



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Strasbourg den 14.12.2021
COM(2021) 811 final

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET,
RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT
REGIONKOMMITTÉN**

EU:s nya ram för mobilitet i städer

{SWD(2021) 470 final}

1 INLEDNING

1. Europa är en av de mest urbaniserade regionerna i världen¹, med en enorm variation av städer som utgör viktiga knutpunkter för ekonomisk och social aktivitet. I fråga om stadsplanering och livskvalitet i städer är europeiska städer ofta föredömen för resten av världen när det gäller platser som är attraktiva att besöka och att bo, studera, arbeta och bedriva verksamhet på, för vilket mobilitet och transporter spelar en nyckelroll. Städerna har en central funktion som de viktigaste anslutningspunkterna i det transeuropeiska transportnätet, som utgör ryggraden i det gemensamma europeiska transportområdet och är en grundförutsättning för en välfungerande inre marknad. Många europeiska städer är världsledande i fråga om innovationer på transportområdet, planering av hållbar mobilitet i städer och att uppfylla ambitiösa klimat- och trafiksäkerhetsmål.
2. Städerna står dock fortfarande inför stora utmaningar när det gäller att ytterligare förbättra mobilitets- och transportsystemen. De måste samtidigt också komma till rätta med transporternas negativa följder för samhälle, hälsa och miljö, närmare bestämt utsläpp av växthusgaser, luft- och bullerföroreningar, och trängsel och dödsolyckor i trafiken. Dessa utmaningar – liksom visionen om den framtida utvecklingen – har uppmärksammats i den europeiska gröna given², strategin för hållbar och smart mobilitet³, 55 %-paketet⁴, handlingsplanen för nollutsläpp⁵ och den europeiska planen för cancerbekämpning⁶.
3. Mötet i partskonferensen för Parisavtalet i Glasgow (COP26) fokuserade på genomförandet av internationella klimatåtaganden, vilket även EU gör med den europeiska gröna given. Mobiliteten i städerna kan i hög grad bidra till detta, inte bara genom en minskning av de omfattande växthusgasutsläpp som den står för, utan även genom minskade föroreningar, mindre trafikträngsel och ökad säkerhet. Som anges i EU:s klimatmålsplan för 2030⁷ kommer användningen av utsläppsfria fordon i stadsmiljöer bara delvis bidra till att uppfylla dessa mål. På nationell och lokal nivå bör utvecklingen av kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik och uppkopplade, gemensamma mobilitetstjänster tydligt prioriteras.
4. Mobilitet är en avgörande aspekt för social integration och en viktig faktor för människors välbefinnande, särskilt för missgynnade grupper. Transporter, som för övrigt är något som erkänns vara en grundläggande tjänst i den europeiska pelaren för sociala rättigheter, uppfyller ett grundläggande behov av att göra det möjligt för medborgarna att integreras i samhället och på arbetsmarknaden, men utgör också en betydande del av hushållens utgifter. Bättre förbindelser och avregleringar av marknaden har bidragit till att sammanlänka transportnäten, föra samman EU och göra medlemsländerna mer påtagliga och tillgängliga för resenärer. Dessa mål lyfts också fram i kommissionens förslag till rådets rekommendation om en rättvis omställning till klimatneutralitet⁸, som skapar en gemensam

¹ 70,9 % av EU:s invånare bor i stadsområden, <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/edn-20200207-1>.

² COM(2019) 640 final.

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

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

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

⁶ https://ec.europa.eu/health/sites/default/files/non_communicable_diseases/docs/eu_cancer-plan_sv.pdf.

I planen framhålls betydelsen av sambandet mellan transporter och hälsa.

⁷ En minskning av växthusgasutsläppen med minst 55 % fram till 2030, https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/2030-climate-target-plan_sv.

⁸ COM (2021)801.

ram och en gemensam förståelse för de övergripande politiska åtgärder och investeringar som behövs för att omställningen ska bli rättvis, bl.a vad gäller transporter.

5. Covid-19-pandemin har orsakat störningar inom mobilitet och transporter. Men den har också, framför allt i städerna, varit en drivkraft för att förbättra infrastrukturen för aktiv mobilitet. Vi måste därför nu komma ut ur krisen med ett mer motståndskraftigt, smartare och mer hållbart system för mobilitet i städerna, vilket också är avgörande för transport-systemets och ekonomins generella motståndskraft. Genom att lösa dessa utmaningar kan vi skapa mer hållbara urbana knutpunkter med högre livskvalitet och mobilitetstjänster med bättre förbindelser, överkomligare priser och förbättrad tillgänglighet i städer och omgivande landsbygdsområden. För att denna stora omställning av mobiliteten i städerna ska kunna uppnås krävs snabba och betydande insatser och investeringar på såväl EU-nivå som nationell, regional och framför allt lokal nivå.
6. I 2013 års paket för mobilitet i städerna⁹ låg fokus på att stimulera gemensamma insatser på lokal, nationell och europeisk nivå för att hantera dessa utmaningar. Utvärderingen av paketet¹⁰ visade på flera problem, framför allt en bristande EU-omfattande användning av planer för hållbar mobilitet i städer¹¹, som var ett centralt inslag i strategin. Andra problem var bland annat avsaknaden av en enhetlig insamling av data om mobilitet i städerna och behovet av ett bättre EU-regelverk för styrning där medlemsstaterna och regionala och lokala myndigheter är mer delaktiga. Lokala myndigheter bör ha tillgång till stöd för att på ett bättre sätt koppla samman gränsöverskridande transportstrategier med planer för hållbar mobilitet i städerna, kapacitetsuppbyggnad och utbildning och bättre stadsplanering. Det behövs därför kraftfullare insatser om Europas städer ska kunna lyckas minska utsläppen av växthusgaser och föroreningar, trafikträngseln och olyckorna i trafiken.
7. Det transeuropeiska transportnätet är baserat på att mobiliteten i städerna kan användas för den första och sista delförbindelsen, både när det gäller passagerartrafik och godstransporter. Städerna och regionerna behöver spela en ännu större roll i framtidens transeuropeiska transportnät för att förbättra mobiliteten och transportflödena. Detta kan uppnås genom att se till att de urbana knutpunkterna fungerar bättre inom den övergripande ramen och genom att lokala myndigheter involveras på ett bättre sätt i styrningen av det transeuropeiska transportnätet.
8. För att bidra till EU:s allt ambitiösare mål för klimat, miljö, digitalisering, hälsa och samhälle behöver EU därför vidta kraftfullare åtgärder i fråga om mobilitet i städerna för att åstadkomma en övergång från nuvarande strategi baserad på trafikflöden till en strategi som baseras på en hållbar förflyttning av personer och varor. Det innebär att det behövs en starkare bas av kollektiva transporter/kollektivtrafik, bättre möjligheter till aktiv mobilitet (t.ex. gång och cykling) och effektiva utsläppsfria lösningar för logistiken i städer och lokal varudistribution. Även om en sådan multimodalitet bör vara vår vägledande princip för mobiliteten i städer kommer utsläppsfri, uppkopplad och automatiserad mobilitet att vara ett viktigt inslag i omställningen till en klimatneutral framtid för städerna och som också möjliggör hållbara förbindelser mellan förorts- och landsbygdsområden och städer. En bättre hantering av transporter och mobilitet med hjälp av multimodala knutpunkter och digitala lösningar behövs för att effektivisera systemet i dess helhet.

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

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

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

2 EU:S NYA RAM FÖR MOBILITET I STÄDER

9. För en omställning till säker, tillgänglig, inkluderande, smart, motståndskraftig och utsläppsfri mobilitet krävs en tydlig inriktning på aktiv, kollektiv och delad mobilitet som är baserad på utsläppssnåla och utsläppsfria lösningar. Det krävs därför ökade och snabbare insatser och nya investeringar, och särskilt fokus måste läggas på kollektivtrafik, multimodalitet och infrastruktur för aktiv mobilitet. Detta ska uppnås genom att förstärka befintliga verktyg och komplettera dem med nya. Baserat på en ingående analys presenteras här EU:s nya ram för mobilitet i städer med syftet att stödja medlemsstater, regioner, städer och andra berörda parter i den omställning som är nödvändig.

2.1 En förstärkt strategi för urbana knutpunkter i det transeuropeiska transportnätet

10. Städerna är viktiga faktorer för ett välfungerande **transeuropeiskt transportnät**. Flaskhalsar i nätet, saknade förbindelser och dåliga anslutningar utgör dock fortfarande stora utmaningar för att integrera urbana knutpunkter i det transeuropeiska transportnätet.

Persontransporter

11. De urbana knutpunkterna har stor betydelse inte bara för de människor som bor i större städer. Ungefär en tredjedel av befolkningen bor i byar, mindre städer och stadsnära områden i utkanten av större städer, och är ofta beroende av egen bil för att ta sig till urbana knutpunkter för att komma till sitt arbete eller sin skola, eller för att umgås, resa eller handla. Det innebär emellertid i sin tur att städerna drabbas av återkommande trafikträngsel och föroreningar när ett stort antal bilar åker till och från staden varje dag, vilket också har negativa följder för trafiksäkerheten. På samma sätt finns det utmaningar för kollektivtrafiken när det gäller att hantera den stora efterfrågan under rusningstid, och det kan finnas begränsningar för överbelastade järnvägs- och vägnät, tåg, spårvagnar och tunnelbanor som inte bara hindrar trafikflödet i den urbana knutpunkten, utan även i hela det transeuropeiska transportnätet.
12. Behovet av effektiva och inkluderande förbindelser mellan landsbygdsområden, stadnära områden och städer via hållbara mobilitetsalternativ har uppmärksamats på EU-nivå¹². Det omfattar bland annat integrerade förbindelser mellan landsbygd, förorter och stadsområden i det transeuropeiska transportnätet och förbindelser mellan dessa områden och städerna. En lämpligare infrastruktur behövs för att öka kollektivtrafikens andel. Det handlar till exempel om multimodala knutpunkter med stationer eller hållplatser som är sammankopplade med lokal järnvägstrafik, tunnelbana, spårvagnar, bussar, delade mobilitetstjänster och bättre och större infartsparkeringar, och som är bättre utrustade med lämpliga cykelparkeringar och med laddnings- och tankningsstationer för utsläppssnåla och utsläppsfria fordon som är tillgängliga för allmänheten¹³. Vid utformningen av dessa anläggningar krävs också ett ökat fokus på personer med funktionsnedsättning.

Godstransporter

¹² En långsiktig vision för EU:s landsbygdsområden, https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/new-push-european-democracy/long-term-vision-rural-areas_en.

¹³ Kommissionens förslag till förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/sv/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>.

13. Möjligheten att sammanlänka långdistanstrafiken med den första och sista delförbindelsen för att skapa effektiva godstransporter är grundläggande för att det transeuropeiska transportnätet ska fungera smidigt och bör återspeglas på ett bättre sätt i stadsplanering och regional planering. För att främja en snabbare och effektivare utsläppsfri logistik i urbana knutpunkter behövs till exempel ett tillräckligt antal multimodala terminaler och samlastningscentraler.
14. Utbyggnaden av laddnings- och tankningsinfrastrukturen för utsläppssnåla och utsläppsfria fordon vid dessa centraler och logistiknav är särskilt viktig för distributionsfordon och lastbilar för fjärrtransporter¹⁴. Alternativa distributionslösningar som lastcyklar och inlandssjöfart bör också övervägas och utnyttjas på ett bättre sätt i städernas logistik, och automatiserade leveranser och drönare (obemannade luftfartyg) kommer att användas i ökande utsträckning i framtiden där så är lämpligt.
15. För att komma till rätta med dessa brister i passagerar- och godstransporter behöver förordningen om det transeuropeiska transportnätet förstärkas och även omfatta mobilitet i städerna, som är avgörande för att nätet som helhet ska fungera väl. Samtidigt behöver städerna behålla en tillräcklig grad av flexibilitet med full hänsyn till subsidiaritetsprincipen. I den föreslagna översynen av förordningen om det transeuropeiska transportnätet fastställs därför en förstärkt strategi för ett ökat antal urbana knutpunkter¹⁵. De urbana knutpunkterna är startpunkten och slutdestinationen (den första och sista delförbindelsen) för passagerare och gods som transporteras på det transeuropeiska transportnätet och fungerar som omstignings- och omlastningsplatser inom eller mellan olika transportsätt, där kollektivtrafiken spelar en framträdande roll. Översynen behandlar också de brister som revisionsrätten pekade på i sin särskilda rapport från 2020¹⁶ och följer upp revisionsrättens rekommendationer.

Kommissionen föreslår en översyn av förordningen om det transeuropeiska transportnätet och att det särskilt för urbana knutpunkter krävs

- antagande av planer för hållbar mobilitet i städer som beaktar betydelsen av underlätta transeuropeiska transportflöden över längre avstånd, kraftigt minskar föroreningarna från transporter i städerna, skapar incitament för utsläppsfri mobilitet, omfattar aktiv, kollektiv och delad mobilitet och minskar transporternas energiintensitet,
- insamling och rapportering av data om mobiliteten i städerna som åtminstone omfattar utsläppen av växthusgaser, trafikträngsel, dödsfall och allvarliga skador orsakade av vägtrafikolyckor, transportsättets andel för alla transportsätt och tillgången till mobilitetstjänster¹⁷ samt data om luft- och bullerföroreningar i städerna,
- utveckling av multimodala knutpunkter för passagerartrafik, inklusive infartsparkeringar, för att förbättra de första och sista delförbindelserna och öka den kapacitet som krävs för förbindelser över långa avstånd inom eller mellan urbana

¹⁴ Förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen kommer även att behandla denna fråga.

¹⁵ I kommissionens förslag ökas antalet till 424, vilket i praktiken omfattar alla städer med mer än 100 000 invånare (eller, om det i en Nuts 2-region inte finns en urban knutpunkt med mer än 100 000 invånare, huvudknutpunkten i Nuts 2-regionen).

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

¹⁷ Andel av invånarna som har lämplig tillgång till mobilitetstjänster (t.ex. kollektivtrafik).

knutpunkter,

- utveckling av multimodala godsterminaler för att säkerställa hållbar logistik i städerna, baserat på en heltäckande analys på medlemsstatsnivå.

2.2 En förstärkt strategi för planer för hållbar mobilitet i städer och mobilitetshanteringsplaner

16. Planer för hållbar mobilitet i städer infördes 2013 och är en hörnsten för mobiliteten i städerna i EU. Planerna för hållbar mobilitet i städer bidrar till hanteringen av mobilitetsutmaningar i hela det funktionella stadsområdet, inklusive synergier med fysisk planering, energiplaner och klimatplaner. Under de gångna åren har en omfattande samling råd och vägledningar tagits fram i unionen, och en uppsättning riktlinjer har därefter gjorts tillgänglig för städer och berörda parter på EU:s informationsplattform för mobilitet i städer¹⁸. Det finns även ett verktyg för självbedömning som hjälper städer att förstå styrkorna och svagheter i sina planer för hållbar mobilitet i städer¹⁹.
17. I utvärderingen av 2013 års paket för mobilitet i städer konstaterades dock ett antal brister som hindrar planerna för hållbar mobilitet i städer att på ett mer effektivt sätt bidra till EU:s allt ambitiösare mål och åtaganden kring transporter, klimat, hälsa och samhälle som fastställs i den europeiska gröna given och strategin för hållbar och smart mobilitet. Genomförandet av planerna för hållbar mobilitet i städer varierar mellan och inom medlemsstaterna: många städer har fortfarande inte upprättat någon plan för hållbar mobilitet, och bland dem som har gjort det finns stora kvalitetsskillnader. Det behövs också ytterligare insatser för att se till att befintliga planer för hållbar logistik i städerna integreras på ett bättre sätt i ramen för planerna för hållbar mobilitet i städer och att de vidareutvecklas och genomförs i hela EU. Bristerna rör främst det icke-bindande tillvägagångssätt som gällt hittills och behöver åtgärdas.
18. De lokala myndigheterna och de som arbetar med planering skulle ha nytta av kompletterande planeringsverktyg som hanterar systemaspekterna på mobilitet, energi och hållbarhet. Möjligheterna att stärka ett sådant samspel mellan planer för hållbar mobilitet i städer och andra relevanta planer för städerna som rör energi (i synnerhet handlingsplanerna för hållbar energi och klimatåtgärder) och hållbarhet kommer att ses över.
19. I den reviderade förordningen om det transeuropeiska transportnätet föreslås skyldigheter för fastställda urbana knutpunkter att upprätta planer för hållbar mobilitet i städer. Samtidigt bör planernas omfattning kompletteras och förbättras ytterligare för att ta hänsyn till förbindelserna med omgivande landsbygdsområden, liksom till behovet av särskilda indikatorer och krav när det gäller de planer som rör de urbana knutpunkterna i det transeuropeiska transportnätet.
20. Kommissionen uppmanar även medlemsstaterna att inrätta ett särskilt långsiktigt stödprogram för planer för hållbar mobilitet i städer, med nationella programchefer. Programmet kan innehålla rättsliga, ekonomiska och organisatoriska åtgärder för att bidra till kapacitetsuppbyggnad och till att planerna genomförs i enlighet med de europeiska riktlinjerna för planer för hållbar mobilitet i städer²⁰.

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

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

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

21. Offentliga och privata organisationer som företag, sjukhus, skolor och turistmål bör samtidigt uppmuntras att ta fram mobilitetshanteringsplaner och -åtgärder som främjar utsläppssnåla och utsläppsfria mobilitetsalternativ såsom kollektivtrafik, aktiv mobilitet eller delad mobilitet.

Kommissionen kommer att göra följande:

- Senast i slutet av 2022 offentliggöra en rekommendation till medlemsstaterna om de nationella programmen för att stödja regioner och städer i genomförandet av effektiva planer för hållbar mobilitet i städer. Den kommer att innehålla ett uppgraderat koncept för planerna för hållbar mobilitet i städer som fastställer tydliga prioriteringar av hållbara lösningar såsom aktiv mobilitet, kollektiva transporter och kollektivtrafik och delad mobilitet (inklusive förbindelser mellan stads- och landsbygdsområden), helt integrerar såväl motståndskraft som planer för hållbar logistik i städerna, och grundar sig på utsläppssnåla och utsläppsfria fordon och lösningar.
- Uppmuntra till samarbete med det europeiska borgmästaravtalet kring anpassningen mellan planerna för hållbar mobilitet i städer och handlingsplanerna för hållbar energi och klimatåtgärder.
- Komplettera och förenkla existerande vägledningar om planer för hållbar mobilitet i städer.

2.3 Övervakning av framstegen – indikatorer för hållbar mobilitet i städer

22. För att förstå vilka framsteg som gjorts och förbättra befintliga planer behövs heltäckande data. Eftersom lokala myndigheter vidtar egna åtgärder för uppnå de politiska målen blir det alltmer uppenbart att det saknas en gemensam strategi för övervakning och för att tillhandahålla information. Standardiserade EU-gemensamma indikatorer skulle också göra det enklare för städerna att utbyta bästa praxis. En sådan gemensam kunskapsbas skulle i sin tur kunna ge dem möjlighet att tillämpa gemensamma metoder på europeisk nivå för att genomföra planerna för hållbar mobilitet i städer.
23. Kommissionen har i ett pilotprojekt med flera städer i EU testat en uppsättning indikatorer för hållbar mobilitet i städer – exempelvis kollektivtrafikprisernas överkomlighet, dödsoffer och skador i trafiken, utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar, trafikträngsel och fördelningen mellan transportsätt – och tillhandahållit ett jämförelseverktyg för dessa²¹. Återkopplingen har gett vägledning om hur uppsättningen av indikatorer kan förbättras, framför allt för att se till att metoderna förenklas och blir föremål för långsiktigt stöd och långsiktiga åtaganden. I återkopplingen konstaterades också behov av att tillhandahålla stöd till städerna, öka relevanta resurser och stödja datainsamlingen.
24. Det identifierades även ett behov att involvera medlemsstaterna på ett bättre sätt, eftersom flera medlemsstater inte systematiskt samlar in relevanta uppgifter. Detta är särskilt viktigt för de urbana knutpunkterna i det transeuropeiska transportnätet eftersom de utgör väsentliga delar av nätet.
25. Mot bakgrund av ovanstående föreslås att det förberedande arbetet genomförs i flera steg. Det första steget är att förbättra indikatorerna, följt av stöd till städer och medlemsstater i

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

insamlingen av de data som behövs, med beaktande av de föreslagna kraven på urbana knutpunkter att samla in data om det transeuropeiska transportnätet.

För att öka utnyttjandet av indikatorerna kommer kommissionen därför att

- fram till slutet av 2022 förbättra och förenkla den uppsättning med 19 indikatorer för hållbar mobilitet i städerna som redan fastställts, liksom det berörda jämförelseverktyget,
- under 2023 lansera en åtgärd för programstöd inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa för medlemsstaternas insamling av data för harmoniserade mobilitetsindikatorer, i syfte att övervaka framstegen för de urbana knutpunkterna i det transeuropeiska transportnätet när det gäller att uppnå hållbar mobilitet i städerna.

2.4 Attraktiv kollektivtrafik med stöd av en multimodal strategi och digitalisering

26. Kollektivtrafik i form av till exempel lokaltåg, tunnelbana, spårvagnar, bussar, båtbusar, färjor eller linbanor utgör de mest effektiva och hållbara sätten för stora volymer av passagerare att färdas. Kollektivtrafiken erbjuder också överkomliga och inkluderande mobilitetsalternativ som understödjer social sammanhållning och lokal ekonomisk utveckling. Kommissionen föreslår i dag därför att de urbana knutpunkterna i det transeuropeiska transportnätet utarbetar planer för hållbar mobilitet i städerna som syftar till att öka användningen av kollektivtrafik, och avser att i EU:s nya ram för mobilitet i städer stärka denna form av transporter i alla städer och regioner.
27. Utvärderingen av den politiska ramen från 2013 visade emellertid att användningen av kollektivtrafik i Europas städer bara har ökat mycket lite sedan 2013, och kollektivtrafiktjänsterna och utnyttjandet av kollektivtrafiken har drabbats hårt av covid-19-pandemin. Vissa städer har visat att kampanjer från lokala, regionala eller nationella transportmyndigheter kan vara en effektiv metod för att återskapa förtroendet hos allmänheten och få människor att på nytt utnyttja kollektivtrafiken. Mer behöver göras för kollektivtrafiken och relaterade aspekter som till exempel multimodala informationssystem och smarta biljetter. Detta bör återspeglas på lämpligt sätt framför allt i den förstärkta ramen för planer för hållbar mobilitet i städer.
28. Kollektivtrafiken skapar arbetstillfällen, förbättrar territoriell tillgänglighet och social inkludering och är central för förbindelserna med landsbygdsområden och stadsnära områden. Det finns i detta sammanhang goda förutsättningar för att öka järnvägens andel av transporterna, även i stadsområden och deras omgivningar. Europaåret för järnvägen 2021 har varit ett bra tillfälle att få igång denna utveckling.
29. Vätgasbussar och framför allt batteridrivna elbussar är en del av en större omställning till utsläppsfri mobilitet och utgör redan en snabbt växande andel av kollektivtrafiken i hela EU. I lagstiftningen om infrastruktur för alternativa bränslen²², som för närvarande genomgår en översyn som en del av 55 %-paketet²³, fastställs en ram för att slutföra standardiseringen av laddningsinfrastrukturen på EU-nivå, och i det reviderade direktivet

²² Direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen.

²³ Kommissionens förslag till förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>.

om rena fordon²⁴ anges nationella mål för offentlig upphandling av rena bussar, lastbilar, personbilar och lätta lastbilar för tjänster som kollektivtrafik, sophämtning och post- och pakettransporter. Kommissionen har prioriterat stöd för framför allt utbyggnad av nödvändig laddnings- och tankningsinfrastruktur för att underlätta en smidig omställning till utsläppsfria fordon. Kommissionen har också inrättat Clean Bus Europe-plattformen²⁵ för att hjälpa städer i omställningen till rena bussar.

30. Kollektivtrafikens täckning och tillgänglighet i städer har förbättrats²⁶. Men mer behöver göras för att höja kvaliteten, förbättra tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning och se till att kollektivtrafiken integreras bättre med delade mobilitetstjänster och aktiv mobilitet, inklusive mikromobilitetstjänster, för att täcka den sista delförbindelsen där det är långt mellan anslutningspunkterna eller där turtätheten är låg. Detta kommer även att bidra till minskade behov av att använda motorfordon och kan därmed minska trafikträngseln. Kollektivtrafik och delade mobilitetstjänster bör också komplettera varandra. I vissa fall kan delade och beställbara mobilitetstjänster bli en del av kollektivtrafiken, framför allt i landsbygdsområden, och samordnas i kombinerade mobilitetstjänster.
31. Kollektivtrafik med god kvalitet gynnar både pendlare och andra resenärer, hög- och låginkomsttagare, gamla och unga, kvinnor och män. Vi behöver anpassa kollektivtrafikinfrastrukturen och kollektivtrafiktjänsterna i städerna för att bland annat förbättra tillgängligheten²⁷, även för att bättre tillgodose behoven hos en åldrande befolkning i många städer och hos personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet.
32. För att uppnå detta måste kollektivtrafiken stå i centrum vid planeringen av hållbar mobilitet i städerna, vara tillgänglig och attraktiv för alla och erbjuda hinderfri tillgång. Kollektivtrafiken bör upprätthålla en säkerhetskultur på hög nivå för att skydda allmänheten, barn och sårbara användare och för att attrahera nya grupper av människor. Planeringen av kollektivtrafiken bör även omfatta förbindelser med områden utanför stadskärnan, inklusive förbindelser med förorter och landsbygdsområden utanför staden.
33. Det behövs även ett ökat fokus på digitalisering och automatisering av spårvagns-, buss-, lokaltåg- och tunnelbanetrafik, vilket kan öka turtätheten och minska driftskostnaderna. Dessutom behövs mer data om faktiska passagerarflöden för att dynamiskt kunna anpassa kollektivtrafikens kapacitet, rutter och tidtabeller i hela staden snarare än att fortsätta med historiskt fastställda statiska transporttjänster.
34. I ett vidare perspektiv har digitala multimodala lösningar också en stor betydelse för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv. Appar för kombinerade mobilitetstjänster med kollektivtrafiken som bas behöver därför utvecklas. Kollektivtrafikmyndigheterna måste säkerställa att passagerare har tillgång till realtidsinformation om kollektivtrafikens tidtabeller och multimodala alternativ. Därför behövs samarbete mellan alla berörda parter för att samordna kommersiella intressen och allmänintressen vid utformningen och driften av appar för kombinerade mobilitetstjänster. Integrerade tjänster med en enda biljett kan också bidra till smidiga anslutningar till järnvägsförbindelser för längre resor och till att öka

²⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG av den 23 april 2009 om främjande av rena vägtransportfordon till stöd för utsläppsnål mobilitet: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX%3A02009L0033-20190801>.

²⁵ <https://cleanbusplatform.eu/>.

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

²⁷ I detta sammanhang är Europaparlamentets och rådets förordningar (EU) 2021/782 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer och (EU) nr 181/2011 om passagerares rättigheter vid busstransport tillämpliga.

mobilitetsalternativen för människor som bor i avlägsna områden, personer med nedsatt rörlighet och pendlare, även från landsbygdsområden eller stadsnära områden.

35. Det är också viktigt att se till att leverantörer av transporttjänster i städer tillhandahåller lättillgänglig information så att deras webbplatser, mobilappar, elektroniska biljettjänster, tjänster för trafikinformation i realtid och biljett- och incheckningsautomater uppfyller EU-kraven om tillgänglighet²⁸.
36. Förändringarna i samband med automatisering och digitalisering medför samtidigt utmaningar för kollektivtrafiken och dess anställda. Det finns till exempel en stor risk att förarnas arbete automatiseras²⁹. Omskolning och kompetensutveckling har därför en stor roll i den framtida omställningen till utsläppsfri kollektivtrafik, och andra åtgärder behöver utarbetas i dialog med arbetsmarknadens parter. EU:s kompetenspakt³⁰ kommer också att hjälpa till att mobilisera berörda parter och fungera som ett incitament för dem att vidta åtgärder för omskolning och kompetenshöjning.
37. Alla dessa aspekter, som är fast förankrade i ramen för planerna för hållbar rörlighet i städer, bör bidra till bättre kollektivtrafik, göra den mer attraktiv och därmed öka dess användning för alla demografiska grupper, även de från stadsnära områden och landsbygdsområden. Reglerna om offentlig upphandling spelar en viktig roll för effektiva mobilitetstjänster i städerna. Kommissionen uppmanar därför medlemsstaterna att i relevanta upphandlingsförfaranden prioritera innovativa, digitala, tillgängliga, hållbara och multimodala lösningar.

Kommissionen kommer att

- stärka sin finansiering av (se avsnitt 5) och sitt politiska stöd till (t.ex. genom ett förstärkt koncept för planer för hållbar mobilitet i städer) kollektivtrafiken och samarbeta med nationella och lokala myndigheter, i syfte att säkerställa att denna typ av transporter kan fortsätta att utgöra grunden för mobiliteten i städer och komma till rätta med ojämlik tillgång till kollektivtrafik, inklusive genom förbättrad tillgänglighet till järnvägsstationer,
- överväga en obligatorisk skyldighet att tillhandahålla realtidsinformation (t.ex. om tidtabeller och trafikstörningar), inklusive för kollektivtrafik, via nationella (data)åtkomstpunkter i samband med översynen av den delegerade förordningen (EU) 2017/1926 om multimodala reseinformationstjänster, som kommer att antas under 2022,
- föreslå att urbana knutpunkter som utgör en del av det transeuropeiska transportnätet måste göra det möjligt för passagerare att få tillgång till information, kunna boka och betala sina resor och hantera sina biljetter via multimodala digitala mobilitetstjänster så att kollektivtrafik kan utgöra grunden för kollektiv mobilitet i urbana knutpunkter senast 2030.

²⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/882 av den 17 april 2019 om tillgänglighetskrav för produkter och tjänster (som börjar tillämpas 2025): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=celex%3A32019L0882>.

²⁹ En mer ingående analys av utmaningarna i fråga om arbetstillfällen och kompetens finns i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer strategin för hållbar och smart mobilitet (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX:52020SC0331>).

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

2.5 Hälsosammare och säkrare mobilitet: ett förnyat fokus på gång, cykling och mikromobilitet

38. Aktiv mobilitet som gång och cykling är billiga och utsläppsfria mobilitetsformer som också kan ge hälsosamma sidovinster förknippade med en mer aktiv livsstil. För att utveckla deras fulla potential bör de hanteras på lämpligt sätt i strategier för mobilitet i städer på alla nivåer i fråga om styrning och finansiering, trafikplanering, kunskapshöjande insatser, fysisk planering, säkerhetsbestämmelser och lämplig infrastruktur, med särskilt fokus på personer med nedsatt rörlighet. Detta kommer även att bidra till genomförandet av den europeiska planen för cancerbekämpning. Det är ytterligare ett skäl till att kommissionen i dag föreslår att de urbana knutpunkterna i det transeuropeiska transportnätet utarbetar planer för hållbar mobilitet i städerna som också syftar till att öka användningen av aktiv mobilitet, och avser att i EU:s nya ram för mobilitet i städer stärka denna typ av mobilitet i alla städer och regioner.
39. Arbetsgivare kan främja en bättre hälsa hos de anställda genom aktiv mobilitet. Kampanjer och incitamentsystem på arbetsplatserna kan, tillsammans med nödvändiga infrastrukturinvesteringar för att göra det lättare att gå eller cykla till arbetet, leda till förbättrad hälsa och ökat välbefinnande hos de anställda.
40. Sedan utbrottet av covid-19-pandemin har många lokala myndigheter genomfört åtgärder som att göra om parkeringsplatser eller bredda trottoarer för att avsätta mer av det offentliga utrymmet till hållbara transportsätt som gång och cykling. Vägar är en del av det offentliga utrymmet som kan anpassas så att alla kan använda dem på ett säkert sätt.
41. Aktiv mobilitet kan ingå som en del av multimodala resor (särskilt när det gäller den första eller sista delförbindelsen) och kan även på egen hand utgöra en mobilitetslösning från dörr till dörr. Den har stor potential att förbättra människors hälsa genom fysisk aktivitet och genom minskad trafikträngsel, vilket minskar utsläppen av koldioxid och luft- och bullerföroreningar. Investeringar i infrastruktur för aktiv mobilitet ger också konkreta ekonomiska vinster³¹.
42. Elcyklar gör det möjligt för människor som bor i kuperade områden eller i förorter och vissa personer med nedsatt rörlighet att cykla, vilket innebär att betydligt fler får möjligt att pendla, och ta sig mycket längre sträckor, med hjälp av cykel. Ellastcyklar står också för en ökande andel av de kommersiella leveranstjänsterna. Elcyklar är i dag det snabbast växande e-mobilitetssegmentet i Europa, med en försäljningsökning på 52 % under 2020. Denna trend innebär också att EU utvecklar en starkare industriell bas inom cykel- och tvåhjulningsteknik. Elcyklarna blir allt smartare och det behöver göras mer för att öka investeringarna i infrastrukturen för cykeltrafik och utnyttja potentialen hos digitalisering och data för att öka användningen av cykling och förbättra integreringen av den i en multimodal mix.
43. Ett ökat antal människor som går eller cyklar innebär, tillsammans med det snabba genombrottet för elsparkcyklar och andra nya former av mikromobilitet, ett större antal oskyddade trafikanter³² på städernas gator. Alla vägtrafikanter, inklusive motoriserade trafikanter, behöver anpassa sig till de nya förutsättningarna genom ökad medvetenhet och utbildning i trafiksäkerhet. Oskyddade trafikanter står för 70 % av dödsolyckorna i trafiken

³¹ Varje euro som investeras i cykeltrafiken på huvudlederna i Helsingfors ger en vinst på 3,6 euro (*Helsinki conducts first Bikenomics analysis | Civitas Handshake (handshakecycling.eu)*).

³² Förespråkarna för dessa nya mobilitetsformer talar ofta om ”värdefulla vägtrafikanter” eftersom de minskar trafikträngseln och förbättrar luftkvaliteten för alla.

i städerna, och denna grupp behöver därför ägnas större uppmärksamhet, i synnerhet om EU ska uppnå sin ”nollvision”³³ om att minska antalet dödsfall och skador i trafiken till nära noll. Trafiksäkerhetsaspekterna bör ges ytterligare uppmärksamhet och vara ett centralt inslag på alla nivåer i planeringen av mobiliteten i städer. Tillräckligt med utrymme bör avsättas för oskyddade trafikanter, t.ex. genom att fysiskt separera gångbanor och cykel-/mikromobilitetsvägar från motortrafik där så är möjligt. För EU-finansiering av projekt för mobilitet i städer och stadsinfrastrukturprojekt bör det krävas att projekten följer strategin för ”säkra system”. Europeiska städer genomför redan åtgärder för att minska hastighetsrelaterade risker genom att anpassa hastighetsbegränsningar och fortsätta arbetet med bättre hastighetsreglering.

44. Många aktörer började redan före covid-19-pandemin erbjuda nya mikromobilitetstjänster – till exempel friflytande eller stationsbaserade (elektriska) tvåhjulingar (cyklar, elsparkcyklar eller elmopeder) och andra enpersonsfordon – i många av EU:s städer. Olika regler tillämpas dock nationellt och lokalt, ofta även inom en och samma medlemsstat, vilket gör det svårt för besökare att följa de lokala bestämmelserna på ett korrekt sätt och försvårar för aktörerna bakom delningstjänsterna att bedriva verksamhet i mer än ett land.
45. Därför publiceras i dag på EU:s informationsplattform för mobilitet i städer en vägledning för berörda myndigheter om säker användning av mikromobilitetsfordon, som är baserad på nära samråd med alla berörda parter. Denna tematiska handledning för planer för hållbar mobilitet i städer ger exempel på bästa praxis och viktiga rekommendationer om hur mikromobilitetsfordon kan integreras i städernas mobilitetsplanering så att de kan användas på ett säkert sätt i stadsområden. Den kommer att bidra till att integrera mikromobilitet i nollvisionsstrategin och till att uppnå EU:s långsiktiga mål om att närma sig noll dödsfall och allvarliga skador inom vägtrafiken.

Kommissionen kommer därför att

- i den reviderade förordningen om det transeuropeiska transportnätet föreslå krav på multimodala knutpunkter för persontrafik i urbana knutpunkter för att bättre integrera aktiva transportsätt och krav på att upprätthålla sammanhängande och tillgängliga cykelvägar för att främja aktiva transportsätt,
- stärka gång- och cykeltrafikens roll i de uppdaterade vägledningarna för planer för hållbar mobilitet i städer,
- i dag på EU:s informationsplattform för mobilitet i städer publicera en särskild tematisk handledning för planer för hållbar mobilitet i städer om säker användning av mikromobilitetsfordon, för att hjälpa ansvariga för planeringen av mobilitet i städer och lokala myndigheter att på ett säkert sätt tillåta införandet av nya fordon på städernas gator,
- på grundval av erfarenheter på nationell och lokal nivå av säkerhetskrav utarbeta regler om säkerheten hos utrustning för mikromobilitet.
- senast i slutet av 2022 tillhandahålla vägledning om kvalitetskrav på infrastruktur för oskyddade trafikanter i samband med utformningsfasens första revision i enlighet med direktiv 2008/96/EG³⁴ om förvaltning av vägars säkerhet.

³³ EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 – nästa steg mot ”nollvision”, https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf.

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

2.6 Utsläppsfri godslogistik i städer och utsläppsfri lokal varudistribution

46. Städernas godstransporter, eller godslogistik, är en grundförutsättning för att deras ekonomier ska fungera. Det gäller i ännu högre utsträckning efter utbrottet av covid-19-pandemin, som har lett till ökad e-handel och ökade hemleveranser. E-handelsleveranserna till konsumenter ökade med 25 % under 2020 på grund av pandemin, och ökningen den lokala varudistributionen kommer sannolikt att bestå³⁵.
47. Förutom de föreslagna kraven för urbana knutpunkter i översynen av förordningen om det transeuropeiska transportnätet behöver därför användningen av snabbt framväxande och hållbara lösningar som lastcyklar påskyndas med hjälp av nya distributionsmodeller, dynamiska rutter och ett bättre multimodalt utnyttjande av lokal järnvägstrafik och inre vattenvägar. Det skulle bidra till ett optimalt utnyttjande av fordon och infrastruktur och minska behovet av tomma och onödiga körningar.
48. Deras roll i godstransporter bör även ges en framträdande plats i planeringen av hållbar mobilitet i städerna för att påskynda införandet. Det behövs ytterligare insatser för att se till att befintliga planer för hållbar logistik i städerna³⁶ integreras på ett bättre sätt i ramen för planerna för hållbar mobilitet i städer och att de vidareutvecklas och genomförs i hela EU³⁷. Detta kommer att bidra till att uppnå målet om utsläppsfri logistik i städerna senast 2030.
49. Insatserna på det här området ska fokusera på utnyttjande av utsläppsfria lösningar, tekniker och fordon för logistiken i städerna. Kommissionen kommer att se över normerna för koldioxidutsläpp från tunga fordon som ett steg i riktning mot utsläppsfria fordon i denna sektor. Kommissionens förslag om ambitiösare normer för koldioxidutsläpp från lätta fordon³⁸ kommer också att öka användningen av utsläppsfria lätta lastbilar inom städernas logistik.
50. Att säkerställa offentliga och privata intressenters delaktighet är avgörande för att optimera logistiken i städer och den lokala varudistributionen i ekonomiskt, socialt och miljömässigt hänseende. Samarbete mellan lokala myndigheter och privata intressenter, regelbunden dialog mellan alla parter, nätverksbyggande och utbyten mellan stadsplanerare är centrala åtgärder som tas upp både av lokala myndigheter och privata intressenter³⁹ när det gäller att bygga upp kunskaper om styrning och planering av logistiken i städer. Mer arbete krävs även på EU-nivå för att bedöma behovet av ytterligare insamling och utbyte av data om godstransporter⁴⁰.

Kommissionen kommer därför att

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

³⁶ En särskild tematisk handledning för planer för hållbar mobilitet i städer publicerades i oktober 2019: https://www.eltis.org/sites/default/files/sustainable_urban_logistics_planning_0.pdf.

³⁷ Undersökningen från 2021 visade att även om 68 % av de städer i EU som ingick i urvalet kände till riktlinjerna för planer för hållbar logistik i städer var det bara 13 % som hade sådana särskilda planer, medan 58 % behandlade logistikaspekter i sina planer för hållbar mobilitet i städer.

³⁸ Förslag till förordning om fastställande av utsläppsnormer för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R(01))

³⁹ Se ovan.

⁴⁰ Enligt undersökningen samlade bara 29 % av de städer i EU som ingick i urvalet in data om logistik i städerna och bara 32 % har en utvärderingsram.

- senast i slutet av 2022 se över normerna för koldioxidutsläpp från tunga fordon som ett steg i riktning mot utsläppsfria fordon i denna sektor,
- säkerställa att befintliga planer för hållbar logistik i städer är helt integrerade i ramen för planer för hållbar mobilitet i städer,
- stödja dialog och samarbete mellan alla parter, nätverksbyggande och utbyten mellan stadsplanerare,
- stödja frivilligt datautbyte mellan alla typer av intressenter för att göra godstransporter i städer mer effektiva, hållbara och konkurrenskraftiga⁴¹.

2.7 Digitalisering, innovation och nya mobilitetstjänster

51. Digitaliseringen har outnyttjad potential: teknik som artificiell intelligens, digitala tvillings, blockkedjor, sakernas internet och europeiska lösningar för satellitnavigering och jordobservation erbjuder möjligheter att göra mobiliteten i städer smartare, mer motståndskraftig och hållbar.
52. Tack vare nya applikationer och plattformar kan smartmobiler ge tillgång till en mängd olika tjänster. Appar för kombinerade mobilitetstjänster kan till exempel vara till hjälp vid bokning och betalning för alla mobilitetstjänster. Ju smidigare vi kan göra multimodala resor, desto fler användare kommer att välkomna och acceptera dem. I framtiden kommer både transportföretag och passagerare ha möjlighet att använda den europeiska e-identitetsplånboken⁴², som medlemsstaterna kommer att utfärda för att göra det möjligt för medborgare, invånare och företag att utbyta och visa identitetsuppgifter, även för mobilitet i städer.
53. Digitala mobilitetshanteringsverktyg kan också hjälpa kollektivtrafikmyndigheter att få en korrekt uppfattning om hur det offentliga utrymmet används, göra bättre investeringar i multimodal infrastruktur och fordon och på ett effektivt sätt utforma och övervaka hur regler efterlevs.
54. För att ytterligare stödja en bättre trafik- och mobilitetshantering kommer den planerade översynen av direktivet om intelligenta transportsystem⁴³ och den reviderade delegerade förordningen om EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster⁴⁴ att förbättra tjänster för trafikinformation i realtid och multimodala digitala mobilitetstjänster.
55. Digitaliseringen kan även vara ett sätt att lösa vissa utmaningar som rör tillträdesregler för fordon i städer. De flesta tillträdesreglerna för fordon i städer i Europa (73 %) rör lågutsläppszoner (eller utsläppsfria zoner). Lågutsläppszoner kan vara effektiva verktyg för att hantera lokala problem med luftkvaliteten, i synnerhet i områden där trafiken är

⁴¹ Med vederbörlig hänsyn till de lösningar som tas fram i forumet för digitala transporter och digital logistik (DTLF).

⁴² Den 3 juni 2021 antog kommissionen ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) nr 910/2014 vad gäller inrättandet av en ram för europeisk digital identitet tillsammans med kommissionens rekommendation av den 3 juni 2021 om en unionsgemensam verktygslåda för en samordnad strategi för en europeisk ram för digital identitet. Om lagstiftningsdiskussionerna kan avslutas före slutet av 2022 skulle medlemsstaterna kunna utfärda e-identitetsplånböcker 2024.

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

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

huvudkällan till luftföroreningarna. Ett antal lokala myndigheter överväger också att införa system med akuta föroreningsåtgärder eller system med vägavgifter för att komma till rätta med andra problem såsom trafikträngsel⁴⁵. Många städer har lokala problem med trafikträngsel och luftkvalitet på grund av transporter och överskrider ofta EU:s luftkvalitetsnormer och tröskelvärden för föroreningar⁴⁶. Framför allt föroreningarna från vägtransporter behöver minskas kraftigt, särskilt i städerna. Det planerade förslaget om strängare normer för utsläpp av luftföroreningar från fordon (Euro 7) kommer att assistera städernas övergång till ren mobilitet. Tillträdesregler för fordon i städer kan dessutom utgöra en åtgärd för att uppfylla EU:s luftkvalitetsnormer och begränsa trafikstockningar och trafikrelaterade utsläpp. De gynnar även användningen av kollektivtrafik och aktiv mobilitet genom att begränsa mer förorenande fordons tillträde till känsliga stadsområden.

56. När tillträdesregler för fordon i städer används är det viktigt att de möjliggör ett smidigt och användarvänligt resande i hela den inre marknaden utan att utländska förare diskrimineras. Även om införandet av särskilda tillträdesregler för fordon är och bör vara en uppgift för behöriga nationella och lokala myndigheter innebär mängden av olika tillträdesregler nya utmaningar för passagerar- och godstransporter i EU. Trafikanterna behöver bättre tillgång till information för att få kunskap om bestämmelserna och kunna följa dem, och städerna har ofta inte möjlighet att inrätta och upprätthålla effektiva och välfungerande system. Dessa utmaningar är särskilt allvarliga för utländska fordon, även om de är utsläppsfria. Det saknas ett standardiserat och effektivt sätt att informera och lämna uppgifter till förare om tillträdesreglerna. Städernas myndigheter saknar också de uppgifter som krävs för gränsöverskridande verkställighet.
57. Kommissionen har hittills inriktat sina ansträngningar på att förbättra informationen och datautbytet genom
- a. genomförandet av förordning (EU) 2018/1724 om inrättande av en gemensam digital ingång⁴⁷, som kräver att myndigheter ska lämna information till vägtrafikanter via ingången,
 - b. förberedelser av översynen⁴⁸ av den delegerade förordningen om trafikinformation i realtid⁴⁹, som kräver att medlemsstaterna ska ge tillgång till ett omfattande urval statistiska och dynamiska data, i syfte att inkludera nya datamängder, exempelvis avseende tillträdesregler för fordon i städer,

⁴⁵ Av de tillträdesregler för fordon i städer som införts eller var planerade per den 21 oktober 2021 rörde 328 lågutsläppszoner, 130 system med akuta föroreningsåtgärder, 36 utsläppsfria zoner och 6 stadsvägtullar. Källa: <https://urbanaccessregulations.eu/>.

⁴⁶ Direktiv 2008/50/EG om luftkvalitet och renare luft i Europa: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?qid=1486474738782&uri=CELEX:02008L0050-20150918>.

⁴⁷ Den gemensamma digitala ingången fungerar som en gemensam kontaktpunkt för personer och företag för att få tillgång till information om regler och krav som de måste följa på grund av bestämmelser på europeisk, nationell, regional eller lokal nivå. Bland kraven ingår att myndigheter måste lämna information till förare om tillträdesregler för fordon i städerna via ingången. När det gäller klistermärken för utsläpp föreskrivs i förordningen att klistermärken som utfärdas av ett offentligt organ eller en offentlig institution måste vara helt och hållet tillgängliga online senast den 12 december 2023.

⁴⁸ Den delegerade akten förväntas bli antagen första kvartalet 2022.

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

- c. projektet UVARbox⁵⁰, som syftar till att hjälpa städer att utveckla ett användarvänligt verktyg för att tillhandahålla data i ett standardiserat format om regionala och stadsspecifika tillträdesregler för fordon,
 - d. projektet UVARexchange⁵¹, som syftar till att förbättra kommunikationen av information till förare i närheten av zoner som omfattas av tillträdesregler för fordon och förbättra lokala myndigheters tillgång till information, särskilt rörande utländska fordon och förare, för åstadkomma ett smidigt resande och göra det enklare för lokala myndigheter att upprätthålla tillträdesregler.
58. Ytterligare arbete behövs för effektiva, kostnadseffektiva, användarvänliga och rättvisa lösningar som gagnar både myndigheter, fordonsförare och fordonsägare och hjälper dem att upprätthålla och tillämpa tillträdesregler för fordon.
59. Digitaliseringen möjliggör även nya mobilitetstjänster som friflytande bil- och cykeldelning, plattformsbaserade och innovativa taxitjänster, eller leveranstjänster, som företrädesvis erbjuds via mobilappar. Dessa tjänster utgör också en stor möjlighet för europeiska företag.
60. Plattformsbaserade taxitjänstföretag kan fungera som katalysatorer för förändring genom att erbjuda uthyrning av fordon med chaufför som kan konkurrera med etablerade taxitjänster. Taxiförare upplever ofta att de utsätts för orättvis konkurrens från plattformsbaserade taxitjänstföretag eftersom dessa inte behöver följa samma regler som taxibilar. Samtidigt upplever plattformsbaserade taxitjänstföretag och företag som hyr ut fordon med chaufför att reglerna för uthyrningen är föråldrade. Kommissionen kommer 2022 att tillhandahålla riktad vägledning om reglerna för taxitjänster och uthyrning av fordon med chaufför. Vägledningen kompletterar de senaste förslagen från kommissionen om rättvisa arbetsvillkor i plattformsekonomin. För att dessa tjänster ska utvecklas i enlighet med den europeiska gröna given föreskriver dagens förslag till reviderade riktlinjer för det transeuropeiska transportnätet att urbana knutpunkters planer för hållbar mobilitet i städer bör omfatta planer för en övergång till utsläppsfria fordon.
61. Andra nya mobilitets- och transporttjänster utvecklas, ofta med stöd av EU-finansierad forsknings- och innovationsverksamhet. Uppkopplade, samverkande och automatiserade mobilitetstjänster (CCAM) och urban luftmobilitet (UAM)⁵² är två av dessa. För att maximera deras potentiella bidrag till mobiliteten i städer behöver de redan i ett tidigt skede integreras i ramen för planerna för hållbar mobilitet i städer.
62. Många europeiska städer är redan världsledande när det gäller innovationer på transportområdet, planering av hållbar mobilitet i städer och att uppnå ambitiösa klimat- och trafiksäkerhetsmål. Våra städer är ofta "levande laboratorier" där nya lösningar på gemensamma problem utformas, testas och genomförs, vilket bidrar inte bara till effektivare och mer hållbar mobilitet i städerna utan även till att ytterligare förbättra livskvaliteten för de människor som bor i Europas städer. Städer experimenterar också med användning av lokala digitala tvillingar, där data från olika områden (inklusive mobilitet) kombineras och där visualisering, modellering och simulering används på ett integrerat sätt för att stödja beslutfattandet.

⁵⁰ Europaparlamentet finansierade förberedande åtgärder som leddes av kommissionens avdelningar (<https://uvarbox.eu>).

⁵¹ Förberedande åtgärder under ledning av kommissionens avdelningar finansierades av Europaparlamentet (<https://www.eltis.org/in-brief/news/uvarexchange-project-kicks>).

⁵² Definierat som flygtrafik på mycket låg höjd i stor omfattning över befolkade områden.

63. Offentliga diskussioner om och ”medskapande” av nya mobilitetskoncept är avgörande för allmänhetens acceptans. Civitas-initiativet har därför sedan 2002 fått stöd genom de olika ramprogrammen för forskning och innovation och har fört vidare innovativa insatser till lokal och regional nivå, vilket gjort det möjligt för myndigheter att bättre hantera innovation och använda nya verktyg, lösningar och processer. Detta bidrar till att främja införande och spridning av hållbara och smarta lösningar för mobilitet i städer, både i och utanför Europa.
64. Det finns många EU-initiativ för forskning och innovation som har koppling till mobiliteten i städer, bland annat de samprogrammerade partnerskapen för utsläppsfria vägtransporter (2Zero) och uppkopplad, samverkande och automatiserad mobilitet (CCAM), de institutionella partnerskapen för förnybar vätgas och Europas järnvägar, det samfinansierade partnerskapet för omställning till en hållbar framtid i stadsmiljöer, initiativet för innovativa åtgärder i städerna, EIT:s kunskaps- och innovationsgrupp om mobilitet i städer, initiativet living.eu och marknadsplatsen för smarta städer. Dessa initiativ kompletterar varandra och har stor potential att skapa synergier som påskyndar innovation i riktning mot mer hållbara städer och stadsområden med god livskvalitet. En särskilt lovande väg för effektiv samordning mellan initiativ om städer är uppdraget för klimatneutrala och smarta städer (se nedan).

Kommissionen kommer att

- senast 2022 föreslå ett lagstiftningsinitiativ om tillhandahållande och användning av kommersiellt känsliga uppgifter för multimodala digitala mobilitetstjänster, och som även förbättrar tillgängligheten för personer med nedsatt rörlighet,
- under 2022 presentera åtgärder för att skapa ett gemensamt europeiskt dataområde för mobilitet för att underlätta tillgång till och utbyte av mobilitetsdata, inklusive på stadsnivå,
- med stöd av programmet för ett digitalt Europa⁵³ skapa en gemensam EU-verktygslåda för lokala digitala tvillinger så att städer i sitt lokala sammanhang kan kombinera data från olika områden, till exempel mobilitet, och använda visualisering och simulering för att stödja beslutsfattande,
- under 2022 inleda en särskild studie som kommer att kartlägga och klargöra vilka digitala och tekniska lösningar som kan finnas tillgängliga för effektivare och mer användarvänliga tillträdesregler för fordon i städer, med beaktande av subsidiaritetsprincipen,
- utfärda vägledning om behovsstyrda transporttjänster, dvs. taxi, hyrfordon med chaufför och plattformsbaserade taxitjänster,
- vidareutveckla Civitas-initiativet inom Horisont Europa och dess samarbete med relevanta EU-finansierade initiativ, genom uppdraget för klimatneutrala och smarta städer,
- stödja innovationsåtgärder inom forsknings- och innovationsprogrammet Horisont Europa genom partnerskap som är relevanta för mobilitet i städer (det samfinansierade partnerskapet för omställning till en hållbar framtid i stadsmiljöer, de samprogrammerade partnerskapen 2Zero och CCAM, och de institutionella partnerskapen för förnybar vätgas och Europas järnvägar).

⁵³ Arbetsprogram för ett digitalt Europa 2021–2022, C(2021) 7914 final, bilaga. Ansökningsomgången inleds preliminärt under 2022.

2.8 Omställning till klimatneutrala städer: motståndskraftiga, miljövänliga och energieffektiva transporter i städerna

65. En viktig milstolpe i strategin för hållbar och smart mobilitet är att minst 100 europeiska städer ska vara klimatneutrala senast 2030. Mot bakgrund av tillgången till lämpliga tekniska och andra politiska lösningar för utsläppsfri mobilitet bör städerna vidta åtgärder för att underlätta den gröna omställningen och i slutändan se till att mobilitet och transporter i städerna blir klimatneutrala så snart som möjligt. Detta bör innefatta synergier med produktion och lagring av förnybar energi och gemenskaper för förnybar energi. Städernas myndigheter bör i synnerhet utnyttja de befogenheter de har i samband med bland annat offentlig upphandling, tilldelning av koncessioner och licenser och beviljande av bidrag för att påskynda miljöanpassningen av kollektivtrafiken och fordonsparker för exempelvis delad mobilitet och biluthyrning, varudistribution, taxitjänster och uthyrning av fordon med chaufför.
66. Myndigheter bör säkerställa tillgång till effektiv, driftskompatibel och användarvänlig laddningsinfrastruktur och tankningsinfrastruktur för alternativa bränslen. Forumet för hållbara transporter har därför redan utarbetat en uppsättning rekommendationer till myndigheter om upphandling, tilldelning av koncessioner, licenser och/eller beviljande av stöd till infrastruktur för laddning av personbilar och lätta lastbilar⁵⁴. Även en vägledning för bättre förfaranden för godkännande och anslutning av laddningsinfrastruktur till elnätet och rekommendationer för att påskynda elektrifieringen av specialiserade och avgränsade fordonsparker planeras att offentliggöras under 2022.
67. Omställningen till klimatneutralitet kommer att utvecklas och demonstreras i praktiken av de städer som ingår i uppdraget för klimatneutrala och smarta städer⁵⁵. Syftet med uppdraget är att 100 europeiska städer ska vara klimatneutrala senast 2030 och att lägga grunden för att alla städer ska bli klimatneutrala senast 2050. Mobiliteten i städerna kommer att stå i centrum för denna utmaning. I fråga om forskning och innovation innehåller Horisont Europas första arbetsprogram för 2021–2022 en rad åtgärder som kommer att bidra till att lägga grunden för att genomföra uppdraget, bland annat på ett antal nyckelområden som exempelvis kollektivtrafik.

Kommissionen kommer att

- föreslå att den reviderade förordningen om det transeuropeiska transportnätet omfattar skyldigheter om tillgång till laddnings- och tankningsinfrastruktur baserade på kommissionens förslag till förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen⁵⁶, inklusive i urbana knutpunkter,
- i Horisont Europas arbetsprogram för forskning och innovation ta med områden som hjälper städer att inom ramen för uppdraget för klimatneutrala och smarta städer investera i innovation på området mobilitet i städer, med särskild inriktning på kollektivtrafik och aktiv mobilitet, och som inom ramen för partnerskapen för transporter främjar automatiserade, smarta och utsläppsfria fordon och deras integrering i stadsområdenas laddningssystem,

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

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

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

- genom Horisont Europa bidra med 359,3 miljoner euro under perioden 2021–2023 till den första genomförandefasen av uppdraget för klimatneutrala och smarta städer,
- utveckla ytterligare synergier med finansieringen från andra EU-program (t.ex. europeiska struktur- och investeringsfonder, Fonden för ett sammanlänkat Europa och faciliteten för återhämtning och resiliens), Europeiska investeringsbanken och finansieringskällor i den privata sektorn för att stödja användningen av utsläppsfri mobilitet, utsläppsfria fordon och förutsättningarna för detta.

2.9 Kunskapshöjande insatser och kapacitetsuppbyggnad

68. Europeiska mobilitetsveckan (16–22 september)⁵⁷ – Europeiska kommissionens kampanj i samarbete med ett nätverk av nationella samordnare – har sedan 2002 uppmuntrat till beteendeförändringar som leder till hållbar mobilitet i form av aktiv mobilitet, kollektivtrafik och andra hållbara och smarta transportsätt. Även om kampanjen pågår året runt äger den viktigaste decentraliserade tilldragelsen rum i september när städer arrangerar evenemang kopplade till det årliga temat, till exempel den allt populärare ”bilfria dagen”. Temat för den tjugonde upplagan 2021 var ”Hållbar mobilitet – sunt och tryggt”, och antalet deltagare var fler än någonsin tidigare – 3 200 städer från 53 länder i olika delar av världen. Årliga evenemang som större EU-konferenser⁵⁸ och EU-utmärkelser kopplade till mobilitet i städer har liknande syften och ger deltagarna möjlighet till nätverksbyggande och att utbyta bästa praxis. Den pågående konferensen om Europas framtid är också ett utmärkt forum för att skapa kontakter med medborgarna i frågan om hållbara transportlösningar.
69. Det årliga Access City-priset⁵⁹, som lanserades av Europeiska kommissionen 2010, tilldelas europeiska städer som ett erkännande av deras insatser för att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning, även på området transporter och relaterad infrastruktur. För att fira det Europeiska järnvägsåret (2021) omfattade den tolfte upplagan av Access City-priset ett hedersomnämmande för insatser som gör tågstationer mer tillgängliga. Priset är en uppmaning till alla städer i EU att säkerställa likvärdig tillgänglighet i städerna för personer med funktionsnedsättning och äldre personer. Det innebär även en möjlighet för städer att inspirera varandra och utbyta exempel på god praxis.
70. Parallellt med kunskapshöjande insatser finns också ett behov att hjälpa lokala och regional myndigheter och transportpersonal i städerna att utveckla sin kapacitet, så att de kan uppfylla sina skyldigheter när det gäller hållbar och smart mobilitet i städerna. EU har arbetat med att stödja kapacitetsuppbyggnaden, särskilt i fråga om planering av hållbar mobilitet i städerna, genom tekniskt stöd och teknisk utbildning, en mängd olika projekt och genom vägledning.

Kommissionen kommer att

- fortsätta sina kunskapshöjande insatser med fokus på Europeiska mobilitetsveckan och på EU-utmärkelser och EU-evenemang som rör mobilitet i städerna,
- fortsätta att tillhandahålla tekniskt stöd, och framför allt göra insatser för att bygga upp lokala, regionala och nationella myndigheters kapacitet att utarbeta och genomföra åtgärder

⁵⁷ <https://mobilityweek.eu/home/>.

⁵⁸ I synnerhet Civitas-forumet, konferensen om planer för hållbar mobilitet i städer och Urban Mobility Days.

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

3 STYRNING OCH SAMORDNING

71. Mobilitetsfrågor berör alla politiska nivåer (myndigheter på europeisk, nationell, regional och lokal nivå). Som ett led i omställningen till klimatneutralitet behövs en **integrerad flernivåstyrning** för att hantera mobiliteten i städer, jämte andra berörda områden som energisektorn, exempelvis genom uppdraget för klimatneutrala och smarta städer. Det är därför avgörande att alla städer involveras fullt ut för att bidra till att EU:s målsättningar uppnås. Styrningen bör, med beaktande av subsidiaritetsprincipen, stödja de nationella, lokala och regionala myndigheterna i deras arbete och möjliggöra ett samordnat tillvägagångssätt i hela EU.
72. En förstärkt plattform för dialog och en gemensam utformning av nya insatser för att genomföra EU:s nya ram för mobilitet i städer behövs, där medlemsstaterna är mer delaktiga och med en bättre dialog med städerna när det gäller alla frågor som rör mobilitet i städer. För detta bör befintliga strukturer användas och anpassas så långt det är möjligt⁶⁰.
73. En reformerad expertgrupp för mobilitet i städer⁶¹ kan spela en central roll i utformningen och genomförandet av denna nya styrningsstrategi. På övergripande nivå har expertgruppen hittills inte infriat de ursprungliga förväntningarna, och de offentliga samråden och workshopparna har visat på behov av att förbättra gruppens struktur och arbetsmetoder. Bland annat bör det ges möjlighet för lokala myndigheter, nätverk av städer och arbetsmarknadens parter att delta, och tydliga mål och resultat som ska uppnås bör fastställas. Expertgruppen bör understödjas av undergrupper i de fall det bedöms lämpligt.
74. Expertgruppen bör framför allt arbeta med kollektivtrafik, delad och aktiv mobilitet, utsläppsfria fordonsparker, logistik i städerna och lokala godstransporter och varudistribution, inbegripet i gränsöverskridande stadsområden, och med förbindelserna mellan stad och landsbygd. Gruppen bör också samordna beredskapsplaneringen för städernas transporter, både mellan medlemsstaterna⁶² och mellan de nationella programcheferna och samordningsplattformen för planerna för hållbar mobilitet i städer.

Kommissionen kommer att

- senast 2022 se över mandatet för kommissionens expertgrupp för mobilitet i städer och dess verksamhet.

4 INTERNATIONELLA ASPEKTER

75. Mobilitet i städerna är en av de dimensioner som omfattas av mål nr 11 för hållbar utveckling om hållbara städer och samhällen, och av den nya agendan för mobilitet i städer. Dessa övergripande ramdokument har varit vägledande för EU:s multilaterala och bilaterala

⁶⁰ Den översyn av EU-agendan för städer som är planerad att genomföras under 2023 skulle kunna omfatta synergier mellan flernivåstyrningens dialog och aktörer och intressenter inom området mobilitet i städer.

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

⁶² Kommissionens kontaktpunkt för gränserna, som består av experter på gränsöverskridande frågor, kan också bidra till expertgruppens arbete (t.ex. hantera frågor som rör rättsliga eller administrativa gränshinder).

samarbeten, och även för andra insatser som lanserats för att stödja spridningen av metoder och lösningar utanför EU.

76. Det internationella samarbetsprogrammet för städer⁶³ 2017–2020 bidrog till att skapa dialog mellan städer över hela världen om mobilitetsfrågor genom parsamarbeten och utarbetande av gemensamma handlingsplaner. Bland exemplen kan nämnas samarbetet mellan Turin (Italien) och São Paulo (Brasilien) för att få till stånd multimodal mobilitet i städer inom stora interkommunala system, och städerna Nagpurs (Indien) och Karlsruhes (Tyskland) arbete med människocentrerad mobilitet och cykeldelning i offentlig regi.
77. I det nya internationella samarbetsprogrammet för städer och regioner⁶⁴ (IURC) för perioden 2021–2024 har 44 städer från länder i och utanför EU uttryckt sitt intresse att arbeta i ett tematiskt nätverk för stads- och regionutveckling och social sammanhållning, som särskilt omfattar hållbar mobilitet och transportfrågor.
78. En stor mängd andra internationella insatser har gjorts för att främja och genomföra lösningar för hållbar mobilitet i städer och bidrar till EU:s utvecklingssamarbeten och utvecklingspartnerskap i olika geografiska regioner. Insatserna innefattar de investeringsrelaterade dimensionerna och principen om strategisk mobilitetsstyrning på kommunal nivå i samband med planeringen av hållbar mobilitet i städer, och har gjort EU:s koncept och riktlinjer för denna planering till ett internationellt riktmärke. Dessa har anpassats till olika geografiska sammanhang och förutsättningar över hela världen.
79. Att ytterligare stärka det politiska ansvarstagandet på lokal nivå för målen om hållbar mobilitet i städerna är avgörande för att EU:s klimatmål ska kunna uppnås. Med utgångspunkt i målsättningarna för det europeiska uppdraget för klimatneutrala och smarta städer kommer kommissionen att stärka det internationella samarbetet kring sektorsövergripande strategier för integrering av tillförlitliga och överkomliga lösningar för ren energi, även när det gäller stadstransporter, genom Mission Innovations globala initiativ Urban Transition⁶⁵.

Kommissionen kommer att

- uppmuntra samarbete med det globala borgmästaravtalet för klimat och energi i frågor som rör mobilitet i städer,
- utveckla närmare samarbete om mobilitet i städer med andra relevanta internationella organ såsom Internationella transportforumet,
- fortsätta att främja strategier för hållbar mobilitet i städer i länder utanför EU, t.ex. som en del i genomförandet av den ekonomiska planen och investeringsplanen för västra Balkan⁶⁶, det östliga partnerskapet⁶⁷ och det södra grannskapet^{68 69}.

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

⁶⁴ <https://www.iurc.eu>.

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

⁶⁶ Meddelande *En ekonomisk plan och en investeringsplan för västra Balkan*, COM(2020) 641 final.

⁶⁷ Gemensamt meddelande *Ökad resiliens: ett östligt partnerskap som fungerar för alla*, JOIN(2020) 7 final, och gemensamt arbetsdokument från avdelningarna *Recovery, resilience and reform: post 2020 Eastern Partnership priorities*, SWD(2021) 186 final.

⁶⁸ Gemensamt meddelande *Förnyat partnerskap med det södra grannskapet: En ny agenda för Medelhavsområdet*, JOIN(2021) 2 final, och gemensamt arbetsdokument från avdelningarna *Renewed*

5 FINANSIERING AV PROJEKT FÖR MOBILITET I STÄDER

80. För att åstadkomma fossilfri, ren, digitaliserad och modern mobilitet i städerna krävs betydande insatser för att utveckla och testa nya lösningar, liksom investeringar i mobila resurser och infrastruktur.
81. Under finansieringsperioden 2021–2027 finns tillgång till en rad finansieringsinstrument på europeisk eller nationell nivå för att stödja omställningen till hållbar mobilitet i städer, såsom Fonden för ett sammanlänkat Europa, InvestEU, Europeiska regionala utvecklingsfonden, Sammanhållningsfonden, ramprogrammet för forskning och innovation Horisont Europa, programmet för ett digitalt Europa och faciliteten för återhämtning och resiliens, och i utvidgningsregionen instrumentet för grannskapet, utvecklingssamarbete och internationellt samarbete samt instrumentet för stöd inför anslutningen (IPA III).
82. Viktiga steg har också tagits för att göra det finansiella systemet mer hållbart, framför allt genom antagandet av taxonomiförordningen 2020, som skapar ett klassifikationssystem för grön ekonomisk verksamhet. Det kommer att öka spridningen av gröna finansiella produkter som är lämpliga för att främja investeringar i mobilitet i städer och användning av alternativa bränslen. Uppdraget för klimatneutrala och smarta städer kommer att understödja denna process genom att säkerställa större synergier och komplementaritet med andra EU-program, samtidigt som det kommer att hjälpa städerna att utarbeta och genomföra sina klimatstadskontrakt för att fullfölja den gröna och digitala omställningen, vilket även omfattar investeringsplaner baserade på finansieringsstöd från EU och på nationell och regional nivå, där städerna anger hur de planerar att få tillgång till annan finansiering av vidareutveckling och användning av innovativa lösningar för att uppfylla sina åtaganden.
83. Genom instrumentet för tekniskt stöd⁷⁰ hjälper kommissionen medlemsstaterna att utforma och genomföra reformer i syfte att överbrygga investeringsgapet och påskynda den gröna och digitala omställningen. Medlemsstaterna kan begära stöd genom instrumentet för tekniskt stöd för att utforma och genomföra åtgärder som möjliggör effektiva och hållbara reformer och investeringar för renare, smartare och mer integrerad mobilitet i städer och därmed underlätta omställningen till hållbar mobilitet i städer.
84. Mer rådgivningsstöd och tekniskt stöd kommer att ges via InvestEU:s rådgivningscentrum, särskilda resurser såsom Elena, Urbis och SIP/Jaspers, liksom genom kommissionens byrå för tekniskt bistånd och informationsutbyte (Taix) eller partnersamverkansprojekt som involverar tredjeländer. Detta kommer också att bidra till att maximera utnyttjandet och effekten av EU-finansieringen.
85. En framtiden integrerad mobilitetsstrategi för städer (plan för hållbar mobilitet i städer eller motsvarande) kan innebära en ytterligare försäkran om att investeringarna görs på ett ändamålsenligt och effektivt sätt som en del av ett systematiskt tillvägagångssätt.

Kommissionen kommer att

- utveckla en starkare koppling mellan planer för hållbar mobilitet i städer och

partnership with the Southern Neighbourhood: Economic and Investment Plan for the Southern Neighbours, SWD(2021) 23 final.

⁶⁹ Dessa insatser och program kommer att finansieras via det nya instrumentet för grannskapet, utvecklingssamarbete och internationellt samarbete – Europa i världen.

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

finansieringsinstrument, genom att till exempel i arbetsprogrammen för Fonden för ett sammanlänkat Europa prioritera projekt för mobilitet i städer som grundar sig på en plan för hållbar mobilitet i städer eller motsvarande, och i Horisont Europas ansökningsomgångar prioritera sökande med planer för hållbar mobilitet i städer,

- fortsätta att tillhandahålla finansieringsstöd till investeringar i hållbar mobilitet i städer inom och utanför EU, inklusive till projekt för smart och hållbar mobilitet i städer genom EU:s forsknings- och innovationsprogram Horisont Europa (2021–2027).

6 SLUTSATSER

86. Detta meddelande är en uppmaning om att stärka insatserna på alla myndighetsnivåer för att hantera de mobilitetsutmaningar som stadsområdena står inför: kommissionen kommer att öka sitt stöd på områden med bevisat EU-mervärde (särskilt när det gäller urbana knutpunkter i det transeuropeiska transportnätet och rekommendationer till medlemsstaterna om effektiva planer för hållbar mobilitet i städer) och samtidigt skapa en gemensam ram för att alla EU:s städer ska kunna genomföra omställningen till mer hållbar och smartare mobilitet i städerna. Medlemsstaterna uppmanas att stödja de lokala myndigheternas ökade ansträngningar att göra mobiliteten i städer hållbarare, smartare och mer motståndskraftig. Att öka takten i omställningen till klimatneutralitet och ren mobilitet i städerna är inte bara en stor utmaning utan skapar även enorma möjligheter för städer, regioner och näringsliv, både i och utanför EU. På så sätt infrias i slutändan medborgarnas förväntningar på renare luft, mindre trafikträngsel och bullerproblem och på ökad trafiksäkerhet och bättre hälsa, helt i enlighet med vår nya tillväxtstrategi för Europa.