



Linda Persson
Projektledare
Telefon 08-508 28 996, 076-122 89 96
linda.persson@miljo.stockholm.se

Till
Miljö- och Hälsoskyddsnämnden

YTTRANDE ÖVER EU KOMMISSIONENS GRÖNBOK ”MOT EN NY KULTUR FÖR RÖRLIGHET I STÄDER”

Remiss från kommunstyrelsen.

Förslag till beslut

- 1 Överlämna och återropa förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
- 2 Justera beslutet omedelbart.

Gunnar Söderholm

Gustaf Landahl

Sammanfattning

EU kommissionen har initierat grönboken ”Mot en ny kultur för rörlighet i städer” för att dra igång en bred offentlig debatt om vad en framtida europeisk mobilitetspolitik i städer ska innehålla. Syftet med arbetet i EU i frågan är att inte lagstifta om möjligheterna till rörlighet i städerna utan snarare se om det finns möjligheter till erfarenhetsutbyte och samarbete, förenkling, samordning och harmonisering av vissa frågor. Kommissionen vill med detta breda samråd också undersöka om de kan bidra till det arbete som redan har genomförts på lokal nivå.

Tidigt under hösten 2008 kommer kommissionen därför att lägga fram en åtgärdsplan i vilken ett antal konkreta åtgärder och initiativ mot en bättre och mer hållbar rörlighet i städerna kommer att identifieras. För varje föreslagen åtgärd kommer det i åtgärdsplanen att anges en tidsplan för genomförande och tilldelning av ansvar mellan de olika aktörerna.

Miljöförvaltningen är positivt inställd till att EU-kommissionen uppmärksammar mobilitetsaspekter i Europas städer och en stad som Stockholm har en stor möjlighet att bidra med synpunkter utifrån våra erfarenheter i området, speciellt utifrån det EU-finansierade TRENDSETTER-projektet som Miljöförvaltningen koordinerade. <http://www.trendsetter-europe.org/>

Miljöförvaltningen är vidare 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 uppför utan att åtgärder skall starta på det lokala planet och vara anpassade för de olika lokala förutsättningarna.

Miljöförvaltningen anser dock att det är viktigt att den föreslagna strategin blir förenlig med subsidiaritetsprincipen och därför inriktad på vad som ger ett mervärde till de åtgärder som åligger den lokala nivån. EUs centrala uppgift är att medverka till en ökad samordning av transporter i Europa med särskilt fokus på järnvägstransporter av gods såväl som persontransporter.

Miljöförvaltningen anser att utformandet av en mobilitetspolitik bör ta avstamp i ett synsätt där orsaken till trängseln åtgärdas snarare än dess symptom. Ökningen av transporter av personer och gods har varit dramatiskt de senaste decennierna och spås fortsätta så framöver, samtidigt som transporterna i tätbebyggda områden går allt långsammare. Angreppssättet bör skifta fokus från hur hållbar utveckling kan integreras i transportområdet, till hur transporter kan integreras i en hållbar utveckling.

Bakgrund

Kommunstyrelsen har remitterat EU:s grönbok till Trafiknämnden, Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Stockholms Business Region samt Stadsbyggnadsnämnden för yttrande senast den 23 januari 2008. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har tillsammans med övriga remissinstanser begärt och fått förlängd remisstid till den 19 februari 2008. EU kommissionens samrådsförfarande pågår till den 15 mars 2008.

Förvaltningens synpunkter

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 piskor 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 leverens. 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 samverkan kring logistiken.

EUs roll i detta bör fokusera på standardisering av järnvägsnätet för såväl gods som personer. En annan aspekt som bör utredas av EU är hur de kan undanröja hinder för en långsiktigt hållbar stadsplanering där lokala lösningar ges företräde istället för gemensamma standarder 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 förmånsvärde för miljöbilar som leasingbil, lägre bränslepris pga skattebefrielse på biodrivmedel 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 enhetlig definition av miljöbil och det saknas även på europeisk nivå. En standard för förnyelsebara 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. Lägger 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 upp-

handlingsregler 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 sammanhållningsfonder, 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 stadstransporter 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 demon-



strationsprojekt där verklig implementering sker. Faller de väl ut är de föremål för spridning.

Slut

Bilagor

Bilaga 1 Grönbok: Mot en ny kultur för rörlighet i städer KOM(2007) 551 |