

Regionsudvalgets udtalelse: »Handlingsplan for bytrafikken«

(2010/C 232/05)

REGIONSUDVALGET

- anmoder Kommissionen om at være opmærksom på mobiliteten i byerne via strukturfondene og samhørighedspolitikken, Den Europæiske Investeringsbank og Den Europæiske Bank for Genopbygning og Udvikling;
- mener, at der er brug for større sammenhæng i EU's politikker og initiativer og ikke mindst en integreret tilgang til bypolitik;
- gentager sin støtte til udvikling af planer for bæredygtig bytrafik – som et minimum for større byer. Udvalget plæderer for indførelsen af incitamenter på EU-niveau, der sikrer, at EU-finansiering bliver gjort afhængig af, at der findes planer for bæredygtig trafik og at der vedtages offentlige-private partnerskabsaftaler om mobilitet;
- gør opmærksom på, at Kommissionen bør tilskynde medlemsstaterne til at gøre dette obligatorisk for alle større byområder samt indføre passende incitamenter, der kan tilskynde de lokale og regionale myndigheder til at udarbejde sådanne planer;
- anmoder Kommissionen om at indføre en årlig europæisk pris for eksemplariske transportinitiativer og -projekter, der kan overføres, som en del af en »Grønt Flag«-EU-ordning, som f.eks. skal tildeles byområder, der opnår lave niveauer for forurening og trafikophobning;
- anmoder Kommissionen om snarest muligt at igangsætte den foreslåede undersøgelse af de bymæssige aspekter af internaliseringen af de forskellige transportformers eksterne omkostninger for at bidrage til en ny balance med hensyn til de omkostninger, der er forbundet med de forskellige transportformer.

Ordfører:	Albert Bore, Medlem af Birmingham City Council (UK/PSE)
Basisdokument:	Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: Handlingsplan for bytrafikken KOM(2009) 490 endelig

I. GENERELLE BEMÆRKNINGER

Baggrund

1. I 2008 afgav Regionsudvalget en udtalelse ⁽¹⁾ om Kommissionens grønnebog: På vej mod en ny kultur for mobilitet i byer ⁽²⁾. Som reaktion på en initiativbetænkning fra Europa-Parlamentet ⁽³⁾ udarbejdede Regionsudvalget i april 2009 en handlingsplan for bytrafikken ⁽⁴⁾, hvori det udtrykte tilfredshed med de talrige bytrafikinitiativer, som er opstået på EU-plan.

2. Regionsudvalget har slået til lyd for en model, hvor mobilitetsplaner for byområderne gennemføres gennem bæredygtige langsigtede offentlige-offentlige/offentlige-private aftaler eller mobilitetsaftaler, og udvalget har anmodet Kommissionen om at etablere et finansieringsinstrument inden for rammerne af samhørighedspolitikken, der er direkte tilgængeligt for regioner og byområder og som kan opmuntre byområderne til at indføre mobilitetsplaner. Udformning og gennemførelse af mobilitetsplaner bør være byernes eget ansvar.

3. Kommissionen er også blevet opfordret til at tilføre processen merværdi ved at finansiere incitamenter, priser og udveksling af bedste praksis via en pendant til EU-ordningen »Blå Flag« for strande af høj kvalitet, som på baggrund af specifikke indikatorer kunne tildeles til byområder med lave niveauer for forurening og trafikophobning.

4. Regionsudvalget mener, at der er behov for en harmonisering på europæisk plan, navnlig af de tekniske krav til køretøjer (f.eks. udstyring af eksisterende køretøjer med et dieselpartikelfilter), infrastruktur og transporttjenester samt i forbindelse med mærkninger (skilte og etiketter), der giver de køretøjer, som opfylder de europæiske udstødnings- og støjnormer, adgang til grønne zoner.

5. Desuden har Regionsudvalget givet udtryk for ⁽⁵⁾, at bytrafikens sociale dimension bør tildeles yderligere fokus, eftersom bytrafikken er et redskab til at fremme såvel social som territorial samhørighed i byer og oplande.

6. Kommissionen har nu vedtaget en handlingsplan om bytrafikken ⁽⁶⁾, hvori den foreslår 20 foranstaltninger, der skal støtte og bistå de lokale, regionale og nationale myndigheder med at opfylde deres målsætninger for bæredygtig bytrafik. For første gang foreslås en vidtrækkende pakke med foranstaltninger for bæredygtig bytrafik.

7. Kommissionens forslag til foranstaltninger skal iværksættes i løbet af 4 år efter vedtagelsen af handlingsplanen, men Kommissionen vil evaluere gennemførelsen af handlingsplanen i 2012 for at se, om der er brug for yderligere tiltag.

Bemærkninger til Kommissionens handlingsplan for bytrafikken

8. Regionsudvalget glæder sig over, at Kommissionen endelig har offentliggjort en handlingsplan for bytrafikken, der beskæftiger sig med de vigtigste aspekter af bedre mobilitet i byerne.

De økonomiske og miljømæssige argumenter for en handlingsplan

9. Kommissionen konstaterer, at 72 % ⁽⁷⁾ af Europas befolkning bor i byområder. Dette tal vil vokse til 84 % i 2050. Byområderne stilles over for en dobbelt udfordring: trafikken skal gøres bæredygtig både i henseende til konkurrence (trafiktæthed, transportomkostninger) og i henseende til miljø (luftforurening og støj).

⁽¹⁾ Udtalelsen »grønbog om bytransport« (ordfører: Albert Bore) - CdR 236/2007 fin.

⁽²⁾ KOM(2007) 551.

⁽³⁾ Betænkning om handlingsplanen for mobilitet i byer (ordfører: Gilles Savary) - 2008/2217(INI).

⁽⁴⁾ Udtalelsen »handlingsplan om mobilitet i byerne« (ordfører: Albert Bore) - CdR 417/2008 fin.

⁽⁵⁾ I udtalelsen »grønbog om territorial samhørighed« (ordfører: Jean-Yves Le Drian) - CdR 274/2008 fin.

⁽⁶⁾ KOM(2009) 490.

⁽⁷⁾ De Forenede nationer: World Urbanization Prospects: The 2007 Revision.

10. Regionsudvalget erkender, at bytransport og -mobilitet er af afgørende betydning for Europas fremtid, eftersom bytrafik berører de tre vigtigste søjler i bæredygtig udvikling:

- **den økonomiske søjle**, al den stund trafiktæthed er en hæmsko for den økonomiske konkurrenceevne (forsinkelser i handlen, højere omkostninger ved godstransport osv.). Byområder er Europas økonomiske lokomotiver, eftersom 70 % af den økonomiske velstand i EU skabes dér. 7 % af denne velstand spildes dog på eksterne omkostninger som ulykker, trafiktæthed, sundheds- og miljøskader;
- **den miljømæssige søjle**, al den stund forurening fra privatbiler og lastbiler samt trafikophobning såvel i storbyområder og byerne som imellem byerne hører til de vigtigste hindringer for EU's opfyldelse af 20-20-20-målsætningen. Motoriseret transport i byerne står for 40 % af vejtransportens samlede CO₂-emissioner og for op mod 70 % af de øvrige forurenende emissioner. Det siger sig selv, at en omlægning af bytrafikken til andre transportformer (hvor hovedløsningen er offentlig transport) vil bidrage til en bæredygtig udvikling i Europa;
- **den sociale søjle**, al den stund bedre offentlige transportsystemer og nedbringelse af trafiktætheden vil have en positiv indvirkning på borgernes livskvalitet og folkesundheden. De vil også forbedre adgangen til bymidten fra belastede kvarterer, hvilket betyder bedre adgang til jobmuligheder, sundheds- og uddannelsesydelser og kulturudbud.

Roller og ansvarsområder

11. Regionsudvalget glæder sig over, at Kommissionen tager fuldt hensyn til nærhedsprincippet. Kommissionen anerkender nemlig i handlingsplanen, at bytrafikpolitik primært er de lokale, regionale og nationale myndigheders ansvarsområde, selv om beslutninger, der tages lokalt, ofte relaterer til en overordnet ramme, som er fastsat af politikken på nationalt eller europæisk niveau.

12. Kommissionens holdning er derfor, at man kan vinde meget gennem en partnerskabstilgang, der fuldt ud respekterer nærhedsprincippet og de forskellige forvaltningsniveaurs kompetencer og ansvarsområder.

13. De 20 foranstaltninger, som foreslås i handlingsplanen, vedrører især instrumenter, der skal hjælpe byer og regioner med at udvikle en politik for bæredygtig bytrafik, og imødekommer de fleste af Regionsudvalgets tidligere fremsatte anbefalinger. Det drejer sig om følgende instrumenter:

- udveksling af oplysninger og bedste praksis

- offentliggørelse af information om og vejledninger i udarbejdelse af planer for bæredygtig bytrafik
- dialog med offentlige transportoperatører om frivillige forpligtelser angående passagerrettigheder
- en internetguide om rene køretøjer og drøftelser med medlemsstaterne om ordninger for indførelse af energibesparende kørestil som krav ved køreprøver
- et observatorium for bytrafik
- en række studier om bytrafik, herunder undersøgelser af, hvordan forskellige slags »grønne zoner« fungerer i EU.

14. Kommissionens handlingsplan for bytrafikken giver mulighed for at fastlægge en EU-ramme, som kan bistå de lokale, regionale og nationale myndigheder med at tage affære i byområder, hvor der skal udvikles bæredygtige transportnet og indføres nye teknologiske løsninger under hensyntagen til de forskellige kompetencer og ansvarsområder. Den giver også mulighed for at iværksætte foranstaltninger, så EU-borgerne kan vælge rene transportformer i byområder og ændre adfærd i forbindelse med bytransport med henblik på at opfylde målsætningerne for såvel miljøbeskyttelse, økonomisk konkurrenceevne som social samhørighed.

15. I Kommissionens handlingsplan beskrives 6 temaer, som udspringer af høringen om grønbogen. De er værd at kommentere yderligere hver for sig.

Fremme af helhedsstrategier

16. Af de tre foranstaltninger, som foreslås på området, er den vigtigste nok støtte til de lokale myndigheders udarbejdelse af planer for bæredygtig bytrafik, der omfatter både gods- og persontransport i byer og oplande. Dette tiltag har Regionsudvalget allerede hilset velkommen ⁽⁸⁾.

17. En interessant tilføjelse, som bør støttes, er forslaget om at indarbejde bytrafikaspektet i de planer for bæredygtig energi, som byer, som deltager i borgmesteraftalen ⁽⁹⁾, skal udarbejde for at fremme en integreret tilgang til energi/klimaændringer og bæredygtig transport/mobilitet.

⁽⁸⁾ Se fodnote 4.

⁽⁹⁾ www.eumayors.eu.

18. Kommissionen agter også at informere om sammenhængen mellem foranstaltninger for bæredygtig bytrafik og regionalpolitiske målsætninger, herunder sammenhængen mellem bytransport og de transeuropæiske transportnet (TEN-T).

Fokus på borgerne

19. Det anerkendes, at passagerrettigheder og tilgængelighed af information om pålidelighed, sikkerhed m.m. er nødvendige for at gøre busser, sporvogne, metro og andre offentlige transportmidler attraktive for kunderne. Kommissionen vil identificere bedste praksis i EU og indføre en række frivillige forpligtelser, der kan styrke passagerernes rettigheder i den offentlige transport – et initiativ, som Regionsudvalget tidligere har udtrykt sin støtte til ⁽¹⁰⁾.

20. Kommissionen har tænkt sig at samarbejde med bl.a. de offentlige transportoperatører om at lette udbredelsen af rejseinformation med oprettelsen af en EU-portal på internettet om offentlig transport for passagerne som endemål og særlig fokus på TEN-T's vigtigste knudepunkter og deres lokale og regionale forbindelser, sådan som Regionsudvalget tidligere har foreslået ⁽¹⁰⁾.

21. Kommissionen foreslår at igangsætte en undersøgelse af de operationelle bestemmelser for grønne zoner i EU med henblik på udveksling af bedste praksis. Forslaget understøtter Regionsudvalgets forslag ⁽¹⁰⁾ om at indføre en årlig europæisk pris for eksemplariske transportinitiativer og -projekter, der kan overføres, som en del af en pendant til EU-ordningen »Blå Flag«, som skal tildeles byområder med lave niveauer for forurening og trafikophobning. Kommissionen foreslår i forbindelse med den europæiske mobilitetsuge at optimere den nuværende prisuddeling og at indføre en særlig pris som incitament for vedtagelse af mobilitetsplaner for byområder.

22. Da en energibesparende kørestil er en obligatorisk del af køretimer og køreprøve for professionelle chauffører, vil Kommissionen drøfte med medlemsstaterne, om – og i så fald hvordan – energibesparende kørestil også kan gøres til en del af køreprøven for private biler.

Mere miljøvenlig bytransport

23. Ifølge Kommissionen kan en indsats på EU-plan være med til at styrke markederne for ny og renere køretøjsteknologi og alternative brændstoffer. Den foreslår derfor fortsat økonomisk

støtte til forskning og demonstrationsprojekter via det 7. ramme-program, der kan fremme markedsføringen af lav- eller nulemis-sionskøretøjer – med særlig reference til »Grøn Bil«-initiativet ⁽¹¹⁾, der fokuserer på el-biler og den hermed forbundne infrastruktur i byområder.

24. Der vil blive udarbejdet en internetbaseret guide om rene og energieffektive køretøjer, som kan være en hjælp ved fælles indkøb af køretøjer til offentlige tjenester.

25. Så snart EU har etableret en ramme for internalisering af eksterne omkostninger, vil Kommissionen lancere en undersøgelse af internaliseringens bymæssige aspekter, som bl.a. vil behandle effektiviteten af betalingsløsninger, der lader brugeren betale de eksterne omkostninger (dvs. miljø- og trængselsomkostninger o. lign.).

Flere finansieringsmidler

26. En specifik anbefaling fra Regionsudvalget ⁽¹⁰⁾ har været, at europæisk finansiering og samfinansiering af transportprojekter i byerne bør afhænge af, om der findes integrerede mobilitetsplaner i byerne, hvilket yderligere øger forventningerne om incitamenter fra EU til sådanne planer. Regionsudvalget har også slået til lyd for indførelsen af europæiske finansieringsinstrumenter, som vil muliggøre samfinansiering af mobilitetsplaner for byområder under forudsætning af, at der findes offentlige-offentlige/offentlige-private aftaler om bytrafik, som kan sikre finansiering fra den private sektor og fra lokale, regionale og nationale programmer.

27. I Kommissionens handlingsplan foreslås det at bruge EU-finansiering (f.eks. via Den Europæiske Investeringsbanks instrumenter) som et vigtigt incitament og en løftestang for privat finansiering, hvilket kan være en hjælp for lokale myndigheder, der udvikler innovative offentlig-private partnerskabsordninger. Kommissionen vil bistå myndigheder og aktører med at undersøge eksisterende finansieringsmuligheder og udvikle innovative offentlige-private partnerskabsordninger.

28. Kommissionen har desuden indset, at den bør videreføre sin støtte til Civitas-initiativet ud over den tredje generation af projekter, der blev iværksat i 2008, sådan som Regionsudvalget tidligere har plæderet for ⁽¹⁰⁾.

⁽¹⁰⁾ Se fodnote 4.

⁽¹¹⁾ http://ec.europa.eu/research/transport/info/green_cars_initiative_en.html.

Udveksling af viden og erfaringer

29. Kommissionen vil undersøge, hvordan man bedst kan forbedre dataindsamlingen vedrørende bytransport og mobilitet og oprette en virtuel platform til udveksling af oplysninger, data og statistik, overvågning af udviklingen og fremme af udvekslingen af bedste praksis på grundlag af eksisterende initiativer ⁽¹²⁾. Dette tiltag har Regionsudvalget allerede hilst velkommen.

Optimering af bytrafikken

30. Kommissionen ønsker at fremme effektiv godslogistik og omlægning til mere miljøvenlige transportformer, og den har i den henseende i sinde at afholde en konference om godstransport i byerne i 2010. Regionsudvalget hilser dette initiativ velkommen.

31. Kommissionen agter også at tilbyde bistand til indførelsen af intelligente transportsystemer – helst med indbyrdes kompatible kommunikationsprotokoller og dataoverførsler med henblik på at forbedre bytrafik bl.a. gennem elektronisk billettering og betaling, trafikregulering, rejseinformation etc.

II. POLITISKE ANBEFALINGER**REGIONSUDVALGET**

32. bifalder Kommissionens handlingsplan for bytrafik og støtter de foreslåede foranstaltninger, da disse ikke undergraver nærhedsprincippet og de lokale, regionale og nationale myndigheders primære ansvar, og understreger, at bytrafikkens udfordringer er lige så vigtige som regional og langdistancetransportinfrastruktur og under alle omstændigheder virker som et supplement til indsatsen på forskellige territoriale eller funktionelle handlingsområder.

Finansiering af et skift til offentlig transport

33. mener ikke, at teknologibaserede foranstaltninger med støtte fra det 7. rammeprogram (ny motorteknologi, bedre brændstoffer og andre forbedringer) kan stå alene, hvis målet er offentlige transportsystemer af høj kvalitet, der er sikre og overkommelige i pris, omfattende omlægning til mere miljøvenlige transportformer og lavere trafikthæthed i byerne. Man bør fremme trafikoverflytning til alle former for kollektiv transport, cykling og gang;

34. anmoder derfor Kommissionen om på grundlag af klare bæredygtighedskriterier at være opmærksom på mobiliteten i byer og oplande i EU via strukturfondene og samhørighedspolitikken, Den Europæiske Investeringsbank og Den Europæiske Bank for Genopbygning og Udvikling;

⁽¹²⁾ Se f.eks. www.eltis.org.

35. anmoder desuden om, at der i forbindelse med den kommende revision af de finansielle overslag for EU tages hensyn til bytransportbehov – navnlig fordi økonomisk støtte til bytrafikplaner kan levere et betydeligt bidrag til de tre søjler, som er knyttet til bæredygtig udvikling i storbyområder: den økonomiske, den miljømæssige og den sociale søjle;

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

— mobilitetsplaner i byområderne og

— investering i mobilitet i byer og storbyområder, der opfylder EU's miljømæssige og socio-økonomiske målsætninger;

37. anser disse foranstaltninger for berettigede, fordi sikre, billige og veludbyggede offentlige transportsystemer af høj kvalitet i de europæiske byer og forstadsområder vil gøre det muligt

— at fremme økonomisk vækst og konkurrenceevne ved at nedbringe trafikophobning og transportomkostninger, tilrettelægge forvaltningen af passager- og godstrafikken bedre, skabe nye arbejdspladser til støtte for offentlige transportsystemer og øge sådanne investeringers løftestangseffekt ⁽¹³⁾;

— at forbedre miljøets kvalitet ved at reducere drivhusgasemissioner og andre forurenende emissioner, ved at reducere vejtransporten og spare energi ⁽¹⁴⁾ og ved at forbedre luftkvaliteten og mindske negative følger for helbredet i form af respiratoriske sygdomme og hjerte-karsygdomme;

— at styrke social og territorial samhørighed ⁽¹⁵⁾ gennem øget mobilitet blandt indbyggerne, især udstødte grupper i fattige forstæder, og samtidig sikre boligområder og turistattraktioner i bycentre et bedre miljø.

⁽¹³⁾ Investeringer i offentlig transport har en multiplikatoreffekt på 2 til 2,5 på de lokale og regionale økonomier – Kommissionens 5. rammeprogram (2005), Transecon-studie.

⁽¹⁴⁾ I byer, hvor offentlig transport står for en stor del af den samlede transport, kan der spares 4-500 kg brændstof per indbygger om året – UPUV.

⁽¹⁵⁾ Se fodnote 5.

At vælge en integreret tilgang til bypolitik

38. mener, at der er brug for større sammenhæng i EU's politikker og initiativer og ikke mindst en integreret tilgang til bypolitik og fysisk planlægning, så initiativer til bekæmpelse af trafikophobning og forurening via udviklingen af integrerede bæredygtige bytrafikplaner i storbyområderne ikke mister deres virkning på grund af politikker for fysisk planlægning eller boligbyggeri;

39. gentager sin støtte til udvikling af planer for bæredygtig bytrafik – som et minimum for storbyer, byområder og oplande – der tager fat på indbyggernes adgangsmuligheder og disse områders godstransportbehov såvel som trængselsproblemer og følger for miljø og helbred;

40. plæderer for indførelsen af incitamenter på EU-niveau, der sikrer, at EU-finansiering eller -medfinansiering af transportprojekter i bestemte by- og forstadsområder bliver gjort afhængig af, at der findes planer for bæredygtig trafik i byer og storbyer, og at der vedtages mobilitetsaftaler, der via offentlige-private partnerskabsaftaler kan sikre finansiering fra den private sektor og fra lokale, regionale og nationale programmer;

41. er klar over, at mange byer allerede har udarbejdet mobilitetsplaner, men finder, at hvis denne tilgang blev udbredt til alle større byområder med aktiv inddragelse af de berørte aktører, ville byerne bevare friheden til at tilpasse mobilitetsplaner til deres egne forhold, samtidig med at Kommissionen ville kunne vise merværdien af en EU-indsats;

42. gør opmærksom på, at Kommissionen, der allerede tidligere har opfordret de lokale myndigheder til at udvikle og gennemføre planer for bæredygtig bytrafik ⁽¹⁶⁾, bør tilskynde medlemsstaterne til at gøre dette obligatorisk for alle større by- og forstadsområder samt indføre passende incitamenter, der kan tilskynde de lokale og regionale myndigheder til at udarbejde sådanne planer;

43. anmoder om, at Civitas-initiativet får tilført flere bevillinger, så det ud over demonstrationsprojekter og udveksling af bedste praksis kan bidrage til fremme og gennemførelse af bytrafikplaner;

44. anmoder Kommissionen om at tilskynde yderligere til udvikling og gennemførelse af bytrafikplaner ved at indføre en årlig europæisk pris for eksemplariske transportinitiativer og -projekter, der kan overføres, som en del af en »Grønt Flag«-EU-ordning, som f.eks. skal tildeles byområder, der vedtager bytrafikplaner og opnår lave niveauer for forurening og trafikophobning eller har særligt gode resultater med at påvirke brugernes valg af transportmiddel (modal split);

45. anbefaler Kommissionen at vedtage et sæt kriterier, som skal være opfyldt, for at en by kan få tildelt »Grønt Flag«, men erkender, at opnåelse af lave luft- og støjforureningsniveauer samt få trængselsproblemer (hastighed og rejsetidens pålidelighed) vil være udfordringer af et variabelt omfang for byerne i betragtning af den store forskellighed, der kendetegner byer og bytransport;

46. anbefaler, at man ved tildelingen af »Grønt Flag« til byer sikrer, at man fremmer en grøn tankegang og miljøhensyn i byområderne, f.eks. ved at begunstige alternative former for befordring (gennem udbygning af fodgænger- og cykelbaner og -stier eller fremme af andre alternative transportformer).

Tilskyndelse til at skifte til andre transportformer

47. mener, at EU-borgerne, nu hvor de er blevet mere bevidste om klimaforandringerne, kan være mere villige til at acceptere foranstaltninger, som lader brugerne betale for transportsystemernes eksterne omkostninger (miljø, trafiktæthed m.m.), hvor offentlige myndigheder ikke investerer i offentlig transport – altså »forurenere betaler-princippet«;

48. anmoder Kommissionen om snarest muligt at igangsætte den foreslåede undersøgelse af de bymæssige aspekter af internaliseringen af de forskellige transportformers eksterne omkostninger, så der kan vedtages foranstaltninger, som vil bidrage til en ny balance med hensyn til de omkostninger, der er forbundet med de forskellige transportformer ⁽¹⁷⁾ ⁽¹⁸⁾, og resultere i mere bæredygtige transportsystemer i byområderne;

49. mener, at retningslinjer fra Kommissionen, der viser de forskellige muligheder for at afspejle de eksterne omkostninger ved mobilitet i transportpriserne, vil virke befordrende på befolkningens støtte til rene transportformer, bidrage til et skift til mere miljøvenlige transportformer og gøre det klart for borgerne, at individuel transport kun fremstår som billigere, fordi de eksterne omkostninger ikke kan ses i transportregnskabet;

50. glæder sig over Kommissionens støtte til forskning i rene, energieffektive køretøjer og alternative brændstoffer, men gør samtidig opmærksom på, at selv om teknologiske fremskridt vil befordre miljøforbedringer, er der også brug for foranstaltninger til omlægning til andre transportformer for at løse både miljø- og trængselsproblemer i byområder.

⁽¹⁷⁾ Tog- og busbilletter stiger hurtigere end omkostningerne ved at køre i egen bil – Det Europæiske Miljøagentur, rapport 3/2004.

⁽¹⁸⁾ En bæredygtig fremtid for transporten: på vej mod et integreret og brugervenligt transportsystem med teknologien som drivkraft (ordfører: Vaino Hallikmagi, CdR 146/2009 fin).

⁽¹⁶⁾ Temastrategi for bymiljøet – KOM(2005) 718.

Forbedring af passageres rettigheder

51. støtter Kommissionens forslag vedrørende passagerrettigheder og adgang til information om sikkerhed og pålidelighed, men anmoder, da disse kun vil få karakter af frivillige forpligtelser baseret på bedste EU-praksis, samtidig Kommissionen om at øge den

forventede effekt af disse forslag ved at støtte kommunikations- og oplysningskampagner i medlemsstaterne i samarbejde med de lokale, regionale og nationale myndigheder;

52. foreslår, at en sådan oplysningskampagne kommer til at omfatte information om virkningen af bytrafikforanstaltninger og EU-borgernes valg af transportform på Europas og de europæiske regioners økonomiske konkurrenceevne og miljø.

Bruxelles, den 15. april 2010

Ramón Luis VALCÁRCEL SISO
*Første næstformand for
Regionsudvalget*