

Svar på skrivelse om bristande 2030-indikatorer om kollektivtrafik

Tack för att ni har spaltat upp era kommentarer kring våra 2030-indikatorer på ett sådant tydligt sätt. Det har gjort det lätt för oss att bemöta kritiken, göra ändringar bland indikatorerna, och ställa frågor som kan leda till fortsatt dialog och bättre indikatorer. Genomförda ändringar, frågor och förslag listas längst ned under varje rubrik.

Val av index för kollektivtrafiken

Vi har velat presentera ett fåtal index som ger en översiktlig bild av hur omställningen går i transportsektorn som helhet och i dess olika sektorer. Vi landade i sex index H0-H5.

Det är omöjligt att fånga en hel sektor i ett enda index, och att uttrycka dess önskvärda utveckling i ett enda mål. Vi har ändå försökt göra det, för att skapa en enkel och tydlig ingång till vårt system med 2030-indikatorer. Många fler indikatorer för varje sektor erbjuds också under omställningens tre ben Bilen, Bränslet och Beteendet, för den som vill analysera utvecklingen mer i detalj.

När vi valde våra sex index utgick vi från några grundtankar:

- 1) De ska spegla det väsentligaste i omställningen i varje sektor.*
- 2) De bör bygga på eller inspireras av redan etablerade mål.*
- 3) De ska uttrycka ett mål för en förändring till år 2030 jämfört med basåret 2010.*
- 4) De ska utgå från officiell statistik som uppdateras minst en gång om året.*

Punkt 1) ledde till att vi formulerade olika typer av index för personbilstrafik och lastbilstrafik å ena sidan, och för kollektivtrafiken å den andra. En oönskad bieffekt blir att dessa index inte blir jämförbara, precis som ni skriver.

För personbilstrafik och lastbilstrafik utgår definitionen av våra index från grundtanken att fordonen måste bli mer energieffektiva (Bilen), köras på högre andel förnybara drivmedel (Bränslet) och köras kortare sträckor (Beteendet). För kollektivtrafiken kunde vi inte definiera ett motsvarande index. Målet att körsträckorna i bil ska **minska** medför att resesträckorna i kollektivtrafiken måste **öka** - om inte rörelsefriheten i samhället ska strypas, vilket inte kan vara vårt mål.

Denna överflyttning från bilism till kollektivtrafik bedömde vi vara det väsentligaste målet för kollektivtrafiken. De flesta forskare är överens om att en sådan överflyttning är avgörande för att nå 2030-målet att klimatpåverkan från transportsektorn ska minska med 70 procent. Andra mål som att öka andelen förnybara drivmedel i kollektivtrafiken fick därmed flyttas ned ett snäpp i hierarkin och presenteras bland de detaljerade indikatorerna under [Bilen](#), [Bränslet](#) och [Beteendet](#).

(I nyhetsbrev, presentationer och samtal lyfter vi dock ofta fram det fantastiska faktum att ni nästan är färdiga med omställningen till förnybart i busstrafiken. Detta tydliggör för andra branscher och sektorer vad som är möjligt att göra om man bara bestämmer sig för det.)

På grund av punkt 2) valde vi i nästa steg att fokusera på kollektivtrafikens fördubblingsmål. Vi hittade ingen entydig definition av detta mål som kunde användas till ett numeriskt index, och valde därför att konstruera en egen definition.

Vi tog fasta på det uttalade målet att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel till år 2030. Vi ansåg att persontransportarbetet var det mest rättvisande måttet för att definiera marknadsandel och valde därför att utgå från det. En annan fördel med att utgå från persontransportarbete är att det redan används i miljömålsberedningens och regerings mål om 25 % resande med kollektivtrafik, gång och cykel (vårt index [H5](#)).

Eftersom det sammanlagda persontransportarbetet i Sverige är förhållandevis [konstant över tid](#) spelar det mindre roll om man definierar fördubblingsmålet uttryckt som en fördubbling av andelen av det sammanlagda persontransportarbetet, eller en fördubbling av detta persontransportarbete i absoluta tal. Vi valde det senare.

Punkt 3) ovan ledde sedan till att vi landade i vårt nuvarande index för kollektivtrafiken.

Vi inser att målet som uttrycks i detta index är mycket ambitiöst – kanske för ambitiöst för att vara realistiskt. Därmed blir den uppvisade graden av måluppfyllelse låg – betydligt lägre än för de andra sektorerna. Detta ska dock inte ses som ett underbetyg till kollektivtrafikbranschen, utan som ett konstaterande av det faktum att det är omställningens tredje ben - Beteendet – som släpar efter mest, och där mest insatser behövs från politiskt håll.

Sådana insatser innebär att gång, cykel och kollektivtrafik gynnas kraftfullt på bilismens bekostnad, och att godstransporter på räls och till sjöss gynnas kraftfullt på lastbilstrafikens bekostnad. Den låga graden av måluppfyllelse för kollektivtrafiken ska alltså ses som en väckarklocka för politiker och allmänhet. Denna låga grad av måluppfyllelse speglas av det obefintliga bidrag till målet för personbilstrafiken som [beteendebenet](#) ger.

Även om måluppfyllelsen för kollektivtrafiken i landet som helhet är låg med vårt nuvarande index, brukar vi lyfta det uppmuntrande faktum att vissa länstrafikbolag har kommit mycket långt när det gäller att uppfylla fördubblingsmålet i vår nuvarande version, till exempel [Länstrafiken Kronoberg](#). Vi brukar också ta upp den glädjande trenden att den [lokala och regionala bantrafiken](#) har ökat markant de senaste tio åren.

Frågor och förslag till partnersamverkan:

Håller ni med om huvuddragen i ovanstående resonemang, som motiverar användningen av någon variant av fördubblingsmålet som index för kollektivtrafiken? Vilken definition av detta mål skulle ni i så fall vilja använda?

Om inte, vilket vilken annan typ av index för kollektivtrafiken skulle ni föredra?

Tycker ni att det är en bra idé att helt slopa index H4 och fokusera enbart på index H5, som fångar upp kollektivtrafiken tillsammans med cykel och gång? Index H5 var inte så väl etablerat från politiskt

håll när vårt indikator-system konstruerades som det är nu, och vi lade till H5 i efterhand när detta mål blev mer känt. (En nackdel med att enbart använda H5 är att vi då inte kan jämföra utvecklingen på riksplanet med den på länsnivå, på det sätt vi erbjuder nu för index H4.)

En annan, mjukare möjlighet är att vi frontar H5 på startsidan istället för H4. Då "göms" H4 mer på sajten. Vad anser ni om detta?

Om vi behåller ett index för kollektivtrafiken som liknar det nuvarande, skulle ni då vilja se en mer utförlig beskrivning av avsikten med index enligt ovanstående bland kommentarerna på sajten?

Avser 2030-indikatorerna att spegla vägtrafiken eller hela transportsektorn?

Perspektivet för 2030-indikatorerna har vidgats efterhand, i ett försök att hålla dem aktuella och följa med i den politiska utvecklingen.

Idén att skapa dessa indikatorer föddes i samband med regeringsinitiativet år 2012 att låta utreda möjligheterna till en [fossiloberoende fordonsflotta](#). Då låg fokus på fordonens teknik och förnybara drivmedel. Utredningen presenterades i december 2013 under namnet [Fossilfrihet på väg](#). Då hade perspektivet vidgats till att omfatta hela vägtrafiken, och det övergripande målet formulerades som att [minska dess klimatpåverkan med 80 procent](#). Beteendeförändringar och överflyttning från personbilstrafik till kollektivtrafik på väg och räls sågs som en integrerad del i den nödvändiga omställningen för att nå målet, liksom överflyttning av lastbilstrafik till godstransporter på räls. Miljömålsberedningen vidgade perspektivet ytterligare, vilket mynnade ut i [klimatlagens mål](#) om att minska klimatpåverkan från inrikes transporter med 70 procent till år 2030. Här innefattas även bantrafik och inrikes sjöfart, medan inrikes flyg formellt undantas eftersom det är en del i den internationella handeln med utsläppsätter.

Det gradvis vidgade perspektivet har medfört att vårt system med 2030-indikatorer har utvecklats organiskt. Det kan förklara det något svajiga perspektiv som indikatorerna kan ge. Vi försöker fånga upp de viktigaste indikatorerna för kollektivtrafiken, vilket även inkluderar bantrafik. Vi har även med indikatorer för sjötrafik och flygtrafik. Det går dock inte att komma ifrån att indikatorerna är ännu mer detaljerade när det gäller vägtrafik, och i synnerhet biltrafik.

Antalet indikatorer för olika trafikslag beror också på hur mycket statistik som är tillgänglig. Vi begränsar oss till officiell statistik som uppdateras minst en gång om året, enligt punkt 4) ovan. Vi kan dock göra vissa undantag och använda oss av årlig branschstatistik. Till exempel hämtar vi data från Kollektivtrafikbarometern.

Fråga till partnersamverkan:

Skulle ni vilja att vi väljer ett nytt namn på hela sajten som bättre speglar det bredare perspektivet? Har ni i så fall något förslag på ett nytt namn?

Genomgång av befintliga 2030-indikatorer för kollektivtrafiken

Här följer en lista med länkar till alla indikatorer som berör kollektivtrafiken på något sätt.

Index H4: [Resesträckor i kollektivtrafiken](#)

Index H5: [Gång, cykel och kollektivtrafik](#)

Övergripande nyckeltal K1: [Energianvändning för inrikes transporter](#)

Övergripande nyckeltal K2: [Energianvändning i bussar](#)

Övergripande nyckeltal K3: [Växthusgasutsläpp från inrikes transporter](#)

Övergripande nyckeltal K4: [Växthusgasutsläpp från bussar](#)

Bilen B1A: [Antal bussar i trafik](#)

Bilen B1B: [Antal nyregistrerade bussar](#)

Bilen B1C: [Andel fossiloberoende bussar i trafik](#)

Bilen B1D: [Andel fossiloberoende nya bussar](#)

Bilen B1E: [Antal fossiloberoende bussar i trafik per typ](#)

Bilen B1F: [Antal fossiloberoende nya bussar per typ](#)

Bilen B1G: [Antal bussar som konverterats till fossiloberoende](#)

Bilen B1I: [Andel bussar i trafik som kan köras med nollutsläpp](#)

Bilen B1J: [Andel nya bussar som kan köras med nollutsläpp](#)

Bränslet B2B: [Andel förnybara drivmedel i kollektivtrafiken](#)

Beteendet B3A: [Resesträckor i olika transportslag](#)

Beteendet B3C: [Andel persontransporter med kollektivtrafik](#)

Beteendet B3D: [Fördelning mellan väg- och spårburen kollektivtrafik](#)

Beteendet B3E: [Genomsnittligt antal personer i varje buss](#)

Beteendet B3F: [Genomsnittligt persontransportarbete per buss](#)

Beteendet B3K: [Förutsättningar för kollektivtrafik](#) (medborgarnöjdhet/kundnöjdhet/kapacitet)

Beteendet B3L: [Pendling och arbetsresor](#)

Frågor till partnersamverkan:

Saknar ni några väsentliga indikatorer för vilka det finns tillförlitligt, årligt dataunderlag?

Är några av ovanstående indikatorer överflödiga eller missvisande? (Vi diskuterar några indikatorer som ni anser missvisande nedan)

Index H5: Gång, cykel och kollektivtrafik

Ni har helt rätt i att mopedåkning inte nämns i regeringens mål att andelen persontransporter med gång, cykel och kollektivtrafik ska öka till 25 procent år 2025. Vi tog med mopeder av nödvång: den officiella statistiken från Trafa vi använder som underlag separerade inte persontransporterna i gång respektive cykel när vi formulerade vårt index H5, utan presenterade antalet personkilometer för "gång, cykel och moped" i klump.

Åtgärder av 2030-sekretariatet:

Trafa publicerar sedan år 2016 det årliga persontransportarbetet med gång och cykel separat. Detta görs retroaktivt tillbaka till år 2000. Vi har därför korrigerat vårt index [H5](#) så att dess definition följer regeringens mål exakt. Vi har också ändrat definitionen av den besläktade indikator [B3B](#) så att den inte längre innefattar mopeder utan bara gång och cykel.

Det ska noteras att persontransportarbetet med moped är marginellt. När vi tog bort det minskade den redovisade andelen persontransportarbete med cirka en tiondels procentenhet.

Indikator B2B: Andel förnybara drivmedel i kollektivtrafiken

Till indikator B2B använder vi databasen FRIDA som källa. Vi valde avgränsningen "buss och icke eldrivna tåg" eftersom detta är standardvalet i vyn "miljömål" på sidan

<http://frida.port.se/stf/ntal/publik.cfm>

Man kan också välja avgränsningarna "enbart buss" och "alla trafikslag". Oberoende av avgränsning visas dock samma branschmål: 90 procent förnybart år 2020.

Frågor och förslag till partnersamverkan:

Vilken avgränsning anser ni att vi ska välja?

Vad innebär avgränsningen "alla trafikslag"? Innefattas även eldrivna tåg? Båtar?

Finns det dataunderlag för att vi ska kunna visa tre varianter av denna indikator: 1) Buss, 2) Bantrafik (både eldriven och icke eldriven) och 3) All landbaserad kollektivtrafik (buss och all bantrafik)? I så fall gör vi gärna det.

Indikatorerna B1C-B1G: fossiloberoende bussar

Ni påpekar att vi missar de bussar som kan drivas av HVO100 när vi anger statistik över andel eller antal fossiloberoende bussar. Skälet är att vi saknar officiellt underlag för att räkna dessa bussar. I varje indikator där vi inte kan redovisa HVO-bussarna har vi lagt till följande kommentar under diagrammet:

”Bussar som kan köras på ren HVO avspeglas ännu inte i den officiella statistiken, eftersom denna möjlighet oftast inte noteras bland uppgifterna om enskilda fordon i Vägtrafikregistret.”

Problemet är detsamma för personbilar och tunga lastbilar. Vi har upprepade gånger varit i kontakt med ansvariga för Vägtrafikregistret på Transportstyrelsen för att reda ut detta problem, samt med företrädare för fordonsindustrin. Men så vitt vi vet har ännu inget system kommit på plats för att notera godkännande av HVO100 i vägtrafikregistret. Svårigheten kan ligga i att detta godkännande oftast inte är en del av typgodkännandet, utan snarare ett godkännande från generalagenten.

Frågor till partnersamverkan:

Anser ni att vi ska ta bort alla fordons-indikatorer där detta problem uppstår?

Om inte, anser ni att vi ska förtydliga ännu mer att vi missar alla HVO-fordon?

Fordonsgas och biogas

När vi kategoriserar olika typer av fossiloberoende fordon använder vi kategorin ”fordonsgas” för gasfordonen, eftersom det inte spelar någon roll för fordonstekniken om den metan som förbränns är fossil eller förnybar.

Det är berömvärt att bussbranschen nästan enbart använder biogas i sina gasdrivna bussar. Även sett som ett nationellt genomsnitt har andelen biogas i fordonsgasen ökat markant de senaste åren och nådde 86 procent år 2017, vilket visas i indikator [B2E](#).