



Datum
2008-09-29

Vår referens
Helena Sundberg
08 - 686 1480

Styrelsen

Yttrande över Förslag till ny transportpolitisk målstruktur (SIKA rapport 2008:2)

SL och Stockholms läns landsting har fått SIKAs rapport, Förslag till ny transportpolitisk målstruktur, på remiss från Näringsdepartementet. SLL har gett Regionplane- och trafikkontoret möjlighet att avge yttrande, och att samordna SLLs svar.

Sammanfattning av förslaget till ny transportpolitisk målstruktur

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) har på regeringens uppdrag lagt fram förslag till ny målstruktur för transportpolitiken. Fyra delmål har formulerats. Tillgänglighet, säkerhet och trygghet, jämställdhet och fördelning samt miljö.

I utredningen föreslår SIKA även system för hur målstrukturen ska användas i planeringsarbetet.

Den föreslagna strukturen innebär en förenkling av strukturen och innebär fokus på delmålet om tillgänglighet. Resor och transporter är inte ett mål i sig, utan ett medel för att nå arbete, skola, handel, upplevelser m m. Delmålet om tillgänglighet ges tre villkorssättande delmål gällande säkerhet & trygghet, jämställdhet & fördelning samt miljö.

SIKA:s förslag till målstruktur bygger på en hierarki som sammantaget är relativt omfattande och komplex. I förslaget anges:

1 övergripande mål
4 delmål
13 etappmål
ett hundratal indikatorer
samt till indikatorerna hörande mått.

För bl a uppföljningen föreslås att en ny statlig transportslagsoberoende myndighet till skapas, transportmålsrådet.

För delmålet **tillgänglighet** är tre etappmål formulerade:

- Tillgängligheten ska successivt förbättras på olika geografiska nivåer.
- Tillgänglighetens kvalitet ska successivt förbättras.

- Tillgängligheten ska tillgodoses med minsta möjliga trafikarbete.

Delmålet föreslås ersätta tre tidigare delmål om regional utveckling, ökad transportkvalitet och ökad tillgänglighet. Den del av det nu gällande tillgänglighetsmålet som avser vissa gruppers tillgänglighet till transportsystemet förs till delmålet jämställdhet och fördelning.

För delmålet **säkerhet och trygghet** är fyra etappmål formulerade:

- Antalet dödade och allvarligt skadade till följd av trafikolyckor inom alla trafikslag ska fortlöpande minska.
- Antalet dödade i vägtrafiken ska uppgå till maximalt 220 stycken år 2020.
- Antalet allvarligt skadade i vägtrafiken ska minska med 25 % till 2020.
- Andel personer som upplever otrygghet i samband med resande och vid vistelse i knutpunkter och hållplatser ska kontinuerligt minska.

För delmålet **jämställdhet och fördelning** är fyra etappmål formulerade:

- Tillgängligheten ska vara utformad så att en ökad jämställdhet i samhället främjas.
- I ledningsgrupper samt i arbetsgrupper för långsiktig planering av transportsystemet i den offentliga verksamheten ska senast 2012 inget kön ha en representation som understiger 40 %.
- Fördelning av samhällsekonomisk nytta mellan olika socioekonomiska grupper, mellan män och kvinnor, inom regioner samt mellan regioner ska redovisas i transportsystemet.
- Kollektivtrafiken ska vara utformad så att den är tillgänglig och användbar för äldre och personer med funktionsnedsättning senast 2010.

Det fjärde etappmålet är tidigare beslutat av riksdagen. Det har konstaterats att det inte är möjligt att uppnå detta mål fullt ut till 2010.

För delmålet **miljö** är två etappmål formulerade:

- Transportsystemets utformning och funktion ska bidra till att de nationella miljökvalitetsmålen och deras klimatmål uppnås. Säkerställd uppfyllnad av de delmål där transportsektorn dominerar problembilden eller utpekas som en viktig påverkansfaktor prioriteras.
- Klimatpåverkan från transportsektorn i Sverige ska till år 2020 minska med 24 % jämfört med 2005 års nivå.

Synpunkter på förslaget

SL ställer sig positiv till att målstrukturen förenklas. Det totala antalet mål, delmål, etappmål, indikatorer och mått är dock så omfattande att det blir svårt att överblicka helheten.

Det kan även ifrågasättas om uppföljningen av den samlade målstrukturen blir effektiv och användbar med ett så omfattande antal mål, indikatorer och mått.

Vi anser att behovet av en ny statlig trafikslagsövergripande myndighet inte är tillräckligt belyst i rapporten.

Utan att säkert kunna bedöma hundratals indikatorer och mått bedömer vi att åtminstone vissa av dessa kan bli svåra att följa upp, t ex vad gäller uppfyllandet av riktvärden för buller.

Det är mycket positivt att målet om tillgänglighet sätts i fokus. Transporter är inget självändamål utan ett medel för att just få tillgänglighet till platser, människor o s v. Även övriga delmål anser vi är relevanta, som villkor för att uppnå tillgängligheten.

I väsentliga delar överensstämmer delmål och etappmål med de mål och det uppdrag SL har. I SLs strategiska plattform finns bl a mål, styrmått och styrtal om andel förnybar energi, tillgängligheten för funktionshindrade, säkerhet, m m. De mål och mått som är kvantifierade strävar i samma riktning som förslaget.

Vad gäller etappmålen har vi följande synpunkter:

Tillgänglighet på olika geografiska nivåer

– positivt att definiera målnivåerna regionalt/lokalt.

Tillgängligheten ska tillgodoses med minsta möjliga trafikarbete

– här anser vi istället att utgångspunkten bör vara effektiviteten i (och miljöanpassningen av) transportsystemet.

Fördelning av män/kvinnor i ledningsgrupper och arbetsgrupper

– ambitionen är god men vad gäller främst arbetsgrupper kan problem uppstå då dessa inte alltid utses formellt, ibland kan bestå av ett fåtal personer och dessutom inom mycket specifika expertområden.

Vi delar SIKAs uppfattning att den s k 4-stegsmodellen bör användas i planeringen. Den av SIKA föreslagna modellen för en strukturerad planeringsprocess är ett hjälpmedel som mycket väl kan prövas. Vi vill samtidigt understryka att det kan finnas en övertro på möjligheten till helt rationella och ultimata planeringsprocesser. Utvecklingen måste gå mot att förenkla och förtydliga processen, inte att göra den än mer komplicerad. Nya planeringssystem ska stödja det komplexa beslutsfattandet, politiska avvägningar och ansvarstagen, inte överta det.



Förslag till beslut

Styrelsen föreslås besluta

att som svar på remissen översända verkställande direktörens förslag till yttrande till Regionplane- och trafikkontoret.

Johan von Schantz
Tf Verkställande direktör

Helena Sundberg
Tf trafikdirektör



2008-09-24

Tid 09.30 – 11.00

Transumt Protokoll

Ankom Stockholms läns landsting 2008-09-24 Dnr.....
--

Justeras

Christer G Wennerholm

Lars Dahlberg

Närvarande

Ordförande

Förste vice ordförande

Andre vice ordförande

Christer G Wennerholm

Lennart Rohdin

Lars Dahlberg

Ledamöterna

Peter Kockum
Charlotte Broberg
Marie Bladholm
Gun Eriksson
Nanna Wikholm
Yvonne Blombäck

Suppleanterna

Ingmar Wallén

Shashika Padmaperuma

Tjänstgörande

Tjänstgörande

Tobias Lodestrand

Stella Fare

Alexandra Birk

Michael Stjernström

Tjänstgörande

Staffan Holmberg

Tjänstgörande

Göran Wrene

Erika Ullberg

Gunilla Roxby Cromvall

Arbetstagarrepresentanterna

Lennart Hallgren

Arne Grundberg

Wivianne Ling



Transumt Protokoll

Från SLL

Hans-Erik Malmros
Robertho Settergren
Claes Nordmark
Fredrik Persson
Manne Schmitz
Peter Bylund

Från SL

Ingemar Ziegler
Björn Holmberg
Gunnel Forsberg
Johan von Schantz
Elisabet Munters
Helene Molander
Jan Hamrin
Johan Hedenfalk
Helena Sundberg
Ingela Svanberg
Amanda Svensson

§ 147

Yttrande över Förslag till ny transportpolitisk målstruktur (SIKA rapport 2008:2)
(Bilaga M))

I ärendet förelåg skrivelse 2008-09-11 från verkställande direktören.

Styrelsen beslöt

att som svar på remissen översända verkställande direktörens förslag till yttrande till Regionplane- och trafikkontoret, samt

att förklara paragrafen omedelbart justerad.



AB
Storstockholms
Lokaltrafik

Styrelsen

2

2008-09-24

Tid 09.30 – 11.00

Transumt Protokoll

Särskilt uttalande från Yvonne Blombäck, bilaga 6.

Vid protokollet

Ingela Svanberg

Vidimeras:

Johanna Duxbury

Björn Holmberg

Remissyttrande över Förslag till ny transportpolitisk
målstruktur (SIKA rapport 2008:2) 2008-09-24

Ärende 16

AB Storstockholms Lokaltrafik, styrelsen

Särskilt uttalande

Remissyttrande över Förslag till ny transportpolitisk målstruktur

Det är bra att SL ställer sig positiv till att målstrukturen förenklas. Men tveksamheten att jobba med indikatorer saknar logisk grund. Indikatorer är något som statliga myndigheter, ett stort antal kommuner och landsting jobbar med sedan länge. Det är ett sätt att väga samman alla de mätetal som redan finns men där dagens system inte ger en helhetsbild om vi når de övergripande målen eller inte.

Personligen saknar jag ett sådant system kring transportpolitiken och ser gärna ett kommande arbete med indikatorer. Det är just i komplexa situationer som dessa har ett värde. Exempelvis kan nämnas Sveriges miljömål som årligen följs upp genom indikatorer.

Jag ställer mig frågande kring varför riktvärden för buller skulle vara svårare att följa upp än andra riktvärden. Det är istället en god anledning att jobba vidare med just buller, eftersom bullret är ett växande problem i det moderna samhället och ger upphov till ständigt ökande sjukvårdskostnader bl. a i form av hjärt- och kärlsjukdomar.

Slutligen skulle jag vilja få en förklaring till varför SL vill ändra tillgodoseende av tillgängligheten från "minsta möjliga trafikarbete" till "effektiviteten i transportarbetet".

Yvonne Blombäck (mp)
Ledamot