



PM 2008:60 RI (Dnr 303-5163/2007)

Grönboken ”Mot en ny kultur för rörlighet i städer” (KOM(2007) 551 slutlig)

Remiss från EU-kommissionen

Remisstid 15 mars 2008

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen av EU-kommissionens grönbok ”Mot en ny kultur för rörlighet i städer” överlämnas och återopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Föredragande borgarrådet Kristina Axén Olin anför följande.

Ärendet

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.

Grönboken har initierats för att dra igång en bred offentlig debatt om vad en europeisk mobilitetspolitik ska 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 utröna om det finns möjligheter till erfarenhetsutbyte, samarbete, förenkling, samordning och harmonisering av vissa frågor. Tidigt under hösten 2008 avser 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.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden samt till Stockholm Business Region AB.

Stadsledningskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret anser samfällt i ett gemensamt yttrande att det är de lokala beslutsfattare 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 enligt kontoren den lokala nivåns handlingsutrymme och dess möjligheter att själva välja tillvägagångssätt och organisatoriska lösningar.

Nämnderna 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 därmed endast inriktad på vad som ger ett mervärde till de åtgärder som åligger den lokala nivån. Kontoren understryker att lösningar på trafikproblem inte får införas uppifrån utan att alla åtgärder ska starta på det lokala planet så att de är lämpliga för de olika lokala situationerna.

Nämnderna 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. Nämnderna förutsätter därför att staden kommer att vara en remissinstans framöver.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är positivt inställd till att EU-kommissionen vill underlätta för medlemsländerna att genomföra nödvändiga förändringar och betonar vikten av att de åtgärder som vidtas inte införs uppifrån utan att åtgärder ska starta på det lokala planet och vara anpassade för de olika lokala förutsättningarna.

Nämnden anser att EU:s centrala uppgift är att medverka till en ökad samordning av transporter i Europa med särskilt fokus på järnvägstransporter. Vidare anser nämnden att utformandet av en mobilitetspolitik bör ta avstamp i ett synsätt där orsaken till trängseln åtgärdas snarare än dess symtom.

Stockholm Business Region AB anser i sitt kontorsyttrande att kommissionen tar upp viktiga frågor som spelar stor roll för utvecklingen av ett långsiktigt hållbart samhälle. Samtidigt kan bolaget konstatera att grönboken tar upp ett antal frågor som bäst avgörs på lokal nivå. Det är möjligt att en gemensam europeisk strategi för stadstransporter kan bidra till en bättre stadsmiljö och ökad tillväxt, men det praktiska genomförandet ligger framför allt på den regionala och lokala nivån.

I ett antal städer och regioner i EU pågår projekt för att öka rörligheten, med positiva effekter på både tillväxt och miljö. Kommissionen bör underlätta kunskapsutbytet mellan dessa städer och regioner, i syfte att göra erfarenheter och resultat tillgängligt och därmed underlätta för det förbättringsarbete som redan pågår. Kommissionen kan genom att främja forskning och utveckling främja ny teknik och därigenom bidra till att skapa nya företag och arbetstillfällen.

Mina synpunkter

Mobilitet och smidiga transporter för personer och varor i städer är av betydelse såväl för en minskad miljöbelastning som för ett växande näringsliv och goda levnadsvillkor för invånarna. Det är med andra ord ett område som på ett väldigt grundläggande sätt berör människors förutsättningar att leva och verka i staden. Mobilitet i vid bemärkelse ges därför hög prioritet i stadens politik. Stockholm visar på tydliga initiativ i form av bland annat miljöbilsprojektet, alternativa bränslen och miljöprogrammets mål om miljöeffektiva transporter. Ett europeiskt initiativ för att stödja sådana lokala initiativ och bidra till kunskaps- och erfarenhetsutbyte mellan europeiska städer är därför positivt. Vad avser grönbokens konkreta åtgärdsförslag instäm-

mer jag med remissinstansernas på fackkunskap baserade synpunkter och ber att få hänvisa till dessa.

Jag vill dock särskilt lyfta frågan huruvida den i grönboken föreslagna strategin är förenlig med subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna. Transportområdet utgör typexempel på frågor som grundar sig i lokala förutsättningar. Det följer därför naturligt att dessa frågor också måste ges lokalt anpassade lösningar av de myndigheter som har bäst kännedom om de lokalt rådande förutsättningarna. Jag har således svårt att se hur en tänkt strategi går att förena med subsidiaritetsprincipen. Transportfrågornas lokala karaktär gör även att jag anser det befogat att resa frågetecken kring hur praktiskt ändamålsenliga gemensamma europeiska lösningar vore. Risken förefaller uppenbar att lösningar utformade på europeisk nivå inte fullt ut kan ta hänsyn till vitt skiftande lokala och regionala förutsättningar inom unionen, något som skulle försvåra snarare än underlätta kreativa mobilitetslösningar. Jag ställer mig därför på såväl principiella som praktiska grunder högst tveksam till en gemensam mobilitetsstrategi på europeisk nivå.

Jag förordar ett omvänt synsätt, som enligt min mening bättre överensstämmer med subsidiaritetsprincipen och grundläggande tankar bakom det europeiska samarbetet. Som jag ser det bör EU:s roll på detta område inte vara att fastslå harmonisera- de normer, kriterier och riktlinjer utan att istället underlätta utvecklingen i medlems- länderna genom att bidra ekonomiskt till forskning och lokala projekt samt att be- främja erfarenhetsutbyte mellan medlemsländernas städer. Genom att sprida kunskap om olika lokala projekt och lösningar för stadstransporter kan EU dels se till att goda exempel sprids inom unionen, dels uppmuntra till en hälsosam konstruktiv konkur- rens på området. Sannolikheten att hitta kreativa och effektiva transportlösningar torde tveklöst vara större om hundratals europeiska städer arbetar med frågan än om ett centralt initiativ tas på EU-nivå. Europas mångfald är i många sammanhang dess styrka. Jag är övertygad om att så är fallet även inom transportområdet. EU:s naturliga och historiska roll är att stödja och lyfta fram de bästa exemplen ur denna mång- fald.

Skulle EU-kommissionen komma till slutsatsen att en europeisk mobilitetsstrategi inte strider mot subsidiaritetsprincipen är det min förhoppning att en sådan strategi blir just strategisk, det vill säga formulerar övergripande målsättningar för den lokala nivån att sträva mot. En strategi som slår fast normer och riktlinjer i detalj skulle allvarligt inskränka den lokala nivåns handlingsutrymme och därmed riskera att kvä- va goda lokala initiativ, vilket vore direkt kontraproduktivt. Om EU fastställer målet måste det vara upp till den lokala nivån att utifrån sin kunskap och erfarenhet välja medlen.

Jag vill dessutom särskilt inskräpa vikten av att en eventuell mobilitetsstrategi inte landar i förenklade och endimensionella lösningar som inte tar hänsyn till de ekono- miska konsekvenserna av de föreslagna åtgärderna. God infrastruktur och effektiva person- och varutransporter går hand i hand med skonsam miljöpåverkan och eko- nomisk tillväxt. En helhetssyn som beaktar transporternas betydelse för företagande och konkurrenskraft liksom den ekonomiska tillväxtens betydelse för utvecklandet av miljövänlig teknik är nödvändig. En politik som riskerar att medföra ekonomisk stagnation leder ofelbart även till bristande miljöhänsyn. En ändamålsenlig mobili- tetsstrategi måste således inbegripa både förbättringar på transport- och miljöområdet och en gynnsam ekonomisk utveckling.

Om ett europeiskt initiativ tas på detta område förutsätter jag att Stockholms stad ges möjlighet att som remissinstans föra fram synpunkter utifrån Stockholms specifika förutsättningar. Lokal förankring och hänsyn är oundgängliga om en europeisk strategi ska ha utsikter till framgång.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen av EU-kommissionens grönbok "Mot en ny kultur för rörlighet i städer" överlämnas och åberopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 28 februari 2008

KRISTINA AXÉN OLIN

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Europeiska gemenskapernas kommissions grönbok "Mot en ny kultur för rörlighet i städer" (KOM(2007) 551 slutlig)

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden *Yvonne Ruwaida* (mp) och *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Vi föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. Som svar på remissen av EU-kommissionens grönbok "Mot en ny kultur för rörlighet i städer" överlämnas och åberopas delvis denna promemoria.
2. Att därefter anföras

Majoriteten av befolkningen inom EU bor i en stad och alla städer har problem med stora utsläpp av koldioxid och miljögifter. Även om dessa problem äger rum på lokal nivå är det på europainivå som effekterna av dessa problem visar sig. Klimatförändringen och det ökande antalet hälsoproblem, flaskhalsar i den logistiska kedjan, etc. är alla ett resultat av dessa problem. Borgarrådet har inte tagit till sig ovanstående fakta och vill inte erkänna principen om att luftföroreningar är gränslösa och att våra utsläpp här kan påverka människor i andra länder och tvärtom.

Det är därför viktigt att EU har ett skarpt klimatmål och ett aktivt klimatarbete som visar riktningen för Europeiska städer och regioner. EU bör bidra med att strama upp kraven på långväga lastbilstransporter samt flygresor mellan Europas städer samt underlätta och främja möjligheterna till att enkelt kunna boka och resa samt skicka gods via tåg och fartyg mellan Europas städer.

Stockholm har goda förutsättningar för attraktiva, effektiva och miljöanpassade transporter. Mobilitet och smidiga transporter sägs ha hög prioritet i stadens politik och borgarrådet anser att staden arbetar med frågorna som behandlas i grönboken. Samtidigt brottas staden med att nå upp EU-direktiv och miljö kvalitetsnormerna inom bl a luftkvalitet (partiklar och NOx) och buller, hälsofarliga effekter av vägtrafiken i staden. I stadens nya miljöprogram som är styrdokument för stadens miljöarbete ingår inte hanteringen av de överträdelser av miljölagstiftningen som sker i Stockholm idag, tex miljö kvalitetsnormerna för partikel- och kvävedioxidhalter och trafikmålen är få och otillräckliga. Tyvärr så saknar staden effektiva

lösningar på dessa problem och fortsätter dessutom att planera för en kraftig utbyggnad av nya motortrafikleder. Ett projekt som t ex Förbifart Stockholm leder till ökade utsläpp och väggtunnelprojekt som Södra länken visar snabbt att den ökade kapaciteten äts upp av ökade trafikmängder. Stockholm ska inte gå mot en markanvändning där allt större yta krävs för transporter och staden glesas ut.

För att gång och cykling ska bli verkliga alternativ till bilen krävs utbyggnad av den fysiska infrastrukturen i staden. I dagsläget jobbar staden i motsatt riktning då inriktningen är att befintliga cykelbanor och cykelfält tas bort och leds om till mindre attraktiva gator, samtidigt som ambitionerna på utbyggnad av cykelbanenätet minskat.

Stadens trafikpolitik behöver en ny kurs. Det går inte att fortsätta i gamla hjulspår och satsa på fler vägar och motorvägar som bidrar till ökad trafik. Vi måste satsa på attraktiv och bekväm kollektivtrafik. Att utnyttja vattenlederna är ännu ett smart sätt att göra kollektivtrafiken till ett behagligt alternativ. Detta gäller även godstransporter. Stockholms cyklister är också en viktig del i en klimatsmart stad. Vi måste göra livet lättare och säkrare för de som cyklar i staden. Erfarenheterna från stadens projekt Stockholm Mobilitet ska tas tillvara och vidareutvecklas.

Reservation anfördes av *Stefan Nilsson* (mp) och *Inger Stark* (v) med hänvisning till reservationen av (mp) och (v) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

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 ska Stockholms stad avge stadens samlade synpunkter till kommissionen och andra relevanta kanaler.

En grönbok är ett officiellt dokument från EU-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 ska 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 föreslagna 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 resebetenden. Kommissionen har identifierat fem utmaningar som de genom denna grönbok vill ha städernas synpunkter på:

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

I grönboken flaggar kommissionen för framtida initiativ som kan komma att laggas fram inom ramen för bättre mobilitet i städer. Det handlar bland annat om ny eller ändrad lagstiftning om exempelvis buller från väg- och järnvägsfordon och från däck (minska buller vid källan) samt om nya upphandlingsregler för offentlig sektor, bland annat med fokus på grön upphandling.

Vidare tar grönboken 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 även upp införandet av harmoniserade bestämmelser på EU-nivå för gröna zoner i städerna (det vill säga enhetliga bestämmelser för vad som är en miljözon), harmoniserade riktlinjer om hållbara stadstransporter samt ett meddelande om säkerhetsåtgärder mot terrorism i stadstransporter etc. I grönboken förs också fram förslag på lämpliga åtgärder som exempelvis syftar till att minska bilanvändning genom

bland annat olika ekonomiska styrmedel, liksom till att främja gång och cykling samt höja transporternas och transportsystemens kvalitet, effektivitet och tillgänglighet.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden samt till Stockholm Business Region AB.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets med stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 28 januari 2008 har i huvudsak följande lydelse.

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 fortsättningsvis, 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.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 19 februari 2008

1. att i huvudsak bifalla förvaltningens förslag till beslut, samt
2. att därutöver anföra följande

Vi delar i huvudsak de av förvaltningen framförda synpunkterna. Det är viktigt att den här typen av förslag är förenlig med subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna och därför endast inriktas på vad som ger mervärde till de åtgärder som åligger den lokala nivån.

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.

I enlighet med ovanstående resonemang är det upp till städerna att utifrån de lokala förutsättningarna finna lösningar. Detta är inte ett område som lämpar sig för föreskrifter från EU. EU:s uppgift är att agera stödjande, hjälpa till att sprida goda exempel, driva på forskning och teknikutveckling.

Vi delar inte förvaltningens svar på följande frågor som vi vill besvara följande

Fråga 13 - Nej

Fråga 24 - Införandet av trängselskatt i Stockholm har minskat trafiken in och ut ur innerstaden med ca 20 % och minskat trafikarbetet i avgiftszonen med 14 %. Stockholm och London är goda exempel på vad som kan uppnås med trängselavgifter, men varje stads olika förutsättningar måste beaktas. Någon allmän ram eller riktlinjer behövs därför inte.

Hur intäkterna används måste i första hand vara en fråga för varje stad.

Reservation anfördes av vice ordföranden Åsa Romson (mp), ledamoten Eva Louise Erlandsson Slorach m.fl. (s) samt ledamoten Stellan Hamrin (v), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 18 januari 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen svarar härmed på de frågor som ställs i Grönboken som ligger inom förvaltningens kompetensområde. Samtliga frågor har underrubriken "Vilken roll skulle EU kunna spela?"

1. *Bör ett "märkningssystem" inrättas för att föregångsstädernas ansträngningar för att bekämpa trafikstockningar och förbättra levnadsvillkoren ska erkännas?*
 - Nej. Det är inte en central uppgift för EU att jämföra städernas lokala insatser inom detta område.

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

Hälften av alla bilresor som görs är kortare än fem kilometer vilket betyder flertalet skulle kunna ersättas med gång och cykel. Förvaltningen anser att det som främst främjar cyklandet framför bilåkning är när cyklandet uppfattas som ett säkert alternativ. Säkerhet för cyklister innebär att det finns en infrastruktur för som prioriterar cyklister. Exempel på detta är välunderhållna cykelbanor, grön våg för cyklisternas trafikljus, ”cykelboxar” som införts i Stockholm, vilket innebär att cyklisterna har möjlighet att stanna framför bilarna vid trafikljusen vilket ger bilisterna större uppsikt.

Möjligheten att kombinera kollektivtrafik med cykel skulle även minska bilanvändningen till förmån för cykeln då längre sträckor kan tillryggaläggas utan bil.

EUs roll i detta är dock marginell då detta främst gäller lokala transporter.

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

Förvaltningen ställer sig bakom Vägverkets arbetsstrategi mot ett hållbart resande:

Steg 1, Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt

Steg 2, Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät och fordon

Steg 3, Begränsade ombyggnadsåtgärder

Steg 4, Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Erfarenheten från Stockholm säger att dessa steg kan nås genom en kombination av pis-
kor och morötter såsom tex upphandlingskrav och vägtullar.

Ett exempel kan hämtas från varutransporterna. Idag sker de flesta varutransporter i Stockholm utan samordning vilket leder till många fordon och låg fyllnadsgrad. Orsaken är ofta att varor upphandlas med fri leverans. För att lösa detta kan man separera transporterna från leverantörsavtalen och därmed ges insyn hur stor del som utgörs av fraktkostnaderna. Krav på distributionsnätets fordon är även det ett viktigt instrument för att öka användningen av alternativa bränslen. På sikt kan man även försöka engagera det lokala näringslivet i sam-
verkan kring logistiken.

EUs roll i detta bör fokusera på standardisering av järnvägsnätet för såväl gods som per-
soner. En annan aspekt som bör utredas av EU är hur de kan undanröja hinder för en långsik-
tigt hållbar stadsplanering där lokala lösningar ges företräde istället för gemensamma stan-
darder och protokoll. EU bör skapa möjligheter till förtätning av städer genom mindre strikta
krav på buller och miljö kvalitetsnormer kring luft.

4. *Hur skulle användningen av ren och effektiv teknik i stadstransporter kunna ökas ytterligare?*

I Sverige och Stockholm har det införts en rad ekonomiska incitament som har en del i att
var femte ny bil som säljs är en miljöbil idag. Bland de ekonomiska incitamenten märks
befrielse från vägtullar vid användandet av miljöbil, fri parkering för miljöbil, lägre för-
månsvärde för miljöbilar som leasingbil, lägre bränslepris pga skattebefrielse på biodrivme-
del och statlig miljöbilspremie till privatpersoner som köper miljöbil om 10 000kr. Samtliga
incitament kan överföras till andra städer och medlemsländer.

En viktig parameter i detta är en definition av vad en miljöbil är. I Sverige saknas en en-
hetlig definition av miljöbil och det saknas även på europeisk nivå. En standard för förnyel-
sebara bränslen behövs samt en certifiering av miljöbränsle där energibalans, ekologiska och
sociala aspekter vägs in.

5. *Hur skulle en gemensam grön upphandling kunna främjas?*

Den offentliga upphandlingen i Sverige omfattar idag uppemot 500 miljarder kronor per år. Läger man till den upphandling som sker inom den privata sektorn är summan uppemot tre gånger större. Om det ställdes relevanta och mer långtgående miljökrav vid alla dessa upphandlingar skulle en stor del av den negativa miljöpåverkan kunna undvikas. Problemet är den möjligheten inte är så allmänt känd. Möjligheten bör marknadsföras mer och tillsammans med harmoniserade upphandlingsregler för unionens medlemsstater kan den gröna upphandlingen främjas.

Stockholms stad initierade för ett antal år sedan en upphandling av etanoldrivna fordon vilket resulterade i att Ford Flexifuel introducerades på den svenska marknaden och under 2008 kommer den första skåpbilen för etanoldrift att finnas på den svenska marknaden tack vare att Stockholms stads upphandling.

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?*

Standarden för gröna zoner eller miljözoner som de heter i Stockholm, bör harmoniseras på EU nivå med utgångspunkt i EUs miljöklassning av tunga fordon samt sammankoppling med EEV, Enhanced Environmentally Friendly Vehicle för att underlätta fri rörlighet. Dock bör det inte utformas så att överstatliga regelverket utgör hinder för lokala anpassningar och ambitionsnivåer. Därutöver behövs en gemensam definition av tunga miljöfordon, något som saknas idag.

Styrmedlet med miljözoner är avhängigt ett detaljerat fordonsregister och förslaget om ett gemensamt bilregister för medlemsländer spelar in väl i detta.

Vikten av att ha ett välutvecklat bilregister kan inte underskattas, tex vid implementeringen av vägtullar då tex befriade miljöbilar enkelt skall kunna särskiljas från konventionella bilar.

7. *Hur skulle sparsam körning kunna främjas ytterligare?*

I Sverige ingår sparsam körning som ett obligatoriskt moment i körkortsutbildningen vilket med fördel kan implementeras av övriga medlemsländer.

8. *Bör det utvecklas och främjas bättre informationstjänster för resenärerna?*

- Ingen kommentar.

9. *Behövs det ytterligare åtgärder för att säkerställa standardiseringen av gränssnitten och driftskompatibiliteten för ITS-tillämpningar i städer? Vilka tillämpningar bör prioriteras när åtgärder vidtas?*

- Nej. Åtgärder av dessa slag sker bäst när de förenklas i så lång utsträckning som möjligt och då kan en standardisering stå i vägen för enkla och snabba åtgärder som bygger tex en annan typ av teknik. Gemensamma protokoll kan vara nödvändiga men är ofta tidskrävande att utforma och implementera. Därför bör fokus ligga på lokala lösningar.

10. *Vad gäller ITS, hur skulle utbytet av information och bästa praxis mellan alla inblandade parter kunna förbättras?*

- Ingen kommentar.

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

Kollektivtrafiken måste utgöra ett punktligt, billigt och lättillgängligt alternativ för att vara ett attraktivt och konkurrenskraftigt alternativ. Utöver att kvaliteten på kollektivtrafiken kan höjas så bör även insatser göras så att kollektivtrafiken mellan städer främjas. Järnvägsnätet i Europa har en stor potential, förutsatt att det samordnas bättre.

12. Bör införandet av reserverade filer för kollektivtrafiken uppmuntras?

Stockholms erfarenheter av bussfiler är positiva och rekommenderas för andra städer att ta efter. Detta är dock en fråga för den lokala nivån att ta ställning till utifrån sina egna förutsättningar och inte något som skall regleras på EUnivå.

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

- EU bör på allvar ta upp frågan om ett användarvänligt sätt att boka personresor över nationsgränserna.

14. Vilka åtgärder bör genomföras för att på ett bättre sätt integrera passagerar- och godstransport i forskningen och i planeringen av rörligheten i städerna?

Förvaltningen delar kommissionens analys om att trafiksituationen i många städer är ohållbar och måste åtgärdas. Förvaltningen anser att det på bästa sätt låter sig göras genom lokala lösningar. Exempel på lokala lösningar kan sedan genom EUs försorg överföras till andra städer och där fungera som inspiration och information, tex som i CIVITAS.

EUs roll bör också vara att i så lång uträkning som möjligt underlätta och undanröja hinder för detta.

Godstransporterna är viktiga för EUs konkurrenskraft och det är det transportslag som ökar mest och där bör EU se över möjligheterna till att göra dem mer hållbara och mer effektiva. Vägen dit kan hittas genom goda exempel från demonstrationsprojekt. Projekten inom CIVITAS har dock haft tyngdpunkt på lätta transporter vilket betyder att det finns betydligt färre demonstrationsprojekt att hämta inspiration från kring tunga transporter. EU bör tillse att demonstrationsresurser allokeras till tunga transportprojekt i större uträkning.

I järnvägsnätet i Europa finns en stor potential för hållbara transporter. Många städer utgör järnvägsknutpunkter och behovet av vägtransporter till dessa skulle kunna minskas betydligt. Dessvärre är de flesta av Europas järnvägsnät nationella angelägenheter och otillräckligt underhållna. Det behövs koordinerande åtgärder för att undvika hinder som olika rälsbredder, elsystem och olika signalsystem för att göra tågsektorn konkurrenskraftigt och användarvänligt för transporter över nationsgränserna. Vidare behöver EU ser över järnvägens flaskhalsar vid hårt belastade logistiska centralorter för att vitalisera detta transportsätt som endast utnyttjas för mindre än 10% av alla godstransporter till en genomsnittlig fart av 18 km/h.

15. Hur kan en bättre samordning mellan stadstransport och transport mellan städer samt planeringen av landanvändningen uppnås? Vilken typ av organisatorisk struktur skulle vara lämplig?

- Ingen kommentar

16. Vilka ytterligare åtgärder bör vidtas för att hjälpa städerna att uppfylla sina utmaningar vad gäller vägsäkerhet och personlig säkerhet i stadstransporter?

- Ingen kommentar

17. Hur kan operatörerna och medborgarna bli bättre informerade om den potential som avancerad infrastrukturförvaltning och fordonsteknik har för säkerheten?

- Ingen kommentar

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

- Ingen kommentar

19. Är videoövervakning ett bra verktyg för säkerhet i stadstransporter?

- Ingen kommentar

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?

- Ingen kommentar.

21. Hur skulle befintliga finansiella instrument, som struktur- och sammanhållningsfonderna, kunna användas på ett bättre och mer integrerat sätt för att främja samordnade och hållbara stadstransporter?

- Ingen kommentar.

22. Hur skulle ekonomiska instrument, t.ex. marknadsbaserade sådana, kunna användas för att gynna rena och energieffektiva stadstransporter?

Se fråga 4.

23. Hur skulle man genom riktad forskning kunna integrera sådana begränsningar som är typiska för städer och trafikutvecklingen i städerna?

- Ingen kommentar.

24. Bör städer uppmuntras att införa vägtullar? Behövs det en allmän ram eller riktlinjer för denna verksamhet? Bör intäkterna öronmärkas för att förbättra städernas kollektivtrafik? Bör externa kostnader internaliseras?

Införandet av trängselskatt i Stockholm har trafiken in och ut ur innerstaden med ca 20 % och minskat trafikarbetet i avgiftszonen med 14 %. Stockholm och London är goda exempel på vad som kan uppnås med trängselavgifter, men varje stads olika förutsättningar måste beaktas. Någon allmän ram eller riktlinjer behövs enligt förvaltningen därför inte, utan införandet bör utformas efter lokala förutsättningar.

Hur intäkterna används måste i första hand vara en fråga för varje stad. Satsningar på kollektivtrafik är en viktig del i det system som gäller i London. I Stockholm var det en viktig del under försöket. Vid permanentningen av trängselskatterna beslutades dock att nettoinkomsterna skall finansiera nya vägar – särskilt en ny förbifart. Detta beslut har dock inte minskat Stockholms krav på nya kollektivtrafiksatsningar. Det är dock viktigt att understryka, att trängselskatter inte i första hand är ett sätt att finansiera ny infrastruktur, utan en monetär metod att minska onödig biltrafik och öka framkomligheten inom ett område.

25. *Vilket mervärde skulle ett riktat europeiskt stöd för rena och energieffektiva stads-transporter kunna ge på lång sikt?*

Forskningsprojekt med inriktning att tackla komplexa problem, såsom transportproblematiken, har störst chans att lyckas då de innefattar en stor andel demonstrationsprojekt där verklig implementering sker. Faller de väl ut är de föremål för spridning.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 7 februari 2008 att godkänna anmälan av stadsbyggnadskontorets tillsammans med stadsledningskontoret och trafikkontoret avgivna kontorsyttrande.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Cecilia Obermüller (mp), *bilaga 1*.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 12 februari 2008 att godkänna anmälan av trafikkontorets tillsammans med stadsledningskontoret och stadsbyggnadskontoret avgivna kontorsyttrande.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Mikael Söderlund m.fl. (m), ledamoten Inge-Britt Lundin (fp) samt ledamoten Anders Broberg (kd), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Mats Lindqvist (mp) och ledamoten Thorild Lamo (v), *bilaga 1*.

Stockholm Business Region AB

Stockholm Business Region AB har inkommit med ett tjänsteutlåtande daterat den 17 januari 2008 med i huvudsak följande lydelse.

Stockholm Business Region anser att kommissionen tar upp viktiga frågor som spelar stor roll för utvecklingen av ett långsiktigt hållbart samhälle. Samtidigt kan bolaget konstatera att grönboken tar ett antal frågor som bäst avgörs på lokal nivå. Det är möjligt att en gemensam europeisk strategi för stadstransporter kan bidra till en bättre stadsmiljö och ökad tillväxt, men det praktiska genomförandet ligger framför allt på den regionala och lokala nivån. Vissa frågor hanteras även nationellt, men skiljer sig åt mellan de olika medlemsstaterna.

I ett antal städer och regioner runt om i EU pågår ett antal viktiga och intressanta projekt för att öka rörligheten, med positiva effekter på både tillväxt och miljö. Kommissionen bör underlätta kunskapsutbytet mellan dessa städer och regioner, i syfte att göra erfarenheter och resultat tillgängligt och därmed underlätta för det förbättringsarbete som redan pågår. Genom en tydlig satsning på en miljövänlig stadsdel, Hammarby Sjöstad, ligger Stockholm i framkant vad gäller miljöteknik som också identifieras som en tydlig tillväxtbransch. Det finns idag ett antal innovativa lösningar inom miljöteknik som väntar på att realiseras, men det saknas ofta ekonomiska resurser. Kommissionen kan genom att främja forskning och utveckling främja ny teknik och därigenom bidra till att skapa nya företag och arbetstillfällen.

RESERVATIONER M.M.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Åsa Romson (mp), ledamoten Eva Louise Erlandsson Slorach m.fl. (s) samt ledamoten Stellan Hamrin (v) enligt följande

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt förvaltningens förslag att överlämna och åberopa förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Stadsbyggnadsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Cecilia Obermüller (mp) enligt följande

Hållbar utveckling kräver långsiktig planering och en helhetssyn - att kunna väga ihop många olika, ibland motstridiga, intressen som t ex planera och bygga bostäder, naturvård, möjlighet till företagsetablering, minskad hälsopåverkan från transporter, effektiv energianvändning och god ekonomi. För att uppnå en hållbar stadsutveckling och en god livsmiljö i städer är det viktigt att utveckla mobilitetskonceptet, särskilt i stora städer. Därför bör EU:s initiativ med att dra igång en bred offentlig debatt om mobilitet i städer i Europa uppmärksammas.

Samtidigt är det viktigt att värna om kommunens integritet och självstyre för att hitta lösningar anpassade efter lokala förhållanden. Dock är det viktigt med myndigheter som på olika sätt stödjer och uppmuntrar en aktiv dialog och utbyte mellan städer i Europa för att inspireras, skapa förutsättningar för och samverka för att utveckla välfungerande mobilitetskoncept i städer.

Mobilitet för en hållbar stad kopplar till arbetet med att bli klimatsmarta och fossilfria städer. Vi ser stora möjligheter för klimatsmarta lösningar i stora städer. Städerna måste ta ett stort ansvar. Särskilt större städer och stadsregioner har möjligheter att ha ett ambitiöst klimatarbete med högt satta mål. Stora städer har därmed ett stort ansvar för att bidra till att uppfylla nationella och internationella klimatmål. I städerna bor många invånare, det finns många företag och arbetstagare, personer, produkter och avfall ska transporteras på vägar, spår eller vatten, byggnader och infrastruktur för olika ändamål ska byggas och underhållas, infrastrukturen såsom el, energi, vatten och avlopp ska ledas i ledningar och rör. Här finns underlag för radikala satsningar och en stor potential för att minska klimatutsläppen.

Stockholm har goda förutsättningar för attraktiva, effektiva och miljöanpassade transporter. Samtidigt brottas staden med att nå upp EU-direktiv och miljökvalitetsnormerna inom bl.a. luftkvalitet (partiklar och NOx) och buller, hälsofarliga effekter av vägtrafiken i staden.

Stockholms stad har under lång tid satsat på aktivt miljö- och klimatarbete för en hållbar utveckling. Men vi måste satsa mer för framtiden. Stockholm bör föregå med gott exempel. Ambitionerna måste höjas. Vad gäller stadens klimatmål så anser vi att Stockholm ska vara fossilfritt år 2030.

Vi har inte råd att lägga en enda krona på fel investeringar vad gäller infrastrukturen i staden. I synnerhet trafikpolitiken behöver en ny kurs. Det går inte att fortsätta i gamla hjulspår och satsa på fler vägar och motorvägar som bidrar till ökad trafik. Vi måste satsa på attraktiv och bekväm kollektivtrafik. Att utnyttja vattenlederna är ännu ett smart sätt att göra kollektivtrafiken till ett behagligt alternativ. Detta gäller även godstransporter. Stockholms cyklister är också en viktig del i en klimatsmart stad. Vi måste göra livet lättare och säkrare för de som cyklar i staden. Erfarenheterna från projektet Stockholm Mobilitet ska tas tillvara och vidareutvecklas.

EU bör bidra med att strama upp kraven på långväga lastbilstransporter samt flygresor mellan Europas städer samt underlätta och främja möjligheterna till att enkelt kunna boka och resa samt skicka gods via tåg och fartyg mellan Europas städer.

En klimatsmart stad arbetar aktivt för att minska klimatpåverkan, uppnå miljö kvalitetsnormer och främja en god livsmiljö. Energieffektiviteten i stadens bebyggelse- och transportinfrastruktur ska vara hög genom ekologiskt byggande, villkorad markanvisning, strikta parkeringsnormer och styrmedel såsom trängselskatt. Vi uppmanar städer att även använda modern miljöteknik för energisnål bebyggelse, el- och värmeproduktion samt transporter.

Städer är utmärkta platser för att utveckla och testa nya klimatsmarta metoder och tekniker.

Vi uppmanar städer att vara öppna för att delta i pilotprojekt och att prova nya arbetsmetoder och produkter för att utveckla nya, klimatsmarta lösningar inom stadens verksamheter.

I arbetet med att främja rörligheten i städer bör EU använda erfarenheter från tidigare och pågående satsningar såsom EU:s miljöprogram Tematiska strategi för stadsmiljö samt uppföljningsinstrument såsom inom Generaldirektoratet för Miljös European Common Indicators - Towards Local Sustainability och Urban Ecosystem Europe användas.

Trafik- och renhållningsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Mikael Söderlund m.fl. (m), ledamoten Inge-Britt Lundin (fp) samt ledamoten Anders Broberg (kd) enligt följande

Trafiken är stadens blodomlopp och viktig för en levande trygg och trivsamt stad. Trafikkontoret ska arbeta för att öka framkomligheten i staden. Åtgärder ska vidtas för att underlätta trafikflöden. Det är viktigt att se stadens trafiksystem som en helhet. Trafikkontoret ska följa samtliga stora utvecklings- och exploateringsprojekt nära för att garantera att framkomlighetsfrågorna sätts i sitt sammanhang och inte försummas. Under våren ska "red routes" genomföras. Exempel på insatser som kan göras för att underlätta framkomligheten är att inrätta stoppförbud på vissa centrala stråk, stärka bortforslingen av blockerande fordon, ta bort taxistationer, enstaka parkeringsplatser och andra försvårande inslag. Dessutom bör reglerna för trafik i kollektivkörfält ses över för att ge tillåtelse för buss, taxi samt vissa varu-transporter. Nattetid bör gulblink återinföras.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Mats Lindqvist (mp) och ledamoten Thorild Lamo (v) enligt följande

Citat ur inledningen till Grönboken: *60% av Europeiska unionens invånare bor i städer. [...] Städerna i Europa är alla olika, men alla kämpar med likande problem och försöker hitta gemensamma lösningar. [...] Stadstrafiken står för 40 % av utsläppen av CO2 och 70 % av utsläppen av andra miljögifter kommer från vägtrafiken. [...] Även om dessa problem äger rum på lokal nivå är det på europainivå som effekterna av dessa problem visar sig. Klimatförändringen/den globala uppvärmningen, det ökande antalet hälsoproblem, flaskhalsar i den logistiska kedjan, etc. är alla ett resultat av dessa problem.*

Kontoren har uppenbarligen inte tagit till sig ovanstående fakta. Svaret går i huvudsak ut på att olika städernas problem är olika, och inte kan samordnas. Kontoren tycks inte erkänna principen om att luftföroreningar är gränslösa och att våra utsläpp här kan påverka människor i andra länder och tvärtom.

Kontoren säger sig jobba med att lösa frågorna som behandlas i grönboken. Samtidigt saknas fortfarande lösningar på partikelproblematiken, och staden fortsätter att planera för en kraftig utbyggnad av nya motortrafikleder, vilket kommer leda till ökade utsläpp.

I svaret på frågan om hur gång och cykling ska bli verkliga alternativ till bilen, menar kontoren att det krävs utbyggnad av den fysiska infrastrukturen. I dagsläget jobbar kontoren i

motsatt riktning, då inriktningen är att befintliga cykelbanor och cykelfält tas bort och leds om till mindre attraktiva gator, samtidigt som ambitionerna på en utbyggnad av cykelbanenätet skruvats ned.

I det läget då en stad som Stockholm går i helt fel riktning så kanske den enda lösning som återstår för att bygga en hållbar kultur för rörlighet är överstatlig intervention.