



2017-06-16

Ert dnr:N2017/01927/TS

n.registrator@regeringskansliet.se
elvira.shakirova@regeringskansliet.se

Handläggare: Lars Sandberg

Remissvar angående Trafikanalys rapport 2017:1 Ny målstyrning för transportpolitiken

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och serviceorganisation för länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter. Årligen görs mer än 1,5 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 62 % av landets persontågstrafik.

Svensk Kollektivtrafik och dess medlemmar medverkar till att minska beroendet av fossila bränslen i Sverige. Kollektivtrafiken visar på en mycket stark utveckling mot fossilfria bränslen, och 2016 var andelen förnybara fordons-km för bussar i kollektivtrafiken 76,8%. Den spårbundna trafiken är eldriven till långt över 90 %.

Sammanfattning av Trafikanalys förslag

I september 2016 fick Trafikanalys ett regeringsuppdrag om att se över och vid behov lämna förslag till nya eller modifierade transportpolitiska preciseringar. Vidare ska Trafikanalys lämna förslag till indikatorer som gör det möjligt att följa upp de transportpolitiska målen som helhet. Vid genomförandet av uppdraget ska Trafikanalys föra en dialog med berörda aktörer, detta innefattar bl.a. att inför framtagandet av förslag fånga en bred bild av hur aktörerna ser på frågan. Trafikanalys ska beakta Miljömålsberedningens betänkande "En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige" (SOU 2016:47).

Trafikanalys föreslår bl.a. att

- Begreppet preciseringar inte längre ska användas i transportpolitiken. Istället för dagens tolv preciseringar ska regeringen varje år redovisa tre transportpolitiska prioriteringar. Prioritering som utvecklas i etappmål som är tidssatta fram till år 2030 och viljeinriktningar om att utvecklingen på olika områden ska gå åt rätt håll (Trafikanalys använder inte dock begreppet viljeinriktningar)
- Trafikanalys föreslår följande prioriteringar, inkl. etappmål och viljeinriktningar:
 - A. *Prioritering: Tillgänglighet för ökad tillväxt, sysselsättning och bostadsförsörjning:*
 1. Tillgängligheten ska till 2030 ha utvecklats positivt och bidragit till en ökad tillväxt, sysselsättning och bostadsförsörjning
 - B. *Prioritering: Ett klimatneutralt transportsystem:*
 1. Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter utom inrikes flyg ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010.
 2. Energieffektiviteten i transportsystemet ska kontinuerligt förbättras.



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2017-06-16

3. Sverige ska vara pådrivande för att få till stånd internationella överenskommelser som syftar till minskade utsläpp från luftfart och internationell sjöfart.

C. Prioriteringen: Ett hälsofrämjande och säkert transportsystem:

1. Andelen personer som får sitt behov av fysisk aktivitet uppfyllt genom sina dagliga resor ska öka fortlöpande.
 2. Andelen personer som utsätts för skadliga nivåer av luftföroreningar eller buller från trafik ska minska kontinuerligt.
 3. Trafiksäkerheten ska utvecklas gynnsamt i hela transportsystemet.
 - a. Antal omkomna i vägtrafiken, bantrafiken och fritidssjöfarten ska halveras till år 2030, jämfört med 2015.
 - b. Antalet allvarligt skadade i dessa trafikslag ska under samma period minska med 25 procent.
- Utöver tre prioriteringar med åtta etappmål och viljeinriktningar¹ föreslår Trafikanalys femton indikatorer och 95 mått, varav vissa består av upp till åtta delmått.

Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Regeringen skriver i direktiven till Trafikanalys att "att preciseringar och indikatorer bör ses över och vid behov revideras för en förbättrad uppföljning." Regeringen utvecklar uppdraget längre fram i direktiven". Preciseringarna ska fortsatt vara konkretiseringar av de transportpolitiska målen och ska ha potential att ge en styrningseffekt.

Preciseringarna ska vara uppföljningsbara, ett begränsat antal och, i den mån det är lämpligt, vara tidssatta och trafikslagsövergripande. Val av preciseringar bör göras med insikten att styrningen då kan komma att riktas från de övergripande målen mot mer avgränsade frågor. Av den anledningen är det viktigt att systemet för uppföljning både redovisar utvecklingen av den totala målbilden och av specifika preciseringar."

Ettåriga prioriteringar

Trafikanalys föreslår att begreppet preciseringar ska utgå från transportpolitiken. Myndigheten skriver "I stället föreslår vi att regeringen årligen redovisar tre transportpolitiska prioriteringar, som både stödjer regeringens övergripande prioriteringar och riksdagens transportpolitiska mål."² Denna mening är mycket svår att tolka. Utifrån vad myndigheten skriver har vi svårt att göra någon annan tolkning än att Trafikanalys föreslår att regeringen ska fatta beslut om transportpolitiska prioriteringar som bara ska gälla ett år i taget. Svensk Kollektivtrafik avvisar förslaget om att regeringen ska fatta beslut om ettåriga transportpolitiska prioriteringar. Förslaget riskerar att göra transportpolitiken mycket kortsiktig och ryckig, samtidigt som transportpolitiken till sin natur är mycket långsiktig. Kortsiktigheten gör dessutom att prioriteringarna får svag styrverkan och blir svåra att använda vid uppföljningen eftersom de kan ändras från år till år.

¹ Trafiksäkerhetsmålet är uppdelat i två etappmål, ett för omkomna och ett för allvarligt skadade

² S. 7



2017-06-16

Svensk Kollektivtrafik anser att det är en allvarlig brist att det i rapporten helt saknas argument för varför Trafikanalys valt att tidsätta prioriteringarna till ett år och att det helt saknas analys av konsekvenserna av den korta tidshorisonten och av alternativa tidshorisonter. Andra alternativa och rimliga tidshorisonter för prioriteringarna är att de likt de transportpolitiska målen inte är tidsbestämda, eller ha en tidshorisont på 4 år som följer mandatperioderna eller 12 år som följer de nationella planerna för transportsystemet.

Svensk Kollektivtrafik anser vidare att det är ologiskt att, som Trafikanalys föreslår, lägga etappmål som sträcker sig fram till år 2030 under de ettåriga prioriteringarna. Vilka skäl som Trafikanalys har för denna motsägelse framgår inte i rapporten, vilket är en brist. Svensk Kollektivtrafik är därför kritisk till att Trafikanalys har lagt fram en ofärdig rapport.

Om vi har tolkat Trafikanalys skrivning fel anser Svensk Kollektivtrafik att det finns starka skäl för Trafikanalys eller regeringen att skicka ut ett förtydligande om vad Trafikanalys egentligen föreslår.

Färre preciseringar, men fler nivåer

Trafikanalys konstaterar att de befintliga preciseringarna fungerat relativt bra för att definiera vad funktions- respektive hänsynsmålet omfattar, dvs. som preciseringar. Men om regeringen vill att preciseringarna ska spegla regeringens prioriteringar för transportpolitiken och vara funktionella i styrningen, så behöver de, enligt Trafikanalys, omformuleras och bli färre än i dag.³ I ett annat sammanhang skriver myndigheten att preciseringarna är för många för att fungera effektivt i målstyrning inom transportpolitiken, och de blir för vittomfattande för att ge en tydlig bild av regeringens prioriteringar för politiken och att myndigheten därför föreslår att begreppet preciseringar ersätts av tre prioriteringar.⁴

Svensk Kollektivtrafik anser att det är ett problem att Trafikanalys inte använder något begrepp för de meningar som mer utförligt beskriver respektive prioritering. Istället skriver de "prioriteringen lyder" under var och en av prioriteringarna. Svensk Kollektivtrafik anser att de meningar som mer utförligt beskriver respektive prioritering är preciseringar enligt de transportpolitiska begrepp som riksdag och regering har slagit fast och som regeringen i direktiven till uppdraget gett Trafikanalys i uppdrag att använda och utveckla. Skälet är att såväl dagens preciseringar, som de meningar som mer utförligt beskriver respektive prioritering till sin form är en blandning av dels kvantifierade och tidsatta etappmål samt dels viljeinriktningar om att utvecklingen på olika områden ska gå åt rätt håll. Svensk Kollektivtrafik ställer sig därför negativ till att samla etappmålen och viljeinriktningarna under tre nya rubriker som Trafikanalys kallar prioriteringar.

Preciseringarna (etappmålen och viljeinriktningarna under prioriteringarna) är färre i Trafikanalys förslag än i dag, men samtidigt har myndigheten lagt till en nivå i målstrukturen. Istället för tolv preciseringar föreslår Trafikanalys tre prioriteringar med åtta viljeinriktningar och etappmål⁵. Dessutom föreslår myndigheten femton indikatorer, och 95 mått, varav vissa består av hela åtta delmått. Fördelen med dagens trafikpolitiska målstruktur är att överblickbarheten är relativt god. Svensk Kollektivtrafik anser att Trafikanalys förslag gör målstrukturen splittrad, fragmentiserad och svår att överblicka,

³ S. 14

⁴ S. 7

⁵ Trafiksäkerhetsmålet är uppdelat i ett etappmål för omkomna och ett för allvarligt skadade



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2017-06-16

vilket i sin tur, tvärt emot regeringens uppdrag, gör de transportpolitiska målen svårare att följa upp och sannolikt även svårare att använda vid styrning.

Svensk Kollektivtrafik anser i likhet med Trafikanalys att tillgänglighet för ökad tillväxt, sysselsättning och bostadsförsörjning, ett klimatneutralt transportsystem och ett hälsofrämjande och säkert transportsystem är mycket viktiga områden, men vi ställer oss negativa till att införa ytterligare en nivå, prioriteringar, i den transportpolitiska målstrukturen.

Jämställdhet och regional tillgänglighet har för svag politisk relevans

Trafikanalys skriver att "De befintliga preciseringarna är för många och har för svag politisk relevans för att ha potential för styrningseffekt."⁶ Eftersom de befintliga preciseringarna om säkerhet, energieffektivisering, klimatpåverkan och hälsa motsvaras av etappmål och viljeyttringar under de föreslagna prioriteringarna, så måste slutsatsen bli att Trafikanalys anser att övriga befintliga preciseringar eller delar av preciseringar har för svag politisk relevans, dvs. de som rör jämställdhet, regional tillgänglighet inom och mellan regioner i Sverige, att transportsystemet ska vara användbart för personer med funktionsnedsättningar, barnperspektivet, att beroendet av fossila bränslen ska brytas, att transportsektorn ska bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmål nås samt att förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, cykel och gång ska förbättras. Svensk Kollektivtrafik tycker att detta är mycket uppseendeväckande och anmärkningsvärt. Svensk Kollektivtrafik anser att förslaget måste kompletteras med etappmål eller viljeinriktningar som utgår från nämnda preciseringar och delar av preciseringar.

Sänkt ambitionsnivå när det gäller tillgänglighet

Svensk Kollektivtrafik är negativ till att sänka ambitionsnivån när det gäller tillgänglighet. De befintliga preciseringarna om tillgänglighet "Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet" och "Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder" har i Trafikanalys förslag ersatts av etappmålet "Tillgängligheten ska till 2030 ha utvecklats positivt och bidragit till en ökad tillväxt, sysselsättning och bostadsförsörjning". Eftersom de befintliga preciseringarna om tillgänglighet inte är tidsatta så ansåg riksdagen att det ska vara en kontinuerlig utveckling varje år mot ökad tillgänglighet. Genom att tidsätta den föreslagna prioriteringen till år 2030 utan att ange en målnivå sänks de facto ambitionsnivån. I praktiken räcker den med en svag positiv utveckling ett år och stagnation under de övriga åren fram till 2030 för att målet ska uppnås.

Viktiga delar av Miljömålsberedningens förslag saknas

Trafikanalys ska enligt regeringens direktiv beakta Miljömålsberedningens betänkande "En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige" (SOU 2016:47). Trafikanalys refererar i rapporten till Miljömålsberedningen betänkande i tre sammanhang. För det första när det gäller etappmålet om att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter utom inrikes flyg ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. För det andra att Sverige bör verka för att internationella överenskommelser om minskande utsläpp från internationella transporter kommer till stånd.⁷ Och för de tredje när myndigheten

⁶ S.14

⁷ S.25



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2017-06-16

helt utan argumentation avfärdar Miljömålsberedningens förslag till etappmål för luftföroreningar om begränsade utsläpp från vägtrafik i tätort.⁸

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till etappmålet om att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter utom inrikes flyg ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010 och att Sverige bör verka för att internationella överenskommelser om minskande utsläpp från internationella transporter kommer till stånd.

Svensk Kollektivtrafik är dock kritisk till att Trafikanalys har valt att bortse från viktiga förslag i Miljömålsberedningens betänkande. Det åtgärdsområde som Miljömålsberedningen kallar för "transporteffektivt samhälle"⁹ har i Trafikanalys rapport snävats in till en strategi för "Samhällsplanering för minskade transportbehov och minskad trafik"¹⁰.

Enligt Miljömålsberedningen inbegriper "transporteffektivt samhälle" åtgärder inom två områden:

1. Åtgärder som effektiviserar transporterna och därmed dämpar trafiktillväxten för personbil och lastbil, samt
2. Åtgärder som ökar andelen trafikarbete som utförs med mer utsläppsnåla transportsätt¹¹.

Trafikanalys strategi täcker bara in det första området. Tyvärr återspeglas denna insnävning i förslagen i övrigt genom att Trafikanalys har valt att inte formulera något etappmål eller viljeinriktning som motsvarar den befintliga preciseringen "Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras". Svensk Kollektivtrafik är även kritisk till att Trafikanalys inte förklarar eller argumenterar för varför myndigheten definierat bort mål och viljeinriktningar som angående mer utsläppsnåla transportsätt. Som redan nämnts anser Svensk kollektivtrafik att förslaget måste kompletteras med etappmål som utgår från den nämnda preciseringen om bättre förutsättningar att välja kollektivtrafik, gång och cykel.

Svensk Kollektivtrafik anser i likhet med Miljömålsberedningen att det behövs åtgärder som ökar andelen trafikarbete som utförs med mer utsläppsnåla transportsätt för att växthusgasutsläppen från transportsektorn ska kunna minska kraftigt. Miljömålsberedningen har lagt fram flera förslag på detta område som Svensk Kollektivtrafik ställt sig bakom, att

- gång-, cykel- och kollektivtrafik ska bli normgivande i planeringen i större tätorter (istället för personbilen), samt att resor med buss och tåg underlättas vid planering av infrastruktur mellan tätorter
- infrastrukturplaneringen bör utgå från en målstyrning som tar större hänsyn till det transportpolitiska hänsynsmålet och ett hållbart transportsystem
- etappmål införs för luftföroreningar om begränsade utsläpp från vägtrafik i tätort som innebär att andelen persontransportresor med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige, uttryckt i personkilometer ska vara minst 25 procent 2025 i riktning mot målet att på sikt fördubbla marknadsandelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik

⁸ S.48

⁹ S.220 - 224 i Miljömålsberedningens betänkande

¹⁰ S.25

¹¹ Med mer utsläppsnåla transportsätt avser Miljömålsberedningen gång-, cykel- och kollektivtrafik



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2017-06-16

Vi är vidare mycket kritiska till att Trafikanalys helt utan argumentation avfärdar Miljömålsberedningens förslag till etappmål för luftföroreningar om begränsade utsläpp från vägtrafik i tätort genom att bara konstatera att "det inte är ett mål i sig"¹². Varför är inte detta ett mål? Varför anser Trafikanalys att detta mål som åtminstone sex av sju riksdagspartier ställt sig bakom i Miljömålsberedningen inte ska vara ett etappmål i den transportpolitiska målstrukturen? Varför avfärdar Trafikanalys detta mål i kapitel "4.5 Inspel till uppdraget" (som handlar om inspel från andra aktörer än Trafikanalys) när målet föreslås i Miljömålsberedningens betänkande som Trafikanalys ska beakta enligt regeringens direktiv? Svensk Kollektivtrafik anser att Miljömålsberedningens förslag till etappmål för luftföroreningar om begränsade utsläpp från vägtrafik i tätort ska vara ett etappmål i den transportpolitiska målstrukturen.

Svensk Kollektivtrafik anser vidare att det bör tas fram en åtgärdsstrategi för etappmål för luftföroreningar om begränsade utsläpp från vägtrafik i tätort, men till skillnad från trafikanalys anser vi inte att denna åtgärdsstrategi ersätter målet. Svensk Kollektivtrafik anser vidare att regeringen bör ge Trafikverket, Transportstyrelsen, Naturvårdsverket och Energimyndigheten i uppdrag att tillsammans med Svensk Kollektivtrafik och dess medlemmar, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen, att formulera denna åtgärdsstrategi och att strategin bör resultera i åtgärder inom bl.a. infrastrukturplaneringen och stadsmiljöavtalen.

Svagare eller starkare styrning – vad vill egentligen Trafikanalys?

Enligt rapporten "önskar [regeringen] se en effektivare, mer tillitsbaserad och mindre administrativt belastad styrning"¹³. Detta framgår inte av regeringens direktiv. Enligt direktiven är regeringens uppdrag till Trafikanalys istället att skapa en bättre styrningseffekt samt förbättrad och förenklad uppföljning när det gäller de transportpolitiska målen.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig frågande till Trafikanalys uppfattning att "Mål- och resultatstyrning kan begränsa människors benägenhet till spontanitet, kreativitet och innovation, särskilt om fokus riktas mot alltför snäva och detaljerade mål."¹⁴ och att "en alltför strikt mål- och resultatstyrning tenderar att vara innovationshämmande"¹⁵ samtidigt som myndigheten skriver att dagens mål och preciseringar inte upplevs som tillräckligt styrande¹⁶. Trafikanalys lyckas i rapporten inte förklara vad de menar. Självklart leder allt för strikt styrning, oavsett hur den utförs, till att människor kan hämmas, men det finns inget självklart motsatsförhållande mellan å ena sidan mål- och resultatstyrning och å andra sidan kreativt, spontant och innovativt arbete inom en verksamhet. Dessutom torde Trafikanalys konstaterande att dagens mål och preciseringar inte är tillräckligt styrande innebära att målstyrningen snarare är för svag än för strikt. Betyder Trafikanalys argument att de vill ha starkare styrning eller en svagare styrning? Svensk Kollektivtrafik anser att transportmyndigheterna ska arbeta kreativt, spontant och innovativt för att nå de mål som riksdag och regering fattat beslut om.

Svensk Kollektivtrafik är även kritiskt till att Trafikanalys missar det största problemet när det gäller transportmyndigheternas arbete för att uppnå de transportpolitiska målen, att Trafikverket i infrastrukturplaneringen arbetar prognosstyrt istället för målstyrt. Svensk Kollektivtrafik anser att Trafikverket i infrastrukturplaneringen ska arbeta

¹² S. 48

¹³ S.43 i Trafikanalys rapport

¹⁴ S.43

¹⁵ S.7

¹⁶ S.7



2017-06-16

målstyrt gentemot de transportpolitiska målen. Detta innebär bl.a. att vi i likhet med Miljömålsberedningen¹⁷ anser att infrastrukturplaneringen bör utgå från en målstyrning som tar större hänsyn till det transportpolitiska hänsynsmålet och ett hållbart transportsystem. Det behövs med andra ord mer styrning mot de mål som riksdag och regering beslutat, inte mindre.

Indikatorer och mått

Regeringen skriver i direktiven att preciseringar och indikatorer bör ses över och vid behov revideras för att förbättra uppföljningen samt att "Indikatorerna bör vara väl motiverade ur ett helhetsperspektiv, begränsade till antalet, uppföljningsbara och i den mån det är lämpligt vara trafikslagsövergripande."

Enligt regeringens direktiv är det viktigt att uppföljningssystemet redovisar bedömningar för den totala målbilden, alltså ger en sammanvägd bild av utvecklingen i förhållande till det övergripande målet, funktionsmålet och hänsynsmålet. Trafikanalys skriver att för att kunna göra det måste en metod utvecklas för sammanvägning av aspekter som vid en första anblick ter sig omöjliga att jämföra. Trafikanalys föreslår att de ska använda en metod, eller princip som de kallar det, med nyckelmått och nyckelindikatorer för att göra denna sammanvägning. Principen bygger på att för varje indikator fastslå ett eller några få nyckelmått. Bedömningen av indikatorn kan sedan aldrig sättas som mer positiv än det nyckelmått som gått sämst.

Trafikanalys föreslår femton indikatorer och totalt 95 olika mått för uppföljning, varav några består av upp till åtta delmått¹⁸ (som Trafikanalys presenterar i kolumnen enhet i bilaga 2, trots att det är mått). Vissa mått kanske består av ännu fler delmått, men det går inte att utläsa i rapporten. Detta gäller framförallt måttet "Transportbranschens ekonomi" under indikatorn "Hållbara villkor" där det i kolumnen enhet bara står "En stor mängd uppgifter om branschens anställda, ekonomi etc. för olika delbranscher".

Detta medför att Svensk Kollektivtrafik är kritisk på flera punkter när det gäller "Indikatorer och mått". För det första anser vi att 96 mått, varav flera har åtta eller kanske ännu fler delmått, är alldeles för många. Det mycket stora antalet mått och delmått minskar överblickbarheten och gör de transportpolitiska målen svårare att följa upp. För det andra är vi kritiska till att Trafikanalys lägger fram en ofärdig eller ofullständig rapport där det inte framgår vad som ska följas upp. För det tredje är "enhet" inte detsamma som "En stor mängd uppgifter" och "enligt 8 kriterier" osv. Det handlar snarare om delmått som eventuellt ska vägas samman till mått. För det fjärde har vi detaljsynpunkter på flera indikatorer och mått nedan:

1: Samhällsekonomisk effektivitet

Trafikanalys föreslår att indikatorn Samhällsekonomisk effektivitet bl.a. ska mätas med måttet "Projekt i Nationell plan som har en beräknad positiv nettonuvärdeskvot". Med projekt avses projekt som inletts under året. Detta mått ska mätas i enheten "Andel i procent". För att detta mått ska bli relevant så måste andelen viktas utifrån hur stora projekten är. Dessutom behöver projektens storlek och antal på något sätt i relation till transportsystemets totala volym? Att planerade infrastrukturprojekt har en positiv

¹⁷ S.32, 221,223, 232-234,243 i En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige (SOU 2016:47)

¹⁸ Bland annat: Under indikatorn "Geografisk tillgänglighet – Persontransporter" angående måttet "Kommuner vars befolkning har god respektive acceptabel lokal och regional tillgänglighet enligt 8 kriterier" samt måttet "Kommuner vars befolkning har god respektive acceptabel interregional tillgänglighet enligt 8 kriterier"



2017-06-16

nettonuvärdeskvot är viktigt, men det säger mycket lite om den totala samhällsekonomiska effektiviteten i transportsystemet om projektets storlek inte relateras till den totala volymen på transportsystemet. Svensk Kollektivtrafik anser att detta mått måste utvecklas för att det inte ska bli ett rapsodiskt och lösryckt mått som egentligen inte säger mer än att en viss andel projekt har haft en positiv nettonuvärdeskvot ett visst år, eller så måste måttet strykas och ersätts av något annat relevant mått.

2: Transportsystemets standard och tillförlitlighet

Trafikanalys skriver i rapporttexten att "För att heltäckande beskriva transportsystemet och dess utveckling krävs uppgifter om dess utbud, standard, och den tillförlitlighet det erbjuder", men eftersom stora delar av detta redan följs upp i transportmyndigheternas verksamhetsuppföljningar finns det enligt Trafikanalys ingen anledning att redovisa dessa uppgifter här¹⁹. Svensk Kollektivtrafik är kritiskt till att utelämna avgörande statistik med argumentet att den redovisas någon annanstans. Mycket av den statistik som föreslås användas i de mått som anges i bilaga 2 redovisas redan någon annanstans. Om det ska vara möjligt att använda indikatorerna för att följa upp den transportpolitiska utvecklingen så måste statistiken vara komplett och relevant.

När det gäller måttet "Personbilstäthet och kollektivtrafiktäthet" samlar Svensk Kollektivtrafik årligen in statistik från ca 70 tätorter baserad på 43 nyckeltal, bl.a. kring utbud, i Kollektivtrafikkompassen (f.d. Stadstrafikkompassen). Svensk Kollektivtrafik mäter även sedan år 2015 resenärens angivna försening på alla färdmedel inom ramen för Kollektivtrafikbarometern.

När det gäller måttet "Nöjda kunder" som ska "Redovisas per godstransportköpare, godstransportörer respektive trafikhuvudmän för kollektivtrafik" vill vi för det första göra Trafikanalys uppmärksam på att det sedan år 2012 inte finns några trafikhuvudmän. I kollektivtrafiklagen har trafikhuvudmännen ersatts av regionala kollektivtrafikmyndigheter. För det andra kan det vara bra för Trafikanalys att känna till att Svensk Kollektivtrafik mäter kollektivtrafikresenärernas och medborgarnas nöjdhet månatligen inom ramen för Kollektivtrafikbarometern sedan början av 2000-talet.

3: Geografisk tillgänglighet - Persontransporter/ Tillgänglighet - övriga persontransporter

Svensk Kollektivtrafik är kritisk till att Trafikverket har bilen som norm i måttet "Tillgänglighet till befolkningskoncentrationer" eftersom måttet ska mätas i enheten "Andel befolkning som når tätorter av olika storlek med bil inom 45 minuter". Svensk Kollektivtrafik anser att måttet måste ändras genom att det ska mäta: Andel befolkning som når tätorter av olika storlek med bil *respektive kollektivtrafik* inom 45 minuter. Att personbilstrafiken inte bör vara normgivande har bl.a. framhållits av Miljömålsberedningen. Som nämnts ovan har beredningen föreslagit att gång, cykel och kollektivtrafik istället bör vara norm i infrastruktur- och samhällsplaneringen.

4: Tillgänglighet till arbete och skola

Vad gäller måtten Tillgänglighet till grundskola respektive gymnasium som bl.a. ska mätas i enheten Andel av befolkningen som har högst 10 respektive 20 minuters restid med kollektivtrafik till närmsta grundskola respektive gymnasium samt "Tillgänglighet till arbetsställen" som ska mätas i enheten "Andel av befolkningen (20-64 år) på kommungruppsnivå som når arbetsplatser med kollektivtrafik inom 30 respektive 45 minuters restid" så kan det vara bra för Trafikanalys att känna till att Svensk

¹⁹ S.34



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2017-06-16

Kollektivtrafik genom Kollektivtrafikbarometern samlar in data om avstånd mellan hemskola/arbete för 50-60 000 medborgare (15-85 år) varje år.

6: Transporternas ekonomiska överkomlighet

Svensk Kollektivtrafik anser att inte bara "Pris för upphandlad kollektivtrafik" och "Resekostnad i upphandlad kollektivtrafik" ska mätas. För att få en rättvisande bild av prisutvecklingen inom kollektivtrafiken och för persontrafikresor i stort anser Svensk Kollektivtrafik att även priserna och resenärskostnaderna inom den helt kommersiella kollektivtrafiken (dvs. kommersiell tågtrafik, expressbusstrafik, kommersiell regional linjelagd busstrafik och taxitrafik) måste ingå som mått. För pris och resenärskostnadsutvecklingen för den rent kommersiella tågtrafiken och för den upphandlade tågtrafiken se t.ex. Transportstyrelsens/KTH:s rapport [Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2016](#).

Svensk Kollektivtrafik anser vidare att måttet "Kostnad för att köra egen bil" som föreslås mätas i enheten "Kronor per mil, finns för bensen och dieselbil" bör ändras till Kostnad för att köra *och äga* egen bil. Alternativt att det tydliggörs att det inte bara är de rörliga kostnaderna (drivmedel, service och reparation, underhåll och tillbehör samt däck) för att köra bil som ska mätas, utan även de fasta kostnaderna (försäkring, skatt, kontrollbesiktning, garage eller p-plats, värdeminskning och kapitalkostnad). Alla dessa kostnader framgår av Motormännens bilkostnads kalkyler för bensen- respektive dieselbilar. Annars är det inte möjligt att följa varken kostnadsutvecklingen för bilresenärer eller göra rättvisande jämförelser med kollektivtrafiken eller att följa transporternas ekonomiska överkomlighet eftersom biltrafiken står för en så stor del av det totala resandet.

7: Hållbara villkor/Transportbranschens villkor

När det gäller måttet "Transportbranschens ekonomi" i framgår det inte vad som ska mätas och i vilken enhet. I rapporttexten²⁰ beskrivs kortfattat vad som i olika sammanhang brukar ingå i hållbara villkor, bl.a. sund konkurrens och rimliga villkor för företag, arbetare och konsumenter, anständiga arbetsvillkor, hållbar konsumtion och subventioner samt utbildade förare. I bilaga 2 verkar fokus inte längre vara hållbara villkor utan snarare ekonomiska nyckeltal. Eftersom det enligt Trafikanalys inte finns något utvecklingsbehov när det gäller detta mått så borde det finnas en tydlig tanke om vad som är tänkt att mätas och i vilken enhet. Svensk Kollektivtrafik anser att vad som är tänkt att mätas och i vilken enhet måste förtydligas.

Dessutom anser vi att detta mått, tvärt emot vad Trafikanalys skriver, har ett utvecklingsbehov eftersom Trafikanalys statistik angående de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ekonomi, som vi antar kommer att ingå i detta mått, har stora brister. Brister som bl.a. beror på otydliga definitioner om vilka uppgifter som ska levereras in.

Det andra måttet är "Innehavare av körkort för buss och tung lastbil". Svensk Kollektivtrafik är kritiskt till att måttet har begränsats till bara två yrkeskategorier inom transportnäringen. Inom transportnäringen finns det en mängd olika yrken, inte bara förare. Till detta kommer att det finns många fler typer av yrkestrafikfordon som kräver körkort eller motsvarande som måste följas upp för att detta mått ska bli relevant. För kollektivtrafiken handlar det om bl.a. personer med taxilegitimation och personer med nödvändig utbildning och tillstånd för att köra tåg, tunnelbana och spårväg. Det finns stora rekryteringsbehov för flera av dessa grupper. Svensk Kollektivtrafik anser därför att detta mått måste utvecklas och kompletteras.

²⁰ S.35



2017-06-16

Trafikanalys skriver att "Ett nyckelmått ska ta fasta på en central aspekt av indikatorn, som också tydligt kopplar till de transportpolitiska målen och beskrivningar av en långsiktigt hållbar transportförsörjning."²¹ Svensk Kollektivtrafik anser att måttet "Transportbranschens ekonomi", när det har utvecklats och förtydligats, tar fasta på flera centrala aspekter av indikatorn och mer tydligt kopplar till en långsiktigt hållbar transportförsörjning än "Innehavare av körkort för buss och tung lastbil", därför anser Svensk Kollektivtrafik att "Transportbranschens ekonomi" ska vara nyckelmått istället för "Innehavare av körkort för buss och tung lastbil".

8: Fysiskt aktiva resor

När det gäller måttet "Stillasittande" som ska mätas i enheten "Antal personer som sitter stilla i 20 minuter eller mer i kollektivtrafiken" så är det för första inte antalet, utan andelen som bör mätas. För det andra anser Svensk Kollektivtrafik 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. För det tredje har Svensk Kollektivtrafik sedan 2009 samlat in statistik som kan vara användbar för Trafikanalys. I Kollektivtrafikbarometern samlar vi in statistik om både cykelresor och långa respektive korta bil och kollektivtrafikresor. För det fjärde finns det en rad forskningsstudier som tydligt pekar på att hälsovinster med att resa kollektivt, dels genom att trafiksäkerheten är högre i buss-, tåg- och övrig kollektivtrafik än vid bl.a. bil- och cykelresor och dels genom att kollektivtrafikresenärer går eller cyklar till hållplatsen eller stationen och att denna sträcka i allmänhet är längre än den sträcka bilresenärer behöver gå till garaget vid huset eller till parkeringsplatsen. Dessutom går och cyklar kollektivtrafikresenärer i betydligt högre utsträckning även när de inte reser kollektivt. I Sverige cyklar kollektivtrafikresenärer dubbelt så mycket, och går tre gånger så mycket som bilister. Dessa hälsovinster missas helt i Trafikanalys förslag.

Svensk Kollektivtrafik anser att måttet "Möjlighet till fysiskt aktiva resor", när det gäller enheten "Möjlighet att ta med cykel på buss och tåg" har flera brister. För det första är det inte entydigt positivt att fler tar med cykel i kollektivtrafiken. Om cyklarna tas med inne i fordonen riskerar andra människor att bli nedsmutsade, färre resenärer får plats och cyklarna kan försvåra av- och påstigning, vilket naturligtvis kan bli särskilt allvarligt vid en utrymning. Om cyklarna istället läggs i särskilt bagageutrymme så förlängs ofta restiden, vilket försämrar kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot biltrafiken. För det andra är det långt ifrån alltid som den som cyklar har behov av cykeln efter avstigningen från kollektivtrafiken. Det som många istället har behov av är trygga sätt att parkera cykeln vid stationen eller hållplatsen. Dessa aspekter saknas helt i Trafikanalys förslag. Svensk Kollektivtrafik anser att måttet måste utvecklas utifrån dessa synpunkter.

10: Energieffektivitet

När det gäller måttet "Andelar av persontransportarbetet per trafikslag" så har Svensk Kollektivtrafik mätt detta i Kollektivtrafikbarometern sedan år 2009. Det är positivt att Trafikanalys föreslår att "Andelen kollektivtrafik av det totala persontrafikarbetet" och "Andel (procent) av trafikarbetet i kollektivtrafiken med hållbara drivmedel". Det senare innebär att andel av det totala antalet fordonskilometer som framförts med förnybara drivmedel eller förnybar el ska användas som mått. Däremot anser Svensk Kollektivtrafik att det, till skillnad från Trafikanalys, finns ett betydande utvecklingsbehov när det gäller att använda Frida-databasen som källa för måttet "Andel (procent) av trafikarbetet i kollektivtrafiken med hållbara drivmedel". För det första saknas en stor del av den kollektiva spårtrafiken i Frida-databasen. För det andra håller Trafikförvaltningen på

²¹ S.40



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2017-06-16

Stockholms läns landsting (SL) på att upphandla ett system. För det tredje innehåller databasen bara den upphandlade kollektivtrafiken. Statistik om den helt kommersiella tåg-, buss- och taxitrafiken måste hämtas från andra källor än Frida.

11: Användbarhet för alla i transportsystemet

När det gäller måtten "Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning" och "Kvalitet i anropsstyrd kollektivtrafik" så svarar 40 000 resenärer årligen i Svensk Kollektivtrafiks undersökning om anropsstyrd trafik (Anbaro) på om de tycker om sin färdtjänst/sjukresa utifrån olika aspekter, bl.a. mäts både sen avresa och sen ankomst.

Svensk Kollektivtrafik anser, till skillnad från Trafikanalys, att det finns utvecklingsbehov när det gäller måttet "Anpassning av stationer och hållplatser i prioriterade nätet, inkl. hur många som återstår" eftersom det saknas en nationell definition av "Fullt tillgänglig bytespunkt". Utan en nationell definition om vad som ska uppnås går det inte att mäta graden av Anpassning och hur många bytespunkter som återstår att anpassa.

När det gäller måttet "Mäns och kvinnors resmönster" så kan även detta beräknas från Kollektivtrafikbarometern.

Uppföljning

Trafikanalys skriver att de "avser att låta nyckelmått och nyckelindikatorer sätta ramarna för de kvalitativa bedömningstexter som vi [Trafikanalys] även fortsättningsvis avser att ta fram med stöd av en intern expertpanel".²² Svensk Kollektivtrafik förordar att denna expertpanel ska innehålla representanter från transportsektorns olika delar och aktörer.

Enligt Trafikanalys "måste ett nyckelmått vara framtaget med en känd metod och vara av god kvalitet."²³ Samtidigt pekar Trafikanalys i bilaga 2 på det finns utvecklingsbehov när det gäller flera av de mått som myndigheten vill använda som nyckelmått. Eftersom dessa nyckelmått inte är färdigutvecklade är det svårt att hävda att de är framtagna med känd metod och är av god kvalitet. Svensk Kollektivtrafik anser därför att samtliga mått som förändras och utvecklas ska skickas ut på remiss.

Ingen dialog

Regeringen skriver i direktiven att "Vid genomförandet av uppdraget ska Trafikanalys föra en dialog med berörda aktörer, detta innefattar bl.a. att inför framtagandet av förslag fånga en bred bild av hur aktörerna ser på frågan." Detta innebär att regeringen gav Trafikanalys i uppdrag att föra dialog med transportnäringens aktörer tidigt i processen, innan förslaget tagits fram. Trafikanalys har inte kontaktat Svensk Kollektivtrafik för att föra någon dialog. Den enda form av inbjudan vi fick var att vi liksom alla andra som prenumererar på Trafikanalys nyhetsbrev blev inbjudan till Trafikanalys seminarium på Transportforum i januari 2017 där de preliminära förslagen presenterades. Inte heller andra bransch- och intresseorganisationer inom transportnäringen har blivit inbjudna till dialog, exempelvis har varken SKL, Svenska Taxiförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna, Transportföretagen på Svenskt Näringsliv eller något av Transportföretagens medlemsförbund bjudits in till dialog. Svensk Kollektivtrafik är därför mycket kritiskt till att Trafikanalys inte uppfyllt regeringens direktiv i denna del. Vi anser också att det är anmärkningsvärt att Trafikanalys inte har kontaktat Svensk Kollektivtrafik eftersom myndigheten enligt förslaget planerar att använda statistik som Svensk Kollektivtrafik samlar in.

²² S.39

²³ S.40



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2017-06-16

Sammanfattande synpunkter

På flera punkter har det varit svårt att avgöra vad Trafikanalys menar, bl.a. när det gäller om myndigheten föreslår starkare eller svagare styrning och om de verkligen föreslår att prioriteringarna ska vara ettåriga. Dessutom är rapporten ofullständig (se nedan). Om vi har tolkat Trafikanalys skrivningar fel så finns det starka skäl för Trafikanalys eller regeringen att skicka ut förtydligad och kompletterad rapport.

Svensk Kollektivtrafik har i detta yttrande riktat mycket hård kritik mot Trafikanalys rapport på en rad områden, bland annat: trots regeringens direktiv har Trafikanalys inte fört dialog med berörda aktörer inför framtagandet av förslagen; trots direktiven har Trafikanalys inte beaktat viktiga förslag i Miljömålsberedningens betänkande eller argumenterat varför man inte gjort det; att förslaget om ettåriga prioriteringar riskerar att göra transportpolitiken mycket kortsiktig och ryckig; att Trafikanalys har lagt fram en ofärdig rapport med i vissa fall ofullständiga förslag, där det saknas argument för många av förslagen och det inte finns några analyser av deras konsekvenser; att den föreslagna målstrukturen är splittrad, fragmentiserad och svår att överblicka vilket gör de transportpolitiska målen svårare att följa upp. Svensk Kollektivtrafik anser därför att rapporten ska dras tillbaka och att regeringen ska ge direktiv till en ny utredning som görs om från grunden.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius
VD