

I

(Resolutioner, rekommendationer och yttranden)

YTTRANDEN

REGIONKOMMITTÉN

79:E PLENARSESSIONEN 21–22 APRIL 2009

Yttrande från Regionkommittén om en ”handlingsplan för rörlighet i städerna”

(2009/C 200/01)

REGIONKOMMITTÉNS STÅNDPUNKT

- Regionkommittén beklagar att kommissionen inte har publicerat den utlovade handlingsplanen för rörlighet i städerna, eftersom denna uraktlåtenhet kan innebära en begränsning av de resultat som en politik för rörlighet i städerna kan få.
- Vi välkomnar alla de initiativ som har tagits på EU-nivå om stadspolitik och den EU-finansiering som redan har inneburit stöd till en rad initiativ på det stadspolitiska området. Vi anser därför att det är nödvändigt att gå längre än grönboken och vidga den politiska räckvidden när det gäller politiken för rörlighet i städerna.
- Kommittén understryker vikten av att se till att det finns adekvata finansieringsmekanismer vid sidan av mekanismer som säkerställer ett effektivt partnerskapsarbete. ReK förespråkar därför en modell där planer för rörlighet i städerna genomförs i form av hållbara, långsiktiga offentlig-offentliga eller offentlig-privata överenskommelser eller rörlighetsavtal.
- Vi uppmanar kommissionen att inrätta ett finansieringsinstrument som skulle ge tätortsområden incitament att införa planer för rörlighet i städerna. Detta finansieringsinstrument skulle göras tillgängligt för regioner och tätortsområden direkt, utan krav på medlemsstatens godkännande. Planer för rörlighet i städerna bör utgöra ett ansvar för tätorterna själva.
- Vi uppmanar kommissionen att också berika denna process genom finansieringsincitament, belönings-system och utbyte av bästa praxis. I ReK:s yttrande om grönboken föreslog vi att det skulle införas en märkning av samma typ som det EU-omfattande systemet med den blå flaggan, ett märke som skulle tilldelas enligt vissa kriterier till tätortsområden med låga föroreningsnivåer och få trafikstockningar.

Huvudföredragande: Albert Bore, kommunfullmäktigeledamot i Birmingham City Council (UK-PSE)

Referensdokument

Europaparlamentets remiss av den 10 mars 2009

I. POLITISKA REKOMMENDATIONER

REGIONKOMMITTÉNS STÅNDPUNKT

Huvudbudskap

1. Regionkommittén beklagar att kommissionen inte har publicerat den utlovade handlingsplanen för rörlighet i städerna, eftersom denna uraktlåtenhet kan innebära en begränsning av de resultat som en politik för rörlighet i städerna kan få.

2. Kommittén välkomnar Europaparlamentets initiativ att utarbeta ett initiativbetänkande och parlamentets beslut att höra Regionkommittén.

3. Vi välkomnar alla de initiativ som har tagits på EU-nivå om stadspolitik och den EU-finansiering som redan har inneburit stöd till en rad initiativ på det stadspolitiska området. Vi anser därför att det är nödvändigt att gå längre än grönboken och vidga den politiska räckvidden när det gäller politiken för rörlighet i städerna. Med tanke på de potentiella fördelar som en förbättrad och hållbar rörlighet i stads- och storstadsområden har för EU-medborgarnas livskvalitet i tätorter, för minskade koldioxidutsläpp och minskat beroende av fossila bränslen samt för den ekonomiska konkurrenskraften, bör EU förnya sina strävanden på detta politikområde. Agendan måste vara konsekvent och EU bör – mot bakgrund av subsidiaritetsprincipen – ha en stödjande roll när det gäller insatser på lokal och regional nivå genom att främja bästa praxis och erfarenhetsutbyte samt forskning och teknisk utveckling.

4. Vi konstaterar att EU redan ger ett omfattande stöd till forskning om rörlighet i städerna, bestämmelser om kollektivtrafik och miljöfrågor. I vårt svar på kommissionens grönbok om rörlighet i städerna framhöll vi det potentiellt långsiktiga värdet av att befrämja att planer för rörlighet i städerna, av det slag som redan utformats för franska och tyska städer, utformas av fler städer i Europeiska unionen som ett sätt att angripa problemen med trängsel i städerna och miljöförstöring. Kommittén förespråkar att städerna i större utsträckning ska engageras i EU-stödda forskningsprojekt som gäller rörlighet i tätorter, bestämmelser om kollektivtrafik och miljöfrågor. Detta kan ske genom motsvarande utformning av forskningsprogrammen

5. Kommittén understryker vikten av att se till att det finns adekvata finansieringsmekanismer vid sidan av mekanismer som säkerställer ett effektivt partnerskapssamarbete. ReK förespråkar därför en modell där planer för rörlighet i städerna genomförs

i form av hållbara, långsiktiga offentlig-offentliga eller offentlig-privata överenskommelser eller rörlighetsavtal. Sådana rörlighetsavtal bör kunna finansieras via den privata sektorn och lokala, regionala och nationella program.

6. Vi menar att EU i nära samarbete med EIB kan spela en viktig roll när det gäller att utveckla innovativa finansieringsinstrument för att finansiera infrastruktur för miljömässigt hållbara transporter och investeringar i fordon med låga koldioxidutsläpp. Initiativ som hittills tagits på detta område välkomnas, men det behövs stegvisa förändringar för att gå från isolerade exemplariska projekt till en mer allmän utbredning i hela unionen. Rörlighetsavtal skulle göra det lättare för berörda aktörer att skapa starka allianser som gör det möjligt att bära de risker som är förenade med de betydande lån som krävs för att utveckla en hållbar transportinfrastruktur i stor skala.

7. Vi stöder förslagen i Europaparlamentets förslag till betänkande om att man inom ramen för budgetplanen för 2014–2020 inleder en undersökning av ett europeiskt finansieringsinstrument som gör det möjligt att samfinansiera

— transportplaner för städer och storstadsområden (planer för rörlighet i städerna) och

— investeringar i transportsätt i stads- och storstadsområden som uppfyller unionens miljömässiga och samhällsekonomiska mål.

8. Vi uppmanar kommissionen att inrätta ett finansieringsinstrument som skulle ge tätortsområden incitament att införa planer för rörlighet i städer och storstäder. Detta finansieringsinstrument skulle göras tillgängligt för regioner och tätortsområden direkt, utan krav på medlemsstatens godkännande. Planer för rörlighet i städerna bör utgöra ett ansvar för tätorterna själva. Ofta är projekt på lokal och regional nivå beroende av en korrekt mix av investeringar från offentlig och privat sektor, och här kan EU spela en underlättande roll.

9. Vi uppmanar kommissionen att också berika denna process genom finansieringsincitament, belöningsystem och utbyte av bästa praxis. I ReK:s yttrande om grönboken föreslog vi att det skulle införas en märkning av samma typ som det EU-omfattande systemet med den blå flaggan, ett märke som skulle tilldelas enligt vissa kriterier till tätortsområden med låga föreningsnivåer och få trafikstockningar.

Allmänna kommentarer

10. Ändamålsenliga, effektiva och hållbara transportsystem i städerna bidrar i hög grad till den ekonomiska konkurrenskraften i städer och regioner och i Europeiska unionen som helhet. Tillämpningen av subsidiaritetsprincipen leder till slutsatsen att ansvaret för att utforma sådana system ligger på de berörda lokala och regionala myndigheterna, men Europeiska unionen kan bidra till att främja bästa praxis, underlätta gemensamt lärande, påskynda tekniköverföring och säkerställa att de olika former av teknik som används är förenliga med varandra i den utsträckning som krävs för att underlätta den fria rörligheten av fordon mellan medlemsstaterna.

11. Med tanke på att den globala recessionen fördjupas och europeiska företag kämpar för att behålla sina marknadsandelar på en alltmer konkurrensutsatt global marknad, måste EU föregå med gott exempel och göra det som krävs för att se till att kvaliteten i stadsinfrastrukturen för transport av personer och varor ger europeiska företag en fördel över globala konkurrenter i stället för att underminera deras konkurrensförmåga. Det är därför nödvändigt att upprätthålla arbetet med det initiativ för rörlighet i städerna som ledde fram till offentliggörandet av grönboken i september 2007. EU måste också förbinda sig att vidta konkreta åtgärder i syfte att föra detta projekt vidare.

Rekommendationer när det gäller Europaparlamentets förslag till betänkande:

Påskynda europeisk forskning och innovation på området för rörlighet i städer

12. Regionkommittén stöder förslaget om en översyn, utvärdering och harmonisering av befintlig statistik och databaser om rörlighet i städerna, så att en bedömning kan göras av behovet att upgradera dem.

13. Vi stöder förslaget att omedelbart starta en europeisk internetportal och ett europeiskt internetforum om rörlighet i städer för att underlätta utbyte och spridning av information, bästa praxis och innovativa erfarenheter, särskilt när det gäller att främja miljövänliga transportmedel.

14. Vi stöder förslaget om att instifta ett årligt europeiskt pris i syfte att belöna framstående initiativ och projekt för stadstransporter som kan tjäna som exempel för andra, men vi föreslår att detta ska utgöra en del av införandet av en märkning av samma typ som det EU-omfattande systemet med den blå flaggan, ett märke som skulle tilldelas enligt vissa kriterier till tätortsområden med låga föreningsnivåer och få trafikstockningar.

15. Vi stöder utvecklingen av ett nytt Civitas-initiativ, men rekommenderar att metoderna för att främja en bred spridning av lärdomar och innovationer från olika Civitas-projekt ses över och om möjligt förbättras.

16. Vi stöder i princip en förstärkt finansiering av ITS-forsknings- och utvecklingsprogrammet, men noterar att det föreligger omfattande utmaningar när det gäller att förverkliga strävandena efter systemens integration och driftskompatibilitet.

Främja en optimering av de olika transportsätten: incitament för hållbar rörlighet i stadsområden med ett mervärde för EU

17. Vi stöder med eftertryck främjandet av integrerade transportplaner för stadsområden (planer för rörlighet i städerna) men med tanke på potentiella subsidiaritetsaspekter ska noteras att även om EU har en roll när det gäller att ge incitament till utformningen av sådana planer i syfte att främja bästa praxis, ligger beslutsansvaret för utformningen av planerna på berörda städer och regioner, vilket innebär att större områden för resa till och från arbetet kan beaktas.

18. Vi stöder med eftertryck förslaget att europeisk finansiering och samfinansiering av projekt för stadstransporter endast ska beviljas om det finns integrerade planer för rörlighet, vilket stärker EU:s förmåga att skapa incitament för utformning av sådana planer.

19. Vi stöder med eftertryck att man utarbetar riktlinjer för EU:s stödfinansiering inom ramen för befintliga regionalpolitiska instrument för samordnade nationella och regionala investeringar, arbeten och projekt som rör transporter mellan medelstora städer och omkringliggande områden, under förutsättning att dessa investeringar ligger i linje med EU:s ekologiska och socioekonomiska mål och likaså säkerställer interoperabilitet mellan transportsätten. Vi stöder vidare att man inom ramen för budgetplanen för 2014–2020 inför ett europeiskt finansieringsinstrument, som gör det möjligt att samfinansiera planer för rörlighet i städerna och som inte bara innebär finansiering av projekt utan även finansiering av resultat som uppfyller EU:s miljömässiga och samhällsekonomiska mål. Vi skulle vilja att man undersöker möjligheterna att bevilja anslag till småskaliga pilotprojekt i ett tidigare skede. Vi rekommenderar vidare att mer ambitiösa instrument införs för att tillhandahålla finansiering i större skala i syfte att stödja genomförandet av planer för rörlighet i städerna, vilket förutsätter offentlig-offentliga eller offentlig-privata rörlighetsavtal som finansieras via den privata sektorn och lokala, regionala och nationella program.

20. Vi välkomnar initiativet att studera erfarenheterna av integrerade avgiftssystem (inbegripet smarta kort) och vi skulle gärna se ytterligare en studie om intermodal information i EU:s storstadsområden. Kommittén anser också att man bör genomföra en studie över driftskompatibiliteten mellan smarta kort så att de i framtiden ska kunna vara giltiga i olika storstadsområden i EU.

21. Vi stöder Europaparlamentets uppmaning till kommissionen att utarbeta en rapport om trängselavgifter och om möjligheten att utforma riktlinjer för sådana avgifter samt om vägullar för tillträde till stora städer och stadskärnor. Det föreligger stora och komplicerade problem i anslutning till ett sådant projekt, men det finns också avsevärda vinster, framför allt eftersom dylika åtgärder bidrar till sammanhängande planer för rörlighet i städerna och innebär ett steg i riktning mot ett sammanhållet intermodalt betalningssystem.

Stadstransporter: en industrisektor och europeisk teknik som ska beaktas inom ramen för Lissabonstrategin och återhämtningsplanen för den europeiska ekonomin

22. Vi stöder med eftertryck förslaget om ett gemenskapsinitiativ för standardisering och certifiering av materiel när det gäller säkerhet, komfort (buller, vibrationer), driftskompatibilitet mellan näten, tillgänglighet för personer med nedsatt rörlighet, miljövänliga transportmedel och ren fordonsteknik med avseende på fordonens koldioxidutsläpp.

23. Vi stöder med eftertryck förslaget om att en betydande andel av de medel som frigörs genom återhämtningsplanen för den europeiska ekonomin ska användas till att finansiera sådana transportinvesteringar och pågående anläggningsarbeten i städerna som omedelbart kan finansieras, om dessa investeringar är förenliga med unionens miljömässiga och socioekonomiska mål.

Bryssel den 21 april 2009

Bättre överensstämmelse med annan EU-politik

24. Vi uppmanar Europeiska kommissionen att på lokal nivå främja ökad samstämmighet med annan EU-politik, t.ex. avseende miljö, hållbar stadsutveckling, transporter av personer och gods i områden utanför städerna, klimatförändringar och regionala frågor.

25. Vi efterlyser på nytt en mekanism på EU-nivå som gör det möjligt att rapportera om framsteg i genomförandet av planer för rörlighet i städerna, i syfte att tillhandahålla goda förebilder för andra städer. Denna process bör inledas med en EU-finansierad benchmarkingstudie där man tittar på städer inom hela EU och deras strategier för att minska trafikbelastningen, förbättra miljön och erbjuda mer hållbara transportsätt, även icke-motoriserade transportsätt.

Regionkommitténs ordförande

Luc VAN DEN BRANDE
