

Yttrande från Regionkommittén om "Hållbara framtida transporter – ett integrerat, teknikstyrt och användarvänligt transportsystem"

(2010/C 141/07)

REGIONKOMMITTÉNS STÅNDPUNKT

- Regionkommittén understryker att nyckeln till hållbara transporter inte ligger i en begränsning av efterfrågan på transporttjänster. Det viktiga är inte det antal personer eller den mängd varor som transporteras, utan hur transporten sker. Ohållbara trafikvanor kan endast minskas genom en riktig avgiftspolitik på transportområdet. Det är med andra ord viktigt att försäkra sig om en rättvis och öppen modell för fördelning av transportkostnaderna på samtliga transportformer.
- Då man förbättrar transportsystemets hållbarhet måste man fästa uppmärksamhet vid problemet med flaskhalsar. Det är inte tillräckligt att öka kapaciteten i transportnäten, eftersom miljöåterverkningarna av utbyggda nät lätt kan få ohanterliga proportioner. Man måste därför förbättra de hållbara transportsystemens konkurrenskraft.
- Det ligger helt klart i de lokala och regionala myndigheternas intresse att stödja alternativ till transporter på land, i synnerhet i de överbelastade delarna av nätet, och särskilt i känsliga.
- områden och områden med svåra naturförhållanden, eftersom detta skapar problem i form av buller, utsläpp, flaskhalsar, förseningar, hårt slitage på vägarna och därigenom stora utgifter för regionerna som svarar för vägunderhållet.
- Städernas transportnät, närliggande transportnät och regionala transportnät utgör väsentliga delar av transportnätverken och av världsomfattande leveranskedjor. De bör därför ges behövlig uppmärksamhet.
- Vitboken om transporter bör inför den kommande översynen av EU:s budget sända ett starkt politiskt budskap om vikten av att de framtida anslagen på transportområdet motsvarar de mål som EU satt upp, och vice versa.

Föredragande: Väino Hallikmägi, fullmäktigeledamot i Pärnu, Estland (EE–ALDE)

Referensdokument

Meddelande från kommissionen: Hållbara framtida transporter – Ett integrerat, teknikstyrt och användarvänligt transportsystem

KOM(2009) 279 slutlig

I. POLITISKA REKOMMENDATIONER

Inledning

1. Regionkommittén välkomnar kommissionens meddelande om hållbara framtida transporter, som utgör ett första steg i översynen av EU:s transportpolitik inför de kommande tio åren.

2. Vi ställer oss bakom kommissionens åsikt att transportpolitiken måste utgå från en långsiktig vision om hållbar rörlighet för personer och varor. Förutsättningen för en transportpolitik som motsvarar en sådan vision är att man lyckas ringa in tendenserna i sektorn.

3. Framtidens transportnät måste garantera god tillgänglighet till alla regioner i EU, eftersom det är en av de grundläggande förutsättningarna för att den regionala sammanhållningen i EU ska kunna säkerställas. Detta bidrar även i hög grad till fördjupningen av den sociala och ekonomiska integrationen och till förankringen av en hållbar utveckling. För att transportpolitiken ska kunna genomföras måste medlemsstaterna visa en starkare politisk vilja och effektivare stödja hållbara och innovativa transportstrategier.

Politiska rekommendationer

4. Regionkommittén anser att man i vitboken om en översyn av transportpolitiken måste göra en betydligt mer systematisk och grundlig analys än tidigare av yttre faktorer, av transportsektorns interna utveckling samt av samverkan mellan dessa. I vitboken bör man även kartlägga klimatförändringens och de ekonomiska förändringarnas återverkningar på transportsektorn och på utvecklingen av varor och tjänster inom denna.

5. Vi anser att detta strategiska utvecklingsdokument bör kompletteras med en (jämförande) analys av de samhällsekonomiska och miljörelaterade återverkningarna av föreslagna politiska beslut och planerade åtgärder. Idealet vore att resultaten analyseras utgående från medlemsstaternas och regionernas nivå så att man kan göra en bedömning av eventuella variationer i

effekterna av den gemensamma transportpolitiken. Det är väsentligt att analysera alla perspektiv på utformningen av transportpolitiken som är relevanta för diskussionerna om framtidens transporter.

6. Vid utformningen av EU:s transportpolitik är det viktigt att de lokala och regionala myndigheterna i medlemsstaterna ges möjlighet att påverka utformningen av strategiska planer och beslut för att säkerställa lämpliga reglerings- och planeringsramar som möjliggör genomförandet av initiativ och åtgärder på transportområdet. Det är de lokala och regionala beslutsfattarna som bäst kan bedöma vilka insatser som krävs för att lösa transportproblem på lokal och regional nivå. Subsidiaritetsprincipen måste därför respekteras när EU och den nationella nivån ger stöd till lokala och regionala myndigheter.

7. I utvecklingen av transportinfrastrukturen är det nödvändigt att göra prioriteringar av nätverk och projekt. För att grundläggande infrastrukturer ska kunna byggas upp snabbt behövs det politiskt och ekonomiskt stöd både från EU:s centrala instanser och från medlemsstaterna.

8. I samband med utvecklingen av transportnätverket TEN-T, som innebär att det hittillsvarande projektinriktade angreppssättet (30 prioriterade projekt) ersätts med en separat planering av stamnätet för TEN-T och det allmänna nätverket, får man inte glömma att uppmärksamma och stödja förbättringar av transportförbindelserna i avlägset belägna områden, gränsregioner och områden med svåra naturförhållanden när det gäller förbindelserna mellan EU:s kärnområden och grannländerna. För att säkerställa den interna och externa regionala sammanhållningen i Europa måste man utgående från detta dessutom överväga att exempelvis fastställa vissa primära förbindelsenätverk eller -korridorer i den europeiska transportpolitiken samt skapa finansieringsmekanismer för dessa. Man bör formulera tydligare regler om vilka principer och förfaranden som ska tillämpas när TEN-T-nätverk fastställs och vid behov ändras och kompletteras. Det är viktigt att pågående prioriterade TEN-T-projekt under alla omständigheter slutförs. Tillägg och förlängningar som utgör ändamålsenliga nätanslutningar till dessa bör också tas med i TEN-T-huvudnätet. Man bör även främja en bättre projektsamordning mellan medlemsstaterna för att undvika bristande överensstämmelse i samband med planering och genomförande, samt prioritera gränsöverskridande sträckor.

9. Godstransporterna spelar en viktig roll för en fungerande ekonomi i EU. Samtidigt bör man komma ihåg att transportsystemen i Europa är allt mer överbelastade, vilket beror på obalans mellan olika transportformer (med hänsyn till nuvarande marknadsvillkor har vägtransporterna oproportionerligt stora konkurrensfördelar), otillräcklig infrastruktur och en dålig samverkan mellan olika transportformer. För att bättre integrera de olika transportinfrastrukturerna bör man prioritera samordning och överensstämmelse mellan lämpliga lösningar då man fattar beslut inom ramen för TEN-T och om frågor om rörlighet i städerna, men även då man beslutar om prioriteringar i samband med finansieringen från Europeiska regionala utvecklingsfonden och Sammanhållningsfonden.

10. Regionkommittén framhåller att städerna är en viktig och ofrånkomlig del av transportnäten eftersom de är knutpunkter där olika transportformer möts, och de flesta transporter börjar och slutar här. Transporterna i städerna bör därför ägnas samma uppmärksamhet som transportnäten.

11. Kommittén vill att EU:s finansieringsförfaranden förenklas ytterligare och anser att det är nödvändigt att finansieringsprogrammen på nationell nivå och EU-nivå är förenliga med varandra.

12. Vitboken om transporter bör inför den kommande översynen av EU:s budget sända ett starkt politiskt budskap om vikten av att de framtida anslagen på transportområdet motsvarar de mål som EU satt upp, och vice versa.

Transporter på järnväg, till havs och på inre vattendrag

13. Regionkommittén anser att den splittrade järnvägsmarknaden i EU är ett stort problem. Vidare är det absolut nödvändigt att avlägsna flaskhalsarna i den befintliga infrastrukturen, framför allt sådana som uppstår vid gränsövergångar och naturliga hinder. Man måste finna en hållbar och kostnadseffektiv lösning för att kunna skapa ett effektivt alleuropeiskt järnvägsnät som erbjuder tjänster av hög kvalitet vad gäller tidtabeller, tillförlitlighet och transportvolym. Denna lösning gör det möjligt att flytta över mer godstransporter från väg till järnväg.

14. Vi konstaterar att medlemsstaternas olika infrastrukturstandarder, exempelvis olika spårbredd, el- och säkringssystem, ytterligare bidrar till splittringen av denna sektor. För att harmonisera de tekniska förutsättningarna och anordningarna

måste de tekniska normerna harmoniseras och investeringar göras i infrastrukturen. Samtidigt bör olika nationella bestämmelser om lokförarutbildning samt säkerhets- och fraktbestämmelser harmoniseras, samt ett gemensamt trafikledningsspråk införas, på samma sätt som för flyget vid internationell trafik, framför allt från tredjeland. Detta för att stärka konkurrenskraften gentemot vägtransporter. Överbelastade spåravsnitt bör ges resurser för att person- och godstrafik ska kunna ske på samma järnvägssträckor utan att inkräkta på varandra, eller för att bygga nya spår för att separera infrastrukturerna för gods- och persontransporter, i den mån detta är tekniskt möjligt och ekonomiskt motiverat.

15. Ny infrastruktur måste å ena sidan garantera att godstransporter kan nå fram till stadskärnorna men får å andra sidan inte leda till ytterligare trafikvolym i stadskärnorna, vilket bidrar till trafikstockningar.

16. För att avlägsna regioner ska kunna knytas ekonomiskt till EU:s kärnområden är det viktigt att strategiska orter har hamnar med goda multimodala transportförbindelser. Det är nödvändigt att säkerställa ett nät av multimodala transportförbindelser med de regioner där sjöfarten spelar en mycket stor roll.

17. Transporter till havs och på inre vattendrag bör stödjas, eftersom de kan få en nyckelroll i kampen mot klimatförändringen. Dessutom bör det befintliga programmet för höghastighetsleder till sjöss och liknande program utökas betydligt, eftersom de bidrar till såväl EU:s transportmål som de territoriella sammanhållningsmålen. Trafiken till havs och på inre vattendrag kan delvis svara mot den ökade efterfrågan på person- och godstransporter. De negativa återverkningarna på miljön från fartyg, hamnar och logistikläggningar måste kontinuerligt minska. Regionkommittén beklagar därför att de internationella sjötransporterna alltför inte ingår i Kyotoprotokollet och i tidsplanen för minskade utsläpp av växthusgaser. För att i möjligaste mån undvika konkurrensnackdelar för den europeiska sjöfartsindustrin bör EU främst verka för att de bindande bestämmelserna införs internationellt. Dessutom bör man undersöka vilka effekterna skulle bli om man införde differentierade hamnavgifter som är baserade på fartygens miljöpåverkan.

18. Det är viktigt att utvecklingen av multimodala transportknutpunkter görs till en av huvudfrågorna inom transportpolitiken. Vid en ökning av fraktvolymen på järnvägarna måste man samtidigt se till att miljö- och säkerhetskraven efterlevs och att den negativa effekten på persontrafiken blir så liten som möjligt.

Luftfart

19. Regionkommittén anser att man i utvecklingen av lufttransporterna bör beakta och planera åtgärder för att minska luftfartens negativa miljöåterverkningar (buller, luftföroreningar) med hjälp av tekniska och planeringsmässiga lösningar. Då man inkluderar miljökostnaderna i flygpriserna får man emellertid inte glömma att luftfartens betydelse varierar i olika regioner och att den tryggar goda förbindelser med EU:s mest avlägsna regioner. När flygplatsinfrastrukturen byggs ut krävs EU-stöd i synnerhet för mellanstora städer och i öregioner för att garantera flygsäkerhet och kundtillfredsställelse.

20. Det är nödvändigt att trygga en rättvis konkurrens mellan flygplatserna genom att införa gemensamma regler för beräkning och fastställande av flygplatsavgifter.

Transportkostnader, investeringar

21. ReK understryker att investeringarna måste samordnas bättre. T.ex. bör TEN-T-finansiering även fortsättningsvis stödja marknadsbaserade järnvägsprojekt och det regionala stödet bör bättre riktas till miljövänliga transportslag för att stärka EU:s territoriella sammanhållning.

22. En förutsättning för balans och hållbar användning avseende olika transportformer är att kostnaderna (miljöskador, olyckor, tidsförluster) integreras i transportutgifterna samt att principen "användaren betalar" efterlevs. Samtidigt bör man se till att de medel som vinnas på detta sätt överförs till mer miljövänliga transportformer för att därmed öka andelen miljövänliga transporter, samtidigt som man säkerställer att samtliga transportformer är effektiva och att interoperabiliteten ökar. Då man fattar beslut som utgår från sådana överväganden måste man även beakta i vilken mån de är ekonomiskt rimliga för berörda socioekonomiska område. I annat fall förlorar ekonomisk verksamhet och företag som är beroende av transportförbindelser sin konkurrenskraft såväl inom medlemsstaten som på EU-nivå.

23. Det viktiga och grundläggande målet att kostnaderna ska motsvara verkligheten får inte ifrågasättas. Om större delen av investeringarna i transportinfrastrukturen ska baseras på principen "användaren betalar" kan det ske förskjutningar i den ekonomiska och sociala strukturen i enstaka regioner. Medlemsstater som överväger att införa trafikavgifter eller att anpassa dem enligt moderna strategier för verklighetsbaserade kostnader rekommenderas samtidigt att göra en bedömning av de ekonomiska, miljömässiga och sociala effekterna av en sådan åtgärd.

Detta behövs för att man, när behov uppstår, på medellång till lång sikt och av strategiska skäl ska kunna förbereda lämpliga stödåtgärder, t.ex. en ny inriktning på ett riktat regionalt näringslivsstöd.

24. Vi erinrar om ReK:s yttrande om grönboken om stads-transporter (CdR 236/2007) samt om handlingsplanen för rörlighet i städerna (CdR 417/2008), som kommissionen offentliggjorde i september 2009 som svar på en begäran från Regionkommittén och Europaparlamentet.

Transporter i tätorter

25. Regionkommittén anser att utvecklingen av trafiken i tätorter är ytterst viktig eftersom städerna är en oskiljaktig del av transportnäten och utgör knutpunkter för olika transportformer. Betydande utmaningar för trafiken i tätorter är att skapa gynnsamma villkor för kollektivtrafiken och på så sätt öka dess betydelse inom persontrafiken, ändra villkoren för trafiken i städerna så att trafiken genom stadskärnorna minskar, bygga ut gång- och cykelvägar samt öka andelen elektrifierad trafik och användningen av miljövänligare transportformer.

26. Tätorterna bör vidta strängare åtgärder för att minska stadstrafikens negativa miljöeffekter och främja hälsosamma sätt att förflytta sig. Det är viktigt att EU respekterar subsidiaritetsprincipen så att det skapas bra förutsättningar för behöriga lokala och regionala myndigheter att ta detta ansvar.

27. EU borde som ett transportpolitiskt mål uppställa utbyggnaden av gemensamma lokala transportsystem i stadscentrum, förorter och närliggande landsbygd och framför allt en sammankoppling av de spårbundna transportsystemen – järnvägssystem, regionalbanor och spårvagnar – till ett regionalbanesystem av ny typ.

28. Ett utbyte av god praxis i fråga om trafikplaneringen och dess genomförande i tätorter är ständigt aktuellt bl.a. på följande delområden: infartsparkering (parkering + kollektivtrafik samt parkering + promenad), utvecklingen av eldrivna fordon, utbyggnaden av gång- och cykelvägar, reservering av vissa filer för kollektivtrafiken, byggande av terminaler för flera olika transportformer vid städernas infarter, utveckling av samåkningstjänster, åtgärder som ska bidra till ändrade trafikvanor genom styrning (utbildning och information) och begränsning (trängselavgifter, p-avgifter). EU bör skapa och vidareutveckla en stödmekanism för samarbetsprojekt som strävar efter att ta fram gemensamma lösningar och överföra befintliga.

Teknisk utveckling

29. Regionkommittén anser att utvecklingen av multimodala kollektivtrafiksystem måste gynna elektroniska biljettsystem som gör det möjligt att göra enskilda beräkningar för varje linje och att planera linjerna utgående från passagerarnas behov samt att göra allmänna kommunikationer bekvämare för användaren. Användningen av ny IT bör stödja uppbyggnaden av intermodala intelligenta trafiksystem och EU bör främja en ökad användning av dessa.

30. I samband med den tekniska utvecklingen är det viktigt att stödja tekniköverföringen mellan olika regioner och regionnivåer. Medel för utveckling av tekniska lösningar bör inte begränsas enbart till teknik som lämpar sig för storstäder, utan en betydande del av resurserna inom utvecklings- och finansieringspolitiken bör inriktas på att ta fram lämpliga hållbara lösningar som passar medelstora och små städer samt närliggande landsbygd.

31. För att minska oljeberoendet i transportsektorn bör man göra det möjligt att separat fastställa skattenivån för drivmedel som framställs ur andra råvaror och vid behov sänka skatterna under den miniminivå som överenskommit för hela EU.

32. En grundläggande fråga för ökad säkerhet på transportområdet är att kontroll- och övervakningssystemen görs enhetligare och förstärks. Vid en harmonisering av säkerhetskraven bör man ta hänsyn till lokala naturförhållanden, olika vägtyper, kulturarv osv. En förutsättning för att databaserna om trafikolyckor ska kunna samordnas är att koderna i de nationella databaserna åtminstone delvis standardiseras.

33. Trafikövervakningen bör ges förutsättningar att utveckla och ta i bruk allmänna och gemensamma lösningar som bygger på IT och satellitbaserad positionsbestämning (GPS). EU:s primära roll utöver att stödja forskning och utveckling är att införa gemensamma standarder, vilket kunde möjliggöra en oavbruten övervakning av trafiklederna över medlemsstaternas gränser.

Trafikundervisning

34. Regionkommittén understryker att läroinrättningarna har en nyckelroll när det gäller att arbeta för ett säkert och miljövänligt beteende i trafiken. Man måste skapa möjligheter att integrera trafikundervisning i läroplanerna för utbildningssystemen i samtliga medlemsstater. EU skulle kunna ta initiativ till tillämplig forskning på utbildningsområdet, på basis av vilken man skulle kunna utforma gemensamma rekommendationer i form av undervisningsmaterial och undervisningsmoduler för daghem och skolor.

Förbindelser till grannländerna, internationell verksamhet

35. Regionkommittén ser det som särskilt viktigt att skapa bättre trafikförbindelser med grannländerna. Detta förutsätter att EU:s centrala instanser, medlemsstaternas regeringar och regeringarna i tredje länder gemensamt investerar i infrastrukturen vid gränserna (terminaler, vägar och broar) för att garantera snabba och miljövänliga gränsövergångar för både varor och passagerare. Lika viktigt är det att nå framsteg i harmoniseringen av gräns- och tullförfarandena och att intensifiera samarbetet på detta område.

36. Det är viktigt att transportpolitiken bidrar till att regionerna i de yttersta randområdena integreras i sitt specifika geografiska sammanhang, genom stöd till etablering av miljövänliga sjö- och flygförbindelser som förenar dem med länderna i det regionala området. Därigenom stöder man även intermodalitet.

37. EU:s medlemsstater och institutioner bör i de transportpolitiska förhandlingarna inom internationella organisationer och med tredje länder sträva efter att garantera företagen i medlemsstaterna rättvisa konkurrensvillkor för alla transportslag när det gäller bränsleskatter, hamnavgifter, flygplatsavgifter, järnvägsavgifter och olika miljökrav. Frågan är särskilt viktig för ekonomin i länderna vid EU:s gränser. Olika slag av konkurrenssituationer bör beaktas även vid integreringen av externa kostnader i transportavgifterna.

Slutsatser och rekommendationer

38. Regionkommittén understryker att EU-medborgarnas rätt till fri rörlighet är en av de grundläggande rättigheterna och en av EU:s grundprinciper. Likaså är principen om fri rörlighet för varor en av grundstenarna för inre marknaden. Nyckeln till hållbara transporter ligger inte i en begränsning av efterfrågan på transporttjänster.

39. Det viktiga är inte det antal personer eller den mängd varor som transporteras, utan hur transporten sker. Ohållbara trafikvanor kan endast minskas genom en riktig avgiftspolitik på transportområdet. Det är med andra ord viktigt att försäkra sig om en rättvis och öppen modell för fördelning av transportkostnaderna på samtliga transportformer.

40. Då man förbättrar transportsystemets hållbarhet måste man fästa uppmärksamhet vid problemet med flaskhalsar. Medlemsstaterna bör åta sig att investera i miljövänliga infrastrukturer som kan undanröja dessa. Det är dock inte tillräckligt att öka kapaciteten i transportnäten, eftersom miljöåterverkningarna av utbyggda nät lätt kan få ohanterliga proportioner. Man måste därför förbättra de hållbara transportsystemens konkurrenskraft.

41. Det ligger helt klart i de lokala och regionala myndigheternas intresse att stödja alternativ till transporter på land, i synnerhet i de överbelastade delarna av nätet, och särskilt i känsliga områden och områden med svåra naturförhållanden, eftersom detta skapar problem i form av buller, utsläpp, flaskhalsar, förseningar, hårt slitage på vägarna och därigenom stora utgifter för regionerna som svarar för vägunderhållet.

42. Det är viktigt att öka konkurrenskraften inom transporterna till sjöss och på järnväg. Ett effektivt järnvägsnät som erbjuder tjänster av hög kvalitet vad gäller tidtabeller, tillförlitlighet och transportvolym kan skapas under förutsättning att järnvägsmarknaden i Europa görs mindre splittrad. Dessutom måste ett gemensamt sjöfartsområde grundas och investeringar göras i hamnar och transportanslutningar till hamnarna.

43. Transportsystemen i tätorter och regioner inverkar i hög grad på den regionala utvecklingen. Städernas transportnät, närliggande transportnät och regionala transportnät utgör väsentliga delar av transportnätverken och av världsomfattande leveranskedjor. De bör därför ges behövlig uppmärksamhet.

44. I de framtida transportnäten bör man säkerställa goda förbindelser till samtliga områden i Europa. På motsvarande sätt bör man höra de lokala och regionala myndigheterna och andra lokala och regionala intressegrupper i alla frågor som påverkar EU:s framtida transportnätverk, utgående från vilken roll berörda myndighet eller intressegrupp har vid genomförandet av transportåtgärderna och vid säkerställandet av de reglerings- och planeringsramar som krävs för transportinitiativen.

Bryssel den 4 december 2009.

*Regionkommitténs
ordförande*

Luc VAN DEN BRANDE
