



HANDLÄGGARE/ENHET
Näringspolitiska enheten
Sven Nyberg

DATUM
2008-04-30

DIARIENUMMER
20080172

ERT DATUM
2008-03-11

ER REFERENS
N2007/10433/TR

Näringsdepartementet
Trafikenheten
Ulf Andersson
103 33 Stockholm

LOs yttrande över ”Nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling”

Sammanfattning av LOs synpunkter

- LO anser att rättvise- och trygghetsaspekterna bör förstärkas i avsnitten om vision, värderingar och mål.
- LO anser att insatser för regionförstoring behöver samordnas med kollektiva trafiklösningar av såväl klimatpolitiska som jämställdhetsskäl.
- LO instämmer i att en mer sammanhållen lagstiftning för samhällsbetald trafik är motiverad liksom en översyn av vissa skattefrågor i syfte att skapa neutralitet mellan trafikslagen.
- LO anser att satsning på fortlöpande utbildning samt utveckling av arbetsorganisationen bör ses som grund för arbetet med ökad service och kundfokus.
- LO instämmer i att statens stöd till kollektivtrafikens infrastruktur behöver säkras och utformas så att det ger incitament till egen utveckling.
- LO instämmer i förslaget om specifika kollektivtrafiksatsningar i form av demonstrationsprojekt i större och medelstora städer.
- LO anser att frågan om maxtaxa eller motsvarande åtgärder bör prövas bland annat för att underlätta gränsöverskridande pendling.

Allmänt

I det programförslag som utarbetats av Vägverket och Banverket samt ett antal andra organisationer anges att arbetet bygger på en bred dialogprocess. Enligt vad LO erfar har de fackliga organisationerna inte deltagit i denna process, åtminstone vad den nationella nivån beträffar. LO förutsätter att

POSTADRESS 105 53 Stockholm
BESÖKSADRESS Barnhusgatan 18
TELEFON 08-796 25 00 TELEFAX 08-24 52 28
E-POST mailbox@lo.se HEMSIDA www.lo.se
ORGANISATIONSNUMMER 802001-9769
BANKGIRO 368-4834 PLUSGIRO 8 50-8

Landsorganisationen i Sverige

berörda förbund kommer att omfattas av arbetet när förslagen ska vidareutvecklas och omsättas i praktisk verksamhet.

LO ser i huvudsak positivt på de förslag som presenteras men konstaterar samtidigt att de är allmänt hållna och i behov av framtida konkretisering. En mer samlad diskussion om finansieringsmöjligheter hade varit av värde liksom någon form av konsekvensanalys vad gäller ekonomi, personalbehov, utbildningsinsatser mm.

Vision, värdegrund och mål

LO delar den allmänna uppfattningen att kollektivtrafikens kundfokus behöver utvecklas utifrån ett helhetsperspektiv på hela resan. Kollektivtrafiken är i hög grad finansierad med offentliga medel i syfte att garantera en hög tillgänglighet till rimliga kostnader för individen. Det finns därmed ett grundläggande rättviseperspektiv i trafikpolitiken som bör vara fullt förenligt med ökat servicetänkande men som ändå bör framhållas som en av trafikpolitikens värdegrunder.

En annan fråga som bör utvecklas mer i de inledande avsnitten gäller trygghetsaspekterna. Detta finns med indirekt i skrivningar om resenärernas behov och åtgärder för att underlätta resandet mm, men inte minst för alla de som nyttjar kollektivtrafik i samband med obekväma arbetstider är det nödvändigt att trygghetsfrågor under kvällar och nätter tydliggörs och vägleder arbetet med såväl service och övervakning som trafikmiljö- och infrastrukturåtgärder.

Programförslaget tar upp genusperspektivet i kollektivtrafiken och de relativt skilda resmönster som finns för män respektive kvinnor. Där framgår även den omdiskuterade risk regionförstoringen kan få för jämställdheten i trafiken om vidgade arbetsmarknader främst utgår från manligt dominerad bilpendling. LO anser att hittillsvarande positiva utveckling av regionaltågstrafiken måste säkras inte bara av klimatpolitiska – utan även jämställdhetsskäl.

Åtgärder

Programförslaget innehåller en lång rad åtgärder av varierande grad av konkretisering vilket tillsammans med en något svåröverskådlig struktur på kapitlet försvårar en samlad bedömning. LO berör i det följande några av de mer centrala förslagen.

Programmet pekar på att *lagstiftningen* inom området är uppsplittrad på olika författningar. LO kan ansluta sig till förslaget om en mer sammanhållen lagstiftning för all samhällsbetald trafik. Inte minst kravet på att

inlemma en trafikförsörjningsplan i den regionala utvecklingsplaneringen är motiverat.

LO kan också instämma i att en översyn behöver göras av *skattereglerna* inom området i syfte att bland annat åstadkomma en drivmedelsbeskattning men även reseavdrag som är mer trafikslagsneutrala.

LO har heller inga avgörande invändningar mot de allmänt hållna förslagen under avsnittet om *roller, ansvar och avtal* med åtgärder som att förtydliga ansvarsfördelning, förbättra marknadsföringen, utveckla ägarstyrningen mm.

I avsnittet kritiseras alltför detaljerade upphandlingskrav såsom hämmande för entreprenörers kreativitet. LO vill dock erinra om att just preciserade upphandlingskrav är det instrument som kanske bäst tillgodoser olika kvalitetsbehov. Exempelvis har LO tillsammans med NTF bildat föreningen QIII som utvecklat ett idag etablerat upphandlingsinstrument för tunga vägtransporter med kvalitetskrav avseende de tre områdena arbetsmiljö, miljö och trafiksäkerhet. Ett motsvarande instrument för upphandling av hållbara persontransporter inom bl.a. kollektivtrafiken håller på att utvecklas. Erfarenheterna av arbetet inom QIII vittnar om både behovet och nödvändigheten av att ange preciserade kvalitetskrav för att få igång utvecklingsprocesser.

När det gäller frågan om kulturförändring och ökat kundfokus i trafikarbetet diskuteras behovet av lärprocesser. LO vill i sammanhanget peka på att utvecklad service framförallt grundas på fortlöpande utbildning av all personal samt utveckling av en arbetsorganisation som medger ansvars-tagande och självständighet i arbetet hos såväl kommunala trafikföretag som entreprenörer. Dessa frågor bör utvecklas i programmet.

I avsnittet om *infrastrukturen* berörs den inriktningsplanering trafikverken redovisat föregående år. LO har där genomgående uttalat sig för de högre investeringsalternativen – med vissa klimatpolitiska förbehåll för vägtrafiken – och särskilt betonat ansvaret för drift och underhåll, vilket även framhålls i programförslaget. LO delar uppfattningen att det statliga stödet till kollektivtrafikens infrastruktur behöver säkras och utformas så att det ger incitament till egen utveckling.

LO noterar med intresse vad som sägs i avsnittet om *specifik satsning i större och medelstora städer* vad gäller statligt stöd till särskilda demonstrationsprojekt. Det grundläggande regionala och lokala ansvar som finns för kollektivtrafiken har medfört att statens roll inriktats mot att skapa allmänna förutsättningar för verksamheten via regelsystem, infrastruktur, forskning och utbildning men utan direkt verksamhets- eller utvecklings-

ansvar. LO har vid ett flertal tillfällen pekat på behovet av någon form av nationellt utvecklingsprojekt där staten medverkar med resurser även för demonstration och införande av nya generationer kollektivtrafiksystem. Programmets förslag om statlig satsning på demonstrationsprojekt i medelstora och större städer vill LO därför tillstyrka. Detta bör ses som stöd i vid bemärkelse dvs. ej bara lansering av fordons- eller infrastrukturlösningar utan även åtgärder av systemkaraktär för trafiksamordning, informationsteknik mm.

LO instämmer allmänt i vad som anförs om kraftsamling för en tillgänglig kollektivtrafik i avsnittet om *funktionshindrade*

Avslutningsvis berörs frågan om *pendling över länsgränserna*. Rapporten konstaterar att samverkan behöver ske inom naturliga pendlingsområden och att prissättningsfrågor måste lösas men redovisar inga egentliga förslag. LO har i skilda sammanhang framfört förslag om ”maxtaxa” eller motsvarande åtgärd som sätter tak för individens kostnader i kollektivtrafiken. Möjligheten att via statligt stöd genomföra en sådan reform bland annat för att underlätta gränsöverskridande pendling bör prövas närmare.

Landsorganisationen i Sverige
Stockholm som ovan

Wanja Lundby-Wedin

Sven Nyberg