



Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

Remissvar från Gröna Bilister

## Förslag till ny transportpolitisk målstruktur

### Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation bistår vi gärna med förslag till utformningen nya transportpolitiska mål. I detta arbete är det centralt att inte bara granska det som traditionellt ses som transportpolitik, utan också inkludera bl.a. de delar av skattepolitiken som har stor betydelse för människors val av färdstätt. Gröna Bilister har granskat förslagen ur detta perspektiv.

Vi har tidigare lämnat synpunkter på hur styrmedel och riktlinjer bör vara utformade i ett flertal remissvar som finns på vår hemsida. Mest relevanta för denna del är våra förslag till nya miljömål, vårt förslag till framtida klimatpolitik och vårt förslag till ny nollvision för dödlighet i trafiken.

### Övergripande

Vi är positiva såväl till en revidering av de transportpolitiska målen, som till det förslag som SIKA har lagt fram. Vi bedömer att förslaget:

- Ökar tydligheten, genom att målen i större utsträckning är mät- och uppföljningsbara.
- Klargör hierarkin, genom att målen nu delvis är under- och överordnade varandra jämfört med tidigare mål som alla hade samma dignitet.
- Är mindre visionärt, vilket vi ser som en fördel eftersom konkreta mål snarare än vidlyftiga visioner är vad som behövs i det transportpolitiska arbetet.
- Endast delvis är så transportslagsövergripande som vi önskar, och som SIKA uttalat att det bör bli – när målen konkretiseras i villkor och indikatorer förfaller man åter i transportslagsspecifika åtgärder.
- Inte tillräckligt tydligt betonar vikten av en minskad transportefterfrågan, trots att SIKA återger Vägverkets bedömning att det är den enskilt viktigaste åtgärden för att minska trafikens klimatpåverkan. Huvuddelen av förslagen handlar om att transporter ska ske på annat sätt, istället för att (som i SIKA:s alternativa förslag till Förbifart Stockholm) börja med att ifrågasätta själva transportbehovet.

### Tillgänglighetsmålet

Vi är starkt positiva till ett tillgänglighetsmål, i motsats till ett rörlighetsmål, eftersom tillgänglighet också kan lösas utan att någon transport behöver ske. I en transporthierarki bör en onödiggjord transport med bibehållen välfärd vara det högsta goda.

Dock bör tillgänglighet konkretiseras, kunna brytas ner i delmål och enkelt kunna appliceras t.ex. på ett föreslaget vägprojekt. Om detta utformas rätt, kommer vi att på ett annat sätt än idag kunna ställa t.ex. planerad väg mot andra sätt att lösa samma problem på, såsom SIKAs för-tjänstfullt visat i sitt alternativ till Förbifart Stockholm.

Vi är mycket skeptiska till Trivektors förslag till etappsättning, där man utgår ifrån viktiga knutpunkter och därmed i praktiken är tillbaks i ett rörlighetsmål som enbart fokuserar på att man fysiskt ska förflytta sig.

## Villkor

Villkoret ”säkerhet och trygghet” är positivt och kommer att få förstärkt relevans t.ex. när spårtaxi planeras – hur får man den att upplevas säker också kvällstid? Rätt utformat samvarierar också ”säkerhet och trygghet” utmärkt med miljöaspekten, eftersom det generellt sett är både säkrare och miljövänligare att åka kollektivt än att resa individuellt.

Vi är skeptiska till Trivektors förslag på etappsättning även på denna punkt, eftersom också detta utgår ifrån viktiga knutpunkter och hållplatser och därmed i praktiken är tillbaks i ett rörlighetsmål som enbart fokuserar på att man fysiskt ska förflytta sig. Målet och dess delmål bör utgå ifrån att största möjliga uppnåelse sker när transporten onödiggörs.

Villkoret ”jämsällldhet och fördelning” är en viktig förbättring av dagens mål om en jämsällld transportpolitik, som ensidigt fokuserar på jämsällldhet mellan könen. Med det nya målet blir det tydligt att alla samhällsgrupper (inkomst, ålder, kön etc.) ska ha samma tillgänglighet, vilket i praktiken bl.a. innebär att förbättrad kollektivtrafik måste prioriteras högt eftersom stora delar av samhället är relativt otillgängligt för den som inte har bil. Också möjligheten att *inte* transportera sig är idag mycket ojämnt fördelad, där endast vissa samhällsgrupper i praktiken har möjlighet att t.ex. distansarbeta eller medverka per videokonferens. Med det nya målet blir även detta rimligen prioriterat.

De etappmål som föreslås i Trivektors rapport fokuserar framför allt på grupper som idag har svårt att transportera sig på grund av funktionsnedsättning. Det är en alltför

Villkoret ”god miljö” är det minst lyckade villkoret, eftersom ”god miljö” är så svårdefinierat och mångfacetterat. Vi förespråkar att ”låg klimatpåverkan” och ”god lokal miljö” blir två skilda mål eftersom de berör helt olika aspekter och ibland står emot varandra (t.ex. när en järnvägssträckning kan dras kortaste vägen vilket stärker konkurrenskraften gentemot bilen och därmed minimerar klimatpåverkan, men lokalmiljön försämras eftersom naturen där är känslig för störningar).

Vi bedömer skiljelinjen mellan sektorsmål och villkor som otydlig. Det gäller exempelvis SIKAs förslag att trafikens klimatpåverkan ska minska med *minst* 24 procent 2005-2020, vilket vi ställer oss bakom. Med nuvarande uppdelning bör det vara ett villkor men vi ser det som mer överordnat än så.

## Indikatorer

SIKA föreslår en lång rad indikatorer för de olika villkoren, vilket är positivt. För att de ska få önskad effekt är det dock angeläget att de blir färre och att det tydliggörs vilka indikatorer som avser vilket mål, vem som ansvarar för att följa upp vilka indikatorer, när det ska ske och i vilken form. Vidare bör det klargöras att ansvaret i denna del inte bara är nationellt, utan också bör ske regionalt och i vissa fall kommunalt.

Indikatorerna för tillgänglighet bör kompletteras med indikatorer som mäter i vad mån tillgänglighet kan uppnås utan behov av att fysiskt förflytta sig samt indikatorer för att mäta trängsel.

Indikatorer för miljö bör mera entydigt utgå ifrån de svenska miljömål som är av relevans för trafiken, samt de miljö kvalitetsnormer, sektorsmål och EU-beslut om minskad klimatpåverkan etc. som får anses som styrande. Flera miljömål avser också närhet snarare än tillgänglighet, t.ex. att naturvärden ska finnas inom ett visst avstånd, vilket istället borde uttryckas i termer av hur lätt det är att ta sig till dessa värden.

## Uppföljning

En ny transportpolitisk målstruktur, inklusive villkor och indikatorer, kan inte fullt ut utvärderas med datorkörningar, gruppdiskussioner och remissrunda. Det är därför mycket angeläget att målen följs upp regelbundet, med hög ambitionsnivå och med *minst* den relativt öppna ansats som SIKA haft i framtagandet av föreliggande förslag. Vi bedömer att nu föreliggande förslag i för liten utsträckning involverat frivilliga organisationer för miljö, trafiksäkerhet och jämställdhet och noterar att regeringsuppdraget i inte ger något stöd för att i så mycket större omfattning ha tillfrågat andra myndigheter, kommuner och landsting. På denna punkt önskar vi se en tydlig förändring.

## Slutord

Gröna Bilister står till myndigheternas, regeringens och övriga intressenters förfogande såväl när det gäller att fördjupa och konkretisera ovanstående förslag, som för övriga frågor inom området grönare bilism.

För Gröna Bilister den 17 oktober 2008

Mattias Goldmann