

Onsdag den 2. december 2015

P8_TA(2015)0423

Bæredygtig mobilitet i byområder

Europa-Parlamentets beslutning af 2. december 2015 om bæredygtig mobilitet i byområder (2014/2242(INI))
(2017/C 399/02)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens meddelelse af 17. december 2013 med titlen »En fælles indsats for konkurrencedygtig og ressourceeffektiv bytrafik«, COM(2013)0913),
- der henviser til sin beslutning af 15. december 2011 om en køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem ⁽¹⁾,
- der henviser til sin beslutning af 23. juni 2011 om dagsordenen for byerne i EU og dens fremtid i samhørighedspolitikken ⁽²⁾,
- der henviser til Kommissionens meddelelse af 30. september 2009 med titlen »Handlingsplan for bytrafikken« (COM(2009)0490),
- der henviser til Kommissionens meddelelse af 18. juli 2014 med titlen »Den bymæssige dimension af EU's politikker — centrale elementer i en EU-dagsorden for byerne« (COM(2014)0490),
- der henviser til Kommissionens grøn bog af 25. september 2007 med titlen »På vej mod en ny kultur for mobilitet i byer« (COM(2007)0551),
- der henviser til Kommissionens særlige Eurobarometer 406 fra december 2013 om de europæiske borgeres holdning til mobilitet i byer,
- der henviser til Kommissionens oprettelse af en europæisk platform for planer for bæredygtig bytrafik,
- der henviser til Kommissionens grøn bog af 29. november 1995 med titlen »Borgernes transportnet: Fuld udnyttelse af potentialet i den offentlige personbefordring i Europa« (COM(1995)0601),
- der henviser til Kommissionens meddelelse af 31. marts 1998 med titlen »Transport og CO₂ — En løsningsmodel for EU« (COM(1998)0204),
- der henviser til Kommissionens meddelelse af 25. februar 2015 med titlen »Parisprotokollen — En plan for bekæmpelsen af globale klimaændringer efter 2020« (COM(2015)0081),
- der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa ⁽³⁾,
- der henviser til forordning (EF) nr. 715/2007 ⁽⁴⁾ og forordning (EF) nr. 595/2009 ⁽⁵⁾ for så vidt angår nedbringelse af forurenende emissioner fra vej køretøjer,
- der henviser til sin beslutning af 27. oktober 2015 om emissionsmålinger i bilsektoren ⁽⁶⁾,
- der henviser til Kommissionens meddelelse af 18. december 2013 med titlen »Programmet ren luft i Europa« (COM(2013)0918),

⁽¹⁾ EUT C 168 E af 14.6.2013, s. 72.

⁽²⁾ EUT C 390 E af 18.12.2012, s. 10.

⁽³⁾ EUT L 152 af 11.6.2008, s. 1.

⁽⁴⁾ EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1.

⁽⁵⁾ EUT L 188 af 18.7.2009, s. 1.

⁽⁶⁾ Vedtagne tekster, P8_TA(2015)0375.

Onsdag den 2. december 2015

- der henviser til Verdenssundhedsorganisationens retningslinjer om luftkvalitet og værktøjet til vurdering af sundhedsøkonomien,
 - der henviser til Verdenssundhedsorganisationens rapport om støjbetingede sygdomme og tal over mistede sunde leveår i Europa,
 - der henviser til Det Europæiske Miljøagensurs TERM-rapport fra december 2013 om et nærmere blik på bytransport,
 - der henviser til FN's konvention om rettigheder for personer med handicap,
 - der henviser til sin beslutning af 3. juli 2013 om trafikssikkerhed 2011–2020 — den første milepæl på vej mod en strategi for at undgå kvæstelser ⁽¹⁾,
 - der henviser til sin beslutning af 12. oktober 1988 om beskyttelse af fodgængere og det europæiske charter om fodgængernes rettigheder ⁽²⁾,
 - der henviser til Wienerkonventionen om vejtrafik,
 - der henviser til Kommissionens meddelelse med titlen »CARS 2020: Handlingsplan for en konkurrencedygtig og bæredygtig bilindustri i Europa« (COM(2012)0636),
 - der henviser til sin beslutning af 10. december 2013 om CARS 2020: Handlingsplan for en konkurrencedygtig og bæredygtig bilindustri i Europa ⁽³⁾,
 - der henviser til Kommissionens meddelelse af 2. juli 2014 med titlen »Omstilling til en cirkulær økonomi: et program for Europa uden affaldsproduktion« (COM(2014)0398),
 - der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/17/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester ⁽⁴⁾,
 - der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer ⁽⁵⁾,
 - der henviser til Revisionsrettens særberetning nr. 1/2014 om virkningsgraden af EU-støttede offentlige bytransportprojekter,
 - der henviser til Leipzigchartret om bæredygtige europæiske byer,
 - der henviser til borgmesteraftalen,
 - der henviser til forretningsordenens artikel 52,
 - der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget og udtalelserne fra Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarer og Regionaludviklingsudvalget (A8-0319/2015),
- A. der henviser til, at det skønnes, at 82 % af EU's borgere vil bo i byområder i 2050;
- B. der henviser til, at den forventede betydelige stigning i befolkningen i byerne skaber udfordringer med hensyn til sameksistens, livskvalitet og bæredygtig udvikling, hvilket vil kræve helhedsplanlægninger;
- C. der henviser til, at mobiliteten i byerne stadig i meget høj grad er baseret på brugen af privatbiler med konventionel drivkraft, og at 96 % af transporten i EU eller omkring en tredjedel af det samlede energiforbrug derfor er afhængig af olie eller derivater af olie;

⁽¹⁾ Vedtagne tekster, P7_TA(2013)0314.

⁽²⁾ EUT C 290 af 14.11.1988, s. 51.

⁽³⁾ Vedtagne tekster, P7_TA(2013)0547.

⁽⁴⁾ EUT L 134 af 30.4.2004, s. 1.

⁽⁵⁾ EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1.

Onsdag den 2. december 2015

- D. der henviser til, at bytrafikken tegner sig for op til 25 % af alle CO₂-emissioner og for ca. 70 % af alle emissioner i byområder, der er ansvarlige for klimaændringerne, og er den eneste sektor i EU, hvis drivhusgasemissioner fortsætter med at stige;
- E. der henviser til, at det af den særlige Eurobarometerundersøgelse nr. 406 fra 2013 fremgår, at ca. 50 % af de europæiske borgere bruger privatbilen dagligt, mens kun 16 % bruger offentlig transport, og 12 % cykler;
- F. der henviser til, at EU-borgerne ifølge samme undersøgelse mener, at lavere billetpriser i den offentlige transport (59 %), en forbedring af de offentlige transporttjenester (56 %) og en forbedring af infrastrukturen til cyklister (33 %) er effektive foranstaltninger til bedre mobilitet i byerne;
- G. der henviser til, at omkring 50 % af de tilbagelagte strækninger i byområder er på under 5 km og derfor kan gøres til fods eller med cykel eller offentligt/kollektiv transport eller andre former for transport såsom delekørsel;
- H. der henviser til, at den udbredte anvendelse af diesel i transportsektoren, navnlig i ældre køretøjer og køretøjer uden partikelfiltre, er en af de væsentligste årsager til den høje partikelkoncentration i EU's byer, og til, at anvendelse af alternative brændstoffer og ændringer i de sædvanlige måder at anvende disse transportformer bør fremmes uden at bringe mobiliteten i byerne i fare;
- I. der henviser til, at der ifølge Det Europæiske Miljøagentur i 2011 var mindst 125 mio. europæiske borgere, som var udsat for støjforureningsniveauer over sikkerhedsgrensen på 55 dB, og at vejtrafikken var den væsentligste årsag til denne støjforurening;
- J. der henviser til, at transporttjenester af høj kvalitet er af afgørende betydning for folk, der bor i byområder og ønsker at få opfyldt deres mobilitetsbehov i forbindelse med deres arbejde og deres aktiviteter af uddannelses- og turistmæssig karakter og fritidsaktiviteter; der henviser til, at bæredygtig mobilitet i byer kan bidrage til at reducere energiforbruget, luft- og støjforureningen, antallet af færdselsuheld og trafikpropper, arealanvendelse og forsegling af jordoverfladen;
- K. der henviser til, at målrettede foranstaltninger for bæredygtig bytrafik er muligt og nødvendigt for at nå EU's mål og håndhæve lovgivningen vedrørende transport og miljø;
- L. der henviser til, at EU under behørig hensyntagen til nærhedsprincippet og som støtte til lokale initiativer bør fremme udviklingen af en integreret, langsigtet tilgang til mobilitet i byerne, der kan reducere trafikforurening, overbelastning, støj og trafikulykker, sørge for passende støtte til byer og sikre bedre information, koordinering og samarbejde mellem EU's medlemsstater;
- M. der henviser til, at det er vigtigt at understrege betydningen af offentlig transport for byområdets økonomier, herunder dårligt stillede områder, og for at anerkende de sociale fordele, der er forbundet hermed, såsom bekæmpelse af fattigdom og social udstødelse og sikring af adgang til beskæftigelse for alle borgere;
- N. der henviser til, at god, let tilgængelig, offentlig kollektiv transport er den bedste præventive foranstaltning mod privat transport og en af de bedste måder til at afhjælpe trafikpropper;
- O. der henviser til, at 73 % af de europæiske borgere mener, at vejsikkerhed er et alvorligt problem i byer, og til, at mere end 30 % af dødsulykker og alvorlige kvæstelser forekommer i byområder og ofte rammer bløde trafikanter og fodgængere;
- P. der henviser til, at 38 % af alle ulykker med dødelig udgang sker i byerne, og 55 % på hovedvejene, og til, at ofrene oftest er cyklister og andre bløde trafikanter, og til, at ulykker skyldes en høj koncentration af køretøjer og køretøjernes hastighed;
- Q. der henviser til, at bytransport er ét aspekt ved en mere overordnet politik for bæredygtig fysisk planlægning, og til, at grønne områder i byerne kan bidrage til delvist at afhjælpe konsekvenserne af den forurening, der skyldes trafikken;
- R. der henviser til, at anvendelse af alternative brændstoffer og transportmidler kræver udvikling af den nødvendige infrastruktur samt en indsats for at ændre folks mobilitetsadfærd;

Onsdag den 2. december 2015

- S. der henviser til, at lige som centre for økonomisk aktivitet og innovation anerkendes byer og andre større byområder med rette som vigtige knudepunkter i den nye TEN-T strategi, og de er det vigtigste led i passager- og godstransportkæden;
- T. der henviser til, at flermodale netværk og integrationen af forskellige transportformer og -tjenester i og omkring byområder potentielt set kan forbedre passager- og godstransporten og dermed bidrage til at reducere udledningen af kulstof og af andre skadelige stoffer;
- U. der henviser til, at stats- og regeringscheferne, forsamlet i 2012 på De Forenede Nationers konference om bæredygtig udvikling (Rio + 20), forpligtede sig til at støtte udviklingen af bæredygtige transportnet ⁽¹⁾;
- V. der henviser til, at en »én for alle byområder«-løsning ikke findes, og at byerne i Den Europæiske Union har deres egne særlige forhold og behov, bl.a. de geografiske og klimatiske forhold, den demografisk struktur og de kulturelle traditioner;
- W. der henviser til, at mobilitet i byerne og forvaltningen af bytransport hører under de lokale og regionale myndigheders kompetenceområder, idet disse myndigheder udformer og gennemfører de offentlige politikker på deres område i overensstemmelse med den gældende nationale ramme og EU's dagsorden for byer;
- X. der henviser til, at det er bekymrende, at Kommissionen taler om at udvikle trafikkoncepter på europæisk niveau, som derefter skal tilpasses de lokale forhold i medlemsstaterne; der henviser til, at det i stedet for denne top-down-model ville være bedre at anvende en bottom-up-model for innovationsfremmende parallelle lokale eksperimenter og samtidig tage hensyn til behovet for fælles normer og standarder; der henviser til, at det stærkt går ind for, at der etableres platforme, hvor de lokale aktører kan udveksle erfaringer, således at vellykkede modeller kan videreformidles til flere;
1. understreger, at det hidtidige arbejde på europæisk plan og i mange byer har været positivt og bør videreføres, og glæder sig derfor over Kommissionens ovennævnte meddelelse om mobilitet i byerne;

Byrum og infrastruktur skal gives tilbage til alle borgere, og der skal være større tilgængelighed for alle

2. påpeger, at fysisk planlægning er den vigtigste fase, når det gælder om at skabe gnidningsløse og sikre transportnet, der kan holde i lang tid og have en reel indvirkning på mængden og fordelingen af trafikken; understreger, at sikkerheden altid skal betragtes som et centralt element i en bæredygtig byplanlægning;
3. er overbevist om, at information til og høring af EU-borgerne, detailhandlere, speditørfirmaer og andre aktører i den bymæssige mobilitet, er afgørende for at gøre planlægningen, udviklingen og beslutningstagningen mere gennemsigtig; understreger, at disse oplysninger bør være offentlige og lettilgængelige; påpeger, at det er ønskeligt at fremme samarbejdet mellem de relevante aktører og mellem byerne på EU-plan med henblik på at udveksle bæredygtige mobilitetsløsninger;
4. er overbevist om, at de langsigtede planer for bæredygtig bytrafik, der understøttes af IKT, er vigtige redskaber til at sikre alle borgere hensigtsmæssige og sikre mobilitetsløsninger; opfordrer de kompetente myndigheder til i deres planer for bæredygtig bytrafik at tage højde for særlige behov, for så vidt angår kommunikation til personer med nedsat mobilitet; understreger, at infrastruktur uden hindringer er af afgørende betydning for personer med nedsat mobilitet; understreger, at det er nødvendigt, at planer for bæredygtig bytrafik omfatter særlige strategier for trafikikkerhed og omfatter sikker infrastruktur, hvor der er plads til de mest udsatte brugere;
5. understreger betydningen af planer for bæredygtig bytrafik med hensyn til at nå EU-målene vedrørende begrænsning af emissioner af CO₂, støj, luftforurening og nedbringelse af ulykkestallet; mener, at udviklingen af planer for bæredygtig bytrafik bør indgå som et vigtigt element i overvejelserne omkring finansieringen af EU-projekter inden for bytransport, og at EU's finansiering og oplysende støtte kan give incitamenter til udvikling og gennemførelse af sådanne planer; opfordrer Kommissionen til under fuld hensyntagen til nærhedsprincippet at give de kompetente myndigheder den nødvendige rådgivning og teknisk støtte til udvikling af planer for bæredygtig bytrafik;

⁽¹⁾ FN's resolution 66/288 »The future we want«, punkt 135.

Onsdag den 2. december 2015

6. tilskynder myndighederne i medlemsstaterne til at udarbejde planer for bæredygtig mobilitet i byområder, som prioriterer transportformer med lavt emissionsniveau, herunder elektrisk trækraft og køretøjer drevet af alternative brændstoffer, og som omfatter intelligente transportsystemer; støtter oprettelsen af trafikzoner og intermodale platforme, hvor der gives prioritet til brug af offentlig transport;
7. opfordrer medlemsstaterne og de europæiske byer til at udvikle en parkeringspolitik (parkeringsplads, brug af intelligente systemer og passende prissætning), som kan være en del af en integreret bypolitik, og på samme tid at yde en større indsats med henblik på at udvikle funktionelle intermodale knudepunkter, der giver plads til forskellige transporttjenester og muliggør en smidig kombination af transportformer såsom kollektiv transport, fælles transport, cykling og udlejningstjenester; ser gerne bedre sammentænkning af parkeringspladser i forstadsområder og jernbanetransport og offentlig transport, jf. »park and ride«-konceptet; minder om behovet for at afhjælpe de mangler, der rammer de handicappede;
8. understreger, at ESI-fondene — under hensyntagen til behovet for at mindske den negative indvirkning på miljøet, som skyldes afhængigheden af olie i EU's transportsystem (langt overvejende af olie og biprodukter) — systematisk bør anvendes til at udvikle og gennemføre omfattende og integrerede planer for bæredygtig bytrafik, der i forbindelse med fysisk planlægning generelt kan supplere og gensidigt forstærke bytrafikforanstaltningerne, uden dog at der skal skabes ekstra transportbehov i form af en overdreven brug af biler, og at der bør fokuseres på et integreret transportsystem, der baserer sig på samarbejde mellem de enkelte transportformer;
9. er overbevist om, at Kommissionens platform for planer for bæredygtig bytrafik bør yde stærk støtte til byer og regioner i forbindelse med udformningen og gennemførelsen af planerne for bæredygtig bytrafik; understreger vigtigheden af at lade alle byer, uanset deres størrelse, indgå i overvejelserne om investeringer i bytrafikken, og fremhæver den centrale rolle, som de europæiske byer og regioner spiller med hensyn til at styrke og fremme bæredygtig bytrafik; opfordrer til inddragelse af repræsentanter for lokale og regionale myndigheder af forskellig størrelse og repræsentanter for forskellige interessenter (f.eks. cyklistforbund) i den europæiske platform og ekspertgruppen med repræsentanter fra medlemsstaterne om mobilitet og transport i byerne;
10. understreger, at planer for bæredygtig bytrafik bør være i overensstemmelse med EU's nuværende dagsorden og målsætninger, navnlig om trafikoverflytning fra vej til jernbane, som er fastsat i hvidbogen fra 2011;
11. opfordrer indtrængende Kommissionen, medlemsstaterne og de regionale og lokale myndigheder til at vurdere og revidere planerne for mobilitet i byområder i tråd med målene i strategien Transport 2050;

Forbedring af miljø, livskvalitet og sundhed

12. peger navnlig på den nuværende transportmodels mange skadelige virkninger for grundlæggende elementer i det naturlige miljø, herunder luft, vand og jord, og for de forskellige økosystemer;
13. er overbevist om, at luftforurening har en lokal, regional, national og grænseoverskridende dimension og kræver en indsats på alle forvaltningsniveauer; opfordrer derfor til en styrkelse af strategien for flerniveaustyring, hvor alle aktører tager ansvaret for de foranstaltninger, der kan og skal træffes på lige netop deres niveau;
14. opfordrer byerne til nøje at vurdere borgernes og virksomhedernes behov og de særlige forhold i forbindelse med transportformerne med henblik på sikre en bæredygtig mobilitet i byerne og til at træffe de nødvendige foranstaltninger til at forbedre livskvaliteten i byerne, bl.a. ved at fremme en omlægning til bæredygtige transportformer, herunder gang og cykling, og ved at fremme en integreret politik for samordnet modalitet og/eller kombineret transport;
15. opfordrer de lokale myndigheder til at tage deres borgeres velbefindende i betragtning ved udformningen af planerne for bæredygtig mobilitet; opfordrer navnlig de kompetente myndigheder til at træffe foranstaltninger til begrænsning af støjbelastningen i byerne;
16. opfordrer de kompetente myndigheder til at træffe forebyggende foranstaltninger i overensstemmelse med forsigtighedsprincippet og proportionalitetsprincippet for at forbedre luftkvaliteten i byerne og sikre, at koncentrationerne af forurenende stoffer ikke overstiger de grænseværdier, der er fastsat i Verdenssundhedsorganisationens retningslinjer; støtter med henblik herpå oprettelse af lavemissionszoner; understreger, at det er de kompetente myndigheders ansvar at tilvejebringe sikre og sunde mobilitetsløsninger til gavn for borgerne; er af den opfattelse, at disse løsninger kunne basere sig på overkommelige, intelligente, pålidelige, tilgængelige offentlige transportsystemer; opfordrer medlemsstaterne og lokale myndigheder til, hvor der er en risiko for, at de ovennævnte retningslinjer overskrides, at overveje at træffe foranstaltninger til at forbedre adgangen til offentlig transport, f.eks. ved vekslende trafik;

Onsdag den 2. december 2015

17. påpeger, at der er behov for en samlet tilgang til luftforureningen i europæiske byer; opfordrer derfor Kommissionen til at forelægge effektive foranstaltninger, der gør det muligt for medlemsstaterne at overholde direktivet om luftkvaliteten (2008/50/EF), navnlig ved at fastsætte effektive og ambitiøse emissionslofter for 2025 og 2030 i henhold til direktivet om nationale emissionslofter (NEC-direktivet), sikre en bedre koordinering af foranstaltningerne i henhold til NEC-direktivet og direktivet om luftkvaliteten, opstille ambitiøse mål for bilers præstationsnormer for 2025 og 2030 qua en rettidig revision af forordning (EF) nr. 443/2009 om CO₂ og biler og fastsætte en klar tidsramme for indførelse af emissionskontrol i private køretøjer, der baserer sig på kørsel i den virkelige verden;
18. opfordrer Kommissionen til i forbindelse med medlemsstaternes forskellige planer at gennemføre evalueringer af placeringen af udstyr til måling og kontrol af luftforurening i de vigtigste byområder, hvor der er problemer med luftkvaliteten, eftersom en forkert placering af udstyret meget ofte gør dataene unøjagtige, hvilket kan indebære en risiko for befolkningens sundhed;
19. noterer sig de adfærdsmæssige ændringer inden for ejerskab og brug af køretøjer (delebiler, samkørsel); tilskynder Kommissionen til at udvikle og støtte transportsystemer, der omfatter kollektiv og offentlig transport;
20. mener, at Kommissionen bør vurdere, hvordan samfundet med sandsynlighed vil blive påvirket af nye former for mobilitet baseret på deleøkonomi, herunder delekørsel: mener, at medlemsstaterne på nationalt plan bør fortsætte konceptet om »deleby«, for så vidt angår mobilitet og transport, da dette kan være til gavn for borgerne, navnlig i små og mellemstore byer, hvor det offentlige transportnet er mindre, og det kan måske også gøre det muligt at udvikle peer-to-peer mobilitetsløsninger;
21. understreger, at højtudviklet, effektiv, økonomisk overkommelig, sikker og tilgængelig offentlig transport er en integreret del af bæredygtig byudvikling; er overbevist om, at pålidelige offentlige transporttjenester kan spille en vigtig rolle med hensyn til at mindske trafikbelastningen, luftforurening og støj i byer; opfordrer derfor medlemsstaterne til at fremme offentlig transport med det formål at øge brugen heraf inden 2030; tilskynder også nationale og lokale myndigheder til at fremme udbuddet af digitale tjenester for den offentlige trafik og stationer, støtte udviklingen af innovative former for mobilitet og udrulle intelligente transportløsninger og andre avancerede teknologier; understreger, at delebiler, samkørsel og samkørselstjenester gør bedre brug af eksisterende ressourcer og bidrager til at nedbringe antallet af biler i byerne; anerkender betydningen af de europæiske satellitbaserede navigationsprogrammer Galileo og Egnos og mobile højhastighedsnet; støtter oprettelsen af en retlig ramme, der gør det muligt at anvende nye former for mobilitet, og bakker op om nye deleløsninger, som gør bedre brug af eksisterende ressourcer;
22. understreger betydningen af offentlige oplysninger om offentlige transporttilbud, også under hensyntagen til turisternes sproglige behov og fordelene ved en bæredygtig turismepolitik; opfordrer de lokale myndigheder til at tilvejebringe tidstro information på internettet og på tilstrækkeligt mange skærme i byerne; opfordrer myndigheder og transportselskaberne til at forbedre adgangen til gratis digitale tjenester i offentlige transportmidler og på stationer;
23. fremhæver de sociale fordele ved offentlig transport ad jernbane med hensyn til tilgængeligheden af byområder, og byfornyelse, social inklusion og forbedring af byers image;
24. anerkender kvaliteten og mangfoldigheden af de job, der tilbydes af virksomheder, der driver offentlig transport, og de dermed forbundne fordele for økonomien; opfordrer Kommissionen til at overvåge og vurdere den offentlige transports bidrag til strategierne for grønne arbejdspladser og grøn vækst på nationalt og europæisk plan;
25. opfordrer medlemsstaterne til at tage effektive skridt til at garantere sikkerheden i den offentlige transport, samtidig med at de lokale myndigheders beføjelser skal respekteres;
26. minder om, at ikkemotoriseret individuel mobilitet såsom gang og cykling, har det bedste potentiale for CO₂-neutralitet;

Onsdag den 2. december 2015

27. opfordrer medlemsstaterne til at revidere deres strategier for at forbedre ikkemotoriseret transport med henblik på at opfylde de konvergerende interesser for at forbedre mobiliteten og bymiljøet; opfordrer medlemsstaterne til, hvor dette er relevant, at fremme anvendelsen af cykler, herunder ved at opstille ambitiøse mål for omfanget af cykling inden 2030 og forbedre betingelserne for færdsel til fods og på cykel;

28. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at udbrede kendskabet til cykling og alternative transportformer, bidrage til et skift til bæredygtige transportformer og til fortsat at støtte den europæiske mobilitetsuge; opfordrer byerne til at tilrettelægge delecyclordninger i forbindelse med offentlig transport; glæder sig over initiativer på nationalt, regionalt og lokalt plan for at fremme og arrangere »bilfri søndage« og »EU-cykeldage«, der sigter på at forbedre luftkvaliteten i byerne;

29. tilskynder private virksomheder, forvaltninger og EU-institutionerne til yderligere at forbedre mobilitetsstyrings-tjenesterne for deres medlemmer, personale og besøgende; opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at fremme politikker, der har til formål at tilskynde virksomhederne til at reducere rejser fra og til arbejdspladser, bl.a. ved at tillade og fremme telearbejde og tilskynde til brug af IKT og telekonferencer; mener, at mobilitetsforanstaltninger, såsom dem, der koordineres af den europæiske platform om mobilitetsstyring, har et stort potentiale til at løse overbelastningen af vejnettet og give adgangsmuligheder til alle;

30. opfordrer medlemsstaterne og de lokale myndigheder til at fastlægge miljøkrav i procedurerne for offentlige indkøb, navnlig ved indkøb af køretøjer til kollektiv transport eller køretøjer, der anvendes af offentlige myndigheder;

Energibesparelse og beskyttelse af klimaet

31. mener, at energieffektivitet og anvendelse af kulstoffattige og vedvarende energikilder er nøglen til at opnå en bæredygtig mobilitet i byerne og samtidig forbedre miljøforholdene, og at teknologineutraliteten bør respekteres, når der vedtages foranstaltninger til opfyldelse af EU's mål for CO₂-emissioner og energibesparelser;

32. tilskynder medlemsstaterne til at støtte målene i hvidbogen om transport om at halvere antallet af konventionelle benzin- og dieslbiler til bytransport i 2030 og udfase dem i byer senest i 2050; opfordrer byer til at fremme og støtte en omlægning i retning af alternative transportmidler og mindre forurenende køretøjer under hensyntagen til deres reelle CO₂-fodaftryk med henblik på at nå EU's mål om at reducere udledningen af drivhusgasser med 60 % inden 2050; glæder sig over incitamenter for rejsende til at kombinere forskellige transportformer;

33. henleder opmærksomheden på betydningen af at anvende elektriske køretøjer og køretøjer, der kører på alternative brændstoffer (biobrændstoffer af anden og tredje generation, hydrogen baseret på vedvarende energikilder, komprimeret naturgas (CNG) og flydende naturgas (LNG)) til mindskelse af emissioner i byer; minder om bestemmelserne i direktiv 2014/94/EU om anvendelse af alternative brændstoffer og opfordrer medlemsstaterne til i tæt samarbejde med regionale og lokale myndigheder og den pågældende industri hurtigt at udvikle disse infrastrukturer, især langs de transeuropæiske transportnet (TEN-T); opfordrer den offentlige og den private sektor til at fremme indretningen af genopladningsfaciliteter i kollektive parkeringsområder;

34. anmoder Kommissionen og nationale og lokale myndigheder til, hvor det er muligt, at fremme indlandsskibsfart som en integreret mobilitetsløsning for blød mobilitet i byerne;

35. understreger betydningen af en »bottom-up«-metode; støtter derfor kraftigt, f.eks. borgmesteraftalen om reduktion af drivhusgasemissioner og dens mere end 6 000 underskrivere og glæder sig over den appel, som kommissær Canete fremsatte den 13. oktober 2015 i Bruxelles for at få startet på en mere ambitiøs konvention; støtter Kommissionen, når den spiller en positiv rolle og agerer katalysator for sådanne initiativer;

36. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at sætte ambitiøse foranstaltninger vedrørende »bæredygtig mobilitet i byer« højt på dagsordenen for COP 21, der afholdes i Paris i december 2015; opfordrer Kommissionen til at yde aktiv støtte til initiativer under handlingsdagsordenen for integreret bæredygtig mobilitet i byområder;

Onsdag den 2. december 2015

Innovation som kernen i forskningspolitikker med fokus på intelligent transport

37. minder om, at intelligente transportsystemer (ITS) gør mobilitet mere sikker, effektiv, miljøvenlig og flydende, og opfordrer derfor Kommissionen og medlemsstaterne til at intensivere arbejdet med ITS, herunder med innovation og gennemførelse af rejseinformation i realtid, stærkt automatiserede køretøjer, intelligent infrastruktur og intelligente trafiksignalsystemer; minder om vigtigheden af, ITS med hensyn til at give nøjagtige trafik- og rejsedata i realtid, og opfordrer derfor Kommissionen til at sætte bytrafik højt op på den digitale dagsorden; opfordrer de berørte parter til at arbejde tæt sammen i udviklingen af interoperable og integrerede mobilitetstjenester såsom multimodal offentlig transport, fælles mobilitet og intermodale integrerede billetsystemer; anmoder Kommissionen om at prioritere udviklingen af innovative applikationer og nye teknologier, der giver trafikanter mulighed for at spille en mere proaktiv rolle som udviklere og dataproducenter i transportsystemet, så de under overholdelse af EU's regler og databeskyttelsesbestemmelser kan bidrage til platforme for mobilitetstjenester;

38. opfordrer alle parter til fuldt ud at udnytte mulighederne i data og digitalisering og at deregulere for at fremme nye forretningsmodeller;

39. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at støtte forskningsprogrammer om nye teknologier, nye forretningsmodeller og nye integrerede, bæredygtige former for mobilitet og logistik i byer; støtter prioriteterne i Horisont 2020 om samfundsmæssige udfordringer for intelligent, grøn og integreret transport og mobilitet i byerne, samt udviklingen af »mobility-as-a-service«-initiativer i hele Europa; mener, at Horisont 2020 skal fremme forskning og innovation inden for livskvalitet, levedygtige arbejdspladser, demografi, ændringer i aktiv mobilitet, miljø og klimainsats; er af den opfattelse, at Kommissionen bør tage hensyn til disse prioriteter, sikre tilstrækkelige EU-midler til fremtidige forsknings- og udviklingsaktiviteter for skinnbundne bytrafiksystemer og gøre bæredygtige transportløsninger mere effektive;

Mere bæredygtig og sikker bytrafik

40. bemærker, at grundige sikkerhedsbetingelser samt avanceret trafik- og hastighedsstyring fører til en drastisk reduktion af antallet af trafikdræbte og alvorligt kvæstede i byerne; påpeger, at en sikkerhedsstyrke, der har til opgave at forvalte og kontrollere trafikken og udføre konsekvent kontrol med overtrædelser af færdselssikkerheden som f.eks. kørsel ved høj hastighed, kørsel under påvirkning af alkohol, narkotika og medicin og brug af mobiltelefon og andre kommunikations- og informationsudstyr bidrager til at nedbringe antallet af trafikulykker i byer;

41. opfordrer medlemsstaterne og de lokale myndigheder til at genoverveje hastighedsstyring inden 2020 under hensyntagen til de lokale forhold for at garantere sikkerheden, bl.a. i boligområder og omkring skoler og uddannelsesmæssige og sociale faciliteter og til at overveje udvikling og udformning af sikrere vejinfrastruktur; opfordrer medlemsstaterne og de lokale myndigheder til at bruge alle moderne løsninger, herunder avancerede intelligent trafikstyring, for at garantere sikkerheden for alle trafikanter, herunder fodgængere; opfordrer de europæiske byer til at udveksle bedste praksis med hensyn til sikkerhedsstyring;

Innovation på området for bæredygtig godstransport

42. mener, at udviklingen af strategier for en innovativ, bæredygtig og miljøvenlig logistik i byerne, der inddrager private og offentlige aktører, er af afgørende betydning for at løse trængsels- og miljøproblemerne i byerne; er af den opfattelse, at logistikken bør basere sig på bæredygtige transportformer; opfordrer til en bedre optimering af forsyningskæden i byområder, baseret på nye omkostningseffektive former for drift og teknologi og nye forretningsmodeller; påpeger betydningen af planer for bæredygtig bytrafik, der omfatter samordnet modalitet og logistikstrategier, og understreger, at hvor det er relevant, skal jernbane, ren sejlads på indre vandveje og søhavne integreres i de logistiske strategier og planer for bæredygtig mobilitet i byområder; opfordrer de kompetente myndigheder til, hvor det er muligt, at mindske tung trafik i bycentre;

43. påpeger, at tætbefolkede områder og andre områder såsom indkøbscentre og detailhandelscentre står over for stigende trafik og problemerne med overbelastning, og påpeger betydningen af effektive og omfattende politikker til at forbinde disse områder til effektiv offentlig transport og intelligente hjemmelieferingstjenester;

Onsdag den 2. december 2015

44. opfordrer Kommissionen til at udvikle politikker til at tilskynde transportsektoren til at forny sin flåde og gøre den mere miljøvenlig og de lokale myndigheder til at yde støtte til og/eller tilskynde skabe incitamenter for aktørerne til at gøre godstransport i byerne mere bæredygtig; minder om, at jernbanetransport og andre mere bæredygtige transportformer kan spille en vigtig rolle med hensyn til at levere varer til byernes udkantsområder, hvis overførslen mellem transportformerne er veltillægt og logistikken er god;

Minimering af eksterne omkostninger og bedre kvalitetsinvesteringer

45. understreger, at cost-benefit-analyserne af investeringerne bør fokusere på at maksimere de eksterne samfundsmæssige fordele og minimere de eksterne omkostninger fra f.eks. klimaforandringer, ulykker, sundhed, støj, luftforurening og anvendelse af byrummet;

46. understreger, at bytrafik bør bidrage til og være fuldt integreret i EU's målsætninger om ressourceeffektivitet, navnlig de, der vedrører den cirkulære økonomi;

47. minder om, at en fastsættelse af prisen for at køre på vejen og for at bruge parkeringspladser, der baserer sig på princippet om ikkeforskelsbehandling, interoperabilitet og princippet om, at forureneren betaler, kan indgå i en integreret politik for mobilitet i byer;

48. minder om princippet om »anvendelse af indtægterne« med hensyn til vejafgifter, og opfordrer til, hvor det er relevant, at en andel af indtægterne fra brugen af infrastruktur (vejafgifter og/eller Eurovignette) afsættes til at forbedre den bæredygtige mobilitet i byområder;

49. mener, at mobilitet i byer bør afspejles i Connecting Europe-faciliteten og de transeuropæiske transportnet (TEN-T), hvor det er relevant og i overensstemmelse med TEN-T lovgivningen, herunder med støtte til byknudepunkter og integration af mobilitetsplaner for byer i grænseoverskridende områder, da det både fremmer økonomisk og social udvikling og bidrager til bedre tilgængelighed; mener, at effektiv sammenkobling mellem forskellige transportformer og mellem transportnet, herunder bynære områder og tværregionale netværk, vil forbedre borgernes mobilitet; støtter udviklingen af integrerede billetsystemer, som potentielt kan forbedre tilgængelighed til offentlig transport;

50. opfordrer Kommissionen, medlemsstaterne og de lokale myndigheder til at gøre brug af de nye muligheder for finansiering af projekter under Connecting Europe-faciliteten (CEF) i bycentre; minder om muligheden for CEF for at finansiere synergi projekter med en øget sats for medfinansiering af transportprojekter med energi og telekommunikation, der har et enormt potentiale for byudviklingsprojekter; opfordrer Kommissionen til i forbindelse med revisionen af budgettet for Den Europæiske Fond for Regionaludvikling og Samhørighedsfonden at overveje at afsætte passende EU-midler til projekter om bæredygtig mobilitet; opfordrer de relevante myndigheder til at sikre, at der er en stærk forbindelse mellem intelligent og bæredygtig politik for mobilitet i byer og projekter finansieret med EU-midler vedrørende mobilitet i byerne og at fastsætte klare mål og indikatorer for udnyttelse med henblik på at undgå underudnyttelse af projekterne og undergravning af deres økonomiske og sociale fordele; erkender, at der er behov for nye former for bæredygtig finansiering af offentlig transport, der giver mulighed for miljømæssig bæredygtighed, digitalisering og tilgængeliggørelse, stimulation af økonomien i byområder og nye arbejdspladser;

51. henleder opmærksomheden på den nyligt vedtagne europæiske fond for strategiske investeringer (EFSI) og den særlige opmærksomhed og fokus i dette instrument til horisontale prioriteter og intelligente og bæredygtige projekter i byer; opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at støtte projekter for bæredygtig bytrafik, sikre de nødvendige synerger mellem de forskellige finansieringskilder og programmer, og udvikle forbindelser mellem bytrafik, den nye digitale dagsorden og energiunionen;

52. understreger betydningen af kapacitetsopbygning hos de lokale myndigheder og i oplandsområderne, hvad angår udarbejdelse og gennemførelse af integrerede udviklingsstrategier, for at lette samarbejdet mellem forskellige områder og dermed fremme gensidig afhængighed og komplementaritet;

53. mener, at investeringer i bæredygtig offentlig transport ikke kun er et svar på problemerne med mobiliteten i byerne, men også omfatter »elementer af byfornyelse«, som påvirker det generelle økonomiske system i byen og gør det lettere at skabe et grønt bymiljø samt adgang til centre med blandede aktiviteter (handel, bolig, fritid, kultur og uddannelse); understreger, at det er afgørende, at mobilitet og byplanlægning koordineres ordentligt, således at der kan tilvejebringes den størst mulige virkning af investeringerne;

Onsdag den 2. december 2015

54. opfordrer til, at initiativerne til fremme af ungdomsbeskæftigelsen og andre ESI-fonde anvendes til at fremme beskæftigelsen i områder, der stimulerer udviklingen af bæredygtig mobilitet i byerne; understreger, at gennemførelsen af projekter vedrørende bæredygtig mobilitet i byerne har en positiv indvirkning på alle regioner og deres befolkninger ved at fremme besættelsen af eksisterende og innovative stillinger på relevante områder, herunder inden for erhverv, hvor der er mangel på arbejdskraft;

55. opfordrer indtrængende Kommissionen til at etablere let tilgængelige oversigter over de EU-medfinansierede programmer for mobilitet i byer; opfordrer desuden til, at der angives brugervenlige oplysninger om EU's samfinansiering af transportprojekter i byer; anmoder Kommissionen om, når den skal forvalte EU-finansierede projekter for bytransport, at sikre: a), at der indføres forvaltningsredskaber til at overvåge tjenesternes kvalitet og brugernes tilfredshed, når projekterne er operationelle, b) at projekter, som omhandler mobilitet i byområder, indgår i en fornuftig mobilitetspolitik, og c) at de ovennævnte punkter også tilgodeses af medlemsstaternes myndigheder; anmoder Kommissionen om at udarbejde en kvalitativ og kvantitativ analyse af samhørighedspolitikens støtte til bæredygtig mobilitet i byområder, når den foretager sin midtvejsevaluering af gennemførelsen af ESI-fondene;

Integration af netværk af effektive trafiksystemer og fremme af samarbejde

56. opfordrer medlemsstaterne til at fremme forvaltning på flere niveauer for at fremme samarbejdet mellem regionale, nationale og europæiske myndigheder i udarbejdelsen af politikker, herunder i udformningen, gennemførelsen og overvågningen af bypolitikker, der har en klar indvirkning på byområder;

57. henviser til Kommissionens »Borgernes transportnet«-initiativ, der udgør et godt grundlag for fremme af og støtte til intermodale bæredygtige transportkæder baseret på gang/cykling/offentlig/kollektiv transport samt delebiler, fælleskørsel og taxier;

58. opfordrer Kommissionen til at fremme og tilskynde til udveksling af bedste praksis og vejledning med henblik på at tackle bytrafikkens udfordringer og lette overførslen af færdigheder og teknologier inden for bæredygtig mobilitet, navnlig over for offentlige og private aktører, der udvikler bæredygtige mobilitetsløsninger, og den kooperative, gensidige og socialøkonomiske sektor; opfordrer Kommissionen til at etablere et net for bæredygtig mobilitet, der fokuserer på bedste praksis inden for fysisk planlægning og arealanvendelse; opfordrer desuden medlemsstaterne til at fremme byers deltagelse i det europæiske innovationspartnerskab om intelligente byer og samfund; opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at iværksætte kampanjer til fremme af mobilitet, der er effektiv, bæredygtig og mindre afhængig af den private brug af biler, der bruger konventionelt brændstof;

59. støtter det arbejde, der udføres af Observatoriet for bytrafik, (ELTIS) og mener, at kommunikation omkring dette initiativ, herunder dets portal, bør styrkes;

60. glæder sig over Kommissionens bestræbelser på at koordinere og konsolidere EU's initiativer på bytrafikområdet, som f.eks. Civitas 2020 for forskning og innovation, Observatoriet for bytrafik med henblik på udveksling af bedste praksis og erfaringer og Platformen for planer for bæredygtig bytrafik; anmoder Kommissionen om at styrke sine bestræbelser på at mindske opsplitningen og den manglende koordinering mellem de relevante EU-initiativer og -programmer og tage hensyn til vellykkede programmer som Urban og Urbact; opfordrer Kommissionen til at tilskynde myndighederne i medlemsstaterne til at skabe net af høj kvalitet inden for bytrafikken, til at fortsætte den indsats, der er gjort med Civitas 2020-initiativet, og til at tilskynde flere EU-borgere til at bakke op om dette projekt;

61. er overbevist om, at der bør gøres en yderligere indsats for at oprette netværk og koordinere EU's pilotprojekter, f. eks. Civitas og Eltis, Polis, og at integrere byer med deres praktiske erfaringer og knowhow, når man drøfter gennemførelsen af fremtidige politikker for mobilitet; opfordrer indtrængende Kommissionen til med dette for øje at etablere let tilgængelige oversigter over de EU-medfinansierede programmer for mobilitet i byer; kræver endvidere, at det gøres helt klart — på en brugervenlig måde — hvordan man får adgang til EU-midler til projekter, som omhandler mobilitet i byområder; understreger behovet for at finansiere ikke blot infrastruktur, men også it-tjenester, overvågningsprocesser og interregionale projekter, og at oprette strategiske partnerskaber mellem erhvervslivet og de europæiske byer med henblik på at udvikle fremtidens bysystemer;

Onsdag den 2. december 2015

62. er fortalende for en stærk forbindelse mellem trafikplaner og byernes bæredygtighed og andre initiativer som f.eks. initiativet om intelligente byer og borgmesteraftalen, som er rettet mod en mere bæredygtig og selvforsynende by; mener, at det frivillige engagement i borgmesteraftalen kan tjene som springbræt til at henvende sig til alle berørte parter i udarbejdelsen af mobilitets- og bæredygtighedsplaner, som der kan reklameres for på en omkostningseffektiv måde; glæder sig over initiativet »CiTIEs: Cities of Tomorrow: Investing in Europe« og opfordrer Kommissionen til at anvende de eksisterende platforme til at udvikle kommunikationsværktøjer, der tager sigte på at samle interessenter inden for bæredygtig byudvikling;

o

o o

63. pålægger sin formand at sende denne beslutning til Rådet og Kommissionen.
