

Europaudvalget

Trafikudvalget

Christiansborg
DK-1240 København K

Tlf. +45 33 37 55 00

Fax +45 33 32 85 36

www.ft.dk

ft@ft.dk

Grønbog om ny kultur for mobilitet i byerne (KOM (2007)551)

11. marts 2008

Ref. 08-000221

Trafikudvalget har drøftet Europaudvalgets brev om grønbogen om en ny kultur for mobilitet i byerne og skal bemærke nedenstående, hvor der gøres opmærksom på, at punkterne 1, 2a, 2d, 2e, 2f, 3, 4 og 6 har tilslutning fra hele udvalget, mens punkterne 2b, 2c, 5 og 7 har tilslutning af et flertal i udvalget (udvalget med undtagelse af EL):

Kontakt
Jesper Thinghuus
Udvalgssekretær

Dir. tlf. +45 33 37 55 14

E-mail uajeth@ft.dk

- 1) Den 14. december 2007 besluttede Europaudvalget at anmode bl.a. Trafikudvalget om at behandle EU's grønbog om en ny kultur for mobilitet i byerne. Først den 5. februar 2008 blev anmodningen sendt til Trafikudvalget med en svarfrist til den 12. marts 2008. I betragtning af, at der i den behandlingstid, der hermed var til rådighed for Trafikudvalget, indgik såvel vinterferien i uge 7 som Nordisk Råd ugen i uge 10, vil det være hensigtsmæssigt, at sager fremover straks oversendes fra europaudvalget til de pågældende stående udvalg.
- 2) Trafikudvalget skal indledningsvis bemærke, at spørgsmålet om mobilitet i byerne henhører under det enkelte lands kompetence (subsidiaritetsprincippet). De europæiske byer står imidlertid over for meget ens udfordringer på transportområdet og mobiliteten i byer er bl.a. en væsentlig faktor i Lissabonstrategiens mål for vækst og beskæftigelse med fokus på en bæredygtig udvikling i EU. Det samme gælder EU's klimapakke, hvor transportsektoren er en vigtig del for målet om reduktion af CO₂. Desuden giver tiltag i forhold til f.eks. bilindustrien (krav om visse miljøstandarder, som det kendes for lastbiler) kun mening på europæisk plan.

Dette giver anledning til følgende bemærkninger:

- a. Trafikudvalget finder det hensigtsmæssigt, hvis Kommissionen udarbejder en handlingsplan for konkrete aktiviteter og initiativer på området, der kan danne grundlag for de løsninger, der skal findes i de enkelte medlemslande. Det betyder

ikke, at alle løsninger skal være ens, men at der kan tages hensyn til, at de nationale vilkår og ønsker til løsningsmodeller kan være forskellige.

- b. Trafikudvalget finder ikke behov for, at der etableres et europæisk overvågningsorgan for mobilitet i byer.
 - c. Også rettigheder for brugere af kollektiv transport bør tilpasses omstændighederne i det enkelte land og bør derfor fortsat være et nationalt anliggende. Til gengæld opfordres Kommissionen til at forstærke den fællesnationale indsats vedr. rettigheder for brugere af flytrafik i EU samt andre grænseoverskridende trafikale udfordringer, herunder eksempelvis udbredelsen af modulvogntog i hele EU samt nedbrydelse af barriererne for jernbanegodstransporten i hele EU's område.
 - d. Trafikudvalget kan tilslutte sig, at der gennemføres en konference om "avancerede transportløsninger i byområder" hvert eller hvert andet år, så der kan ske en erfaringsudveksling vedrørende forsøg med nye løsningsmuligheder, som gennemføres i de forskellige byer i Europa.
 - e. Der er næppe brug for en oplysningskampagne om Kommissionens aktiviteter, men der kunne være grundlag for et samarbejde mellem Kommissionen og medlemslandene om en oplysningskampagne rettet mod borgerne om, hvordan man kører mest miljørigtigt og om de trafikforhold i Europa, som borgerne møder i f.eks. erhvervs- eller turismesammenhæng.
 - f. Tilrettelæggelse af medarbejderuddannelser er i forvejen et følsomt område, hvis effektivitet berører grundlaget for afviklingen af trafikken. Det bør derfor være et klart nationalt anliggende.
- 3) Trafikudvalget kan tilslutte sig mange af de overvejelser, der er gjort i Grønbogen og arbejder i Danmark videre på at fremme en række løsningsforslag til at bekæmpe de stigende trængselsproblemer i større byer. De konkrete resultater af dette arbejde vil munde ud i en politisk forhandling om iværksættelse af en national handlingsplan, der skal gøre den kollektive transport til et mere attraktivt valg i forhold til biltransport. Endvidere er udvalget meget opmærksom på behovet for at fremme trafiksikkerheden.
- 4) Trafikudvalget arbejder endvidere på, at også transportsektoren bidrager til opfyldelse af EU's målsætning om at nedbringe emissionen af drivhusgasser med 20 pct. frem til 2020 (sammenholdt med 1990-niveau) og på at reducere CO₂-emissionen. Den danske regering vil inden udgangen af 2008 fremlægge en national strategi til reduktion af CO₂ udledningen fra transportsektoren. På baggrund heraf vil Fol-

kettinget træffe beslutning om implementering af virkemidler til opfyldelse af de fastsatte mål.

- 5) Trafikudvalget skal i denne forbindelse pege på, at det er overordentligt vigtigt at skærpe miljøkrav til personbiler, lastbiler, busser m.v. ikke opfattes som tekniske handelshindringer og dermed forbydes af EU. Især for et land som Danmark, der ikke selv producerer køretøjer, vil en sådan påstand om handelshindring for at fremme nationale producentinteresser virke helt absurd. Endvidere er det helt centralt, at implementering af initiativer til reduktion af CO₂ udledningen sker på en sådan måde, at der ikke sker en forvridning af konkurrenceevnen mellem EU-landene.
- 6) Trafikudvalget har noteret sig opgørelsen af de finansielle ressourcer, herunder strukturfondene og muligheden for lån fra Den Europæiske Investeringsbank samt at Den Europæiske fond for Regionaludvikling (EFRU) og Samhørighedsfonden i perioden 2007-2013 vil bidrage med næsten 8 mia. EURO til bytransport.
- 7) Endelig skal Trafikudvalget bemærke, at det ikke for Danmarks vedkommende forekommer relevant at håndhæve lokale regler for grønne zoner på tværs af landegrænser.

Enhedslistens medlem af udvalget bemærker herudover i forhold til punkt 2 b, at det ikke kun drejer sig om at overvåge mobiliteten, hvilket ikke i sig selv er interessant. I stedet bør der ses på bytrafikken som den helhed, hvor trafiksikkerhed, miljøproblemer, mobilitet, areal- og ressourceforbrug koordineres.

I forhold til punkt 2 c bemærker Enhedslistens medlem af udvalget, at Enhedslisten ikke støtter udbredelsen af modulvogntog. Enhedslisten mener også, at det kan være værd at undersøge mulighederne for at indgå internationale aftaler, der kan sikre alle brugere af kollektiv trafik nogle minimumsrettigheder.

I forhold til punkt 5 er det Enhedslistens opfattelse, at hverken Det Indre Markeds- eller konkurrencehensyn må have overhøjhed i forhold til sociale og miljøhensyn.

I forhold til punkt 7 mener Enhedslisten, at miljøzoner på tværs af landegrænser kan være relevante i Øresundsregionen, og ved den dansk-tyske grænse i trekanten Kruså-Padborg-Flensburg. Miljøzonerne er blevet indført i en række af de største tyske byer, men flere står parat til at følge efter; her iblandt også mange mellemstore provinsbyer. Det kan hurtigt ske i netop Flensburg, der pga. sin beliggenhed i en "gryde", ikke har de bedste miljøforhold. Ønsker Flensburg at indføre miljøzone, bør dette understøttes fra dansk side, ved at

udvide området til Kruså-Padborg, hvor der er en betydelig punktforurening pga. de mange lastbiler, der dels krydser grænsen, og dels omlader til enten lagre, varehoteller eller til andre transportmidler. Enhedslisten mener, at Danmark her bør udvise godt naboskab.

Afslutningsvis skal Trafikudvalget udtrykke ønske om en fortsat aktiv europæisk dialog om trafikforholdene, herunder trafikforholdene i storbyerne, jf. ovennævnte punkt 2d. Endvidere finder udvalget, at der snarest bør følges op på anvendelsen af de midler, der er afsat til bytransport i perioden 2007-2013, samt at spørgsmålet om EU-relevant forureningsbekæmpelse i transportsektoren bør indgå i de fortsatte drøftelser på europæisk niveau.

På udvalgets vegne

Flemming Damgaard Larsen
Formand for Folketingets Trafikudvalg