

**Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — En fælles indsats for konkurrencedygtig og ressourceeffektiv bytrafik«**

COM(2013) 913 final

(2014/C 424/09)

Ordfører: **Edgardo Maria Iozia**

Kommissionen besluttede den 7. marts 2014 under henvisning til artikel 304 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om:

*»Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — En fælles indsats for konkurrencedygtig og ressourceeffektiv bytrafik«*

COM(2013) 913 final.

Det forberedende arbejde henvistes til Den Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet, der vedtog sin udtalelse den 21. maj 2014.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 499. plenarforsamling den 4.-5. juni 2014, mødet den 4. juni, følgende udtalelse med 132 stemmer for og 3 hverken for eller imod:

## **1. Konklusioner og anbefalinger**

1.1 Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg (EØSU) er enig i Kommissionens meddelelse af 17. december 2013 og anser det for meget vigtigt, at programmerne til støtte for udviklingen af en ressourceeffektiv og bæredygtig bytrafik, som for eksempel Civitas og IEE-programmet (intelligent energi i Europa), bliver videreført. I en tid med sparsomme finansielle midler kræver så ambitiøse projekter som det her foreslåede en nøje og grundig gennemgang af alle løsningsmuligheder, for at de uopsættelige initiativer på området bæredygtig mobilitet kan blive gennemført.

1.2 EØSU anser det for absolut nødvendigt at:

- vedtage realistiske integrerede og koordinerede planer, som er under løbende overvågning og har fokus på både persontransport og logistikkæde, og som tager hensyn til alle borgere i samfundet, især personer med nedsat mobilitet,
- anvende nærhedsprincippet således, som Kommissionen har gjort på udmærket vis i sin balancegang mellem de forskellige ansvars niveauer, især ved aktivt at inddrage medlemsstaterne,
- forstærke mobiliseringen af finansielle midler, herunder privat kapital,
- inddrage borgerne og de sociale organisationer samt civilsamfundets organisationer, for at planen om bæredygtig trafik kan blive en fælles opgave for hele samfundet,
- støtte udvekslingen af god praksis via en stor fælles EU-portal,
- relancere borgmesteraftalen,
- øge EU's og EIB's finansielle engagement, som bør sætte skub i gennemførelsen på EU-plan af projektet om bæredygtig bytrafik, som angår 70 % af EU's borgere,

- styrke koordineringen mellem de offentlige myndigheder og de private aktører, som leverer supplerende bytransporttjenester, med en holistisk og målrettet tilgang,
- skabe en sammenhængende bylogistik, som er aktivt orienteret mod at nå målene om den »modstandsdygtige by« (*resilient city, transition town*), hvor alle parter samarbejder om forbedring af borgernes levevilkår og sundhed,
- forvalte komplementariteten mellem det offentlige og den private sektor ved at åbne markedet for konkurrence, forudsat at de sociale garantier, priskontrollen og den miljømæssige bæredygtighed respekteres fuldt ud,
- fastlægge standardiserede retningslinjer for køretøjsspecifikationer for transportmidler, der anvendes i den kollektive trafik, og skabe et europæisk marked, hvor det bliver muligt at opnå stordriftsfordele via indkøbssamarbejde.

1.3 EØSU er enig i den strategiske rolle, bytrafikken spiller i udviklingen hen imod intelligente byer, som sætter mennesket i centrum, og som er i stand til at tackle miljødforringerne og indrette sig efter ændrede forhold. Udvalget påpeger også det fortsatte behov for at overvinde den fragmentering, der ofte præger transportpolitikken.

1.4 De tiltag, der gennemføres, bør tage ordentligt hensyn til, at der skal være balance mellem sociale, økonomiske og miljømæssige aspekter, de tre søjler i en bæredygtig udvikling.

1.5 EØSU er ikke modstander af initiativer til at åbne op for konkurrence og liberalisere markedet for bytransport, forudsat at man sikrer arbejdstagernes rettigheder og deres job, bevarelsen af et veludbygget transportnet, reel forbedring af servicen og prisniveauet. Gennem løbende kontrol bør der sikres nøje overholdelse af kontraktvilkårene.

1.6 EØSU mener, at en effektiv, virkningsfuld og bæredygtig transportpolitik forudsætter:

#### På europæisk plan

- at planerne for bæredygtig bytrafik gøres til et fælleseuropæisk projekt, som inddrager byerne via konkrete initiativer for at gøre borgerne mere bevidste om nødvendigheden af at ændre også indgroede vaner;
- en storstilet relancering af borgmesteraftalen om energieffektivitet, hvori indgår effektivisering af bytrafikken;
- finansiering af de nødvendige initiativer via mobilisering af EU-ressourcer såsom strukturfondene og Horisont 2020, når det gælder forskning og innovation i sektoren;
- lavtforrentede EIB-midler og — hvor der er mulighed herfor — udvikling af offentlig-private partnerskaber (OPP) til anlæggelse og forvaltning af store byinfrastrukturer.

#### På nationalt plan

- fremme af mere ressourceeffektiv og mindre forurenende transport, udnyttelse af nye teknologier;
- sikring af reel udøvelse af retten til bæredygtig mobilitet, ikke mindst for borgere med nedsat mobilitet.

#### På lokalt plan

- samordning af transportformer;
- udvikling af arbejdsstationer for telearbejde;

- fælles uddannelsesinitiativ for offentligt ansatte og fagfolk i sektoren for at udvikle kompetencer og fælles strategier;
- målrettede og bæredygtige politikker for regulering af adgangsvejene til kerneområderne i byerne;
- koordinering med større byers grænseområder med henblik på fælles strategier;
- inddragelse af borgerne i arbejdet med at finde frem til de bedste løsninger;
- løbende overvågning af opnåede resultater og passende, hurtige ændringer af ineffektive foranstaltninger;
- vejledning i en ansvarlig brug af offentlig og privat transport;
- udvikling af samarbejde mellem virksomheder for at koordinere transporten til og fra produktionsområder og håndværksdistrikter;
- inddragelse af de forskellige målgrupper, dvs. grupper med ensartede behov, for sammen at vurdere, hvorledes tjenesterne kan indrettes efter de specifikke behov.

1.7 EØSU understreger betydningen af et tættere samarbejde mellem de kompetente offentlige organer og borgerne og henviser til Kommissionens bemærkninger i handlingsplanen for bytrafikken <sup>(1)</sup>, hvori den opfordrer til at lægge særlig vægt på trafikale løsninger, der tilgodeser behovene hos de sårbare grupper, f.eks. ældre mennesker, lavindkomstgrupper og handicappede.

1.8 EØSU mener, at Kommissionen burde have insisteret endnu mere på disse aspekter, som udgør en uacceptabel forskelsbehandling. Kommissionen bør påtage sig den opgave at overvåge, at denne grundlæggende ret i EU, retten til mobilitet, garanteres for alle borgere uden forskelsbehandling.

1.9 Udvalget kræver også, at man tager fat på emnet fattigdom i forbindelse med mobilitet, således som EU har gjort i forbindelse med energifattigdom og på andre områder; medlemsstaterne bør træffe foranstaltninger til gavn for de mest sårbare og fattige sociale grupper. Retten til mobilitet er en ret for alle, og den kan ikke begrænses til kun velhavende borgere.

1.10 EØSU henleder opmærksomheden på bylogistikens potentiale som et middel til forbedret effektivitet og bæredygtighed. Ved byplanlægning og i samarbejdsprojekter bør man derfor være særligt opmærksom på logistikken. EØSU hilser også Kommissionens planlagte initiativer på dette område velkommen.

1.11 EØSU opfordrer Kommissionen til at samle alle initiativer og politikker vedrørende bytrafik i ét enkelt instrument. Der er mindst 5 portaler, som beskæftiger sig med dette emne. Det er spild af ressourcer og går ud over effektiviteten.

1.12 Europa og medlemsstaterne har brug for at udvikle en fælles, integreret politik med samme ambitiøse vision. Der er brug for at introducere borgerne til alternative og mindre forurenende transportformer. Holdningspåvirkning er det første skridt mod forandring, for eksempel ved at tilskynde til at genopdage nydelsen ved at spadsere i byen, cykle til arbejde eller for at mødes med vennerne. De offentlige myndigheder bør opmuntre til sådan bæredygtig mobilitet med initiativer af kulturel art ved at tilrettelægge byvandring med historiske eller arkitektoniske temaer i bycentrene med guidede ture og give opbakning til organisering af cykelpromenader, som vækker opsigt i gadebilledet og giver lyst til at følge eksemplet.

1.13 De byer, vi har i dag, vil undergå store forandringer mht. arkitektur og byplanlægning i de kommende årtier. EØSU anbefaler, at der oplyses bredt om alle de foranstaltninger, der er til rådighed. Takket være ikt, nyskabelse i byerne og lokale initiativer er det muligt at forbedre mobiliteten og udforme byer, hvor det er godt at bo for de fremtidige generationer.

1.14 EØSU anbefaler at tage behørigt hensyn til behovet for at sikre en retfærdig og jævn spredning af bytransportnettet, så man undgår at henvise personer, der bor i områder med dårlige eller slet ingen offentlige trafikforbindelser, til at føre en indesluttet tilværelse i de moderne ghettoer i byerne.

---

<sup>(1)</sup> COM(2009) 490 final/2.

1.15 Det er nødvendigt at udvikle en stærk og sammenhængende koordinering mellem alle offentlige og private beslutningstagere på alle niveauer. Planer for bæredygtig bytrafik, som er i overensstemmelse med målene på områderne klima, miljø og energi, sundhed, tids- og energibesparelser, og som er en formidabel løftestang for økonomien, bør gøres til en prioritet på alle niveauer i EU.

1.16 EØSU anbefaler, at der vedtages konkrete foranstaltninger for at udvikle cykel- og gangstier, som er forbeholdt denne form for bæredygtig mobilitet, og som om muligt bør anlægges i tilknytning til multimodale offentlige trafikknudepunkter.

## 2. Indledning

2.1 Europa er et af de mest urbaniserede kontinenter på jorden. Over to tredjedele af den europæiske befolkning bor i dag i byområder, og denne procentdel er stigende (rapporten »Cities of Tomorrow«, Europa-Kommissionen, 2011 [foreligger ikke på dansk]). I mange byer bliver trafikafviklingen stadig vanskeligere og mindre og mindre ressourceeffektiv, og den er ofte karakteriseret ved en kronisk trafikal trængsel, som anslås til at koste 80 mia. EUR om året (samlede trængselsomkostninger: se SEC(2011) 358 final), dårlig luftkvalitet, ulykker, støjforurening og store udledninger af CO<sub>2</sub>. I Europa er mobiliteten stadig stærkt afhængig af privatbiler med konventionel drivkraft.

2.2 Siim Kallas, næstformand for Kommissionen og kommissær for mobilitet og transport, har udtalt: »En af de største udfordringer for transportområdet i dag er at tage hånd om problemerne med mobiliteten i byerne. Med en koordineret indsats har vi en bedre chance for at lykkes« ([http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-13-1255\\_da.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1255_da.htm)).

2.3 Europa-Parlamentet og Rådet har erkendt at for at forbedre energieffektiviteten og energibesparelsen er det nødvendigt, at der inden for transportsektoren vedtages passende strategier for at imødegå problemet med energiforbruget og drivhusgasemissionerne. Dette var formålet med vedtagelsen af **direktiv 2009/33/EF af 23. april 2009**, som sigter mod at stimulere markedet for rene og energieffektive køretøjer til vejtransport under hensyntagen til energi- og miljøbelastningen i hele driftslevetiden.

2.4 Hvidbogen »En køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem«, COM(2011) 144 af 28. marts 2011, har til formål at opbygge et moderne og konkurrencedygtigt transportsystem, som kan mindske Europas afhængighed af olie og begrænse CO<sub>2</sub>-emissionerne.

2.5 I dag er transport ansvarlig for en fjerdedel af CO<sub>2</sub>-emissionerne i EU og bidrager også i høj grad til en forringet luftkvalitet (partikler, NO<sub>x</sub>, HC og CO), især i byområder. Anvendelsen af alternative brændstoffer som erstatning for benzin eller diesel kan reducere vejtransportens miljøvirkninger, hvis de produceres på en bæredygtig måde.

2.6 I sin udtalelse om »Handlingsplan for bytrafikken«<sup>(2)</sup> udtrykte EØSU fuld tilslutning til de forslag, som Kommissionen i denne handlingsplan fra 2009 forelagde for de lokale, regionale og statslige myndigheder, og som gik ud på at tilvejebringe de bedst mulige betingelser for livskvalitet og bæredygtighed i byområderne. Dog var de fleste af de foreslåede foranstaltninger uden bindende karakter.

2.7 Blandt de mål for et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem, som Kommissionen foreslår, kan nævnes målet om at »Halvere brugen af køretøjer, der bruger konventionelt brændstof i bytransporten inden 2030. Udfase dem i byerne inden 2050. Opnå stort set CO<sub>2</sub>-fri bylogistik i større bycentre inden 2030« og målet om at »Nå et mål om tæt ved nul dødsulykker i trafikken inden 2050«<sup>(3)</sup>.

2.8 Efter denne sammenfatning af de initiativer, som Den Europæiske Union har taget i retning af bæredygtig bytrafik, vil denne udtalelse fokusere på Kommissionens nylige meddelelse »En fælles indsats for konkurrencedygtig og ressourceeffektiv bytrafik«. Det er lige præcis byerne, som med deres høje befolkningstæthed giver mulighed for at styre den nuværende udviklingsmodel i retning af en mere effektiv udnyttelse af de forhåndenværende ressourcer.

<sup>(2)</sup> EUT C 21 af 21.1.2011, s. 56-61.

<sup>(3)</sup> COM(2011) 144 final.

2.9 De nye miljømæssige udfordringer, som byerne vil blive konfronteret med i nær fremtid, har betydet, at trafikken i byerne er kommet mere i søgelyset i forbindelse med udviklingen af »modstandsdygtige« byer (*transition town*). Begrebet modstandsdygtighed bør indgå i overvejelserne over politikkerne på bytrafikområdet og tilskynde til en mere effektiv samordning af byforandringer, så der sikres en integreret forvaltningstilgang til energi-, miljø- og bytrafikpolitikken.

2.10 EØSU er enig i, at man bør anvende en integreret fremgangsmåde, som kan resultere i initiativer på forskellige områder såsom miljø og sundhed, rene og energieffektive teknologier, infrastrukturforbedring, byplanlægning og bytrafikplanlægning, godstransportlogistik, innovation og forskning, trafikikkerhed samt holdningspåvirkning.

2.11 EØSU understreger betydningen af, at man er opmærksom på at nedbringe antallet af trafikulykker og forbedre borgernes sundhed gennem vedtagelse af langsigtede strategier med henblik på gennemførelse af alle foranstaltninger, som kan bidrage til opfyldelsen af ambitiøse mål. Ethvert menneskeliv, som reddes ved hjælp af disse foranstaltninger, enhver ulykke, som undgås, enhver borger, som beskyttes, repræsenterer en uvurderlig værdi for samfundet, og dette bør være målestokken for foranstaltningernes hastende karakter.

### 3. EU-initiativer vedrørende bytrafik

3.1 Der er iværksat strategier og initiativer på EU-plan til fremme af for det første forskellige former for bæredygtig bytrafik, som kan bane vejen for innovationer vedrørende bytransportformer og -midler, for det andet et intermodalt transportsystem i byerne, for det tredje politikker til fremme af offentlig transport samt gang og cykling og for det fjerde integration af bytrafikken i en integreret og strategisk byudviklingsramme. Desværre er de disponible midler blevet beskåret og rækker ikke til de nødvendige initiativer, der skal iværksættes på de forskellige niveauer. Medlemsstaterne har på deres side beskåret de lokale myndigheders budgetmidler, og disse har været nødt til at sænke tempoet i gennemførelsen af deres planer for forbedring af bytrafikken. Det haster med at foretage en radikal kursændring, genoptage de gode vaner med at investere og gøre en indsats og frem for alt hurtigt forbedre menneskenes livskvalitet.

#### 3.2 Intelligente byer og lokalsamfund

3.3 Det europæiske innovationspartnerskab (EIP) om intelligente byer og lokalsamfund og udviklingen af initiativet »Intelligente byer og lokalsamfund«, som Kommissionen lancerede i 2011, giver folkevalgte repræsentanter og repræsentanter for erhvervslivet og lokalsamfundene en platform, hvor de kan indkredse, udvikle og iværksætte innovative løsninger og føre dem ud i livet. Bæredygtig bytrafik er et af de vigtigste områder, som EIP beskæftiger sig med, ved siden af bæredygtige kvarterer og bebyggede miljøer samt integrerede infrastrukturer og processer i sektorerne for energi, informations- og kommunikationsteknologi samt transport.

#### 3.4 Civitas

3.5 Siden 2002 har Civitas-initiativet, som medfinansieres af Kommissionen, tilført byerne et pust af frisk luft ved at indføre bæredygtige transportsystemer i over 200 europæiske byer, og det udgør i dag et meget aktivt netværk i denne sektor. Inden for rammerne af Horisont 2020 vil Kommissionen styrke dette initiativ for at drive de innovative teknologier fremad, som overgangen til en konkurrencedygtig og ressourceeffektiv bytrafik kræver. EØSU har flere gang understreget vigtigheden af dette og andre initiativer til fremme af bæredygtig trafik.

#### 3.6 Transeuropæiske transportnet (TEN-T)

3.7 EU støtter projekter af fælles interesse i byområder, f.eks. for at forbedre bylogistik som led i nationale eller internationale forsyningskæder.

#### 3.8 Borgmesteraftalen

3.9 Det går kun trægt fremad mod mere bæredygtige trafikformer. Borgmesteraftalen, som Kommissionen lancerede i 2008, tilskynder de deltagende byer til at indarbejde en transport- og bytrafikdimension i handlingsplanerne for vedvarende energi (SEAP) og sikre borgernes og mere generelt civilsamfundets deltagelse (Borgmesteraftalens retningslinjer vedrørende handlingsplaner for bæredygtig energi (SEAP-guidelines)).

#### 4. Meddelelsens indhold

4.1 Kommissionens meddelelse beskæftiger sig især med de nuværende vanskeligheder og ineffektiviteten i trafiksystemet i de europæiske byer og kommer således ind på problemerne med den store trafikale trængsel, de høje CO<sub>2</sub>-emissioner, luftkvaliteten, antallet af trafikdræbte og helbredsbelastningerne.

4.2 Målet med meddelelsen er at øge støtten til de europæiske byers indsats for at overvinde trafikale problemer for at sikre en bæredygtig udvikling og opfyldelse af målene om et mere konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt trafiksystem i Europa.

4.3 Derfor vil Kommissionen styrke sine støtteforanstaltninger til bæredygtig trafik på områder med europæisk merværdi såsom:

4.3.1 *Udveksle erfaringer og demonstrere bedste praksis:* foranstaltninger til udbredelse af bedste praksis, portaler vedrørende bytrafik og nedsættelse af en europæisk ekspertgruppe er kernen i de aktiviteter, som Kommissionen vil igangsætte.

4.3.2 *Sikre målrettet finansieringsstøtte:* med støtte fra EU's struktur- og investeringsfonde kan der iværksættes konkrete, sammenhængende pakker af foranstaltninger især i de mindre udviklede egne. Strukturfondene, Den Europæiske Socialfond og andre fonde vil fortsat stå til rådighed for finansiering af bytrafikprojekter.

4.4 *Støtte forskning og innovation:* Civitas 2020-initiativet under Horisont 2020 vil gøre det muligt for byer, virksomheder, akademiske kredse og andre partnere at udvikle og afprøve nye tilgange til trafikproblemerne i byerne.

4.4.1 Kommissionen foreslår navnlig følgende:

4.5 At inddrage medlemsstaterne: Kommissionen opfordrer medlemsstaterne til at tilrettelægge rammebetingelser, som giver byer og storbyer mulighed for at udarbejde og gennemføre deres planer for en bæredygtig bytrafik. Dette er det vigtigste punkt, som Kommissionen behandler, og det er afgørende, at den modtager overbevisende og positive reaktioner fra medlemsstaterne. Anvendelsen af nærhedsprincippet er i dette tilfælde en uomgængelig og lovende taktik, forudsat at alle parter lægger sig i selen for at gøre deres del af indsatsen.

4.6 At gøre en fælles indsats: Kommissionen fremlægger et sæt konkrete forslag til en koordineret indsats på alle forvaltningsniveauer og mellem den offentlige og den private sektor på fire emneområder:

- bylogistik
- adgangsregulering i byer
- ibrugtagning af løsninger baseret på intelligente transportsystemer (ITS)
- trafikikkerhed i byområder.

Bruxelles, den 4. juni 2014

Henri MALOSSE  
Formand  
for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

---