

# Uppföljning av gång-, cykel- och kollektivtrafik (GCK)

Regeringen har tagit beslut om ett etappmål till 2025, att 25 procent av transportarbetet ska utgöras av gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Transportarbetet mäts idag genom en kombination av olika metoder, bl.a. trafikflödesmätningar på statlig väg, samt resvaneundersökningar bland befolkningen.

Nuvarande GCK-andel är 21 procent.

Trafikanalys har föreslagit att kommunerna delas in i fyra grupper, grundat på gruppernas nuvarande GCK-andelar som spänner från 6 till 41 procent. De indikativa målen innebär ökning av andelarna med mellan en och 8 procentenheter. Totalt sett behöver andelen i riket öka med 4 procentenheter (21 procent).

Rapport 2019:7 Gång-, cykel- och kollektivtrafik – uppföljning och indikativa kommunala mål

Bild: Mostphotos



## Etappmålet

Etappmålet om en ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik presenterades av regeringen i skrivelsen *Strategi för Levande städer – politik för hållbar stadsutveckling* (12 april 2018). Etappmålet lyfts i skrivelsens avsnitt *Bättre luftkvalitet och hälsa*, och lyder:

*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.*

Etappmålet har tagits fram i syfte att bidra till en bättre luftkvalitet i städer, och en stärkt folkhälsa, även om det också förväntas bidra till uppfyllandet av flera olika miljö kvalitetsmål. Som målet är formulerat omfattas även resor utanför och mellan tätorter i den trafik som ska ingå i andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik (GCK-andelen).

Alla kommungrupper förväntas bidra till att målet uppnås, men eftersom etappmålet har en stark koppling till luftkvalitet finns det anledning att eftersträva att ett större bidrag till målfyllnaden åstadkoms i städerna.

Trafikanalys uppdrag var att följa upp etappmålet inom miljömålssystemet, ta fram en plan för metodutveckling, samt att föreslå indikativa målnivåer för kommuner med olika förutsättningar.

## Mätmetoder

Trafikanalys har i princip två möjliga metoder att följa upp GCK-andelen. Den ena är *Transportarbetet* som omfattar trafik på svenskt territorium och endast följs upp på nationell nivå.

Den andra möjligheten är att använda den nationella resvaneundersökningen, *RVU Sverige*. I RVU samlas resvanorna in bland ett representativt urval av folkbokförda i Sverige. I RVU finns möjligheter att bryta ner transportarbetet bland annat med hänsyn till olika färd sätt, ärenden, kommungrupper och resenärernas socio-ekonomiska förhållanden. RVU är en del av Sveriges officiella statistik (SOS). Trafikanalys bedömer att den huvudsakliga uppföljningsmetoden bör vara RVU.

Mätt med RVU är GCK-andelen idag 21 procent (genomsnitt 2011-16), vilket alltså ska öka till 25 procent till 2025. För att uppnå det måste kollektivresandet öka och bilresandet minska. Målet uppnås t.ex. om transportarbetet med kollektivtrafik ökar med 15 procent samtidigt som bilresandet minskar med 10 procent.

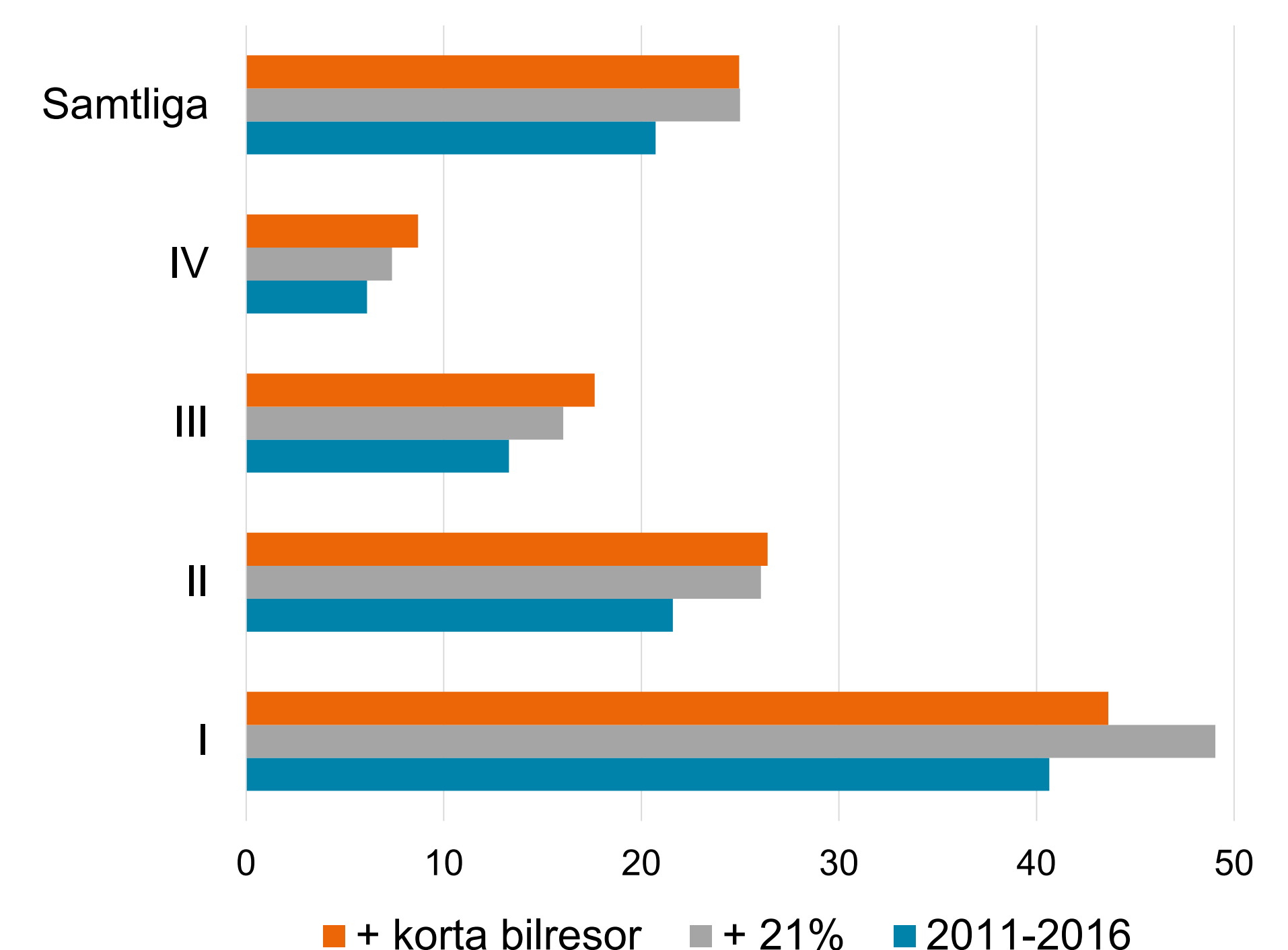
Vi föreslår därför som alternativ metod att följa upp körsträckor med personbil och transportarbetet med kollektivtrafik, som är de två viktigaste komponenterna i beräkningen av GCK-andelen. Fördelen med den metoden är att den blir mer träffsäker än RVU.

## Indikativa målnivåer för kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter

Trafikanalys har analyserat kommuners olika förutsättningar att öka sin GCK-andel, t.ex. utifrån befolkningstäthet, kollektivtrafikutbud och längden på cykelbanor. Eftersom det finns väldigt många förutsättningar som påverkar kommunerna, och det inte finns relevanta data för alla dessa, utgick vi från dagens GCK-andel i olika kommungrupper enligt SKL:s indelning.

Två principer undersöktes för att fördela ökningen mellan kommunerna och nå det nationella målet om 25 procents GCK-andel.

1. Ersätta korta bilresor (under 5–7,5 km) med gång, cykel eller kollektivtrafik.
2. Öka GCK-andelen i grupperna proportionellt mot dagens andel.



- I. Storstad
- II. Större stad och pendlingskommun nära storstad
- III. Mindre städer/tätorter, övriga pendlingskommuner och landsbygdskommuner
- IV. Landsbygdskommun med besöksnäring

Den första principen lägger en större börda på grupp III och IV i diagrammet. Den andra principen lägger den största bördan på grupp I och II, som har bäst förutsättningar att öka sin andel. Det blev därför vårt förslag.

## Farhågor & möjligheter

Det är viktigt att kommunerna upplever de indikativa målen som relevanta. En farhåga som lyfts är att målen ska användas som kriterier för tilldelning av statsstöd. Vårt angreppssätt tillåter dock att enskilda kommuner med sämre eller bättre förutsättningar inom varje grupp sätter sina mål lägre eller högre än det indikativa målet, så länge gruppen som helhet når målet för kommungruppen. Det är också viktigt att regionala kollektivtrafikmyndigheter samarbetar med kommunerna i riktning mot GCK-målet.

## Trafikanalys

Tom Petersen  
Kvalificerad utredare, UNS  
[tom.petersen@trafa.se](mailto:tom.petersen@trafa.se)  
010-414 42 11

Rosenlundsgatan 54, 118 63 Stockholm  
Tel: 010-414 42 00  
[www.trafa.se](http://www.trafa.se)