



STADSLEDNINGSKONTORET

GEMENSAMT.
TJÄNSTEUTLÅTANDE
DNR 5163/2007
SID 1 (7)
2008-01-28

Handläggare SLK/staben:
Torbjörn Johansson, Tfn 08-50829139
Handläggare SLK/internationella avdelningen:
Karin Källström, Tfn 08-50829978
Handläggare stadsbyggnadskontoret:
Christina Leifman, Tfn 08-50827268
Handläggare trafikkontoret:
Anton Västberg, Tfn: 08-50826259

Till
Kommunstyrelsen

Angående remissen om grönbok "Mot en ny kultur för rörlighet i städer"

Svar på Europeiska kommissionens grönbok "Mot en ny kultur för rörlighet i städer"

Stadsledningskontorets förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar följande

1. Som svar på grönboken "Mot en ny kultur för rörlighet i städer" översänds detta tjänsteutlåtande.
2. Beslutet förklaras omedelbart justerat.

Bilaga: Europeiska gemenskapernas kommission, Grönbok – Mot en ny kultur för rörlighet i städer, KOM(2007)551 slutlig.

Irene Lundquist Svenonius
Stadsdirektör

Ingela Lindh
Stadsbyggnadsdirektör

Magdalena Bosson
Trafikdirektör

Suzanne Liljegren
Internationell direktör

Sammanfattning

Grönboken har initierats av EU-kommissionen för att dra igång en bred offentlig debatt om vad en europeisk mobilitetspolitik skall handla om i framtiden. Kommissionen vill med denna konsultation också ta reda på om de kan bidra till och utveckla det arbete som redan har genomförts på lokal nivå. Grönboken fokuserar på trängsel, finansiering av olika infrastrukturprojekt, föroreningar, buller, klimat, hälsa, koordinering av olika transportsätt och resebeteenden.

Syftet med grönboken är att se över mobiliteten i Europeiska städer och om det finns möjligheter till erfarenhetsutbyte, samarbete, förenkling, samordning och harmonisering av vissa frågor. Tidigt under hösten 2008 vill kommissionen därför att lägga fram en åtgärdsplan i vilken ett antal konkreta åtgärder och initiativ mot en bättre och mer hållbar mobilitet i städerna kommer att identifieras. För varje föreslagna åtgärd kommer det i åtgärdsplanen att anges en tidsplan för genomförande och tilldelning av ansvar mellan de olika aktörerna.

Kontoren anser att det är de lokala beslutsfattarna som bäst kan bedöma vilka insatser som krävs på lokal och regional nivå för att lösa de problem som beskrivs i grönboken. Ytterligare en myndighetsnivå minskar den lokala nivåns handlingsutrymme och dess möjligheter att själva välja tillvägagångssätt och organisatoriska lösningar.

Kontoren anser att de förslag som presenteras som lösningar på problemen med städernas mobilitet är sådant arbete som staden redan idag arbetar med och betonar därför vikten av att den föreslagna strategin är förenlig med subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna och därför endast inriktad på vad som ger ett mervärde till de åtgärder som åligger den lokala nivån. Lösningar på trafikproblem får inte införas uppiifrån utan att alla åtgärder skall starta på det lokal planet så att de är lämpliga för de olika lokala situationerna.

Kontoren anser dessutom att Stockholms stad även i fortsättningen bör ges möjlighet att bevaka eventuella förändringar i de olika direktiven inom området, samt i de fall kommissionen inrättar arbetsgrupper/referensgrupper beredas plats att delta aktivt och föra fram storstaden Stockholms specifika förutsättningar. Kontoren förutsätter därför att staden kommer att vara en remissinstans framöver.

Bakgrund

EU kommissionen har initierat grönboken ”Mot en ny kultur för rörlighet i städer”. Stadsledningskontoret har uppmärksammat ärendet och bedömt att staden bör yttra sig direkt till EU-kommissionen av flera anledningar. Framförallt väntas

grönboken föra med sig effekter på en rad av stadens fackförvaltningars arbete. Kommunstyrelsen har av den anledningen remitterat ärendet.

EU kommissionens samrådsförfarande pågår till den 15 mars 2008. Inom denna tidsram skall Stockholms stad avge stadens samlade synpunkter till kommissionen och andra relevanta kanaler.

Ärendet

En grönbok är ett officiellt dokument från kommissionen där de första idéerna om eventuella åtgärder på gemenskapsnivå presenteras. Grönböcker kan närmast jämföras med ett offentligt utredningsbetänkande, SOU eller Ds, i Sverige. Grönböckerna kan också innehålla en form av frågeformulär där berörda instanser ges möjlighet att lämna synpunkter på kommissionens idéer om framtida åtgärder.

EU-kommissionen har initierat denna grönbok för att dra igång en bred offentlig debatt om vad en europeisk mobilitetspolitik skall handla om i framtiden. Kommissionen vill med denna konsultation också ta reda på om de kan bidra till och utveckla det arbete som redan har genomförts på lokal nivå.

Kommissionen anser att en översyn av mobiliteten i Europas städer handlar om att optimera användandet av alla transportsätt och organisera en effektiv samverkan mellan olika sorters kollektivtrafik (tåg, spårväg, tunnelbana, buss, taxi) och mellan olika sorters privat trafik, (bil, motorcykel, cykel, gång). Tidigt på hösten 2008 vill kommissionen lägga fram ett antal konkreta åtgärder och initiativ i form av en strategi. För varje föreslagen åtgärd kommer det att anges en tidsplan för genomförande och tilldelning av ansvar mellan olika aktörer.

Grönboken fokuserar på trängsel, finansiering av olika infrastrukturprojekt, föroreningar, buller, klimat, hälsa, koordinering av olika transportsätt och Resebeteenden och kommissionen har identifierat fem utmaningar som de genom denna grönbok vill ha städernas synpunkter på. De fem utmaningarna man vill uppnå är:

- Städer i vilka trafiken flyter
- Grönare städer
- Smartare stadstransporter
- Tillgängliga stadstransporter
- Säkra stadstransporter

I grönboken flaggar kommissionen för framtida initiativ som kan komma att läggas fram inom ramen för bättre mobilitet i städer. Det handlar bland mycket annat om ny eller ändrad lagstiftning om t.ex. buller från väg- och järnvägsfordon och från däck (minska buller vid källan) samt om nya upphandlingsregler för

offentliga sektorn, bland annat med fokus på grön upphandling. Grönboken tar dessutom upp förslag om att städer ska införa "mobilitetsplaner" för trafikflöden och att det finns förslag på märkningssystem för städer som föregår med gott exempel av den typen som redan finns för badstränder - "Blå Flagga". Grönboken tar dessutom upp införandet av harmoniserade bestämmelser på EU-nivå för gröna zoner i städerna (dvs. enhetliga bestämmelser för vad som är en miljözon), harmoniserade riktlinjer om hållbara stadstransporter samt ett meddelande om säkerhetsåtgärder mot terrorism i stadstransporter, etc. Grönboken lägger också fram förslag på lämpliga åtgärder som t.ex. syftar till att minska bilanvändning genom t.ex. olika ekonomiska styrmedel, främja gång och cykling, höja transporternas och transportsystemens kvalitet, effektivitet och tillgänglighet,

Ärendets beredning

Kommunstyrelsen har remitterat EU:s grönbok till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, Stockholms Business Region samt stadsbyggnadsnämnden för yttrande senast den 23 januari 2008. Detta gemensamma utlåtande har beretts av SLK staben och internationella avdelningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret.

EU kommissionens samrådsförfarande pågår till den 15 mars 2008. Inom denna tidsram skall Stockholms stad avge stadens samlade synpunkter till kommissionen.

Kontorens samlade synpunkter och förslag

Staden arbetar redan med lösningar på de problem som lyfts i grönboken på många olika sätt. Några exempel är stadens miljöprogram för 2008-2011 med mål om miljöeffektiva transporter, genom projektet "En stad för alla" om att Stockholm ska bli världens mest tillgängliga stad år 2010, genom systemet för trängselskatter, genom stadens miljöbilsprojekt om att snabba på övergången till miljöbilar och förnybara fordonsbränslen, samt i visionsarbetet "Stockholm 2030" med övergripande målsättningar för ett väl fungerande transportsystem i Stockholm. Den lokala nivån, som har lokalkännedom och bäst vet hur problem bör lösas i den egna staden efter de förutsättningar som råder där, måste i enlighet med subsidiaritetsprincipen, garanteras handlingsutrymme att själva välja tillvägagångssätt och organisatoriska lösningar. Ansvarsfördelningen mellan olika nivåer ser olika ut i olika länder varför det är viktigt att inga organisatoriska lösningar presenteras från EU-nivån. Ytterligare en myndighetsnivå minskar den lokala nivåns handlingsutrymme och dess möjligheter att själva välja tillvägagångssätt och organisatoriska lösningar. EU:s uppgift bör vara att visa på olika exempel och sätta frågan om mobilitet i städer i fokus genom att underlätta för erfarenhetsutbyte, forskning och finansiering.

EU bör således endast iklä sig rollen att underlätta för städerna att själva finna lösningar på problemen med mobilitet i städer, inte påtvinga harmoniserade lösningar, t.ex. i form av planer för hållbara stadstransportsystem eller miljözoner. EU:s roll kan vara att främja erfarenhetsutbyte, inklusive finansiellt stöd, och att främja forskning och teknisk utveckling och se till att den sprids till alla inblandade. EU har också en uppgift i att samordna och sprida resultat av projekt och olika innovativa åtgärder som bedrivs på området så att viktiga erfarenheter kommer alla till del, det gäller både samarbetsprojekt och enskilda projekt i städer. Det är också viktigt att EU har i åtanke vad det får för finansiella konsekvenser för den lokala nivån av de initiativ som tas. När det gäller EU:s program måste den i många fall krångliga byråkrati som städer ofta stöter på i dessa finansieringssammanhang förenklas.

Om kommissionen anser det förenligt med subsidiaritetsprincipen att ta fram en europeisk strategi bör man ha som utgångspunkt att säkerställa livskvaliteten hos medborgarna och en minimal klimatpåverkan och **samtidigt** också säkerställa städernas ekonomiska utveckling. Stockholmsregionens geografiska läge gör att transporter och infrastruktur både inom och utanför Sverige har stor betydelse för konkurrenskraften.

Kontoren har valt att lyfta några av frågorna i grönboken som särskilt angelägna att kommentera. Kontoren har valt att inte beröra grönbokens övriga frågor annat än generellt inledningsvis.

Fråga 1: Bör ett "märkningssystem" inrättas för att föregångsstädernas ansträngningar för att bekämpa trafikstockningar och förbättra levnadsvillkoren ska erkännas?

Svar: Man bör generellt sätt fundera på vad man vinner med att införa ett märkningssystem för att kunna visa att trafikstockningar bekämpas och levnadsvillkor förbättras. Både funktion och syfte kan ifrågasättas. Städerna i EU har helt olika förutsättningar och trafiklösningar. Både ett frivilligt och obligatoriskt märkningssystem medför extra svårigheter för städerna. Risken finns att det blir en pålaga för städerna som inte alltid står i proportion till vad det kostar i tid och resurser att ta fram underlag. Ytterligare en myndighetsnivå att rapportera till ger i sammanhanget inga vinster vad gäller lösningar på problem med trafikflöden i städerna.

Fråga 2: Vilka åtgärder skulle kunna genomföras för att främja gång och cykling som verkliga alternativ till bilen?

Svar: För att främja gång- och cykeltrafiken krävs ökade satsningar för utbyggnad av den fysiska infrastrukturen. Dessutom bättre uppföljning genom exempelvis mätningar/prognoser liksom idag görs för biltrafiken. Det krävs ett helhetstänk där system kopplas ihop, ett "hela resan perspektiv". EU:s roll bör i sådana frågor vara

som medfinansier för ovanstående åtgärder, kunskapsspridning och information om goda exempel.

Fråga 3: Vad skulle kunna göras för att främja en trafikomställning mot mer hållbara transportsätt i städer?

Svar: EU:s roll i detta sammanhang bör vara som medfinansier för åtgärder, kunskapsspridning och information om goda exempel.

Fråga 6: Bör kriterier eller riktlinjer fastställas för definitionen av gröna zoner och deras restriktionsåtgärder? Vilket är det bästa sättet för att säkerställa deras driftskompatibilitet med fri cirkulation? Är det relevant att fastställa lokala regler som styr gröna zoner som sträcker sig över flera länder?

Svar: Varje lokal myndighet måste förhållningsvis, liksom idag, ha frihet att utforma "miljözoner" som bäst lämpar sig för den aktuella staden. Stockholm har redan infört en typ av zoner som är anpassad till de förutsättningar som finns i vår stad. Det är mycket tveksamt om en modell går att kopiera rakt av och införas på en annan plats med helt olika förutsättningar fysiskt och organisatoriskt. EU:s roll bör vara att uppmuntra och stödja ekonomiskt samt genom kunskapsöverföring.

Skulle detta förslag ändå bli verklighet måste det framför allt föras med logistiska lösningar för de långväga transporterna som passar hela EU och dess olika transportsätt. Innan man fastställer lokala regler som sträcker sig över flera länder (blir det då verkligen lokalt?) måste flera olika infrastrukturella problem lösas. Undantag och dispenser måste diskuteras innan man inrättar gröna zoner.

Fråga 8: Bör det utvecklas och främjas bättre informationstjänster för resenärerna?

Svar: Informationstjänster kan alltid förbättras. Stockholms stad arbetar redan idag aktivt med detta. EU:s roll kan vara som medfinansier för den fortsatta utvecklingen inom detta område.

Fråga 11: Hur kan kvaliteten på kollektivtrafiken i de europeiska städerna höjas?

Svar: Kvaliteten på kollektivtrafiken kan framförallt höjas genom ökade ekonomiska resurser till utbyggd och förbättrad kollektivtrafik, ökat underhåll, trimningsåtgärder och nya fordon. EU:s roll kan vara som medfinansier och spridare av goda exempel.

Fråga 13: Finns det behov av att införa en europeisk stadga om rättigheter och skyldigheter för passagerare som använder kollektivtrafik?

Svar: Om man verkligen vill att människor skall använda de kollektiva trafikslagen vid pendlande till och från orter som ligger på ett sådant avstånd att bilen är ett reellt alternativ skall man nog akta sig för att införa en stadga om skyldigheter. En rättighet däremot som en kollektivtrafikresenär skulle kunna ha är



en resegaranti med ett liknande innehåll över hela Europa. Att däremot för den skull arbeta fram en europeisk stadga för passagerare av kollektivtrafiken är troligtvis inget som för utvecklingen framåt.

Fråga nr 18: Bör det utvecklas automatiska radaranordningar som är anpassade för stadsmiljön och bör användningen av dessa främjas?

Svar: Om dessa radaranordningar utformas för att förbättra mörkerseendet och andra körtekniska egenskaper som ökar säkerheten för bilförare i stadstrafiken är det positivt.

Fråga 20: Bör alla intressenter arbeta tillsammans för att utveckla en ny kultur för rörlighet i Europa? Skulle ett europeiskt observationsorgan för rörlighet i städer som är baserat på modellen för trafiksäkerhetsobservatoriet vara ett värdefullt initiativ för att stödja detta samarbete?

Svar: Samordning i olika former är positivt. Däremot ska en sådan enbart vara stödjande och fungera som en länk mellan EU/nationer/städer/lokala myndigheter. Ett europeiskt observationsorgan för att stödja arbetet med en ny kultur för mobilitet i Europa ger dock troligtvis inget mervärde i detta arbete. Inga restriktioner eller andra tvång bör förekomma som kan skapa problem för de lokala aktörerna.