



# Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

## Till:

Mattias Goldmann, på 2030-sekretariatet

Johanna Grant, ordförande Gröna Bilister

Miljöbarometern

Maria Ivansson, verksamhetsledare,  
Klimatkommunerna

## Skrivelse om missvisande och bristande indikatorer

### Inledning

Kollektivtrafiken minskar klimatutsläppen på tre sätt: Genom att minska sina egna utsläpp, ta marknadsandelar från biltrafiken och sprida ny miljöteknik till lastbilstrafiken.<sup>1</sup>

### Kollektivtrafiken snart helt fossilfri

Kollektivtrafiken har kraftigt minskat sina klimatutsläpp under de senaste decennierna. Mellan år 2010 och 2018 har kollektivtrafiken minskat sina koldioxidutsläpp från omkring 800 000 ton per år till ca 200 000 ton per år<sup>2</sup>, det är en minskning med 75 procent. Under samma period har användningen av icke-fossila drivmedel<sup>3</sup> i den lokala och regionala busstrafiken ökat från 17 till 86 procent. Tågtrafiken är sedan länge eldriven till omkring 90 procent och spårvägs- och tunnelbanetrafiken helt eldriven.<sup>4</sup>

Persontrafiken med buss, tåg, spårväg, tunnelbana, taxi och skärgårdstrafik står tillsammans för bara fyra procent av koldioxidutsläppen från transporterna i Sverige, samtidigt som 27 procent av de motoriserade resorna görs med kollektivtrafik.

### Utsläppen minskar när människor väljer kollektivtrafiken istället för bilen

Om de som i dag reser med buss, tåg, tunnelbana, spårvagn eller taxi istället skulle ta bilen skulle koldioxidutsläppen öka mycket kraftigt. Genom att resa

---

<sup>1</sup> WSP (2018) Kollektivtrafikens bidrag till transportsektorns klimatmål

<sup>2</sup> WSP (2018) Kollektivtrafikens bidrag till transportsektorns klimatmål

<sup>3</sup> Andel fordonskilometer

<sup>4</sup> <http://frida.port.se/sltf/ntal/publik.cfm>



# Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

tillsammans minskas utsläppen per person. En stor del av kollektivtrafiken drivs dessutom med förnybara bränslen. När människor åker med kollektivtrafik som drivs med el, HVO eller biogas släpps ingen koldioxid ut under resan överhuvudtaget.

## Partnersamverkans mål för minskade klimatutsläpp

Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik har fattat beslut om ett antal mål som knyter an till de två första sätten att minska utsläppen av klimatgaser:

- Ett övergripande mål om att kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas på lite sikt, ibland konkretiserat till att det ska uppnås till år 2030, jämfört med år 2006
- Ett delmål om att resandet i kollektivtrafiken ska fördubblas till år 2020 jämfört med år 2006<sup>5</sup>
- att 90 procent av kollektivtrafiken ska köras med förnybara drivmedel år 2020 och 95 procent år 2025<sup>6</sup>
- Att minska kollektivtrafikens koldioxidutsläpp per personkilometer med 40 procent till år 2025 och med 70 procent år 2030 jämfört med år 2016<sup>7</sup>
- Att minska kollektivtrafikens energianvändning per personkilometer med 25 procent till år 2025 och med 40 procent år 2030 jämfört med år 2016<sup>8</sup>

## Riksdagens fördubblingsmål för kollektivtrafiken

Utöver kollektivtrafikbranschens gemensamma mål har regering och riksdag nyligen fattat beslut om ett fördubblingsmål för kollektivtrafiken:

- Målet är inriktat på att begränsa utsläpp från vägtrafik i större tätorter: Andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik<sup>9</sup>

## Indikatorer för en fossiloberoende vägtrafik 2030

Kollektivtrafiken har med andra ord kommit mycket långt i sitt arbete för att minska klimatutsläppen och bli fossiloberoende. Indikatorn för

---

<sup>5</sup> Svensk Kollektivtrafik och K2 (2013) Färdplan. Kollektivtrafikens roll i en hållbar samhällsutveckling

<sup>6</sup> Partnersamverkan (2013) Branschgemensamt miljöprogram. Version 2.0

<sup>7</sup> Partnersamverkan (2018) Branschgemensamt miljöprogram. Version 3.0

<sup>8</sup> Partnersamverkan (2018) Branschgemensamt miljöprogram. Version 3.0

<sup>9</sup> Regeringens skrivelse 2017/18:230 Strategi för Levande städer – politik för en hållbar stadsutveckling och Civilutskottets betänkande 2017/18:CU39 Strategi för Levande städer - Politik för en hållbar stadsutveckling



## Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

kollektivtrafik på webbsidan Indikatorer för en fossiloberoende vägtrafik 2030<sup>10</sup> visar däremot något helt annat. Enligt indikatorn har kollektivtrafik sämst måluppfyllelse av samtliga redovisade indikatorer. Enligt webbsidan ligger kollektivtrafikens måluppfyllelse på 4,9 %, medan personbilstrafiken ligger på 39 %, lastbilstrafiken på 28 % och hela vägtrafiken på 25 procent.

När vi granskar hur måluppfyllelsen har beräknats upptäcker vi att indikatorerna har beräknats på helt olika sätt, vilket bl.a. gör det helt omöjligt att jämföra måluppfyllelsen mellan transportslagen. Indikatorerna för personbilar, tunga lastbilar och för hela vägtrafiken är beräkningar av *den procentuella uppfyllelsen av målet att minska den fossila energianvändningen per capita i respektive trafikslag med 80 % jämfört med år 2010*. Indikatorn för kollektivtrafik beräknas istället utifrån *"Procentuell uppfyllelse av målet att fördubbla resesträckan per capita i landbaserad kollektivtrafik till år 2030 jämfört med år 2010"*.

Indikatorn för kollektivtrafik är helt missvisande av flera skäl. För det första har kollektivtrafiken kommit mycket längre i omställningsarbetet än indikatorn ger sken av. För det andra har målet som webbsidan mäter emot aldrig beslutats av varken Partnersamverkan eller regering och riksdag. På webbsidan står att indikatorn är inspirerad av Svensk Kollektivtrafiks s.k. fördubblingsmål. Sanningen är att webbsidans mål ligger mycket långt ifrån de fördubblingsmål som Partnersamverkan satt upp.

För det tredje riskerar det mål som 2030-sekretariatet, Gröna Bilister, Miljöbarometern och Klimatkommunerna har formulerat om kollektivtrafiken faktiskt att leda till ökade klimatutsläpp. Även om kollektivtrafiken har jämförelsevis låga utsläpp så riskerar en ökning av befolkningens genomsnittliga resesträcka med kollektivtrafik att leda till ökade utsläpp.

Det finns även brister i andra indikatorer och index på webbsidan. När det gäller index *procentuell uppfyllelse av målet att andelen färdsträcka med gång, cykel eller kollektivtrafik ska öka från 20 % år 2010 till 25 % år 2025* är vi kritiska till att ni har valt att även moped ska ingå i indexet. Mopeder, som i allmänhet är drivs av fossil bensin, ingår varken i Miljömålsberedningens förslag till mål eller i riksdagens eller regeringens beslut om målet.

Enligt indikatorn *Procentuell andel bussar i trafik som kan drivas förnybart* är andelen bussar som kan drivas med förnybara drivmedel 28,5 procent. Detta stämmer inte eftersom dieselbussar utan problem kan köras på HVO. I dag drivs 86 procent<sup>11</sup> av den lokala och regionala busstrafiken med förnyelsebara drivmedel. Sveriges Bussföretags analys visar att andelen

<sup>10</sup> <http://2030.miljobarometern.se/>

<sup>11</sup> Andel fordonskilometer



## Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

bussar som kör på förnybara drivmedel är 62,5 procent.<sup>12</sup> Även i indikatorn *Antal bussar i trafik som kan köras med olika förnybara drivmedelstyper* saknas HVO. Dessutom anges utvecklingen för fordonsgas. Inom busstrafiken används framförallt biogas.

När man går igenom indikatorerna på webbsidan är det svårt att dra några slutsatser om de bara ska avse fossiloberoende vägtrafik eller om även spårtrafik ska ingå. Rubriken på webbsidans förstasida<sup>13</sup> är "Indikatorer för en fossiloberoende vägtrafik 2030" och på förstasidan står t.ex. att "Politikerna vill att vägtrafiken ska vara fossiloberoende år 2030." Indikatorerna gäller dessutom i huvudsak vägtrafik. Indikatorn kollektivtrafik gäller dock både väg- och spårtrafik. Enligt riksdagsbeslutet år 2009 är det en långsiktig prioritering att Sverige år 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.<sup>14</sup> Med andra ord omfattas inte bara vägtrafiken. Därför ställer vi oss mycket frågande till varför ni valt att i indikatorn *Andel förnybara drivmedel i kollektivtrafiken* omfattar buss och ej eldrivna tåg, inte bara buss eller buss och all spårtrafik (tåg, spårväg och tunnelbana)?

Vi anser därför att 2030-sekretariatet, Gröna Bilister, Miljöbarometern och Klimatkommunerna omedelbart ska rätta till de uppräknade felaktigheterna och bristerna som finns på webbsidan Indikatorer för en fossiloberoende vägtrafik 2030. Vi hjälper gärna till att ta fram rättvisande indikatorer.

### 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

---

<sup>12</sup> Sveriges Bussföretag (2018) Statistik om bussbranschen

<sup>13</sup> <http://2030.miljobarometern.se/>

<sup>14</sup> Regeringens proposition 2008/09:162 En sammanhållen klimat- och energipolitik