

Partnersamverkan gm Tågoperatörerna,
www.tagoperatorerna.se
Kopia:
n.registrator@regeringskansliet.se
tu@riksdagen.se

Diarienummer
Sta 2017/45
Datum
2017-12-07

Om kollektivtrafikstatistiken vid Trafikanalys

Trafikanalys har mottagit en kopia av Partnersamverkans *Skrivelse om att utveckla Trafikanalys kollektivtrafikstatistik tillsammans med kollektivtrafikbranschen* (2017-11-24). Vi uppskattar det engagemang för statistikens innehåll som framkommer, men är samtidigt förvånade över flera av åsikterna och det sätt på vilket de framförs.

Vi på Trafikanalys värderar våra kontakter med både uppgiftslämnare och användare av vår statistik. Förutom förvåning över hur denna skrivelse framförts känner vi också besvikelse över att inte deltagarna i Partnersamverkan anser att de kan diskutera frågor direkt med Trafikanalys. Vi förstår dock att vår kommunikation med Partnersamverkan varit bristfällig och behöver förbättras.

Vi delar inte uppfattningen om försämrad kvalitet i kollektivtrafikstatistiken. Tvärtom har publicerad statistik blivit bättre och är på väg att bli ännu bättre. Historiskt har denna statistik haft sådana brister att vi inte ansett den svara mot kvalitetskraven för att klassas som del av Sveriges officiella statistik¹. Efter år av värdefull dialog med både användare och uppgiftslämnare har vi de senaste åren arbetat med att utforma och implementera förbättringar. Vi anser att vi kunnat utveckla produkten för ökad omfattning som bättre motsvarar användarnas behov, med förbättrad statistisk kvalitet samt minskad uppgiftslämnarbörda.

Varför har då Partnersamverkan en så annorlunda bild av läget? Vår bedömning är att det handlar om ett missförstånd mot bakgrund av ett delmaterial som inte satts i sitt sammanhang.

Som statistikansvarig myndighet har vi två mycket viktiga externa grupper att beakta; *användarna* som intresserar sig för statistikens output av information och *uppgiftslämnarna* som vi hämtar statistikens underlagsdata från. Det senaste året har vi arbetat i en juridiskt styrd process gentemot uppgiftslämnarna, där fokus legat på minskad uppgiftslämnarbörda. Trafikanalys ser att vi kunde agerat bättre i att tydliggöra sammanhanget, både i de skrivningar vi gjort och i den allmänna dialogen med statistikens användare.

Planen för nästa års publicering är en produkt baserad på underlag inte bara från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM), utan sammansatt av data av *olika* slag; registerdata, frivilligt lämnade uppgifter från RKM och kommersiella operatörer samt obligatoriska uppgifter från RKM respektive kommersiella operatörer. De sistnämnda uppgifterna kräver att Trafikanalys utfärdar en föreskrift om

¹ Med undantag för statistiken om Färdtjänst och riksfärdtjänst.

uppgiftslämnande, och det är konsekvensutredningen för denna föreskrift som tycks ha legat till grund för reaktionen från Partnersamverkan.

Den officiella statistikens villkor

Partnersamverkan ifrågasätter Trafikanalys arbete utifrån en formulering om vår huvuduppgift från myndighetens instruktion: "att med utgångspunkt i de transport-politiska målen utvärdera och redovisa effekter av föreslagna åtgärder inom transportområdet". Det är en riktig beskrivning, men ansvaret för statistikproduktion faller under nästföljande mening i instruktionen: "Vidare ska myndigheten ansvara för att samla in, sammanställa och sprida statistik på transportområdet". Uppdraget består således av flera delar och uppdraget att publicera statistik har fundamentalt skilda förutsättningar från övrigt utredningsarbete vid myndigheten.

Statistik är starkt reglerad, både till innehåll och former för produktion och publicering. I lagen (2001:99) om den officiella statistiken anges förutom allmänna målsättningar bl.a. vilka kvalitetskriterier som ska beaktas, inklusive relevans. Skyldigheten att lämna uppgifter till officiell statistik regleras i LOS (7–8 § §). Enligt Statistikförordningen (2001:100, 5§) har statistikansvariga myndigheter rätt att utfärda föreskrifter om uppgiftslämnarplikt för insamling av statistikunderlag från juridiska personer. För all insamling av statistikunderlag gäller att uppgiftslämnarbördan ska minimeras. Uppgifter ur befintliga register ska användas i så stor utsträckning som möjligt. I praktiken krävs mycket starka skäl för att inleda särskild datainsamling för en ny statistikprodukt eller tabell som inte redan ingår i Sveriges officiella statistik eller är internationellt efterfrågad.

Sammantaget är det många olika krav som ska tillgodoses vid utformning av en statistikprodukt. Här finns inbyggda målkonflikter, dels mellan olika kvalitetskriterier, men framförallt mellan användarnas önskemål om detaljerad statistik, behovet av att skydda företagens känsliga uppgifter och att minimera uppgiftslämnarbördan. Det är processen med att balanserat hantera dessa frågor som Partnersamverkan sett en del av uttrycket för.

Allmänna kommentarer

I brevet från Partnersamverkan framkommer en sammanblandning om vad som är publicerad statistik och underlagsdata till denna. Här antyds också en avvikande syn på vad som är källor till statistiken på kollektivtrafikområdet. Det verkar finnas en uppfattning om att den officiella statistiken som produceras av Trafikanalys ska utgöra det huvudsakliga kunskapsunderlaget för både operatörer och RKM. Hur detta skulle organiseras framgår inte.

Som Partnersamverkan påpekar fick RKM ett betydligt större strategiskt ansvar när kollektivtrafiklagen infördes 2012. Trafikanalys delar uppfattningen att tillförlitlig statistik är viktigt för att kunna följa upp utvecklingen. Detta kommer också till uttryck i EU:s statistikförordning, som anger att: "Varje behörig myndighet ska en gång om året offentliggöra en samlad rapport om den allmänna trafikplikten inom sitt

behörighetsområde. [...] den ska möjliggöra kontroll och utvärdering av kollektivtrafiknätets effektivitet, kvalitet och finansiering samt, i förekommande fall, ge information om eventuella beviljade ensamrätters art och omfattning.”² RKM förutsätts alltså ha tagit fram ett gediget kunskapsunderlag som också bör kunna användas som underlag för Trafikanalys statistik.

Mot den bakgrunden har Trafikanalys kommit till slutsatsen att RKM utgör den lämpligaste urvalsramen för statistik om offentligt finansierad regional kollektivtrafik. Det innebär att det är företrädare för RKM som är uppgiftslämnare för underlagsdata till den statistik om regional kollektivtrafik som Trafikanalys publicerar. Vi har ett gott samarbete med uppgiftslämnarna och är tacksamma för den insats de gör. Uppgiftslämnandet är dock resurskrävande, nästan 450 timmar krävdes sammanlagt för att fylla i formulären förra året. Mot den bakgrunden är det Trafikanalys skyldighet att undersöka vilka åtgärder som kan genomföras för att underlätta uppgiftslämnandet. Ett sätt att minska uppgiftslämnararbetet gällande utbudet är att använda de tidtabelluppgifter som enligt Transportstyrelsens föreskrift³ levereras och sammanställs av Samtrafiken AB⁴. Dessa används dock i första hand för att stödja uppgiftslämnarna i deras arbete, inte som ersättning för uppgifterna om utfört utbud.

Tidtabellsuppgifterna är mycket rika och har även fördelen att de omfattar all kollektivtrafik, såväl samhällsorganiserad som kommersiell, oavsett trafikslag, så att de kan jämföras på lika villkor. Data går även att få ner på hållplatsnivå och kan därför användas för att beskriva utbudet med vilken geografisk upplösning man vill. Vi har också sett att vi kan utveckla ett nytt mått för planerat utbud, antal avgångar, vilket vi tror kommer att vara till stor hjälp vid utvärdering av medborgarnas tillgång till kollektivtrafik på alla platser i landet.

När det gäller resandet i den kommersiella trafiken ser vi dock ingen annan möjlighet än att begära uppgifter direkt från operatörer. För att identifiera dessa har vi också utvecklat ett system baserat på de tidtabelluppgifter som enligt Transportstyrelsens föreskrift levereras och sammanställs av Samtrafiken AB. Det har sedan den nya kollektivtrafiklagen infördes blivit svårare att få dessa operatörer att frivilligt lämna de uppgifter som behövs för de delar av statistikproduktionen som gäller kommersiell linjetrafik. Detta har i viss mån försämrat den publicerade statistikens kvalitet, men inte avseende den samhällsorganiserade trafiken. Eftersom det enligt andemeningen i kollektivtrafiklagen ur resenärens synpunkt är likgiltigt hur kollektivtrafiken organiseras och finansieras, har vi funnit det naturligt att från och med i år samla all statistik om regional linjetrafik i en produkt, *Regional linjetrafik*, där även kommersiell linjetrafik finns redovisad. Detta är en anledning till att vi nu går vidare

² Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70, artikel 7.1. Sedan 1 januari 2017 har Transportstyrelsen tillsyn över efterlevnaden av denna artikel enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik, 5 kap 1 § 2.

³ TSFS 2012:2

⁴ Systemet för Gemensam Trafikantinformation, GTI.

<https://samtrafiken.se/tjanster/gti-gemensamt-trafikantsystem/>

med en föreskrift som innebär uppgiftslämnarskyldighet för ett antal uppgifter som vi inte kan insamla på annat sätt, framförallt om resandet.

Att Partnersamverkan lyfter betydelsen av kvalitet i statistiken och dess underlag, trots att en mer ambitiös insamling kan skapa merarbete för partnerskapets medlemmar, ser vi som mycket positivt. Förhoppningsvis kan signaler ut i organisationerna leda till en ökad vilja att bidra med uppgifter, även de frivilliga.

Kommentaren om att trafikföretagen har behov av detaljerad statistik för sina beslut om kommersiell trafik, tolkar vi som en vilja att bidra med samtycken till publicering av disaggregerad statistik om t.ex. trafikflöden. Vi delar i princip Partnersamverkans synpunkt att "statistik om kommersiell kollektivtrafik bör publiceras på länsnivå", men är i så fall beroende av samtycke från operatörerna, troligen samtliga. Detta är en diskussion som har många bottnar men som vi gärna återkommer till.

Befintlig statistik – detaljerade kommentarer

Vi anser att påståendet om bristande kvalitetssäkring är oriktigt och att de exempel som framförs på avvikelser i publicerade tabeller är felaktigt tolkade. Som framgått ovan är kvalitetsarbete något som bedrivs på många olika plan, inte minst mot de kvalitetskriterier som uppställts i statistiklagen. Vi tolkar kommentaren som att den avser just den kvalitetsaspekt som handlar om att kontrollera riktigheten i insamlade uppgifter innan de används för publicering. Detta är ingen lätt fråga, eftersom det saknas alternativ data som kan användas för validering, men vi tillämpar aktivt flera metoder för sådan kvalitetskontroll.

Ett exempel är att konstruera nyckelindikatorer, som t.ex. genomsnittlig beläggning eller utbud per invånare, för vilka ett avvikande värde leder till extra kontroll. Ett annat exempel är att alla rapporterade uppgifter jämförs med motsvarande uppgift från föregående år och avvikelse större än ett visst tröskelvärde leder till att uppgiftslämnaren kontaktas och får lämna en motivering till förändringen.

De underlag som uppgiftslämnarna lämnar har förbättrats åtskilligt genom åren, bland annat som följd av att Trafikanalys 2014 inrättade årliga nätverksträffar för uppgiftslämnare. Det är i huvudsak konsekvensen av sådana förbättringar som är förklaringen till de stora relativa förändringar på länsnivå som Partnersamverkan pekar på. Vår kvalitetskontroll har också identifierat dessa och diskuterat avvikelserna med uppgiftslämnarna. Problemet är att det funnits brister i föregående års statistikunderlag och förändringarna är då ett kvitto på en fungerande kvalitetssäkringsprocess.

Ett problem har varit att några RKM inte lämnat underlag för utbud av tågtrafik, vilket har påpekats från Trafikanalys och även från SKL i Öppna jämförelser. När dessa RKM sedan börjar rapportera tågtrafik får det stora konsekvenser på statistiken för dessa län. Tvärtemot vad Partnersamverkan anger i sin skrivelse rapporterade alla län regional tågtrafik för 2016 (med undantag av Gotland som saknar järnvägstrafik), vilket också redovisas i vår statistikpublikation.

Att Trafikanalys skulle ha slutat redovisa vagns- och sittplatskilometer är helt fel. Trafikanalys delar dock Partnersamverkans uppfattning att vagns- och fordonskilometer är svåra variabler och vi är fullt medvetna om begränsningarna i att använda t.ex. vagnkilometer för att beskriva kapacitet. Problemet med variabeln finns i huvudsak på järnvägssidan och har ökat i och med den ökade användningen av motorvagnståg. Trafikanalys skulle istället föredra buss-, tåg- och fartygs-kilometer som utbudsmått och sitt- och/eller ståplatskilometer som kapacitetsmått. En ändring av variabeldefinition påverkar dock alltid jämförelse över tid, varför det kan vara en idé att samla in parallella variabler under några år.

Angående trafikeringskostnader hävdar Partnersamverkan att instruktionerna till vad som ska ingå i dessa kostnader är otydliga. Trafikanalys har uppfattningen att instruktionerna är tydliga och hjälper också uppgiftslämnare med att svara på frågor, men välkomnar naturligtvis förslag som kan göra instruktionerna ännu tydligare. Det vore även värdefullt om Partnersamverkan kunde ge förslag till metoder för kvalitetsgranskning och likaså till metoder för att RKM ska kunna förbättra sin egen ekonomiska kontroll. Särskilt välkommet skulle det vara om Partnersamverkan kunde kommunicera med sina egna medlemmar om vikten av att lämna korrekta uppgifter till statistiken, att följa Trafikanalys definitioner och att diskutera eventuella problem med oss. Statistiken blir nämligen aldrig bättre än de underlag som lämnas in.

Partnersamverkan menar att Trafikanalys bygger uppgifterna om personkilometer på en osäker skattning. Detta är bara delvis sant, eftersom vi i första hand efterfrågar uppgifter från RKM och operatörer. Det är i avsaknad av andra underlag som vi erbjuder en alternativ metod, baserad på den nationella resvaneundersökningens uppgifter om medelfärdlängd per reselement. Detta ger i de flesta fall en god överensstämmelse med antalet påstigningar och påverkas inte av antalet byten under resan. Att skattningar alltid är förenade med viss osäkerhet ligger i sakens natur, men de är alltid bättre än avsaknaden av ett värde.

Olika RKM redovisar därmed personkilometer på olika sätt beroende på vilka underlag de har tillgång till. Vissa RKM har mycket goda underlag och Trafikanalys uppmanar dem att använda dessa. Flera RKM saknar dock goda kunskaper om de nödvändiga måtten, ofta till följd av avtal som inte tillförsäkrar upphandlaren en detaljerad återkoppling från operatören om t.ex. beläggingsgrad eller fordonsval. Trafikanalys kräver inte att skattningen ska göras på det ena eller andra sättet. Vi inser att förutsättningarna är olika. Trafikanalys har inte heller några invändningar mot att Partnersamverkan deltar i att utarbeta en enhetlig metod och rekommenderar sina medlemmar att använda den när de redovisar antal personkilometer.

Det är riktigt att uppgifter om sittplatskilometer saknas i vissa län. Detta är en följd av samma informationsbrist hos RKM som nämnts ovan. Tills vidare hanterar vi denna brist genom att publicera några olika mått på utbud. Om det finns ett intresse hos Partnersamverkans medlemmar borde åtminstone de avtal som utformas i den samhällsorganiserade trafiken kunna kompletteras med rapporteringsskyldighet till RKM om både sitt- och ståplatskilometer. Samma standard och metod för beräkning av platskilometer skulle kunna användas i de företag som bedriver kommersiell

trafik. Idag finns platskilometer endast i Trafikanalys produkt Bantrafik, och endast för riket som helhet.

Att storregionala tågtrafiknät komplicerar uppgiftslämnandet från RKM är en bedömning som Trafikanalys delar. Detta är en av anledningarna till att vi försöker bistå med att presentera "tidtabellsbaserat utbud" som stöd för uppgiftslämnandet (se avsnittet nedan om Kommande statistik). Ett alternativ är att vända sig till de länsöverskridande samarbetsbolagen som uppgiftslämnare. Hittills, givet skrivningarna i EU-förordningen och i kollektivtrafiklagen, har dock Trafikanalys bedömt att det är en uppgift som RKM ansvarar för och därför bör kunna hantera. Men det är inte uteslutet att förändra detta, eftersom det viktigaste för statistiken är att ha uppgiftslämnare som sitter på den bästa informationen. Dock krävs det konsekvens och metod i uppgiftslämnandet. Det är många olika variabler – särskilt om man inkluderar ekonomi – och det är i regel inte en person som har tillgång till alla uppgifter utan de måste samlas in från flera håll.

Trafikanalys skulle gärna vilja att Partnersamverkan utvecklar vad de avser med "tågtrafik med periodkortavtal där resenärerna kan åka med kommersiell trafik". Trafikanalys bedömer att problemen är avtagande sedan trafiken i Mälardalen belagts med allmän trafikplikt, men frågan bör fortsatt bevakas eftersom det kan bli vanligare med koncessionsavtal även i stadsbusstrafik.

Trafikanalys har det senaste året förändrat formatet i den rapport som publiceras tillsammans med tabellverken som innehåller statistiken. Detta har gjorts i flera statistikpublikationer, bl.a. de som innehåller kollektivtrafikstatistik. Partnersamverkan menar att det tabellverk som Trafikanalys publicerar om kollektivtrafikstatistik är nedbantat. Detta är felaktigt. Publiceringen innehåller samma statistik om kollektivtrafiken som tidigare år. Statistiktabellerna om kollektivtrafik har till och med blivit fler de senaste åren, när buss- och tågtrafik särredovisats per län.

Däremot har Trafikanalys valt att minska på antalet publicerade härledda *nyckeltal*, exempelvis kvoter relativt befolkning. Trafikanalys menar att användarna själva kan avgöra vilka nyckeltal som passar deras syften. Detta är i linje med Trafikanalys kvalitetsarbete som bl.a. inneburit att vi vid publiceringen av officiell statistik tydligare skiljer på statistik och tolkningar. Vi gör dock analyser inom ramen för våra övriga uppdrag och avser att med viss periodicitet publicera bredare analyser av tillstånd och utveckling på kollektivtrafikområdet, närmast under 2018.

Om en användare efterfrågar statistik på en skärning som man själv önskar kan man alltid vända sig till Trafikanalys för att få anpassade tabeller, i den mån det är möjligt. Man får då vara beredd på att själv hantera de brister som finns i vissa uppgifter på länsnivå.

Kommande statistik - detaljerade kommentarer

Partnerskapet kritiserar starkt "ytterligare neddragningar" i den kommande statistiken. Här blir missuppfattningen om sambandet mellan konsekvensutredningen och den kommande statistikpubliceringen särskilt olycklig.

Konsekvensutredningen är inriktad på att behandla frågor av relevans för *uppgiftslämnare*, inte för användarnas behov, och är därför avgränsad i sitt innehåll.

Trafikanalys har inte för avsikt att sluta samla in utbud från RKM. Undersökningen kommer som tidigare att efterfråga uppgiftslämnarnas siffror om olika former av utbud. Men vi vet att många RKM har betydande svårigheter att ange dessa uppgifter, bl.a. till följd av de storregionala samarbeten som Partnersamverkan nämner. Det är en av anledningarna till att vi utvecklat metoder för att använda Samtrafikens tidtabellsdata som underlag och komplement.

För att försäkra oss om att underlag för all regional kollektivtrafik lämnas till Trafikanalys kommer undersökningens rampopulation (d.v.s. utförare av trafik) att definieras från tidtabellsunderlag. Det underlättar också för Trafikanalys att identifiera all offentligt finansierad regional kollektivtrafik, även sådan som RKM vid förfrågan missar att rapportera. Dessutom avser vi att använda en skattning av tidtabellsbaserat utbud som stöd för uppgiftslämnaren. När vi presenterar det planerade utbudet bör det hjälpa RKM att identifiera vilken trafik som förväntas ingå i de uppgifter om genomfört utbud som RKM ombuds redovisa. Vår avsikt är även att publicera det tidtabellsbaserade utbudet, tillsammans med det genomförda, och därmed få ett underlag för fortsatt diskussion och utveckling av utbudet och dess måttetal.

Trafikanalys har i nuläget inte för avsikt att sluta med insamlingen av någon av de tidigare utbudsvariablerna, eller av personkilometer som mått på persontransportarbete. Vilka variabler som redovisas bör dock ständigt prövas. Det är inte förenligt med statistikens kvalitetskrav att fortsätta publicera en variabel med dålig kvalitet enbart för kontinuitetens skull, eller för önskemål från någon enskild användare, särskilt om uppgiftslämnare ska belastas med insamlingen av underlag för en dålig variabel.

Att använda Samtrafikens tidtabellsdatabas som statistikunderlag har krävt ett flerårigt utvecklingsarbete som också fortsätter. Som alla källor har även denna sina begränsningar. Bland annat får vi själva göra klassningen av upphandlad respektive kommersiell trafik och av regional kollektivtrafik när denna passerar länsgräns (kommersiell trafik). Hållplatser och bytespunkter finns geografiskt angivna, men avstånd kräver någon form av skattning. Vi har provat fågelvägsavstånd och är väl medvetna om de begränsningar som ligger i en sådan metod, även om dessa bör vägas mot osäkerheten i andra typer av skattningar från uppgiftslämnarna som tidigare använts. För närvarande pågår projekt vid Trafikanalys som vi tror ska ge möjligheter att använda en förbättrad avståndsskattning baserad på geografiska data om det reella linjenätet.

Anropsstyrd trafik ingår inte i tidtabellsdata, av uppenbara skäl. Den kategori "taxi" som finns i GTI måste ha en tidtabell för att över huvud taget kunna ingå i en tidtabellsdatabas. Vi tolkar denna trafik som kollektivtrafik utförd med personbil, eventuellt med ett taxiföretag som utförare.

Ekonomiska uppgifter om kollektivtrafikens kostnader och intäkter har insamlats från RKM och använts i Trafikanalys statistikpubliceringar. Vi anser att detta är relevant för statistikens användare och vill fortsätta med detta, men måste i arbete med våra föreskrifter förhålla oss till annan lagstiftning. I SF anges SCB som ansvarig för den

officiella statistiken om kommunsektorns ekonomi. SCB inhämtar underlag och producerar statistiken "Räkenskapssammandrag för kommuner, landsting och kommunförbund". Trafikanalys har ett starkt beting enligt lag att hushålla med offentliga resurser och minska uppgiftslämnarbördan och måste därför undvika dubbelinsamling. Vi är därför skyldiga att pröva möjligheten att sekundärpublicera ekonomiska uppgifter baserat på SCB:s insamlade data.

Till följd av detta innehåller vårt förslag till egen föreskrift inget krav på redovisning av ekonomiska uppgifter. Men däremot avser vi att precis som tidigare fortsätta insamlingen av dessa uppgifter på *frivillig* basis. Parallellt med det avser vi att inleda en diskussion med SCB om vilka underlagsdata de insamlar (kan ju vara mer detaljerade än de aggregat som publiceras), och om de ser möjligheter att komplettera om vi eller andra användare har ytterligare behov. I denna dialog måste framförallt SKL medverka, men även önskemål från övriga i Partnersamverkan välkomnas. Förhoppningsvis kan detta leda till en effektiv insamling av underlag för den officiella statistiken.

Bristande kommunikation

Trafikanalys inser att vissa formuleringar i konsekvensanalysen var så bristfälliga att de faktiskt kan tolkas just på det sätt som Partnersamverkan gjort. Vi inser också att det varit ett misstag att fokusera så hårt på uppgiftslämnarnas behov att vi inte redogjort för den planerade produktens helhet i ett användarperspektiv. Detta kunde ha gjorts i anslutning till konsekvensanalysen, men naturligtvis också genom att under året sammankalla och informera i vårt användarråd för persontransporter.

Vi kan därför bara hålla med om flera av de framförda kommentarerna gällande kommunikation. Remissunderlagen förtydligar inte vilken publicering av ekonomisk sekundärpublicering som avses och inte heller vad som insamlas utan föreskrift. Det är också riktigt att remissunderlagen ger ofullständiga beskrivningar av statistikens användare. Vi beklagar detta.

När det gäller arbetssättet gentemot branschen och att synpunkter skulle ha framförts till Trafikanalys utan framgång, anser vi dock att kritiken är överdriven. Vi har under flera år haft många kontakter och tacksamt tagit emot synpunkter på statistiken, både ur användarperspektiv och uppgiftslämnarperspektiv. Det är dessa synpunkter som vi just nu håller på att ta tillvara i utvecklingen inför nästa års lansering av en förbättrad statistik om kollektivtrafik.

Partnersamverkan tar upp en önskan om samordning av kollektivstatistikens utveckling med det pågående regeringsuppdraget om att föreslå utveckling av kunskapsunderlagen om järnvägstransporter. Relationen mellan statistikprodukterna om Bantrafik och Kollektivtrafik har under flera år varit en viktig fråga i vårt utvecklingsarbete. Bland annat för den överlappning som är uppenbar, inte bara i publicerade data, men också i insamlingen av underlag. Vi avser att utveckla gemensam datainsamling för Bantrafik och Kollektivtrafik i de delar som omfattar likartade uppgifter. Arbetet pågår, men en del problem av teknisk karaktär återstår att lösa. I den förestående upphandlingen av en ny kollektivtrafikundersökning har Trafikanalys tagit höjd för detta.

Regeringsuppdraget om järnvägstrafik har bedrivits med närhet till den pågående utvecklingen av kollektivtrafikstatistiken. De två processerna har definitivt beröringspunkter, men de har också skillnader inte minst i tidsplan. Den delrapport från regeringsuppdraget som nyligen publicerats⁵ visar att de förändringar av statistikproduktionen om järnväg som eftersträvas, kräver omfattande förändringar i datahantering, aktörsroller, attityder och förmodligen regelverk. Förslag till genomförandet ska presenteras i uppdragets slutredovisning, men det är mycket troligt att de nödvändiga förändringarna kommer att ta tid. Dessa förändringar har förvisso stor betydelse även för kollektivtrafikstatistiken, men Trafikanalys anser inte att denna ska ligga oförändrad intill dess att regeringsuppdragets ambitioner förverkligas. Så många kvalitetshöjande åtgärder för kollektivtrafikstatistiken har redan identifierats att dessa bör implementeras snarast möjligt. Sedan ska naturligtvis de förbättringar som kan åstadkommas av järnvägsstatistiken beaktas för kollektivtrafikstatistikens fortsatta utveckling.

Vägen framåt

Trafikanalys menar alltså att arbetet med att utveckla kollektivtrafikstatistiken just håller på att uppnå ett viktigt etappmål, en så god kvalitet att den kan uppfylla kvalitetskraven för att bli del av Sveriges officiella statistik. Men inget kvalitetsarbete kan anses färdigt, utan ska snarare ses som en ständig utvecklingsprocess där inte minst omvärldens behov och förutsättningar hela tiden förändras. För det fortsatta arbetet är det därför av mycket stor betydelse med en bra dialog mellan Trafikanalys och medlemmarna i Partnersamverkan, både som uppgiftslämnare och som användare av statistiken. Vi beklagar därför den bristfälliga kommunikation som uppenbarligen varit fallet, men är glada över det engagemang som den aktuella skrivelsen ger uttryck för. Vi ska försöka förbättra vår kommunikation så att möjligheten till missförstånd minimeras och hoppas att Partnersamverkan också ska känna att de kan vända sig direkt till Trafikanalys med sina synpunkter och frågor.

I skrivelsen framförs en del konkreta förbättringsförslag om ett gemensamt arbete för att förtydliga definitioner och begrepp, samt att utveckla metodstödet till uppgiftslämnarna. Dessa frågor, liksom frågan om uppgiftslämnarnas möjlighet att lämna samtycke till mer disaggregerad publicering av statistik, diskuterar vi gärna vidare. Jag avser därför att inbjuda Partnersamverkan till en fördjupad dialog om dessa frågor

Med vänlig hälsning



Brita Saxton
Generaldirektör, Trafikanalys

⁵ Trafikanalys Rapport 2017:24, <https://www.trafa.se/bantrafik/regeringsuppdrag-om-okad-kunskap-om-jarnvagstransporter-6524/>

