

EUROPAPARLAMENTET

2004



2009

Plenarhandling

A6-0252/2008

12.6.2008

BETÄNKANDE

om temat ”Mot en ny kultur för rörlighet i städer”
(2008/2041(INI))

Utskottet för transport och turism

Föredragande: Reinhard Rack

INNEHÅLL

	Sida
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS RESOLUTION	3
MOTIVERING	12
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR MILJÖ, FOLKHÄLSA OCH LIVSMEDELSSÄKERHET	15
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR REGIONAL UTVECKLING	22
RESULTAT AV SLUTOMRÖSTNINGEN I UTSKOTTET	25

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS RESOLUTION

om temat ”Mot en ny kultur för rörlighet i städer” (2008/2041(INI))

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av grönboken ”Mot en ny kultur för rörlighet i städer” (KOM(2007)0551),
- med beaktande av vitboken ”Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden” (KOM(2001)0370),
- med beaktande av kommissionens meddelande ”Hållbara transporter för ett rörligt Europa – Halvtidsöversyn av EU-kommissionens vitbok från 2001 om den gemensamma transportpolitiken” (KOM(2006)0314),
- med beaktande av kommissionens meddelande ”För ett Europa med säkrare, renare och effektivare rörlighet. Första rapporten om initiativet Den intelligenta bilen” (KOM(2007)0541),
- med beaktande av kommissionens meddelande ”Ett konkurrenskraftigt motorfordonsregelverk för tjugohundralet: Kommissionens ställningstagande till slutrapporten från högnivågruppen CARS 21 (Ett bidrag till EU:s strategi för tillväxt och sysselsättning)” (KOM(2007)0022),
- med beaktande av kommissionens meddelande om initiativet ”Den intelligenta bilen”. ”Att öka medvetenheten om IKT:s betydelse för smartare, säkrare och renare fordon” (KOM(2006)0059),
- med beaktande av kommissionens meddelande ”Godslogistik i Europa – Nyckeln till hållbar rörlighet” (KOM(2006)0336),
- med beaktande av kommissionens meddelande ”Handlingsplan för godslogistik” (KOM(2007)0607),
- med beaktande av kommissionens meddelande ”Om den temainriktade strategin för stadsmiljön” (KOM(2005)0718),
- med beaktande av kommissionens förslag och riktlinjer samt parlamentets yttranden avseende strukturfonderna, Sammanhållningsfonden och sjunde ramprogrammet för forskning,
- med beaktande av det ändrade förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon (KOM(2007)0817),

- med beaktande av sin resolution av den 20 februari 2008 om bidraget till diskussionerna om Lissabonstrategin vid Europeiska rådets vårmöte 2008¹,
- med beaktande av sin resolution av den 12 juli 2007 ”Om hållbara transporter för ett rörligt Europa”²,
- med beaktande av sin resolution av den 15 januari 2008 om ”CARS 21: Ett konkurrenskraftigt motorfordonsregelverk”³,
- med beaktande av sin resolution av den 5 september 2007 om ”Godslogistik i Europa – Nyckeln till hållbar rörlighet”⁴,
- med beaktande av sin resolution av den 26 september 2006 om den temainriktade strategin för stadsmiljön⁵,
- med beaktande av yttrandet från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om ”Rörlighet i städer”,
- med beaktande av artikel 45 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 (A6-0252/2008), och av följande skäl:
 - A. Stadsområdena (städerna och deras omgivning) är i många avseenden av största vikt för EU-medborgarnas liv. Trots deras olika storlek och struktur konfronteras stadsområdena med liknande problem och utmaningar från föroreningar, trafikstockningar, buller och trafiksäkerhet till följd av rörligheten i stadsområdena.
 - B. Det finns ett stort behov av nytänkande och innovativa lösningar när det gäller rörligheten i städerna, eftersom stadstrafiken i stor utsträckning bidrar till klimatförändringar, föroreningar och andra miljöproblem och med hänsyn till de relaterade negativa effekterna på livskvaliteten och stadsborna. Dessa problem måste tacklas om en övergripande EU-strategi för att bekämpa klimatförändringen och andra miljöproblem ska bli framgångsrik.
 - C. Det är viktigt att ansvaret delas på lämpligt sätt mellan EU, städerna och kommunerna, och i detta sammanhang bör EU ha en klart definierad roll. I linje med principen om bättre lagstiftning och subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna bör gemenskapsåtgärder på området för rörlighet i städerna endast vidtas när det finns ett tydligt europeiskt mervärde.
 - D. Principerna för EU:s inre marknad bör även beaktas på området för rörlighet i städerna.

¹ Antagna texter, P6_TA(2008)0057.

² Antagna texter, P6_TA(2007)0345.

³ Antagna texter, P6_TA(2008)0007.

⁴ Antagna texter, P6_TA(2007)0375.

⁵ Antagna texter, P6_TA(2006)0367.

- E. Europeiska städer och kommuner bör kunna välja mellan många flexibla instrument för att sammanställa en skräddarsydd "policymix" och ta fram integrerade, hållbara, socialt effektiva och ekonomiskt livskraftiga lösningar till problemen på området för rörlighet. Bättre logistiska lösningar och en övergång till mer hållbara transportslag bör eftersträvas på alla transportområden (fotgängare, cyklisterna, offentliga och privata passagerartransporter, leverans av varor och tjänster) för att göra stadskärnorna mer lättillgängliga och säkra en flytande trafik, vilket är av största betydelse för boende, besökare, pendlare, producenter och varu- och tjänsteleverantörer, särskilt små och medelstora företag. Det är särskilt viktigt att de valda instrumenten är förenliga med varandra så att myndigheterna i ett senare skede kan utföra en gränsöverskridande övervakning av vägtrafikbrott i stadsområden.
- F. EU:s politik i fråga om transporter i städerna måste ta hänsyn till den ekonomiska, sociala, regionala och miljömässiga sammanhållningen. Man bör särskilt beakta de särskilda problemen och förutsättningarna i de nya medlemsstaterna.
- G. Särskild uppmärksamhet bör fästas vid behoven för arbetstagare (pendlare), personer med funktionshinder, barn (barnvagnar), de minst gynnade befolkningsgrupperna och äldre. Man bör hålla i åtanke att den snabbt åldrande europeiska befolkningen medför demografiska förändringar och nya behov när det gäller rörligheten i samhällena.
- H. Det är mycket viktigt att följa ett nytt tillvägagångssätt i den strategiska planeringen för stadsområdena för att föregripa de utmaningar på området för miljö, energi och rörlighet som kommer att uppstå inom de kommande årtiondena.
- I. Internaliseringen av externa kostnader är ett viktigt steg på vägen mot ökad kunskap om kostnaderna inom transportsektorn. Man bör undersöka möjligheterna till korssubventionering av hållbara transportkoncept i städerna i syfte att säkra en rättvis behandling av både godstransporter och passagerartransporter och av de olika transportformerna. Det krävs insatser för att utveckla nya finansiella instrument och för att bättre och oftare utnyttja befintliga finansiella instrument såsom strukturfonderna och Sammanhållningsfonden för att hitta lösningar för hållbar rörlighet i städer.

Europeiska unionens roll

1. Europaparlamentet välkomnar den ovannämnda grönboken som ett lämpligt diskussionsunderlag. Parlamentet välkomnar även att berörda parter i stor utsträckning deltar i opinionsbildningsprocessen och i utarbetandet av EU:s framtida politik för transporter i städerna.
2. Europaparlamentet anser att det är nödvändigt att tydligt avgränsa EU:s ansvarsområden i linje med subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna, som fastställs i fördragen. Parlamentet stöder principen att de lokala myndigheterna är fria att anta sin egen rörlighetspolitik, förutsatt att de inte överskrider befintlig nationell lagstiftning och gemenskapslagstiftning. Parlamentet förväntar sig samtidigt - i enlighet med ovannämnda principer - att medlemsstaterna, städerna och kommunerna är medvetna om sitt eget ansvar för att bättre organisera och planera rörligheten i städerna. Parlamentet medger dock att gemensamma åtgärder på området för rörlighet i städerna inom gemenskapen kan medföra ett klart mervärde inom vissa områden.

3. Europaparlamentet anser att EU bör utarbeta en allmän strategi för rörlighet i städerna, som leder till en minskning av den utbredda användningen av privatbilar och främjar en övergång mot hållbara transportslag, i linje med sina åtaganden för miljöskydd och minskning av växthusgasutsläppen.
4. Europaparlamentet anser att det krävs åtgärder på EU-nivå inom följande områden och kräver
 - att man utvecklar ett europeiskt integrerat helhetskoncept för rörlighet i städerna, vilket ska fungera som en gemensam referensram för europeiska, nationella, regionala och lokala aktörer (kommuner, medborgare, näringsliv och industri); konceptet bör grundas på principen om EU:s inre marknad för hållbar rörlighet och bör beakta städernas ekonomiska livskraft och konsekvenserna för demografien (utflyttning från städerna); städerna och stadsområdena bör på så sätt stimuleras till att utforma integrerade och övergripande hållbara planer för rörligheten i städerna, med tonvikten på långsiktig stadsplanering,
 - att man tar fram och effektivt sprider tillförlitliga och jämförbara uppgifter om alla aspekter som rör rörlighet i och kring städer med hänsyn till framtida förändringar av ramvillkoren (t.ex. demografiska förändringar, ekonomisk tillväxt och klimatförändringar),
 - att man sammanställer en förteckning över gällande gemenskapsbestämmelser som direkt eller indirekt berör rörligheten i städerna, och att man samtidigt undersöker om det finns möjlighet till förbättring och förenkling,
 - att man utvärderar medlemsstaternas införlivande och tillämpning av gemenskapslagstiftningen på området för stadstransporter, särskilt passagerartransporter,
 - att man tar fram en lista över lokala initiativ för att hantera vissa av de problem som behandlas i grönboken (t.ex. vägtullar, miljözoner, säkra kollektivtransporter, skydd av cyklister, etc.); parlamentet hoppas att denna lista kan utgöra grunden för ett utbyte av bästa praxis inom dessa områden,
 - att man övervakar lokala åtgärder med anknytning till tillträdet till stadskärnor, för att undvika nya handelshinder inom EU:s inre marknad,
 - att man upprättar en ”europeisk plattform för rörlighet i städerna” eller något annat effektivt forum som sammanför alla uppgifter, bästa praxis och politisk information om rörlighet i städerna på ett överskådligt sätt, för att ge medborgare och politiska beslutfattare enkel tillgång till central information som krävs för att utveckla politiken om rörlighet i städerna; parlamentet betonar att en sådan plattform, för att undvika byråkrati, bör i så stor utsträckning som möjligt utnyttja befintliga databaser, resurser och institutioner,
 - att man bedömer de externa kostnaderna för olika transportslag samt undersöker möjligheten att internalisera dem.

5. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att tillsammans med medlemsstaterna verka för att övervinna nationella hinder för stadsprojekt, dock utan att föreslå EU-lagstiftning som skulle kunna begränsa den lokala flexibilitet som krävs för att lösa problem med rörlighet.

Lagstiftning

6. Europaparlamentet anser det nödvändigt att EU tar hänsyn de särskilda krav transporter i städerna ställer på de politiska områden där unionen fungerar som lagstiftare (t.ex. budgetpolitik, miljöpolitik, social- och arbetsmarknadspolitik, konkurrenspolitik, industripolitik, regional- och sammanhållningspolitik, transport- och trafiksäkerhetspolitik och energipolitik).

Standardisering och harmonisering

7. Europaparlamentet kräver särskilda europeiska standardiserings- och harmoniseringsregler och/eller riktlinjer för standardisering och harmonisering, som i första hand omfattar
 - utformning och utnyttjande av miljözoner och vägtullar; parlamentet anser att beslutet om att införa dessa åtgärder bör fattas på lokal nivå med hänsyn till varje stadsområdes särskilda situation; i enlighet med principen för EU:s inre marknad bör särskild tonvikt läggas vid samverkande strukturer för att möjliggöra ett fritt trafikflöde och undvika enskilda initiativ i olika medlemsstater,
 - tekniska och organisatoriska krav på driftskompatibiliteten för olika transportslag, såväl för passagerare som för gods,
 - rörligheten för personer med funktionshinder, äldre, personer med små barn och de minst gynnade befolkningsgrupperna,
 - förbättring av trafiksäkerheten i enlighet med europeisk och nationell lagstiftning,
 - tillgång till och driftskompatibilitet hos teknik för intelligenta transportsystem för användning inom hela EU.

Spridning och utbyte av bästa metoder

8. Europaparlamentet efterlyser dessutom lämpliga åtgärder för att främja utbyte av bästa metoder, framför allt när det handlar om
 - optimering av användningen av befintlig infrastruktur, exempelvis genom flexibla koncept för användningen av vägarna,
 - antagande av kombinerade transport- och rörlighetskoncept (vägar, järnvägar, vattenvägar),
 - integrerade biljett- och faktureringsystem som förenklar tillgången till, och olika sätt att använda, olika transportslag,

- skräddarsydda hållbara rörlighetsplaner och stödåtgärder för fysisk planering och stadsplanering ("de korta avståndens stad"), med deltagande på ett tidigt stadium av alla berörda parter,
 - innovativa lösningar för effektiva godstransporter, särskilt för varudistributionen i städerna, inklusive pålitliga last- och avlastningssystem för att underlätta verksamheten på de sista sträckorna,
 - hållbara transporttjänster för att säkra rörligheten för turister i stadsområden och stadsnära områden,
 - riktlinjer för en miljömedveten offentlig upphandlingspolitik,
 - bättre utformning av rena kollektiva passagerartransporter med fokus på effektivitet, attraktionskraft, minskning av utsläppen och tillgänglighet, inklusive för funktionshindrade personer och personer med nedsatt rörlighet, samt säkerhet,
 - främjande av hållbara rörlighetskedjor: lång-cykling-bildelning-samåkning-taxi-kollektiv/offentlig rörlighet,
 - organisering av närtransporterna på ett bättre sätt,
 - trafikförvaltningsåtgärder som optimerar logistik- och rörlighetshanteringen för att minska och/eller undvika transporter, t.ex. distansarbete eller flexibla arbets- och undervisningstider,
 - åtgärder för att främja virtuell rörlighet, till exempel e-lärande, e-banktjänster, teleshopping och telekonferenser,
 - inrättande av miljözoner och vägtullar,
 - regler och rutiner för parkering, såsom införande av parkeringsvägledningssystem,
 - förbättring och spridning av användningen av intelligenta transportsystem.
9. Europaparlamentet efterlyser bredast möjliga spridning av information om frågor som rör rörlighet i städerna, såsom statistik från Eurostat och Care (gemenskapsdatabas för trafikolyckor). Parlamentet kräver att tillgången till Care-databasen öppnas, eftersom denna databas skulle vara ett kraftfullt verktyg för utbyte av information och expertis bland de yrkesverksamma inom transportområdet.
10. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att stödja de lokala myndigheterna genom att främja pilotprojekt och försöksprojekt, särskilt när det gäller tillämpningen av en integrerad strategi i frågor som gäller rörlighet i städerna, samt ge stöd till forskning om stadsplanering.

Forskning och utveckling

11. Europaparlamentet betonar behovet av forskning och utveckling på området för hållbara transporter, särskilt behovet av att främja tekniska framsteg i utvecklingen av ren fordonsteknik. Kommissionen och rådet uppmanas att investera i rena, effektivare, konsumentinriktade och säkra stadstransportsystem, och att vidta åtgärder för att skapa en marknad för sådana system.
12. Europaparlamentet påpekar att EU måste delta i utvecklingen och främjandet av intelligenta transportsystem och i finansieringen av innovativ teknik, eftersom detta i stor utsträckning kan bidra till att bland annat öka trafiksäkerheten, trafikflödet och den logistiska effektiviteten. Parlamentet anser därför att EU bör stödja vidareutvecklingen av sådana system och framför allt arbeta för att de får en ökad användning.
13. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att inrätta tillgängliga och inbördes förenliga listor med forsknings- och utvecklingsprojekt om rörlighet i städer inom EU:s olika ramprogram, och ange eventuella exempel som tillämpats i praktiken.

Samordning mellan myndigheter

14. Europaparlamentet understryker att utbyte av bästa praxis för rörlighetshandling och bättre samordning är mycket viktigt för att förbättra stadstransporterna och rörligheten, eftersom man har konstaterat en brist på lämplig ansvarsfördelning, bristande samordning mellan olika lokala, regionala och nationella myndigheter samt otillräcklig samordning vid planering av transportsystem i städer och förorter och på landsbygden. Parlamentet påpekar att dålig samordning mellan lokala myndigheter leder till högre leveranskostnader, mer trafik och därför också mer miljöföroreningar.
15. Europaparlamentet efterlyser bättre samordning mellan lokala närmyndigheter för att säkra en viss grad av konsekvens och en hållbar och harmonisk utveckling av lokal och regional transportinfrastruktur i gränsöverskridande områden och på andra platser.

Integrerad strategi

16. Europaparlamentet anser att stadsutvecklingen och stadsplaneringen måste utföras på ett integrerat sätt, där man tar hänsyn till aktuella och framtida transportbehov i städer. Inrättandet av snabbtågsförbindelser mellan stadskärnor, terminaler vid vattendrag, järnvägar och flygplatser och särskilt avsides belägna regioner bör vara en prioritering vid storskalig stadsplanering och modernisering.
17. Europaparlamentet påminner om att man mot bakgrund av den allt snabbare urbaniseringen i högre grad bör uppmärksamma förorter, stadsnära områden och stadsområden.

Medborgarnas ansvar

18. Europaparlamentet understryker den enskilda medborgarens ansvar och anser att det är nödvändigt att uppmuntra medborgarna till att kritiskt ifrågasätta sitt beteende som trafikanter och att om möjligt aktivt delta i lokala forum för rörlighet i städerna.

Parlamentet anser att de flesta medborgare kan ändra sina vanor, t.ex. när det gäller användningen av privata bilar och alternativa transportsätt (gå, cykla eller kollektivtransporter), och därmed personligen bidra till att göra staden renare och bättre att leva i. Parlamentet kräver att andra rörlighetsalternativ tillhandahålls av de nationella, regionala och lokala myndigheterna för att underlätta dessa ändringar. De europeiska, nationella, regionala och lokala myndigheterna uppmanas dessutom att utöka utbildnings- och informationskampanjerna för att göra medborgarna mer medvetna om sitt beteende i trafiken. Parlamentet betonar att utbildningskampanjer är särskilt viktiga för den yngre generationen.

19. Europaparlamentet belyser i detta sammanhang den betydelse och den växande framgång som den ”bilfria dagen” har i samband med den europeiska mobilitetsveckan. Under 2007 deltog 1909 städer från 23 medlemsstater i detta initiativ. Kommissionen och medlemsstaterna uppmanas att fortsätta uppmuntra detta initiativ och arbeta för att det ska få stor spridning.
20. Europaparlamentet anser att en undersökning måste genomföras för att ta fram detaljerad information om alla aspekter av medborgarnas rörlighetsbeteende i städerna (privat- respektive kollektivtransport). Parlamentet efterlyser ny och standardiserad insamling av uppgifter om frågor som behandlats i mindre utsträckning, såsom fotgängares och cyklisters beteende och medborgarnas motivation för att använda vissa transportslag i stället för andra.

Finansiering

21. Europaparlamentet konstaterar att EU i stor utsträckning kan bidra till finansieringen av åtgärder på området för transport av passagerare och gods i städerna, t.ex. med medel från strukturfonderna och Sammanhållningsfonden, och uppmanar kommissionen att axla sitt ansvar på det här området. Parlamentet hänvisar till medlemsstaternas finansieringsansvar enligt gemenskapsrätten för åtgärder på miljö- och transportområdet.
22. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att utveckla specifika marknadsekonomiska instrument för att skapa en balanserad och fördelaktig ram för hållbar rörlighet i stadsområden.
23. Europaparlamentet kräver i samband med den kommande översynen av EU:s budget att finansieringen av projekt med EU-medel i framtiden i större utsträckning ska omfattas av villkor och krav avseende hållbara transporter och miljöskydd, och anser att detta är ett lämpligt instrument för att främja miljövänliga och brett tillgängliga transportkoncept.
24. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att själv eller tillsammans med t.ex. Europeiska investeringsbanken, undersöka de nuvarande och framtida möjligheterna för att finansiera stadstransporter. Parlamentet föreslår att man utarbetar omfattande riktlinjer som på ett systematiskt sätt redogör för de medel som står till förfogande för stadstransporter. Parlamentet uppmanar vidare kommissionen att undersöka frågan om korssubventioneringar på transportområdet för att säkra en rättvis behandling mellan alla transportslag och mellan passagerar- och godstransporter. Alla aspekter av offentlig-privata partnerskap och deras eventuella bidrag till hållbar rörlighet i städerna bör dessutom utvärderas.

25. Europaparlamentet uppmanar Europaparlamentets presidium och dess tjänsteavdelningar att föregå med gott exempel genom att genomföra sina egna beslut och utöka åtgärderna för rörlighetshandling för parlamentsledamöter, tjänstemän och besökare, i syfte att integrera hållbar rörlighet inom ramen för EMAS-förordningen.

o

o o

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

MOTIVERING

Inledning

Vid den halvtidsöversyn av kommissionens vitbok om transportpolitiken som lades fram 2006 meddelade kommissionens sin avsikt att lägga fram en grönbok om transporter i städerna. Efter ett omfattande offentligt samråd under första halvåret 2007 offentliggjorde kommissionen den 25 september 2007 grönboken "Mot en ny kultur för rörlighet i städer" (KOM(2007)0551). I samband med offentliggörandet av grönboken inleddes det samrådsförfarande som avslutas den 15 mars 2008, där de berörda parterna uppmanas att ta ställning till kommissionens förslag. Mot slutet av året kommer kommissionen sedan att lägga fram en handlingsplan med konkreta åtgärder.

Föredraganden välkomnar denna omfattande grönbok, i vilken man försöker ta upp och sammanfatta så många aspekter som möjligt av rörligheten i städer. Till skillnad från kommissionens försök att tematiskt ordna de olika punkterna (trafik som flyter, grönare städer, smartare, tillgängligare och säkrare transporter i städerna), anser föredraganden att en central fråga måste klarläggas: "Vilken roll kan/bör/ska EU spela i frågor som rör transporter i städerna, och hur kan/bör/ska EU gå tillväga?"

EU:s roll

Med utgångspunkt i detta försöker man i det första avsnittet göra en första uppräknings¹ av de områden där man kan uppnå ett entydigt mervärde genom insatser på EU-nivå. Föredraganden vill i enlighet med detta betona betydelsen av ett europeiskt integrerat helhetskoncept för transporter i städerna. Här är det framför allt viktigt att man utarbetar tillförlitliga och jämförbara uppgifter som å ena sidan ska spegla den nuvarande situationen och å andra sidan även ska ta hänsyn till framtida förändringar av ramvillkoren (t.ex. demografiska förändringar). Det är dessutom viktigt att de nuvarande reglerna på området för transporter i städerna förtecknas och analyseras, i synnerhet med avseende på eventuella avregleringar. I det här sammanhanget måste man även ta itu med beräkningen av externa kostnader och en eventuell internalisering av dessa.

Lagstiftning/icke-bindande föreskrifter

Det andra avsnittet handlar om EU:s roll som lagstiftare. Transporter i städerna är en fråga som sträcker sig över många områden, och som därmed påverkas av många av EU:s reglerade politiska områden. Hit hör bland annat miljöpolitik, social- och arbetsmarknadspolitik, konkurrenspolitik, industripolitik, regional- och sammanhållningspolitik samt transportpolitik. Redan av den anledningen blir kommissionens berättigade intresse för det här ämnet tydligt och förstärkt.

Här handlar det även om att hänvisa till det mervärde som EU kan åstadkomma för att förbättra rörligheten i städerna, nämligen möjligheten att utarbeta grundläggande standarder

¹ Här vill vi påpeka att uppräkningsen i detta förslag till betänkande inte är fullständig, utan i första hand ska användas för att illustrera de beskrivna principerna.

och normer för nya lösningar/koncept. Dessa koncept ska i viss utsträckning motsvara samma principer inom gemenskapen, så att medborgarna och industrin möter enhetliga strukturer i de olika medlemsstaterna.

Problemen kring transporter i städerna är snarlika i de olika länderna, men inte helt identiska på grund av heterogeniteten i de europeiska städerna. Det vore därför önskvärt att ge städer och kommuner olika, men principiellt jämförbara, instrument att hantera transportproblemen med. Kommunerna skulle då få möjlighet att välja och sedan verkställa ett antal tydligt strukturerade lösningar/koncept. Det handlar i första hand om att göra det möjligt för kommunerna att sammanställa en individuell ”policymix” mot bakgrund av principiellt standardiserade lösningar. Individuella lösningar bör alltid undvikas.

För att medborgare, industri och näringsliv ska kunna utgå från jämförbara principer i hela gemenskapen, ska miljö- och lågutsläppszoner eller vägtullar konstrueras respektive struktureras på samma sätt i hela Europa. I det här sammanhanget spelar framför allt driftkompatibiliteten hos olika tekniska lösningar en stor roll. Principen om största möjliga kompatibilitet ska även provas på andra icke-teknikdominerande områden (t.ex. användning av vägavgiftsdekaler eller plaketter som ger bestämda tillfartsrätter). Särskild vikt ska läggas vid svaga trafikanter, t.ex. funktionshindrade personer, barn och äldre människor. I det här sammanhanget kommer vi in på trafiksäkerhetsområdet. Trafiksäkerheten ska förstås som ett integrerat koncept som omfattar och tar hänsyn till alla transport- och infrastrukturområden.

Förutom sådana lagstiftningsåtgärder kan icke-bindande föreskrifter, det vill säga spridning och utbyte av beprövade metoder, användas på många andra områden. En viktig punkt i samband med hantering av problem som avser transporter i städerna är att optimera användningen av den befintliga infrastrukturen, inte minst eftersom utrymmet i städerna är en mycket begränsad och värdefull resurs. Nyskapande lösningar som tidsanpassade koncept för användning av vägarna kan bidra till att lösa transportproblemen. Även kombinerade transportformer har en stor potential. Antalet möjligheter utökas exempelvis om man tar med inrikes sjöfart i konceptet transporter i städerna. Kommissionen kan även ha en stödjande funktion vid fysisk planering och stadsplanering. Framför allt bör betydelsen av skräddarsydda rörlighetsplaner diskuteras mer. Till det här området hör bland annat pendlarproblematiken eller t.ex. den ”konstgjorda trafiksituationen” (såsom stora köpcenter i utkanten av städerna i förhållande till ”de korta avståndens stad”). När det gäller städernas ekonomiska prestationskraft krävs en väl genomtänkt logistik i form av en välorganiserad och effektiv godstrafik.

Ett annat ämne är det ekologiska ansvaret inom transportpolitiken. Viktiga intressen på området livskvalitet och hälsa räknas till huvudskälen för utarbetandet av denna grönbok. Hit hör t.ex. en miljövänlig upphandlingspolitik. Vikten av detta framgår bland annat då man internaliserar externa kostnader, eftersom detta kan ha en viktig (finansiell) styreffekt i riktning mot miljövänligare rörlighet. Andra satsningar är nödvändiga på kollektivtrafiksområdet. Det handlar om att göra kollektivtrafiken effektivare samt mer attraktiv och tillgänglig, så att man kan få medborgarna att byta transportsätt och förhindra att det enbart är samhällets socialt utsatta grupper som ”tvingas” förflytta sig i staden med hjälp av en dåligt fungerande kollektivtrafik. I tillägg till dessa åtgärder ska man utnyttja potentialen hos alternativa fortskaffningsmedel, t.ex. cykeln. Generellt sett kan man avlasta städerna, bland annat under rusningstid, genom att organisera närtransporterna på ett bättre

sätt. Man bör inte heller underskatta andra åtgärder för att minska trafiken, t.ex. ökad användning av distansarbete. Man bör även försöka lösa upp transporter, det vill säga försöka att minska användningen av transporter under rusningstiden på morgonen och sent på eftermiddagen genom att t.ex. erbjuda arbetstagarna flexibla arbetstider. Varierande undervisningstider i skolorna kan även medverka till detta.

Forsknings- och utvecklingsområdet har ofta en stor outnyttjad potential, och här kan man bland annat organisera trafikflöden eller trafiksäkerheten på ett bättre sätt. De tekniska framstegen gör det även möjligt för oss att konstruera miljövänligare bilar. Särskilda satsningar bör därför göras på att främja dessa nya utvecklingar och på att tillämpa sådana koncept/lösningar i högre grad.

Men även medborgarna i städer och kommuner måste göras medvetna om att de personligen kan bidra till att göra staden renare och bättre att leva i. Å ena sidan bör de uppmanas att kritiskt ifrågasätta sitt eget beteende som trafikanter. Hit hör att man t.ex. i varje enskilt fall funderar över om det är absolut nödvändigt att använda privat bil. Även körvanorna kan anpassas till ekologiska kriterier utan större ansträngningar från de enskilda medborgarnas sida. En förutsättning för detta är å andra sidan att det finns konkurrenskraftiga alternativa forskaffningsmedel på kollektivtrafikområdet. Slutligen måste medborgaren uppmanas att oftare gå korta sträckor till fots, något som inte minst skapar en sundare livsstil. Det måste vara ett av våra viktigaste mål att se till att detta kan göras ute i "friska luften".

Finansiering

När det gäller finansieringen har kommissionen bland annat medel från strukturfonderna och Sammanhållningsfonden och ramprogrammet för forskning till sitt förfogande.

Kommissionen bör uppmanas att axla sitt ansvar på finansieringsområdet pga. stadstransporternas stora betydelse för alla berörda parter och de många europeiska reglerna för stadsområdet som nämnades i början. De investeringar som krävs för att förbättra rörligheten i städerna och i det här sammanhanget även för att efterleva de europeiska föreskrifterna skapar ett omfattande finansieringsbehov som främst måste täckas av de berörda lokala myndigheterna. Därför bör man också hänvisa till medlemsstaternas finansieringsansvar genom de åtgärder av relevans för miljö och transporter som föreskrivs i gemenskapsrätten. I detta sammanhang måste medlemsstaterna alltså garantera städerna och kommunerna nödvändiga ekonomiska medel för genomförande av gemenskapsrätten.

Föredraganden anser att det är viktigt att utforma och utarbeta nya finansieringsinstrument, t.ex. i samarbete med Europeiska investeringsbanken. I det här sammanhanget får vi inte glömma potentialen hos korssubventioneringar på transportområdet. Ett viktigt ekonomiskt styrmedel är även att bidrag kopplas till bestämda åtaganden – t.ex. kan genomförandet av miljövänliga lösningar vara ett villkor för att motta stöd.

8.4.2008

YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR MILJÖ, FOLKHÄLSA OCH LIVSMEDELSSÄKERHET

till utskottet för transport och turism

över ”Mot en ny kultur för rörlighet i städer”
(2008/2041(INI))

Föredragande: Justas Vincas Paleckis

FÖRSLAG

Utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet uppmanar utskottet för transport och turism att som ansvarigt utskott infoga följande i sitt resolutionsförslag:

1. Europaparlamentet påpekar att fler människor än någonsin lever i stadsbebyggelse och storstadsregioner. Det är nödvändigt att arbeta för att stadstransporterna blir hållbara, miljövänliga, tillgängliga och användarvänliga, särskilt för användare med nedsatt rörlighet, såsom funktionshindrade och äldre personer.
2. Europaparlamentet anser att den ökade trafiken leder till att gatorna i större städer belastas till sin maximala kapacitet och ofta överbelastas, vilket innebär att vägnäten i större städer är ytterst känsliga för störningar och saknar flexibilitet. Detta leder till att det bildas trafikstockningar mycket snabbt, även när mindre problem uppstår. Att minska vägnätets känslighet för störningar i större städer (t.ex. genom intelligenta transportsystem och genom att uppmuntra till och stödja nya kör- och transportvanor) är därför mycket viktigt.
3. Europaparlamentet påpekar behovet av att utforma och genomföra en övergripande strategi där alla aspekter av tillgänglighet beaktas och alla transportsätt omfattas.
4. Europaparlamentet betonar att rörlighet för alla (även de som inte har egen bil) är en social faktor som måste beaktas.
5. Europaparlamentet påpekar vikten av att anlägga parkeringar i förorterna med tanke på det ökande antalet pendlare, med flexibel tillgång till andra transportsätt därifrån.

6. Europaparlamentet anser att miljövänlig kollektivtrafik är ett sätt att minska utsläppen i stadsområden, där luftkvaliteten inte skadar bara invånarnas utan även besökarens och pendlarens hälsa.
7. Europaparlamentet påpekar att luftkvaliteten kommer att förbättras och bullernivåerna att sänkas om man kommer till rätta med trafikstockningarna. Parlamentet anser att detta kan åstadkommas effektivt genom att det fysiska tillträdet till vägarna begränsas och genom att vägtrafiken styrs till vissa områden genom parkeringsstrategier.
8. Europaparlamentet påpekar att det är viktigt att undvika att utvecklingen av stadstransporter medför negativa miljöeffekter genom att anta en sammanhängande politik inom ramen för kommissionens paket för klimatåtgärder och förnybar energi.
9. Europaparlamentet betonar behovet av att sänka biljettpriserna för alla kollektiva färdmedel så att de dagligen utnyttjas av fler medborgare, vilket leder till minskad användning av förorenande privata transportmedel.
10. Europaparlamentet betonar behovet av en strategi för att komma till rätta med den minskade användningen av kollektiva färdmedel och den ökade användningen av privatbilar i de nya medlemsstaterna.
11. Europaparlamentet föreslår en årlig omläggning på minst 1 procent i passagerarkilometer från individuella transporter, exempelvis privatbilar, till hållbara transportmetoder, såsom kollektivtrafik och cykling, i överensstämmelse med Europaparlamentets resolution av den 26 september 2006 om den temainriktade strategin för stadsmiljön¹.
12. Europaparlamentet understryker att all kollektivtrafiken måste göras mer tillgänglig och användarvänlig för funktionshindrade personer.
13. Europaparlamentet betonar att uppmuntran till att använda kollektivtrafik är ett av de mest effektiva sätten att minska bullret från trafiken samt luftföroreningar och trafikstockningar i stadsområdena, särskilt kollektivtrafik utanför vägnätet, såsom tunnelbanesystem och markbaserade järnvägssystem.
14. Europaparlamentet framhåller att cykling och andra icke-motoriserade transportsätt sparar mycket energi och utrymme – särskilt i städerna – är tysta, inte orsakar koldioxidutsläpp eller andra luftföroreningar samt är mycket effektiva för att motverka övervikt och sjukdomar som uppstår på grund av för lite fysisk aktivitet. Parlamentet betonar även behovet av att främja dessa alternativa transportsätt genom att inrätta särskilt utformade zoner, såsom cykelbanor och fotgängarvänliga områden, samt behovet av att främja rörligheten för fotgängare och cyklister genom informationskampanjer och reseplanering och spridning av kartor över regionalnät och befintliga cykelbanor.
15. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och lokala myndigheter att omedelbart vidta åtgärder för att genomföra fler utbildnings- och informationskampanjer i syfte att öka medborgarnas kunskap om sina trafikvanor, med särskild tonvikt på utbildningskampanjer för den yngre generationen.

¹ EGT C 306 E, 15.12.2006, s. 182.

16. Europaparlamentet betonar att planer för hållbara stadstransportsystem bör vara obligatoriska för alla städer med över 100 000 invånare och anser att sådan lagstiftning bör innehålla tydliga tidsgränser och bindande mål som fastställs på lokal nivå och EU-nivå.
17. Europaparlamentet anser att de lokala myndigheterna i planerna för hållbara stadstransportsystem ska ange hur de avser att
 - främja icke motoriserade transportsätt som cykling och gång genom att anlägga ett omfattande nät av cykelbanor och tillhandahålla säkra gångbanor och övergångsställen för fotgängare,
 - främja kollektivtrafik genom att använda EU-medel för att anlägga infrastruktur för kollektivtrafik och sprida information om befintliga goda exempel, t.ex. införande av integrerade prissättnings- och biljettsystem och infartsparkeringar,
 - ta itu med den ökande användningen av privatbilar genom parkeringsbegränsningar och trängselskatter samt lågutsläpps zoner och bilfria zoner.
18. Europaparlamentet betonar att icke-statliga organisationer och andra intressenter bör delta i utarbetandet av planerna för hållbara stadstransportsystem och att planerna bör göras tillgängliga för allmänheten. Parlamentet anser dessutom att det är viktigt att regelbundet utvärdera de framsteg som görs och sprida resultaten.
19. Europaparlamentet stöder kommissionen i dess arbete för att främja grön offentlig upphandling, med beaktande av subsidiaritetsprincipen, och anser att detta kan bli ett exempel och ha en positiv effekt på andra områden. Att tillämpa strikta miljönormer som nyckelkriterier vid urvalet är ett lämpligt sätt att främja hållbara stadstransporter.
20. Europaparlamentet uppmuntrar kommissionen att tillhandahålla hjälp och information till länder som främjar den nya kulturen för rörlighet i städer.
21. Europaparlamentet understryker att hållbara städer även ansvarar för utvecklingen i de omgivande områdena. Därför bör utbyggnaden av stadstransporter även omfatta hållbara interregionala förbindelser. Parlamentet uppmanar de behöriga myndigheterna att särskilt uppmärksamma närbelägna gränsöverskridande stadsområden.
22. Europaparlamentet håller med kommissionen om att kollektivtrafiken i stadsområden bör förbättras genom en kombinerad politik för att stödja utbudsstyrda ekonomiska åtgärder med hjälp av lämpliga politiska åtgärder för att skapa en hållbar efterfrågan, med särskild uppmärksamhet på åtgärder som kan minska biltrafik och öka distansarbete, såsom
 - demonstrations eller pilotprojekt för lokala och regionala offentliga myndigheter,
 - stadsplanering med andra transporttaxlar än för biltrafik,
 - kampanjer för att avråda från bilanvändning och föreslå alternativa transportsätt,
 - skatteincitament,

- utbildningskampanjer om sparsam körning.
23. Europaparlamentet betonar behovet av att främja diskussioner och samarbete mellan lokala myndigheter i alla medlemsstater för att utbyta bästa metoder, erfarenheter och åtgärder.
 24. Europaparlamentet välkomnar det arbete som utförts tack vare Civitas-initiativet (City-VITAlity-Sustainability)¹, och betonar kommissionens roll i arbetet med att aktivt sprida samlad erfarenhet och bästa (och sämsta) metoder, till nytta för de städer som inte deltar i initiativet.
 25. Europaparlamentet anser, mot bakgrund av de stora regionala skillnaderna i transportkvalitet i EU, att alla lokala myndigheter bör ges tillgång till know-how i form av icke bindande riktlinjer.
 26. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att främja investeringar i forskning och pilotprojekt om energieffektiva och miljövänliga transportsätt och intelligenta transportsystem och uppmanar till undanröjande av de tekniska hindren för miljövänliga intelligenta transportsystem genom standardisering och driftskompatibilitet mellan system.
 27. Europaparlamentet påpekar att alla hållbara transportsystem bör bygga på en korrekt internalisering av externa kostnader. Valet av metoder och avgifter som ska införas i stadsområdena för att täcka de externa kostnaderna (främst för trafikstockningar, luftföroreningar och buller) bör emellertid styras av subsidiaritetsprincipen. Det måste klargöras att införandet av miljöskatter för motorvägar som ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN) i stadsområden för alla fordon (bilar och lastbilar) omfattas av subsidiaritetsprincipen.
 28. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att se till att dess politiska prioriteringar för hållbara stadstransporter och minskningar av koldioxidutsläppen är förenliga med det sätt som medlen från strukturfonderna och Sammanhållningsfonden används på.
 29. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att integrera miljökraven i fördelningen av medlen från regionfonderna till projekt för rörlighet i städer.
 30. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att uppmantra lokala myndigheter att ge företag och privatpersoner finansiella och icke-finansiella incitament att gå över till transportmedel med låga utsläpp och förnya befintliga fordonsparker eller uppgradera dem med tillgänglig miljövänlig teknik. Parlamentet påminner om att det finns flera finansieringskällor på EU-nivå för integrerade förnyelseprojekt för stads- och landsbygdsområden som kan omfatta investeringar på transportområdet, exempelvis strukturfonderna, Sammanhållningsfonden och lån från Europeiska investeringsbanken. När det gäller forskning och innovation påminner parlamentet om att städer och regioner kan delta i utbyte av bästa metoder och gemensamma projekt ("kunskapsregioner" och "regioner för ekonomisk förändring") och projekt för infrastruktur, styrning av biltrafik, rörlighetshantering och kommunikation inom EU:s ramprogram för forskning, utveckling

¹ www.civitas-initiative.eu

och innovation (t.ex. Civitas).

31. Europaparlamentet betonar att positiva effekter endast kan maximeras, om de lokala och nationella myndigheterna tillämpar en integrerad och systematisk strategi för rörlighet i städerna, med särskild betoning på långsiktig stadsplanering.
32. Europaparlamentet konstaterar med tillfredsställelse att allt fler åtgärder vidtas av lokala myndigheter för att begränsa tillträdet för de mest förorenande fordonen för att se till att luftkvalitetsnormerna uppfylls bättre i respektive område och att så kallade gröna zoner, det vill säga områden som är fria från utsläpp och trafikstockningar, inrättas. Parlamentet uppmanar kommissionen att tillhandahålla vägledning om definitionen av gröna zoner i städer i form av EU-standardiserade vägs skyltar för gröna zoner och samordnad märkning för miljövänliga fordon.
33. Europaparlamentet betonar att reglerna om gröna zoner måste vara gränsöverskridande om systemet med gröna zoner ska fungera, och uppmanar kommissionen att vidta åtgärder för att göra det lättare att driva in trafikböter i en annan medlemsstat, även när det gäller avkriminaliserade förseelser, så att utländska fordon som kör in i dessa zoner olagligt kan spåras.
34. Europaparlamentet betonar att kommissionen särskilt bör ta fram riktlinjer för gröna zoner i syfte att se till att systemen i EU:s olika medlemsstater och städer är förenliga med varandra.
35. Europaparlamentet påpekar att luftföroreningar fortfarande orsakar stora hälsoproblem i EU, och betonar i detta sammanhang att städer med höga luftföroreningsnivåer bör överväga att införa strikta åtgärder, däribland trängselskatter, lågutsläppszoner och bilfria zoner. Parlamentet understryker även att införandet av hastighetsbegränsningar på 30 km/h i stadskärnorna inte bara bidrar till att minska trafiken och luftföroreningarna, utan även minskar antalet förolyckade på vägarna.
36. Europaparlamentet uppmärksammar de möjligheter som matematiska modeller erbjuder (för att uppskatta trafikflödet och utsläppen av förorenande ämnen) för en effektivare hantering av stadstransportinfrastruktur.
37. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att främja minskningar av förorenande transportmedel i historiska stadskärnor och utbyggnaden av gågator, samtidigt som tillgängligheten och bevarandet av den traditionella användningen garanteras.
38. Europaparlamentet påpekar att det är nödvändigt att främja en ny kultur för rörlighet i städerna redan i ett tidigt skede av utbildningen, med början i grundskolan.
39. Europaparlamentet betonar att gröna zoner i stadsområden inte får leda till nya hinder som begränsar rörligheten för personer och varor, och uppmanar därför kommissionen att ta fram riktlinjer för att bevara rörligheten i de gröna zonerna (fotgängare, cyklister, kollektivtrafik och godstransporter). Parlamentet uppmanar dessutom kommissionen att som ett första steg inrätta en EU-webbplats för information om de bestämmelser som gäller för de olika gröna zonerna i stadsområdena i EU och hur man får tillträde till dessa zoner.

40. Europaparlamentet uppmärksammar vikten av lämpligt fordonsunderhåll.
41. Europaparlamentet uppmärksammar vikten av utbyte av bästa metoder mellan medlemsstaterna.
42. Europaparlamentet uppmärksammar det allmänna behovet av ökad ekonomi i transporterna. Detta innebär inte bara att låta bilen stå och resa kollektivt eller att cykla i stället för att köra bil, utan kan även handla om att byta från en stor bil till en mindre eller att man samåker i stället för att köra ensam. Alla sådana övergångar ska välkomnas och stödjas.
43. Europaparlamentet uppmärksammar vikten av fysisk planering. Stadsplanering är i många avseenden nyckeln till hållbara transporter. En undersökning och vägledning på EU-nivå skulle bidra till att fylla de befintliga luckorna på detta område.

RESULTAT AV SLUTOMRÖSTNINGEN I UTSKOTTET

Antagande	2.4.2008
Slutomröstning: resultat	+ : 41 - : 3 0 : 0
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Adamos Adamou, Georgs Andrejevs, Margrete Auken, Johannes Blokland, John Bowis, Frieda Brepoels, Hiltrud Breyer, Martin Callanan, Chris Davies, Avril Doyle, Mojca Drčar Murko, Edite Estrela, Jill Evans, Anne Ferreira, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Jens Holm, Marie Anne Isler Béguin, Dan Jørgensen, Christa Kläß, Urszula Krupa, Jules Maaten, Linda McAvan, Marios Matsakis, Roberto Musacchio, Riitta Myller, Vladko Todorov Panayotov, Vittorio Prodi, Guido Sacconi, Richard Seeber, Kathy Sinnott, Bogusław Sonik, Evangelia Tzampazi, Thomas Ulmer, Marcello Vernola, Anja Weisgerber, Glenis Willmott
Slutomröstning: närvarande suppleant(er)	Christofer Fjellner, Johannes Lebech, Kartika Tamara Liotard, Miroslav Mikolášik, Bart Staes
Slutomröstning: närvarande suppleant(er) (art. 178.2)	

10.4.2008

YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR REGIONAL UTVECKLING

till utskottet för transport och turism

”Mot en ny kultur för rörlighet i städer”
(2008/2041(INI))

Föredragande: Jan Olbrycht

FÖRSLAG

Utskottet för regional utveckling uppmanar utskottet för transport och turism att som ansvarigt utskott infoga följande i sitt resolutionsförslag:

1. Europaparlamentet instämmer i kommissionens bekräftande i grönboken ”Mot en ny kultur för rörlighet i städerna” (KOM(2007)0551) att rörlighet i städerna är en viktig faktor för att underlätta tillväxt och sysselsättning, och en hållbar utveckling av regionerna i EU, och att denna rörlighet därmed bidrar till att uppnå målen i Lissabon- och Göteborgsstrategierna.
2. Europaparlamentet understryker att säkerställandet av lika och problemfri tillgång till ett samordnat system av transporttjänster av hög kvalitet, däribland kollektivtrafik, i städerna och i stadsnära områden är mycket viktigt för den territoriella sammanhållningen i EU. Parlamentet kräver att särskild hänsyn ska tas till äldre och funktionshindrade personers behov.
3. Europaparlamentet understryker att rörlighet i städerna spelar en viktig roll för den inre sammanhållningen i stadsområden och att strategierna för utveckling av transporter i städerna därför måste ha en nära koppling till bredare strategier för planering och utveckling av stadsområden.
4. Europaparlamentet är fast övertygat om att även om kvaliteten på transportinfrastrukturer och transporttjänster är avgörande för att göra centrala stadsområden attraktiva och konkurrenskraftiga, är transportinvesteringarnas effektivitet beroende av att de kopplas till en hållbar utvecklingsstrategi för enskilda stadsområden och bedömer det därför som absolut nödvändigt att ta hänsyn till nuvarande och framtida inverkan på kollektivtrafiken i stadsområdenas utvecklingsplaner.

5. Europaparlamentet uppmanar kommissionen, medlemsstaterna samt regionala och lokala myndigheter att anta en integrerad strategi för investeringsplaneringen på trafikområdet för stadsområden och stadsnära områden och att ta hänsyn till sociala, ekonomiska och miljömässiga faktorer. Parlamentet understryker att samråd med allmänheten är viktigt för utvecklingen av hållbara stadsplaneringsstrategier.
6. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att underlätta utvecklingen av en integrerad strategi genom att undersöka fördelarna med en sådan strategi och redogöra för kostnaderna för en icke-integrerad strategi. Parlamentet uppmanar dessutom kommissionen att utarbeta riktlinjer för de direkt berörda parterna som innehåller anvisningar för genomförandet av en integrerad strategi, exempelvis genom att använda checklistor.
7. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att se över de delar av gemenskapens lagstiftning och riktlinjer som direkt eller indirekt påverkar arbetet för en hållbar utveckling i städerna, i syfte att ge regionerna och städerna en gemensam referensram som kan göra det lättare för dem att göra val angående planeringen och genomförandet av sina utvecklingsstrategier.
8. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att utarbeta utförliga riktlinjer med en översiktlig redovisning av alla fonder inom området för kollektivtrafik (ramprogram för forskning, regionala medel, Life+, Marco Polo) samt de möjligheter som EIB erbjuder enligt exemplet på riktlinjer för städer som nyligen offentliggjordes av kommissionens generaldirektorat för regionalpolitik.
9. Europaparlamentet erinrar om att kommissionen måste uppmuntra lokala aktörer att bilda offentligt-privata partnerskap.
10. Europaparlamentet understryker att lokala myndigheter ansvarar för stadsplaneringen och uppmanar kommissionen att stödja de lokala myndigheterna genom att främja pilotprojekt och försöksprojekt, särskilt när det gäller tillämpningen av en integrerad strategi i frågor som gäller rörlighet i städerna, samt ge stöd till forskning om stadsplanering och uppmuntra till att de finansiella resurser som finns i medlemsstaterna används.
11. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att utifrån exempel på bästa metoder i medlemsstaterna redogöra för fördelarna när det gäller en integrerad mobilitetsplan för genomförandet av stora projekt samt att överväga om ett system skulle kunna införas för att belöna de städer som tillämpar innovativa lösningar för att minska köerna i stadstrafiken.
12. Europaparlamentet är fast övertygat om att tillgången till stöd från strukturfonderna och Sammanhållningsfonden bör villkoras av att en integrerad strategi utarbetas för en hållbar utveckling av stadsområden och stadsnära områden.
13. Europaparlamentet understryker vikten av samarbete mellan städer och regioner för att utarbeta ramar för optimala utvecklingsstrategier och uppmanar kommissionen att inkludera frågan om rörlighet i städerna i utbytet av erfarenheter och bästa metoder, särskilt under programmet URBACT och initiativet ”Regioner för ekonomisk förändring”.

RESULTAT AV SLUTOMRÖSTNINGEN I UTSKOTTET

Antagande	8.4.2008
Slutomröstning: resultat	+: 47 -: 0 0: 3
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Emmanouil Angelakas, Stavros Arnautakis, Elspeth Attwooll, Rolf Berend, Jana Bobošíková, Victor Boștinaru, Antonio De Blasio, Petru Filip, Gerardo Galeote, Iratxe García Pérez, Eugenijus Gentvilas, Gábor Harangozó, Filiz Hakaeva Hyusmenova, Mieczysław Edmund Janowski, Rumiana Jeleva, Gisela Kallenbach, Tunne Kelam, Evgeni Kirilov, Miloš Koterec, Constanze Angela Krehl, Miguel Angel Martínez Martínez, Sérgio Marques, Miroslav Mikolášik, James Nicholson, Lambert van Nistelrooij, Jan Olbrycht, Maria Petre, Markus Pieper, Pierre Pribetich, Elisabeth Schroedter, Grażyna Staniszevska, Catherine Stihler, Margie Sudre, Kyriacos Triantaphyllides, Vladimír Železný
Slutomröstning: närvarande suppleant(er)	Bernadette Bourzai, Jan Březina, Brigitte Douay, Den Dover, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Madeleine Jouye de Grandmaison, Ramona Nicole Mănescu, Ljudmila Novak, Mirosław Mariusz Piotrowski, Zita Pleštinská, Samuli Pohjamo, Manfred Weber
Slutomröstning: närvarande suppleant(er) (art. 178.2)	Jean-Paul Gauzès, Jacques Toubon

RESULTAT AV SLUTOMRÖSTNINGEN I UTSKOTTET

Antagande	29.5.2008
Slutomröstning: resultat	+: 27 -: 2 0: 0
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Inés Ayala Sender, Paolo Costa, Arūnas Degutis, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Timothy Kirkhope, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Seán Ó Neachtain, Willi Piecyk, Paweł Bartłomiej Piskorski, Luís Queiró, Reinhard Rack, Brian Simpson, Yannick Vaugrenard
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Nathalie Griesbeck, Zita Gurmai, Leopold Józef Rutowicz
Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 178.2)	Astrid Lulling, Rovana Plumb, Bart Staes