



Kommissionens grönbok Mot en ny kultur för rörlighet i städer

Sammanfattning

Kammaren har hänvisat Europeiska kommissionens grönbok Mot en ny kultur för rörlighet i städer, KOM(2007) 551 till trafikutskottet. Grönboken är ett diskussionsmaterial om vad som kan göras åt trafikutvecklingen i Europas städer.

Trafikutskottet välkomnar kommissionens grönbok om vad som kan göras åt trafikutvecklingen i Europas städer. För omställningen av stadstrafiken till ett klimatmässigt hållbart transportsystem krävs en rad strategiska insatser som förutsätter en bred samsyn. Utskottet ser det dock inte som ändamålsenligt som en konsekvens av subsidiaritetsprincipen och svensk transportpolitik att EU engagerar sig i olika genomförandefrågor för hur stadstrafiken bör utformas i Europas städer. Sådana åtgärder hanteras mer lämpligt inom medlemsstaterna med hänsyn till gällande ansvarsförhållanden och vikten av att trafikbeslut fattas i så decentraliserade former som möjligt.

Enligt utskottets mening bör EU i stället söka främja transportfrågor som har en mer tydlig gemenskapsdimension och därigenom vinna ökad effektivitet och slagkraft samt legitimitet. Som exempel på frågor där ett vidgat europeiskt samarbete kan spela en viktig roll kan nämnas utveckling av mål och mötesplatser för kunskapsutbyte, insatser när det gäller forskning och utveckling samt spridning av kunskap och metodutveckling när det gäller samhällsplaneringens betydelse för ett effektivt trafiksystem där kollektivtrafik ingår som en integrerad del. Gemenskapens insatser kan därmed i stället för styrande bli stödjande och främja en ändamålsenlig uppgiftsfördelning mellan EU och dess medlemsstater. Trafikutskottet är för sin del berett att på parlamentarisk nivå aktivt främja ett sådant kunskapsutbyte.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning	4
Grönbokens huvudsakliga innehåll	4
Utskottets granskning	10
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	16

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Europeiska kommissionens grönbok om mot en ny kultur för rörlighet i städer

Riksdagen lägger utlåtande 2007/08:TU5 till handlingarna.

Stockholm den 21 februari 2008

På trafikutskottets vägnar

Ibrahim Baylan

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ibrahim Baylan (s), Jan-Evert Rådhström (m), Ulla Löfgren (m), Margareta Cederfelt (m), Sven Bergström (c), Hans Stenberg (s), Nina Larsson (fp), Claes-Göran Brandin (s), Sten Nordin (m), Marie Nordén (s), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Peter Pedersen (v), Ingemar Vänerlov (kd), Karin Svensson Smith (mp), Lars Mejern Larsson (s), Eva-Lena Jansson (s) och Irene Oskarsson (kd).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

Kammaren har hänvisat Europeiska kommissionens grönbok Mot en ny kultur för rörlighet i städer, KOM(2007) 551 till trafikutskottet. Grönboken är ett diskussionsmaterial om vad som kan göras åt trafikutvecklingen i Europas städer. Kommissionen vill under samrådsfasen som sträcker sig till den 15 mars 2008 ta del av ståndpunkter från olika intressenter. Alla berörda parter uppmanas därför att bidra till den europeiska politiken för rörlighet i städerna och bl.a. besvara frågorna i grönboken.

Utskottet har i ärendet mottagit Regeringskansliets faktapromemoria 2007/08:FPM21 Grönboken om stadstrafik. Utskottet har i samband med ärendets beredning informerats av infrastrukturminister Åsa Torstensson om regeringens preliminära ståndpunkt över grönboken. I sammanhanget kan vidare nämnas att en förberedande behandling av utlåtandet har ägt rum inom trafikutskottets arbetsgrupp för EU-frågor.

Grönbokens huvudsakliga innehåll

Inledning

Rörlighet i städerna erkänns som en viktig faktor för att underlätta tillväxt och sysselsättning, och den har stark inverkan på den hållbara utvecklingen i EU. Kommissionen har därför beslutat att lägga fram en grönbok om rörlighet i städer för att undersöka om och hur den kan ge ett mervärde till de åtgärder som redan vidtagits på lokal nivå. De samråd som kommissionen har organiserat med tanke på förberedelsen av grönboken har gett information som har lett till ett antal strategialternativ och till 25 öppna frågor om dessa alternativ.

Genom grönboken har kommissionen initierat ett nytt samrådsförfarande för att, tidigt under hösten 2008, lägga fram en åtgärdsplan i vilken ett antal konkreta åtgärder och initiativ mot en bättre och mer hållbar rörlighet i städerna kommer att identifieras. Kommissionens roll är att organisera denna debatt med alla intressenter för att därefter kunna föreslå en samlad strategi som är förenlig med subsidiaritetsprincipen.

Strategin

Av kommissionens grönbok framgår att den utmaning som ställs på den hållbara utvecklingen i stadsområdena är enorm. Det är viktigt att få en gemensam debatt om frågan om rörligheten i städerna. Tre gemensamma utgångspunkter för den fortsatta diskussionen formuleras i grönboken, nämligen att

- städerna i Europa är alla olika, men alla kämpar med liknande problem och försöker hitta gemensamma lösningar,
- Europa har en kapacitet för att reflektera, ta fram förslag och formulera strategier som ska beslutas och genomföras lokalt samt
- behovet av en europeisk strategi för rörlighet i städerna som motsvarar medborgarnas förväntningar är stort.

Det handlar om att förlika den ekonomiska utvecklingen i städerna med tillgängligheten å ena sidan och förbättringen av livskvaliteten och skyddet av miljön å andra sidan. De europeiska städerna står inför fem utmaningar som måste antas inom ramen för en integrerad strategi. Därtill kommer vilka ekonomiska resurser som krävs för dessa utmaningar.

I kommissionens dokument ställs frågor i samband med redogörelsen av de fem utmaningarna. Den sammanfattande frågan för dessa utmaningar är vilken roll som EU kan spela.

Utmaningarna

Utmaning ett – Mot städer i vilken trafiken flyter

Trafikstockningar i städer är ett av de största problem som identifierats under tidigare samråd. Alternativen till privat bilanvändning, som gång, cykling, kollektivtrafik eller användningen av motorcyklar och mopeder/scootrar bör göras attraktiva och säkra. Livsstilar med mindre bilberoende kan främjas genom nya lösningar som bildelning. En mer hållbar användning av privatbilar bör uppmuntras, t.ex. genom användandet av bilpooler. Andra alternativ kan också inbegripa virtuell rörlighet, såsom distansarbete, distansförsäljning m.m. System för trängselavgifter, som i London och i Stockholm, har visat sig ha positiv inverkan på hur transporterna flyter. De lokala myndigheterna måste beakta all stadslogistik som avser passagerar- och godstransport som ett enda logistiksystem. I vissa fall kan det behövas ny infrastruktur, men det första steget bör vara att undersöka hur man på ett bättre sätt kan använda den existerande infrastrukturen.

Utmaning två – Mot grönare städer

De viktigaste miljöfrågorna i städer avser oljans dominans som transportbränsle och den koldioxid, luftföroreningsutsläpp och buller som är en följd av detta bränsle. Marknadsinförandet av rena och energieffektiva fordon kan stödjas genom grön offentlig upphandling, såsom kommissionen och berörda aktörer redan föreslagit. Att ta med livscykelkostnaderna vid beslut om upphandling skulle också öka medvetandet för de löpande kostnaderna.

Den offentliga sektorn kan därigenom vara ett gott exempel på hållbar ekonomi som andra marknadsaktörer kan ta efter. Dessutom skulle den offentliga upphandlingen kunna ge företräde för de nya Euroutsläppsstandarderna. En tidigare användning av renare fordon skulle också kunna förbättra luftkvaliteten i stadsområden.

Flera intressenter har efterlyst riktlinjer för och utveckling av harmoniserade bestämmelser för gröna zoner i städerna på EU-nivå, såsom anläggning av gångar, begränsat tillträde, hastighetsbegränsningar, avgiftssystem för att möjliggöra en utbredd användning av sådana åtgärder utan att skapa oproportionerliga hinder för rörligheten för medborgare och varor.

En gemensam upphandling av rena och energieffektiva fordon av de offentliga myndigheterna skulle kunna skynda på byggandet av en marknad för ny teknik och säkerställa att den är ekonomiskt livskraftig. Kommissionen tillhandahåller redan stöd för utvecklingen av gemensamma gröna upphandlingssystem av offentliga myndigheter i hela EU genom olika pilotprojekt. På grundval av resultaten av dessa projekt kan kommissionen tänka sig en vidare tillämpning av sådana åtgärder.

Utmaning tre – Mot smartare stadstransporter

De europeiska städerna ställs inför en stadig ökning av gods- och passagerarflödena. Det finns emellertid konkreta gränser för utvecklingen av den infrastruktur som behövs för att klara av denna ökning, till följd av utrymmes- och miljörestriktioner. Mot denna bakgrund har intressenterna betonat att tillämpningar avseende intelligenta transportsystem såsom Intelligent Transport Systems (ITS) för närvarande inte används i tillräckligt hög grad för att styra rörligheten i städerna på ett effektivt sätt eller så utvecklas de utan att man i tillräckligt hög grad beaktar driftskompatibiliteten.

Det finns ett ökat medvetande om att smarta avgiftssystem är en effektiv metod för att styra efterfrågan. I kollektivtrafiken säkerställer användningen av ITS en bättre styrning av verksamheten och nya tjänster, t.ex. förvaltning av fordonsflottan, reseinformationssystem, biljettsystem, m.m.

En av de kritiska framgångsfaktorerna för rörlighet i stadsnät är att resenärerna har möjlighet att göra välgenomtänkta val avseende transportsätt och tid för resan. Dessa val är beroende av att det finns användarvänlig, adekvat och driftskompatibel reseinformation med flera transportsätt för reseplaneringen.

Utmaning fyra – Mot tillgängliga transporter

Tillgänglighet berör framför allt människor med minskad rörlighet, funktionshindrade människor, äldre människor, familjer med små barn och de små barnen själva. Alla dessa grupper bör ha lätt tillgång till transportinfrastruktur i städer. Stadsinfrastrukturen som inbegriper vägar, cykelvägar, tåg, bussar, offentliga platser, parkeringsplatser, busshållplatser, terminaler,

m.m., bör ha hög kvalitet. Goda förbindelser till flygplatser, järnvägsstationer och hamnar och till intermodala godsterminaler är särskilt viktiga för att förbinda de olika transportsätten.

För att vara attraktiva måste de offentliga transporterna inte bara vara tillgängliga, utan också ha hög frekvens, vara snabba, tillförlitliga och bekväma. Erfarenheten visar att ett hinder för trafikomställning från privat transport till offentliga transporter ofta är den låga kvaliteten på tjänster, långsamhet och otillförlitlighet som kännetecknar de offentliga transporterna.

Stadstransporterna måste vara överkomliga, även för människor med små inkomster. Medborgare med reducerad rörlighet och äldre medborgare förväntar sig en utökad rörlighet med högre kvalitet. Den personliga rörligheten är nyckeln till oberoende. Mot bakgrund av lanseringen av denna grönbok och de omfattande diskussionerna om stadstransporter är det lämpligt att ta tillfället i akt att ta upp frågan om uppföljningen av hållbara stadstransportsystem som en del av åtgärdsplanen för rörlighet i städer.

Utmaning fem – Mot säkra stadstransporter

Varje EU-medborgare bör kunna leva och röra sig i stadsområden på ett säkert sätt. Det bör vara möjligt att gå, cykla eller köra bil eller lastbil med ett minimum av personlig risk. Detta kräver att infrastrukturen har en bra utformning, särskilt vid korsningar.

För att göra medborgarna mer medvetna om sina trafikbeteenden är det viktigt att utbildning och informationskampanjer ges hög prioritet. Särskilda vägsäkerhetskampanjer och särskilda initiativ för att utbilda unga personer skulle kunna organiseras och en av de följande europeiska vägsäkerhetsdagarna skulle kunna fokusera på stadsområden.

Även frågan om en säkrare infrastruktur berörs i grönboken, där bl.a. frågan om säkerhetsåtgärder mot terrorism utgör ett särskilt ämne enligt kommissionen. Kommissionen kommer att undersöka ett meddelande om detta ämne i den nära framtiden.

Säkrare fordon är av särskild vikt i stadsområden där de delar gatan med fotgängare, cyklar och kollektivtrafik. Teknik som förbättrar mörkerseendet, nödbromsassistans, kollisionssvarnare och sömnvarnare kan göra skillnad för säkerheten hos alla gatuanvändare. I Europeiska kommissionens meddelanden om e-säkerhet (KOM[2003] 542) och om i2010-initiativet (KOM[2006] 59) om den intelligenta bilen presenteras värdefulla lösningar som skulle kunna tillämpas i stadsmiljö.

När det gäller frågor om erfarenhets- och informationsspridning mellan olika berörda beslutsorgan antyder kommissionen att det kan finnas en roll för EU att spela här. Den skisseras i termer av olika stödåtgärder för att förbättra kunskapsläget hos berörda lokala organ, t.ex. bidra till utvecklande av utbytesprogram, utbildningsinsatser etc. Även insatser vad gäller utveckling av gemensamma definitioner och statistik anges som tänkbara.

Ekonomiska resurser

Ekonomiska verktyg för städer

Det krävs stora ekonomiska resurser av olika slag för att investera i infrastruktur och omstigningsplatser, underhåll och drift av nät, förnyelse och underhåll av fordons- och vagnparker samt information till allmänheten och PR-kampanjer. I de flesta fall är det de lokala myndigheterna som ansvarar för att investeringarna görs.

Alla intressenter på lokal, regional och nationell nivå samt EU-nivå måste ge sitt bidrag. Likaså bör användarna bidra genom att betala ett rimligt pris för kollektivtrafiken. De är också beredda att göra detta, förutsatt att tjänsterna håller hög kvalitet. Privat finansiering, som vanligen sker i form av offentlig-privat samverkan (OPS), kan spela en viss roll, men förutsätter att det finns ett stabilt regelverk. Parkeringsavgifter och vägtullar i städerna kan också bidra till finansieringen av stadstransporter, särskilt om intäkterna öronmärks för ändamålet. Det system med trängselavgifter som används i London har t.ex. gett värdefulla erfarenheter om hur man förbättrar busstrafiken.

Berörda intressenter har föreslagit att EU bör överväga att utvidga tillämpningsområdet för det s.k. Eurovinjettdirektivet genom att införa en stadsdimension. Detta skulle innebära att vägavgifter kunde tas ut för alla typer av fordon och infrastrukturer. Man skulle i anslutning till detta även kunna ta fram harmoniserade metoder för att beräkna externa kostnader för transporter. Detta bör ske senast i mitten av år 2008. Intressenterna anser också att man skulle kunna göra en grundligare analys av marknadsbaserade system, t.ex. systemet för utsläppshandel.

Europeiskt ekonomiskt stöd

Det finns ett flertal finansieringskällor på EU-nivå, bl.a. strukturfonderna, sammanhållningsfonden och lån från Europeiska investeringsbanken. EU:s sammanhållningspolitik är och förblir en viktig finansieringskälla i de berörda regionerna under perioden 2007–2013. Under den tidigare perioden 2000–2006 beviljade Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf) ca 35 miljarder euro för olika transportprojekt, därav lite drygt 2 miljarder euro för stadstransporter. Enligt programdokumenten kommer Eruf och Sammanhållningsfonden att bidra med nästan 8 miljarder euro för stadstransporter under perioden 2007–2013. Ytterligare 9,5 miljarder euro anslås till integrerade projekt för förnyelse av stads- och landsbygdsområden, vilket också kan innefatta transportrelaterade investeringar.

Sammanhållningsinstrumenten under den nuvarande perioden 2007–2013 ger en bredare och stabilare bas för samfinansiering av stadstransporter och kollektivtrafik i Europa. Eruf och Sammanhållningsfonden framhåller t.ex. rena stadstransporter och offentliga transporter men även – för

första gången – sammanhängande strategier för rena transporter. Myndigheter, särskilt i de nya medlemsstaterna, bör utnyttja dessa möjligheter att förnya sina system för stadstransport.

Europeiska investeringsbanken (EIB) lånar i genomsnitt ut ungefär 2,5 miljarder euro för stadstransportprojekt varje år. De berörda projekten gäller bl.a. konstruktion, utbyggnad eller upprustning av infrastruktur för kollektivtrafik och inköp av rullande materiel i större stadsområden och medelstora städer i hela Europa.

Sjunde ramprogrammet för forskning och teknisk utveckling syftar till att främja forskning, teknisk utveckling och demonstrationsverksamhet som gäller rörlighet i städerna, energiaspekter av transporter, rena stadstransporter samt hållbar rörlighet för alla medborgare. Sjunde ramprogrammet finansierar också åtgärder som gäller rörlighet och tjänster inom temaområdet informations- och kommunikationsteknik (IKT). När det gäller forskning om väginfrastruktur samt intelligenta och rena fordon anges inget bestämt geografiskt sammanhang, men resultaten är ändå tillämpbara på städer.

Civitas är ett demonstrations- och forskningsprogram i kommissionens regi som ska främja rena stadstransporter. Civitasinitiativet hjälper städer att testa och demonstrera integrerade paket av både policy- och teknikåtgärder som ska främja hållbara, rena och energieffektiva system för stadstransporter. Civitas-Plus har redan lanserats under sjunde ramprogrammet.

Utskottets granskning

Faktapromemoria

Av Regeringskansliets faktapromemoria 2007/08:FPM21 Grönbok om stads- trafik framgår att grönboken är ett diskussionsmaterial som ingår i ett samråd om vad som kan göras åt trafikutvecklingen i Europas städer. Någon effekt på svenska regler har inte förslagen i grönboken.

Någon slutlig svensk ståndpunkt är enligt promemorian ännu inte formulerad. Som preliminär ståndpunkt anges att grönboken behandlar viktiga framtidsfrågor och att Sverige därför välkomnar kommissionens initiativ. De problem och utmaningar som grönboken diskuterar ligger dock i huvudsak på medlemsstaternas ansvar att lösa. Som en konsekvens av subsidiaritetsprincipens tillämpning bör därför, enligt regeringen, gemenskapens roll i huvudsak inskränkas till att driva på och stödja kunskapsuppbyggnad och erfarenhetsutbyte, utveckla underlag för visioner, policyer och strategier samt att stödja och samverka med existerande nätverk av organisationer som arbetar med att åstadkomma en hållbar utveckling av städerna i Europa.

Av promemorian framgår vidare att ingen medlemsstat ännu intagit en definitiv och slutlig ståndpunkt. De flesta medlemsstater har dock gett uttryck för preliminära ståndpunkter som överensstämmer med Sveriges.

Subsidiaritetsprincipen

Av grönboken framgår att kommissionens roll är att organisera debatten om grönboken med alla intressenter för att därefter kunna föreslå en samlad strategi som är förenlig med subsidiaritetsprincipen. Grönboken är därför i huvudsak konsultativ till sin karaktär och föreslår inte några initiativ som innebär konsekvenser för den svenska lagstiftningen.

Utskottets ställningstagande

Övergripande utgångspunkter

Utskottet välkomnar inledningsvis att kommissionen tagit initiativ till en diskussion om vad som kan göras åt trafikutvecklingen i Europas städer och vilken roll EU kan spela. Även om trafikproblemen i Sveriges städer är av mindre allvarlig karaktär än vad som gäller för många av Europas befolkningsmässigt största städer finns vissa likartade problem. Luftkvaliteten kan exempelvis även i Sverige på vissa stadsgator tidvis uppnå värden som kan komma i konflikt med fastlagda miljökvalitetsnormer. Till detta kommer att klimatfrågan, som enligt utskottets mening under överskådlig framtid kommer att utgöra en av vår tids största utmaningar, innebär en

viktig anledning till att trafiksystemen i våra städer ställs om mot mer hållbara och framtidsanpassade lösningar. Att främja rörligheten i våra städer är vidare en viktig faktor för att underlätta tillväxt och sysselsättning och har en stark inverkan på den fortsatta utvecklingen inom EU.

Med dessa utgångspunkter intar trafikutskottet en positiv grundsyn på syftet bakom den nu föreliggande grönboken om stadstrafiken. Utskottet välkomnar också att grönboken genom kommissionens försorg blir föremål för ett omfattande samrådsförfarande inom EU. Det bör bidra till att allmänt höja medvetenhet om vikten av att skapa en mer hållbar trafikutveckling i Europas städer.

I kommissionens grönbok ställs en huvudfråga, nämligen om vilken roll EU kan spela inom olika områden, följd av en rad mer detaljerade frågor om bl.a. hur rörligheten i städerna ska kunna öka, hur transporterna ska kunna bli mer tillgängliga och säkra samt om ekonomiska resurser för det fortsatta reformarbetet. Trafikutskottet avstår ifrån att behandla dessa senare mer detaljerade frågor och väljer i stället att kommentera grönboken om rörligheten i städerna på ett övergripande sätt utifrån transportpolitiska överväganden som i stor utsträckning har lagts fast i riksdagen i bred parlamentarisk samsyn.

Vilken roll ska EU spela?

Med utgångspunkt i gällande svenska transportpolitiska principer vill utskottet inledningsvis klargöra att rollfördelningen innebär att beslut på trafikområdet bör fattas i så decentraliserade former som möjligt. Det innebär exempelvis att ansvaret för den lokala och regionala kollektiva persontrafiken i Sverige har tilldelats de lokala och regionala huvudmännen medan staten har ansvar för sådana trafikanläggningar som svarar mot nationella eller internationella trafikbehov.

De problem och utmaningar som grönboken diskuterar är därför enligt utskottets mening främst frågor som bör ligga inom medlemsländernas ansvarsområden och i Sverige fördelade till läns- eller kommunnivå. Det ankommer därför i första hand på medlemsländernas myndigheter på nationell, lokal respektive regional nivå att svara för att stadstrafiken ges en ändamålsenlig utveckling.

Trafikutskottet ser det därför inte som ändamålsenligt, som en konsekvens av vår nationella transportpolitik och subsidiaritetsprincipen, att EU utvecklar sin roll och engagerar sig i olika genomförandefrågor för hur stadstrafiken bör utformas i Europas städer. Enligt utskottets mening bör EU i stället söka främja transportfrågor som har en mer tydlig gemenskapsdimension och därigenom vinna ökad effektivitet och slagkraft samt legitimitet.

Utskottet anser därmed, i likhet med regeringens ståndpunkt, att gemenskapen har en viktig roll för att driva på och stödja kunskapsuppbyggnad genom forskning, teknisk utveckling och erfarenhetsutbyte samt utveckla

underlag för visioner, policy och strategier i syfte att stödja en hållbar utveckling av Europas städer. Utskottet ser därför positivt på att EU initierat en diskussion så att en angelägen utveckling av rörligheten i städerna kan komma till stånd. De goda idéer som tas upp i grönboken kan bli ett bra avstamp i denna diskussion och för det fortsatta utvecklingsarbetet. I det följande lyfter därför utskottet fram vissa frågeställningar om hur det fortsatta arbetet mot en ny kultur för rörlighet i städerna skulle kunna ta form.

Mål och mötesplatser för kunskapsutbyte

Utskottet vill peka på att en viktig utgångspunkt för Sverige i arbetet med att utveckla transportsystemen och därmed framkomligheten i städerna är de av riksdagen fastlagda transportpolitiska målen, vilka bl.a. ska bidra till en säker trafik och en god miljö. Även om målen för stadstrafiken i Europas städer enligt subsidiaritetsprincipen bör utformas inom medlemsstaterna kan enligt utskottets mening ett värde finnas av ett kunskapsutbyte inom gemenskapen mellan olika städer om mål, strategier och visionsarbete. Genom att anlägga tydliga och uppföljningsbara mål, ett klart utpekande av olika ansvariga organ samt ett systematiskt angreppssätt med uppföljning och utvärdering ges enligt svenska erfarenheter ökade förutsättningar för ett effektivt reformarbete. Utskottet ser här för egen del det som avgörande att klimatfrågan och omställningen till mer hållbara transportsystem intar en viktig utgångspunkt vid målformuleringen. Med hänsyn till positiva erfarenheter från Sverige vill utskottet vidare lyfta fram vikten av tydliga och ambitiösa mål för trafiksäkerhetsarbetet genom den s.k. nollvisionen.

Som utskottet ser det skulle därför förslagsvis kanske mer eller mindre organiserade mötesplatser – såväl virtuella som fysiska – med representanter för olika intressen kunna ta upp gemensamma frågor och utbyta erfarenheter. Detta kunde bli ett fortsatt steg i den gemensamma diskussionen om hur utvecklingsarbetet kan gå vidare. Vid mötesplatserna skulle konkreta frågor om bl.a. standarder, innovationer, goda exempel såsom framgångsrika lokala satsningar på kollektivtrafiken, informationssystem, alkoholssystem, utbildning i sparsam körning, avgiftssystem, frågor om samordnad varudistribution, åtgärder för att främja gång- och cykeltrafik m.m. kunna diskuteras och bidra med ett mervärde till medlemsländerna för ett fortsatt utvecklingsarbete mot en ökad rörlighet i städerna. Även frågor som rör gemensamma värdegrunder om miljö, trafiksäkerhet m.m. bör kunna diskuteras och formuleras vid mötesplatserna.

Enligt utskottets mening bör det i första hand vara upp till berörda städer och regioner att genom nätverksbyggande med likartade miljöer inom unionen främja ett aktivt kunskapsutbyte. Redan i dag förekommer också i flera fall ett ömsedigt samarbete mellan olika städer inom unionen,

i vissa fall med stimulans från EU. Det finns dock enligt utskottets bedömning en potential för att detta samarbete ska kunna utvidgas och fördjupas för att främja att goda lärdomar ges en mer allmän spridning inom unionen.

Som exempel på intressanta utvecklingsexempel i Sverige kan i sammanhanget Stockholm lyftas fram, där ett system med trängselskatt införts som bidragit till minskad biltrafik och förbättrad trafikmiljö. När det gäller Göteborg har ett ambitiöst helhetsgrepp anlagts på regional samverkan i K2020-projektet för att väsentligt öka andelen kollektivtrafikresenärer. Även i Skåne-regionen finns intressanta erfarenheter av hur resandet med främst tåg har ökat påtagligt med samordnade kollektiva trafiklösningar. Vidare kan när det gäller kollektivtrafiken nämnas Luleå där ett systematiskt arbete bedrivits för att kundanpassa trafiken till resenärernas behov. Vad gäller trafiksäkerhet kan särskilt nämnas de projekt som finns i flera städer i landet under rubriken "Lugna gatan" med bl.a. hastighetsbegränsningar av vägtrafiken till högst 30 km/tim och en systematisk anpassning av trafikmiljön till mjuka trafikanter som gående och cyklister.

Forskning och utveckling

Enligt trafikutskottets bedömning kan forskning och utveckling spela en strategisk roll för kunskapsuppbyggnaden i syfte att skapa mer hållbara trafiksystem i Europas städer. Det gäller för en rad strategiska frågor för trafikmiljön i städerna som kollektivtrafikens planering, fordonsutformning, användning av förnybara drivmedel, varudistribution, trafikstyrning och sambandet mellan samhällsplanering och trafiksystem. Utskottet konstaterar att EU inom sina forskningsprogram avsätter gemenskapsmedel för en rad olika insatser inom transportområdet. Trafikutskottet ser dessa insatser som intressanta exempel på hur EU-medel kan användas för att skapa ett europeiskt mervärde och välkomnar fortsatta insatser för att främja forskning, utveckling och innovationer för trafiken i Europas städer.

När det gäller forskningen inom området transport och miljö vill utskottet lyfta fram viktiga frågeställningar som kom fram i samband med en utskottsutfrågning av forskare i maj 2007. Utfrågningen gav bl.a. vid handen att en av de största utmaningarna som Sverige och många länder står inför är att skapa en hållbar utveckling inom transportsektorn och då i synnerhet vägtrafiken. Utfrågningen visade också att det finns möjligheter att genom många åtgärder åstadkomma de önskvärda och nödvändiga utsläppsminskningarna. Sådana åtgärder är exempelvis bilar med effektivare motorer, biodrivmedel, samhällsplanering för kollektivtrafik, ökad användning av IT för att ersätta resor och nya motorer som plug-in-hybrider. Som utskottet ser det kom många frågor fram vid utfrågningen som också har stor relevans på de frågor som nu diskuteras för att öka rörligheten i Europas städer.

Utskottet vill även peka på ett i december 2007 avslutat regeringsuppdrag till Vägverket om att utarbeta en forsknings- och innovationsstrategi. Av Vägverkets rapport framgår att strategin ska omfatta hela vägtransportsystemet med alla dess komponenter och aktiviteter. Huvudbudskapet är att vägtransportsystemet måste utformas med utgångspunkt från både dagens och framtidens problem och utmaningar. Detta måste bl.a. ske med ett innovationsperspektiv i samspel med både akademi och näringsliv. Det framgår också av rapporten att det råder en samsyn inom Europa om hur framtidens vägtransportsystem bör utformas och på vilket sätt detta ska ske. Samspelet med Europa är en central utgångspunkt i den redovisade forsknings- och innovationsstrategin, enligt rapporten.

Enligt utskottets mening torde mot den bakgrunden även forskningen på nationell nivå komma till nytta i den fortsatta diskussionen om utvecklingen av rörligheten i Europas städer med den samsyn som synes råda om hur bl.a. framtidens vägtransportsystem bör utformas.

Samhällsplanering och kollektivtrafik

Samhällsplaneringen är en viktig faktor för att utvecklingen av rörligheten i våra städer ska kunna ske på ett hållbart sätt. Som utskottet ser det är det viktigt att den innefattar hänsyn både till bebyggelseplaneringens och till trafikplaneringens olika intressen. Den jämförande studie av olika länders arbete kring en sammanhållen stadspolitik som Boverket genomfört på regeringens uppdrag är därför en viktig genomlysning av dessa frågor. I Boverkets uppdrag ingick även att föreslå en strategi för hållbar utveckling av Sveriges städer och tätorter. Rapporten – Hållbara städer och tätorter i Sverige – publicerades i augusti 2004. Av studien framgår bl.a. att utvecklingen av den hållbara stadsutvecklingen bör utgå från de lokala förutsättningar som råder i våra städer och tätorter, som var och en har sin särskilda identitet och karaktär. Utskottet vill framhålla betydelsen av ett sådant synsätt och utgår ifrån att det fortsatta arbetet med grönboken även kommer att avspegla en sådan ansats.

Utskottet vill i sammanhanget också nämna projektet Trafik för en attraktivare stad (Trast) som finansierats av Sveriges Kommuner och Landsting och Vägverket i samarbete med Banverket och Boverket. Huvudsyftet med projektet är att utveckla ett arbetssätt som fogar in trafiksystemet i sitt sammanhang och skapar en brygga mellan olika sektorer inom samhällsplaneringen. Projektet ska stödja en stadsutveckling där helhetssynen är ledstjärnan och där trafiksystemet bör vara väl anpassat till stadens förhållanden och ge den tillgänglighet som behövs. Projektet ska även föra ut den kunskap som är resultatet av senare tids forskning och utveckling när det gäller tätortsfrågor.

Utskottet vill framhålla samhällsplaneringens centrala betydelse för att få till stånd väl fungerande trafiksystem i städerna, där bl.a. kollektivtrafiken ingår som en självklar del. Det är viktigt att det tidigt i planeringen

tas nödvändiga hänsyn för att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas på ett ändamålsenligt sätt i städerna. Kollektivtrafiken är en nödvändig och naturlig del av trafikförsörjningen om städerna ska kunna utvecklas på ett miljömässigt hållbart sätt. Det är också viktigt att kollektivtrafiken ska kunna uppfattas som konkurrenskraftig i förhållande till bilen, vilket då kanske kräver särskilda trafiklösningar, såsom körfält för bussar m.m.

Utskottet vill också i sammanhanget lyfta fram de goda exempel som gjorts på flera håll i Europa när det gäller utbygganden av spårbunden trafik i redan urbaniserade områden. Den spårbundna trafiken har därmed kommit att från miljösynpunkt utgöra ett angeläget alternativ för att uppnå en mer hållbar rörlighet i Europas städer. Enligt utskottets mening kan spårbunden kollektivtrafik i form av snabbspårvägar utgöra ett intressant alternativ för att utveckla kollektivtrafiken i större och medelstora städer till betydligt lägre kostnader än vad som gäller för ett tunnelbanesystem. I sammanhanget vill utskottet understryka vikten av att det i vissa fall omständliga och långdragna planeringsförfarandet för att anlägga spårssystem i många länder skulle kunna nedbringas genom en mer effektiv planeringsprocess. Uppmärksamhet kan även behöva riktas mot ansvarsförhållandet för den lokala spårtrafiken i syfte att få en väl samordnad kollektivtrafik.

Sammanfattande bedömning

Trafikutskottet välkomnar kommissionens grönbok om vad som kan göras åt trafikutvecklingen i Europas städer. För omställningen av stadstrafiken till ett klimatomänsigt hållbart transportsystem krävs en rad strategiska insatser som förutsätter en bred samsyn. Utskottet ser det dock inte som ändamålsenligt som en konsekvens av subsidiaritetsprincipen och svensk transportpolitik att EU engagerar sig i olika genomförandefrågor för hur stadstrafiken bör utformas i Europas städer. Sådana åtgärder hanteras mer lämpligt inom medlemsstaterna med hänsyn till gällande ansvarsförhållanden och vikten av att trafikbeslut fattas i så decentraliserade former som möjligt.

Enligt utskottets mening bör EU i stället söka främja transportfrågor som har en mer tydlig gemenskapsdimension och därigenom vinna ökad effektivitet och slagkraft samt legitimitet. Som exempel på frågor där ett vidgat europeiskt samarbete kan spela en viktig roll kan nämnas utveckling av mål och mötesplatser för kunskapsutbyte, insatser när det gäller forskning och utveckling samt spridning av kunskap och metodutveckling när det gäller samhällsplaneringens betydelse för ett effektivt trafiksystem där kollektivtrafik ingår som en integrerad del. Gemenskapens insatser kan därmed i stället för styrande bli stödjande och främja en ändamålsenlig uppgiftsfördelning mellan EU och dess medlemsstater. Trafikutskottet är för sin del berett att på parlamentarisk nivå aktivt främja ett sådant kunskapsutbyte.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Europeiska kommissionens grönbok om stadstrafik, KOM(2007) 551