

Partnersamverkan för en förbättrad
kollektivtrafik

Vår referens
Anders Brandén Klang
Er referens
Helena Leufstadius

Diarienummer
Utr 2018/5
Datum
2018-10-18

Angående er skrivelse om Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen

Vi ber att få tacka er för de synpunkter ni framfört när det gäller Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen. Trafikanalys arbetar kontinuerligt med att förbättra och förfina metoder och mått i uppföljningen, och i det arbetet är det mycket värdefullt att få synpunkter från andra användare än uppdragsgivaren på vilka utvecklingsbehov som finns.

Beträffande den fördjupade uppföljningen som Trafikanalys fick i uppdrag att redovisa i år, framgick det av uppdragstexten att regeringen menade att detta uppdrag skulle lösas av Trafikanalys i dialog med regeringskansliet och andra myndigheter. Så det var aldrig aktuellt att bjuda in andra organisationer till just det arbetet. Syftet med den fördjupade uppföljningen är inte heller att förbättra de mått som användes i rapporten från april, utan att svara på andra typer av frågor.

När det gäller de övriga synpunkter som ni framför i skrivelsen vill vi med detta brev svara på vissa av era frågor, och i några fall komma med motfrågor, som kanske kan ge oss förslag på bättre lösningar.

Transportsystemets standard och tillförlitlighet

Här kan vi instämma i att rubriken Nöjda kunder inte är helt rättvisande för vad vi önskar visa med de mått som sedan redovisas. Indikatorn ska fånga upp olika kvalitetsaspekter där vi bedömer att synpunkter på bl a infrastrukturen är högst relevanta. I den meningen är utförare av transporter på ett sätt "kunder" i och med att de med skatter och avgifter betalar för att nyttja transportsystemets infrastruktur. Utförare kan många gånger ha en bättre och mer detaljerad kännedom om problem med standard på infrastruktur än en kund i form av en transportköpare/resenär har. När det gäller resenärsperspektivet såsom det kommer fram i Kollektivtrafikbarometern är det något som vi har använt oss av i tidigare måluppföljningar, och det kan finnas skäl att titta närmare på om några mått från den bör ingå på nytt.

Tillgänglighet – övriga persontransporter.

Trafikanalys vänder sig mot beskrivningen att vi i våra redogörelser över geografisk tillgänglighet skulle använda bilen som norm. De olika indikatorerna som beskriver medborgarnas tillgänglighet ska ses som en helhet tillsammans, och för merparten av måtten utgår Trafikanalys från tillgänglighet till målpunkter som med lätthet kan nås med gång eller cykel. Det mått som nämns i er skrivelse är framtaget av Tillväxtanalys, och utgör inte ett nyckelmått för indikatorn. En poäng med måttet är att det belyser att en

orsak till att tillgängligheten förändras över tid är att en växande andel av befolkningen bor i större städer med en generellt mycket hög tillgänglighet. Trafikanalys har också arbetat med olika metoder för att illustrera tillgänglighet till olika målpunkter genom kollektivtrafiksystemet, men vi har än så länge inte funnit en lämplig metod för att göra detta nationellt.

När det gäller hushållens tillgång till "mobilitetsresurser", såsom bil och körkort och kollektivtrafikavgångar, är det något som vi studerat närmare inom ramen för den fördjupade måluppföljningen (länk i slutet av brevet).

Transporternas ekonomiska överkomlighet

När det gäller de mått vi har redovisat under denna indikator är vi till stor del hänvisade till statistik som tas fram av andra. Det vi är angelägna om är att det ska vara priser som går att jämföra mellan olika regioner, och då landar vi på de biljettkategorier och andra mått som nu är med. Vi upplever att genom att belysa såväl priset för enkelresor och periodkort, och intäkterna per påstigning får vi en så god bild som möjligt av kostnadsläget. Självklart ska vi vara noga med att nämna de svagheter dessa mått har, och om det finns förslag på andra mer rättvisande men ändå jämförbara mått är vi intresserade av att ta del av dessa.

Även när det gäller denna indikator har vi tittat närmare på andra mått i den fördjupade uppföljningen, och redovisar där hur stor andel av hushållens intäkter (per inkomstkvartil) som läggs på transportkostnader.

Transportbranschens villkor

Sysselsättningen och kompetensförsörjningen per trafikslag var ett område som särskilt pekades ut av regeringskansliet som något att belysa närmare i den fördjupade måluppföljningen. Vi konstaterar där bland annat att det inom bantrafiken kommer vara en större andel pensionsavgångar under åren fram till 2025 än inom andra trafikslag, eller inom arbetsmarknaden i stort. Den generella slutsatsen är att utbildningskapaciteten tycks vara tillräcklig för att matcha nyrekryteringsbehovet till följd av pensionsavgångar, men vi har inte analyserat vilket rekryteringsbehov som kan uppstå om efterfrågan på transporter utvecklas. Kartläggningen finns även närmare beskriven i en underlagsrapport till den fördjupade måluppföljningen från WSP (länk i slutet av brevet).

Fysiskt aktiva resor

Problemet med stillasittande är att det innebär vissa hälsorisker även om den som sitter stilla är fysiskt aktiv på andra tider på dygnet. Trafikanalys menar att det är relevant att titta på antalet stillasittande. Andelen skulle kunna minska även om lika många personer ändå sitter stilla, och det transportpolitiska målets formulering om att ingen ska skadas bör följas upp i absoluta tal, precis som för trafikskador (där det förstås ändå också kan vara relevant att titta på antal skadade eller dödade per 100 000 invånare för t ex internationella jämförelser).

Kollektivtrafikresenärernas gång- och cykelresor ingår i de mått på fysiskt aktivt resande som redovisas som ett nyckelmått, om det är så att dessa resor motsvarar en

halvtimmes fysisk aktivitet eller mer (2,5 km gång eller 7,5 km med cykel eller en kombination av dessa). Se figur 2.29 i måluppföljningsrapporten.

Det går inte att säga att den ökade tillgången till digital infrastruktur i sig entydigt leder till ett ökat stillasittande. Det skulle dock vara intressant att undersöka närmare. Vi vet att den genomsnittliga arbetsresan (enkel väg) är drygt en halvtimme, och vägtrafiken dominerar som trafikslag. Vad används den tiden till om arbetsresan undviks? Samtidigt visar undersökningar att hela befolkningen (barn, unga och vuxna) tillbringar allt mer tid vid olika typer av skärmar.

Användbarhet för alla i transportsystemet

FRIDA-databasen är den källa som vi har tillgång till över tillgänglighetsanpassade kollektivtrafikfordon. Det stämmer att den inte omfattar alla fordon eller vagnar. Men vi analyserar inte i första hand måttets nivå, utan dess utvecklingsriktning, och har därför bedömt att underlaget har en tillfredsställande kvalitet. Om Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik förfogar över en bättre kartläggning av tillgänglighetsanpassningen är vi mycket intresserade av att få ta del av det underlaget.

Inflytandet i beslutsprocessen är fokuserat på offentlig verksamhet efter önskemål från uppdragsgivaren. Trafikanalys bedömer att denna avgränsning har setts som ändamålsenlig då offentlig verksamhet uppfattas som mer direkt påverkbar genom politisk målstyrning.

Energieffektivitet

Andel av trafikarbetet som skett med förnybara drivmedel eller el är också ett mått som hämtas ur FRIDA-databasen, och Trafikanalys har ingen möjlighet att beräkna motsvarande uppgift på annat sätt. Det innebär att måttet har samma begränsningar som övriga mått som baseras på uppgifterna i den databasen vad gäller exempelvis vilka fordon som är med. Även här ligger fokus mer på att bevaka utvecklingsriktningen över tid, snarare än fastställa den absoluta nivån, och då gör det mindre att inte all trafik, eller alla fordon är med. Energimyndigheten har uppdraget att beräkna den totala andelen förnybar energi i transportsektorns energianvändning, och Trafikanalys avser inte att utföra egna beräkningar av detta med andra metoder.

Att dessa mått nu ligger under Energieffektivitet har att göra med att ambitionen från Trafikanalys sida har varit att på sikt utveckla måtten för att ta hänsyn till energianvändningen sett ur ett livscykelperspektiv. Olika energibärares energieffektivitet påverkas olika mycket av även framställning och förädling inkluderas. Det gäller både elproduktionen och produktionen av biodrivmedel som etanol eller biodiesel. Det har dock ännu inte varit möjligt redovisa livscykeldata, men det är en utveckling som vi bedömer bör göras.

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

Regeringens skrivelse (2017/18:230) med det nya etappmålet om ökad gång-, cykel- och kollektivtrafik presenterades tre dagar innan den årliga måluppföljningen publicerades, då rapporten alltså redan var klar. Av den anledningen nämns inte etappmålet i rapporten.

Tanken med det nya uppföljningssystem som Trafikanalys nu använder är att de indikatorer som ingår ska täcka alla aspekter av långsiktigt hållbart transportsystem, oavsett vilka etappmål eller preciseringar som beslutas. Vi har nu fått ett nytt regeringsuppdrag (N2018/04588/TS) att följa upp etappmålet och kommer i nästa års måluppföljning att återkomma med kompletterande mått. Det är dock inte troligt att dessa mått kommer att tillhöra de indikatorer som ni föreslår. En ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik har potential att bidra till en positiv utveckling för luftkvalitet och minskade växthusgasutsläpp, men om den effekten uppstår kommer det i så fall att framgå av de mått som redan används för dessa indikatorer.

Vår preliminära bedömning är att de mått som kommer att användas i uppföljningen av det nya etappmålet kommer att finnas i *Energieffektivitet* och/eller *Fysiskt aktiva resor*. Etappmålet ingår i miljömålsstrukturen tillsammans med andra etappmål för en hållbar stadsutveckling. De uppföljningsmått som Trafikanalys tar fram inom ramen för regeringsuppdraget ska användas även i miljömålsuppföljningen.

Med vänliga hälsningar

Anders Brandén Klang
Kvalificerad utredare
Trafikanalys

Några länkar till dokument

- Regeringen (2018). Strategi för Levande städer – politik för en hållbar stadsutveckling. Skr. 2017/18:230..
<https://www.regeringen.se/4971fa/contentassets/b5640fd317d04929990610e1a20a5383/171823000webb.pdf>
- Regeringen (2018). Uppdrag att följa upp etappmålet om ökad gång-, cykel- och kollektivtrafik. N2018/04588/TS..
<https://www.regeringen.se/4a4fe2/contentassets/b533b726f11a45b1939047ecddb78de8/uppdrag-att-folja-upp-etappmalet-om-okad-gang.pdf>
- Trafikanalys (2018). Uppföljning av de transportpolitiska målen 2018. . Rapport 2018:8.
https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2018/rapport-2018_8-uppfoljning-av-de-transportpolitiska-malen-2018.pdf
- Trafikanalys (2018). Fördjupad uppföljning av de transportpolitiska målen.. Rapport 2018:14.
https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2018/rapport-2018_14-fordjupad-uppfoljning-av-de-transportpolitiska-malen.pdf
- WSP (2018). Kartläggning och analys av sysselsättningen inom transportområdet., WSP Analys & Strategi.
https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2018/underlagsrapport_sysselsattning-transportområdet.pdf