



Bruselj, 17.12.2013
COM(2013) 913 final

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

Skupaj h konkurenčni in z viri gospodarni mobilnosti v mestih

{SWD(2013) 524 final}
{SWD(2013) 525 final}
{SWD(2013) 526 final}
{SWD(2013) 527 final}
{SWD(2013) 528 final}
{SWD(2013) 529 final}

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

Skupaj h konkurenčni in z viri gospodarni mobilnosti v mestih

1. UVOD

Evropska mesta¹, v katerih živi več kot 70 % prebivalstva EU, ki ustvari več kot 80 % BDP Unije, so povezana z enim od najboljših prometnih sistemov na svetu. Vendar mobilnost v mestih postaja vse težja in vedno bolj neučinkovita. Še vedno je v veliki meri odvisna od uporabe osebnih vozil na konvencionalno gorivo. Preusmerjanje na bolj trajnostne oblike mobilnosti v mestih napreduje zelo počasi.

Veliko evropskih mest ima težave z vsakodnevnimi prometnimi zastoji, ki po ocenah povzročijo 80 milijard evrov stroškov na leto².

Na mestnih območjih nastane tudi velik delež, okoli 23 %, vseh emisij CO₂ od prometa. Mesta si morajo bolj prizadevati za spremembo preteklih trendov in prispevanje k 60-odstotnemu zmanjšanju emisij toplogrednih plinov, h kateremu je pozvala Komisija z belo knjigo „Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu“³ (v nadaljnjem besedilu: Bela knjiga o prometu iz leta 2011). V gosto poseljenih mestih, v katerih se prebivalci vozijo le kratke razdalje, je več možnosti za uvedbo nizkoogljičnega prometa kot za ureditev prometnega sistema kot celote, in sicer s spodbujanjem hoje, kolesarjenja in javnega prevoza ter z zgodnjo uvedbo vozil na alternativna goriva na trg.

Namen zakonodaje EU o kakovosti zraka⁴ in vedno strožjih emisijskih standardov za cestna vozila je zaščita državljanov pred škodljivo izpostavljenostjo onesnaževalom in delcem, ki se prenašajo po zraku. Kljub temu pa imajo skoraj vsa mesta držav članic težave pri izpolnjevanju zakonskih zahtev.

Število smrtnih žrtev v cestnem prometu je v EU še vedno zelo visoko (okoli 28 000 leta 2012). 38 % vseh smrtnih žrtev v cestnem prometu v Evropi se zgodi na mestih območjih, pri čemer so zlasti izpostavljeni ranljivi udeleženci v prometu, kot so pešci. Napredek pri zmanjševanju smrtnih žrtev v cestnem prometu je v urbanih okoljih podpoprečen.

Raziskava Eurobarometra⁵ je proučila odnos do mobilnosti v mestih. Po mnenju večine državljanov so najbolj problematični zastoji, stroški ter negativen vpliv mobilnosti v mestih in prometnih modelov na okolje in človekovo zdravje. Večina vprašanih je bila precej črnogleda glede možnosti za izboljšanje prometnih razmer v njihovih mestih.

¹ Glej tudi poročilo „Mesta prihodnosti“, Evropska komisija, 2011.

² Skupni stroški zastojev; glej SEC(2011)358 final.

³ COM(2011)144 final.

⁴ Glej zlasti Direktivo 2008/50/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. maja 2008 o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo (UL L 152, 11.6.2008, str. 1).

⁵ Posebna raziskava Eurobarometra št. 406 (2013).

Raziskava je pokazala tudi, da v EU obstajajo precejšnje razlike. Med nekaj naprednimi evropskimi mesti in večino ostalih, ki so daleč za prvimi, postaja „vrzel v mobilnosti v mestih“ vse večja.

Dokument EVROPA 2020 – Strategija za pametno, trajnostno in vključujočo rast⁶ je poudaril pomen posodobljenega in trajnostnega evropskega prometnega sistema za razvoj Unije v prihodnosti ter potrebo po obravnavanju prometa v mestih.

Potrebna je radikalna sprememba.

Cilj tega sporočila je okrepiti podporo evropskim mestom pri spopadanju z izzivi mobilnosti v mestih. Potrebna je radikalna sprememba pristopa k mobilnosti v mestih, da se zagotovi bolj trajnosten razvoj evropskih mestnih območij in izpolnitev ciljev EU glede konkurenčnega in z viri gospodarnega evropskega prometnega sistema.

Poleg tega je ključno, da se odpravijo razdrobljeni pristopi in razvije enotni trg za inovativne rešitve mobilnosti v mestih, tako da se obravnavajo vprašanja, kot so skupni standardi in specifikacije ter skupna javna naročila.

Sporočilo opredeljuje, kako bo Komisija okrepila ukrepe za trajnostno mobilnost v mestih na območjih z dodano vrednostjo EU. Komisija prav tako spodbuja države članice k odločnejšim in bolj usklajenim ukrepom.

2. SKUPNO URESNIČEVANJE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI V MESTIH

Preoblikovanje mobilnosti v mestih zahteva usklajeno ukrepanje nosilcev odločanja in pristojnih organov na vseh ravneh vlade.

Ukrepi na ravni EU morajo prispevati k skupnemu prizadevanju: Akcijski načrt Komisije o mobilnosti v mestih iz leta 2009⁷ so odločno podprli Evropski parlament⁸, Evropski ekonomsko-socialni odbor⁹, Odbor regij¹⁰ in države članice¹¹, pa tudi deležniki iz vse Unije. Dvajset pobud Akcijskega načrta je bilo do leta 2012 uspešno izvedenih.

Zato je Komisija začela neodvisen pregled¹² izvajanja Akcijskega načrta in javno posvetovanje¹³, da bi proučila možnosti nadaljnjih ukrepov. Deležniki so ponovno potrdili dodano vrednost podpore na ravni EU in poudarili, da ukrepi EU edinstveno prispevajo k zagotavljanju široke razprave o mobilnosti v mestih po vsej Uniji, lažji izmenjavi izkušenj in najboljših praks, pospeševanju raziskav in inovacij ter zagotavljanju finančne podpore za projekte prometa v mestih, zlasti v manj razvitih regijah. Poudarili so tudi pomen sodelovanja

⁶ COM(2010) 2020 final.

⁷ COM(2009) 490 final.

⁸ Resolucija Evropskega parlamenta z dne 9. julija 2008; 2008/2041(INI).

⁹ Mnenje o Akcijskem načrtu o mobilnosti v mestih z dne 27. maja 2010, TEN/414.

¹⁰ Mnenje o Akcijskem načrtu o mobilnosti v mestih z dne 27. avgusta 2010, 2010/C 232/05.

¹¹ Sklepi Sveta o Akcijskem načrtu o mobilnosti v mestih, 24. junij 2010; www.ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/doc/2010_06_24_apum_council_conclusion_s.pdf.

¹² Poročilo o pregledu Akcijskega načrta o mobilnosti v mestih, 2013, ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/urban_en.htm.

¹³ Rezultati javnega posvetovanja „Razsežnost mestne prometne politike EU“, 2013, www.ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/urban_en.htm.

pri posebnih vprašanjih, kot so načrtovanje mobilnosti v mestih, uvajanje rešitev inteligentnih prometnih sistemov (ITS) in predpisov o dostopu ter varnosti v cestnem prometu.

V ukrepe za mobilnost v mestih na ravni EU morajo biti vključene države članice: Komisija s pobudami ne more doseči na tisoče mest po Evropi, niti ne more uspešno prepoznati in premagati posebnih ovir do boljše in bolj trajnostne mobilnosti v mestih, ki morda obstajajo v različnih delih Unije.

Za učinkovito in široko izvedbo konceptov in orodij, razvitih na ravni EU, bi jih bilo treba prilagoditi točno določenim razmeram v posameznih državah članicah in jih dejavno promovirati na nacionalni in regionalni ravni.

3. NAČRTI ZA TRAJNOSTNO MOBILNOST V MESTIH

Lokalni organi oblikujejo nove pristope k načrtovanju mobilnosti v mestih, saj poskušajo spremeniti pretekle neusklajene pristope in razvijati strategije, ki bi spodbudile preobrat k čistejšim in bolj trajnostnim oblikam prevoza, kot so hoja, kolesarjenje¹⁴, javni prevoz ter novi vzorci uporabe in lastništva avtomobila. Številna mesta v EU so preskusila inovativne rešitve mobilnosti v mestih in delile izkušnje prek različnih omrežij mest.

Komisija že več let dejavno spodbuja koncept načrtovanja trajnostne mobilnosti v mestih. Pobude, ki jih financira EU, so združile deležnike in strokovnjake pri pripravi analize tekočih pristopov, razpravi o problematičnih področjih in opredelitvi najboljših praks načrtovanja. Ob podpori Komisije¹⁵ so na primer razvili smernice za razvoj in izvedbo načrtov za trajnostno mobilnost v mestih¹⁶, ki lokalnim organom zagotavljajo konkretne predloge za izvajanje strategij mobilnosti v mestih, ki temeljijo na skrbni analizi trenutnih razmer, in jasno vizijo trajnostnega razvoja mestnih območij.

Koncept načrta za trajnostno mobilnost v mestih upošteva funkcionalno mestno območje in predlaga, da se ukrepi za mobilnost v mestih vključijo v širšo mestno in ozemeljsko strategijo. Ti načrti bi se morali razvijati usklajeno na različnih področjih politike in v različnih sektorjih (promet, raba zemljišč in prostorsko načrtovanje¹⁷, okolje, gospodarski razvoj, socialna politika, zdravje, varnost v cestnem prometu itd.) ter na različnih vladnih in upravnih ravneh ter usklajeno z organi na sosednjih območjih, mestnih in podeželskih.

Namen načrtov za trajnostno mobilnost v mestih je spodbujanje uravnoveženega razvoja in boljše vključenosti različnih oblik mobilnosti v mestih. Ta koncept načrtovanja poudarja, da so pri mobilnosti v mestih najpomembnejši ljudje. Zato poudarja vključenost državljanov in deležnikov ter spodbujanje sprememb v vedenju na področju mobilnosti.

Načrti za trajnostno mobilnost v mestih lahko pomagajo mestom učinkovito izkoristiti obstoječo prometno infrastrukturo in storitve ter izvesti stroškovno učinkovite ukrepe za mobilnost v mestih.

¹⁴ Prehod predvsem na pogostejšo hojo in kolesarjenje znatno zmanjša negativne zunanje učinke mobilnosti in prevoza v mestih ter vsebuje dodano vrednost spodbujanja dejavnejšega življenjskega sloga, ki prinaša koristi za zdravje. Povezana vprašanja so obravnavana tudi v Evropskem partnerstvu za inovacije za aktivno in zdravo staranje.

http://ec.europa.eu/research/innovation-union/index_en.cfm?section=active-healthy-ageing.

¹⁵ Opazovalna skupina za mobilnost v mestih – www.eltis.org.

¹⁶ Smernice – Razvoj in izvedba načrta za trajnostno mobilnost v mestih, Evropska komisija, 2013.

¹⁷ Odražanje pomembnosti ustreznega urbanističnega načrtovanja za zmanjšanje potreb po mobilnosti v mestih (na primer za preprečevanje širjenja mestnih območij).

Koncept načrtov za trajnostno mobilnost v mestih je v preteklih letih pridobil precejšen zagon in Komisija bo tudi v prihodnje podpirala njegov razvoj in promocijo.

Da se zagotovi široka uporaba najboljših praks in načrtovanja trajnostne mobilnosti v mestih, bi bilo treba ta koncept prilagoditi posebnim zahtevam in obstoječim praksam načrtovanja v posameznih državah članicah ter ga dejavno spodbujati na nacionalni ravni. Poleg tega bi bilo treba v državah članicah sprejeti ustrezne ukrepe, da se zagotovijo okvirni pogoji, ki lokalnim organom omogočajo uspešno izvedbo lokalnih strategij za mobilnost v mestih.

Države članice bi morale zato razmisliti o:

- pripravi natančne ocene sedanje in prihodnje uspešnosti mobilnosti v mestih na svojem ozemlju, tudi v povezavi s ključnimi cilji politik EU;
- razvijanju pristopa k mobilnosti v mestih, ki zagotavlja usklajene in vzajemno okrepljene ukrepe na nacionalni, regionalni in lokalni ravni;
- zagotavljanju, da so načrti za trajnostno mobilnost v mestih razviti in izvedeni na njihovih mestnih območjih ter da so vključeni v širšo strategijo razvoja mest in ozemlja;
- pregledu, in po potrebi spremembi, tehničnih, pravnih in finančnih orodij, orodij, ki temeljijo na politikah, in drugih orodij, ki so na voljo lokalnim organom za načrtovanje;
- ukrepih za preprečevanje razdrobljenih pristopov, kjer je primerno, za zagotavljanje neprekinjenosti in skladnosti ukrepov za mobilnost v mestih za zaščito delovanja notranjega trga.

Komisija bo:

- leta 2014 vzpostavila Evropsko platformo za načrte za trajnostno mobilnost v mestih z namenom uskladitve sodelovanja EU pri nadaljnjem razvoju koncepta in orodij, pripravila portal, ki bo ponujal vse na enem mestu, in razširila sedanjo spletno stran www.mobilityplans.eu v virtualni center znanja in strokovnosti;
- podpirala nacionalne, regionalne in lokalne organe pri razvoju in izvedbi načrtov za trajnostno mobilnost v mestih, vključno z instrumenti financiranja.

4. USKLAJEVANJE POSEGOV JAVNEGA IN ZASEBNEGA SEKTORJA

Za doseganje sistemskih izboljšav v sektorju prometa je potrebno skupno prizadevanje akterjev na vseh ravneh javne uprave in vključenost zasebnega sektorja na naslednjih področjih, izpostavljenih v beli knjigi o prometu iz leta 2011.

Več ukrepov za mestno logistiko

Mestna logistika je ključnega pomena za uspešno delovanje mest in predstavlja znaten delež mestnega prometa, ki je del regionalne, nacionalne in mednarodne dobavne verige. Pričakuje se, da bo le-ta rasla, s čimer se bodo še povečali njeni zunanji stroški. Kljub temu pa so v urbanističnem načrtovanju in upravljanju potrebe logistike pogosto zanemarjene.

Obstaja velika možnost za izboljšanje delovanja in storitev mestne logistike, zato je javni vozni park, kot so vozila za dostavo pošte in komunalni tovornjaki, zelo primeren za zgodnjo uvedbo novih vrst vozil in alternativnih goriv za zmanjšanje odvisnosti od nafte in emisij. Ukrepi, opisani v nadaljevanju, in druge pobude bele knjige o prometu iz leta 2011 (npr.

sveženj o čisti energiji za promet), bodo prispevali k cilju, da se doseže mestna logistika brez CO₂ v večjih evropskih mestnih središčih do leta 2030.

Države članice in mestni organi morajo omogočiti okvir (npr. prostore za dostavo, predpise o dostopu, uveljavljanje pravil itd.), da zagotovijo poslovno zanimanje izvajalcev zasebne logistike za vlaganje v nove tehnologije in rešitve. Poleg tega bi morali olajšati sodelovanje med akterji, zgraditi potrebno zmogljivost na lokalni ravni, spodbuditi uporabo dobre prakse, zagotoviti medsebojno usklajenost rešitev lokalnih logistik na podlagi inteligentnih prometnih sistemov in zagotoviti integracijo v nacionalne prednostne rešitve.

Države članice bi morale razmisliti o:

- zagotovitvi, da se mestna logistika ustrezno upošteva v nacionalnem pristopu k mobilnosti v mestih in načrtih za trajnostno mobilnost v mestih;
- vzpostavitvi platform za sodelovanje, izmenjavo podatkov in informacij, usposabljanje itd. za vse akterje v verigah mestne logistike.

Komisija bo:

- izboljšala razširjanje in sprejem najboljše prakse mestne logistike (2014);
- s strokovnjaki pripravila dokumente s smernicami za praktično pomoč pri izboljšanju uspešnosti mestne logistike, npr. z razvojem načrtov za dostavo in storitve, mestno logistiko glede shem za predpise o dostopu itd. (2014–2016);
- olajšala nabavo čistih vozil za mestno logistiko s pregledovanjem področja uporabe portala o čistih vozilih¹⁸ (2015–2016).

Predlagani pristop je podrobneje opredeljen v priloženem delovnem dokumentu služb Komisije „Poziv k ukrepom za mestno logistiko“.

Ustreznejši predpisi o dostopu v mestih in pristojbine za uporabnike cest

Da bi bila mestna središča čim bolj dostopna, je treba sprejemati odločitve glede uporabe mestnih površin. Prostori za nakladanje in razkladanje, vozni pasovi za avtobuse, avtomobili, parkiranje, infrastruktura za pešce, kolesarske steze in parkirišča za kolesa si konkurirajo za površine na mestnih cestah¹⁹ in mesta morajo vse te konkurenčne zahteve upravljati v skladu z lokalnimi prednostnimi željami in razmerami. Predpisi o dostopu vozil v mestih lahko optimizirajo dostop v mestih, izboljšajo kakovost zraka in prispevajo k cilju postopnega odpravljanja vozil na konvencionalno gorivo do leta 2050.

Zdaj se v Evropi izvaja veliko raznolikih shem in kaže se potreba po boljšem razumevanju teh različnih vrst predpisov o dostopu, njihovih stroškov in vplivov.

Različna pravila in zahteve ter pomanjkanje informacij o tem, kako zagotoviti skladnost z različnimi shemami, lahko privedejo do razdrobitve notranjega trga in ustvarjanja novih ovir pri potovanju ljudi in blaga. V celoti usklajen evropski pristop se ne zdi primeren, saj je izjemno pomembno, da se zasnova in izvedba takih shem prikrojita glede na določene razmere v posameznem mestnem območju. Kljub temu pa bi nezavezujoče smernice omogočile mestom in državam članicam, da dobijo koristne informacije iz izkušenj drugih mest, in bi, kjer je primerno, privedle do skupnega pristopa do vprašanj, kot so kategorije

¹⁸ www.cleanvehicle.eu.

¹⁹ Mestne cestne površine pa tekmujejo z zahtevami za javne površine za preživljanje prostega časa in družabne dejavnosti (igrišča, parki itd.).

vozil, prometni znaki, zagotavljanje informacij, uveljavljanje pravil, izjeme in pristojbine. Tako bi akterji lažje razumeli in izvajali sheme, mesta pa bi se lahko prilagodila lokalnim razmeram.

Sheme bi se morale izvajati po preglednih pravilih, ki preprečujejo diskriminacijo občasnih ali tujih udeležencev v prometu. Nekoliko običajnejši pristop, na primer k izmenjavi informacij o shemah, bi bil v pomoč pri načrtovanju potovanj, z uporabo rešitev inteligentnega prometnega sistema za izvedbo shem pa bi zmanjšali stroške mest in udeležencev ter izboljšali upoštevanje predpisov.

Države članice bi morale razmisliti o:

- izvedbi temeljitega pregleda učinkovitosti in vplivov obstoječih in načrtovanih shem za predpise o dostopu v mestih;
- pripravi okvira, ki bi lokalnim organom za promet omogočal oblikovanje, izvedbo in ocenjevanje shem za predpise o dostopu, vključno s pristojbinami za uporabnike cest v mestih.

Komisija bo:

- spodbujala izmenjavo z državami članicami in strokovnjaki v zvezi s predpisi o dostopu v mestih v Uniji, vključno z idejnimi zasnovami, praktično izvedbo, učinkovitostjo in vplivi;
- z deležniki pripravila nezavezujoče smernice, ki bi mestom pomagale učinkovito izvesti sheme za predpise o dostopu.

Predlagani pristop je podrobneje opredeljen v priloženem delovnem dokumentu služb Komisije „Poziv k ustrežnejšim predpisom o dostopu za vozila v mestih“.

Usklajena izvedba mestnih inteligentnih prometnih sistemov

Pametne tehnologije in zlasti inteligentni prometni sistemi (ITS) so ključnega pomena za omogočanje načrtovanja mobilnosti v mestih. Pripravljavce politik podpirajo pri doseganju ciljev politik in upravljanju konkretnih prometnih razmer. Z njihovo uporabo se končni uporabniki lahko osveščeno odločajo za obliko mobilnosti.

ITS namreč pomagajo optimizirati uporabo obstoječe infrastrukture z različnimi sredstvi, kot so prometna signalizacija, načrtovalci potovanj, pametne vozovnice in kooperativni sistemi (vključno s komunikacijskimi sistemi vozilo–vozilo in vozilo–infrastruktura). Spodbujajo usklajeno upravljanje cestnega omrežja in omrežja javnega prevoza ter omogočajo preprostejšo izvedbo mestne logistike in shem za ureditev dostopa. Za večjo skladnost in interoperabilnost rešitev ITS v Evropi je skupina strokovnjakov za mestni ITS²⁰ razvila nabor smernic za uvedbo ključnih načinov uporabe mestnega ITS²¹. V tem okviru so bile ugotovljene najboljše praksa in potrebe po standardizaciji za mestni ITS.

Potrebno je skupno prizadevanje, da bodo mestna območja lahko v polni meri izkoristila rešitve ITS in da bo hkrati zagotovljena stroškovno učinkovita, neprekinjena in nemotena uvedba ITS po vsej EU.

Države članice bi morale razmisliti o:

²⁰

http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail_groupDetail&groupID=2520&Lang=SL.

²¹ ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_for_urban_areas_en.htm.

- uporabi smernic, ko bodo ključne aplikacije ITS uvedene na njihovem območju;
- razvoju ustreznih vmesnikov med mestnimi in okoliškimi medmestnimi prometnimi omrežji;
- vzpostavitvi interoperabilnih večmodalnih zbirk podatkov za zbiranje vseh informacij o mobilnosti v mestih.

Komisija bo:

- še naprej dopolnjevala obstoječo zakonodajo o dostopu do prometnih in potovalnih podatkov;
- pripravila specifikacije za storitve prometnih informacij v realnem času in večmodalnih informacij, kot je predvideno v okviru Direktive ITS²²;
- olajšala uvedbo komunikacijskih sistemov vozilo–vozilo in vozilo–infrastruktura na mestnih območjih.

Predlagani pristop je podrobneje opredeljen v priloženem delovnem dokumentu služb Komisije „Spodbujanje uporabe inteligentnih prometnih sistemov v mestih EU“.

Varnost v mestnem cestnem prometu

V cestnem prometu na mestnih območjih EU vsako leto umre okoli 11 000 ljudi²³. Večina smrtnih ali hujših nesreč v cestnem prometu, v katerih so udeleženi *ranljivi udeleženci v prometu*, se zgodi na mestnih območjih. Okoli dve tretjini nesreč s smrtnim izidom, v katerih so udeleženi pešci, se zgodita na mestnih območjih, in 50 % smrtnih žrtev v nesrečah na mestnih območjih je pešcev ali kolesarjev. V zadnjem desetletju je število smrti pešcev upadlo le za 39 %, število smrti voznikov pa za 49 %²⁴.

Torej si je treba dodatno prizadevati za povečanje varnosti v mestnem cestnem prometu in zaščito zlasti ranljivih udeležencev pred smrtjo in hujšimi poškodbami.

Države članice bi morale razmisliti o:

- zagotovitvi, da načrti za trajnostno mobilnost v mestih upoštevajo vidike varnosti na cestah kot enakovredno problematiko ter da na vseh stopnjah načrtovanja ustrezno obravnavajo vprašanja, kot so varna mestna infrastruktura, zlasti za ranljive udeležence v prometu, uporaba moderne tehnologije za izboljšano varnost v mestnem cestnem prometu, uveljavljanje prometnih predpisov in izobraževanje o varnosti v cestnem prometu;
- zagotavljanju ustreznega zbiranja čim podrobnejših podatkov o kazalnikih varnosti v cestnem prometu in spodbujanju lokalnih organov k uporabi takih podatkov za lokalno analizo in načrtovanje varnosti v cestnem prometu.

Komisija bo v letih 2014 in 2015:

- zbrala in razširila primere dobre prakse pri načrtovanju varnosti v cestnem prometu;

²² Direktiva 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza, UL L 207, 6.8.2010, str. 1 (člen 3a in b).

²³ Podatkovna zbirka CARE o nesrečah v cestnem prometu v EU.

²⁴ Prav tam.

- analizirala ukrepe za zmanjšanje števila hujših poškodb v prometu na mestnih območjih.

Predlagani pristop je podrobneje opredeljen v priloženem delovnem dokumentu služb Komisije „Načrtovani ukrepi za varnost v mestnem cestnem prometu“.

5. OKREPITEV PODPORE EU

Izmenjava izkušenj, predstavitev najboljših praks in spodbujanje sodelovanja

Vrednost izmenjave izkušenj, predstavitve primerov najboljših praks in spodbujanja sodelovanja po vsej Uniji je nesporna. Komisija bo v prihodnje okrepila podporo relevantnim dejavnostim:

Opazovalna skupina za mobilnost v mestih

Z Akcijskim načrtom o mobilnosti v mestih iz leta 2009 je Komisija oblikovala opazovalno skupino za mobilnost v mestih v obliki virtualne platforme, spletne strani ELTIS²⁵. Portal ponuja vse na enem mestu, od izmenjave znanja in izkušenj do razprav o mobilnosti v mestih in prometni problematiki.

Komisija namerava izboljšati obseg portala z razvojem sedanjega portala o načrtih glede mobilnosti²⁶ v obsežno središče znanja in strokovnosti, kjer bodo povzete informacije o načrtovanju mestnega prometa iz celotne EU. Portal o načrtih glede mobilnosti bo vključen v ELTIS.

Poleg tega bo vzpostavljena tudi Evropska platforma za načrte za trajnostno mobilnost v mestih. Ta platforma bo podpirala nadaljnji razvoj koncepta in orodij za uspešno izvedbo s strani lokalnih organov za načrtovanje, pri čemer bo usklajevala vse povezane dejavnosti na tem področju, ki jih bo podpirala Komisija²⁷, in spodbujala širšo izmenjavo.

URBACT – Izmenjava dobre prakse v zvezi s trajnostnim razvojem mest

URBACT²⁸ je evropski program za izmenjavo in učenje, ki ga financira program evropskega teritorialnega sodelovanja, in spodbuja trajnostni razvoj mest. Mestom omogoča, da sodelujejo pri razvoju novih in trajnostnih uporabnih rešitev, ki vključujejo gospodarske, družbene in okoljske razsežnosti. URBACT III bo v naslednjem programskem obdobju nadaljeval s podporo izmenjave in gradnjo zmogljivosti med evropskimi mesti.

Podatki, statistika in pregled stanja mobilnosti v mestih

Na podlagi rezultatov študije o „Zbiranju evropskih podatkov in statistike na področju mobilnosti v mestih“²⁹ in drugih rezultatov bo Komisija raziskala, kako bi se lahko izboljšali kakovost in razpoložljivost podatkov in statistike o delovanju sistemov mestnega prometa ter odločanje na lokalni, regionalni in nacionalni ravni ter na ravni EU.

Komisija bo predvsem še naprej podpirala razvoj pregleda stanja mobilnosti v mestih z opredelitvijo usklajenih kazalnikov za merjenje uspešnosti in primerjavo napredka mestnih

²⁵ www.eltis.org.

²⁶ www.mobilityplans.eu.

²⁷ To se izvaja s sedanjimi projekti ENDURANCE, QUEST, ADVANCE itd.

²⁸ www.urbact.eu.

²⁹ Študija o Usklajenem zbiranju evropskih podatkov in statistike na področju mobilnosti v mestih; MOVE/B4/196-2/2010 (2013).

območij po vsej EU³⁰. Gradila bo na delu v okviru projektov, kot sta EcoMobility Shift³¹ in Conduits³².

Skupina strokovnjakov držav članic za mobilnost v mestih

Komisija bo oblikovala skupino strokovnjakov držav članic za mobilnost in promet v mestih, da bi spodbudila izmenjavo načinov, na katere se lahko okrepijo in bolje uskladijo nacionalne politike in politike EU o mobilnosti in prometu v mestih.

V dogovoru z državami članicami se bodo morda ustanovile namenske delovne skupine za podrobnejšo razpravo o določenih vprašanjih, kot so predpisi o dostopu v mestih, mestna logistika, ITS in pregled stanja mobilnosti v mestih.

Osredotočanje raziskav in inovacij na uresničevanje rešitev za izzive mobilnosti v mestih

Evropska unija zlasti z okvirnimi programi za raziskave že več let nudi podporo projektom za raziskave in inovacije na področju mestnega prometa. Tako je pomembno prispevala k uvajanju novih tehnologij in konceptov mobilnosti.

Odkar je Komisija pred desetimi leti začela pobudo CIVITAS, je ta postala gonilo inovacij na področju mobilnosti v mestih in postavila evropska mesta med ključne akterje inovacij. V več kot 60 evropskih mestih se je zvrstilo že okoli 700 predstavitvenih dejavnosti, ki so bile predmet strogega ocenjevanja vplivov in postopkov. V omrežje CIVITAS je danes včlanjenih več kot 200 mest iz skoraj vseh držav članic. CIVITAS je postal tržno ime za spremembo v oblikah mobilnosti in prometa v mestih, pa tudi ime za evropsko partnerstvo.

CIVITAS 2020

Komisija namerava zagnati ponovno oživiljeno pobudo CIVITAS 2020 v sklopu Obzorij 2020, okvirnega programa Unije za raziskave in inovacije za obdobje 2014–2020³³. Program dela v okviru programa Obzorje 2020 za leti 2014 in 2015 bo vključeval zlasti spodbujanje inovativnih politik in tehnologij, potrebnih za premik h konkurenčni in z viri gospodarni mobilnosti v mestih.

Pobuda CIVITAS bo še naprej podpirala lokalna partnerstva pri izvajanju in preskušanju novih pristopov v dejanskih življenjskih pogojih v zvezi z vprašanji, kot so: spopadanje z zastoji na mestnih cestah, zmanjševanje uporabe vozil na konvencionalno gorivo na mestnih območjih, zmanjševanje vplivov in stroškov mestnega tovornega prometa, krepitev zmogljivosti lokalnih organov za razvoj in izvedbo načrtov trajnostne mobilnosti v mestih.

Leta 2012 se je začela druga strateška pobuda evropske inovacijske politike Pametna mesta in skupnosti – evropska partnerstva za inovacije³⁴. Njen cilj je pospešiti širše uvajanje inovacij, kjer so med seboj tesno povezani proizvodnja, distribucija in poraba energije, mobilnost in promet ter IKT. Ta pobuda prispeva k ciljem podnebnih ukrepov EU z izboljševanjem energijske učinkovitosti, povečevanjem uporabe obnovljive energije ter zmanjševanjem porabe energije, emisij toplogrednih plinov, slabe kakovosti zraka in zastojev.

³⁰ Ker mestni promet obsežneje zajema Odločba o skupnem prizadevanju (OSP) kot Sistem EU za trgovanje z emisijami (ETS), bi bilo mogoče smiselno omogočiti primerjavo analiz emisij CO₂ v mestnem prometu, da bi državam članicam pomagali pri ukrepih za zmanjšanje emisij.

³¹ www.ecomobility-shift.org/index.php/en/.

³² www.polisnetwork.eu/eu-projects/eu-projects-2/conduits-city-pool.

³³ http://ec.europa.eu/research/horizon2020/index_en.cfm.

³⁴ www.ec.europa.eu/eip/smartcities/.

Pametna mesta in skupnosti – evropsko partnerstvo za inovacije

Cilj partnerstva je premagati ozka grla v širšem uvajanju rešitev za pametna mesta. Partnerstvo bo še posebej pozorno na ključne dejavnike, kot so upravljanje in financiranje (vključno z javnim naročanjem). Namen pobude Pametna mesta je olajšati strateška partnerstva med industrijskim sektorjem, evropskimi mesti in drugimi subjekti z namenom razvijanja mestnih sistemov in infrastruktur prihodnosti ter doseganja širše uvedbe rešitev za pametna mesta. Pobuda bo spodbudila tesnejše sodelovanje med sektorji, kot so promet, energija ter informacijske in komunikacijske tehnologije.

Čeprav bodo večino ukrepov partnerstva najverjetneje izvedli lokalne uprave, podjetja, raziskovalne organizacije in organizacije civilne družbe, bo EU nudila finančno podporo v okviru programa Obzorje 2020.

Poleg tega bo evropska pobuda za okolju prijazna vozila za energijsko učinkovitost vozil in alternativnih pogonov zagotovila okrepljen okvir za podporo razvoja čistih, varnih in učinkovitih mestnih železniških in cestnih vozil.

Z inovativnimi rešitvami na trg

Inovativne rešitve so lahko pomemben prispevek k izboljšanju učinkovitosti in trajnosti mobilnosti v mestih. Kljub temu pa je bistveno, da se obetavne tehnologije pretvorijo v zrele izdelke, ki se lahko uspešno predstavijo na trgu. Komisija in države članice bi morale olajšati oblikovanje enotnega trga za inovativne rešitve mestnega prevoza, na primer z razvojem skupnih standardov in tehničnih specifikacij ali z olajšanjem skupnih in okolju prijaznih javnih naročil.

Omogočanje ciljne finančne podpore

Evropski strukturni in investicijski skladi

Strukturni skladi so danes najpomembnejši vir financiranja EU za projekte prometa in mobilnosti v mestih. Za obdobje 2007–2013 je bilo za čisti mestni promet namenjenih okoli 8 milijard evrov³⁵.

V manj razvitih regijah Unije je ta finančna podpora pomagala izboljšati dostop do mestnih območij, zapolniti vrzel med bolj in manj razvitimi regijami ter tako doseči večjo stopnjo ozemeljske kohezije.

Zato je pomembno raziskati, kako najbolje uporabiti *evropske strukturne in investicijske sklade* (sredstva ESI) za ključne cilje politik v prometu in povezana področja politik v obdobju od leta 2014 do 2020³⁶.

Sredstva ESI bi se morala uporabljati bolj sistematično za financiranje celostnih svežnjev ukrepov v primerih, ko so mesta razvila celovit lokalni načrt prometa, kot je načrt za trajnostno mobilnost v mestih, in našla ustrezne ukrepe.

Sredstva ESI lahko podpirajo ukrepe za mobilnost v mestih, če ti prispevajo k nizkoogljičnim ciljem³⁷. Ukrepi za mobilnost v mestih se lahko financirajo tudi kot del strategije celostnega,

³⁵ V trenutnem programskem obdobju je za mestni promet in promocijo čistega mestnega prometa (kategoriji 25 + 52) namenjenih 9,63 % vseh sredstev za promet Evropskega sklada za regionalni razvoj ali Kohezijskega sklada; podatki iz podatkovne zbirke INFOVIEW (julij 2013).

³⁶ Glej uredbo o Evropskem skladu za regionalni razvoj, zlasti člena 5 in 7.

trajnostnega mestnega razvoja, ki upošteva gospodarske, okoljske, podnebne, demografske in družbene izzive, ki vplivajo na mestno območje³⁸.

Uporaba novega instrumenta celostnih ozemeljskih naložb je priporočljiva zlasti za izvedbo ozemeljskih strategij. Za vse naložbe v mobilnost v mestih bi morala biti zagotovljena široka uporaba podprtega prometnega sistema.

V obdobju 2007–2013 je bil poudarek na obsežnejših projektih, zato so imela od strukturnih skladov največ koristi večja in glavna mesta. V evropskih regijah pa je veliko majhnih in srednje velikih mest, zato je pri naložbah v mobilnost v mestih pomembno misliti na mesta vseh velikosti. Sredstva ESI bi morala ustvariti priložnosti za gradnjo zmogljivosti, usposabljanja, tehnično pomoč ter razvoj celostnih lokalnih strategij in načrtov za mobilnost.

Komisija bo tesno sodelovala s pristojnimi organi v državah članicah, da se zagotovi najboljši način uporabe sredstev ESI pri uresničevanju lokalnih prizadevanj in doseganju ciljev politik EU. Skrb bo namenjena tudi podpiranju stroškovno učinkovitih rešitev.

Vseevropsko omrežje – promet (TEN-T)

Urbana vozlišča so ključni elementi za gradnjo celovitega evropskega prometnega omrežja. Ukrepanje s strani evropskih mest je ključnega pomena za doseganje ciljev politike TEN-T.

Predlog Komisije za smernice Unije³⁹ tako določa, da je treba „zagotoviti razvoj celovitega omrežja v urbanih vozliščih, ker so ta vozlišča začetna ali končna postaja („zadnji del poti“) za potnike in tovor, ki se premikajo po vseevropskem prometnem omrežju, ter točke prenosa v različnih vrstah prevoza ali med njimi.“

Člen 36 smernic opredeljuje prednostne naloge za razvoj urbanih vozlišč celovitega omrežja z Instrumentom za povezovanje Evrope⁴⁰. Finančna podpora EU bo tako na voljo za projekte skupnega interesa v mestnih območjih, kot so dejavnosti za izboljšanje mestne logistike, ki so del nacionalne in mednarodne dobavne verige.

Mednarodno sodelovanje

Trajnostna urbanizacija je širše priznana kot ključni globalni izziv 21. stoletja. Voditelji držav in vlad so na sestanku v okviru konference Združenih narodov o trajnostnem razvoju leta 2012 (Rio+20) potrdili pomen trajnostnega prometa za gospodarsko rast in trajnostnega mestnega razvoja ter soglasnost glede „potrebe po spodbujanju celostnega pristopa k oblikovanju politik na nacionalni, regionalni in lokalni ravni za prometne storitve in sisteme za spodbujanje trajnostnih razvojev“⁴¹.

Komisija bo nadgradila svoja prizadevanja pri podpiranju politik trajnostne mobilnosti v mestih s sodelovanjem zlasti z regijami v razvoju. Cilj je tlakovati pot za izvoz evropskega strokovnega znanja in tehnologij na področjih, kot so zmanjšanje emisij, izboljšanje energijske učinkovitosti in varnost v cestnem prometu.

³⁷ Uredba o Evropskem skladu za regionalni razvoj, člen 5(4)(e) – Prednostne naložbe: spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za mestna območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne mobilnosti v mestih in prilagoditvenimi ukrepi za blažitev podnebnih sprememb.

³⁸ Uredba o Evropskem skladu za regionalni razvoj, člen 7.

³⁹ COM/2011/0650 final/2 – 2011/0294 (COD).

⁴⁰ ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/connecting_en.htm.

⁴¹ Resolucija Združenih narodov 66/288 „Prihodnost, ki si jo želimo“

http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/66/288&Lan=E.

Več prizadevanj bo usmerjenih v izkoriščanje obstoječih partnerstev med EU in ključnimi partnerskimi državami in regijami (npr. državami EuroMeda, Brazilijo, Singapurjem ali Kitajsko).

6. SKLEPNA UGOTOVITEV

Upravljanje uspešnega prehoda k bolj trajnostni vrsti mobilnosti v mestih je za mesta v Uniji še vedno velik izziv. Lokalni organi potrebujejo podporo za obravnavanje škodljivih gospodarskih, okoljskih in družbenih vplivov, povezanih z današnjimi vzorci mobilnosti v mestih.

Zato je pomembno, da mobilnost v mestih ostane med najpomembnejšimi cilji političnega programa EU. Komisija in države članice bi morale okrepiti podporo lokalnim organom, da bi lahko vsa mesta v Uniji dosegla postopne spremembe v prizadevanjih za bolj konkurenčno in z viri gospodarno mobilnost v mestih.

Cilj tega sporočila je okrepitev ukrepanja na vseh vladnih ravneh: Komisija bo okrepila podporo na področjih z uveljavljeno dodano vrednostjo EU, države članice pa se spodbuja k vzpostavitvi ustreznih okvirnih pogojev, pod katerimi lokalni organi lahko razvijejo in izvajajo integrirane in celostne strategije za boljšo in bolj trajnostno mobilnost v mestih. Za olajšanje tesnejše izmenjave med Komisijo in državami članicami Komisija predlaga oblikovanje skupine strokovnjakov držav članic za mobilnost v mestih.

Komisija priporoča konkreten nabor ukrepov, ki naj se izvedejo na različnih ravneh in za različne pomembne problematike, kot so mestna logistika, predpisi o dostopu v mestih, uvedba rešitev ITS v mestih in varnost v cestnem prometu, ter namerava pozorno spremljati njihovo izvajanje.

Ukrepi v tem sporočilu so osnova za skupen napredek v smeri konkurenčne in z viri gospodarne mobilnosti v mestih.