
FOLKETINGET



Trafikudvalget

Til: Udvalgets medlemmer og stedfortrædere
Dato: 18. februar 2008

Bidrag fra Enhedslisten til drøftelse af grønbog om bytransport

Til brug for udvalgets drøftelse af grønbogen om bytransport, har Enhedslistens medlem af udvalget fremsendt vedhæftede forslag til svar på grønbogens spørgsmål.

Med venlig hilsen

Jesper Thinghuus,
Udvalgssekretær

Enhedslistens forslag til svar på de spørgsmål, der rejses i grønbogen om bytransport:

»25 spørgsmål og svar: EU's grønbog om bytrafik

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?

Ja, det vil gøre det lettere for andre byer el. kommuner, at finde frem til byer, der enten har løst bestemte trafikale udfordringer og eller taget initiativer ud over det sædvanlige. Samtidig vil en mærkningsordning kunne bruges til at tilkendegive, hvad det er for et niveau, der bør stræbes efter.

2. Hvilke foranstaltninger bør der træffes for at fremme gående og cyklende trafik som reelle alternativer til personbilen?

Byernes finmaskede net af gang- og cykelstier skal være

- sammenhængende, og skal omfatte de fleste af den gåendes og cyklens kilder og mål;
- sikker for gående og cyklister i alle aldre;
- direkte og give mulighed for at komme til sit mål uden lange og besværlige omveje;
- tiltrækkende og udformes så gang- og cykelveje opleves som værende attraktive;
- komfortabel og muliggøre et livligt og behageligt trafikforløb.

Hertil kommer, at hvis bilister skal stige om til cyklen, skal der

- anlægges flere sikre, overdækkede cykelp-pladser ved bus- og togterminaler i alle relationer;
- være en bedre tyverisikring af cykler;
- mulighed for tøjskift og bad på arbejdet
- mulighed for cykelreparationer
- rådighed over cykler hvor det er relevant (by- og firmacykler, medtagning i busser og tog)
- bedre muligheder for transport af bagage.

3. Hvad kunne der gøres for at fremme en omlægning til bæredygtige transportformer i byer?

I Zürich er der ført bevis for at kun den dobbeltstrategi, der fremmer såvel den kollektive trafik, gang og cykling og samtidig begrænser bilismen, vil være i stand til, med held, at løse problemerne.

Men også, at trafikken skal påvirkes ved sit udgangspunkt - ti det er her rejsemidlet vælges, ikke under selve turen og slet ikke ved målet.

Dette er så blev konkretiseret ved at bystyret, borgerne og forvaltningen har flg. målsætninger:

- fremme af gang, cykling og kollektiv trafik;
- reduktion af bilernes antal;
- reduktion af især pendlernes antal;
- generel trafikdæmpning.

Eller den målsætning, som Nottingham har formuleret:

- minimum af trafikulykker;
- miljøhensyn;
- fodgængere og cyklister;
- passagerer i den kollektive trafik;
- handicapbilister;
- den nødvendige varefordeling;
- brugen af bilen i erhvervsøjemed;
- butikskunder i bil og anden brug af bil udenfor myldretiden;
- myldretidsbilister, der ikke har kollektiv befordring til rådighed.

Disse tiltag vil medvirke til en reduktion af trafikens udledning af klimaskadelige stoffer og CO²

4. Hvordan kan anvendelsen af renere og mere energieffektive transportteknologier øges yderligere i byer?

Indførelse af miljøzoner - påbud om at lastbiler og varevogne skal udstyres med partikel- og kvæl-stoffiltre - regelmæssig kontrol af katalysatorer – udfasning af de mest forurenende stoffer i benzin, bl.a. sundhedsfarlige kulbrinter. Højere afgifter på biler med stort benzinforbrug og/eller stort udslip af CO². Indsats mod tomgangskørsel og koldstarter. Tilbagevendende informationskampagner, der målrettes mod varierende trafikantgrupper. Citylogistik og forbud mod tung trafik i tætte bolig-områder.

5. Hvordan fremmes fælles grønne indkøb?

Såvel det offentlige som det private erhvervsliv pålægges at føre en grøn indkøbspolitik. Her er den første forudsætning, at de pågældende opstiller en målsætning for hvor stor en andel samt hvilke varegrupper/ydelser, det drejer sig om, og baseret på princippet om at tage de tungeste opgaver først.

Der er tale om udvikling, og derfor er løbende dialog og information samt ud-dannelse af indkøberne absolut nødvendig, hvis det skal lykkes.

Principper i den grønne indkøbspolitik er:

- Afklar de faktiske behov, undgå spild og overforbrug
- Efterspørg miljømærkede produkter
- Vælg energieffektive produkter

- Undgå sundheds- og miljøfarlige kemikalier i produkter
- Holdbare produkter
- Produkter, der kan repareres og genanvendes

En grøn offentlig indkøbspolitik skal kunne fungere som katalysator, der stimulerer til udviklingen af mere miljøvenlige produkter overalt, også internationalt.

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?

Ja, der skal fastsættes kriterier for hvornår der er tale om miljøzoner, hvor der enten kan være total- forbud mod kørsel med tunge køretøjer, eller der kan tillades en vis kørsel dér. Evt. kan anvendes den hollandske ABC-model, hvor der tages afsæt i virksomhedernes miljøbelastning og transportprofil, eller en klassifikation af områderne ud fra deres tilgængelighed til det overordnede vejnet.

Der vil være tilfælde, hvor miljøhensyn overtrumfer hensynet til varenes frie bevægelighed. Med snilde og god organisation vil alle vareleverancer dog kunne til deres bestemmelsessted, om end der skal accepteres en vis tidsforlængelse mv.

Ja, det kan lokalt være nødvendigt at etablere grønne zoner på tværs af landegrænser. Dels i Øresundsregionen, og dels nord og syd for den dansk-tyske grænse ved Flensburg.

7. Hvordan kan miljøvenlig kørsel fremmes yderligere?

- Ned med farten
- Omstigning fra vej til cykel og kollektiv trafik
- Billigere kollektiv trafik – flere afgang – et mere finmasket rutenet – bedre information om busser og tog – udvidelse af cykelmedtagningsordningerne – kortere afstande til stoppestederne (især i forstæderne) – gode og sikre parkeringsmuligheder for cykler ved busser og tog – letbaner – busbaner
- Signalprioritering
- Delebiler - samkørsel – færre p-pladser ved virksomhederne – trafikhandlingsplaner
- Ændret lokalisering af boliger-arbejdspladser/uddannelse mv. - stationsnærhedsprincippet
- Bedre udnyttelse af varevogne og lastbilers lastekapacitet
- Ændret trafikantadfærd (fart, stress mv.)
- Justering af motorer, dæk mv.
- Lettere biler og mindre brug deraf

- Teknologiuudvikling

8. Bør bedre informationstjenester til rejsende udvikles og udbredes?

Ja, gælder for alle trafikantgrupper. Øget brug af IT, mobiltelefon, TV, info-skærme ved stoppesteder og på stationer (løbende opdatering).

Bedre information og varsling i forbindelse med luftforurening

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 fat på?

Med hensyn til Intelligent Trafiksystemer (ITS), så kan de have en vis effekt fx at få trafikken til at glide mere smidigt mv. Men hvis de medvirker til at reducere bilisternes opmærksomhed på hvad der foregår udenfor bilen, eller hvis de skal tjene til at få stoppet flere biler ind på de samme veje, er vi mere forbeholden. Etableringen af sådanne systemer er stærkt kapitalkrævende, og i det omfang de etableres, bør der ske en sammenkobling med betalingssystemer. ITS kan fx anvendes ved rampedosering, varsel om kødannelser forud, information om omkørsel mv.

10. Hvordan forbedres udvekslingen af information og bedste praksis mellem alle berørte parter i henseende til ITS?

Ved at anvende ensartede systemer – på basis af bedste praksis – og som kan bruges af alle trafikanter overalt i Europa.

Ved at systemet gøres så enkelt som muligt, så billigt, at der vil blive installeret i alle køretøjer, og ved at informationsformidlingen koncentrerer sig i et enkelt organ.

11. Hvordan øges kvaliteten af den kollektive transport i Europas byer?

Ved at opstille helt enkle målsætninger, der er realistiske og lette at gennemføre. Det kunne fx være den målsætning, man i årevis har fulgt i Zürich:

- fremme af gang, cykling og kollektiv trafik;
- reduktion af bilernes antal;
- reduktion af pendlernes antal;
- generel trafiksanering.

Næste skridt består i at opstille mere detaljerede kvalitetsmål:

- Maksimal afstand til nærmeste stoppested;
- Frekvens, rejsetid og takster;
- Et finmasket net af busser, letbaner og bybanetog
- Busbaner og signalprioritering
- Flere og bedre forbindelser på tværs af fingrene:
- Indsætte busser mellemtoget/bus og større arbejdspladser.

12. Bør der tilskyndes til at reservere særlige kørebaner til den kollektive transport?

Ja, dette er absolut nødvendigt for at fremme bustrafikken. Skal koordineres med at busser og letbaner styrer trafiklys, således at disse altid er sikret grøn bølge. (signalprioritering).

13. Er der behov for at indføre et europæisk charter om rettigheder og forpligtelser for passagerer, der benytter kollektiv transport?

Rettigheder til passagerer i den kollektive trafik, kan være i konflikt med operatørernes og samfundets opfattelse af hvorvidt operatørerne har sociale/regionale forpligtelser til at tilvejebringe den nødvendige transport. Behovet for passagerrettigheder trænger sig mere og mere på, og det i samme takt som transportsektoren udsættes for udliciteringer, privatiseringer og/eller salg af offentligt ejede transportselskaber til private.

Det er indlysende, at handicappede har rettigheder med hensyn til at kunne blive transporteret omkring. Sværere bliver det når talen falder på at sikre en fornuftig trafikbetjening af landområder og mindre bysamfund, der ikke ligger i nærheden af de større byer.

Med strukturreformen er der for alvor sat gang i udtyndingen af busnettet rundt om i kommunerne, og ikke kun i de tyndest befolkede. Kommunerne er voldsomt underfinansierede, og da Regionerne ikke kan hjælpe, så vil reformens krav om "effektiviseringer" gøre et kraftigt indhug i busdriften. Det er indlysende, at det haster med at sikre at folk, der bor på landet har en rettighed med hensyn til at kunne benytte den kollektive trafik. Dels fordi der stadig er mange mennesker i landområderne, der ikke har bil, dels for at tilvejebringe et alternativ til bilerne, men bestemt også for at hindre en eskalerende affolkning af ländistrikterne.

Passagerrettighederne skal sikre

- takster, der er til at betale for mindrebemidlede;
- at trafikoperatørerne gennemfører annoncerede afgange og at køreplanen overholdes;
- at såfremt en bus- eller togtur ikke gennemføres, da stiller operatøren alternative befordringsmuligheder til rådighed for de rejsende;
- de rejsende pålidelig og lettilgængelig trafikinformation;
- de rejsende at reserverede pladser i tog ikke dobbeltbookes;
- at der er plads til at de rejsende kan medtage bagage;
- de rejsende en form for kompensation i tilfælde af aflysninger, større forsinkelser el. lign

På samme måde som der findes et klagenævn for charterbranchen, så skal der etableres et lign. organ for den kollektive trafik.

14. Hvilke foranstaltninger bør der iværksættes for bedre at integrere passagerbefordring og godstransport i forskning og i planlægning af mobilitet i byer?

Regionale trafikstyingsorganer med kompetence til at koordinere alle trafikformer i tid og rum. Skal omfatte alle operatører, relevante myndigheder, pendlere m.fl. brugergrupper. Organet skal ikke kun tænke i fremkommelighed, men i lige så høj grad på tilgængelighed, miljøhensyn, arealforbrug mv.

Hertil kommer nødvendigheden af en uafhængig forskning, der tager fat på andre emner og udfordringer, end dem myndighederne finder relevante.

15. Hvordan kan transport inden for og mellem byer og fysisk planlægning koordineres bedre? Hvilken type organisationsstruktur kunne være hensigtsmæssig?

Regionale trafikstyingsorganer, der har kompetence til at koordinere alle trafikformer i tid og rum. Skal omfatte alle operatører, relevante myndigheder, pendlere og andre brugergrupper. Organet skal ikke kun tænke i fremkommelighed, men i lige så høj grad på tilgængelighed, miljøhensyn, arealforbrug mv.

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 infrastrukturstyings og motorkøretøjsteknologiers sikkerhedsmæssige potentiale?

18. Bør der udvikles automatisk radarudstyr, som er tilpasset bymiljøet, og bør der tilskyndes til at anvende dette?

Måske, hvis det kan medvirke til at reducere trafikens miljøbelastninger. Mindst lige så vigtigt er det, at der etableres et varslingsystem bl.a. sms-varslings, der aktiveres i perioder med kritisk luft-forurening, lavozone mv., og at varslingsystemet anvendes til at lukke udsatte områder af for biltrafik.

19. Er videoovervågning et godt redskab med henblik på sikkerhed og sikring i forbindelse med transport i byer?

Til overvågning af trafikken i knudepunkter og lign., er det et nyttigt styringsredskab, men til at skabe sikkerhed i relation til en udefinerlig "terror"trussel – bør det kun anvendes i ganske specifikke situationer - ikke generelt.

20. Bør alle interessenter 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?

Et organ, der "kun" overvåger mobiliteten er i sig selv ikke interessant. I stedet bør der ses på bytrafikken som en helhed hvor trafikikkerhed, miljøproblemer, mobilitet, areal- og ressourceforbrug koordineres.

21. Hvordan kan de bestående finansielle instrumenter, fx. strukturfondene og Samhørigheds-fonden, anvendes bedre og på en mere sammenhængende måde for at støtte en integreret og bæredygtig transport i byer?

Samhørigheds- og strukturfondene er tidligere blevet kritiseret for at finansiere miljøskadelige projekter, herunder infrastrukturprojekter, der blev gennemført helt uden hensyn til miljøet (fx vejbyggerier igennem naturområder).

Midt i 90'erne blev der indført en række miljøkrav til projekterne bl.a. krav om miljøvurderinger, men også at de relevante miljømyndigheder skulle involveres, samt at offentligheden skulle have adgang til oplysninger. Dette har ført til en generel kvalitetsforbedring.

Reglerne er dog stadig svage på en række områder, og der smuthuller, som nogle regeringer er gode til at udnytte, det gælder bl.a. spørgsmålet om offentlighedens adgang til at få relevante oplysninger.

Det er derfor afgørende, at miljøkravene skærpes, og at de forskellige institutioner i såvel medlems- landene som i EU samarbejder sammen for at sikre det bedst mulige udfald.

- Fondenes udviklingsmålsætninger skal ikke blot være økonomiske, de skal også omfatte bæredygtig ressourceudnyttelse og miljøbeskyttelse. Dette kan bl.a. sikres ved gennemførelse af strategiske miljøvurderinger.
- Fondene skal kunne finansiere initiativer til miljøbeskyttelse og naturbevarelse
- Kravene om overholdelse af EU's miljøregler i strukturfondsprojekter skal håndhæves strengt, og der skal kunne iværksættes sanktioner om fornødent
- Der skal ydes nødvendig støtte til nationale og lokale miljømyndigheder, til miljøorganisationer, og til lokale sociale grupper.
- I sagens natur skal de største tildelinger fra fondene, ske i de nye medlemslande.

Fondsmidlerne skal understøtte og fremme transportstrategier og -former, der bidrager til at forbedre adgangen til og kvaliteten af passager- og godsbehandling. Der stræbes efter at prioritere transport-

former der har et lavt energiforbrug, mindske miljøpåvirkningen og fremmer intermodale systemer.

Desuden skal fondsmidlerne styrke byfortætning, de-central udvikling, tilvejebringelse og forbedring af bynet samt forbindelser mellem by og land, strategier til håndtering af problemer, som er fælles for by og land, bevarelse af kulturarven mv. Fremmes skal desuden lokal beskæftigelse og udvikling af lokalsamfundet samt levering af tjenesteydelser til befolkningen.

22. Hvordan kan økonomiske instrumenter, særlig markedsbaserede instrumenter, yde støtte til renere og mere energieffektiv transport i byer?

Indførelse af trængselsafgifter baseret på forurenere-betaler-princippet, vil – såfremt provenuet øremærkes til investering i den kollektive trafik, samt til forbedring af trafiksikkerheden - kunne støtte op om fremme af en mindre miljøbelastende trafik, og vil samtidig fremme en mere effektiv udnyttelse af bilerne (fx flere i hver bil).

Ved at fjerne det offentlige eller privat "tilskud" til p-pladser, og i stedet lade bilisterne betale hvad det reelt koster, at parkere, vil ligeledes reducere brugen af p-pladserne, hvorefter disse kan nedlægges.

23. Hvordan kan målrettede forskningsaktiviteter bidrage yderligere til at forene byrelaterede begrænsninger og trafikudvikling i byer?

Til trods for transportsektorens store samfundsmæssige betydning og de åbenlyse afhængigheder mellem de forskellige transportformer, så findes der i Danmark intet uafhængigt organ, der kan varetage disse opgaver. Ganske vist blev der ved nedlæggelsen af Transportrådet, oprettet Danmarks Transportforskning, men dette organ nyder ikke den samme forskningsmæssige frihed, som Transportrådet havde.

Transportsektoren er omkostningstung, miljøbelastende og ulykkesplaget, og berører dagligt næsten hele befolkningen. Derfor er der al grund til at have mest mulig uafhængig forskning, debat og information.

Opgaven skal være:

1. at skabe en strategisk og tværgående viden, som ser transportbehovene og deres opfyldelse i relation til den internationale udvikling, energi, miljø, klima og livskvalitet;
2. at styrke og udbygge transportforskningen ved at tage initiativer til og støtte forsknings- og udviklingsopgaver, som det skønnes påkrævet at få løst;
3. at fremme formidlingen af forsknings- og udredningsresultater på transportområdet;

5. at udarbejde analyser efter anmodning fra regeringen, Folketinget eller andre interessenter på transportområdet.

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?

Der bør snarest muligt tilvejebringes et lovgrundlag, således at byerne kan introducere trængsels- afgifter (bompenge, road pricing eller vignetordninger alt efter behov). Ordningen koordineres på europæisk niveau. Der vil være brug for at tilvejebringe informationsredskaber, således at den enkelte kommune/by kan finde frem til den ordning, der er mest hensigtsmæssig til det lokale behov.

Provenuet fra trængselsafgifterne skal øremærkes til 1) kollektiv trafik, 2) trafikikkerhed, 3) miljø- foranstaltninger, og 4) nye trafikrelaterede initiativer.

Eksterne omkostninger skal internaliseres på basis af forurenere-betaler-princippet. Hertil kommer at trafikanterne pålægges omkostninger ved fx forringelse af bygninger, natur og habitater, barriere-effekter mv.

25. Hvilken merværdi kunne en målrettet EU-støtte til finansiering af renere og mere energi-effektiv bytransport, tilvejebringe på længere sigt?

Færre biler i byerne betyder, at det gadeareal, der i dag optages af veje og p-pladser, nu kan gives tilbage til byens mennesker. Derved forbedres de urbane kvaliteter, og der vil ske en (gen)-opblomstring af det liv, der kan leves på gader og torve. Vi nordboer misunder jo sydeuropæernes mange flere muligheder for at kunne opholde sig udendørs. Det er ikke kun vejrliget, der holder folk væk fra gaderne, også trafikens belastninger, gør det ofte lidet attraktivt, at opholde sig i det åbne byrum.«