



Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

Till:

Mattias Goldmann, 2030-sekretariatet

Johanna Grant, ordförande Gröna Bilister

Miljöbarometern

Maria Ivansson, verksamhetsledare,
Klimatkommunerna

Jakob Lagercrantz, 2030-sekretariatet

Svar på 2030-sekretariatets svar från den 7 oktober 2018

Sajtens namn

Det var roligt att höra att ni utifrån vårt förslag beslutat döpa om sajten till "Indikatorer för fossiloberoende transporter år 2030". Ni använder dock "Bilen" som samlingsbegrepp för indikatorer kopplade till bussar, cyklar, lastbilar och personbilar. Vore det inte på sin plats att ändra samlingsbegreppet till "Fordonen" och även samla indikatorer om taxi, tåg, spårvagn, tunnelbana och båttrafik här?

Index för kollektivtrafiken på sajtens förstasida

När det gäller presentationen av måluppfyllelsen på sajtens förstasida anser Partnersamverkan, liksom tidigare, att index för kollektivtrafiken måste beräknas på samma sätt som huvudindex för personbil, tunga lastbilar och för hela vägtrafiken, dvs. utifrån mål om minskad fossil energianvändning. Annars framstår kollektivtrafiken, som kommit längst i klimatomställningen, som den som har sämst måluppfyllelse. Det räcker inte med att ni mer tydligt på sajten beskriver hur ni tänker om huvudindex för kollektivtrafiken och varför ni definierar det på annat sätt än huvudindex för personbils- och lastbilstrafiken och att ni uttrycker i andra indikatorer längre in på webbsidan att kollektivtrafiken kommit mycket långt i klimatomställningen. Det är inte heller tillräckligt att ni ändrar beräkningssätt för huvudindex för kollektivtrafiken så att det överensstämmer med Partnersamverkans fördubblingsmål.

Ett alternativ är att ni gör om förstasidan så att den följer er grundtanke om Bilen (Fordonet), Bränslet och Beteendet och att det under Bilen (Fordonet) och Bränslet presenteras index som beräknats på samma sätt för samtliga färdmedel och att det under Beteendet presenteras mål som relaterar till beteende, som ökad andel resande med kollektivtrafik, cykel och gång osv.



Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

Definitionen av de två fördubblingsmålen och hur de skulle mätas fastställdes och kommunicerades tydligt redan år 2008. Mållåret 2030 nämndes dock första gången i den s.k. "Färdplan: Kollektivtrafikens roll i en hållbar samhällsutveckling" som publicerades år 2013. Färdplanen har legat ute på nätet sedan dess. Med andra ord hade informationen publicerats på webben före ni formulerade era indikatorer.

När det gäller era frågor om Kollektivtrafikbarometern så riktar sig undersökningen till medborgare och är representativ för befolkningen vad gäller ålder, kön och sysselsättning. Urvalet sker ur befolkningsregistret och respondenterna erbjuds att svara digitalt eller i telefonintervju. Undersökningen går ut dagligen för att kunna analysera, men även jämföra ut säsongvariationer. Svarsbeteenden och attityder är mycket lika mellan de två undersökningsmetoderna vid analys. Kollektivtrafikbarometern har totalt cirka 70 000 respondenter per år i samtliga län. Urvalet kan inte garanteras vara representativt ner på kommunnivå. Då får man göra tillköp av respondenter för att det ska bli så. Undersökningen började 2001 men data finns åtminstone från år 2010.

En av era grundtankar är att index och indikatorer ska utgå från officiell statistik som uppdateras minst en gång per år. Tyvärr finns det stora kvalitetsbrister i statistiken om kollektivtrafiken som Trafikanalys publicerar. För er kännedom har Partnersamverkan och branschorganisationerna inom kollektivtrafiken under flera år framfört till Trafikanalys att det finns stora kvalitetsbrister i statistiken, därför skickade Partnersamverkan en [skrivelse till infrastrukturministern](#) för ungefär ett år sedan. Tyvärr kvarstår bristerna fortfarande.

Indikator H4A

Indikatorn H4A bör ändras så att den överensstämmer med Partnersamverkans fördubblingsmål.

Indikator K4

Bra att fört in en kommentar i texten om överskattandet av busstrafikens växthusgasutsläpp. Men det hade varit ännu bättre bra om ni också tog bort ordet troligen.

Indikator B1B

Mycket bra att ni korrigerat indikator B1B om antalet nyregistrerade bussar.



Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

Indikatorer B1C-B1G

Det är positivt att ni tydligt skriver att fordon som drivs med HVO100 inte är medräknad i statistiken även om vi hellre hade sett att ni hade strukit dessa indikatorer som vi skrev i vårt förra svar.

Den källa som vi använder när det gäller statistik om gasbussar är FRIDA. Antal bussar som drivs med biogas och naturgas finns inte i FRIDA. Det gör däremot andelen fordonskilometer per drivmedel. Den visar att 20,8 procent av busstrafiken drivs med biogas och att 3,9 procent med naturgas. Även statistiken från SCB som ni refererar till visar att den busstrafik som använder gas som drivmedel uteslutande kör på biogas. Vi anser därför att ni ska förtydliga detta i texten. Om ni anser att ordet "uteslutande" är ett för starkt ord så kan ni istället skriva att det i de allra flesta fallen är biogas som används i de gasdrivna bussarna.

Indikator B2B

Det är helt riktigt att det skulle krävas bearbetning och kombination av data från flera olika källor för att få fram en rättvisande statistik över all eldriven tågtrafik.

SL ingick i FRIDA till och med den 30 juni 2018. Svensk Kollektivtrafik kommer att inkludera data som vi får direkt från SL när vi beräknar och publicerar de nationella nyckeltalen för 2018.

Om det, som ni skriver, kommer att medföra mycket arbete för er att ersätta statistiken för "Bussar och icke eldrivna tåg" med statistiken för "Bussar" från FRIDA anser vi att rubriken ska ändras, från "Andel förnybara drivmedel i kollektivtrafiken" till "Andel förnybara drivmedel i busstrafiken och den ej eldrivna tågtrafiken". Som vi skrev i vårt förra svar är andelen eldriven spårtrafik betydligt högre än vad som anges i FRIDA eftersom tunnelbane-, tvärbane-, lokalbane- och pendeltågstrafiken i Stockholm, samt en hel del eldriven tågtrafik i övriga delar av landet saknas i FRIDA.

Indikator B3E

Det är positivt att ni har bytt ut det tidigare nyckeltalet mot ett nytt, som visar beläggningsgraden i offentligt subventionerad kollektivtrafik, både nationellt och regionalt.

Däremot anser vi att den kommenterande texten är missvisande på flera sätt och därför bör ändras. Ni skriver att "Beläggningsgraden i våra kollektivtrafikfordon är av samma storleksordning som beläggningsgraden i våra personbilar, definierad som det genomsnittliga antalet personer i varje



Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

bil dividerat med antalet sittplatser. År 2017 var denna beläggningsgrad 34 %, om vi antar att alla bilar är femsitsiga.”

Om man bara ser till den genomsnittliga andelen resenärer i kollektivtrafikfordon respektive personbil så har de ungefär samma storleksordning. Men om man ser till antalet resenärer visar statistiken något helt annat. En normalbuss tar 35 sittande, en ledbuss 55 sittande, ett tunnelbanetåg 400 sittande och ett pendeltåg 750 sittande.¹ Med en beläggningsgrad på 34 procent reser i snitt 12 personer i en normalbuss, 19 personer i en ledbuss, 136 personer i ett tunnelbanetåg och 255 personer i ett pendeltåg. Detta ska jämföras med 1,7 personer i en personbil enligt er sajt. Eftersom kollektivtrafiken är mycket mer yteffektiv än personbilstrafiken blir er jämförelse mellan beläggningsgraden i bil respektive kollektivtrafik helt orimlig. Texten måste därför ändras så att det tydligt framgår att kollektivtrafiken är mer yteffektiv än personbilen och att betydligt fler personer reser i kollektivtrafikfordonen.

Även fortsättningen av texten bör skrivas om och nyanseras. Texten inleds med att ”När det gäller utveckling över tid i kollektivtrafikens beläggningsgrad...går det inte att säga att en ökande eller hög beläggningsgrad per automatik är av godo.” När det gäller att minska utsläpp och energiförbrukning är ökande och hög beläggning positivt eftersom utsläpp och energiförbrukning per person eller personkilometer då minskar. Däremot stämmer det som ni skriver att ”En riktigt hög beläggningsgrad riskerar alltså att bromsa den utveckling vi vill se - att allt fler väljer att åka kollektivt.”

Dessutom bör den förklarande texten om orsakerna till hög respektive låg beläggning i kollektivtrafiken strykas eller skrivas om. Eftersom det inte finns texter som förklarar orsakerna till det som indikatorerna visar på andra områden så kan orsaksbeskrivningen tas bort här. Om ni vill att de ska finnas kvar så behöver de skrivas om så att texten verkligen skildrar de komplexa orsakerna till låg- och hög beläggning.

En mycket viktig orsak till variationerna i beläggning är att människor till stor del har samma resmönster över dygnet. De flesta reser till jobb, skola och utbildning på morgonen och hem igen på eftermiddagen och kvällen. Detta medför hög beläggning i ena riktningen och låg i den andra när bussen eller tåget måste köra tillbaka för att hämta fler resenärer som ska till arbete och utbildning på morgonen eller hem på eftermiddagen och kvällen.

¹ Trafikförvaltningen SLL (2017) Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län



Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

Brist på infrastrukturkapacitet är en viktig orsak till mycket hög beläggning i kollektivtrafikfordonen. För tågtrafiken är problemet att Trafikverket inte tilldelar de regionala kollektivtrafikmyndigheterna tillräckligt många tåglägen så att de kan köra alla de tåg som de vill köra för att möta resenärernas efterfrågan. Problemet för buss- och taxitrafiken är att bussarna och taxifordonen fastnar i samma köer som övrig trafik, vilket gör att bussarna och taxifordonen blir försenade och att köerna växer vid hållplatserna.

Den tidvis låga beläggning i kollektivtrafiken beror dessutom på att bussarnas storlek styrs av behoven i högtrafik. Vid högtrafik behövs det större fordon för att rymma fler resenärer. För att inte behöva köpa in två fordonsflottor används de större fordonen även i lågtrafik. Däremot kan det vara lämpligt att använda mindre fordon när efterfrågan är låg och om efterfrågan är låg och ojämn kan anropsstyrd trafik övervägas.

Indikator B3K

Mycket bra att ni döpt om indikatorn till "Kollektivtrafik: tillgång och attityder". Det går att bryta ned Kollektivtrafikbarometern till samtliga kommuner, men eftersom vi inte kan garantera att undersökningen fångat tillräckligt många respondenter i alla kommuner för att ha signifikanta och representativa svar kommer vi inte att släppa denna statistik

Skälet till att vi ansåg att ni skulle ange kapaciteten i sittplatskilometer istället för utbudskilometer var att utbudskilometer inte säger mycket mer om kollektivtrafikens kapacitet än att kollektivtrafikfordonen tillsammans har kört ett visst antal kilometer ett visst år. Med utbudskilometer jämföras kapaciteten i alla typer av fordon oavsett storlek. Om man applicerar detta på fordonen i exempelvis SL-trafiken så jämför utbudskilometer en buss med 35 sittplatser med ett tunnelbanetåg med 400, trots att kapaciteten i ett tunnelbanetåg är mer än 11 gånger större än bussen.² Självklart hade den blivit ännu mer missvisande om ni utgått från tågkilometer istället för vagnkilometer när det gäller tågtrafiken. Det bästa vore dock om ni väljer att använda platskilometer eftersom det inbegriper både sitt- och

² Antalet sittplatser i bussarna varierar mellan 35 och 55. Pendeltågen har ca 62 sittplatser i varje vagn, spårvagnarna har 80 sittplatser och tunnelbanetågen har 400 sittplatser. Proportionerna mellan de olika fordonslagen blir lite ovanliga eftersom ni i likhet med Trafikanalys använder vagnkilometer för tågtrafiken och fordonskilometer för buss-, spårvagns- och tunnelbanetraffiken. Pendeltågen är uppdelade i flera vagnar. Uppgifterna är hämtade från Trafikförvaltningen SLL (2017) Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län



Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

ståplatskilometer. Denna statistik finns i Trafikanalys statistik angående regional linjetrafik.

Med vänlig hälsning

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