

Stockholm 2008-03-04

ÄRENDE 7b BILAGA 2

Europeiska kommissionen
GD Energi och Transport
Avd för rena transporter och stadstransporter
BE-1049 Bryssel
Belgien

Yttrande med anledning av EU-kommissionens grönbok "Mot en ny kultur för rörlighet i städer"

Det här dokumentet är ett inlägg i det samråd som är öppet fram till den 15 mars 2008 om grönboken "Mot en ny kultur för rörlighet i städer". Bakom detta dokument står Stockholmsregionens Europakommitté (nedan kallad SEU), ett samarbetsorgan med Stockholms stad, Kommunförbundet Stockholms Län och Stockholms läns landsting som medlemmar. SEU har också ett utvecklat samarbete med regionala organ och kommuner i övriga Mälardalen. I detta dokument lyfts de frågor SEU anser extra viktiga för EU inom området där de frågeställningar som tas upp i grönboken redogörs för i en bilaga.

Inledning

Stockholmsregionen välkomnar kommissionens avsikter att genom den kommande handlingsplanen stödja de lokala och regionala myndigheternas arbete med att öka tillgängligheten i städer och storstadsregioner. EU bör spela en underlättande roll för den lokala och regionala nivån i att genomföra de förändringar som är bäst lämpade efter förutsättningarna. Stockholmsregionen håller med kommissionen om vikten av de fem utmaningar som Europas städer står inför; städer i vilken trafiken flyter, grönare städer, smartare, tillgängliga och säkra stadstransporter. Åtgärder för att underlätta för rörlighet i städer skall dock ej införas uppifrån utan skall initieras av den lokala och regionala nivån samt vara anpassade efter respektive förutsättningarna.

Det är mycket viktigt att subsidiaritetsprincipen respekteras i den handlingsplan som kommissionen ämnar lägga fram under 2008. Det är de lokala och regionala beslutsfattarna som bäst kan bedöma vilka insatser som krävs på lokal och regional nivå för att lösa de problem som beskrivs i grönboken. Trafikfrågorna är en lokal och regional fråga som bäst lämpar sig att

Stockholm:
Box 38145, Västgötavägen 2
SE-10064 Stockholm
Sverige
Tel: +46 (0)8 615 94 80
Fax: +46 (0)8 615 94 89

Bryssel:
Avenue de Cortenbergh 52
BE-1000 Bryssel
Belgien
Tel: +32 (0)2 740 06 00
Fax: +32 (0)2 740 06 16

St. Petersburg:
Nevsky Prospect 1
St. Petersburg 190 000,
Ryssland
Tel: +7 (812) 324 32 99
Fax: +7 (812) 314 68 53

Warszawa:
Plac Bankowy 3/5
PL-00-142 Warszawa
Polen
Tel:+48 22 695 62 25
Fax:+48 22 695 62 77

Org.nr.: 769605-4332

E-mail: info@stockholmregion.org
Web: www.stockholmregion.org

Stockholm 2008-03-04

bestämmas på den nivån. Som exempel kan nämnas att Stockholmsregionen ej håller med om skrivningar som att EU skall komma med rekommendationer om att det bästa sättet att främja gång och cykling är att utse en tjänsteman med ansvar för gång och cykling. Frågor som dessa skall vara upp till varje ansvarig myndighet att själv bestämma hur de vill organisera sitt arbete.

Den handlingsplan som kommer att presenteras under hösten 2008 bör ha som syfte att stärka den lokala och regionala nivåns möjligheter att självständigt besluta om lösningar, säkerställa medborgarnas livskvalitet, minimera klimatpåverkan samtidigt som man inte förhindrar ekonomisk utveckling. EU kan ta fram vissa gemensamma och övergripande mål för Europas regioner men i alla frågor är det viktigt att ha i åtanke de skillnader som finns mellan städer och regioner inom Europa samt att man respekterar subsidiaritetsprincipen. Det finns inget behov av att formulera en europeisk politik om rörlighet i städerna, utan EU bör istället stötta det arbete som sker på lokal och regional nivå. Ansvarsfrågan för transport ser så pass annorlunda ut i varje medlemsland och inom varje region att det kan bli svårt för EU att presentera en strategi som är integrerad och effektiv eller för EU att komma med organisatoriska lösningar.

Ett europeiskt mervärde

EU kan bidra med ett mervärde till redan vidtagna och kommande åtgärder på den lokala och regionala nivån. 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, teknikutveckling och finansiering.

EU:s viktigaste roll är att ta fram exempel på **bästa praxis** och underlätta **erfarenhetsutbyte** om dessa. EU har en viktig roll då det gäller att lyfta fram goda och hållbara exempel kring frågor om att hantera trängsel i städer. Det är viktigt att erfarenhetsutbytet på området görs strukturerat för att möjliggöra en stor spridning till Europas städer. Det bör även läggas stor vikt vid att lyfta fram mindre lyckade exempel att dra erfarenheter från.

EU bör stödja **forskning** om förbättrad mobilitet i städer och även ta på sig rollen att sprida tidigare gjord forskning och samordna innovativa åtgärder. Oftast har inte enskilda aktörer som t ex trafikoperatörer ekonomiska medel till forskningsverksamhet, varför finansieringslösningar bör föras tillgängliga. Universitet och forskningsorgan bedriver forskning men ytterligare riktad forskning behövs. Även forskning som rör beteendeförändringar bör främjas.

EU har en roll vad gäller att stödja **teknikutveckling** mot smartare och säkrare transporter genom olika forskningsåtgärder och stöd till olika projekt. När det gäller ITS-frågor så skulle rollen för EU kunna vara att sprida goda, men även mindre lyckade, exempel samt främja teknikutveckling på olika sätt. En harmonisering av skyltning för trängselavgifter, miljözoner eller liknande skulle

Stockholm:
Box 38145, Västgötagatan 2
SE-10064 Stockholm
Sverige
Tel: +46 (0)8 615 94 80
Fax: +46 (0)8 615 94 89

Bryssel:
Avenue de Cortenbergh 52
BE-1000 Bryssel
Belgien
Tel: +32 (0)2 740 06 00
Fax: + 32 (0)2 740 06 16

St. Petersburg:
Nevsky Prospect 1
St. Petersburg 190 000,
Ryssland
Tel: +7 (812) 324 32 99
Fax: +7 (812) 314 68 53

Warszawa:
Plac Bankowy 3/5
PL-00-142 Warszawa
Polen
Tel:+48 22 695 62 25
Fax:+48 22 695 62 77

Org.nr.: 769605-4332

E-mail: info@stockholmregion.org
Web: www.stockholmregion.org

Stockholm 2008-03-04

kunna undersökas för att öka användarvänligheten och genomslag för olika tekniker och regler inom EU.

Det finns ett flertal redan existerande EU-program som kan **medfinansiera** projekt inom infrastrukturområdet. För att ytterligare stimulera utvecklingen av nya tekniker och lösningar bör även stöd utgå till de städer och regioner som redan ligger i framkant. Genom att stimulera framgångsrika aktörer kan det leda till en ökad marknadsutveckling som är fördelaktig inom teknikutveckling och ge en kostnadseffektivitet i alla Europas städer. När det gäller konkreta styrmedel bör varje land eller region arbeta fram dessa på egen hand för att anpassa dem till den lokala och regionala situationen.

Mobilitetsfrågan i Stockholmsregionen

I Sverige har regionerna (landstingen) och kommunerna ett långtgående självstyre som innebär att de kan anpassa sin verksamhet till de lokala och regionala förutsättningarna. Det kommunala självstyret, som även gäller landstingen och regionerna, är en grundläggande princip som är inskriven i regeringsformen och bygger på principen om att beslut ska fattas så nära medborgarna som möjligt. Varje landsting har frihet att bestämma hur deras uppgifter ska utföras och hur resurserna ska fördelas. Ansvar för kollektivtrafiken ligger på kommuner och landsting i samverkan, där de tillsammans har i uppdrag att vara lokaltrafikhuvudman. Stockholms län utgör en särställning i riket genom att kollektivtrafikansvaret enbart ligger på landstinget organisation genom bolaget Storstockholms Lokaltrafik (SL) vilket gör att städerna (kommunerna) själva inte har något ansvar för just kollektivtrafiken. Däremot har kommunerna i regionen långtgående ansvar för många infrastrukturella frågor och andra frågor som påverkas eller är beroende av en väl fungerande infrastruktur.

Infrastrukturen i Stockholmsregionen är ett prioriterat område av stark regional betydelse. Att trafiken flyter, är tillgänglig och säker, samtidigt som miljön inte tar skada, är av yttersta vikt för regionens tillväxt. Stockholmsregionen är en funktionell arbetsmarknadsregion som går över ett flertal kommun-, landstings- och länsgränser. I regionen pågår arbete med infrastrukturfrågorna via dialog och samråd för att komma fram till lösningar som passar regionen bäst. Sedan 2005 jobbar Stockholm-Mälardalensregionens fem län¹, tillsammans med de fyra trafikverken², Mälardalensregionens fem län³ och trafikhuvudmännen tillsammans för att samordna sin kompetens för att skapa ett bättre transport-

¹ Stockholms län, Södermanland län, Västmanlands län, Uppsala län och Örebro län

² Banverket, Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Vägverket

³ Mälardalen är ett gemensamt ägt samarbetsbolag mellan länstrafikhuvudmännen i Mälardalen; Stockholms läns landsting, Upplands Lokaltrafik AB, Västmanlands Lokaltrafik AB, Länstrafiken i Sörmland AB och Länstrafiken i Örebro AB. Mälardalen arbetar med för de fem länen gemensamma regionala tågtrafikfrågor i samarbete med Statens Järnvägar (SJ) med vilka de har ett gemensamt bolag – Trafik i Mälardalen (TiM).

Stockholm:
Box 38145, Västgötagatan 2
SE-10064 Stockholm
Sverige
Tel: +46 (0)8 615 94 80
Fax: +46 (0)8 615 94 89

Bryssel:
Avenue de Cortenbergh 52
BE-1000 Bryssel
Belgien
Tel: +32 (0)2 740 06 00
Fax: +32 (0)2 740 06 16

St. Petersburg:
Nevsky Prospect 1
St. Petersburg 190 000,
Ryssland
Tel: +7 (812) 324 32 99
Fax: +7 (812) 314 68 53

Warszawa:
Plac Bankowy 3/5
PL-00-142 Warszawa
Polen
Tel: +48 22 695 62 25
Fax: +48 22 695 62 77

Org.nr.: 769605-4332

E-mail: info@stockholmregion.org
Web: www.stockholmregion.org

Stockholm 2008-03-04

och trafiksystem i Stockholmsregionen år 2030. Detta arbete, kallat ”En bättre sats”⁴, har ett regionalt perspektiv och utarbetas från de lokala och regionala behov och förutsättningar som finns. Arbetet med ”En bättre sats” rör alla trafikslag och transporter⁵, samt involverar även frågan om tillgänglighet för alla medborgare. Målsättningen är att skapa en bättre trafiklösning för hela regionen genom gemensamma mål för Stockholmregionen om att skapa ett transportsystem till år 2030 som:

- utvecklar både regionens och nationens internationella konkurrenskraft och bidrar till en attraktiv Stockholmsregion.
- är långsiktigt hållbart; ekonomiskt, socialt och ekologiskt.
- främjar regional balans genom flerkärnighet och som kompenserar en internationellt sett relativ gleshet så att regionen ändå når kritisk massa.
- är effektiv genom samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen.

Regionen arbetar redan idag med flera av de förslag som presenteras i grönboken. Bland annat har regionen utvecklat samarbetsplattformen ”Res Smart” för att öka erfarenhetsutbytet, bygga upp kunskap och koordinera åtgärder och aktiviteter hos länets samtliga trafik- och infrastrukturaktörer. Stockholmsregionen har kommit långt inom flera av de områden som lyfts fram i grönboken samtidigt som vi gärna fortsätter att utvecklas. Även regionens enskilda aktörer arbetar aktivt med dessa frågor på olika sätt. Representanter från den lokala och regionala nivån önskar därför kunna delta aktivt om kommissionen väljer att inrätta arbetsgrupper för frågan. Vi bistår gärna med goda exempel och är villiga att delta i utvecklingsprojekt för att testa nya metoder.

Kristina Axén Olin
Ordförande

Bilaga 1 Redogörelse för svaren som ställts i grönboken.

⁴ Mer information finns på www.enbattresits.se

⁵ Båttrafiken utgör även en viktig hörnsten för infrastrukturen i regionens skärgård.

Stockholm:
Box 38145, Västgötagatan 2
SE-10064 Stockholm
Sverige
Tel: +46 (0)8 615 94 80
Fax: +46 (0)8 615 94 89

Bryssel:
Avenue de Cortenbergh 52
BE-1000 Bryssel
Belgien
Tel: +32 (0)2 740 06 00
Fax: + 32 (0)2 740 06 16

St. Petersburg:
Nevsky Prospect 1
St. Petersburg 190 000,
Ryssland
Tel: +7 (812) 324 32 99
Fax: +7 (812) 314 68 53

Warszawa:
Plac Bankowy 3/5
PL-00-142 Warszawa
Polen
Tel:+48 22 695 62 25
Fax:+48 22 695 62 77

Org.nr.: 769605-4332

E-mail: info@stockholmregion.org

Web: www.stockholmregion.org

Stockholm 2008-03-04

Bilaga 1

Mot städer i vilka trafiken flyter

Fråga 1. Bör ett ”märkningssystem” inrättas för föregångstädernas ansträngningar för att bekämpa trafikstockningar och förbättra levnadsvillkoren ska erkännas?

Stockholmsregionen ställer sig mycket tveksam till nyttan av att införa ett ”märkningssystem” på grund av att det finns stora olikheter på lokal och regional nivå runt om i Europa. EU har däremot en viktig roll då det gäller att lyfta fram goda och hållbara exempel kring frågor om trängsel i städer och i främjandet av erfarenhetsutbyte på området. Om ett märkningssystem ändå införs måste man även ta i beaktande förbättrade förhållanden i respektive enskild stad/region över tid.

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

För att främja gång- och cykeltrafiken krävs ökade satsningar på utbyggnad av den fysiska infrastrukturen. En förtätning av bebyggelsemiljöer skulle även medföra att mängden korta resor ökar, vilket i sin tur ger ökade förutsättningar för att bilresor kan ersättas av gång- eller cykeltrafik. Kvaliteten och säkerheten på gång- och cykelvägar, parkeringsmöjligheter för cyklar, möjlighet till hyrcyklar är även att beakta. Från Nätverket EPOMM⁶ finns en mängd olika åtgärder inom området som testats med i många anseenden framgångsrika resultat. EU:s roll i den här frågan är främst att främja erfarenhetsutbyte samt att finansiera utvecklings- och forskningsprojekt.

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

Ett sätt att öka användningen av hållbara transportsätt är genom att använda ”mobility management”. Det förhållningssättet handlar om att stimulera och underlätta användandet av miljöanpassade färdssätt, förbättra hållbar tillgänglighet, öka effektiviteten i transporter och markanvändning för att påverka människors val av transportmedel. Bland annat arbetar man med att öka medvetande om att transporter ska utformas efter det föreliggande behovet och att skapa ett samordnat transportsystem som stödjer medvetna och flexibla val. Planeringsverktyg, marknadskommunikation och informationsinsatser är viktiga inslag i detta. Stockholmsregionen har utvecklat en samarbetsplattform utifrån ett EU-finansierat projekt med målsättning att öka användandet av ”mobility management” som heter Res Smart⁷. EU:s roll i den här frågan är att stödja den lokala och regionala nivåns insatser att främja trafikomställning mot hållbara transportsätt genom att främja erfarenhetsutbyte samt finansiera utvecklings- och forskningsprojekt.

⁶ Mer information finns på www.epommweb.org

⁷ Mer information finns på www.ressmart.se

Stockholm:
Box 38145, Västgötagatan 2
SE-10064 Stockholm
Sverige
Tel: +46 (0)8 615 94 80
Fax: +46 (0)8 615 94 89

Bryssel:
Avenue de Cortenbergh 52
BE-1000 Bryssel
Belgien
Tel: +32 (0)2 740 06 00
Fax: +32 (0)2 740 06 16

St. Petersburg:
Nevsky Prospect 1
St. Petersburg 190 000,
Ryssland
Tel: +7 (812) 324 32 99
Fax: +7 (812) 314 68 53

Warszawa:
Plac Bankowy 3/5
PL-00-142 Warszawa
Polen
Tel:+48 22 695 62 25
Fax:+48 22 695 62 77

Org.nr.: 769605-4332

E-mail: info@stockholmregion.org
Web: www.stockholmregion.org

Stockholm 2008-03-04

Mot grönare städer

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

För den lokala och regionala nivåns del är kravställande i gröna upphandlingar ett sätt att öka användningen av ren och effektiv teknik. Samarbetsprojekt inom detta område kan med fördel drivas mellan städer och de stora aktörerna på marknaden. Ett samlat angreppssätt kan behövas vilket inkluderar en stimulering av utvecklingen och påverkar beteenden. EU:s roll i frågan kan vara att möjliggöra för städer och regioner att genomföra samarbeten, genomföra upplysningskampanjer samt stödja och lyfta fram framgångsrika projekt.

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

Ett förtydligande av regelverket för grön upphandling för att minska osäkerheten är till att börja med starkt önskvärdt för den lokala och regionala nivån. För att miljöanpassad upphandling verkligen ska kunna stimulera ekonomisk utveckling och tekniska innovationer måste reglerna vara tydliga. I Sverige finns det statliga Miljöstyrningsrådet⁸ som arbetar för att bidra till en hållbar utveckling genom att stödja företag och offentlig förvaltning i deras miljöarbete genom offentlig upphandling. Gemensam grön upphandling bör testas och riktlinjer för organisationer som är intresserade av att göra gemensamma gröna upphandlingar, kan med fördel utvecklas på EU-nivå.

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?

Gröna zoner, eller miljözoner som de heter i Sverige, kan vara ett effektivt styrmedel för städer. Situationen och förutsättningarna skiljer sig åt mellan städer och regioner i EU varför gemensamma regler, riktlinjer och restriktioner inte bör tas fram på EU-nivå. Varje lokal myndighet måste fortsättningsvis själva ha frihet att utforma miljözoner som lämpar sig bäst för den egna staden och dess invånare. Det går därför inte att generellt uttala sig om driftskompatibilitet eller gränsöverskridande zoner. Systemet med miljözoner är avhängigt ett detaljerat fordonsregister varför ett gemensamt bilregister för medlemsländerna kan underlätta för städer att genomföra sina styrsystem. På EU-nivå skulle man kunna göra en genomgång av de olika systemen i Europa och utveckla en övergripande guide. Denna guide skulle kunna underlätta för EU:s trafikanter, både turister och inom godstrafik, att röra sig enklare inom EU. Guiden skulle även kunna fungera som spridning av goda exempel för lokala och regionala myndigheter. Man skulle även på EU-nivå kunna se över möjligheten att harmonisera skyltningen för dessa styrsystem för att underlätta för de Europeiska bilisterna.

⁸ Mer information finns på <http://www.msr.se/sv/>

Stockholm:
Box 38145, Västgötagatan 2
SE-10064 Stockholm
Sverige
Tel: +46 (0)8 615 94 80
Fax: +46 (0)8 615 94 89

Bryssel:
Avenue de Cortenbergh 52
BE-1000 Bryssel
Belgien
Tel: +32 (0)2 740 06 00
Fax: +32 (0)2 740 06 16

St. Petersburg:
Nevsky Prospect 1
St. Petersburg 190 000,
Ryssland
Tel: +7 (812) 324 32 99
Fax: +7 (812) 314 68 53

Warszawa:
Plac Bankowy 3/5
PL-00-142 Warszawa
Polen
Tel:+48 22 695 62 25
Fax:+48 22 695 62 77

Org.nr.: 769605-4332

E-mail: info@stockholmregion.org
Web: www.stockholmregion.org

Stockholm 2008-03-04

Fråga 7. Hur skulle sparsam körning kunna främjas ytterligare?

Eco-driving används idag i körskolor i Sverige och inom SL ställer man krav på att deras trafik-entreprenörer ska ha rutiner för att säkerställa att förarna kan köra sparsamt. Hos vissa bussentreprenörer ingår bränslesnål körning som en del i utbildningen. EU:s roll i den här frågan kan vara att sprida kunskap om den ekonomiska vinsten och nyttan i övrigt med bränslesnål körning genom t ex kampanjer.

Mot smartare stadstransporter

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

Bättre informationsservice till resande både inför och under resandet bör utvecklas och uppmuntras för att underlätta resandet i så stor utsträckning som möjligt. Det kan t ex vara genom uppdaterad och dynamisk trafikantinformation vid störningar i trafiken och tydliga resealternativ från dörr till dörr via bland annat media, telecomlösningar eller informationstavlor. ITS, intelligenta transportsystem och tjänster, erbjuder en rad verktyg som kan bidra till att öka tillgängligheten samt till att effektivisera transporter och resor. Informationssystem underlättar omplanering av transporter/resor vilket kan resultera i bättre framkomlighet och bättre miljö i form av mindre utsläpp. I Stockholmsregionen driver Vägverket och Stockholms stad gemensamt Trafik Stockholm, som är en trafikledningscentral med uppgift att styra och leda trafiken i länet och staden genom att övervaka och samla in data om trafiken samt att ge information om störningar av olika slag. Vidare finns webbtjänsten www.trafiken.nu som är ett samarbete mellan Vägverket, Stockholms stad och SL. Denna sida ger trafikanterna en samlad och aktuell bild av trafikläget i Storstockholm. EU:s roll i denna fråga kan vara att stödja olika myndigheters och organisationers arbete med utveckling, forskning, informations- och erfarenhetspridning.

Fråga 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?

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

Standardisering vad gäller system och design av användargränssnitt kan göras för att underlätta samkörning och utbyte av information. Intermodaliteten i ITS-systemen kan även behöva utvecklas. De tillämpningar som kan prioriteras är bland annat åtgärder som motiverar individer att mer flexibelt utnyttja tillgängliga transportlösningar och tydliggöra olika konsekvenser av valen. Utbyte av information och bästa praxis kan med fördel ske i befintliga nätverk.

Mot tillgängliga stadstransporter

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

För att öka kvaliteten på kollektivtrafiken krävs resurser. Kollektivtrafiken behöver även bli mer attraktiv och flexibel för att kunna svara mot framtida resebehov. Pålitlighet är en viktig hörnsten

Stockholm:
Box 38145, Västgötagatan 2
SE-10064 Stockholm
Sverige
Tel: +46 (0)8 615 94 80
Fax: +46 (0)8 615 94 89

Bryssel:
Avenue de Cortenbergh 52
BE-1000 Bryssel
Belgien
Tel: +32 (0)2 740 06 00
Fax: +32 (0)2 740 06 16

St. Petersburg:
Nevsky Prospect 1
St. Petersburg 190 000,
Ryssland
Tel: +7 (812) 324 32 99
Fax: +7 (812) 314 68 53

Warszawa:
Plac Bankowy 3/5
PL-00-142 Warszawa
Polen
Tel:+48 22 695 62 25
Fax:+48 22 695 62 77

Org.nr.: 769605-4332

E-mail: info@stockholmregion.org
Web: www.stockholmregion.org

Stockholm 2008-03-04

för att öka attraktionskraften, men även ett ökat utbud, kortare restider, upplevd säkerhet och ett enkelt avgiftssystem är faktorer som har betydelse. Ökad komfort på färdmedlen är viktigt men eftersom bytestid procentuellt sätt upplevs som längre än transporttid så bör en stor del av insatserna läggas på att även öka komforten för resenären vid intermodala övergångar. EU:s roll i den här frågan är att främja erfarenhetsutbyte samt att stödja den lokala och regionala nivåns arbete bland annat genom att göra den nationella nivån uppmärksam på att upprustning kräver ökade resurser.

Fråga 12. Bör införandet av reserverade filer för kollektivtrafiken uppmuntras?

Det kan vara positivt att införa separata körfält för kollektivtrafik där kollektivtrafiken prioriteras före biltrafik och där signalsystem kan reglera trafiken. Dessa åtgärder kan vara ett kostnadseffektivt sätt att höja städernas totala transportkapacitet men kan även medföra ökad trängsel för biltrafik med sjunkande hastigheter som följd. Det som behöver beaktas i det här sammanhanget är främst trafiken som hanterar varor och gods. EU:s roll i den här frågan är att verka för att den lokala och regionala nivån själva får bestämma över implementering av åtgärder som denna.

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

Det är tveksamt om en europeisk stadga om passagerares rättigheter och skyldigheter skulle föra utvecklingen framåt. Det finns en fara med ett EU-gemensamt regelverk för dessa frågor på grund av de olika lokala och regionala skillnaderna inom Europa. EU:s roll i den här frågan bör snarare vara att ta fram och sprida bästa praxis.

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

Det finns en brist på kunskap när det gäller godstransporter och dess integrering i övrig transportplanering. EU:s roll i den här frågan bör vara att uppmuntra till ökad forskning om godstransporter i samhällsplaneringen genom avsättning av forskningsmedel för riktade forskningsprojekt.

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?

I Stockholmsregionen finns en regionplan för samordning av stadstransporter och transporter mellan städer. Regionplanen utarbetas av samma myndighet som är kollektivtrafikhuvudman och utarbetas i nära samarbete med övriga aktörer i regionen. Då situationen skiljer sig åt mellan de olika regionerna i EU bör dock frågan ej hanteras på EU-nivå.

Stockholm:
Box 38145, Västgötagatan 2
SE-10064 Stockholm
Sverige
Tel: +46 (0)8 615 94 80
Fax: +46 (0)8 615 94 89

Bryssel:
Avenue de Cortenbergh 52
BE-1000 Bryssel
Belgien
Tel: +32 (0)2 740 06 00
Fax: + 32 (0)2 740 06 16

St. Petersburg:
Nevsky Prospect 1
St. Petersburg 190 000,
Ryssland
Tel: +7 (812) 324 32 99
Fax: +7 (812) 314 68 53

Warszawa:
Plac Bankowy 3/5
PL-00-142 Warszawa
Polen
Tel:+48 22 695 62 25
Fax:+48 22 695 62 77

Org.nr.: 769605-4332

E-mail: info@stockholmregion.org
Web: www.stockholmregion.org

Mot säkra stadstransporter

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

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

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

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

EU:s roll i dessa frågor kan vara att uppmuntra till erfarenhetsutbyte, stimulera försöksprojekt samt främja forskning om tekniska lösningar och beteendeförändringar.

Att skapa en ny kultur för rörlighet i städer

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?

Samordning mellan olika intressenter involverade i arbetet med en ny kultur för rörlighet i städer i Europa är positivt. Denna samordning ska då enbart vara stödjande och fungera som en länk mellan EU:s olika myndighetsnivåer. EU är en viktig mötesplats för olika nätverk och partner och EU har också en viktig roll när det gäller att ta fram bästa praxis och erfarenheter från tidigare och pågående projekt samt när det gäller finansiering av samarbetsprojekt. Ett europeiskt observationsorgan för rörlighet i städer är inte det som behövs. Fokus bör istället ligga på att stimulera nya lösningar och nya angreppssätt samt fungera som en stödjande länk mellan berörda aktörer.

Ekonomiska resurser

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?

För att ytterligare stimulera utveckling av nya tekniker och lösningar för att uppnå samordnade och hållbara transporter bör även stöd utgå till de städer som redan ligger i framkant då att detta leder till en marknadsutveckling som är fördelaktig för alla europeiska städer. EU:s roll i den här frågan är att främja utbyte och spridning av bästa praxis. Det är även viktigt att EU:s olika stödsystem samordnas så att stöd som ges till pilotprojekt även kan utvecklas då de ska genomföras i stor skala. För bästa möjliga nytta bör befintliga och nya finansieringsmöjligheter även anpassas till innehållet i grönboken i syfte att öka rörligheten i städer. När det gäller EU:s program måste den i många fall krångliga byråkrati som stöter på i dessa finansieringssammanhang förenklas.

Stockholm:
Box 38145, Västgötagatan 2
SE-10064 Stockholm
Sverige
Tel: +46 (0)8 615 94 80
Fax: +46 (0)8 615 94 89

Bryssel:
Avenue de Cortenbergh 52
BE-1000 Bryssel
Belgien
Tel: +32 (0)2 740 06 00
Fax: +32 (0)2 740 06 16

St. Petersburg:
Nevsky Prospect 1
St. Petersburg 190 000,
Ryssland
Tel: +7 (812) 324 32 99
Fax: +7 (812) 314 68 53

Warszawa:
Plac Bankowy 3/5
PL-00-142 Warszawa
Polen
Tel:+48 22 695 62 25
Fax:+48 22 695 62 77

Org.nr.: 769605-4332

E-mail: info@stockholmregion.org
Web: www.stockholmregion.org

Stockholm 2008-03-04

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

Ekonomiska instrument och finansiering av olika slag är avgörande faktorer för att förbättrad infrastruktur, för utbyggnad och förbättring av kollektivtrafiken samt för en ökning av rena och energieffektiva transporter. Ett EU-gemensamt ramverk behövs inte utan de ekonomiska instrumenten bör istället utformas utifrån de lokala och regionala förutsättningarna och medborgarnas preferenser i de olika regionerna. EU:s roll i den här frågan är att sprida information och främja erfarenhetsutbyte.

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

Ett sätt är att låta forskningen i högre grad vara behovsorienterad samt baseras på regionen och kommunens behov. EU:s roll kan vara att öka kunskapen om vilka begränsningar den lokala och regionala nivån finner mest hämmande för att sedan upplåta forskningsmedel inom dessa områden. Uppmuntran till forskning skulle bland annat kunna ge snabbare teknikutveckling och nya produkter på marknaden så att man bättre kan hantera framtidens transporter inom ramen för ställda klimatmål.

Fråga 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?

Den lokala och regionala nivån bör själva få bestämma huruvida de vill införa vägtullar eller ej. Det finns ett antal ekonomiska styrmedel kopplade till t ex biltrafiken. Trängselskatter är ett exempel en på åtgärd för att minska trängseln inom ett specifikt område. Parkering och parkeringsförmåner, liksom olika slag av bonus eller avgiftsbefrielse för miljöfordon är andra former av styrmedel och incitament. En allmän ram eller riktlinjer för trängselavgifter bör inte utformas på grund av de stora skillnaderna mellan de olika lokala och regionala nivåerna i EU. Intäkterna från ekonomiska medel och avgifter såsom, t ex trängselavgifter, bör användas där de ger största utväxlingen i respektive region. Externa kostnader i detta sammanhang bör kunna internaliseras om man finner det lämpligt på lokal och regional nivå. EU:s roll i denna fråga är att sprida information och främja erfarenhetsutbyte.

Fråga 25. Vilket mervärde skulle ett riktat europeiskt stöd för rena och energieffektiva stadstransporter kunna ge på lång sikt?

En framgångsrik satsning kan leda till en marknadsomställning, förbättrade möjligheter för europeisk industri och att få ett marknadsförsprång internationellt genom ökad ”know-how”. Förbättrad livskvalitet för städernas invånare är också ett förväntat resultat.

Stockholm:
Box 38145, Västgötagatan 2
SE-10064 Stockholm
Sverige
Tel: +46 (0)8 615 94 80
Fax: +46 (0)8 615 94 89

Bryssel:
Avenue de Cortenbergh 52
BE-1000 Bryssel
Belgien
Tel: +32 (0)2 740 06 00
Fax: + 32 (0)2 740 06 16

St. Petersburg:
Nevsky Prospect 1
St. Petersburg 190 000,
Ryssland
Tel: +7 (812) 324 32 99
Fax: +7 (812) 314 68 53

Warszawa:
Plac Bankowy 3/5
PL-00-142 Warszawa
Polen
Tel:+48 22 695 62 25
Fax:+48 22 695 62 77

Org.nr.: 769605-4332

E-mail: info@stockholmregion.org
Web: www.stockholmregion.org