



EUROPEISKA GEMENSKAPERNA KOMMISSION

Bryssel den 30.9.2009
KOM(2009) 490 slutlig

REGERINGSKANSLIET
Näringsdepartementet
Registratorn
Ink 2010-02-24
Dnr. N2010/1557/

TE

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET,
RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT
REGIONKOMMITTÉN**

Handlingsplan för rörlighet i städer

{SEK(2009) 1211}
{SEK(2009) 1212}

SV

SV

SV

SV

SV

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET,
RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT
REGIONKOMMITTÉN**

Handlingsplan för rörlighet i städer

1. Inledning

2007 bodde 72 %¹ av Europas befolkning i stadsområden, som är av central betydelse för tillväxt och sysselsättning. I städerna behövs effektiva transportsystem som kan stödja städernas ekonomi och invånarnas välfärd. Omkring 85 % av EU:s BNP genereras i städerna. En viktig fråga i stadsområden idag är att se till att transporterna blir hållbara med avseende på miljö (CO₂, luftföroreningar, buller) och konkurrenskraft (trafikträngsel) samtidigt som man tar sociala hänsyn. Sådana hänsyn omfattar bland annat behovet att ta itu med hälsoproblem och demografiska trender, att främja ekonomisk och social sammanhållning samt att beakta behoven hos familjer och barn och hos personer med nedsatt rörlighet.

Rörligheten i städer blir en allt viktigare fråga för invånarna. Nio av tio invånare i EU anser att trafiksituationen i deras omgivning bör förbättras². De val invånarna gör när det gäller resande kommer att påverka inte bara den framtida stadsutvecklingen utan också den ekonomiska välfärden för invånare och företag. Dessa faktorer kommer också att vara avgörande för resultatet av EU:s övergripande strategi för att bekämpa klimatförändringen, uppnå 20-20-20-målet³ och främja sammanhållningen.

Rörligheten i städer är också en mycket viktig faktor för långväga transporter. De flesta gods- och passagerartransporter går både från och till, och dessutom genom flera, stadsområden. Stadsområdena bör utgöra välfungerande knutpunkter för de transeuropeiska transportnäten och de bör erbjuda effektiva "sista kilometern"-transporter av både gods och passagerare. De är således av väsentlig betydelse för vårt framtida europeiska transportsystems konkurrenskraft och hållbarhet.

Enligt kommissionens meddelande *Hållbara framtida transporter*⁴, som nyligen offentliggjordes, är urbaniseringen och dess påverkan på transporterna en av de främsta utmaningarna när det gäller att göra transportsystemet mer hållbart. Där efterlyses effektiva och samordnade lösningar på problemen med rörlighet i städer och det föreslås en EU-ram som ska göra det lättare för lokala myndigheter att vidta åtgärder.

Ansvar för politiken för rörlighet i städer vilar framförallt hos lokala, regionala och nationella myndigheter. Beslut som fattas på det lokala planet antas emellertid inte isolerat, utan inom den ram som fastställs genom politik och lagstiftning på nationell och regional nivå samt på EU-nivå. Därför anser kommissionen att det finns mycket att vinna på att arbeta tillsammans för att stödja lokala, regionala och nationella åtgärder och för att tillhandahålla en

¹ *World Urbanization Prospects: The 2007 Revision*, Förenta Nationerna.

² *Attitudes on issues related to EU Transport Policy*, Flash Eurobarometer 206b, juli 2007.

³ Ordförandeskapets slutsatser från Europeiska rådets möte i Bryssel (8-9 mars 2007).

⁴ KOM(2009) 279.

partnerskapsstrategi samtidigt som man fullt ut respekterar alla inblandade aktörers olika behörighets- och ansvarsområden.

Det samråd och den debatt som följde efter det att grönboken om rörlighet i städer⁵ offentliggjorts bekräftade och klargjorde mervärdet av åtgärder på EU-nivå⁶. Den här handlingsplanen bygger på de förslag som lämnats av berörda parter, enskilda medborgare och deras representativa sammanslutningar liksom EU-institutioner och EU-organ.

Den 9 juli 2008⁷ antog Europaparlamentet en resolution om grönboken och den 23 april 2009 antog parlamentet ett initiativbetänkande om en handlingsplan för rörlighet i städer⁸. Europeiska ekonomiska och sociala kommittén antog sitt yttrande om grönboken den 29 maj 2008⁹ och Regionkommittén antog sitt yttrande den 9 april 2008¹⁰. Regionkommittén antog ett yttrande om Europaparlamentets betänkande den 21 april 2009¹¹. Även rådet har fört diskussioner i frågan¹².

Den här handlingsplanen bygger på det samråd som genomfördes efter det att grönboken lades fram. I handlingsplanen anges en enhetlig ram för EU-initiativ på området rörlighet i städer, med beaktande av subsidiaritetsprincipen. Detta ska åstadkommas genom att man uppmuntrar och stöder utvecklingen av strategier som syftar till hållbar rörlighet i städer och som bidrar till att de allmänna EU-målen kan uppnås, exempelvis genom att stödja utbyte av bästa praxis och tillhandahålla finansiering. Kommissionen är medveten om att stadsområden i EU kan ställas inför olika typer av utmaningar, beroende på deras geografiska läge, storlek eller relativa välstånd. Syftet är inte att föreskriva några standardlösningar eller att ovanifrån tvinga fram lösningar.

Handlingsplanen innehåller förslag på konkreta åtgärder, på kort och medellång sikt, för att ta itu med frågor om rörlighet i städer på ett integrerat sätt. Åtgärderna ska inledas successivt fram till 2012. Kommissionen erbjuder partnerskap med lokala, regionala och nationella myndigheter på grundval av deras frivilliga åtaganden att samarbeta inom specifika områden av ömsesidigt intresse. Den uppmanar också andra berörda parter i medlemsstaterna, samt allmänheten och industrin, att inleda ett nära samarbete. Särskild uppmärksamhet ägnas behoven hos sårbara grupper, såsom låginkomstgrupper och personer vars rörlighet är nedsatt på grund av fysiska, psykiska eller sensoriska funktionshinder eller funktionsnedsättningar eller på grund av hög ålder.

2. Vilken roll kan EU spela?

Transportsystemen i städerna utgör en del av det europeiska transportsystemet och omfattas således av den gemensamma transportpolitiken enligt artiklarna 70–80 i EG-fördraget. För att EU:s mål på andra politikområden (sammanhållningspolitik, miljöpolitik och hälsopolitik

⁵ KOM(2007) 551.

⁶ Resultaten av samrådet sammanfattas på:

http://ec.europa.eu/transport/urban/urban_mobility/green_paper/green_paper_en.htm.

⁷ INI/2008/2041.

⁸ INI/2008/2217.

⁹ TEN/320 – CESE 982/2008.

¹⁰ CdR 236/2007.

¹¹ CdR 417/2008.

¹² http://www.ue2008.fr/PFUE/site/PFUE/lang/en/reunion_informelle_des_ministres_des_transports.html.

etc.) ska kunna uppnås måste man också ta hänsyn till de särskilda förhållanden som råder i städerna, bland annat rörligheten i städer.

Under de senaste åren har det skett en utveckling när det gäller EU:s politik och lagstiftning som är av betydelse för rörligheten i städer. Det har getts betydande finansiering via strukturfonderna och Sammanhållningsfonden. EU-finansierade initiativ, som ofta fått stöd från ramprogrammen för forskning och teknisk utveckling, har bidragit till att det utvecklats många innovativa strategier. Om dessa strategier sprids och upprepas runt om i EU kan myndigheterna ges möjlighet att åstadkomma mer med bättre resultat och till lägre kostnader.

Det har blivit alltmer komplicerat att skapa effektiva transportsystem i stadsområden i och med att städerna är tätbebyggda och dessutom breder ut sig. Myndigheterna har en central roll när det gäller planering, finansiering och regelverk. EU kan uppmuntra myndigheterna på lokal, regional och nationell nivå att anta långsiktiga integrerade strategier som är nödvändiga i komplicerade sammanhang.

EU kan också hjälpa myndigheterna att hitta lösningar som är kompatibla med varandra och bidra till att den inre marknaden kan fungera smidigare. Bestämmelser, system och tekniska lösningar som är kompatibla med varandra underlättar genomförandet och genomdrivandet. Införandet av standarder som tillämpas på hela den inre marknaden skapar möjligheter till produktion av större volymer, vilket medför lägre kostnader för kunderna.

Stadsområdena håller på att bli laboratorier för teknisk och organisatorisk innovation, föränderliga rörlighetsmönster och nya finansieringslösningar. EU har ett intresse av att alla får ta del av innovativa lösningar i de lokala strategierna, något som gynnar både transportoperatörer och allmänheten och kan garantera att de europeiska transportsystemen blir effektiva genom integrering, driftskompatibilitet och sammanlänknings. Industrin har därför en viktig roll att spela när det gäller att hitta lösningar på framtida utmaningar.

Slutligen är hållbar rörlighet i städer av allt större betydelse för relationerna med våra grannar och för det globala samhället, som blir alltmer urbaniserat. Lyckade åtgärder inom ramen för den här handlingsplanen kan hjälpa alla aktörer i EU och dess industri att aktivt skapa ett framtida globalt samhälle som är inriktat på invånarnas behov, ett harmoniskt levnadssätt, livskvalitet och hållbarhet.

3. En handlingsprogram för att stödja hållbar rörlighet i städer

De åtgärder som föreslås är inriktade på sex teman som motsvarar de huvudbudskap som framgick av samrådet om grönboken. De kommer att genomföras via existerande EU-program och EU-instrument. Åtgärderna kompletterar varandra och andra EU-initiativ. I bilaga 1 finns en översikt över åtgärderna liksom en tidsplan.

Tema 1 – Främja integrerade strategier

En integrerad strategi är lämpligast när det gäller att hantera stadstransportsystemens komplexitet, frågorna om styrelseformer, förbindelserna mellan städer och omkringsliggande områden eller regioner, beroendet mellan transportsätten, det begränsade utrymmet i städer och stadssystemens betydelse för de europeiska transportsystemen i stort. En integrerad strategi behövs inte bara för utvecklingen av transportinfrastruktur och transporttjänster utan

också för utarbetandet av en politik som knyter transporterna till miljöskydd¹³, hälsosamma miljöer, fysisk planering, bostadspolitik, sociala aspekter av tillgänglighet och rörlighet samt industripolitik. För att man ska kunna ta itu med de långsiktiga problemen med rörlighet i städer – samtidigt som man stöder samarbete med och mellan transportoperatörer – är det viktigt att utveckla en strategisk och integrerad transportplanering, införa lämpliga organisationer för planering av rörlighet och sätta upp realistiska mål.

Åtgärd 1 – Skynda på antagandet av planer för hållbar rörlighet i städer

På kort sikt kommer kommissionen, i samband med uppföljningen av den temainriktade strategin för stadsmiljön¹⁴, att stödja lokala myndigheter vid utarbetandet av planer för hållbar rörlighet i städer som omfattar gods- och passagerartransporter i stadsområden och stadsnära områden. Den kommer att utarbeta vägledningar, främja bästa praxis, ta fram riktmärken och stödja utbildningsverksamhet för yrkesverksamma på området rörlighet i städer. På längre sikt kan kommissionen vidta ytterligare åtgärder, till exempel genom incitament och rekommendationer.

När så är möjligt kommer kommissionen att uppmuntra medlemsstaterna att tillhandahålla plattformar för ömsesidigt lärande och utbyte av erfarenheter och bästa praxis som skulle främja utvecklingen av strategier för hållbar rörlighet i städer. Kommissionen kommer också att införa frågan om rörlighet i städer inom ramen för borgmästarförsamlingen¹⁵ för att främja en integrerad strategi som knyter energi- och klimatförändringsfrågor till transporter. Den kommer att främja integreringen av frågor om transport och rörlighet i de åtgärdsplaner för hållbar energi som ska utarbetas av de städer som deltar i borgmästarförsamlingen.

Åtgärd 2 – Hållbar rörlighet i städer och regionalpolitik

För att förbättra medvetenheten om de medel som kan ges från strukturfonderna, Sammanhållningsfonden och Europeiska investeringsbanken planerar kommissionen att utarbeta information om sambandet mellan åtgärder för hållbar rörlighet i städer och regionalpolitiska mål i enlighet med nuvarande ramvillkor på gemenskapsnivå och på nationell nivå. Den kommer att beskriva det bredare sammanhanget när det gäller hållbar stadsutveckling och kopplingen mellan stadstransporter och det transeuropeiska transportnätet. Kommissionen kommer också att tillhandahålla en förteckning över finansieringsmöjligheter och förklara tillämpningen av statligt stöd och bestämmelserna om offentlig upphandling.

Åtgärd 3 – Transporter för sunda stadsmiljöer

Hållbara stadstransporter kan spela en roll i skapandet av hälsosamma miljöer och bidra till att minska förekomsten av icke smittsamma sjukdomar såsom luftvägssjukdomar och hjärt- och kärlsjukdomar samt bidra till att förebygga personskador. Kommissionen stöder utvecklingen av partnerskap för hälsosamma miljöer och kommer inom ramen för sitt folkhälsorabete att leta efter ytterligare synergier mellan folkhälsa och transportpolitik, särskilt i genomförandet av de strategier som rör kost, övervikt och fetma, miljö och hälsa, förebyggande av personskador och cancer.

¹³ Till exempel garantera samstämmigheten mellan planer för hållbar rörlighet i städer och luftkvalitetsplaner som utarbetas inom ramen för EU:s lagstiftning om luftkvalitet.

¹⁴ KOM(2005) 718.

¹⁵ www.eumayors.eu.

Tema 2 – Inriktning på invånarna

Kollektivtrafik av hög kvalitet och till överkomliga priser utgör grunden för hållbara transportsystem i städer. Pålitlighet, information, säkerhet och lättillgänglighet är nödvändigt för att trafiken med buss, tunnelbana, spårvagn, trådbuss, tåg och båt ska vara attraktiv. Det finns redan gemenskapslagstiftning som reglerar stora delar av investeringarna i kollektivtrafiken och trafikens drift¹⁶. Tydliga avtal får positiva effekter generellt sett och kan främja innovation inom tjänster och teknik. Det är också en prioriterad fråga för kommissionen att se till att det finns ett bra skydd för passagerarnas rättigheter, även för passagerare med nedsatt rörlighet. Det har införts sådan lagstiftning om järnvägstrafik¹⁷ och nyligen har det föreslagits lagstiftning om busstransporter¹⁸ liksom om resor till sjöss och på inre vattenvägar¹⁹.

Åtgärd 4 – Plattform för passagerares rättigheter inom kollektivtrafik i städerna

Kommissionen kommer att leda en dialog med berörda parter, bland annat organisationer som företräder operatörer, myndigheter, arbetsgivare och användargrupper, för att ta fram EU-omfattande bästa praxis och villkor för att stärka passagerarnas rättigheter inom kollektivtrafiken i städerna. På grundval av sektorsinitiativ och som komplement till kommissionens regleringsarbete är syftet att få till stånd en rad ambitiösa frivilliga åtaganden, bland annat kvalitetsindikatorer, åtaganden för att skydda resenärers rättigheter (även för personer med nedsatt rörlighet), allmänt vedertagna klagomålsförfaranden och rapporteringsmekanismer.

Åtgärd 5 – Förbättra tillgängligheten för personer med nedsatt rörlighet

Personer med funktionshinder har rätt att ha tillgång till stadstransporter på samma villkor som den övriga befolkningen, men i praktiken har dessa personer otillräcklig och ibland obefintlig tillgång till sådana transporter. Det har gjorts stora framsteg till exempel när det gäller användningen av låggolvsbussar. Andra kollektiva transportsätt, t.ex. tunnelbana, är ofta i stor utsträckning otillgängliga. Det finns tydliga skyldigheter i FN:s konvention om funktionshindrades rättigheter, som undertecknades av Europeiska gemenskapen och alla medlemsstater 2007.

Enligt artikel 9 ska parterna vidta ändamålsenliga åtgärder för att säkerställa att personer med funktionshinder får tillgång på samma villkor som andra till transporter både i städerna och på landsbygden. Kommissionen kommer att samarbeta med medlemsstaterna för att se till att dessa skyldigheter fullgörs genom att inbegripa frågan om rörlighet i städer i EU:s strategi för personer med funktionshinder för 2010–2020 och genom att ta fram lämpliga kvalitetsindikatorer och rapporteringsmekanismer. Den kommer också att stödja ytterligare riktade verksamheter inom sjunde ramprogrammet.

Åtgärd 6 – Bättre reseinformation

¹⁶ Förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik liksom direktiven 2004/17/EG och 2004/18/EG om offentlig upphandling.

¹⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer.

¹⁸ KOM(2008) 817.

¹⁹ KOM(2008) 816.

Kommissionen kommer att samarbeta med kollektivtrafikoperatörer och myndigheter för att främja tillgänglighet av reseinformation i olika medier, bland annat information som tillgodoser behoven hos personer med funktionshinder. Den kommer också att stödja framtagandet av nationella och regionala multimodala färdplaneringsverktyg, och länkar mellan befintliga verktyg. Det slutliga målet är att det ska finnas en Internetportal för kollektivtrafik på EU-nivå. Framför allt kommer man att rikta in sig på de centrala knutpunkterna i det transeuropeiska transportnätet och deras lokala och regionala förbindelser.

Åtgärd 7 – Tillträde till gröna zoner

Kommissionen kommer att inleda en undersökning av de olika tillträdesbestämmelserna för olika typer av gröna zoner runt om i EU. Syftet är att förbättra kunskapen om hur de olika systemen fungerar i praktiken. På grundval av undersökningsresultaten kommer kommissionen att främja utbytet av bästa praxis.

Åtgärd 8 – Kampanj för hållbart rörlighetsmönster

Utbildning, information och kampanjer för att förbättra medvetenheten spelar en viktig roll när det gäller att skapa en ny kultur för rörlighet i städer. Kommissionen kommer att fortsätta att stödja genomförandet av kampanjer på alla nivåer, bland annat Europeiska trafikantveckan. Inom Europeiska trafikantveckan kommer kommissionen att optimera den befintliga tävlingen och eventuellt införa ett särskilt pris för att uppmuntra antagandet av planer för hållbar rörlighet i städer.

Åtgärd 9 – Energisnål körning inom körutbildning

Energisnål körning är redan en obligatorisk del i yrkesförarnas utbildning och prov. Inom den föreskrivande kommittén för körkort kommer kommissionen att diskutera med medlemsstaterna om och hur energisnål körning kan integreras i körprov för privatpersoner och också ta ställning till uppföljningsåtgärder ge lämpligt stöd. Denna fråga kommer också att behandlas i nästa handlingsprogram för vägtrafiksäkerhet.

Tema 3 – Grönare transporter i städer

Miljövänliga strategier följs i många städer runt om i EU. Åtgärder på EU-nivå kan bidra till att stärka marknaderna för ny och ren fordonsteknik och alternativa bränslen. Detta kommer direkt att stödja EU-industrin, främja sunda miljöer och bidra till den europeiska ekonomins återhämtning. Genom att låta användarna betala för de externa kostnader de orsakar (miljökostnader, trängselkostnader och andra kostnader) enligt principen att förorenaren betalar kan en internalisering av externa kostnader påverka transportanvändarna så att de med tiden går över till renare fordon eller transportsätt, använder mindre belastad infrastruktur eller reser vid andra tidpunkter. EU-bestämmelserna om avgifter på tunga godsfordon för användning av infrastruktur²⁰ hindrar inte en icke-diskriminerande tillämpning av lagstadgade avgifter i stadsområden för att minska trafikträngsel och miljöpåverkan.

Åtgärd 10 – Forsknings- och demonstrationsprojekt för utsläppsnåla och utsläppsfria fordon

²⁰ Direktiv 1999/62/EG och kommissionens förslag till omarbetning av direktivet om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer, KOM(2008) 433.

För att minska beroendet av fossila bränslen kommer kommissionen att fortsätta att ge sitt stöd till forsknings- och demonstrationsprojekt som finansieras genom sjunde ramprogrammet för forskning och teknisk utveckling i syfte att underlätta införandet på marknaden av utsläppsnåla eller utsläppsfria fordon och alternativa bränslen. Detta har gjorts till exempel genom initiativet Civitas²¹ liksom projekt för användning av vätedrivna fordon och biobränsle- och hybridfordon i stadstransporter.

Inom ramen för den ekonomiska återhämtningsplanen för Europa har kommissionen lanserat det europeiska initiativet för miljövänliga bilar²². Under 2009 kommer kommissionen att finansiera nya projekt för elfordon som kommer att avse batterier, eldrivna tåg och eldriven utrustning i fordon samt informations- och kommunikationsteknik liksom ett demonstrationsprojekt för "elektromobilitet". Detta projekt kommer att inriktas på elfordon och infrastruktur för elfordon i städer och kommer att integrera nationella initiativ och stödja en standardisering av laddningsinfrastruktur.

Åtgärd 11 – Internetguide om rena och energieffektiva fordon

Kommissionen kommer att fortsätta arbetet med att ta fram en Internetbaserad guide om rena och energieffektiva fordon, som bland annat kommer att innehålla en översikt över marknaden, lagstiftning och stöd. Webbplatsen kommer också att innehålla hjälp vid gemensam upphandling av fordon för allmänna tjänster och marknadsutvecklingen kommer att övervakas för att konkurrensen ska upprätthållas. Denna tjänst kommer att underlätta genomförandet av det nya direktivet om rena och energieffektiva fordon²³.

Åtgärd 12 – Undersökning av urbana aspekter av en internalisering av externa kostnader

När det väl införts en EU-ram för internalisering av externa kostnader kommer kommissionen, med beaktande av resultaten av den debatt som inletts genom meddelandet om en hållbar framtid för transporter, att inleda en metodstudie av urbana aspekter av en internalisering. I studien kommer man att titta på olika prissättningslösningars effektivitet, bland annat genomförandefrågor såsom allmänhetens godtagande, sociala konsekvenser, kostnadstäckning, tillgång till ITS-verktyg (intelligenta transportsystem) och hur prissättningsstrategier för transporter i städer och andra system för gröna zoner kan kombineras på ett effektivt sätt.

Åtgärd 13 – Informationsutbyte om prissättningssystem för transporter i städer

Kommissionen kommer att underlätta informationsutbytet mellan experter och beslutsfattare om prissättningssystem för transporter i städer i EU. Detta kommer att bygga på befintliga initiativ²⁴ och kommer att omfatta information om samrådsprocesser, utformning av system, tillhandahållande av information till invånarna, allmänhetens godtagande, driftskostnader och driftsintäkter, tekniska aspekter och miljöpåverkan. Slutsatserna kommer att bidra till kommissionens arbete när det gäller internalisering av externa kostnader.

Tema 4 – Förbättrad finansiering

²¹ www.civitas.eu

²² http://ec.europa.eu/research/transport/info/green_cars_initiative_en.html

²³ Direktiv 2009/33/EG.

²⁴ Till exempel www.curacaoproject.eu.

För att åstadkomma hållbar rörlighet i städer krävs ofta investeringar i infrastruktur, fordon, ny teknik och bättre tjänster etc. De flesta av utgifterna täcks av medel från lokala, regionala eller nationella källor. Det finns många lokala finansieringskällor, t.ex. lokala skatter, passageraravgifter, parkeringsavgifter, avgifter för gröna zoner och prissättning för transporter i städer, liksom privat finansiering. Det ökande behovet av finansiering av komplexa transportsystem och den väntade minskningen av offentlig finansiering är de viktigaste utmaningarna inför framtiden. EU-finansiering, bland annat via Europeiska investeringsbankens instrument, kan ge viktiga incitament och bidra till att privat finansiering kan mobiliseras. På kort sikt kan kommissionen hjälpa myndigheterna och berörda parter att undersöka finansieringsmöjligheter och utveckla innovativa modeller för offentlig-privata partnerskap.

Åtgärd 14 – Bästa utnyttjande av befintliga finansieringskällor

Strukturfonderna och Sammanhållningsfonden, inom vilka mer än 8 miljarder euro anslagits till rena transporter i städer under den innevarande budgetperioden, är mycket viktiga källor till EU-finansiering av investeringar och rullande materiel. Inom sjunde ramprogrammets transporttema finns det för första gången ett prioriterat område för hållbar rörlighet i städer. Vid sidan av sina pågående verksamheter kommer kommissionen att överväga ny riktad FoTU- och demonstrationsverksamhet av betydelse för rörlighet i städer.

Kommissionen kommer att bibehålla sitt stöd till Steer, som är ett delprogram inom programmet Intelligent energi för Europa²⁵ och som avser transporterens energiaspekter, liksom till Urbact²⁶. Från stödprogrammet för IKT-politik kan stöd ges för pilotprojekt som avser rörlighet i städer. Slutligen har det, efter en ansökningsomgång som utlystes under 2008, avsatts medel för åtgärder för rörlighet i städer på områden som prioriteras i grönboken om rörlighet i städer.

Åtgärd 15 – Analys av behoven av framtida finansiering

Kommissionen kommer att fortsätta att ge ekonomiskt stöd till initiativet Civitas efter den tredje generation projekt som inleddes under 2008 och har inlett en översyn för att avgöra hur man lämpligast utarbetar ett Civitas futura. Inom ramen för de övergripande diskussionerna om nästa fleråriga budgetram kommer kommissionen också att undersöka de framtida finansieringsbehoven för att förbättra rörligheten i städer.

Tema 5 – Utbyte av erfarenhet och kunskap

Kommissionen kommer att hjälpa berörda parter att dra nytta av gjorda erfarenheter och stödja utbytet av information, framför allt när det gäller ordningar som tagits fram genom gemenskapsprogram. Åtgärder på EU-nivå kan vara av stor betydelse när det gäller att samla in, utbyta och jämföra data, statistik och information. Sådana uppgifter saknas för närvarande, men de behövs för utarbetandet av strategier, till exempel för upphandling av kollektivtrafiktjänster, internalisering av externa kostnader eller integrerade transporter och fysisk planering. De kan också hjälpa städer med mindre erfarenhet, kunskap och finansiella resurser att dra nytta av den praxis som utvecklats i städer som har nått längre på området hållbar rörlighet i städer. Det gäller exempelvis på områden som säkerhet för gångtrafikanter

²⁵ http://ec.europa.eu/energy/intelligent/index_en.html.

²⁶ <http://urbact.eu>

och cyklister, där ett utbyte av bästa praxis kan bidra till förbättrad säkerhet för sårbara vägtrafikanter i stadsområden.

Åtgärd 16 – Uppgradering av data och statistik

För att komma till rätta med bristen på data och statistik kommer kommissionen att inleda en undersökning av hur man kan förbättra insamlingen av data om transporter och rörlighet i städer. Man kommer dessutom att undersöka synergier med befintlig kommissionsverksamhet.

Åtgärd 17 – Inrättande av en informationsplattform för rörlighet i städer

Kommissionen kommer att inrätta en virtuell informationsplattform för dem som svarar för transporter i städer²⁷ för utbyte av information, data och statistik, övervakning av utvecklingen och underlättande av utbyte av bästa praxis. På plattformen kommer det att finnas en databas med information om de många lösningar som testats och införts, utbildningsmaterial, utbytesprogram för personal och andra stödverktyg. Det kommer också att finnas en översikt över EU-lagstiftning och finansiella instrument av betydelse på området rörlighet i städer.

Åtgärd 18 – Bidra till en internationell dialog och utbyte av information

Lokala och regionala myndigheter i hela världen står inför liknande utmaningar när det gäller rörlighet. Det är frågor av global betydelse att bekämpa klimatförändringen, underlätta den internationella handeln, försöka trygga energiförsörjningen, skapa smidiga transportflöden och garantera social rättvisa. Med hjälp av befintliga plattformar och finansiella mekanismer kommer kommissionen att underlätta dialoger, vänortssamarbete och informationsutbyte på området rörlighet i städer med grannregioner och globala partner. Som ett första steg kommer kommissionen att öppna nätverket för Civitas-forumet för städer i det östra grannskapsområdet, i länder runt Medelhavet och i Afrika²⁸. På längre sikt kommer kommissionen att inbegripa denna dimension i utvecklingen av Civitas futura och överväga ytterligare riktad verksamhet inom sjunde ramprogrammet.

Tema 6 – Optimering av rörligheten i städer

Centrala delar i ett effektivt transportsystem är en fungerande integrering, driftskompatibilitet och sammanlänkning mellan olika transportnät. Detta kan underlätta en övergång till mer miljövänliga transportsätt och en effektiv godslogistik. Det är viktigt att det finns familjevänlig kollektivtrafik till överkomliga priser för att man ska kunna uppmuntra allmänheten att bli mindre bilberoende, att använda kollektivtrafik, att promenera och cykla oftare och att pröva nya transportformer, till exempel bildelning, bilpooler och cykeldelning. Alternativa transportsätt såsom elcyklar, skotrar och motorcyklar liksom taxi kan också vara av betydelse. Rörlighetsplaner på företagen kan påverka de anställdas resvanor genom att fästa deras uppmärksamhet på hållbara transportsätt. Arbetsgivare och offentliga myndigheter kan ge stöd via ekonomiska incitament och reglering av parkeringsmöjligheterna.

Åtgärd 19 – Godstransporter i städer

²⁷ På grundval av befintliga initiativ, t.ex. www.eltis.org.
²⁸ KOM(2009) 301.

Kommissionen har för avsikt att erbjuda assistans om hur man ska optimera effektiviteten när det gäller logistik i städerna, bland annat förbättra sammanlänkningen mellan långväga transporter, regionala transporter och stadstransporter för att garantera en effektiv "sista kilometern"-leverans. Vägledningen kommer att inriktas på hur man bättre kan inbegripa godstransporterna i lokala strategier och planer och bättre hantera och övervaka transportflöden. Som ett led i sitt arbete kommer kommissionen 2010 att anordna en konferens om godstransporter i städer. På konferensen kommer man att göra en bedömning av genomförandet av stadsinitiativen i handlingsplanen för godslogistik²⁹.

Åtgärd 20 – Intelligent transport system (ITS) för rörlighet i städer

Kommissionen planerar att erbjuda assistans om ITS-tillämpningar för rörlighet i städer för att komplettera ITS-handlingsplanen³⁰. Den kommer bland annat att behandla elektroniska biljetter och betalningar, trafikledning, reseinformation, bestämmelser om tillträde och efterfrågestyrning, och undersöka de möjligheter som Europas globala system för satellitnavigering (Galileo) ger. Till att börja med kommer kommissionen att undersöka hur man kan förbättra kompatibiliteten mellan tjänster och transportsätt när det gäller biljett- och betalningssystem, bland annat användningen av smärkort vid stadstransporter. Fokus kommer att ligga på större europeiska destinationer (flygplatser, järnvägsstationer).

4. Framtidsutsikter

Kommissionen kommer aktivt att leda handlingsplanens genomförande. Den kommer att fortsätta dialogen med berörda parter och inrätta lämpliga styrningsmekanismer, där medlemsstaterna deltar, till exempel den gemensamma expertgruppen för transport och miljö³¹. Under 2012 kommer kommissionen att se över handlingsplanens genomförande och ta ställning till om det behövs ytterligare åtgärder.

²⁹

KOM(2007) 607.

³⁰

KOM(2008) 886.

³¹

Upprättad inom ramen för rådets strategi för integrering av miljöfrågorna och principen om en hållbar utveckling i transportpolitiken, rådets dokument 11717/99, TRANS 197 ENV 335, 11.10.1999.

Bilaga 1 – Översikt över åtgärder för rörlighet i städer

Åtgärd	Nr
Inleds 2009	
Skynda på antagandet av planer för hållbar rörlighet i städer	1
Bättre reseinformation	6
Tillträde till gröna zoner	7
Forsknings- och demonstrationsprojekt för utsläppsnåla och utsläppsfria fordon	10
Internetguide om rena och energieffektiva fordon	11
Informationsutbyte om prissättningssystem för transporter i städer	13
Bästa utnyttjande av befintliga finansieringskällor	14
Inrättande av en informationsplattform för rörlighet i städer	17
Inleds 2010	
Transporter för sunda stadsmiljöer	3
Plattform för passagerares rättigheter inom kollektivtrafik i städerna	4
Kampanj för hållbart rörlighetsmönster	8
Energisnål körning inom körutbildning	9
Analys av behoven av framtida finansiering	15
Uppgradering av data och statistisk	16
Bidra till en internationell dialog och utbyte av information	18
Inleds 2011	
Hållbar rörlighet i städer och regionalpolitik	2
Förbättra tillgängligheten för personer med nedsatt rörlighet	5
Undersökning av urbana aspekter av en internalisering av externa kostnader	12
Inleds 2012	
Godstransporter i städer	19
Intelligenta transportsystem (ITS) för rörlighet i städer	20

