



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 10.07.1998
KOM(1998) 431 slutlig

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN

TILL RÅDET, EUROPAPARLAMENTET, REGIONKOMMITTÉN SAMT
EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN

ATT UTVECKLA ETT TRAFIKNÄT FÖR ALLA

**Varför goda lokala och regionala persontrafikförbindelser är viktiga
och hur Europeiska kommissionen kan bidra till att förverkliga dem**

ATT UTVECKLA ETT TRAFIKNÄT FÖR ALLA

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING	3
1. INLEDNING	5
1.1 VARFÖR BÄTTRE LOKALA OCH REGIONALA PERSONTRAFIKFÖRBINDELSER ÄR VIKTIGA	5
1.2 UTMANINGAR OCH MÖJLIGHETER TILL FÖRÄNDRING	5
1.3 EUROPEISKA UNIONENS ROLL	7
2. ARBETSPROGRAMMET	9
2.1 ATT FRÄMJA INFORMATIONsutbyte	9
2.1.1 Den europeiska informationstjänsten avseende lokaltrafik	9
2.1.2 Att förena nyckelaktörer	9
2.2 BENCHMARKING FÖR ATT FÖRBÄTTRA TRANSPORTSYSTEMEN	10
2.3 ATT SKAPA DE RÄTTA POLITISKA RAMARNA	11
2.3.1 Fysisk planering och miljöbedömning	12
2.3.2 Mobilitetsplanering	12
2.3.3 Rättvis och effektiv prissättning av transporter	13
2.3.4 Transporttelematik	14
2.3.5 Fordons- och miljöstandarder	15
2.3.6 Allmännyttiga tjänster och konkurrens inom lokal och regional persontrafik	16
2.3.7 Kvinnors behov av transporter	17
2.3.8 Transporter för människor med nedsatt rörlighet	18
2.4 ATT ANVÄNDA EU:S FINANSIERINGSINSTRUMENT PÅ ETT EFFEKTIVT SÄTT	19
2.4.1 Det transeuropeiska transportnätet	19
2.4.2 Program för forskning, teknisk utveckling och demonstration	20
2.4.3 Strukturfonderna	21
2.4.4 Att informera om finansiering via Europeiska unionen	22
3. SLUTSATSER	23
BILAGA.....	24
<i>Sammanfattning av arbetsprogrammet</i>	

Sammanfattning

Detta meddelande är en uppföljning till Europeiska kommissionens grönbok "Ett trafiknät för alla" och kommissionens utvärdering av möjligheterna för resenärer att kombinera olika trafikslag (intermodalitet). Huvudpoängerna är att:

- God lokal och regional persontrafik utgör en viktig del av EU:s transportsystem.
- Lokala och regionala transporter i första hand är en fråga för de lokala, regionala och nationella myndigheter som har att göra med trafikbolag och resenärer.
- Kommissionens roll består i att skapa användbara verktyg för myndigheter, trafikbolag och användargrupper och att fastställa politiska ramar som främjar en hållbar mobilitet.

I meddelandet beskriver kommissionen sitt treåriga arbetsprogram som syftar till att främja den lokala och regionala kollektivtrafikens roll när det gäller att bidra till den ekonomiska utvecklingen och sysselsättningen, minskad trängsel, lägre energiförbrukning, minskade utsläpp av luftföroreningar, mindre buller, minskad social utslagning och en förbättrad livskvalitet. För att uppnå dessa mål måste man i högre grad använda miljövänliga transportformer såsom kollektivtrafik, cykel och förflyttning till fots. Detta kräver ett samordnat förhållningssätt.

Arbetsprogrammet täcker informationsutbyte, benchmarking, skapande av de rätta politiska ramarna och användning av gemenskapens finansieringsinstrument. I enlighet med subsidiaritetsprincipen kommer Europeiska kommissionen huvudsakligen att fungera som stöd eller katalysator.

För att främja informationsutbyte har kommissionen upprättat en Europeisk informationstjänst om lokaltrafik som skall hjälpa beslutsfattare och andra berörda aktörer att skaffa sig information om utvecklingen på transportområdet runt om i Europa.

Kommissionen stöder benchmarking av lokala och regionala persontransporter på basis av företagens egna utvärdering. Detta skall hjälpa myndigheter, trafikbolag och resenärer att jämföra sitt transportsystem med andra. Det skall främja förändring när detta behövs.

För att skapa de rätta politiska ramarna utarbetar kommissionen åtgärder för transportfrågor vid fysisk planering, för att främja program för mobilitetsplanering, för att stödja rättvisare och effektivare prissättning av transporter, för att främja telematiktillämpningar inom transportområdet, för att fastställa harmoniserade normer för fordons design samt för att säkerställa att kvinnors och rörelsehindrades transportbehov kan tillgodoses. Kommissionen studerar hur gemenskapslagstiftningen om allmännyttiga tjänster och konkurrens tillämpas på persontransporter med målet att lägga fram lagstiftningsförslag.

För att säkerställa en effektiv användning av Europeiska unionens finansieringsinstrument kommer kommissionen att undersöka hur man skall behandla lokala och regionala anslutningar i riktlinjerna för det transeuropeiska transportnätet. Kommissionen kommer att stödja demonstrationsprojekt för att testa forskningsresultat

och i hög grad prioritera stöd till hållbara lokala och regionala transporter genom strukturfonderna.

1. INLEDNING

1.1 Varför bättre lokala och regionala persontrafikförbindelser är viktiga

I Amsterdamfördraget tas för första gången en hållbar utveckling upp som en av Europeiska unionens målsättningar. Transporter har en nyckelroll när det gäller att uppnå denna målsättning¹.

Ett väl fungerande europeiskt transportsystem förutsätter goda och hållbara transporter på lokal och regional nivå². Det bidrar till den ekonomiska utvecklingen och sysselsättningen³ och minskar trängseln. Det bidrar till en renare miljö genom att energiförbrukning, buller och föroreningar minskar⁴. Det minskar den sociala utslagningen genom att människor utan bil kan nå arbetsplatser, skolor, affärer, sjukvårdsanläggningar och fritidsanläggningar – med tanke på att kvinnor, ungdomar, äldre, arbetslösa och handikappade personer är särskilt beroende av kollektivtrafiken. God och hållbar persontrafik är avgörande inom stadsområdena, där 80 % av EU:s befolkning lever⁵. Den bidrar också till livskvaliteten på landsbygden. Alla dessa faktorer är lika viktiga i de länder som ansökt om EU-medlemskap som de är för de länder som redan är EU-medlemmar.

För många människor i Europa har spridningen av privatbilismen inneburit en aldrig tidigare upplevd rörlighet och möjlighet till flexibilitet. I ett framtidsperspektiv är det dock tydligt att dagens mönster för privatbilismen inte är hållbart. Enligt beräkningar skulle tre av tio bilresor i Europas städer kunna göras med mer miljövänliga samfärdsmedel⁶. För att uppnå denna förändring måste lokala och regionala transportsystem planeras på ett integrerat sätt och drivas med utgångspunkt i användarnas behov och hur människor ser på alternativen till den egna bilen.

Detta meddelande är en uppföljning till grönboken "Ett trafiknät för alla"⁷ från 1995 och Europeiska kommissionens utvärdering av möjligheterna för resenärer att kombinera olika trikslag⁸. Det bygger på värdefulla bidrag till grönboken "Ett trafiknät för alla" från 176 organisationer och de 250 representanterna för myndigheter, trafikbolag och resenärer, som deltog i forumet "Ett trafiknät för alla" i Bryssel i juni 1996.

¹ Se "Agenda 2000. En förstärkt och utvidgad union", KOM(97) 2000.

² Persontransporter på land är antingen individuella, t.ex. med privatbilar, motorcyklar, till fots eller per cykel, eller kollektiva, t.ex. bussar, spårvagnar, tåg, tunnelbana, taxi och samåkning. Kollektivtrafik kan skötas både av den privata och den offentliga sektorn. Individuella transporter benämns också privata transporter. Inomregional kollektivtrafik benämns också lokaltrafik. Uthålliga transportsystem kan inkludera alla transportslag, separat eller i kombination, med en mycket större andel för miljövänliga transportslag såsom lokaltrafik, gång och cykel.

³ Se t.ex. "Miljö och sysselsättning - En hållbar utveckling i Europa", (KOM(97) 592).

⁴ I "Koldioxidutsläpp inom transportsektorn - Utveckling av en gemenskapsstrategi", (KOM(98) 204) pekar man på den roll bättre lokal och regional transport spelar för att för att man skall uppnå det mål, som beslutades vid Kyoto-konferensen 1997, om en minskning på 8 % av EU:s koldioxidutsläpp från 1990 års nivå senast 2008-2012

⁵ "Mot ett program för städer inom Europeiska unionen", KOM(97) 197.

⁶ "Att ändra den dagliga rörligheten i städerna: mindre eller annorlunda?", Europeiska ministerrådet för transportfrågor, Rundabordssamtalen nr 102, 1996.

⁷ "Ett trafiknät för alla: att förverkliga kollektivtrafikens möjligheter i Europa", KOM(95) 601.

⁸ Arbetsgruppen "Intermodalitet på transportområdet" har utarbetat flera rapporter som finns i att tillgå i elektronisk form på <http://www.cordis.lu/transport/src/task.htm>. Se även "Intermodalitet och intermodal godstransport i Europeiska unionen", KOM(97) 243.

Åtgärderna i detta meddelande stödjer bredare gemenskapsinitiativ. De kommer att hjälpa myndigheterna att uppfylla kraven i ramdirektivet om luftkvalitet⁹ och kommer att bli en del av den handlingsplan för en hållbar stadsplanering som kommissionen skall lägga fram 1998.

1.2 Utmaningar och möjligheter till förändring

Det har redan gjorts en hel del framsteg när det gäller god lokal och regional persontrafik. I grönboken "Ett trafiknät för alla" och andra dokument beskrivs ett stort antal exempel på goda metoder. Men utmaningarna är fortfarande enorma. Mellan 1970 och 1996 mer än fördubblades den genomsnittliga sträcka människor reser varje dag till 35 km - och 80 % av dessa resor sker med bil. Mer än tre fjärdedelar av alla resor är kortare än 10 km, vilket understryker behovet av goda lokala och regionala persontrafikförbindelser.

Varje stad och region har olika förutsättningar och utvecklas på sitt eget sätt. Lokala och regionala transporter är i första hand en fråga för lokala, regionala och nationella myndigheter tillsammans med trafikbolagen och de grupper som använder transportsystemen. Det finns inte någon enskild metod som är rätt när det gäller att utveckla transportsystemen så att de främjar en starkare lokal ekonomi, en bättre miljö och den sociala sammanhållningen. Det grundläggande behovet att minska beroendet av privatbilismen och skapa hållbarare transportsystem är dock vedertaget. Det råder också stor samstämmighet bland myndigheter och trafikbolag om hur detta kan åstadkommas (se rutan nedan). Europeiska kommissionen stöder denna framtidsvision för lokala och regionala transporter.

Praktiska metoder för att göra transportsystemen mer hållbara och minska beroendet av privatbilismen

- Att öka kollektivtrafikens kvalitet och tillgänglighet samt dess kapacitet att på ett flexibelt sätt möta förändringar i fråga om transportbehov.
- Att göra det attraktivare att välja att gå till fots eller cykla.
- Att minska resebehovet, till exempel genom att vända utvecklingen där bostäder, arbetsplatser, skolor, affärer, sjukvårdsanläggningar och fritidsanläggningar sprids till vitt skilda platser så att de blir svåra att nå utan bil.
- Att erkänna privatbilismens fortsatt viktiga roll i det lokala transportsystemet samtidigt som man gör det möjligt att ha en hög livskvalitet utan att vara beroende av bil.
- Att undanröja de psykologiska hindren för att använda alternativ till bilen och vinna allmänhetens stöd för en politik som främjar användningen av dessa alternativ.
- Att aktivt styra bilismen i områden med trängsel – till exempel genom parkeringsbegränsningar, tillträdeskontroll och vägavgifter.
- Att göra transportfrågan till en viktig del av strategierna vid fysisk planering och för ekonomisk utveckling samt social sammanhållning.
- Att främja nya, flexibla arbetsformer.¹⁰

⁹ Direktiv 96/62.

¹⁰ Se grönboken "Partnerschap för en ny arbetsorganisation", KOM(97)128.

- Att förena alla dessa metoder för att skapa ett system för transport dörr-till-dörr som människor kan använda som ett samordnat "trafiknät för alla"

Transportsystemens struktur gör ofta åtgärder av denna typ svåra att omsätta i praktiken. Människor har olika krav på rörlighet och söker flexibla individuella lösningar – samtidigt som myndigheter med ansvar för kollektivtrafiken och trafikbolag tycker att det är lättare att erbjuda standardiserade lösningar. Människor reser från dörr till dörr och vill kunna göra detta utan avbrott – medan de olika trafikslagen i allmänhet är fragmenterade. Människors transportbehov förändras med tiden, vilket också gäller den vikt man fäster vid faktorer såsom hållbarhet – medan mönstren när det gäller att tillhandahålla transporterna tenderar att vara oförändrade.

Vad som krävs är samordnade transporttjänster som underlättar effektiva och snabba resor från dörr till dörr oavsett hur många byten och vilka avstånd det handlar om. En av huvudprinciperna här är intermodalitet, vilket innebär att man kan använda olika trafikslag som led i en sömlös transportkedja (se rutan nedan).

Viktiga aspekter vid en intermodal inriktning på lokala och regionala transporter

- En intermodal inriktning på transportplaneringen och utvecklingen av infrastrukturen så att alla transportsätt är väl anslutna till varandra och byten blir enkla.
- Intermodala trafikoperatörer med samordnade tidtabeller och där trafikbolag och myndigheter har kapacitet att bemöta störningar i transportsystemet på ett flexibelt sätt.
- Intermodala stödtjänster och intermodal teknik som gör tjänster som reseinformation och biljett- och betalningssystem oberoende av transportsätt och – helst – täcker all trafik i ett område.

1.3 Europeiska unionens roll

Europeiska unionens roll inom området lokal och regional trafik skall i första hand styras av subsidiaritetsprincipen. EU skall bara agera där man kan ge ett mervärde till åtgärder på nationell, regional och lokal nivå. Vid samrådsförfarandet i samband med utarbetandet av grönboken "Ett trafiknät för alla" påvisades ett tydligt stöd för tanken att EU kan komma med värdefulla bidrag inom fyra nyckelområden, och då framför allt tjäna som stöd eller katalysator för andra aktörers insatser:

- 1) Att främja informationsutbyte - och göra det lättare att få information om vad som har fungerat respektive inte har fungerat på annat håll.
- 2) Att främja benchmarking av tjänsterna – så att myndigheter och trafikbolag kan dra nytta av jämförelser mellan hur deras egna lokala och regionala transportsystem fungerar jämfört med transportsystem på andra håll.
- 3) Att utforma en politik och en rättslig ram som främjar en bättre användning av lokala och regionala system för persontrafik – och bidra till målsättningarna för Europeiska unionens gemensamma transportpolitik, nämligen effektivitet, kvalitet och en hållbar rörlighet.

4) Att använda gemenskapens finansieringsinstrument på ett effektivt sätt – så att dessa främjar investeringar i lokal och regional persontrafik, där detta behövs för att bidra till att uppfylla EU:s målsättningar såsom tillväxt, konkurrenskraft, lika möjligheter, tillgänglighet för människor med funktionsnedsättningar, sysselsättning, ekonomisk och social sammanhållning, bättre luftkvalitet, energibesparing samt unionens utvidgning.

I detta meddelande presenteras Europeiska kommissionens arbetsprogram för 1998–2000 inom fyra områden. Arbetsprogrammet sammanfattas i en bilaga.

2. ARBETSPROGRAMMET

2.1 Att främja informationsutbyte

Europa har stora erfarenheter och stor sakkunskap när det gäller lokal och regional trafik. Vissa av nyckelresurserna på EU-nivå utgörs av nätverk mellan trafikbolag och myndigheter, gemenskapsstödda forsknings- och utvecklingsprojekt och en nyligen genomförd undersökning av de framsteg i fråga om transportsystemens tillgänglighet som gjorts i medlemsstaterna¹¹. Det finns också gott om nationell och lokal information, samtidigt som efterfrågan på denna typ av information är hög. Utmaningen består i att sprida informationen och göra den lättillgänglig.

2.1.1 *Den europeiska informationstjänsten avseende lokaltrafik*

Europeiska kommissionen har kommit överens med POLIS-nätet av städer och regioner och Internationella kollektivtrafikunionen (UITP) om att utveckla en europeisk informationstjänst om lokaltrafik "ELTIS"¹². Den kommer att bestå av en databas med information om lokal och regional kollektivtrafik av alla slag. Den kommer bland annat att innehålla tjänsteutformning, tillgänglighet, planering, markanvändning samt prissättning. Tjänsten kommer att finnas tillgänglig från mitten av 1998. Databasen kommer att bygga på information från ovannämnda källor, nyligen insamlade exempel på goda metoder och på projektbeskrivningar från dem som använder tjänsterna. Användarna kommer att kunna nå databasen via Internet. Stödinformation kommer också att finnas i pappersform.

2.1.2 *Att förena nyckelaktörer*

Europeiska kommissionen kommer att arbeta tillsammans med de nationella regeringar som vill arrangera möten för nyckelpersoner och -organisationer där diskussioner kan föras om praktiska lösningar på problem som hindrar utvecklingen av den integrerade kollektivtrafiken och för att ge synpunkter på kommissionens arbete.

Kommissionen ämnar arrangera en internationell konferens i slutet av 1998 för att sprida kunskap om de verktyg kommissionen håller på att utveckla för lokala transportansvariga myndigheter, trafikbolag och passagerargrupper. Ämnet transport kommer även att vara en av de viktigare frågorna i "*Europeiskt forum för städer*" som kommissionen skall anordna i slutet av 1998.

Europeiska nätverksorganisationer och lokala och regionala myndigheternas europeiska representationskontor underlättar informationsutbytet och sprider information om EU:s politik och program. Kommissionen kommer att stödja samarbetet mellan dessa nätverk och försöka se till att de får en god tillgång till information om EU:s politik inom områden som rör persontrafiken.

I länderna i Central- och Östeuropa och Baltikum har man under det senaste decenniet kunnat konstatera ändrade resemönster. Lokala, regionala och nationella myndigheter

¹¹ En studie om tillgänglig transport som utförts av Europeiska kommissionen (GD VII) under 1997. Dess resultat kommer att bli tillgängliga under 1998.

¹² <http://www.eltis.org>

samt icke-statliga myndigheter i dessa länder eftersträvar allt mer en transportpolitik som främjar hållbarhet och förbättrar kollektivtrafikens kvalitet, samtidigt som man kan dra nytta av de fördelar som rörligheten kan medföra. De kan dra lärdom av varandra och av sina motsvarigheter i Europeiska unionen. Kommissionen har för avsikt att uppmuntra nätverk för att ta upp dessa behov. Kommissionen kommer att fortsätta att skapa möjligheter för organisationer i Central- och Östeuropa och Baltikum att delta i forskningsprogram som stöds av kommissionen.

Som ett exempel på hur man kan samla nyckelaktörer har kommissionen beslutat att stödja de europeiska cyklistorganisationernas arbete att binda samman nationella cykelleder, med möjliga fördelar för transporter, miljö, turism, hälsa och regional utveckling.

2.2 Benchmarking för att förbättra transportsystemen

Myndigheter och trafikbolag som ansvarar för lokal och regional persontrafik bör kunna jämföra hur deras transportsystem fungerar jämfört med väl fungerande system på andra håll. Detta skall hjälpa dem att förstå hur de kan förbättra sina system och uppmuntra dem att agera. Väl fungerande system bör identifieras och belönas. Nyckelresultaten från benchmarkingen bör finnas tillgängliga för resenärer och allmänheten.

Europeiska kommissionen tänker arbeta efter dessa målsättningar genom att inrätta ett system där operatörer själva kan värdera kvalitet och effektivitet och jämföra sig med andra lokaltrafiksystem. Inom andra sektorer har organisationer använt sig av liknande benchmarking för att fortlöpande förbättra tjänsternas kvalitet och ekonomiska resultat¹³. Vissa kollektivtrafikbolag har också genomfört benchmarking, inklusive jämförelser mellan flera tunnelbanesystem.

Under 1998 kommer man genom forskningsprojektet QUATTRO¹⁴, som stöds av kommissionen, att upprätta en förteckning över kvalitetskriterier och metoder som skall användas vid en kvalitetsinriktad styrning. Dessa bör utgöra värdefulla verktyg för de som undersöker hur väl transporttjänsterna fungerar.

Vid sidan av benchmarking av kollektivtrafiken är det också nödvändigt att utveckla teknik för att utvärdera lokala transportsystem i deras helhet. Vissa aspekter rörande trafikbolagens resultat beror på faktorer som trafikplanering och fysisk planering, som de inte själva styr. Vid systemomfattande utvärderingar beaktas myndigheternas ansvar att styra de lokala och regionala transporternas utveckling. Under 1998 kommer kommissionen att genomföra ett pilotprojekt i fråga om benchmarking av lokala persontrafiksystem (se rutan nedan) i samarbete med Europeiska samarbetsorganisationen för kommunala och regionala myndigheter (CEMR).

Under 1998 kommer kommissionen att lägga fram ett meddelande om benchmarking på transportområdet.

¹³ Genomförande av benchmarking av den europeiska industrins konkurrenskraft, KOM(96)0463.

¹⁴ Quality Approach in Tendering/contracting Urban Public Transport Operations – kvalitetsinriktning vid upphandling och tilldelning av kollektivtrafikverksamhet.

Europeiska standardiseringsorganisationen (CEN) har för avsikt att anta standarddefinitioner som kan användas för att fastställa kvalitetskriterier för persontrafik¹⁵. Detta arbete påbörjades 1997 och beräknas slutföras under 2001. I slutet av 1998 kommer kommissionen att lägga fram sina rekommendationer till CEN, vilka skall bygga på resultaten från de kvalitets- och benchmarkingprojekt som kommissionen stött.

Från 1999 och framåt kommer kommissionen att uppmuntra en omfattande användning av benchmarking bland myndigheter och trafikbolag. Kommissionen kommer att publicera en handbok om benchmarking av lokal kollektivtrafik och se till att en databas med resultaten finns allmänt tillgänglig. Ett sätt att främja tillämpningen av kvalitetskriterier, benchmarking och att resultaten offentliggörs kan vara att dela ut kvalitetsmärken eller -priser. Kommissionen kommer att överväga vilka fördelar det skulle kunna medföra.

Kommissionen kommer att upprätta en rådgivande expertgrupp som stöd för sina initiativ för benchmarking av lokal och regional persontrafik.

Pilotprojektet för benchmarking

Under 1998-99 kommer Europeiska kommissionen att arbeta tillsammans med en grupp myndigheter och trafikbolag som har uttryckt intresse för benchmarking. Projektet består i två steg grundade på tekniska riktlinjer som bygger på material från flera forskningsprojekt som stötts av kommissionen.

1) Kvalitetsbedömning: projektgruppen kommer att mäta och jämföra hur deras lokala transportsystem fungerar mot bakgrund av nyckelindikatorer som täcker frågor som vilka transporttjänster människor efterfrågar och hur väl systemen möter deras krav, hur effektivt transporttjänsterna tillhandahålls och till vilka kostnader det sker, vilken inverkan transportsystemen har på andra områden som till exempel miljö.

2) Benchmarking i detalj: undergrupper, som var och en leds av en deltagare, kommer att granska utvalda frågor som de prioriterar när det gäller att åstadkomma förbättringar.

2.3 Att skapa de rätta politiska ramarna

Möjligheterna att utveckla bättre persontrafik är beroende av att man skapar de rätta politiska ramarna. Dessa ramar påverkar nivån på efterfrågan i fråga om transporter, hushållens, företagens och offentliga organs lokaliseringsbeslut, incitamenten att välja kollektiva eller privata transporter samt incitamenten för kollektivtrafikbolagen och myndigheterna att förbättra kollektivtrafikens effektivitet, erbjuda bättre tjänster till olika användargrupper och delta i samordnade infrastrukturer, verksamheter och stödtjänster. Detta avsnitt innehåller en beskrivning av EU:s roll när det gäller att utveckla de rätta politiska ramarna.

¹⁵ CEN/TC320 - Transporttjänster, WG 5 - Kollektivtrafik.

2.3.1 Fysisk planering och miljöbedömning

Markanvändningen i Europa har blivit mer splittrad. En av huvudorsakerna till detta är den växande privatbilismen. Samtidigt har den splittrade strukturen försvagat kollektivtrafiken och gjort det svårare att ha en hög livskvalitet utan bil. Lokala, regionala och nationella myndigheter eftersträvar allt mer en markanvändningspolitik som främjar hållbara transporter. Kommissionen kommer att granska hur EU:s instrument, t.ex. programmen för transeuropeiska transportnätverk, regionalpolitik samt för miljö och turism, kan anpassas för att främja metoder som inbegriper transportaspekter i den fysiska planeringen. Ett sådant tillvägagångssätt ligger i linje med EU:s projekt för fysisk planering¹⁶.

Lokala, regionala och nationella myndigheter gör allt oftare miljöbedömningar som ett led i sin markplanering. Kommissionen har lagt fram ett förslag till direktiv för att främja detta¹⁷. Direktivet innehåller krav på miljöbedömning för många planer och förslag som rör transporter och markanvändning. Det kan komma att träda i kraft år 2000.

Kommissionen har för avsikt att erbjuda myndigheterna vägledning om hur de skall införliva transportaspekter i miljöbedömningen på lokal och regional nivå, inklusive fördelar för miljön och transportkostnader. Denna vägledning kommer att grunda sig på den forskning som skall göras mellan 1997 och år 2000¹⁸. Den kommer att spridas genom en metodologisk manual och utbildningsprojekt.

2.3.2 Mobilitetsplanering

Allt fler arbetsgivare och företag¹⁹ utvecklar mobilitetsplaner. Dessa uppmuntrar till hållbara transportmönster bland anställda och besökare. Arbetsgivare och företag måste göra detta för att säkerställa tillgänglighet, åstadkomma miljöförbättringar och allt oftare som ett villkor för att få inleda nybyggnationer och anläggningsarbeten. Mobilitetsplanerna kan också innebära besparingar på de summor som företagen använder för att bekosta bilpendling, parkeringar och affärsresor.

Två forskningsprojekt²⁰ som stöds av kommissionen rör demonstrationsprojekt till stöd för mobilitetsplanering på totalt 17 platser. Projekten skall leda till en handbok om hur man kan införa mobilitetsplanering, och man kommer att analysera rättsliga,

¹⁶ Det första officiella utkastet till EU:s projekt för fysisk planering godkändes vid det informella ministermötet i Noordwijk i juni 1997 som ett referensdokument med riktlinjer för integrerade och gemensamma idéer om fysisk planering på EU-nivå.

¹⁷ Förslag till rådets direktiv om bedömning av vissa planers och programs inverkan på miljön, KOM(96)0511.

¹⁸ Inklusive tre redan påbörjade projekt: SESAME om markanvändning, beteenden och efterfrågan på transporter, COMMUTE (COmmun Methodology for MULTimodal Transport Environmental impact assessment – gemensam metodik för bedömning av multimodala transporters inverkan på miljön) samt LEDA (Legal and Regulatory measures for sustainable transport in cities – rättsliga och lagstiftande åtgärder för hållbara transporter i städerna).

¹⁹ Detta gäller även Europeiska kommissionen, som utvecklar ett program för mobilitetsplanering för sin egen personal som en del av sin plan för en grön hushållning.

²⁰ MOMENTUM (MObility manageMENT in the Urban environMent – mobilitetsplanering i stadsmiljö) och MOSAIC (MObility Strategy Applications In the Community – tillämpning av mobilitetsstrategier i gemenskapen). Andra forskningsprojekt som stöds av gemenskapen och som inbegriper demonstration av mobilitetsplanering är CONCERT, ADAPT och CAPITALS.

skattemässiga och organisatoriska hinder för att ytterligare utveckla mobilitetsplaneringen.

Kommissionen kommer att stödja upprättandet av en europeisk plattform för mobilitetsplanering under 1998 och eftersträvar att samarbeta med nyckelrepresentanter från medlemsstaterna, industrin och användare. Denna plattform kommer att samla erfarenheter från mobilitetsplanering, organisera rundabordssamtal med större arbetsgivare, fackföreningar, användargrupper och trafikbolag samt genomföra benchmarking av olika program för mobilitetsplanering. Kommissionen kommer att ge fortsatt stöd till informationsaktiviteter såsom den serie av europeiska konferenser om mobilitetsplanering som inleddes under 1997.

Kommissionen har för avsikt att lägga fram ett meddelande om mobilitetsplanering under 2000.

2.3.3 *Rättvis och effektiv prissättning av transporter*

I nuläget främjar prissättningssystemen på transportområdet inte i tillräcklig grad en övergång till mer hållbara trafikslag. De priser som tas ut för enskilda resor återspeglar inte på ett riktigt sätt kostnaderna för använda infrastruktur och de externa kostnaderna för trängsel som resandet medför för andra användare av transportsystemet och för samhället i stort. Bilisterna betalar relativt höga fasta kostnader och relativt låga rörliga kostnader per körd kilometer. Detta innebär att kostnadsstrukturen för att inneha och använda bil motverkar att bilägarna använder kollektivtrafik, går eller cykla – även när dessa utgör rimliga alternativ.

I sin grönbok om en rättvis och effektiv prissättning inom transportsektorn²¹ förespråkade kommissionen en ny prissättningsram för att inleda en internalisering av de externa transportkostnaderna. Den bör grundas på mer rättvisa, differentierade avgifter som återspeglar kostnaderna för miljöpåverkan och trängsel för varje typ av resa. Den skulle därmed uppmuntra fler människor att använda alternativ till bilen. Detta är ett effektivt sätt att lösa mobilitetsproblem och att minska miljöskadorna. Många av fördelarna - t.ex. förbättrad kollektivtrafik - kommer i synnerhet att hjälpa människor med låga inkomster.

Väggavgifter utgör ett sätt att tackla trängsel och införa en rättvis och effektiv prissättning i stadsområden. Kommissionen tror att allmänhetens acceptans är beroende av att en avsevärd del av intäkterna från väggavgifterna återinvesteras lokalt, med kollektivtrafik och promenad- och cykelvägar som starka kandidater till dessa investeringar. På detta sätt kan system med väggavgifter ge ett ytterligare bidrag till utvecklingen av en hållbar lokal och regional persontrafik.

Kommissionen planerar att samarbeta med grupper av kommunala och regionala myndigheter i olika medlemsländer som allvarligt överväger att införa väggavgifter. Man kommer att erbjuda ett samordnat tillvägagångssätt för att säkerställa att dessa grupper

²¹ För en rättvis och effektiv prissättning inom transportsektorn, KOM(95)0691.

kan dra största möjliga nytta av kommissionens forskningsarbete och tekniska arbete inom detta område, inklusive de erfarenheter som de städer som deltar i dessa projekt hittills har gjort. Kommissionen har initierat CAPRI²², ett projekt som syftar till att under samordnade former utbyta och utvärdera forskningsresultat rörande prissättning av transporter och skapa samförstånd om transportpolitikens betydelse. Kommissionen kommer också att studera de faktorer som påverkar allmänhetens acceptans för prissättningsåtgärder samt beskattningen av pendlings- och affärsresor (inklusive parkering).

Kommissionen kommer under 1998 att offentliggöra en vitbok om gemensamma principer för infrastrukturavgifter för alla olika typer av transport.

2.3.4 *Transporttelematik*

Europa håller på att bli ett "informationssamhälle", där en skicklig bearbetning och användning av information blir allt viktigare för företagets konkurrenskraft och för de allmännyttiga tjänsternas kvalitet. Europeiska kommissionen är angelägen om att i största möjliga mån utnyttja möjliga telematiktillämpningar²³ inom transportsektorn genom att kombinera informations- och teleteknik. Dessa kan förbättra transporttjänsternas effektivitet och kvalitet samt bidra till att undanröja hindren för att samordna dem.

Nya telematiktillämpningar som följer av gemenskapsstödd forskning och utveckling kan erbjuda användarvänlig realtidsinformation i hemmen, på arbetsplatsen, under resor eller vid reseterminaler. Denna information kan tillhandahållas genom fasta terminaler eller rörlig utrustning såsom pocketutgåvor av reseguider. Kommissionen anser att den information som erbjuds skall täcka så många transportsätt som möjligt, inklusive rutter och tidtabeller inom kollektivtrafiken, graden av trängsel i vägnätet, tillgängliga parkeringsplatser och perioder med höga luftföroreningshalter.

Kommissionen stöder utvecklingen av elektroniska betalnings- och biljettsystem för kollektivtrafiken, intermodala transporter, vägavgifter samt multiservicekort (som kan användas för att betala kollektivtrafikavgifter och parkeringsavgifter och även användas som "elektronisk plånbok" samt för att få tillgång till information).. Kommissionen arbetar för en lämplig kompatibilitet mellan dessa system²⁴ – till exempel genom att stödja CARD-ME²⁵. Kommissionen kommer att lägga fram ett meddelande om elektronisk betalning av avgifter under 1998.

Kommissionen stöder även utvecklingen av telematiktillämpningar för trafikkontroll och prioritering av kollektivtrafik vid trafikljus, för schemaläggning och kontroll av fordon, för efterfrågeanpassad kollektivtrafik samt för funktionsnedsatta och äldre passagerare.

²² Concerted Action for transport Pricing Integration.

²³ Kallas också intelligenta transportsystem (ITS).

²⁴ Denna målsättning fastställdes i "En gemenskapsstrategi och ram för utbyggnaden av vägtransporttelematik", KOM(97)0223. Kompatibilitet innebär att varje system skall kunna acceptera användare av andra system.

²⁵ Projekt för samordning och utbyte av erfarenheter beträffande forskning om transporttelematik och efterfrågestyrning i Europa (i gång sedan 1993).

Spridningen av elektronisk försäljning kommer att göra det möjligt att utveckla ytterligare viktiga tillämpningar, t.ex. för reservationer.

Telematik är ett verktyg för att uppnå de politiska målsättningarna. Dessa skiljer sig från en plats till en annan. För att bistå utvecklingen av telematiktillämpningar i städerna och att hantera förbindelserna med system inom transeuropeiska transportnätet stöder kommissionen projekten ITS City Pioneer och CARISMA. Dessa kommer att ta fram en vägledning som skall hjälpa städerna att dra nytta av telematiska transportlösningar som är anpassade till deras egna behov.

2.3.5 Fordons- och miljöstandards

Inom Europeiska unionen tillverkas bussar enligt olika tekniska standarder. För att skapa en harmoniserad hållning har kommissionen lagt fram ett förslag till direktiv om standarder för nya bussar. Dessa inbegriper tillgänglighetsstandarder som skall vara obligatoriska, åtminstone för bussar i stadstrafik²⁶. Förslaget datum för införande av dessa krav är den 1 oktober 1999.

För styrda stadstransporter har kommissionen uppdragit åt Europeiska standardiseringsorganisationen (CEN) och Europeiska standardiseringsorganisationen inom elområdet (CENELEC) att utveckla referensstandarder inom ramen för direktivet för upphandlingsförfaranden²⁷.

UITP och UNIFE (*European association for railway rolling stock manufacturers*) har nyligen inrättat ett forum för kollektiva spårtransporter som kommer att ringa in en gemensam bas av tekniska specifikationer för snabbspårväg. Kommissionen kommer att följa detta arbete med intresse. Det skulle också kunna användas som en bas för standarder.

Gemenskapen antog i början av 1970-talet för första gången miljöstandarder för vägtransportfordon. För många viktiga förorenande ämnen är standarderna numera tio gånger hårdare än vad de var då. Allmänhetens oro, de ökade trafikvolymerna och kvarstående föroreningsproblem på vissa utsatta platser i många städer innebär dock att det behövs ständiga skärpningar av standarderna.

Som tekniskt underlag till kostnadseffektiv miljölagstiftning upprättade kommissionen 1992 fordons- och oljeprogrammet (det s.k. auto/oil-programmet) tillsammans med biltillverkare och oljeindustrin. Detta program blev en ram för ett förslagspaket för hårdare utsläppsnormer för motorfordon, förbättrade kvalitetsstandarder för bränsle och striktare regler för kontroll och underhåll, som lades fram av kommissionen mellan 1996 och 1998²⁸.

I början av 1997 lanserade kommissionen det andra fordons- och oljeprogrammet, som denna gång också inbegriper medlemsstaterna och icke-statliga organisationer. Vid sidan

²⁶ Kommissionen undersöker lämpligheten av att införa normer för interurbana bussar.

²⁷ Direktiv 93/38.

²⁸ Se "En framtida strategi för kontroll av utsläpp i atmosfären från vägtransporter, med beaktande av resultaten från fordons- och oljeprogrammet" (KOM(96)0248).

av arbete med fordons- och bränslestandarder, undersöker en arbetsgrupp hur kollektivtrafikåtgärder och prissättningen inom transportsektorn kan förbättra miljövillkoren.

2.3.6 Allmännyttiga tjänster och konkurrens inom lokal och regional persontrafik

Kollektivtrafiken spelar en vital roll för att minska miljöskadorna, stödja ekonomisk tillväxt och främja social sammanhållning. Detta innebär att samhället i stort ofta kräver fler kollektivtrafiktjänster än vad som tillhandahålls genom rent kommersiella beslut av trafikbolagen. Dessa tjänster kallas offentlig service.

Det tillkommer myndigheterna att bevilja eller besluta om offentliga tjänster - och vid behov att skjuta till medel. Detta gäller vare sig trafikbolagen som sköter tjänsterna är samhällsägda eller ej²⁹.

Inom lokal och regional samfärdsel är samordningen av tjänsterna ett av de viktigaste kraven vad gäller offentlig service. Rent kommersiella avvägningar som görs av konkurrerande trafikbolag räcker ofta inte för att skapa den grad av samordning som behövs om kollektivtrafiken skall kunna utgöra ett attraktivt alternativ till bilen. Det bästa sättet att uppnå samordning är ofta att bevilja ett trafikbolag monopol på en viss typ av offentliga kollektivtrafiktjänster i ett visst område. Garantier om monopolställning kan dessutom ha den fördelen att trafikbolagen investerar i infrastruktur, fordon eller marknadsföring som de annars inte skulle ha gjort.

Dessa argument till förmån för offentliga stödmedel och monopol måste dock vägas mot riskerna för självtillräcklighet, okänslighet för förändringar i kundernas behov och populariteten hos konkurrerande samfärdsmedel samt dåligt utbyte för pengarna. För att undvika detta bör ramverk för kollektivtrafiktjänster utformas för att skapa lämpliga incitament för myndigheter och trafikbolag.

I gemenskapslagstiftningen³⁰ finns redan krav att offentligt finansierade kollektivtrafiktjänster definieras tydligt i kontrakten och att trafikbolagen får rimlig kompensation. Medlemsstaterna kan dock ge lokal och regional persontrafik dispens från dessa bestämmelser. Dessutom finns det inget allomfattande krav på myndigheterna att marknadsmässiga krav skall råda när monopol eller kollektivtrafikkontrakt beviljas.

Europeiska kommissionen anser att denna situation är otillfredsställande. Den ger ingen garanti för att man får valuta för pengarna, den främjar inte kvaliteten och den skapar inte tydliga regler och juridisk stabilitet för trafikbolagen. Den beaktar inte det faktum att den fria etableringsrätten, trots att persontrafik inte i alla avseenden är avreglerad³¹, har lett till ett ökat antal gränsöverskridande initiativ, som bidrar till att utveckla en gemensam marknad för regional och lokal persontrafik.

²⁹ Se "Tjänster i allmänhetens intresse i Europa", KOM(96)0443.

³⁰ Förordning (EEG) 1191/69 (EGT nr 156, 28.6.1969), ändrad genom förordning 1893/91 (EGT nr 169, 29.6.1991).

³¹ För järnvägarna är inget cabotage avreglerat. För bussar är cabotage avreglerat för tillfälliga tjänster och vissa reguljära tjänster som sköts i samband med internationella tjänster.

Villkoren för offentlig service bör fastställas i klara ordalag i kontrakt mellan myndigheterna och trafikbolagen och den finansiella compensationen bör vara direkt relaterad till underskott som uppstår genom att ytterligare service tillhandahålls. Kommissionen avser att lägga fram lagförslag i detta ämne under 1998.

Väl utformade förfaranden som inför ett konkurrenselement när exklusiva rättigheter skall beviljas kan medföra bättre service och mer valuta för pengarna. Anbudsförfaranden är ett sätt som används framgångsrikt i flera länder. Den av kommissionen finansierade ISOTOPE-studien³² visade i flera olika fall att kostnadsnedsänkningar på mellan 10 och 35 % kan uppnås genom ökad effektivitet inom stadstrafiken. I studien kom man fram till att system med begränsad konkurrens och upphandling är en god metod att förbättra servicen och minska kostnaderna. Verksamheten måste dock regleras och en samordning av näten bör säkerställas. Inom järnvägssektorn har anbudsförfaranden generellt lett till lägre kostnader, högre produktivitet, bättre service och fler sponsorer - även om incitament behövs för att trafikbolagen skall göra investeringar³³.

I grönboken "Ett trafiknät för alla" har kommissionen angett sin avsikt att fastställa hur regelverket för lokala och regionala transporter på bästa sätt kan uppdateras och hur marknadskrafterna, eventuellt genom anbudsförfaranden, på bästa sätt kan lämnas spelrum. Kommissionen bekräftade denna sin inställning i vitboken om järnvägar³⁴ och meddelandet om tjänster i allmänhetens intresse i Europa.

För att utforma kontrakt med ensamrätt, som bygger på kraven för innehållet i kontrakt avseende allmännyttiga tjänster som redan finns fastställda i gemenskapsrätten, är det nödvändigt att lösa frågor som gäller de exklusiva rättigheternas geografiska omfattning, kontraktens giltighetstid, ekonomiska struktur och risköverlåtelser. Lagstiftningen skall inte utformas så att den motverkar lämpliga angreppssätt. Samtidigt bör inte lagstiftningen vara så omfattande att den inte lyckas dra fördel av att en större tilltro sätts till marknadskrafterna.

Under 1998 skall kommissionen utreda hur fördelarna bäst kan uppmuntras och hur ett lämpligt regelverk bör se ut. Som ett led i denna utredning kommer kommissionen att arrangera ett seminarium för berörda parter, inklusive medlemsstaterna, lokala myndigheter, trafikbolag och passagerargrupper för att dessa skall kunna ge sin syn på olika befintliga transportväsenden och för att diskutera inom vilka områden gemensamma regler skulle vara mest användbara.

2.3.7 Kvinnors behov av transporter

Det är till största delen kvinnor som utnyttjar allmänna kommunikationer; kvinnor promenerar också i större utsträckning än män³⁵. Kvinnor är mer benägna att uppleva en

³² "Improved Structure and Organisation for urban Transport Operations of Passengers in Europe" - Förbättrad struktur och organisation för persontrafik i städer i Europa.

³³ "Railways: structure, regulation och competition policy", Organisation for Economic Co-operation and Development, Committee on Competition Law and Policy, 1998.

³⁴ En strategi för vitalisering av gemenskapens järnvägar", KOM(96)0421.

³⁵ I Frankrike, till exempel, är två tredjedelar av de som utnyttjar de offentliga transportsystemen kvinnor och kvinnorna promenerar två gånger så mycket som männen. I Merseyside (Storbritannien), står kvinnor för 62 % av alla resor med allmänna kommunikationsmedel och 61 % av alla resor som företas till fots.

viss osäkerhet när de använder allmänna kommunikationer, mer benägna att göra mer komplicerade resor med flera destinationer och reser oftare med små barn. De har även oftare ett handikapp som gör det svårare att nyttja allmänna kommunikationer³⁶. Alla dessa faktorer innebär att kvinnor är en av de grupper för vilka det är särskilt viktigt med kollektivtrafik av god kvalitet.

Kommissionen strävar efter att se till att kvinnors behov tillgodoses i dess generella transportpolitik. Detta är en av anledningarna till att arbetsprogrammet lägger sådan tonvikt vid frågor som gäller integration och tillgänglighet. Kommissionen ämnar se till att den europeiska informationstjänsten avseende lokaltrafik och kriterierna för tjänster som utvecklats i benchmarkingprojektet kommer att ta hänsyn till alla de aspekter i transportsystemen som är av betydelse för kvinnor, inklusive säkerhet - samtidigt som man framhåller att förbättringarna är av godo för alla passagerare.

2.3.8 Transporter för människor med nedsatt rörlighet

Då och då upplever de flesta europeiska medborgare någon form av nedsatt rörlighet genom handikapp, ålder eller personliga omständigheter. Det kan handla om att bära på resväskor eller kassar, skjuta en barnvagn, ha ett fysiskt eller sensoriskt handikapp eller om att återhämta sig från en olycka. Många människor med nedsatt rörlighet har inte tillgång till bil. För att deras behov av transporter skall kunna tillgodoses måste lokal och regional kollektivtrafik vara tillgänglig. Denna princip påverkar hela transportkedjan.

Tillgängliga kommunikationer kan innebära stora skillnader för resmöjligheterna för människor med handikapp. Åtgärder som automatiska dörrar, ramper, god information och utbildad personal gör också att andra resenärer upplever en högre kvalitet i resandet.

Europeiska unionens politik på transportområdet för människor med nedsatt rörlighet fastställdes i åtgärdsprogrammet som antogs 1993³⁷, och detta följdes upp av ett arbetsdokument 1994³⁸. I dessa ingår prioriteringar för tillgång till kommunikationer, lagstiftningsförslag om minimistandarder, samarbete för information till resenärer och samordning av forskning.

Kommission har lagt fram ett förslag till direktiv om konstruktion av bussar (se avsnitt 2.3.5) och spårvagnar, och en rekommendation för ömsesidigt godkännande av parkeringstillstånd. Kommissionen har tagit fram en handbok om hur man kan göra Europa tillgängligt för handikappade turister och anslagit medel till pilotprojekt om informationstjänster för handikappade resenärer. Genom COST 322-åtgärden³⁹ om ett system med låga bussar spelade kommissionen en viktig roll för att uppmuntra

³⁶ Se "Les transports au quotidien - le regard des femmes", Femmes en mouvement, 1997 (Frankrike); "Resultaten van de Landelijke Monitor Sociale Veiligheid 1996, Onveiligheid in het openbaar vervoer" (Nederländerna); "Perceptions of safety from crime on public transport", Crime Concern and Transport & Travel Research, 1997 (Storbritannien); "Statistics in Focus - population and social conditions", Eurostat, 1995.

³⁷ "Åtgärder som skall vidtas i gemenskapen för att öka tillgängligheten till transporter för personer med nedsatt rörlighet", KOM(93)0433.

³⁸ Lista över prioriterade åtgärder för tillgängliga transporter, SEK(94)1590.

³⁹ "European COoperation in the field of Scientific and Technical research. COST 322", - Europeiskt samarbete för vetenskaplig och teknologisk forskning - Låga bussar - systemet med låga bussar, slutlig rapport om åtgärden, 1996.

tillverkning och bruk av låga bussar i Europa. Kommissionen uppmuntrade också myndigheterna att utveckla "bussar tillgängliga från gatunivån", utforma nya busshållplatser och -rutter så att de passar de förbättrade bussarna.

Inom järnvägssektorn stöder kommissionen nu projektet COST 335⁴⁰, som har till syfte att utveckla europeiska standarder för utformning och drift av tåg, stationer och informationstjänster. Resultat skall publiceras i slutet av 1999. På lufttransportområdet arbetar kommissionen med Europeiska luftfartsorganisationen för att fastställa metoder för att förbättra tillgängligheten till flygplatser och flygplan, också i syfte att utveckla europeiska standarder.

På vägtransportområdet avser kommissionen att ytterligare undersöka de bästa exemplen på utbildning av busschaufförer och annan personal, med tyngdpunkt på att öka kunskaperna om handikapp. Under 1998 kommer kommissionen också att stödja en undersökning om utformning och bruk av fordon som kan användas som vanliga taxibilar och som kan nyttjas av personer i rullstol.

2.4 Att använda EU:s finansieringsinstrument på ett effektivt sätt

Offentligt stöd krävs oftast för offentliga transporttjänster och -investeringar, och ansvaret ligger oftast hos de lokala, regionala och nationella myndigheterna. Ibland är emellertid ett hållbart lokalt och regionalt persontrafiksystem viktigt för att uppnå målen i EU-programmen. Till exempel vill unionen se till att de transeuropeiska transportnäten är väl anslutna till lokala och regionala transportnät. Unionen vill testa den praktiska tillämpningen av resultat från programmen för forskning och teknisk utveckling. Unionen måste dra största möjliga nytta av strukturfonderna för att uppmuntra den ekonomiska och sociala sammanhållningen.

Europeiska kommissionen kommer att förvalta dessa program så att man drar största nytta av de hållbara lokala och regionala persontrafiksystemen. Kommissionen kommer att se till att information om kriterierna för ekonomiskt stöd blir lätt att hitta.

Hållbara lokala och regionala persontrafiksystem, som ett komplement till förbättrade långväga transporter och regional utvecklingspolicy, kommer att vara viktiga i länderna i Central- och Östeuropa och de baltiska staterna. Kommissionen kommer att överväga hur man skall ta hänsyn till detta vid utformning och tillämpning av stödåtgärder i dessa länder, i synnerhet i de länder som förbereder sitt inträde i Europeiska unionen

2.4.1 Det transeuropeiska transportnätet

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) skall koppla samman och möjliggöra driftskompatibilitet mellan nationella och internationella transportnät och tillgång till dessa nät. En grov uppskattning visar att utvecklingen av TEN-T kommer att ha kostat minst 400 miljarder ecu fram till 2010. Största delen av dessa investeringar kommer att komma från medlemsstaterna och den privata sektorn. Europeiska unionen tillhandahåller också investeringsstöd genom ekonomiska bidrag från TEN-T-anslaget i budgeten samt struktur- och sammanhållningsfonderna och lån från Europeiska investeringsbanken

⁴⁰ COST 335, "Resenärers tillgång till järnvägar".

TEN-T blir helt klart mest framgångsrikt om goda lokala och regionala transportförbindelser finns till dess fjärrlinjer.

Riktlinjer för att utveckla TEN-T antogs av Europaparlamentet och rådet 1996⁴¹. I riktlinjernas prioriteringar ingår infrastruktur i anslutning till nätet samt utformning och förbättring av knutpunkter. System för trafikstyrning, positionering och navigationshjälp omfattas också. Kommissionen har gett ekonomiskt stöd från budgeten för att stödja projekt som förbättrar anslutningarna mellan TEN-T och lokala nät, i synnerhet genom trafikplanering och informationstjänster och genom att koppla samman flygplatser med järnvägsnät. Dessutom är spridningen av transporttelematiska tjänster en del av riktlinjerna för det transeuropeiska telenätet som antogs 1997 - vilket inbegriper tjänster inom tätbebyggda områden.⁴²

I det beslut där riktlinjerna för TEN-T antas, fastslås att dessa skall revideras 1999. Som en del av denna revidering undersöker kommissionen ytterligare frågan om lokala och regionala sammankopplingar med TEN-T. Kommissionen överväger huruvida intermodala passagerarterminaler skall ingå i TEN-T-riktlinjerna⁴³, om det finns speciella omständigheter då lokala och regionala infrastrukturlänkar bör ingå i nätet. Kommissionen diskuterar också hur man skall uppmuntra TEN-T-systemens aktörer att beakta tillgänglighetsfrågorna och att dra nytta av de nya möjligheter som skapas genom kapacitetsförbättringarna och bidra till att utveckla hållbara transporter och en bättre närmiljö.

Kommissionen kommer också att arbeta för att se till att reglerna i TEN-T-programmet uppmuntrar de lokala och regionala myndigheterna och trafikbolag att delta, i de fall då detta bidrar till målen i programmet. Det är upp till medlemsstaterna att besluta om de lokala och regionala myndigheterna skall delta.

2.4.2 Program för forskning, teknisk utveckling och demonstration

Många av förslagen i detta meddelande bygger på arbete som stötts av Europeiska unionens program för forskning, teknisk utveckling och demonstration. Inom dessa program får man fram resultat av stort potentiellt värde för lokala och regionala transportmyndigheter, trafikbolag och användargrupper. Bland resultaten finns tekniska innovationer och organisatoriska lösningar. För att överbrygga gapet mellan forskning och tillämpning behövs storskaliga demonstrationsprojekt.

I december 1997 lade kommissionen, inom det fjärde ramprogrammet för forskning, teknisk utveckling och demonstration (1994-1998), fram en begäran om förslag på storskaliga projekt för att testa och demonstrera möjliga innovationer för intermodala

⁴¹ Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utveckling av det transeuropeiska transportnätet.

⁴² Riktlinjerna avser särskilt användarorienterade tjänster såsom logistikstöd till transportföretag, informationstjänster, integrerade betalnings- och reservationssystem, trafikplanering och navigationshjälp.

⁴³ Se Förslag till Europaparlamentets och rådets beslut om ändring av beslut nr 1692/96/EG, vad gäller kusthamnar, inlandshamnar och intermodala terminaler samt projekt nr 8 i bilaga III, KOM(97)681.

transporter. Här ingår särskilda projekt för persontrafik i städer och mellan städer. Projekten kommer att löpa mellan 1998 och år 2001.

De första projekten i femte ramprogrammet antas starta 1999 eller år 2000. I förteckningen över "nyckelområden" som Europeiska kommissionen har föreslagit som ryggrad i detta nya program, är fyra av synnerlig betydelse för trafikinätet för alla: "Hållbar rörlighet och intermodalitet", "Landtransport och marinteknik", "Morgondagens stad och kulturarvet" och "System och tjänster för medborgarna"⁴⁴. I kommissionens förslag, som Europaparlamentet och rådet skall fatta beslut om, planeras en utveckling av storskaliga demonstrationer och teknisk, organisatorisk och samhällsekonomisk forskning.

Under 1998 kommer kommissionen tillsammans med medlemsstaterna och experter att utveckla en detaljerad dagordning för varje nyckelområde.

2.4.3 Regional utveckling och strukturfonderna

Europeiska unionens regionalpolitik syftar till att stödja utvecklingen i de regioner vars ekonomiska utveckling ligger klart under genomsnittet. Den syftar också till att minska den sociala utslagning som ofta drabbar arbetslösa och andra missgynnade grupper. Det huvudsakliga ekonomiska styrmedlet är strukturfonderna⁴⁵ och sammanhållningsfonden. Det erkänns också i större utsträckning att de lokala och regionala transporterna spelar en roll i den regionala utvecklingen, som en del av de samordnade utvecklingsstrategierna.

I stadsområden, till exempel, är kvaliteten på stadslivet viktig för att dra till sig nya investeringar från arbetsgivare, i synnerhet när det gäller välutbildad och rörlig arbetskraft. Dåliga lokala kommunikationer skapar en dålig miljö och trängsel, vilket minskar kvaliteten på stadslivet. När det är lätt att förflytta sig till fots och när det finns goda transporter kan koncentrerade arbetsområden som stadscentra rymma flera huvudkontor och statsförvaltningar, centra för kulturproduktion och producenttjänster. De blir också mer attraktiva för turism och shopping.

Den sociala utslagningen blir mer och mer geografiskt koncentrerad och hör nära samman med bristande tillgång till bilar. Riktade förbättringar av de allmänna kommunikationerna är därför avgörande för att utbildningsinitiativ och sysselsättningskapande initiativ skall lyckas.

Dessa faktorer pekar på att det behövs investeringar i kommunikationer i städerna. De måste utformas så att de blir hållbara och inte leder till att städerna växer ohämmat och att bilbehovet ökar.

I många stadsområden har en ond cirkel utvecklats där ett ökat bilanvändande och en sjunkande efterfrågan på kollektivtrafik påverkar varandra. Detta har resulterat i ett nästan totalt bilberoende och alternativ till bilar är starkt begränsade eller obefintliga.

⁴⁴ Det andra ändrade förslaget till Europaparlamentets och rådets beslut om Femte ramprogrammet för Europeiska gemenskapens verksamhet inom området forskning, teknisk utveckling och demonstration (1998–2002), KOM(98) 8.

⁴⁵ Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden, fiskefonden och Europeiska utvecklings- och garantifonden för jordbruket.

Detta har lett till att människor på landsbygden som inte har bil ofta inte har tillgång till affärer, utbildning och arbeten. Däremot har biltrafiken vuxit till den grad att många genomfartsvägar på landsbygden fått en sämre miljö på grund av trafiken, och vissa av dem drabbas till och med av trängsel.

I landsbygdsområden nära städer förstärks den onda cirkeln av en ökad vilja att pendla långa sträckor till arbeten inne i staden från hemmen ute på landet. Utvecklingsstrategier för att hjälpa landsbygden att utveckla till exempel fritidsmöjligheter och turism kan leda till ännu mer trafik. Precis som i tätorterna är det väsentligt att rikta uppmärksamhet mot transporternas miljö kvalitet om turism skall kunna uppfylla sin ekonomiska potential.

Möjligheten att ta itu med dessa problem minskar på grund av de olika typerna av bebyggelse på landsbygden. Detta betyder att de allmänna kommunikationernas servicenivå och nåttäckning aldrig kan tävla med motsvarande i städerna. Det finns ändå goda exempel på att man kan bibehålla en god rörlighet på landsbygden. Vissa av dessa bygger på god planering av markutnyttjandet och god mobilitetsplanering. Andra drar nytta av möjligheten att göra fordon, inom den offentliga sektorn eller organisationer, mer flexibla för olika områden, till exempel postleveranser, sociala tjänster, sjukvård och utbildning. Kommissionen vill identifiera sådana system och se till att de ingår i den europeiska informationstjänsten avseende lokal trafik.

Europeiska kommissionen kommer också att identifiera goda exempel på vilken roll kommunikationerna har spelat för den ekonomiska utvecklingen i regioner, städer och på landsbygden.

Inom ramen för Agenda 2000 arbetar kommissionen med en översyn av kvalifikationskriterier och utvärderingssystem för strukturfonderna. Kommissionen kommer att prioritera och stödja hållbara lokala och regionala kommunikationssystem genom dessa reviderade riktlinjer. Kommissionen kommer att undersöka hur man skall se till att de som tillhandahåller dessa transportsystem tar hänsyn till frågan om tillgänglighet.

2.4.4 Att informera om finansiering via Europeiska unionen

En hållbar lokal och regional persontrafik bidrar till målen i flera EU-program. Häri ingår transeuropeiska transportnät, strukturfonderna, program för forskning och teknisk utveckling när det gäller transporter, färdmedel, telematik tillämpningar och energi, PHARE, TACIS, ISPA, LIFE, SAVE⁴⁶ samt Europeiska investeringsbankens låneprogram.

Europeiska kommissionen kommer att ta fram en guide över hur dessa program har stött lokala och regionala transporter tidigare. Guiden kommer att ge en sammanfattning av vilka kriterier och förfaranden som avgör tilldelning av ekonomiskt stöd inom varje program.

⁴⁶ Gemenskapens teknikbiståndsprogram för tretton länder i Central- och Östeuropa; Tekniskt bistånd till OSS (Oberoende staters samvälde); Strukturpolitiska instrument inför anslutningen; Finansiella instrument för miljön; Särskilt åtgärdsprogram för energieffektivitet.

3. SLUTSATSER

Europeiska kommissionen har en tydlig bild av de fördelar som kommer att uppstå om de lokala och regionala transporterna uppnår sin fulla potential. Fördelarna är ett större utnyttjande av alternativen till privata bilar, snabbare transporter dörr-till-dörr, ökad rörlighet för kvinnor, handikappade och äldre, mindre föroreningar, lägre energiförbrukning och minskade koldioxidutsläpp till följd av transporter och bättre valuta för de offentliga utgifterna.

Detta arbetsprogram kommer inte ensamt att leda till detta. Programmet kommer att ge ytterligare incitament och praktiskt stöd till de människor och organisationer över hela Europa som arbetar hårt för att nå dessa mål – offentliga myndigheter, trafikbolag och användargrupper.

För att klargöra huruvida de lokala och regionala kommunikationerna verkligen utvecklas i rätt riktning kommer kommissionen att kontrollera hur långt man har kommit för att uppnå de fördelar som beskrivs enligt ovan. Kommissionen kommer att arbeta tillsammans med medlemsstaterna för att utveckla jämförbara data inom dessa områden och ge möjlighet till jämförelser på lokal och regional nivå.

För att utvärdera de egna insatserna kommer kommissionen att inhämta beslutsfattarnas och operatörernas synpunkter. Kommissionen kommer att göra opinionsundersökningar och kvalitativa intervjuer bland de grupper, vars arbete man vill stödja, för att få en uppfattning om kunskaperna, inställningen och utnyttjandet av olika delar av detta arbetsprogram.

Europeiska rådet, Europaparlamentet, Regionkommittén och Ekonomiska och sociala kommittén har erbjudits att stödja arbetsprogrammet i detta meddelande. Kommentarer är också välkomna från lokala, regionala och nationella myndigheter, trafikbolag och användargrupper – organisationer till vilka utvecklingen av ett effektivt och samordnat trafiknät för alla i slutänden måste lita.

**Sammanfattning av
arbetsprogrammet – och hur**

Atgärder	Aktörer					Åtgärdstyp När		
	Europeiska kommissionen	Medlemstaterna	Lokala & regionala myndigheter	Operatörer & näringslivet	Passagerarorganisationer	Policy & lagstiftning	FoU	Erbjuda hjälp och stöd
Att främja informationsutbyte								
Upprätta en europeisk informationstjänst avseende lokaltrafik	X		X	X	X		1997+	1998+
Stödja nationella rundabordsamtal	X	X	X	X	X			1998+
Stödja europeiska nätverk och säkra informationstillgången	X	X	X	X	X			1998+
Uppmuntra skapandet av nätverk i CÖE	X		X	X				1998+
Främja CÖE:s deltagande i FoU	X	X	X	X			1998+	
Stödja sammanbindning av nationella cykelleder	X	X	X	X	X			1998
Att främja tekniska råd								
Tekniska råd för att utvärdera lokaltrafik	X		X	X			1997+	
Pilotprojekt för benchmarking av lokala persontrafiksystem	X		X	X	X			1998
Uppmuntra benchmarking av lokala och regionala persontrafiksystem	X		X	X	X		1998+	1999

Rekommendation till CEN om kriterier för utvärdering av persontrafiken	X	X				1998		
Överväga införande av kvalitetsmärken eller -priser	X		X	X	X			1998
Upprätta en rådgivande expertgrupp för benchmarking av lokala och regionala persontrafiksystem	X		X	X	X	1998+		
Lägga fram meddelande om benchmarking på transportområdet	X					1998		
Att skapa de rätta politiska ramarna								
Undersöka hur EU:s styrmedel för markutnyttjande till stöd för ett hållbart transportväsende	X					1998		
Direktiv om miljöutvärdering av vissa planer och program	X	X				2000		
Instruktioner och utbildning avseende transportaspekter i miljöutvärdering	X	X	X	X			1995+	2000
Handbok i mobilitetsplanering och analys av hinder	X	X	X	X	X		1998	
Stödja en europeisk plattform för mobilitetsplanering	X	X		X				1998+
Stödja en serie konferenser om mobilitetsplanering	X	X	X	X	X			1997+
Lägga fram ett meddelande om mobilitetsplanering	X					2000		
Arbeta tillsammans med myndigheter som överväger att inrätta lokala vägavgifter	X		X					1998+
Initiera en samordnad åtgärd för forskning om prissättning av transporter	X	X					1997+	
Undersöka allmänhetens inställning till vägavgifter	X						1998	

Undersöka beskattningen av pendlings- och affärsresor	X						1998	
Lägga fram vitbok om infrastrukturspridning och avgifter	X					1998		
Stöd till FoU om telematiktillämpningar för betalningar, information, trafikkontroll, äldre och handikappade	X	X	X	X	X		1989+	
Samordnad åtgärd för system för elektronisk betalning av avgifter	X	X	X	X			1993+	
Lägga fram ett meddelande om hur elektroniska avgifter skall samlas in	X					1998		
Stödja ITS City Pioneer och Carisma: råd om tillämpning av transporttelematiska lösningar för städer	X	X	X	X				1997+
Överväga referensnormer för snabbspårväg och styrda transporter i tätbebyggt område	X	X		X		1993+		
Nya miniminivåer på konstruktionsnormer för bussar	X	X	X	X		1999		
Utveckling och tillämpning av fordons- och oljeprogrammet I och II	X	X		X		1992+		
Studera nuvarande tillämpning av gemenskaps-lagstiftningen för inrikes persontransport	X	X	X	X	X	1997+		
Seminarium och lagförslag om allmännyttiga tjänster i lokal och regional persontransport	X	X	X	X		1998		
COST-åtgärder för tillgång till jämvägsnät	X	X	X	X	X		1996+	
Förbättrad tillgänglighet till flygplatser och flygplan	X	X		X	X		1998	
Analysera goda metoder för utbildning av personal	X	X		X	X		1998	
Undersökningar om tillgängligheten till taxibilar	X						1998	

Att använda EU-finansieringsinstrument på ett effektivt sätt								
Revidera riktlinjerna för anslutning av transeuropeiska transportnät till lokala och regionala förbindelser	X	X	X			1999		
Begära intermodal forskning om intermodalitet och demonstrationsprojekt	X	X	X	X	X		1997+	
Förbereda gemenskapens Femte ramprogram om FoU	X	X	X	X	X		1997+	
Se över Strukturfondernas transportriktlinjer	X	X				1999		
Sprida ex. på transporternas betydelse för en lyckad utveckling på lokal och regional nivå och på landsbygden	X		X	X	X			1999
Identifiera goda exempel på integrerade landsbygdstransporter	X						1998	
Ge information om EU-program som kan ge stöd till lokala och regionala transporter	X		X	X	X			1999
Övervakning								
Övervaka trender inom lokala and regionala transportsystem	X	X	X	X	X		1998+	
Förbättra statistiken över rörligheten inom hela Europa	X	X					1995+	
Övervaka makthavares och aktörers åsikter	X	X	X	X	X		1998+	

FINANSIERINGSÖVERSIKT

1. ÅTGÄRDENS BETECKNING

Meddelande från kommissionen: "Att utveckla ett trafiknät för alla"

2. BERÖRDA BUDGETPOSTER

B2-704	Förberedande, utvärdering och främjande av hållbar rörlighet
B5-700	Finansiellt stöd för projekt av gemensamt intresse i det transeuropeiska transportnätet

1998 -	Fjärde ramprogrammet för FoTU
B6-792	Vetenskapligt och tekniskt stöd
B6-7161	Transportforskning
B6-7211	Internationellt samarbete

1999-2002	Femte ramprogrammet för FoTU
B6-6631	Konkurrenskraftig och hållbar tillväxt
B6-6211	Stärka gemenskapsforskningens internationella roll

3. RÄTTSLIG GRUND

En eller flera av följande, beroende på vilka åtgärder som vidtas:

Artiklarna 74-84, 129b-129d och 130i i fördraget.

Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet.

Rådets förordning (EG) nr 2236/95 av den 18 september 1995 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska nät.

Rådets beslut nr 94/914/EG av den 15 december 1994 om ett särskilt program för forskning, teknisk utveckling och demonstration på transportområdet (1994-1998).



Rådets beslut 94/807/EG av den 23 november 1994 om ett särskilt program för forskning och teknisk utveckling inklusive demonstration inom området för samarbete med tredje land och internationella organisationer (1994-1998).

Kommissionens förslag till rådets beslut om delprogrammen för genomförande av Europeiska gemenskapens Femte ramprogram för forskning, teknisk utveckling och demonstration (1998-2002) om "konkurrenskraftig och hållbar tillväxt" och "stärka gemenskapsforskningens internationella roll", KOM(98)0305 av den 13 maj 1998.

Meddelande från kommissionen "Ett trafiknät för alla: att förverkliga kollektivtrafikens möjligheter i Europa, KOM(95)0601 slutlig av den 29 november 1995.

Meddelande från kommissionen "För en rättvis och effektiv prissättning inom transportsektorn, KOM(95)0691 slutlig av den 20 december 1995.

Meddelande från kommissionen "Åtgärder som skall vidtas i gemenskapen för att öka tillgängligheten till transporter för personer med nedsatt rörlighet", KOM(93)0433 slutlig av den 26 november 1993.

Meddelande från kommissionen om en "Gemenskapsstrategi och ram för utbyggnaden av vägtransporttelematik i Europa och förslag till inledande åtgärder", KOM(97)0223 slutlig av den 20 maj 1997.

4. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

4.1 Allmänt mål

Att presentera ett treårigt arbetsprogram för att förbättra lokala och regionala transporter. Detta är en uppföljning till grönboken "Ett trafiknät för alla".

4.2 Period som omfattas av åtgärden och bestämmelser om förnyelse eller förlängning

Arbetsprogrammet som beskrivs i meddelandet omfattar perioden 1998-2000. De finansiella återverkningarna sträcker sig över en längre period som ett resultat av verksamheter som kommer att påbörjas under Femte ramprogrammet.

5. KLASSIFICERING AV UTGIFTER OCH INKOMSTER

5.1 Icke-obligatoriska utgifter

5.2 Differentierade anslag

5.3 Förväntade inkomster

Inte aktuellt i detta fall.

6. TYP AV UTGIFTER ELLER INKOMSTER

- forsknings- och demonstrationsprojekt med samfinansiering
- genomförande- och forskningsstudier som finansieras upp till 100 %
- bidrag genom samfinansiering med andra finansieringskällor inom den offentliga och/eller privata sektorn

Inga inkomster förväntas.

7. BUDGETKONSEKVENSER

7.1 Metod för att beräkna åtgärdens totala kostnad (fastställande av genomsnittskostnaden per enhet)

Den arbetsplan som presenterades i meddelandet får ingen finansiell återverkan utanför GD VII:s befintliga resurser. Arbetsplanen kräver inga extra resurser förutom dem som redan planerats i det befintliga programmet.

Kostnaderna baseras på värdet på forskningsprojekten och studierna med liknande verksamhet som underlag för värderingen. Beslut om finansiering fattas efter det att ansökningsomgången och anbudsinfordran har publicerats i hela EU och en oberoende utvärdering gjorts.

När det gäller transeuropeiska transportnät kan det för närvarande inte ges några budgetindikeringar eftersom det pågår en diskussion med medlemsstaterna om när, hur och med vilken prioritet man skall använda medel för transeuropeiska transportnät till lokal/regional transport eller åtkomst till nätverk inom de befintliga eller framtida

riktlinjerna (revision kommer att ske under 1999). Av den anledningen behandlas i denna finansieringsöversikt endast de områden där de finansiella återverkningarna är tydligare, den allmänna "undersökningsbudgeten" på GD VII samt forskning och utveckling.

7.2 Kostnadernas fördelning mellan åtgärdens olika delar

Åtagandebemyndiganden (i miljoner ecu, aktuella priser)

Del		1998	1999	2000	2001	2002	Totalt
B2-704		[1,0]	[1,1]	[0,6]			[2,7]
B5-700		[pm]	[pm]	[pm]	[pm]	[pm]	[pm]
B6-7		[6,4]					[6,4]
B6-6			[5,0]	[5,0]	[5,0]	[5,0]	[20,0]
Totalt		[7,4]	[6,1]	[5,6]	[5,0]	[5,0]	[29,1]

Siffrorna är preliminära och beror på godkännandeförfarande för respektive instrument och den tidsplan som finns i meddelandet. Inga budgetindikeringar för B5-700 (transeuropeiska transportnät) kan anges i det här stadiet (se punkt 7.1).

7.3 Driftsutgifter för undersökningar, experter etc. i del B av budgeten

Åtagandebemyndiganden (i miljoner ecu, aktuella priser)

	Budgetpost	1998	1999	2000	2001	2002	Totalt
Undersökningar	B2-704	[0,2]	[0,2]	[0,2]			[0,6]
	B6-7	[0,4]					[0,4]
	B6-6		[0,4]	[0,2]			[0,6]
Experter	B2-704	[0,1]	[0,1]				[0,2]

Information / publikation er	B6-7	[0,6]				[0,6]
	B6-6		[0,4]			[0,4]
	B2-704		[0,1]			[0,1]
	B6-6		[0,2]			[0,2]
Totalt		[1,3]	[1,4]	[0,4]		[3,1]

Budgeten för expertmötena omfattar finansiellt stöd för att anordna expertmöten och rundabordskonferenser på nationell nivå samt stöd för verksamhet inom Cost.

7.4 Tidsplan för åtagandebemyndiganden och betalningsbemyndiganden

(i miljoner ecu, aktuella priser)

		1998	1999	2000	2001	2002	Totalt
Åtagandebemyndiganden		[7,4]	[6,1]	[5,6]	[5,0]	[5,0]	[29,1]
Betalningsbemyndiganden							
1998		[2,2]					[2,2]
1999		[3,0]	[1,8]				[4,8]
2000		[2,2]	[2,5]	[1,7]			[6,4]
2001			[1,8]	[2,2]	[1,5]		[5,5]
2002				[1,7]	[2,0]	[1,5]	[5,2]
2003					[1,5]	[2,0]	[3,5]
2004						[1,5]	[1,5]
Totalt		[7,4]	[6,1]	[5,6]	[5,0]	[5,0]	[29,1]

8. ÅTGÄRDER FÖR BEDRÄGERIBEKÄMPNING

Åtgärderna för bedrägeribekämpning i de instrument som föreslagits för att finansiera de olika verksamheterna gäller. Dessa verksamheter omfattar tekniska, finansiella och administrativa inspektioner, rapporter och övervakning. De omfattar även interna revisioner utförda av styrekonomen och kontroller på plats utförda av kommissionens styrekonom och av Europeiska unionens revisionsrätt.

9. Analys av kostnadseffektivitet

9.1 Särskilda och kvantifierbara mål. Målgrupp

Detta meddelande är en uppföljning till grönboken "Ett trafiknät för alla" och till det arbete som arbetsgruppen för forskning om transportmodalitet har utfört. Huvudmålen är följande:

- Att åter understryka behovet av ett väl fungerande lokalt och regionalt system för persontrafik som en viktig del av Europas transportsystem.
- Att belysa vikten av att transporttjänsterna integreras till en obruten kedja, vilket kräver ett intermodalt synsätt på planering, drift och tjänster.
- Att presentera ett treårigt arbetsprogram som omfattar 49 initiativ, som täcker informationsutbyte, benchmarking, att skapa de rätta politiska ramarna och användning av gemenskapens finansieringsinstrument.

Lokala och regionala transporter är i första hand en fråga för de lokala, regionala och nationella myndigheter som har att göra med transportörer och resenärer. Kommissionens roll består i att skapa verktyg som dessa aktörer kan använda och att fastställa politiska ramar som främjar en hållbar rörlighet.

9.2 Skäl för åtgärden

- I Amsterdamfördraget betonas den hållbara utvecklingen som ett av målen för Europeiska unionen. Transporter har en mycket viktig roll att spela för att detta mål skall uppnås och för att gynna sammanhållningen vid utvidgningen. För att man skall få ett väl fungerande transportsystem i Europa krävs hållbara lokala och regionala system för persontrafik. Lokala och regionala transporter är ett viktigt inslag för livskvaliteten i Europa.

- Kommissionen har mottagit fler än 176 skriftliga synpunkter efter det att man presenterade grönboken "Ett trafiknät för alla" 1995. Synpunkterna har kommit från ett stort antal håll som regeringar, regionala och lokala myndigheter, transportörer, icke-statliga organisationer, fackföreningar och enskilda medborgare. Dessutom arrangerades forumet "Ett trafiknät för alla" i juni 1996 i vilket 250 experter deltog. En av de viktigaste slutsatser man kan dra av alla synpunkter är att det inom ramen för subsidiaritet finns ett brett stöd för att Europeiska kommissionen skall delta i arbetet för att stödja hållbara persontransporter i städerna och regionalt.
- En annan slutsats som kan dras från det arbete som utfördes av arbetsgruppen "Intermodalitet på transportområdet" är att intermodalitet är en av hörnpelarna när det gäller att gynna transporter dörr-till-dörr. För att öka forskningen om transportmodalitet har kommissionen inrättat arbetsgruppen "Intermodalitet på transportområdet". Arbetsgruppen hade ett nära samarbete med transportindustrin, transportörer och användare. Resultaten från detta samarbete föreligger i meddelandet.

9.3 Uppföljning och utvärdering av åtgärden

- Kommissionen kommer att övervaka de tendenser som framkommer av den transportstatistik som den samlar in. De viktigaste tendenser som skall observeras är totala antalet transporter, marknadsandelen för olika transporttyper, hastigheten för transporter dörr-till-dörr, resmönster i olika socialgrupper, föreningar, energianvändning samt offentliga utgifter för transporter.
- Kommissionen kommer att övervaka tendenser i beslutsfattares och andra berörda aktörers åsikter för att få en uppfattning om kunskaperna, inställningen och utnyttjandet av olika delar av detta arbetsprogram.

10. ADMINISTRATIVA UTGIFTER (AVSNITT III, DEL A I BUDGETEN)

Det konkreta framtagandet av de nödvändiga administrativa resurserna kommer att vara beroende av kommissionens årliga beslut om resursfördelning med hänsyn tagen till personalantalet och hur mycket extraanslag som budgetmyndigheten godkänner.

10.1 Påverkan på antalet anställda

Typ av tjänst		Personal som skall förvalta åtgärden		Källa		Varaktighet
		Fasta tjänster	Tillfälliga tjänster	Befintliga resurser hos berörda GD:n	Extra resurser	
Tjänstemän eller tillfälligt anställda	A	1,5		1,5		3 år
	B					
	C	0,3		0,3		3 år
Totalt		1,8		1,8		3 år

10.2 Total finansiell påverkan beroende på ytterligare tjänster

Inga ytterligare tjänster krävs. De tjänster som finns för förvaltningen av åtgärden är följande:

Typ av tjänst		
Tjänstemän *	1,8 x 108 000 ecu x 3 år =	583 200 ecu
Totalt		583 200 ecu

* I fråga om tjänstemännen är beräkningarna baserade på A1, A2, A4, A5 och A7-tjänster.

10.3 Ökning av andra administrativa utgifter som resultat av åtgärden

(under 3 år, ecu, aktuella priser)

Budgetpost	Belopp	Beräkningsmetod
A-7010 (tjänsteresor, osv.)	57 000	60 tjänsteresor i EU (kostnad: 650 ecu per resa) plus 15 tjänsteresor till kandidatländerna
A-7030 (expertmöten osv.)	84 180	6 ad hoc-möten med 20 deltagare i varje möte – 10 från medlemsstaterna (kostnad: 650 ecu per person) och 10 andra experter (kostnad: 753 ecu per person)
Totalt	141 180	

Medlen kommer att finnas i GD VII:s budget.

ISSN 1024-4506

KOM(98) 431 slutlig

DOKUMENT

SV

07 13 14 16

Katalognummer : CB-CO-98-445-SV-C

ISBN 92-78-38029-6

Byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer

L-2985 Luxemburg