



Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

Till:

Generaldirektör Brita Saxton

Monica Johnsson, Registrator Trafikanalys

Anders Brandén Klang, Kvalificerad utredare Trafikanalys

Skrivelse om Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen

Inledning

Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik har funnit en rad brister och felaktigheter i Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen. För att Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen ska bli rättvisande är det mycket viktigt att indikatorerna, måtten och kriterierna ändras, kompletteras och utvecklas inom ramen för Trafikanalys regeringsuppdrag om att redovisa en fördjupad uppföljning av transportpolitiska målen till regeringen senast den 15 oktober 2018¹. Vi väntade länge på en inbjudan till att delta i den fördjupade uppföljningen, men eftersom ingen inbjudan kom skickar vi istället denna skrivelse.

Trafikanalys framhåller i rapporten Uppföljning av de transportpolitiska målen 2018² att det saknas mått, även viktiga nyckelmått, för flera indikatorer. Eftersom Trafikanalys håller på att utveckla det transportpolitiska målsystemet har vi begränsat våra synpunkter till det som Trafikanalys skriver i rapporten. Flera av intresseorganisationerna inom Partnersamverkan har dock i sina remissvar angående Ny målstyrning för transportpolitiken³ framfört omfattande och djupgående kritik mot Trafikanalys förslag på området.

¹ Regleringsbrev för budgetåret 2018 avseende Trafikanalys inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, regeringsbeslut 2017-12-21

² Rapport 2018:2

³ Rapport 2017:1



Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

Indikatorer, mått och kriterier

Transportsystemets standard och tillförlitlighet

För måttet *Nöjda kunder* saknas den största och viktigaste kundgruppen, resenärerna. Partnersamverkan anser att det är nödvändigt att Trafikanalys utvecklar måttet så att även resenärernas nöjdhet ingår i måttet. På samma sätt som för företagarna och godstransportköparna så får statistiken över resenärernas nöjdhet hämtas från flera källor. När det gäller kollektivtrafikresenärernas och medborgarnas nöjdhet har Svensk Kollektivtrafik mätt den inom ramen för Kollektivtrafikbarometern sedan början av 2000-talet.

Måttet behöver även rensas från aktörer som inte är kunder. I betydelsen beställare eller upphandlare är företagarna⁴, liksom godstransportköparna och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna⁵ kunder. Däremot kan varken persontransportörer (beslutsfattare) eller tågoperatörer (beslutsfattare)⁶ betraktas som kunder. Dom är utförare.

Tillgänglighet – övriga persontransporter

Omkring 60 procent av befolkningen över 6 år är helt eller delvis beroende av kollektivtrafik på resor där dom inte kan gå eller cykla.⁷

Partnersamverkan är därför kritisk till att Trafikanalys har bilen som norm. För det första är måttet *Tillgänglighet till befolkningskoncentrationer* begränsat till att bara gälla tillgänglighet utifrån restid med bil till befolkningskoncentrationer av olika storlek.

För det andra har kriterierna *Andel av befolkning per kommungrupp som bor inom 20 respektive 60 min bilresa/kollektivtrafik till en järnvägsstation respektive flygplats*, för nyckelmåttet *Kommuner med god lokal tillgänglighet* reducerats till att bara gälla tillgänglighet med bil. I Trafikanalys förslag till ny målstyrning för transportpolitiken⁸ föreslogs att tillgänglighet med både bil och kollektivtrafik skulle mätas. Måttet och de två kriterierna måste kompletteras så att de även gäller tillgänglighet med kollektivtrafik.

Att personbilstrafiken inte bör vara normgivande har bl.a. framhållits av Miljömålsberedningen. Beredningen har istället föreslagit att gång-, cykel-

⁴ Figur 2.5

⁵ Tabell 2.2 och 2.3

⁶ Tabell 2.2 och 2.3

⁷ Ca en tredjedel av befolkningen (över 6 år) har varken körkort eller tillgång till bil och har därför ingen annan möjlighet än kollektivtrafik för att förflytta sig över längre avstånd där de inte kan gå eller cykla. Ytterligare ca 30 % har körkort och tillhör bilhushåll men har färre bilar än körkort i hushållet enligt Holmberg (2013) Ökad andel kollektivtrafik – hur? En kunskaps sammanställning

⁸ Trafikanalys (2017) Ny målstyrning för transportpolitiken. Rapport 2017:1, bilaga 2: Mått för alla indikatorer



Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

och kollektivtrafik bör vara normgivande vid planeringen i större tätorter, samt att resor med buss och tåg underlättas vid planering av infrastruktur mellan tätorter.⁹

Transporternas ekonomiska överkomlighet

Det finns brister med flera av måtten för indikatorn *Transporteras ekonomiska överkomlighet*. Enligt texten har priset i regional linjetrafik ökat med 23 procent, järnvägsresor med 15 procent och taxi med 12 procent enligt måttet *Priser för transporttjänster enligt KPI*.¹⁰ I en fotnot på en annan sida skriver Trafikanalys att priset på resor kollektivtrafik är överskattat i detta mått eftersom SCB:s transportprisindex inte tar hänsyn till antalet resor som görs med periodkort.¹¹ Hur mycket priserna överskattas framgår inte. Om det är svårt att ersätta SCB:s transportprisindex eller att justera det överskattade priserna på kollektivtrafikresor så måste det i texten tydligt framgå att priserna är överskattade. Till detta kommer att det är oklart vad regional linjetrafik betyder i detta sammanhang med tanke på att även tågtrafik redovisas. Är det regional linjetrafik med buss som avses eller ingår även den regionala tågtrafiken?

Måttet *Pris för samhällsorganiserad kollektivtrafik* säger inget annat än det genomsnittliga priset för bara två typer av kollektivtrafikbiljetter, dels enkelbiljett utan rabatt och dels 30 dagars periodkort för hela län inkl. tätortstrafik. Det säger ingenting i vilken utsträckning som resenärerna använder dessa typer av biljetter eller pris i förhållande till resemöjligheter eller liknande. Därför är det positivt att *Resenärskostnad i samhällsorienterad kollektivtrafik* är nyckelmått för indikatorn. Detta mått anger dels *pris mätt som trafikintäkt per påstigning, per län och i riket och dels pris mätt som trafikintäkt per personkilometer, per län*. Men samtidigt pekar Trafikanalys på att det finns flera svagheter i statistiken när det gäller trafikintäkt per påstigande. För det första att trafikintäkterna kan omfatta andra intäkter än rena biljettintäkter. För det andra att några län redovisar intäkter för skolskjuts och andra kommunala tillköp, medan andra län inte gör det. För det tredje är påstigningar inte detsamma som resor. Antalet påstigningar per resa varierar dessutom mellan länen. Storstadslänen har med sina komplexa linjenät över två påstigningar per resa, medan de flesta

⁹ S. 223, 228 samt även 32, 104 och 221 Miljömålsberedningen (2016) En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige, SOU 2016:47. Även regeringen är inne på samma linje. På s. 9 i Regeringens skrivelse 2017/18:230 Strategi för Levande städer – politik för en hållbar stadsutveckling pekar regeringen på problemen med att bilen utgjort en norm för stadernas transportsystem och för lokaliseringen av verksamheter och bostäder och att gång-, cykel- och kollektivtrafik bör spela en större roll i fortsättningen.

¹⁰ S. 46

¹¹ Fotnot 17, s. 48



Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

andra län har ungefär en påstigning per resa.¹² Partnersamverkan ställer sig frågande till om *Pris mätt som trafikintäkt per påstigning, per län och i riket* överhuvudtaget går att använda eller om svagheterna med statistiken är för stora?

Transportbranschens villkor

För att mäta transportbranschens behov av arbetskraft använder Trafikanalys nyckelmåttet *Innehavare av körkort för buss och tung lastbil*.

Partnersamverkan är kritiskt till att ett mått som syftar till att mäta transportbranschens behov av arbetskraft har begränsats till bara två yrkeskategorier inom transportnäringen. Det finns en rad andra yrken med särskilda behörighetskrav som är helt avgörande för transportnäringens utveckling. För kollektivtrafiken handlar det om bl.a. personer med taxilegitimation och personer med nödvändig utbildning och tillstånd för att köra tåg, tunnelbana och spårväg.¹³ Det finns stora rekryteringsbehov för flera av dessa grupper. Utöver fordonsförarna finns det även andra viktiga yrkeskategorier som bör ingå i måttet. Partnersamverkan anser därför att detta mått måste utvecklas och kompletteras. Det räcker inte med att, som Trafikanalys skriver, utveckla ett mått som följer antalet innehavare av yrkeskompetensbevis.¹⁴

Fysiskt aktiva resor

När det gäller måttet *Stillasittande*, som mäter antalet personer 6–84 år som gör minst en 20 minuters resa stillasittande i bil eller i kollektivtrafiken en genomsnittlig dag, har Partnersamverkan flera synpunkter. För det första är det inte antalet, utan andelen som bör mätas. För det andra anser vi att det är nödvändigt att räkna bort de kollektivtrafikresenärer som står i kollektivtrafikfordonen under rusningstrafik. Bara för att man reser kollektivt i mer än 20 minuter så innebär det inte att man automatiskt sitter.

För det tredje finns det en rad forskningsstudier som tydligt pekar på hälsovinster med att resa kollektivt, bl.a. bidrar kollektivtrafiken till människors vardagsmotion genom att stimulera människor att regelbundet gå och cykla till och från stationen eller hållplatsen. Kollektivtrafikresenärer går och cyklar i betydligt högre utsträckning även när de inte reser kollektivt. I Sverige cyklar kollektivtrafikresenärer dubbelt så mycket, och går tre gånger så mycket som bilister.¹⁵ Dessa hälsovinster saknas helt i Trafikanalys mått.

¹² Fotnot 16, s. 47

¹³ Spårvagnsförare nämns dock i figur 2.27, s. 56

¹⁴ S. 112

¹⁵ Svensk Kollektivtrafik (2016) Kollektivtrafikbarometern, årsrapporten.



Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

För det fjärde leder den ökade *tillgången till digital infrastruktur*, som är ett nyckelmått för indikatorn *Tillgänglighet utan transporter*, till ett ökat stillasittande. Den minskade fysiska aktiviteten till följd av *Tillgänglighet utan transporter* saknas helt i Trafikanalys uppföljning. Partnersamverkan anser att måttet *Stillasittande* måste utvecklas utifrån våra synpunkter.

Användbarhet för alla i transportsystemet

Nyckelmåttet *Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning* innehåller fel när det gäller tillgänglighetsanpassningen av tåg och spårvagn. Enligt rapporten ökade andelen tillgänglighetsanpassade järnvägsfordon mellan 2013 och 2014, för att sedan sjunka något till 95 procent och andelen anpassade spårvagnar ligger stadigt på 58 procent (Figur 2.37). Eftersom en betydande del av spårtrafiken saknas i databasen FRIDA så stämmer inte den statistik som Trafikanalys använder, exempelvis saknas SL:s 191 pendeltåg, 455 tunnelbanevagnar och 194 spårvagnar och vagnar till lokalbanorna¹⁶ i Frida.

Dessutom bör nyckelmåttet kompletteras med statistik över tillgänglighetsanpassningen av dels tunnelbana och dels fordon som går i kommersiell tåg-, buss- och fartygstrafik.

Nyckelmåttet *Inflytande i beslutsprocessen* är helt inriktad på offentlig verksamhet, men Sverige har ett omfattande näringsliv inom transportsektorn. Måttet är därför ofullständigt och behöver kompletteras med andel kvinnor i de privat trafikföretagens styrelser och ledningsgrupper.

Energieffektivitet

Partnersamverkan är kritisk till att eldriven tågtrafik¹⁷ har exkluderats från måttet *Andel av trafikarbetet inom regional kollektivtrafik som skett med förnybara drivmedel eller el*. Genom att den eldrivna tågtrafiken har exkluderats, och kanske även spårvägs- och tunnelbanetrafiken, blir måttet felvisande.

Partnersamverkan ställer sig även frågande till varför måtten *Andel av trafikarbetet inom regional kollektivtrafik som skett med förnybara drivmedel eller el* och *Personbilar i trafik vid utgången av respektive år, fördelat efter drivmedel* är mått till indikatorn *Energieffektivitet* och inte till *Växthusgasutsläpp*? Trafikanalys påpekar själva att "Andelen förnybara drivmedel inom kollektivtrafiken är inte primärt en fråga om energieffektivitet, utan handlar om transporternas växthusgasutsläpp."¹⁸

¹⁶ SL (2016) Fakta om SL och länet 2016

¹⁷ Det framgår inte om även den eldrivna tunnelbane- och spårvägstrafik har exkluderats

¹⁸ S. 77



Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

Vi anser dessutom att användningen av olika drivmedel i kollektivtrafiken (figur 2.55) och personbilstrafiken (figur 2.51) ska redovisas på samma sätt.

Växthusgasutsläpp

I april meddelade regeringen att de hade beslutat införa ett etappmål inriktat på att begränsa utsläpp från vägtrafik i större tätorter i miljömålssystemet: Andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Detta etappmål saknas helt i Trafikanalys nya modell för uppföljning av de transportpolitiska målen.

Eftersom etappmålet är inriktat på att minska utsläppen av växthusgaser, kväveoxider och partiklar från vägtrafik i större tätorter anser Partnersamverkan att indikatorn *Växthusgasutsläpp* och/eller indikatorn *Påverkan på människors livsmiljö* ska kompletteras med etappmålet.

Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

Helena Leufstadius,
Vd Svensk Kollektivtrafik

Peter Haglund
Chef för sektionen för Infrastruktur
och fastigheter på SKL

Anna Grönlund
Branschchef och vice vd Sveriges
Bussföretag

Björn Westerberg
Vd Branschföreningen
Tågoperatörerna

Claudio Skubla
Förbundsdirektör Svenska
Taxiförbundet