

Onsdagen den 2 december 2015

P8_TA(2015)0423

Hållbar rörlighet i städer

Europaparlamentets resolution av den 2 december 2015 om hållbar rörlighet i städer (2014/2242(INI))

(2017/C 399/02)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens meddelande av den 17 december 2013 *Tillsammans för en konkurrenskraftig och resurseffektiv rörlighet i städer* (COM(2013)0913),
- med beaktande av sin resolution av den 15 december 2011 om färdplanen för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem ⁽¹⁾,
- med beaktande av sin resolution av den 23 juni 2011 om programmet för städer i Europa och dess framtid i sammanhållningspolitiken ⁽²⁾,
- med beaktande av kommissionens meddelande av den 30 september 2009 *Handlingsplan för rörlighet i städer* (COM(2009)0490),
- med beaktande av kommissionens meddelande av den 18 juli 2014 *De urbana aspekterna i EU:s politik – Huvudpunkterna i en EU-agenda för städer* (COM(2014)0490),
- med beaktande av kommissionens grönbok av den 25 september 2007 *Mot en ny kultur för rörlighet i städer* (COM(2007)0551),
- med beaktande av kommissionens särskilda Eurobarometer nr 406 från december 2013 om européernas inställning till rörlighet i städer,
- med beaktande av kommissionens lansering av den europeiska plattformen för planering av hållbar rörlighet i städerna,
- med beaktande av kommissionens grönbok av den 29 november 1995 *Ett trafiknät för alla – att förverkliga kollektivtrafikens möjligheter i Europa* (COM(1995)0601),
- med beaktande av kommissionens meddelande av den 31 mars 1998 om koldioxidutsläpp inom transportsektorn – utveckling av en gemenskapsstrategi (COM(1998)0204),
- med beaktande av kommissionens meddelande av den 25 februari 2015 med titeln "Parisprotokollet – en plan för att möta de globala klimatförändringarna efter 2020" (COM(2015)0081),
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa ⁽³⁾,
- med beaktande av förordningarna (EG) nr 715/2007 ⁽⁴⁾ och (EG) nr 595/2009 ⁽⁵⁾ vad gäller minskning av förorenande utsläpp från vägfordon
- med beaktande av sin resolution av den 27 oktober 2015 om utsläppsmätningar i bilindustrin ⁽⁶⁾,
- med beaktande av kommissionens meddelande av den 18 december 2013 *Ett program för ren luft i Europa* (COM(2013)0918),

⁽¹⁾ EUT C 168 E, 14.6.2013, s. 72.

⁽²⁾ EUT C 390 E, 18.12.2012, s. 10.

⁽³⁾ EUT L 152, 11.6.2008, s. 1

⁽⁴⁾ EUT L 171, 29.6.2007, s. 1.

⁽⁵⁾ EUT L 188, 18.7.2009, s. 1.

⁽⁶⁾ Antagna texter, P8_TA(2015)0375.

Onsdagen den 2 december 2015

- med beaktande av Världshälsoorganisationens (WHO) riktlinjer för luftkvalitet och verktyget för bedömning av de ekonomiska effekterna av hälsoåtgärder (Health Economic Assessment Tool),
- med beaktande av WHO:s rapport *Burden of disease from environmental noise – Quantification of healthy life years lost in Europe*,
- med beaktande av Europeiska miljöbyråns TERM-rapport från december 2013 *A closer look at urban transport*,
- med beaktande av FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning,
- med beaktande av sin resolution av den 3 juli 2013 om trafiksäkerhet 2011–2020 – de första milstolparna i arbetet för en skadestrategi ⁽¹⁾,
- med beaktande av sin resolution av den 12 oktober 1988 om skydd av fotgängare och den europeiska stadgan för fotgängares rättigheter ⁽²⁾,
- med beaktande av Wienkonventionen om vägtrafik,
- med beaktande av kommissionens meddelande *Cars 2020: Åtgärdsplan för en konkurrenskraftig och hållbar bilindustri i Europa* (COM(2012)0636),
- med beaktande av sin resolution av den 10 december 2013 om *Cars 2020: för en konkurrenskraftig och hållbar bilindustri i Europa* ⁽³⁾,
- med beaktande av kommissionens meddelande av den 2 juli 2014 *Mot ett kretsloppssamhälle: Program för ett avfallsfritt Europa* (COM(2014)0398),
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster ⁽⁴⁾,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen ⁽⁵⁾,
- med beaktande av Europeiska revisionsrättens särskilda rapport nr 1/2014 om ändamålsenligheten i kollektivtrafikprojekt i städer som får EU-stöd,
- med beaktande av Leipzigstadgan om hållbara städer i Europa,
- med beaktande av borgmästaravtalet,
- med beaktande av artikel 52 i arbetsordningen,
- med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism samt yttrandena från utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet och utskottet för regional utveckling (A8-0319/2015), och av följande skäl:
 - A. År 2050 uppskattar man att upp till 82 procent av EU:s invånare kommer att bo i stadsområden.
 - B. Det faktum att befolkningen i städer förväntas öka kraftigt innebär att innerstäderna kommer att ställas inför samhällsutmaningar och utmaningar i fråga om livskvalitet och hållbar utveckling som kommer att kräva övergripande planeringsåtgärder.
 - C. Rörligheten i städer bygger fortfarande till största delen på användningen av personbilar som drivs med konventionella drivmedel, och transporterna i EU är följaktligen till 96 procent beroende av olja eller oljeprodukter för sina energibehov, motsvarande cirka en tredjedel av den totala energiförbrukningen.

⁽¹⁾ Antagna texter, P7_TA(2013)0314.

⁽²⁾ EGT C 290, 14.11.1988, s. 51.

⁽³⁾ Antagna texter, P7_TA(2013)0547.

⁽⁴⁾ EUT L 134, 30.4.2004, s. 1.

⁽⁵⁾ EUT L 307, 28.10.2014, s. 1.

Onsdagen den 2 december 2015

- D. Transporter i städer står för upp till 25 procent av alla koldioxidutsläpp och cirka 70 procent av alla utsläpp i stadsområden som orsakar klimatförändringar, och i EU är transportsektorn den enda sektorn där växthusgasutsläppen fortsätter att öka.
- E. Enligt undersökningen Särskild Eurobarometer 406 från 2013 använder ca 50 procent av EU:s invånare den egna bilen dagligen, medan endast 16 procent åker med kollektivtrafik och endast 12 procent cyklar.
- F. Enligt samma rapport anser EU:s invånare att en sänkning av biljettpriserna i kollektivtrafiken (59 procent), en förbättring av kollektivtrafiken (56 procent) och en förbättring av infrastrukturen för cykeltrafik (33 procent) är effektiva åtgärder för att förbättra rörligheten i städerna.
- G. Omkring hälften av alla resor i stadsområden är kortare än 5 km och skulle därför i många städer kunna företas till fots eller med cykel, kollektivtrafik eller annat tillgängligt transportslag, som till exempel samåkning.
- H. Den utbredda användningen av diesel vid transporter, särskilt i äldre fordon och fordon utan partikelfilter, är en av huvudorsakerna bakom de höga partikelkoncentrationerna i EU:s städer, och därför bör användningen av alternativa drivmedel för transportmedel i städerna och ett ändrat beteende när det gäller användningen av dessa transportmedel främjas utan att detta äventyrar rörligheten i städerna.
- I. Enligt Europeiska miljöbyrån utsattes fler än 125 miljoner människor i Europa 2011 för bullernivåer över gränsvärdet på 55 dB, och vägtrafik var den främsta orsaken.
- J. Transporttjänster av hög kvalitet är av grundläggande betydelse för människor som lever i städer, för att tillgodose de rörlighetsbehov som är förknippade med arbetsliv, utbildning, turism och fritidsaktiviteter. Hållbara transporter i städerna kan bidra till att minska energiförbrukningen, luftföroreningarna och bullret, antalet olyckor, trafikstockningarna, markanvändningen och hårdgörningen av marken.
- K. Det är möjligt och nödvändigt att vidta riktade åtgärder för en hållbar rörlighet i städer för att uppnå EU:s mål och genomdriva lagstiftning om transport och miljö.
- L. EU bör, med vederbörligt beaktande av subsidiaritetsprincipen, stödja lokala insatser för att utveckla en integrerad och långsiktig metod för rörlighet i städerna som ska minska luftföroreningar, trafikstockningar, buller och vägolyckor, ge städerna erforderligt stöd och garantera bättre information, samordning och samarbete mellan EU:s medlemsstater.
- M. Det är viktigt att understryka att kollektivtrafiken har stor betydelse för ekonomin i städerna, inklusive i eftersatta områden, och stora sociala fördelar, genom att den till exempel bidrar till kampen mot fattigdom och social utestängning, och garanterar att alla kan ta sig till ett arbete.
- N. Det bästa sättet att förhindra privata transporter och ett av de bästa motmedlen mot trafikstockningar är en lättillgänglig kollektivtrafik av god kvalitet.
- O. 73 procent av invånarna i Europa anser att trafiksäkerheten är ett allvarligt problem i städerna, och över 30 procent av alla dödsolyckor och allvarliga olyckor i trafiken sker i stadsområden och drabbar ofta oskyddade trafikanter och fotgängare.
- P. 38 procent av alla dödsfall inträffar i stadsområden och 55 procent på vägar mellan städer, oftast cyklister och andra oskyddade trafikanter, och olyckorna är kopplade till höga fordonskoncentrationer och höga hastigheter.
- Q. Hållbara transporter i städer är en aspekt av mer övergripande strategier för territoriell planering, och grönområden i städerna kan delvis mildra effekterna av de föroreningar som vägtrafiken ger upphov till.
- R. Användningen av alternativa drivmedel och transportmedel kräver att nödvändig infrastruktur utvecklas och att man satsar på att förändra människors beteende i fråga om rörlighet.

Onsdagen den 2 december 2015

- S. Städer och andra större stadsområden betraktas, i egenskap av viktiga centrum för ekonomisk verksamhet och innovation, med rätta som grundläggande nav i den nya strategin för de transeuropeiska transportnäten och utgör den viktigaste länken i transportkedjan för passagerare och varor.
- T. Multimodala nät och integrering av olika transportmedel och tjänster i och runt stadsområden kan potentiellt bidra till att göra person- och godstransporter mer effektiva och på så vis bidra till att minska utsläppen av koldioxid och andra skadliga ämnen.
- U. Vid FN:s konferens om hållbar utveckling (Rio+20) åtog sig stats- och regeringscheferna att stödja utvecklingen av hållbara transportnät ⁽¹⁾.
- V. Det finns ingen lösning som passar alla städer, och städerna i EU har specifika förhållanden och behov, i synnerhet på grund av geografiska och klimatmässiga förhållanden, demografisk struktur, kulturella traditioner och andra faktorer.
- W. Rörligheten i städerna och förvaltningen av stadstransporter är de lokala och regionala myndigheternas ansvar, och de utarbetar och genomför dessa offentliga strategier på sina territorier, med iakttagande av den gällande nationella ramen och EU:s agenda för städerna.
- X. Det är oroväckande att kommissionen talar om att utveckla transportkoncept på europeisk nivå, som sedan ska anpassas till förhållandena i medlemsstaterna. Snarare än att inta ett uppifrån-och-ned-synsätt på detta sätt och utan att bortse från behovet av gemensamma regler och standarder borde man följa ett nedifrån-och-upp-synsätt där ett parallellt experimenterande på plats gynnas, vilket uppmuntrar till innovation. Parlamentet understöder därför uttryckligen inrättandet av plattformar för utbyte av erfarenheter mellan lokala aktörer, så att framgångsmodeller kan spridas.
1. Europaparlamentet understryker att det arbete som hittills har gjorts på europeisk nivå i många städer har varit positivt och bör fortsätta, och välkomnar därför kommissionens meddelande om rörlighet i städer.

Att ge tillbaka utrymme och infrastruktur till allmänheten och förbättra tillgängligheten

2. Europaparlamentet påpekar att planeringen av markanvändning är det viktigaste ledet i arbetet med att skapa smidiga och säkra varaktiga transportnät som verkligen påverkar trafikvolymerna och trafikfördelningen. Parlamentet betonar att säkerhet alltid måste ses som en huvudfaktor i all hållbar stadsplanering.
3. Europaparlamentet är övertygat om att allmänheten, återförsäljare, godstransportföretag och andra intressenter på området för rörlighet i städer måste informeras och rådfrågas för att planeringen och utformningen av och beslutsfattandet för projekt för rörlighet i städer ska kunna ske på ett mer öppet och insynsvänligt sätt. Parlamentet betonar att denna information bör vara offentlig och lättillgänglig, och påpekar att det är önskvärt att främja ett samarbete mellan relevanta aktörer och mellan städer på EU-nivå i syfte att utbyta lösningar för en hållbar rörlighet.
4. Europaparlamentet är övertygat om att långsiktiga planer för hållbar rörlighet i städerna som stöds av IKT-teknik är viktiga verktyg för att tillhandahålla lämpliga och säkra lösningar för alla invånares rörlighet. Parlamentet uppmanar berörda myndigheter att i planeringen för hållbar rörlighet i städerna ta hänsyn till särskilda kommunikationsbehov hos personer med nedsatt rörlighet. Parlamentet betonar att infrastruktur utan hinder är avgörande för att personer med nedsatt rörlighet ska kunna ta sig runt, och att planerna måste omfatta specifika trafiksäkerhetsstrategier och säker infrastruktur som är anpassad även till de mest oskyddade trafikanterna.
5. Europaparlamentet framhåller vikten av dessa planer för att EU:s mål för koldioxidutsläpp, buller, luftföroreningar och färre trafikolyckor ska kunna uppnås. Parlamentet anser att det är viktigt att beakta utarbetandet av sådana planer vid finansieringen av EU-projekt på området för stadstransporter, och att EU-finansiering och informativt stöd skulle kunna fungera som incitament för utarbetande och genomförande av sådana planer. Parlamentet uppmanar kommissionen att med full respekt för subsidiaritetsprincipen tillhandahålla den rådgivning och det tekniska stöd som behöriga myndigheter behöver i samband med utarbetandet av planerna.

⁽¹⁾ FN:s resolution 66/288 *The Future We Want*, punkt 135.

Onsdagen den 2 december 2015

6. Europaparlamentet uppmuntrar myndigheterna i medlemsstaterna att utarbeta sådana planer för hållbar rörlighet i städerna som prioriterar transportmedel med låga utsläpp – till exempel fordon som drivs med el eller alternativa drivmedel – och som omfattar intelligenta transportsystem. Parlamentet stöder inrättandet av trafikzoner och intermodala plattformar där användning av kollektivtrafik prioriteras.
7. Europaparlamentet uppmuntrar medlemsstaterna och de europeiska städerna att utforma en parkeringspolitik (tillgång till parkeringsplatser, användning av smarta parkeringssystem och lämplig prissättning) som kan ingå i en integrerad stadspolitik, och att samtidigt satsa mer på utvecklingen av funktionella intermodala knutpunkter som erbjuder olika transporttjänster och möjliggör en smidig kombination av transportlösningar, till exempel kollektivtrafik, samåkning, cykling och uthyrningstjänster. Parlamentet vill se att parkeringsplatser utanför innerstäderna i högre grad förbinds med järnväg och kollektivtrafik genom exempelvis infartsparkeringar. Parlamentet påminner om att personer med funktionsnedsättning måste få bättre tillgång till rörlighetstjänster.
8. Eftersom de negativa miljöeffekterna av oljeberoendet i EU:s transportsystem (som till stor del drivs med olja och oljeprodukter) behöver minskas understryker Europaparlamentet att medlen från de europeiska struktur- och investeringsfonderna systematiskt bör användas för att utarbeta och genomföra heltäckande, integrerade planer för hållbar rörlighet i städer som kommer att komplettera och ömsesidigt stärka åtgärder för rörlighet i städer vid den övergripande fysiska planeringen, utan att detta skapar ytterligare transportbehov som leder till en överdriven användning av bilar, med tonvikt på ett integrerat transportsystem som bygger på samarbete mellan olika transporttyper.
9. Europaparlamentet är av den bestämda åsikten att kommissionens plattform för planer för hållbar rörlighet i städer bör ge städer och regioner ett starkt stöd vid utformningen och genomförandet av planerna. Parlamentet betonar att man måste beakta alla städer, oavsett storlek, när man beslutar om investeringar i rörlighet, samt understryker den nyckelroll som Europas städer och regioner spelar när det gäller att stödja och främja hållbar rörlighet i städer. Parlamentet efterlyser deltagande från företrädare för lokala och regionala myndigheter av varierande storlek och från företrädare för olika intressenter (till exempel cyklistförbund) i den europeiska plattformen och medlemsstaternas expertgrupp om rörlighet och transport i städerna.
10. Europaparlamentet framhåller att planerna för rörlighet i städerna bör stämma överens med EU:s nuvarande agenda och mål, särskilt målen för den trafikomställning från väg till järnväg som fastställs i vitboken från 2011.
11. Europaparlamentet uppmanar med kraft kommissionen, medlemsstaterna och regionala och lokala myndigheter att utvärdera och granska planerna för rörlighet i städerna mot bakgrund av syftena och målen för strategin Transport 2050.

Att förbättra miljön, livskvaliteten och hälsan

12. Europaparlamentet framhåller särskilt de skadliga effekter som den nuvarande transportmodellen har på grundläggande delar av vår miljö, såsom luften, vattnet och jorden, och på de olika ekosystemen.
13. Europaparlamentet är övertygat om att luftföroreningar har en lokal, regional, nationell och gränsöverskridande dimension, och att åtgärder krävs på alla styrningsnivåer. Parlamentet efterlyser därför en förstärkning av flernivåstyrningen, där alla aktörer tar ansvar för de åtgärder som kan och bör vidtas på respektive nivå.
14. Europaparlamentet uppmanar städerna att noggrant undersöka invånarnas och företagens behov och olika transportmedels särdrag i syfte att säkerställa hållbar rörlighet i städer, och att vidta åtgärder för att förbättra livskvaliteten i städer, bland annat genom att främja dels en modal övergång till hållbara transportslag, inklusive gång och cykling, dels en politik för integrerade intermodala och/eller kombinerade transporter.
15. Europaparlamentet uppmanar lokala myndigheter att beakta sina invånares välbefinnande när de utarbetar planer för hållbar rörlighet. Framför allt uppmanas behöriga myndigheter att vidta åtgärder för att minska trafikbullret i städer.
16. Europaparlamentet uppmuntrar de behöriga myndigheterna att i enlighet med försiktighets- och proportionalitetsprinciperna vidta förebyggande åtgärder för att förbättra luftkvaliteten i städer och garantera en koncentration av miljöföroreningar som inte överskrider de nivåer som WHO har fastställt i sina riktlinjer, och stöder i detta syfte inrättandet på lokal nivå av lågutsläppszoner. Parlamentet betonar att det är de behöriga myndigheternas ansvar att erbjuda invånarna säkra och hälsosamma rörlighetslösningar, och anser att dessa lösningar skulle kunna baseras på smarta, pålitliga och tillgängliga kollektivtrafiksystem med överkomliga priser. Parlamentet uppmuntrar medlemsstaterna, såväl som lokala myndigheter, att i fall då man riskerar att överskrida ovannämnda riktlinjer från WHO överväga att vidta åtgärder för att förbättra tillgången till kollektivtrafik, till exempel genom att införa alternerande trafik.

Onsdagen den 2 december 2015

17. Europaparlamentet påpekar att man behöver se på luftföroreningarna i europeiska städer utifrån ett helhetsperspektiv. Parlamentet uppmanar därför kommissionen att lägga fram effektiva åtgärder som gör det möjligt för medlemsstaterna att efterleva direktivet om luftkvalitet och renare luft i Europa (2008/50/EG), framför allt genom att fastställa effektiva och ambitiösa utsläppstak för 2025 och 2030 enligt direktivet om nationella utsläppstak, säkerställa bättre samordning av åtgärder som vidtas enligt detta direktiv och direktivet om luftkvalitet och renare luft, fastställa ambitiösa utsläppsnormer för bilar för 2025 och 2030 vid en tidsmässigt lämplig översyn av förordning (EG) nr 443/2009 om koldioxidutsläpp från bilar, och fastställa en tydlig tidsram för genomförandet av utsläppstester vid verkliga körförhållanden för privatfordon.

18. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att inom ramen för medlemsstaternas olika planer bedöma hur stationerna för mätning och kontroll av luftföroreningar är placerade i de främsta tätbebyggda områden som uppvisar luftkvalitetsproblem, eftersom en felaktig placering av dessa mätstationer ofta är orsaken till att uppgifter är felaktiga, vilket innebär en risk för folkhälsan.

19. Europaparlamentet noterar beteendeförändringar på området fordonsägande och användning av fordon (samåkning, bilpooler), och parlamentet uppmanar kommissionen att utveckla och stödja transportsystem med kollektiva och allmänna former av rörlighet.

20. Europaparlamentet anser att kommissionen bör bedöma hur samhället kan komma att påverkas av nya former av rörlighet som bygger på modellen för samverkanskonsumtion, inklusive samåkning. På nationell nivå anser parlamentet att medlemsstaterna bör gå vidare med konceptet för samverkan i städer när det gäller rörlighet och transport, eftersom detta kan gynna invånarna i framför allt små och medelstora städer där kollektivtrafiknäten är mindre, samt kan göra det möjligt att utveckla rörlighetslösningar användare emellan.

21. Europaparlamentet betonar att sofistikerad, effektiv, säker och tillgänglig kollektivtrafik till ett överkomligt pris utgör en integrerad del av en hållbar utveckling i städer. Parlamentet är övertygat om att pålitlig kollektivtrafik kan spela en viktig roll för att minska trafikstockningar, luftföroreningar och buller i städerna, och uppmanar därför medlemsstaterna att främja kollektivtrafik för att öka dess användning fram till 2030. Parlamentet uppmanar också nationella och lokala myndigheter att främja tillgången till digitala tjänster i kollektivtrafiken och i stationer, för att stödja utvecklingen av innovativa former av rörlighet och tillämpa intelligenta rörlighetslösningar och andra nya tekniker. Parlamentet betonar att samåknings- och bilpoolstjänster utnyttjar befintliga resurser på ett bättre sätt och bidrar till att minska antalet bilar i städerna. Parlamentet framhåller betydelsen av de europeiska satellitnavigeringsprogrammen Galileo och Egnos samt av mobila höghastighetsnät. Parlamentet stöder utarbetandet av en regleringsram som gör det möjligt att använda nya former av rörlighet och nya delningsmodeller som utnyttjar befintliga resurser på ett bättre sätt.

22. Europaparlamentet betonar betydelsen av offentlig information om tillgängliga kollektivtrafikalternativ där man också beaktar turisternas språkliga behov och fördelarna med en politik för hållbar turism. Parlamentet uppmanar lokala myndigheter att tillhandahålla realtidsinformation på internet och på tillräckligt många skärmar i städerna, och uppmanar myndigheter och transportföretag att göra fler digitala tjänster tillgängliga i kollektivtrafiken och i stationer.

23. Europaparlamentet framhåller den spårbundna kollektivtrafikens sociala fördelar i form av tillgång till och förnyelse av stadsområden, social inkludering och förbättring av städernas profil.

24. Europaparlamentet erkänner att kollektivtrafikföretagen erbjuder varierande sysselsättning av hög kvalitet och att detta är gynnsamt för ekonomin. Parlamentet uppmanar kommissionen att övervaka och utvärdera på vilket sätt kollektivtrafiksektorn bidrar till skapandet av gröna jobb och strategier för grön tillväxt på nationell och europeisk nivå.

25. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att vidta effektiva åtgärder för att garantera säkerheten i kollektivtrafiken, samtidigt som man respekterar lokala myndigheters befogenheter.

26. Europaparlamentet påminner om att icke-motoriserad individuell rörlighet såsom gång- och cykeltrafik erbjuder de bästa förutsättningarna för koldioxidneutralitet.

Onsdagen den 2 december 2015

27. Europaparlamentet uppmuntrar medlemsstaterna att se över sina strategier för att förbättra icke-motoriserade transporter i syfte att tillmötesgå de sammanlöpande intressena av att förbättra dels rörligheten, dels stadsmiljön. Parlamentet uppmuntrar medlemsstaterna att i lämpliga fall främja användningen av cykel, inbegripet genom att fastställa ambitiösa mål för användningen av cykel fram till 2030 och förbättra förhållandena för gång och cykling.

28. Europaparlamentet uppmuntrar kommissionen och medlemsstaterna att öka medvetenheten om cykling och alternativa transportmedel, bidra till en modal övergång till hållbara transportmedel och fortsätta stödja kampanjen för Europeiska trafikantveckan. Parlamentet uppmanar städer att organisera cykeldelningssystem med anknytning till kollektivtrafik, och välkomnar initiativ på nationell, regional och lokal nivå för att främja och organisera EU-initiativ för cykeldagar och bilfria söndagar i syfte att förbättra luftkvaliteten i städer.

29. Europaparlamentet uppmuntrar privata företag, myndigheter och EU:s institutioner att fortsätta att förbättra rörlighetstjänsterna för ledamöter, personal och besökare. Parlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att främja strategier som syftar till att uppmuntra företag att minska resor till och från arbetsplatsen, bland annat genom att tillåta och främja distansarbete och uppmuntra till användning av IKT-teknik och telekonferenser. Parlamentet konstaterar att rörlighetsåtgärder, t.ex. de som samordnas genom den europeiska plattformen för mobilitetsplanering, har stor potential att förebygga trafikstockningar i städer och skapa tillgänglighet för alla.

30. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna och lokala myndigheter att ställa miljökrav vid offentliga upphandlingar, i synnerhet vid inköp av kollektivtrafikfordon eller fordon som ska användas av myndigheterna.

Att spara energi och skydda klimatet

31. Europaparlamentet anser att energieffektivitet och användningen av energi från källor som är förnybara och som ger låga koldioxidutsläpp är avgörande för att uppnå hållbar rörlighet i städerna och samtidigt förbättra miljöförhållandena, och att teknisk neutralitet bör respekteras när man vidtar åtgärder för att uppnå EU:s mål för koldioxidutsläpp och energibesparingar.

32. Europaparlamentet uppmuntrar medlemsstaterna att stödja målen i vitboken om transport i fråga om att halvera antalet bilar som drivs med konventionella drivmedel i stadstransporter fram till 2030 och att fasa ut dem i städer fram till 2050. Parlamentet uppmanar städerna att främja och stödja en övergång till alternativa transportmedel och fordon med mindre utsläpp, och att beakta deras verkliga koldioxidutsläpp i syfte att uppnå EU:s mål att minska växthusgasutsläppen med 60 procent fram till 2050. Parlamentet välkomnar incitament för resenärer att kombinera olika transportslag.

33. Europaparlamentet uppmärksammar att användningen av elektriska fordon och fordon som drivs med alternativa drivmedel (andra och tredje generationen biobränslen, vätgas baserad på förnybara energikällor, komprimerad naturgas (CNG) och flytande naturgas (LNG)) är viktig för att utsläppen i städerna ska kunna minskas. Parlamentet påminner om föreskrifterna i direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen och uppmuntrar medlemsstaterna att, i nära samarbete med regionala och lokala myndigheter och den berörda industrin, snabbt bygga ut sådan infrastruktur, främst utmed det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Parlamentet uppmanar allmänheten och den privata sektorn att främja installationen av laddningsstationer på allmänna parkeringsplatser.

34. Europaparlamentet ber kommissionen och de nationella och lokala myndigheterna att när så är möjligt främja inlandssjöfart som en integrerad lösning för mjuk rörlighet i städerna.

35. Europaparlamentet understryker betydelsen av ett nerifrån- och-upp-synsätt, och stöder därför helhjärtat exempelvis borgmästaravtalet, med fler än 6 000 underskrifter, om minskning av växthusgasutsläpp, och välkomnar vädjan från kommissionsledamot Canete den 13 oktober 2015 i Bryssel om att påbörja en mer långtgående överenskommelse. Parlamentet stöder kommissionens positiva roll som en aktiv katalysator för sådana initiativ.

36. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att sätta ambitiösa åtgärder för en hållbar rörlighet i städer högt på dagordningen inför COP21 i Paris i december 2015. Parlamentet uppmuntrar kommissionen att aktivt stödja handlingsplanens initiativ för en integrerad och hållbar rörlighet i städer.

Onsdagen den 2 december 2015

Innovation som kärnan i forskningspolitik för smart rörlighet

37. Europaparlamentet påminner om att intelligenta transportsystem (ITS) gör rörlighet säkrare, effektivare, mer miljövänlig och smidig, och uppmanar därför kommissionen och medlemsstaterna att intensifiera arbetet med ITS, inbegripet innovation och tillämpning på områdena för tillhandahållande av reseinformation i realtid, fordon som i hög grad är automatiserade, smart infrastruktur och intelligenta trafiksignalsystem. Parlamentet påminner om hur viktiga ITS är när det gäller att tillhandahålla korrekta trafik- och reseuppgifter i realtid, och uppmanar därför kommissionen att sätta fokus på rörlighet i städerna på den digitala agendan. Parlamentet uppmuntrar intressenter att i hög grad samarbeta när det gäller utvecklingen av driftskompatibla och integrerade rörlighetstjänster såsom multimodal kollektivtrafik, delad rörlighet och intermodala integrerade biljetter. Parlamentet uppmanar kommissionen att prioritera utvecklingen av innovativa program och ny teknik som ger väganvändarna möjlighet att inta en mer proaktiv roll som utvecklare och dataproducerer i transportsystemet i syfte att bidra till plattformar för rörlighetstjänster, i linje med EU:s regler och skydd av personuppgifter.

38. Europaparlamentet uppmuntrar alla parter att till fullo utnyttja de möjligheter som data och digitalisering ger och att använda avreglering för att främja nya affärsmodeller.

39. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att stödja forskningsprogram om ny teknik, nya affärsmodeller och nya integrerade modeller för hållbar rörlighet och logistik i städerna. Parlamentet stöder Horisont 2020-programmets prioritering Samhällets utmaningar för smarta, gröna och integrerade transporter och rörlighet i städerna, samt drivandet av initiativ över hela Europa för rörlighet som en tjänst. Parlamentet anser att Horisont 2020 måste ge kraft åt forskning och innovation på områdena för livskvalitet, varaktiga jobb, demografi, förändringar i aktiv rörlighet och miljö- och klimatpolitik. Parlamentet anser att kommissionen bör beakta dessa prioriteringar, säkerställa tillräckliga EU-medel för framtida forsknings- och utvecklingsverksamhet på området för järnvägstrafik i städer och förbättra hållbara transportlösningar.

Att göra rörlighet i städer mer hållbar, säker och trygg

40. Europaparlamentet konstaterar att genomgripande säkerhetskrav och avancerad trafik- och hastighetsreglering leder till en drastisk minskning av dödsolyckor och allvarliga trafikolyckor i städer. Parlamentet påpekar att en säkerhetsstyrka som har till uppgift att reglera och kontrollera trafiken och utföra konsekventa kontroller av trafiksäkerhetsbrott, som till exempel fortkörning, framförande av fordon under påverkan av alkohol, narkotika eller läkemedel och användning av mobiltelefoner och andra kommunikations- och informationsverktyg, bidrar till att minska trafikolyckor i städer.

41. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna och lokala myndigheter att med beaktande av lokala förhållanden se över hastighetsregleringarna fram till 2020 i syfte att garantera säkerheten, bland annat i bostadsområden och i närheten av skolor och utbildnings- och fritidslokaler, och att beakta utvecklingen och utformningen av säkrare väginfrastruktur. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna och lokala myndigheter att använda alla moderna lösningar, inbegripet avancerad intelligent trafikstyrning, för att garantera säkerheten för alla väganvändare, inklusive gångtrafikanter. Parlamentet uppmuntrar de europeiska städerna att utbyta bästa praxis när det gäller hanteringen av säkerhetsfrågor.

Innovationer på området för hållbara godstransporter

42. Europaparlamentet anser att utvecklingen av innovativa, hållbara, miljövänliga strategier för logistik i städer, med deltagande av privata och offentliga aktörer, är oerhört viktig för att komma till rätta med trafikstockningar och miljöproblem i städerna. Parlamentet anser att logistik bör baseras på hållbara transportmedel. Parlamentet efterlyser en större optimering av leveranskedjan i stadsområden, baserad på nya kostnadseffektiva typer av verksamheter, tekniker och affärsmodeller. Parlamentet understryker att det är viktigt att planer för rörlighet i städerna omfattar logistikstrategier baserade på sammodalitet, och påpekar att man, när så är lämpligt, måste integrera järnväg, ren inlandssjöfart och hamnar i logistikstrategierna och planerna för hållbar rörlighet i städer. Parlamentet uppmanar behöriga myndigheter att i möjligaste mån minska trafik med tunga fordon i innerstäderna.

43. Europaparlamentet påpekar att tätbefolkade områden och andra områden, såsom köpcentrum och detaljhandelsanläggningar, har ökade koncentrationer av vägtrafik, vilket leder till trafikstockningar, och framhåller vikten av en effektiv och övergripande planeringspolitik för att koppla samman dessa områden med effektiv kollektivtrafik och smarta hemkörningstjänster.

Onsdagen den 2 december 2015

44. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att utarbeta strategier för att uppmuntra dels godstransportindustrin att göra sina fordon mer miljövänliga, dels de lokala myndigheterna att ge stöd och/eller incitament till aktörer som bedriver godstransporter i städer på ett mer hållbart sätt. Parlamentet påminner om att järnvägstrafiken och andra mer hållbara transportmedel, i kombination med välplanerade stationer för byte och logistik, kan spela en viktig roll genom att leverera gods till utkanterna av städer.

Att minimera externa kostnader och göra bättre investeringar

45. Europaparlamentet betonar att kostnadsnyttoanalyser av investeringar bör fokusera på att maximera externa samhällliga fördelar och minimera externa kostnader för exempelvis klimatförändringar, olyckor, hälso- och sjukvård, buller, luftföroreningar och markanvändning.

46. Europaparlamentet framhåller att rörlighet i städer bör bidra till och vara helt integrerad i EU:s mål för en effektiv resursanvändning, särskilt de mål som är kopplade till kretsloppsekonomin.

47. Europaparlamentet påminner om att vägtullar och parkeringsavgifter i städer som grundas på principerna om icke-diskriminering, driftskompatibilitet och "förorenaren betalar" kan ingå i en integrerad politik för rörlighet i städer.

48. Europaparlamentet påminner om principen för hur inkomster ska fördelas i fråga om vägtullar, och begär att en proportionell andel av inkomsterna från användning av väginfrastruktur (vägtullar och/eller Eurovinjettsystemet) i lämpliga fall ska gå till att förbättra hållbar rörlighet i städer.

49. Europaparlamentet anser att rörlighet i städer bör återspeglas i åtgärder som vidtas inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa/det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), när så är möjligt och i enlighet med det transeuropeiska transportnätets bestämmelser, inbegripet stöd till urbana knutpunkter och integrering av rörlighetsplaner för städer i gränsöverskridande områden, eftersom detta både stimulerar ekonomisk och social utveckling och främjar bättre tillgänglighet. Parlamentet anser att effektiva förbindelser mellan olika transportmedel och mellan transportnät, inklusive stadsnära och regionala nät, skulle förbättra medborgarnas rörlighet. Parlamentet stöder utvecklingen av system för integrerade biljetter som eventuellt skulle kunna göra kollektivtrafiken mer tillgänglig.

50. Europaparlamentet uppmanar kommissionen, medlemsstaterna och de lokala myndigheterna att använda den nya möjligheten att finansiera projekt i städer inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) för urbana knutpunkter. Parlamentet påminner om att det är möjligt för Fonden för ett sammanlänkat Europa att finansiera synergieprojekt med en extra medfinansieringssats för transportprojekt med energi och telekommunikationer, och att denna möjlighet kan ha en enorm potential för projekt i städer. Parlamentet uppmanar kommissionen att överväga att bevilja lämplig EU-finansiering till projekt för hållbar rörlighet i städer i samband med att budgetarna för Europeiska regionala utvecklingsfonden och Sammanhållningsfonden ses över. Parlamentet uppmanar berörda myndigheter att säkerställa att det finns en stark koppling mellan smart och hållbar politik för rörlighet i städer och projekt för rörlighet i städer som finansieras med EU-medel, och att fastställa tydliga mål för utnyttjande och indikatorer i syfte att undvika att projekten underutnyttjas och att deras ekonomiska och sociala fördelar undergrävs. Parlamentet anser att det behövs nya former av hållbar finansiering av kollektivtrafik som möjliggör miljöhållbarhet, digitalisering och tillgänglighet, stimulerar ekonomin i tätorter och skapar nya arbetstillfällen.

51. Europaparlamentet framhåller den nyligen antagna Europeiska fonden för strategiska investeringar och den särskilda uppmärksamheten och fokuset i detta instrument på övergripande prioriteringar och på smarta och hållbara projekt i städer. Parlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att stödja projekt för hållbar rörlighet i städer, säkerställa nödvändiga synergier mellan olika finansieringskällor och program och upprätta kopplingar mellan rörlighet i städerna, den nya digitala agendan och energiunionen.

52. Europaparlamentet betonar att man i lokala myndigheter och i stadsnära områden behöver bygga upp kapaciteten för att utarbeta och genomföra integrerade utvecklingsstrategier för att underlätta samarbetet mellan olika territorier och på så sätt stärka det ömsesidiga beroendet och komplementariteten.

53. Europaparlamentet anser att investeringar i hållbar kollektivtrafik inte enbart innebär en lösning på problemen med rörligheten i städerna, utan även inbegriper inslag av stadsförnyelse som påverkar stadens ekonomiska system i sin helhet och gör det lättare att skapa en grön stadsmiljö och göra områden med blandade verksamheter (affärer, bostäder, fritid, kultur och utbildning) mer tillgängliga. Parlamentet betonar att man absolut behöver samordna rörlighets- och stadsplaneringen väl för att maximera effekten av investeringarna.

Onsdagen den 2 december 2015

54. Europaparlamentet begär att sysselsättningsinitiativ för ungdomar och andra medel från de europeiska struktur- och investeringsfonderna används för att främja sysselsättning inom områden som stimulerar utvecklingen av en hållbar rörlighet i städerna. Parlamentet understryker att projekt för rörlighet i städerna är positiva för alla regioner och deras invånare, eftersom de främjar tillsättandet av befintliga och lediga innovativa tjänster inom relevanta områden, inbegripet för yrkeskategorier där det råder brist på arbetskraft.

55. Europaparlamentet uppmanar med kraft kommissionen att utarbeta lättillgängliga översikter över sådana program för rörlighet i städer som EU samfinansierar. Parlamentet begär dessutom att användarvänlig information ska tillhandahållas om möjligheterna till medfinansiering från EU för projekt för rörlighet i städer. När kommissionen förvaltar EU-finansierade projekt för rörlighet i städer uppmanar Europaparlamentet kommissionen att se till a) att förvaltningsverktyg är på plats för att övervaka kvaliteten på tjänsten och användartillfredsställelsen när projektet väl är i gång, b) att projekt för rörlighet i städer inkluderas i en förnuftig rörlighetspolitik, och c) att ovannämnda punkter också beaktas av medlemsstaternas myndigheter. Parlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram en kvantitativ och kvalitativ analys av sammanhållningspolitikens stöd för hållbar rörlighet i städer när den gör sin halvtidsöversyn av genomförandet av de europeiska struktur- och investeringsfonderna.

Att integrera nät för effektiva rörlighetssystem och främja samarbete

56. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att främja flernivåstyre för att stärka samarbetet mellan regionala, nationella och europeiska myndigheter vid utformningen av politiken, inbegripet utformningen, genomförandet och övervakningen av stadspolitik som har en tydlig inverkan på stadsområden.

57. Europaparlamentet hänvisar till kommissionens initiativ "Ett trafiknät för alla" som en bra grund för att främja och stödja intermodala hållbara rörlighetskedjor baserade på gång/cykling/stamnät för kollektivtrafik tillsammans med bildelning/bilpooler/taxi.

58. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att främja och uppmuntra till utbyte av bästa praxis och riktlinjer för att hantera utmaningarna på området för rörlighet i städer och underlätta överföringen av kompetens och teknik på området hållbar rörlighet, särskilt till förmån för offentliga och privata intressenter som utvecklar lösningar för hållbar rörlighet och för näringsdrivande föreningar. Parlamentet uppmanar kommissionen att upprätta ett nätverk för hållbar rörlighet med exempel på bästa praxis för fysisk planering och markanvändning. Parlamentet uppmanar dessutom medlemsstaterna att uppmuntra städer att delta i det europeiska innovationspartnerskapet Smarta städer och samhällen. Parlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att lansera upplysningskampanjer för att främja en effektiv och hållbar rörlighet som är mindre beroende av privata bilar som drivs med konventionella drivmedel.

59. Europaparlamentet stöder informationsplattformen för rörlighet i städer (Eltis) och anser att kommunikationen i samband med detta initiativ, inklusive dess portal, bör stärkas.

60. Europaparlamentet välkomnar kommissionens försök att samordna och konsolidera EU:s initiativ på området för rörlighet i städer, såsom CIVITAS 2020 för forskning och innovation, informationsplattformen för rörlighet i städer för utbyte av bästa praxis och erfarenheter och plattformen för planer för hållbar rörlighet i städer. Parlamentet uppmanar kommissionen att öka sina ansträngningar för att minska splittringen och den bristande samordningen mellan relevanta EU-initiativ och EU-program och att beakta framgångarna med program som URBAN och URBACT. Parlamentet uppmanar kommissionen att uppmuntra myndigheterna i medlemsstaterna att inrätta expertnätverk på området för rörlighet i städerna, fortsätta sina ansträngningar inom Civitas 2020-initiativet och uppmuntra fler EU-medborgare att ansluta sig till projektet.

61. Europaparlamentet är övertygat om att ytterligare insatser bör göras för att knyta kontakter mellan och samordna EU-pilotprojekt, t.ex. av Civitas, Polis eller Eltis, och för att integrera städer med deras praktiska erfarenheter och fackkunskaper när man diskuterar genomförandet av framtida rörlighetsstrategier. I detta syfte uppmanar parlamentet med kraft kommissionen att utarbeta lättillgängliga översikter över program för rörlighet i städer som EU medfinansierar. Parlamentet begär också att det i ett användarvänligt format tydligt ska framgå hur man kan få medfinansiering från EU till projekt för rörlighet i städer. Parlamentet framhåller behovet av att finansiera inte bara infrastruktur utan också it-tjänster, övervakningsprocesser och interregionala projekt, och att upprätta strategiska partnerskap mellan industri och europeiska städer för att utforma morgondagens stadssystem.

Onsdagen den 2 december 2015

62. Europaparlamentet förordar en stark koppling mellan rörlighetsplaner och hållbarhet i städer och andra initiativ såsom Smarta städer och borgmästaravtalet, som syftar till en mer hållbar och självförsörjande stad. Parlamentet anser att det frivilliga åtagande som har upprättats genom borgmästaravtalet kan fungera som en språngbräda för att nå ut till alla berörda parter under utarbetandet av rörlighets- och hållbarhetsplaner som kan marknadsföras på ett kostnadseffektivt sätt. Parlamentet välkomnar initiativet "Morgondagens städer: att investera i Europa", och uppmanar kommissionen att använda de befintliga plattformarna för att utveckla kommunikationsverktyg för att sammanföra berörda parter på området för hållbar stadsutveckling.

o

o o

63. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet och kommissionen.
