



EVROPSKA
KOMISIJA

Strasbourg, 14.12.2021
COM(2021) 811 final

**SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU, EVROPSKEMU
EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ**

Novi okvir EU za mobilnost v mestih

{SWD(2021) 470 final}

1 Uvod

1. Evropa je ena najbolj urbaniziranih regij na svetu¹ z ogromno raznolikostjo večjih in manjših mest, ki so pomembna vozlišča gospodarske in družbene dejavnosti. Kar zadeva urbanistično načrtovanje in kakovost življenja v mestih, so evropska mesta pogosto zgled preostalemu svetu, saj so privlačna za obisk, prebivanje, študij, delo in poslovanje, ključna omogočitelja dejavnika za to pa sta mobilnost in promet. Mesta so kot glavne povezovalne točke ključni sestavni deli vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T), temelj enotnega evropskega prometnega območja in ključna za dobro delujoč enotni trg. Številna evropska mesta imajo vodilno vlogo na svetu pri inovacijah na področju prometa, načrtovanju trajnostne mobilnosti v mestih ter izvajanju ambicioznih podnebnih ciljev in ciljev za varnost v cestnem prometu.
2. Vseeno se mesta spopadajo z velikimi izzivi pri nadaljnjem izboljševanju svojega sistema mobilnosti in prometa. Hkrati se morajo še vedno v celoti spopasti z negativnimi posledicami prometa za družbo, zdravje in okolje, in sicer z emisijami toplogrednih plinov, onesnaževanjem zraka in obremenitvijo s hrupom ter zastoji in smrtnimi žrtvami v cestnem prometu. Navedeni izzivi so bili skupaj z vizijo za pot naprej poudarjeni v evropskem zelenem dogovoru², Strategiji za trajnostno in pametno mobilnost³, svežnju Pripravljeni na 55⁴, akcijskem načrtu za ničelno onesnaževanje⁵ in evropskem načrtu za boj proti raku⁶.
3. Na Konferenci pogodbenic Pariškega sporazuma v Glasgowu (COP26) je bilo poudarjeno izvajanje mednarodnih podnebnih zavez, kot jih Unija izvaja z evropskim zelenim dogovorom. Mobilnost v mestih lahko k temu veliko prispeva, in to ne le z zmanjšanjem velikih količin emisij toplogrednih plinov, ki nastajajo prav zaradi te mobilnosti, ampak tudi z zmanjšanjem onesnaževanja, ki ga povzroča, zmanjšanjem zastojev ter tako, da postane varnejša. Kot potrjuje načrt Unije za uresničitev podnebnih ciljev do leta 2030⁷, se bo z uvajanjem brezemisijevih vozil v mestih dosegel le del teh ciljev. Na nacionalni in lokalni ravni bi bilo treba dati močno prednost razvoju javnega prevoza, hoji in kolesarjenju ter storitvam povezane in skupne mobilnosti.
4. Mobilnost je kritični vidik socialnega vključevanja in pomemben dejavnik blaginje ljudi, zlasti za prikrajšane skupine. Prevoz, ki je v okviru evropskega stebra socialnih pravic priznan kot osnovna storitev, izpolnjuje osnovno potrebo pri omogočanju vključevanja državljanov v družbo in na trg dela, pri tem pa ima med izdatki gospodinjstev pomemben delež. Večja povezljivost in odpiranje trga sta prispevala k povezovanju prometnih omrežij, s čimer se je EU bolj združila ter postala konkretnjša in dostopnejša za potnike. Ti cilji so poudarjeni tudi v predlogu Komisije za priporočilo Sveta o zagotavljanju pravičnega prehoda na podnebno nevtrálnost⁸, ki prinaša skupni okvir ter skupno razumevanje

¹ Na mestnih območjih živi 70,9 % prebivalcev, <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/SL/TXT/?uri=CELEX:52020DC0789>

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

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

⁶ https://ec.europa.eu/health/sites/default/files/non_communicable_diseases/docs/eu_cancer-plan_en.pdf/.
Poudarjen je pomen povezovanja prometa in zdravja.

⁷ Zmanjšanje emisij toplogrednih plinov za vsaj 55 % do leta 2030, https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/2030-climate-target-plan_sl.

⁸ COM(2021) 801 final.

celovitih politik in naložb, potrebnih za zagotovitev pravičnega prehoda, tudi na področju prometa.

5. Po eni strani je pandemija COVID-19 povzročila motnje v mobilnosti in prometu. Po drugi pa je zlasti mesta spodbudila k izboljšanju infrastrukture za aktivno mobilnost. Zato je zdaj nujno zagotoviti, da bo sistem mobilnosti v mestih ob koncu krize odpornejši, pametnejši in bolj trajnosten, kar je ključno tudi za splošno odpornost prometnega sistema in gospodarstva. Z reševanjem teh izzivov naj bi se zagotovili bolj trajnostna urbana vozlišča z višjo kakovostjo življenja ter boljša povezljivost, cenovna dostopnost in dostopnost storitev mobilnosti za mestna območja in podeželska območja v njihovi okolici. Za uresničitev velikega prehoda na področju mobilnosti v mestih so potrebni hitri in obsežni ukrepi in naložbe na ravni EU, na nacionalni in regionalni ravni ter zlasti na lokalni ravni.
6. Sveženj o mobilnosti v mestih iz leta 2013⁹ je bil osredotočen na spodbujanje skupnih lokalnih, nacionalnih in evropskih ukrepov za odziv na te družbene izzive. V oceni svežnja¹⁰ so bile izpostavljene številne težave, zlasti premajhna uporaba načrtov za trajnostno mobilnost v mestih na ravni EU¹¹, ki so osrednji element pristopa. Med drugimi težavami sta bila še neusklajeno zbiranje podatkov o mobilnosti v mestih ter potreba po boljšem okviru upravljanja EU, v sklopu katerega je potrebno večje sodelovanje držav članic ter regionalnih in lokalnih organov. Lokalnim organom bi morala biti na voljo podpora za boljše povezovanje strategij za čezmejni promet z načrti za trajnostno mobilnost v mestih, s krepitvijo zmogljivosti in usposabljanjem ter z boljšim urbanističnim načrtovanjem. Zato so potrebna večja prizadevanja, da bodo lahko manjša in večja evropska mesta uspešno zmanjšala emisije toplogrednih plinov in onesnaževal zraka ter zastoje in število smrtnih žrtev v cestnem prometu.
7. Vseevropsko prometno omrežje (TEN-T) je odvisno od mobilnosti v mestih za povezave na začetnem in zadnjem delu poti za potniški in tovorni promet. Da bi se mobilnost in prometni tokovi izboljšali, morajo imeti mesta in regije še večjo vlogo v prihodnjem omrežju TEN-T. To je mogoče doseči z zagotovitvijo boljšega delovanja urbanih vozlišč v splošnem okviru in boljšega sodelovanja lokalnih organov pri upravljanju omrežja TEN-T.
8. Zato mora EU za podporo svojim čedalje ambicioznejšim podnebnim, okoljskim, digitalnim, zdravstvenim in družbenim ciljem sprejeti odločnejše ukrepe o mobilnosti v mestih za prehod s sedanjega pristopa, ki temelji na prometnih tokovih, na pristop, ki temelji na bolj trajnostnem prevozu ljudi in blaga. To pomeni močnejše temelje kolektivnega/javnega prevoza, boljše možnosti za aktivno mobilnost (npr. hoja, kolesarjenje) ter učinkovito brezemisijsko mestno logistiko in dostavo na zadnjem delu poti. Taka multimodalnost bi morala biti naše vodilno načelo za mobilnost v mestih, brezemisijška, povezana in avtomatizirana mobilnost pa bo ključni sestavni del prehoda na podnebno nevtralno prihodnost mest, v kateri se bodo lahko tudi predmestja in podeželje trajnostno povezali z mesti. Za povečanje učinkovitosti v celotnem sistemu je potrebno boljše upravljanje prometa in mobilnosti z uporabo multimodalnih vozlišč in digitalnih rešitev.

⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX%3A52021SC0047>

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX%3A52021SC0047>

¹¹ Glej Prilogo k sporočilu Komisije z naslovom Skupaj h konkurenčni in z viri gospodarni mobilnosti v mestih, na voljo na spletnem naslovu https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0011.02/DOC_4&format=PDF, in smernice, ki so na voljo na spletnem naslovu <https://www.eltis.org/sl/node/49104>.

2 NOVI OKVIR EU ZA MOBILNOST V MESTIH

9. Za prehod na varno, dostopno, vključujočo, pametno, odporno in brezemisijsko mobilnost v mestih je potrebna močna osredotočenost na aktivno, kolektivno in skupno mobilnost, ki temelji na nizkoemisijskih in brezemisijskih rešitvah. Zato so potrebni okrepljeni in hitrejši ukrepi ter nove naložbe, še posebej močno pa se je treba osredotočiti na javni prevoz, multimodalnost in infrastrukturo za aktivno mobilnost. To je treba doseči z okrepitevijo obstoječih orodij, poleg tega pa jih je treba dopolniti z novimi. Na podlagi temeljite analize je v tem sporočilu predstavljen nov okvir EU za mobilnost v mestih za podporo državam članicam, regijam, mestom in drugim deležnikom pri potrebni preobrazbi.

2.1 Okrepljen pristop k urbanim vozliščem v omrežju TEN-T

10. Mesta so pomemben element dobro delujočega **omrežja TEN-T**. Vendar so ozka grla v omrežju ter manjkajoče in slabe povezave še naprej veliki izzivi za vključevanje urbanih vozlišč v omrežje TEN-T.

Potniki

11. Urbana vozlišča niso pomembna le za ljudi, ki prebivajo v manjših in večjih mestih. Približno tretjina prebivalcev prebiva v vaseh, majhnih mestih in na primestnih območjih na obrobju mest, pogosto pa so odvisni od zasebnih avtomobilov, da lahko gredo v bližnja urbana vozlišča zaradi dela, šolanja, druženja, potovanja ali nakupovanja. To posledično pomeni, da se mesta spopadajo s stalnimi zastoji in onesnaževanjem, pri čemer ima veliko število avtomobilov, ki vsakodnevno prihajajo v mesta in jih zapuščajo, negativne posledice tudi za varnost v cestnem prometu. Tudi javni prevoz se srečuje z izzivi zaradi velikega povpraševanja med konicami, prezasedena železniška in cestna omrežja, vlaki, tramvaji, avtobusi in podzemne železnice pa se lahko srečujejo z omejitvami, ki ovirajo prometni tok v urbanem vozlišču in celotnem omrežju TEN-T.
12. Na ravni EU je bila priznana potreba po učinkoviti in vključujoči poveztivosti med podeželskimi, primestnimi in mestnimi območji na podlagi možnosti za trajnostno mobilnost¹². To vključuje integrirane povezave med podeželskimi, predmestnimi in mestnimi območji pri načrtovanju omrežja TEN-T ter povezave med navedenimi območji in mesti. Za povečanje deleža javnega prevoza je potrebna primernejša infrastruktura. To pomeni na primer multimodalna vozlišča s postajami/postajališči, ki so učinkovito povezana z mestno železnico, podzemno železnico, tramvaji, avtobusi, storitvami skupne mobilnosti ter boljšimi in večjimi sistemi „parkiraj in se pelji“ ter so bolje opremljena z ustreznimi parkirišči za kolesa ter javno dostopnimi polnilnimi in oskrbovalnimi mesti za nizkoemisijska in brezemisijska vozila¹³. Pri načrtovanju vseh teh zmogljivosti je treba večjo pozornost nameniti tudi invalidom.

Tovor

¹² Dolgoročna vizija za podeželska območja EU, na voljo na spletnem naslovu https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/new-push-european-democracy/long-term-vision-rural-areas_sl.

¹³ Predlog Komisije za uredbo o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (uredba o infrastrukturi za alternativna goriva), na voljo na spletnem naslovu <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/sl/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>.

13. Medsebojna povezljivost med povezavami za prevoz na dolge razdalje ter povezavami na začetnem in zadnjem delu poti za učinkovit tovorni promet je temeljna za nemoteno delovanje omrežja TEN-T ter bi jo bilo treba bolje upoštevati pri urbanističnem in regionalnem načrtovanju. Na primer, za podporo hitrejši in učinkovitejši brezemisijski logistiki v urbanih vozliščih je potrebnih dovolj multimodalnih terminalov in centrov za združevanje pošilk.
14. Uvajanje polnilne in oskrbovalne infrastrukture za nizkoemisijška in brezemisijška vozila v teh centrih in logističnih vozliščih je pomembno zlasti za dostavna vozila in tovornjake za prevoze na dolge razdalje¹⁴. V mestni logistiki bi bilo treba proučiti in bolje uporabljati tudi alternativne rešitve za dostavo, kot so tovarna kolesa in celinske plovne poti, pri čemer bi se morali v prihodnosti vse bolj uporabljati avtomatizirane dostave in droni (brezpilotni zrakoplovi), kadar je ustrezno.
15. Da bi se obravnavale te pomanjkljivosti za potniški in tovorni promet, je treba okrepiti uredbo o omrežju TEN-T in vanjo vključiti mobilnost v mestih, ki je ključna za splošno dobro delovanje omrežja. Hkrati morajo mesta ohraniti ustrezno raven prožnosti ob popolnem spoštovanju subsidiarnosti. Zato predlagana revizija uredbe o omrežju TEN-T določa okrepljen pristop k večjemu številu urbanih vozlišč¹⁵. Ta urbana vozlišča so začetna in končna točka (začetni in zadnji del poti) za potnike in tovor, ki potujejo po omrežju TEN-T, ter točke prehoda v okviru različnih načinov prevoza ali med njimi z močnim poudarkom na javnem prevozu. Pri reviziji se obravnavajo tudi pomanjkljivosti, ki jih je Evropsko računsko sodišče opredelilo v posebnem poročilu iz leta 2020¹⁶, poleg tega vključuje nadaljnje ukrepe v zvezi s priporočili iz navedenega poročila.

Komisija predlaga revizijo uredbe o omrežju TEN-T, pri čemer naj bi se za urbana vozlišča zahtevalo zlasti:

- sprejetje načrtov za trajnostno mobilnost v mestih ob upoštevanju splošnega pomena olajševanja vseevropskih prometnih tokov na daljših razdaljah, velikega zmanjšanja onesnaževanja v mestih zaradi prometa, spodbujanja brezemisijške mobilnosti, vključno z aktivno, kolektivno in skupno mobilnostjo, ter zmanjšanja energijske intenzivnosti prometa;
- zbiranje in predložitev podatkov o mobilnosti v mestih, ki vključujejo vsaj podatke o emisijah toplogrednih plinov, zastojih, smrtnih žrtvah in resnih poškodbah zaradi prometnih nesreč, modalnem deležu za vse načine prevoza in dostopu do storitev mobilnosti¹⁷, ter podatkov o onesnaženosti zraka in obremenitvi s hrupom v mestih;
- razvoj multimodalnih vozlišč potniškega prometa, vključno s sistemi „parkiraj in se pelji“, za izboljšanje povezav na začetnem in zadnjem delu poti ter okrepitev potrebnih zmogljivosti za povezljivost za prevoz na dolge razdalje v urbanih vozliščih in med njimi;
- razvoj multimodalnih tovarnih terminalov za zagotovitev trajnostne mestne logistike na podlagi celovite analize na ravni držav članic.

¹⁴ Uredba o infrastrukturi za alternativna goriva bo obravnavala tudi to.

¹⁵ V skladu s predlogom Komisije se njihovo število poveča na 424, s čimer se dejansko zajamejo vsa mesta z več kot 100 000 prebivalci (ali glavno vozlišče v regiji na ravni NUTS 2, če v njej ni takega urbanega vozlišča z več kot 100 000 prebivalci).

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

¹⁷ Delež prebivalstva z ustreznim dostopom do storitev mobilnosti (npr. javnega prevoza).

2.2 Okrepljen pristop k načrtom za trajnostno mobilnost v mestih in načrtom za upravljanje mobilnosti

16. Načrti za trajnostno mobilnost v mestih, ki so bili uvedeni leta 2013, so temelj mobilnosti v mestih EU. Pomagajo pri reševanju izzivov v zvezi z mobilnostjo na celotnem funkcionalnem mestnem območju, vključno s sinergijami s prostorskimi, energetskimi in podnebnimi načrti. V zadnjih letih je v sodelovanju s skupnostjo nastala obsežna zbirka nasvetov in smernic, na spletnem mestu opazovalne skupine EU za mobilnost v mestih pa je bil objavljen sklop smernic za mesta in deležnike¹⁸. Na voljo je tudi orodje za samoocenjevanje, ki mestom pomaga razumeti prednosti in pomanjkljivosti njihovih načrtov za trajnostno mobilnost v mestih¹⁹.
17. Pri oceni svežnja o mobilnosti v mestih iz leta 2013 so bile ugotovljene številne pomanjkljivosti, ki preprečujejo, da bi načrti za trajnostno mobilnost v mestih učinkoviteje prispevali k čedalje ambicioznejšim ciljem in zavezam EU na področju prometa, podnebja, zdravja in družbe, kot so navedeni v evropskem zelenem dogovoru ter Strategiji za trajnostno in pametno mobilnost. Izvajanje načrtov za trajnostno mobilnost v mestih v državah članicah in med njimi je neenakomerno: številna manjša in večja mesta jih še vedno nimajo, že pripravljeni tovrstni načrti pa so zelo različne kakovosti. Poleg tega so potrebna dodatna prizadevanja za zagotovitev, da se obstoječi načrti za trajnostno mestno logistiko bolje vključijo v okvir za načrte za trajnostno mobilnost v mestih ter da se dodatno razvijajo in izvajajo po vsej EU. Te pomanjkljivosti so večinoma povezane z doslej nezavezujočim pristopom in jih je treba odpraviti.
18. Lokalnim organom in izvajalcem načrtovanja bi koristila dopolnilna orodja za načrtovanje, s katerimi se obravnavajo sistemski vidiki mobilnosti, energije in trajnostnosti. Pregledane bodo možnosti za okrepitev takih povezav med načrti za trajnostno mobilnost v mestih in drugimi ustreznimi mestnimi načrti v zvezi z energijo (zlasti akcijskimi načrti za trajnostno energijo in podnebje) ter trajnostnostjo.
19. Na podlagi revidirane uredbe o omrežju TEN-T so v zvezi z načrti za trajnostno mobilnost v mestih predlagane obveznosti za vzpostavljena urbana vozlišča. Hkrati bi bilo treba področje uporabe načrtov za trajnostno mobilnost v mestih dodatno dopolniti in izboljšati ob upoštevanju povezav s podeželskimi območji v okolici ter ob pričakovanju, da bodo za urbana vozlišča v omrežju TEN-T potrebni specifični kazalniki in zahteve glede načrtov za trajnostno mobilnost v mestih.
20. Poleg tega Komisija vse države članice poziva, naj vzpostavijo nacionalni dolgoročni program podpore načrtom za trajnostno mobilnost v mestih, ki vključuje nacionalnega vodjo programa. Ta program bi lahko vključeval pravne, finančne in organizacijske ukrepe za pomoč pri krepitvi zmogljivosti in izvajanju načrtov za trajnostno mobilnost v mestih v skladu z evropskimi smernicami za tovrstne načrte²⁰.
21. Sočasno s tem bi bilo treba javne in zasebne organizacije, kot so podjetja, bolnišnice, šole ali turistične znamenitosti, spodbujati k pripravi načrtov in ukrepov za upravljanje mobilnosti, s katerimi se spodbujajo nizkoemisijska in brezemisijska sredstva za mobilnost, kot je javni prevoz, aktivna mobilnost ali skupna mobilnost.

¹⁸ <https://www.eltis.org/sl/node/49104>

¹⁹ <https://www.eltis.org/sl/node/45282>

²⁰ <https://www.eltis.org/sl/node/49104>

Komisija bo:

- do konca leta 2022 objavila priporočilo Komisije za države članice o nacionalnem programu za podporo regijam in mestom pri uvajanju učinkovitih načrtov za trajnostno mobilnost v mestih. To bo vključevalo nadgrajen koncept načrtov za trajnostno mobilnost v mestih z določitvijo jasnih prednostnih nalog za prednostno obravnavo trajnostnih rešitev, vključno z aktivno in skupno mobilnostjo ter kolektivnim in javnim prevozom (tudi za povezave med mesti in podeželjem), ter s celovito vključitvijo vidikov odpornosti in načrtov za trajnostno mestno logistiko, ki temelji na brezemisijah vozilih in rešitvah;
- spodbujala sodelovanje z evropsko Konvencijo županov pri usklajevanju instrumentov načrtov za trajnostno mobilnost v mestih ter akcijskih načrtov za trajnostno energijo in podnebje;
- dopolnila sklop smernic za načrte za trajnostno mobilnost v mestih in ga racionalizirala.

2.3 Spremljanje napredka – kazalniki trajnostne mobilnosti v mestih

22. Da bi razumeli doseženi napredek in da bi se lahko izboljšali obstoječi načrti, morajo biti na voljo celoviti podatki. Lokalni organi sprejemajo individualne ukrepe za doseganje ciljev politike, ob tem pa postaja čedalje bolj jasno, da ni skupnega pristopa k spremljanju in zagotavljanju informacij. Poleg tega bi standardizirani kazalniki na ravni EU olajšali izmenjavo dobrih praks med mesti. Ta skupna zbirka znanja bi lahko omogočila, da bi za izvajanje načrtov za trajnostno mobilnost v mestih uporabljala skupne pristope na evropski ravni.
23. Komisija je v okviru pilotnega projekta s številnimi mesti EU preskusila nabor kazalnikov trajnostne mobilnosti v mestih, kot so cenovna dostopnost javnega prevoza, smrtne žrtve in poškodbe v cestnem prometu, emisije toplogrednih plinov in onesnaževal zraka, zastoji in struktura načinov prevoza, ter zagotovila povezano orodje za primerjalno analizo²¹. Prejete povratne informacije so pokazale, kako bi bilo mogoče izboljšati nabor kazalnikov, zlasti za zagotovitev, da je metodologija zanje poenostavljena ter da sta za to metodologijo mogoča dolgoročna podpora in zavezanost. Ugotovljena je bila tudi potreba po zagotavljanju podpore mestom, povečanju ustreznih virov na lokalni ravni in podpori pridobivanju podatkov.
24. Poleg tega je bila ugotovljena potreba po boljšem vključevanju držav članic v postopek, saj številne države članice ne izvajajo sistematičnega zbiranja ustreznih podatkov. To je pomembno zlasti za urbana vozlišča v omrežju TEN-T, saj so ti pglavitni deli omrežja.
25. Na podlagi navedenega se predlaga postopek priprav v več fazah. Najprej bodo kazalniki izpopolnjeni, nato pa se bo zagotovila podpora mestom in državam članicam pri zbiranju potrebnih podatkov ob upoštevanju predlaganih zahtev za zbiranje podatkov v urbanih vozliščih v omrežju TEN-T.

Komisija bo torej za povečanje uporabe kazalnikov:

- do konca leta 2022 izboljšala in racionalizirala nabor že opredeljenih 19 kazalnikov

²¹ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi_sl

trajnostne mobilnosti v mestih in povezano orodje za primerjalno analizo;

- leta 2023 začela ukrep za podporo programa v okviru Instrumenta za povezovanje Evrope za države članice za zbiranje podatkov za harmonizirane kazalnike mobilnosti, da bi se spremljal napredek, ki ga urbana vozlišča omrežja TEN-T dosežejo v zvezi s trajnostno mobilnostjo v mestih.

2.4 Privlačne storitve javnega prevoza, podprte z multimodalnim pristopom in digitalizacijo

26. Sredstva za javni prevoz, kot so mestna železnica, podzemna železnica, tramvaji, avtobusi, hidrobusi, trajekti ali žičnice, so najvarnejša, najučinkovitejša in trajnostna sredstva za prevoz veliko ljudi. Javni prevoz zagotavlja tudi cenovno dostopne in vključujoče možnosti za mobilnost, s čimer omogoča socialno kohezijo in razvoj lokalnega gospodarstva. Zato Komisija zdaj predlaga, naj urbana vozlišča v omrežju TEN-T pripravijo načrte za trajnostno mobilnost v mestih, usmerjene v povečanje uporabe javnega prevoza, ter namerava na podlagi novega okvira EU za mobilnost v mestih spodbujati okrepitev te oblike prevoza v vseh mestih in regijah.
27. Ocena okvira politike iz leta 2013 pa je pokazala, da se je uporaba javnega prevoza v evropskih mestih od leta 2013 povečala le malo ter da je pandemija COVID-19 močno prizadela javne prevoze in število potnikov. V nekaterih mestih so lokalni, regionalni ali nacionalni javni organi in organi, pristojni za promet, izvedli kampanje, s katerimi so učinkovito povrnili zaupanje javnosti in ljudi spodbudili, da so znova začeli redno uporabljati javni prevoz. Za javni prevoz in povezane vidike, kot so sistemi za multimodalne informacije in pametno izdajanje vozovnic, je treba storiti več. To bi bilo treba ustrezno upoštevati zlasti v okrepljenem okviru za načrte za trajnostno mobilnost v mestih.
28. Javni prevoz ustvarja delovna mesta, spodbuja teritorialno dostopnost in socialno vključevanje ter je ključen za povezljivost s podeželjem in primestnimi območji. V zvezi s tem je železniški promet v dobrem položaju, da poveča svoj modalni delež, tudi na mestnih območjih in v njihovi okolici. Leto 2021 je bilo evropsko leto železnic in je ponudilo dobro priložnost za začetek tega postopka.
29. V okviru širšega prehoda na brezemisijско mobilnost se delež avtobusov s pogonom na vodik in zlasti akumulatorskih električnih avtobusov v voznih parkih javnega prevoza po vsej EU že zdaj hitro povečuje. Zakonodaja o infrastrukturi za alternativna goriva²², v zvezi s katero se zdaj izvaja revizija v okviru svežnja Pripravljeni na 55²³, določa okvir za dokončanje standardizacije polnilne infrastrukture na ravni EU, revidirana direktiva o čistih vozilih²⁴ pa določa nacionalne cilje za javno naročanje čistih avtobusov, tovornjakov, osebnih in kombiniranih vozil za storitve, kot so javni prevoz, zbiranje odpadkov ter prevoz pošte in paketov. Komisija podporo prednostno obravnava, zlasti pri vzpostavljanju potrebne polnilne in oskrbovalne infrastrukture, da se omogoči nemoten prehod na

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

²³ Predlog Komisije za uredbo o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva, na voljo na spletnem naslovu <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX:52021PC0559>.

²⁴ Direktiva 2009/33/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o spodbujanju čistih vozil za cestni prevoz v podporo nizkoemisijski mobilnosti: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX%3A02009L0033-20190801>.

brezemisijska vozila. Poleg tega je Komisija vzpostavila platformo Clean Bus Europe²⁵, da bi pomagala mestom pri prehodu na vozne parke s čistimi avtobusi.

30. Pokritost in dostopnost javnega prevoza v mestih sta se izboljšali²⁶. Vseeno je treba storiti več za izboljšanje kakovosti in dostopnosti javnega prevoza za invalide ter za zagotovitev boljšega povezovanja javnega prevoza s storitvami skupne mobilnosti in aktivno mobilnostjo, vključno s storitvami mikromobilnosti, da se zajame zadnji del poti, kjer so dostopne točke oddaljene ali je pogostost javnega prevoza majhna. To bo prispevalo tudi k zmanjšanju potrebe po uporabi motoriziranih vozil, s čimer se lahko zmanjšajo zastoji. Poleg tega bi se morali javni prevoz in storitve skupne mobilnosti dopolnjevati. V nekaterih primerih, zlasti na podeželju, bi lahko skupna mobilnost in mobilnost na zahtevo postali del javnega prevoza, pri čemer bi se vključili na podlagi modelov mobilnosti kot storitve.
31. Kakovosten javni prevoz služi vozačem in potnikom, gospodinjstvom z velikim in majhnim dohodkom, starim in mladim, ženskam in moškim. Infrastrukturo in storitve javnega prevoza v mestih je treba prilagoditi, med drugim za zagotovitev boljše dostopnosti²⁷ in večje ustreznosti za starajoče se prebivalstvo v številnih mestih ter za invalide ali osebe z zmanjšano mobilnostjo.
32. Da bi to dosegli, mora biti javni prevoz v središču načrtovanja trajnostne mobilnosti v mestih, na voljo in privlačen vsem ter zagotavljati neoviran dostop. V javnem prevozu bi bilo treba ohranяти kulturo visoke stopnje varnosti, da bi se zaščitili širša javnost, otroci in ranljivi uporabniki ter pritegnile nove skupine ljudi. Poleg tega bi bilo treba pri načrtovanju javnega prevoza obravnavati povezave z območji zunaj mestnega središča, vključno s povezavami s predmestji in podeželjem zunaj mesta.
33. Več pozornosti je treba nameniti tudi digitalizaciji in avtomatizaciji storitev tramvajev, avtobusov, mestne in podzemne železnice, tako se lahko poveča pogostost storitev in se znižajo obratovalni stroški. Poleg tega je potrebnih več podatkov o dejanskih tokovih potniškega prometa za dinamično prilagajanje zmogljivosti javnega prevoza, prog in voznih redov po celem mestu, namesto da se nadaljujejo v preteklosti uveljavljene fiksne ponudbe prevoznih storitev.
34. Na splošno so za povečanje privlačnosti javnega prevoza ključne tudi digitalne multimodalne rešitve. Zato je treba razviti aplikacije za mobilnost kot storitev, katerih temelj bo javni prevoz. Organi, pristojni za javni prevoz, morajo zagotoviti, da so potnikom v realnem času na voljo vozni redi javnega prevoza in multimodalne možnosti. Za to je potrebno sodelovanje vseh deležnikov, da se pri načrtovanju in upravljanju aplikacij za mobilnost kot storitev uskladijo gospodarski interesi in interesi javnosti. Tudi integrirana ponudba, ki vključuje samo eno vozovnico, bi pomagala vzpostaviti nemotene povezave z železniškim potniškim prometom na daljših razdaljah ter povečati možnosti za mobilnost za ljudi, ki prebivajo na oddaljenih območjih, osebe z zmanjšano mobilnostjo in vozače, tudi tiste s podeželja in primestnih območij.
35. Pomembno je zagotoviti še, da ponudniki storitev mestnega prevoza zagotavljajo dostopne informacije, da bi njihova spletna mesta, mobilne aplikacije, storitve izdajanja elektronskih

²⁵ <https://cleanbusplatform.eu/>

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

²⁷ V zvezi s tem se uporabljata Uredba (EU) 2021/782 o pravicah potnikov v železniškem prometu in Uredba (EU) št. 181/2011 o pravicah potnikov v avtobusnem prevozu.

vozovnic, storitve potovalnih informacij v realnem času ter avtomati za vozovnice in prijavo izpolnjevali zahteve glede dostopnosti na ravni EU²⁸.

36. Hkrati bodo spremembe, povezane z avtomatizacijo in digitalizacijo, ustvarile tudi izzive za javni prevoz, tudi za delavce v javnem prevozu. Veliko tveganje avtomatizacije obstaja zlasti v zvezi z delovnimi mesti voznikov²⁹. Zato morata imeti preusposabljanje in izpopolnjevanje pomembno vlogo pri prehodu na brezemisijski javni prevoz prihodnosti, v dialogu s socialnimi partnerji pa je treba načrtovati še druge ukrepe. Evropski pakt za znanja in spretnosti³⁰ bo pomagal mobilizirati deležnike in jih spodbudil k sprejemanju ukrepov na področju izpopolnjevanja in preusposabljanja.
37. Vsi ti vidiki, ki so jasno določeni v okviru za načrte za trajnostno mobilnost v mestih, bi morali prispevati k boljšemu javnemu prevozu in povečanju njegove privlačnosti, s tem pa bi morali okrepiti njegovo uporabo v vseh demografskih skupinah, tudi na primestnih in podeželskih območjih. Pri učinkovitem zagotavljanju storitev mobilnosti v mestih imajo pomembno vlogo predpisi o javnem naročanju. Zato Komisija države članice poziva, naj pri izvajanju svojih zadevnih postopkov javnega naročanja prednostno obravnavajo inovativne, digitalne, dostopne, trajnostne in multimodalne rešitve.

Komisija bo:

- okrepila svoje financiranje (glej oddelek 5) in podpora politikam (npr. okrepljeni koncept načrtov za trajnostno mobilnost v mestih) za javni prevoz ter bo sodelovala z nacionalnimi in lokalnimi upravami ter vsemi deležniki za zagotovitev, da ta oblika prevoza ostane temelj mobilnosti v mestih, in za odpravo neenakosti pri ocenjevanju javnega prometnega omrežja, vključno z izboljšanjem dostopa do železniških postaj;
- pri pregledu Delegirane uredbe (EU) 2017/1926 o storitvah zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij, ki naj bi ga sprejela leta 2022, proučila obvezno zagotavljanje podatkov prevoznikov v realnem času (npr. informacij o voznem redu in motnjah), tudi za javni prevoz, prek nacionalnih točk dostopa (do podatkov);
- predlagala uvedbo zahteve, da urbana vozlišča v okviru omrežja TEN-T potnikom omogočijo, da dostopajo do informacij, rezervirajo potovanja in plačajo zanje ter prevzamejo vozovnice prek multimodalnih digitalnih storitev mobilnosti, s čimer bo lahko javni prevoz do leta 2030 postal temelj kolektivne mobilnosti v urbanih vozliščih.

2.5 Bolj zdrava in varnejša mobilnost: obnovljen poudarek na hoji, kolesarjenju in mikromobilnosti

38. Načini aktivne mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje, so poceni brezemisijске oblike mobilnosti in imajo lahko tudi posredne koristi za zdravje, povezane z aktivnejšim življenjskim slogom. Da bi se v celoti razvil njihov potencial, bi jih bilo treba ustrezno obravnavati pri politikah mobilnosti v mestih na vseh ravneh upravljanja in financiranja, načrtovanja prometa, ozaveščanja, dodeljevanja prostora, varnostnih predpisov in ustrezne

²⁸ Direktiva (EU) 2019/882 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o zahtevah glede dostopnosti za proizvode in storitve (uporabljati se bo začela leta 2025), na voljo na spletnem naslovu <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX:32019L0882>.

²⁹ Bolj poglobljena analiza izzivov, povezanih z delovnimi mesti, znanji in spretnostmi na področju prometa, je vključena v Delovni dokument služb Komisije, priložen Strategiji za trajnostno in pametno mobilnost (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX%3A52020SC0331>).

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

infrastrukture, ob tem pa bi bilo treba posebno pozornost nameniti tudi osebam z zmanjšano mobilnostjo. Poleg tega bodo podpirali izvajanje evropskega načrta za boj proti raku. To je še en razlog, zakaj Komisija zdaj predlaga, naj urbana vozlišča v omrežju TEN-T pripravijo načrte za trajnostno mobilnost v mestih, ki so usmerjeni tudi v povečanje uporabe aktivne mobilnosti, ter namerava na podlagi novega okvira EU za mobilnost v mestih spodbujati okrepitev te vrste mobilnosti v vseh mestih in regijah.

39. Delodajalci lahko z aktivno mobilnostjo pri zaposlenih spodbujajo prizadevanja za boljše zdravje. Promocijske kampanje in sheme spodbud na delovnih mestih, podprte s potrebnimi infrastrukturnimi naložbami za olajšanje hoje in kolesarjenja na delo, zagotavljajo boljše zdravje in dobro počutje zaposlenih.
40. Številni lokalni organi so od izbruha pandemije COVID-19 sprejeli ukrepe, kot je preoblikovanje parkirišč ali širjenje pločnikov, da bi več javnega prostora namenili za trajnostne načine, kot sta hoja in kolesarjenje. Cestna infrastruktura je javni prostor, ki ga je mogoče prilagoditi, da ga lahko vsi varno uporabljajo.
41. Načini aktivne mobilnosti so lahko del multimodalnih potovanj (zlasti na začetnem in zadnjem delu poti), poleg tega sami po sebi zagotavljajo rešitev za mobilnost od vrat do vrat. Zaradi telesne dejavnosti je veliko možnosti, da se izboljša zdravje ljudi ter se zmanjšajo zastoji, s čimer bi se zmanjšali emisije ogljikovega dioksida, onesnaževanje zraka in obremenitev s hrupom. Naložbe v infrastrukturo za aktivno mobilnost prinašajo tudi konkretne ekonomske koristi³¹.
42. Električna kolesa omogočajo kolesarjenje osebam, ki prebivajo na hribovitih območjih ali v predmestjih, ter starejšim in nekaterim osebam z zmanjšano mobilnostjo, zaradi česar lahko veliko več ljudi kolo uporablja za dnevne migracije in se odpravi na precej daljše razdalje. Električna tovorna kolesa se čedalje pogosteje uporabljajo pri komercialnih storitvah dostave. Električna kolesa so zdaj najhitreje rastoči segment električne mobilnosti v Evropi, saj se je njihova prodaja leta 2020 povečala za 52 %. EU s sedanjim trendom razvija tudi močnejšo industrijsko bazo na področju tehnologij koles in dvokolesnih vozil. Ta postajajo pametnejša, potrebna pa so dodatna prizadevanja, da se povečajo naložbe v kolesarsko infrastrukturo ter izkoristijo možnosti digitalizacije in podatkov za povečanje uporabe kolesarjenja in njegovo vključitev v multimodalno mešanico.
43. Več ljudi, ki hodijo peš ali kolesarijo, skupaj z naglim vzponom električnih skirojev in drugih oblik mikromobilnosti pomeni tudi več ranljivih udeležencev v cestnem prometu³² v mestih. Vsi udeleženci v prometu, vključno z udeleženci z motornimi prevoznimi sredstvi, se morajo prilagoditi novi krajini na podlagi okrepljenega ozaveščanja in izobraževanja za varnost v cestnem prometu. Ranljivi udeleženci v prometu zajemajo 70 % smrtnih žrtev na cestah v mestih, zato bi bilo treba tej skupini nameniti več pozornosti, zlasti zato, da bi EU dosegla cilj „vizije nič“³³ za zmanjšanje smrtnih žrtev in poškodb v cestnem prometu na skoraj nič. Vidikom varnosti v cestnem prometu bi bilo treba nameniti dodatno pozornost in jih vključiti v vse ravni načrtovanja mobilnosti v mestih. Ranljivim udeležencem v

³¹ V Helsinkih se za vsak euro, vložen v kolesarjenje po ključnih mestnih prometnih žilah, pridobi korist v višini 3,6 EUR [[Helsinki conducts first Bikenomics analysis \(Helsinki izvedli prvo analizo z vidika ekonomije kolesarjenja\) CIVITAS Handshake \(handshakecycling.eu\)](#)].

³² Zagovorniki teh oblik mobilnosti pogosto govorijo o dragocenih udeležencih v prometu, saj se zaradi njih zmanjšujejo zastoji in se izboljšuje kakovost zraka za vse.

³³ Next steps towards ‘Vision Zero’: EU road safety policy framework 2021-2030 (Naslednji koraki naproti „viziji nič“: okvir politike EU za varnost v cestnem prometu za obdobje 2021–2030), na voljo na spletnem naslovu https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf.

prometu bi bilo treba zagotoviti dovolj prostora, na primer s fizičnim ločevanjem stez za hojo in kolesarjenje/mikromobilnost od prometa motornih vozil, kjer je to izvedljivo. Pri financiranju EU za projekte mobilnosti v mestih in mestne infrastrukture bi bilo treba zahtevati, da se pri projektih upošteva pristop varnega sistema. Evropska mesta že izvajajo ukrepe za zmanjšanje tveganja, povezanega s hitrostjo, s prilagoditvijo zgornjih meja in nadaljevanje dela v zvezi z boljšim upravljanjem hitrosti.

44. Že pred pandemijo COVID-19 so številni prevozniki v številnih mestih EU začeli zagotavljati nove storitve mikromobilnosti, kot so (električna) dvokolesna vozila za uporabo brez postaj ali z njimi (kolesa, skiroji ali električni mopedi) in druga sredstva za osebno mobilnost. Vendar se na nacionalni in lokalni ravni uporabljajo različna pravila, pogosto celo znotraj posamezne države članice, kar prišlekom otežuje pravilno upoštevanje lokalnih predpisov in ovira poslovanje izvajalcev shem souporabe, ki želijo poslovati v več kot le eni državi.
45. Zato so zdaj na spletnem mestu opazovalne skupine EU za mobilnost v mestih na voljo smernice za ustrezne organe o varni uporabi naprav za mikromobilnost, ki temeljijo na posvetovanju z vsemi zainteresiranimi stranmi. Ta tematski vodnik za načrte za trajnostno mobilnost v mestih vsebuje dobro prakso in ključna priporočila za vključevanje sredstev za mikromobilnost v načrtovanje mobilnosti v mestih, da bi se zagotovila njihova varna uporaba na mestnih območjih. Pomagal bo vključiti mikromobilnost v pristop na podlagi „vizije nič“ in doseči dolgoročni cilj EU, da se približa odpravi smrtnih žrtev in resnih poškodb v cestnem prometu.

Zato bo Komisija:

- v revidirani uredbi o omrežju TEN-T predlagala zahteve po boljšem vključevanju aktivnih načinov potovanja za multimodalna vozlišča potniškega prometa v urbanih vozliščih ter zahteve po ohranjanju neprekinjenosti in dostopnosti kolesarskih stez za spodbujanje aktivnih načinov potovanja;
- v posodobljenih smernicah za načrte za trajnostno mobilnost v mestih povečala vlogo hoje in kolesarjenja;
- na spletnem mestu opazovalne skupine EU za mobilnost v mestih zdaj objavila namenski tematski vodnik za načrte za trajnostno mobilnost v mestih o varni uporabi sredstev za mikromobilnost, da bi načrtovalcem mobilnosti v mestih in lokalnim organom pomagala omogočiti varno uvajanje novih prevoznih sredstev na cestah v mestih;
- na podlagi izkušenj z varnostnimi zahtevami na nacionalni in lokalni ravni pripravila pravila za varnost sredstev za mikromobilnost;
- do konca leta 2022 v prvi reviziji faze načrtovanja na podlagi Direktive 2008/96/ES³⁴ o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture pripravila smernice o zahtevah glede kakovosti infrastrukture za ranljive udeležence v prometu.

2.6 Brezemisijska mestna logistika tovornega prometa in dostava na zadnjem delu poti

46. Mestni tovorni promet ali logistika je ključna za delovanje mestnih gospodarstev, zlasti med pandemijo COVID-19, zaradi katere so se povečali dejavnost elektronskega trgovanja

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

in dostave na dom, ter po njej. Leta 2020 se je obseg dostav potrošnikom v okviru elektronskega trgovanja zaradi pandemije povečal za 25 %, obseg dostav na zadnjem delu poti pa se bo verjetno še povečeval³⁵.

47. Zato je treba poleg lastnosti, predlaganih za urbana vozlišča v reviziji uredbe o omrežju TEN-T, pospešiti uvajanje hitro razvijajočih se in trajnostnih rešitev, kot so tovorna kolesa, pri čemer je treba uporabiti nove distribucijske modele in dinamično usmerjanje ter bolje uporabljati mestno železnico in celinske plovne poti, povezane z različnimi načini prevoza. To bi podprlo optimizacijo uporabe vozil in infrastrukture ter zmanjšalo potrebo po vožnjah s praznimi vozili in nepotrebnih vožnjah.
48. Poleg tega bi morala biti razsežnost tovarnega prometa pomemben element načrtovanja trajnostne mobilnosti v mestih, da bi se pospešila njihova uporaba. Potrebna so dodatna prizadevanja za zagotovitev, da se obstoječi načrti za trajnostno mestno logistiko³⁶ bolje vključijo v okvir za načrte za trajnostno mobilnost v mestih ter da se dodatno razvijajo in izvajajo po vsej EU³⁷. To bo pomagalo uresničiti cilj brezemisijske mestne logistike do leta 2030.
49. Ukrepi na tem področju bodo osredotočeni na uvajanje brezemisijskih rešitev, tehnologij in vozil za mestno logistiko. Komisija bo revidirala standarde emisijskih vrednosti CO₂ za težka vozila, da se bo ta sektor približal brezemisijskim vozilom. Poleg tega bo s predlogom o ambicioznejših standardih emisijskih vrednosti CO₂ za lahka vozila³⁸ precej povečala uvajanje brezemisijskih kombiniranih vozil, ki se uporabljajo za mestno logistiko.
50. Zagotovitev vključevanja javnih in zasebnih deležnikov je osrednjega pomena za optimizacijo mestne logistike in dostave na zadnjem delu poti z ekonomskega, socialnega in okoljskega vidika. Sodelovanje med lokalnimi organi in zasebnimi deležniki, redni dialogi med vsemi stranmi, mreženje in izmenjave med mestnimi načrtovalci so ključni ukrepi, ki so jih navedli lokalni in zasebni deležniki³⁹, za pridobivanje znanja o upravljanju in načrtovanju trajnostne mestne logistike. Poleg tega je na ravni EU potrebnega več dela v zvezi z ocenjevanjem potrebe po okrepitvi zbiranja in izmenjave podatkov o mestnem tovarnem prometu⁴⁰.

Zato bo Komisija:

- do konca leta 2022 predložila predlog za revizijo standardov emisijskih vrednosti CO₂ za težka vozila, da se bo ta sektor približal brezemisijskim vozilom;

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

³⁶ Oktobra 2019 je bil objavljen namenski tematski vodnik v zvezi z načrti za trajnostno mobilnost v mestih, na voljo na spletnem naslovu https://www.eltis.org/sites/default/files/sustainable_urban_logistics_planning_0.pdf.

³⁷ V študiji za ugotavljanje dejstev iz leta 2021 je bilo ugotovljeno, da je 68 % vzorčenih mest EU seznanjenih s smernicami za načrte za trajnostno mestno logistiko, vendar jih ima le 13 % namenski načrt za trajnostno mestno logistiko, 58 % vzorčenih mest EU pa je elemente logistike vključilo v svoje načrte za trajnostno mobilnost v mestih.

³⁸ Predlog uredbe o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila, na voljo na spletnem naslovu [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R(01)).

³⁹ Prav tam.

⁴⁰ Po podatkih študije za ugotavljanje dejstev samo 29 % vzorčenih mest EU zbira podatke o mestni logistiki in samo 32 % jih ima okvir ocenjevanja.

- zagotovila, da se obstoječi načrti za trajnostno mestno logistiko v celoti vključijo v okvir za načrte za trajnostno mobilnost v mestih;
- podpirala dialog in sodelovanje med vsemi stranmi ter mreženje in izmenjave med mestnimi načrtovalci;
- podpirala prostovoljno izmenjavo podatkov med vsemi vrstami deležnikov za izboljšanje učinkovitosti, trajnostnosti in konkurenčnosti mestnega tovarnega prometa⁴¹.

2.7 Digitalizacija, inovacije in nove storitve mobilnosti

51. V zvezi z digitalizacijo možnosti niso povsem izkoriščene: tehnologije, kot so umetna inteligenca, digitalni dvojčki, blokovne verige, internet stvari ter evropske rešitve za satelitsko navigacijo in opazovanje Zemlje, lahko zagotovijo pametnejšo, odpornejšo in bolj trajnostno mobilnost v mestih.
52. Nove aplikacije in platforme omogočajo dostop do najrazličnejših storitev prek pametnih telefonov. Na primer, aplikacije za mobilnost kot storitev so lahko koristne pri rezervaciji in plačilu vozovnic za vse ponudbe mobilnosti. Čim bolj nemotena bodo multimodalna potovanja, tem več uporabnikov jih bo pozdravilo in sprejelo. V prihodnosti bodo lahko prevozniki in potniki uporabljali evropske denarnice za digitalno identiteto⁴², te bodo države članice izdajale, da bi državljanom, rezidentom in podjetjem omogočile izmenjavo in predložitev poverilnic, tudi za mobilnost v mestih.
53. Poleg tega lahko digitalna orodja za upravljanje mobilnosti organom, pristojnim za javni prevoz, pomagajo natančno razumeti uporabo javnega prostora, bolje vlagati v multimodalno infrastrukturo in vozila ter učinkovito oblikovati predpise in spremljati njihovo spoštovanje.
54. Za nadaljnjo podporo boljšemu upravljanju prometa in mobilnosti se bodo z načrtovano revizijo direktive o inteligentnih prometnih sistemih⁴³ in revidirano delegirano uredbo o storitvah zagotavljanja prometnih informacij v realnem času po vsej EU⁴⁴ okrepile storitve zagotavljanja prometnih informacij v realnem času in multimodalne digitalne storitve mobilnosti.
55. Digitalizacija zagotavlja tudi način, kako rešiti nekatere izzive v zvezi s predpisi o dostopu za vozila v mestih. V Evropi večina (73 %) predpisov o dostopu za vozila v mestih zadeva območja z nizkimi emisijami (in brez emisij). Območja z nizkimi emisijami so lahko učinkovita za reševanje lokalnih težav s kakovostjo zraka, zlasti na območjih, kjer je promet prevladujoč vzrok splošne onesnaženosti zraka. Poleg tega številni lokalni organi obravnavajo možnost izrednih shem za onesnaževanje ali shem zaračunavanja cestnih

⁴¹ Ob ustreznem upoštevanju rešitev, ki jih razvija Forum za digitalni promet in logistiko (Digital Transport and Logistics Forum, DTLF).

⁴² Evropska komisija je 3. junija 2021 sprejela Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (EU) št. 910/2014 v zvezi z vzpostavitvijo okvira za evropsko digitalno identiteto v povezavi s Priporočilom Komisije z dne 3. junija 2021 o skupnem unijskem naboru orodij za usklajen pristop k okviru za evropsko digitalno identiteto. Če bo mogoče zakonodajne razprave končati do konca leta 2022, bodo države članice začele evropske denarnice za digitalno identiteto izdajati leta 2024.

⁴³ <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Inteligentni-prometni-sistemi-pregled-pravil-EU-sl>.

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

pristojbin za obravnavo drugih težav, na primer zastojev⁴⁵. Dejansko imajo številna mesta težave z zastoji na lokalnih cestah in kakovostjo zraka, ki jih povzroča promet, saj pogosto presegajo standarde EU za kakovost zraka in mejne vrednosti onesnaženosti⁴⁶. Predvsem cestni promet bi moral precej manj onesnaževati, zlasti v mestih. Načrtovani predlog za strožje standarde za emisije onesnaževal zraka za vozila (Euro 7) bo mestom pomagal pri prehodu na čisto mobilnost. Predpisi o dostopu za vozila v mestih so lahko tudi ukrep za skladnost s standardi kakovosti zraka v EU ter omejitev zastojev in emisij iz prometa. Poleg tega se z njimi spodbuja uporaba javnega prevoza in aktivne mobilnosti, s čimer se zmanjša dostop bolj onesnažujočih vozil do občutljivih mestnih območij.

56. Pomembno je, da predpisi o dostopu za vozila v mestih, ki se uporabljajo, omogočajo nemoteno in uporabniku prijazno potovanje na celotnem enotnem trgu, ne da bi povzročali diskriminacije voznikov, ki niso rezidenti. Čeprav so za uvajanje specifičnih predpisov o dostopu za vozila v mestih odgovorni pristojni nacionalni in lokalni organi, ki bi morali biti pristojni tudi za to, raznolikost takih predpisov prinaša nove izzive v EU za potniški in tovorni promet. Udeleženci v prometu potrebujejo boljši dostop do informacij, da bi bili seznanjeni s temi predpisi in jih lahko upoštevali, mesta pa pogosto ne morejo vzpostaviti in ustrezno izvajati učinkovitih in funkcionalnih shem. Ti izzivi so zahtevni zlasti za tuja vozila, tudi če so brezemisijska. Manjka standardiziran in učinkovit način, kako voznikom zagotoviti informacije in podatke o predpisih o dostopu za vozila v mestih. Enako mestnim organom primanjkujejo podatki, potrebni za čezmejno izvrševanje.
57. Komisija je doslej svoja prizadevanja osredotočala na izboljševanje zagotavljanja informacij in izmenjave podatkov na podlagi:
- izvajanja Uredbe (EU) 2018/1724 o enotnem digitalnem portalu⁴⁷, v skladu s katero morajo javni organi prek portala zagotavljati informacije udeležencem v prometu;
 - priprave revizije⁴⁸ delegirane uredbe o zagotavljanju prometnih informacij v realnem času⁴⁹, v skladu s katero morajo države članice zagotoviti dostop do najrazličnejših statičnih in dinamičnih podatkov za vključitev novih naborov podatkov, kot so nabori podatkov v zvezi s predpisi o dostopu za vozila v mestih;
 - projekta „UVARbox“⁵⁰, katerega namen je pomagati mestom pri razvoju uporabniku prijaznega orodja za zagotavljanje podatkov o mestnih in

⁴⁵ Na dan 21. oktobra 2021 so veljavni ali načrtovani predpisi o dostopu za vozila v mestih zadevali 328 območij z nizkimi emisijami, 130 izrednih shem za onesnaževanje, 36 območij brez emisij in 6 cestnin v mestih. Vir: <https://urbanaccessregulations.eu/>.

⁴⁶ Direktiva 2008/50/ES o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX:02008L0050-20150918>.

⁴⁷ Uredba o enotnem digitalnem portalu deluje kot enotna vstopna točka za dostop posameznikov in podjetij do informacij o pravilih in zahtevah, ki jih morajo izpolnjevati v skladu s predpisi EU ter nacionalnimi, regionalnimi ali lokalnimi predpisi. V skladu z njo se med drugim zahteva, da javni organi udeležencem v prometu prek portala zagotavljajo informacije o predpisih o dostopu za vozila v mestih. V zvezi s postopkom za pridobitev emisijskih nalepk uredba določa, da morajo biti takšne nalepke, ki jih izda javni organ ali institucija, na voljo v celoti na spletu do 12. decembra 2023.

⁴⁸ Delegirani akt naj bi bil sprejet v prvem četrtletju leta 2022.

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

⁵⁰ Pripravljalni ukrep, ki ga financira Evropski parlament, upravljajo pa službe Komisije (<https://uvarbox.eu>).

regionalnih shemah predpisov o dostopu za vozila v mestih v standardizirani obliki;

- d. projekta „UVARexchange“⁵¹, katerega namen je izboljšati sporočanje informacij voznikom v bližini območij predpisov o dostopu za vozila v mestih in izboljšati dostop lokalnih organov do informacij, zlasti v zvezi s tujimi vozili in vozniki, za nemotena potovanja in izvajanje navedenih predpisov s strani lokalnih organov.

- 58. Potrebna so nadaljnja prizadevanja za učinkovite, stroškovno učinkovite, uporabniku prijazne in poštene rešitve, ki koristijo javnim organom ter voznikom in lastnikom vozil ter ki pomagajo pri upravljanju in uporabi predpisov o dostopu za vozila v mestih.
- 59. Digitalizacija omogoča tudi nove storitve mobilnosti, kot so souporaba avtomobilov in koles brez prevzemno-oddajnega mesta, naročanje prevoza prek aplikacije in inovativne storitve taksijev, ali dostavne storitve, ki so na voljo predvsem prek mobilnih aplikacij. Te storitve zagotavljajo tudi veliko priložnost za evropska podjetja.
- 60. Podjetja za naročanje prevoza prek aplikacije so lahko s ponudbo storitev vozil z voznikom za zasebni najem, ki konkurirajo uveljavljenim storitvam taksijev, revolucionarna. Vozniki taksijev pogosto menijo, da je konkurenca podjetij za naročanje prevoza prek aplikacije nelojalna, če tem podjetjem ni treba upoštevati istih pravil kot vozniki taksijev. Po drugi strani podjetja za naročanje prevoza prek aplikacije in ponudniki vozil za zasebni najem menijo, da so pravila, ki se uporabljajo za vozila za zasebni najem, zastarela. Komisija bo leta 2022 zagotovila ciljno usmerjene smernice o pravilih v zvezi s storitvami taksijev in vozil za zasebni najem. Te smernice dopolnjujejo nedavne predloge Komisije o poštenih delovnih pogojih v platformnem gospodarstvu. Za zagotovitev razvoja teh storitev v skladu z evropskim zelenim dogovorom sedanji predlog za revidirane smernice o omrežju TEN-T določa, da morajo načrti za trajnostno mobilnost v mestih za urbana vozlišča zajemati načrte za prehoda na brezemisijske vozne parke.
- 61. Pojavljajo se tudi nove storitve mobilnosti in prometa, ki so pogosto podprte s financiranjem EU za dejavnosti raziskav in inovacij. Med njimi so storitve povezane, kooperativne in avtomatizirane mobilnosti (*connected, cooperative and automated mobility* – CCAM) ter zračna mobilnost v mestih (*urban air mobility* – UAM)⁵². Da bi bil njihov potencialni prispevek k mobilnosti v mestih čim večji, jih je treba že v zgodnji fazi vključiti v okvir za načrte za trajnostno mobilnost v mestih.
- 62. Na splošno imajo številna evropska mesta že zdaj vodilno vlogo v svetu pri inovacijah na področju prometa, načrtovanju trajnostne mobilnosti v mestih ter izvajanju ambicioznih podnebnih ciljev in ciljev za varnost v cestnem prometu. Pogosto so naša mesta najboljši živi laboratoriji, v katerih se oblikujejo, preskušajo in izvajajo nove rešitve za skupne izzive, s čimer se podpira učinkovitejša in trajnostna mobilnost v mestih ter dodano izboljšuje kakovost življenja prebivalcev in prebivalcev v evropskih mestih. Mesta eksperimentirajo tudi z uporabo lokalnih digitalnih dvojčkov, pri čemer združujejo podatke z različnih področij (vključno z mobilnostjo) ter uporabljajo vizualizacijo, modeliranje in simulacijo, da bi na celosten način podpirale svoje odločanje.
- 63. Ključna za to, da jih javnost sprejme, sta javna razprava in soustvarjanje novih konceptov mobilnosti. V ta namen se od leta 2002 na podlagi zaporednih okvirnih programov za

⁵¹ Pripravljalni ukrep, ki ga financira Evropski parlament, upravljajo pa službe Komisije (<https://www.eltis.org/in-brief/news/uvarexchange-project-kicks>).

⁵² Opredeljena kot obsežen zračni promet na zelo nizki nadmorski višini nad naseljenimi območji.

raziskave in inovacije podpira pobuda CIVITAS, ki zagotavlja inovativne ukrepe na lokalni in regionalni ravni, s katerimi lahko javni organi bolje upravljajo inovacije ter sprejemajo nova orodja, rešitve ali postopke. To pomaga spodbujati uvajanje in ponavljanje rešitev za trajnostno in pametno mobilnost v mestih po vsej Evropi in širše.

64. Poleg tega se izvajajo številne pobude EU za raziskave in inovacije, ki so povezane z mobilnostjo v mestih, vključno s skupaj načrtovanima partnerstvoma 2ZERO (naproti brezemisijškemu cestnemu prometu) in CCAM (povezana, kooperativna in avtomatizirana mobilnost), institucionalnima partnerstvoma za čisti vodik in evropske železnice, sofinanciranim partnerstvom za spodbujanje urbanega prehoda (*Driving Urban Transition* – DUT), pobudo Inovativni ukrepi v mestih, skupnostjo znanja in inovacij Evropskega inštituta za inovacije in tehnologijo na področju mobilnosti v mestih, pobuda living.eu ter Trg pametnih mest. Te pobude se medsebojno dopolnjujejo in imajo velike možnosti za sinergije za pospešitev inovacij naproti bolj trajnostnim mestom in mestnim prostorom, prijetnim za življenje. Misija za podnebno nevtralna in pametna mesta zagotavlja posebno obetavno možnost učinkovitega usklajevanja med pobudami na področju mest (glej v nadaljevanju).

Komisija bo:

- do leta 2022 predlagala zakonodajno pobudo o zagotavljanju in uporabi poslovno občutljivih podatkov za multimodalne digitalne storitve mobilnosti, vključno z izboljšanjem dostopnosti za osebe z zmanjšano mobilnostjo;
- leta 2022 predstavila ukrepe za razvoj skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost za olajšanje dostopa do podatkov o mobilnosti in njihove izmenjave, tudi na ravni mest;
- ob podpori programa za digitalno Evropo⁵³ oblikovala zbirko orodij EU za lokalne digitalne dvojčke, da bi mestom v njihovem lokalnem okviru pomagala pri združevanju podatkov z različnih področij, kot je mobilnost, ter uporabi vizualizacije in simulacije za podporo odločanju;
- leta 2022 začela namensko študijo, s katero bo opredelila in pojasnila, katere digitalne in tehnične rešitve bodo na voljo za omogočanje učinkovitejših in uporabniku prijaznejših predpisov o dostopu za vozila v mestih, ob upoštevanju načela subsidiarnosti;
- izdala smernice o lokalnem prevozu na zahtevo, tj. taksijih, vozilih z voznikom za zasebni najem in naročanju prevoza prek aplikacije;
- v okviru misije za podnebno nevtralna in pametna mesta dodatno razvila pobudo CIVITAS na podlagi programa Obzorje Evropa ter njeno povezavo z ustreznimi pobudami, ki jih financira EU;
- podprla inovativne ukrepe v okviru programa za raziskave in inovacije Obzorje Evropa na podlagi partnerstev, pomembnih za dejavnosti mobilnosti v mestih (sofinanciranega partnerstva DUT, skupaj načrtovanih partnerstev 2ZERO in CCAM, institucionalnih partnerstev za čisti vodik in evropske železnice).

⁵³ Delovni program za digitalno Evropo za obdobje 2021–2022, C(2021) 7914 final, Priloga. Okvirni čas začetka razpisa: leto 2022.

2.8 Naproti podnebno nevtralnemu mestu: odporen, okolju prijazen in energijsko učinkovit mestni promet

65. Eden od ključnih mejnikov Strategije za trajnostno in pametno mobilnost je, da se do leta 2030 zagotovi, da je vsaj 100 evropskih mest podnebno nevtralnih. Glede na razpoložljivost ustreznih tehnoloških rešitev in drugih rešitev politike za brezemisijso mobilnost bi morala mesta sprejeti ukrepe, s katerimi bi pospešila zeleni prehod in končno zagotovila, da bosta mobilnost v mestih in mestni promet čim hitreje podnebno nevtralna. To bi moralo vključevati sinergije s proizvodnjo energije iz obnovljivih virov, njenim shranjevanjem in energetskimi skupnostmi. Mestni organi bi morali uporabiti zlasti pooblastila, ki jih imajo, vključno s pooblastili v zvezi z javnim naročanjem ter postopki za podelitev koncesij ali licenc ter dodelitev nepovratnih sredstev, da bi pospešili razvoj okolju prijaznejšega javnega prevoza in voznih parkov, na primer s skupno mobilnostjo in vozili za najem, dostavnimi vozili ter storitvami taksijev in vozil za zasebni najem.
66. Javni organi bi morali zagotoviti razpoložljivost učinkovite, interoperabilne in uporabniku prijazne infrastrukture za polnjenje in oskrbo z alternativnim gorivi. V ta namen je Forum za trajnostni promet že pripravil sklop priporočil za javne organe za javno naročanje, podeljevanje koncesij, licenc in/ali dodeljevanje podpore za električno polnilno infrastrukturo za osebne avtomobile in kombinirana vozila⁵⁴. Poleg tega bodo leta 2022 predvidoma objavljene smernice za boljše postopke za izdajo dovoljenj in priključitev polnilne infrastrukture na omrežje ter priporočila za pospešitev elektrifikacije specializiranih voznih parkov in voznih parkov za lastne potrebe.
67. Prehod na podnebno nevtralnost bodo razvijala in v praksi predstavila mesta, ki sodelujejo pri misiji za podnebno nevtralna in pametna mesta⁵⁵. Namen misije je doseči, da bo do leta 2030 100 evropskih mest podnebno nevtralnih in pametnih, ter postaviti temelje za zagotovitev podnebne nevtralnosti vseh mest do leta 2050. V središču tega izziva bo mobilnost v mestih. Kar zadeva raziskave in inovacije, prvi program dela Obzorja Evropa za obdobje 2021–2022 vključuje nabor ukrepov, ki pomagajo postaviti temelje za izvajanje misije, med drugim na več ključnih področjih, kot je javni prevoz.

Komisija bo:

- predlagala, naj se v revidirano uredbo o omrežju TEN-T vključijo obveznosti glede razpoložljivosti polnilne in oskrbovalne infrastrukture na podlagi predloga Komisije za uredbo o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva⁵⁶, tudi v urbanih vozliščih;
- v programe dela Obzorja Evropa za raziskave in inovacije vključila teme, da bi mestom pomagala vlagati v inovacije na področju mobilnosti v mestih v okviru misije za mesta s poudarkom na javnem prevozu in aktivni mobilnosti ter v okviru partnerstev za promet za podporo avtomatiziranim, pametnim in brezemisijskim vozilom ter njihovem povezovanju s polnilnimi sistemi na mestnih območjih;
- v okviru programa Obzorje Evropa v obdobju 2021–2023 zagotovila 359,3 milijona EUR za začetno fazo izvajanja misije za podnebno nevtralna in pametna mesta;
- razvila dodatne sinergije s financiranjem iz drugih programov EU (kot so evropski

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

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

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

strukturni in investicijski skladi, Instrument za povezovanje Evrope ter mehanizem za okrepanje in odpornost) ter financiranjem, ki ga zagotavljajo Evropska investicijska banka in drugi viri iz zasebnega sektorja, za podporo uvajanju brezemisijske mobilnosti, vozil in njihovih omogočitvenih dejavnikov.

2.9 Ozaveščanje in krepitev zmogljivosti

68. Evropski teden mobilnosti (ki poteka od 16. do 22. septembra)⁵⁷, ki je kampanja Evropske komisije v sodelovanju z mrežo nacionalnih koordinatorjev, od leta 2002 spodbuja spremembo ravnanja v smeri trajnostne mobilnosti ter aktivno mobilnost, javni prevoz ter druge trajnostne in pametne rešitve za promet. Čeprav kampanja poteka celo leto, manjša in večja mesta med glavnim decentraliziranim dogodkom v septembru prirejajo dogodke, povezane z letno temo, kot so čedalje bolj priljubljeni dnevi brez avtomobila. Tema 20. evropskega tedna mobilnosti leta 2021 je bila Varno in zdravo s trajno mobilnostjo, sodelovalo pa je rekordnih 3 200 manjših in večjih mest iz 53 držav z vsega sveta. Letni dogodki, kot so velike konference EU⁵⁸ in nagrade na ravni EU, povezane z mobilnostjo v mestih, imajo podoben namen ter udeležencem ponujajo priložnost za mreženje in izmenjavo dobrih praks. Tudi Konferenca o prihodnosti Evrope, ki poteka, je prav tako odličen forum za interaktivno povezovanje z državljanke in državljani v zvezi s trajnostnimi rešitvami za promet.
69. Evropska komisija z letno nagrado za invalidom prijazno mesto (Access City Award)⁵⁹, ki jo je začela podeljevati leta 2010, nagrajuje evropska mesta za njihova prizadevanja za večjo dostopnost invalidov, med drugim na področju prometa in povezane infrastrukture. Da bi se obeležilo evropsko leto železnic (2021), je bilo pri 12. podelitvi nagrade podeljeno posebno priznanje za izboljšanje dostopnosti železniških postaj. Z nagrado se vsako mesto v EU spodbuja k zagotavljanju enakega dostopa do mestnega življenja invalidom in starejšim. Poleg tega se mesta tako navdihujejo in izmenjujejo primere dobrih praks.
70. Poleg ozaveščanja je treba lokalnim in regionalnim organom ter delavcem v mestnem prometu pomagati pri krepitvi njihovih zmogljivosti, da bodo lahko učinkovito opravljali svoje naloge za trajnostno in pametno mobilnost v mestih. EU podpira krepitev zmogljivosti, zlasti za načrtovanje trajnostne mobilnosti v mestih, s tehnično pomočjo, usposabljanjem, številnimi projekti ter zagotavljanjem smernic.

Komisija bo:

- nadaljevala dejavnosti ozaveščanja, osredotočene na evropski teden mobilnosti ter nagrade in dogodke EU v zvezi z mobilnostjo v mestih;
- še naprej zagotavljala tehnično pomoč ter zlasti izvajala ukrepe za krepitev zmogljivosti lokalnih, regionalnih in nacionalnih organov za pripravo in izvajanje ukrepov in strategij za mobilnost v mestih.

⁵⁷ <https://mobilityweek.eu/home/>

⁵⁸ Zlasti Forum CIVITAS, Konferenca o načrtih za trajnostno mobilnost v mestih in dnevi mobilnosti v mestih.

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

3 UPRAVLJANJE IN USKLAJEVANJE

71. Vprašanja mobilnosti zajemajo vse ravni politike (organe EU, nacionalne, regionalne in lokalne organe). Pri prizadevanjih za podnebno nevtralnost je potreben pristop **s celostnim upravljanjem** mobilnosti v mestih **na več ravneh** poleg drugih ustreznih sektorjev, kot je energetski, na primer v okviru misije za podnebno nevtralna in pametna mesta. V zvezi s tem je ključno, da se zagotovi, da so mesta v celoti vključena pri podpiranju doseganja evropskih ciljev. Tak pristop bi moral ob upoštevanju načela subsidiarnosti nacionalnim, lokalnim in regionalnim organom pomagati pri njihovem delu in omogočiti skupen pristop po vsej EU.
72. Potrebna je okrepljena platforma za dialog in soustvarjanje novih ukrepov za izvedbo novega okvira EU za mobilnost v mestih s tesnejšim sodelovanjem držav članic in boljšim dialogom z mesti, regijami in deležniki o vseh vprašanih mobilnosti v mestih. V ta namen bi bilo treba uporabiti že vzpostavljene strukture in jih prilagoditi, kolikor je mogoče⁶⁰.
73. Reformirana skupina strokovnjakov za mobilnost v mestih⁶¹ ima lahko osrednjo vlogo pri načrtovanju in izvajanju tega novega pristopa k upravljanju. Doslej njeno splošno delovanje ni izpolnilo prvotnih pričakovanj, pri javnih posvetovanjih in delavnicah pa je bila izpostavljena potreba po izboljšanju njene strukture in ureditev dela. To bi moralo vključevati možnost za sodelovanje lokalnih organov, mrež mest in socialnih partnerjev ter določitev jasnih delovnih ciljev in rezultatov. Dejavnosti skupine strokovnjakov bi morale po potrebi podpirati podskupine.
74. Skupina strokovnjakov bi morala delati zlasti na področju javnega prevoza, skupne in aktivne mobilnosti, brezemisijevih voznih parkov, mestne logistike ter dostave na začetnem in zadnjem delu poti, tudi na mestnih čezmejnih območjih, ter povezav med mesti in podeželjem. Poleg tega bi morala usklajevati pripravljenost na izredne razmere v mestnem prometu med državami članicami⁶² ter med nacionalnimi vodji programa za načrte za trajnostno mobilnost v mestih in koordinacijsko skupino platforme za načrte za trajnostno mobilnost v mestih.

Komisija bo:

- do leta 2022 pregledala mandat in delovanje skupine strokovnjakov Komisije za mobilnost v mestih.

4 MEDNARODNI VIDIKI

75. Mobilnost v mestih je ena od razsežnosti, zajetih s ciljem trajnostnega razvoja št. 11 o trajnostnih mestih in skupnostih ter Novo urbano agendo. Ta dokumenta o svetovnih okvirih usmerjata večstransko in dvostransko sodelovanje EU ter druge dejavnosti za podporo uvajanju praks in rešitev zunaj EU.

⁶⁰ Pri pregledu urbane agende, ki je predviden za leto 2023, bi se lahko proučile sinergije med dialogom o upravljanju na več ravneh ter skupljanju in deležniki na področju mobilnosti v mestih.

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

⁶² K skupini strokovnjakov lahko prispeva tudi kontaktna točka Komisije za meje, ki jo sestavljajo strokovnjaki za čezmejna vprašanja (npr. obravnavanje pravnih in upravnih ovir na mejah).

76. Program mednarodnega sodelovanja mest⁶³ za obdobje 2017–2020 je s povezovanjem mest in načrtovanjem skupnih akcijskih načrtov prispeval k vzpostavitvi dialoga o vprašanih mobilnosti med mesti po vsem svetu. Med primeri sta sodelovanje med Torinom (Italija) in São Paolom (Brazilija) za vzpostavitev multimodalne mobilnosti v velikih medobčinskih sistemih ter delo Nagpurja (Indija) in Karlsruheja (Nemčija) za razmislek o mobilnosti, osredotočeni na ljudi, in souporabi javnih koles.
77. V okviru novega programa mednarodnega sodelovanja mest in regij⁶⁴ (IURC) za obdobje 2021–2024 je 44 mest v EU in tretjih državah izrazilo zanimanje za delo v zvezi s tematsko mrežo za obnovo mest in regij ter socialno kohezijo, ki zajema zlasti vprašanja trajnostne mobilnosti in prometa.
78. Izvajajo se še številne druge mednarodne dejavnosti za spodbujanje in izvajanje rešitev za trajnostno mobilnost v mestih, pri čemer se v vseh geografskih regijah podpirajo razvojno sodelovanje EU in partnerstva. Te dejavnosti zajemajo naložbene razsežnosti in pojem strateškega upravljanja mobilnosti na ravni občin za načrtovanje trajnostne mobilnosti v mestih, pri čemer so koncept načrtov za trajnostno mobilnost v mestih in smernice EU postali svetovna referenca. Po vsem svetu so bili prilagojeni geografskim razmeram in posebnostim.
79. Za doseganje podnebnih ciljev EU je ključna dodatna lokalna politična odgovornost za cilje trajnostne mobilnosti. Komisija bo na podlagi ambicij evropske misije za podnebno nevtralna in pametna mesta okrepila mednarodno sodelovanje v zvezi z medsektorskimi pristopi za vključevanje zanesljivih in cenovno dostopnih rešitev na področju čiste energije, tudi v mestnem prometu, v okviru svetovne pobude Misija: inovativnost (MI) za urbane prehode⁶⁵.

Komisija bo:

- spodbujala sodelovanje s Svetovno konvencijo županov za podnebje in energijo v zvezi z vprašanji mobilnosti;
- razvila tesnejše sodelovanje v zvezi z mobilnostjo v mestih z drugimi ustreznimi mednarodnimi organi, kot je Mednarodni prometni forum (ITF);
- še naprej spodbujala pristope trajnostne mobilnosti v mestih zunaj EU, na primer v okviru izvajanja gospodarskega in naložbenega načrta za Zahodni Balkan⁶⁶, vzhodnega partnerstva⁶⁷ ter južnega sosedstva^{68, 69}.

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

⁶⁴ <https://www.iurc.eu>

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

⁶⁶ Sporočilo z naslovom Gospodarski in naložbeni načrt za Zahodni Balkan, COM(2020) 641 final.

⁶⁷ Skupno sporočilo z naslovom Krepitev odpornosti – vzhodno partnerstvo, ki prinaša koristi za vse, JOIN(2020) 7 final, ter skupni delovni dokument služb z naslovom Recovery, resilience and reform: post 2020 Eastern Partnership priorities (Okrevanje, odpornost in reforma: prednostne naloge vzhodnega partnerstva po letu 2020), SWD(2021) 186 final.

⁶⁸ Skupno sporočilo z naslovom Obnovljeno partnerstvo z južnim sosedstvom: Nova agenda za Sredozemlje, JOIN(2021) 2 final, in skupni delovni dokument služb z naslovom Renewed Partnership with the Southern Neighbourhood Economic and Investment Plan for the Southern Neighbours (Obnovljeno partnerstvo z južnim sosedstvom – gospodarski in naložbeni načrt za južne sosede), SWD(2021) 23 final.

⁶⁹ Te dejavnosti in programi se bodo financirali v okviru novega Instrumenta za sosedstvo ter razvojno in mednarodno sodelovanje – Globalna Evropa.

5 FINANCIRANJE PROJEKTOV MOBILNOSTI V MESTIH

80. Za razogljčenje, čiščenje, digitalizacijo in modernizacijo mobilnosti v mestih so potrebna precejšnja prizadevanja za razvoj in preskušanje novih rešitev ter naložbe v mobilna sredstva in infrastrukturo.
81. V obdobju financiranja 2021–2027 je za podporo prehodu na trajnostno mobilnost v mestih na voljo več instrumentov za financiranje na evropski in nacionalni ravni, kot so Instrument za povezovanje Evrope, InvestEU, Evropski sklad za regionalni razvoj, Kohezijski sklad, okvirni program za raziskave in inovacije Obzorje Evropa, program za digitalno Evropo ter mehanizem za okrevanje in odpornost; v regiji širitve pa Instrument za sosedstvo ter razvojno in mednarodno sodelovanje (NDICI) ter instrument za predpristopno pomoč (IPA III).
82. Pomembni koraki so bili narejeni tudi za zagotovitev večje vzdržnosti finančnega sistema, zlasti s sprejetjem uredbe o taksonomiji leta 2020, s katero je bil vzpostavljen sistem klasifikacije za zelene gospodarske dejavnosti. To bo olajšalo povečanje obsega zelenih finančnih produktov, primernih za spodbujanje naložb v mobilnost v mestih in uvajanje alternativnih goriv. Misija za podnebno nevtralna in pametna mesta bo podpirala ta postopek z zagotavljanjem večjih sinergij in dopolnjevanja z drugimi programi EU ob sočasnem podpiranju mest pri uresničevanju dvojnega, ekološkega in digitalnega prehoda s pripravo in izvajanjem njihovih pogodb o podnebnih mestih, ki bodo vključevale tudi naložbene načrte, ki bodo temeljili na podpori s financiranjem EU ter nacionalnim in regionalnim financiranjem ter določali načine dostopa do financiranja iz drugih virov za povečanje obsega in uvajanje inovativnih rešitev za izpolnjevanje njihovih obveznosti.
83. Komisija z Instrumentom za tehnično podporo⁷⁰ podpira države članice pri načrtovanju in izvajanju reform za premostitev naložbene vrzeli in pospešitev dvojnega prehoda. Države članice lahko zaprosijo za podporo na podlagi Instrumenta za tehnično pomoč za načrtovanje in uvedbo ukrepov, na podlagi katerih lahko izvajajo učinkovite in trajnostne reforme ter naložbe za čistejšo, pametnejšo in bolj povezano mobilnost v mestih, s tem pa olajšajo prehod na trajnostno mobilnost v mestih.
84. Dodatna podpora s svetovanjem in tehnična pomoč se bosta zagotavljali prek svetovalnega vozlišča InvestEU, ki vključuje namenske instrumente, zlasti ELENA, URBIS in SIA/JASPERS, ter na podlagi instrumenta Evropske komisije za izmenjavo informacij in tehnično pomoč (TAIEX) ali projektov tesnega medinstitucionalnega sodelovanja, pri katerih sodelujejo tretje države. Poleg tega bo to pomagalo zagotoviti čim boljše črpanje in čim večji učinek sredstev EU.
85. Obstoj celostne strategije za mobilnost v mestih (načrta za trajnostno mobilnost v mestih ali enakovrednega načrta) lahko pomeni dodatno zagotovilo uspešnosti in učinkovitosti naložb v okviru systemskega pristopa.

Komisija bo:

- razvila tesnejšo povezavo med načrti za trajnostno mobilnost v mestih in instrumenti financiranja ter bo na primer v delovnih programih Instrumenta za povezovanje Evrope prednostno obravnavala projekte mobilnosti v mestih, podprte z navedenimi načrti ali enakovrednimi načrti, pri razpisih v okviru programa Obzorje Evropa pa vložnikom s takimi načrti;

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

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">- še naprej zagotavljala finančno podporo za naložbe v trajnostno mobilnost v mestih v EU in zunaj nje, tudi za projekte pametne in trajnostne mobilnosti v mestih, na podlagi okvirnega programa za raziskave in inovacije Obzorje Evropa (za obdobje 2021–2027). |
|--|

6 SKLEPNE UGOTOVITVE

86. To sporočilo je poziv k uporabi ukrepov na vseh ravneh upravljanja za spopadanje z izzivi na področju mobilnosti, s katerimi se srečujejo mestna območja: Komisija bo okrepila podporo na področjih z uveljavljeno dodano vrednostjo EU (zlasti v zvezi z urbanimi vozlišči v omrežju TEN-T in priporočili državam članicam za učinkovite načrte za trajnostno mobilnost v mestih), hkrati pa bo vzpostavila skupen okvir za vsa mesta EU za uresničitev prehoda na bolj trajnostno in pametno mobilnost v mestih. Države članice so pozvane, naj podprejo okrepljena prizadevanja lokalnih organov za zagotovitev bolj trajnostne, pametnejše in odpornejše mobilnosti v mestih. Pospešitev prehoda na podnebno nevtrarno in čisto mobilnost v mestih je velik izziv, vendar so možne tudi ogromne priložnosti za mesta in regije ter industrijo po vsej Uniji in širše. S tem se popolnoma v skladu z našo novo strategijo za rast za Evropo končno izpolnijo pričakovanja državljanov glede čistejšega zraka, manj zastojev in hrupa, večje varnosti v cestnem prometu in boljšega zdravja.