



Grönboken om stadstrafik

Näringsdepartementet

2007-11-13

Dokumentbeteckning

KOM (2007) 551

Grönbok - Mot en ny kultur för rörlighet i städer

Sammanfattning

Grönboken är ett diskussionsmaterial som ingår i ett samråd om vad som kan göras åt trafikutvecklingen i Europas städer. Samrådet avslutas den 15 mars 2008 och fram till dess kan olika organ och intressenter inom gemenskapen och dess medlemsländer yttra sig grönboken.

Huvudfrågan i grönboken är hur rörlighet för människor och gods ska kunna åstadkommas och balanseras i förhållande till krav på ekonomisk tillväxt och hållbar utveckling. Utgångspunkten är att den nuvarande utvecklingen av trafiken i Europas städer är ohållbar. Bristande tillgänglighet, framkomlighet, miljöanpassning och trafiksäkerhet hotar såväl välfärden som den ekonomiska tillväxten i Europas städer och därmed i hela gemenskapen.

En viktig fråga i grönboken är vilken roll gemenskapen bör spela i utvecklingen mot en mer effektiv och hållbar trafik i Europas städer. Grönboken spänner över flera politikområden där insatser kan vara nödvändiga. Åtgärdsansvaret ligger i huvudsak på organ i medlemsstaterna, men ibland även på gemenskapsnivå. Det förekommer dock stora olikheter i roll- och ansvarsfördelning beroende på typ av åtgärd, politikområde respektive medlemsland. Kommissionen anser därför att det behövs en samlad strategi på EU-nivå för att möjliggöra effektiv samordning mellan olika beslutsorgan ansvariga för regelutveckling, investeringar, finansiering, forskning o.s.v. som har relevans för trafikutvecklingen i Europas städer

Större delen av grönboken upptas av en övergripande inventering av identifierade problem och tänkbara åtgärder på olika nivåer. Inventeringen är tematiskt indelad och under varje tema ställs ett antal frågor syftande till att strukturera diskussionen.

Sverige har ännu inte formulerat någon slutlig ståndpunkt. Sverige välkomnar dock kommissionens initiativ, men anser preliminärt att de problem och utmaningar som grönboken diskuterar i huvudsak ligger på medlemsstaternas ansvar att lösa. Som en konsekvens av subsidiaritetsprincipens tillämpning bör därför gemenskapens roll i huvudsak inskränkas till att:

driva på och stödja kunskapsuppbyggnad och erfarenhetsutbyte,

utveckla underlag för visioner, policies och strategier,

inspirera, stödja och samverka med existerande nätverk av organisationer som arbetar med att åstadkomma en hållbar utveckling av städerna i Europa.

Samrådet kring grönboken avses att följas upp under hösten 2008 med en handlingsplan innehållande konkreta åtgärdsförslag baserade på ingivna yttranden.

1 Förslaget

1.1 Innehåll

Grönboken är ett diskussionsunderlag uppbyggd kring 25 tematiskt presenterade frågor som olika typer av organisationer i gemenskapen och dess medlemsländer kan yttra sig över fram till den 15 mars 2008. Kommissionen avser att på grundval av ingivna yttranden återkomma med en handlingsplan under hösten 2008. Kommissionen anser att handlingsplanen bör omfatta åtgärder på EU-nivå, på nationell, regional, och lokal nivå samt på medborgarnivå och inom näringslivet.

Grönboken är uppbyggd på en ansats med tre grundelement:

- att städerna i Europa är olika, men att de kämpar med samma typer av problem,
- att den europiska nivån har en kapacitet för att reflektera, ta fram förslag och formulera strategier som ska beslutas och genomföras lokalt,
- att det behövs en europeisk strategi för rörlighet som svarar mot medborgarnas förväntningar.

En central utgångspunkt i grönboken är att framkomligheten för transporter i städerna måste göra det möjligt att säkerställa deras ekonomiska utveckling och livskvaliteten hos deras invånare och skyddet för miljön. Kommissionen menar att de europeiska städerna står inför 5 utmaningar som måste antas inom ramen för en integrerad strategi. Utmaningarna är:

- mot städer i vilka trafiken flyter,

- mot grönare städer,
- mot smartare stadstransporter,
- mot tillgängliga stadstransporter och
- mot säkra stadstransporter.

I grönbokens kapitel 2 beskrivs dessa utmaningar närmare i termer av de europeiska städernas trafikrelaterade problem och en inventering över tänkbara metoder, inklusive viss reglering i EG-rätt, som kan användas för att lösa dessa problem. I kapitlen 3 och 4 diskuteras särskilda tänkbara ”verktyg” på EU-nivå som kan vara användbara för de nationella, regionala och lokala aktörerna i deras ansträngningar att lösa städernas problem. De 25 frågorna återfinns i dessa tre kapitel. I kapitel 5 redogörs slutligen för den fortsatta hanteringen av grönboken.

Innehållet i kapitel 2

Under rubriken **mot städer i vilka trafiken** flyter inleds kapitlet med en kort beskrivning av trängselproblemen i städerna och de negativa effekterna på ekonomi, hälsa och miljö dessa ger upphov till. Det konstateras att ingen enskild åtgärd räcker för att lösa dessa problem, utan att berörda myndigheter och lokala organ måste arbeta med flera åtgärder sammanflätade i effektiva åtgärdsprogram. Som huvudsakliga tänkbara åtgärdsinriktningar anges att främja gång och cykling, optimera användningen av privatbilar och att åstadkomma effektiviseringar av godstransporterna i städerna. Avsnittet avslutas med 4 frågor, varav en är vilken roll skulle EU kunna spela?

Under rubriken **mot grönare städer** konstateras inledningsvis att de flesta negativa miljöeffekter är kopplade till oljans dominans som transportbränsle. Det konstateras också att insatser på EG-nivå, t.ex. överenskommelser med fordonsbranschen och bullerdirektivet, lett till förbättringar, som dock inte är tillräckliga. I diskussionen om vad som kan göras åt miljöproblemen tas olika åtgärder för att öka användningen av ren och effektiv teknik i stadstrafiken (bl.a. behovet av EU-gemensamma normer för fordon), grön upphandling, s.k. eco-driving och användning av olika typer av trafikrestriktioner upp. Beträffande den sistnämnda åtgärdstypen anges särskilt att flera intressenter har efterlyst riktlinjer för och utveckling av harmoniserade bestämmelser för gröna zoner i städer (anläggning av gångator, begränsat tillträde, hastighetsbegränsningar, avgiftssystem i städer etc.). Avsnittet avslutas med 5 frågor som knyter an till åtgärdsdiskussionen, varav en är vilken roll skulle EU kunna spela?

Under rubriken **mot smartare stadstransporter** konstateras att ökningen av gods- och passagerarflödena ställer anspråk på utbyggnad av infrastrukturen som inte alltid är möjliga att möta, t.ex. av utrymmesskäl, eller miljöskäl. Styrningen av efterfrågan på transporter i städerna respektive av de olika momenten i transportkedjan är därför av intresse, såväl inom persontrafiken,

särskilt kollektivtrafiken, som godstrafiken. I den påföljande åtgärdsdiskussionen argumenteras för en ökad användning av ITS och vidtagande av åtgärder för att möjliggöra detta, bl.a. standardisering av datautbytesprotokoll, smart cards o.s.v. Avsnittet avslutas med 4 frågor, varav en är vilken roll skulle EU kunna spela?

Under rubriken **mot tillgängliga stadstransporter** konstateras att såväl tillgänglighet med som tillgänglighet till trafiken (fordon, terminaler och infrastruktur) är viktig och kanske särskilt för grupper som barnfamiljer, barn, äldre och funktionshindrade. God tillgänglighet i städer anges i sin tur kräva förekomst av högkvalitativ kollektivtrafik och infrastruktur, liksom bytespunkter som medger smidig övergång mellan olika trafikslag. Brist på effektivt fungerande bytespunkter, men även godsterminaler, anges vara ett stort problem. I diskussionen av åtgärder fokuseras intresset mest till vad som kan göras åt kollektivtrafikens brister med utgångspunkt i medborgarnas förväntningar om kvalitet och överkomligt pris. Bl.a. diskuteras behovet av att på EU-nivå utveckla en europeisk stadga om rättigheter och skyldigheter för passagerare i kollektivtrafiken. Andra tänkbara åtgärder som särskilt nämns är behovet av satsningar på mindre dyra lösningar, t.ex. expressbussar istället för spårväg eller T-bana. Behovet av utveckling av riktlinjer för intermodala terminaler för kollektivtrafik och på satsningar på de anställda i transportnäringen, liksom på turister som en särskild kundkategori i städernas kollektivtrafik, kommenteras också i särskild ordning. Slutligen diskuteras hur den ökade transportefterfrågan, som tendensen till utglesat stadslandskap för med sig, ska kunna hanteras. Nya instrument och organisatoriska strukturer i samhällsplaneringen, som på ett bättre sätt möjliggör fokusering på förutsättningar för utvecklingen av effektiva stadstransporter, nämns särskilt som tänkbara åtgärder. Avsnittet avslutas med 6 frågor, varav en är vilken roll skulle EU kunna spela?

Under rubriken **mot säkra stadstransporter** konstateras att trafiksäkerheten för särskilt fotgängare och cyklister inte är tillfredställande och att andelen trafikolyckor som sker i städerna är hög. Att många resenärer i kollektivtrafiken upplever otrygghet i samband med resan tas också upp som ett problem. Bland tänkbara åtgärder diskuteras informationsinsatser och ITS-tillämpningar för att stödja framväxten av mer säkerhetsfrämjande beteenden i trafiken. Olika åtgärder i infrastrukturen och utveckling och introduktion av säkrare fordon är andra åtgärdsområden som berörs. Avsnittet avslutas med 5 frågor, varav en är vilken roll skulle EU kunna spela?

Innehåll i kapitel 3

Här tas frågan om erfarenhets- och informationsspridning mellan olika berörda beslutsorgan upp. Kommissionen antyder 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.

Liksom upprättande av fora där utvecklingen av trafiken i städer noga följs och diskuteras under ledning av kommissionen. Kapitlet avslutas med följande fråga:

Bör berörda intressenter samarbeta för att utveckla en ny kultur för rörlighet i Europa och skulle ett europeiskt diskussionsfora (observatory) för rörlighet i städer, baserat på modellen för ”European road safety observatory”, vara ett användbart ”verktyg” för att stödja ett sådant samarbete?

Innehåll i kapitel 4

Här tas de ekonomiska och finansiella frågorna upp till diskussion. Det konstateras att ansvaret för investeringar i de flesta fall ligger på lokala organ. Det antyds att det finns en ganska stort eftersatt investeringsbehov samt att finansieringen av sådana investeringar det här är fråga om kräver långsiktighet och tillgång till en mix av budgetmässiga, rättsliga och finansiella ”verktyg”, inklusive särskilda lokala skatter. Principer för finansierings- och kostnadsansvar berörs också. Utgångspunkten är att alla aktörer måste bidra – från användarna till EU. Biljettintäkter, parkeringsavgifter, vägtullar och trängselavgifter nämns, liksom möjligheten att använda sig av OPS-lösningar. Diskussionen om behovet av rättsliga åtgärder är ganska inriktad mot vad EU-nivån kan göra. I särskild ordning nämns möjligheten att ändra på Euro-vinjettdirektivet och i detta införa en särskild stadsdimension. Möjligheten att använda sig av systemet för utsläppshandel nämns också. EU-nivån anges också kunna bidra med harmoniserade metoder för att beräkna externa kostnader, liksom tydligare riktlinjer för användningen av statsstöd inom sektorer som är viktiga för trafikens utveckling i Europas städer. Slutligen görs en genomgång av de olika finansieringskällor (t.ex. EIB, struktur- och sammanhållningsfonderna, sjunde ramprogrammet för forskning och teknisk utveckling och Civitas) som finns på EU-nivå och som kan användas för att stödja utvecklingen av en hållbar och effektiv trafik i Europas städer. Avsnittet avslutas med 6 frågor, varav en är vilken roll skulle EU kunna spela?

1.2 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Förslaget är ett diskussionsmaterial och har därför ingen effekt på svenska regler.

1.3 Budgetära konsekvenser

Inga

2.1 Svensk stånpunkt

Någon slutlig svensk stånpunkt är ännu inte formulerad. En preliminär stånpunkt är 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 gemenskapens roll i huvudsak inskränkas till att:

driva på och stödja kunskapsuppbyggnad och erfarenhetsutbyte,

utveckla underlag för visioner, policys och strategier,

stödja och samverka med existerande nätverk av organisationer som arbetar med att åstadkomma en hållbar utveckling av städerna i Europa.

2.2 Medlemsstaternas stånpunkter

Ingen medlemsstat har ännu intagit en definitiv och slutlig stånpunkt. De flesta medlemsstater har dock givit uttryck för preliminära stånpunkter som överensstämmer med Sveriges.

2.3 Institutionernas stånpunkter

Vare sig rådet eller parlamentet har formulerat någon stånpunkt ännu.

2.4 Remissinstansernas stånpunkter

Förslaget avses att remitteras.

3 Övrigt

3.1 Fortsatt behandling av ärendet

Den 15 mars 2008 löper tiden för synpunkter på grönboken ut. Därefter kommer kommissionen att analysera ingivna yttranden för att i början av hösten 2008 offentliggöra en handlingsplan innehållande konkreta åtgärder.

3.2 Rättslig grund och beslutsförfarande

Ej relevant, grönboken är endast ett diskussionsmaterial.

3.3 Fackuttryck/termer

-