



Bruxelles, den 17.12.2013
COM(2013) 913 final

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

En fælles indsats for konkurrencedygtig og ressourceeffektiv bytrafik

{ SWD(2013) 524 final }
{ SWD(2013) 525 final }
{ SWD(2013) 526 final }
{ SWD(2013) 527 final }
{ SWD(2013) 528 final }
{ SWD(2013) 529 final }

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

En fælles indsats for konkurrencedygtig og ressourceeffektiv bytrafik

1. INDLEDNING

Byerne i Den Europæiske Union¹ – hvor 70 % af EU's befolkning bor og frembringer over 80 % af EU's BNP – er knyttet sammen af et af verdens bedste transportsystemer. Men i byerne selv bliver trafikafviklingen stadig vanskeligere mindre og mindre effektiv. Her er mobiliteten stadig stærkt afhængig af privatbiler med konventionel drivkraft. Kun trægt går det fremad mod mere bæredygtige trafikformer.

Mange europæiske byer lider under kronisk trafikal trængsel, som anslås til at koste 80 mia. EUR om året².

Byområderne står også for en stor andel, cirka 23 %, af alle transportsektorens CO₂-udledninger. Byerne må gøre mere for at knække kurverne og bidrage til at nå det mål på 60 % reduktion af drivhusgasemissionerne, som Kommissionen har sat i hvidbogen "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem"³ (transporthvidbogen fra 2011). Byernes høje befolkningstæthed og store andel af korte ture giver bedre muligheder for at flytte trafikken over på mindre CO₂-udledende transportmidler, end der er i transportsystemet som helhed, nemlig ved at satse på gang, cykling og kollektiv trafik – og på tidlig markedsintroduktion af køretøjer med alternativ drivkraft.

EU's regler om luftkvalitet⁴ og stadig strengere emissionsnormer for biler har til formål at beskytte borgerne mod skadelig eksponering for luftbårne forurenende stoffer og partikler. Men i så godt som alle medlemsstater kæmper byerne stadig med at opfylde lovkravene.

Tallet for trafikdræbte i EU er stadig meget højt: omkring 28 000 i 2012. 38 % af trafikdræbene i Europa sker i byerne. Sårbare trafikanter, f.eks. fodgængere, er særlig udsatte, og byerne halter bagud med at reducere antallet af trafikdræbte.

En undersøgelse fra Eurobarometer⁵ har set på holdningerne til trafikken i byerne. Et stort flertal af borgerne anser trængslen, omkostningerne og miljø- og helbredsbelastningerne fra bytrafikken og transportmønstrene for at være væsentlige problemer. De fleste svarede, at de så ret pessimistisk på udsigterne til at forbedre trafiksituationen i deres byer.

Undersøgelsen viste også, at der er store forskelle i EU. "Bytrafikkløften" mellem de få byer, der er nået langt, og det flertal, der sakker agterud, bliver dybere og dybere.

¹ Se også rapporten "Cities of Tomorrow", Europa-Kommissionen, 2011 (foreligger ikke på dansk).

² Samlede trængselsomkostninger; se SEC(2011) 358 final.

³ KOM(2011) 144 endelig

⁴ Se især Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa, EUT L 152 af 11.6.2008, s. 1.

⁵ Særnummer Eurobarometer 406 (2013).

Europa 2020-strategien for intelligent, inklusiv og bæredygtig vækst⁶ satte fokus på, hvad et moderniseret og bæredygtigt europæisk transportsystem betyder for EU's fremtidige udvikling, og understregede, at det er nødvendigt at forbedre trafiksituationen i byerne.

Der er brug for et kvantespring

Denne meddelelse sigter mod at yde mere støtte til de europæiske byers indsats for at takle bytrafikkens udfordringer. Der er brug for et kvantespring i den strategiske tilgang til mobilitet i byerne for at få byudviklingen i Europa ind på en mere bæredygtig retning og for at sikre, at EU's mål om et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem i Europa kan nås.

Det er også afgørende vigtigt at overvinde fragmenteringen i fremgangsmåderne og udvikle det indre marked for innovative bytrafikløsninger ved at tage fat på problemer som fælles standarder og specifikationer eller fælles udbud.

Meddelelsen redegør for, hvordan Kommissionen vil styrke sin indsats for bæredygtig bytrafik på områder, hvor der er EU-merværdi at hente. Kommissionen opfordrer også medlemsstaterne til at gøre en mere beslutsom og bedre koordineret indsats.

2. EN FÆLLES INDSATS FOR BÆREDYGTIG BYTRAFIK

Omlægning af bytrafikken kræver, at beslutningstagere og kompetente myndigheder på alle forvaltningsniveauer gør en samordnet indsats.

Handling på EU-plan skal bidrage til den fælles indsats: Kommissionens handlingsplan for bytrafikken⁷ fra 2009 fik stor opbakning fra Europa-Parlamentet⁸, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁹, Regionsudvalget¹⁰ og medlemsstaterne¹¹ foruden fra interessenter i hele EU. Dens tyve initiativer var gennemført med succes i 2012.

Derfor iværksatte Kommissionen en uafhængig evaluering¹² af, hvordan handlingsplanen var blevet gennemført, og en offentlig høring¹³ for at undersøge vejen frem. Interessenterne bekræftede, at EU-støtte havde nytteværdi, og understregede, at en indsats fra EU's side var enestående velegnet til at sikre en bred debat om mobilitet i byerne over hele EU, lette udvekslingen af erfaringer og bedste praksis, anspore til forskning og innovation og yde finansieringsstøtte til bytrafikprojekter, især i de mindre udviklede egne. De lagde også vægt på betydningen af samarbejde om specifikke emner som bytrafikplanlægning, indførelse af intelligente transportsystemer (ITS) eller regulering af adgangsforholdene samt trafikssikkerhed.

⁶ KOM(2010) 2020 endelig.

⁷ KOM(2009) 490 endelig.

⁸ Europa-Parlamentets beslutning af 9. juli 2008, 2008/2041(INI).

⁹ Udtalelse om handlingsplanen for bytrafikken af 27. maj 2010, TEN/414.

¹⁰ Udtalelse om handlingsplanen for bytrafikken af 27. august 2010, 2010/C 232/05.

¹¹ Rådets konklusioner om handlingsplanen for bytrafikken, 24 juni 2010; www.ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/doc/2010_06_24_apum_council_conclusion_s.pdf

¹² Report on the Review of the Action Plan on Urban Mobility, 2013 (foreligger ikke på dansk), ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/urban_en.htm

¹³ Results of the public consultation "The urban dimension of the EU transport policy", 2013, www.ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/urban_en.htm (foreligger ikke på dansk)

EU's indsats på bytrafikområdet må inddrage medlemsstaterne: Kommissionens initiativer ikke kan nå ud til hver af de tusindvis af byer i hele Europa, og de kan heller ikke med held identificere og overvinde de særlige hindringer for en bedre og mere bæredygtig bytrafik, som måtte findes i forskellige dele af EU.

Hvis de koncepter og værktøjer, der udvikles på europæisk plan, skal finde effektiv og udbredt anvendelse, skal de tilpasses de særlige forhold i hver medlemsstat og derpå fremhjælpes aktivt på nationalt og regionalt plan.

3. PLANER FOR BÆREDYGTIG BYTRAFIK

Der opstår nye metoder i bytrafikplanlægningen, efterhånden som de lokale myndigheder søger at bryde ud af tidligere tiders silotænkning og udvikle strategier, der kan stimulere overgangen til renere og mere bæredygtige transportformer, f.eks. gang, cykling¹⁴ og kollektiv trafik, samt nye mønstre for brug og besiddelse af biler. Mange byer i EU har eksperimenteret med nye løsninger i bytrafikken og delt ud af deres erfaringer gennem forskellige bynetværk.

Kommissionen har i adskillige år aktivt fremmet tanken om planlægning af bæredygtig bytrafik. I EU-finansierede initiativer har interessenter og eksperter fundet sammen om at analysere de nuværende strategier, drøfte problemområderne og udpege eksempler på bedste praksis. Med støtte fra Kommissionen¹⁵ er der eksempelvis udviklet retningslinjer for udarbejdelse og gennemførelse af planer for bæredygtig bytrafik¹⁶, som rummer konkrete forslag til de lokale myndigheder om, hvordan de kan gennemføre mobilitetsstrategier for byer ud fra en grundig analyse af den foreliggende situation, og hvordan de kan opstille en klar vision for bæredygtig udvikling af deres by.

Plankonceptet for bæredygtig bytrafik forholder sig til funktionelt definerede byområder og lægger op til, at bytrafikale foranstaltninger indlejres i en mere omfattende by- og arealplansstrategi. Sådanne planer bør derfor udarbejdes i et samarbejde på tværs af politikområder og sektorer (transport, arealanvendelse og byudvikling¹⁷, miljø, økonomisk udvikling, socialpolitik, sundhed, trafikikkerhed osv.), på tværs af forvaltningsniveauer og mellem nabomyndigheder i byer såvel som landdistrikter.

Planer for bæredygtig bytrafik handler om at fremme en afbalanceret udvikling og bedre integration af de forskellige trafikformer i byerne. Plankonceptet fokuserer på, at bytrafik først og fremmest handler om mennesker. Det lægger derfor vægt på borgernes og interessenternes engagement og på at fremme ændringer i trafikvanerne.

Planer for bæredygtig bytrafik er et middel, byer kan bruge til at sikre, at eksisterende transportinfrastruktur og trafiksystemer udnyttes effektivt, og til iværksætte bytrafiktiltag på en omkostningseffektiv måde.

¹⁴ Ikke mindst det, at folk begynder at gå og cykle mere, medfører en betydelig reduktion af bytrafikkens eksterne omkostninger, og dertil kommer de sundhedsmæssige fordele, der følger af en mere aktiv livsstil. Relevante spørgsmål i denne forbindelse tages også op i det europæiske innovationspartnerskab inden for aktiv og sund aldring.

http://ec.europa.eu/research/innovation-union/index_en.cfm?section=active-healthy-ageing

¹⁵ Observatorium for bytrafik – www.eltis.org

¹⁶ Guidelines – Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, European Commission, 2013 (foreligger ikke på dansk).

¹⁷ Dette led i opremsningen afspejler, at det er vigtigt at sikre en fornuftig byplanlægning, der mindsker trafikbehovet i byerne (f.eks. ved at undgå diffus byspredning).

Idéen om planer for bæredygtig bytrafik har fået stor medvind i de seneste år, og Kommissionen vil fortsætte med at støtte udviklingen og udbredelsen af dette koncept.

Men for at sikre, at de bedste forbilleder inden for planlægning af bæredygtig bytrafik vinder udbredelse, bør konceptet tilpasses de særlige forhold og eksisterende planpraksisser i hver medlemsstat og derefter aktivt fremmes på nationalt plan. Desuden bør medlemsstaterne tage skridt til at sikre lokalmyndighederne rammebetingelser, som gør det muligt for dem at gennemføre vellykkede lokale bytrafikstrategier.

Derfor bør medlemsstaterne overveje:

- at foretage en omhyggelig vurdering af bytrafikkens nuværende og fremtidige præstationer på deres område, og herunder tage hensyn til EU's centrale politiske mål
- at tilrettelægge en tilgang til bytrafikken, som sikrer en koordineret og gensidigt forstærkende indsats på nationalt, regionalt og lokalt plan
- at sørge for, at der udarbejdes planer for bæredygtig bytrafik i deres byer, og at de gennemføres og integreres i en mere omfattende strategi for by- eller territorialudvikling
- at evaluere – og om nødvendigt ændre – de tekniske, politikbaserede, juridiske, økonomiske og andre værktøjer, som står til de lokale planmyndigheders rådighed
- efter omstændighederne at træffe foranstaltninger for at undgå isolerede fremgangsmåder, således at bytrafikforanstaltningerne sikres kontinuitet og kompatibilitet med det formål at beskytte det indre markedes funktionsevne.

Kommissionen vil på sin side:

- i 2014 oprette en europæisk platform for planlægning af bæredygtig bytrafik, som skal koordinere samarbejdet på EU-plan om at videreudvikle konceptet og værktøjerne, og udvide det nuværende websted www.mobilityplans.eu til et virtuelt viden- og kompetencecenter
- støtte nationale, regionale og lokale myndigheder i at udarbejde og gennemføre planer for bæredygtig bytrafik, bl.a. ved hjælp af finansieringsinstrumenter.

4. SAMORDNING MELLEM OFFENTLIGE OG PRIVATE AKTØRER

Systemforbedringer i transportsektoren kræver, at de offentlige aktører på alle forvaltningsniveauer gør en fælles indsats, og at den private sektor inddrages. Det gælder på følgende områder, der er fremhævet i transporthvidbogen fra 2011.

En større indsats for bylogistik

Varetransporten er et afgørende led i byernes funktion. Den tegner sig for en betydelig del af bytrafikken og er et led i de regionale, nationale og internationale forsyningskæder. Den forventes at vokse og forårsage endnu større eksterne omkostninger. Men i planlægningen og forvaltningen af byer negligeres behovet for logistik alt for ofte.

Der er store muligheder for at forbedre logistikken i byernes varetransport, og kontrollerede vognparker, f.eks. hos postvæsen og renovationsselskaber, kan være et godt sted at starte indførelsen af nye typer køretøjer og alternative brændstoffer for at mindske olieafhængigheden og emissionerne. Sammen med andre af initiativerne i transporthvidbogen fra 2011 (f.eks. pakken af tiltag for miljøvenlig energi til transport) vil de nedenfor beskrevne foranstaltninger føre frem mod stort set CO₂-fri bylogistik i de større bycentre i 2030.

Medlemsstaterne og bymyndighederne må tilrettelægge rammer (f.eks. vareleveringspladser, regulering af adgangsforhold, ordenshåndhævelse) for at sikre, at private logistikvirksomheder har en forretningsmæssig interesse i at investere i ny teknik og nye løsninger. De bør også lette samarbejdet mellem aktørerne, opbygge den nødvendige kapacitet på lokalt plan, stimulere ibrugtagningen af god praksis, sikre interoperabilitet mellem lokale logistikløsninger på grundlag af intelligente transportsystemer og sikre sammenhængen med de hovedmål, der er fastlagt på nationalt plan.

Medlemsstaterne bør overveje:

- at sikre at bylogistikken får tilstrækkelig opmærksomhed i de nationale strategier for mobilitet i byområder og i planer for bæredygtig bytrafik
- at oprette platforme for samarbejde, udveksling af data og informationer, uddannelse osv. for alle aktører i byernes logistikkæder

Kommissionen vil:

- forbedre formidlingen og udbredelsen af bedste praksis for bylogistik (2014)
- sammen med eksperter udarbejde vejledninger, der bistår med praktiske råd om, hvordan man kan forbedre resultaterne af den bylogistiske indsats, f.eks. ved at udarbejde planer for varelevering og vedligeholdelse, indarbejde bylogistik i reguleringen af adgangsforholdene osv. (2014-2016)
- fremme indkøb af miljøvenlige biler til brug i byernes varetransport ved at tage anvendelsesområdet for Clean Vehicle-portalen¹⁸ op til fornyet overvejelse (2015-2016).

Den foreslåede fremgangsmåde er nærmere beskrevet i det ledsagende arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene "*A call to action on urban logistics*" (foreligger ikke på dansk).

Mere intelligente adgangsreguleringer og kørselsafgifter

For at gøre bycentrene så tilgængelige som muligt er det nødvendigt at træffe valg om anvendelsen af byrummet. Af- og pålæsningspladser, busbaner, biler, fodgængerfaciliteter, cykelstier og parkering er alt sammen funktioner, der konkurrerer om byernes vejarealer¹⁹, og bymyndighederne er nødt til at håndtere disse konkurrerende behov ud fra lokale hensyn og omstændigheder. Regulering af bilernes adgangsforhold i byområderne kan være et led i at optimere byernes tilgængelighed, forbedre luftkvaliteten og føre frem mod målet om at udfase benzin- og dieslbiler i byerne senest i 2050.

Overalt i Europa gennemføres der i disse år en mangfoldighed af ordninger, og der er behov for at opnå en bedre forståelse af de forskellige former for adgangsregulering, hvad de koster, og hvordan de virker.

De forskellige regler og krav og manglen på viden om, hvordan de forskellige ordninger skal efterleves, risikerer at føre til opdeling af det indre marked og nye barrierer for den frie bevægelighed for personer og varer. En fuldt harmoniseret europæisk strategi anses ikke for hensigtsmæssig, for det er afgørende, at udformningen og gennemførelsen af sådanne ordninger kan skræddersys til den særlige situation i hvert byområde. Men vejledende

¹⁸ www.cleanvehicle.eu

¹⁹ Byernes vejareal konkurrerer til gengæld med de krav, som fritidsaktiviteter og socialt samvær (legepladser, parker osv.) stiller til de offentlige arealer.

retningslinjer vil give byerne og medlemsstaterne mulighed for at udnytte andres erfaringer, og hvor det er meningsfuldt, vil de fremme en mere fælles indstilling til spørgsmål som bilkategorier, færdselstavler, information, ordenshåndhævelse, undtagelser og prissætning. Det vil gøre det lettere for brugerne at forstå og rette sig efter ordningerne, uden at byerne mister muligheden for at planlægge i overensstemmelse med de lokale forhold.

Derudover bør ordningerne gennemføres i overensstemmelse med klare regler, så lejlighedsvis og udenlandske trafikanter ikke diskrimineres. En mere fælles fremgangsmåde i forbindelse med f.eks. udveksling af oplysninger om ordningerne vil være til gavn for turplanlægning, og ved at bruge intelligente transportsystemer til at gennemføre ordningerne kan man både reducere omkostningerne for byer og trafikanter og opnå bedre efterlevelse.

Medlemsstaterne bør overveje:

- at evaluere effektiviteten og virkningerne af eksisterende og planlagte adgangsreguleringer
- at tilrettelægge rammer, som giver de lokale transportmyndigheder mulighed for at udforme, gennemføre og evaluere adgangsregulerende ordninger, herunder kørselsafgifter i byer.

Kommissionen vil:

- tilrettelægge en udveksling af synspunkter med medlemsstaterne og eksperter om adgangsregulerende ordninger i byer i hele EU, herunder deres principielle grundlag, praktiske gennemførelse, effektivitet og virkninger
- sammen med interessenterne udarbejde ikkebindende vejledning, der skal hjælpe byerne med at gennemføre adgangsregulerende ordninger effektivt.

Der er redegjort nærmere for den foreslåede fremgangsmåde i det ledsagende arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene "*A call for smarter urban vehicle access regulations*" (foreligger ikke på dansk).

Koordineret ibrugtagning af intelligente transportsystemer i byerne

Intelligent teknologi og navnlig intelligente transportsystemer (ITS) åbner store muligheder for planlægning af bytrafikken. De hjælper beslutningstagerne med at nå politiske mål og med konkret trafikstyring. De hjælper også trafikanterne med at træffe kvalificerede trafikvalg.

ITS gør det således lettere at optimere udnyttelsen af den eksisterende infrastruktur med forskellige midler som trafiksignaler, rejseplanlæggere, intelligente billetsystemer eller samarbejdende systemer (herunder kommunikationssystemer mellem biler og mellem biler og infrastruktur). De fremmer en samordnet forvaltning af vejnet og kollektive trafiknet og gør det lettere at arbejde med bylogistik og adgangs begrænsende ordninger. For at sikre større sammenhæng og interoperabilitet i de ITS-løsninger, der arbejdes med rundt om i Europa, har ekspertgruppen om ITS i byer²⁰ udarbejdet et sæt retningslinjer for indførelse af hovedapplikationer inden for ITS i byer²¹. I denne sammenhæng har gruppen fundet frem til eksempler på bedste praksis og behov for standardisering inden for ITS i byer.

²⁰ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2520>

²¹ ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_for_urban_areas_en.htm

Der er brug for en fælles indsats for at sikre, at byerne får det fulde udbytte ITS-løsningerne, og at ITS overalt i EU indføres omkostningseffektivt og med geografisk sammenhængende og kompatibel dækning.

Medlemsstaterne bør overveje:

- at følge retningslinjerne, når der indføres hovedapplikationer til ITS i deres byer
- at udvikle fornuftige grænseflader mellem byerne og de omkringliggende mellembystrafiknet
- at tilvejebringe interoperable datasæt om multimodal trafik, der samler alle oplysninger om bytrafikken.

Kommissionen vil:

- arbejde videre med at supplere den eksisterende lovgivning om adgang til trafik- og rejsedata
- udarbejde specifikationer på tidstro trafikinformation og multimodale rejseinformationstjenester som fastsat i ITS-direktivet²²
- fremme indførelsen af systemer til kommunikation mellem biler og mellem biler og infrastruktur i byer.

Den foreslåede fremgangsmåde er nærmere beskrevet i det ledsagende arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene "*Mobilising Intelligent Transport Systems for EU cities*" (foreligger ikke på dansk).

Sikker bytrafik

Der dør omkring 11 000 mennesker i EU's bytrafik hvert år²³. De fleste trafikulykker med dødsfald eller alvorlig tilskadekomst, der går ud over *sårbare trafikanter*, finder sted i byområder. Omkring to tredjedele af ulykkerne med dræbte fodgængere sker i byområder, og halvdelen af alle trafikdræbte i byerne er fodgængere eller cyklister. I de sidste ti år er antallet af dræbte fodgængere kun faldet med 39 %, hvorimod tallet for dræbte førere af biler er gået ned med 49 %²⁴.

Derfor må der gøres mere for at højne trafikikkerheden i byerne og især beskytte sårbare trafikanter mod dødsfald og alvorlig tilskadekomst.

Medlemsstaterne bør overveje:

- at sikre, at planer for bæredygtig bytrafik inddrager trafikikkerhed som et tværgående aspekt på alle trin i planprocessen og på passende vis behandler spørgsmål som sikker byinfrastruktur, især for de sårbare trafikanter, anvendelse af moderne teknologi til at opnå bedre trafikikkerhed, håndhævelse af færdselsreglerne og undervisning i trafikikkerhed

²² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer, EUT L 207 af 6.8.2010, s. 1 (artikel 3, litra a) og b)).

²³ CARE-databasen om trafikulykker i EU.

²⁴ Samme sted.

- at sikre en grundig indsamling af data om trafikikkerhedsindikatorer på så detaljeret et niveau som muligt og at tilskynde de lokale myndigheder til at udnytte sådanne data til lokale analyser og trafikikkerhedsplanlægning.

Kommissionen vil i 2014 og 2015:

- indsamle og formidle eksempler på god trafikikkerhedsplanlægning
- analysere, hvad der kan gøres for at mindske mængden af alvorlige tilskadekomster ved trafikulykker i byer.

Den foreslåede fremgangsmåde er nærmere beskrevet i det ledsagende arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene "*Targeted action on urban road safety*" (foreligger ikke på dansk).

5. ØGET EU-STØTTE

Udveksle erfaringer, demonstrere bedste praksis og fremhjelpe samarbejde

Der er ingen tvivl om at det har stor værdi at udveksle erfaringer, demonstrere eksempler på bedste praksis og fremhjelpe samarbejdet overalt i EU. Kommissionen vil øge sin støtte til aktiviteter på dette område i den kommende tid:

Observatoriet for bytrafik

Som varslet i handlingsplanen for bytrafik fra 2009 har Kommissionen oprettet et observatorium for bytrafik i form af en virtuel platform – ELTIS-webstedet²⁵. Det er en fælles platform for formidling af viden og erfaringer eller diskussion af spørgsmål i forbindelse med trafik og transport i byer.

Kommissionen har til hensigt at udvide portalen ved at udvikle den nuværende portal for bytrafikplaner²⁶ til et bredt viden- og kompetencecenter, der sammenfatter informationer om bytrafikplanlægning fra hele EU. Portalen for bytrafikplaner vil blive integreret i ELTIS.

Derudover vil der blive oprettet en europæisk platform for planer for bæredygtig bytrafik. Denne platform vil understøtte videreudviklingen af plankonceptet og de redskaber, der er nødvendige for, at de lokale planmyndigheder kan få noget ud af at benytte det, ved at koordinere alle de aktiviteter på dette område, som Kommissionen støtter²⁷, og fremhjelpe en bredere informationsudveksling.

Urbact – Udveksling af god praksis for bæredygtig byudvikling

Urbact²⁸ er et program for udveksling og læring, som finansieres af programmet for europæiske territorialt samarbejde og fremmer bæredygtig byudvikling. Under dette program kan byer samarbejde om at finde praktiske løsninger, som er nye og bæredygtige, og som samler den økonomiske, den sociale og den miljømæssige dimension. I den næste programperiode, vil Urbact III fortsat støtte informationsudveksling mellem europæiske byer og opbygning af deres kapacitet.

Data og statistik og resultattavle på bytrafikområdet

²⁵ www.eltis.org

²⁶ www.mobilityplans.eu

²⁷ F.eks. dem, der udføres under de nuværende projekter Endurance, Quest, Advance osv.

²⁸ www.urbact.eu

Kommissionen vil – bl.a. på grundlag af resultaterne af en undersøgelse af, hvordan der indsamles europæiske data og statistiske oplysninger om bytrafik²⁹ – undersøge, hvordan man kan forbedre kvaliteten og tilgængeligheden af data og statistik om driften af bytrafiksystemer og om beslutningsprocessen på lokalt, regionalt, nationalt og EU-plan.

Som led heri vil Kommissionen fortsat støtte udviklingen af en resultattavle for bytrafik, ved at udpege harmoniserede indikatorer, der gør det muligt at opstille referenceværdier og sammenligne de fremskridt, der gøres i byområder overalt i EU³⁰. Kommissionen vil bygge videre på det arbejde, der er udført i projekter som EcoMobility Shift³¹ og Conduits³².

Gruppe af bytrafikeksperter fra medlemsstaterne

Kommissionen vil nedsætte en gruppe af eksperter inden for trafik og transport i byer for at fremme udveksling af oplysninger om, hvordan man kan styrke medlemsstaternes og EU's politikker for bytrafik og -transport og koordinere dem bedre.

I enighed med medlemsstaterne vil der eventuelt blive nedsat særlige arbejdsgrupper, der skal gå i detaljer med enkeltemner som adgangsregulering i byområder, bylogistik, ITS, eller resultattavle for bytrafik.

Fokusering af forsknings- og innovationsindsatsen på bytrafikløsninger

EU har i mange år – især som led i forskningsrammeprogrammerne – støttet forsknings- og innovationsprojekter om emner med tilknytning til bytransport. Denne støtte har ydet et vigtigt bidrag ved at modne nye teknologier og nye mobilitetskoncepter, så de kan tages i praktisk anvendelse.

Siden starten ti år siden, er Kommissionens Civitas-initiativ blevet en drivkraft for fornyelse inden for bytrafikken, der har gjort europæiske byer til centrale aktører i innovationsprocessen. Der er gennemført omkring 700 demonstrationsprojekter i over 60 europæiske byer, og der er foretaget en grundig evaluering af virkningerne og processen. I dag omfatter Civitas-netværket over 200 byer i næsten alle medlemsstater. Civitas er blevet et varemærke for ændringer i byernes trafik- og transportmønstre, men også for et europæisk partnerskab.

Civitas 2020

Kommissionen har til hensigt at sætte fornyet kraft i dette initiativ ved at lancere Civitas 2020 under Horisont 2020, som er EU's rammeprogram for forskning og innovation for perioden 2014-2020³³. Især i arbejdsprogrammet for 2014 og 2015 under Horisont 2020 vil der blive sat ind på at drive de innovative politikker og teknologier fremad, som overgangen til en konkurrencedygtig og ressourceeffektiv bytrafik kræver.

Under Civitas vil der fortsat blive ydet støtte til lokale partnerskaber om indførelse og afprøvning af nye fremgangsmåder på virkelighedens betingelser inden for emner som: løsninger på trafikale trængsel, mindre brug af køretøjer med konventionelt brændstof i

²⁹ Study on Harmonised Collection of European Data and Statistics in the Field of Urban Mobility; MOVE/B4/196-2/2010 (2013, foreligger ikke på dansk).

³⁰ Da bytransport for størstedelens vedkommende er dækket af beslutningen om indsatsfordeling og ikke emissionshandelssystemet, kan det være interessant at opstille referenceværdier for CO₂-emissioner fra bytransporten for at bistå medlemsstaterne i deres indsats for at nedbringe emissionerne.

³¹ www.ecomobility-shift.org/index.php/en/

³² www.polisnetwork.eu/eu-projects/eu-projects-2/conduits-city-pool

³³ http://ec.europa.eu/research/horizon2020/index_en.cfm

byområder, reduktion af belastningen fra og omkostningerne ved varetransport i byer og styrkelse af de lokale myndigheders kapacitet, hvad angår udarbejdelse og gennemførelse af planer for bæredygtig bytrafik.

Et andet strategisk initiativ blev lanceret i 2012: det europæiske innovationspartnerskab om intelligente byer og lokalsamfund³⁴. Det har til formål at sætte fart i iværksættelsen af storskalaprojekter for innovation, hvor der er tæt sammenhæng mellem produktion, distribution og brug af energi, trafik og transport samt informations- og kommunikationsteknologi. Initiativet fører frem mod målene for EU's klimaindsats ved at forbedre energieffektiviteten, øge brugen af vedvarende energi, nedbringe energiforbruget og drivhusgasemissionerne, højne luftkvaliteten og mindske trængslen.

Intelligente byer og lokalsamfund – et europæisk innovationspartnerskab

Dette partnerskab har til formål at overvinde flaskehalse for en bred ibrugtagning af intelligente byløsninger. Partnerskabet vil rette en særlig opmærksomhed mod centrale "katalysatorer" som f.eks. styring og finansiering (herunder udbud). Intelligente byer bestræber sig på at lette strategiske partnerskaber mellem erhvervslivet, europæiske byer og andre parter om at udvikle fremtidens bysystemer og infrastruktur og om at fremme indførelsen af intelligente byløsninger over en bred kam. Initiativet vil fremme et tættere samarbejde på tværs af sektorer som transport, energi og informations- og kommunikationsteknologi.

Selv om de fleste tiltag i partnerskabet forventes gennemført af lokale myndigheder, virksomheder, forskningsorganisationer og civilsamfundsorganisationer, stiller EU finansieringsstøtte til rådighed under Horisont 2020.

Dertil kommer, at det kommende europæiske initiativ for miljøvenlige køretøjer (EGVI), der skal fremme energieffektive køretøjer og alternative systemer for kraftoverførsel, vil give bedre muligheder for at støtte udviklingen af miljøvenlige, sikre og effektive bykøretøjer til bane og vej.

Markedsintroduktion af nye løsninger

Innovative løsninger kan yde et vigtigt bidrag til at forbedre bytrafikkens effektivitet og bæredygtighed. Men det har afgørende betydning, at lovende teknologier udvikles til modne produkter, som kan få succes på markedet. Kommissionen og medlemsstaterne bør fremme etableringen af et indre marked for nye bytransportløsninger, f.eks. ved udarbejdelse af fælles standarder og tekniske specifikationer, eller ved at lette fælles udbud, der inddrager miljøhensynet.

Måltrettet finansieringsstøtte

De europæiske struktur- og investeringsfonde

Strukturfondene er i dag den største kilde til EU-støtte til transport- og trafikprojekter i byerne. For perioden 2007-2013 var der afsat omkring 8 mia. EUR til renere bytransport³⁵.

³⁴ www.ec.europa.eu/eip/smartcities/

³⁵ I den indeværende programperiode er 9,63 % af EFRU's og Samhørighedsfondens midler på transportområdet afsat til bytransport og fremme af renere bytransport (kategori 25 og 52) (tal fra databasen INFOVIEW, juli 2013).

I mindre udviklede EU-regioner, har denne finansielle støtte bidraget til at forbedre tilgængeligheden af byområder, lukke kløften mellem mere og mindre udviklede regioner og derved opnå en højere grad af territorial samhørighed.

Det er derfor vigtigt at undersøge, hvordan man bedst kan udnytte *de europæiske struktur- og investeringsfonde* (ESI-fondene) til at nå centrale mål for transportpolitikken og dertil knyttede politikker i perioden 2014-2020³⁶.

ESI-fondene bør benyttes mere systematisk til at finansiere sammenhængende pakker af foranstaltninger i tilfælde, hvor byer har udarbejdet en integreret lokal transportplan, f.eks. en plan for bæredygtig bytrafik, og defineret den relevante indsats.

ESI-fondene kan støtte foranstaltninger for bytrafik, hvis de fører frem mod mål om nedbringelse af CO₂-udledningen³⁷. Bytrafikale foranstaltninger kan også støttes som led i en integreret strategi for bæredygtig byudvikling, der sigter mod at løse byområdets økonomiske, miljømæssige, klimarelaterede, demografiske og sociale problemer³⁸.

Navnlig i forbindelse med gennemførelse af territoriale strategier, anbefales det at benytte det nye instrument, der kaldes integrerede territoriale investeringer. For alle bytrafikinvesteringer bør det sikres, at de støttede transportsystem tages i brug i stor udstrækning.

Mellem 2007 og 2013 har strukturfondene fokuseret særligt på storskalaprojekter, og det har storbyer og hovedstæder fået mest udbytte af. Men der er mange små og mellemstore byer i EU's regioner, og det er vigtigt at der tages hensyn til alle bystørrelser, når der investeres i bytrafikprojekter. ESI-fondene bør skabe muligheder for kapacitetsopbygning, uddannelse, teknisk bistand og udvikling af helhedsstrategier og lokale planer for mobilitet.

Kommissionen vil arbejde tæt sammen med de kompetente myndigheder i medlemsstaterne for at sikre, at ESI-fondene udnyttes optimalt for at virkeliggøre de lokale aspirationer og nå EU's politiske mål. Det må også sikres, at støtten ydes til omkostningseffektive løsninger.

Det transeuropæiske transportnet (TEN-T)

Urbane knudepunkter er nøgleelementer i opbygningen af et samlet europæisk transportnet. TEN-T-politikken mål afhænger på afgørende vis af de europæiske byers indsats.

Kommissionens forslag til Unionens retningslinjer³⁹ anerkender således behovet for "bestemmelser om udviklingen af det samlede net i byknudepunkter, da disse knudepunkter er udgangspunkt eller det endelige mål ("slutpunktet") for passagerer og gods, der transporteres ad det transeuropæiske net, og er omstigningspunkter i eller mellem forskellige transportinfrastrukturer".

I retningslinjernes artikel 36 retningslinjer identificeres hovedopgaverne under udviklingen af byknudepunkter i det samlede net med finansiering fra Connecting Europe-faciliteten⁴⁰. Der vil derfor kunne fås finansieringsstøtte fra EU til projekter af fælles interesse i byområder, f.eks. for at forbedre bylogistik som led i nationale eller internationale forsyningskæder.

Internationalt samarbejde

³⁶ Se EFRU-forordningen, særlig artikel 5 og 7.

³⁷ Forordningen om Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, artikel 5. stk. 4, litra e) - Investeringsprioritet: fremme af lavemissionsstrategier for alle typer områder, især byområder, herunder fremme af bæredygtig multimodal bytrafik og afbødningsrelevante tilpasningsforanstaltninger.

³⁸ Forordningen om Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, artikel 7.

³⁹ COM(2011) 650 endelig/2 – 2011/0294 (COD)

⁴⁰ ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/connecting_en.htm

Der er bred enighed om, at bæredygtig byudvikling er en af de centrale globale udfordringer i det 21. århundrede. På De Forenede Nationers konference om bæredygtig udvikling i 2012 (Rio+20) anerkendte stats- og regeringscheferne den betydning, bæredygtig transport har for økonomisk vækst og bæredygtig byudvikling, og enedes om, at der er behov for at fremme en integreret fremgangsmåde for national, regional og lokal tilrettelæggelse af strategier for transportydelse og -systemer med det formål at fremme bæredygtig udvikling⁴¹.

Kommissionen vil forbedre sin indsats for at støtte strategier for bæredygtig bytrafik i sin samarbejdsindsats, især med regioner under udvikling. Målet er at bane vej for eksport af europæisk sagkundskab og teknologi på områder som f.eks. nedbringelse af emissioner, forbedring af energieffektiviteten og trafiksikkerhed.

Der vil blive gjort en større indsats for at udnytte EU's eksisterende partnerskaber med vigtige partnerlande og -regioner (eksempelvis Euromed-landene, Brasilien, Singapore eller Kina).

6. AFSLUTTENDE BEMÆRKNINGER

For byer overalt i EU ligger der stadig en udfordring i at styre en vellykket overgang til en mobilitetsform, der er mere bæredygtig. Bymyndighederne har brug for støtte til at imødegå de økonomiske, miljømæssige og sociale belastninger, som nutidens bytrafikmønstre medfører.

Derfor må bytrafik nødvendigvis stadig stå højt på EU's politiske dagsorden. Kommissionen og medlemsstaterne bør øge deres støtte til de lokale myndigheder, så alle byer i hele EU kan tage det nødvendige kvantespring i indsatsen for en mere konkurrencedygtig og ressourceeffektiv bytrafik.

Denne meddelelse sigter mod at inspirere til en indsats på alle forvaltningsniveauer: Kommissionen vil øge sin støtte på områder med fastslået EU-merværdi, mens medlemsstaterne tilskyndes til at tilrettelægge rammebetingelser, som giver lokalmyndighederne bedre muligheder for at udarbejde og gennemføre integrerede helhedsstrategier for en bedre og mere bæredygtig bytrafik. For at fremme en tættere kontakt mellem Kommissionen og medlemsstaterne tilbyder Kommissionen at være vært for en gruppe af bytrafikeksperter fra medlemsstaterne.

Kommissionen anbefaler et sæt konkrete foranstaltninger, der bør træffes på forskellige niveauer på flere relevante emneområder som f.eks. bylogistik, adgangsregulering i byer, ibrugtagning af ITS-løsninger i byer og trafiksikkerhed, og den vil holde skarpt øje med, hvordan de følges op.

De foranstaltninger, der præsenteres i denne meddelelse, kan danne grundlag for en fælles indsats for konkurrencedygtig og ressourceeffektiv bytrafik.

⁴¹ FN's resolution 66/288: "Den fremtid vi ønsker",
http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/66/288&Lan=E.