



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2008-10-31

Ert dnr: N2008/4827/TR
Vårt dnr: Lu 65/2008
Handläggare: Christina Bergström

Näringsdepartementet
Trafikenheten
103 33 Stockholm

Remissyttrande: Förslag till ny transportpolitisk målstruktur (SIKA 2008:2)

Vi begränsar vårt yttrande till att lämna synpunkter på rapportdel 2 "Förslag till reviderade mål".

Generella synpunkter

Svensk Kollektivtrafik instämmer i behovet av att målen ska ha ett trafikslags-övergripande perspektiv och utgå från medborgarnas och näringslivets behov av tillgänglighet. Vi anser också att det är riktigt att flytta fokus från mobilitet till tillgänglighet med fokus på rörlighetens syfte/funktion snarare än rörligheten i sig. Genom detta synsätt skapas förutsättningar för mer effektiva transportlösningar med minsta möjliga trafikarbete vilket är en nödvändig förutsättning för att kunna hantera de utmaningar som ställs, framförallt utifrån klimat- och energiproblematiken.

Om genomslaget för målstyrning

För att få genomslag för målen i praktiken är det viktigt att målstrukturen och målen är lätt att förstå, överblicka och översätta på olika nivåer. Här ligger den största bristen i SIKAs förslag. Det är mycket svårt att förstå hur det övergripande målet hänger samman med delmålen och tanken med att delmålen ska fungera dels som mål, dels som villkor. Det blir inte enklare av att det till varje delmål knutits etappmål och ett mycket stort antal indikatorer. Grundläggande för en effektiv målstyrning är att det på den översta nivån finns ett fåtal men tydliga indikatorer/mått. Alltför många indikatorer ökar risken för att målstyrningen blir en hyllvärmare med begränsad användbarhet. Risken är uppenbar att förslaget inte kommer att kunna tillämpas i praktiken.

Vem styr vem och det kommunala självstyret

En annan viktig frågeställning rör vem som ska följa de transportpolitiska målen. SIKAs förslag bygger på att alla aktörer inom transportsektorn, såväl offentliga som privata, ska utgå från de transportpolitiska målen - även sådana aktörer

som egentligen inte har ett politiskt eller administrativt ansvar att göra detta. Till exempel menar SIKA att de transportpolitiska målen ska vara styrande för bl.a. fysisk planering enligt PBL – bygglov, detaljplaner och översiktsplaner. Å ena sidan är det en riktig och god tanke att få till ett gemensamt synsätt på transportsystemets utveckling. Å andra sidan överensstämmer inte detta med den svenska styrmodellen med kommunalt och landstingskommunalt självbestämmande. En tydlig rollfördelning är viktigt för att få träffsäkra och effektiva åtgärder i alla led, för att undvika dubbelarbete, att frågor faller mellan stolarna och inte minst undvika övervältring av kostnader från staten till kommuner och landsting. Denna problematik saknas helt i SIKAs förslag. En fördjupad analys är nödvändig för att säkerställa att målen får genomslag på olika nivåer i samhället.

Om målen

Vi anser att det finns en otydlighet i att "Tillgänglighet" återfinns dels i det övergripande målet och dels i ett av delmålen. Dessutom uppfattar många i transportsektorn att tillgänglighet handlar om funktionshinderades tillgänglighet till exv. kollektivtrafiken och där finns en vedertagen målbild (år 2010).

Det övergripande målet

Det övergripande målet formuleras som att "*Transportsektorns övergripande mål är att bidra till denna utveckling med en långsiktigt hållbar och samhällsekonomiskt effektiv tillgänglighet för medborgare, näringsliv och offentlig verksamhet i hela landet*". Vi anser att det första ordet "transportsektorn" bör bytas ut mot "transportpolitiken". Målformuleringen bör dessutom inte innehålla en hänvisning till något utanför formuleringen ("denna utveckling"). Transportpolitiken bör utgå från medborgarnas och näringslivets behov av tillgänglighet. Detta bör tydliggöras i det övergripande målet.

Delmålen

När det gäller de olika delmålen anser vi att det inte i tillräcklig grad framgår att det är medborgarnas och näringslivets behov av tillgänglighet som ska vara utgångspunkten. För att kunna åstadkomma en modernisering och effektivisering av transportsektorn är det av avgörande betydelse att ha fokus på värdeskapande för "dem vi är till för".

För delmålet "Säkerhet och trygghet" har vi samma uppfattning som SIKA om att trygghet bör föras upp på samma nivå som säkerhet inom transportpolitiken och att tyngden för subjektiv risk ökas både för säkerhets- och trygghetsdimensionen. Detta för att alltför uppfattar transportsystemet som mer otryggt och osäkert trots en minskad "objektiv" risk.

För delmålet "Jämställdhet och fördelning" framförs förslag om en jämnare könsfördelning i bland annat trafikhuvudmännens styrelser och verkställande ledningar. Vi delar uppfattningen om att det är angeläget med en jämnare könsfördelning i dessa sammanhang. Det är samtidigt viktigt att ha fokus på transportsystemets sociala och samhällsliga konsekvenser för jämställdhet och fördelning.

Vi delar SIKAs uppfattning om att en tydligare koppling bör göras mellan transportpolitikens delmål om "Miljö" och de nationella miljöpolitiska målen. Det system som redan finns med miljöpolitiska mål ska självklart vara styrande för transportpolitiken.

Användningen av begreppet "mobility management" i SIKAs skrivelser avviker från den konventionella tolkningen av begreppet som "mjuka" påverkansfaktorer för ett mer hållbart resande på lokal nivå, t.ex. transportrådgivning. SIKA likställer "mobility management" med "*minskad volymtillväxt av resursintensiva transporter som väg- och flygtransporter*". Med SIKAs definition omfattas således kollektivtrafiken i dess helhet till mobility management vilket inte känns helt rätt.

Om planeringsprocessen

I den föreslagna planeringsprocessen för SIKA in den s.k. fyrstegsprincipen genom att föreslå att alla alternativ ska rangordnas efter denna princip. Vi anser att fyrstegsprincipen har en viktig funktion för att på ett systematiskt sätt pröva olika alternativ innan kapacitetshöjande investeringar nyttjas för att tillgodose de identifierade behoven. Fyrstegsprincipen styr mot effektivare resurshushållning och därmed till infrastrukturåtgärder med kollektivtrafikprofil.

Så fördubblar vi kollektivtrafiken tillsammans

Svensk Kollektivtrafik har tillsammans med Sveriges Kommuner och Landsting, Bussbranschens Riksförbund, Branschorganisationen Tågoperatörerna samt Taxiförbundet tagit fram ett handlingsprogram för kollektivtrafikens utveckling. Utöver en gemensam vision och gemensamma värdegrunder har branschen enats kring övergripande, nationella mål för kollektivtrafikens utveckling. Inriktningsmålet är att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel. När målet kan nås beror på vad branschen gör, vad samhället gör och på vad vi kan åstadkomma gemensamt för att utveckla kollektivtrafiken. Men det beror också på åtgärder som direkt påverkar biltrafikens utveckling.

På väg mot en fördubblad marknadsandel har mål upprättats beträffande ökning av kollektivtrafikresandet mätt i personkilometer. Vi utgår från att det är möjligt att fördubbla det totala kollektivtrafikresandet i landet mellan åren 2006 och 2020.

Därutöver har följande mål definierats:

- Mål för kundorientering
Resenärerna upplever att kollektivtrafiken tillgodoser de egna behoven och utgör ett konkurrenskraftigt alternativ till den egna bilen samtidigt som de upplever att de bidrar till en god miljö genom att åka mer kollektivt.
- Effektivitetsmål
Effektiva gränsöverskridande lösningar mellan olika transportslag, aktörer och över geografiska gränser, skapar värde för resenärerna.
- Mål för utveckling och förnyelse
Sverige upplevs som ett föredöme när det gäller att använda kollektivtrafiken som ett strategiskt verktyg för att nå de transportpolitiska målen.
- Ekonomimål
Ökad effektivitet i branschen frigör resurser som gör det möjligt att utveckla kvalitet och utbud i kollektivtrafiken.

Dessa mål tar sin utgångspunkt i de transportpolitiska målen. Vi anser att det är angeläget att reviderade transportpolitiska mål harmonierar med branschens mål för att på så sätt styra mot ett långsiktigt hållbart transportsystem.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK



Christer G. Wennerholm
Ordförande



Charlotte Wärebom Schultz
VD