

DA

DA

DA



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 30.9.2009
KOM(2009) 490 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

Handlingsplan for bytrafikken

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

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

Handlingsplan for bytrafikken

1. Indledning

I 2007 boede 72 %¹ af EU's befolkning i byområderne, som jo er de afgørende centre for vækst og beskæftigelse. Byerne har brug for effektive transportsystemer som basis for økonomien og borgernes velfærd. Deres andel af EU's BNP ligger på omkring 85 %. Byområderne står i dag midt i problemer med at gøre transporten miljømæssigt (CO₂, luftforurening, støj) og konkurrencemæssigt (trængsel) bæredygtig og samtidig tage sociale hensyn. Sidstnævnte strækker sig fra nødvendigheden af at reagere på sundhedsproblemer og demografiske udviklingslinjer over behovet for initiativer for at fremme den økonomiske og sociale sammenhængskraft i samfundet til hensynet til bevægelseshæmmede, familier og børn.

Borgerne bliver mere og mere optaget af bytrafikens problemer. Ni ud af ti EU-borgere mener, at trafiksituationen i deres område kræver forbedringer². Folks valg af rejsemåde påvirker ikke kun fremtidens byudvikling, men også borgernes og virksomhedernes økonomiske velfærd. Sådanne forbedringer bliver også uomgængelige af hensyn til EU's overordnede strategi for at bekæmpe klimaændringer, nå 20-20-20-målet³ og fremme samhørigheden.

Bytrafikken er også et afgørende led i fjerntransporten. Både person- og godstransport har som regel start- og slutpunkt i byområder, som den også passerer flere af undervejs. Det betyder, at byområderne må rumme effektive bindeled mellem det transeuropæiske transportnet og de endelige bestemmelsessteder for både gods og personer. Disse forbindelsespunkter har dermed stor betydning for det europæiske transportsystems fremtidige konkurrenceevne og bæredygtighed.

Kommissionen udsendte for nylig en meddelelse om en bæredygtig fremtid for transporten⁴, hvor den pegede på urbaniseringen og dennes virkninger for transporten som en af hovedudfordringerne, når det gælder om at gøre transportsystemet mere bæredygtigt. Den opfordrer til en effektiv og samordnet indsats for at løse bytrafikens problemer og stiller forslag om rammeforanstaltninger på EU-plan, der skal gøre det lettere for de lokale myndigheder at træffe deres foranstaltninger.

Det politiske ansvar for bytrafikken ligger i første række hos de lokale, regionale og nationale myndigheder. Ikke desto mindre træffes lokale beslutninger ikke i et tomrum, men inden for rammerne af strategier og love, der er fastlagt på nationalt og regionalt plan og i EU. Kommissionen tror derfor på, at meget kan vindes ved et samarbejde om at støtte indsatsen

¹ Forenede nationer: World Urbanization Prospects: The 2007 Revision.

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

³ Formandskabets konklusioner på Det Europæiske Råds møde i Bruxelles (8.-9. marts 2007).

⁴ KOM(2009) 279.

på lokalt, regionalt og nationalt plan i et partnerskab, der fuldt ud respekterer alle de berørte aktørers forskellige kompetence- og ansvarsområder.

Høringen og debatten i kølvandet på grønbogen om mobilitet i byerne⁵ bekræftede, at en indsats på EU-niveau kunne gøre en forskel, og gjorde det klart hvordan⁶. Handlingsplanen bygger på forslag fra de berørte parter, fra borgere, både som enkeltpersoner og via foreninger og grupper, og fra EU's institutioner og organer.

Europa-Parlamentet vedtog en beslutning om grønbogen den 9. juli 2008⁷ og en initiativbetænkning om handlingsplanen for mobilitet i byer den 23. april 2009⁸. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog en udtalelse om grønbogen den 29. maj 2008⁹, og Regionsudvalget den 9. april 2008¹⁰. Regionsudvalget vedtog en udtalelse om Europa-Parlamentets betænkning den 21. april 2009¹¹. Rådet har også drøftet spørgsmålet¹².

Den foreliggende handlingsplan trækker på høringen efter forelæggelsen af grønbogen. Den udstikker en sammenhængende ramme om EU's initiativer på området bytrafik uden at overtræde subsidiaritetsprincippet. Det vil den gøre ved at fremme og støtte udarbejdelsen af strategier for bæredygtig bytrafik, som virker til støtte for EU's generelle målsætninger, f.eks. ved at fremhjelpe udveksling af bedste praksis og ved at stille finansieringsmidler til rådighed. Kommissionen er på det rene med, at byområder forskellige steder i EU kan stå over for forskellige udfordringer afhængigt af, hvor de ligger, og hvor store og velstående de er. Det er ikke meningen at foreskrive standardløsninger eller overhovedet påtvinge løsninger ovenfra.

Handlingsplanen rummer forslag til praktiske foranstaltninger med et kort til mellemlangt sigte, som tænkes iværksat gradvis fra nu af og frem til 2012 med det formål at finde helheds løsninger på specifikke bytrafikale spørgsmål. Kommissionen tilbyder lokale, regionale og nationale myndigheder at indgå i et partnerskab på grundlag af deres frivillige engagement i et samarbejde om udvalgte områder af fælles interesse. Den opfordrer også andre berørte parter i medlemsstaterne samt borgerne og erhvervslivet til at medvirke aktivt, og den lægger særlig vægt på trafikale løsninger, der tilgodeser behovene hos de sårbare grupper, f.eks. ældre mennesker, lavindkomstgrupper og handicappede, hvis mobilitet begrænses af et fysisk eller mentalt handicap eller af nedsatte sensoriske evner eller på grund af alder.

2. Hvad er EU's rolle?

Byernes transportsystemer indgår fuldt og helt i det europæiske transportsystem og er dermed omfattet af den fælles transportpolitik, der er tilrettelagt i medfør af EF-traktatens artikel 70-80. Dertil kommer, at andre EU-politikker (sammenhængspolitikken, miljøpolitikken,

⁵ KOM(2007) 551.

⁶ En sammenfatning af høringsresultaterne foreligger på følgende adresse:
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.

sundhedspolitikken osv.) ikke kan gennemføres uden hensyntagen til de særlige forhold i byerne, herunder bytrafikken.

I de senere år er der udarbejdet EU-lovgivning og -politikker med relevans for bytrafikken. Struktur- og samhørighedsfondene har bidraget med betydelige finansieringsmidler. EU-finansierede initiativer har - ofte med støtte fra rammeprogrammerne for forskning og teknologiudvikling - været med til at udvikle et væld af nye virkemidler. Hvis disse virkemidler efterlignes og finder udbredelse over hele EU, får myndighederne mulighed for at nå flere og bedre resultater for færre penge.

Efterhånden som byspredningen og trafiktrængslen tager til, bliver det en stadig mere kompleks opgave at tilrettelægge effektive transportsystemer i byområderne. Det offentlige har her en vigtig opgave med planlægning, finansiering og fastsættelse af lovrammerne. EU kan stimulere de lokale, regionale og nationale myndigheder til at fastlægge de langsigtede helhedsstrategier, der er så nødvendige under komplekse vilkår.

EU kan også hjælpe myndighederne med at finde løsninger, som kan fungere sammen, og gøre det lettere for det indre marked at fungere efter hensigten. Indbyrdes kompatible forskrifter, ordninger og teknologier gør det lettere at gennemføre og håndhæve politikkerne. Og enes man om standarder for hele det indre marked, bliver der grundlag for stordrift og dermed lavere forbrugerpriser.

Byerne er ved at blive laboratorier for teknologiske og organisatoriske nyskabelser, nye trafikmønstre og nye finansieringsløsninger. EU har en interesse i, at alle får del i innovative løsninger i de lokale strategier. Det vil være til fordel for både transportvirksomhederne og borgerne, og det vil sikre, at det transeuropæiske transportsystem kan fungere effektivt i kraft af integration, interoperabilitet og sammenknytning. I denne forbindelse tilkommer der erhvervslivet en central rolle som bidragsyder til løsningen på fremtidens udfordringer.

Endelig bliver det stadig vigtigere for Europas forhold til sine naboer og for det globale samfund, som mere og mere koncentrerer sig i storbyer, at bytrafikken bliver bæredygtig. En vellykket indsats inden for denne handlingsplan kan hjælpe alle aktører i EU og EU's erhvervsliv til at præge det fremtidige verdenssamfund med fokus på borgernes behov, harmonisk sameksistens, livskvalitet og bæredygtighed.

3. En handlingsplanen til støtte for bæredygtig bytrafik

De foranstaltninger, der foreslås, er grupperet under seks temaer, svarende til de hovedbudskaber, der kom ud af høringen om grønbogen. De vil blive gennemført ved hjælp af eksisterende EU-programmer og -instrumenter. De supplerer hinanden og andre EU-initiativer. Bilag 1 viser en tidsplan med en oversigt over foranstaltningerne.

Tema 1 - Fremme af helhedsstrategier

Kompleksiteten i byernes transportsystemer håndteres bedst med en helhedsstrategi, der omfatter spørgsmålene om styring, om sammenhængen mellem byerne og deres oplande eller omgivende regioner, den gensidige afhængighed mellem transportformerne, begrænsningerne inden for det bymæssigt bebyggede område og bysystemernes betydning i det bredere europæiske transportsystem. Det er ikke kun transportinfrastrukturens og transportydelseens udvikling, som det er nødvendigt at samle under en helhedsstrategi, men også den

politikudvikling, der knytter transporten sammen med spørgsmålene om miljøbeskyttelse¹³, sunde omgivelser, planlægning af arealanvendelsen, boligpolitik, tilgængelighedens og mobilitetens sociale aspekter samt industripolitik. Tilrettelæggelse af en strategisk, integreret transportplanlægning, opbygning af passende trafikplanlægningsorganisationer og fastsættelse af realistiske mål bliver afgørende elementer, når bytrafikkens langsigtede udfordringer skal tages op, og samtidig gælder det om at støtte samarbejdet med og mellem trafikvirksomhederne.

Foranstaltning 1 - Hurtigere udbredelse af planer for bæredygtig bytrafik

På kort sigt vil Kommissionen som opfølgning på temastrategien for bymiljøet¹⁴ støtte de lokale myndigheders udarbejdelse af planer for bæredygtig bytrafik, der omfatter både gods- og persontransport i byer og oplande. Den vil udarbejde vejledende materiale, fremme udveksling af bedste praksis, definere referencepunkter og støtte kursusaktiviteter for folk, der arbejder med bytrafik. På længere sigt kan det tænkes, at Kommissionen vil gå nogle skridt videre, f.eks. ved at skabe incitament og udsende henstillinger.

Overalt, hvor det muligt, vil Kommissionen tilskynde medlemsstaterne til at oprette platforme, hvor de kan lære af hinanden, udveksle erfaringer og gode arbejdsmetoder, der kan fremme udarbejdelsen af strategier for bæredygtig bytrafik. Kommissionen vil også indføre et punkt om bytrafik i borgmesteraftalen¹⁵ for at fremme en helhedsstrategi, der forbinder spørgsmålene om energi og klimaændringer med transporten. Den vil tilskynde til, at de handlingsplaner for bæredygtig energi, der skal udarbejdes af byerne i aftalen, kommer til at omfatte afsnit om transport og trafik.

Foranstaltning 2 - Bæredygtig bytrafik og regionalpolitik

For at øge kendskabet til den støtte, der kan fås fra strukturfondene, Samhørighedsfonden og Den Europæiske Investeringsbank, regner Kommissionen med at udsende oplysninger om, hvordan foranstaltninger for bæredygtig bytrafik kan kædes sammen med de regionalpolitiske mål under de nuværende rammebetingelser i EU og medlemsstaterne. I denne forbindelse vil den gøre rede for de bredere sammenhænge i en bæredygtig udvikling og for sammenhængen mellem transporten i byerne og det transeuropæiske transportnet. Kommissionen vil også opregne de bestående finansieringsmuligheder og redegøre for, hvordan reglerne om statsstøtte og offentlige indkøb anvendes.

Foranstaltning 3 - Transport og sundere bymiljøer

Bæredygtig transport i byerne kan være med til at skabe sunde bymiljøer, til at mindske forekomsten af ikke-overførbare sygdomme som luftvejslidelser og hjertekarsygdomme og til at forebygge personskader. Kommissionen støtter udviklingen af partnerskaber for sunde miljøer og vil som led i sin indsats for folkesundheden søge efter yderligere synergivirkninger mellem folkesundhedspolitikken og transportpolitikken, særlig i forbindelse med gennemførelsen af strategierne vedrørende overvægt og fedme, miljø og sundhed, forebyggelse af personskader og kræft.

¹³ For eksempel gælder det om at sikre sammenhængen mellem planer for bæredygtig bytrafik og de luftkvalitetsplaner, der udarbejdes inden for rammerne af EU's forskrifter om luftkvalitet.

¹⁴ KOM(2005) 718.

¹⁵ www.eumayors.eu.

Tema 2 - Fokus på borgerne

Kollektiv trafik af høj kvalitet og med overkommelige takster er rygraden i et bæredygtigt transportsystem i byerne. Pålidelighed, information, sikkerhed og god tilgængelighed er afgørende for, om betjeningen med busser, bybaner, sporvogne, trolleybusser, tog og skibe bliver attraktiv. Investeringerne i og driften af den kollektive transport er allerede i vidt omfang reguleret ved fællesskabslovgivning¹⁶. Gennemskuelige kontraktforhold har generelt positive virkninger og kan stimulere innovation inden for service og teknologi. Kommissionen lægger stor vægt på at sikre en god beskyttelse af passagerernes rettigheder, også for bevægelseshæmmede. For togtrafikken¹⁷ er der allerede vedtaget lovregler, og på bustrafikkens område¹⁸ og for sørejser og rejser på de indre vandveje¹⁹ er der fremsat forslag for nylig.

Foranstaltning 4 - Platform for passagerrettigheder i den kollektive bytrafik

Kommissionen vil påtage sig en ordstyrerrolle i en dialog med interessenter, herunder organisationer, der repræsenterer trafikvirksomheder, myndigheder, ansatte og brugergrupper, for at finde frem til eksempler på bedste praksis på EU-plan og til forudsætninger for en styrkelse af passagerrettighederne i den kollektive bytrafik. Med udgangspunkt i initiativer fra de enkelte sektorer og som supplement Kommissionens tilrettelæggelse af retsregler er det målet at opstille et ambitiøst sæt af frivillige forpligtelser, der omfatter kvalitetsindikatorer, beskyttelse af bevægelseshæmmedes og andre passagerers rettigheder, klageprocedurer, der er vedtaget i fællesskab, og indberetningsmekanismer.

Foranstaltning 5 - Bedre tilgængelighed for bevægelseshæmmede

Bevægelseshæmmede har ret til at benytte bytransporten på lige fod med resten af befolkningen, men i virkeligheden er transportmidlerne ofte ikke tilgængelige nok og sommetider helt utilgængelige for disse mennesker. Der er gjort store fremskridt, f.eks. når der er indsat busser med lavt gulv. Andre dele af den kollektive transport, f.eks. undergrundsbaner, er ofte stort set utilgængelige. De Forenede Nationers konvention om handicappedes rettigheder, som Det Europæiske Fællesskab og alle medlemsstaterne underskrev i 2007, indeholder klare forpligtelser.

Ifølge artikel 9 "træffer deltagerstaterne nødvendige foranstaltninger for at sikre, at handicappede på lige fod med andre har adgang til (...) transportmuligheder (...) både i byområder og i landområder". Kommissionen vil arbejde sammen med medlemsstaterne om at sikre, at disse forpligtelser efterleves i fuldt omfang, ved at inddrage spørgsmålet om bytrafik i EU's handicapstrategi 2010-2020 og ved at opstille egnede kvalitetsindikatorer og indberetningsmekanismer. Den vil også yde støtte til flere målrettede aktiviteter under det syvende rammeprogram.

¹⁶ Forordning (EF) nr. 1370/2007 om offentlig personbefordring og direktiverne om offentlige indkøb 2004/17/EF og 2004/18/EF.

¹⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

¹⁸ KOM(2008) 817.

¹⁹ KOM(2008) 816.

Foranstaltning 6 - Bedre rejseinformation

Kommissionen vil arbejde sammen med virksomheder, der driver kollektiv trafik, og med myndigheder om at lette tilvejebringelsen af rejseinformation gennem forskellige medier, herunder oplysninger specielt til handicappede. Den vil også støtte udviklingen af nationale og regionale rejseplanlæggere for alle transportformerne og af sammenkoblinger mellem eksisterende rejseplanlæggere. I sidste ende er målet at stille en rejseportal for kollektiv trafik i hele EU til rådighed for befolkningen på internettet. Størst vægt vil der blive lagt på hovedknudepunkterne i TEN-T-nettet og deres lokale og regionale forbindelseslinjer.

Foranstaltning 7 - Adgang til miljøzoner

Kommissionen vil iværksætte en undersøgelse af de forskellige regler for adgang til de forskellige typer miljøzoner i EU for at få bedre viden om, hvordan systemerne fungerer i praksis. På grundlag af undersøgelsesresultaterne vil Kommissionen fremme udveksling af god praksis.

Foranstaltning 8 – Kampagner for bæredygtige transportvalg

Oplysningskampagner er vigtige for dannelsen af en ny trafikultur i byerne. Kommissionen vil fortsat støtte tilrettelæggelse af kampagner på alle niveauer, herunder med Den Europæiske Miljøtrafikuge. Kommissionen vil optimere den nuværende prisuddeling i forbindelse med Miljøtrafikugen og overveje, om der skal uddeles en særlig pris som incitament for vedtagelse af planer for bæredygtig bytrafik.

Foranstaltning 9 - Energieffektiv kørsel som led i køreundervisningen

For erhvervschauffører er der allerede nu krav om undervisning og prøvning i energieffektiv kørsel. I forskriftsudvalget for kørekort vil Kommissionen drøfte med medlemsstaterne, om og hvordan energieffektiv kørsel kan indgå i køreprøven også for privatbilister, og den vil overveje, hvilken opfølgende og understøttende indsats der bør gøres. Dette emne vil også indgå i den næste handlingsplan for trafikikkerhed.

Tema 3 - Mere miljøvenlig bytransport

Mange byer i EU er begyndt at lægge strategier for et bedre bymiljø. En indsats på EU-plan kan være med til at styrke markederne for ny og renere køretøjsteknologi og alternative brændstoffer. En sådan indsats vil være en direkte støtte til EU's industri, fremme et sundere miljø og bidrage til genopretningen af Europas økonomi. I overensstemmelse med princippet om, at forureneren betaler, kan transportbrugerne afkræves betaling for alle de eksterne omkostninger (miljø, trængsel og andet), som de er årsag til. En sådan "internalisering" af disse eksterne omkostninger kan med tiden få brugerne til at gå over til renere køretøjer eller transportformer, benytte infrastrukturanlæg med mindre trængsel eller rejse på andre tidspunkter. EF-reglerne om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer²⁰ hindrer ikke, at der uden diskrimination opkræves lovbestemte afgifter i byområder for at mindske trængslen og miljøbelastningen.

²⁰ Direktiv 1999/62/EF og Kommissionens forslag til ændring af direktivet om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, jf. KOM(2008) 433.

Foranstaltning 10 - Forsknings- og udviklingsprojekter for lav- og nulemissionskøretøjer

Kommissionen vil videreføre sin støtte til forsknings- og udviklingsprojekter, der finansieres under det syvende rammeprogram for forskning og teknologisk udvikling (RP7), for at gøre det lettere for lav- og nulemissionskøretøjer og for alternative brændstoffer at komme ind på markedet, så afhængigheden af fossile brændstoffer kan blive mindre. Det har den bl.a. gjort gennem CIVITAS-initiativet²¹ og med projekter for brug af brint-, biobrændstof- og hybridbiler i bytrafikken.

Inden for rammerne af den europæiske plan for økonomisk genopretning har Kommissionen lanceret det europæiske initiativ for "grønne biler"²². I 2009 vil Kommissionen finansiere nye projekter på området elektriske køretøjer, herunder batterier, driv- og kraftoverførings-aggregater og informations- og kommunikationsteknologi samt et demonstrationsprojekt for "eltrafik". Sidstnævnte projekt vil handle om elkøretøjer og dertil hørende infrastruktur i byområder, og det vil inddrage nationale initiativer og støtte standardisering af infrastruktur til opladning.

Foranstaltning 11 - Internetvejledning om renere og mere energieffektive køretøjer

Kommissionen vil fortsætte udviklingen af en internetbaseret vejledning om renere og mere energieffektive køretøjer, bl.a. med en samlet oversigt over marked, lovgivning og støtteordninger. Webstedet vil også rumme vejledning i fælles anskaffelse af biler til offentlige serviceorganer, og samtidig vil der blive holdt øje med markedsudviklingen for at sikre konkurrencen. Denne service vil lette gennemførelsen af det nye direktiv om renere og mere energieffektive køretøjer²³.

Foranstaltning 12 - Undersøgelse om internalisering af bytrafikkens eksterne omkostninger

Når EU's rammebestemmelser til internalisering af eksterne omkostninger ligger fast, vil Kommissionen under hensyntagen til konklusionerne på den debat, som meddelelsen om en bæredygtig fremtid for transporten har sat i gang, iværksætte en metodeundersøgelse af de bymæssige aspekter af internaliseringen. Undersøgelsen vil se på, hvor effektive og virkningsfulde forskellige afgiftsløsninger er, og herunder også se på spørgsmål om gennemførelsen, som f.eks. hvad befolkningen vil acceptere, hvad de socialpolitiske følger bliver, om omkostningerne kan dækkes, hvilke ITS-værktøjer (intelligente transportsystemer) der står til rådighed, og hvordan strategier for bytrafikafgifter og andre miljøzonetiltag kan kombineres effektivt.

Foranstaltning 13 – Informationsudveksling om bytrafikafgifter

Kommissionen vil gøre det lettere for eksperter og politiske beslutningstagere at udveksle informationer om systemer for bytrafikafgifter i EU. Til den ende vil den bygge på eksisterende initiativer²⁴ og udvide dem med oplysninger om høringsprocesserne, om hvordan ordningerne udformes, og hvordan borgerne informeres, om offentlighedens accept af ordningerne, deres driftsomkostninger og -indtægter, teknologiske forhold og virkningerne for

²¹ www.civitas.eu.

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

²³ Direktiv 2009/33/EF

²⁴ F.eks. www.curacaoproject.eu.

miljøet. Konklusionerne herfra vil indgå i Kommissionens arbejde med internalisering af eksterne omkostninger.

Tema 4 - Flere finansieringsmidler

Der er ofte brug for investeringer i infrastruktur, køretøjer, ny teknologi, bedre trafikbetjening osv., før bæredygtige bytrafikløsninger giver udbytte. De fleste af udgifterne dækkes af lokale, regionale eller nationale kilder. De lokale finansieringskilder er af meget forskellig art. De kan omfatte lokale skatter, betaling for kollektiv trafik, parkeringsafgifter, miljøzoneafgifter og bytrafikafgifter samt privat finansiering. Fremtidens største udfordringer på dette område ligger i det stigende behov for at finansiere komplekse transportsystemer sammenholdt med den omstændighed, at den offentlige sektor efter al sandsynlighed vil få færre muligheder for at stille finansieringsmidler til rådighed. EU's finansieringsmidler, herunder Den Europæiske Investeringsbanks instrumenter, kan benyttes som incitamenter, der kan få private midler på banen også. På kort sigt kan Kommissionen bistå myndigheder og interessenter med at udforske de eksisterende finansieringsmuligheder og udvikle nye former for offentlig-private partnerskaber.

Foranstaltning 14 - Optimering af de bestående finansieringskilder

Struktur- og samhørighedsfondene råder over mere end 8 mia. EUR til renere bytrafik i indeværende finansieringsplanperiode. Det gør dem til en stor kilde til EU-finansiering af investeringer i infrastruktur og rullende materiel. Under transporttemaet i RP7 er der som noget nyt et særligt aktivitetsområde for bæredygtig mobilitet i byområder. Sideløbende med sine igangværende aktiviteter vil Kommissionen overveje, hvilke nye målrettede FTU- og demonstrationsaktiviteter der vil være relevante for bytrafikken.

Den vil fortsat yde støtte til URBACT²⁵ og til Steer, som er det delprogram under "Intelligent Energi - Europa"²⁶, der tager sig af transportens energimæssige aspekter. Under programmet for støtte til politikken på området informations- og kommunikationsteknologi kan der ydes tilskud til pilotprojekter vedrørende bytrafik. Endelig er der efter en indkaldelse af forslag i 2008 afsat finansieringsmidler til bytrafikprojekter inden for de områder, der peges på i grønbogen om mobilitet i byer.

Foranstaltning 15 - Analyse af de fremtidige finansieringsbehov

Kommissionen vil videreføre sin støtte til det vellykkedes CIVITAS-initiativ ud over den tredje generation af projekter, der blev iværksat i 2008. Den er begyndt på en gennemgang af det for at finde den bedste vej frem til et CIVITAS Futura. Den vil også undersøge fremtidige behov for at finansiere forbedringer af bytrafikken som led i de samlede overvejelser om de kommende flerårige finansielle rammer.

Tema 5 - Udveksling af viden og erfaringer

Kommissionen vil hjælpe interessenterne med at udnytte de erfaringer, der findes, og vil støtte informationsudveksling, især om modelordninger, der er udviklet under fællesskabsprogrammer. En indsats på EU-plan kan vise sig afgørende for indsamling, udveksling og sammenligning af data, statistikker og oplysninger. Sådanne oplysninger er der ikke nu, men de er

²⁵ <http://urbact.eu>

²⁶ http://ec.europa.eu/energy/intelligent/index_en.html.

nødvendige for veltilrettelagte strategier, f.eks. for indkøb af kollektive transportydelser, internalisering af eksterne omkostninger eller helhedsplaner for transport og arealanvendelse. En sådan indsats kan også hjælpe byer med mindre erfaring og viden og færre økonomiske ressourcer til at udnytte erfaringer fra byer, der er kommet længere med bæredygtig bytrafik, f.eks. på områder som sikkerhed for forgængere og cyklister, hvor en udveksling af bedste praksis kan være med til at øge sikkerheden for de sårbare trafikanter i byområder.

Foranstaltning 16 - Forbedring af data og statistik

For at afhjælpe manglen på data og statistikker vil Kommissionen undersøge, hvordan man kan forbedre indsamlingen af data om transport og mobilitet i byerne. Det vil blive undersøgt, hvilket samspil der kan opnås med nuværende kommissionsaktiviteter.

Foranstaltning 17 - Oprettelse af et observatorium for bytrafik

Kommissionen vil oprette et observatorium for bytrafik i form af en virtuel platform²⁷, hvor praktiske aktører inden for bytransport kan udveksle oplysninger, data og statistik, overvåge udviklingen og lette udvekslingen af bedste praksis. Denne platform vil omfatte en database med oplysninger om alle de eksisterende, gennemprøvede løsninger, uddannelses- og kursusmateriale, programmer for personaleudveksling og andre støtteværktøjer. Den vil også rumme et overblik over EU's lovgivning og finansieringsinstrumenter, der er relevante på bytrafikområdet.

Foranstaltning 18 - Bidrag til den internationale dialog og informationsudveksling

Over hele verden står lokal- og regionalmyndigheder over for lignende problemer med trafikken. Klimaændringer, lettelse af den internationale samhandel, energiforsyningsikkerhed, sammenhæng i transportstrømmene og social retfærdighed er alt sammen spørgsmål med global relevans. Kommissionen vil udnytte bestående platforme og finansieringsmekanismer til at lette dialogen, fremme oprettelse af venskabsbyforbindelser og øge udvekslingen af oplysninger om bytrafikens problemer med naboregioner og globale partnere. Først vil Kommissionen åbne netværket CIVITAS Forum for byer i nabolandene mod øst, Middelhavsområdet og Afrika²⁸. På længere sigt vil den indarbejde denne dimension i tilrettelæggelsen af CIVITAS Futura og overveje flere aktiviteter på dette område under RP7.

Tema 6 - Optimering af bytrafikken

Hvis et trafiksystem skal være effektivt, skal dets enkelte transportnet være indbyrdes forbundne, reelt integrerede med hinanden og kunne fungere sammen. Det kan gøre det lettere at flytte trafik over på mere miljøvenlige transportformer og at gøre godslogistikken mere effektiv. Hvis borgerne skal tilskyndes til at indrette sig, så de bliver mindre afhængige af bilen, tage de kollektive trafikmidler, gå og cykle mere og udforske nye måder at komme frem på, f.eks. med bildeling, samkørsel og cykeldeling, er det vigtigt at den kollektive trafikbetjening er økonomisk overkommelig og familievenlig. Alternative transportmidler kan også spille en rolle, f.eks. elektriske cykler, scootere og motorcykler, og også taxaer. Pendlingsplaner på virksomhedsniveau kan påvirke de ansattes transportvalg ved at gøre dem mere opmærksomme på bæredygtige transportmuligheder. Arbejdsgivere og offentlige forvaltninger kan yde støtte gennem økonomiske incitamenter og regulering af parkeringsmulighederne.

²⁷ Med udgangspunkt i bestående initiativer, f.eks. www.eltis.org.
²⁸ KOM(2009) 301.

Foranstaltning 19 - Godstransport i byområder

Kommissionen vil bistå med oplysninger om, hvordan logistikken kan gøres mere effektiv i byområder, herunder hvordan bindeleddene mellem langdistance-, mellembys og indenbys godstransport kan forbedres for at sikre effektiv transport det sidste stykke ud til bestemmelsesstedet. Den vil fokusere på, hvordan godstrafikken kan indarbejdes bedre i lokale strategier og planer, og hvordan transportstrømmene kan styres og overvåges bedre. Som led i forberedelserne vil Kommissionen tilrettelægge en konference om godstransport i byerne i 2010. Konferencen vil også blive benyttet som lejlighed til at vurdere gennemførelsen af de bymæssige initiativer i handlingsplanen for godstransportlogistik²⁹.

Foranstaltning 20 - Intelligente transportsystemer (ITS) i bytrafikken

Kommissionen regner med at tilbyde bistand om ITS-applikationer til bytrafikken som supplement til ITS-handlingsplanen³⁰. Den vil f.eks. se på elektronisk billettering og betaling, trafikregulering, rejseinformation, adgangsregulering og efterspørgselsstyring, og den vil tage fat på de muligheder, som det europæiske GNSS-system Galileo lukker op for. Til at begynde med vil Kommissionen iværksætte en undersøgelse af, hvordan billetterings- og betalingssystemer kan gøres teknisk kompatible på tværs af transportvirksomheder og trafikformer, f.eks. ved brug af smartkort i bytrafikken med fokus på større europæiske destinationer (lufthavne, banegårde).

4. Vejen frem

Kommissionen vil gå aktivt i spidsen med gennemførelsen af denne handlingsplan. Den vil videreføre dialogen med interessenterne og tilrettelægge egnede styringsmekanismer. Herunder vil den også inddrage medlemsstaterne, f.eks. gennem den fælles ekspertgruppe for transport og miljø³¹. I 2012 vil Kommissionen evaluere handlingsplanens gennemførelse og vurdere, om der er behov for at gøre mere.

²⁹ KOM(2007) 607.

³⁰ KOM(2008) 886.

³¹ Nedsat inden for rammerne af Rådets strategi for integration af miljø og bæredygtig udvikling i transportpolitikken, Rådets dok. 11717/99 TRANS 197 ENV 335 af 11. oktober 1999.

Bilag 1 - Oversigt over bytrafikpolitiske foranstaltninger

Foranstaltning	Nr.
Igangsættes i 2009	
Hurtigere udbredelse af planer for bæredygtig bytrafik	1
Bedre rejseinformation	6
Adgang til miljøzoner	7
Forsknings- og udviklingsprojekter for lav- og nulemissionskøretøjer	10
Internetvejledning om renere og mere energieffektive køretøjer	11
Informationsudveksling om bytrafikafgifter	13
Optimering af de bestående finansieringskilder	14
Oprettelse af et observatorium for bytrafik	17
Igangsættes i 2010	
Transport og sundere bymiljøer	3
Platform for passagerrettigheder i den kollektive bytrafik	4
Kampagner for bæredygtige transportvalg	8
Energieffektiv kørsel som led i køreundervisningen	9
Analyse af de fremtidige finansieringsbehov	15
Forbedring af data og statistik	16
Bidrag til den internationale dialog og informationsudveksling	18
Igangsættes i 2011	
Bæredygtig bytrafik og regionalpolitik	2
Bedre tilgængelighed for bevægelseshæmmede	5
Undersøgelse om internalisering af bytrafikkens eksterne omkostninger	12
Igangsættes i 2012	
Godstransport i byområder	19
Intelligente transportsystemer (ITS) i bytrafikken	20