

I

(Beslutninger og resolutioner, henstillinger og udtalelser)

UDTALELSER

REGIONSUDVALGET

79. PLENARFORSAMLING 21.-22. APRIL 2009

Regionsudvalgets udtalelse »handlingsplan om mobilitet i byerne«

(2009/C 200/01)

REGIONSUDVALGET

- beklager, at det ikke lykkedes Kommissionen at udstede den forventede handlingsplan om mobilitet, da det kan risikere at begrænse virkningen af politikken for mobilitet i byer;
- bifalder de talrige initiativer, som er opstået på EU-plan, om politik i byområder og EU-finansiering, som allerede har støttet en række initiativer i byerne, og finder det derfor nødvendigt at gå videre end grønbogen og yderligere udvide det politiske anvendelsesområde for politikken om mobilitet i byerne;
- understreger betydningen af at sørge for, at de rette finansieringsmekanismer er på plads sammen med mekanismer, der sikrer at partnerskabet fungerer. Regionsudvalget anbefaler derfor en model, hvor mobilitetsplaner for byområderne gennemføres gennem bæredygtige langtidsbaserede offentlige-offentlige/offentlige-private aftaler eller mobilitetsaftaler;
- anmoder Kommissionen om at etablere et finansieringsinstrument, der kunne opmuntre til, at man i byer og storbyområder indfører mobilitetsplaner. Et sådant finansielt instrument bør være direkte tilgængeligt for regionerne og byområderne uden medlemsstatens forudgående godkendelse. Mobilitetsplaner bør høre ind under byernes eget ansvarsområde;
- opfordrer Kommissionen til også at tilføje processen værdi ved at finansiere incitamenter, priser og udveksling af bedste praksis. Regionsudvalget foreslog i sin udtalelse om grønbogen en pendant til EU-ordningen »Blå flag«, som kunne tildeles på baggrund af specifikke indikatorer for byområder med lave niveauer for forurening og trængsel.

Hovedordfører: Albert Bore, Medlem af Birmingham City Council (UK/PSE)

Basisdokument

Anmodning om høring fra Europa-Parlamentet af 10. marts 2009

I. POLITISKE ANBEFALINGER

REGIONSUDVALGET

Hovedbudskaber

1. beklager, at det ikke lykkedes Kommissionen at udstede den forventede handlingsplan om mobilitet, da det kan risikere at begrænse virkningen af politikken for mobilitet i byer;

2. glæder sig over Europa-Parlamentets initiativ til at udstede sin egen initiativbetænkning og beslutning om at høre Regionsudvalget;

3. bifalder de talrige initiativer, som er opstået på EU-plan, om politik i byområder og EU-finansiering, som allerede har støttet en række initiativer i byerne, og finder det derfor nødvendigt at gå videre end grønbogen og yderligere udvide det politiske anvendelsesområde for politikken om mobilitet i byerne. I betragtning af de potentielle fordele, som øget bæredygtig mobilitet i byer og storbyer kan bidrage til både for så vidt angår konkurrenceevnen, nedbringelsen af CO₂-udledningen, mindre afhængighed af fossile brændstoffer som for EU-borgernes øgede livskvalitet, er det oplagt, at EU gør en fornyet indsats på området. Dagsordenen skal hænge sammen med subsidiaritetsprincippet — EU bør indtage en rolle, som støtter tiltag på lokalt og regionalt plan ved at fremme bedste praksis, udveksle erfaringer og fremme forskning og teknologisk udvikling;

4. er klar over, at EU allerede giver en betydelig støtte til forskningen vedrørende mobilitet i byerne samt inden for offentlig transportforvaltning og miljøspørgsmål. Regionsudvalgets svar på Kommissionens grønbog om mobilitet i byområderne fremhævede den mulige merværdi ved på længere sigt at fremme mobilitetsplaner for byområderne på linje med, hvad der allerede er gennemført i franske og tyske storbyer, og som snart vil blive indført i byerne rundt omkring i EU som et middel til at sætte ind over for trængsel og miljøforurening. Regionsudvalget opfordrer imidlertid til, at byerne i højere grad inddrages i EU-støttede forskningsprojekter inden for mobilitet i byerne, offentlig transportforvaltning og miljøspørgsmål. Forskningsprogrammerne kan udformes med dette mål for øje;

5. understreger betydningen af at sørge for, at de rette finansieringsmekanismer er på plads sammen med mekanismer, der sikrer at partnerskabet fungerer. Regionsudvalget anbefaler derfor en model, hvor mobilitetsplaner for byområderne gennemføres

gennem bæredygtige langtidbaserede offentlige-offentlige/offentlige-private aftaler eller mobilitetsaftaler. Sådanne mobilitetsaftaler bør kunne tiltrække midler fra den private sektor og fra lokale, regionale og nationale programmer;

6. mener, at der findes en rolle for EU gående ud på i et tæt samarbejde med Den Europæiske Investeringsbank at udvikle innovative finansielle instrumenter, der kan finansiere den nødvendige bæredygtige mobilitetsinfrastruktur og investeringer i lavemissionskøretøjer. Samtidig med, at man indtil videre hilser initiativer velkommen på disse områder, er der behov for at gå bort fra isolerede mønsterprojekter og over til projekter, der udbredes på tværs af hele EU. Mobilitetsaftaler ville gøre det nemmere at indgå stærke interessentalliancer, der kan påtage sig de risici, der er forbundet med de betydelige erhvervs lån, der er nødvendige for at fremme omfattende bæredygtige transportinfrastrukturer;

7. støtter forslagene i Europa-Parlamentets forslag til betænkning om, at man i de finansielle overslag for 2014-20 bør undersøge muligheden for et europæisk finansielt instrument, som gør det muligt at samfinansiere:

- rejseplaner i byer og storbyområder (mobilitetsplaner i byområderne) og
- investering i mobilitet i byer og storbyområder, der opfylder EU's miljømæssige og socio-økonomiske målsætninger;

8. anmoder Kommissionen om at etablere et finansieringsinstrument, der kunne opmuntre til, at man i byer og storbyområder indfører mobilitetsplaner. Et sådant finansielt instrument bør være direkte tilgængeligt for regionerne og byområderne uden medlemsstatens forudgående godkendelse. Mobilitetsplaner bør høre ind under byernes eget ansvarsområde. På lokalt og regionalt plan afhænger projekter ofte af det rette mix af offentlige og private investeringer, og det kunne være en opgave for EU at sørge for dette;

9. opfordrer Kommissionen til også at tilføje processen værdi ved at finansiere incitamenter, priser og udveksling af bedste praksis. Regionsudvalget foreslog i sin udtalelse om grønbogen en pendant til EU-ordningen »Blå flag«, som kunne tildeles på baggrund af specifikke indikatorer for byområder med lave niveauer for forurening og trængsel.

Generelle bemærkninger

10. Effektive og bæredygtige bytransportsystemer bidrager i høj grad til byernes, regionernes og i det hele taget EU's økonomiske konkurrenceevne. Mens anvendelsen af subsidiaritetsprincippet fører til den konklusion, at udviklingen af sådanne systemer er de pågældende lokale og regionale myndigheders eget ansvar, så er det en opgave for EU at fremme bedste praksis, lette fælles læring, sikre hurtigere teknologioverførsel og kompatibilitet i de teknologier, der anvendes for at kunne lette køretøjers frie bevægelighed mellem medlemsstaterne.

11. Efterhånden som den globale økonomiske krise skærpes og de europæiske virksomheder kæmper for at beholde markedsandele på et stadig mere konkurrencepræget globalt marked, må EU stå frem som et godt eksempel og sørge for, at kvaliteten i byernes infrastruktur for transport af mennesker og varer giver europæiske virksomheder en fordel over for globale konkurrenter i stedet for at underminere deres konkurrenceevne. Det er derfor altafgørende, at man bevarer drivkraften bag de initiativer om mobilitet i byerne, der førte til offentliggørelsen af grønbogen i september 2007, og at EU forpligter sig til konkrete tiltag, så denne dagsorden kan fortsætte.

Anbefalinger til Europa-Parlamentets udkast til betænkning:

Fremme europæisk forskning og innovation inden for mobilitet i byerne

12. støtter den umiddelbare revision og evaluering og harmonisering af eksisterende statistik og databaser om mobilitet i byerne for at vurdere, hvorvidt der er behov for en opgradering;

13. støtter den umiddelbare lancering af den europæiske internetportal og forum om mobilitet i byerne for at lette udbredelsen af information, god praksis og innovation, navnlig med henblik på fremme af bæredygtig transport;

14. støtter forslaget om at indføre en årlig europæisk pris for eksemplariske transportinitiativer og -projekter, der kan overføres, men foreslår, at det kommer til at foregå sammen med indførelsen af pendanten til EU-ordningen »Blå flag«, som tildeles på baggrund af specifikke indikatorer for byområder med lave niveauer for forurening og trængsel;

15. støtter udviklingen af et nyt CIVITAS-initiativ, men anbefaler, at man reviderer og om muligt forbedrer mekanismerne til at fremme udbredelsen af læring og innovation fra CIVITAS-projekterne;

16. støtter i princippet større finansiering af programmer om ITS-forskning og -udvikling, men er klar over, at opfyldelsen af ønsket om systemernes integration og interoperabilitet indebærer en række større udfordringer.

Tilskyndelse til optimering af forskellige transportformer: et incitament til bæredygtig mobilitet i byområder med merværdi for EU

17. bakker kraftigt op om fremme af integreret bæredygtig lokaltransport (mobilitetsplaner i byerne), men er opmærksom på eventuelle subsidiaritetsproblemer og erkender, at samtidig med, at EU har rollen som initiativtager, og forbereder sådanne planer ud fra ønsket om at fremme god praksis, så ligger den endelige beslutning om at iværksætte sådanne planer og om også at omfatte de større pendlerområder hos de pågældende byer og regioner;

18. støtter kraftigt forslaget om, at europæisk finansiering og samfinansiering af transportprojekter i byerne kommer til at afhænge af, hvorvidt der findes integrerede mobilitetsplaner, hvilket yderligere øger forventningerne om incitamenter fra EU til sådanne planer;

19. støtter kraftigt udarbejdelsen af retningslinjer for finansieringen af EU-incitamenter inden for rammerne af de eksisterende regionalpolitiske instrumenter til koordinerede nationale og regionale investeringer, arbejder og projekter inden for bytransport og transport ud til arbejdspladser, forudsat at disse investeringer er i overensstemmelse med EU's økologiske og socioøkonomiske målsætninger, herunder også interoperabilitet mellem alle transportformer; støtter også indførelsen af et europæisk finansieringsinstrument i de finansielle overslag for 2014-20, der muliggør samfinansiering af mobilitet i byerne — ikke til finansiering af projekter, men af de resultater, der opfylder EU's miljø- og socio-økonomiske målsætninger, og anmoder om, at man undersøger muligheden for finansiering tidligere i forløbet for mindre pilotprojekter. Desuden anbefales det, at man finder frem til mere ambitiøse instrumenter til større finansieringer for at kunne levere mobilitetsplaner i byerne, der er afhængige af, at der findes offentlige-offentlige/offentlige-private aftaler om mobilitet i byerne, som kan sikre finansiering fra den private sektor og fra lokale, regionale og nationale programmer;

20. bifalder lanceringen af en studie om erfaringer med integrering af takster (herunder smartcards), opfordrer til en yderligere studie om, hvorvidt der findes intermodal information i EU's storbyområder, og anbefaler endvidere, at interoperabiliteten af smartcards undersøges, med henblik på at de i fremtiden kunne anvendes som rejsehjemmel i forskellige storbyområder i EU;

21. støtter opfordringen til Kommissionen om at udarbejde en rapport om bompengesystemer og retningslinjer for en sådan beskatning og om vejafgifter ved indkørsel til storbyer og bycentre. Selv om sådanne tiltag er meget komplekse, medfører de ikke desto mindre mange fordele, navnlig fordi de bidrager til sammenhængende mobilitetsplaner i byerne og et skridt i retning af en etstedsordning for intermodale betalingssystemer.

Bytransport: en industri og europæisk teknologi, som bør afspejles i Lissabonstrategien og den europæiske økonomiske genopretningsplan

22. støtter kraftigt indførelsen af et europæisk initiativ til standardisering og certificering af udstyr med hensyn til sikkerhed, komfort (støj, vibrationer osv.), netværksinteroperabilitet, adgang for bevægelseshæmmede passagerer, bæredygtig transport og rene teknologier på baggrund af en CO₂-revision;

23. går stærkt ind for, at en betydelig del af bevillingerne i den europæiske genopretningsplan anvendes til finansiering af igangværende transportinvesteringer og -projekter i byerne, som straks kan finansieres, når investeringerne er i overensstemmelse med EU's miljø- og socio-økonomiske målsætninger.

Bedre sammenhæng med andre EU-politikker

24. opfordrer Kommissionen til at arbejde for større sammenhæng på lokalt plan med andre EU-politikker på områder som miljø, bæredygtig byudvikling, transport af passagerer og gods i ikke-bymæssige områder, klimaændringer og regionalpolitik;

25. gentager sin opfordring til, at der indføres en mekanisme på EU-niveau til at kunne rapportere tilbage om gennemførelsen af mobilitetsplanerne i byerne, som kan fungere som et godt eksempel for andre byer. Denne proces bør indledes med en EU-støttet benchmarkingundersøgelse, som ser på byer over hele Europa og deres strategier for nedbringelse af trængsel, forbedring af miljøet og tilvejebringelse af mere bæredygtige transportformer, herunder også ikke-motoriserede transportformer.

Bruxelles, den 21. april 2009

Luc VAN DEN BRANDE

*Formand for
Regionsudvalget*
