

NOTAT

Date 12. november 2007
DEPARTEMENT 129-51

EU- og Luftfartskontoret

Supplerende 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 trafikikkerheden 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 trafikikkerheden 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, samhørighedsfonden og lån fra Den Europæiske Investeringsbank.

Spørgsmål:

21. *Hvordan kan de bestående finansielle instrumenter, f.eks. strukturfondene og Samhørighedsfonden, 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 renere og mere energieffektiv bytransport tilvejebringe på længere sigt?*

2. Gældende dansk ret

Ikke relevant.

3. Høring

Meddelelsen har været sendt i høring hos følgende institutioner og organisationer:

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Danmarks Rederiforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Danske Busvognmænd, Danske Dagblade, 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, Det Centrale Handicapråd, Fagligt Fælles Forbund, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere, Handel, Transport og Service, HK Trafik og Jernbane, International Transport Danmark, Kommunernes Landsforening, Landbrugsrådet, Landsorganisationen i Danmark, Offentligt Ansattes Organisationer, Odense Kommune, Københavns Kommune, Ålborg Kommune, Århus Kommune, De Samvirkende Invalideorganisationer.

Dansk Industri finder det positivt, at Kommissionen har taget initiativ til at udarbejde grønbogen og i den forbindelse søge at afdække holdningerne i medlemslandene til spørgsmålet om, hvorvidt og i hvilket omfang EU kan og bør spille en rolle i relation til de forskelligartede transportmæssige udfordringer, som byerne i EU-27 står overfor nu og i fremtiden.

DI finder det vigtigt, at EU's rolle i en kommende handlingsplan for bytransport og eventuel følgelovgivning præciseres under hensyntagen til nærhedsprincippet, idet spørgsmål om transport i byer har stor interesse for virksomheder lokalt, regionalt og nationalt.

Desuden finder DI det betydningsfuldt, at eventuel kommende EU regulering tager hensyn til proportionalitetsprincippet. Under disse forudsætninger finder DI, at EU vil kunne spille en konstruktiv rolle til fremme af en mere velfungerende bytransport for erhvervslivet.

Det Centrale Handicapråd understreger, at tilrettelæggelsen af bytransport har meget stor betydning for mange borgere med handicap af forskellig art.

Betydningen for borgere med handicap er nævnt i grønbogens afsnit 2.4 om gode adgangsforhold til transport i byer og særligt på side 13 om adgang til



den kollektive trafik. Men grønbogen giver ikke indtryk af konsekvent at have opmærksomhed også på borgere med handicap.

Rådet skal gøre opmærksom på, at borgere med funktionsnedsættelser er brugere af alle de forskellige transportformer, som findes i byen. Der er mange særlige hensyn, som er vigtige at tage i planlægning af bytransport, for på ordentlig vis at tilgodese behovene hos borgere med handicap. Det gælder både så forskellige forhold som parkering, betalingssystemer, informationssystemer, fysiske adgangsforhold i bymiljøet og i forbindelse med kollektiv trafik samt sikkerhed i bymiljøet for fodgængere og andre trafikanter med funktionsnedsættelser.

Rådet anbefaler derfor, at der i det videre arbejde med grønbogen inddrages ekspertviden om tilgængelighed for mennesker med handicap, så de konkrete initiativer bliver inkluderende for borgere med handicap i stedet for ekskluderende.

Landbrugsraadet finder det vigtigt, at der på EU plan laves en overordnet strategi for den fremtidige mobilitet i Europas byer, og ser grønbogen som udmærket første skridt til dette. Det er vigtigt, at der sættes ind over for den øgede trængsel i storbyerne, og tages initiativer til bedre planlægning af udnyttelsen af den eksisterende infrastruktur.

Erhvervslivet skal helt fra begyndelsen tænkes ind i denne proces. Godstransporten skal indtænkes i byplanlægningen som et væsentligt element, primært fordi godserhvervet leverer varer til forretningslivet i byerne, og således er et vigtigt præmis for at opretholde dette.

Godstransportens vilkår vil påvirke mulighederne for fortsat at få tilført varer i byerne og derved opretholde forretningslivet – derfor skal det sikres, at godstransporterhvervet fortsat har gode muligheder for mobilitet i byerne. Som en følge heraf skal transportplanlægningen ske så infrastrukturen og brugen heraf ikke giver uforholdsmæssigt store hindringer eller udfordringer for borgeres og vares mobilitet.

Fødevarerhandel er et eksempel på et område, der kræver hyppige leveringer af friske varer. Landbrugsraadet opfordrer derfor til at inddrage detailhandlen/forhandlere af fødevarer i planlægningen af bedre mobilitet i byerne. Ofte har disse nemlig krav om hyppig levering, f.eks. på grund af manglende lagerkapacitet. Det gør at mange lastbiler med fødevarer kører halvtomme gennem byerne, og derved optager uforholdsmæssigt meget kapacitet på infrastrukturen. Landbrugsraadet finder derfor, at der på dette område er potentiale for at optimere transporterne.

Handel, Transport og Service (HTS) hilser generelt Kommissionens grønbog velkommen. Mobiliteten i byerne og en velfungerende pendlertrafik til og fra byerne er afgørende for erhvervslivet, og er en vigtig faktor i mobiliteten på arbejdsmarkedet.

Et velfungerende transportsystem er en væsentlig forudsætning for udviklingen af byerne med henblik på at skabe attraktive arbejdsplader, der kan tiltrække kvalificeret erhvervsliv. Distribution af varer, de ansattes og kundernes lette



adgang til byerne er en væsentlig forudsætning for et velfungerende handelsliv i byerne.

EU's nuværende lovgivning på transport, miljø og konkurrenceområdet bør generelt understøtte målsætningen om mobilitet i byerne og hensynet til det indre marked for både gods- og persontransporten. Desuden er et velfungerende transportsystem, også i byerne, en forudsætning for at opnå målsætningen i Lissabon-strategien om, at EU skal være den mest konkurrencedygtige og vidensbaserede økonomi i verden.

En væsentlig udfordring i Danmark og i resten af EU er at håndtere den stigende transport og de følgende trængselsproblemer. I den forbindelse mener HTS, at det kunne være nyttigt at formulere en fælles europæisk definition på trængsel. En fælles forståelse af trængsel vil gøre det nemmere at sammenligne trængselsproblemerne i medlemslandene og drage fordel af erfaringerne i de forskellige lande.

Derudover finder HTS principielt, at eventuelle miljø- eller trængselsmæssige initiativer, fx i form af restriktioner, gennemkørselsforbud, bompenggeordninger og miljøzoner, bør være baseret på fælles EU-principper, og at sådanne initiativer ikke må virke konkurrenceforvridende i forhold til udenlandske transportører eller for transportører, der ikke dagligt/jævnligt opererer i de pågældende byområder, som omfattes af restriktioner.

Endvidere er en velfungerende og attraktiv kollektiv transport efter HTS's opfattelse en væsentlig forudsætning for at løse udfordringerne for persontransporten i byerne.

I det videre arbejde med grønbogen og mobilitet i byerne er det vigtigt, at eventuelle kompetencespørgsmål analyseres nærmere i forhold til de konkrete emner, der rejses i grønbogen, således at dette sker i god overensstemmelse med intentionerne i nærheds- og proportionalitetsprincippet.

Danske Havne gør opmærksom på et enkelt vigtigt element, som er fraværende i grønbogen, og som Danske Havne mener, bør indgå i den danske regerings holdning hertil. Det drejer sig om havnes placering i byområder og den nødvendige baglandsinfrastruktur til at sikre en effektiv landværts godstransport til og fra havnen.

Historisk set er mange byer vokset op omkring en havn. Selv om havnen ikke længere kan siges at være byens raison d'être, så udfører havnen dog en vigtig funktion – 75 % af al Danmarks udenrigshandel går gennem havnene, og op mod 100.000 arbejdspladser er lokalt afhængige af havnen. Der er derfor en naturlig sameksistens mellem havn og by, og dette gælder også for den infrastruktur, der leder op til havnen.

Det er havnens brugere, der finansierer infrastrukturen i selve havnen – kajer, havnebassiner og andre anlæg. Men det er offentlige investeringer, der skal sikre ordentlig infrastruktur til og fra havnen. Begge dele er nødvendige for at havnene kan fungere effektivt.



Effektiv baglandsinfrastruktur kan for eksempel være en havnetunnel, der adskiller den tunge trafik til/fra havnen fra den øvrige bytrafik, eller en omfartsvej, så den tunge trafik ikke skal igennem bykernen.

En sådan, ordentlig baglandsinfrastruktur kan give en række andre fordele for byen - ud over gevinsten ved en aktiv og effektiv erhvervshavn. Ved at lede den tunge trafik uden om bykernen opnår man mindre forurening, lavere risiko for uheld, mindre støj og bedre fremkommelighed i de tættest befolkede byområder.

Havnen er en naturlig del af byen og kan dårligt flyttes. Og i øvrigt opstår der hurtigt nye byområder omkring en eventuelt ny havn – Hanstholm bys opståen omkring Hanstholm Havn fra 1967 er det seneste eksempel i Danmark. Men ved at sikre en ordentlig infrastruktur for den tunge trafik til og fra havnen, kan byen høste store fordele – såvel på det infrastrukturelle plan, som på det økonomiske og sikkerheds- og miljømæssige.

Dansk Transport og Logistik (DTL) påpeger, at en samlet løsning på mobilitet i byer kun kan opnås ved at tage en samlet tilgang til alle relevante problemstillinger. I den nu foreliggende Grønbog har Kommissionen til dels erkendt dette, men har dog fortsat valgt at holde varetransport ude af debatten om bæredygtig mobilitet i byer og i stedet henvise til handlingsplanen for logistik.

Mens dette har sin egen logik, er DTL fortsat af den opfattelse, at en samlet plan for bæredygtig mobilitet i byer også må inkludere behovene for transport af varer til og fra butikker, virksomheder og borgere i byerne. DTL frygter derfor, at den annoncerede handlingsplan for mobilitet i byer ikke vil være en samlet løsning, men kun en delvis løsning.

DTL finder, at Kommissionen har udvist store hensyn for at sikre, at nærhedsprincippet respekteres. Det kan altid diskuteres, hvor grænsen går, men der synes ingen tvivl om, at mange af de udfordringer som EU's byer står overfor, er de samme. Derfor giver det mening, at man søger at finde løsninger på europæisk niveau, uden at disse løsninger skal være lovgivning eller andre regulerende tiltag.

Der tales i den forbindelse meget om ”best practices”. DTL skal bemærke generelt, at det er vigtigt at ”best practices” forholder sig til reelle problemer og ikke forsøger at implementere luftige overordnede politiske mål, som f.eks. mere gods ad jernbane. ”Best practices” om hvorledes distribution af varer til butikker i bymidten bedst administreres, kan være velkomne, men ”best practices” der anbefaler brug af f.eks. floder til distribution af varer vil være ganske irrelevante for langt de fleste af EU's byer. I særdeleshed ville DTL hilse en ”best practice” om involvering af interesserede parter velkommen, når myndigheder i byer planlægger tiltag med effekt for mobiliteten.

Som Grønbogen selv peger på, er et område, hvor det giver mening, at EU engagerer sig, spørgsmålet om udvikling af miljøzoner, betalingsringe mv. Der er eksisterende EU-lovgivning at tage hensyn til (eurovignet), der er eksisterende normer at tage hensyn til (EURO-normerne), og der er ikke mindst den frie bevægelighed i det Indre Marked og den økonomiske effektivitet ved at sikre, at



køretøjer kan cirkulere frit uden at skulle opfylde nye krav, hver gang de måtte nærme sig en ny by.

Hvad angår Kommissionens bemærkninger om afgifter for kørsel i byer – trængselsafgift eller betalingsring – skal DTL bemærke, at erfaringsmæssigt er dette en meget dyr måde at opkræve afgifter på. Endvidere er der ikke statistisk sikkerhed for, at f.eks. Londons trængselsafgift på længere sigt vil reducere trafikken.

DTL ser særlige problemer med godstransporter til og fra havnene i byområder, hvor en effektiv brug af skibsfarten forudsætter, at lastbilerne har gode adgangsveje til og fra havnene for at sikre den videre distribution af godset. EU bør spille en mere fremtrædende rolle i at sikre internationale transportkorridorer og – kæder.

Dansk Erhverv hilser overordnet EU-Kommissionens tiltag vedrørende initiativer, der kan styrke de europæiske bycentre velkommen. Det er derfor af stor vigtighed at have fokus på, at mobiliteten og udviklingen i byerne understøttes og fremmes mest muligt. Der er i den forbindelse en mængde ligheder mellem de europæiske storbyer og samtidig en mængde lokale forskelle. Det er derfor nødvendigt at tage hensyn til begge dele, hvis man vil fremme formålet. Den balance finder Dansk Erhverv umiddelbart, at Kommissionen opretholder på udmærket vis i grønbogsudkastet og Dansk Erhverv kan støtte idéen om best practises.

Grønbogen indeholder ikke særligt fokus på varedistribution i særdeleshed og godstransport i almindelighed. Det finder Dansk Erhverv kritisabelt idet det anerkendes, at Kommissionen henviser den del af området til den netop offentliggjorte handlingsplan for logistik. Dansk Erhverv finder det dog særdeles uproduktivt ikke at inddrage godstransport i grønbogen idet distribution til butikker, affaldskørsel med videre, er en essentiel forudsætning for et dynamisk liv i bykernerne, der er en af de afgørende forudsætninger for, at byerne udvikler sig yderligere som idé- og kraftcentre. Dansk Erhverv er derfor kritiske over for dette manglende aspekt i grønbogen.

Grønbogen peger endelig på, at det giver mening at EU engagerer sig i spørgsmål om udvikling af miljøzoner, betalingsringe med videre. Der er i den forbindelse eksisterende EU-lovgivning at tage hensyn til (eurovignet), der er endvidere eksisterende normer (Euro-normerne) og der er endelig ikke mindst den frie bevægelighed i det Indre Marked og den økonomiske effektivitet ved at sikre, at køretøjer kan cirkulere frit uden at skulle opfylde nye krav, hver gang de måtte nærme sig en ny by.

Dansk Erhverv finder, at trængselsafgifter eller betalingsringe – erfaringsmæssigt er en administrativt meget dyr måde at opkræve afgifter på. Endvidere er der ikke statistisk sikkerhed for at for eksempel Londons trængselsafgift på længere sigt vil reducere trafikken, hvorfor Dansk Erhverv er skeptiske over for indførelse af sådanne ordninger.



De Danske Bilimportører finder det meget positivt, at EU Kommissionen med grønbogen sætter fokus på de udfordringer vi står over for på transportområdet i de større byer, herunder både i forhold til trængsel, miljø og trafiksikkerhed.

Bilparkens alder og sammensætning har stor betydning for både CO₂-emissioner og for emissionerne af partikler og andre sundhedsskadelige stoffer. Hvis den danske bilpark i højere grad bestod af biler, der var forholdsvis nye, ville det kunne bidrage til at løse nogle af de udfordringer, som man står over for på miljøområdet i de større byer.

I de senere år er bilernes aktive og passive sikkerhed blevet forbedret ganske betragteligt, og teknologiske milepæle som ABS bremses og ESP giver føreren bedre muligheder for at undgå ulykker. Nye biler med moderne sikkerhedsudstyr kan således bidrage til at reducere antallet af trafikulykker – til fordel for både de implicerede trafikanter, men også for alle de øvrige trafikanter, som slipper for kødannelser m.v.

De fleste ved, at nye biler er mere sikre end ældre biler, men at forskellen er meget markant, er nok ikke alment kendt. Nye biler er i mange tilfælde 3-10 gange så sikre som ældre biler. Hvis den danske bilpark i højere grad bestod af biler, der var forholdsvis nye, ville det også kunne bidrage til at løse nogle af de udfordringer, som man står over for på sikkerhedsområdet i de større byer.

De Danske Bilimportører vil således opfordre til, at det nærmere analyseres, hvorledes trafikanterne kan gives et incitament til at udskifte ældre biler med nye og mere miljøvenlige og trafiksikre biler.

Danske Statsbaner (DSB) bemærker, at Kommissionens grønbog påpeger en række væsentlige problemstillinger for mobiliteten i Europas byer. Blandt grønbogens centrale problemstillinger fremhæves især den trafikale overbelastning og bytrafikkens miljø- og livskvalitetsskadelige konsekvenser. DSB deler grønbogens opfattelse af, at disse problemer ikke kan afhjælpes med én enkelt løsning, men at en række forskelligartede tiltag er nødvendige, herunder også forbedring af de enkelte transportformers samspil. Blandt disse tiltag må imidlertid en styrkelse af den kollektive trafik – både med hensyn til rejsetider, frekvens, tilgængelighed og øvrige kvalitetsaspekter samt prisbillighed – vurderes som det væsentligste.

Det vil derfor efter DSB's opfattelse blandt andet være nødvendigt at prioritere investeringsmidler til fordel for den kollektive trafik, herunder udbygning af banenettet, frem for større nyinvesteringer i vejnettet.

DSB ønsker også at understrege vigtigheden af de igangværende overvejelser om at indføre hensigtsmæssige afgiftssystemer for brug af transportinfrastrukturen, både som mulig reguleringsmekanisme og for – i hvert fald delvist – at kunne indregne eksterne omkostninger.

Til en række af grønbogens enkelte spørgsmål har DSB bl.a. følgende bemærkninger:

- Det vil være nyttigt med ”mærkningsordninger” for byer med særligt gode resultater – best practice. De kan så bruges mere konsekvent og formelt som eksempler, når forslag til udbygninger af den kollektive



trafik skal vurderes. DSB har eksempelvis ofte anvendt Wien og Zürich som sådanne "mønsterbyer".

- For at overføre trafik fra biler til kollektiv trafik er gode forhold for gående og cyklende til og fra stationerne væsentlige, herunder stationernes udformninger som intermodale centre.
- Der bør opstilles miljørelaterede krav til den anvendte teknologi for alle transport-former og for offentlige indkøb i aftaler med leverandører. Spørgsmålet om miljø-venlig kørsel vedrører ikke kun biltrafik; både S-tog og regionaltog er kommet langt med energi- og miljøvenlig kørsel, så energiforbruget mindskes og den anvendte elektriske energi er grøn.
- Der bør være fælles trafikinformationssystemer - som f.eks. Trafikken.dk/hovedstaden, hvor DSB fælles med de øvrige operatører (Movia, Metro) og vejtrafikken (VD samt Københavns og Frederiksberg kommune) giver oplysninger om trafikafvikling og henvisning til alternativ transport.
- Den kollektive trafik skal udgøre et reelt og attraktivt alternativ på alle relevante tidspunkter af døgnet og i alle relevante geografiske relationer.
- De finansielle ressourcer – såvel nationale og lokale investeringer som støtte fra EU's forskellige finansielle instrumenter – bør primært målrettes mod projekter, der understøtter overflytning af trafik til miljøvenlige former.

Kommunernes Landsforening (KL) påpeger, at grønbogen behandler et vigtigt tema, som KL kun kan støtte bliver sat på dagsordenen. KL skal særligt pege på vigtigheden af, at der i en strategi for bytransport fokuseres på tilvejebringelsen af så mange lokale virkemidler som muligt. Det er ligeledes vigtigt, at de enkelte byer selv kan vælge mellem disse virkemidler, da det kun er lokalt, at det kan vurderes, hvad der virker. Det er bl.a. vigtigt med lokale valgmuligheder og virkemidler, hvis klimaproblematikken skal kunne håndteres lokalt.

KL støtter derfor fuldt ud, at lokale myndigheder bør deltage fuldt ud i gennemførelsen af de forskellige virkemidler fra og med de tidlige faser.

I forhold til gods i byerne skal KL særligt pege på vigtigheden af at løse styringen af trafikken via digitale kort. Udenlandske lastvogne kigger ikke på vejskilte mv., når de kører rundt i landet. De kigger alene på deres GPS, og følger den rute, der fremgår heraf. Det fører til, at lastvogne kører ad veje, hvor de slet ikke må køre, eller hvor det ikke er hensigtsmæssigt i lyset af de mange parametre, som grønbogen og den kommende strategi gerne vil opfylde (miljø, trafik-sikkerhed, trængsel mv.). En løsning i forhold til at kunne lægge trafikregulering ind på de digitale kort, som GPS benytter, kræver, at EU sætter sig for bordenden.

Københavns Kommune sætter pris på, at Kommissionen med dens grønbog anerkender og sætter fokus på de større byers problemer med at løse mobiliteten. København kæmper med stigende trængselsproblemer og med at nedbringe miljøgenerne fra trafikken. Flere og bedre redskaber til at styre udviklingen er



derfor velkomne og på europæisk plan ønsker København en diskussion omsubsidiaritetsprincippet, integreret tilgang på tværs af styringsniveauer og samspillet mellem langdistance transport og bytransport.

Københavns Kommune ser gerne ITS anvendt i langt større skala og gerne i nye multimodale løsninger, og som en del af det også at man fra national side støtter byernes mulighed for at gennemføre ITS-baserede trængselsafgifts-initiativer.

Københavns Kommune påpeger bl.a., at:

- EU kan hjælpe byerne på vej ved at sætte grænseværdier for miljøpåvirkning i videre omfang end det er tilfældet i dag.
- Euro-standarder for køretøjer har vist sig at være en effektiv metode til nedbringelse af luftforurenede stoffer. EU bør forsat presse på med standarder, da frivillige ordninger ikke er så effektive.
- Der bør stilles krav til køretøjernes støj, både fra motor og fra dæk.
- Der bør være adgang til en forbedret miljøindsats over for alle byens taxaer, så f.eks. taxinævnet kan stille krav om, at alle nye taxier skal have partikelfilter eller, at en andel af taxierne skal have en meget lav CO₂-udledning.
- EU-finansiering af infrastruktur i høj grad bør inddrage by- og miljømæssige hensyn i den kreds af kriterier, der lægges vægt på ved beslutning om tildeling af midler.

Aalborg Kommune har afgivet svar i forhold til grønbogens stillede spørgsmål og anfører bl.a. følgende:

- Der bør indføres en mærkningsordning som anerkendelse af de byer, der har ydet en særlig indsats mod trafikal overbelastning og for at forbedre levevilkårene, da en mærkningsordning kan være med til at sætte fokus på bytransport og give beslutningstagere et medejerskab i de forskellige tiltag der implementeres.
- I forsøget på at fremme en omlægning til bæredygtige transportformer i byer kan overvejes en forbedring af busterminal-faciliteter, øgede informationstiltag, pendlerplaner, 'cykelmotorveje', bycykler, delebilsordninger og samkørsel mm.
- Forbedring af kvaliteten af den kollektive transport i Europas byer kan ske ved at foretage en nedsættelse af rejsetiden, skabe flere afgang, sikre tilgængelighed for alle, herunder særlige stoppesteder for handicappede, minimere usikkerhed ved informationstavler samt tilbyde shuttlebusservice for turister.

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.

Danmark er skeptisk hvad angår forslaget om øremærkning af afgiftsprovenuer til bytransportformål, idet det er Danmarks principielle opfattelse, at anvendelsen af afgiftsprovenuer 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 afgiftsprovenuer til bytransportformål.

8. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget

Meddelelsen har ikke tidligere været forelagt Europaudvalget.