



KOMISJA
EUROPEJSKA

Strasburg, dnia 14.12.2021 r.
COM(2021) 811 final

**KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY,
EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU
REGIONÓW**

Nowe unijne ramy mobilności miejskiej

{SWD(2021) 470 final}

1 WPROWADZENIE

1. Europa jest jednym z najbardziej zurbanizowanych regionów na świecie¹, z ogromną różnorodnością miast, które są ważnymi ośrodkami działalności gospodarczej i społecznej. Jeżeli chodzi o miejskie planowanie przestrzenne i jakość życia w miastach, europejskie miasta są często postrzegane przez resztę świata jako atrakcyjne miejsca do odwiedzenia, zamieszkania, studiowania, pracy i prowadzenia działalności gospodarczej, a mobilność i transport są dla nich kluczowymi czynnikami prorozwojowymi. Jako główne punkty połączeń, miasta są kluczowymi elementami transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), stanowiącej podstawę jednolitego europejskiego obszaru transportu i niezbędnej dla dobrze funkcjonującego jednolitego rynku. Wiele miast europejskich jest światowymi liderami, jeśli chodzi o innowacje w dziedzinie transportu, planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej oraz realizację ambitnych celów w zakresie klimatu i bezpieczeństwa ruchu drogowego.
2. Miasta nadal stoją jednak przed poważnymi wyzwaniami związanymi z dalszą poprawą swojej mobilności i systemu transportu. Jednocześnie muszą one w pełni uporać się z negatywnymi skutkami transportu dla społeczeństwa, zdrowia i środowiska, a mianowicie z powstawaniem emisji gazów cieplarnianych, zanieczyszczeniem powietrza i hałasem, a także zatorami komunikacyjnymi i śmiertelnymi wypadkami drogowymi. Wyzwania te – jak również wizję dalszych działań – podkreślono w Europejskim Zielonym Ładzie², strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności (SSMS)³, pakiecie „Gotowi na 55”⁴, planie działania na rzecz eliminacji zanieczyszczeń⁵ oraz Europejskim planie walki z rakiem⁶.
3. Konferencja stron porozumienia paryskiego w Glasgow (COP26) zwróciła uwagę na realizację międzynarodowych zobowiązań w zakresie klimatu, co Unia czyni w ramach Europejskiego Zielonego Ładu. Mobilność miejska może wnieść znaczący wkład, nie tylko poprzez zmniejszenie powodowanych przez nią znacznej ilości emisji gazów cieplarnianych, ale również poprzez zmniejszenie zanieczyszczenia, zatłoczenia i zwiększenie bezpieczeństwa. Jak potwierdzono w unijnym Planie w zakresie celów klimatycznych na 2030 r.⁷, wprowadzenie pojazdów bezemisyjnych w kontekście miejskim pozwoli osiągnąć tylko część tych celów. Na szczeblu krajowym i lokalnym należy nadać wyraźny priorytet rozwojowi transportu publicznego, ruchu pieszego i rowerowego, a także połączonych usług w zakresie mobilności współdzielonej.
4. Mobilność jest zasadniczym aspektem włączenia społecznego i ważnym czynnikiem wpływającym na dobrostan człowieka, zwłaszcza w przypadku grup w niekorzystnej sytuacji. Transport, uznany za podstawową usługę w Europejskim filarze praw socjalnych, zaspokaja podstawową potrzebę umożliwienia obywatelom integracji ze społeczeństwem i

¹ 70,9 % mieszka na terenach miejskich <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/PL/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>

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

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

⁶ https://ec.europa.eu/health/sites/default/files/non_communicable_diseases/docs/eu_cancer-plan_pl.pdf/.
W dokumencie tym podkreślono znaczenie powiązania transportu i zdrowia.

⁷ W celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 55 % do 2030 r.; https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/2030-climate-target-plan_pl

rynkiem pracy, ale stanowi również znaczną część wydatków gospodarstw domowych. Lepsza łączność i otwarcie rynku przyczyniły się do połączenia sieci transportowych, dalszej integracji UE i uczynienia jej bardziej konkretną i dostępną dla podróżnych. Cele te zostały również podkreślone we wniosku Komisji dotyczącym zalecenia Rady w sprawie zapewnienia sprawiedliwej transformacji w kierunku neutralności klimatycznej⁸, co zapewnia wspólne ramy i wspólne rozumienie kompleksowych polityk i inwestycji niezbędnych do zapewnienia sprawiedliwej transformacji, w tym w dziedzinie transportu.

5. Z jednej strony, pandemia COVID-19 zakłóciła mobilność i transport. Z drugiej strony, zwłaszcza w miastach, pandemia zmusiła je również do poprawy infrastruktury na rzecz aktywnej mobilności. Dlatego też obecnie niezbędne jest wyjście z kryzysu z bardziej odpornym, inteligentniejszym i bardziej zrównoważonym systemem mobilności miejskiej, który ma również kluczowe znaczenie dla ogólnej odporności systemu transportu i gospodarki. Sprostanie tym wyzwaniom zapewni bardziej zrównoważone węzły miejskie o wyższej jakości życia oraz lepszej łączności, przystępności i dostępności usług w zakresie mobilności dla mieszkańców miast i otaczających je obszarów wiejskich. Aby dokonać zasadniczych zmian w zakresie mobilności miejskiej, konieczne są szybkie i znaczące działania oraz inwestycje na szczeblu unijnym, krajowym, regionalnym, a zwłaszcza lokalnym.
6. W pakiecie dotyczącym mobilności w miastach z 2013 r.⁹ skupiono się na katalizowaniu wspólnych działań lokalnych, krajowych i europejskich w odpowiedzi na te wyzwania społeczne. W jego ocenie¹⁰ zwrócono uwagę na kilka kwestii, w szczególności na brak ogólnounijnego upowszechnienia planów zrównoważonej mobilności miejskiej¹¹, które stanowią główny element podejścia. Inne kwestie obejmowały brak spójnego gromadzenia danych dotyczących mobilności miejskiej oraz potrzebę lepszych ram zarządzania UE, w które w większym stopniu zaangażowane byłyby państwa członkowskie oraz władze regionalne i lokalne. Władze lokalne powinny otrzymać wsparcie w celu lepszego powiązania transgranicznych strategii transportowych z planami zrównoważonej mobilności miejskiej, budowania zdolności i szkoleń oraz lepszego miejskiego planowania przestrzennego. Jeżeli europejskie miasta mają odnieść sukces w ograniczaniu emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń powietrza, zatorów komunikacyjnych i ofiar wypadków drogowych, konieczne jest zatem zintensyfikowanie działań.
7. Transeuropejska sieć transportowa (TEN-T) opiera się na mobilności miejskiej w zakresie połączeń na „pierwszej i ostatniej mili” zarówno w przypadku pasażerów, jak i towarów. Miasta i regiony muszą odgrywać jeszcze większą rolę w przyszłej TEN-T, aby poprawić mobilność i przepływy transportowe. Można to osiągnąć poprzez zapewnienie lepszego funkcjonowania węzłów miejskich w ogólnych ramach oraz większe zaangażowanie władz lokalnych w zarządzanie TEN-T.
8. Dlatego też, aby przyczynić się do realizacji coraz bardziej ambitnych celów UE w zakresie klimatu, środowiska, technologii cyfrowych, zdrowia i społeczeństwa, UE musi podjąć bardziej zdecydowane działania w zakresie mobilności miejskiej, aby przejść od obecnego podejścia opartego na przepływach ruchu drogowego do podejścia opartego na bardziej

⁸ COM(2021) 801 final.

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

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

¹¹ Zob. załącznik <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A52013DC0913&qid=1643020027932> oraz <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

zrównoważonym przemieszczaniu ludzi i towarów. Oznacza to silniejszą podstawę transportu zbiorowego / publicznego, lepsze możliwości w zakresie aktywnej mobilności (np. chodzenie pieszo, jazda na rowerze) oraz wydajną, bezemisyjną logistykę miejską i dostawy na „ostatniej mili”. O ile taka multimodalność powinna być naszą zasadą przewodnią w zakresie mobilności miejskiej, o tyle bezemisyjna, oparta na sieci i zautomatyzowana mobilność będzie kluczowym elementem przejścia do neutralnej dla klimatu przyszłości miast, która umożliwi także zrównoważone połączenie obszarów podmiejskich i wiejskich z miastami. Lepsze zarządzanie transportem i mobilnością z wykorzystaniem multimodalnych ośrodków i rozwiązań cyfrowych jest niezbędne do zwiększenia wydajności całego systemu.

2 NOWE RAMY UE DOTYCZĄCE MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

9. Przejście na bezpieczną, dostępną, sprzyjającą włączeniu społecznemu, inteligentną, odporną i bezemisyjną mobilność miejską wymaga wyraźnego skupienia się na mobilności aktywnej, zbiorowej i współdzielonej opartej na rozwiązaniach niskoemisyjnych i bezemisyjnych. Wymaga to zatem wzmożonych i przyspieszonych działań oraz nowych inwestycji, przy czym należy zwrócić szczególną uwagę na transport publiczny, multimodalność i infrastrukturę służącą aktywnej mobilności. Można to osiągnąć poprzez wzmocnienie istniejących narzędzi i uzupełnienie ich o nowe. W oparciu o dogłębną analizę w niniejszej sekcji przedstawiono nowe ramy UE dotyczące mobilności miejskiej, które mają wspierać państwa członkowskie, regiony, miasta i inne zainteresowane strony w dokonywaniu niezbędnych transformacji.

2.1 Wzmocnione podejście do węzłów miejskich TEN-T

10. Miasta są ważnymi elementami dobrze funkcjonującej **sieci TEN-T**. Wąskie gardła w sieci, brakujące połączenia i słabe połączenia pozostają jednak głównymi wyzwaniami związanymi z włączeniem węzłów miejskich do sieci TEN-T.

Pasażerowie

11. Węzły miejskie są ważne nie tylko dla mieszkańców miast. Około jednej trzeciej ludności mieszka na wsiach, w małych miasteczkach i na obszarach podmiejskich na obrzeżach miast i często jest uzależniona od transportu samochodami prywatnymi, aby dotrzeć do pobliskich węzłów miejskich w celu dostania się do pracy lub szkoły, w celach towarzyskich, turystycznych lub w celu zrobienia zakupów. To jednak z kolei oznacza, że miasta borykają się z ciągłymi zatorami komunikacyjnymi i zanieczyszczeniem, z dużą liczbą samochodów wjeżdżających i wyjeżdżających każdego dnia, co ma również negatywne skutki dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Podobnie transport publiczny stoi w obliczu wyzwań związanych z koniecznością sprostania wysokiemu popytowi w godzinach szczytu, a przepełnione sieci kolejowe i drogowe, pociągi, tramwaje, autobusy i metro mogą napotykać ograniczenia, które utrudniają nie tylko przepływ ruchu w węźle miejskim, ale w całej sieci TEN-T.
12. Na szczycie UE uznano potrzebę skutecznej i sprzyjającej włączeniu społecznemu łączności między obszarami wiejskimi, podmiejskimi i miejskimi za pomocą formy mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju¹². Obejmuje to zintegrowane

¹² A long-term vision for the EU's rural areas [„Długofalowa wizja dla obszarów wiejskich UE”] https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/new-push-european-democracy/long-term-vision-rural-areas_en

połączenia między obszarami wiejskimi, podmiejskimi i miejskimi w ramach planowania sieci TEN-T oraz połączenia między tymi obszarami a miastami. Potrzebna jest bardziej odpowiednia infrastruktura, aby zwiększyć udział transportu publicznego. Oznacza to np. multimodalne ośrodki ze stacjami/przystankami, które są skutecznie połączone z koleją miejską, metrem, tramwajami, autobusami, autokarami, usługami w zakresie mobilności współdzielonej oraz lepszymi i większymi obiektami typu „parkuj i jedź”, i które są lepiej wyposażone w odpowiednie parkingi rowerowe oraz publicznie dostępne punkty ładowania i tankowania paliw dla pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych¹³. Projektowanie tych wszystkich obiektów wymaga również zwrócenia większej uwagi na osoby niepełnosprawne.

Transport towarowy

13. Połączenia międzysystemowe między połączeniami dalekobieżnymi oraz połączeniami na „pierwszej i ostatniej mili” dla wydajnego transportu towarowego mają zasadnicze znaczenie dla sprawnego funkcjonowania TEN-T i powinny być lepiej odzwierciedlone w planowaniu miejskim i regionalnym. Na przykład, aby wspierać szybszą i bardziej wydajną logistykę bezemisyjną w węzłach miejskich, potrzebna jest wystarczająca liczba terminali multimodalnych i centrów konsolidacji transportu towarowego.
14. W przypadku pojazdów dostawczych i dalekobieżnych samochodów ciężarowych szczególnie ważne jest rozmieszczenie w tych centrach i ośrodkach logistycznych infrastruktury służącej do ładowania i tankowania pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych¹⁴. Należy również rozważyć alternatywne rozwiązania w zakresie dostaw, takie jak rowery transportowe i żegluga śródlądowa, i lepiej je wykorzystać w logistyce miejskiej, a w stosownych przypadkach w przyszłości coraz częściej stosować dostawy automatyczne i drony.
15. Aby zaradzić tym brakom w zakresie transportu pasażerskiego i towarowego, należy wzmocnić rozporządzenie w sprawie TEN-T, tak aby uwzględnić w nim mobilność miejską, która jest niezbędna do ogólnego dobrego funkcjonowania sieci. Jednocześnie miasta muszą zachować wystarczający poziom elastyczności przy pełnym poszanowaniu zasady pomocniczości. Dlatego też proponowany przegląd rozporządzenia w sprawie TEN-T przewiduje wzmocnione podejście do większej liczby węzłów miejskich¹⁵. Te węzły miejskie stanowią punkty wyjścia i ostateczny cel podróży („pierwsza i ostatnia mila”) dla pasażerów i towarów przemieszczających się w ramach TEN-T, a także punkty transferu w obrębie poszczególnych rodzajów transportu lub pomiędzy nimi, ze szczególnym uwzględnieniem transportu publicznego. W przeglądzie uwzględniono również niedociągnięcia wskazane przez Europejski Trybunał Obrachunkowy w sprawozdaniu specjalnym za rok 2020¹⁶ i podjęto działania w związku z jego zaleceniami.

Komisja proponuje przeprowadzenie przeglądu rozporządzenia w sprawie TEN-T i
--

¹³ Wniosek Komisji dotyczący rozporządzenia w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (rozporządzenie w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych – AFIR): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/pl/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>

¹⁴ Ta kwestia zostanie poruszona również w rozporządzeniu w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych.

¹⁵ W swoim wniosku Komisja zwiększyła ich liczbę do 424 w celu faktycznego objęcia wszystkich miast powyżej 100 000 mieszkańców (lub, jeśli w regionie NUTS 2 nie ma takiego węzła miejskiego o liczbie ludności powyżej 100 000 mieszkańców, w celu objęcia głównego węzła tego regionu NUTS 2).

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

wymaga w odniesieniu do węzłów miejskich w szczególności:

- przyjęcia planów zrównoważonej mobilności miejskiej, z uwzględnieniem ogólnego znaczenia ułatwiania transeuropejskich dalekobieżnych przepływów transportowych, doprowadzenia do radykalnego zmniejszenia zanieczyszczenia środowiska przez transport miejski, zachęcania do mobilności bezemisyjnej, w tym mobilności aktywnej, zbiorowej i współdzielonej, oraz zmniejszania energochłonności transportu;
- gromadzenia i przedkładania Komisji danych dotyczących mobilności miejskiej, obejmujących co najmniej informacje o emisji gazów cieplarnianych, zatorach komunikacyjnych, liczbie ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych, udziale wszystkich rodzajów transportu oraz dostępie do usług w zakresie mobilności¹⁷, jak również danych dotyczących zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem w miastach;
- rozwoju multimodalnych pasażerskich węzłów przesiadkowych, w tym obiektów „parkuj i jedź”, w celu poprawy połączeń na „pierwszej i ostatniej mili” oraz zwiększenia niezbędnych zdolności w zakresie połączeń długodystansowych w obrębie węzłów miejskich i pomiędzy nimi;
- rozwoju multimodalnych terminali towarowych w celu zapewnienia zrównoważonej logistyki miejskiej w oparciu o kompleksową analizę na poziomie państw członkowskich.

2.2 Wzmocnione podejście do planów zrównoważonej mobilności miejskiej i planów zarządzania mobilnością

16. Wprowadzone w 2013 r. plany zrównoważonej mobilności miejskiej stanowią podstawę mobilności miejskiej w UE. Plany zrównoważonej mobilności miejskiej pomagają w rozwiązywaniu wyzwań związanych z mobilnością dla całego funkcjonalnego obszaru miejskiego, w tym synergii z planami przestrzennymi, energetycznymi i klimatycznymi. W ciągu ostatnich lat we współpracy ze społecznością opracowano obszerne kompendium porad i wskazówek, a następnie udostępniono miastom i zainteresowanym stronom zestaw wytycznych w ramach unijnego centrum monitorowania mobilności miejskiej¹⁸. Istnieje również narzędzie samooceny, które pomaga miastom zrozumieć mocne i słabe strony ich planów zrównoważonej mobilności miejskiej¹⁹.
17. W ocenie pakietu dotyczącego mobilności w miastach z 2013 r. wykazano jednak szereg niedociągnięć, które uniemożliwiają planom zrównoważonej mobilności miejskiej skuteczniejsze przyczynianie się do realizacji coraz bardziej ambitnych celów i zobowiązań UE w zakresie transportu, klimatu, zdrowia i społeczeństwa, określonych w Europejskim Zielonym Ładzie oraz strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności. Realizacja planów zrównoważonej mobilności miejskiej w poszczególnych państwach członkowskich i w ich obrębie przebiega nierównomiernie: wiele miast nadal nie posiada planów zrównoważonej mobilności miejskiej, a w przypadku tych, które je posiadają, występują duże różnice w ich jakości. Ponadto należy dołożyć większych starań, aby istniejące zrównoważone plany miejskiej logistyki były lepiej osadzone w ramach planów

¹⁷ Odsetek populacji z odpowiednim dostępem do usług w zakresie mobilności (np. transport publiczny).

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

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

zrównoważonej mobilności miejskiej oraz dalej rozwijane i wdrażane w całej UE. Braki te wynikają w dużej mierze z dotychczasowego niewiążącego podejścia i należy się nimi zająć.

18. Władze lokalne i praktycy z zakresu planowania odnieśliby korzyści z uzupełniających się narzędzi planowania dotyczących systemowych aspektów mobilności, energii i zrównoważonego rozwoju. Możliwości wzmocnienia takich interfejsów między planami zrównoważonej mobilności miejskiej a innymi odpowiednimi planami miejskimi dotyczącymi energii (w szczególności planami działania na rzecz zrównoważonej energii i klimatu (SECAP)) oraz zrównoważonego rozwoju zostaną poddane przeglądowi.
19. Na mocy zmienionego rozporządzenia w sprawie TEN-T proponuje się nałożenie obowiązków w zakresie planów zrównoważonej mobilności miejskiej na ustanowione węzły miejskie. Jednocześnie należy w dalszym ciągu uzupełniać i ulepszać zakres planów zrównoważonej mobilności miejskiej, uwzględniając powiązania z otaczającymi obszarami wiejskimi oraz przewidując również potrzebę wprowadzenia szczegółowych wskaźników i wymogów dotyczących tych planów dla węzłów miejskich TEN-T.
20. Ponadto Komisja wzywa każde państwo członkowskie do wprowadzenia krajowego, długoterminowego programu wsparcia realizacji planów zrównoważonej mobilności miejskiej, z krajowym kierownikiem programu na czele. Program ten mógłby obejmować środki prawne, finansowe i organizacyjne mające na celu pomoc w budowaniu zdolności i wdrażaniu planów zrównoważonej mobilności miejskiej zgodnie z europejskimi wytycznymi dotyczącymi tych planów²⁰.
21. Równolegle należy zachęcać organizacje publiczne i prywatne, takie jak przedsiębiorstwa, szpitale, szkoły lub atrakcje turystyczne, do opracowywania planów zarządzania mobilnością i działań promujących niskoemisyjne i bezemisyjne środki mobilności, takie jak transport publiczny, aktywna mobilność lub mobilność współdzielona.

Komisja:

- opublikuje do końca 2022 r. zalecenie Komisji dla państw członkowskich w sprawie krajowego programu wspierania regionów i miast we wprowadzaniu skutecznych planów zrównoważonej mobilności miejskiej. Będzie to obejmować unowocześnioną koncepcję planów zrównoważonej mobilności miejskiej, określającą wyraźne priorytety w celu wspierania zrównoważonych rozwiązań, w tym transportu aktywnego, zbiorowego i publicznego oraz mobilności współdzielonej (w tym w odniesieniu do połączeń miejsko-wiejskich), w pełni uwzględniającą aspekty odporności, jak również zrównoważone plany miejskiej logistyki (SULP), oparte na pojazdach i rozwiązaniach bezemisyjnych;
- będzie zachęcać do współpracy z Porozumieniem Burmistrzów w zakresie dostosowania instrumentów planów zrównoważonej mobilności miejskiej i planów działania na rzecz zrównoważonej energii i klimatu (SECAP);
- będzie uzupełniać i usprawniać zestaw wytycznych dotyczących planów zrównoważonej mobilności miejskiej.

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

2.3 Monitorowanie postępów – wskaźniki zrównoważonej mobilności miejskiej

22. Aby zrozumieć osiągnięte postępy i udoskonalić istniejące plany, należy dysponować kompleksowymi danymi. W związku z tym, że władze lokalne podejmują indywidualne działania, aby zrealizować cele polityki, coraz bardziej oczywiste staje się, że brakuje wspólnego podejścia do monitorowania i dostarczania informacji. Ogólnounijne znormalizowane wskaźniki ułatwiłyby również miastom dzielenie się najlepszymi praktykami. Ta wspólna baza wiedzy mogłaby z kolei umożliwić im stosowanie wspólnego podejścia na poziomie europejskim do realizacji planów zrównoważonej mobilności miejskiej.
23. W ramach projektu pilotażowego z udziałem kilku miast UE Komisja przetestowała zestaw wskaźników zrównoważonej mobilności miejskiej – takich jak przystępność cenowa transportu publicznego, liczba ofiar śmiertelnych i rannych w wypadkach drogowych, emisje gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń powietrza, zatory komunikacyjne i podział zadań przewozowych – oraz udostępniła odpowiednie narzędzie do analizy porównawczej²¹. Otrzymane informacje zwrotne dostarczyły wskazówek, w jaki sposób ulepszyć zestaw wskaźników, w szczególności w celu zagwarantowania uproszczenia ich metodyki i korzystania przez nią z długoterminowego wsparcia i zaangażowania. Stwierdzono również potrzebę zapewnienia wsparcia dla miast, zwiększenia odpowiednich zasobów we władzach lokalnych oraz wsparcia w zakresie pozyskiwania danych.
24. Ponadto stwierdzono potrzebę większego zaangażowania państw członkowskich w ten proces, ponieważ kilka państw członkowskich nie gromadzi systematycznie odpowiednich danych. Jest to szczególnie istotna kwestia w przypadku węzłów miejskich TEN-T, ponieważ są one istotnymi częściami sieci TEN-T.
25. Na podstawie powyższych uwag proponuje się etapowe podejście przygotowawcze. Rozpocznie się ono od dopracowania wskaźników, po czym nastąpi wspieranie miast i państw członkowskich w gromadzeniu niezbędnych danych, z uwzględnieniem proponowanych wymogów dotyczących gromadzenia danych przez węzły miejskie TEN-T.

W związku z tym, aby zwiększyć wykorzystanie wskaźników, Komisja:

- do końca 2022 r. poprawi i usprawni zestaw 19 już zidentyfikowanych wskaźników zrównoważonej mobilności miejskiej, jak również powiązane narzędzie do analizy porównawczej;
- w 2023 r. uruchomi działanie wspierające program w ramach instrumentu „Łącząc Europę”, skierowane do państw członkowskich i dotyczące gromadzenia danych na potrzeby zharmonizowanych wskaźników mobilności w celu monitorowania postępów osiągniętych przez węzły miejskie TEN-T w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej.

2.4 Atrakcyjne usługi transportu publicznego, wspierane przez podejście multimodalne i cyfryzacje

26. Transport publiczny, taki jak kolej miejska, metro, tramwaje, autobusy, tramwaje wodne, promy lub kolejki linowe, stanowi najbezpieczniejszy, najbardziej wydajny i zrównoważony sposób podróżowania dla dużej liczby osób. Transport publiczny zapewnia

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

także różne formy mobilności po przystępnych cenach i sprzyjające włączeniu społecznemu, umożliwiając spójność społeczną i lokalny rozwój gospodarczy. Dlatego też Komisja proponuje dziś, aby węzły miejskie w sieci TEN-T opracowały plany zrównoważonej mobilności miejskiej, których celem będzie zwiększenie stopnia wykorzystania transportu publicznego oraz propagowanie działań służących wzmocnieniu tego rodzaju transportu we wszystkich miastach i regionach w kontekście nowych unijnych ram mobilności miejskiej.

27. W trakcie oceny ram polityki z 2013 r. wykazano jednak, że od 2013 r. wykorzystanie transportu publicznego w miastach europejskich wzrosło tylko nieznacznie, a pandemia COVID-19 silnie uderzyła w działalność transportu publicznego i jego pasażerów. Niektóre miasta wykazały skuteczność lokalnych, regionalnych lub krajowych władz publicznych i transportowych angażujących się w kampanie mające na celu odzyskanie zaufania społecznego i przywrócenie ludziom nawyku korzystania z transportu publicznego. Należy uczynić więcej w zakresie transportu publicznego i związanych z nim aspektów, takich jak multimodalne systemy informacyjne i inteligentne systemy biletów. Powinno to zostać odpowiednio odzwierciedlone w szczególności we wzmocnionych ramach planów zrównoważonej mobilności miejskiej.
28. Transport publiczny tworzy miejsca pracy, promuje dostępność terytorialną i włączenie społeczne oraz ma kluczowe znaczenie dla połączeń z obszarami wiejskimi i podmiejskimi. W tym względzie transport kolejowy jest dobrze przygotowany do zwiększenia swojego udziału modalnego, w tym na obszarach miejskich i w ich otoczeniu. Europejski Rok Kolei w 2021 r. był dobrą okazją do rozpoczęcia tego procesu.
29. W ramach szerszej zmiany w kierunku mobilności bezemisyjnej, autobusy napędzane wodorem, a w szczególności autobusy elektryczne z napędem akumulatorowym, już teraz stanowią szybko rosnącą część floty transportu publicznego w całej UE. Przepisy dotyczące infrastruktury paliw alternatywnych²², obecnie poddawane przeglądowi w ramach pakietu „Gotowi na 55”²³, ustanawiają ramy dla zakończenia normalizacji infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych na szczeblu UE, zaś w zmienionej dyrektywie w sprawie ekologicznie czystych pojazdów²⁴ ustanowiono krajowe cele w zakresie zamówień publicznych na czyste ekologicznie autobusy, samochody ciężarowe, samochody osobowe i dostawcze dla usług takich jak transport publiczny, zbieranie odpadów lub transport poczty i paczek. Komisja potraktowała priorytetowo wsparcie, w szczególności w zakresie wdrażania niezbędnej infrastruktury służącej do ładowania i tankowania paliw, aby umożliwić płynne przejście na pojazdy bezemisyjne. Komisja utworzyła również platformę na rzecz ekologicznych autobusów „Clean Bus Europe”²⁵, aby pomóc miastom w przejściu na ekologiczną flotę autobusową.
30. Zasięg i dostępność transportu publicznego w miastach uległy poprawie²⁶. Należy jednak uczynić więcej, aby poprawić jego jakość, dostępność dla osób niepełnosprawnych i zapewnić lepszą integrację między transportem publicznym a usługami w zakresie

²² Dyrektywa 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.

²³ Wniosek Komisji dotyczący rozporządzenia w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>

²⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych pojazdów transportu drogowego w celu wsparcia mobilności niskoemisyjnej: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A02009L0033-20190801>

²⁵ <https://cleanbusplatform.eu/>

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

mobilności współdzielonej i aktywnej mobilności, w tym usługami w zakresie mikromobilności w celu pokonania „ostatniej mili”, w przypadku gdy punkty dostępu są oddalone lub częstotliwość korzystania z transportu publicznego jest niska. Przyczyni się to również do ograniczenia potrzeby korzystania z pojazdów silnikowych, a tym samym może zmniejszyć zatory komunikacyjne. Ponadto transport publiczny i usługi w zakresie mobilności współdzielonej powinny się wzajemnie uzupełniać. W niektórych przypadkach mobilność współdzielona i mobilność na żądanie mogłyby stać się częścią transportu publicznego – w szczególności na obszarach wiejskich – zintegrowanego w ramach modeli mobilności jako usługi.

31. Dobrej jakości transport publiczny służy zarówno osobom dojeżdżającym do pracy, jak i podróżującym, gospodarstwom domowym o wysokich i niskich dochodach, osobom starszym i młodym, kobietom i mężczyznom. Musimy dostosować infrastrukturę i usługi miejskiego transportu publicznego, aby zapewnić lepszą dostępność, m.in.²⁷ po to, by lepiej służyć starzejącej się populacji w wielu miastach, a także osobom niepełnosprawnym lub o ograniczonej możliwości poruszania się.
32. Aby to osiągnąć, transport publiczny musi znajdować się w centrum planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, być dostępny i atrakcyjny dla wszystkich oraz oferować dostęp bez barier. W przypadku transportu publicznego należy utrzymywać wysoką kulturę bezpieczeństwa, aby chronić ogół społeczeństwa, dzieci i użytkowników transportu znajdujących się w trudnej sytuacji, a także przyciągać nowe grupy osób. Podczas planowania transportu publicznego należy także uwzględnić połączenia z obszarami położonymi poza centrum miasta, w tym połączenia z przedmieściami i obszarami wiejskimi poza miastem.
33. Należy również w większym stopniu skoncentrować się na cyfryzacji i automatyzacji usług tramwajowych, autobusowych, kolei miejskiej i metra; może to zwiększyć częstotliwość usług i obniżyć koszty operacyjne. Ponadto potrzeba więcej danych na temat rzeczywistych przepływów ludności, aby dynamicznie dostosowywać przepustowość, trasy i rozkłady jazdy transportu publicznego w całym mieście, zamiast kontynuować historycznie ustalone stałe oferty transportowe.
34. W szerszym ujęciu, cyfrowe rozwiązania multimodalne mają również zasadnicze znaczenie dla zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego. Dlatego też należy opracować aplikacje typu „mobilność jako usługa” (MaaS), których podstawą będzie transport publiczny. Organy transportu publicznego muszą dopilnować, aby pasażerowie mieli dostęp do rozkładów jazdy transportu publicznego w czasie rzeczywistym oraz opcji multimodalnych. Wymaga to współpracy wszystkich zainteresowanych stron w celu pogodzenia interesów komercyjnych i publicznych przy projektowaniu i obsłudze aplikacji MaaS. Zintegrowana oferta obejmująca jeden bilet pomogłaby również w płynnym połączeniu z dalekobieżnymi podróżami kolejowymi oraz w zwiększeniu możliwości w zakresie mobilności dla osób mieszkających w regionach oddalonych, osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz osób dojeżdżających do pracy, w tym z obszarów wiejskich i podmiejskich.
35. Ponadto ważne jest, aby upewnić się, że dostawcy usług transportu miejskiego dostarczają dostępnych informacji, aby ich strony internetowe, aplikacje mobilne, usługi elektronicznej sprzedaży biletów, usługi informacyjne dla pasażerów w czasie rzeczywistym, urządzenia

²⁷ W tym zakresie zastosowanie ma rozporządzenie 2021/782 dotyczące praw pasażerów w ruchu kolejowym oraz rozporządzenie 181/2011 dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym.

do sprzedaży biletów i odprawy samoobsługowej były zgodne z ogólnounijnymi wymogami dostępności²⁸.

36. Jednocześnie zmiany związane z automatyzacją i cyfryzacją przyniosą również wyzwania dla transportu publicznego, w tym dla jego pracowników. W szczególności praca kierowców jest w dużym stopniu zagrożona automatyzacją²⁹. Przekwalifikowanie i podnoszenie kwalifikacji musi zatem odegrać znaczącą rolę w przechodzeniu na bezemisyjny transport publiczny w przyszłości, a inne środki muszą zostać wypracowane w dialogu z partnerami społecznymi. Pakt na rzecz umiejętności³⁰ pomoże zmobilizować zainteresowane strony i będzie stanowił dla nich zachętę do podjęcia działań w zakresie podnoszenia i zmiany kwalifikacji.
37. Wszystkie te aspekty, które zostały wyraźnie ustanowione w ramach planu zrównoważonej mobilności miejskiej, powinny przyczynić się do poprawy jakości transportu publicznego, zwiększając jego atrakcyjność, a tym samym stopień jego wykorzystania dla wszystkich grup demograficznych, w tym z terenów podmiejskich i wiejskich. Przepisy dotyczące zamówień publicznych odgrywają istotną rolę w procesie efektywnego świadczenia usług w zakresie mobilności miejskiej. Dlatego też Komisja wzywa państwa członkowskie do prowadzenia postępowań o udzielenie zamówienia publicznego w taki sposób, aby zapewnić priorytetowe traktowanie rozwiązań innowacyjnych, cyfrowych, przystępnych, zrównoważonych i multimodalnych.

Komisja:

- zwiększy udostępniane przez siebie finansowanie (zob. sekcja 5) oraz wsparcie polityczne (np. wzmocniony plan zrównoważonej mobilności miejskiej) na rzecz transportu publicznego i będzie współpracowała z organami administracji na szczeblu krajowym i lokalnym oraz ze wszystkimi zainteresowanymi stronami, aby zagwarantować, że ta forma transportu pozostanie fundamentem mobilności miejskiej a także aby wyeliminować nierówności w dostępie do sieci transportu publicznego, uwzględniając poprawę dostępu do stacji kolejowych;
- rozważy możliwość nałożenia na przewoźników – uwzględniając przewoźników oferujących usługi transportu publicznego – obowiązku przekazywania danych w czasie rzeczywistym (np. rozkładu jazdy i informacji o utrudnieniach) za pośrednictwem krajowych punktów dostępu (do danych) w ramach przeglądu rozporządzenia delegowanego 2017/1926 w sprawie usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych, które ma zostać przyjęte w 2022 r.;
- zaproponuje, aby – w ramach TEN-T – węzły miejskie zostały zobowiązane do zapewnienia pasażerom możliwości uzyskiwania dostępu do informacji, dokonywania rezerwacji, uiszczania opłat za podróż i pobierania biletów za pośrednictwem usług cyfrowych w zakresie mobilności multimodalnej, dzięki czemu transport publiczny będzie mógł stać się fundamentem mobilności zbiorowej w węzłach miejskich do 2030 r.

²⁸ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/882 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie wymogów dostępności produktów i usług (zacznie obowiązywać w 2025 r.): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=celex%3A32019L0882>

²⁹ Bardziej szczegółowa analiza wyzwań związanych z miejscami pracy i umiejętnościami w transporcie znajduje się w dokumencie roboczym służb Komisji towarzyszącym strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A52020SC0331>)

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

2.5 Mobilność zdrowsza i bezpieczniejsza: ponowne skoncentrowanie się na chodzeniu pieszo, jeżdżeniu rowerem i mikromobilności

38. Rodzaje aktywnej mobilności takie jak np. chodzenie pieszo i jeżdżenie rowerem to tanie i bezemisyjne formy mobilności, które mogą również wiązać się z dodatkowymi korzyściami dla zdrowia wynikającymi z bardziej aktywnego stylu życia. Aby osiągnąć swój pełen potencjał, wspomniane formy mobilności powinny zostać należycie uwzględnione w strategiach na rzecz mobilności miejskiej opracowywanych na wszystkich szczeblach struktury zarządzania i finansowania, a także przy podejmowaniu działań w zakresie planowania transportu, zwiększania świadomości, przydzielania przestrzeni, opracowywania przepisów bezpieczeństwa oraz tworzenia odpowiedniej infrastruktury, ze szczególnym uwzględnieniem osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Działania w tym zakresie będą również wspierały wdrażanie Europejskiego planu walki z rakiem. Stanowi to dodatkowy powód, dla którego Komisja proponuje dziś, aby węzły miejskie w sieci TEN-T opracowały plany zrównoważonej mobilności miejskiej, których celem również będzie zwiększenie stopnia wykorzystania aktywnej mobilności, a także dla którego dąży do propagowania działań służących wzmocnieniu tego rodzaju mobilności we wszystkich miastach i regionach w kontekście nowych unijnych ram mobilności miejskiej.
39. Pracodawcy mogą zachęcać pracowników do poprawy ich stanu zdrowia poprzez promowanie rozwiązań w zakresie aktywnej mobilności. Kampanie promocyjne i systemy zachęt w miejscu pracy, przy wsparciu niezbędnych inwestycji w infrastrukturę sprzyjającą chodzeniu do pracy pieszo i dojeżdżaniu do pracy rowerem, prowadzą do poprawy stanu zdrowia i samopoczucia pracowników.
40. Od wybuchu pandemii COVID-19 wiele organów samorządu terytorialnego podejmowało działania takie jak przekształcanie miejsc parkingowych lub poszerzanie chodników w celu przeznaczenia większej ilości przestrzeni publicznej na potrzeby zrównoważonych rodzajów mobilności, m.in. chodzenia pieszo i jeżdżenia rowerem. Infrastruktura drogowa to element przestrzeni publicznej, który można dostosować w taki sposób, aby zapewnić możliwość jego bezpiecznego wykorzystywania przez wszystkich.
41. Różne rodzaje aktywnej mobilności mogą wchodzić w skład podróży multimodalnych (w szczególności jeżeli chodzi o „pierwszą i ostatnią milę”), a także same w sobie stanowić rozwiązanie w dziedzinie mobilności „od drzwi do drzwi”. Mają one ogromny potencjał do tego, aby przyczynić się do poprawy zdrowia ludzkiego dzięki aktywności fizycznej i ograniczaniu zatorów komunikacyjnych, a tym samym zmniejszaniu ilości dwutlenku węgla w atmosferze, poziomu emisji, zanieczyszczenia powietrza oraz zanieczyszczenia hałasem. Inwestowanie w infrastrukturę aktywnej mobilności przynosi również wymierne korzyści ekonomiczne³¹.
42. Rowery elektryczne zapewniają osobom żyjącym na obszarach górzystych lub na przedmieściach oraz osobom starszym i niektórym osobom o ograniczonej możliwości poruszania się możliwość jeżdżenia rowerem, dzięki czemu o wiele większa liczba osób jest w stanie dojeżdżać do pracy – a nawet pokonywać znacznie większe odległości – rowerem. Ponadto coraz większą liczbę komercyjnych usług dostawczych świadczy się przy wykorzystaniu elektrycznych rowerów transportowych. Segment rowerów elektrycznych to obecnie najszybciej rosnący segment elektromobilności w Europie, który

³¹ Każde 1 EUR zainwestowane w rozwój infrastruktury rowerowej w kluczowych arteriach miejskich w Helsinkach przynosi zysk w wysokości 3,6 EUR [[Helsinki conducts first Bikenomics analysis](#)] (Helsinki przeprowadziły pierwszą analizę ekonomiczną poświęconą infrastrukturze rowerowej) [CIVITAS Handshake \(handshakecycling.eu\)](#)].

w 2020 r. odnotował wzrost sprzedaży o 52 %. Biorąc pod uwagę aktualne tendencje, UE rozbudowuje również bazę przemysłową w sektorze technologii rowerowych i technologii związanych z pojazdami dwukołowymi. Wspomniane technologie stają się coraz inteligentniejsze i należy podejmować dalsze działania w celu zwiększenia inwestycji w infrastrukturę rowerową i wykorzystania potencjału związanego z procesem cyfryzacji oraz danych, aby przyspieszyć tempo popularyzacji jazdy na rowerze i uwzględnienia tego środka transportu w koszyku multimodalnym.

43. Wzrost liczby osób poruszających się pieszo i na rowerze w połączeniu z gwałtownym wzrostem liczby osób korzystających z hulajnóg elektrycznych i innych nowych form mikromobilności oznacza, że na ulicach miast znajdować się będzie więcej szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego³². Wszyscy uczestnicy ruchu drogowego – w tym również zmotoryzowani uczestnicy ruchu drogowego – muszą dostosować się do tych nowych realiów poprzez zwiększenie poziomu swojej świadomości oraz uczestnictwo w inicjatywach edukacyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Szczególnie zagrożeni uczestnicy ruchu drogowego stanowią 70 % ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w miastach – z tego względu grupie tej należy poświęcić więcej uwagi, zwłaszcza jeżeli UE ma zrealizować swój cel określany jako „wizja zero”³³, który zakłada zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych i osób rannych w wypadkach drogowych niemal do zera. Należy w większym stopniu skoncentrować się na kwestiach związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego i uwzględniać tę problematykę na wszystkich szczeblach procesu planowania mobilności miejskiej. Szczególnie zagrożeni uczestnicy ruchu drogowego powinni dysponować wystarczająco dużą przestrzenią; można to zrobić np. poprzez fizyczne odseparowanie ścieżek dla pieszych, rowerzystów/osób korzystających z rozwiązań w zakresie mikromobilności od ruchu zmotoryzowanego, jeżeli jest to możliwe. Możliwość uzyskania finansowania unijnego na realizację projektów w zakresie mobilności miejskiej i miejskich projektów infrastrukturalnych powinna być uzależniona od spełnienia przez te projekty wymogów określonych w podejściu bazującym na „bezpiecznym systemie”. Europejskie miasta wdrażają już środki służące ograniczeniu ryzyka związanego z nadmierną prędkością poprzez przyjmowanie limitów maksymalnej dopuszczalnej prędkości i kontynuują działania w obszarze lepszego zarządzania prędkością.
44. Jeszcze przed wybuchem pandemii COVID-19 wielu przewoźników zaczęło świadczyć nowe usługi w zakresie mikromobilności – takie jak udostępnianie pojazdów dwukołowych (rowerów, hulajnóg lub motorowerów elektrycznych) niewymagających odstawiania do stacji dokującej lub pojazdów dwukołowych ładowanych w stacjach dokujących oraz udostępnianie innych urządzeń transportu osobistego – w wielu miastach na terytorium UE. Na szczeblu krajowym i lokalnym obowiązują jednak odmienne przepisy – taka sytuacja ma niekiedy miejsce nawet w obrębie jednego państwa członkowskiego – co utrudnia osobom odwiedzającym przestrzeganie takich lokalnych przepisów i odbija się niekorzystnie na działalności gospodarczej polegającej na udostępnianiu takich pojazdów prowadzonej przez podmioty, które chcą oferować swoje usługi w więcej niż jednym państwie.

³² Zwolennicy tych form mobilności często posługują się terminem „wartościowi uczestnicy ruchu drogowego”, ponieważ takie osoby przyczyniają się do zmniejszania zatorów komunikacyjnych i poprawy jakości powietrza z korzyścią dla wszystkich.

³³ Ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030 – Kolejne kroki w kierunku realizacji „wizji zero” https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf

45. Dlatego też dzisiaj na stronie internetowej unijnego centrum monitorowania mobilności miejskiej opublikowano skierowane do właściwych organów wytyczne na rzecz bezpiecznego stosowania urządzeń do mikromobilności opracowane w ramach ścisłej współpracy ze wszystkimi zainteresowanymi stronami. Wspomniane wytyczne tematyczne związane z planem zrównoważonej mobilności miejskiej zawierają najlepsze praktyki i kluczowe zalecenia w zakresie włączania problematyki związanej z urządzeniami do mikromobilności do planów mobilności miejskiej w celu zapewnienia ich bezpiecznego stosowania na obszarach miejskich. Ułatwi to włączenie problematyki mikromobilności do podejścia bazującego na wizji zero oraz osiągnięcie długoterminowego celu UE polegającego zmniejszeniu liczby ofiar śmiertelnych i przypadków odniesienia poważnych obrażeń w transporcie drogowym do poziomu bliskiego zera.

W związku z powyższym Komisja:

- zaproponuje wprowadzenie w zmienionym rozporządzeniu w sprawie TEN-T wymogów dotyczących multimodalnych pasażerskich węzłów przesiadkowych w węzłach miejskich oraz wymogów służących utrzymaniu ciągłości i dostępności ścieżek rowerowych, aby propagować aktywne rodzaje transportu;
- zwiększy rolę chodzenia pieszo i jeżdżenia rowerem w zaktualizowanych wytycznych dotyczących planu zrównoważonej mobilności miejskiej;
- opublikuje w dniu dzisiejszym na stronie internetowej unijnego centrum monitorowania mobilności miejskiej specjalne wytyczne tematyczne powiązane z planem zrównoważonej mobilności miejskiej i poświęcone bezpiecznemu stosowaniu urządzeń do mikromobilności, aby ułatwić podmiotom sporządzającym plany dotyczące mobilności w miastach i organom samorządu terytorialnego wydawanie zezwoleń na bezpieczne dopuszczanie nowych urządzeń do użytku na ulicach miast;
- na podstawie doświadczeń na szczeblu krajowym i lokalnym w zakresie wymogów bezpieczeństwa, przygotować przepisy dotyczące bezpieczeństwa urządzeń do mikromobilności;
- przedstawi – do końca 2022 r. – wytyczne dotyczące wymogów w zakresie infrastruktury dobrej jakości dla szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego w ramach wstępnego audytu etapu projektowania, o którym mowa w dyrektywie 2008/96/WE³⁴ w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej.

2.6 Logistyka bezemisyjnego miejskiego transportu towarowego oraz dostawa na „ostatniej mili”

46. Miejski transport towarowy lub jego logistyka mają kluczowe znaczenie dla funkcjonowania gospodarek miejskich, zwłaszcza w trakcie i po zakończeniu pandemii COVID-19, która doprowadziła do wzrostu aktywności w sektorze handlu elektronicznego i zwiększenia liczby dostaw realizowanych do domów. W 2020 r. liczba dostaw realizowanych na rzecz konsumentów w sektorze handlu elektronicznego wzrosła o 25 % z uwagi na pandemię, przy czym wzrost liczby dostaw na „ostatniej mili” prawdopodobnie się utrzyma³⁵.

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

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

47. Dlatego też – poza wymogami dotyczącymi węzłów miejskich, które proponuje się wprowadzić w zmienionym rozporządzeniu w sprawie TEN-T – należy przyspieszyć proces wprowadzania szybko rozwijających się i zrównoważonych rozwiązań takich jak rowery transportowe, korzystając z nowych modeli dystrybucji, mechanizmów dynamicznego wytyczania trasy oraz lepszego multimodalnego wykorzystywania kolei miejskiej w połączeniu ze śródlądowymi drogami wodnymi. Działania w tym zakresie wspierałyby optymalizację korzystania z pojazdów i infrastruktury i ograniczyłyby konieczność realizowania pustych i niepotrzebnych przebiegów.
48. Ponadto kwestie związane z transportem towarowym powinny stanowić istotny element planów zrównoważonej mobilności miejskiej, aby przyspieszyć proces ich wprowadzania w życie. Należy dołożyć większych starań, aby istniejące zrównoważone plany miejskiej logistyki³⁶ były lepiej osadzone w ramach planów zrównoważonej mobilności miejskiej oraz dalej rozwijane i wdrażane w całej UE³⁷. Ułatwi to osiągnięcie celu zakładającego bezemisyjność logistyki miejskiej do 2030 r.
49. Działania w tej dziedzinie muszą koncentrować się na wdrażaniu rozwiązań, technologii i pojazdów bezemisyjnych na potrzeby logistyki miejskiej. Komisja dokona przeglądu norm emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich, aby poczynić postępy w kierunku wprowadzenia pojazdów bezemisyjnych w tym sektorze. Wniosek Komisji dotyczący wyznaczenia ambitniejszych norm emisji CO₂ dla pojazdów lekkich³⁸ również istotnie zwiększy tempo upowszechniania się bezemisyjnych samochodów dostawczych wykorzystywanych do celów związanych z logistyką miejską.
50. Zapewnienie zaangażowania publicznych i prywatnych zainteresowanych stron ma kluczowe znaczenie dla optymalizacji logistyki miejskiej i dostaw na „ostatniej mili” pod względem gospodarczym, społecznym i środowiskowym. Współpraca między organami samorządu terytorialnego a prywatnymi zainteresowanymi stronami, prowadzenie regularnego dialogu między wszystkimi stronami, tworzenie sieci kontaktów i wymienianie się informacjami między urbanistami to przykłady kluczowych działań, które zarówno w opinii organów samorządu terytorialnego, jak i w opinii prywatnych zainteresowanych stron³⁹, przyczyniają się do zwiększania wiedzy na temat zarządzania zrównoważoną logistyką miejską i sporządzania planów dotyczących tej logistyki. Ponadto na szczeblu UE należy podejmować dalsze działania, aby ocenić, czy należy zintensyfikować proces gromadzenia danych dotyczących transportu miejskiego i proces wymieniania się tymi danymi⁴⁰.

W związku z powyższym Komisja:

³⁶ W październiku 2019 r. opublikowano specjalne wytyczne tematyczne w kontekście planu zrównoważonej mobilności miejskiej: https://www.eltis.org/sites/default/files/sustainable_urban_logistics_planning_0.pdf

³⁷ W badaniu stanu faktycznego z 2021 r. stwierdzono, że choć w przypadku 68 % unijnych miast objętych próbą zdawano sobie sprawę z istnienia wytycznych dotyczących zrównoważonych planów miejskiej logistyki, zaledwie w 13 % z nich opracowano specjalny zrównoważony plan miejskiej logistyki, podczas gdy w 58 % uwzględniono elementy związane z logistyką w ich planach zrównoważonej mobilności miejskiej.

³⁸ Wniosek w sprawie rozporządzenia określającego normy emisji dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R(01))

³⁹ Tamże.

⁴⁰ Zgodnie z ustaleniami badania stanu faktycznego zaledwie 29 % unijnych miast objętych próbą gromadzić dane dotyczące logistyki miejskiej i tylko 32 % z nich ustanowiło ramy oceny.

- przedstawi wniosek dotyczący przeglądu norm emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich do końca 2022 r., aby przejść w tym sektorze na pojazdy bezemisyjne;
- zapewni, aby istniejące zrównoważone plany miejskiej logistyki zostały w pełni zintegrowane z ramami planu zrównoważonej mobilności miejskiej;
- będzie wspierała dialog i współpracę między wszystkimi stronami, a także tworzenie sieci kontaktów i wymianę informacji między urbanistami;
- będzie wspierała proces dobrowolnego wymieniać się danymi między wszystkimi rodzajami zainteresowanych stron, aby zwiększyć wydajność, zrównoważoność i konkurencyjność miejskiego transportu towarowego⁴¹.

2.7 Cyfryzacja, innowacyjność i nowe usługi w zakresie mobilności

51. Potencjał cyfryzacji nie został jeszcze w pełni wykorzystany: technologie takie jak sztuczna inteligencja, cyfrowe bliźniaki, łańcuchy bloków, internet rzeczy oraz europejskie rozwiązania w zakresie nawigacji satelitarnej i obserwacji Ziemi mogą sprawić, że mobilność miejska stanie się inteligentniejsza, bardziej odporna i bardziej zrównoważona.
52. Dzięki nowym aplikacjom i platformom osoby korzystające ze smartfonów mogą uzyskać dostęp do szerokiej gamy usług. Na przykład aplikacje bazujące na koncepcji „mobilność jako usługa” mogą ułatwić rezerwowanie i opłacanie biletów na wszystkie oferowane usługi w zakresie mobilności. Im łatwiejsze będzie odbywanie podróży multimodalnych, tym więcej użytkowników będzie nimi zainteresowanych i z tym większą akceptacją się one spotkają. W przyszłości zarówno przewoźnicy, jak i pasażerowie będą mogli korzystać z europejskich portfeli tożsamości cyfrowej⁴², które państwa członkowskie będą wydawały, aby umożliwić obywatelom, rezydentom i przedsiębiorstwom wymieniać się danymi uwierzytelniającymi i przedstawianie takich danych, również do celów związanych z mobilnością miejską.
53. Ponadto cyfrowe narzędzia zarządzania mobilnością mogą ułatwić organom transportu publicznego pozyskanie wiarygodnych informacji na temat użytkowania przestrzeni publicznej, przeprowadzanie lepszych inwestycji w infrastrukturę multimodalną i pojazdy multimodalne oraz skuteczne opracowywanie przepisów w tym zakresie i monitorowanie zgodności z tymi przepisami.
54. Aby zapewnić dodatkowe wsparcie na rzecz poprawy zarządzania ruchem i mobilnością, planowany przegląd dyrektywy w sprawie ITS⁴³ i zmienione rozporządzenie delegowane w sprawie ogólnounijnych usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu⁴⁴

⁴¹ Uwzględniając w należyty sposób rozwiązania opracowywane w ramach Forum Cyfrowego Transportu i Logistyki (DLTF).

⁴² W dniu 3 czerwca 2021 r. Komisja Europejska przyjęła wniosek w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 910/2014 w odniesieniu do ustanowienia europejskich ram tożsamości cyfrowej w połączeniu z zaleceniem Komisji z dnia 3 czerwca 2021 r. w sprawie wspólnego unijnego zestawu narzędzi na potrzeby skoordynowanego podejścia do europejskich ram tożsamości cyfrowej. Jeżeli dyskusje legislacyjne uda się sfinalizować do końca 2022 r., państwa członkowskie mogłyby rozpocząć wydawanie portfeli tożsamości cyfrowej w 2024 r.

⁴³ <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Inteligentne-systemy-transportowe-przegląd-przepisow-UE-pl>

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

przyczynią się do usprawnienia procesu przekazywania informacji o ruchu w czasie rzeczywistym oraz świadczenia usług cyfrowych w zakresie mobilności multimodalnej.

55. Cyfryzacja zapewnia również możliwość sprostania określonym wyzwaniom związanym z przepisami regulującymi dostęp pojazdów do obszarów miejskich (UVAR). W Europie większość (73 %) przepisów regulujących dostęp pojazdów do obszarów miejskich dotyczy stref nisko- i bezemisyjnych. Strefy niskoemisyjne mogą stanowić skuteczne narzędzie rozwiązywania problemów związanych z jakością powietrza na szczeblu lokalnym, w szczególności na obszarach, na których ruch drogowy jest głównym źródłem ogólnego zanieczyszczenia powietrza. Ponadto szereg organów samorządu terytorialnego rozważa możliwość przyjęcia nadzwyczajnych programów przeciwdziałania zanieczyszczeniom lub programów pobierania opłat za korzystanie z dróg, aby rozwiązać inne problemy takie jak problem zatorów komunikacyjnych⁴⁵. Wiele miast boryka się obecnie z problemem zatorów komunikacyjnych na drogach lokalnych oraz z problemem złej jakości powietrza wynikającej z przekroczenia unijnych norm jakości powietrza i progów zanieczyszczeń⁴⁶, u których podstaw leży transport. Należy w szczególności drastycznie zmniejszyć poziom zanieczyszczeń generowanych przez transport drogowy, zwłaszcza w miastach. Planowany wniosek w sprawie ustanowienia bardziej restrykcyjnych norm emisji zanieczyszczeń powietrza dla pojazdów (Euro 7) będzie stanowił wsparcie dla miast w procesie przechodzenia na ekologiczną mobilność. Ponadto przepisy regulujące dostęp pojazdów do obszarów miejskich mogą stanowić środek służący zapewnieniu zgodności z unijnymi normami jakości powietrza oraz ograniczeniu zatorów komunikacyjnych i emisji pochodzących z ruchu drogowego. Ponadto przepisy te sprzyjają również korzystaniu z transportu publicznego i aktywnej mobilności, ograniczając bardziej zanieczyszczającym pojazdom możliwość wjazdu na wrażliwe obszary miejskie.
56. Należy zagwarantować, aby w przypadku przyjęcia przepisów regulujących dostęp pojazdów do obszarów miejskich przepisy te zapewniały możliwość sprawnego i przyjaznego dla użytkownika podróżowania na obszarze jednolitego rynku, bez dyskryminowania kierowców niebędących rezydentami. Choć wprowadzanie określonych przepisów regulujących dostęp pojazdów do obszarów miejskich powinno być zadaniem właściwych organów krajowych i właściwych organów samorządu terytorialnego, różnorodność poszczególnych przepisów regulujących dostęp pojazdów do obszarów miejskich stwarza nowe wyzwania dla transportu pasażerskiego i towarowego w UE. Uczestnicy ruchu drogowego potrzebują lepszego dostępu do informacji, aby zdawać sobie sprawę z istnienia tych przepisów i być w stanie ich przestrzegać; z kolei miasta niejednokrotnie nie są w stanie opracować skutecznych i funkcjonalnych programów i należycie ich wdrażać. Powyższe wyzwania wywierają szczególnie poważny wpływ na pojazdy z państw trzecich, nawet jeżeli są one pojazdami bezemisyjnymi. Brak jest znormalizowanej i skutecznej metody przekazywania kierowcom informacji i danych na temat przepisów regulujących dostęp pojazdów do obszarów miejskich. Podobnie władze miejskie nie dysponują danymi niezbędnymi do podejmowania działań w zakresie transgranicznego egzekwowania prawa.

⁴⁵ Według stanu na dzień 21 października 2021 r. przepisy regulujące dostęp pojazdów do obszarów miejskich, które zostały już przyjęte lub które potwierdzono jako przepisy planowane do przyjęcia, dotyczyły 328 stref niskiej emisji, 130 nadzwyczajnych programów przeciwdziałania zanieczyszczeniom, 36 stref bezemisyjnych oraz 6 programów opłat miejskich. Źródło: <https://pl.urbanaccessregulations.eu/>

⁴⁶ Dyrektywa 2008/50/WE w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?qid=1486474738782&uri=CELEX%3A02008L0050-20150918>

57. Jak dotąd, Komisja dążyła do usprawnienia procesu przekazywania informacji i wymieniania się danymi poprzez:

- a. wdrażanie rozporządzenia (UE) 2018/1724 w sprawie jednolitego portalu cyfrowego⁴⁷, w którym organy publiczne zobowiązano do przekazywania informacji uczestnikom ruchu drogowego za pośrednictwem portalu;
- b. przygotowanie przeglądu⁴⁸ rozporządzenia delegowanego w sprawie świadczenia usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu⁴⁹, zobowiązując państwa członkowskie do zapewnienia dostępu do szerokiego spektrum danych statycznych i dynamicznych oraz do uwzględniania nowych zestawów danych takich jak zestawy dotyczące przepisów regulujących dostęp pojazdów do obszarów miejskich;
- c. realizację projektu „UVARbox”⁵⁰, który ma na celu wspieranie miast w opracowywaniu przyjaznego dla użytkownika narzędzia służącego do przekazywania danych na temat przepisów regulujących dostęp pojazdów do obszarów miejskich obowiązujących na poziomie danego miasta i na szczeblu regionalnym w znormalizowanej formie;
- d. realizację projektu „UVarExchange”⁵¹, który ma na celu dążenie do usprawnienia procesu przekazywania informacji kierowcom znajdującym się w pobliżu stref objętych przepisami regulującymi dostęp pojazdów do obszarów miejskich oraz do poprawy dostępu organów samorządu terytorialnego do informacji, w szczególności jeżeli chodzi o informacje na temat pojazdów i kierowców z państw trzecich, aby zapewnić możliwość podróżowania bez przeszkód i sprawnego egzekwowania przepisów regulujących dostęp pojazdów do obszarów miejskich przez organy samorządu terytorialnego.

58. Należy podejmować dalsze działania na rzecz wypracowania skutecznych, opłacalnych, przyjaznych dla użytkownika i sprawiedliwych rozwiązań przynoszących korzyści zarówno organom publicznym, jak i kierowcom i właścicielom pojazdów, które ułatwią im zarządzanie przepisami regulującymi dostęp pojazdów do obszarów miejskich i przestrzeganie tych przepisów.

59. Cyfryzacja zapewnia również możliwość świadczenia nowych usług w zakresie mobilności takich jak udostępnianie wolno stojących samochodów osobowych i rowerów, zamawianie usług transportu samochodowego i innowacyjne usługi przewozów taksówkarskich lub

⁴⁷ Jednolity portal cyfrowy utworzony na mocy rozporządzenia w sprawie jednolitego portalu cyfrowego pełni funkcję punktu kompleksowej obsługi dla osób i przedsiębiorstw zainteresowanych uzyskaniem dostępu do informacji dotyczących przepisów i wymogów, których muszą przestrzegać zgodnie z regulacjami obowiązującymi na szczeblu unijnym, krajowym, regionalnym lub lokalnym. Organ publiczne są zobowiązane m.in. do przekazywania uczestnikom ruchu drogowego informacji na temat przepisów regulujących dostęp pojazdów do obszarów miejskich za pośrednictwem portalu. Jeżeli chodzi o procedurę pozyskiwania nalepek ekologicznych, rozporządzenie stanowi, że tego rodzaju nalepki wydawane przez podmiot publiczny lub instytucję publiczną muszą być w pełni dostępne online do dnia 12 grudnia 2023 r.

⁴⁸ Oczekuje się, że akt delegowany zostanie przyjęty w I kwartale 2022 r.

⁴⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A32015R0962>

⁵⁰ Finansowane przez Parlament Europejski działanie przygotowawcze, którym zarządzają służby Komisji (<https://uvarbox.eu>).

⁵¹ Finansowane przez Parlament Europejski działanie przygotowawcze, którym zarządzają służby Komisji (<https://www.eltis.org/in-brief/news/uvarexchange-project-kicks>).

innowacyjne usługi doręczania przesyłek oferowanych głównie za pośrednictwem aplikacji mobilnych. Wspomniane usługi są ponadto dużą szansą dla europejskich przedsiębiorstw.

60. Przedsiębiorstwa oferujące możliwość zamawiania usług transportu samochodowego mogą odegrać przełomową rolę poprzez oferowanie usług wynajmu samochodów prywatnych z kierowcami (prywatny samochód do wynajęcia), które będą konkurencyjne wobec ugruntowanych usług przewozów taksówkarskich. Taksówkarze często postrzegają konkurencję ze strony przedsiębiorstw oferujących możliwość zamawiania usług transportu samochodowego jako nieuczciwą, jeżeli przedsiębiorstwa te nie są zobowiązane do przestrzegania tych samych przepisów co przedsiębiorstwa taksówkarskie. Jednocześnie przedsiębiorstwa oferujące możliwość zamawiania usług transportu samochodowego i przewoźnicy oferujący prywatne samochody do wynajęcia postrzegają przepisy dotyczące prywatnych samochodów do wynajęcia jako przestarzałe. W 2022 r. Komisja opublikuje wytyczne tematyczne poświęcone przepisom dotyczącym usług taksówkarskich i usług polegających na oferowaniu prywatnych samochodów do wynajęcia. Wspomniane wytyczne stanowią uzupełnienie przedstawionych niedawno wniosków Komisji dotyczących uczciwych warunków pracy w gospodarce opartej na platformach cyfrowych. Aby zagwarantować, że rozwój tych usług będzie przebiegał zgodnie z założeniami Europejskiego Zielonego Ładu, w przedstawionym dzisiaj wniosku dotyczącym zmiany wytycznych w sprawie TEN-T stwierdzono, że plany zrównoważonej mobilności miejskiej w węzłach miejskich powinny obejmować plany dotyczące przechodzenia na floty samochodów bezemisyjnych.
61. Pojawiają się również inne nowe usługi w zakresie mobilności i usługi transportowe, niejednokrotnie dzięki finansowaniu unijnemu na rzecz działań w dziedzinie badań naukowych i innowacji. Przykładami takich usług są usługi w zakresie kooperatywnej, opartej na sieci i zautomatyzowanej mobilności (CCAM) i usługi w zakresie miejskiej mobilności powietrznej (MMP)⁵². Aby maksymalnie wykorzystać ich potencjalny wkład w mobilność miejską, należy włączyć je do ram planu zrównoważonej mobilności miejskiej na wczesnym etapie.
62. Szerzej rzecz ujmując, wiele miast europejskich jest już światowymi liderami, jeżeli chodzi o innowacje w dziedzinie transportu, planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej oraz realizację ambitnych celów w zakresie klimatu i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nasze miasta są często najlepszymi „żyjącymi laboratoriami”, w których opracowuje się, testuje i wdraża nowe rozwiązania pozwalające sprostać wspólnym wyzwaniom, co przyczynia się nie tylko do zapewnienia skuteczniejszej i bardziej zrównoważonej mobilności miejskiej, ale pozwala również poprawić jakość życia w europejskich miastach dla osób, które je zamieszkują. Miasta prowadzą również eksperymenty związane z wykorzystywaniem lokalnych cyfrowych bliźniaków, łącząc dane pochodzące z różnych dziedzin (w tym z sektora mobilności) i posługując się technikami wizualizacji, modelowania i symulacji, aby wspierać swój proces podejmowania decyzji w zintegrowany sposób.
63. Prowadzenie dyskusji publicznych i „współtworzenie” nowych koncepcji mobilności ma kluczowe znaczenie dla ich publicznej akceptacji. W tym celu od 2002 r. inicjatywa CIVITAS była wspierana przez kolejne programy ramowe w dziedzinie badań naukowych i innowacji – w rezultacie na szczeblach lokalnym i regionalnym zaczęto podejmować innowacyjne działania, dzięki czemu organy publiczne mogły lepiej zarządzać innowacjami i przyjmować nowe narzędzia, rozwiązania lub procesy. Ułatwia to

⁵² Definiowanej jako: ruch lotniczy odbywający się na większą skalę na bardzo niskiej wysokości nad obszarami zaludnionymi.

propagowanie wdrażania i powielania zrównoważonych i inteligentnych rozwiązań w zakresie mobilności miejskiej w całej Europie i poza jej granicami.

64. Ponadto istnieje wiele unijnych inicjatyw w dziedzinie badań naukowych i innowacji, które są powiązane z mobilnością miejską, m.in. współprogramowane partnerstwa 2ZERO (W kierunku bezemisyjnego transportu drogowego) i CCAM (kooperatywna, oparta na sieci i zautomatyzowana mobilność), partnerstwo instytucjonalne na rzecz czystego wodoru i Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe, współfinansowane partnerstwo na rzecz pobudzenia transformacji miast, inicjatywa na rzecz innowacyjnych działań miejskich, działająca pod auspicjami EIT wspólnota wiedzy i innowacji koncentrująca się na problematyce mobilności miejskiej, inicjatywa living.eu oraz platforma „Inteligentne Miasta”. Powyższe inicjatywy uzupełniają się wzajemnie i wykazują ogromny potencjał w zakresie synergii przyspieszających proces wprowadzania innowacji sprzyjających bardziej zrównoważonym i przyjaznym miastom i przestrzeniom miejskim. Misja w zakresie neutralnych dla klimatu i inteligentnych miast (zob. poniżej) stanowi szczególnie obiecujący projekt służący zapewnieniu skutecznej koordynacji między inicjatywami poświęconymi problematyce miejskiej.

Komisja:

- do 2022 r. przedstawi inicjatywę ustawodawczą dotyczącą przekazywania i wykorzystywania szczególnie chronionych danych handlowych do celów związanych ze świadczeniem usług cyfrowych w zakresie mobilności multimodalnej, a także poprawy dostępności tych usług dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
- przedstawi w 2022 r. działania na rzecz opracowania wspólnej europejskiej przestrzeni danych dotyczących mobilności, aby usprawnić dostęp do danych dotyczących mobilności i wymieniać się tymi danymi, w tym również na szczeblu miejskim;
- stworzy – korzystając ze wsparcia udostępnianego w ramach programu „Cyfrowa Europa”⁵³ – wspólny zestaw instrumentów na potrzeby lokalnych cyfrowych bliźniaków, aby wesprzeć miasta – w ich własnym kontekście lokalnym – w łączeniu danych z różnych dziedzin takich jak mobilność i wykorzystywanie technik wizualizacji i symulacji, aby wspierać proces podejmowania decyzji;
- przeprowadzi w 2022 r. specjalne badanie, w ramach którego przeanalizuje i wyjaśni, jakie rozwiązania cyfrowe i techniczne mogłyby zostać udostępnione, aby zapewnić opracowywanie skuteczniejszych i bardziej przyjaznych dla użytkownika przepisów regulujących dostęp pojazdów do obszarów miejskich, gwarantując jednocześnie poszanowanie zasady pomocniczości;
- opublikuje wytyczne dotyczące przewozu osób na żądanie na szczeblu lokalnym, tj.: usług przewozu taksówkami, usług przewozu prywatnymi samochodami do wynajęcia z kierowcami oraz zamawiania usług transportu samochodowego;
- będzie nadal rozwijała inicjatywę CIVITAS w ramach programu „Horyzont Europa” a także współpracę między tą inicjatywą a odpowiednimi inicjatywami finansowanymi ze środków UE za pośrednictwem misji w zakresie neutralnych dla klimatu i inteligentnych miast;
- będzie wspierała innowacyjne działania w ramach programu badań naukowych i innowacji

⁵³ Załącznik do programu prac „Cyfrowa Europa” na lata 2021–2022, C(2021) 7914 final. Orientacyjny termin ogłoszenia zaproszenia do składania wniosków – 2022 r.

realizowanego pod auspicjami programu „Horyzont Europa” za pośrednictwem partnerstw o istotnym znaczeniu dla działań w obszarze mobilności miejskiej (współfinansowane partnerstwo na rzecz pobudzenia transformacji miast, współprogramowane partnerstwa 2ZERO i CCAM, partnerstwo instytucjonalne na rzecz czystego wodoru i Wspólne Europejskie Przedsięwzięcie Kolejowe).

2.8 Ku neutralnym dla klimatu miastom: odporny, przyjazny dla środowiska i energooszczędny transport miejski

65. Kluczowym celem pośrednim strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności jest doprowadzenie do sytuacji, w której do 2030 r. w Europie istnieć będzie co najmniej 100 neutralnych dla klimatu miast. Biorąc pod uwagę dostępność odpowiednich rozwiązań technologicznych i innych rozwiązań politycznych na rzecz mobilności bezemisyjnej, miasta powinny podejmować działania na rzecz usprawnienia transformacji ekologicznej i ostatecznie zagwarantować, aby mobilność miejskiej i transport miejski stały się w możliwie jak największym stopniu neutralne dla klimatu. Wspomniane działania powinny obejmować synergie z działaniami podejmowanymi przez przedstawicieli społeczności energetycznych działających w obszarze produkcji i przechowywania energii ze źródeł odnawialnych. W szczególności władze miejskie powinny korzystać z przysługujących im uprawnień, uwzględniając uprawnienia w kontekście zamówień publicznych, procedur przyznawania koncesji lub licencji i procedur udzielania dotacji, aby przyspieszyć proces zazieleniania transportu publicznego i flot pojazdów takich jak pojazdy wykorzystywane w ramach mobilności współdzielonej i pojazdy na wynajem, pojazdy dostawcze oraz taksówki i prywatne samochody do wynajęcia.
66. Organy publiczne powinny zapewnić dostępność wydajnej, interoperacyjnej i przyjaznej dla użytkownika infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych oraz infrastruktury służącej do tankowania paliw alternatywnych. W tym celu Forum Zrównoważonego Transportu sporządziło już zestaw skierowanych do organów publicznych zaleceń dotyczących udzielania zamówień, koncesji, licencji lub dotacji na infrastrukturę ładowania samochodów osobowych i dostawczych⁵⁴. Ponadto w 2022 r. planuje się opublikować wytyczne dotyczące procedur usprawniających proces wydawania pozwoleń na elementy infrastruktury ładowania i procedur podłączania tych elementów do sieci, a także zalecenia dotyczące przyspieszenia procesu elektryfikacji floty pojazdów specjalnych i własnych środków transportowych.
67. Proces przechodzenia na neutralność klimatyczną zostanie rozwinięty i zademonstrowany w praktyce przez miasta biorące udział w realizacji misji w zakresie neutralnych dla klimatu i inteligentnych miast⁵⁵. Celem misji jest doprowadzenie do sytuacji, w której do 2030 r. w Europie będzie istniało 100 neutralnych dla klimatu i inteligentnych miast, a także przygotowanie gruntu pod działania służące zapewnieniu neutralności klimatycznej wszystkich europejskich miast do 2050 r. Problematyka mobilności miejskiej będzie stanowiła centralny element tego wyzwania. Jeżeli chodzi o badania naukowe i innowacje, w pierwszym programie prac „Horyzont Europa” na lata 2021–2022 przewidziano zestaw działań ułatwiających przygotowanie gruntu pod realizację misji, uwzględniając działania w szeregu kluczowych obszarów takich jak transport publiczny.

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

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

Komisja:

- zaproponuje uwzględnienie w zmienionym rozporządzeniu w sprawie TEN-T wymogów dotyczących dostępności infrastruktury ładowania oraz infrastruktury służącej do tankowania wynikających z wniosku Komisji dotyczącego rozporządzenia w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych⁵⁶, również w węzłach miejskich;
- uwzględni w tematach programów prac w zakresie badań naukowych i innowacji realizowanych w ramach programu „Horyzont Europa” zagadnienia ułatwiające miastom inwestowanie w innowacje w dziedzinie mobilności miejskiej w kontekście misji w zakresie neutralnych dla klimatu i inteligentnych miast, koncentrując się na problematyce transportu publicznego i aktywnej mobilności, natomiast w ramach partnerstw na rzecz transportu będzie wspierać zautomatyzowane, inteligentne i bezemisyjne pojazdy oraz proces ich integracji z systemami ładowania na obszarach miejskich;
- przekaże 359,3 mln EUR w ramach programu „Horyzont Europa” w latach 2021–2023 na początkowy etap realizacji misji w zakresie neutralnych dla klimatu i inteligentnych miast;
- będzie rozwijała dalsze synergie z finansowaniem początkowym i bieżącym udostępnianym w ramach innych programów UE (takich jak europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne, instrument „Łącząc Europę” oraz Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności), a także ze środkami i finansowaniem pochodzącymi z Europejskiego Banku Inwestycyjnego oraz ze źródeł w sektorze prywatnym, aby wspierać wdrażanie mobilności bezemisyjnej i pojazdów bezemisyjnych oraz czynników sprzyjających bezemisyjności.

2.9 Zwiększanie świadomości i budowanie zdolności

68. W ramach Europejskiego Tygodnia Mobilności (16–22 września)⁵⁷ będącego kampanią realizowaną przez Komisję Europejską we współpracy z siecią koordynatorów krajowych od 2002 r. propagowano zmianę w zachowaniach mającą na celu przejście na mobilność zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju, opowiadając się za aktywną mobilnością, transportem publicznym i innymi zrównoważonymi i inteligentnymi rozwiązaniami transportowymi. Mimo że kampania jest prowadzona przez cały rok, w trakcie głównego zdecentralizowanego wydarzenia przypadającego we wrześniu miejscowości i miasta organizują imprezy powiązane z tematem przewodnim, który zmienia się każdego roku, np. cieszącymi się coraz większą popularnością „dniami bez samochodu”. Tematem 20. edycji Europejskiego Tygodnia Mobilności w 2021 r. było „Bezpieczeństwo i zdrowie dzięki mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju” – wzięła w niej udział rekordowa liczba 3200 miejscowości i miast z 53 państw na całym świecie. Doroczne wydarzenia takie jak duże konferencje unijne⁵⁸ oraz przyznawane na szczelbu UE nagrody związane z mobilnością miejską odgrywają podobną rolę i zapewniają ich uczestnikom możliwość tworzenia sieci kontaktów i wymieniania się najlepszymi praktykami. Trwająca obecnie konferencja w sprawie przyszłości Europy stanowi również doskonałe forum umożliwiające interaktywną współpracę z obywatelami w zakresie rozwiązań dotyczących zrównoważonego transportu.

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

⁵⁷ <https://mobilityweek.eu/home/>

⁵⁸ W szczególności forum CIVITAS, konferencja dotycząca planu zrównoważonej mobilności miejskiej i dni mobilności miejskiej.

69. Doroczną nagrodą Access City⁵⁹, którą Komisja Europejska przyznała po raz pierwszy w 2010 r., wręcza się europejskim miastom w uznaniu ich starań na rzecz stania się bardziej dostępnymi dla osób z niepełnosprawnościami, w tym również w dziedzinie transportu i powiązanej infrastruktury. Aby uczcić Europejski Rok Kolei (2021), w 12. edycji nagrody Access City przyznano wyróżnienie za zwiększanie dostępności stacji kolejowych. Celem nagrody jest zachęcanie wszystkich miast w UE do dążenia do zagwarantowania, aby osoby z niepełnosprawnościami i osoby starsze mogły korzystać z życia miejskiego na równi z innymi mieszkańcami miast. Ponadto nagroda ta pozwala miastom inspirować się nawzajem i wymieniać się przykładami dobrych praktyk.
70. Niezależnie od zwiększania poziomu świadomości należy również udzielać wsparcia organom na szczeblu lokalnym i regionalnym oraz pracownikom sektora transportu miejskiego w budowaniu ich zdolności, aby zapewnić im możliwość skutecznego wywiązywania się ze spoczywających na nich zobowiązań w zakresie zrównoważonej i inteligentnej mobilności miejskiej. UE udzielała wsparcia na rzecz budowania zdolności, w szczególności w kontekście sporządzania planów zrównoważonej mobilności miejskiej, oferując pomoc techniczną i szkolenia, wdrażając liczne projekty oraz publikując wytyczne.

Komisja:

- będzie kontynuowała swoje działania na rzecz podnoszenia poziomu świadomości skoncentrowane wokół Europejskiego Tygodnia Mobilności oraz unijnych nagród i wydarzeń związanych z mobilnością miejską;
- będzie nadal udzielała pomocy technicznej, a w szczególności będzie podejmowała działania na rzecz budowania zdolności organów na szczeblu lokalnym, regionalnym i krajowym w kwestii opracowywania i wdrażania środków oraz strategii w zakresie mobilności miejskiej.

3 ZARZĄDZANIE I KOORDYNACJA

71. W kwestie związane z mobilnością zaangażowane są podmioty na wszystkich szczeblach politycznych (organy na szczeblu unijnym, krajowym, regionalnym i lokalnym). **Wypracowanie wielopoziomowego, zintegrowanego podejścia do zarządzania** mobilnością miejską, jak również innymi istotnymi sektorami takimi jak sektor energetyczny, jest niezbędne jako jeden z czynników sprzyjających dążeniu do neutralności klimatycznej – innym tego rodzaju czynnikiem jest misja w zakresie neutralnych dla klimatu i inteligentnych miast. W tym względzie kluczowe znaczenie ma zagwarantowanie, aby miasta były w pełni zaangażowane we wspieranie realizacji europejskich celów w tej dziedzinie. Wspomniane podejście, zachowując zgodność z zasadami pomocniczości, powinno wspierać organy na szczeblu krajowym, lokalnym i regionalnym w ich staraniach i zapewnić możliwość wypracowania modelu działania obejmującego całą UE.
72. Należy ustanowić wzmocnioną platformę dialogu i współtworzyć nowe działania przyczyniające się do wdrażania nowych unijnych ram mobilności miejskiej przy większym zaangażowaniu ze strony państw członkowskich i lepszym dialogu z miastami, regionami i zainteresowanymi stronami we wszystkich kwestiach związanych z

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

mobilnością miejską. W tym celu należy w możliwie jak największym stopniu wykorzystać i dostosować istniejące struktury⁶⁰.

73. Zreformowana grupa ekspertów ds. mobilności miejskiej⁶¹ może odegrać kluczową rolę w procesie opracowywania i wdrażania tego nowego podejścia do zarządzania. Dotychczasowa ogólna działalność tej grupy nie spełniła pokładanych w niej początkowo oczekiwań, a w ramach konsultacji publicznych i warsztatów zwrócono uwagę na konieczność udoskonalenia jej struktury i usprawnienia jej organizacji pracy. Działania w tym zakresie powinny obejmować zaproszenie przedstawicieli władz lokalnych, sieci miejskich oraz partnerów społecznych do udziału w pracach grupy, a także postawienie przed nią jasno określonych celów i oczekiwanie konkretnych rezultatów jej prac. W przypadkach, w których mogłoby okazać się to przydatne, grupa ekspertów powinna być wspierana przez określone podgrupy.
74. Działalność grupy ekspertów powinna koncentrować się w szczególności na problematyce transportu publicznego, mobilności współdzielonej i aktywnej mobilności, flotach bezemisyjnych, logistyce miejskiej oraz dostawie na „pierwszej i ostatniej mili”, w tym również na transgranicznych obszarach miejskich, a także na połączeniach miejsko-wiejskich. Grupa powinna również koordynować działania służące zapewnieniu gotowości na wypadek wystąpienia nieprzewidzianych okoliczności w dziedzinie transportu miejskiego między państwami członkowskimi⁶², jak również między kierownikami programu związanego z planem zrównoważonej mobilności miejskiej na szczeblu krajowym a przedstawicielami grupy ds. platformy koordynacji planów zrównoważonej mobilności miejskiej.

Komisja:

- dokona przeglądu zakresu uprawnień grupy ekspertów Komisji ds. mobilności miejskiej oraz funkcjonowania tej grupy do 2022 r.

4 ASPEKTY MIĘDZYNARODOWE

75. Mobilność miejska jest jednym z wymiarów objętych celem zrównoważonego rozwoju nr 11 dotyczącym zrównoważonych miast i społeczności oraz Nową agendą miejską. Te dwa globalne dokumenty ramowe nadawały kierunek wielostronnej i dwustronnej współpracy prowadzonej przez UE, a także innym działaniom podejmowanym w celu wsparcia procesu wdrażania praktyk i rozwiązań poza UE.
76. Międzynarodowy program współpracy miejskiej⁶³ na lata 2017–2020 przyczynił się do nawiązania dialogu w kwestiach związanych z mobilnością między miastami na całym

⁶⁰ W ramach przeglądu agendy miejskiej UE zaplanowanego na 2023 r. można byłoby zbadać synergie między wielopoziomowym dialogiem w zakresie zarządzania, o którym mowa w tej agendzie, a społecznością i zainteresowanymi stronami skupionymi wokół problematyki związanej z mobilnością miejską.

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

⁶² Wkład w działalność grupy ekspertów (np. w postaci eliminowania przeszkód prawnych i administracyjnych występujących na granicy) może wnieść również działający pod auspicjami Komisji Punkt Koordynacyjny ds. Transgranicznych, w którego skład wchodzi eksperci zajmujący się kwestiami o charakterze transgranicznym.

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

świecie dzięki łączeniu miast w pary i opracowywaniu wspólnych planów działania. Wśród przykładów działań podejmowanych w ramach tego programu należy wymienić współpracę między Turynem (Włochy) a São Paulo (Brazylia) na rzecz wprowadzenia multimodalnej mobilności miejskiej w dużych systemach łączących szereg gmin miejskich, a także prowadzone przez Nagpur (Indie) i Karlsruhe (Niemcy) prace analityczne w zakresie mobilności zorientowanej na ludzi i publicznego systemu wypożyczania rowerów.

77. W ramach nowego międzynarodowego programu współpracy miejskiej i regionalnej⁶⁴ (IURC) na lata 2021–2024 44 miasta z państw UE i państw niebędących członkami UE wyraziło swoje zainteresowanie pracą nad stworzeniem sieci tematycznej poświęconej problematyce rewitalizacji miast i regionów oraz spójności społecznej, która zajmowałaby się w szczególności kwestiami związanymi z mobilnością i transportem zgodnymi z zasadami zrównoważonego rozwoju.
78. Na szczeblu międzynarodowym podejmowano liczne inne działania służące wzmocnieniu i wdrożeniu rozwiązań w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej, wspierając unijną współpracę na rzecz rozwoju i partnerstwa zawiązywane w różnych regionach geograficznych. Wspomniane działania obejmują wymiar inwestycyjny i koncepcję strategicznego zarządzania mobilnością na szczeblu miejskim na potrzeby sporządzania planów zrównoważonej mobilności miejskiej, przy czym koncepcja unijnego planu zrównoważonej mobilności miejskiej i wytyczne związane z tym planem stały się globalnym punktem odniesienia w tej dziedzinie. Dostosowuje się je do kontekstów geograficznych i specyfiki określonych regionów na całym świecie.
79. Dalsze angażowanie odpowiedzialności politycznej za realizację celów w zakresie mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju na szczeblu lokalnym ma kluczowe znaczenie dla osiągnięcia celów klimatycznych UE. Bazując na ambicjach europejskiej misji w zakresie neutralnych dla klimatu i inteligentnych miast, Komisja zacieśni współpracę międzynarodową w kwestii podejść międzysektorowych do integracji niezawodnych i przystępnych cenowo rozwiązań w zakresie czystej energii m.in. w dziedzinie transportu miejskiego za pośrednictwem globalnej inicjatywy na rzecz transformacji miejskich „Mission Innovation”⁶⁵.

Komisja:

- będzie zachęcała do współpracy ze Światowym Porozumieniem Burmistrzów w sprawie Klimatu i Energii w kwestiach związanych z mobilnością miejską;
- rozwinie ściślejszą współpracę w zakresie mobilności miejskiej z innymi właściwymi instytucjami międzynarodowymi takimi jak Międzynarodowe Forum Transportu;
- będzie nadal propagowała podejścia do problematyki związanej ze zrównoważoną mobilnością miejską poza UE, np. w kontekście wdrażania planów gospodarczo-inwestycyjnych dla Bałkanów Zachodnich⁶⁶, Partnerstwa Wschodniego⁶⁷ i południowego sąsiedztwa^{68, 69}.

⁶⁴ <https://www.iurc.eu>

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

⁶⁶ Komunikat „Plan gospodarczo-inwestycyjny dla Bałkanów Zachodnich”, COM(2020) 641 final.

⁶⁷ Wspólny komunikat „Wzmacnianie odporności – Partnerstwo Wschodnie, które służy wszystkim”, JOIN(2020) 7 final i wspólny dokument roboczy służb „Odbudowa, odporność i reforma: priorytety Partnerstwa Wschodniego po 2020 r.”, SWD(2021) 186 final.

5 FINANSOWANIE POCZĄTKOWE I BIEŻĄCE PROJEKTÓW W ZAKRESIE MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

80. Dekarbonizacja, oczyszczenie, cyfryzacja i modernizacja mobilności miejskiej wiąże się z koniecznością podejmowania wyłożonych starań na rzecz opracowywania i testowania nowych rozwiązań, a także inwestowania w mobilne aktywa i elementy infrastruktury.
81. W celu wsparcia procesu przechodzenia na zrównoważoną mobilność miejską w okresie finansowania przypadającym na lata 2021–2027 można skorzystać z szeregu instrumentów finansowania początkowego i bieżącego takich jak instrument „Łącząc Europę”, InvestEU, Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, Fundusz Spójności, program ramowy w zakresie badań i rozwoju realizowany pod auspicjami programu „Horyzont Europa”, program „Cyfrowa Europa” oraz Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności; a jeżeli chodzi o region objęty procesem rozszerzenia, również Instrument Sąsiedztwa oraz Współpracy Międzynarodowej i Rozwojowej – „Globalny wymiar Europy” (ISWMR – „Globalny wymiar Europy”) oraz Instrument Pomocy Przedakcesyjnej (IPA III).
82. Podjęto również istotne działania w celu uczynienia systemu finansowego bardziej zrównoważonym, w szczególności poprzez przyjęcie w 2020 r. rozporządzenia w sprawie systematyki, w którym ustanowiono system klasyfikacyjny ekologicznej działalności gospodarczej. Ułatwi to zwiększenie skali ekologicznych produktów finansowych odpowiednich do promowania inwestycji w mobilność miejską i wdrażanie infrastruktury związanej z paliwami alternatywnymi. Misja w zakresie neutralnych dla klimatu i inteligentnych miast będzie wspierała ten proces, zapewniając większe synergie i większy stopień komplementarności z innymi programami UE, ułatwiając jednocześnie miastom uzyskanie postępów w przeprowadzaniu dwojakiej transformacji – ekologicznej i cyfrowej poprzez sporządzanie i wdrażanie swoich umów w sprawie miasta neutralnego dla klimatu, które będą obejmowały również plany inwestycyjne bazujące na wsparciu finansowym przyznawanym na szczeblu unijnym, krajowym i regionalnym i w których miasta określają, w jaki sposób zamierzają uzyskać dostęp do finansowania z innych źródeł, aby zwiększyć skalę swoich zobowiązań i wdrożyć innowacyjne zobowiązania zapewniające wywiązanie się z tych zobowiązań.
83. Za pośrednictwem Instrumentu Wsparcia Technicznego⁷⁰ Komisja wspiera państwa członkowskie w opracowywaniu i wdrażaniu reform służących zniwelowaniu luki inwestycyjnej i przyspieszeniu dwojakiej transformacji. Państwa członkowskie mogą zwrócić się o wsparcie udostępniane w ramach Instrumentu Wsparcia Technicznego na sfinansowanie działań związanych z opracowywaniem i wdrażaniem środków służących inicjowaniu skutecznych i zrównoważonych reform oraz inwestycji na rzecz czystszej, inteligentniejszej i bardziej zintegrowanej mobilności miejskiej, usprawniając tym samym proces przechodzenia na zrównoważoną mobilność miejską.
84. Planuje się zwiększyć ilość wsparcia doradczego i pomocy technicznej udzielanych za pośrednictwem Centrum Doradztwa InvestEU dzięki specjalnym instrumentom takim jak w

⁶⁸ Wspólny komunikat „Odnowione partnerstwo z południowym sąsiedztwem. Nowy program na rzecz regionu śródziemnomorskiego”, JOIN(2021) 2 final, oraz wspólny dokument roboczy służb „Odnowione partnerstwo z południowym sąsiedztwem. Plan gospodarczo-inwestycyjny dla południowych sąsiadów”, SWD(2021) 23 final.

⁶⁹ Wspomniane działania i programy zostaną sfinansowane ze środków nowego Instrumentu Sąsiedztwa oraz Współpracy Międzynarodowej i Rozwojowej – „Globalny wymiar Europy”.

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

szczegółności ELENA, URBIS oraz SIA/JASPERS, a także za pośrednictwem instrumentu pomocy technicznej i wymiany informacji Komisji Europejskiej (TAIEX) lub za pośrednictwem projektów partnerskich z udziałem państw trzecich. Ułatwi to również maksymalizację absorpcji i wpływu funduszy UE.

85. Istnienie zintegrowanej strategii na rzecz mobilności miejskiej (planu zrównoważonej mobilności miejskiej lub jego odpowiednika) może dawać dodatkowe gwarancje w zakresie skuteczności i efektywności inwestycji realizowanych w ramach podejścia systemowego.

Komisja:

- wzmocni powiązania między planami zrównoważonej mobilności miejskiej a instrumentami finansowania oraz np. nada priorytet projektom w zakresie mobilności miejskiej bazującym na planach zrównoważonej mobilności miejskiej lub równoważnych planach w ramach programów prac instrumentu „Łącząc Europę”, a także będzie traktowała wnioskodawców dysponujących planami zrównoważonej mobilności miejskiej priorytetowo w kontekście zaproszeń do składania wniosków w ramach programu „Horyzont Europa”;
- będzie nadal udzielała wsparcia finansowego na realizację inwestycji na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej zarówno w UE, jak i poza jej granicami, uwzględniając projekty dotyczące inteligentnej i zrównoważonej mobilności miejskiej realizowane za pośrednictwem unijnego programu badań naukowych i innowacji w ramach programu „Horyzont Europa” (na lata 2021–2027).

6 WNIOSKI

86. Niniejszy komunikat stanowi wezwanie do zintensyfikowania działań na wszystkich szczeblach struktury zarządzania, aby sprostać wyzwaniom związanym z mobilnością, z jakimi borykają się obszary miejskie: Komisja zwiększy swoje wsparcie w obszarach o ugruntowanej unijnej wartości dodanej (w szczególności jeżeli chodzi o węzły miejskie w ramach sieci TEN-T i skierowane do państw członkowskich zalecenia dotyczące opracowywania skutecznych planów zrównoważonej mobilności miejskiej), tworząc jednocześnie wspólne ramy dla wszystkich miast w UE, które pozwolą im przejść na bardziej zrównoważoną i inteligentniejszą mobilność miejską. Państwa członkowskie zachęca się do wspierania organów samorządu terytorialnego w ich wzmożonych staraniach na rzecz sprawienia, aby mobilność miejska stała się bardziej zrównoważona, inteligentniejsza i odporniejsza. Przyspieszenie procesu przechodzenia na neutralną dla klimatu i czystą mobilność miejską stanowi nie tylko poważne wyzwanie, ale również ogromną szansę dla miast i regionów oraz przemysłu w całej Unii i poza jej granicami. W ostatecznym rozrachunku dokonanie takiej transformacji zaspokoi oczekiwania mieszkańców związane z czystszyim powietrzem, ograniczeniem zatorów komunikacyjnych i zmniejszeniem poziomu hałasu, a także poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego i stanu zdrowia i będzie w pełni zgodne z naszą nową strategią na rzecz wzrostu dla Europy.