



# 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 frågorna angående Partnersamverkans skrivelse om 2030-indikatorerna

### Inledning

Tack för ert snabba, uttömmande och välstrukturerade svar. Vi är glada att kunna delta i utvecklandet av 2030-indikatorerna. Nedan redovisas Partnersamverkans svar på de frågor som ni ställde i ert svar.

### Val av index för kollektivtrafiken

*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? 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?*

Om ni även i fortsättningen kommer att presentera måluppfyllelsen på sajtens förstasida på det sätt som ni gör i dag, med procentsatser som visar måluppfyllelsen för dels hela transportsektorn, och dels olika delsektorer så anser Partnersamverkan att index för kollektivtrafiken ska beräknas på samma sätt som indexen 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. För att den nuvarande måluppfyllelsen för kollektivtrafik ska fungera som en väckarklocka, som ni skriver, behövs det avsevärt tydligare kommunikation. När index för kollektivtrafik



## Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

formuleras föreslår vi att man utgår från målen om koldioxidutsläpp och energianvändning i Partnersamverkans Branschgemensamma miljöprogram<sup>1</sup>. Målen gäller sammantaget för spårtrafik, busstrafik och fartygstrafik under allmän trafikplikt.

	2016	2025	2030
Koldioxidutsläpp g CO <sub>2</sub> /pkm	25	15	7
Förändring från 2016		- 40 %	- 70 %
Energianvändning kWh/pkm	0,27	0,20	0,16
Förändring från 2016		- 25 %	- 40 %

Klimatmålet avser nettoutsläpp av klimatpåverkande gaser uttryckt som koldioxidutsläpp med hänsyn taget till drivmedlets livscykel, s.k. well-to-wheel-perspektiv. Energimålet avser endast energianvändning i fordonet.

Om ni istället redan på förstasidan på sajten informerar läsaren om vilka mål som måluuppfyllelsen för respektive delsektor gäller anser Partnersamverkan att fördubblingsmålet, som det är formulerat av Partnersamverkan, ska användas som index för kollektivtrafiken.

Partnersamverkans fördubblingsmål är att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel på sikt. Ibland konkretiserat till att det ska uppnås till år 2030.<sup>2</sup> Med kollektivtrafik avses i detta sammanhang resor med offentligt upphandlad kollektivtrafik samt kommersiell buss-, taxi- och tågtrafik.

"Marknaden" avser här enbart resor med motoriserade färdmedel.

Marknadsandelen mäts genom Kollektivtrafikbarometern.

Fördubblingsmålet utgår från en basnivå år 2006. då kollektivtrafiken hade en marknadsandel på 18 %. En fördubbling innebär alltså att kollektivtrafiken ska nå en marknadsandel, uttryckt i antal resor, på 36 % år 2030.

*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 riksplanel 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?*

<sup>1</sup> [Partnersamverkans \(2018\) Branschgemensamt miljöprogram. Version 3.0](#)

<sup>2</sup> [WSP \(2016\) Fördubblad marknadsandel för kollektivtrafik till år 2030. Hur kan vi nå dit och vad blir konsekvenserna? K2 och Svensk Kollektivtrafik \(2013\) Färdplan – Kollektivtrafikens roll i en hållbar samhällsutveckling](#)



## Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

Vi tycker inte att ni enbart ska fokusera på index H5 Gång, cykel och kollektivtrafik och vi anser inte heller att ni ska fronta med H5 istället för med H4.

### **Avser 2030-indikatorerna att spegla vägtrafiken eller hela transportsektorn?**

*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?*

Som ni framhåller i ert svar angående vår skrivelse har perspektivet breddats vid flera tillfällen och i samband med att perspektiven har breddats har ni successivt utvecklat indikatorerna. För att bättre spegla det bredare perspektivet föreslår vi att ni byter namn på sajten till *Indikatorer för en fossiloberoende transportsektor år 2030*.

### **Genomgång av befintliga 2030-indikatorer för kollektivtrafiken**

*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)*

Vi anser att kapacitet i kollektivtrafiken bör vara en egen indikator. Se Beteendet B3K nedan. I övrigt har vi inte kommit på några indikatorer som vi saknar, däremot har vi synpunkter på några index och indikatorer, utöver de som nämns i texten i övrigt:

Index H4: [Resesträckor i kollektivtrafiken](#) – H4A bör konsekvensändras så att det visar måluppfyllelsen på samma sätt som Partnersamverkans mål är formulerat.

Övergripande nyckeltal K4: [Växthusgasutsläpp från bussar](#) – De underlag som ni använder som underlag till nyckeltalet överskattar utsläppen av växthusgaser från busstrafiken. I Trafikverkets PM Vägtrafikens utsläpp 2018 är busstrafikens utsläpp av växthusgaser dubbelt så stora som WSP beräknar dem till. Skillnaden är egentligen ännu större eftersom WSP inte bara räknade in koldioxidutsläppen från buss, utan även från taxi, skärgårdstrafik och spårtrafik.<sup>3</sup>

Sveriges Bussföretag har i ett annat sammanhang tagit upp detta problem med SCB och IVL. Orsaken till att utsläppen av koldioxid från busstrafiken överskattas är att när utsläpp från vägtrafik beräknas, så finns det inte tillräckligt bra underlag på nationell nivå för de bussar som körs på enbart förnybar diesel (eller för andra fordonsslag). Den förnybara dieseln fördelas därför proportionellt ut på alla fordonsslag i förhållande till den diesel som de förbrukar. Detta gör att den förnybara dieseln kanske överskattas

---

<sup>3</sup> S.6, [WSP \(2018\) Kollektivtrafikens bidrag till transportsektorns klimatmål](#)



## Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

respektive underskattas för vissa fordonsslag, men stämmer relativt bra på en nationell nivå för hela fordonsflottan.<sup>4</sup>

Bilen B1B: [Antal nyregistrerade bussar](#) – Tiodubblingen i statistiken för år 2017 indikerar att något är fel i statistiken.

Bilen B1C: [Andel fossilberoende bussar i trafik](#) – Bör strykas, se texten nedan.

Bilen B1D: [Andel fossilberoende nya bussar](#) – Bör strykas, se texten nedan.

Bilen B1E: [Antal fossilberoende bussar i trafik per typ](#) – Bör strykas, se texten nedan.

Bilen B1F: [Antal fossilberoende nya bussar per typ](#) – Bör strykas, se texten nedan.

Bilen B1G: [Antal bussar som konverterats till fossilberoende](#) – Bör strykas, se texten nedan.

Bränslet B2B: [Andel förnybara drivmedel i kollektivtrafiken](#) – Bör ändras, se texten nedan.

Beteendet B3E: [Genomsnittligt antal personer i varje buss](#) – Eftersom värdet är exakt detsamma de senaste elva åren så verkar det vara något fel i Trafikanalys statistik, alternativt att Trafikanalys schablonmässigt räknar med en medelbeläggning på 10 personer per buss.

Beteendet B3K: [Förutsättningar för kollektivtrafik](#) (medborgarnöjdhet/kundnöjdhet/kapacitet) – Denna indikator bör döpas om till attityder till kollektivtrafiken eftersom förutsättningar för kollektivtrafik är mycket bredare än de mått som ingår i B3K. Samtidigt bör kapacitet flyttas till en egen indikator. Kapacitet bör dessutom inte mätas i fordonskilometer utan i sittplatskilometer eller i både och. Kundnöjdhet med länstrafikbolaget bör förtydligas så att det framgår att det är kollektivtrafikresenärer som utgör underlag till undersökningen (för det är det väl?). Dessutom anser vi att Kollektivtrafikbarometern ska användas istället för SCB:S undersökning när det gäller medborgarnöjdheten i för att siffrorna ska vara jämförbara med varandra. I Kollektivtrafikbarometern tillfrågas dels kollektivtrafikresenärer och dels allmänheten.

### **Index H5: Gång, cykel och kollektivtrafik**

Det är mycket positivt att ni korrigerat index H5 Måluppfyllelse för gång, cykel och kollektivtrafik så att dess definition följer regeringens mål exakt

---

<sup>4</sup> E-postmeddelanden från Veronica Eklund, SCB, och Martin Jerksjö, IVL, mars 2018. IVL arbetade på uppdrag av Naturvårdsverket



## Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

och ändrat definitionen av den besläktade indikator B3B så att den inte längre innefattar mopeder utan bara gång och cykel.

### **Indikator B2B: Andel förnybara drivmedel i kollektivtrafiken**

*Vilken avgränsning anser ni att vi ska välja? Vad innebär avgränsningen "alla trafikslag"? Innefattas även eldrivna tåg? Båtar?*

Vi anser att ni ska använda "alla trafikslag" i databasen FRIDA. I alla trafikslag ingår buss, tåg och spårväg, inklusive den eldrivna tågtrafiken. Fartygstrafiken ingår inte. Däremot saknas tunnelbane-, tvärbane-, lokalbane- och pendeltågstrafiken i Stockholm samt en hel del eldriven tågtrafik i övriga landet. Andelen eldriven spårtrafik är med andra ord betydligt högre än vad som anges i databasen. Detta gör att uppgifterna om spårtrafiken behöver kompletteras med uppgifter från respektive regional kollektivtrafikmyndighet. Dessutom lämnade SL FRIDA vid halvårsskiftet för att istället använda ett eget system. Då kommer även buss- och fartygsstatistiken i FRIDA att behöva kompletteras.

*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.*

Ja, men inte riktigt uppdelat som ni önskar. I FRIDA finns dataunderlag angående buss, tåg och spårvagn under nyckeltal Fordonskilometer per drivmedel.

### **Indikatorerna B1C-B1G: fossiloberoende bussar samt Fordonsgas och biogas**

*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?*

För Partnersamverkan är det viktigt att statistiken är komplett och att den visar hur långt kollektivtrafiken har kommit i sitt arbete för att gå över till en icke-fossil fordonsflotta. Det är inte bara fordon som drivs med HVO100 som saknas i statistiken utan även de som drivs med RME. Det är mycket bra att ni varit i kontakt med Vägtrafikregistret på Transportstyrelsen för att godkännande av HVO100 ska noteras i vägtrafikregistret. Med tanke på att ni utgår från officiell statistik som uppdateras minst en gång per år anser vi att indikatorerna B1C-B1G bör strykas eftersom de ger en felaktig bild av läget. I indikatorn Antal fossiloberoende bussar i trafik per typ anges antalet bussar år 2016 som drivs med biodiesel till 1184, medan det riktiga antalet bussar som använder HVO var nästan fyra gånger så högt enligt Sveriges Bussföretags statistik<sup>5</sup>. När det gäller gas som stämmer antalet, men busstrafiken använder uteslutande biogas, medan det i indikatorn står fordonsgas. Problemet med att det av olika anledningar står fordonsgas

<sup>5</sup> S.42, [Sveriges Bussföretag \(2018\) Statistik om bussbranschen](#)



## Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

istället för biogas kan man delvis lösa genom förtydliganden, men inte problemet med att andelen bussar som drivs med biodiesel är mångdubbelt större än vad som står i indikatorn. Med ett så grovt fel framstår indikatorn som oanvändbar och bör därför strykas.

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