar på nationell nivå. När stora projekt som Bottniabanan (färdigställd 2012) eller Citybanan (invigd 2017) öppnades, genererade det nya eller ändrade trafikupplägg som i sin tur ökade utbudskilometrarna i flera regioner samtidigt utan att RKM själva gjort större förändringar i sina trafikplaner. Slutligen säger utbudskilometer ingenting om turtäthet, tidtabeller eller antalet avgångar, vilket innebär att måttet inte fångar hur mycket trafik som faktiskt erbjuds eller används, utan enbart hur linjenätet är strukturerat i det geografiska rummet.

Nöjd-kund-index (NKI)

Nöjd-kund-index (NKI) är ett av de mest använda och etablerade KPI-måtten inom svensk kollektivtrafik och används av nära samtliga RKM:er. Själva måttet tillhandahålls av branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik, som årligen genomför omfattande resvane- och attitydundersökningar bland resenärer och medborgare i 20 av landets 21 regioner. Undersökningen bygger på ett slumpmässigt urval ur befolkningsregistret på både region- och kommunnivå, och 2024 års datainsamling omfattade mellan cirka 1 200 och 13 800 svar per region (Svensk kollektivtrafik, 2025). Trots det systematiska upplägget och den geografiska spridningen utgör NKI en indikator med flera metodologiska begränsningar som försvårar dess användning.

En första utmaning är att urvalsstorleken varierar kraftigt mellan regioner, vilket innebär att framför allt befolkningsmässigt små regioner med mindre underlag riskerar att få ryckiga resultat från år till år. Detta kan ge intrycket av reella förändringar i kundnöjdhet, trots att variationen snarare speglar statistisk osäkerhet än faktiska upplevelser. Därtill bygger NKI på en enkätundersökning, vilket innebär att den endast fångar delar av den komplexa helhet som kollektivtrafikens kvalitet består av. Enkäter fångar subjektiva upplevelser, men säger inget om exempelvis punktlighet, trängsel, tillgänglighet eller faktiska serviceutfall. En ytterligare begränsning är den potentiella resenärsbias som kan uppstå när personer som inte reser med kollektivtrafik kan antas vara mindre benägna att besvara undersökningen, eller inte har tillräckliga

kunskaper om kollektivtrafiken för att utifrån faktiska förhållanden i trafiken svara på undersökningen. Detta kan leda till en systematisk överskattning av nöjdheten, där indikatorn i högre grad speglar åsikter hos redan aktiva användare än hos den bredare befolkningen.

Den kanske mest centrala metodfrågan rör dock själva konstruktionen av NKI. Måttet utgår från en enda fråga: ”*Hur nöjd är du sammanfattningsvis med bolaget?*”. Kundnöjdhet definieras som andelen som svarar 4 eller 5 på en skala från 1 (mycket missnöjd) till 5 (mycket nöjd). En sådan konstruktion gör måttet lätt att kommunicera och följa över tid, men innebär samtidigt att komplexa erfarenheter reduceras till en enda siffra. Detta ökar risken för att indikatorn döljer viktiga variationer mellan trafikslag, tider på dygnet, geografi eller resenärsgupper. Sammantaget innebär dessa begränsningar att NKI är ett användbart men begränsat mått, som främst bör tolkas som en temperaturmätning av den sammanfattade subjektiva upplevelsen hos befintliga resenärer – inte som ett helhetsmått på kollektivtrafikens kvalitet eller prestation. För att förstå den faktiska utvecklingen av kollektivtrafiken behöver NKI kompletteras med mer detaljerade uppgifter som fångar både objektiva serviceutfall och bredare grupper av användare och icke-användare.

Kollektivtrafikens marknadsandel

Kollektivtrafikens marknadsandel är ett av de mest frekvent använda KPI-måtten som förekommer i regionala trafikförsörjningsprogram. Måttet tas fram av Svensk Kollektivtrafik genom samma typ av enkätupplägg som används för NKI, där ett slumpmässigt urval av invånare i regionerna tillfrågas om sina resvanor, och omfattas således av samma metodmässiga utmaningar vad gäller urval, representativitet och förändring över tid. Måttet syftar till att uppskatta kollektivtrafikens andel av samtliga motoriserade resor och har därför blivit ett viktigt verktyg för regionala kollektivtrafikmyndigheter i uppföljning av mål och strategier.

Trots sin popularitet bygger marknadsandelen på en relativt smal metodologisk grund. Indikatorn baseras på en enda fråga i enkäten: ”*Hur reste du igår?*”. Andelen som svarar ”kollektivtrafik” ställs i relation till samtliga respondenter som gjort någon form av motoriserad resa den

dagen. Detta gör måttet lätt att samla in och jämföra över tid, men innebär samtidigt att det inte fångar den faktiska trafikvolymen, antal genomförda resor eller variationer över veckor, årstider eller geografiska områden. Liksom andra enkätbaserade KPI:er riskerar måttet att inte spegla helheten. Det fångar enbart upplevelser från de individer som väljer att besvara undersökningen, vilket medför en risk för snedvridning om vissa grupper. Dessutom är måttet känsligt för slumpmässiga variationer mellan dagar, särskilt i regioner med mindre population eller stort inslag av säsongsbunden mobilitet. Sammantaget är kollektivtrafikens marknadsandel ett användbart men begränsat mått som ger en snabb indikator på kollektivtrafikens relativa position i transportsystemet. För att studera utvecklingen av kollektivtrafikens marknadsandel på ett mer tillförlitligt sätt skulle måttet behöva kompletteras med faktiska resandestatistik och trafikvolymen för alla slags motoriserade fordon under olika tider på året som bättre fångar den dynamik som präglar människors dagliga resande.

Genomsnittlig reslängd

Genomsnittlig reslängd är ett KPI som Trafikanalys tar fram baserat på RKM:ernas inrapportering och som anger hur långt en genomsnittlig kollektivtrafikresa är, uttryckt i kilometer per resa och år. Måttet används ofta för att beskriva resandets karaktär och kollektivtrafikens funktion inom ett geografiskt område, men rymmer flera begränsningar som gör att det bör tolkas med försiktighet. En central begränsning är att måttet inte tar hänsyn till regioners geografi eller infrastrukturförutsättningar. I södra Sverige, där täta Ortsstrukturer och väl utbyggd järnväg möjliggör täta regionala tågförbindelser, kan reslängden vara relativt kort eftersom många målpunkter ligger nära varandra. I norra Sverige tenderar reslängderna däremot att bli längre på grund av stora avstånd mellan tätorter, trots att antalet linjealternativ är betydligt färre. Det innebär att genomsnittlig reslängd ofta speglar territoriella förutsättningar snarare än kollektivtrafikens kvalitet eller funktion.

Vidare säger måttet inget om vilka typer av resor som kollektivtrafiken ersätter. En ökning i reslängd kan exempelvis bero på att fler korta resor (som tidigare gjorts till fots eller med cykel) ersätts av kollektivtrafik,

eller på att längre bilresor ersätts av kollektivtrafik. Dessa scenarier har diametralt olika betydelse för hållbarhet, klimatpåverkan och trafiksystemets funktion, men båda ger samma utslag i indikatorn. För att förstå kollektivtrafikens utveckling i relation till biltrafiken krävs därför en mer differentierad analys av resmönster och färdmedelsförskjutningar. Slutligen saknar måttet information om vem som reser. Det differentierar inte mellan exempelvis pendlare, studenter, äldre eller turister, vilket innebär att förändringar i reslängd kan drivas av demografiska skiften snarare än av kollektivtrafikpolitiska förändringar. Sammantaget är genomsnittlig reslängd ett enkelt och användbart indikatorvärde, men ett som i hög grad speglar geografiska strukturer och befolkningssammansättning, snarare än den fortsatta utvecklingen av kollektivtrafiken.

Kostnadstäckningsgrad

Kostnadstäckningsgrad är ett ekonomiskt orienterat KPI som tas fram av Trafikanalys baserat på uppgifter som rapporteras in av RKM. Måttet anger hur stor andel av kollektivtrafikens totala kostnader som täcks av resenärsintäkter, och här främst biljettintäkter, men även andra intäkter såsom tillköp från kommuner eller särskilda avtal. Kostnadstäckningsgraden används ofta som en indikator på kollektivtrafikens ”ekonomiska effektivitet”, men rymmer flera analytiska begränsningar som gör att den bör tolkas med försiktighet.

För år 2023 varierade den inrapporterade kostnadstäckningsgraden mellan 53,1%-1,2% för olika regioner i Sverige (Trafikanalys, 2024). Detta är såklart stora geografiska skillnader, men visar också tydligt att all kollektivtrafik i Sverige är delfinansierad av skattemedel. Trots detta används kostnadstäckningsgrad ofta som ett prestationsmått, vilket riskerar att överskugga kollektivtrafikens roll som en del av den offentliga välfärden snarare än som en marknadsprodukt. Måttet är även känsligt för flera faktorer som inte direkt speglar trafikens kvalitet eller effektivitet. Turism kan exempelvis öka biljettintäkterna utan att driftskostnaderna förändras, vilket ”förbättrar” kostnadstäckningsgraden utan att säga något om hur väl kollektivtrafiken fungerar för den fasta befolkningen.

Likaså påverkar regioners demografiska profil, och här särskilt andelen unga och äldre, som ofta reser med reducerad taxa eller via skolskjuts och färdtjänst, relationen mellan intäkter och kostnader på ett sätt som inte speglar trafikens attraktionskraft eller funktion. En ytterligare komplikation är att måttet påverkas av olika former av tillköp och skatteväxling, vilket vi från diskussionen ovan vet varierar mellan olika regioner och kommuner. Detta kan flytta kostnader mellan budgetposter snarare än förändra den faktiska trafikproduktionen, men påverkar ändå kostnadstäckningsgraden. Två regioner med identisk trafik kan därför redovisa helt olika ekonomiska resultat beroende på organisatorisk struktur snarare än faktisk prestation. Sammantaget är kostnadstäckningsgrad ett användbart ekonomiskt nyckeltal, men ett mått med flera metodmässiga och analytiska begränsningar.

Avslutande diskussion

Detta kapitel har haft för avsikt att synliggöra och reflektera över en grundläggande och svårhanterlig spänning beträffande statistikens roll inom svensk kollektivtrafik. Å ena sidan är tillförlitliga data helt centrala för att förstå kollektivtrafikens utveckling, för att kunna planera trafikupplägg, för att utvärdera mål och för att säkerställa att det offentliga resurser används på ett effektivt och transparent sätt (Améen et al., 2016; Ait-Ali, 2024). Å andra sidan bygger stora delar av den statistik som används i uppföljning och styrning på inrapporterade uppgifter som varierar kraftigt mellan regioner, både metodologiskt, organisatoriskt och tolkande. Detta gör att de indikatorer som statistiken ligger till grund för riskerar att skapa en förenklad och ibland missvisande bild av kollektivtrafikens faktiska funktion.

Intervjuerna med företrädare från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna visar att variationen i statistiken främst är ett systemproblem, och inte ett resultatproblem. Skillnaderna bottnar i hur regionerna är organiserade, hur ekonomiska flöden bokförs, hur skatteväxling och skolskjuts hanteras, samt i hur nationella anvisningar tolkas. Avsaknaden av ett sammanhållet och standardiserat nationellt ramverk innebär att samma indikator, exempelvis kostnadstäckningsgrad eller utbudskilometer kan spegla olika organisatoriska verkligheter snarare än faktiska skillnader i trafiken. Detta försvårar möjligheten att göra

tillförlitliga jämförelser mellan län och över tid, och underminerar därmed statistikens funktion som kunskapsunderlag.

Samtidigt visar genomgången av sju vanligt förekommande KPI:er att dessa mått ofta har en begränsad analytisk räckvidd. Mått som kollektivtrafikens marknadsandel och Nöjd-kund-index bygger på enkätdata och riskerar att främst spegla aktiva resenärers upplevelser snarare än hela befolkningens mobilitetsmönster. Andra mått, såsom genomsnittlig reslängd eller resor per invånare, påverkas starkt av geografi, demografi och externa faktorer som turism eller större tillfälliga samhällsförändringar som pandemier. Ekonomiska indikatorer, och då särskilt kostnadstäckningsgrad, tenderar i sin tur att styra uppmärksamheten mot ekonomisk effektivitet, ofta i linje med en marknadsorienterad styrningslogik (Paget-Seekings, 2015), samtidigt som de riskerar att maskera kollektivtrafikens bredare samhällsuppdrag som del av välfärdsinfrastrukturen.

Dessa begränsningar är inte ett argument mot användningen av statistiska indikatorer, tvärtom är mätbarhet nödvändig för styrning, uppföljning och resursfördelning (Eboli & Mazzulla, 2012). Snarare visar kapitlet att indikatorerna måste förstås som situationsbundna, normativt laddade och beroende av organisatoriska förutsättningar. De är inte neutrala tekniska verktyg, utan uttryck för prioriteringar, styrningslogiker och institutionella strukturer. KPI:erna konstruerar därmed vissa verklighetsbilder av kollektivtrafikens prestation samtidigt som andra dimensioner, såsom social tillgänglighet, regional rättvisa eller relationen till biltrafikens utveckling, riskerar att förbli osynliga.

Den sammantagna slutsatsen är att svensk kollektivtrafik behöver ett mer robust, transparent och reflexivt indikatorsystem. Det kräver både nationell standardisering och metodutveckling av befintliga nyckeltal, men också att statistiken kompletteras med andra typer av kunskap, inklusive kvalitativa analyser och kontextuell förståelse av lokala förhållanden. Om statistik ska fortsätta utgöra grunden för styrning och planering måste dess begränsningar erkännas, dess användning problematiseras och dess utformning utvecklas. Endast då kan indikatorer bidra till en mer rättvisande, hållbar och kunskapsbaserad utveckling av kollektivtrafiken i Sverige på det sätt som är avsett.

Referenser

- Ait-Ali, A. (2024). *Exploring Measures to Monitor Passenger-Centric Punctuality in Public Transport. A Pre-study*. K2 – Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik. K2 Working paper 2024:9. 1–56.
- Améen, A., Smith, G., & Susilo, Y. (2016). *Data och statistik i kollektivtrafiken*. Användning och behov av uppgifter om resandet. K2 – Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik. K2 Working paper 2016:2. 1–26.
- Eboli, L., & Mazzulla, G. (2012). Performance indicators for an objective measure of public transport service quality. *European Transport*, 51(3), 1–23.
- Hansson, J. (2022). *Regional public transport: The balancing act of service planning*. Department of Technology and Society, Lund University. (Doktorsavhandling)
- Kollektivtrafikbarometern. (2025). *Årsrapport 2024*. Svensk Kollektivtrafik.
- Paget-Seekings, L. (2015). Bus rapid transit as a neoliberal contradiction. *Journal of Transport Geography*, 48, 115–120.
- Region Örebro län. (2022). *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Örebro län 2022–2030*. Region Örebro län. 1–48.
- RKM Uppsala län. (2020). *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020–2030*. Bilagor. Region Uppsala, Trafikenheten. 1–38.
- SCB. (2025). *Bostäder i kollektivtrafikhärläge. År 2014–2023*. Statistikdatabasen. Statistiska centralbyrån.
- Svensk Kollektivtrafik. (2025). *Kollektivtrafikbarometern 2024*. Årsrapport. Svensk Kollektivtrafik. 1–75.
- Trafikanalys. (2024). *Regional linjetrafiktrafik 2023*. Sveriges officiella statistik. Trafikanalys.