



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2015-05-13

Miljö- och energidepartementet

m.registrator@regeringskansliet.se

kopia

petter.dahlin@regeringskansliet.se

Diarie nr 2015/Lu29

Er ref: M2014/2798/Mm

Handläggare: Mattias Andersson

Remissyttrande angående förslag till strategi miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö

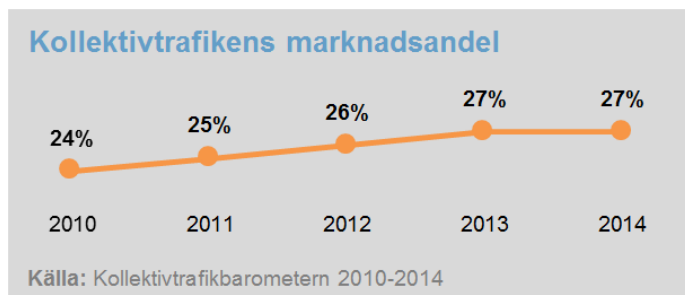
Svensk Kollektivtrafik är bransch- och serviceorganisation för alla länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter vilka också är organisationens medlemmar. Årligen görs mer än 1,4 miljarder resor i våra medlemmars trafik vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 62 % av landets persontågstrafik.

Strategin behöver kompletteras med etappmål för kollektivtrafiken

Svensk Kollektivtrafik delar förlagets tankar om att föreslagen strategi kan bidra till att uppnå målen, och delar även konstaterandet att nuvarande styrmedel inte är tillräckliga. Många samhällsbyggnadsåtgärder tar tid, med planperioder, budgetering, projektering och byggnation hos olika parter. Vår bedömning är därför att förslagen är väl ambitiösa att uppnå på så kort tid, men inte tillräckligt konkreta och omfattande för att kunna säkerställa att målen uppfylls. För att göra strategin komplett behöver visionen kompletteras med etappmål med direkt bäring på kollektivtrafiken.

Som mål är ökad marknadsandel viktigare än ökat resande

När det gäller förslag till etappmål (sid 8, 35) ser vi det inte som ett självändamål att ökningen av det faktiska persontransportresandet sker med kollektivtrafik, cykel eller gång. Effektiv "källsortering av resandet" kan innebära att alla fysiska resor minskar i antal, genom att vi blir duktigare på att använda webb/telefonmöten etc. Ett effektivare mätetal är därför att tala om att öka marknadsandelen för kollektivtrafiken inom det motoriserade resandet. Som synes i Figur 1 har kollektivtrafikens marknadsandel ökat de senaste åren. Ökningen är dock för svag för att kunna nå uppsatta mål.



Figur 1, Kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet (bas ca 50 000 interjúver per år)



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Satsningar på kollektivtrafik ger positiv effekt på ett flertal miljöområden

För att kunna bidra till att uppfylla miljö kvalitetsmålen behöver därför ytterligare åtgärder för att underlätta för kollektivtrafiken genomföras. Detta i linje med den samhällsomställning som krävs för att nå generations- och miljö kvalitetsmål. En förbättrad och använd kollektivtrafik innebär bland annat minskat tryck på markutnyttjandet, minskad trängsel, bättre luftkvalitet, ökad möjlighet att uppnå satta klimatmål, minskning av buller, ökad rörlighet för utsatta grupper, det är alltså angeläget att målen uppnås.

Resenärer reser inte mer för att bussen är miljövänlig

Det är också viktigt att förstå resenärernas drivkrafter inom kollektivtrafiken om man vill använda detta som medel för att nå målen. Vi tänker här på de preciseringar för målen (sid 11f) som gjorts. Tillgänglighet och miljö är visserligen något som vi är relativt bra på i branschen. Vårt miljömål är på god väg att uppfyllas och antalet funktionshindrade som reser i den allmänna kollektivtrafiken ökar år för år.¹ Detta är dock inget som varken lockar befintliga eller nya resenärer, däremot kostar det extra. Här krävs rättvisa och över tid konstanta spelregler bland annat vad gäller beskattning av miljödrivmedel och miljöfordon. Våra organisationer och deras entreprenörer måste ges förutsättningar att våga satsa på miljön utan att oväntade skattehöjningar dyker upp "som gubben i lådan" med jämna mellanrum, vilket varit fallet de senaste åren. Här gäller det för rikspolitiken och departementen att visa mod och föregå med gott exempel.

Drivkrafterna är främst relevans och kunskap

Förutsättningarna för att få resenärer att ställa bilen handlar mer om praktiska faktorer, att kollektivtrafikens erbjudande är känt och relevant. I relevant ligger saker som kunna resa lika snabbt som med andra jämförbara färdmedel, att det går trafik mellan de platser jag har behov att resa, vid de tidpunkter jag har behov att resa etc.

Oroande låg nivå på kollektivtrafik-befrämjande åtgärder idag

I den tätare staden ökar kollektivtrafikens efterfrågan, men då måste den också ges möjlighet att erbjuda ett utbud som motsvarar denna kommande efterfrågan. I våra studier av förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik i tätorter (årliga undersökningen Kollektivtrafikkompassen) ser vi med oro på stagnationen vad gäller kollektivtrafikfrämjande åtgärder så som signalprioritering, kollektivtrafikkörfält men även etablering av väderskydd. Det räcker alltså inte med att bara försvåra parkering, staden behöver byggas om med start idag för att underlätta för kollektivtrafiken.

Normbildning lovvärt, men inte tillräckligt

Samspelet mellan kollektivtrafikens behov och samhällsbyggnadsprocessen går i otakt, trots den nya kollektivtrafiklagstiftningen. Förutom den vällovliga idéskissen om regionala samhällsbyggnadsforum som på sikt kommer leda till bättre samarbetet föreslår vid därför att ett kollektivtrafikkriterium införs i allt planarbete. I alla samhällsbyggnadsåtgärder införs ett krav att effekter på kollektivtrafiken ska bedömas och redovisas i beslutshandlingar. Vi ser det i linje med förslaget att gång/cykel och kollektivtrafik ska göras normgivande (sid 35) i planeringen, men mer som en konkretisering av detta. För att normgivningen ska ha effekt och slagkraft måste också medel tillskjutas för ett flertal demonstrationsprojekt, inte bara för administration. Annars kommer det bara vara de redan frälsta som tar till sig av budskapet.

¹ Branschens miljömål är max 5% fossilbränslen 2025. Vilket alltså är långt kraftfullare än gällande nationellt mål för transportsektorn (sid 49) Andelen färdtjänstberättigade som reser med allmän kollektivtrafik har ökat från 18,7 till 26,2% de senaste fem åren enligt ANBARO (ca 40 000 intervjuer/årigen).



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Ökade ekonomiska incitament motsvarande KLIMP- och Stadsmiljöavtal är självklart välkomna. För att nå målen krävs dock mer resurser samt en vilja från kommunerna att prioritera upp kollektivtrafik, gång- och cykel på privatbilismens bekostnad.

Det är lovvärt att översiktsplanens funktion görs mer operativ. Bland de parter som nämns (sid 23) vill vi tillägga de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och dess delegater länstrafikbolagen.

Bättre samhälls-ekonomiska modeller önskvärda

Förlagets vision om en blandstad där täthet, stråktänk och polycentriska regioner (tex den tidigare presenterade Vision 2025 om stationssamhällen) är grunden i samhällsplaneringen ser vi är förutsättningar för att kunna uppfylla miljökvalitetsmålen både på kort och på lång sikt. För att avgöra vad som är effektivt krävs dock bättre samhällsekonomiska analysverktyg (sid 29, 32). Vi tänker här tex på tidsskattningen av medborgarnas aktiviteter och hur skillnader mellan samhällsnytta av en investering i storstad jämfört med i glesbygd måste få större genomslag i kalkylvärdena.

Trafikverkets framtida roll

Slutligen vill vi visa vårt stöd för tanken att Trafikverket får ett förändrat planeringsdirektiv (s35f) för ökad hänsyn till det transportpolitiska hänsynsmålet och ett hållbart transportsystem. Framtidens investeringar kan inte fortsatt tillåtas vara prognosstyrda utan måste vara målstyrda. Vi vill dock gå ett steg längre, för att öka effekten och helhetsperspektivet behöver Trafikverket ges tillbaka sitt sektorsansvar. Idag hamnar många nationella kollektivtrafikfrågor mellan stolarna, vilket på så sätt skulle kunna förhindras, till gagn för en hållbarare samhällsbyggnad.

Bättre förutsättningar behövs

Remitterad strategi är ett steg på vägen, men ett allt för litet steg för att ge kollektivtrafiken de förutsättningar den behöver för att vara ett attraktivt alternativ till privatbilismen. Vår bransch är redo att bidra till att uppfylla miljömålen, men behöver bättre förutsättningar utifrån ett "hela-resan-perspektiv" när det gäller samhällsplanering och investeringsvilja både på lokal och nationell nivå.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Stefan Sedin
VD