

5.11 Det återstår därför att bevisa kommissionens påstående att fullbordandet av inre marknaden för posttjänster tack vare ökad konkurrens kommer att göra det möjligt att frigöra en potential för att skapa fler arbetstillfällen som kan kompensera för de arbetstillfällen som gått förlorade i de tidigare monopolförretagen.

5.12 Vad gäller sektorns tillväxtpotential ges inga andra förslag utom att man måste hantera en till synes oåterkallelig tillbakagång inom de traditionella posttjänsterna utan att anpassa dem till Lissabonstrategins eller kunskapssamhällets kommunikationsbehov och utan att undersöka konsekvenserna för energieffektiviteten.

5.13 Med sina förslag överlåter kommissionen huvudansvaret för tillsynen på medlemsstaterna, vilket får till följd att inre marknaden för gemenskapens posttjänster i slutänden kommer att bestå av 27 organisationer och nationella marknader som existerar sida vid sida utan någon sammanhållning på gemens-

kapsnivå. EESK vill på nytt framhålla sin önskan att det skapas en postsektor på EU-nivå med för hela EU gemensamma regler för såväl konkurrens som samhällsomfattande tjänster.

5.14 Mot bakgrund av all den osäkerhet och de risker som är förbundna med en total avreglering av postmarknaden anser sig EESK inte kunna ge sitt stöd till att redan nu fastställa tidsgränsen till den 1 januari 2009, särskilt som det skulle innebära att postoperatörerna i de medlemsstater som anslöt sig till EU först 2004 skulle få otillräckligt med tid att anpassa sig till de nya villkoren.

5.15 EESK föreslår att det befintliga direktivet förlängs och att man planerar en eventuell fullständig liberalisering av postsektorn till den 1 januari 2012, under förutsättning att man fram till dess i samarbete med alla berörda parter har kunnat lägga fram trovärdiga förslag som ger ett mervärde i förhållande till den monopoliserade sektorn.

Bryssel den 26 april 2007

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs

ordförande

Dimitris DIMITRIADIS

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "Transporter i städer och storstadsområden"

(2007/C 168/17)

Den 19 januari 2006 beslutade Europeiska ekonomiska och sociala kommittén att i enlighet med artikel 29.2 i arbetsordningen utarbeta ett yttrande om ovanstående yttrande.

Den 7 november 2006, strax innan detta yttrande slutfördes, uppmanade det tyska EU-ordförandeskapet kommittén att utarbeta ett yttrande om "Transporter i städer och storstadsområden".

EESK:s presidium beslutade att behandla 5 av de 12 frågeställningar som lagts fram och som sektionen i sin tur ansåg vara lämpliga att integrera i det pågående arbetet om "Kollektivtrafik och regional persontrafik på järnväg i Europa, särskilt i de nya medlemsstaterna" och att följaktligen vidga temat.

TEN-sektionen, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 22 mars 2007. Föredragande var Lutz Ribbe.

Vid sin 435:e plenarsession den 25–26 april 2007 (sammanträdet den 25 april 2007) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 106 röster för, 2 röster mot och 30 nedlagda röster:

1. Slutsatser och rekommendationer

1.1 Europeiska ekonomiska och sociala kommittén beklagar det faktum att den andel av det starkt ökande totala antalet transporter i städerna som kollektivtrafiken står för har minskat avsevärt. Detta gäller inte bara EU-15 utan även, och i synnerhet, de nya medlemsstaterna där kollektivtrafikens nedgång sker mycket snabbt.

1.2 Trafiken, särskilt biltrafiken, utgör en allt större belastning för städerna och vällar ett stort antal problem. I de flesta

fall rör det sig om problem som man ännu inte har funnit någon lösning på och för att vända denna trend är därför en samordnad insats från kommissionen, medlemsstaterna och kommunerna nödvändig.

1.3 40 % av alla trafikrelaterade utsläpp av växthusgaser äger rum i Europa. Stadstrafikpolitikens konsekvenser sträcker sig alltså långt utanför städernas gränser.

1.4 EESK anser att det för att förbättra livskvaliteten och miljöskyddet i städerna och för att uppnå målen om klimatskydd och energieffektivitet måste vara varje storstadsrelaterad planerings- och transportpolitikens främsta prioritering att inte, eller åtminstone i så liten utsträckning som möjligt, låta transporter "uppstå". Deras näst viktigaste prioritering måste vara att i största möjliga utsträckning fylla, respektive kunna fylla, rörlighetsbehovet med miljövänliga transportmedel, dvs. med kollektivtrafik och cykel- och gångtrafik.

1.5 Städerna måste förbli värda att leva i. Den totalt bilanpassade staden kan inte finnas. Man kan inte längre främja alla trafikslag samtidigt eftersom det råder brist på både pengar och utrymme. EESK uppmanar därför såväl de kommunala myndigheterna som de nationella regeringarna och kommissionen att beakta detta i alla förordningar och stödprogram.

1.6 De berörda myndigheternas stads- och byggnadsmyndigheter måste förhindra att stadsområden i framtiden fortsätter att utbredas och delas upp efter funktion för att man i största möjliga utsträckning skall kunna undvika att transportbehov uppstår. Man måste också använda sig av övergripande instrument för planering på delstatsnivå och regional nivå för att från början förhindra att bebyggelseutvecklingen orsakar transporter mellan städerna och kringliggande områden.

1.7 Kommittén kräver också en tydlig målhierarki och prioriteringar som gynnar kollektivtrafiken – liksom cykel- och gångtrafiken – framför infrastruktur för biltrafiken. Endast på så vis kan storstädernas boende-, livs- och miljö kvalitet förbättras.

1.8 Av miljö- och hälsovårdskäl samt för att säkerställa ett grundutbud av rörlighet och tillhandahålla transporttjänster till alla grupper i befolkningen, särskilt till funktionshindrade människor, anser EESK att utbyggnad av kollektivtrafiken är ett viktigt handlingsområde för kommissionen, Europaparlamentet, nationella regeringar och kommuner.

1.9 "Om ytterligare negativa konsekvenser för livskvaliteten och miljön skall kunna undvikas måste de offentliga persontrafiksystemen ges större prioritet inom ramen för en integrerad politik på detta område. Detta gäller alla och i synnerhet de ca 40 % av de europeiska hushållen som inte har egen bil." Denna insikt och medvetenhet som kommissionen för nära 10 år sedan gav uttryck för i sitt meddelande "Att utveckla ett trafiknät för alla" (¹), har tyvärr knappast haft någon konkret inverkan på politiken. Överhuvudtaget måste EESK konstatera att det finns extrema glapp mellan de många positiva löftena rörande kollektivtrafiken och de verkliga politiska handlingarna.

(¹) "Att utveckla ett trafiknät för alla – varför goda lokala och regionala persontrafikförbindelser är viktiga och hur europeiska kommissionen kan bidra till att förverkliga dem" (KOM(1998) 431 slutlig, 10.7.1998).

1.10 EESK uppmanar kommissionen att inom ramen för dess planerade grönbok om stadstrafik lägga fram ett förslag till ett politiskt handlingspaket innehållande tydliga riktlinjer och program som främjar målen på detta område. I samband med detta bör kommissionen också undersöka varför många av de goda åtagandena i "Att utveckla ett trafiknät för alla" inte har genomförts.

1.11 Medlemsstaterna bör känna sig förpliktigade att finansiellt täcka de sociala tjänster som de kräver av transportföretagen (t.ex. nedsatta biljettpreiser för skolor, pensionärer, funktionshindrade personer etc.) och att stödja kommunerna i samband med investeringsprojekt. Kommuner bör fastställa hållbara stadstrafikplaner, vilket framhålls i den tematiska stadsmiljöstrategin, med ett obligatoriskt krav på en övergång till miljövänliga transportmedel (kollektivtrafik och cykel- och gångtrafik) och som i tillräcklig grad står i överensstämmelse med de europeiska minimikrav som skall fastställas. I samband med detta bör bland annat också ett kvantitativt mål om att öka kollektivtrafikens samt cykel- och gångtrafikens andelar fastställas. Om kommunerna inte fastställer sådana planer bör de stängas ute från finansiellt stöd från gemenskapsfonderna.

1.12 För att respektera EU:s målvärden och bestämmelser om luftkvaliteten i städer och för att minska problemen med fina partiklar och buller är det också nödvändigt att prioritera utbyggnad av ett attraktivt offentligt transportsystem med nya tekniska informationssystem och tjänster (t.ex. biljettköp via mobiltelefonen, busstaxi och taxi) samt rådgivning om mobilitet och marknadsföring. Samverkan mellan de miljövänliga trafikslagen, dvs. buss-, tåg- och cykeltrafiken, måste snarast förbättras och tidtabeller måste stämmas av bättre mot varandra.

1.13 EESK rekommenderar kommissionen och rådet, men även och i synnerhet Regionkommittén, att undersöka vilka framgångsfaktorerna har varit i de städer som har uppvisat en positiv utveckling i fråga om utvecklingen av miljövänliga stads-transporter, och vad det beror på att utvecklingen i många andra städer fortfarande uppvisar negativa resultat. EESK är säker på att detta inte bara beror på ekonomiska resurser, utan i avsevärd grad handlar om politisk medvetenhet i frågan och om vilka politiska beslut som fattas rörande transporter och bebyggelse. Att ta itu med detta är minst lika viktigt som att samla och tillgängliggöra lyckade exempel som man till exempel har gjort inom ramen för EU:s Civitas-projekt.

2. Huvuddragen i och bakgrunden till yttrandet

2.1 Generellt har transporterna under de senaste åren ökat både i och utanför städerna och en dramatisk förändring i fördelningen mellan transportslagen har ägt rum – allt fler resor sker med bil, allt färre med kollektivtrafik både reellt och

relativt. Detta gäller det absoluta flertalet av storstäder och centralorter i hela Europa. Med "kollektivtrafik" eller "offentliga transportmedel" menas i det följande buss-, tåg- och spårvarns- trafik som planläggs eller ges i uppdrag av det offentliga och genomförs av privata, kommunala eller statliga företag.

2.2 Från 1950-talet och en bit in på 1990-talet var de transportpolitiska strategierna i de flesta västeuropeiska länder och många kommuner nästan enbart inriktade på utveckling av väginfrastruktur och biltrafik, medan det gjordes stora indragningar inom kollektivtrafiken. Även många andra faktorer, som t.ex. markprisskillnader mellan städer och landsbygdsområden, en misslyckad fysisk planering och regionalplanering, skattelagstiftning och företagens beslut om var deras verksamhet skall förläggas (köpcentrum och företagsområden i ytterområden), har bidragit till att trafiken har ökat och avståndet mellan de platser där arbete, utbildning, omsorg och fritidsaktiviteter äger rum har blivit längre.

2.3 Denna utveckling får flera konsekvenser på det ekonomiska, sociala, hälsomässiga och ekologiska området: Arbetsplatser försvinner, människor som inte har möjlighet att, eller som inte vill, ha något eget fordon får allt större svårigheter att förflytta sig, funktionshindrade personer är i många europeiska städer fortfarande i hög grad utestängda från kollektivtrafiken, miljökador och klimatförändringarna som utgör både ett ekonomiskt och ekologiskt hot. Detta kan inte längre accepteras.

2.4 Denna situation gör sig särskilt påmind i många storstäder och storstadsområden där levnadsförhållandena har utvecklats i en negativ riktning på grund av den ständigt ökande biltrafiken. Invånarna klagar över buller och luftföroreningar och stora markarealer används till biltrafiken och dess infrastruktur, vilket innebär negativa följder för boende- och stads-kvaliteten. EESK vill påminna om att ungefär 80 % av européerna bor i stadsområden, vilket betyder att ett stort antal människor är berörda av denna situation. Även bilförarna beklagar sig över dagliga långa bilköer och svårigheter att hitta parkeringsplatser, för att bara nämna två typiska problem.

2.5 40 % av alla trafikrelaterade utsläpp av växthusgaser⁽²⁾ äger rum i de europeiska storstäderna och dessa utsläpp orsakas huvudsakligen av biltrafiken. Under rusningstid då de flesta trafikproblem i stadsområdena uppstår är kollektivtrafiken tio gånger så energieffektiv (och orsakar därmed mindre utsläpp) än personbiltrafiken⁽³⁾. Följaktligen skulle man kunna bidra väsentligt till att minska utsläppen genom att ersätta biltrafiken med kollektivtrafik och cykel- och gångtrafik. Endast genom att undvika att transporter uppstår och genom att få människor att åka kollektivt i stället för att ta bilen (eller annat motordrivet

fordon) kan medlemsstaterna och EU leva upp till sina åtaganden – och eventuellt mer därtill – inom ramen för Kyoto-protokollet i fråga om att minska växthusgasutsläppen.

2.6 Otoliga officiella dokument och vetenskapliga studier har författats under de senaste åren och de flesta med samma budskap: Det måste fortfarande gå att bo i staden. Inga städer kan eller får därför vara helt anpassade till bilismen, även om man naturligtvis är medveten om bilens betydelse i dagens samhälle. I städerna måste offentliga transportmedel och miljövänlig individuell trafik (som t.ex. cykel- och gångtrafik) utgöra de bärande pelarna i en modern stadstrafikplanering.

2.7 "Ett välfungerande europeiskt transportsystem förutsätter en attraktiv och miljövänlig lokal och regional persontrafik. En sådan lokal och regional persontrafik bidrar till den ekonomiska utvecklingen och sysselsättningen och minskar trafikvolymen. Tack vare en lägre energiförbrukning, en lägre bullerbelastning och mindre utsläpp av skadliga ämnen bidrar den dessutom till att förbättra miljön. Den lokala och regionala persontrafiken minskar den sociala utslagningen genom att ge människor möjlighet att även utan bil nå sin arbetsplats, skola, köpcentrum samt hälsovårds- och fritidsinrättningar, och den tar hänsyn till att kvinnor, ungdomar, äldre människor, arbetslösa samt funktionshindrade personer är särskilt beroende av offentliga transportmedel. Attraktiva och miljövänliga persontrafikförbindelser är i stadsområden av grundläggande betydelse". Detta konstaterande gjordes av kommissionen för nästan 10 år sedan i dess meddelande om "Att utveckla ett trafiknät för alla"⁽⁴⁾ och det innehåller egentligen än i dag allt som politiskt skulle kunna sägas om denna fråga. EESK gav sitt stöd för innehållet i detta meddelande och gör det än i dag. Kommittén erkänner uttryckligen den stora betydelse som kollektivtrafiken och icke-förorenande trafikslag har.

2.8 Det är nämligen nästan ingenting som har förändrats sedan dess. Tvärtom har den flera årtionden långa fokuseringen på vägbyggnad och biltrafik skapat stora geografiska och ekonomiska strukturer både i städerna och i kringliggande områden som i högsta grad är anpassade efter biltrafiken eller är hänvisade till denna, och som nu är svåra att förändra. På grund av dessa "fastkörda" strukturer, som man nu också kan se början på i de nya medlemsstaterna, men också på grund av att det saknas en verklig politisk vilja att genomföra strukturella förändringar inom transportpolitiken⁽⁵⁾ är det fortfarande en stor och ännu olöst utmaning att hejda eller, om möjligt, vända de negativa tendenserna i trafikutvecklingen. I några få städer (t.ex. Freiburg och Münster i Tyskland och Delft i Nederländerna) har man emellertid lyckats vända denna trend med hjälp av en tydlig trafikpolitik med både morot och piska ("push and pull"). Detta är ett bevis på att det faktiskt går att påverka och vända utvecklingen genom politiska åtgärder.

2.9 Kommissionen framförde i sitt meddelande om "Att utveckla ett trafiknät för alla"⁽⁶⁾ att den önskade fastställa prioriteringar för utvecklingen av kollektivtrafiken och den regionala

⁽²⁾ GD TEN, Roadmap 2006/TREN/029.

⁽³⁾ Se UITP:s (*Union internationale des transports publics*) "Kollektivtrafikens roll i arbetet med att reducera växthusgasutsläppen och förbättra energieffektiviteten", mars 2006.

⁽⁴⁾ KOM(1998) 431 slutlig, 10.7.1998.

⁽⁵⁾ Bl.a. med hänvisning till bilindustrins betydelse för samhällsekonomin.

⁽⁶⁾ Se KOM(1998) 431 slutlig.

spårbundna persontrafiken samt ansåg att det var av yttersta vikt att anta en så kallad "push and pull"-strategi för att medvetet tränga undan bilarna från storstadsområdena och i högsta möjliga grad främja kollektivtrafiken. Med tanke på hur utvecklingen har sett ut sedan dess och hur den ser ut i dag kan man inte annat än att dra slutsatsen att kommissionen inte varit särskilt framgångsrik när det gäller att genomföra sina egna åtaganden. EESK beklagar djupt att politiken generellt sett inte verkar nå längre än till tillkännagivanden, forsknings- och modellprojekt.

3. Allmänna kommentarer

3.1 Kollektivtrafikens nuvarande situation i EU:s nya medlemsstater

3.1.1 Kollektivtrafikens situation i många av de central- och östeuropeiska länderna ser i dag bättre ut än vad den gör i de västeuropeiska länderna i fråga om miljövänliga och socialt hållbara transporter. I dessa länder, där kollektivtrafiken under lång tid var mer omfattande än biltrafiken, har trafiksektorn av historiska och politiska skäl utvecklats på ett annat sätt än i de västeuropeiska länderna. Detta gäller såväl fjärr- och regionaltrafik som stadstrafik.

3.1.2 Trots att man i dag, efter "järnridåns fall", ser en extremt stark tendens till att utvecklingen går i västeuropeisk riktning visar en rad miljöindikatorer om markanvändning och trafik att de central- och östeuropeiska länderna fortfarande är mer framgångsrika på detta område än de västeuropeiska länderna.

3.1.3 Icke desto mindre är tendenserna på trafikområdet i de central- och östeuropeiska länderna i dag särskilt bekymrande: Alltfler människor har bil och den stadsutbredning och förortsutbyggnad som äger rum och som får negativa följder för kollektivtrafiken och för bevarandet av de ursprungliga stadskärnorna tar sig oroväckande stora dimensioner. EESK ser här ett stort behov av handling från myndigheternas, medlemsstaternas, kommissionens och Europaparlamentets sida för att motverka denna olyckliga utveckling också i de central- och östeuropeiska länderna.

3.1.4 De central- och östeuropeiska regeringarnas trafikpolitik är huvudsakligen inriktad på att anlägga motorvägar och motortrafikleder. När det gäller stadstrafik kan man konstatera att de flesta centralregeringar har dragit sig tillbaka från den en gång centralt organiserade och statligt drivna kollektivtrafiken och nu känner sig helt utan ansvar på detta område. Investeringstöd, som finns i Tyskland till exempel inom ramen för lagstiftningen för finansiering av kommunala transporter, finns inte i många av de central- och östeuropeiska länderna. Genom denna lagstiftning kan de tyska territoriella myndigheterna erhålla stöd från förbundsbudgeten för att bygga ut kollektivtrafiken och för att göra den mer attraktiv. EESK anser att det vore ändamålsenligt att införa ett liknande stödsystem i de central- och östeuropeiska medlemsstaterna. De flesta av dessa stater släpar dessutom, i jämförelse med EU-15, efter avsevärt när det gäller kundorientering, komfort, information och marknadsföring inom kollektivtrafiken, vilket är ett problem som måste lösas.

3.1.5 I samband med fördelningen av de få EU-medel, till exempel ERUF, som kan beviljas för investeringar i kollektivtrafik uppstår ytterligare problem. Å ena sidan är det ofta centralregeringarna som fastställer "sina" prioriteringar och anmäler dem i Bryssel inom ramen för de operativa programmen, och dessa prioriteringar måste inte nödvändigtvis stämma överens med de prioriteringar som fastställs av kommunerna. Dessutom har man upplyst studiegruppen för detta yttrande om att ansökningsförfarandena för projekt inom kollektivtrafiken eller den regionala spårbundna persontrafiken är betydligt svårare och mer komplicerade än för projekt rörande vägbyggnadsinvesteringar. Dessutom uppstår det i samband med de jämförelsevis få kollektivtrafikprojekten konkurrens mellan större projekt som till exempel uppbyggnad av tunnelbanesystem och utbyggnad av spårvagns- och bussystem, som är betydligt billigare.

3.1.6 När mindre offentliga finansiella medel står till förfogande anser EESK att man måste ta hänsyn till kostnads- och nyttoförhållandet också när det gäller kollektivtrafiken, och eftersträva största möjliga utbud av attraktiva transportmöjligheter med goda förbindelser mellan stads- och regionalnäten genom täta linjenät med många hållplatser. Att investera i spårvagnssystem kostar emellertid bara ca 10 % av vad det kostar att investera i tunnelbanesystem och medför dessutom lägre följdkostnader, även om de är minst lika effektiva. Många västeuropeiska städer har begått samma misstag som Nantes i Frankrike som tidigare valt att avskaffa ett utmärkt spårvagns- och trådbussystem och som nu måste investera miljontals euro i att på nytt bygga upp ett spårvägssystem för att lösa sina trafikproblem. Detta misstag får inte begås av de central- och östeuropeiska länderna.

3.1.7 Utvecklingen i de central- och östeuropeiska länderna liknar därmed mer och mer den utveckling som man inom EU-15 sedan många år tillbaka anser vara ohållbar och oansvarig.

3.2 Stadstrafikens utveckling under de senaste årtiondena

3.2.1 Under de senaste årtiondena har radikala förändringar ägt rum inom stadstrafiken vilket har lett till att kollektivtrafikens konkurrenssituation i städerna har blivit svårare:

- Bilen är inte längre någon lyxvara, utan har snarare blivit en allmänt tillgänglig och alltmer bekväm förbrukningsvara. I detta sammanhang vill EESK emellertid påpeka att 40 % av EU:s hushåll inte har, eller inte önskar ha, bil.
- Kring bilen och alla de ekonomiska sektorer som är förbundna därmed har en mycket inflytelserik lobbyverksamhet vuxit fram.
- Att köra egen bil är mycket bekvämt eftersom bilen i stort sett alltid är tillgänglig. Man når sin destination direkt utan att behöva "byta" och man utsätts i de alltmer luftkonditionerade bilarna knappt för några väderförhållanden alls. Att välja bilen innebär därmed många fördelar och bekvämligheter i förhållande till kollektivtrafiken.

- Den funktionsmässiga uppdelningen av stadsområden har utan tvekan bidragit till att trafiken har ökat: man bor i en stadsdel (eller t.o.m. utanför staden), arbetar i en annan, handlar i en tredje och vilar upp sig i en fjärde. Uppbyggnaden av köpcentrum i städernas utkanter är nog det tydligaste tecknet på denna utveckling.
- I städerna har man under lång tid gjort avsevärda investeringar för att uppfylla de krav som biltrafiken medför, dvs. breddat vägar, byggt parkeringshus och inrättat tekniska system för att överhuvudtaget kunna hantera den ständigt ökande trafiken.
- Å andra sidan har till exempel spårvägssystemen tagits bort i många städer (t.ex. Hamburg, västra delen av Berlin och Nantes), många storstäder har försummat sina kollektivtrafiksystem och varit mindre uppmärksamma på cyklisternas och fotgängarnas behov.
- I de flesta städer har alldeles för få investeringar gjorts i kollektivtrafiken och i cykel- och gångtrafikinfrastrukturen för att utveckla ett attraktivt alternativ till bilen.
- I många städer finns det ingen riktig koppling och samordning mellan de offentliga stadstrafiksystemen och regionaltrafiksystemen och i många storstäder saknas dessutom förbindelser på tvären vilket innebär att man måste åka igenom stadens centrum för att ta sig från en förort eller stadsdel till en annan. Jämfört med att ta bilen är detta naturligtvis inte något tidsmässigt attraktivt alternativ.

3.2.2 EESK är naturligtvis medveten om att det inte finns någon allmängiltig utveckling som gäller för alla europeiska städer i samma utsträckning. Utvecklingen har sett olika ut från stad till stad och från region till region. Det finns nämligen också städer som under de senaste åren, i vissa fall också årtiondena, i hög grad har arbetat för att främja kollektivtrafiksystemen och cykel- och gångtrafiken. Således är det till exempel påfallande att infrastrukturen för cykeltrafiken i Bryssel inte är lika utvecklad som i till exempel Amsterdam eller Münster. Resultatet av detta är naturligtvis också att cykeltrafikens andel av den totala trafiken skiljer sig åt mellan dessa städer. Bland annat Freiburg, Mulhouse och senast Paris har infört nya spårvagnslinjer och därigenom fått många bilförare att ta spårvagnen istället.

3.2.3 Det finns också ett fåtal positiva exempel i de nya medlemsstaterna där kommuner framgångsrikt har övervunnit "järnridans fall" och lyckats införa positiva inslag i kollektivtrafiken. Staden Kraków (Polen) är utan tvekan en av dessa städer (?). Vid ett besök i Kraków fick den arbetsgrupp som varit ansvarig för utarbetandet av detta yttrande starka och imponerade bevis för detta. I Kraków har oberoende trafikplanerare och miljögrupper lyckats övertyga stadsförvaltningen om att man trots de mycket begränsade finansiella medlen är tvungen att försöka modernisera och förbättra kollektivtrafiken. Man har

(?) Vid genomförandet av sina åtgärder fick Kraków stöd genom programmet Caravelle inom ramen för Europeiska kommissionens Civitas-initiativ.

bevarat, moderniserat och till viss del till och med byggt ut ett beundransvärt tätt spårvägsnät, köpt nya spårvagnar, moderniserat bussar och hållplatser, påbörjat ett införande av företrädesrätt för kollektivtrafiken, etablerat separata körfält för bussar och spårvagnar, men också konsekvent omstrukturerat förvaltningen och driften av kollektivtrafiken, och allt detta uppvisar nu positiva resultat. Kostnadstäckningen ligger på knappt 90 % och därmed långt över det procentvärde som brukar uppnås. Kostnadstäckningen hade till och med kunnat förbättras ytterligare om de kommunala trafikföretagen inte hade redovisat några större inkomstförluster till följd av centralregeringens beslut om att reducera biljettpriserna för särskilda målgrupper (skolungdom, studenter, pensionärer, funktionshindrade etc.) utan att ge kompensation för detta.

3.2.4 EESK ställer sig naturligtvis inte negativ till sådana biljettprisreduceringar för särskilda grupper, men anser att kostnaderna som detta innebär inte får bli en belastning för trafikföretagen.

3.2.5 En närmare analys av det positiva exemplet i Kraków visar emellertid också problem som kommunerna, och även kollektivtrafikföretagen, måste bekämpa, till exempel att det ofta finns en bristande politisk medvetenhet (tyvärr på alla hierarkiska nivåer), att de olika transportmedlen förknippas med olika sociala ställning i samhället (bil = modern, kollektivtrafik = gammalmodig och något för människor med begränsade ekonomiska resurser som inte kan unna sig en bil), att de trafiktekniska följderna av stadsutveckling ignoreras och att det finns stora brister i samordningen mellan stadstrafiken och regionaltrafiken.

3.2.6 I några städer kan man alltså, åtminstone delvis, tydligt se ett nytänkande och att investeringar görs i "miljövänligare" trafikmedel, vilket EESK välkomnar. EESK anser att det är viktigt att klargöra att man på grund av de knappa offentliga medel som står till förfogande och de mycket negativa följderna av biltrafiken i innerstäderna, inte längre kan främja alla trafikslag samtidigt. Bilens betydelse i städerna bör, helt i linje med de nu nästan tio år gamla idéerna i kommissionsmeddelandet "Att utveckla ett trafiknät för alla", reduceras. För att lyckas med detta är det inte bara nödvändigt att radikalt öka kollektivtrafikens och cykel- och gångtrafikens attraktivitet, utan också att medvetet "försvara" biltrafiken, ty för en parallell utbyggnad av både biltrafikinfrastrukturen och kollektivtrafiken saknas det både pengar och utrymme.

3.2.7 Det är bara med en tydlig målhierarki och en prioritering av kollektivtrafiken – liksom av cykel- och gångtrafiken – framför den motoriserade individuella trafiken som storstädernas boende-, livs- och miljö kvalitet kan förbättras. Kollektivtrafikens behov måste därför beaktas innan det fattas beslut om

markanvändning och om övriga transporter i den politiska planeringsprocessen samt i förbindelse med finansieringen på dessa områden.

3.2.8 De åtgärder som kommunerna måste vidta är för många för att man skall kunna räkna upp alla i ett EESK-yttrande. För att öka kollektivtrafikens attraktivitet måste man inte bara hålla en kvalitativt och kvantitativt hög nivå i fråga om turtäthet, snabbhet, renhet, säkerhet, information etc. Tillgänglighet (särskilt för funktionshindrade, mödrar med barn etc.) bör ingå i planeringen som ett ofrånkomligt krav. Tillgänglighetsaspekten måste tillgodoses speciellt för att skapa goda knutpunkter mellan olika transportmedel så att alla användare utan problem kan ta sig från en plats till en annan. Rimliga priser spelar också en viktig roll för valet av transportmedel. De politiskt ansvariga måste på ett bättre sätt än tidigare förse med konkreta och praktiska förslag på hur man kan uppnå en sådan kvalitetsökning. Färre (och därmed dyrare) parkeringsmöjligheter i stadskärnorna och fler och billigare parkeringsmöjligheter vid den spårbundna lokaltrafikens slutstationer, separata körfält för spårvagnar och bussar, vilket naturligtvis till viss del tar (måste ta) plats från biltrafiken, är exempel på andra åtgärder som måste vidtas för att motsvarande förändringar skall äga rum i fördelningen mellan de olika transportslagen. (När det gäller minskningen av antalet parkeringsmöjligheter bör man säkerställa ett visst antal parkeringsplatser för personer med allvarliga rörelsehinder som enbart kan ta sig fram med hjälp av individuellt utrustade bilar). London och Stockholm har (efter folkomröstning!) börjat att ta ut trängselavgifter av bilister som kör i innerstaden (resp. kör på vissa gator) och har uppnått goda resultat därigenom. I Madrid och andra europeiska städer övervägs nu detta alternativ.

3.2.9 I London till exempel investerar man en övervägande del av intäkterna från vägavgifterna i att utveckla stadens bussystem. Bara detta har lett till anmärkningsvärda förbättringar av kollektivtrafiken och till en tydlig minskning av växthusgasutsläppen (ungefär -10 %), energiförbrukningen (-20 %) samt emissionerna av kväveoxid och partiklar (-16 %) ⁽⁸⁾.

3.2.10 Denna trend har tyvärr, trots de nämnda goda exemplen och trots att det finns tillgång till exempel på goda metoder – som bl.a. fått stöd och dokumenterats inom ramen för EU:s Civitas-projekt – ännu inte lett till att någon verkligt "ny" transportpolitik för städer har skapats. I synnerhet i de central- och östeuropeiska länderna begås nu samma "misstag" som man varje dag kan se allvarliga konsekvenser av i de västeuropeiska städerna.

3.2.11 EESK anser att den främsta prioriteringen för varje stadsplanerings- och transportpolitik måste vara att inte, eller åtminstone i så liten utsträckning som möjligt, låta transporterna "uppstå" och den näst viktigaste prioriteringen att i största

möjliga utsträckning fylla rörlighetsbehovet med miljövänliga transportmedel, dvs. med kollektivtrafik och cykel- och gångtrafik.

3.2.12 Detta kräver att man fastställer en stor mix av planeringsmässiga och organisatoriska åtgärder och fattar beslut om motsvarande investeringar. Bland de europeiska städerna finns det åtskilliga enskilda exempel på att en hållbar trafikplanering kan fungera och att denna förbättrar levnadsförhållandena i städerna utan att försvaga ekonomin. Det har emellertid också visat sig att många städer hittills inte har vidtagit sådana åtgärder på grund av bristande know-how eller andra politiska prioriteringar.

3.2.13 EESK rekommenderar kommissionen och rådet, men också – och i synnerhet – Regionkommittén, att undersöka vilka framgångsfaktorerna har varit i de städer som har uppvisat en positiv utveckling i fråga om utveckling av miljövänliga transporter, och vad det beror på att utvecklingen i många andra städer fortfarande uppvisar negativa resultat. EESK är säker på att detta inte bara beror på ekonomiska resurser, utan i avsevärd grad handlar om politisk medvetenhet i frågan och om vilka transport- och bebyggelsepolitiska beslut som fattas. Att ta itu med detta är minst lika viktigt som att samla och tillgängliggöra goda exempel.

3.3 Frågor från det tyska EU-ordförandeskapet

3.3.1 Samordning av planeringen av transport- och bebyggelsestruktur (Hur kan bebyggelseutvecklingen och kollektivtrafiknätet stämmas av mot varandra?)

3.3.1.1 Det står utom allt tvivel att det i de flesta fall behövs en bättre samordning redan i planeringsfasen. Det är entydigt att transport- och bebyggelsestrukturerna är ömsesidigt beroende av varandra. Detta är känt sedan länge. Således är de markanvändnings- och byggnadsplaner som kommunerna är huvudansvariga för en av de avgörande faktorerna för hur den framtida trafiksituationen kommer att se ut. En bättre samordning mellan den fysiska planeringen på regional och nationell nivå skulle främja en bebyggelseutveckling som i högre grad fokuserar på målen om att förhindra att trafik uppstår, att tätorterna breder ut sig och att köpcentrum och företagsområden placeras i utkanten av städerna, på bekostnad av innerstäderna.

3.3.1.2 Att förbättra tillgängligheten av såväl befintliga som nya bostads- och företagsområden genom till exempel effektiva kollektivtrafiksystem förbättrar helt klart också dessa områdens attraktivitet. Detta kan man konstatera relativt lätt genom att titta på hur markpriserna har förändrats. Att förbättra tillgängligheten är också en förutsättning för att inte alltför stora nya miljöpåfrestningar skall skapas.

⁽⁸⁾ Se UITP (FN2).

3.3.1.3 Enligt EESK står det utom allt tvivel att storstadsregioner, men inte bara dessa utan också alla städer, i framtiden måste ta hänsyn till den så kallade innerstadsutvecklingen i betydligt högre grad än vad de hittills har gjort, dvs. att i första hand utnyttja innerstadsområden, innan man exploaterar områden i städernas periferi och förorter. Denna uppfattning står i överensstämmelse med målen inom EU:s markskyddsstrategi.

3.3.1.4 Andra förutsättningar är trafikekonomiska, täta och funktionsblandade bostadsområden med motsvarande köpcentrum och företagsområden, acceptans för och skapande av en biltrafik som görs allt långsammare eftersom den skall anpassas till andra trafikanters i syfte att återerövra livsrummet i städerna. Utöver detta måste man vidta åtgärder för att dämpa trafiken, och anlägga "lekgator" där fotgängare och cyklister har företrädesrätt framför den motoriserade trafiken samt renodlade zoner med gågator. Socialt och kulturellt uppraderade stadsdelar med decentraliserade inköps- och fritidsaktivitetsmöjligheter är särskilt trafikekonomiska.

3.3.2 Säkerställande av en effektiv och attraktiv kollektivtrafik som kan avlasta storstadsområdena från individuell trafik (marknadsorganisation, finansiering, kundtillfredsställelse)

3.3.2.1 Att avlasta storstadsområden från individuell trafik är bara möjligt om det finns en effektiv och attraktiv kollektivtrafik. Med "effektiv" och "attraktiv" menar vi att utbudet kvantitets- och kvalitetsmässigt måste möjliggöra en så enkel och bekväm användning som möjligt.

3.3.2.2 Det kan inte vara EESK:s uppgift att i ett yttrande som detta räkna upp alla åtgärder som är nödvändiga på områdena marknadsorganisation, finansiering och kundtillfredsställelse. Man måste också klargöra att ett transportmedels attraktivitet inte bara beror på det kvantitets- och kvalitetsmässiga utbudet, utan också på priset. En internalisering av externa kostnader på trafikområdet, vilket ofta har utlovats från politiskt håll, skulle helt klart bidra till att förbättra kollektivtrafikens konkurrensposition.

3.3.2.3 Människor kommer inte att börja nyttja kollektivtrafiken i större utsträckning förrän biljettpriserna kan konkurrera med bilkörningskostnaderna, dvs. inte förrän man kan erbjuda ett högkvalitativt transportalternativ till ett rimligt pris. Detta kan bara uppnås om kollektivtrafikens effektivitet ökas kontinuerligt. Om man uppnår maximal effektivitet kan man också öka kostnadstäckningen. En fullständig kostnadstäckning av kollektivtrafikens investerings- och driftkostnader genom biljettpriserna kan dock inte vara ett politiskt mål. En sådan ensidig driftekonomisk kostnadsberäkning tonar nämligen bort internaliseringen av trafikens externa kostnader i städerna. EESK anser därför att det är av yttersta vikt att man från politiskt håll åentligen skapar en sann bild av kostnaderna på trafikområdet.

För att göra detta är en internalisering av de externa kostnaderna på området absolut nödvändig. En internalisering av externa kostnader på trafikområdet, vilket ofta har utlovats från politiskt håll, skulle helt klart bidra till att förbättra kollektivtrafikens konkurrensposition.

3.3.2.4 Statliga eller nationella beslut om infrastruktur (t.ex. vägtrafikleder som inom lokal- och regionaltrafiken konkurrerar med kollektivtrafiknäten), skattemässiga ramvillkor (kilometerschablonbelopp för motorfordon, bränsleskatt, "gröna skatter" för finansiering av kollektivtrafiken etc.) och EU:s stödpolitik (t. ex. inom ramen för de transeuropeiska näten) är viktiga faktorer som påverkar valet av transportmedel och som därmed också innebär möjligheter att bygga upp en ekonomiskt överkomlig och kundorienterad kollektivtrafik med täta nät och bra tidtabeller.

3.3.2.5 För att säkerställa en effektiv och attraktiv kollektivtrafik och för att avlasta storstadsområdena från motoriserad individuell trafik och vägtransporter (inte från den önskade individuella cykel- och gångtrafiken) behövs en integrerad fysisk planering och trafikplanering som kartlägger de enskilda transportslagen och deras syfte och bedömer dem utifrån deras regionala förbindelser med perifera områden. Utifrån en samordnad målhierarki och ändamålsenliga strategier måste man därefter vidta olika politiska åtgärder och informationsåtgärder. I detta sammanhang är det viktigt att planerings- och finansieringskompetens integreras. Andra förutsättningar är trafikekonomiska, täta och funktionsblandade bostadsområden med motsvarande köpcentrum och företagsområden, acceptans för och skapande av en biltrafik som görs allt långsammare eftersom den skall anpassas till andra trafikanters i syfte att återerövra livsrummet i städerna.

3.3.2.6 I syfte att skapa attraktiva och praktiska förbindelser mellan städernas kollektivtrafiknät och den individuella trafiken, såväl långdistanstrafik som trafik från närliggande områden, är det viktigt att tillhandahålla ett tillräckligt antal prisvärda och bekväma parkeringsplatser vid lämpliga knutpunkter utanför städerna (Park and Ride) (se även punkt 3.2.8).

3.3.2.7 EESK kräver också en gradvis tillnärmning av bränslebeskattningen inom EU på en hög nivå som ett styrinstrument för att förhindra och flytta på transporter i syfte att skapa en enhetlig konkurrenssituation och finansieringskällor för kollektivtrafiken.

3.3.3 Främjande av cykel- och gångtrafiken

3.3.3.1 Räknat i antalet turer (inte längden) tillryggaläggs var tredje sträcka uteslutande till fots eller med cykel, vilket tydligt visar hur viktig cykel- och gångtrafiken är i våra europeiska städer. Å andra sidan tillryggaläggs fortfarande mer än hälften av alla sträckor under 5 km med bil, trots att cykeln ofta är ett

snabbare transportmedel för kortare sträckor. Genom att man gör det lättare att nå kollektivtrafikens hållplatser och förbättrar möjligheterna att parkera eller ta med sin cykel i offentliga transportmedel kan också andra sträckor i innerstäderna tillryggaläggas med en kombination av miljövänliga transportmedel. På så vis kan också fördelningen mellan de olika transportslagen förbättras. (Frågan om hur cykeltrafiken, särskilt den gränsöverskridande, kan främjas på europeisk nivå behandlas särskilt i kommitténs förberedande yttrande om "Främjande av gränsöverskridande cykeltrafik", TEN/277, R/CESE 148/2007.)

3.3.3.2 Ett offentligt transportmedel är "Citybike", kommunala hyrcyklar, som gör det möjligt att färdas genom hela staden på cykel. Sådana cyklar kan hyras på offentliga cykelstationer i staden och lämnas tillbaka på vilken annan station som helst. Det enda som krävs är en registrering, med uppvisande av till exempel kreditkort. Avgifterna måste hållas mycket rimliga.

3.3.3.3 Att cykla och gå är inte bara extremt miljövänligt utan dessutom hälsosamt. I vårt samhälle där bristande motion i dag förorsakar höga hälso- och sjukvårdskostnader vore det också av hälso- och sjukvårdspolitiska skäl högst önskvärt att främja cykel- och gångtrafikens andel av den totala trafikförkostnen.

3.3.3.4 Det är lätt att förstå att detta förutsätter en motsvarande infrastruktur av hög kvalitet. För cykeltrafiken krävs inte bara cykelbanor i städerna, utan också säkra parkeringsmöjligheter och andra möjligheter (t.ex. möjligheten att ta med sig cykel i offentliga transportmedel, även på tåg). Nederländerna torde vara det bästa europeiska exemplet på hur man utvecklar en cykelinfrastruktur. Därför är frågan om vad kommunerna kan göra mindre viktig i detta sammanhang. Desto viktigare är frågan varför kommunerna hittills inte har utnyttjat och genomfört de jämförelsevis billiga möjligheterna till att öka cykel- och gångtrafikens attraktivitet.

3.3.3.5 Just i storstadsområden, där man för länge sedan borde ha förbättrat kvaliteten på boende- och vistelsemiljöer samt genomfört EU:s riktlinjer för luftkvalitet och bulleråtgärder, är främjande av cykel- och gångtrafiken särskilt viktigt. Om man jämför hur fördelningen av de olika transportmedlen ser ut i de olika europeiska storstäderna och tätortsområdena ser man tydligt att det finns en rad faktorer som är avgörande för att dessa transportslag skall få en hög andel av de dagliga transporterna, för den tillhandahållna infrastrukturens attraktivitet samt för åtföljande stöd- och imageåtgärder. Detta är antalet trafikbegränsade eller bilfria områden, ett tätt nät, företrädesrätt vid korsningar och trafikljus, gångbanors och trottoarers bredd, skyltning, paus- och vilomöjligheter, cykelställ och cykelparkeringar, offentliga kampanjer ("gå till skolan-dagar", "cykla till jobbet-tävlingar", bilfria dagar, möjlighet att ta med sig cykel inom kollektivtrafiken etc.). Det vore också ändamålsenligt att inrätta tjänster som cykel- och gångbaneansvariga.

3.3.4 Inrättande av modern informations-, kommunikations- och regleringsteknik

3.3.4.1 Trafiktelematik kan bidra till att flytta över trafik till kollektivtrafiken och till att förbättra tillvaratagandet av den kapacitet som finns. På så sätt kan man öka trafiksäkerheten och minska miljöpårestningen. Det sistnämnda har liksom överflyttning av transporter hittills inte varit centrala frågor för utvecklingen och användningen av telematik. EESK konstaterar med oro att miljontals euro som investerats i forskning, utveckling och stöd på detta område snarare har lett till att motorfordonstrafiken har blivit mer flytande än till någon miljöavlastning. Inte heller har kapacitetsökningen genom en mer jämn vägtrafik lett till att man avstått från att bygga nya vägar eller bygga ut redan befintliga vägnät. Att få bilförare att vid köbildningssituationer välja kollektivtrafiken i stället leder inte till något jämnare utnyttjande av de offentliga trafiksystemen och är för kollektivtrafiken därför snarare kontraproduktiv.

3.3.4.2 EESK anser att trafiktelematikens främsta uppgift inom kollektivtrafiken är att tillhandahålla omfattande trafik- och passagerarinformation. Kommittén ser även användningsmöjligheter inom flottförvaltningen och citylogistiken (undvika att tomma transporter körs och i stället samordna och minimera antalet körningar). Man bör använda den effektivitetsökning som man uppnår genom telematiska system i samband med en integrerad trafikplanering till att undvika att ny och befintlig infrastruktur byggs respektive byggs ut. Telematik är bara meningsfull på trafikområdet om den verkligen reducerar antalet personbilar och motorfordon ute på vägarna.

3.3.5 Minskning av miljöpårestningarna i städerna

3.3.5.1 Endast med de åtgärder som föreslagits för en klar prioritering av miljökombinationen cykeltrafik, gångtrafik och kollektivtrafik kan man reducera miljöpårestningarna, som t.ex. fina partiklar, buller och trängsel på grund av all den plats som bilarna tar i trafiken och parkerade, i städerna samt genomföra motsvarande EU-riktlinjer om hälsovård och öka städernas attraktivitet. Tekniska åtgärder som till exempel partikelfilter kan, hur viktiga och ändamålsenliga de än är, inte ensam reducerar miljöbelastningen i städerna. Kommunerna kommer ändå att bli tvungna att genomföra strukturella trafikpolitiska förändringar.

4. Krav

Kollektivtrafiken kan bara utvecklas i rätt riktning om Europeiska kommissionen, medlemsstaterna och de lokala organen gemensamt utvecklar en aktiv politik för offentliga transportmedel. I samband med detta måste bilarnas dominans ifrågasättas.

Krav som riktar sig till EU-nivån

4.1 Kommissionen uppmanas att omfördela de finansiella medel som används till regionala utvecklingsåtgärder. EESK föreslår att man inom ramen för ERUF och likaså Sammanhållningsfonden öronmärker en stor del av de investeringar som skall göras i trafikprojekt till investeringar i offentliga trafikprojekt.

4.2 Så länge som de kostnader som den motoriserade individuella trafiken förorsakar ännu inte täcks av vägavgifter och andra avgifter, finns det ingen som helst berättigad anledning att helt försöka täcka kostnaderna för driften av spårbunden trafik genom avgifter.

4.3 En internalisering av de externa kostnaderna på trafikområdet och styrning av valet av transportmedel genom olika avgifter (motorfordonsskatt, bensinskatt, parkeringsavgifter, vägavgifter) är nödvändiga ramvillkor för att stoppa kollektivtrafikens negativa utveckling och för att vända utvecklingstrenden i riktning mot ett bredare utbud, nätverksbyggande samt större efterfrågan och bättre kostnadstäckningsgrad inom kollektivtrafiken. EESK har vid ett flertal tillfällen uttalat sig för en internalisering av externa kostnader, och kommissionen har också vid flera tillfällen gjort motsvarande tillkännagivanden. Men ingenting har hänt. Kommissionen uppmanas följaktligen att, bland annat inom ramen för sin planerade grönbok om "stadstrafik", äntligen komma med konkreta förslag och att utan dröjsmål ta sig an genomförandet av dem.

4.4 EESK uppmanar kommissionen att utarbeta ett konkret EU-stödprogram, liknande Marco Polo-programmet, i syfte att flytta över transporter från den motoriserade individuella trafiken till kollektivtrafiken. Därigenom kan man också finansiera pilotprojekt för en framsynt kollektiv stads- och regionaltrafik, särskilt i de central- och östeuropeiska medlemsstaterna. Sådana pilotprojekt bör göras på sträckor som har en stor och hittills outnyttjad passagerarpotential. De bör omfatta modernisering av infrastrukturen (nybyggen om så är nödvändigt), modernisering av fordonen, införande av attraktiva tidtabeller samt ett optimalt nätverk med de andra offentliga transportslagen inom lokal- och regiontrafiken. Även i städerna bör stöd ges till olika pilotprojekt.

4.5 Det vore också förnuftigt att inrätta ett EU-stödprogram för mobilitet, stadsutveckling och regional utveckling. Inom ramen för ett sådant stödprogram skulle man kunna stödja olika pilotprojekt som motverkar en planlös stadsutbredning och i stället främjar bevarande av befintliga stadskärnor, utvecklar ett system med rangordning av centralorter och definierar bebyggelseaxlar som görs tillgängliga med en attraktiv regional spårbunden persontrafik och kollektivtrafik.

4.6 EESK vill också rekommendera att man för att förbättra de statistiska databaserna inför en rapporteringsskyldighet för

utvalda parametrar för kollektivtrafiken i de enskilda medlemsstaterna samt en systematisk spridning av bästa praxis-exempel. En god grund för detta är kommissionens initiativ Eltis med tillhörande Internetportal (*European Local Transport Information Service*, www.eltis.org). De exempel på enskilda åtgärder som beskrivs där bör kompletteras systematiskt, särskilt exemplen från de nya medlemsstaterna och kandidatländerna.

4.7 Europeiska kommissionen och rådet bör överväga att förpliktiga kommunerna att inrätta hållbara stadstrafikplaner med ett obligatoriskt mål om att övergå till miljövänliga transportmedel (kollektivtrafik, cykel- och gångtrafik). Dessa bör stå i överensstämmelse med de europeiska minimikrav som ännu inte har fastställts. Om kommunerna inte skulle fastställa sådana planer, bör de uteslutas från finansiella stöd från gemenskapsfonderna.

Krav som riktar sig till medlemsstaterna

4.8 EESK uppmanar de nya medlemsstaterna att ta sitt ansvar för kollektivtrafiken och den regionala spårbundna persontrafiken och att stödja dessa transportformer genom till exempel en lagstiftning för finansiering av kommunala transporter. De får inte låta kommunerna ensamma bära det ekonomiska och organisatoriska ansvaret.

4.9 Det är inte heller rimligt att företagen skall bära den finansiella bördan som följer av fullt ändamålsenliga socialpolitiska beslut (som resulterar i reducerade biljettpreiser för befolkningsgrupper som socialt sett har det sämre ställt). EESK kan inte annat än konstatera att regeringarna agerar oansvarigt på detta område.

4.10 Medlemsstaterna bör känna sig förpliktigade att finansiellt täcka de sociala tjänster som de kräver av transportföretagen (t.ex. nedsatta biljettpreiser för skolungdom, pensionärer, funktionshindrade personer etc.).

4.11 Medlemsstaterna bör arbeta för en internalisering av de externa kostnader som den motoriserade individuella trafiken innebär, och använda intäkterna från detta till att bygga ut kollektivtrafiken avsevärt och för att få människor att välja kollektivtrafiken i stället för den individuella trafiken.

4.12 Om det skulle behövas bör medlemsstaterna också tillsammans med kommissionen försöka att i så stor utsträckning som möjligt sprida exempel på bästa praxis för en positiv utveckling av kollektivtrafiken. Det saknas visserligen finansiella medel inom kollektivtrafiken, men det är inte det enda problemet. Utan medvetenhet, idéer och "benchmarking" kan man ofta inte uppnå någonting, hur mycket pengar man än har.

Krav som riktar sig till kommunerna

4.13 För att säkerställa en effektiv och attraktiv kollektivtrafik och för att avlasta storstadsområdena från motoriserad individuell trafik och godstransporter på väg behövs en integrerad fysisk planering och trafikplanering som å ena sidan inriktas på att förhindra trafik och å andra sidan satsar på miljövänliga transportslag. Därför måste man först kartlägga de enskilda transportslagen och deras syfte samt bedöma dem utifrån deras regionala förbindelser med perifera områden.

4.14 Utifrån en samordnad målhierarki och ändamålsenliga strategier måste kommunerna därefter vidta olika politiska åtgärder och informationsåtgärder.

4.15 De lokala och regionala myndigheterna bör ställa upp klara mål om hur och i vilken utsträckning de skall öka kollek-

tivtrafiken samt miljökombinationen cykel- och gångtrafik och därmed minska den totala andelen motoriserad individuell trafik. I detta sammanhang är det viktigt att kompetens på planerings- och finansieringsområdena integreras.

4.16 En förutseende planering för kollektivtrafiken som en del av de kommunala allmännyttiga tjänsterna måste också omfatta en politik för att till exempel reservera mark som skall användas till kollektivtrafikens infrastruktur.

4.16 Att involvera medborgarna och olika användarorganisationer i planeringsprocessen är av stor betydelse för kollektivtrafikens framgång. EESK rekommenderar därför de lokala och regionala myndigheterna att i stor utsträckning engagera medborgarna i utbyggnaden av kollektivtrafiken.

Bryssel den 25 april 2007

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande
Dimitris DIMITRIADIS

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "Främjande av gränsöverskridande cykeltrafik"

(2007/C 168/18)

I en skrivelse av den 7 november 2006 bad det tyska transportministeriet inom ramen för det tyska EU-ordförandeskapet Europeiska ekonomiska och sociala kommittén att i enlighet med artikel 262 i EG-fördraget utarbeta ett yttrande om "Främjande av gränsöverskridande cykeltrafik".

Den 21 november 2006 beslutade Europeiska ekonomiska och sociala kommittén att låta facksektionen för jordbruk, landsbygdsutveckling och miljö svara för kommitténs beredning av ärendet.

Med hänsyn till ärendets brådskande karaktär utsåg Europeiska ekonomiska och sociala kommittén vid sin 435:e plenarsession den 25–26 april 2007 (sammanträdet den 25 april 2007) Jan Simons till huvudföredragande och antog följande yttrande med 128 röster för, 2 röster emot och 8 nedlagda röster:

1. Slutsatser

1.1 Det finns (ännu) ingen europeisk cykelpolitik. Europeiska kommissionen stöder emellertid via olika stödprogram forskning, utveckling och genomförande av projekt inom ramen för en hållbar mobilitetspolitik och energikonsumtion.

1.2 EESK rekommenderar att cykling integreras i transport- och infrastrukturpolitiken i allmänhet och att den framför allt ges stor uppmärksamhet i den kommande grönboken om stads- trafik.

1.3 I Europa bör det finnas utrymme för bland annat cyklar på alla tåg, således även på internationella höghastighetståg.

1.4 Det måste finnas *minimikrav* när det gäller kvaliteten på den cykelinfrastruktur som anläggs med hjälp av EU-stöd.

1.5 EESK rekommenderar att också EU-anslag ställs till förfogande för utveckling och underhåll av cykelinfrastruktur. I praktiken har man i europeiska städer och länder redan visat prov på fullt tillräcklig cykelinfrastruktur.