



# Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

**Till:**

Generaldirektör Brita Saxton

Monica Johnsson, Registrator Trafikanalys

Anders Brandén Klang, Kvalificerad utredare Trafikanalys

## Svar på Trafikanalys svar angående Skrivelse om Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen

Tack för ert uttömmande svar på vår skrivelse. Det är positivt att Trafikanalys kontinuerligt arbetar med att förbättra och förfina måtten i uppföljningen av de transportpolitiska målen. Vi fick svar på en del av våra synpunkter, men i flera fall kvarstår vår kritik.

### Transportsystemets standard och tillförlitlighet

I ert svar skriver ni att ni kan instämma i att rubriken *Nöjda kunder* inte är helt rättvisande för vad önskar visa med de mått som redovisas, men ni drar inga slutsatser om vilka åtgärder som ni avser att vidta. Vi har i grunden inga synpunkter på att Trafikanalys även följer upp nöjdheten hos utförarna. Däremot anser vi att måttet ska delas i två dels *Nöjda kunder*, och dels *Nöjda utförare* eller att måttet döps om till *Nöjda kunder och utförare*.

Det är positivt att ni anser att det finns skäl att titta närmare på om några mått från kollektivtrafikbarometern återigen bör ingå för att resenärsperspektivet ska finnas med i måttet *Nöjda kunder*. Vi anser att måttet ska kompletteras så snart som möjligt.

### Tillgänglighet – övriga persontransporter

Det är positivt att Trafikanalys har arbetat med olika metoder för att illustrera tillgänglighet till olika målpunkter genom kollektivtrafiksystemet och att ni studerat hushållens tillgång till "mobilitetsresurser" i form av bl.a. kollektivtrafikavgångar. Det som är viktigt för är att Trafikanalys så snart som möjligt utvecklar och kompletterar måtten inom detta område så att de



# Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

inte bara gäller tillgänglighet med bil utan även tillgänglighet med kollektivtrafik.

## Transporternas ekonomiska överkomlighet

Eftersom ni skriver att "Självklart ska vi vara noga med att nämna de svagheter dessa mått har" förutsätter vi att ni i texten och i rätt sammanhang informerar om de svagheter som måtten och statistiken har. Vi ber att få återkomma när det gäller förslag på andra mer rättvisande men ändå jämförbara mått.

## Transportbranschens villkor

Vår kritik gällde att Trafikanalys begränsat uppföljningen av transportbranschens behov av arbetskraft till bara två yrkeskategorier i nyckelmåttet *Innehavare av körkort för buss och tung lastbil*. Det är därför positivt att Trafikanalys på uppdrag av regeringen låtit en konsult göra en fördjupad analys av sysselsättningen och kompetensförsörjningen per trafikslag.<sup>1</sup> Partnersamverkan förutsätter därför att Trafikanalys kompletterar nyckelmåttet med de yrkeskategorier som ingår i den fördjupade analysen.

Som vi framhöll i vår skrivelse finns det även andra viktiga yrkeskategorier, utöver fordonsförarna, som bör ingå i måttet. Ett exempel på område där rekryteringsbehoven är mycket stora är underhåll och anläggning av järnväg. Det gäller yrkeskategorier som bantekniker, spårsvetsare, el-, signal- och teletekniker. Fram till år 2025 behöver 1700 nyckelpersoner anställas. Nuvarande personalstyrka är ungefär 3600 personer. De stora rekryteringsbehoven är till stor del en följd av statens ökade satsningar på underhåll och investeringar i järnvägsinfrastruktur.<sup>2</sup>

Partnersamverkan anser därför att detta mått även måste kompletteras med ytterligare personalkategorier än de som togs upp i WSP:s analys.

## Fysiskt aktiva resor

Det är positivt att Trafikanalys delar vår uppfattning att det inte bara är relevant att titta på andelen stillasittande, utan även på antalet. Vi noterar att ni inte har bemött vår synpunkt om att det är nödvändigt att räkna bort de kollektivtrafikresenärer som står i kollektivtrafikfordonen under rusningstrafik. Bara för att man reser kollektivt i mer än 20 minuter så innebär det inte att man automatiskt sitter.

Vi delar uppfattningen att det inte går att säga att den ökade tillgången till digital infrastruktur i sig entydigt leder till ett ökat stillasittande. Men måttet

---

<sup>1</sup> [WSP \(2018\) Kartläggning och analys av sysselsättningen inom transportområdet](#)

<sup>2</sup> [Trafikverket m.fl. \(2018\) Kompetensanalys järnväg i Sverige till 2025](#)



## Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

*Digitala aktiviteter på nätet* som mäts i *Andel personer som arbetar hemifrån* och *Andel internetanvändare som köper saker eller tjänster via internet* med målsättningen att dessa andelar ska öka innebär att man har som målsättning att ersätta transporter till arbete eller butiker som ger upphov till vardagsmotion med stillasittande hemma framför en datorskärm. Vi vidhåller därför att måttet *Stillasittande* måste utvecklas utifrån våra synpunkter.

### Användbarhet för alla i transportsystemet

Oavsett om Trafikanalys analyserar nivån eller utvecklingsinriktningen så är det helt orimligt att använda data från FRIDA-databasen utan att kvalitetssäkra statistiken eftersom statistiken är ofullständig. Det pekade Svensk Kollektivtrafik redan på i sitt remissvar angående Ny målstyrning för transportpolitiken (Trafikanalys rapport 2017:1).

Orsaken till att databasen är ofullständig är att den är framtagen i syfte att vara ett verksamhetssystem för respektive regional kollektivtrafikmyndighet med fokus på uppföljning av ställda krav bl.a. inom områdena kvalitet, miljö, tillgänglighet och säkerhet.

Utän att kvalitetssäkra statistiken går det inte att dra de slutsatser som Trafikverket dragit, bl.a. när det gäller att "Andelen anpassade järnvägsfordon ökade mellan 2013 och 2014 men har sedan sjunkit något till 95 procent."<sup>3</sup> När det gäller t.ex. tillgänglighetsanpassade järnvägsfordon tillkom Kalmar år 2016 och Blekinge år 2017. I statistiken för 2015, 2016 och 2017 fattas samtliga järnvägsfordon från Stockholm, Jämtland, Norrbotten, Västerbotten, Dalarna och Västmanland. I statistiken för år 2017 saknas därför mer än 230 järnvägsfordon. Det säger sig själv att det inte går att dra några som helst slutsatser om varken nivån eller utvecklingsinriktningen om mer än 40 procent av totala fordonsparken fattas i statistiken.

Vid halvårsskiftet 2018 lämnade dessutom SL FRIDA för att istället använda ett eget system för fordonsuppföljning. Utan att uppmärksamma detta och kvalitetssäkra statistiken kommer andelen tillgänglighetsanpassade bussar att minska från nästan 81 % år 2018 till omkring 76 % år 2019. Inte för att andelen tillgänglighetsanpassade bussar har minskat, utan bara eftersom SL använder ett annat system än FRIDA. Svensk Kollektivtrafik har som ambition att under 2019 ta fram en lösning för att komplettera FRIDA-statistiken med statistiken från SL och förhoppningsvis även den statistik som saknas från övriga regionala kollektivtrafikmyndigheter.

---

<sup>3</sup> S. 64



## Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

Fram till dess har Trafikanalys tre alternativ för att komma tillrätta med problemet: att kvalitetssäkra och komplettera statistiken, att göra egna undersökningar eller att sluta använda statistiken.

### Energieffektivitet

Det finns två brister när det gäller energieffektivitet. För det första att ni valt att exkludera tågtrafik från måttet *Andel av trafikarbetet inom regional kollektivtrafik* som skett med förnybara drivmedel eller el. I FRIDA-databasen finns sedan länge statistik över *Andel av trafikarbetet inom regional kollektivtrafik*, inklusive eldriven tågtrafik. Det enda man behöver göra på webbsidan<sup>4</sup> är att ändra inställning till "alla trafikslag".

För det andra är, som redan nämnts, statistiken i FRIDA ofullständig och kommer att bli ännu mer otillräcklig. I dag fattas 455 tunnelbanevagnar, 194 spårvagnar och vagnar till lokalbanorna samt mer än 230 järnvägsfordon i databasen. Järnvägsfordonen är i de allra flesta fallen eldrivna. Övriga fordon drivs samtliga med el. När SL:s utträde från systemet slår igenom försvinner dessutom mer än 2160 bussar som drivs med förnybara drivmedel och el från statistiken, dvs. omkring 20 procent av de regionala kollektivtrafikmyndigheternas hela busspark. Trots att andelen busstrafik som drivs med förnybara drivmedel ökar snabbt kommer statistiken i FRIDA att visa en nedåtgående trend. Som redan nämnts går det därför inte att fortsätta att använda FRIDA på det sätt som Trafikanalys gör i dag innan en lösning för hur vi kan komplettera med SL:s statistik är framtagen.

Partnersamverkan ställer sig fortfarande frågande till varför måtten *Andel av trafikarbetet inom regional kollektivtrafik som skett med förnybara drivmedel eller el* och *Personbilar i trafik vid utgången av respektive år, fördelat efter drivmedel* är mått till indikatorn *Energieffektivitet* och inte till *Växthusgasutsläpp*? I ert svar skriver ni att dessa mått ligger under Energieffektivitet eftersom Trafikanalys har som ambition att på sikt utveckla måtten för att ta hänsyn till energianvändningen sett ur ett livscykelperspektiv och att olika energibärarens energieffektivitet påverkas olika mycket av om även framställning och förädling inkluderas.

Under förutsättning att det görs på ett enhetligt och konsekvent för alla fordonsslagsätt för är det positivt att på sikt ta hänsyn till energianvändningen sett ur ett livscykelperspektiv, men detsamma gäller för personbilstrafikens respektive kollektivtrafikens påverkan på

---

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



## Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

växthusgasutsläppen. Växthusgasutsläppen påverkas olika mycket av om även framställning och förädling inkluderas.

### Växthusgasutsläpp och etappmålet om ökad gång-, cykel- och kollektivtrafik

Eftersom etappmålet ingår i miljömålsstrukturen tillsammans med andra etappmål för en hållbar stadsutveckling är det rimligt och konsekvent att uppföljningen av detta mål ingår i Naturvårdsverkets uppföljning av miljömålen. Men eftersom ni skriver att de uppföljningsmått som Trafikanalys tar fram inom ramen för regeringsuppdraget även ska användas i miljömålsuppföljningen ställer sig Partnersamverkan frågande till Trafikanalys preliminära bedömning att de mått som kommer att användas i uppföljningen av det nya etappmålet ökad gång-, cykel- och kollektivtrafik kommer att finnas i *Energieffektivitet* och/eller *Fysiskt aktiva resor* när syftet med etappmålet är att minska utsläppen av växthusgaser, kväveoxider och partiklar från vägtrafik i större tätorter. Måtten borde rimligen finnas i *Växthusgasutsläpp* och/eller *Påverkan på människors livsmiljö*.

### 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