



Strasbourg, 14.12.2021.
COM(2021) 811 final

**KOMUNIKACIJA KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU, VIJEĆU,
EUROPSKOM GOSPODARSKOM I SOCIJALNOM ODBORU I ODBORU REGIJA**

Novi okvir EU-a za gradsku mobilnost

{SWD(2021) 470 final}

1 UVOD

1. Europa je jedan od najurbaniziranijih dijelova svijeta¹. Odlikuje je mnoštvo gradova koji su važna središta gospodarske i društvene aktivnosti. Kad je riječ o urbanističkom planiranju i kvaliteti života, europski su gradovi često uzor drugim dijelovima svijeta jer su privlačna mjesta za život, rad, studij i poslovanje kao i za turističke posjete, u čemu ključnu ulogu imaju mobilnost i javni prijevoz. Kao glavne točke povezivanja, gradovi su ključne sastavnice transeuropske prometne mreže (TEN-T), okosnice jedinstvenog europskog prometnog prostora, ključne za dobro funkcioniranje jedinstvenog tržišta. Brojni su europski gradovi predvodnici na globalnoj razini u pogledu inovacija u prometu, planiranja održive gradske mobilnosti i postizanja ambicioznih ciljeva u području klime i sigurnosti na cestama.
2. Međutim, gradovi se i dalje suočavaju s velikim izazovima kad je riječ o daljnjem poboljšanju sustava mobilnosti i prometa. Ujedno se moraju aktivnije angažirati na otklanjanju negativnih posljedica prometa na društvo, zdravlje i okoliš – emisija stakleničkih plinova, onečišćenja zraka, buke i prometnih zagušenja – te na smanjenju broja žrtava prometnih nesreća. Ti izazovi, kao i vizija za budućnost, istaknuti su u europskom zelenom planu², strategiji za održivu i pametnu mobilnost³, paketu za ostvarivanje cilja za 55 %⁴, akcijskom planu za postizanje nulte stope onečišćenja⁵ i europskom planu za borbu protiv raka⁶.
3. Na Konferenciji stranaka Pariškog sporazuma (COP26) u Glasgowu u središtu pozornosti bila je provedba međunarodnih obveza u području klime, koje je Unija formulirala u europskom zelenom planu. Gradska mobilnost može tome uvelike pridonijeti, i to ne samo velikim smanjenjem emisija stakleničkih plinova koje uzrokuje, nego i tako da se u njoj smanji onečišćenje i zagušenje i da postane sigurnija. Kako je potvrđeno u Unijinu planu za klimatske ciljeve do 2030.⁷, uvođenjem vozila s nultom stopom emisija u gradskom kontekstu ostvarit će se samo dio tih ciljeva. Na nacionalnoj i lokalnoj razini trebalo bi dati prednost razvoju javnog prijevoza, hodanju i korištenju bicikla te povezanim uslugama zajedničke mobilnosti.
4. Mobilnost je ključan aspekt socijalne uključenosti i važna odrednica dobrobiti ljudi, osobito za skupine u nepovoljnom položaju. Prijevoz je prepoznat kao ključna usluga u europskom stupu socijalnih prava jer ispunjava osnovnu potrebu omogućivanja građanima da se uključe u društvo i na tržište rada, a pritom čini i znatan dio potrošnje kućanstava. Bolja povezivost i otvaranje tržišta pridonijeli su povezivanju prometnih mreža, povezali EU i učinili ga opipljivijim i pristupačnijim za putnike. Ti su ciljevi istaknuti i u Komisijinu Prijedlogu preporuke Vijeća za osiguravanje pravedne tranzicije prema klimatskoj

¹ Čak 70,9 % stanovništva živi u urbanim područjima <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/hr/TXT/?uri=CELEX:52020DC0789>

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

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/hr/TXT/?uri=CELEX:52021DC0400&qid=1623311742827>

⁶ https://ec.europa.eu/health/sites/default/files/non_communicable_diseases/docs/eu_cancer_plan_hr.pdf

U njemu se naglašava važnost povezivanja prometa i zdravlja.

⁷ Kako bi se emisije stakleničkih plinova smanjile za najmanje 55 % do 2030.; https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/2030-climate-target-plan_hr

neutralnosti⁸, kojim se pruža zajednički okvir i zajedničko razumijevanje sveobuhvatnih politika i ulaganja koji su potrebni kako bi se osigurala pravedna tranzicija, što uključuje i promet.

5. Pandemija bolesti COVID-19 s jedne je strane narušila mobilnost i promet. S druge strane, potaknula je gradove da poboljšaju infrastrukturu za aktivnu mobilnost. Stoga se sada moramo potruditi da iz krize izađemo s otpornijim, pametnijim i održivijim sustavima gradske mobilnosti, koji su temelj sveukupne otpornosti prometnog sustava i gospodarstva. Rješavanje tih pitanja dovest će do održivijih gradskih čvorova s većom kvalitetom života i boljom poveziivošću, cjenovnom pristupačnošću i dostupnošću usluga mobilnosti u gradovima i okolnim ruralnim područjima. Kako bi se ostvarila velika tranzicija u području gradske mobilnosti, potrebne su brze i opsežne mjere na razini EU-a te nacionalnoj, regionalnoj i osobito lokalnoj razini.
6. Zakonodavni paket za gradsku mobilnost iz 2013.⁹ bio je usmjeren na poticanje zajedničkih lokalnih, nacionalnih i europskih mjera kako bi se odgovorilo na te društvene izazove. U evaluaciji tog paketa¹⁰ istaknut je niz pitanja, a osobito nedovoljno uvođenje planova održive gradske mobilnosti na razini EU-a¹¹, koji su ključni element tog pristupa. Druga se pitanja odnose na nesustavno prikupljanje podataka o gradskoj mobilnosti i potrebu za boljim okvirom upravljanja na razini EU-a u kojem bi se više uključile države članice te regionalna i lokalna tijela. Trebalo bi pružiti potporu lokalnim tijelima radi boljeg povezivanja prekograničnih prometnih strategija s planovima održive gradske mobilnosti, izgradnje kapaciteta i osposobljavanja te boljeg urbanističkog planiranja. Stoga se treba dodatno angažirati kako bi europski gradovi uspjeli smanjiti emisije stakleničkih plinova i onečišćujućih tvari u zraku, prometne gužve i broj žrtava prometnih nesreća.
7. Transeuropska prometna mreža (TEN-T) oslanja se na gradsku mobilnost za prelaženje „prvog i posljednjeg kilometra” za putnike i teret. Gradovi i regije trebat će imati još veću ulogu u budućoj mreži TEN-T kako bi se poboljšali mobilnost i prometni tokovi. To se može postići boljim funkcioniranjem gradskih čvorova u cjelokupnom okviru mobilnosti i boljim uključivanjem lokalnih tijela u upravljanje mrežom TEN-T.
8. Prema tome, kako bi se doprinijelo sve ambicioznijim ciljevima EU-a u području klime, okoliša, digitalizacije, zdravlja i društvenih pitanja, EU mora poduzeti odlučnije mjere za gradsku mobilnost radi prelaska sa sadašnjeg pristupa koji se temelji na prometnim tokovima na pristup koji se temelji na održivijem prijevozu ljudi i robe. To će dovesti do jače temeljne strukture zajedničkog/javnog prijevoza, boljih aktivnih oblika mobilnosti (npr. hodanje, bicikl) i učinkovite gradske logistike i dostave na posljednjem kilometru s nultom stopom emisija. Takva multimodalnost trebala bi biti nit vodilja gradske mobilnosti, a mobilnost s nultim emisijama te povezana i automatizirana mobilnost bit će ključni elementi prelaska na klimatski neutralnu budućnost gradova koji će omogućiti i održivo povezivanje prigradskih i ruralnih područja s gradovima. Za povećanje učinkovitosti cijelog sustava potrebno je bolje upravljanje prometom i mobilnošću zahvaljujući multimodalnim čvorovima i digitalnim rješenjima.

⁸ COM(2021) 801.

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

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

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

2 NOVI OKVIR EU-A ZA GRADSKU MOBILNOST

9. Za prelazak na sigurnu, pristupačnu, uključivu, pametnu i otpornu gradsku mobilnost s nultom stopom emisija treba se usmjeriti na aktivnu i zajedničku mobilnost koja se temelji na rješenjima s niskom i nultom stopom emisija. Stoga su potrebne opsežnije i brže mjere i nova ulaganja; pritom treba posebnu pozornost namijeniti javnom prijevozu, multimodalnosti i infrastrukturi za aktivnu mobilnost. To treba postići jačanjem postojećih alata i njihovim nadopunjavanjem novim alatima. Na temelju detaljne analize predstavljamo novi okvir EU-a za gradsku mobilnost kako bi se državama članicama, regijama, gradovima i drugim dionicima pružila potpora u predstojećoj transformaciji.

2.1 Pridavanje veće pažnje gradskim čvorovima mreže TEN-T

10. Gradovi su ključne sastavnice funkcionalne mreže TEN-T. Međutim, uska grla, veze koje nedostaju i loša povezanost i dalje su prepreke uključivanju gradskih čvorova u mrežu TEN-T.

Putnici

11. Gradski čvorovi nisu važni samo za ljude koji žive u gradovima. Otprilike trećina stanovništva živi u selima, mjestima i prigradskim područjima na rubu gradova i često ovisi o osobnim automobilima kako bi stigla do obližnjih gradskih čvorova i dalje na posao ili u školu, na druženje, putovanja ili u kupovinu. To pak znači da su gradovi neprestano izloženi zagušenju i onečišćenju jer u njih svaki dan stiže mnogo automobila, što negativno utječe i na sigurnost na cestama. I javni prijevoz ima problema s velikom potražnjom u vrijeme najintenzivnijeg gradskog prometa, a zagušene željezničke i cestovne mreže, vlakovi, tramvaji, autobusi i podzemna željeznica otežavaju ne samo protok prometa u tom gradskom čvoru, nego i na čitavoj mreži TEN-T.
12. Potreba za učinkovitim i uključivom povezanošću ruralnih, prigradskih i gradskih područja održivim opcijama mobilnosti prepoznata je na razini EU-a¹². To uključuje integrirane veze između ruralnih, prigradskih i gradskih područja prilikom planiranja mreže TEN-T i veza između tih područja i gradova. Za povećanje udjela gradskog prijevoza potrebna je prikladnija infrastruktura. To primjerice znači multimodalna čvorišta s kolodvorima/postajama koja su učinkovito povezana s gradskom i podzemnom željeznicom, tramvajima, autobusima, uslugama zajedničke mobilnosti te boljim i većim mogućnostima za parkiranje i nastavljanje putovanja javnim prijevozom i bolje opremljena odgovarajućim parkiralištima za bicikle te javno dostupnim mjestima za punjenje i opskrbu vozila s niskim i nultim emisijama¹³. Pri osmišljavanju svih tih objekata treba staviti veći naglasak na potrebe osoba s invaliditetom.

Teret

13. Međusobna povezanost veza na velike udaljenosti i onih na prvom i posljednjem kilometru radi učinkovitog prijevoza tereta ključna je za neometano funkcioniranje mreže TEN-T i trebala bi se bolje odražavati u gradskom i regionalnom planiranju. Primjerice, za potporu

¹² Dugoročna vizija za ruralna područja EU-a https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/new-push-european-democracy/long-term-vision-rural-areas_en

¹³ Komisijin Prijedlog uredbe o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva (Uredba o infrastrukturi za alternativna goriva): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/hr/TXT/?uri=CELEX:52021PC0559>

bržoj i učinkovitijoj logistici s nultom stopom emisija u gradskim čvorovima potreban je dovoljan broj multimodalnih terminala i centara za konsolidaciju tereta.

14. Uvođenje infrastrukture za punjenje i opskrbu vozila s niskim i nultim emisijama u tim centrima i logističkim čvorištima posebno je važno za dostavna vozila i kamione za prijevoz na velike udaljenosti¹⁴. U gradskoj logistici trebalo bi također razmotriti i bolje iskoristiti alternativna rješenja za dostavu kao što su teretni bicikli i unutarnji plovni putovi te se u budućnosti prema potrebi sve više služiti automatiziranim isporukama i dronovima (bespilotnim letjelicama).
15. Za rješavanje nedostataka u putničkom i teretnom prometu treba ojačati Uredbu o TEN-T-u kako bi se njome obuhvatila gradska mobilnost jer je ona neophodna za sveukupno dobro funkcioniranje mreže. Paralelno s tim, gradovi moraju zadržati dovoljnu fleksibilnost uz puno poštovanje supsidijarnosti. Stoga se u predloženoj reviziji te uredbe predviđa novi pristup s većim brojem gradskih čvorova¹⁵. Ti su gradski čvorovi polazne točke i konačna odredišta (prvi i posljednji kilometar) putnika i tereta koji se prevoze mrežom TEN-T te točke prelaska unutar ili između različitih vrsta prijevoza s velikim naglaskom na javnom prijevozu. Revizijom se nastoje riješiti i nedostaci koje je Revizorski sud utvrdio u svojem tematskom izvješću iz 2020.¹⁶ te se u njoj slijede preporuke iz tog izvješća.

Komisija predlaže reviziju Uredbe o TEN-T-u, a posebno za gradske čvorove traži:

- donošenje planova održive gradske mobilnosti, uzimajući u obzir opću važnost olakšavanja transeuropskih prometnih tokova na većim udaljenostima, drastičnog smanjenja onečišćenja iz prometa u gradovima, poticanja mobilnosti s nultom stopom emisija, uključujući aktivnu i zajedničku mobilnost, te smanjenja energetskog intenziteta prometa,
- prikupljanje i dostavljanje podataka o gradskoj mobilnosti koji obuhvaćaju barem podatke o emisijama stakleničkih plinova, zagušenju, smrtnim slučajevima i teškim ozljedama u prometnim nesrećama, udio pojedinih vrsta prijevoza i pristup uslugama mobilnosti¹⁷ te podatke o onečišćenju zraka i buci u gradovima,
- razvoj multimodalnih putničkih čvorišta, uključujući objekte za parkiranje i nastavljavanje putovanja javnim prijevozom, kako bi se poboljšale veze na prvom i posljednjem kilometru i povećali potrebni kapaciteti za povezanost na velike udaljenosti unutar i između gradskih čvorova,
- razvoj multimodalnih teretnih terminala kako bi se osigurala održiva gradska logistika na temelju sveobuhvatne analize na razini država članica.

2.2 Šira primjena planova održive gradske mobilnosti i planova upravljanja mobilnošću

16. Planovi održive gradske mobilnosti, uvedeni 2013., temelj su gradske mobilnosti u EU-u. Pomažu u rješavanju pitanja u području mobilnosti na čitavom funkcionalnom gradskom

¹⁴ To će se pitanje nastojati riješiti i Uredbom o infrastrukturi za alternativna goriva.

¹⁵ U Komisijinu prijedlogu njihov se broj povećava na 424, čime se praktički obuhvaćaju svi gradovi s više od 100 000 stanovnika (ili, ako u regiji razine NUTS 2 nema takvog gradskog čvora s više od 100 000 stanovnika, glavni čvor te regije razine NUTS 2).

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

¹⁷ Udio stanovništva s odgovarajućim pristupom uslugama mobilnosti (npr. javnom prijevozu).

području, što uključuje i sinergije s prostornim, energetske i klimatskim planovima. Proteklih je godina u suradnji sa zajednicom razvijen širok niz savjeta i smjernica, a kasnije je centar EU-a za praćenje gradske mobilnosti¹⁸ gradovima i dionicima također stavio na raspolaganje niz smjernica. Postoji i alat za samoprocjenu koji gradovima pomaže da uvide prednosti i nedostatke svojih planova održive gradske mobilnosti¹⁹.

17. Međutim, u procjeni zakonodavnog paketa za gradsku mobilnost iz 2013. utvrđen je niz nedostataka koji onemogućuju da planovi održive gradske mobilnosti učinkovitije doprinose sve ambicioznijim ciljevima i obvezama EU-a u području prometa, klime, zdravlja i društvenih pitanja, kako je utvrđeno u europskom zelenom planu i strategiji za održivu i pametnu mobilnost. Planovi održive gradske mobilnosti ne provode se ujednačeno između i unutar država članica; za mnoge gradove ti planovi još nisu izrađeni, a postojeći planovi neujednačene su kvalitete. Nadalje, treba dodatno poraditi kako bi se osiguralo da se postojeći planovi održive gradske logistike bolje ugrade u okvir planova održive gradske mobilnosti te da se dalje razvijaju i provode u cijelom EU-u. Ti se nedostaci uglavnom odnose na dosadašnji neobvezujući pristup i treba ih ukloniti.
18. Lokalna tijela i stručnjaci za planiranje imali bi koristi od dodatnih alata za planiranje koji bi im omogućili sustavni pristup aspektima mobilnosti, energije i održivosti. Razmotrit će se mogućnosti za jačanje takvih sučelja između planova održive gradske mobilnosti i drugih relevantnih gradskih planova koji se odnose na energiju (posebno akcijskih planova za održivu energiju i borbu protiv klimatskih promjena) i održivost.
19. U revidiranoj Uredbi o TEN-T-u predlažu se obveze u pogledu planova održive gradske mobilnosti za etablirane gradske čvorove. Uz to, trebalo bi nadopuniti i poboljšati opseg planova održive gradske mobilnosti uzimajući u obzir veze s okolnim ruralnim područjima i ujedno predviđajući potrebu za posebnim pokazateljima i zahtjevima u pogledu tih planova za gradske čvorove mreže TEN-T.
20. Nadalje, Komisija poziva sve države članice da uspostave dugoročni nacionalni program potpore za planove održive gradske mobilnosti s nacionalnim voditeljem programa. Taj bi program mogao sadržavati pravne, financijske i organizacijske mjere za pomoć u izgradnji kapaciteta i provedbu planova održive gradske mobilnosti u skladu s europskim smjernicama za te planove²⁰.
21. Usporedno s tim, javne i privatne organizacije kao što su poduzeća, bolnice, škole ili turističke atrakcije trebalo bi poticati da razviju planove i mjere za upravljanje mobilnošću kojima se promiču oblici mobilnosti s niskom i nultom stopom emisija kao što su javni prijevoz, aktivna ili zajednička mobilnost.

Komisija namjerava:

- do kraja 2022. objaviti preporuku državama članicama o nacionalnom programu za potporu regijama i gradovima u provedbi učinkovitih planova održive gradske mobilnosti. To će uključivati unaprijeđeni koncept planova održive gradske mobilnosti, u kojima će se utvrditi jasni prioriteti za poticanje održivih rješenja koja uključuju aktivni, javni i zajednički prijevoz i mobilnost (među ostalim i za veze između gradova i ruralnih područja) i potpuno ugraditi aspekti otpornosti kao i planovi održive gradske logistike koji se temelje na vozilima i rješenjima s nultom

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>

stopom emisija,

- poticati suradnju s europskim Sporazumom gradonačelnika o usklađivanju instrumenata iz planova održive gradske mobilnosti i akcijskih planova za održivu energiju i borbu protiv klimatskih promjena,
- dopuniti i pojednostavniti skup smjernica za planove održive gradske mobilnosti.

2.3 Praćenje napretka – pokazatelji održive gradske mobilnosti

22. Kako bi se stekao uvid u postignuti napredak i poboljšali postojeći planovi, potrebni su sveobuhvatni podaci. Dok lokalna tijela poduzimaju pojedinačne mjere za postizanje ciljeva politike, sve je jasnije da nedostaje zajednički pristup praćenju i pružanju informacija. Standardizirani pokazatelji na razini EU-a olakšali bi i razmjenu primjera dobre prakse među gradovima. Ta zajednička baza znanja mogla bi im omogućiti da primjenjuju zajedničke pristupe na europskoj razini u provedbi planova održive gradske mobilnosti.
23. U pilot-projektu s nekoliko gradova EU-a Komisija je ispitala niz pokazatelja održive gradske mobilnosti, kao što su cjenovna pristupačnost javnog prijevoza, broj smrtnih slučajeva i ozljeda u prometnim nesrećama, emisije stakleničkih plinova i onečišćujućih tvari u zrak, zagušenje i podjela prema vrsti prijevoza, te je stavila na raspolaganje s tim povezan alat za utvrđivanje referentnih vrijednosti²¹. Primljene povratne informacije pružile su smjernice kako poboljšati skup pokazatelja, osobito radi osiguravanja da se njihova metodologija pojednostavni i da ima koristi od dugoročne potpore i preuzimanja obveza. Utvrđena je i potreba da se gradovima pruži potpora, povećaju relevantni resursi lokalnih tijela i podrži prikupljanje podataka.
24. Osim toga, utvrđena je i potreba za većim uključivanjem država članica u taj postupak jer neke države članice ne prikupljaju sustavno relevantne podatke. To je osobito važno za gradske čvorove mreže TEN-T jer su oni ključni dijelovi te mreže.
25. Na temelju prethodno navedenog predlaže se pripremni pristup u fazama. Najprije će se detaljnije razraditi pokazatelji, a zatim pružiti potpora gradovima i državama članicama u prikupljanju potrebnih podataka s obzirom na predložene zahtjeve za prikupljanje podataka o gradskim čvorovima u mreži TEN-T.

Prema tome, kako bi se povećala primjena pokazatelja, Komisija namjerava:

- do kraja 2022. poboljšati i racionalizirati skup od 19 već utvrđenih pokazatelja održive gradske mobilnosti i s njima povezan alat za utvrđivanje referentnih vrijednosti,
- tijekom 2023. pokrenuti mjeru za potporu programa u okviru Instrumenta za povezivanje Europe za države članice radi prikupljanja podataka za usklađene pokazatelje mobilnosti kako bi se pratio napredak koji su gradski čvorovi mreže TEN-T postigli u ostvarivanju održive gradske mobilnosti.

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

2.4 Atraktivne usluge javnog prijevoza potpomognute multimodalnim pristupom i digitalizacijom

26. Sredstva javnog prijevoza kao što su gradska željeznica, podzemna željeznica, tramvaji, autobusi, riječni autobusi, tramvaji ili žičare najsigurniji su, najučinkovitiji i najodrživiji načini putovanja velikog broja ljudi. Javni prijevoz također predstavlja cjenovno pristupačne i uključive oblike mobilnosti koji omogućuju socijalnu koheziju i lokalni gospodarski razvoj. Stoga Komisija danas predlaže da gradski čvorovi u mreži TEN-T izrade planove održive gradske mobilnosti u cilju povećanja korištenja javnog gradskog prijevoza i namjerava promicati taj oblik prijevoza u gradovima i regijama u sklopu novog okvira EU-a za gradsku mobilnost.
27. Međutim, u evaluaciji okvira politike iz 2013. pokazalo se da se od te godine korištenje javnog prijevoza u europskim gradovima tek neznatno povećalo, a pandemija bolesti COVID-19 snažno je pogodila funkcioniranje javnog prijevoza i uvelike utjecala na broj putnika. Neki su gradovi pokazali učinkovitost kampanja lokalnih, regionalnih ili nacionalnih javnih i prometnih tijela za vraćanje povjerenja građana i navike da se služe javnim prijevozom. Treba još mnogo toga učiniti kad je riječ o javnom prijevozu i s njim povezanim aspektima kao što su multimodalni informacijski sustavi i pametno izdavanje karata. To bi se trebalo na odgovarajući način odraziti u jačem okviru planova održive gradske mobilnosti.
28. Javni prijevoz otvara radna mjesta, promiče teritorijalnu pristupačnost i socijalnu uključenost te je ključan za povezanost s ruralnim i prigradskim područjima. Željeznica u tom pogledu ima dobre izgleda da poveća svoj udio u vrstama prijevoza, uključujući u gradskim područjima i njihovoj okolini. Europska godina željeznice 2021. tome je dala dodatni poticaj.
29. U sklopu šireg prelaska na mobilnost s nultim emisijama, električni autobusi na vodik, a osobito na baterije, već čine sve veći udio u voznom parku javnog prijevoza u EU-u. U zakonodavstvu o infrastrukturi za alternativna goriva²², koje se trenutno revidira u okviru paketa za ostvarivanje cilja od 55 %²³, stvara se okvir za dovršetak standardizacije infrastrukture za punjenje na razini EU-a, a u revidiranoj Direktivi o čistim vozilima²⁴ utvrđuju se nacionalni ciljevi za javnu nabavu čistih autobusa, kamiona, automobila i kombija za usluge kao što su javni prijevoz, prikupljanje otpada te prijevoz pošte i paketa. Komisija je dala prednost potpori, pogotovo za uvođenje potrebne infrastrukture za punjenje i opskrbu gorivom kako bi se omogućio neometan prelazak na vozila s nultim emisijama. Komisija je uspostavila i platformu Clean Bus Europe²⁵ kako bi pomogla gradovima da uvedu vozne parkove čistih autobusa.
30. Pokrivenost javnim prijevozom i njegova dostupnost poboljšale su se unutar gradova²⁶. Ipak, još treba poraditi na poboljšanju njegove kvalitete i pristupačnosti za osobe s invaliditetom te osigurati bolju integraciju javnog prijevoza i usluga zajedničke i aktivne

²² Direktiva 2014/94/EU o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva.

²³ Prijedlog uredbe o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/hr/TXT/?uri=CELEX:52021PC0559>

²⁴ Direktiva 2009/33/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o promicanju čistih vozila u cestovnom prijevozu s ciljem podupiranja mobilnosti s niskom razinom emisija: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/hr/TXT/?uri=CELEX:02009L0033-20190801>

²⁵ <https://cleanbusplatform.eu/>

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

mobilnosti, uključujući usluge mikromobilnosti za prelaženje posljednjeg kilometra u kojem su pristupne točke daleko ili sredstva javnog prijevoza rjeđe prometuju. To će doprinijeti i smanjenju potrebe za korištenjem motornih vozila, a time i smanjenju prometnog zagušenja. Osim toga, javni prijevoz i usluge zajedničke mobilnosti trebali bi se nadopunjavati. U nekim slučajevima zajednička mobilnost i mobilnost na zahtjev mogle bi postati dio javnog prijevoza, integrirane u modele mobilnosti kao usluge, posebno u ruralnim područjima.

31. Kvalitetan javni prijevoz jednako služi ljudima koji idu na posao i putnicima, kućanstvima s visokim i niskim prihodima, starima i mladima, ženama i muškarcima. Moramo prilagoditi infrastrukturu i usluge javnoga gradskog prijevoza kako bi bio pristupačniji, među ostalim²⁷, i kako bi bolje služio sve starijem stanovništvu u mnogim gradovima te osobama s invaliditetom ili smanjenom pokretljivošću.
32. Kako bi se to postiglo, javni prijevoz mora biti u središtu planiranja održive gradske mobilnosti, pristupačan i privlačan svima te bez prepreka. Trebao bi održavati visoku kulturu sigurnosti kako bi zaštitio širu javnost, djecu i ranjive korisnike i privukao nove skupine ljudi. Pri planiranju javnog prijevoza trebalo bi obratiti pažnju na veze s područjima izvan središta grada, uključujući veze s predgrađima i ruralnim područjima izvan grada.
33. Treba se više usmjeriti i na digitalizaciju i automatizaciju usluga tramvaja, autobusa, gradske i podzemne željeznice; njima se može povećati učestalost prometovanja i smanjiti operativni troškovi. Nadalje, potrebno je više podataka o stvarnim prometnim tokovima ljudi kako bi se kapaciteti, rute i vozni redovi javnog prijevoza u cijelom gradu dinamički prilagodili umjesto da se nastavi s u prošlosti utvrđenim fiksnim uslugama prijevoza.
34. U širem smislu, digitalna multimodalna rješenja također su važna za povećanje privlačnosti javnog prijevoza. Stoga treba zajedno s javnim prijevozom kao okosnicom razviti i aplikacije za mobilnost kao uslugu. Tijela javnog prijevoza moraju putnicima osigurati vozne redove javnog prijevoza u stvarnom vremenu i multimodalne mogućnosti. To iziskuje suradnju svih dionika kako bi se uskladili komercijalni i javni interesi kad je riječ o oblikovanju i radu aplikacija za mobilnost kao uslugu. Integrirana ponuda koja uključuje jedinstvenu voznu kartu pridonijela bi i neometanom povezivanju sa željezničkim prometom na velike udaljenosti i povećanju mogućnosti mobilnosti za ljude koji žive u udaljenim krajevima, osobe sa smanjenom pokretljivošću i one koje putuju na posao, uključujući i iz ruralnih i prigradskih područja.
35. Nadalje, važno je osigurati da pružatelji usluga gradskog prijevoza pružaju pristupačne informacije kako bi njihove internetske stranice, mobilne aplikacije, usluge elektroničkog izdavanja karata i informacija o putovanjima u stvarnom vremenu, uređaji za izdavanje voznih karata i prijavni uređaji bili u skladu sa zahtjevima za pristupačnost na razini EU-a²⁸.
36. Promjene koje sa sobom nose automatizacija i digitalizacija istovremeno će predstavljati izazove za javni prijevoz i radnike u tom sektoru. Radna mjesta vozača osobito su izložena

²⁷ U tom pogledu primjenjuju se Uredba 2021/782 o pravima putnika u željezničkom prometu i Uredba 181/2011 o pravima putnika u autobusnom prometu.

²⁸ Direktiva (EU) 2019/882 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019. o zahtjevima za pristupačnost proizvoda i usluga (počet će se primjenjivati 2025.). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/hr/TXT/?uri=celex:32019L0882>

automatizaciji²⁹. Prekvalifikacija i usavršavanje stoga će biti važan dio prelaska na javni prijevoz s nultom stopom emisija u budućnosti, a u dijalogu sa socijalnim partnerima treba osmisliti i druge mjere. Europski pakt za vještine³⁰ pomoći će u aktiviranju dionika i potaknuti ih da poduzmu više u pogledu prekvalifikacije i usavršavanja radnika.

37. Svi ti aspekti, čvrsto utemeljeni u okviru planova održive gradske mobilnosti, trebali bi doprinijeti boljem javnom prijevozu, učiniti ga privlačnijim i time povećati njegovu upotrebu u svim demografskim skupinama, uključujući one iz prigradskih i ruralnih područja. Pravila o javnoj nabavi imaju važnu ulogu u učinkovitom pružanju usluga gradske mobilnosti. Stoga Komisija poziva države članice da provedu svoje postupke javne nabave kako bi se prednost dala inovativnim, digitalnim, pristupačnim, održivim i multimodalnim rješenjima.

Komisija namjerava:

- povećati financiranje (vidjeti odjeljak 5.) i potporu politike (npr. veća uloga planova održive gradske mobilnosti) za javni prijevoz te surađivati s nacionalnim i lokalnim tijelima i svim dionicima kako bi se osiguralo da taj oblik prijevoza ostane temelj gradske mobilnosti te da se svima omogući jednak pristup mreži javnog prijevoza, što uključuje i bolju pristupačnost željezničkih postaja,
- u reviziji Delegirane uredbe 2017/1926 o pružanju informacija o multimodalnim putovanjima koja će se donijeti 2022. razmotriti obvezu prijevoznika da pružaju podatke u stvarnom vremenu (npr. informacije o voznom redu i zastojima), uključujući i za javni prijevoz, putem nacionalnih (podatkovnih) pristupnih točaka,
- predložiti da se u okviru mreže TEN-T od gradskih čvorova zahtijeva da omoguće putnicima pristup informacijama, rezerviranje i plaćanje putovanja i preuzimanje karata uslugama multimodalne digitalne mobilnosti, čime će se omogućiti javnom prijevozu da postane okosnica zajedničke mobilnosti u gradskim čvorovima do 2030.

2.5 Zdravija i sigurnija mobilnost: veći naglasak na hodanju, korištenju bicikla i mikromobilnosti

38. Oblici aktivne mobilnosti kao što su pješaćenje i vožnja biciklom odlikuju se niskim troškovima i nultim emisijama, a sa sobom mogu donijeti i koristi za zdravlje povezane s aktivnijim načinom života. Kako bi se razvio njihov puni potencijal, trebalo bi ih na odgovarajući način uzeti u obzir u politikama gradske mobilnosti na svim razinama upravljanja i financiranja, planiranja prometa, informiranja, prostornog planiranja, sigurnosnih propisa i odgovarajuće infrastrukture, s posebnim naglaskom na potrebama osoba sa smanjenom pokretljivošću. Time će se poduprijeti i provedba europskog plana za borbu protiv raka. Stoga Komisija danas predlaže da gradski čvorovi u mreži TEN-T izrade planove održive gradske mobilnosti čiji je cilj i povećanje aktivne mobilnosti te u novom okviru EU-a za gradsku mobilnost nastoji promicati jačanje te vrste mobilnosti u gradovima i regijama.

²⁹ Temeljitiya analiza izazova povezanih s radnim mjestima i vještinama u prometnom sektoru nalazi se u Radnom dokumentu službi Komisije priloženom strategiji za održivu i pametnu mobilnost (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020SC0331>)

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

39. Poslodavci mogu poticati svoje zaposlenike na aktivnu mobilnost, a time i bolje zdravlje. Promidžbene kampanje i programi poticaja na radnom mjestu, uz potporu odgovarajućih ulaganja u infrastrukturu kako bi se olakšalo pješaćenje i vožnja biciklom do radnog mjesta, mogu dovesti do boljeg zdravlja i dobrobiti zaposlenika.
40. Od početka epidemije bolesti COVID-19 mnoge lokalne vlasti poduzimaju mjere kao što su preuređenje parkirališta ili širenje pločnika kako bi se više javnog prostora prenamijenilo za održive načine prijevoza kao što su hodanje i vožnja biciklom. Cestovna infrastruktura javni je prostor koji se može prilagoditi tako da se njime svi mogu sigurno koristiti.
41. Aktivni oblici mobilnosti mogu biti dio multimodalnih putovanja (pogotovo na prvom i zadnjem kilometru), a nude i samostalna rješenja mobilnosti od vrata do vrata. Imaju velik potencijal za poboljšanje zdravlja ljudi zahvaljujući tjelesnoj aktivnosti i smanjenju prometnih zagušenja, čime se smanjuju emisije ugljikova dioksida i onečišćujućih tvari u zrak te buka. Ulaganje u infrastrukturu za aktivnu mobilnost donosi i opipljive gospodarske koristi³¹.
42. Električni bicikli omogućuju vožnju biciklom onima koji žive u brdovitim područjima ili predgrađima te starijim osobama i nekim osobama sa smanjenom pokretljivošću, čime se znatno većem broju ljudi omogućuje da putuju biciklom na posao i da prelaze veće udaljenosti. Isto tako, električni teretni bicikli sve se češće koriste u komercijalnim uslugama dostave. Električni bicikli sada su najbrže rastući segment e-mobilnosti u Europi; njihova se prodaja 2020. povećala za 52 %. Sa sadašnjim trendom EU razvija i jaču industrijsku bazu tehnologija za bicikle i vozila na dva kotača. Oni postaju pametniji i potrebno je učiniti više kako bi se povećala ulaganja u biciklističku infrastrukturu i iskoristio potencijal digitalizacije i podataka radi povećanja broja biciklista i uključivanja vožnje biciklom u multimodalnu kombinaciju prijevoznih sredstava.
43. Veći broj ljudi koji pješāče i voze se biciklom, zajedno s brzom pojavom električnih romobila i drugih novih oblika mikromobilnosti, znači veći broj nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu³² u gradovima. Svi sudionici u cestovnom prometu, uključujući motorizirane, moraju se prilagoditi novom okruženju boljom osviještenošću i edukacijom o sigurnosti na cestama. Ranjivi sudionici u cestovnom prometu čine 70 % smrtnih žrtava na gradskim cestama i stoga bi toj skupini trebalo posvetiti više pozornosti ako EU želi ostvariti svoj cilj „vizije nula”³³, odnosno smanjenja smrtnih slučajeva i ozljeda u cestovnom prometu gotovo na nulu. Trebalo bi pridati dodatnu pažnju aspektima sigurnosti na cestama i uključiti ih u sve razine planiranja gradske mobilnosti. Nezaštićenim sudionicima u cestovnom prometu trebalo bi dati dovoljno prostora, npr. fizičkim razdvajanjem pješāčkih i biciklističkih staza odnosno staza namijenjenih sredstvima mikromobilnosti od motornog prometa gdje god je to izvedivo. Pri financiranju projekata gradske mobilnosti i infrastrukture sredstvima EU-a trebalo bi zahtijevati da se u projektima slijedi pristup „sigurnog sustava”. Europski gradovi već nastoje smanjiti rizike povezane s brzinom prilagodbom ograničenja brzine te nastavljaju s radom na boljem upravljanju brzinom.

³¹ Svaki euro uložen u vožnju biciklom na glavnim gradskim prometnicama u Helsinkiju donosi korist od 3,6 eura [[Helsinki proveo prvu analizu gospodarskih koristi vožnje biciklom | CIVITAS Handshake \(handshakecycling.eu\)](#)].

³² Zagovornici tih oblika mobilnosti često govore o „dragocjenim sudionicima u cestovnom prometu” jer smanjuju prometna zagušenja i poboljšavaju kvalitetu zraka za sve.

³³ Okvir EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021.–2030.: sljedeći koraci prema ostvarenju „vizije nula”, https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf

44. I prije pandemije bolesti COVID-19 mnogi su subjekti počeli pružati nove usluge mikromobilnosti u brojnim gradovima EU-a, primjerice (električna) vozila na dva kotača (bicikle, romobile ili električne mopede) s priključnim postajama ili bez njih i druga prometna sredstva za osobnu mobilnost. Međutim, različita pravila primjenjuju se na nacionalnoj i lokalnoj razini, a često i unutar jedne države članice, zbog čega se posjetiteljima otežava pravilno praćenje lokalnih propisa, a poslovnim subjektima koji žele usluge zajedničke mobilnosti nuditi u više zemalja poslovanje.
45. Stoga centar EU-a za praćenje gradske mobilnosti na temelju detaljnog savjetovanja sa svim zainteresiranim stranama danas objavljuje smjernice za relevantna tijela za sigurno korištenje prometnih sredstava mikromobilnosti. U tematskom vodiču za planove održive gradske mobilnosti navode se primjeri dobre prakse i ključne preporuke za uključivanje prometnih sredstava mikromobilnosti u planiranje gradske mobilnosti kako bi se sigurno upotrebljavala u gradskim područjima. Time će se pridonijeti uključivanju mikromobilnosti u pristup „vizije nula” i postizanju dugoročnog cilja EU-a da se približi nultoj stopi smrtnih slučajeva i teških ozljeda u cestovnom prometu.

Stoga Komisija namjerava:

- u revidiranoj Uredbi o TEN-T-u predložiti zahtjeve za multimodalna putnička čvorišta u gradskim čvorovima kako bi se bolje integrirali aktivni načini prijevoza i zahtjeve za kontinuitet i pristupačnost biciklističkih staza kako bi se promicali aktivni oblici prijevoza,
- povećati ulogu hodanja i vožnje biciklom u ažuriranim smjernicama za planove održive gradske mobilnosti,
- objaviti, u okviru centra EU-a za praćenje gradske mobilnosti, poseban tematski vodič za planove održive gradske mobilnosti o sigurnoj uporabi prometnih sredstava mikromobilnosti kako bi se planerima gradske mobilnosti i lokalnim tijelima pomoglo da omoguće sigurno uvođenje novih prometnih sredstava na gradskim ulicama,
- nadovezujući se na iskustva sa sigurnosnim zahtjevima na nacionalnoj i lokalnoj razini, pripremiti pravila o sigurnosti prometnih sredstava mikromobilnosti,
- do kraja 2022. dati smjernice o zahtjevima u pogledu kvalitete infrastrukture za nezaštićene sudionike u cestovnom prometu u početnoj reviziji faze projektiranja na temelju Direktive 2008/96/EZ³⁴ o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture.

2.6 Nulta stopa emisija iz logistike prijevoza tereta i isporuka na posljednjem kilometru u gradovima

46. Prijevoz odnosno logistika tereta u gradovima ključna je za funkcioniranje gradskih gospodarstava, pogotovo tijekom i nakon pandemije bolesti COVID-19 koja je dovela do povećanja e-trgovine i kućne dostave. Dostave potrošačima u sklopu e-trgovine povećale su se za 25 % u 2020. zbog pandemije, a povećanje dostava na posljednjem kilometru vjerojatno će se nastaviti³⁵.
47. Stoga uz funkcije gradskih čvorova koje se predlažu u reviziji Uredbe o TEN-T-u, treba ubrzati i uvođenje održivih rješenja koja se brzo razvijaju kao što su teretni bicikli, i to

³⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/hr/ALL/?uri=celex:32008L0096>

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

novim modelima distribucije, dinamičnim usmjeravanjem i boljom multimodalnom povezanom upotrebom gradske željeznice i unutarnjih plovnih putova. Time bi se podržala optimizacija korištenja vozila i infrastrukture te smanjila potreba za prometovanjem praznih vozila i nepotrebnim vožnjama.

48. Nadalje, dimenzija prijevoza tereta trebala bi imati istaknutu ulogu u planiranju održive gradske mobilnosti kako bi se ubrzalo njihovo uvođenje. Treba dodatno poraditi kako bi se osiguralo da su postojeći planovi održive gradske logistike³⁶ bolje ugrade u okvir planova održive gradske mobilnosti te da se dalje razvijaju i provode u cijelom EU-u³⁷. Time će se do 2030. postići cilj gradske logistike s nultom stopom emisija.
49. Mjere u tom području usmjerene su na uvođenje rješenja, tehnologija i vozila s nultom stopom emisija u gradsku logistiku. Komisija će revidirati emisijske norme CO₂ za teška vozila kako bi se prešlo na vozila s nultim emisijama u tom sektoru. Prijedlogom Komisije o ambicioznijim emisijskim normama CO₂ za laka vozila³⁸ također će se povećati uvođenje kombija s nultim emisijama u gradsku logistiku.
50. Angažman javnih i privatnih dionika ključan je za optimizaciju gradske logistike i isporuke na posljednjem kilometru u gospodarskom, socijalnom i ekološkom smislu. Suradnja između lokalnih tijela i privatnih dionika, redoviti dijalozi među svim stranama, umrežavanje i razmjene među gradskim planerima najvažnije su mjere koje navode i lokalna tijela i privatni dionici³⁹ kako bi se izgradilo znanje o upravljanju održivom gradskom logistikom i njezinu planiranju. Uz to, potrebno je poduzeti više na razini EU-a u procjeni potrebe za prikupljanjem i razmjenom podataka o prijevozu tereta u gradovima⁴⁰.

Stoga Komisija namjerava:

- do kraja 2022. iznijeti prijedlog za reviziju emisijskih normi CO₂ za teška vozila kako bi se prešlo na vozila s nultim emisijama u tom sektoru,
- osigurati da se postojeći planovi održive gradske logistike bolje ugrade u okvir planova održive gradske mobilnosti,
- podržati dijalog i suradnju među svim akterima te umrežavanje i razmjene među planerima u gradovima,
- podržati dobrovoljnu razmjenu podataka među svim vrstama dionika kako bi prijevoz tereta u gradovima postao učinkovitiji, održiviji i konkurentniji⁴¹.

³⁶ Poseban tematski vodič u kontekstu planova održive gradske mobilnosti objavljen je u listopadu 2019.: https://www.eltis.org/sites/default/files/sustainable_urban_logistics_planning_0.pdf

³⁷ U studiji za utvrđivanje činjenica iz 2021. utvrđeno je da, unatoč tome što je 68 % gradova EU-a uključenih u studiju upoznato sa smjericama za planove održive gradske logistike, samo njih 13 % ima poseban plan održive gradske logistike, a 58 % uključilo je elemente logistike u svoje planove održive gradske mobilnosti.

³⁸ Prijedlog Uredbe o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R(01))

³⁹ isto

⁴⁰ Prema studiji za utvrđivanje činjenica, samo 29 % gradova EU-a uključenih u studiju prikuplja podatke u gradskoj logistici, a samo njih 32 % ima okvir za evaluaciju.

⁴¹ Uzimajući pritom u obzir rješenja koja se razvijaju u okviru Foruma za digitalni promet i logistiku (DTLF).

2.7 Digitalizacija, inovacije i nove usluge mobilnosti

51. U digitalizaciji postoji neiskorišten potencijal: tehnologije kao što su umjetna inteligencija, digitalni blizanci, lanci blokova, internet stvari, europska rješenja za satelitsku navigaciju i promatranje Zemlje mogu gradsku mobilnost učiniti pametnijom, otpornijom i održivijom.
52. Zahvaljujući novim aplikacijama i platformama pametni telefoni mogu omogućiti pristup širokom nizu usluga. Na primjer, aplikacije za mobilnost kao uslugu mogu olakšati rezerviranje i plaćanje karata za sve oblike mobilnosti. Što su multimodalna putovanja jednostavnija za korištenje, to će ih više korisnika prihvaćati i koristiti. U buduću će i prijevoznici i putnici moći upotrebljavati europske lisnice za digitalni identitet⁴² koje će izdavati države članice kako bi građanima i poduzećima omogućile razmjenu i dokazivanje podataka o identitetu, uključujući i za gradsku mobilnost.
53. Usto, digitalni alati za upravljanje mobilnošću mogu pomoći tijelima javnog prijevoza da steknu precizan uvid u korištenje javnog prostora, bolje ulažu u multimodalnu infrastrukturu i vozila te učinkovito osmisle i prate poštivanje pravila.
54. Kako bi se dodatno poduprlo bolje upravljanje prometom i mobilnošću, predviđenom revizijom Direktive o ITS-u⁴³ i revidiranom Delegiranom uredbom o pružanju usluga prometnih informacija u cijeloj Europskoj uniji u realnom vremenu⁴⁴ dodatno će se potaknuti usluge prometnih informacija u realnom vremenu i digitalne usluge multimodalne mobilnosti.
55. Digitalizacija također nudi način za rješavanje određenih izazova povezanih s reguliranjem pristupa vozila gradovima. U Europi se većina reguliranih područja (73 %) odnosi na zone s niskim (i nultim) emisijama. Zone s niskim emisijama mogu djelotvorno pridonijeti rješavanju lokalnih problema kvalitete zraka, posebno u područjima u kojima je promet glavni izvor ukupnog onečišćenja zraka. Osim toga, niz lokalnih tijela razmatra programe za interventno smanjenje onečišćenja ili za naplatu pristojbi za uporabu cesta kako bi se riješili drugi problemi kao što je zagušenje prometa⁴⁵. Mnogi se gradovi bore s lokalnim prometnim zagušenjima i lošom kvalitetom zraka koju uzrokuje promet, koja često nije u skladu sa standardima EU-a u pogledu kvalitete zraka i pragovima onečišćenja⁴⁶. Osobito bi trebalo drastično smanjiti onečišćenje iz cestovnog prometa, ponajviše u gradovima. Planirani prijedlog strožih standarda za emisije onečišćujućih tvari iz vozila u zrak (Euro 7) pomoći će gradovima da prijeđu na čistu mobilnost. Osim toga, reguliranje pristupa vozila gradovima može biti mjera za usklađivanje sa standardima kvalitete zraka EU-a te za smanjenje zagušenja i emisija iz prometa. Ograničavanjem pristupa vozila koja više

⁴² Europska komisija donijela je 3. lipnja 2021. Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EU) br. 910/2014 u pogledu uspostavljanja europskog okvira za digitalni identitet u vezi s Preporukom Komisije od 3. lipnja 2021. o zajedničkom Unijinu paketu alata za koordinirani pristup europskom okviru za digitalni identitet. Ako se zakonodavne rasprave zaključe do kraja 2022., države članice počele bi 2024. izdavati europske lisnice za digitalni identitet.

⁴³ <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Inteligentni-prometni-sustavi-revizija-propisa-EU-a-hr>

⁴⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/ALL/?uri=CELEX:32015R0962>

⁴⁵ Dana 21. listopada 2021. važeća ili planirana područja s reguliranim pristupom vozila odnosila su se na 328 područja s niskim emisijama, 130 programa za interventno smanjenje onečišćenja, 36 područja s nultim emisijama i 6 gradova s naplatom pristojbi. Izvor: <https://urbanaccessregulations.eu/>

⁴⁶ Direktiva 2008/50/EZ o kakvoći okolnog zraka i čistom zraku za Europu <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/hr/TXT/?qid=1486474738782&uri=CELEX:02008L0050-20150918>

onečišćuju osjetljivim urbanim područjima građani se potiču i na korištenje javnog prijevoza i aktivnu mobilnost.

56. Pri reguliranju pristupa vozila gradovima važno je da se omogući neometano i korisnicima prilagođeno putovanje u cijelom jedinstvenom tržištu, bez diskriminacije nerezidentnih vozača. Uvođenje konkretnih načina reguliranja pristupa vozila gradovima jest i trebalo bi biti zadaća nadležnih nacionalnih i lokalnih tijela, no različitost tih propisa predstavlja nove izazove za putnički i teretni promet u EU-u. Sudionicima u cestovnom prometu treba bolji pristup informacijama kako bi bili svjesni tih propisa i kako bi ih mogli poštovati, a gradovi često ne mogu uspostaviti i pravilno provoditi učinkovite i funkcionalne sustave. To je posebno teško za strana vozila, čak i ako imaju nultu stopu emisija. Ne postoji standardiziran i učinkovit način pružanja informacija i podataka vozačima o pravilima reguliranja pristupa vozila gradovima. Također, gradska tijela nemaju podatke koji su im potrebni za prekograničnu provedbu.
57. Komisija je dosad usmjerila svoja nastojanja na poboljšanje pružanja informacija i razmjene podataka na sljedeće načine:
- a. provedbom Uredbe (EU) 2018/1724 o jedinstvenom digitalnom pristupniku⁴⁷, kojom se od javnih tijela zahtijeva da sudionicima u cestovnom prometu pružaju informacije putem pristupnika;
 - b. pripremom revizije⁴⁸ Delegirane uredbe o prometnim informacijama u realnom vremenu⁴⁹, u kojoj će se od država članica zahtijevati da omoguće pristup širokom rasponu statičnih i dinamičnih podataka kako bi se uključili novi skupovi podataka, primjerice oni o reguliranju pristupa vozila gradovima;
 - c. provedbom projekta „UVARbox⁵⁰”, čiji je cilj pomoći gradovima da razviju alat prilagođen korisnicima za pružanje podataka u standardiziranom formatu o lokalnim i regionalnim programima reguliranja pristupa vozila gradovima;
 - d. provedbom projekta „UVARexchange⁵¹”, čiji je cilj poboljšati priopćavanje informacija vozačima u blizini područja s reguliranjem pristupa vozila i poboljšati pristup informacijama za lokalna tijela, posebno u pogledu stranih vozila i vozača, radi neometanog putovanja i provedbe reguliranja pristupa od strane lokalnih tijela.
58. Postoji potreba za daljnjim razvojem djelotvornih, troškovno učinkovitih, korisnicima prilagođenih i pravednih rješenja koja će biti od koristi javnim tijelima, vozačima i vlasnicima vozila te im pomoći da upravljaju reguliranjem pristupa vozila gradovima odnosno da ga poštuju.

⁴⁷ Uredba o jedinstvenom digitalnom pristupniku služi kao jedinstvena ulazna točka za pristup građana i poduzeća informacijama o pravilima i zahtjevima koje trebaju poštovati na temelju propisa EU-a ili nacionalnih, regionalnih ili lokalnih propisa. Među ostalim, javna tijela dužna su putem pristupnika pružati sudionicima u cestovnom prometu informacije o reguliranju pristupa vozila gradovima. Kad je riječ o postupku dobivanja ekoloških vinjeta, Uredbom se propisuje da takve vinjete koje izdaje javno tijelo ili institucija moraju biti u potpunosti dostupne na internetu do 12. prosinca 2023.

⁴⁸ Donošenje delegiranog akta očekuje se u prvom tromjesečju 2022.

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

⁵⁰ Pripremno djelovanje koje financira Europski parlament i kojim upravljaju službe Komisije (<https://uvarbox.eu>).

⁵¹ Pripremno djelovanje koje financira Europski parlament i kojim upravljaju službe Komisije (<https://www.eltis.org/in-brief/news/uvarexchange-project-kicks>).

59. Digitalizacija omogućuje i nove usluge mobilnosti kao što su fleksibilno dijeljenje automobila i bicikala, naručivanje prijevoza i inovativne usluge taksija ili usluge dostave, koje se uglavnom nude putem mobilnih aplikacija. Osim toga, te usluge predstavljaju veliku priliku za europska poduzeća.
60. Poduzeća za naručivanje prijevoza mogu biti prekretnice na tržištu nuđenjem usluga vozila za privatni najam s vozačem koje se natječu s etabliranim uslugama taksi službi. Vozači taksija često smatraju poduzeća za naručivanje prijevoza nelojalnom konkurencijom ako za njih ne vrijede ista pravila kao za taksije. S druge strane, poduzeća za naručivanje prijevoza i subjekti koji nude vozila za privatni najam s vozačem smatraju propise kojima se regulira takav najam zastarjelima. Komisija će 2022. dati ciljane smjernice o pravilima za taksije i usluge vozila za privatni najam s vozačem. Tim će se smjernicama dopuniti nedavni prijedlozi Komisije o pravednim radnim uvjetima u ekonomiji platformi. Kako bi se osigurao razvoj tih usluga u skladu s europskim zelenim planom, današnjim prijedlogom revidiranih smjernica za mrežu TEN-T predviđa se da bi planovi održive gradske mobilnosti u gradskim čvorovima trebali obuhvaćati planove za prelazak na vozne parkove s nultom stopom emisija.
61. Pojavljuju se i druge nove usluge mobilnosti i prijevoza, često uz financiranje sredstvima EU-a za istraživačke i inovacijske aktivnosti. Među njima su i usluge kooperativne, povezane i automatizirane mobilnosti (CCAM) i gradske zračne mobilnosti (UAM)⁵². Kako bi se maksimalno iskoristio njihov potencijalni doprinos gradskoj mobilnosti, treba ih uključiti u okvir planova održive gradske mobilnosti već u ranoj fazi.
62. Šire gledano, brojni su europski gradovi već predvodnici na globalnoj razini u pogledu inovacija u prometu, planiranja održive gradske mobilnosti i postizanja ambicioznih ciljeva u području klime i sigurnosti na cestama. Naši gradovi često su najbolji „živi laboratoriji” u kojima se smišljaju, ispituju i provode nova rješenja za zajedničke izazove, čime se doprinosi ne samo učinkovitijoj i održivijoj gradskoj mobilnosti, nego i daljnjem poboljšavanju kvalitete života u europskim gradovima za njihove stanovnike. Gradovi također eksperimentiraju s upotrebom lokalnih digitalnih blizanaca, kombiniranjem podataka iz različitih domena (uključujući mobilnost) i primjenom vizualizacija, modeliranja i simulacija kako bi na cjelovit način poduprli donošenje odluka.
63. Javna rasprava i zajedničko stvaranje novih koncepata mobilnosti ključni su za njihovo prihvaćanje. U tu se svrhu od 2002. okvirnim programima za istraživanje i razvoj podupire inicijativa CIVITAS, koja donosi inovativna rješenja na lokalnoj i regionalnoj razini i omogućuje javnim tijelima bolje upravljanje inovacijama i uvođenje novih alata, rješenja i postupaka. Time se potiče uvođenje i reproduciranje održivih i pametnih rješenja za gradsku mobilnost u Europi i izvan nje.
64. Nadalje, postoje brojne inicijative EU-a u području istraživanja i inovacija koje su povezane s gradskom mobilnošću, uključujući partnerstva za zajedničke programe 2ZERO (prema cestovnom prometu s nultim emisijama) i CCAM (kooperativna, povezana i automatizirana mobilnost), institucionalna partnerstva za čisti vodik i europsku željeznicu, sufinancirano partnerstvo DUT (pokretanje tranzicije u gradovima), inicijativu za inovativne mjere za gradove, EIT, zajednicu znanja i inovacija u području gradske mobilnosti, inicijativu living.eu i tržište pametnih gradova. Te se inicijative međusobno dopunjuju i imaju velik potencijal sinergija za brži razvoj inovacija za gradove i gradske prostore koji će biti održiviji i ugodniji za život. Kao potencijalni oblik djelotvorne

⁵² Definirana je kao opsežan zračni promet na vrlo maloj visini iznad naseljenih područja.

koordinacije inicijativa u gradskim pitanjima osobito obećava misija za klimatski neutralne i pametne gradove (vidjeti u nastavku).

Komisija namjerava:

- do 2022. predložiti zakonodavnu inicijativu o pružanju i korištenju poslovno osjetljivih podataka za usluge multimodalne digitalne mobilnosti, kojom bi se poboljšala i pristupačnost za osobe sa smanjenom pokretljivošću,
- tijekom 2022. predstaviti mjere za razvoj zajedničkog europskog prostora za podatke o mobilnosti kako bi se olakšao pristup podacima o mobilnosti i njihova razmjena, među ostalim i na razini gradova,
- uz potporu programa Digitalna Europa⁵³ stvoriti paket alata EU-a za lokalne digitalne blizance kako bi se gradovima pomoglo da u lokalnom kontekstu kombiniraju podatke iz različitih područja, među ostalim i mobilnosti, te primjenjuju vizualizacije i simulacije za potporu donošenju odluka,
- tijekom 2022. pokrenuti namjensku studiju u kojoj će se utvrditi i razjasniti koja bi digitalna i tehnička rješenja bila dostupna za učinkovitije i korisnicima prilagođenije reguliranje pristupa vozila gradovima uz poštovanje načela supsidijarnosti,
- objaviti smjernice o lokalnom prijevozu na zahtjev, npr. uslugama vozila za privatni najam s vozačem i naručivanju prijevoza,
- nastaviti razvijati inicijativu CIVITAS u okviru programa Obzor Europa i njezinu suradnju s relevantnim inicijativama koje financira EU, u sklopu misije za klimatski neutralne i pametne gradove,
- podupirati inovativne mjere u sklopu programa za istraživanje i inovacije Obzor Europa putem partnerstava relevantnih za aktivnosti gradske mobilnosti (sufinancirano partnerstvo DUT, partnerstva za zajedničke programe 2ZERO i CCAM, institucionalna partnerstva za čisti vodik i europsku željeznicu).

2.8 Prema klimatski neutralnim gradovima: otporan, ekološki prihvatljiv i energetski učinkovit gradski prijevoz

65. Ključna prekretnica strategije za održivu i pametnu mobilnost bit će postizanje barem 100 klimatski neutralnih europskih gradova do 2030. S obzirom na dostupnost odgovarajućih tehnoloških i drugih rješenja u smislu politika za mobilnost s nultim emisijama gradovi bi trebali poduzeti mjere za olakšavanje zelene tranzicije i u konačnici se pobrinuti da gradska mobilnost i promet što prije postanu klimatski neutralni. To bi trebalo uključivati sinergije s proizvodnjom i pohranom energije iz obnovljivih izvora i energetskim zajednicama. Konkretno, gradska tijela trebala bi se koristiti svojim ovlastima, među ostalim u kontekstu postupaka javne nabave odnosno dodjele koncesija, licencija ili bespovratnih sredstava, kako bi ubrzala ekologizaciju javnog prijevoza i voznih parkova kao što su zajednička mobilnost i vozila za iznajmljivanje, dostavna vozila te usluge taksi službi i vozila za privatni najam s vozačem.
66. Javna tijela trebala bi osigurati dostupnost učinkovite, interoperabilne i korisnicima prilagođene infrastrukture za punjenje i opskrbu alternativnim gorivima. U tu je svrhu

⁵³ Program rada programa Digitalna Europa za razdoblje 2021.–2022., C(2021) 7914 final, Prilog. Objava poziva okvirno se planira 2022.

Forum za održivi promet već izradio niz preporuka za javna tijela u području javne nabave, dodjele koncesija, licencija i/ili potpore za infrastrukturu za punjenje električnih osobnih automobila i kombija⁵⁴. Osim toga, očekuje se da će se 2022. objaviti smjernice za bolje postupke izdavanja dozvola i priključivanja na mrežu infrastrukture za punjenje te preporuke za ubrzavanje elektrifikacije specijaliziranih voznih parkova i voznih parkova za vlastite potrebe.

67. Prelazak na klimatsku neutralnost razvijat će i u praksi demonstrirati gradovi uključeni u misiju za klimatski neutralne i pametne gradove⁵⁵. Cilj je misije postići da 100 europskih gradova postane neutralno i pametno do 2030. te da se svim gradovima omogući da do 2050. postanu klimatski neutralni. Gradska mobilnost bit će u srži tog izazova. Kad je riječ o istraživanju i inovacijama, prvi program rada Obzora Europa za razdoblje 2021.–2022. uključuje niz mjera koje pomažu postaviti temelje za provedbu te misije, među ostalim u nizu ključnih područja kao što je javni prijevoz.

Komisija namjerava:

- u revidiranu Uredbu o TEN-T-u uključiti obveze u pogledu dostupnosti infrastrukture za punjenje i opskrbu gorivom, koje će proizaći iz Komisijina Prijedloga uredbe o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva⁵⁶, uključujući i u gradskim čvorovima,
- u programe rada u području istraživanja i inovacija u okviru Obzora Europa uključiti projekte kojima će se gradovima pomoći da ulažu u inovacije u području gradske mobilnosti s naglaskom na javnom prijevozu i aktivnoj mobilnosti, u sklopu misije za gradove i partnerstava za promet, radi potpore uvođenju automatiziranih i pametnih vozila s nultim emisijama i njihovoj integraciji u sustave punjenja u gradskim područjima,
- osigurati sredstva u iznosu od 359,3 milijuna EUR u okviru Obzora Europa u razdoblju 2021.–2023. za početnu fazu provedbe misije za klimatski neutralne i pametne gradove,
- razviti daljnje sinergije sa sredstvima i financiranjem iz drugih programa EU-a (kao što su europski strukturni i investicijski fondovi, Instrument za povezivanje Europe i Mehanizam za oporavak i otpornost), Europske investicijske banke i privatnih izvora radi potpore uvođenju mobilnosti i vozila s nultom stopom emisija te njihovih pokretača.

2.9 Informiranje i izgradnja kapaciteta

68. Europskim tjednom mobilnosti (od 16. do 22. rujna)⁵⁷ – kampanjom Europske komisije u suradnji s mrežom nacionalnih koordinatora – od 2002. promiče se promjena ponašanja u smjeru održive mobilnosti i potiču aktivna mobilnost, javni prijevoz i druga održiva i pametna prometna rješenja. Iako se kampanja provodi tijekom cijele godine, glavni dio se održava u rujnu, kada gradovi organiziraju događanja povezana s temom te godine, primjerice sve popularnije dane bez automobila. Tema 20. Europskog tjedna mobilnosti održanog 2021. bila je „Sigurno i zdravo uz održivu mobilnost” i u njemu je sudjelovalo rekordnih 3 200 gradova iz 53 zemlje širom svijeta. Godišnji događaji kao što su velike

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

⁵⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/hr/TXT/?uri=CELEX:52021DC0609&qid=1633352046497>

⁵⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/hr/TXT/?uri=CELEX:52021PC0559>

⁵⁷ <https://mobilityweek.eu/home/>

konferencije EU-a⁵⁸ i nagrade na razini EU-a povezane s gradskom mobilnošću imaju sličnu svrhu i omogućuju sudionicima da se povežu i razmjenjuju najbolje prakse. Konferencija o budućnosti Europe koja je u tijeku također je odličan forum za interaktivno povezivanje s građanima u pogledu održivih prometnih rješenja.

69. Godišnjom nagradom za pristupačnost⁵⁹, koju je Europska komisija pokrenula 2010., odaje se priznanje europskim gradovima za njihova nastojanja da postanu pristupačniji osobama s invaliditetom, među ostalim u području prometa i povezane infrastrukture. Dvanaesto izdanje te nagrade uključuje i posebno priznanje za pristupačnost željezničkih kolodvora, čime se obilježava europska godina željeznice (2021.). Nagrada potiče sve gradove u EU-u da osiguraju jednak pristup gradskom životu osobama s invaliditetom i starijim osobama. Ujedno omogućuje gradovima da budu uzor jedni drugima i da razmjenjuju primjere dobre prakse.
70. Uz aktivnosti informiranja, lokalnim i regionalnim tijelima te radnicima u gradskom prometu treba pomoći da razviju kapacitete kako bi mogli učinkovito izvršavati svoje dužnosti u sklopu održive i pametne gradske mobilnosti. Programima tehničke pomoći i osposobljavanjem te brojnim projektima i smjernicama EU podržava izgradnju kapaciteta, pogotovo za planiranje održive gradske mobilnosti.

Komisija namjerava:

- nastaviti s aktivnostima informiranja povezanim s europskim tjednom mobilnosti te s nagradama i događanjima povezanim s gradskom mobilnošću u EU-u,
- nastaviti pružati tehničku pomoć, a osobito provoditi aktivnosti za izgradnju kapaciteta lokalnih, regionalnih i nacionalnih tijela za pripremu i provedbu mjera i strategija gradske mobilnosti.

3 UPRAVLJANJE I KOORDINACIJA

71. U pitanja mobilnosti uključene su sve razine politike (tijela EU-a te nacionalna, regionalna i lokalna tijela). Potreban je pristup **višerazinskog, integriranog upravljanja**, uz uključivanje drugih relevantnih sektora kao što je energetika, kako bi se postigla klimatska neutralnost, primjerice u okviru misije za klimatski neutralne i pametne gradove. U tom je pogledu ključno osigurati da su gradovi u potpunosti uključeni u postizanje europskih ciljeva. Poštujući načela supsidijarnosti, trebalo bi pružiti potporu nacionalnim, lokalnim i regionalnim tijelima u njihovu radu i omogućiti zajednički pristup u cijelom EU-u.
72. Potrebna je pojačana platforma za dijalog i zajedničko osmišljavanje novih mjera za provedbu novog okvira EU-a za gradsku mobilnost s većim angažmanom država članica i boljim dijalogom s gradovima, regijama i dionicima o svim pitanjima gradske mobilnosti. Za to bi trebalo u najvećoj mogućoj mjeri iskoristiti postojeće strukture⁶⁰.
73. Reformirana stručna skupina za gradsku mobilnost⁶¹ mogla bi imati središnju ulogu u osmišljavanju i provedbi tog novog pristupa upravljanju. Njezin dosadašnji rad nije ispunio

⁵⁸ Osobito Forum Civitas, Konferencija o planovima održive gradske mobilnosti i dani gradske mobilnosti.

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

⁶⁰ U reviziji Plana EU-a za gradove koja se planira 2023. mogle bi se razmotriti sinergije između dijaloga o višerazinskom upravljanju te zajednice i dionika gradske mobilnosti.

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

početna očekivanja, a u javnim savjetovanjima i radionicama istaknuta je potreba za poboljšanjem njezine strukture i načina rada. Trebalo bi otvoriti sudjelovanje lokalnim tijelima, mrežama gradova i socijalnim partnerima te odrediti jasne ciljeve i rezultate rada. Rad stručne skupine trebalo bi podržati podskupinama gdje je to korisno.

74. Stručna skupina trebala bi se posebno posvetiti pitanjima javnog prijevoza, zajedničke i aktivne mobilnosti, voznih parkova s nultom stopom emisija te isporuke na prvom i zadnjem kilometru, uključujući u gradskim prekograničnim područjima, te vezama između gradova i ruralnih područja. Trebala bi isto tako koordinirati pripravnost za nepredviđene situacije u gradskom prijevozu među državama članicama⁶² kao i među voditeljima programa planova održive gradske mobilnosti i skupine za koordinaciju tih planova.

Komisija namjerava:

- do 2022. revidirati mandat i rad Komisijine stručne skupine za gradsku mobilnost.

4 MEĐUNARODNI ASPEKTI

75. Gradska mobilnost jedna je od dimenzija obuhvaćenih 11. ciljem održivog razvoja o održivim gradovima i zajednicama te Novim programom za gradove. Ti globalni okvirni dokumenti usmjeravaju EU-ovu multilateralnu i bilateralnu suradnju te druge aktivnosti pokrenute kako bi se poduprlo uvođenje praksi i rješenja izvan EU-a.
76. Međunarodni program za suradnju gradova⁶³ za razdoblje 2017.–2020. doprinio je pokretanju dijaloga o pitanjima mobilnosti među gradovima u cijelom svijetu njihovim povezivanjem i osmišljavanjem zajedničkih akcijskih planova. Primjeri uključuju suradnju između Torina (Italija) i São Paola (Brazil) na uspostavi multimodalne gradske mobilnosti u velikim međuopćinskim sustavima te suradnju između Nagpura (Indija) i Karlsruhea (Njemačka) na promišljanju mobilnosti usmjerene na ljude i zajedničke uporabe bicikala.
77. U okviru novog međunarodnog programa za gradsku i regionalnu suradnju⁶⁴ (IURC) za razdoblje 2021.–2024. ukupno 44 grada iz EU-a i trećih zemalja iskazala su interes za rad na tematskoj mreži za urbanu i regionalnu obnovu i socijalnu koheziju, koja posebno obuhvaća pitanja održive mobilnosti i održivog prometa.
78. Odvijaju se brojne druge međunarodne aktivnosti za poticanje i provedbu održivih rješenja za gradsku mobilnost, čime se podržavaju razvojna suradnja EU-a i partnerstva u različitim zemljopisnim područjima. Te aktivnosti obuhvaćaju dimenzije ulaganja i pojam strateškog upravljanja mobilnošću na lokalnoj razini u kojemu su EU-ov koncept planova održive gradske mobilnosti i pripadajuće smjernice postali globalna referentna točka i prilagođeni su geografskim kontekstima i posebnostima širom svijeta.
79. Daljnje povećanje lokalne političke odgovornosti za ciljeve održive mobilnosti ključno je za postizanje ciljeva EU-a u području klime. Nadovezujući se na ambicije europske misije za klimatski neutralne i pametne gradove, Komisija će ojačati međunarodnu suradnju u pogledu međusektorskih pristupa za uključivanje pouzdanih i cjenovno pristupačnih

⁶² Komisijina središnja točka za granice, koju čine stručnjaci u prekograničnim pitanjima, može također doprinijeti radu radne skupine (npr. rješavanjem pitanja pravnih i administrativnih graničnih prepreka).

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

⁶⁴ <https://www.iurc.eu>

rješenja u području čiste energije, među ostalim i u gradski promet, putem globalne inicijative za tranziciju u gradovima u sklopu Misije za inovacije⁶⁵.

Komisija namjerava:

- poticati suradnju s Globalnim sporazumom gradonačelnika za klimu i energiju kad je riječ o pitanjima gradske mobilnosti,
- razvijati intenzivniju suradnju u pitanjima gradske mobilnosti s drugim relevantnim međunarodnim tijelima kao što je Međunarodni prometni forum (ITF),
- nastaviti promicati pristupe održivoj gradskoj mobilnosti izvan EU-a, npr. u sklopu provedbe Gospodarskog i investicijskog plana za zapadni Balkan⁶⁶, Istočnog partnerstva⁶⁷ i južnog susjedstva^{68 69}.

5 FINANCIRANJE PROJEKATA GRADSKE MOBILNOSTI

80. Za dekarbonizaciju, smanjenje onečišćenja, digitalizaciju i modernizaciju gradske mobilnosti potrebni su znatan rad na razvoju i ispitivanju novih rješenja te ulaganja u mobilnu imovinu i infrastrukturu.
81. U razdoblju financiranja 2021.–2027. dostupno je nekoliko instrumenata financiranja i fondova na europskoj i nacionalnoj razini, kao što su Instrument za povezivanje Europe, InvestEU, Europski fond za regionalni razvoj, Kohezijski fond, Okvirni program za istraživanje i inovacije Obzor Europa, program Digitalna Europa i Mehanizam za oporavak i otpornost za potporu prelasku na održivu gradsku mobilnost te Instrument za susjedstvo, razvoj i međunarodnu suradnju (NDICI) i pretprijetna pomoć (IPA III) za projekte u regiji proširenja.
82. Poduzeti su i važni koraci kako bi financijski sustav postao održiviji, osobito donošenjem Uredbe o taksonomiji 2020., kojom se uspostavlja sustav klasifikacije zelenih gospodarskih djelatnosti. Time će se olakšati povećanje broja zelenih financijskih proizvoda primjerenih za promicanje ulaganja u gradsku mobilnost i uvođenje alternativnih goriva. Misija za klimatski neutralne i pametne gradove poduprijet će taj proces omogućivanjem većih sinergija i komplementarnosti s drugim programima EU-a i ujedno pomažući gradovima da ostvare usporednu zelenu i digitalnu tranziciju pripremom i provedbom gradskih ugovora o klimi koji će uključivati i planove ulaganja s ugrađenom financijskom potporom na razini EU-a te nacionalnoj i lokalnoj razini te u kojima će se navesti kako planiraju pristupiti financiranju iz drugih izvora, radi povećanja broja i uvođenja inovativnih rješenja za ispunjavanje preuzetih obveza.

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

⁶⁶ Komunikacija „Gospodarski i investicijski plan za zapadni Balkan”, COM(2020) 641 final.

⁶⁷ Zajednička komunikacija „Jačanje otpornosti – Istočno partnerstvo koje donosi koristi za sve”, JOIN(2020) 7 final i zajednički radni dokument službi naslovljen „Oporavak, otpornost i reforme: prioriteti Istočnog partnerstva nakon 2020.”, SWD(2021) 186 final.

⁶⁸ Zajednička komunikacija „Obnovljeno partnerstvo s južnim susjedstvom – Nova agenda za Sredozemlje”, JOIN(2021) 2 final, i zajednički radni dokument službi „Obnovljeno partnerstvo s južnim susjedstvom i gospodarski i investicijski plan za južno susjedstvo”, SWD(2021) 23 final.

⁶⁹ Te aktivnosti i programi financirat će se iz novog Instrumenta za susjedstvo, razvoj i međunarodnu suradnju – Globalna Europa.

83. Komisija s pomoću instrumenta za tehničku potporu⁷⁰ podupire države članice u osmišljavanju i provedbi reformi za premošćivanje nedostatka ulaganja i ubrzavanje usporedne tranzicije. Države članice mogu zatražiti potporu iz instrumenta za tehničku potporu kako bi osmislile i uvele mjere kojima bi se omogućilo njihovo sudjelovanje u učinkovitim i održivim reformama i ulaganjima u čišću, pametniju i integriraniju gradsku mobilnost te kako bi se time olakšao prelazak na održivu gradsku mobilnost.
84. Dodatna savjetodavna potpora i tehnička pomoć pružit će se putem savjetodavnog centra InvestEU i namjenskih instrumenata, konkretno instrumenata ELENA, URBIS i SIA/JASPERS, kao i putem Instrumenta za tehničku pomoć i razmjenu informacija Europske komisije (TAIEX) odnosno projekata povezivanja koji uključuju treće zemlje. Time će se doprinijeti maksimalnom iskorištavanju i učinku sredstava iz fondova EU-a.
85. Postojanje integrirane strategije za gradsku mobilnost (plana održive gradske mobilnosti ili jednakovrijednog plana) može biti dodatno jamstvo djelotvornosti i učinkovitosti ulaganja u sklopu sustavnog pristupa.

Komisija namjerava:

- ojačati vezu između planova održive gradske mobilnosti i instrumenata financiranja te, na primjer, u programima rada Instrumenta za povezivanje Europe dati prednost projektima gradske mobilnosti koji se temelje na planovima održive gradske mobilnosti ili jednakovrijednim planovima te u pozivima u okviru programa Obzor Europa dati prednost podnositeljima zahtjeva koji imaju planove održive gradske mobilnosti,
- nastaviti pružati financijsku potporu ulaganjima u održivu gradsku mobilnost u EU-u i izvan njega, među ostalim projektima pametne i održive gradske mobilnosti u sklopu programa EU-a za istraživanja i inovacije Obzor Europa (2021.–2027.).

6 ZAKLJUČCI

86. Ova je Komunikacija poziv na veći angažman na svim razinama upravljanja kako bi se odgovorilo na izazove u području mobilnosti u gradovima. Komisija će pojačati svoju potporu u područjima s utvrđenom dodanom vrijednošću EU-a (posebno u pogledu gradskih čvorova mreže TEN-T i preporuka državama članicama o učinkovitim planovima održive gradske mobilnosti) i usporedno s tim osmisliti zajednički okvir za sve gradove EU-a radi prelaska na održiviju i pametniju gradsku mobilnost. Države članice se pozivaju da podupru veća nastojanja lokalnih tijela kako bi gradska mobilnost postala održivija, pametnija i otpornija. Brži prelazak na klimatski neutralnu i čistu gradsku mobilnost ne predstavlja samo velik izazov, nego i veliku priliku za gradove i regije te za industriju u cijeloj Uniji i izvan nje. U konačnici, time se ispunjavaju očekivanja građana u pogledu čisteg zraka, manje prometnih zagušenja i buke te veće sigurnosti na cestama i boljeg zdravlja, što je potpuno u skladu s novom strategijom rasta za Europu.

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