

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Telefon +45 33 92 00 00
Telefax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
<http://www.um.dk>
Girokonto 3 00 18 06



Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EUK

26. oktober 2007

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Transport- og Energiministeriets grundnotat vedrørende Kommissionens grønbog om en ny kultur for mobilitet i byer, KOM (2007) 0551.


Pia Kjaersgaard

Grundnotat vedr. Kommissionens Grønbog ”På vej mod en ny kultur for mobilitet i byer” (KOM(2007)551)*Resumé:*

Kommissionens meddelelse indeholder en række forslag og spørgsmål rettet til den brede offentlighed om, hvordan der kan skabes de bedst mulige vilkår for mobilitet i byer og hvilken rolle EU kunne spille i denne forbindelse. Forslagene og spørgsmålene er centreret om emnerne trafikafvikling, grønne byer, intelligent transport, adgangsforhold, sikker og sikret transport, ny kultur for bymæssig transport og finansielle ressourcer.

Fristen for afgivelse af høringssvar til Kommissionen er den 15. marts 2008, og Kommissionen vil derefter fremlægge en handlingsplan for området i efteråret 2008.

1. Baggrund og indhold

Europa-Kommissionen har den 25. september 2007 fremlagt en grøn bog ”På vej mod en ny kultur for mobilitet i byer”. Formålet med Grønbogen er at give interesserede mulighed for at ytre sig om udviklingen i relation til transport i byer, og de fremkomne tilkendegivelser vil indgå som grundlag for Kommissionens fremlæggelse af en handlingsplan på området i efteråret 2008. Kommissionen er navnlig interesseret i, hvilken potentiel rolle EU kunne spille.

Over 60 % af befolkningen i EU lever i byer. Selvom Europas byer er forskellige, står de alle over for de samme udfordringer og forsøget på at finde løsninger på spørgsmål som kronisk trængsel, luft- og støjforurening og trafikulykker. Lokale myndigheder kan ikke løse alle disse spørgsmål alene, og der er derfor behov for samarbejde og koordination på europæisk niveau.

Nytænkning i relation til transport i byer indebærer en optimeret anvendelse af alle transportformer og organisering af et samarbejde mellem de forskellige transportformer inden for kollektiv transport (tog, sporvogn, metro, bus og taxi) og de forskellige transportformer inden for individuel transport (bil, motorcykel, cykel og gang).

Mobilitet i byer skal muliggøre udvikling af byernes økonomiske udvikling, livskvaliteten for deres indbyggere og beskyttelsen af miljøet. For at opnå dette står de europæiske byer over for fem udfordringer, som må tages op som led i en integreret tilgang:



På vej mod byer med god trafikafvikling

Trængsel i byer er et af hovedproblemerne. Den har en negativ virkning på økonomiske, sociale og helbredsmæssige forhold og belaster det naturlige og det skabte miljø. Den er ofte relateret til ringveje og kan påvirke kapaciteten på de transeuropæiske transportnet. Det er på lokalt niveau en betydelig udfordring at reducere de negative virkninger af trængsel samtidig med, at man sikrer byområdernes økonomiske udvikling.

Der findes ikke én enkelt løsning for at opnå en reduktion af trængsel. Men alternativer til brug af privatbiler må gøres attraktive og sikre.

Der er flere optioner, der tager sigte på, at borgerne kan optimere deres rejsemønster gennem et forbedret samspil mellem transportformer:

- Fremme gående og cyklende trafik
- Optimering af brug af private biler
- Attraktive Parkér&Kør-faciliteter (Park&Ride)
- Bedre brug af infrastrukturen

Også godstransport har en bymæssig dimension. Distribution i byområder kræver omladningspunkter mellem langdistancetransport og kortdistancedistribution til den endelige destination. Små, effektive og rene køretøjer kan bruges til lokal distribution.

Der er endvidere behov for, at lokale myndigheder ser al logistik med relation til passager- og godstransporter i byerne som ét samlet logistiksystem.

Spørgsmål:

- 1. Bør der indføres en "mærkningsordning som anerkendelse af de byer, der har ydet en særlig indsats mod trafikal overbelastning og for at forbedre levevilkårene?*
- 2. Hvilke foranstaltninger bør der træffes for at fremme gående og cyklende trafik som reelle alternativer til bilen?*
- 3. Hvad kunne der gøres for at fremme en omlægning til bæredygtige transportformer i byer?*

På vej mod grønnere byer



De vigtigste miljøproblemer i byerne skyldes dominansen af olie som transportbrændstof, hvilket skaber CO₂, luftforurening og støj.

Kommissionen har i en meddelelse fra februar 2007 formuleret en strategi for opnåelse af målet på 120 g CO₂-emission pr. km for biler. Strategien går ud på opnåelse af 130 g CO₂/km gennem forbedret motorteknologi og en yderligere reduktion på 10 g CO₂/km gennem andre teknologiske forbedringer og anvendelse af biobrændstof.

Over de seneste 15 år er der opnået en reduktion på 30-40 pct. for NO_x og partikelemissioner fra vejtransport. Alligevel er miljøforholdene ikke tilfredsstillende, og der er behov for yderligere tiltag. Disse tiltag må bl.a. findes inden for områderne

- Ny teknologi
- Krav om anvendelse af ”grønne” køretøjer ved offentlige indkøb
- Ny køremåder (”øko-kørsel”)
- Harmonisering af trafikrestriktioner i byer (”Grønne zoner” med særlige fodgængerområder, adgangsbegrænsning, hastighedsbegrænsning, afgiftsbetaling m.v.)

Spørgsmål:

4. *Hvordan kan anvendelsen af renere og mere energieffektive transportteknologier øges yderligere i byer?*
5. *Hvordan fremmes fælles grønne indkøb?*
6. *Bør der fastsættes kriterier eller vejledning angående definitionen af grønne zoner og restriktioner? Hvordan sikres foreneligheden med den fri bevægelighed bedst muligt? Er det relevant at håndhæve lokale regler for grønne zoner på tværs af landegrænser?*
7. *Hvordan kan miljøvenlig kørsel fremmes yderligere?*

På vej mod mere intelligent transport i byer

De europæiske byer er kendetegnet ved en konstant stigning i gods- og persontransport, og samtidig er der begrænsede muligheder for udbygning af infrastrukturen. Endvidere er der et uudnyttet potentiale for anvendelse af intelligente transportsystemer (ITS).



Via ITS kan trafikdata hurtigt videregives til rejsende, chauffører, flådeoperatører og andre. Kommissionen foreslår derfor øget anvendelse af ITS i form af intelligente informationssystemer, hvilket vil kunne øge kapaciteten på den eksisterende infrastruktur med 20-30 pct.

Kommissionen anbefaler også brug af intelligente systemer til afgiftsopkrævning for kørsel på vejene som en effektiv metode til at styre efterspørgselen.

Effektiviteten for distribueringsssystemer i byer kan også øges ved hjælp af ITS, særligt gennem bedre timing og bedre udnyttelse af køretøjerne.

Spørgsmål:

8. *Bør bedre informationssystemer til rejsende udvikles og udbredes?*
9. *Er der behov for yderligere tiltag for at sikre en standardisering af grænseflader og interoperabilitet, hvad angår ITS-applikationer i byer? Hvilke applikationer bør der først og fremmest tages fast på?*
10. *Hvordan forbedres udvekslingen af information og bedste praksis mellem alle berørte parter i henseende ITS?*

På vej mod gode adgangsforhold til transport i byer

Spørgsmålet om adgang vedrører primært folk med nedsat mobilitet, handicappede, ældre mennesker, familier med småbørn og småbørnene selv. De skal have let adgang til transportinfrastrukturen i byer.

For at den kollektive trafik skal være attraktiv, skal der ikke blot være let adgang til den, men den skal også være hurtig, pålidelig og komfortabel. P.t. mangler der ofte integration mellem forskellige former for kollektiv transport.

Et bidrag til løsningen af disse problemer kan ifølge Kommissionen være et charter vedrørende rettigheder og forpligtelser for personer, der anvender kollektiv transport.

EU's bidrag til løsningen kan bl.a. ligge i vedtagelse af det verserende forslag til en forordning vedr. medlemsstaternes håndtering af krav vedrørende offentlig trafikbetjening inden for personbefordring med jernbane, ad vej og indre vandveje (KOM(2002)107). Forslaget giver medlemsstaterne mulighed for at definere krav med henblik på at garantere det generelle serviceniveau i den kollektive transport.



God tilgængelighed forudsætter også, at forretninger, virksomheder og områder med økonomisk aktivitet, herunder fragtterminaler og havne, betjenes godt af det kollektive transportnet for at gøre det muligt for godstransportører og andre operatører, ansatte og kunder at komme derhen.

Det er vigtigt, at ansatte inden for bymæssig transport er tilstrækkeligt kvalificerede. F.eks. er uddannelsesprogrammer vedr. økokørsel en mulighed for at øge kvalifikationsniveauet inden for kollektiv persontransport eller godstransport og derved reducere CO₂-emissioner og forurening.

Tendensen mod større spredning af byerne resulterer i større afstande mellem hjem, arbejde og fritidsaktiviteter. At løse de heraf følgende udfordringer for den bymæssige transport kræver ifølge Kommissionen bedre koordination mellem myndighederne.

Spørgsmål:

- 11. Hvordan øges kvaliteten af den kollektive transport i Europas byer?*
- 12. Bør der tilskyndes til at reservere særlige kørebaner til den kollektive transport?*
- 13. Er der behov for at indføre et europæisk charter om rettigheder og forpligtelser for passagerer, der benytter kollektiv transport?*
- 14. Hvilke foranstaltninger bør der iværksættes for bedre at integrere personbefordring og godstransport i forskning og planlægning af mobilitet i byer?*
- 15. Hvordan kan transport inden for og mellem byer og fysisk planlægning koordineres bedre? Hvilken type organisationsstruktur kunne være hensigtsmæssig?*

Mod sikker og sikret transport i byer

I 2005 blev 41.600 mennesker dræbt på vejene i EU, hvilket er langt fra målet på højst 25.000 trafikdrab om året i EU i 2010. Omkring to tredjedele af ulykkerne og en tredjedel af trafikdrabene sker i byområder. Risikoen for at blive dræbt i en vejulykke er seks gange større for cyklister og fodgængere end for biler.

Det anføres, at trafiksikkerheden kunne forbedres ved at udbrede best practices og sikre en mere intensiv dialog mellem lokale og regionale interessenter og medlemsstaterne, navnlig hvad angår ny teknologi, herunder ITS.



Uddannelse og informationskampagner er vigtige for at gøre borgere mere bevidste om deres adfærd i trafikken, f.eks. ved at opfordre cyklister til at anvende cykelhjelme.

En høj kvalitet på infrastrukturen kan i mange tilfælde gøre en forskel, f.eks. for cyklister hvad angår vejbelægningens beskaffenhed.

Sikre køretøjer er vigtigt også i byområder, hvor vejene deles med fodgængere, cyklister og den kollektive trafik. Teknologier som f.eks. night vision og kollisionsundgåelse kan gøre en forskel i sikkerheden for alle vejbrugere.

Spørgsmål:

- 16. Hvilke yderligere tiltag bør iværksættes for at hjælpe byer med at imødegå udfordringerne i relation til færdselssikkerhed og personlig sikkerhed inden for bytransport?*
- 17. Hvordan kan operatører og borgere informeres bedre om infrastrukturstyrings og køretøjsteknologiers sikkerhedsmæssige potentiale?*
- 18. Bør der udvikles automatiske radarudstyr, som er tilpasset bymiljøet, og bør der tilskyndes til at anvende dette?*
- 19. Er videoovervågning et godt redskab med henblik på sikkerhed og sikring i forbindelse med transport i byer?*

Skabelse af en ny kultur for mobilitet i byer

For at skabe en ny kultur for mobilitet i byer i Europa er der behov for at etablere partnerskaber. Nye planlægningsmetoder og -værktøjer kan også spille en stor rolle. Undervisning, uddannelse og opmærksomhedsskabende foranstaltninger spiller også en vigtig rolle.

Kommissionen foreslår, at den kunne tilrettelægge en europæisk oplysningskampagne om sine aktiviteter angående bæredygtig mobilitet i byer i samarbejde med interessenter, der allerede beskæftiger sig med dette område.

Spørgsmål:

- 20. Bør alle interesserede samarbejde om at udvikle en ny kultur for mobilitet i Europa? Kunne et europæisk overvågningsorgan for mobilitet i byer svarende til det europæiske overvågningsorgan for trafiksikkerheden være et nyttigt initiativ til støtte for et sådant samarbejde?*



Finansielle ressourcer

Der er behov for betydelige midler til investeringer i infrastruktur og omstigningssteder, vedligeholdelse og drift af transportnet, fornyelse og vedligeholdelse af materiel, opmærksomhedsskabende foranstaltninger og kommunikation. Med henblik herpå er der behov for en blanding af budgetmæssige, lovgivningsmæssige og finansielle instrumenter, herunder særlige lokale skatter.

Det anføres i Grønbogen, at alle interessenter på lokalt, regionalt, nationalt og europæisk plan må bidrage til finansieringen. Brugere bør også bidrage og betale en rimelig pris for de kollektive transporttjenester. Parkeringsafgifter og opkrævning af vejbenyttelsesafgifter vil også kunne bidrage til at finansiere bytransport, især hvis indtægterne øremærkes til finansiering af foranstaltninger vedrørende bytransport. Nogen har foreslået at udvide anvendelsesområdet for "Eurovignette-direktivet" ved at indføre en bymæssig dimension, således at vejbenyttelsesafgifter kunne gælde for alle typer køretøjer og infrastrukturer.

Kommissionen har i sin statsstøttepolitik forpligtet sig til at tage hensyn til miljøfordelene ved investeringer i renere transport og behovet for et skift til mindre forurenende transportmuligheder. Det foreliggende udkast til miljøbeskyttelsesretningslinjer åbner mulighed for specifikke undtagelser i tilfælde af statsstøtte til erhvervelse af nye transportkøretøjer for at fremskynde anvendelsen af fællesskabsstandarder, før de bliver obligatoriske.

Hvad angår finansieringskilder på EU-niveau kan bl.a. nævnes EU's strukturfonde, samhörighedsfonden og lån fra Den Europæiske Investeringsbank.

Spørgsmål:

21. *Hvordan kan de bestående finansielle instrumenter, f.eks. strukturfonde og Samhörighedsfonden, anvendes bedre og på en mere sammenhængende måde for at støtte en integreret og bæredygtig transport i byer?*
22. *Hvordan kan økonomiske instrumenter, særlig markedsbaserede instrumenter, yde støtte til renere og mere energieffektiv transport i byer?*
23. *Hvordan kan målrettede forskningsaktiviteter bidrage yderligere til at forene byrelaterede begrænsninger og trafikudvikling i byer?*
24. *Bør byer tilskyndes til at benytte bompengesystemer? Er der behov for en generel ramme og/eller vejledning om bompengesystemer? Bør indtægterne øremærkes til at forbedre den kollektive transport i byer? Bør eksterne omkostninger internaliseres?*



25. Hvilken merværdi kunne en målrettet EU-støtte til finansiering af rene og mere energieffektiv bytransport tilvejebringe på længere sigt?

2. Gældende dansk ret

Ikke relevant.

3. Høring

Meddelelsen er sendt i høring hos følgende institutioner og organisationer med frist den 26. oktober 2007:

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Danmarks Rederiforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Danske Busvognmænd, Danske Dagblade, Danske Handicaporganisationer, Danske Havne, Danske Regioner, Dansk Erhverv, Dansk Kollektiv Trafik, Danske Speditører, Dansk Industri, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Skibsmæglerforening, Danske Statsbaner, Dansk Transport og Logistik, De Danske Bilimportører, Fagligt Fælles Forbund, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere, Handel, Transport og Service, HK Trafik og Jernbane, International Transport Danmark, Kommunernes Landsforening, Kongelig Dansk Aeroklub, Landbrugsraadet, Landsorganisationen i Danmark, Offentligt Ansattes Organisationer, Odense Kommune, Københavns Kommune, Ålborg Kommune, Århus Kommune.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser samt beskyttelsesniveau

Meddelelsen medfører i sig selv ikke nogen statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative, beskyttelsesmæssige eller miljømæssige konsekvenser. Hvis meddelelsen eller den efterfølgende handlingsplan udmøntes i konkrete forslag, vil konsekvenserne blive vurderet i grundnotater herom.

5. Nærhedsprincippet

Hvis meddelelsen og den efterfølgende handlingsplan udmøntes i konkrete forslag, vil konsekvenserne blive vurderet i nærhedsnotater herom.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Danmark er overordnet positivt indstillet over for Kommissionens meddelelse, idet tiltag, som medfører en bedre afvikling af trafikken i byer på et bæredygtigt grundlag generelt hilses velkommen.



Det er samtidig Danmarks holdning, at en række af de i meddelelsen omtalte tiltag bør vurderes nærmere.

Side 9/9

Danmark er skeptisk hvad angår forslaget om øremærkning af afgiftsprovenuier til bytransportformål, idet det er Danmarks principielle opfattelse, at anvendelsen af afgiftsprovenuier bør overlades til de enkelte medlemslande.

7. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Det er forventningen, at så godt som samtlige medlemslande vil støtte sigtet med meddelelsen. Hvad angår de enkelte elementer i meddelelsen, må der forventes en mere nuanceret stillingtagen. Bl.a. må der forventes en ikke ubetydelig modstand mod forslaget om øremærkning af afgiftsprovenuier til bytransportformål.

8. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Meddelelsen har ikke tidligere været forelagt Europaudvalget.