

Mišljenje Odbora regija – Paket za gradsku mobilnost

(2014/C 271/04)

- Izvjestitelj:** Albert Bore (UK/PES), član gradskog vijeća Birminghama
- Referentni dokumenti:** Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija – Zajedno prema konkurentnoj gradskoj mobilnosti s učinkovitim iskorištavanjem resursa – COM(2013) 913 final
- Poziv na provedbu mjera za unapređenje gradske logistike – SWD(2013) 524 final
- Ciljane mjere za sigurnost na gradskim cestama – SWD(2013) 525 final
- Poziv na pametnije reguliranje pristupa vozila gradovima – SWD(2013) 526 final
- Pripremanje inteligentnih prometnih sustava za gradove EU-a – SWD(2013) 527 final

I. OPĆE NAPOMENE

1. Održivi sustavi gradskog prometa pridonose boljoj kvaliteti života europskih građana te su važni za gospodarsku konkurentnost gradova, regija i Europske unije kao cjeline. U gradovima, važnim centrima gospodarske aktivnosti u kojima se stvara više od 80 % BDP-a Unije, živi 70 % europskog stanovništva.
2. Gradska mobilnost i gradski promet u nadležnosti su lokalnih i regionalnih vlasti, koje su zadužene za osmišljavanje i provedbu politika gradske mobilnosti te za pružanje usluga javnog prijevoza na svom teritoriju. Odluke donesene na lokalnoj razini često se odnose na okvire postavljene nacionalnim politikama te u sklopu novog programa EU-a za gradove. Uistinu, program gradske mobilnosti EU-a mnogi vide kao komponentu politike za pametne gradove.
3. Odbor regija već je davao preporuke za politike u svojim prethodnim mišljenjima o gradskoj mobilnosti, posebice u svom mišljenju o Zelenoj knjizi o gradskom prometu,⁽¹⁾ u dva mišljenja o Akcijskom planu za gradsku mobilnost⁽²⁾ te, konačno, u mišljenju o Bijeloj knjizi „Plan za jedinstveni europski prometni prostor”.⁽³⁾ U tim su se preporukama zagovarale one održive politike za gradsku mobilnost koje u obzir uzimaju gospodarsku, ekološku i socijalnu dimenziju.
4. Paket za gradsku mobilnost odražava potpuno razumijevanje principa supsidijarnosti, a aktivnosti su fokusirane na područja u kojima EU može dati dodanu vrijednost, posebice na području njegovanja suradnje, razmjene najboljih praksi i smjernica. Tu su i preporuke državama članicama da uvedu mjere za gradsku logistiku, reguliranje pristupa gradovima, primjenu rješenja inteligentnih prometnih sustava (ITS) te sigurnost gradskih prometnica.
5. Odbor naglašava važnost sveobuhvatne politike Europske unije za gradska područja, koja bi bila utemeljena na idejama i savjetima iznesenim u paralelnim i komplementarnim mišljenjima Odbora o integriranom planu za gradove (*Urban Agenda*), o usmjerenosti Sedmog akcijskog programa za okoliš na održive gradove i o gradskoj mobilnosti.

⁽¹⁾ CdR 236/2007 fin.

⁽²⁾ CdR 417/2008 fin; CdR 256/2009 fin.

⁽³⁾ CdR 101/2011 fin.

II. PREPORUKE O POLITIKAMA

ODBOR REGIJA

Planovi održive gradske mobilnosti (SUMP)

6. Ističe da je za razvoj gradova potrebno slijediti održiv i sveobuhvatan pristup. Problemi gradske mobilnosti ne mogu se riješiti samo sektorskim pristupom. U obzir treba posebice uzeti povezanost urbane dimenzije prometne politike i šireg koncepta prostornog planiranja, ne samo radi poboljšanja gradskog prometa i infrastrukture, nego i radi borbe protiv nekontroliranog širenja urbanih područja (*urban sprawl*) i radi novog pristupa odnosu gradova i okolnih (urbanih/ruralnih) područja. Za dodatne prijedloge o održivosti, OR upućuje na Mišljenje o Sedmom akcijskom programu zaštite okoliša i održivim gradovima;⁽⁴⁾
7. Smatra da je na razini država članica neophodno uvođenje mjera (kampanje podizanja svijesti, poticaji itd.), koje će omogućiti promjenu stava građana u korist korištenja vrsta prijevoza koje troše manje energije;
8. Vjeruje da planovi održive gradske mobilnosti trebaju biti dobro integrirani u politike iskorištavanja zemljišta. Loše isplaniran razvoj koji nije učinkovito integriran u prometnu mrežu dovodi do veće potražnje za prijevozom i do pretjerane ovisnosti o privatnim automobilima kod mnogih putovanja;
9. Prihvaća da su planovi održive gradske mobilnosti prikladan strateški instrument za razvoj takvog integriranog pristupa gradskoj mobilnosti usmjerenog na sve oblike i vrste prometa na čitavom funkcionalnom području nekog grada ili gradske aglomeracije: javni i privatni promet, promet taksijima, putnički i teretni, motorizirani i nemotorizirani, onaj u pokretu i onaj na parkiralištu. U svima njima u obzir treba uzeti rodne aspekte i aspekte mobilnosti stanovništva. Izrada planova održive gradske mobilnosti za sve gradove ostaje ključan zahtjev Odbora regija, s time da se oblikovanje i provedba planova gradske mobilnosti smatra odgovornošću samih gradova;
10. Iako su mnogi gradovi već donijeli planove održive mobilnosti koji su se pokazali odličnim temeljem za raspravu i provedbu mjera za poboljšanje mobilnosti u gradskim područjima, žali što dosad nije postojala zajednička definicija koncepta plana održive gradske mobilnosti koja bi obuhvaćala čitavu Europu;
11. Pozdravlja to što je Europska komisija uključila Odbor regija u postupak procjene učinka za paket o gradskoj mobilnosti te posebno činjenicu da je DG MOVE prihvatio ključno pitanje Odbora regija u vezi s izradom neobvezujućeg prijedloga;
12. Postavlja pitanje postupak kojim Komisija namjerava osigurati ispunjavanje ciljeva i mjera zacrtanih u okviru Paketa za gradsku mobilnost s obzirom na to da na europskom prostoru postoje gradovi i gradske regije koji su u pogledu utvrđivanja i provedbe planova na svojim gradskim područjima postigli različit napredak. To se može odnositi na mobilnost ljudi ili na mjere na području gradske logistike, regulacije i pametnije kontrole pristupa gradovima, uvođenja pametnih sustava gradskog prijevoza te sigurnosti gradskih prometnica;
13. Bilježi taj koncept kao neobvezujuću smjernicu, kao i pojašnjenje da se on može i treba prilagoditi posebnim okolnostima u državama članicama i gradskim područjima;
14. Pozdravlja preuzimanje obveze od strane Komisije da podupre razvoj i promociju tog koncepta, posebice prijedlog da se uspostavi Europska platforma za planove održive gradske mobilnosti, kao i obvezu Komisije da podupre nacionalne, regionalne i lokalne vlasti koje razvijaju i provode planove održive gradske mobilnosti, između ostalog i financijskim instrumentima. Europska komisija mora se apsolutno obvezati da će predstavnici lokalnih i regionalnih vlasti biti uključeni u Europsku platformu.
15. Poziva da prijedlog Komisije prema kojem bi države članice uspostavile stručnu skupinu za gradsku mobilnost i promet obuhvati i predstavnike lokalnih vlasti ili gradova kako bi svojim informacijama sudjelovali u radu predložene europske platforme;
16. Traži da se planovi održive gradske mobilnosti promiču na nacionalnoj razini i ohrabruje države članice da pripreme izmjene u zakonodavstvu kojima će se osigurati postojanje nužnih okvirnih uvjeta kako bi se lokalnim i regionalnim vlastima omogućilo stvaranje i uspješno provođenje lokalnih strategija za gradsku mobilnost;

⁽⁴⁾ COR-2013-07987

17. Ističe da su gradovi čvorišta na kojima se križaju razni oblici prometa i na kojima putovanja obično počinju i završavaju. Zato ih se treba smatrati vrlo važnim i neodvojivim dijelom svih prometnih mreža i zato se gradskoj mobilnosti mora posvetiti dovoljno pozornosti;

Regulacija pristupa vozila gradovima

18. Vjeruje da regulacija pristupa gradovima i naplata korištenja cesta mogu biti učinkoviti instrumenti za upravljanje oprečnim zahtjevima za korištenje prostora gradskih prometnica te za rješavanje ključnih problema poput zagušenosti, onečišćenja ili nekontroliranog širenja urbanih područja. To je u skladu s principom da „korisnik/onečišćivač plaća” te pridonosi prijelazu na korištenje održivijih načina prijevoza;

19. Primjećuje da bi princip supsidijarnosti zahtijevao da o primjeni regulacije pristupa gradovima i modelima naplate korištenja cesta odlučuju lokalne vlasti. Takvi modeli trebaju biti prilagođeni posebnim lokalnim okolnostima i potrebama, pa stoga ne postoji rješenje koje bi odgovaralo svima. To mogu učiniti samo lokalne i regionalne vlasti na lokalnoj razini;

20. Primjećuje da je posljednjih godina primijenjen velik raspon različitih modela širom EU-a, ali smatra da takva heterogenost ponekad može otežati putovanja po Europi, posebice uslijed općeg nedostatka informacija o tome kako se pridržavati odredbi tih različitih lokalnih modela;

21. Podsjeća da se regulacija pristupa u gradskim područjima mora temeljiti na jasnim i što univerzalnijim pravilima u pogledu ciljeva poput smanjenja prometa, ublaživanja emisija onečišćujućih tvari ili poticanja drugih, održivijih oblika prijevoza;

22. Stoga, u tom smislu i u skladu s mišljenjem OR-a iz 2009. o Akcijskom planu za gradsku mobilnost, ⁽⁵⁾ prihvaća da će morati doći do minimalnog usklađivanja i ujednačavanja na razini EU-a, posebice u pitanjima poput kategorizacije vozila, emisijskih razreda i prometnih znakova; to je potrebno poduzeti u partnerstvu lokalnih i nacionalnih vlasti te institucija EU-a;

23. Pozdravlja prijedlog Komisije da potiče dijalog s državama članicama i stručnjacima o reguliranju pristupa gradovima te da pripremi neobvezujuće smjernice kako bi pomogla gradovima da uspješno primijene modele regulacije pristupa.

24. Smatra da se uvođenjem inteligentnih prometnih sustava (ITS) javlja potreba za zajedničkim tehničkim standardima koji bi osigurali interoperabilnost kako bi se spriječile nove tehničke prepreke slobodi kretanja unutar EU-a;

Sigurnost na gradskim cestama

25. Žali što broj poginulih na cestama u EU-u, koji je 2013. dosegao 26 000, ostaje neprihvatljivo velik. Iznimno zabrinjava činjenica da su najpogođeniji ranjivi sudionici u prometu, poput biciklista, pješaka i, posebno, starijih osoba. Posebno je zabrinut zbog toga što je broj poginulih biciklista u odnosu na 2010. još i porastao;

26. Naglašava važnost cestovne sigurnosti koja i održive oblike prometa, poput vožnje biciklom ili pješaćenja, čini sigurnijima te pozitivno utječe na zdravstvene ciljeve jer omogućuje da više ljudi sudjeluje u aktivnim oblicima putovanja. Ta pitanja trebaju biti integralan dio planova održive gradske mobilnosti, pa bi stoga bile korisne daljnje smjernice o tome kako to postići.

27. Poziva također na promicanje odgovarajućeg obrazovanja građana o sigurnosti na cestama, s obzirom na to da postoji izravna veza između takvog obrazovanja i prometnih nesreća;

28. Podsjeća da je OR i ranije podržao ciljeve vezane za cestovnu sigurnost, postavljene u Bijeloj knjizi o prometu iz 2011., o tome da se broj poginulih u cestovnom prometu do 2050. približi nuli i da se do 2020. u usporedbi s 2010. godinom broj žrtava prepolovi.

⁽⁵⁾ CdR 256/2009 fin.

29. Uviđa da će napori za poboljšanje sigurnosti kroz konstrukciju vozila i upotrebu ITS-a, poput sustava za pomoć vozaču (naročito sustavi V2I i V2V), smanjiti broj nesreća, ali smatra da lokalne i regionalne vlasti trebaju činiti više kako bi potaknule korištenje sigurnije konstruiranih vozila, primjerice kroz postupke javne nabave;

30. Preporučuje da se rješenjima temeljenim na ITS-u također istraži kako će se promicanjem stvarne promjene ponašanja vozača ostvariti napredak u pogledu okoliša, cestovne sigurnosti i energetske učinkovitosti.

31. Pozdravlja prijedlog Europske komisije da se problem sigurnosti na gradskim cestama riješi u okviru paketa za gradsku mobilnost te konstatira da je Europska komisija preuzela obavezu prikupljati i širiti primjere dobrih praksi planiranja cestovne sigurnosti te analizirati mjere za smanjenje broja teških ozljeda na prometnicama u gradskim područjima. To ne treba biti ograničeno na iduće dvije godine, kao što je predloženo, nego se treba nastaviti i kasnije ako to bude prikladno;

32. Pozdravlja preporuku Europske komisije da države članice osiguraju pravilno prikupljanje najpodrobnijih podataka o pokazateljima cestovne sigurnosti te poziva lokalne vlasti da koriste takve podatke za lokalnu analizu i planiranje cestovne sigurnosti. Zna se da tehnološke promjene u konačnici imaju ograničen učinak te da se korištenjem podataka o cestovnoj sigurnosti mogu identificirati određene zajednice koje najviše sudjeluju u sudarima u cestovnom prometu. To će omogućiti fokusiranije i usmjerenije kampanje i programe za poticanje sigurnijeg ponašanja u prometu;

33. Naglašava da su, u skladu s načelima supsidijarnosti i višerazinskog upravljanja, lokalne i regionalne vlasti odgovorne za osmišljavanje politika za cestovnu sigurnost s ciljem rješavanja lokalnih problema, u skladu s lokalnim okolnostima. Planovi održive gradske mobilnosti mogli bi biti učinkoviti instrumenti za promicanje integriranog pristupa cestovnoj sigurnosti na lokalnoj razini;

Gradska logistika

34. Ističe da se ne smije podcijeniti uloga teretnog prometa i logistike. Iako gradska logistika čini relativno malen dio gradskog prometa, ona zauzima znatnu količinu prostora na gradskim prometnicama, primjerice u svrhu iskrcaja i ukrcaja, te pridonosi zagušenju i drugim problemima. Gradska teretna vozila također neproporcionalno pridonose zagađenju zraka i zagađenju bukom, te često sudjeluju u ozbiljnim nesrećama s ranjivim korisnicima prometnica poput pješaka i biciklista. U tom smislu, optimizacija gradske logistike imala bi pozitivan utjecaj na gradske prometne sustave u cjelini;

35. Naglašava da uvođenje novih tehnologija, npr. rješenja koja uključuju alternativna goriva, ima znatan potencijal. Prihvaćeno je da takav razvoj i rano uvođenje „čistih” vozila u gradove mogu neposredno pridonijeti smanjenju ovisnosti o nafti i koristiti zdravlju poboljšanjem kvalitete zraka i smanjenjem buke. Odbor regija ponovno podupire cilj Bijeke knjige o prometu iz 2011., prema kojoj bi do 2030. veliki urbani centri trebali imati gradska logistika koja gotovo uopće neće ispuštati CO₂;

36. Primjećuje da bi, naročito kad su u pitanju manji operateri, za gospodarsku održivost uvođenja čistih vozila u vozni park gradske logistike mogli biti potrebni mehanizmi poticaja utemeljeni na dobitku vezanom za vanjske učinke. U tom bi se pogledu za javni i privatni vozni park trebali odrediti brojni ciljevi;

37. Pozdravlja uključivanje pitanja gradske logistike u paket za gradsku mobilnost, posebice s obzirom na to da se gradska logistika u planiranju gradskog prometa velikim dijelom zanemaruje;

38. Pozdravlja obveze koje je preuzela Europska komisija da poduzme korake u smislu širenja i primjene najboljih praksi za gradsku logistiku, posebice pripremom dokumenata sa smjericama za poboljšanje funkcioniranja gradske logistike i olakšavanjem nabave čistih i sigurnijih vozila revizijom djelokruga internetske stranice *Clean Vehicle Portal* (www.cleanvehicle.eu);

39. Uviđa da i dalje nedostaju podaci i informacije o kretanju teretnog prometa koji bi mogli pomoći gradskim područjima da učinkovitije planiraju kretanje tereta na svom području. Povezani s ITS-om, takvi podaci i informacije omogućili bi gradskim vlastima da bolje razumiju potrebe gradske logistike te bi im pomogli poboljšati učinkovitost kretanja i identificirati prikladnije prometne pravce za vozila što bi dovelo do niže razine emisija;

40. Prihvaća stav Europske komisije da gradsku logistiku treba uzeti u obzir kada države članice određuju svoj pristup gradskoj mobilnosti, a posebice planovima održive gradske mobilnosti;

Inteligentni gradski prometni sustavi

41. Ponovno potvrđuje potencijal koji ITS predstavlja za optimizaciju gradske mobilnosti i postizanje političkih ciljeva poput povećanja sigurnosti i smanjenja zagušenja. Informacijske tehnologije imaju ključnu ulogu u podupiranju novih obrazaca mobilnosti koji se temelje na kombinaciji svih vrsta prijevoza (npr. multimodalno putovanje i prometne informacije u stvarnom vremenu, integrirani sustavi multimodalnog elektroničkog izdavanja karata, modeli za zajedničko korištenje automobila i bicikala);

42. Žali što je primjena aplikacija ITS-a i dalje vrlo fragmentirana, što je uzrokovano i nedostatkom interoperabilnosti i nedovoljnom suradnjom. Prihvaća se stav Europske komisije da se puni potencijal ITS-a može iskoristiti samo ako se prihvati njegova široka primjena. Takva usklađenost i interoperabilnost su važne jer pomažu prekograničnim putovanjima i slobodi kretanja unutar EU-a. To se odnosi i na gradska područja koja su često važna čvorišta u transeuropskim prometnim mrežama;

43. Zalaže se za pružanje potpore inicijativama lokalnih vlasti za primjenu ITS-a. Potrebno je ubrzati uvođenje tehničkih i tehnoloških inovacija za povećanje mobilnosti, učinkovitosti, sigurnosti i kvalitete prometa u gradskim područjima;

44. Zna da je Europska komisija već počela raditi na interoperabilnosti i usklađenosti ITS-a, posebice stvaranjem pravnog okvira Direktivom 2010/40/EU (Direktiva o ITS-u) i uspostavom Stručne skupine o gradskom ITS-u, koja je već sastavila smjernice za primjenu ključnih aplikacija ITS-a u gradskim područjima;

45. U tom kontekstu, pozdravlja obećanje Europske komisije da će nastaviti rad na tom području i namjeru da dopuni postojeće zakonodavstvo o pristupu podacima o prometu i putovanjima, pripremi specifikacije za prometne informacijske usluge u stvarnom vremenu i multimodalne informacijske usluge u okviru Direktive o ITS-u br. 2010/40/EU, te da olakša uvođenje komunikacijskih sustava vozila s vozilom i vozila s infrastrukturom u gradskim područjima. Ipak, u svim tim pitanjima zaštita podataka i privatnosti preduvjet je za prihvaćanje takvih sustava te se u potpunosti mora poštovati;

Klimatske promjene, kvaliteta zraka i zagađenje bukom

46. Žali što se Komunikacija na prikladan način ne bavi kvalitetom zraka i klimom. Kako se budu osjećale posljedice klimatskih promjena, tako će se povećavati broj dana u kojima će prometni sustavi biti suočeni s ekstremnim vremenskim uvjetima. Ako se ne poduzmu nikakve mjere za prilagodbu naših prometnih sustava takvim događajima, mogu se očekivati brojniji poremećaji u prometu te viši socijalni i ekonomski troškovi;

47. Naglašava da kvaliteta zraka i zbog mnogih drugih razloga izaziva snažnu zabrinutost u mnogim velikim i malim gradovima u Europi, te da su negativne posljedice loše kvalitete zraka po ljude gore od prometnih nesreća, zbog čega je ona, od svih čimbenika vezanih uz okoliš, najveći uzrok prijevremenih smrti u EU-u. Također utječe na kvalitetu života zbog oboljenja od astme ili dišnih problema. Zagađenje zraka dovodi i do gubitka radnih dana i visokih medicinskih troškova, pri čemu su najteže pogođene osjetljive skupine poput djece, astmatičara i starijih osoba. Oštećuje ekosustave kroz pretjerano zagađenje dušikom (eutrofikacija) i kisele kiše. Zagađenje zraka uzrokuje oko 23 milijarde eura izravnih troškova za društvo godišnje, uključujući štete na usjevima i zgradama, dok se vanjski troškovi samo zbog utjecaja na zdravlje procjenjuju na 330–940 milijardi eura (3–9 % BDP-a EU-a);

48. Konstatira da bi, zbog kršenja zdravstvenih ograničenja za NO₂ koje je postavio EU, vlade mnogih država članica potencijalno mogle biti suočene s tužbom Europske komisije, uz mogućnost znatnih kazni koje bi mogle biti prosljeđene lokalnim vlastima i javnim tijelima koji su propustili poduzeti odgovarajuće mjere na temelju ovlasti koje su im na raspolaganju. Tome, međutim, treba pristupiti s oprezom. U međuvremenu je postalo jasno da do kršenja na lokalnoj razini često dolazi, između ostalog, zbog neodgovarajuće nacionalne i europske politike kojom se pokušava riješiti uzrok problema. Potreban je višerazinski pristup u kojem svaka razina vlasti (europska, nacionalna, regionalna i lokalna) preuzima odgovornost i usvaja mjere koje mogu i moraju biti usvojene na odgovarajućoj razini;

49. Smatra da različiti elementi planova održive gradske mobilnosti mogu pridonijeti rješavanju problema kvalitete zraka. Rješenja ITS-a uspostavljaju učinkovitije kretanje prometa. Bolje upravljanje urbanom logistikom smanjuje buku i zagušenje te poboljšava učinkovitost putovanja; regulacija pristupa vozila gradovima može se iskoristiti za zabranu vozila koja previše zagađuju i za poticanje korištenja tiših vozila s ultraniskim emisijama; također, kroz mjere cestovne sigurnosti može se poticati bolje ponašanje vozača, što treba pomoći smanjiti ukupne emisije kao i broj nesreća u prometnoj mreži te posljedično zagušenje koje ih obično prati. Dobar su primjer za to razni programi poput Civitasa i Ecostarsa;

50. Vjeruje da bi mjere sadržane u planovima održive gradske mobilnosti trebale povećati broj ljudi koji pješače, voze bicikl i koriste javni prijevoz, što bi dovelo ne samo do smanjenja emisija i buke u prometu vozila, već bi i pridonijelo boljoj pristupačnosti za sve, većoj jednakosti u prometnom sustavu te povećanju tjelesne aktivnosti i poboljšanju javnog zdravlja;

51. Podsjeća da se postojeći zakoni EU-a koji se odnose na kvalitetu zraka, buku i oporezivanje vozila trenutno revidiraju te poziva da ih se uskladi s idejom ove komunikacije;

52. smatra važnim da gradovi izloženi riziku od buke donesu plan zoniranja buke putem kojeg će se područja klasificirati prema najvećim dopuštenim razinama buke i u kojem će se odrediti gradske i prigradske zone u kojima bi izloženost buci trebala biti najmanja, naročito u blizini parkova, škola, bolnica i zaštićenih domova za starije osobe;

53. Traži stoga da se zabrinutost zbog zagađenja zraka i zagađenja bukom pretvori u mjere koje će EU i države članice poduzeti kroz planove održive gradske mobilnosti;

Jačanje potpore EU-a

54. Pozdravlja to što se Europska komisija obvezala pojačati potpore EU-a za održivu gradsku mobilnost na području suradnje, razmjene iskustava i dobrih praksi, istraživanja i inovacija, financijske potpore i međunarodne suradnje;

55. Posebice pozdravlja namjeru da se poboljšaju postojeće internetske stranice Opservatorija za gradsku mobilnost – (Urban Mobility Observatory) i ELTIS-a integriranjem sadašnjeg portala Mobility Plans i njegovim razvojem u sveobuhvatni centar znanja. To će objediniti informacije o planiranju gradskog prometa širom EU-a te pridonijeti planiranoj Europskoj platformi za planove održive gradske mobilnosti, koji će lokalnim i regionalnim vlastima pružiti nužne alate za uspješnu primjenu planova održive gradske mobilnosti;

56. Podupire prijedloge za razvoj analize stanja gradske mobilnosti (*urban mobility scoreboard*), koja je prvi put predložena u Bijeloj knjizi o prometu iz 2011., a kojom će se sakupiti usklađeni pokazatelji za mjerenje i usporedbu napretka gradskih područja širom EU-a;

57. No, smatra da se svaka analiza stanja mora pažljivo osmisлити kako bi se osiguralo da se ne pretvori u tek puki sustav rangiranja. Analiza stanja gradske mobilnosti mora se odnositi na pojedinačne gradove te uključivati polazne vrijednosti u odnosu na vrijeme te niz temeljnih pokazatelja (npr. raspodjelu prometa prema vrstama, pristupačnost, učinkovitost upotrebe goriva u vozilima, kvalitetu zraka i zdravlje). Daljnje prijave za financijska sredstva EU-a trebaju posebno objasniti kako će dotični projekt ili radovi poboljšati/utjecati na postizanje rezultata u odnosu na polazne vrijednosti, a pregled stanja mora se revidirati svake godine;

58. Ukazuje na veliku opterećenost gradova uslijed povećanog broja motornih vozila. Rasterećenju može znatno pridonijeti zajedničko korištenje automobila koje je razvijeno u nekim europskim gradovima. No stanje u europskim zemljama u tom je pogledu zasad vrlo neujednačeno, iako europski projekt MOMO pokazuje velik potencijal. Komisija bi u svoje strategije trebala izričito uvrstiti modele zajedničke upotrebe (npr. zajedničke upotrebe bicikala i automobila te zajedničke vožnje automobilima);

59. Apelira da financijska potpora za održivu gradsku mobilnost kroz europske strukturne i investicijske fondove bude ojačana smjernicama Europske komisije lokalnim i regionalnim vlastima o tome kako se ti fondovi sustavnije mogu koristiti za financiranje integriranih paketa mjera na području gradske mobilnosti, uključujući kroz nove instrumente poput integriranih teritorijalnih ulaganja. Nadalje, potrebne su smjernice i o tome kako razvijati planove mobilnosti da bi se pokazalo da su rentabilni za ulaganja i da iskorištavaju sinergije s drugim načinima financiranja EU-a poput Obzora 2020.;

60. Pozdravlja namjeru Komisije da više pažnje prida malim gradovima i gradovima srednje veličine koji igraju temeljnu ulogu u sustavu europskih gradova u cjelini. Osim toga, ti gradovi predstavljaju veliki potencijal zahvaljujući svojim socijalnim, ekološkim i institucionalnim prednostima povezanim s njihovom manjom veličinom. Problemi povezani s gradskom mobilnošću nisu fenomen koji se javlja isključivo u velikim gradovima, a mali se gradovi i gradovi srednje veličine k tome suočavaju s ozbiljnim poteškoćama pri financiranju projekata za poboljšanje gradske mobilnosti, zbog visokih troškova i manje ekonomije razmjera;

61. Smatra da postoje snažni argumenti za to da se planovi održive gradske mobilnosti vežu uz mjere koje gradovi EU-a poduzimaju u okviru Sporazuma gradonačelnika. Dobrovoljno pristupanje gradova Sporazumu gradonačelnika moglo bi biti valjan model za promicanje uključivanja u planove održive gradske mobilnosti.

62. Ističe da su gospodarske i socijalne promjene u mnogim gradovima, posebice u novim državama članicama, izazvale radikalne promjene u funkciji određenih gradskih područja, a samim time i temeljite promjene u prometnim tokovima. Te promjene nerijetko iziskuju opsežnu i vrlo skupu rekonstrukciju svih oblika prometne infrastrukture. Stoga je u slučaju tih gradova najprije nužno obaviti – uz potporu sredstvima iz ESIF-a – rekonstrukciju te ključne infrastrukture kako bi ona postala funkcionalna i svrsishodna. Potpora sredstvima iz ESIF-a zato se ne bi trebala samo ograničiti na povezivanje s mrežama TEN-T, već bi se trebalo dopustiti da se ona primjenjuju i za financiranje lokalnih prometnih pravaca i infrastrukture za javni i alternativni prijevoz koji, kako je dokazano, pridonose gradskoj mobilnosti;

63. Vjeruje da se, ako se planovi održive gradske mobilnosti budu donosili po smjernicama EU-a, može pretpostaviti da su im u središtu potrebe lokalnih građana za mobilnošću, da imaju potporu lokalnih dionika i pristanak lokalnih političara. Planovi održive gradske mobilnosti mogu osigurati da se novac uklopi u šire planiranje i programska pitanja za koje na lokalnoj razini postoji politička predanost;

64. Podržava ideju da se dodjela sredstava iz fondova za regionalni razvoj i kohezijskih fondova poveže s obvezom gradova i regija da dostave dosljedan i neovisno potvrđen certifikat o reviziji učinkovitosti i održivosti gradske mobilnosti.

Bruxelles, 25. lipnja 2014.

*Predsjednik
Odbora regija*

Ramón Luis VALCÁRCEL SISO