



2021/2075(INI)

16.11.2021

UDTALELSE

fra Transport- og Turismeudvalget

til Regionaludviklingsudvalget

om udfordringer for byområder i tiden efter covid-19
(2021/2075(INI))

Ordfører for udtalelse: Vlad Gheorghe

PA_NonLeg

FORSLAG

Transport- og Turismeudvalget opfordrer Regionaludviklingsudvalget, som er korresponderende udvalg, til at optage følgende forslag i det beslutningsforslag, det vedtager:

1. understreger, at næsten tre fjerdedele af EU's befolkning bor i byområder, hvilket har ført til en større efterspørgsel efter mobilitet i byerne; henviser til, at dette har bidraget til at fremme økonomisk vækst og jobskabelse, men at det også har ført til sikkerhedsproblemer, trafiktrængsel, en forringelse af luftkvaliteten, mere støj og flere CO₂-emissioner;
2. understreger, at nedlukningerne som følge af covid-19-pandemien har haft en betydelig indvirkning på mobilitetsefterspørgslen og valg af transportform, navnlig i byområder; bemærker, at den fysiske distancering, der blev indført som led i sundhedsforanstaltningerne i EU, har fået borgerne til at benytte sig af andre mobilitetsmuligheder end offentlig transport for at undgå sammenstimlen, hvilket har ført til en stigning i brugen af privatbiler;
3. påpeger, at transportsektoren har været blandt de hårdest ramte af covid-19-pandemien; understreger imidlertid, at den har spillet en afgørende rolle med hensyn til at opretholde væsentlige forbindelsesmuligheder og levere kritiske vare- og tjenesteydelser; understreger den centrale rolle, som arbejdstagere i transportsektoren har spillet i de vanskeligste faser af pandemien, og understreger, at de, på trods af at de er mere udsatte for smitterisiko, har bidraget til at sikre hele forsyningskæden i byerne, navnlig vigtige forsyninger af lægemidler og medicinske produkter;
4. mener, at covid-19-krisen har vist, at der er behov for nye byplanlægnings- og mobilitetsløsninger for at gøre byområderne mere modstandsdygtige over for fremtidige kriser såsom pandemier eller naturkatastrofer, og tilpasningsparate til trafikbehovet; mener, at denne krise giver mulighed for at mindske trafiktætheden og drivhusgasemissionerne; understreger i denne forbindelse behovet for, at de lokale myndigheder tilpasser og omlægger offentlig transport og infrastruktur under behørig hensyntagen til de særlige forhold i hvert enkelt område, herunder regionerne i den yderste periferi, med henblik på at sikre intelligente, tilgængelige, interoperable, konkurrencedygtige, prismæssigt overkommelige, sikre, sunde og miljømæssigt bæredygtige pendlermuligheder og supplere den offentlige transport med on-demand- og fælles transporttjenester, intelligent parkering og kollaborative innovationsplatforme; understreger behovet for at tilpasse infrastrukturen og omkonfigurere, hvordan rummet forvaltes, så det omfatter aktiv mobilitet og bæredygtig godstransport;
5. bemærker, at efterspørgslen efter offentlig transport faldt drastisk i Europa på grund af kravet om fysisk distancering, og at offentlige transportsystemer har kæmpet for at genvinde brugermarksandele, siden de restriktive foranstaltninger blev lempet eller fjernet; anerkender den centrale rolle, som bytrafik og offentlig transport spiller, navnlig som et af de vigtigste grundlag for en bæredygtig, intelligent og miljøvenlig genopretning efter covid-19 og transport; opfordrer indtrængende offentlige myndigheder til at iværksætte strategier og kampagner til at øge befolkningens tillid til den offentlige transport ved at finde løsninger på alle bekymringer om sikkerhed, som passagerer stadig måtte have; fremhæver i den forbindelse den særlige rolle, som

udfyldes af sporbunden transport, der er en social form for massetransport med strenge standarder for sundhedskontrol; fremhæver, at tilstrækkeligt hyppige tjenester vil give mulighed for fysisk distancering;

6. bemærker den enorme indvirkning, som øget telearbejde har på mobilitetsefterspørgslen i nedlukningsperioder, og mener, at telearbejde fortsat vil være en attraktiv mulighed for mange arbejdstagere og i det mindste for dem, der arbejder på deltid, hvilket vil have en indvirkning på den fremtidige mobilitetsplanlægning i byerne; understreger i denne forbindelse, at pandemien har lettet genopdagelsen af butikker og aktiviteter i nærområdet, da disse giver større fleksibilitet og som regel er tilgængelige til fods;
7. understreger, at covid-19-krisen har fremhævet og blotlagt betydelige forskelle mellem byområder på den ene side og perifere byområder og landdistrikter på den anden side, f.eks. med hensyn til kvaliteten af og adgangen til grundlæggende tjenester såsom sundhedspleje og transport; minder om, at landområderne, hvor 30,6 % af EU's befolkning bor, og især de tyndt befolkede områder, lider under såvel manglende kvalitetstransportinfrastrukturer som under den lave frekvens af offentlige transporttjenester, hvilket direkte påvirker deres forbindelser, tilgængelighed og i sidste instans deres samfundsøkonomiske udvikling; gentager, at en forbedret og styrket sammenhæng mellem land- og byområderne kan spille en afgørende rolle for at vende tendensen med affolkning og for håndteringen af de demografiske ændringer og adfærden efter covid-19 såsom den øgede brug af telearbejde eller landboturisme;
8. påskønner det forhold, at byerne skaber mobilitetscentre som led i initiativer om mobilitet som en tjeneste, der giver folk mulighed for at få adgang til en række fælles tjenester for elbiler, cykler og scootere og mulighed for at udnytte intelligente digitaliserede parkeringspladser; glæder sig i denne forbindelse over oprettelsen af intermodale faciliteter såsom park-and-ride-ordninger, der gør det muligt for pendlere fra udendørs byområder at nå frem til byer med jernbane eller andre former for offentlig transport;
9. opfordrer Kommissionen til at sikre, at de rette værktøjer sættes i spidsen for den nye ramme for mobilitet i byerne med henblik på at støtte udbredelsen af økonomisk overkommelig, attraktiv, konkurrencedygtig, sikker, tilgængelig og bæredygtig transport; understreger endvidere, at rammen bør afspejle bytrafikkens skiftende karakter, såsom omlægningen af offentlige områder, og fremme synergier mellem sikkerheds- og bæredygtighedsforanstaltninger i byområder; understreger behovet for en ordentlig koordinering af de forskellige EU-initiativer og de forskellige visioner og strategier for intelligente byer inden for rammerne af dagsordenen for byerne; opfordrer desuden indtrængende Kommissionen til at foreslå lovgivning, der kræver, at medlemsstaterne indsamler og regelmæssigt indgiver relevante data om bytrafik; minder om Regionsudvalgets rolle med hensyn til at øge sammenhængen i og synligheden af målene for disse strategier;
10. mener, at alle fremtidige foranstaltninger skal være videnskabeligt baserede og teknologineutrale, og at de bør følge omfattende konsekvensanalyser, der tager hensyn til de økonomiske, miljømæssige og sociale forhold, for at sikre en bæredygtig omstilling i byområder;

11. bemærker, at Verdenssundhedsorganisationens nye globale retningslinjer for luftkvalitet, der blev offentliggjort den 22. september 2021, dokumenterer den skade, som luftforurening har påført menneskers sundhed; fremhæver, at emissioner fra transportsektoren er delvist ansvarlige for det høje niveau af luftforurening i byområder; understreger betydningen af at gøre byområder lettere og bedre at bo i og af at medtage sundhedsdimensionen i alle transport-, mobilitets- og infrastrukturpolitikker; glæder sig over planerne om at støtte etableringen af klimaneutrale byer gennem trafikoverflytning som et eksempel på mobilitet i byerne i overensstemmelse med EU's klima- og miljømål;
12. minder om, at EU aktivt har fremmet begrebet bæredygtig bytrafikplanlægning i adskillige år og har forpligtet sig til at støtte de nationale, regionale og lokale myndigheder under processen med at udarbejde og gennemføre planerne for bæredygtig bytrafik, herunder gennem finansieringsinstrumenter og teknisk ekspertise;
13. opfordrer til en revision af Kommissionens retningslinjer for udvikling og gennemførelse af planer for bæredygtig bytrafik, der bl.a. skal omfatte følgende nye mål: gøre mobilitetssystemerne mere modstandsdygtige over for hurtige udsving i efterspørgslen efter mobilitet, fremme aktiv mobilitet, sikre beskyttelse af aktive trafikanter, fremme multimodalitet, udvikle bylogistik og arealanvendelsesplaner og fremme samarbejde og konkurrenceevne;
14. minder om, at næsten 40 % af alle trafikdrab i Europa finder sted i byområder; minder igen om, at hastighed er en central faktor i omkring 30 % af alle trafikulykker med dødelig udgang og en skærpene faktor i de fleste ulykker; opfordrer Kommissionen til at anvende sin forventede henstilling om hastighed til at gøre den maksimale hastighed på 30 km/t til standard i beboelsesområder og områder med et stort antal fodgængere og cyklister med mulighed for højere grænser på hovedfærdselsåre og passende beskyttelse af bløde trafikanter; glæder sig over, at EU har bekræftet sit langsigtede strategiske mål om at få tæt på nul dræbte og nul alvorligt kvæstede på de europæiske veje inden 2050 (nulvisionen) og sit mål på mellemlang sigt om at nedbringe antallet af dødsfald og alvorlige kvæstelser med 50 % inden 2030; opfordrer derfor Kommissionen til at integrere trafiksikkerheden bedre i retningslinjerne for planer for bæredygtig bytrafik og opfordrer de lokale myndigheder til at fremme trafiksikkerheden gennem bevidstgørelsesinitiativer, passende foranstaltninger og finansieringsmuligheder;
15. bemærker, at omfanget af cykling er steget som reaktion på covid-19-pandemien; mener, at de lokale myndigheder gennem deres regelmæssige byplanlægningsprocesser bør overveje at bevare den cykel- og ganginfrastruktur, der er etableret i medlemsstaterne som reaktion på pandemien, samt overveje yderligere udvidelser; opfordrer medlemsstaterne og de lokale myndigheder til at gøre aktiv mobilitet til en integreret del af bytrafikken og infrastrukturudformningen og til at øremærke tilstrækkelige investeringer til dette formål; opfordrer Kommissionen til at offentliggøre en strategi for aktiv mobilitet og til at mobilisere finansiering i overensstemmelse hermed;
16. anerkender, at bylogistik såsom post-, udbringnings- og renovationskøretøjer er en væsentlig og stadig mere efterspurgt offentlig tjeneste, som ikke blot kræver ny og sikker plads til de stadig hyppigere stop fra operatørerne af disse køretøjer, men også

langsigtede løsninger til at opfylde socioøkonomiske, miljømæssige og klimamæssige behov; opfordrer de lokale myndigheder til at udvikle dedikerede bæredygtige bylogistikplaner, herunder klare politikker og særlige af- og pålæsningsområder, der integrerer godstransport i planlægningen af mere dynamiske og fleksible anvendelser af arealerne langs fortovene; opfordrer til, at der tænkes over brugen af bytransportkøretøjer til andre anvendelser i tilknytning til bylogistik, bl.a. om natten; henleder opmærksomheden på de intermodale udvekslingsfladers centrale rolle med hensyn til at lette transport af varer og foreslår at fremme multimodalitet for at gøre varetransport bæredygtig; understreger i denne forbindelse den potentielle anvendelse af ladcykler i byområder, herunder i forbindelse med logistikken vedrørende den sidste kilometer, da de er energieffektive og kan bidrage til at afhjælpe trafiktrængsel;

17. glæder sig over, at Kommissionen agter at samarbejde med byer og medlemsstater for at sikre, at alle store byer og byknudepunkter i det transeuropæiske transportnet (TEN-T) udarbejder planer for bæredygtig bytrafik senest i 2030; opfordrer i denne forbindelse Kommissionen og medlemsstaterne til at arbejde tæt sammen med regioner og byer, navnlig på tværs af grænserne, for at forbedre og færdiggøre den manglende "sidste kilometer"-infrastruktur og multimodale og grænseoverskridende forbindelser i hele TEN-T; påpeger, at mange europæiske havne ligger i nærheden af bycentre og er vigtige transportknudepunkter i TEN-T;
18. opfordrer til i retningslinjerne for planer for bæredygtig bytrafik at inkludere bestemmelser om styrket samarbejde, informationsudveksling og udveksling af bedste praksis blandt kommunerne med henblik på at forbedre den offentlige og private transportforvaltning og øge tilfredsheden hos brugerne af transport i byområderne; opfordrer til en fremskyndelse af omstillingen for at nå målene i den europæiske grønne pagt vedrørende mobilitet og transport;
19. understreger, at vejtransportsektoren har en vigtig rolle at spille med hensyn til at reducere emissionerne, som det fremhæves i Kommissionens håndbog om de eksterne omkostninger ved transport; fremhæver, at overgangen til nulemissionskøretøjer bliver afgørende, og dette vil kræve specifikke infrastrukturer, f.eks. ladestationer, og at disse bør medtages i planerne for bæredygtig bytrafik; opfordrer Kommissionen, medlemsstaterne, regionerne og de lokale myndigheder til at begynde at udarbejde planer for udbredelse af ladestationer for elektriske køretøjer i hele deres infrastruktur med henblik på at fremme udrulningen af ladestationer og sikker og intelligent parkering; understreger, at EU kraftigt bør støtte udviklingen af finansieringsordninger til køb og anskaffelse af de fortsat dyrere nulemissionskøretøjer, navnlig til offentlige transportflåder;
20. opfordrer Kommissionen til i sin kommende revision af bytrafikpakken at præsentere forslag, der vil fremskynde digitaliseringen af bytrafik med henblik på at udbrede mobilitet som en tjeneste og indføre et fælles og multimodalt billetteringssystem med mulighed for at betale digitalt og med integrerede billetteringssystemer og digitalisering af operationerne, f.eks. berøringsfrie knapper, deling af oplysninger om mobilitetsstrømme i realtid og intelligent parkering; opfordrer i denne forbindelse til en hurtig færdiggørelse af det fælles europæiske dataområde for mobilitet og opfordrer indtrængende medlemsstaterne til at mobilisere digitale innovationsknudepunkter, som spiller en central rolle med hensyn til at støtte bymyndighederne i udrulningen af

effektive strategier for intelligente byer; mener, at navnlig AI bør imødekomme de offentlige myndigheders specifikke behov i forbindelse med udformningen af nye mobilitets- og transportmodeller;

21. opfordrer medlemsstaterne og de lokale myndigheder til at revurdere deres investeringer i bytrafik og til at prioritere udviklingen af digitale mobilitetsløsninger og infrastruktur, der vil forbedre alle passagerers generelle oplevelse, herunder personer med nedsat mobilitet, og som vil blive tilpasset transportarbejdernes behov efter covid-19;
22. bemærker, at udbredelsen af motordrevne transportkøretøjer, elbiler, lette elektriske personkøretøjer og personlige mobilitetsenheder skaber nye udfordringer i særligt tætbefolkede byområder, navnlig med hensyn til trafiksikkerhed og tilgængelighed; mener, at myndighederne bør fremme innovative politikker for at integrere disse med fodgængere og andre typer køretøjer samt oplysningskampagner om sikker brug af mikromobilitetsudstyr;
23. understreger behovet for at gøre offentlig transport tilgængelig for alle, herunder personer med handicap og nedsat mobilitet, som er sårbare brugere og risikerer social udstødelse; påpeger, at arkitektoniske barrierer fortsat udgør hindringer for tilgængeligheden af offentlige transporttjenester, som ofte ikke er tilstrækkeligt tilpasset folks behov og de krav, der stilles til deres tid; opfordrer indtrængende de offentlige myndigheder til aktivt at involvere personer med handicap og nedsat mobilitet i kortlægningen af disses behov og i udformningen af løsninger, og navnlig med hensyn til at sikre, at de kan deltage i proceduren vedrørende planer for bæredygtig bytrafik;
24. anerkender, hvad angår mobilitet i byerne, betydningen af kønsdimensionen og situationen for personer, der ledsager børn; understreger, at en yderligere modal omstilling til bæredygtig offentlig transport og aktiv mobilitet vil kræve, at der sikres tilgængelighed for alle, herunder under hensyntagen til de særlige behov hos kvinder og personer, der ledsager børn, for så vidt angår planlægning, destinations- og mobilitetsmønstre, tilgængelighed, kort afstand til tjenester og sikkerhed; opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at fremsætte henstillinger med henblik på at fremme deltagelse af personer, der ledsager børn, og af kvinder i planlægningen af mobilitetsløsninger i byer og i beslutningsprocesserne;
25. bemærker, at covid-19-pandemien har ført til en udvidelse af udbringningssektoren og af brugen af varevogne og tohjulede motordrevne køretøjer såsom knallerter, og cykler, hvilket har frembragt en lang række nye former for platformsarbejde og forretningsmodeller; opfordrer Kommissionen til sammen med medlemsstaterne at komme med en henstilling om leveringspersonalets sikkerhed, der indeholder krav til arbejdsgivere og virksomheder om at sikre tilvejebringelse og anvendelse af sikkerhedsudstyr og sikre køretøjer samt uddannelse i de digitale værktøjer, som de kan skulle anvende såsom applikationer og interaktive platforme;
26. minder om, at EU udbetalte ca. 16,5 mia. EUR til mobilitet i byerne mellem 2014 og 2020, primært til ren transport (metro- og sporvognsinfrastruktur), men også cykelstier og intelligente transportsystemer; mener, at omfanget af en sådan finansiering bør øges, så flere byområder kan få gavn af den; understreger, at sådanne EU-finansierede projekter altid bør baseres på omfattende flerårige strategier for bytrafik og skelne

mellem byer og regioner; påpeger, at EU's finansiering af bæredygtig mobilitet i henhold til Revisionsrettens særberetning nr. 6/2020 om bæredygtig bytrafik i EU ikke er blevet anvendt effektivt til at nå sine mål; understreger, at trafiktrængsel har betydelige socioøkonomiske omkostninger, navnlig i form af tabt produktivitet, og minder om, at Revisionsrettens beretning anslår, at trafiktrængsel koster EU omkring 270 mia. EUR om året; anmoder derfor Kommissionen om nøje at overvåge de midler, der tildeles, for at sikre, at de rent faktisk anvendes;

27. mener, at Kommissionen bør sikre, at adgangen til EU's finansieringsprogrammer for bytrafik, såsom Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Samhørighedsfonden og Connecting Europe-faciliteten, er betinget af eksisterende eller fremtidige planer for bæredygtig bytrafik; understreger, at samhørighedspolitikken kan bidrage til at udnytte potentialet i både AI og modellen for intelligente byer, f.eks. ved at forbedre den administrative kapacitet og de digitale færdigheder, og bør tilskynde til et skift fra eksperimenter til opskalering af initiativer vedrørende intelligente byer med finansiering og tilhørende støtte; opfordrer Kommissionen til at overveje, hvordan byerne kan bistås ved udarbejdelsen af deres planer for bæredygtig bytrafik, så de lever op til de højeste standarder; understreger, at Kommissionen, medlemsstaterne og regionerne, hvor det er muligt, skal hjælpe de lokale myndigheder med at nå dette mål; glæder sig endvidere over, at Den Europæiske Investeringsbank agter at samarbejde med de offentlige myndigheder om at støtte ambitiøse investeringsprogrammer, der fremmer bæredygtig mobilitet på lokalt og regionalt plan, herunder gennem planer for bæredygtig bytrafik og offentlige transportprojekter;
28. understreger, at regionale og lokale myndigheder skal spille en central rolle på alle stadier: planlægning, forberedelse og gennemførelse; opfordrer til, at der gives mulighed for mere direkte EU-finansiering til lokale og regionale myndigheder for at forbedre effektiviteten, sikre sammenhængen og mindske de administrative byrder; opfordrer endvidere Kommissionen til at give medlemsstaterne al den nødvendige vejledning og lette adgangen til finansiering ved at skelne mellem byer og regioner afhængigt af deres digitaliseringsniveau;
29. bemærker, at turistsektoren også er blevet hårdt ramt af covid-19-pandemien; minder om, at byerne med hensyn til volumen er hovedattraktionssteder for europæisk turisme; fremhæver derfor behovet for, at mobilitetsudbuddet tilrettelægges, således at der indføres særlige tjenester for transport i tilknytning til turisme og andre tjenester vedrørende mobilitet i hverdagen; gentager, at bæredygtig og modstandsdygtig udvikling og forvaltning af byturisme skal integreres fuldt ud i den bredere dagsorden for byerne og opfordrer Kommissionen til at tage hensyn til turismen i forbindelse med udarbejdelsen af den nye pakke om mobilitet i byerne; opfordrer desuden medlemsstaterne til at investere i finansiering af støtte til omstillingen til mere bæredygtige, innovative, modstandsdygtige turismeprodukter og -tjenester af høj kvalitet og bidrage yderligere til bæredygtighed;
30. erindrer om, at byturisme har spillet en væsentlig rolle i udformningen af bypolitikker; påpeger, at de fleste af de europæiske byer har set en nedgang i turismen efter udbruddet af pandemien og har været nødt til at finde nye og mere bæredygtige former for at få turisterne tilbage, hvilket har ført til en intens anvendelse af nye digitale teknologier, der har muliggjort en bedre styring af byområderne og byturisternes

bevægelse med det formål at forebygge sammenstimlen og risikosituationer i forbindelse med pandemien;

31. minder om betydningen af moderne og sammenhængende TEN-T-net og af at styrke byknudepunkter og grænseoverskridende transporttjenester i hele Europa for at frigøre potentialet i international kollektiv bæredygtig transport og gøre turismen mere bæredygtig på alle årstider.

OPLYSNINGER OM VEDTAGELSE I RÅDGIVENDE UDVALG

Dato for vedtagelse	15.11.2021
Resultat af den endelige afstemning	+: 42 -: 0 0: 1
Til stede ved den endelige afstemning – medlemmer	Andris Ameriks, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jakop G. Dalunde, Johan Danielsson, Karima Delli, Gheorghe Falcă, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elena Kountoura, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, João Pimenta Lopes, Rovana Plumb, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Vera Tax, Barbara Thaler, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski
Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere	Pablo Arias Echeverría, Leila Chaibi, Markus Ferber, Vlad Gheorghe, Ondřej Kovařík, Colm Markey, Nora Mebarek, Jutta Paulus, Robert Roos, Kathleen Van Brempt, Marianne Vind
Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere (forretningsordenens art. 209, stk. 7)	Matteo Adinolfi, Markus Buchheit, Zbigniew Kuźmiuk, Jutta Paulus, Tsvetelina Penkova, Jessica Polfjärd, Ramona Strugariu

ENDELIG AFSTEMNING VED NAVNEOPRÅB I RÅDGIVENDE UDVALG

42	+
ECR	Zbigniew Kuźmiuk, Peter Lundgren, Kosma Złotowski
ID	Matteo Adinolfi, Markus Buchheit
NI	Dorien Rookmaker
PPE	Pablo Arias Echeverría, Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Markus Ferber, Jens Gieseke, Benoît Lutgen, Colm Markey, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jessica Polfjård, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Lucia Vuolo
RENEW	Izaskun Bilbao Barandica, Vlad Gheorghe, Ondřej Kovařík, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet, Ramona Strugariu
S&D	Andris Ameriks, Johan Danielsson, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Nora Mebarek, Tsvetelina Penkova, Rovana Plumb, Vera Tax, Kathleen Van Brempt, Marianne Vind
THE LEFT	Leila Chaibi, Elena Kountoura, João Pimenta Lopes
VERTS/ALE	Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Tilly Metz, Jutta Paulus

0	-

1	0
ECR	Robert Roos

Tegnforklaring:

+ : for

- : imod

0 : hverken/eller