

Fyra av tio

– en rapport om kollektivtrafikens potential att klara Sveriges klimatmål



Sveriges Bussföretag

Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**

Sammanfattning och slutsatser

Svensk kollektivtrafik har varit en föregångare i den hållbara omställningen av transportsektorn. Inte minst tack vare den tidiga övergången till fossilfria drivmedel. Det har lett till att över 95 procent av den upphandlade busstrafiken i Sverige redan idag drivs med förnybara drivmedel, det vill säga framför allt biogas och biodiesel. Dessutom pågår en elektrifiering av bussflottan i Sverige. Nyttan för klimatet och samhällsekonomin är obestridlig.

Resultaten kan till stor del förklaras genom decennier av medvetna offentliga satsningar på mer hållbart resande i kombination med en progressiv kollektivtrafikbransch som har tillåtit att tävla om att utveckla kollektivtrafikens attraktivitet och kostnadseffektivitet.

Samtidigt är Sverige långt ifrån att nå klimatmålen för transportsektorn. Senast 2045 ska Sverige vara fritt från nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Målet innebär att utsläppen av växthusgaser från svenskt territorium ska vara minst 85 procent lägre 2045 än utsläppen 1990.

Utsläpp av växthusgaser från transporter svarar för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp och ska minska med minst 70 procent till 2030 jämfört 2010. Utsläppen har hittills minskat med 20 procent jämfört med 2010 och utsläppen behöver minska med cirka en miljon ton per år för målet ska kunna nås. Dessvärre minskar utsläppen från biltrafiken inte tillräckligt snabbt.

Mycket talar för att kollektivtrafikens bidrag till transportsektorns fortsatta omställning handlar om att få fler att välja kollektivtrafiken framför bilen, eftersom kollektivtrafiken redan idag står för en förhållandevis liten andel av koldioxidutsläppen. Detta är också något som Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag och Tåg företagen har enats om i en gemensam programförklaring som syftar till att 4 av 10 motoriserade resor ska ske med kollektivtrafiken senast 2030.

Vi har i denna rapport, med hjälp av en omfattande undersökning av resvanor, möjliga beteendeförändringar och attityder till kollektivtrafiken kunnat verifiera att en sådan utveckling inte bara är önskvärd, utan också genomförbar. Men det kräver förändringar av kollektivtrafiken som möter resenärernas förväntningar. Rapporten visar också att andelen motoriserade resor med bil har ökat under pandemin, en utveckling som står i konflikt med de svenska miljömålen och ambitionen om minskad trängsel i våra storstäder.

- Sammantaget ökade andelen persontransporter som sker med bil från 72,1 till 78,1 procent mellan 2019 och 2021. Här ligger en utmaning, men rapporten visar samtidigt att denna utveckling går att påverka.
- En av fem anger att de reser mindre med kollektivtrafiken idag än vad de gjorde innan pandemin.
- Närhet till kollektivtrafiken, bra trafikinformation och trygghet är viktigast för resenärerna om de ska välja att åka mer kollektivt.
- Bland resenärer som idag huvudsakligen är bilburna lyfts kortare restider med kollektivtrafiken som den enskilt viktigaste faktorn för att överväga ett annat färd sätt.
- Bilister tror i stor utsträckning att viljan att resa mer kollektivt kommer att påverkas av att det har blivit dyrare att köra bil.
- Även bland resenärer som överväger att lämna kollektivtrafiken till förmån för andra färd sätt är restiderna avgörande. Det enskilt viktigaste skälet att åka mindre kollektivt är att det är krångligt, vilket 41 procent uppger.

Om kollektivtrafiken lyckas attrahera fler resenärer finns stora klimatvinster att göra. Vi har tagit hjälp av 2030-sekretariatet för att analysera effekterna av att kollektivtrafikresandet ökar.

Om bara två procent av jobbresorna med bil istället sker med buss motsvarar det driften av Karlshamns oljedrivna kraftverk under tre månader, eller den koldioxid som tas upp av ungefär 20 000 träd årligen. Varje person som för sina resor till och från jobbet skiftar från egen bil till kollektivtrafik innebär en minskad klimatpåverkan med mer än ett halvt ton koldioxid per år.

Bakgrund: om rapporten

De senaste åren har varit dramatiska för svensk kollektivtrafik. Pandemin ritade under en övergångsperiod om kartan för hur svenska folket reste, såväl till och från jobb eller skola som på fritiden. Fler jobbade hemifrån, semesterresor ställdes in och de resor som skedde användes delvis andra trafikslag än förr.

Mycket talar också för att delar av det förändrade beteendet kan förväntas bli bestående. Nya vanor grundläggs, nya tekniska möjligheter lanseras som understödjer dessa, vardagsbeslut som tidigare tagits för givna omprövas. Vilka de långsiktiga effekterna av förändrade resvanor blir på samhället är för tidigt att säga. Mycket talar dock för att det kommer att vara en tuff utmaning att fortsätta öka andelen resor som sker med kollektivtrafik.

Den utmaningen är utgångspunkten för denna rapport. Den är finansierad av BR, bussbranschens egen forsknings- och utvecklingsorganisation i samarbete med Nobina Transdev, BiVAB och Sveriges Bussföretag. Rapporten är skriven av Markus Uvell och formgiven av Klas Remahl, båda verksamma vid Nordic Public Affairs.

Att sänka transportsektorns koldioxidutsläpp är avgörande för att Sverige ska klara sina klimatmål. Det är svårt att se hur det ska vara möjligt om inte kollektivtrafiken fortsätta vara en viktig, växande del av svenska folkets resande. En nyckelfråga i detta sammanhang är hur svenska folkets attityder till kollektivtrafik ser ut. Vi har därför låtit Demoskop undersöka resvanor och attityder till olika trafikslag, liksom möjligheter och hinder för ökat kollektivt resande.

Utifrån denna undersökning och tillgängliga data kring förändringar i trafikflöden och resvanor identifierar rapporten ett antal nyckelfrågor för framtiden. Vår övertygelse är att dessa frågor kommer vara av stor betydelse för att fler ska vilja resa kollektivt i framtiden.

Vår förhoppning är att denna rapport ska kunna tjäna som underlag och inspiration för såväl RKM (regional kollektivtrafikmyndighet) som förtroendevalda på kommunal, regional och nationell nivå. I den dialog som pågår om framtidens kollektivtrafik är vi en aktiv part.



Kollektivtrafiken backade under pandemin

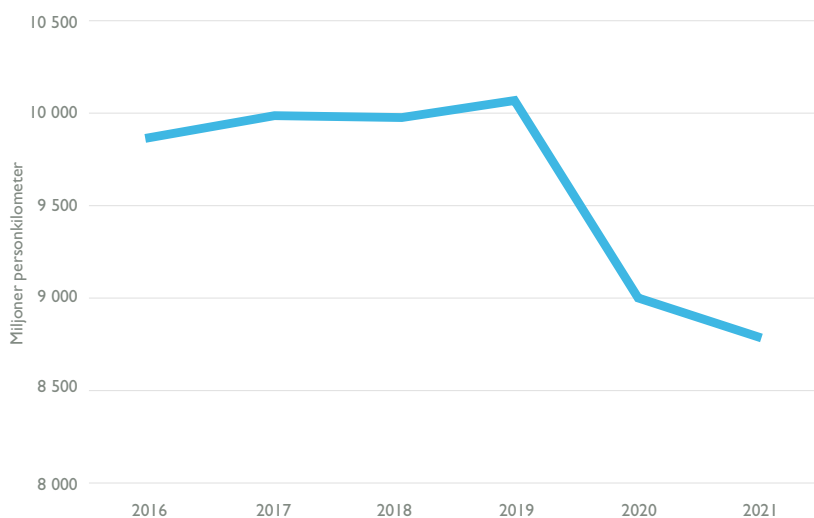
Enligt Trafikanalys motsvarade den svenska persontrafiken på väg, spår samt till sjöss och i luften 114 507 miljoner personkilometer under 2020. Den helt dominerande delen av denna trafik skedde med bil, 89 452 miljoner personkilometer.

De största kollektiva trafikslagen, buss och järnväg, svarade för 8 777 respektive 7 683 miljoner personkilometer. Sammantaget uppgick resorna med buss och järnväg till knappt 15 procent av trafikvolymen, buss 7,7 och järnväg 6,9 procent.¹

Det kan jämföras med året före pandemin, 2019, då andelen uppgick till drygt 18 procent. Resandet med buss har minskat från 10 055 till 8 772 miljoner personkilometer, en minskning med drygt 10 procent på två år.²

Kraftig minskning av resandet med buss under pandemin³

Antal personkilometer (miljoner km) med buss 2016-2021



Personbil



Buss



Järnväg



Gång, cykel,
moped



-3,7%

-0,4%

Persontransportarbete före och efter pandemin

2019 ➔ 72,1%

7,6%

10,6%

4,4%

2021 ➔ 78,1%

7,7%

6,9%

4,0%

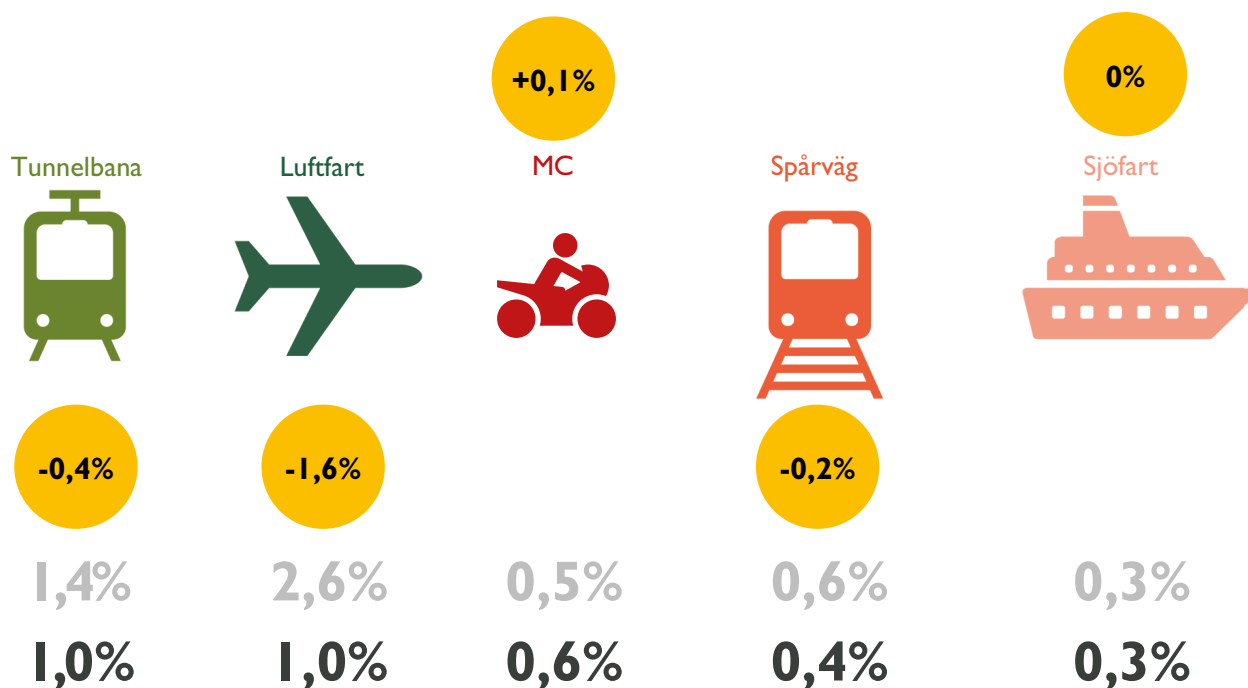
Sammantaget ökade andelen persontransporter som sker med bil därför från 72,1 till 78,1 procent mellan 2019 och 2021. Här ligger en utmaning, detta är inte en utveckling som kan ses som förenlig med Sveriges höga klimatmål.

Även biltrafiken minskade under pandemin, men betydligt mindre än vad som var fallet för trafiken med buss och järnväg. Sammantaget ökade andelen persontransporter som sker med bil därför från 72,1 till 78,1 procent mellan 2019 och 2021. Här ligger en utmaning, detta är inte en utveckling som kan ses som förenlig med Sveriges höga klimatmål. Trenden måste vändas och andelen kollektivtrafik öka på bekostnad av bilismen.

Det bör påpekas att Trafikanalys 2019 gjorde metodförändringar i sina mätningar, varför det inte kan uteslutas att resultatet kan vara påverkat av metodologiska skillnader. Även Kollektivtrafikbarometern, som inte gjort någon metodförändring dessa år, uppvisar dock en tydlig minskning av kollektivtrafikens marknadsandel mellan 2019 och 2021.⁴ Det är därför tydligt att pandemin inneburit ett bakslag för svensk kollektivtrafik.

Ökad trafikvolym, minskad klimatpåverkan

De senaste decennierna har mängden vägtrafik i Sverige ökat kraftigt. Mätt i fordonskilometer har trafikarbetet sedan 1990 ökat med nästan 25 procent. Detta inkluderar även godstransporter, men det klart största trafikslaget är personbilar. Trafikarbetet har under perioden ökat med 15 853 miljoner fordonskilometer, varav personbilarna svarat för knappt hälften. Busstrafiken uppgick 2021 till 888 miljoner fordonskilometer jämfört med 984 miljoner fordonskilometer 1990.⁵



Att utsläppen från personbilar minskat relativt lite hänger samman med att övergången till förnybara bränslen går betydligt långsammare än för bussarna.

Det finns också goda skäl att tro att trafiken kommer fortsätta öka. Ökat distansarbete, av det slag vi såg under pandemin, kan dämpa ökningen något. Men det finns inte skäl att tro att vi människor i fram-tiden skulle vilja resa mindre. Frågan blir istället hur dessa transporter kommer att ske, särskilt hur de kommer att påverka klimatet.

Sedan 1990 har koldioxidutsläppen från inrikes transporter minskat med cirka 21 procent, alltså nästan lika mycket som den totala trafikvolymen har ökat.⁶ Persontransporterna tar därmed ett betydande ansvar för att minska klimatpåverkan. Att det varit möjligt handlar naturligtvis om att användningen av förnybara bränslen har ökat.

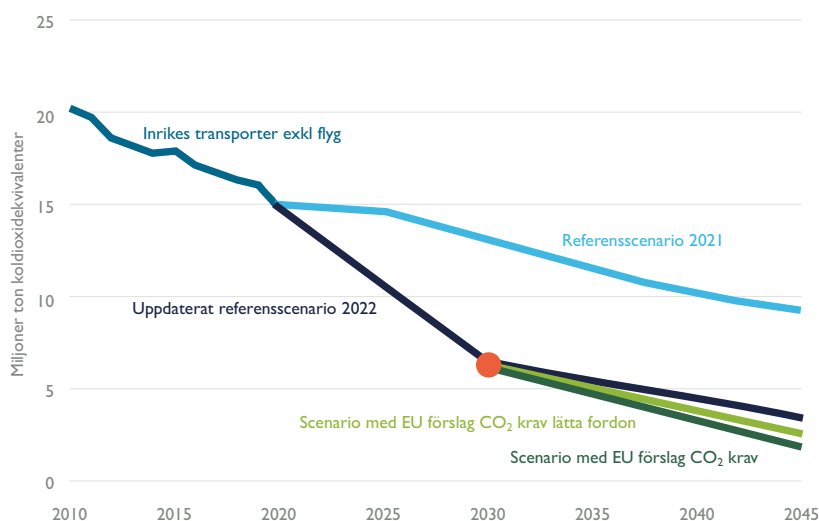
Den stora volymen avser personbilar, som också står för merparten av utsläppen, men även kraftig ökning av förnybara drivmedel i bussar har spelat en viktig roll. Mellan 1990 och 2020 har utsläppen av växthusgaser från busstrafik i Sverige minskat från 761 till 204 tusen ton, en minskning med hela 73 procent. Som jämförelse kan nämnas att utsläppen från biltrafiken under samma period minskat med cirka 25 procent.⁷

Att utsläppen från personbilar minskat relativt lite hänger samman med att övergången till förnybara bränslen går betydligt långsammare än för bussarna. Som exempel kan nämnas att endast 2,2 procent av personbilarna i Sverige idag är elbilar.⁸

Enligt Trafikanalys statistik är den dominerande drivmedelstypen i svenska bussar fortsatt diesel. Detta blir dock missvisande, då statistiken bygger på vägtrafikregistrets uppgifter om motortyp och inte faktiskt använt drivmedel. En buss med förbränningsmotor kan ju köras på både fossil diesel och fossilfri biodiesel, utan att motorn eller bussen behöver ändras. Enligt nya beräkningar från Svensk Kollektivtrafik körs 95 procent av kollektivtrafiken med buss på förnybara drivmedel eller el.⁹

Sverige har ambitiösa klimatmål och har redan åstadkommit betydande utsläppsminskningar. Transportsektorn ägnas särskilt stort fokus i dessa sammanhang. I enlighet med Sveriges klimatpolitiska ramverk ska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (exklusive flyget) som ett etappmål fram till 2030 ha minskat med 70 procent jämfört med 2010. Fram till 2020 hade utsläppen minskat med 27 procent och transportsektorns etappmål fram till 2030 ser ut att kunna nås.¹⁰

Vägen mot Sveriges klimatmål för inrikes transporter



Sveriges övergripande långsiktiga mål är att vi 2045 inte ska ha några nettoutsläpp alls av växthusgaser, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Detta motsvarar en total utsläppsminskning från svenskt territorium med 85 procent mellan 1990 och 2045.¹¹

Detta är alltså samma nivå som busstrafiken är nära 2020, hela 25 år i förväg. Teknisk utveckling, särskilt snabbare elektrifiering, kommer att vara avgörande för det svenska samhällets möjlighet att nå de långsiktiga klimatmålen.

Det är samtidigt tydligt att en stor potential finns i ökat resande med buss. Med tanke på den mycket snabba utsläppsminskningen från busstrafiken skulle det finnas en stor klimatnytta i att förmå fler resenärer att välja buss istället för bil. Att den svenska bussbranschen är nära att nå de långsiktiga klimatmålen 25 år i förväg är utmärkt, men än viktigare är att branschen kan dra samhället i övrigt i samma riktning.

Att den svenska bussbranschen är nära att nå de långsiktiga klimatmålen 25 år i förväg är utmärkt, men än viktigare är att branschen kan dra samhället i övrigt i samma riktning.



Totalt sett uppger 20 procent av de tillfrågade att de reser mindre med kollektivtrafik idag än vad de gjorde före pandemin.

Svenska folket om resandet före och efter pandemin

Som beskrevs ovan är det tydligt att pandemin har inneburit en minskning av resandet, även det kollektiva resandet. Frågan är hur utvecklingen kan förväntas se ut framöver. I syfte att öka kunskapen om detta har vi låtit genomföra en kvantitativ undersökning.

Undersökningen genomfördes inom ramen för Demoskops webpanel, omfattade intervjuer med 2 856 personer i ett befolkningsrepresentativt urval i åldern 16–79 år under perioden 1–9 juni 2022. Resultatet har sedan vägts med avseende på kön, ålder, partisympati och region för att säkerställa dess representativitet.

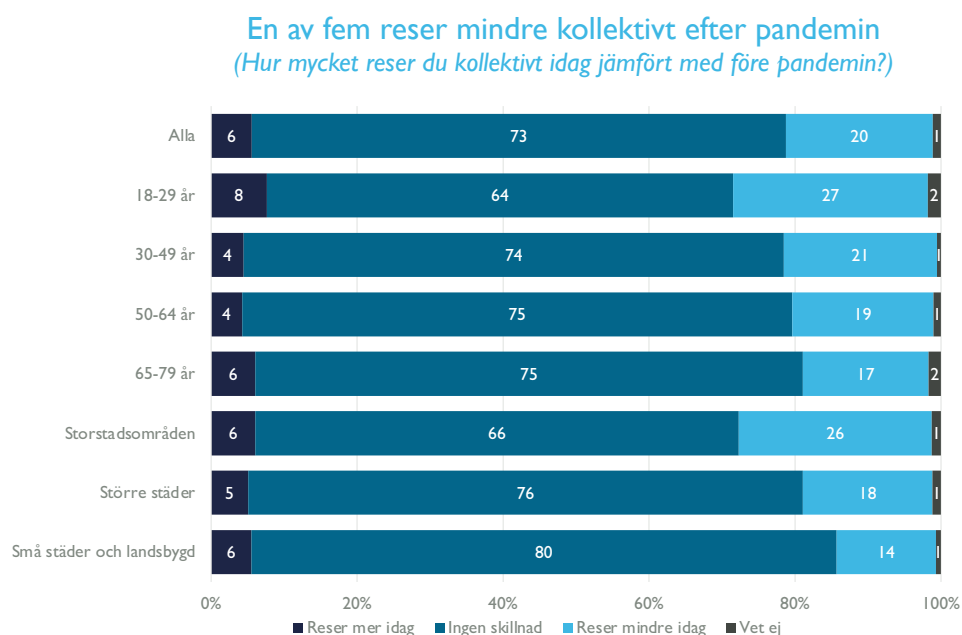
Det relativt stora antalet intervjuer har valts för att möjliggöra nedbrytning även på delar av landet, inte minst att kunna studera skillnader i attityder och beteenden mellan storstäderna och övriga Sverige.

Nedan presenteras de huvudsakliga resultatet av undersökningen.

En av fem reser mindre kollektivt

Resandet med kollektivtrafik har minskat under pandemin. Flera faktorer bidrog till de ändrade resvanorna, vilket vi återkommer till längre fram i rapporten. Men låt oss först studera hur resandet förändrats i olika grupper.

Totalt sett uppger 20 procent av de tillfrågade att de reser mindre med kollektivtrafik idag än vad de gjorde före pandemin. Endast sex procent uppger att de reser mer kollektivt idag.



Andelen som uppger att de i huvudsak åker kollektivt har minskat från 30 till 26 procent.

Högst andel som minskat sitt resande med kollektivtrafik finns bland de unga, där 27 procent uppger att de reser mindre idag. Vad detta beror på är svårt att veta, men en hypotes är att den stora andelen studier som under pandemin bedrevs hemifrån spelat in. Geografiskt är förändringen vanligast i storstäderna, där också andelen som reser kollektivt i utgångsläget var störst.

Det är också väntat att grupper som redan har ett annat huvudsakligt resebeteende (som reser i huvudsak med bil respektive cykel) i högre utsträckning än genomsnittet har valt att åka (ännu) mindre kollektivt.

En annan fråga av intresse är vilka förändringar som skett i användningen av olika trafikslag. Vi vet att antalet kollektivtrafikresenärer totalt sett har minskat, men hur har de som rest mindre kollektivt valt att resa istället?

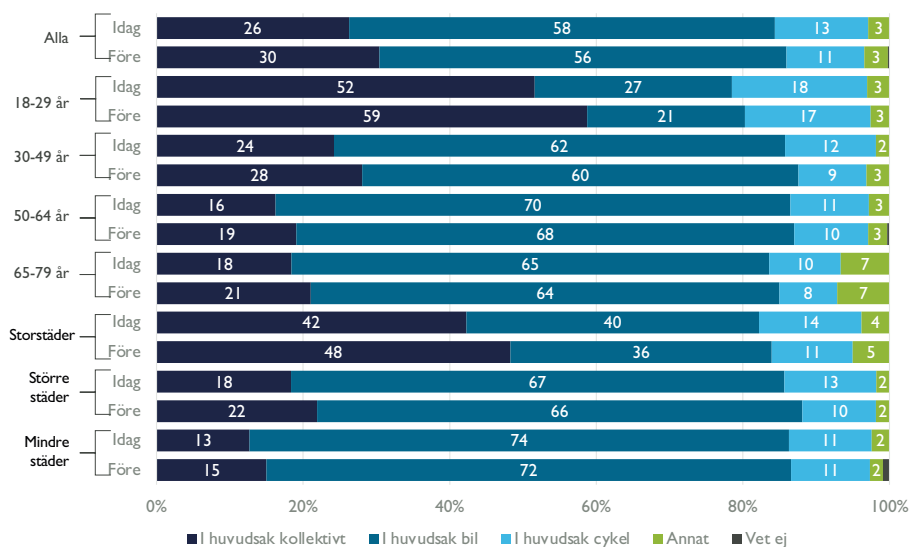
Först behöver vi en bild av hur resandet med olika trafikslag ser ut idag. Här har både frågeställningen och målgruppen avgränsats för att få en mer exakt bild.

Dels har vi frågat specifikt om hur respondenterna huvudsakligen reser till och från skola eller jobb, för att fånga det dagliga resandet, dels redovisar vi nedan resultatet endast för den grupp som faktiskt har ett sådant dagligt resande. Många reser med flera olika trafikslag beroende på behov, men det är viktigt att fånga det huvudsakliga resebeteendet.

26 procent menar att de idag i huvudsak reser kollektivt till och från jobb eller skola, medan 58 procent menar att de i huvudsak kör eller åker bil. Endast 13 procent uppger att de huvudsakligen cyklar.

I jämförelse med tiden före pandemin förefaller det som skett vara att ett antal kollektivtrafikresenärer istället valt bilen och några även valt cykeln. Andelen som uppger att de i huvudsak åker kollektivt har minskat från 30 till 26 procent. I gengäld har andelen som reser med bil har ökat från 56 till 58 procent och cyklisterna från 11 till 13 procent.

Särskilt unga och storstadsboende reser mindre kollektivt (Hur mycket reser du kollektivt idag/före pandemin?)



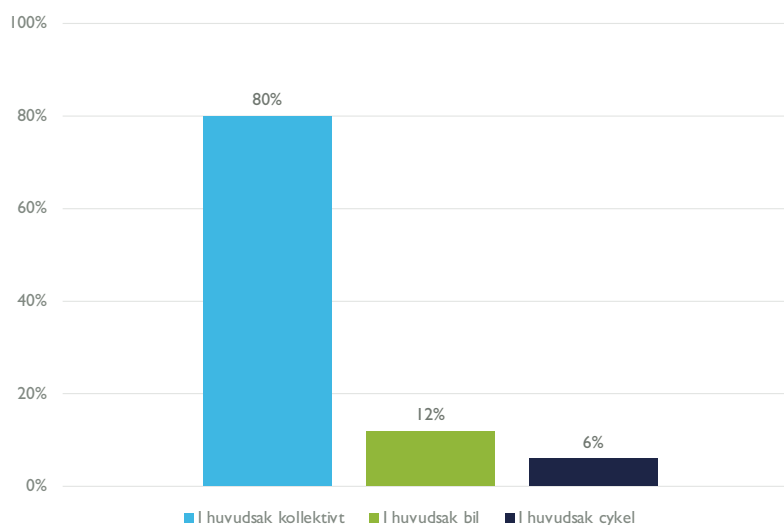
Av dem som reste i huvudsak kollektivt före pandemin reser endast 80 procent i huvudsak kollektivt även idag.

Som framgår av diagrammet ovan är mönstret det samma i alla de grupper vi studerat. Mätt i antal procentenheter finns den största förändringen bland de unga (18-29 år) – en minskning av andelen som i huvudsak reser kollektivt med sju procentenheter – men detta är också den grupp där flest reser kollektivt. Även storstäderna, där andelen kollektivresor är särskilt stor, sticker ut med en tydlig minskning.

Förändringen av det kollektiva resandet sammanfattas i nästföljande diagram. Av dem som reste i huvudsak kollektivt före pandemin reser endast 80 procent i huvudsak kollektivt även idag, ett betydande tapp på kort tid. 12 procent reser istället med bil och sex procent cyklar.



Åtta av tio som före pandemin reste kollektivt gör det även idag (OM reste i huvudsak kollektivt förut: Hur reser du i huvudsak idag?)



Förändringen av kollektivtrafiken är av en helt annan dignitet än förändringen av andra trafikslag. Som exempel kan nämnas att hela 95 procent av dem som före pandemin i huvudsak reste med bil gör det även idag, vilket är en mycket begränsad förändring av beteendet.

Även personer som i huvudsak reser med bil jobbade i större utsträckning hemifrån under pandemin, vilket minskade den totala trafikvolymen. Men de har, i motsats till kollektivtrafikresenärerna, inte i nämnvärd utsträckning bytt trafikslag sedan dess.

De förändringar som skett har i många fall sannolikt skett på marginalen – personer som fortfarande åker buss ibland har börjat åka bil oftare t ex. Men även förändringar på marginalen har, när de sker i breda grupper, stor betydelse för trafikflödena. Vilket också framgår av den trafikstatistik som redovisades inledningsvis.

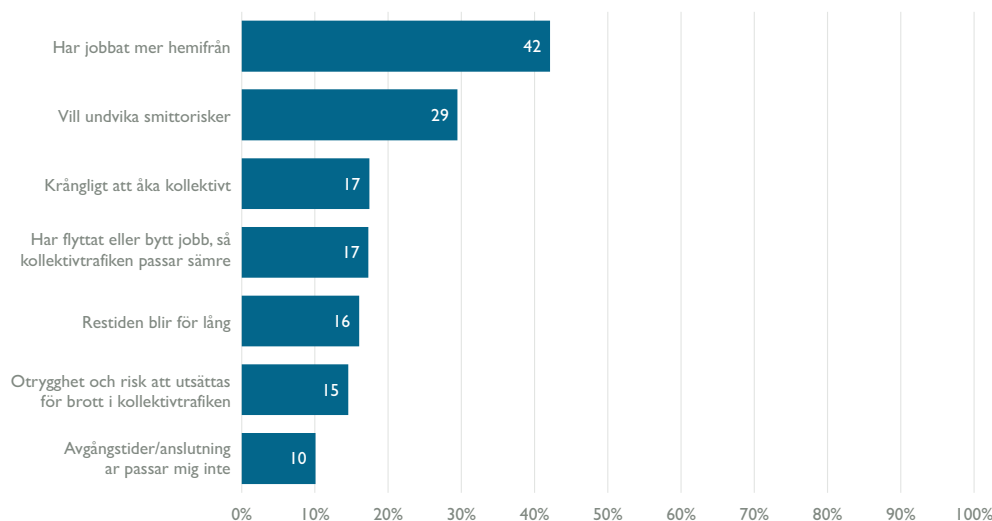
En viktig fråga, inte bara för den svenska bussbranschen utan framför allt för Sveriges möjlighet att nå klimatmålen, är huruvida de som under pandemin valt bilen istället för bussen kan förmås att börja åka buss igen.

Vilka är orsakerna till att fler har valt att ta bil eller cykel istället för att åka kollektivt under pandemin? Vi har i undersökningen bitt de respondenter som åker mindre kollektivt idag redogöra för sina skäl. (Frågeställningen ger möjlighet att välja flera orsaker, varför svarsalternativen inte summerar till 100 procent.)

Den enskilt viktigaste orsaken är att många har jobbat mer hemifrån, 42 procent av dem som minskat sitt vardagliga resande med kollektivtrafik anger detta som skäl. 29 procent hänvisar till risken att smittas. Med tanke på att svenska folket i perioder under pandemin starkt avråddes från att resa kollektivt är detta knappast förvånande.

Den positiva utvecklingen har tappat fart, något behöver göras för att kollektivtrafiken ska kunna fortsätta öka.

Hemmajobb och smittorisk främsta skälen att åka mindre kollektivt (Varför reser du mindre kollektivt idag än före pandemin?)



Värt att notera är att även otryggheten och risken att utsättas för brott anges som ett relativt vanligt skäl. Det är inte på samma nivå som de ovan nämnda skälen, men väl på samma nivå som flera av de mer personliga anledningarna (krångligt, lång restid etc). Längre fram i rapporten kommer vi att titta närmare på trygghetsfrågans betydelse.

Det kan vara värt att reflektera över att de olika skälen har ganska olika karaktär. Risken att smittas är sannolikt en tillfällig anledning att avstå kollektivtrafik, kopplat till smittspridning. Ökat hemjobb och otrygghet är däremot faktorer som kan ha potential att åstadkomma långsiktiga förändringar av intresset för att åka kollektivt.

Den ökning som, med tanke på befolkningsökningen, borde ha skett har uteblivit. Den positiva utvecklingen har tappat fart, något behöver göras för att kollektivtrafiken ska kunna fortsätta öka.

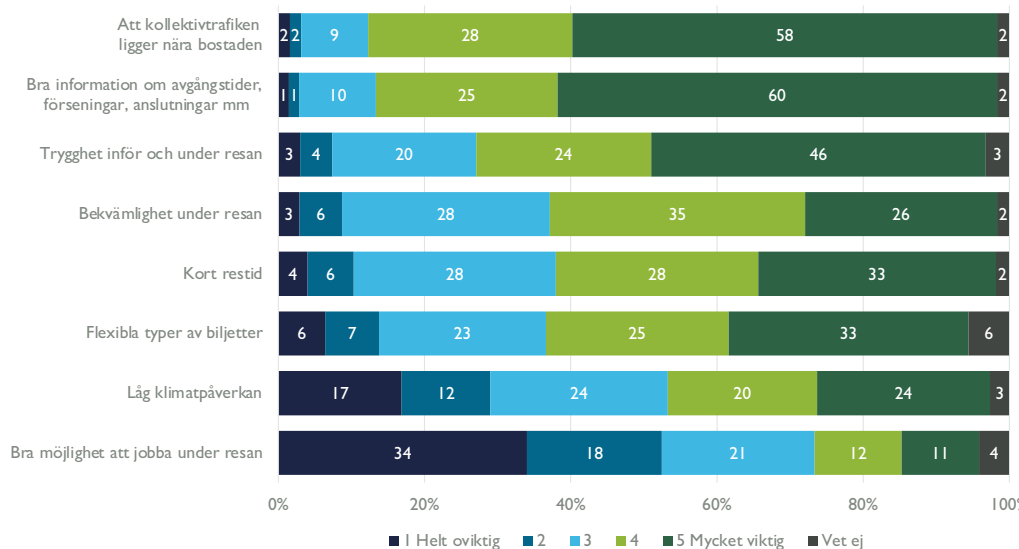
I många storstadsområden är resandet idag mer eller mindre tillbaka på samma nivå som före pandemin. Men den ökning som, med tanke på befolkningsökningen, borde ha skett har uteblivit. Den positiva utvecklingen har tappat fart, något behöver göras för att kollektivtrafiken ska kunna fortsätta öka.

Avstånd, information och trygghet viktigast

Vad är då viktigt för att man som resenär ska vilja resa kollektivt istället för att välja andra färdssätt? För att få en bild av detta har vi låtit respondenterna ta ställning till betydelsen av ett antal olika specifika aspekter på resande.

Det bör inledningsvis påpekas att vi här har undersökt vilka egenskaper hos själva kollektivtrafiken som är viktiga. Därutöver finns andra faktorer som berör alternativen, primärt biltrafiken. Om t ex bränslepriserna stiger, trängselavgifter införs eller det blir dyrare att parkera kommer det att göra kollektivtrafik relativt sett mer konkurrenskraftigt. Vi undersöker några sådana faktorer längre fram i rapporten. Nedan fokuserar vi på egenskaper hos kollektivtrafiken.

Avstånd, information och trygghet viktigast vid kollektivresande (För att du ska vilja resa kollektivt, hur viktiga är var och en av följande aspekter?)



Ett par saker sticker ut som intressanta. För det första finns ett antal grundläggande aspekter som är helt avgörande. Det gäller särskilt kollektivtrafikens närhet till bostaden, och bra information om avgångstider, förseningar mm. Dessa två aspekter uppfattas som viktiga av 86 respektive 85 procent, och cirka 60 procent ser dem som mycket viktiga.

För det andra är det tydligt att även trygghet inför och under resan är en avgörande fråga. 70 procent ser tryggheten som en viktig aspekt, nästan 50 procent som mycket viktig. Tryggheten ses som avsevärt viktigare än t ex aspekter som bekvämlighet och resans längd.

För det tredje är det intressant att låg klimatpåverkan ses som en aspekt av jämförelsevis begränsad betydelse. 44 procent tycker att detta är viktigt för att de ska vilja åka kollektivt, medan 29 procent faktiskt tycker att den är oviktig.

Detta bör dock inte tolkas som att klimatfrågan är betydelselös för kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag. Som vi kommer att se längre fram i rapporten finns bred övertygelse om att just detta är en viktig fördel med att resa kollektivt.

Tryggheten ses som avsevärt viktigare än t ex aspekter som bekvämlighet och resans längd.

Kort restid ses som allra viktigast bland personer som i huvudsak kör bil och av storstadsboende, men desto mindre viktigt bland unga.

Snarare kan man beskriva det som att i valet av transportslag finns ett antal hygienfaktorer (närhet till bostaden, information om avgångstider, trygghet m.m.) som överskuggar allt annat. Om inte detta fungerar, hjälper inte andra aspekter.

Det finns även ett antal intressanta skillnader mellan olika grupper i synen på vad som är viktigt i valet att resa kollektivt. Kort restid ses som allra viktigast bland personer som i huvudsak kör bil och av storstadsboende, men desto mindre viktigt bland unga.

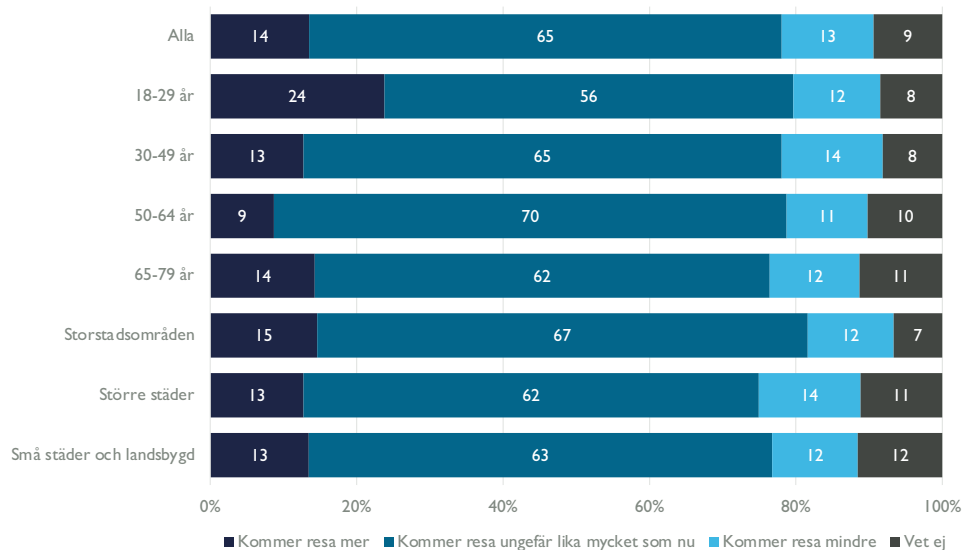
Låg klimatpåverkan ses som särskilt viktigt av kvinnor och av personer som i huvudsak cyklar. Trygghet inför och under resan ses som viktigt av framförallt kvinnor, äldre och boende i storstäder.

Stigande bilkostnader skäl att resa mer kollektivt

Hur kan då resandet med kollektivtrafik förväntas utvecklas framöver? Vi vet att resandet totalt sett har minskat och att ett inte obetydligt antal personer som tidigare i huvudsak åkte kollektivt till jobb eller skola sedan pandemin bröt ut har valt att istället åka bil eller cykla. Frågan är hur långvarig denna förändring kan förväntas vara, och hur framtiden kommer se ut?

När vi frågar respondenterna i undersökningen hur de bedömer att deras resande med kollektivtrafik kommer att se ut de närmaste åren svarar 65 procent att de kommer resa kollektivt ungefär lika mycket som idag. 14 procent tror att de i framtiden kommer att resa mer kollektivt och lika många (13 procent) att de kommer att resa mindre kollektivt.

Få räknar med att resa mer kollektivt framöver (Hur tror du att ditt kollektivtrafikesande kommer att utvecklas de närmaste åren?)



De som tror att de kommer att resa mer kollektivt de närmaste åren uppger i första hand de ökande kostnaderna för att köra bil som skäl,

Det finns ingen nämnvärd skillnad mellan storstäder och övriga Sverige i denna fråga, inte heller mellan män och kvinnor. Den grupp där den högsta andelen tror sig resa kollektivt mer i framtiden är de yngsta (18-29 år), där 24 procent gör en sådan bedömning medan bara hälften så många förväntar sig att de kommer resa mindre kollektivt.

Skälen till detta är svåra att bedöma, men från andra studier är det känt att den yngsta gruppen dels är den mest klimatengagerade, dels är den mest förändringsbenägna. Det kan sannolikt bidra till att de ser framför sig att de framöver kommer att vilja resa mer kollektivt i framtiden.

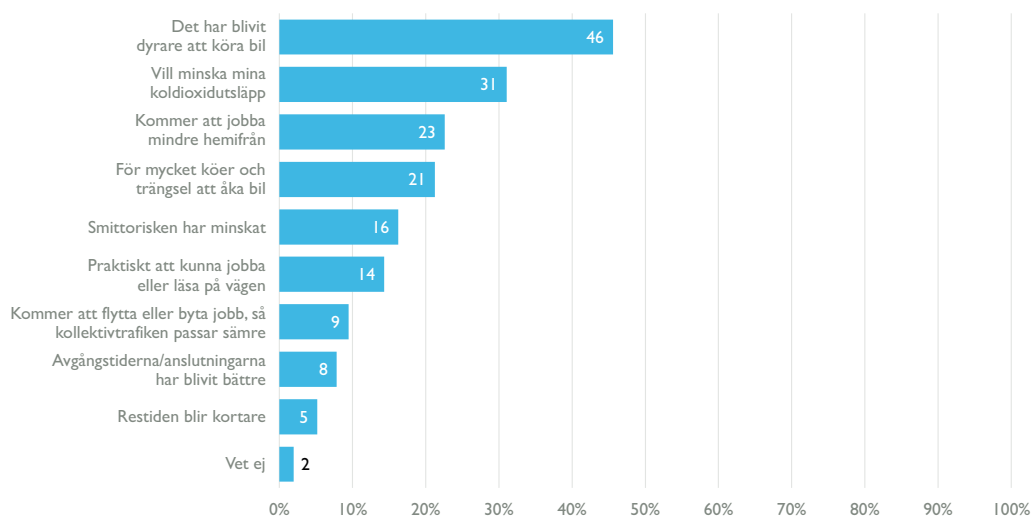
Vad svarar då respondenterna själva på frågan varför de kommer resa mer respektive mindre med kollektivtrafik? De som tror att de kommer att resa mer kollektivt de närmaste åren uppger i första hand de ökande kostnaderna för att köra bil som skäl, 46 procent väljer detta svarsalternativ.

Detta är intressant, särskilt med tanke på att alla ju inte åker bil idag och därmed inte påverkas av kostnaderna för att köra bil. Att denna aspekt slår igenom trots detta illustrerar hur ohållbar situationen uppfattas.

Det näst vanligaste skälet är viljan att minska koldioxidutsläppen, vilket 31 procent anger som orsak till att de kommer att resa mer kollektivt i framtiden. Därefter kommer planer på att jobba mindre hemifrån (23 procent) och trängsel och köer i biltrafiken (21 procent).

Vilka är då orsakerna till att 13 procent tror att de kommer att resa mindre kollektivt de närmaste åren? Andelen som uppger detta är som sagt ungefär lika stor som dem som uppger att de kommer resa mer. Men skälen är av annan karaktär.

Höga bilkostnader och viljan att minska utsläppen viktigaste skälen att resa mer kollektivt framöver (Varför tror du att du kommer resa mer kollektivt?)

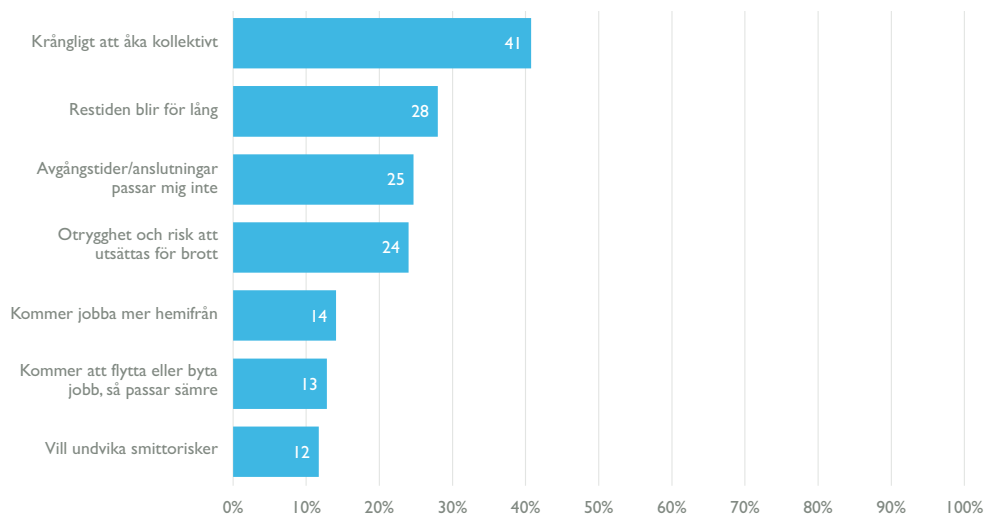


Det enskilt viktigaste skälet är att det är krångligt att åka kollektivt, vilket 41 procent uppger.

Medan skälen att åka mer kollektivt handlar om kostnader för alternativen (bil) och om klimatengagemang, handlar skälen att åka mindre kollektivt främst om praktiska omständigheter kring resorna.

Det enskilt viktigaste skälet är att det är krångligt att åka kollektivt, vilket 41 procent uppger. Andra praktiska orsaker att välja bort kollektivtrafiken som många nämner är lång restid (28 procent) och avgångstider som inte passar (25 procent). Även otrygghet och risk att utsättas för brott nämns ofta, av en av fyra (24 procent) tillfrågade.

Krångel och restider viktigaste skälen resa mindre kollektivt framöver
(Varför tror du att du kommer resa mindre kollektivt?)



Ur ett kollektivtrafikperspektiv finns ett hoppande budskap i dessa resultat. Medan skälen att åka mer kollektivt främst förefaller ha med omvärldsfaktorer att göra (kostnader för att köra bil, olika trafikslags utsläpp, mindre hemarbete, trängsel) handlar skälen att åka mindre kollektivt om sådant som branschen har möjlighet att själv påverka.

Det gäller såväl det upplevda krånglet som restiderna, avgångstiderna och otryggheten. Detta är inte enkla frågor att lösa, men de ligger på bussbranschens och RKM:s (regional kollektivtrafikmyndighet) bord.

Kollektivtrafiken uppfattas ha stor betydelse särskilt för att minska trängseln i trafiken och för att förbättra infrastrukturen som helhet.

Kollektivtrafikens fossilfrihet okänd för många

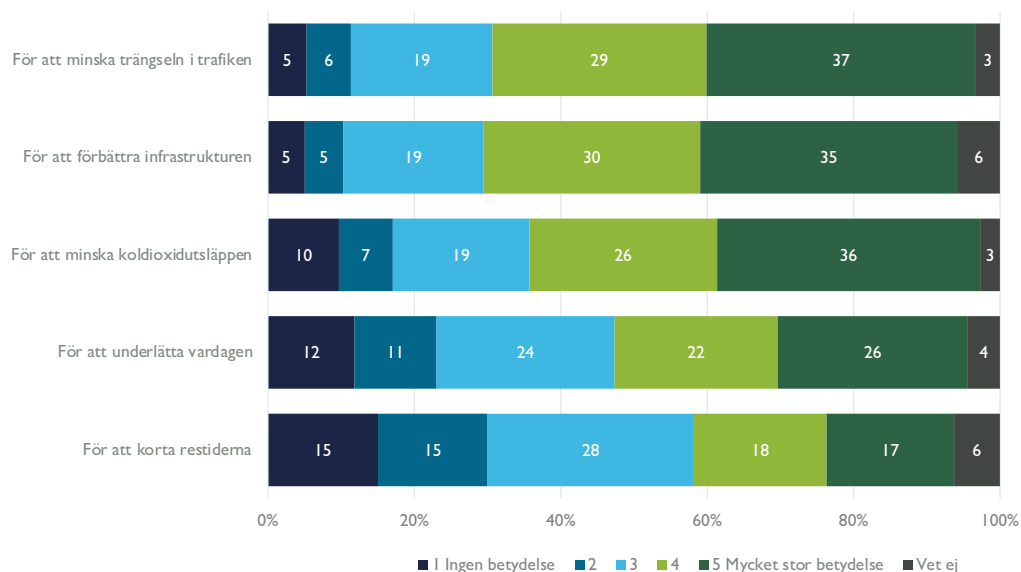
Vilka uppfattas då vara kollektivtrafikens fördelar? Vilka är argumenten för svenska folket att välja kollektivt resande istället för att ta bilen? För att få en bild av detta har vi undersökt dels samhällsaspekter på trafiken och dels aspekter som ligger närmare den enskilde resenären.

Kollektivtrafiken uppfattas ha stor betydelse särskilt för att minska trängseln i trafiken och för att förbättra infrastrukturen som helhet. Dessa påståenden har i vår undersökning stöd av 66 respektive 65 procent.

Andelen som menar att kollektivtrafiken minskar trängseln är särskilt stor bland storstadsboende och kvinnor, där 70 procent ställer sig bakom påståendet. Samma grupper instämmer ofta även i påståendet att kollektivtrafiken förbättrar infrastrukturen.

Kollektivtrafiken ses som viktig för minskad trängsel, bättre infrastruktur och minskade utsläpp

(Hur viktig skulle du säga att kollektivtrafik är ur följande perspektiv?)



Nästan lika starkt stöd har uppfattningen att kollektivtrafiken har stor betydelse för att minska koldioxidutsläppen. Detta påstående har stöd hos 62 procent av de tillfrågade, särskilt stort är stödet hos storstadsboende och kvinnor.

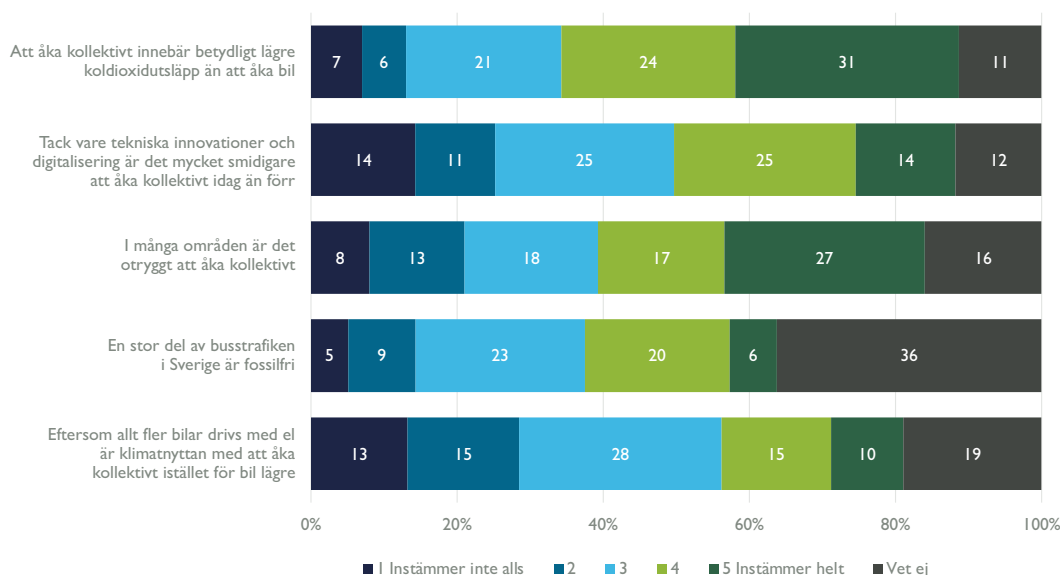
Med tanke på detta stöd är det heller inte förvånande att många uppfattar det som ett klimatmässigt klart bättre alternativ än att åka bil. 55 procent instämmer i detta påstående, endast 13 procent avvisar påståendet. Trots den ökade mängden elbilar är uppfattningen att kollektivtrafik är bättre för klimatet alltså starkt förankrad.

Detta blir än tydligare när vi testar det specifika påståendet att den ökande mängden elbilar minskar klimatnyttan med att resa kollektivt istället för att ta bilen. Endast 25 procent instämmer i detta påstående, medan 28 procent tar avstånd från påståendet. Inte i någon grupp instämmer mer än 30 procent i påståendet, den nivån återfinns hos dem som i huvudsak kör bil till vardags.



När vi testat påståendet att ”en stor del” av busstrafiken i Sverige är fossilfri instämmer dock bara 26 procent.

De flesta vet att kollektivtrafik innebär lägre utsläpp än bil, men få vet att en stor del av busstrafiken redan är fossilfri (I vilken utsträckning instämmer du i följande påståenden om kollektivtrafik i Sverige?)



Samtidigt förefaller kunskapen om kollektivtrafikens faktiska klimatpåverkan vara bristfällig. Som beskrevs tidigare drivs 95 procent av de bussar som är offentligt upphandlad i trafik i Sverige idag på förnybara bränslen eller el.

När vi testat påståendet att ”en stor del av busstrafiken i Sverige är fossilfri” instämmer dock bara 26 procent. Inte heller bland dem som i huvudsak åker kollektivt idag har mer än 33 procent denna uppfattning.

Detta är förstås en svår fråga att besvara, vilket avspeglar sig i den höga andelen som inte vet. Men klart är att det återstår mycket folkbildning innan svenska folket generellt har en någorlunda korrekt bild av hur lite busstrafiken i Sverige egentligen påverkar klimatet.

En attityd som däremot förefaller mycket starkt etablerad hos svenska folket är att det är farligt att åka kollektivt. När vi testar påståendet ”i många områden är det otryggt att åka kollektivt” instämmer 44 procent i detta. Endast 21 procent instämmer inte. Mest oroliga är kvinnor och äldre, vilket följer samma mönster som man ser i undersökningar om oron för brottslighet över lag.

Det ska sägas att detta inte nödvändigtvis avspeglar negativa egna erfarenheter eller en oro för egen del. Tvärtom är övertygelsen om otrygghet i kollektivtrafiken störst bland dem som i huvudsak åker bil (50 procent), inte dem som åker kollektivt själva (35 procent).

Här spelar sannolikt den allmänna debatten om brottsligheten roll, men även medialt uppmärksammade fall av våld just i kollektivtrafiken. Få har egna erfarenheter av brott eller otrygghet i kollektivtrafiken, men bilden av att det är otryggt är mycket utbredd och minskar av allt att döma intressen för att åka kollektivt.

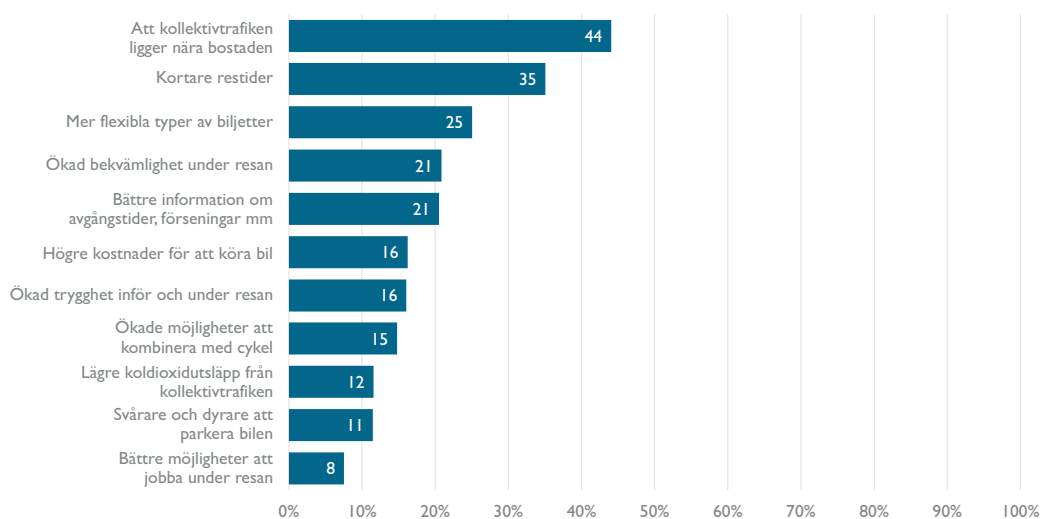
Drivkrafter för ökat eller minskat kollektivtrafikresande

Vad skulle då kunna förmå fler att välja kollektivtrafik istället för bil? Och vilka riskfaktorer finns, som skulle kunna minska kollektivtrafikens marknadsandel ytterligare? För att få en bild av detta har vi undersökt synen på ett antal aspekter som kan tänkas ha betydelse för viljan att åka mer respektive mindre kollektivt.

Om vi börjar med drivkrafter för att åka mer kollektivt ser vi att praktiska aspekter dominerar. Allra mest grundläggande är avståndet mellan bostaden och kollektivtrafiken, 44 procent väljer detta svarsalternativ. Även restidens längd pekas ut som en viktig aspekt, vald av 35 procent.

Utöver dessa aspekter sticker tre saker ut. Dels bedömer 25 procent att mer flexibla biljettyper skulle kunna få dem att oftare resa kollektivt. Dels uppfattas både ökad bekvämlighet och bättre information om avgångstider mm vara sådant som skulle locka till ökat resande. Båda dessa svarsalternativ väljs av 21 procent tillfrågad.

Närhet till bostaden och kortare restider starkaste drivkrafterna för att åka mer kollektivt (Vad skulle kunna få dig att resa mer kollektivt framöver?)



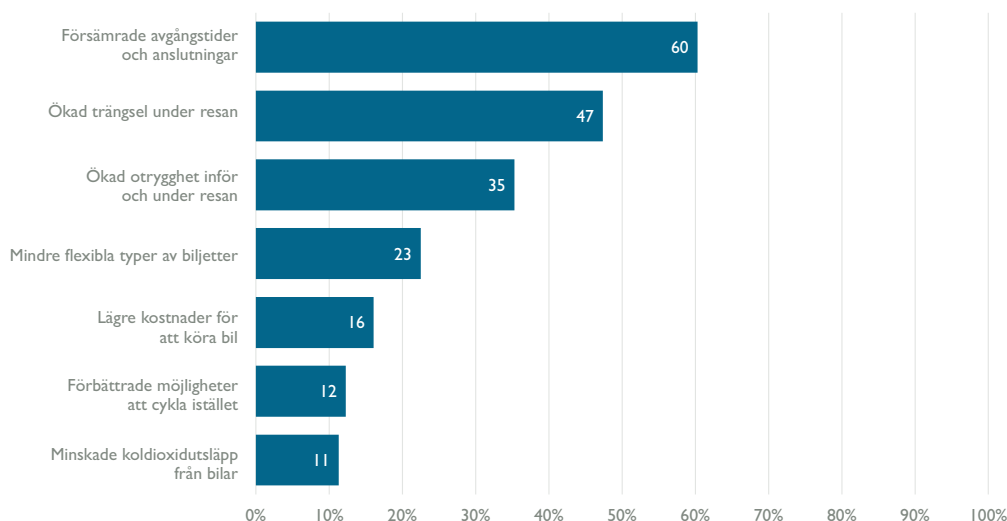
Sammanfattningsvis kan man säga att flera av de viktigaste faktorerna som skulle kunna locka till ökat resande är sådana som i viss utsträckning låter sig påverkas av bussbolag och RKM (regional kollektivtrafikmyndighet). Mer flexibla biljetter, ökad bekvämlighet och bättre information är inte alltid lätt att åstadkomma, men tillhör i alla fall de faktorer som kan påverkas av branschen och genom upphandlingar.

Vad skulle då göra att svenska folket minskar sitt resande med kollektivtrafik? Här finns paralleller med de faktorer som bedöms kunna öka resandet, men även några intressanta skillnader.

Även här är det mest grundläggande viktigast: försämrade avgångstider och anslutningar är den förändring som flest menar skulle kunna minska resandet. 60 procent anger detta som en faktor. Men även ökad trängsel bedöms kunna vara ett problem som kan leda till att man minskar sitt kollektiva resande, något 47 procent uppger. Kanske finns här en kvardröjande aspekt av pandemin, som gör att toleransen för trängsel är särskilt låg. Trängsel är aldrig uppskattat, men möjligen har pandemin minskat toleransen för att det är trångt på bussen eller tåget.

Sammanfattningsvis får därför otryggheten sägas vara ett av de största hoten mot ökat resande med kollektivtrafik i framtiden.

Sämre avgångstider och ökad trängsel starkaste drivkrafterna för att åka mindre kollektivt (Vad skulle kunna få dig att resa mindre kollektivt framöver?)



Det som, utöver de grundläggande faktorerna, särskilt sticker ut är otryggheten. 35 procent menar att ökad otrygghet inför och under resan skulle kunna få dem att åka mindre kollektivt. Här sticker särskilt Stockholmsregionen ut. I Stockholms län pekar 47 procent ut detta som ett skäl att åka mindre kollektivt, i Stockholms stad 42 procent. Dessa nivåer ligger klart högre än övriga landet.

Sammanfattningsvis får därför otryggheten sägas vara ett av de största hoten mot ökat resande med kollektivtrafik i framtiden. Med tanke på hur dominerande frågan om brott och straff är i den politiska opinionen och medias rapportering finns en risk att detta kan hålla tillbaka en positiv utveckling av antalet resenärer. För att undvika detta krävs fortsatt fokus på trygghet och säkerhet, såväl på hållplatser som ombord på bussarna.



Nyckelfrågor för framtiden

Hur resandet med kollektivtrafik kommer att utvecklas beror på en rad olika faktorer. Det är ingen självklarhet att resandet kommer att återgå till de volymer som rådde före pandemin. Mycket talar för att en ökning av resandet med kollektivtrafik kommer att kräva aktivt arbete från såväl branschen själv som från RKM (regional kollektivtrafikmyndighet).

Vilka faktorer som är viktigast i ett sådant arbete behöver diskuteras närmare, men vi vill avslutningsvis beskriva fyra faktorer som i denna rapport framträder som särskilt betydelsefulla. Dessa är klimatpåverkan, innovation, mikromobilitet och trygghet.

I. Hur kan klimatpotentialen tas till vara?

En av de samhällsfrågor som engagerar svenska folket allra mest är klimatförändringarna och vad som kan göras för att bromsa denna utveckling. Undersökningen visar också att minskad klimatpåverkan ses som en viktig konkurrensfördel för kollektivtrafiken.

Här finns sannolikt en av de allra viktigaste frågorna för kollektivtrafikens utveckling framöver. Fortsatt arbete för att minska kollektivtrafikens klimatpåverkan, och för att uppmärksamma hur långt branschen redan nått, kan förväntas fortsätta vara en viktig konkurrensfördel.

Samtidigt är det viktigt att påminna om att de allra viktigaste faktorerna vid val av transportslag är praktiska frågor snarare än klimatpåverkan. De praktiska förutsättningarna – närhet till hållplatser, kostnader för bilism, parkeringsmöjligheter, restider, typer av biljetter etc – måste vara sådana att det är rimligt att välja kollektivtrafik. Om så inte är fallet kommer svenska folkets klimatengagemang inte att kunna få genomslag.

Något som inte uppmärksammats lika ofta som oron för klimatförändringarna är hur svenska folket ser på vad som kommer att krävas för att minska utsläppen. Detta är av stor betydelse för att kunna bedöma utvecklingen framöver och möta kraven på åtgärder med rätt insatser. För att få en känsla för denna komplexa fråga har vi låtit respondenterna ta ställning till två starkt förenklade alternativ.

Det ena alternativet kan beskrivas som mer dramatiskt: ”Vi måste vara beredda att sänka vår levnadsstandard för att minska koldioxidutsläppen”. Det andra är mer pragmatiskt och sätter fingret på den tekniska utvecklingens möjligheter: ”Klimatförändringarna är ett stort problem, men lyckligtvis gör ny teknik att vi successivt kan minska koldioxidutsläppen”.

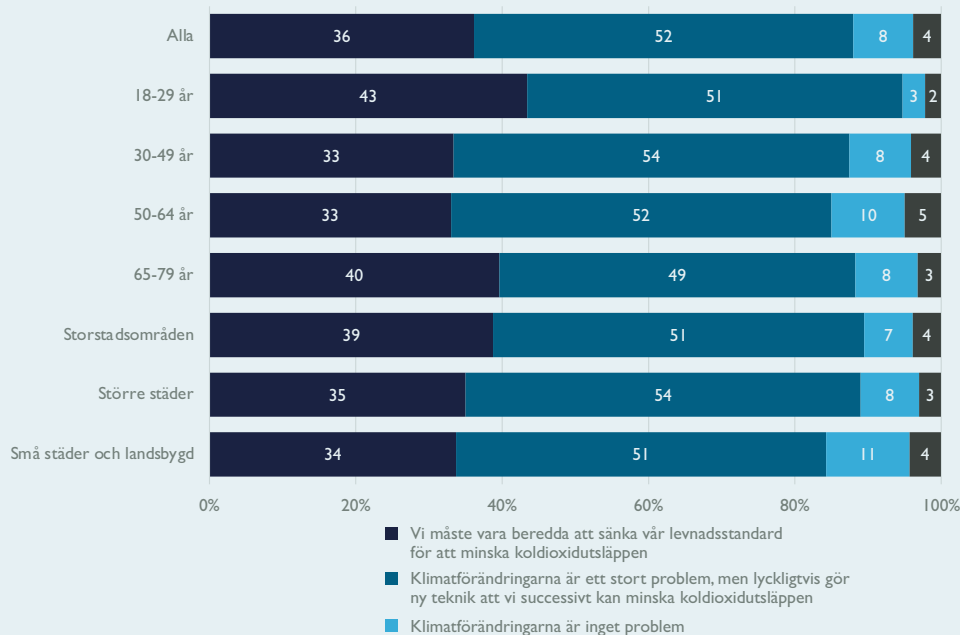
För att vara heltäckande inkluderar frågeställningen även ståndpunkten att ”klimatförändringarna är inget problem”, vilket dock är en ytterst ovanlig ståndpunkt i Sverige.

Som framgår av diagrammet dominerar den optimistiska hållningen att teknisk utveckling kommer minska utsläppen. 52 procent har denna inställning, medan 36 procent förväntar sig att levnadsstandarden kommer behöva sänkas för att en minskning ska kunna ske.

Undersökningen visar också att minskad klimatpåverkan ses som en viktig konkurrensfördel för kollektivtrafiken.

Som WSP visat bedöms kollektivtrafiken kunna bidra med cirka 10 procent av den minskning som krävs för att nå Sveriges klimatmål.

De flesta tror den tekniska utvecklingen kommer minska koldioxidutsläppen
(En fråga som diskuteras ofta är klimatförändringarna. Vilken av följande ståndpunkter ligger närmast ditt eget synsätt?)



Det finns även tydliga skillnader mellan olika grupper. Kvinnor – särskilt yngre kvinnor – är mer övertygade än män om att levnadsstandarden behöver sänkas, unga och äldre mer övertygade än medelålders om samma sak. Geografiskt är det fler storstadsboende som gör denna bedömning än boende i småstad eller landsbygd.

Att de flesta sätter sin tilltro till den tekniska utvecklingen innebär dock inte att de tror att minskningen kommer av sig själv. Tvärtom är den intimt förknippad med att resenärer gör aktiva val av mer klimatvänlig teknik.

Som WSP visat bedöms kollektivtrafiken kunna bidra med cirka 10 procent av den minskning som krävs för att nå Sveriges klimatmål. Ungefär en tredjedel av detta bedöms utgöras av att kollektivtrafikens marknadsandel ökar.¹²

Kollektivtrafiken har stor potential att bidra till att Sverige ska nå klimatmålen, men som nämntes tidigare har branchens utsläpp redan minskat mycket snabbt. Denna utveckling kommer fortsätta, men den största utmaningen framöver, för både branschen och RKM (regional kollektivtrafikmyndighet), är att öka andelen resenärer som väljer buss istället för bil.

Det förefaller som att en betydande del av svenska folket helt enkelt har en dåligt uppdaterad bild av hur busstrafik idag ser ut.

2. Kan innovationer locka fler att resa kollektivt?

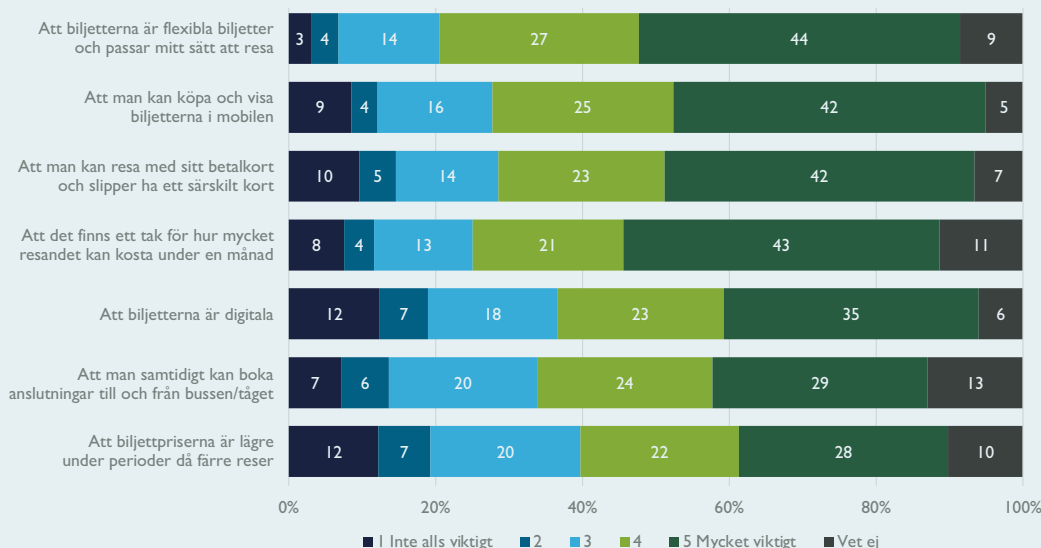
Mycket talar för att svenska folket underskattar graden av innovation, särskilt teknisk sådan, i dagens kollektivtrafik. Endast 39 procent delar, som vi såg tidigare i rapporten, uppfattningen att innovationer och teknisk utveckling gör det smidigare att åka buss idag än förr – vilket rimligen får sägas vara ett faktum.

Undersökningen visar också att många inte känner till att en stor del av busstrafiken i Sverige redan idag drivs med förnybara drivmedel. Det förefaller som att en betydande del av svenska folket helt enkelt har en dåligt uppdaterad bild av hur busstrafik idag ser ut.

En mycket konkret aspekt av innovationerna gäller biljetterna. Som beskrevs tidigare nämner 25 procent mer flexibla typer av biljetter som en viktig faktor som skulle kunna få dem att åka mer kollektivt.

För att få en mer precis bild av denna förväntan har vi testat ett antal olika typer av biljetter på respondenterna i undersökningen. Resultatet visar, som framgår av diagrammet nedan, ett mycket stort intresse för de flesta biljettyper.

Flexibilitet och kostnadstak är biljetternas viktigaste egenskaper (Det finns olika typer av biljetter för kollektivtrafik. Hur viktiga är följande aspekter av biljetterna när du ska resa kollektivt?)



Allra flest är positiva till just mer flexibla biljetter, hela 71 procent menar att det skulle öka intresset att resa kollektivt, särskilt kvinnor och äldre uppskattar denna egenskap. Även biljetter med ett tak för kostnaden per månad uppfattas som viktiga av många, hela 64 procent. Tak för kostnaden uppskattas särskilt ofta av kvinnor och boende i storstäderna.

Även att man kan köpa och visa biljetter i mobilen uppfattas som värdefullt, särskilt av yngre och boende i småstad eller på landsbygd. Många är positiva till även möjligheten att betala resan med sitt vanliga betalkort, något särskilt nuvarande bilister och boende i småstad och på landsbygd välkomnar.

Här finns sannolikt en potential för ökad resande med kollektivtrafik. Dels i utvecklingen av mer flexibla biljettlösningar, dels i ökad kunskap om hur biljetterna faktiskt fungerar idag.

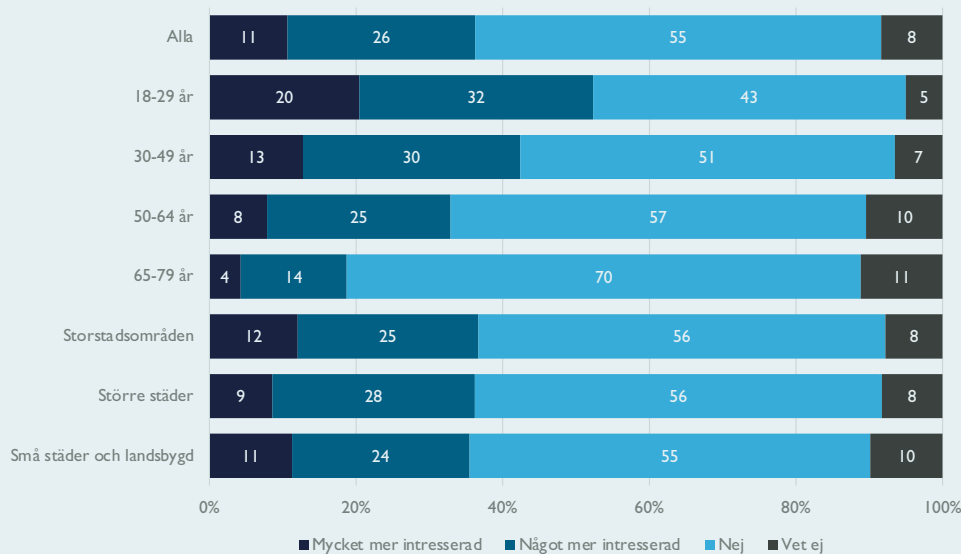
3. Mikromobilitet gör kollektivtrafiken tillgänglig för fler

Undersökningen visar att det enskilt vanligaste svaret på frågan vad som är viktigt vid kollektivtrafik är närheten till bostaden, 86 procent anger detta som en viktig faktor. Det är förstås föga förvånande, om inte anslutningar för kollektivtrafiken finns inom rimligt avstånd från bostaden är det svårt att klara sig utan bil.

Denna faktor kan påverkas på olika sätt. Dels kan förstås antalet hållplatser ökas för att skapa god tillgänglighet för fler (även om det kan innebära längre restider, vilket upplevs negativt) dels kan också resan mellan bostaden och hållplatserna i sig förbättras. Här har mikromobilitet – så som elsparkcyklar, elcyklar, låncyklar eller bilpooler vid infartsparkeringar till pendeltåg – lyfts fram som ett alternativ som underlättar för fler att snabbt ta sig till närmaste hållplats.

Som framgår av diagrammet nedan finns ett betydande intresse för denna typ av lösningar. 37 procent uppger att de skulle bli mer intresserade av att resa kollektivt om möjlighet till mikromobilitet fanns.

Mikromobilitet skulle göra många mer intresserade av att resa kollektivt (Om goda möjligheter [till mikromobilitet] fanns, skulle du bli mer intresserad av att resa kollektivt?)



Intresset för mikromobilitet är större bland yngre, det är större bland kvinnor än bland män och allra störst bland människor som redan idag cyklar. Samtidigt är det slående att det nästan inte finns några skillnader alls mellan boende i storstäder, mindre städer eller på landsbygd.

Här finns sannolikt en potential för ökad kollektivtrafik. Argumenten för att resa kollektivt är många och brett förankrade, men det uppfattas ibland som allt för krångligt. Smidigare anslutningar mellan bostaden och hållplatserna skulle sannolikt kunna minska denna oro för krångel.

37 procent uppger att de skulle bli mer intresserade av att resa kollektivt om möjlighet till mikromobilitet fanns.

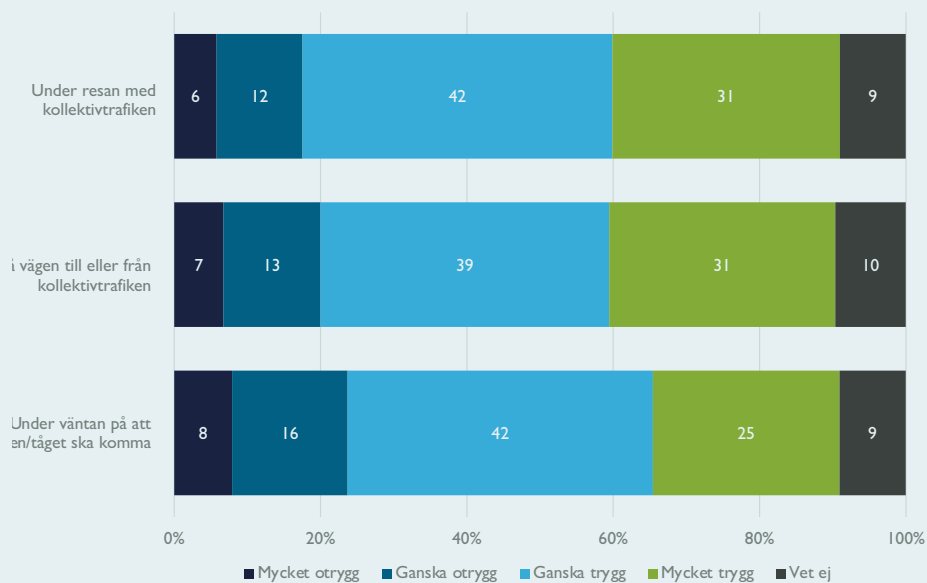
4. Tryggare resor sänker tröskeln att resa kollektivt

Avslutningsvis finns en faktor som utgör ett hot snarare än en möjlighet. Det gäller den upplevda otryggheten i eller i väntan på kollektivtrafiken. Oron för att utsättas för brott har ökat stadigt de senaste åren och kollektivtrafiken är dessvärre inget undantag.

Som beskrevs tidigare har fler än 40 procent intrycket att det i många områden är otryggt att åka kollektivt. Även vad gäller den egna situationen finns en tydlig otrygghet.

Det ska dock direkt påpekas att de allra flesta känner sig trygga när de ska resa kollektivt. Det gäller oavsett om vi ställer frågor kring resande till kollektivtrafiken, ombord på den samma eller i väntan på att bussen/tåget ska komma. Ungefär 70 procent av de tillfrågade känner sig trygga i dessa situationer.

Var fjärde resenär känner sig otrygg i väntan på bussen eller tåget
(Om du reser kollektivt, hur trygg känner du dig generellt sett i följande situationer?)



Å andra sidan upplever sig ungefär 20 procent som otrygga. Allra störst är otryggheten under väntan på att bussen/tåget ska komma, 24 procent känner sig otrygga i sådana situationer. Att var fjärde tillfrågad känner sig otrygg i en så vardaglig händelse som att vänta på bussen är ett problem som definitivt behöver tas på allvar.

Det finns inga stora skillnader mellan olika grupper vi undersökt, utöver att de allra yngsta känner sig lite mindre otrygga än andra åldersgrupper. Otryggheten är större bland dem som huvudsakligen åker bil än bland dem som huvudsakligen åker kollektivt redan idag. Men även bland dem som är vana kollektivtrafikresenärer är en av fem otrygg när de väntar på bussen/tåget.

Ökad trygghet kan sänka tröskeln att åka kollektivt, ökad otrygghet riskerar att avskräcka fler.

Mot bakgrund av den utbredda oron för brottslighet i samhället generellt är det rimligt att tro att otryggheten i kollektivtrafiken delvis förklaras av denna bakgrundsfaktor. Att även vana kollektivtrafikresenärer känner sig otrygga visar dock att det här finns ett reellt problem.

Det är också lätt att föreställa sig att enskilda uppmärksammade brott kopplade till kollektivtrafiken kan bidra till ytterligare ökning av otryggheten. Det är därför viktigt att tryggheten i kollektivtrafiken tas på största allvar även fortsättningsvis. Ökad trygghet kan sänka tröskeln att åka kollektivt, ökad otrygghet riskerar att avskräcka fler.

Att så många känner sig otrygga i samband med att de reser kollektivt avspeglar ett större samhällsproblem. Branschen och RKM (regional kollektivtrafikmyndighet) kan göra konkreta insatser för att öka tryggheten, men det grundläggande problemet att människor är rädda att utsättas för brott behöver lösas på nationell politisk nivå.

Om detta inte sker kommer det att bli svårt att förmå fler att välja buss istället för bil, vilket i sin tur gör det svårt för Sverige att nå sina klimatmål. Mycket står på spel. Bussbranschen är beredd att ta sin del av ansvaret, men andra aktörer behöver göra detsamma.

REFERENSER

¹ Sveriges bussföretag: Statistik om bussbranschen, oktober 2022, sid 22 ff

² Ibid

³ Ibid

⁴ <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/aktuellt-och-debatt/publikationer/kollektivtrafikbarometern-arsrapport-2021.pdf>, sid 13

⁵ Sveriges bussföretag: Statistik om bussbranschen, oktober 2022, sid 20

⁶ <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/>

⁷ Sveriges bussföretag: Statistik om bussbranschen, oktober 2022, sid 31

⁸ <https://www.trafa.se/vagtrafik/fordon/?cw=1&q=t10016|ar:2021|trfslut|drivm~pivottable>

⁹ <https://www.svenskkollektivtrafik.se/aktuellt--debatt/nyheter/kollektivtrafiken-leder-utvecklingen-mot-en-fossilfri-transportsektor/>

¹⁰ <https://www.naturvardsverket.se/contentassets/ca14fb0008a41d29b9d51228f874fcb/underlag-klimatredovisning-2022.pdf>, sid 88 ff

¹¹ <https://www.naturvardsverket.se/contentassets/ca14fb0008a41d29b9d51228f874fcb/underlag-klimatredovisning-2022.pdf>, sid 15

¹² <https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/aktuellt-och-debatt/publikationer/rapport-kollektivtrafikens-bidrag-till-klimatmal.pdf>, sid 32

APPENDIX

Klimatnyttan av ökad kollektivtrafik – ett exempel

Bakgrund

Klimatpåverkan från transportsektorn i Sverige ska till år 2030 minska med 70 procent jämfört med år 2010. Målet ingår i det klimatpolitiska ramverket, antaget med mycket brett parlamentariskt stöd. Den ny tillträdde regeringen betonar att målet gäller och ska uppnås. 2030-sekretariatet, Naturvårdsverket och Energimyndigheten konstaterar alla att det krävs kompletterande åtgärder jämfört med vad som redan beslutats för att målet ska nås. Sådana kan t.ex. gälla ökad attraktivitet för kollektivtrafiken.

Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag och Tågöretagen har målet att 40 procent av alla motoriserade resor på land ska ske med kollektivtrafik senast år 2030. Åren 2010–2019 följde utvecklingen i princip detta mål, men under pandemin minskade kollektivtrafikens reseandel kraftigt, från 32 procent 2019 till 20 procent 2021.¹

Med utgångspunkt i pre-pandeminivåer, krävs i princip två procentenheters ökad marknadsandel för kollektivtrafiken per år för att klara målet. Vi utgår här från detta mål och vad det skulle innebära för klimatet.

Klimatnytta: jämförelse mellan kollektivtrafik och bil

Kollektivtrafikens ökande andel av det totala resandet kan förstås ske på många sätt. Sker det på bekostnad av gång och cykling, gagnar det inte klimatet och folkhälsan. Sker skiftet istället från bil, uppstår flera nyttor i form av minskad trängsel i staden, minskat buller och bättre luftkvalitet, samt den lägre klimatpåverkan som vi fokuserar på här. För att beräkna klimatnyttan, gör vi följande antaganden:

- Kollektivtrafik likställs med buss. Det faktiska utfallet beror på vilka sträckor som prioriteras, men vi tänker oss att fokus är på bilister som inte bor nära stationer för tunnelbana, spårväg eller pendeltåg – för boende i ovan nämnda lägen är andelen kollektivtrafikresenärer redan hög.
- Kollektivtrafikens klimatpåverkan sätts utifrån genomsnittet för riket. Detta missgynnar kollektivtrafiken i de tre regionerna vi granskar, eftersom de har en modernare fordonsflotta än riket som helhet.
- Personbilsflottan bedöms vara Sveriges genomsnittliga avseende förbrukning och utsläpp. Troligen gynnar detta bilen något i vår jämförelse, eftersom de som har närmast till hands att skifta till kollektivtrafik troligen inte är de som precis skaffat en elbil eller laddhybrid, kanske inte heller de med förmånsbil som också i genomsnitt är nyare och bränslesnålare än snittet. Vi räknar inte med merförbrukningen av att en stor del av dessa resor sker i rusningstrafik, inte heller den av körning i kallt väglag i främst Västerbotten.
- För Körsträckan/reslängden använder vi en exempelresa på en mil enkel väg. Det är i väsentligt kortare än genomsnittet för resor till och från jobbet på 27 kilometer, enkel väg i bil eller 31 kilometer i kollektivtrafiken.² Däremot är det i nivå med den genomsnittliga reslängden alla kategorier för kollektivtrafiken pre-pandemi (2019), 2650 km/år/capita³, fördelat på 252 arbetsdagar. För boende i Stockholm var den exakt den samma⁴ medan Malmö låg på 1960 km⁵ och Umeå 1340 km.⁶ Vi väljer denna lägre nivå eftersom vi bedömer att de med kortare avstånd är mer benägna att skifta från bil till kollektivtrafik.

Varje person som för sina resor till och från jobbet skiftar från egen bil till kollektivtrafiken innebär därmed en minskad klimatpåverkan med 550 kilo koldioxid per år.”

Genomsnittliga koldioxidutsläpp från personbilar var 2021 140 g CO₂/km⁷. Fordon äldre än tjugo år ingår inte i underlaget, vilket är rimligt eftersom de sällan används för pendling. Utsläppen för en daglig arbetsresa på en mil i vardera riktningen är därmed 2,8 kg CO₂. Med 252 arbetsdagar, är utsläppen per bil och år 705 kilo koldioxid. Samåkning i samband med resor till och från jobbet är mycket begränsad, vi räknar med 1,2 personer i bilen i genomsnitt vilket ger 587 kg CO₂/år specifikt för arbetspendlandet.

En stadsbuss genomsnittliga förbrukning år 2022 är 3,5–3,6 liter per mil för drift med RME, HVO eller diesel, 0,55 kg fordonsgas⁸. Om bussen drivs med fossil diesel, med reduktionspliktens andel förnybar råvara,⁹ är klimatpåverkan 9,1 kg CO₂/mil/buss. Kollektivtrafiken drivs dock till 95 procent med förnybar el och förnybara drivmedel.¹⁰ För bussarna fördelade detta sig 2020 nationellt på 39 procent HVO, 28 procent biogas, 22 procent RME och tre procent el. Dessa innebär i genomsnitt cirka 80 procent lägre klimatpåverkan än motsvarande fossila drivmedel.¹¹

Klimatpåverkan blir därmed 2,1 kg CO₂/mil per buss. Den genomsnittliga beläggningen var 2019 (pre-covid) 29 procent.¹² Stockholm har genomgående legat över rikssnittet, Umeå något lägre. Beroende på bussarnas storlek, motsvarar detta cirka 30 personer. Utsläppen per resenär och mil blir då 7 gram CO₂. Med 252 arbetsdagar à en mil enkel väg, är utsläppen per bussresenär och år 35 kilo koldioxid.

Varje person som byter från egen bil till kollektivtrafik för sina resor till och från jobbet, minskar i genomsnitt sin klimatpåverkan med 550 kilo per år, baserat på de antaganden vi gjort ovan. Klimatpåverkan av att åka kollektivt till och från jobbet är i snitt drygt 90 procent lägre än av att ta den egna bilen.

Om fler åker kollektivt

2019 skedde 44 procent av alla jobbresor med bil. Med 5,2 miljoner sysselsatta, innebär det cirka två miljoner resor till och från jobbet en genomsnittlig dag. Om två procent av alla jobbresor med bil byts till buss, en mil enkel väg, handlar det om 40 000 resenärer, vilket med våra beräkningar motsvarar 22 000 ton koldioxid. Det motsvarar ungefär driften av Karlshamns olje-drivna kraftverk under tre månader¹³ eller den koldioxid som tas upp av 20 000 träd årligen; en skog på fyrtio hektar.¹⁴ Arealen är som drygt hela Gamla Stan i Stockholm, en fjärdedel av Stadslidenskogen i Umeå eller att besöka hela Slottsparken i Malmö två gånger om.¹⁵

40 000 bilar som inte används i rusningstrafik minskar trängseln i trafiken. I tät trafik tar en bil lågt räknat 15 meter; själva bilen med en billängd framför och en bakom. Skulle alla dessa bilar bilda kö är det 600 km – från Stockholm till Malmö, till Göteborg och halvvägs tillbaks igen eller till en bit bortom Örnsköldsvik.

Samtliga parametrar i denna sammanställning är konservativt räknade; pendlingssträckor är i snitt mycket längre än en mil enkel väg, andelen elbussar med lägre utsläpp än vad vi räknat med ökar snabbt, bilens förbrukning och utsläpp i tät pendlingstrafik är högre än den officiella snittförbrukningen och beläggningen på bussar är högre under tider för arbetspendling än som snitt under dagen. Ändå ser vi hur stor nytta av ökat kollektivt resande är.

Sammanfattning: Åk mer kollektivt!

När fler låter bilen stå och istället åker kollektivt till jobbet, är vi alla vinnare. Den minskade klimatpåverkan är i storleksordningen ett halvt ton koldioxid per person och år; förstås mer ju längre resan är. Få andra åtgärder har lika stor klimatnytta och kan uppnås lika snabbt. Samtidigt minskar trängseln på vägarna eftersom bussar, spårväg och tåg tar mycket mindre plats per person.

Såväl i denna rapport som från 2030-sekretariatet finns en rad förslag på hur ökningen bäst stimuleras. Vi upprepar dem inte här men önskar att alla berörda instanser ställer sig bakom branschmålet att 40 procent av de motoriserade resorna på land sker med kollektivtrafik senast år 2030. Målet ska nås nationellt och bör överträffas i ledande regioner i landet, som Region Stockholm, Skåne, Västerbotten och Västra Götaland. Genom att färdas tillsammans får vi en hållbar framtid!

”Om två procent av jobbresorna med bil byter till buss, en mil enkel väg, handlar det om 40 000 resenärer, motsvarar det driften av Karlshamns oljedrivna kraftverk under tre månader, eller den koldioxid som tas upp av ungefär 20 000 träd årligen.”

Mattias Goldmann är grundare och ledare av 2030-sekretariatet, tidigare hållbarhetschef för Sweco, VD för Fores och talesperson för Gröna Bilister. Han har utsetts till Mäktigast i Hållbarhetsverige och dubbats till riddare av franska regeringen för sitt klimatarbete.

REFERENSER

- ¹ Se <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/index/kollektivtrafikens-marknadsandel-h6/marknadsandel-h6a/>
- ² <https://www.svt.se/nyheter/inrikes/sa-lang-ar-resan-till-jobbet>
- ³ <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/index/restrackori-kollektivtrafiken-h4/restracka-h4a/>
- ⁴ <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/index/restrackori-kollektivtrafiken-h4/restracka-h4a/stockholm>
- ⁵ <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/index/restrackori-kollektivtrafiken-h4/restracka-h4a/malm%C3%B6>
- ⁶ <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/index/restrackori-kollektivtrafiken-h4/restracka-h4a/ume%C3%A5>
- ⁷ <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/bilen/genomsnittliga-koldioxidutslapp-hos-fordon/>
- ⁸ Uppgifter från Sveriges Bussföretag 22-11-07
- ⁹ <https://www.miljofordon.se/bilar/miljoepaaverkan/>
- ¹⁰ <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/branslet/andel-fornybara-drivmedel-i-kollektivtrafiken-b2b/>
- ¹¹ <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/branslet/klimatpaverkan-hos-olika-drivmedel-b2d/>
- ¹² <https://2030.miljobarometern.se/kommun/helhet/beteendet/belagning-kollektivtrafik-b3e-kh/>
- ¹³ <https://www.tn.se/ekonomi/rekord-i-oljeeldning-pa-karlshamnsverket-2021/>
- ¹⁴ <https://zeromission.se/vad-ar-ett-ton-koldioxid-egentligen/>
- ¹⁵ <https://malmo.se/Uppleva-och-gora/Natur-och-parker/Parker-i-Malmo/Slottsparken.html>

