



Strasbourg, den 14.12.2021
COM(2021) 811 final

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

Den nye EU-ramme for mobilitet i byer

{SWD(2021) 470 final}

1 INDLEDNING

1. Europa er en af de mest urbaniserede regioner i verden¹ med mange forskellige byer, der er vigtige knudepunkter for økonomisk og social aktivitet. Når det kommer til byplanlægning og livskvalitet i byerne ser resten af verden tit op til de europæiske byer som attraktive steder at besøge samt bo, arbejde, studere og gøre forretninger i med mobilitet og transport som vigtige faktorer. Byer er som hovedforbindelsespunkter centrale komponenter i det transeuropæiske transportnet (TEN-T), som er rygsøjlen i det fælles europæiske transportområde og afgørende for et velfungerende indre marked. Mange europæiske byer er førende, når det kommer til innovation inden for transport, bæredygtig bytrafikplanlægning og gennemførelse af ambitiøse klima- og trafikikkerhedsmål.
2. Byer står dog stadig over for store udfordringer med hensyn til yderligere at forbedre deres mobilitet og transportsystem. De skal også samtidig fuldt ud at tackle de negative konsekvenser af transport for samfundet, sundheden og miljøet, nemlig drivhusgasemissioner, luft- og støjforurening samt trængsel og trafikdræbte. Disse udfordringer — så vel som visionen for vejen frem — er fremhævet i den europæiske grønne pagt², strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet³, Fit for 55-pakken⁴, handlingsplanen for nulforurening⁵ og Europas kræfthandlingsplan⁶.
3. Partskonferencen under Parisaftalen i Glasgow (COP26) satte fokus på gennemførelsen af internationale klimaforpligtelser, ligesom Unionen gør med den europæiske grønne pagt. Bytrafikken kan yde et stort bidrag ikke blot ved at reducere de betydelige drivhusgasemissioner, den er skyld i, men også ved at blive mindre forurenende, skabe mindre trængsel og blive mere sikker. Som det bekræftes af Unionens 2030-klimaplan⁷ vil udbredelsen af nulemissionskøretøjer i bymæssig sammenhæng kun opfylde en del af disse mål. Udviklingen af offentlig transport, gang og cykling samt forbundne, fælles mobilitetstjenester bør prioriteres højt på nationalt og lokalt plan.
4. Mobilitet er et vigtigt aspekt af social inklusion og er en vigtig faktor for menneskers trivsel, særligt for dårligt stillede grupper. Transport er anerkendt som en væsentlig tjeneste i den europæiske søjle for sociale rettigheder og opfylder et grundlæggende behov med hensyn til at sætte borgerne i stand til at integrere sig i samfundet og på arbejdsmarkedet, men udgør også en betydelig del af husholdningsudgifterne. Bedre forbindelsesmuligheder og øget markedsåbning har bidraget til at forbinde transportnet, bringe EU sammen og gøre det mere håndgribeligt og tilgængeligt for rejsende. Disse målsætninger fremhæves også i Kommissionens forslag til Rådets henstilling om sikring af en retfærdig omstilling til klimaneutralitet⁸, som fremsætter en fælles ramme for og en fælles forståelse af de

¹ 70,9 % bor i byområder: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/edn-20200207-1>.

² COM(2019) 640 final.

³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>.

⁴ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/da/IP_21_3541.

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0400&qid=1623311742827>.

⁶ https://ec.europa.eu/health/sites/default/files/non_communicable_diseases/docs/eu_cancer-plan_da.pdf/.
Handlingsplanen understreger betydningen af at sammenkoble transport og sundhed.

⁷ At reducere drivhusgasemissionerne med mindst 55 % senest i 2030: https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/2030-climate-target-plan_da.

⁸ COM(2021) 801.

omfattende politikker og investeringer, der er nødvendige for at sikre en retfærdig omstilling, herunder transport.

5. På den ene side har covid-19-pandemien skabt forstyrrelser inden for mobilitet og transport. På den anden side, og særligt i byerne, har pandemien også drevet byerne til at forbedre infrastrukturen for aktiv mobilitet. Det er derfor nu mere end nødvendigt at komme ud af krisen med et mere modstandsdygtigt, mere intelligent og mere bæredygtigt system for mobilitet i byerne, hvilket også er afgørende for transportsystemets og økonomiens generelle modstandsdygtighed. Håndteringen af disse udfordringer lover mere bæredygtige byknudepunkter med højere livskvalitet og bedre forbindelsesmuligheder, prisoverkommelighed og tilgængelighed af mobilitetstjenester for byområder og de omkringliggende landområder. For at opnå den store omstilling i bytrafikken er der behov for en hurtig og betydelig indsats og investering på EU-plan samt på nationalt, regionalt og navnlig lokalt plan.
6. Bytrafikpakken fra 2013⁹ fokuserede på at fremkalde en samlet lokal, national og europæisk indsats for at imødegå disse samfundsmæssige udfordringer. Evalueringen af pakken¹⁰ fremhævede flere spørgsmål, navnlig manglen på en EU-dækkende anvendelse af planer for bæredygtig bytrafik¹¹, som var et centralt element i tilgangen. Andre spørgsmål omfattede manglen på konsekvent indsamling af data om bytrafik og behovet for en bedre EU-forvaltningsramme, som i højere grad inddrager medlemsstaterne og de regionale og lokale myndigheder. Lokale myndigheder bør have adgang til støtte for bedre at forbinde grænseoverskridende transportstrategier med planer for bæredygtig bytrafik, kapacitetsopbygning og uddannelse samt bedre byplanlægning. Der er derfor behov for en større indsats, hvis det skal lykkes de europæiske byer at reducere emissionerne af drivhusgasser og luftforurenende stoffer, trængsel og antallet af trafikdrab.
7. Det transeuropæiske transportnet (TEN-T) er afhængigt af bytrafikken til forbindelser på "første og sidste kilometer" for både passagerer og gods. Byer og regioner bliver nødt til at spille en endnu større rolle i fremtidens TEN-T for at forbedre mobiliteten og transportstrømmene. Dette kan opnås ved at sikre, at byknudepunkterne fungerer bedre inden for den overordnede ramme, og at de lokale myndigheder inddrages bedre i forvaltningen af TEN-T.
8. For at bidrage til EU's stadig mere ambitiøse klimamæssige, miljømæssige, digitale, sundhedsmæssige og samfundsmæssige mål er EU derfor nødt til at træffe mere besluttsomme foranstaltninger med hensyn til bytrafik for at skifte fra den nuværende tilgang baseret på trafikstrømme til en tilgang baseret på mere bæredygtig transport af mennesker og varer. Dette vil give en stærkere kollektiv/offentlig transportrygrad, bedre muligheder for aktiv mobilitet (f.eks. gang og cykling) og effektiv nulemissionslogistik i byerne og for leverancer på sidste kilometer. Selv om en sådan multimodalitet bør være retningsgivende for bytrafik, vil nulemissionsmobilitet samt opkoblet og automatiseret mobilitet være et centralt element i omstillingen til en klimaneutral fremtid for byerne, der også vil give forstæderne og landområderne bæredygtige forbindelser til byerne. Det er nødvendigt med bedre forvaltning af transport og mobilitet ved hjælp af multimodale knudepunkter og digitale løsninger for at øge effektiviteten i hele systemet.

⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:52021SC0047>.

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:52021SC0047>.

¹¹ Se bilaget: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0011.02/DOC_4&format=PDF og <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>.

2 DEN NYE EU-RAMME FOR MOBILITET I BYERNE

9. Omstillingen til sikker, tilgængelig, inklusiv, intelligent og bæredygtig nulemissionsmobilitet i byerne kræver et klart fokus på aktiv, kollektiv og fælles mobilitet understøttet af lav- og nulemissionsløsninger. Der opfordres derfor til en øget og hurtigere indsats og nye investeringer, og der skal være særligt fokus på offentlig transport, multimodalitet og aktiv mobilitetsinfrastruktur. Dette skal opnås ved at styrke de eksisterende værktøjer og supplere dem med nye. På baggrund af en grundig analyse præsenteres der her en ny EU-ramme for mobilitet i byerne for at støtte medlemsstater, regioner, byer og andre interessenter i den nødvendige omstilling.

2.1 En forstærket tilgang til TEN-T-byknudepunkter

10. Byer er vigtige elementer i et velfungerende **TEN-T-net**. Flaskehalse på nettet, manglende forbindelser og dårlige forbindelser er dog fortsat store udfordringer med hensyn til at integrere byknudepunkter i TEN-T-nettet.

Passagerer

11. Byknudepunkter er ikke kun vigtige for de mennesker, der bor i byerne. Omkring en tredjedel af befolkningen bor i landsbyer, små byer og bynære områder i udkanten af byerne og er ofte afhængige af private biler for at nå frem til nærliggende byknudepunkter for at komme på arbejde eller i skole, omgås med hinanden, rejse eller handle. Dette betyder dog til gengæld, at byerne står over for fortsat trængsel og forurening med et højt antal biler, der kommer til og forlader byerne hver dag, hvilket også har negative konsekvenser for trafiksikkerheden. Den offentlige transport står tilsvarende over for udfordringer med hensyn til at kunne håndtere den store efterspørgsel i myldretiden, og trængte bane- og vejnet, tog, sporvogne, busser og metroer kan stå over for begrænsninger, der ikke blot hindrer trafikstrømmen i byknudepunktet, men på hele TEN-T-nettet.
12. Behovet for effektive og inklusive forbindelsesmuligheder mellem landområder, bynære områder og byområder via bæredygtige mobilitetsmuligheder er blevet anerkendt på EU-plan¹². Dette omfatter integrerede forbindelser mellem landområder, forstadsområder og byområder i planlægningen af TEN-T-nettet og forbindelser mellem disse områder og byer. Der er behov for en mere passende infrastruktur for at øge andelen af offentlig transport. Dette betyder f.eks. multimodale knudepunkter med stationer/stoppesteder, der effektivt er forbundet med bybaner, metro, sporvogne, busser, fælles mobilitetstjenester og bedre og større park-and-ride-faciliteter, og som er bedre udstyret med passende cykelparkering og offentligt tilgængelige lade- og tankstandere til lav- og nulemissionskøretøjer¹³. Udarbejdelsen af alle disse faciliteter kræver også et øget fokus på personer med handicap.

Gods

13. De indbyrdes forbindelsesmuligheder mellem fjernforbindelser og forbindelser på "første og sidste kilometer" for effektiv godstransport er afgørende for, at TEN-T kan fungere

¹² En langsigtet vision for EU's landområder: https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/new-push-european-democracy/long-term-vision-rural-areas_en.

¹³ Kommissionens forslag til forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (forordningen om infrastruktur for alternative drivmidler (AFIR)): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/da/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>.

gnidningsløst, og de bør afspejles bedre i by- og regionalplanlægningen. For at støtte hurtigere og mere effektiv nulemissionslogistik i byknudepunkter er der f.eks. behov for et tilstrækkeligt antal multimodale terminaler og samlegodscentre.

14. Udbredelsen af lade- og tankstandere til lav- og nulemissionskøretøjer i disse centre og logistikknudepunkter er særlig vigtig for varevogne og lastbiler til fjerntrafik¹⁴. Alternative leveringsløsninger såsom fragtcykler og transport ad indre vandveje bør også overvejes og udnyttes bedre i bylogistikken, og automatiserede leverancer og droner (ubemandede luftfartøjer) bør i stigende grad anvendes i fremtiden, hvor det er relevant.
15. For at håndtere disse mangler inden for passager- og godstransport skal TEN-T-forordningen styrkes ved at inddrage bytrafik, hvilket er afgørende for, at nettet generelt kan fungere godt. Samtidig er det nødvendigt, at byerne bevarer en tilstrækkelig grad af fleksibilitet under fuld overholdelse af nærhedsprincippet. Derfor indeholder den foreslåede revision af TEN-T-forordningen en styrket tilgang til et større antal byknudepunkter¹⁵. Disse byknudepunkter er udgangspunkt og endeligt bestemmelsessted ("første og sidste kilometer") for passagerer og gods, der bevæger sig på TEN-T, samt transitpunkter for og mellem forskellige transportformer med stærkt fokus på offentlig transport. Revisionen tager også fat på de mangler, som Revisionsretten påpegede i sin særberetning fra 2020¹⁶, og følger op på dens anbefalinger.

Kommissionen foreslår at revidere TEN-T-forordningen og kræver særligt for byknudepunkter:

- vedtagelse af planer for bæredygtig bytrafik under hensyntagen til den overordnede betydning af at fremme transeuropæiske transportstrømme over længere afstande, gøre transport markant mindre forurenende i byerne, tilskynde til nulemissionsmobilitet, herunder aktiv, kollektiv og fælles mobilitet, og reducere transportens energiintensitet
- indsamling og indsendelse af data om bytrafik, der som minimum omfatter drivhusgasemissioner, trængsel, dødsfald og alvorligt tilskadekomne som følge af trafikulykker, modalsplit på alle transportformer og adgang til mobilitetstjenester¹⁷ samt data om luft- og støjforurening i byerne
- udvikling af multimodale passagerknudepunkter, herunder park-and-ride-faciliteter, for at forbedre forbindelserne mellem første og sidste kilometer og øge den nødvendige kapacitet til langdistanceforbindelser i og mellem byknudepunkter
- udvikling af multimodale godsterminaler for at sikre bæredygtig bylogistik på grundlag af en omfattende analyse på medlemsstatsniveau.

¹⁴ Dette vil også blive behandlet i forordningen om infrastruktur for alternative drivmidler.

¹⁵ Kommissionens forslag øger antallet til 424 og dækker dermed reelt alle byer med over 100 000 indbyggere (eller, hvis der i en NUTS 2-region ikke er et sådant byknudepunkt med en befolkning på over 100 000 indbyggere, det primære knudepunkt i den NUTS 2-region).

¹⁶ <https://www.eca.europa.eu/da/Pages/DocItem.aspx?did=53246>.

¹⁷ Andel af befolkningen med tilstrækkelig adgang til mobilitetstjenester (f.eks. offentlig transport).

2.2 En forstærket tilgang til planer for bæredygtig bytrafik og mobilitetsstyring

16. Planer for bæredygtig bytrafik blev indført i 2013 og er en grundsten i EU's bytrafik. Planer for bæredygtig bytrafik bidrager til at håndtere mobilitetsudfordringer for hele det funktionelle byområde, herunder synergier med fysisk, energimæssig og klimamæssig planlægning. I de seneste år er der blevet udarbejdet et omfattende kompendium med rådgivning og vejledning i samarbejde med dette fællesskab, og et efterfølgende sæt retningslinjer er blevet stillet til rådighed for byer og interessenter i EU's observatorium for bytrafik¹⁸. Der er også et værktøj til selvevaluering for at hjælpe byerne med at forstå styrker og svagheder i deres planer for bæredygtig bytrafik¹⁹.
17. Evalueringen af bytrafikpakken fra 2013 afslørede dog et antal mangler, der forhindrer planer for bæredygtig bytrafik i at bidrage mere effektivt til EU's stadig mere ambitiøse mål og forpligtelser inden for transport, klima, sundhed og samfund som fastsat i den europæiske grønne pagt og strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet. Planerne for bæredygtig bytrafik er gennemført forskelligt i de enkelte medlemsstater og medlemsstaterne imellem: mange byer har stadig ikke en plan for bæredygtig bytrafik, og for dem, der har, er der store forskelle i deres kvalitet. Derudover er det nødvendigt med flere ressourcer for at sikre, at de eksisterende planer for bæredygtig bylogistik integreres bedre inden for rammerne af planerne for bæredygtig bytrafik og yderligere udvikles og gennemføres i hele EU. Disse mangler har i vid udstrækning at gøre med det, der hidtil har været den ikkebindende tilgang, og der er behov for at udbedre dem.
18. Lokale myndigheder og planlægningsekspertes vil drage fordel af supplerende planlægningsværktøjer, der behandler systemiske aspekter af mobilitet, energi og bæredygtighed. Mulighederne for at styrke sådanne grænseflader mellem planer for bæredygtig bytrafik og andre relevante byplaner, der omfatter energi (navnlig bæredygtige energi- og klimahandlingsplaner) og bæredygtighed, vil blive gennemgået.
19. Med den reviderede TEN-T-forordning foreslås der forpligtelser i forbindelse med planer for bæredygtig bytrafik for de etablerede byknudepunkter. Anvendelsesområdet for planer for bæredygtig bytrafik bør samtidig suppleres og forbedres yderligere under hensyntagen til forbindelserne til de omkringliggende landområder og med forventning om et behov for specifikke indikatorer og krav til planer for bæredygtig bytrafik for TEN-T-byknudepunkterne.
20. Derudover opfordrer Kommissionen hver medlemsstat til sammen med en national programleder at indføre et nationalt langsigtet støtteprogram for planer for bæredygtig bytrafik. Dette program kan indeholde retlige, finansielle og organisatoriske foranstaltninger til at hjælpe med at opbygge kapacitet og gennemføre planer for bæredygtig bytrafik i overensstemmelse med de europæiske retningslinjer for samme²⁰.
21. Sideløbende hermed bør offentlige og private organisationer såsom virksomheder, hospitaler, skoler og turistattraktioner tilskyndes til at udvikle planer for mobilitetsstyring og tiltag, der fremmer lav- og nulmissionstransportmidler såsom offentlig transport, aktiv mobilitet eller fælles mobilitet.

¹⁸ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>.

¹⁹ <https://www.eltis.org/resources/tools/sump-self-assessment-tool>.

²⁰ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>.

Kommissionen vil:

- senest ved udgangen af 2022 offentliggøre en henstilling fra Kommissionen til medlemsstaterne om det nationale program til støtte for regioner og byer i udrulningen af effektive planer for bæredygtig bytrafik. Dette vil omfatte et opgraderet koncept for planer for bæredygtig bytrafik og vil fastsætte klare prioriteter for fremme af bæredygtige løsninger, herunder aktiv, kollektiv og offentlig transport og fælles mobilitet (herunder for forbindelser mellem by og land) og vil fuldt ud integrere aspekter vedrørende modstandsdygtighed samt planer for bæredygtig bylogistik baseret på nulemissionskøretøjer og -løsninger
- opfordre til samarbejde med den europæiske borgmesterpagt om tilpasning af instrumenterne for planer for bæredygtig bytrafik og handlingsplanerne for bæredygtig energi og klima
- supplere og strømline vejledningen til planer for bæredygtig bytrafik.

2.3 Overvågning af fremskridt — indikatorer for bæredygtig mobilitet i byområder

22. For at forstå de opnåede fremskridt og forbedre de eksisterende planer skal der være omfattende data til rådighed. Da de lokale myndigheder træffer individuelle foranstaltninger for at nå de politiske mål, er det blevet mere klart, at der mangler en fælles tilgang til overvågning og formidling af oplysninger. Standardiserede indikatorer på EU-plan vil også gøre det lettere for byerne at udveksle bedste praksis. Denne fælles videnbase kan endvidere give dem mulighed for at anvende fælles tilgange på europæisk plan for at gennemføre planer for bæredygtig bytrafik.
23. I et pilotprojekt med flere byer i EU har Kommissionen afprøvet en række indikatorer for bæredygtig bytrafik — såsom overkommelige priser for offentlig transport, trafikdrab og -skader, drivhusgasemissioner og emissioner af luftforurenende stoffer, trængsel og fordelingen på transportmidler — og har leveret et tilhørende benchmarkingværktøj²¹. Den feedback, der blev modtaget, har været vejledende for, hvordan særligt indikatorsættet kan forbedres for at sikre, at metoden forenkles og drager fordel af langsigtet støtte og engagement. Den pegede også på behovet for at yde støtte til byerne, øge de relevante ressourcer hos de lokale myndigheder og støtte dataindsamlingen.
24. Derudover sås et behov for at inddrage medlemsstaterne bedre i processen, da flere medlemsstater ikke systematisk indsamler de relevante data. Dette er et særligt vigtigt spørgsmål for TEN-T-byknudepunkterne, da de er en afgørende del af TEN-T-nettet.
25. På grundlag af ovenstående foreslås en etapevis tilgang til udarbejdelsen. Den vil begynde med en finjustering af indikatorerne, og efterfølgende støtte til byer og medlemsstater i indsamlingen af de nødvendige data i lyset af de foreslåede krav til indsamling af data fra byknudepunkterne på TEN-T.

For at øge anvendelsen af indikatorerne vil Kommissionen derfor:

- senest ved udgangen af 2022 forbedre og strømline det sæt bestående af 19 indikatorer for bæredygtig bytrafik, der allerede er udpeget samt det tilhørende

²¹ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en.

benchmarkingværktøj

- i 2023 iværksætte en programstøtteaktion under Connecting Europe-faciliteten for medlemsstaterne til indsamling af data til harmoniserede mobilitetsindikatorer for at overvåge de fremskridt, som TEN-T-byknudepunkterne har gjort hen imod bæredygtig bytrafik.

2.4 Attraktive offentlige transporttjenester understøttet af en multimodal tilgang og digitalisering

26. Offentlig transport som f.eks. bybaner, metroer, sporvogne, busser, havnebusser, færger og kabelsporvogne udgør de sikreste, mest effektive og bæredygtige måder, som et stort antal mennesker kan rejse på. Offentlig transport giver også mulighed for økonomisk overkommelig og inklusiv mobilitet, og muliggør social samhørighed og lokal økonomisk udvikling. Det er derfor, at Kommissionen i dag foreslår, at byknudepunkter i TEN-T-nettet udvikler planer for bæredygtig bytrafik, der har til formål at øge brugen af offentlig transport, og inden for den nye EU-ramme for mobilitet i byer søger at fremme en styrkelse af denne transportform i byer og regioner.
27. Evalueringen af politikrammen fra 2013 viste dog, at brugen af offentlig transport i europæiske byer kun er steget en smule siden 2013, og covid-19-pandemien har i høj grad ramt driften af den offentlige transport og dens passagertal. I nogle byer er der set en effekt ved at lokale, regionale eller nationale offentlige myndigheder og transportmyndigheder har deltaget i kampanjer for at genvinde borgernes tillid og få folk tilbage i vanen med at bruge offentlig transport. Der skal gøres mere for offentlig transport og relaterede aspekter såsom multimodale informationssystemer og intelligente billetsystemer. Dette bør afspejles på passende vis, særligt i den styrkede ramme for planer for bæredygtig bytrafik.
28. Offentlig transport skaber arbejdspladser, fremmer territorial tilgængelighed og social inklusion og er central for forbindelser med landområder og bynære områder. I den henseende har banetransport gode forudsætninger for at øge sit modalsplit, herunder i byområder og deres omgivelser. Det europæiske år for jernbanetransport i 2021 har været en god lejlighed til at kickstarte denne proces.
29. Som led i et bredere skift i retning af nulemissionsmobilitet udgør brintbusser og navnlig batteridrevne elbusser allerede en hurtigt voksende andel af den offentlige transportflåde i hele EU. Forordningen om infrastruktur for alternative drivmidler²², der i øjeblikket er under revision som led i Fit for 55-pakken²³, fastsætter en ramme for færdiggørelsen af standardiseringen af opladningsinfrastrukturen på EU-plan, og det reviderede direktiv om renere køretøjer²⁴ fastsætter nationale mål for offentligt udbud af rene busser, biler og varevogne til tjenester såsom offentlig transport, renovation og post- og pakke-transport. Kommissionen har prioriteret støtte, særligt til udbredelsen af de nødvendige lade- og tankstandere for at muliggøre en gnidningsløs omstilling til nulemissionskøretøjer.

²² Direktiv 2014/94/EU om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer.

²³ Kommissionens forslag til forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>.

²⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/33/EF af 23. april 2009 om fremme af renere køretøjer til vejtransport til støtte for lavemissionsmobilitet: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX%3A02009L0033-20190801>.

Kommissionen har også oprettet platformen til ren busenergi²⁵ for at hjælpe byerne med omstillingen til rene busflåder.

30. Udstrækningen og tilgængeligheden af offentlig transport i byerne er blevet forbedret²⁶. Men der skal gøres mere de steder, hvor der er langt til adgangspunkterne, og frekvensen af offentlig transport er lav, for at forbedre kvaliteten, øge tilgængeligheden for personer med handicap og sikre bedre integration mellem offentlig transport og fælles mobilitetstjenester og aktiv mobilitet, herunder mikromobilitetstjenester for at dække den sidste kilometer. Dette vil også bidrage til at mindske behovet for at anvende motorkøretøjer og kan dermed mindske trængslen. Derudover bør offentlig transport og fælles mobilitetstjenester supplere hinanden. I nogle tilfælde kan fælles mobilitet og tilkaldemobilitet integreres under modellerne for mobilitet som en tjeneste og blive en del af den offentlige transport, navnlig i landområder.
31. Offentlig transport af god kvalitet gavner både pendlere og rejsende, lav- og højindkomsthusholdninger, ældre og unge, kvinder og mænd. Vi bliver nødt til at tilpasse den offentlige transportinfrastruktur og de offentlige transporttjenester i byerne for at sikre bedre tilgængelighed, blandt andre ting²⁷, herunder bedre at tjene en aldrende befolkning i mange byer samt personer med handicap eller nedsat mobilitet.
32. For at kunne opnå dette skal den offentlige transport være i centrum for bæredygtig bytrafikplanlægning, være tilgængelig og attraktiv for alle og tilbyde uhindret adgang. Den bør opretholde en høj sikkerhedskultur for at beskytte den brede offentlighed, børn og sårbare brugere og tiltrække nye grupper af mennesker. Planlægningen af den offentlige transport bør også omfatte forbindelser til områder uden for bymidten, herunder forbindelser til forstæder og landområder uden for byen.
33. Der er også behov for større fokus på digitalisering og automatisering af sporvogns-, bus-, bybane- og metrotjenester, da dette kan øge frekvensen af tjenester og reducere driftsomkostningerne. Derudover er der behov for mere data om de faktiske trafikstrømme for hurtigt at kunne tilpasse den offentlige transportkapacitet, ruter og køreplaner i hele byen i stedet for at fortsætte med traditionelt fastlagte faste transporttilbud.
34. Mere generelt er digitale multimodale løsninger også afgørende for at gøre offentlig transport mere attraktiv. Derfor skal der udvikles applikationer til mobilitet som en tjeneste med offentlig transport som rygrad. Offentlige transportmyndigheder skal sikre, at passagererne får tidstro køreplaner for offentlig transport og multimodale løsninger. Dette kræver, at alle interessenter arbejder sammen om at forene kommercielle og offentlige interesser i udformningen og driften af applikationer til mobilitet som en tjeneste. Et integreret tilbud, der omfatter en enkeltbillet, vil også bidrage til at skabe ukomplicerede forbindelser til jernbanerejser over lange afstande og til at øge mobilitetsmulighederne for personer, der bor i fjerntliggende områder, for personer med nedsat mobilitet og for pendlere, herunder fra landområder og bynære områder.
35. Det er desuden vigtigt at sikre, at udbydere af bytransporttjenester stiller tilgængelige oplysninger til rådighed, så deres websteder, mobilapplikationer, elektroniske

²⁵ <https://cleanbusplatform.eu/>.

²⁶ <https://www.eca.europa.eu/da/Pages/DocItem.aspx?did=53246>.

²⁷ I den forbindelse finder forordning (EU) 2021/782 om jernbanepassagerers rettigheder og forordning (EU) nr. 181/2011 om buspassagerers rettigheder anvendelse.

billettjenester, tidstro rejseinformationstjenester, billet- og check-in-maskiner kommer i overensstemmelse med EU-dækkende tilgængelighedskrav²⁸.

36. Samtidig vil ændringerne i forbindelse med automatisering og digitalisering også medføre udfordringer for den offentlige transport, herunder for ansatte i sektoren. Jobbet som chauffør er særligt i farezonen for at blive automatiseret²⁹. Omskoling og opkvalificering skal derfor spille en væsentlig rolle i fremtidens overgang til nulemissionstransport, og andre foranstaltninger skal udarbejdes i dialog med arbejdsmarkedets parter. Den europæiske pakt for færdigheder³⁰ vil bidrage til at mobilisere interessenter og fungere som et incitament for dem til at gøre en indsats for omskoling og opkvalificering.
37. Alle disse aspekter, der er fast forankret i rammerne for planer for bæredygtig bytrafik, skal bidrage til bedre offentlig transport og gøre den mere attraktiv og dermed øge brugen heraf for alle demografiske grupper, herunder for dem, der bor i bynære områder og landområder. Reglerne for offentlig udbud spiller en vigtig rolle for en effektiv tilvejebringelse af bytrafiktjenester. Kommissionen opfordrer derfor medlemsstaterne til at gennemføre de relevante udbudsprocedurer med henblik på at prioritere innovative, digitale, tilgængelige, bæredygtige og multimodale løsninger.

Kommissionen vil:

- styrke sin finansiering (se afsnit 5) og sin politiske støtte (f.eks. det forstærkede koncept for planer for bæredygtig bytrafik) til offentlig transport og vil samarbejde med nationale og lokale forvaltninger og alle interessenter for at sikre, at denne transportform forbliver rygraden i bytrafikken og for at tage fat på ulighed i adgangen til det offentlige transportnet, herunder forbedret adgang til jernbanestationer
- overveje obligatorisk tilrådighedsstillelse af operatørernes realtidsdata (f.eks. oplysninger om køreplaner og afbrydelser), herunder fra offentlig transport gennem nationale (data)adgangspunkter i sin revision af delegeret forordning 2017/1926 om multimodale rejseinformationstjenester, der skal vedtages i 2022
- foreslå, at byknudepunkter som led i TEN-T skal gøre det muligt for passagerer at få adgang til oplysninger, bestille og betale for deres rejser og hente deres billetter gennem multimodale digitale mobilitetstjenester, hvilket vil få offentlig transport til at udgøre rygraden i den kollektive mobilitet i byknudepunkterne senest i 2030.

2.5 Sundere og mere sikker mobilitet: et fornyet fokus på gang, cykling og mikromobilitet

38. Aktive mobilitetsformer såsom gang og cykling er billige, emissionsfrie former for mobilitet, som også kan give sundhedsmæssige sidegevinster i forbindelse med en mere aktiv livsstil. For at kunne udnytte deres fulde potentiale bør der tages behørigt hensyn til dem i bytrafikpolitikker på alle niveauer af forvaltning og finansiering, transportplanlægning, oplysningsarbejde, tildeling af plads, sikkerhedsregler og passende

²⁸ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/882 af 17. april 2019 om tilgængelighedskrav for produkter og tjenester (vil finde anvendelse i 2025): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=celex%3A32019L0882>.

²⁹ En mere dybdegående analyse af udfordringerne i forbindelse med arbejde og kompetencer inden for transport er medtaget i det arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, der ledsager strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020SC0331>).

³⁰ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1517&langId=da>.

infrastruktur, herunder med et særligt fokus på personer med nedsat mobilitet. Dette vil også støtte gennemførelsen af den europæiske kræfthandlingsplan. Dette er endnu en grund til, at Kommissionen i dag foreslår, at byknudepunkter i TEN-T-nettet udvikler planer for bæredygtig bytrafik, der også har til formål at øge brugen af aktiv mobilitet, og ønsker at fremme styrkelsen af denne type mobilitet i byer og regioner med den nye EU-ramme for mobilitet i byer.

39. Arbejdsgiverne kan fremme arbejdstagernes sundhed gennem aktiv mobilitet. Kampagner og incitamentsordninger på arbejdspladsen, der støttes af de nødvendige infrastrukturinvesteringer for at lette gang og cykling til arbejde, fører til forbedret sundhed og trivsel for de ansatte.
40. Siden covid-19-epidemien har mange lokale myndigheder sat handling bag ordene ved f.eks. at omlægge parkeringspladser eller udvide fortove for at give mere offentligt rum til bæredygtige transportformer såsom gang og cykling. Vejinfrastruktur er offentligt rum, der kan tilpasses for at give plads til sikker brug for alle.
41. Aktive mobilitetsformer kan være en del af multimodale rejser (særligt på første og sidste kilometer) og byder også i sig selv på en dør til dør-mobilitetsløsning. De har et stort potentiale til at forbedre menneskers sundhed takket være fysisk aktivitet og lette trængslen, hvilket også vil reducere CO₂-emissioner og andre emissioner samt luft- og støjforurening. Investering i aktiv mobilitetsinfrastruktur giver også håndgribelige økonomiske gevinster³¹.
42. Elcykler giver mulighed for cykeltransport for dem, der bor i bakkede områder eller forstæder, og for ældre og for nogle personer med nedsat mobilitet, hvilket giver langt flere mennesker mulighed for at pendle, og rejse meget længere, på cykel. Elladcykler står også for en stigende andel af kommercielle leveringstjenester. Elcykler er nu det hurtigst voksende segment for e-mobilitet i Europa med en stigning på 52 % i salget i 2020. Med den nuværende tendens er EU også ved at udvikle et stærkere industrigrundlag inden for cykelteknologier og tohjulede teknologier. De bliver mere intelligente, og der skal gøres mere for at øge investeringerne i cykelinfrastruktur og udnytte potentialet i digitaliseringen og data for at øge udbredelsen af cykling og integrationen heraf i et multimodalt miks.
43. Et stadigt større antal af gående og cyklister sammen med den hurtige fremvækst af elløbehjul og andre nye former for mikromobilitet giver et større antal bløde trafikanter³² på gaderne i byerne. Alle trafikanter, herunder motoriserede, skal tilpasse sig det nye landskab gennem øget oplysning og uddannelse i trafikikkerhed. Bløde trafikanter tegner sig for 70 % af de trafikdræbte i byerne, og denne gruppe bør derfor få mere opmærksomhed, særligt hvis EU skal nå sit "vision zero"³³-mål om at reducere trafikdrab og -kvæstelser til næsten nul. Trafikkerhedsaspekter bør være genstand for yderligere opmærksomhed og være en integreret del af alle niveauer af bytrafikplanlægningen. Bløde trafikanter bør få tilstrækkelig plads, f.eks. ved fysisk adskillelse af fortove og cykel-/mikromobilitetsstier fra motoriseret trafik, hvor det er muligt. EU-finansiering til bytrafikprojekter og til byinfrastrukturprojekter bør kræve, at projekterne bruger en "safe system"-tilgang. Europæiske byer er allerede i gang med at gennemføre foranstaltninger for at mindske

³¹ I Helsinki giver hver euro, der investeres i cykling i hovedbyårerne, en gevinst på 3,6 EUR [[Helsinki conducts first Bikenomics analysis | CIVITAS Handshake \(handshakecycling.eu\)](#)].

³² Fortalere for disse former for mobilitet taler ofte om "værdifulde trafikanter", da de mindsker trængslen og forbedrer luftkvaliteten for alle.

³³ EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 — Next steps towards "Vision Zero": https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf.

risikoen forbundet med hastighed ved at tilpasse hastighedsgrænserne og fortsætte arbejdet med bedre fartstyring.

44. Allerede før covid-19-pandemien var mange operatører begyndt at udbyde nye mikromobilitetstjenester — f.eks. standerfrie eller stationsbaserede (elektriske) tohjulede køretøjer (cykler, løbehjul og elknallerter) og andet personligt mobilitetsudstyr — i adskillige byer i EU. Der anvendes imidlertid forskellige regler på nationalt og lokalt plan, ofte selv inden for samme medlemsstat, hvilket gør det vanskeligt for besøgende at følge de lokale regler korrekt, og det hæmmer deleordningsoperatørernes virksomhed, hvis de vil operere i mere end ét land.
45. Derfor offentliggøres der i dag på EU's observatorium for bytrafik en vejledning til de relevante myndigheder, som er baseret på en tæt høring af alle interesserede parter om sikker brug af mikromobilitetsudstyr. Denne tematiske vejledning om planer for bæredygtig bytrafik indeholder bedste praksis og centrale anbefalinger om integrering af mikromobilitetsudstyr i bytrafikplanlægning med henblik på at opnå en sikrere brug heraf i byområder. Den vil bidrage til at integrere mikromobilitet i "vision zero"-tilgangen og til at nå EU's langsigtede mål om at arbejde mod tæt på nul dræbte og svært kvæstede i vejtransport.

Derfor vil Kommissionen:

- i den reviderede TEN-T-forordning foreslå krav om multimodale passagerknudepunkter i byknudepunkter for bedre at integrere aktive transportformer og krav om at bevare kontinuiteten i og adgangen til cykelstier med henblik på at fremme aktive transportformer
- øge den rolle, som gang og cykling spiller i de opdaterede vejledninger om planer for bæredygtig bytrafik
- i dag på EU's observatorium for bytrafik offentliggøre en særlig temavejledning for planer for bæredygtig bytrafik om sikker brug af mikromobilitetsudstyr for at hjælpe bytrafikplanlæggere og lokale myndigheder med at muliggøre sikker anvendelse af nyt udstyr på gaderne i byerne
- på grundlag af erfaringer på nationalt og lokalt plan med hensyn til sikkerhedskrav udarbejde regler for sikkerheden af mikromobilitetsudstyr
- inden udgangen af 2022 give vejledning om kvalitetskrav til infrastruktur til bløde trafikanter i forbindelse med den indledende revision af projekteringsfasen i henhold til direktiv 2008/96/EF³⁴ om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed.

2.6 Nulemissionsgodsløgstik i byer og leverancer på sidste kilometer

46. Godstransport, eller godsløgstik, i byerne er afgørende for en velfungerende økonomi i byerne, og i endnu højere grad under og efter covid-19-pandemien, som har medført en stigning i e-handelsaktiviteter og leverancer til hjemmet. Forbrugernes e-handelsleverancer steg med 25 % i 2020 på grund af pandemien, og øgningen i leverancer på sidste kilometer vil sandsynligvis fortsætte³⁵.

³⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/ALL/?uri=celex%3A32008L0096>.

³⁵ <https://www.weforum.org/press/2021/04/covid-19-has-reshaped-last-mile-logistics-with-e-commerce-deliveries-rising-25-in-2020/>.

47. Ud over de foreslåede tiltag for byknudepunkter i revisionen af TEN-T-forordningen er der derfor brug for en fremskynding af udbredelsen af de hurtigt voksende og bæredygtige løsninger, såsom ladcykler, ved hjælp af nye distributionsmodeller, dynamisk ruteføring og en bedre multimodal anvendelse af forbindelser med jernbanetransport og indre vandveje. Dette vil støtte optimeringen af brugen af køretøjer og infrastruktur og mindske behovet for tomkørsel og unødvendig kørsel.
48. Derudover bør godsdimensionen indtage en fremtrædende plads i planlægning af bæredygtig bytrafik for at fremskynde udbredelsen af disse tiltag. Der er brug for flere ressourcer for at sikre, at de eksisterende planer for bæredygtig bylogistik³⁶ integreres bedre inden for rammerne af planer for bæredygtig bytrafik og yderligere udvikles og gennemføres i hele EU³⁷. Dette vil bidrage til at nå målet om nulemissionslogistik i byerne senest i 2030.
49. Tiltag på dette område skal fokusere på udbredelsen af nulemissionsløsninger, -teknologier og -køretøjer til bylogistik. Kommissionen vil revidere præstationsnormerne for tunge køretøjers CO₂-emissioner for at bevæge sig i retning af nulemissionskøretøjer i denne sektor. Kommissionens forslag om mere ambitiøse normer for lette køretøjers CO₂-emissioner³⁸ vil også i betydelig grad øge udrulningen af nulemissionsvarevogne, der anvendes til bylogistik.
50. Det er afgørende at sikre inddragelse af offentlige og private interessenter for at optimere bylogistikken og leverancer på sidste kilometer i økonomisk, social og miljømæssig henseende. Samarbejde mellem lokale myndigheder og private interessenter, regelmæssige dialoger mellem alle parter, netværkssamarbejde og udvekslinger mellem byplanlæggere er centrale tiltag, der nævnes af både lokale myndigheder og private interessenter³⁹ med hensyn til at opbygge viden om forvaltning og planlægning af bæredygtig bylogistik. Der er også behov for mere arbejde på EU-plan med hensyn til at vurdere behovet for mere indsamling og udveksling af data om gods i byerne⁴⁰

Derfor vil Kommissionen:

- senest ved udgangen af 2022 fremsætte et forslag om at revidere præstationsnormerne for tunge køretøjers CO₂-emissioner for at bevæge sig i retning af nulemissionskøretøjer i denne sektor
- sikre, at de eksisterende planer for bæredygtig bylogistik integreres fuldt ud i rammerne for planer for bæredygtig bytrafik
- støtte dialog og samarbejde mellem alle parter, netværk og udvekslinger mellem

³⁶ En særlig tematisk vejledning i forbindelse med planer for bæredygtig bytrafik blev offentliggjort i oktober 2019: https://www.eltis.org/sites/default/files/sustainable_urban_logistics_planning_0.pdf.

³⁷ I undersøgelsen fra 2021 blev det konstateret, at selv om 68 % af de stikprøvedtagne byer i EU var bekendt med retningslinjerne for planer for bæredygtig bylogistik, har kun 13 % af dem særlige planer for bæredygtig bylogistik, og 58 % af dem har logistikelementer i deres planer for bæredygtig bytrafik.

³⁸ Forslag til forordning om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbiler og nye lette erhvervskøretøjers emissioner, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R(01)).

³⁹ idem.

⁴⁰ Ifølge undersøgelsen indsamler kun 29 % af de stikprøvedtagne byer i EU data om bylogistik, og kun 32 % har en evalueringsramme.

byplanlæggere

- støtte frivillig dataudveksling mellem alle typer af interessenter for at gøre godstransport i byerne mere effektiv, bæredygtig og konkurrencedygtig⁴¹.

2.7 Digitalisering, innovation og nye mobilitetstjenester

51. Digitalisering har et uudnyttet potentiale: teknologier som kunstig intelligens, digitale tvillinger, blockchains, tingenes internet og europæiske løsninger til satellitnavigation og jordobservation er meget lovende med hensyn til at gøre bytrafikken mere intelligent, mere modstandsdygtig og mere bæredygtig.
52. Takket være nye applikationer og platforme kan smartphones give adgang til en bred vifte af tjenester. For eksempel kan "mobilitet som en tjeneste"-applikationer hjælpe med bestilling og betaling af billetter til alle mobilitetstilbud. Jo mere gnidningsfrie vi kan gøre multimodale rejser, jo flere brugere vil byde dem velkommen og acceptere dem. I fremtiden vil både transportoperatører og passagerer have mulighed for at anvende europæiske digitale ID-tegnebøger⁴², som medlemsstaterne vil udstede for at give borgere, indbyggere og virksomheder mulighed for at udveksle og fremvise legitimation, herunder i forbindelse med bytrafik.
53. Derudover kan digitale værktøjer til mobilitetsstyring hjælpe offentlige transportmyndigheder med at opnå en præcis forståelse af brugen af det offentlige rum, foretage bedre investeringer i multimodal infrastruktur og multimodale køretøjer og effektivt udforme og overvåge overholdelsen af reglerne.
54. For yderligere at støtte bedre trafik- og mobilitetsstyring vil den planlagte revision af ITS-direktivet⁴³ og den reviderede delegerede forordning om EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester⁴⁴ styrke tidstro trafikinformation og multimodale digitale mobilitetstjenester.
55. Digitalisering giver også mulighed for at løse visse udfordringer i forbindelse med regulering af køretøjers adgang til byerne. I Europa vedrører størstedelen (73 %) af disse adgangsreguleringer lav- (og nul) emissionszoner. Lavemissionszoner kan være et effektivt redskab til at tage fat på lokale problemer med luftkvaliteten, især for områder hvor trafik er den største kilde til luftforurening som helhed. Derudover overvejer en række lokale myndigheder nødordninger i tilfælde af forurening eller vejafgiftsordninger for at løse andre problemer såsom trængsel⁴⁵. Mange byer kæmper faktisk med lokale trafikpropper og luftkvalitetsproblemer på grund af transport, som ofte overskrider EU's

⁴¹ Under behørig hensyntagen til de løsninger, der udvikles i det digitale transport- og logistikforum.

⁴² Den 3. juni 2021 vedtog Europa-Kommissionen et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EU) nr. 910/2014 for så vidt angår fastlæggelse af en ramme for en europæisk digital identitet sammenholdt med Kommissionens henstilling af 3.6.2021 om en fælles EU-værktøjskasse for en koordineret tilgang til en ramme for en europæisk digital identitet. Hvis de lovgivningsmæssige drøftelser kan afsluttes senest ved udgangen af 2022, vil medlemsstaterne udstede digitale ID-tegnebøger i 2024.

⁴³ <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Intelligent-transport-systems-review-of-EU-rules- da>.

⁴⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/ALL/?uri=CELEX%3A32015R0962>.

⁴⁵ Den 21. oktober 2021 vedrørte de eksisterende eller planlagte reguleringer af køretøjers adgang til byerne 328 lavemissionszoner, 130 nødordninger i tilfælde af forurening, 36 nulmissionszoner og 6 byvejsafgifter. Kilde: <https://urbanaccessregulations.eu/>.

luftkvalitetsstandarder og forureningstærskler⁴⁶. Vejtransport i særdeleshed skal være markant mindre forurenende, særligt i byerne. Det planlagte forslag om strengere standarder for emissioner af luftforurenende stoffer for køretøjer (Euro 7) vil hjælpe byerne i omstillingen til ren mobilitet. Dertil kan regulering af køretøjers adgang til byerne udgøre en foranstaltning til at overholde EU's luftkvalitetsstandarder og begrænse trængsel og trafikbårne emissioner. Adgangsregulering tilskynder derudover også til brug af offentlig transport og aktiv mobilitet og mindsker adgangen for mere forurenende køretøjer til følsomme byområder.

56. Det er vigtigt, at regulering af køretøjers adgang til byerne muliggør ukomplicerede og brugervenlige rejser i hele det indre marked uden at føre til forskelsbehandling af ikkebosiddende chauffører. Selv om indførelsen af specifik regulering af køretøjers adgang til byerne er og bør være en opgave for de kompetente nationale og lokale myndigheder, giver de mange forskellige adgangsreguleringer nye udfordringer i EU for passager- og godstransport. Trafikanterne har brug for bedre adgang til information for at være opmærksomme på disse reguleringer og for at kunne overholde dem, og byerne er ofte ude af stand til at etablere og håndhæve effektive og velfungerende ordninger. Disse udfordringer er særligt alvorlige for udenlandske køretøjer, selv hvis der er tale om nulemissionskøretøjer. Der mangler en standardiseret og effektiv måde at formidle oplysninger og data om reglerne for regulering af køretøjers adgang til byerne til chauffører på. Byerne har tilsvarende manglet de data, der er nødvendige for håndhævelse på tværs af grænserne.
57. Kommissionen har indtil videre koncentreret sin indsats om at forbedre formidlingen af oplysninger og deling af data gennem:
- a. gennemførelse af forordning (EU) 2018/1724 om den fælles digitale portal⁴⁷, som kræver, at offentlige myndigheder formidler oplysninger til trafikanterne gennem portalen
 - b. udarbejdelse af revisionen⁴⁸ af den delegerede forordning om tidstro trafikinformation⁴⁹, hvilket kræver af medlemsstaterne, at de giver adgang til en bred vifte af statiske og dynamiske data, som også skal omfatte nye datasæt såsom dem, der vedrører regulering af køretøjers adgang til byerne
 - c. "UVARbox⁵⁰"-projektet, som har til formål at hjælpe byer med at udvikle et brugervenligt værktøj til at levere data om bymæssige og regionale ordninger for regulering af køretøjers adgang til byerne i et standardiseret format
 - d. "UVARexchange⁵¹"-projektet, som har til formål at forbedre kommunikationen af oplysninger til chauffører i nærheden af zoner, hvor køretøjers adgang til byer

⁴⁶ Direktiv 2008/50/EF om luftkvaliteten og renere luft i Europa: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?qid=1486474738782&uri=CELEX:02008L0050-20150918>.

⁴⁷ Forordningen om en fælles digital portal fungerer som et enkelt kontaktpunkt for borgere og virksomheder, der ønsker adgang til oplysninger om de regler og krav, som de skal overholde som følge af EU-regler og nationale, regionale og lokale regler. Blandt andet skal de offentlige myndigheder via portalen formidle oplysninger om regulering af køretøjers adgang til byerne. Med hensyn til proceduren for erhvervelse af emissionsmærkater er det fastsat i forordningen, at sådanne mærkater udstedt af et offentligt organ eller en offentlig institution skal være fuldt tilgængelige online senest den 12. december 2023.

⁴⁸ Den delegerede retsakt forventes vedtaget i første kvartal af 2022.

⁴⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX:32015R0962>.

⁵⁰ Den forberedende foranstaltning, der er finansieret af Europa-Parlamentet og forvaltet af Kommissionens tjenestegrene (<https://uvarbox.eu>).

er reguleret, og forbedre lokale myndigheders adgang til oplysninger, særligt med hensyn til udenlandske køretøjer og chauffører, med henblik på gnidningsfrie rejser og lokale myndigheders håndhævelse af regulering af køretøjers adgang til byerne.

58. Der er behov for at arbejde videre med effektive, omkostningseffektive, brugervenlige og retfærdige løsninger, der både tilgodeser offentlige myndigheder og chauffører og ejere af køretøjer og hjælper dem med hensyn til regulering af køretøjers adgang til byerne.
59. Digitalisering giver også mulighed for nye mobilitetstjenester såsom frit flydende bil- og cykeldeling, tilkaldetjenester og innovative taxitjenester eller leveringstjenester, der primært tilbydes via mobilapplikationer. Disse tjenester udgør også en stor mulighed for europæiske virksomheder.
60. Tilkaldetjenestevirksomheder kan være banebrydende ved at tilbyde tjenester for privat biludlejning med chauffør, som kan konkurrere med etablerede taxitjenester. Taxichauffører opfatter ofte konkurrencen fra tilkaldetjenestevirksomheder som uretfærdig, hvis disse ikke skal overholde de samme regler som taxier. Samtidig anser tilkaldetjenestevirksomheder og operatører af privat biludlejning reglerne for privat biludlejning som forældede. Kommissionen vil i 2022 yde målrettet vejledning om reglerne for taxitjenester og private biludlejningstjenester. Denne vejledning supplerer Kommissionens seneste forslag om rimelige arbejdsvilkår i platformsøkonomien. For at sikre at udviklingen af disse tjenester er i overensstemmelse med den europæiske grønne pagt, planlægges der med dagens forslag til reviderede TEN-T-retningslinjer, at planer for bæredygtig bytrafik i byknudepunkter skal omfatte planer om at skifte til nulemissionsbilparker.
61. Andre nye mobilitets- og transporttjenester er på vej frem, ofte støttet af EU-finansiering til forsknings- og innovationsaktiviteter. Opkoblede, samarbejdende og automatiserede mobilitetstjenester (CCAM) og luftmobilitet i byerne⁵² er to af dem. For at maksimere deres potentielle bidrag til bytrafikken er det nødvendigt at integrere dem i rammerne for planer for bæredygtig bytrafik fra en tidlig fase.
62. Mere generelt er mange europæiske byer allerede førende på verdensplan, når det kommer til innovation inden for transport, bæredygtig bytrafikplanlægning og gennemførelse af ambitiøse klima- og trafikikkerhedsmål. Vores byer er ofte de bedste "levende laboratorier", hvor nye løsninger på fælles udfordringer udformes, testes og gennemføres, hvilket ikke blot bidrager til en mere effektiv og bæredygtig bytrafik, men også yderligere øger livskvaliteten i de europæiske byer, for de mennesker, der bor der. Byerne eksperimenterer også med brugen af lokale digitale tvillinger og kombinerer data fra forskellige områder (herunder mobilitet) og bruger visualisering, modellering og simulering til at understøtte deres beslutningstagning på en integreret måde.
63. Offentlig debat og "medskabelse" af nye mobilitetskoncepter er altafgørende for offentlighedens accept heraf. Med det for øje har CIVITAS-initiativet siden 2002 fået støtte fra de på hinanden følgende FoI-rammeprogrammer og har iværksat innovative aktioner på lokalt og regionalt plan, hvilket har gjort det muligt for de offentlige myndigheder bedre at styre innovationen og vedtage nye værktøjer, løsninger og processer. Dette bidrager til at fremme udbredelsen af bæredygtige og intelligente bytrafikløsninger i og uden for Europa.

⁵¹ Den forberedende foranstaltning, der er finansieret af Europa-Parlamentet og forvaltes af Kommissionens tjenestegrene (<https://www.eltis.org/in-brief/news/uvarexchange-project-kicks>).

⁵² Defineret som: lufttrafik i meget lav højde over befolkede områder i stort omfang.

64. Derudover er der mange initiativer inden for forskning og innovation, der har en forbindelse til bytrafik, herunder de samprogrammerede partnerskaber 2ZERO (nulemissionsvejtransport) og CCAM (opkoblet, samarbejdende og automatiseret mobilitet), de institutionelle partnerskaber for ren brint og Europas jernbaner, det samfinansierede partnerskab for fremme af byomstilling, initiativet om nyskabende foranstaltninger i byerne, EIT's videns- og innovationsfællesskab om bytrafik, living.eu-initiativet og Smart Cities Marketplace. Disse initiativer supplerer hinanden og har et stort potentiale for synergier med henblik på at fremskynde innovation hen imod mere bæredygtige og attraktive byer og byområder. En særlig lovende mulighed for effektiv koordinering mellem initiativerne i byanliggender er missionen for klimaneutrale og intelligente byer (se nedenfor).

Kommissionen vil:

- foreslå et lovgivningsinitiativ senest i 2022 om tilvejebringelse og anvendelse af kommercielt følsomme data til multimodale digitale mobilitetstjenester, hvilket også forbedrer tilgængeligheden for personer med nedsat mobilitet
- fremlægge tiltag til udvikling af et fælles europæisk mobilitetsdataområde for at lette adgangen til og udvekslingen af mobilitetsdata, herunder på byplan, i 2022
- med støtte fra programmet for et digitalt Europa⁵³ oprette en EU-værktøjskasse for lokale digitale tvillinger for at hjælpe byerne med i deres egen lokale sammenhæng at kombinere data fra forskellige områder såsom mobilitet og bruge visualisering og simulering til støtte for beslutningstagningen
- iværksætte en særlig undersøgelse i 2022, som vil kortlægge og præcisere, hvilke digitale og tekniske løsninger der skal være tilgængelige for at muliggøre mere effektiv og brugervenlig regulering af køretøjers adgang til byerne, samtidig med at nærhedsprincippet overholdes
- udstikke retningslinjer for lokal behovsstyret transport: dvs. taxier, private hyrevogne med chauffør og tilkaldetjenester
- yderligere udvikle CIVITAS-initiativet under Horisont Europa og dets samarbejde med relevante EU-finansierede initiativer gennem missionen for klimaneutrale og intelligente byer
- støtte innovative tiltag inden for Horisont Europas FoI-program gennem de partnerskaber, der er relevante for bytrafikaktiviteter (det samfinansierede partnerskab for fremme af byomstilling, de samprogrammerede partnerskaber 2ZERO og CCAM og de institutionelle partnerskaber for ren bring og Europas jernbaner).

2.8 På vej mod klimaneutrale byer modstandsdygtig, miljøvenlig og energieffektiv bytransport

65. En vigtig milepæl i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet er at have mindst 100 klimaneutrale europæiske byer senest i 2030. Med tilgængeligheden af passende teknologiske og andre politiske løsninger til nulemissionsmobilitet bør byerne træffe foranstaltninger til at lette den grønne omstilling og i sidste ende sikre, at mobilitet og

⁵³ Arbejdsprogrammet for et digitalt Europa 2021-2021 C(2021) 7914 final, bilaget. Vejledende indkaldelse af forslag i 2022.

transport i byerne bliver klimaneutral så hurtigt som muligt. Dette bør omfatte synergier med vedvarende energiproduktion og -lagring og energifællesskaber. Bymyndighederne bør navnlig gøre brug af deres beføjelser, herunder i forbindelse med offentlige udbud, procedurer for koncessioner og tildeling af tilladelser og tilskudsprocedurer, for at fremskynde grønnere offentlig transport og flåder såsom dele- og udlejningskøretøjer, varevogne og taxi- og private biludlejningstjenester.

66. Offentlige myndigheder bør sikre tilgængeligheden af en effektiv, indbyrdes kompatibel og brugervenlig infrastruktur til opladning og tankning af alternative brændstoffer. Med dette for øje har Forummet for Bæredygtig Transport allerede udarbejdet en række anbefalinger til offentlige myndigheder om offentlige udbud, tildeling af koncessioner, tilladelser og/eller ydelse af støtte til elektrisk opladningsinfrastruktur til personbiler og varevogne⁵⁴. Derudover er der planer om i 2022 at offentliggøre en vejledning om bedre tilladelses- og nettilslutningsprocedurer for opladningsinfrastruktur samt anbefalinger til fremskyndelse af elektrificeringen af specialiserede og kontrollerede flåder.
67. Omstillingen til klimaneutralitet vil blive udviklet og demonstreret i praksis af de byer, der er involveret i missionen for klimaneutrale og intelligente byer⁵⁵. Missionens formål er at resultere i 100 klimaneutrale og intelligente europæiske byer senest i 2030 og at lægge grunden for, at alle byer kan blive klimaneutrale senest i 2050. Bytrafik vil altid være et centralt element i denne udfordring. Med hensyn til FoI omfatter det første Horisont Europa-arbejdsprogram for 2021-2022 en række tiltag, der hjælper med at lægge grundlaget for gennemførelsen af missionen, herunder på et antal centrale områder såsom offentlig transport.

Kommissionen vil:

- foreslå, at der i den reviderede TEN-T-forordning medtages forpligtelser vedrørende tilgængeligheden af opladnings- og optankningsinfrastruktur som følge af Kommissionens forslag til en forordning om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler⁵⁶, herunder i byknudepunkter
- medtage emner i Horisont Europas FoI-arbejdsprogrammer, der kan hjælpe byerne med at investere i innovation i bytrafikken inden for missionen for intelligente byer med fokus på offentlig transport og aktiv mobilitet og inden for transportpartnerskaberne for at støtte automatiserede, intelligente og nulemissionskøretøjer og deres integration med afgiftssystemerne i byområder
- yde 359,3 mio. EUR i støtte under Horisont Europa i perioden 2021-2023 til den indledende gennemførelsesfase for klimaneutrale og intelligente byer
- udvikle yderligere synergier med finansiering fra andre EU-programmer (såsom de europæiske struktur- og investeringsfonde, Connecting Europe-faciliteten og genopretnings- og resiliensfaciliteten), Den Europæiske Investeringsbank og kilder i den private sektor for at støtte udbredelsen af nulemissionsmobilitet, -køretøjer og deres katalysatorer.

⁵⁴ https://transport.ec.europa.eu/document/download/5bcffc0b-d1fe-468e-9f2c-04026629c907_en.

⁵⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0609&qid=1633352046497>.

⁵⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>.

2.9 Oplysningskampagner og kapacitetsopbygning

68. Den europæiske miljøtrafikuge (fra den 16. til den 22. september)⁵⁷ —Europa-Kommissionens kampagne i samarbejde med et netværk af nationale koordinatore — har siden 2002 fremmet adfærdsændringer i retning af bæredygtig mobilitet til støtte for aktiv mobilitet, offentlig transport og andre bæredygtige og intelligente transportløsninger. Selv om kampagnen løber året rundt, er det vigtigste decentrale arrangement i september, når byerne arrangerer begivenheder i forbindelse med det årlige tema såsom de stadigt mere populære "bilfrie dage". Temaet for den 20. udgave i 2021 var "sikker og sund med bæredygtig mobilitet", og der blev sat rekord med 3 200 deltagende byer fra 53 lande i hele verden. Årlige arrangementer såsom større EU-konferencer⁵⁸ og prisuddelinger på EU-plan relateret til bytrafik tjener samme formål og giver deltagerne mulighed for at netværke og udveksle bedste praksis. Den igangværende konference om Europas fremtid er også et fremragende forum for interaktiv kontakt med borgerne om bæredygtige transportløsninger.
69. Den årlige Access City-pris⁵⁹, der blev lanceret af Kommissionen i 2010, anerkender de europæiske byer for deres bestræbelser på at blive mere tilgængelige for personer med handicap, herunder inden for transport og relateret infrastruktur. For at fejre det europæiske år for jernbanetransport (2021) indeholder den 12. udgave af Access City-prisen en særlig omtale for at have gjort togstationer mere tilgængelige. Prisen tilskynder alle byer i EU til at sikre lige adgang til bylivet for personer med handicap og ældre. Derudover giver den byerne mulighed for at inspirere hinanden og udveksle eksempler på god praksis.
70. Sideløbende med oplysningsarbejdet er der også behov for at hjælpe lokale og regionale myndigheder og bytransportansatte med at opbygge deres kapacitet, så de effektivt kan opfylde deres forpligtelse til bæredygtig og intelligent bytrafik. EU har støttet opbygningen af kapacitet, særligt til planlægning af bæredygtig bytrafik, gennem teknisk bistand og uddannelse og adskillige projekter og ved at stille vejledninger til rådighed.

Kommissionen vil:

- fortsætte sine oplysningsaktiviteter med fokus på den europæiske miljøtrafikuge og EU's priser og arrangementer for bytrafik
- fortsætte med at yde teknisk bistand, særligt tiltag til opbygning af lokale, regionale og nationale myndigheders kapacitet til at udarbejde og gennemføre foranstaltninger og strategier for bytrafik.

3 FORVALTNING OG KOORDINERING

71. Mobilitetsspørgsmål vedrører alle politiske niveauer (EU, nationale, regionale og lokale myndigheder). En **integreret tilgang til forvaltning på flere niveauer** for at styre bytrafik, sammen med andre relevante sektorer såsom energisektoren, er nødvendig som led i indsatsen for klimaneutralitet, f.eks. gennem missionen for klimaneutralitet og intelligente byer. Det er i den forbindelse af afgørende betydning at sikre, at byerne inddrages fuldt ud for at støtte opnåelsen af de europæiske mål. Under overholdelse af nærhedsprincippet bør

⁵⁷ <https://mobilityweek.eu/home/>.

⁵⁸ Særligt CIVITAS-Forum, konferencen om planer for bæredygtig bytrafik og bytrafikdage.

⁵⁹ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1141>.

tilgangen støtte nationale, lokale og regionale myndigheder i deres arbejde og muliggøre en samlet tilgang i hele EU.

72. Der er behov for en forstærket platform for dialog og medskabelse af nye tiltag til gennemførelse af EU's nye ramme for mobilitet i byer med et stærkere engagement fra medlemsstaternes side og en bedre dialog med byer, regioner og interessenter om alle spørgsmål vedrørende bytrafik. Med henblik herpå bør eksisterende strukturer i videst mulige omfang blive brugt og tilpasset⁶⁰.
73. En reformeret ekspertgruppe om bytrafik⁶¹ kan spille en central rolle i udformningen og gennemførelsen af denne nye forvaltningstilgang. Dens generelle funktion har indtil videre ikke levet op til de oprindelige forventninger, og offentlige høringer og workshops har fremhævet behovet for forbedring af dens struktur og arbejdsordninger. Dette bør omfatte, at lokale myndigheder, bynetværk og arbejdsmarkedets parter kan deltage, og at der fastsættes klare arbejds mål og resultater. Ekspertgruppen bør i forbindelse med sine aktiviteter støttes af undergrupper, hvor det er nyttigt.
74. Ekspertgruppen bør navnlig arbejde med offentlig transport, fælles og aktiv mobilitet, nulemissionsflåder, bylogistik og leverancer på første og sidste kilometer, herunder i bygrænseområder og i forbindelser mellem by og land. Den bør også koordinere beredskabet i forbindelse med uforudsete hændelser i bytransport mellem medlemsstaterne⁶² samt mellem programforvaltere for planer for bæredygtig bytransport og gruppen for koordination af platforme for samme.

Kommissionen vil:

- senest i 2022 gennemgå mandatet for og driften af Kommissionens ekspertgruppe om mobilitet i byerne.

4 INTERNATIONALE ASPEKTER

75. Bytrafik er en af de dimensioner, der er omfattet af verdensmål for bæredygtig udvikling 11 om bæredygtige byer og lokalsamfund og af den nye dagsorden for byer. Disse globale rammedokumenter har været retningsgivende for EU's multilaterale og bilaterale samarbejde samt for andre aktiviteter, som er blevet iværksat for at støtte udbredelsen af praksis og løsninger uden for EU.
76. Programmet for internationalt bysamarbejde⁶³ 2017-2020 bidrog til at skabe dialog mellem byer i hele verden om mobilitetsspørgsmål via parring og udformningen af fælles handlingsplaner. Eksempler herpå er et samarbejde mellem Torino (Italien) og São Paulo (Brasilien) om at skabe multimodal bytrafik i store interkommunale systemer og samarbejdet mellem Nagpur (Indien) og Karlsruhe (Tyskland) om overvejelser om personcentreret mobilitet og offentlig cykeldeling.

⁶⁰ Den planlagte revision af dagsordenen for byerne i 2023 kan undersøge synergierne mellem dialogen på flere forvaltningsniveauer og bytrafikfællesskabet og interessenter.

⁶¹ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3165&NewSearch=1&NewSearch=1&lang=da>.

⁶² Kommissionens grænsekontakt punkt, der består af eksperter i grænseoverskridende spørgsmål, kan også bidrage til ekspertgruppen (f.eks. ved at tage hånd om juridiske og administrative grænsehindre).

⁶³ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/cooperation/international/urban/.

77. 44 byer i EU og tredjelande har under det nye program for internationalt regionalt samarbejde og bysamarbejde⁶⁴ for 2021-2024 vist interesse for at arbejde på et tematisk netværk for bymæssig og regional fornyelse og social samhørighed, hvilket navnlig omfatter spørgsmål vedrørende bæredygtig mobilitet og transport.
78. Der har fundet adskillige andre internationale aktiviteter sted for at fremme og gennemføre løsninger for bæredygtig bytrafik med støtte til EU's udviklingssamarbejde og partnerskaber på tværs af forskellige geografiske regioner. Disse aktiviteter omfatter investeringsaspekterne og begrebet om strategisk mobilitetsforvaltning på kommunalt plan for bæredygtig bytrafikplanlægning, hvor EU's koncept og retningslinjer for planer for bæredygtig bytrafik er blevet et globalt referencepunkt. De er i hele verden blevet tilpasset geografiske forhold og specificiteter.
79. En yderligere inddragelse af lokalt politisk ejerskab af målene for bæredygtig mobilitet er afgørende for at nå EU's klimamål. På grundlag af ambitionerne i den europæiske mission for klimaneutralitet og intelligente byer vil Kommissionen styrke det internationale samarbejde om tværsektorielle tilgange til integrationen af pålidelige og økonomisk overkommelige løsninger for ren energi, herunder bytransport, via det globale Mission Innovation-initiativ om omstillinger af byområder⁶⁵.

Kommissionen vil:

- opfordre til samarbejde med den globale borgmesterpagt for klima og energi om spørgsmål vedrørende bytrafik
- udvikle et tættere samarbejde om bytrafik med andre relevante internationale organer såsom Det Internationale Transportforum
- fortsætte med at fremme bæredygtige tilgange til bytrafik ud over EU, f.eks. som led i gennemførelsen af de økonomiske og investeringsmæssige planer for Vestbalkan⁶⁶, Det Østlige Partnerskab⁶⁷ og de sydlige nabolande^{68 69}.

5 FINANSIERING AF BYTRAFIKPROJEKTER

80. Dekarbonisering, rensning, digitalisering og modernisering af bytrafikken kræver en betydelig indsats for at udvikle og afprøve nye løsninger samt at investere i mobile aktiver og infrastrukturer.

⁶⁴ <https://www.iurc.eu>.

⁶⁵ <http://mission-innovation.net/missions/urban-transitions-mission>.

⁶⁶ Meddelelsen "En økonomisk plan og investeringsplan for Vestbalkan", (COM(2020) 641 final).

⁶⁷ Den fælles meddelelse "Styrkelse af robustheden — resultater for alle gennem Det Østlige Partnerskab" (JOIN(2020) 7 final) og det fælles arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene "Recovery, resilience and reform: post 2020 Eastern Partnership priorities" (SWD(2021) 186 final).

⁶⁸ Den fælles meddelelse "Forny et partnerskab med de sydlige nabolande: En ny dagsorden for Middelhavsområdet", JOIN(2021) 2 final og det fælles arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene: "Renewed Partnership with the Southern Neighbourhood Economic and Investment Plan for the Southern Neighbours" SWD(2021) 23 final.

⁶⁹ Disse aktiviteter og programmer vil blive finansieret under det nye instrument for naboskab, udviklingssamarbejde og internationalt samarbejde – et globalt Europa.

81. I finansieringsperioden 2021-2027 vil der blive stillet flere finansieringsinstrumenter til rådighed på europæisk og nationalt plan såsom Connecting Europe-faciliteten, InvestEU, Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Samhørighedsfonden, Horisont Europa FoI-rammeprogrammet, programmet for et digitalt Europa og genopretnings- og resiliensfaciliteten med henblik på at støtte omstillingen til bæredygtig bytrafik, og i udvidelsesregionen er der instrumentet for naboskab, udviklingsamarbejde og internationalt samarbejde og førtiltrædelsesbistand (IPA III).
82. Der er også taget vigtige skridt for at gøre det finansielle system mere bæredygtigt, særligt med vedtagelsen i 2020 af taksonomiforordningen, som skaber et klassificeringssystem for grønne økonomiske aktiviteter. Dette vil fremme opskaleringen af grønne finansielle produkter, der er egnede til at fremme investeringer i bytrafik og udbredelsen af alternative brændstoffer. Missionen for klimaneutrale og intelligente byer vil støtte denne proces ved at sikre større synergi og komplementaritet med andre EU-programmer, samtidig med at den hjælper byerne med at gennemføre den grønne og den digitale omstilling gennem udarbejdelse og gennemførelse af deres klimabykontrakter, som også vil omfatte investeringsplaner, der vil bygge på EU-støtte samt national og regional støtte og fastlægge, hvordan de planlægger at få adgang til finansiering fra andre kilder, opskalere og anvende innovative løsninger til at opfylde deres forpligtelser.
83. Instrumentet for teknisk støtte⁷⁰ giver Kommissionen mulighed for at hjælpe medlemsstaterne med at udforme og gennemføre reformer, der tager sigte på at afhjælpe manglen på investeringer og fremskynde den dobbelte omstilling. Medlemsstaterne kan anmode om støtte gennem instrumentet for teknisk støtte til at udforme og indføre foranstaltninger, der gør det muligt for dem at deltage i effektive og bæredygtige reformer og investeringer i renere, mere intelligent og mere integreret bytrafik og på denne måde letter omstillingen til bæredygtig bytrafik.
84. Der vil blive ydet mere rådgivningsstøtte og teknisk bistand gennem InvestEU-rådgivningsplatformen med særlige faciliteter, navnlig ELENA, URBIS (platformen for rådgivning vedrørende investeringer i byområder) og SIA/Jaspersinitiativet samt gennem Europa-Kommissionens instrument for teknisk bistand og informationsudveksling (TAIEX) eller projekter vedrørende venskabsbyer i tredjelande. Dette vil også bidrage til at maksimere optagelsen og virkningen af EU-midlerne.
85. En integreret strategi for bytrafik (en plan for bæredygtig bytrafik eller tilsvarende) kan give yderligere garanti for investeringernes gennemslagskraft og effektivitet som led i en systemisk tilgang.

Kommissionen vil:

- udvikle en stærkere forbindelse mellem planer for bæredygtig bytrafik og finansieringsinstrumenter og f.eks. i arbejdsprogrammerne under Connecting Europe-faciliteten prioritere bytrafikprojekter, der understøttes af planer for bæredygtig bytrafik eller tilsvarende planer, og i arbejdsprogrammerne under Horisont Europa prioritere ansøgere med planer for bæredygtig bytrafik
- fortsat yde finansiell støtte til investeringer i bæredygtig bytrafik, både i og uden for EU, herunder til intelligente og bæredygtige bytrafikprojekter i byer gennem EU's forsknings- og innovationsprogram Horisont Europa (2021-2027).

⁷⁰ https://ec.europa.eu/info/overview-funding-programmes/technical-support-instrument-tsi_da.

6 KONKLUSIONER

86. Denne meddelelse er en opfordring til at forstærke indsatsen på tværs af alle forvaltningsniveauer for at tackle de mobilitetsmæssige udfordringer, som byområderne står over for: Kommissionen vil øge sin støtte på områder med fastslået EU-merværdi (navnlig med hensyn til byknudepunkter på TEN-T og henstillinger til medlemsstaterne om effektive planer for bæredygtig bytrafik), samtidig med at der skabes en fælles ramme for, at alle byer i EU kan gå over til en mere bæredygtig og intelligent bytrafik. Medlemsstaterne opfordres indtrængende til at støtte de lokale myndigheders øgede indsats for at gøre bytrafikken mere bæredygtig, intelligent og modstandsdygtig. Fremskyndelse af omstillingen til klimaneutral og bæredygtig bytrafik udgør ikke blot en stor udfordring, men giver også store muligheder for byer og regioner og for industrien i og uden for Unionen. I sidste ende lever den op til borgernes forventninger om renere luft, mindre trængsel og støj samt øget trafiksikkerhed og bedre sundhed, fuldt ud på linje med vores nye vækststrategi for Europa.