



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 25.9.2007  
COM(2007) 551 konč.

**ZELENA KNJIGA**

**Za novo kulturo mobilnosti v mestih**

(predložila Komisija)

{SEC(2007) 1209}

## KAZALO

1.	Uvod.....	3
2.	Odgovoriti na izziv.....	5
2.1	Za tekoč promet v mestih.....	5
2.2	Za bolj zelena mesta.....	8
2.3	Za inteligentnejši mestni promet.....	11
2.4	Za dostopnejši mestni promet.....	12
2.5	Za varen mestni promet.....	16
3.	Oblikovanje nove kulture mobilnosti v mestih.....	18
3.1	Poglobljanje znanja ...	18
3.2	... in zbiranje podatkov.....	18
4.	Finančna sredstva.....	19
5.	Posvetovanja.....	22

DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE

Public consultation in preparation for the Green Paper on urban mobility

# ZELENA KNJIGA

## Za novo kulturo mobilnosti v mestih

### 1. UVOD

V Evropski uniji več kot 60 % prebivalstva živi v mestnih območjih<sup>1</sup>. V njih nastane skoraj 85 % bruto domačega proizvoda EU. Mesta so gonilo evropske ekonomije. Privlačijo naložbe in delovna mesta. So nepogrešljivi dejavnik za neovirano delovanje gospodarstva.

Mestna območja so danes življenjski prostor velike večine prebivalstva, zato je v njih nujno zagotoviti kar največjo možno kakovost življenja. Zato moramo sedaj skupaj razmisliti o mobilnosti v mestih.

***Evropska mesta so med seboj različna, vendar se soočajo s podobnimi težavami in iščejo skupne rešitve.***

Zaradi povečanega prometa v mestih povsod po Evropi prihaja do vsakodnevnih zastojev z mnogimi škodljivimi posledicami, kot so izguba časa in onesnaževanje okolja. Zaradi tega evropsko gospodarstvo vsako leto izgubi 100 milijard EUR oziroma 1 % BDP EU.

Onesnaženost zraka in hrup vsako leto naraščata. Mestni promet prispeva 40 % emisij CO<sub>2</sub> in 70 % emisij ostalih onesnaževal, ki so posledica cestnega prometa.

V mestih število nesreč na cestah vsako leto narašča: ena od treh nesreč s smrtnim izidom se danes zgodi v mestnih območjih, žrtve pa so večinoma najbolj ranljivi udeleženci: pešci in kolesarji.

Te težave se res pojavljajo na lokalni ravni, vendar je posledice mogoče čutiti po vsej Evropi: podnebne spremembe in segrevanje ozračja, naraščanje zdravstvenih težav, ozka grla v logistični verigi itn.

Lokalne oblasti se s temi težavami ne morejo soočiti same, potrebno je sodelovanje in usklajevanje na evropski ravni. Vprašanje mobilnosti v mestih je bistvenega pomena in mora postati del skupnih prizadevanj na vseh ravneh: lokalni, regionalni, nacionalni in evropski. Evropska unija mora imeti vodilno vlogo pri osredotočanju na ta problem.

***Evropa ima zmogljivosti za razmislek, oblikovanje predlogov in mobilizacijo za oblikovanje politik, o katerih se odloča in se jih izvaja na lokalni ravni.***

Leta 2006 je ob predstavitvi vmesnega pregleda Bele knjige o prometu<sup>2</sup> Evropska komisija naznanila svoj namen, da predstavi Zeleno knjigo o mestnem prometu.

V preteklih mesecih je Komisija izvedla široko javno posvetovanje. Glavne zainteresirane strani so se zbrale na dveh konferencah in štirih delavnicah. Uvedeno je bilo internetno

---

<sup>1</sup> Z več kot 10 000 prebivalci (vir: Eurostat).

<sup>2</sup> COM(2006) 314.

posvetovanje. Komisija je prejela številne predloge<sup>3</sup>, prav tako je svoje mnenje izrazil tudi Evropski ekonomsko-socialni odbor<sup>4</sup>.

Posvetovalni postopek je pripeljal do glavnih področij, ki so načrtana v tej zeleni knjigi. Postopek je zlasti potrdil visoka pričakovanja, ki jo imajo zainteresirane strani glede oblikovanja resnične evropske politike za mobilnost v mestih. S to zeleno knjigo želi Komisija začeti široko javno razpravo o tem, kakšna bi bila lahko vsebina evropske politike o tem vprašanju.

Ponovni razmislek o mobilnosti v mestih vključuje čim boljši izkoristek različnih načinov prevoza in vzpostavitev „smodalnost“ med različnimi načini skupinskega prometa<sup>5</sup> (vlak, tramvaj, podzemna železnica, avtobus, taksi) in različnimi načini osebnega prevoza (avtomobil, motorno kolo, kolo, hoja). Prav tako vključuje doseganje skupnih ciljev glede gospodarske blaginje, upravljanja povpraševanja po prevozu za zagotavljanje mobilnosti, kakovosti življenja in varstva okolja. Hkrati gre za usklajevanje interesov tovornega in potniškega prometa ne glede na uporabljeni način prevoza.

### ***Evropska strategija za mobilnost v mestih v skladu s pričakovanji državljanov***

Mobilnost v mestih velja za pomemben spodbujevalec rasti in zaposlovanja ter močno vpliva na trajnostni razvoj v EU. Zato se je Komisija odločila, da predstavi Zeleno knjigo o mobilnosti v mestih, saj želi raziskati, če in kako lahko poveča vrednost ukrepov, ki se na lokalni ravni že izvajajo. V preteklih letih je vprašanja mestnega prometa obravnavalo že več politik EU. Oblikovane so bile zakonodajne pobude, ki pa so včasih zelo razdrobljene.

S posvetovanji, ki jih je organizirala kot pripravo na Zeleno knjigo, je Komisija pridobila informacije, na podlagi katerih je opredelila niz možnih politik in 25 odprtih vprašanj o navedenih možnostih. S to zeleno knjigo Komisija začne drugi posvetovalni postopek, ki bo trajal do 15. marca 2008, da bo lahko v začetku jeseni 2008 predstavila akcijski načrt, s katerim bo določila niz konkretnih ukrepov in pobud za boljšo in trajnostno mobilnost v mestih. Za vsak predlagani ukrep bo akcijski načrt določil časovni okvir za izvajanje in razdelitev odgovornosti med različnimi udeleženci.

Naloga Komisije je, da z vsemi zainteresiranimi stranmi izvede razpravo, katere cilj bo predlog celostne strategije, ki bo v skladu z načelom subsidiarnosti. Ciljna skupina novega postopka posvetovanj bodo med drugim socialne skupine, kot so prebivalci mest, uporabniki mestnega prometa (javnega ali zasebnega), delodajalci in uslužbenci organizacij skupinskega prometa; gospodarske skupine, kot so podjetja na lokalni ravni, vključno z MSP, industrija mestnega prometa, avtomobilska industrija; nacionalni, regionalni in lokalni organi, zastopniki zainteresiranih strani in združenja z zadevnih področij.

Strategija se bo opirala na pretekla in prihodnja posvetovanja ter na izkušnje z mestnim prometom, ki jih je Komisija pridobila od leta 1995 z Zeleno knjigo in Sporočilom Komisije o

---

<sup>3</sup> Delovni dokument služb Komisije: Public consultation in preparation for the Green Paper on urban mobility - SEC(2007) 1209 – 25.9.2007.

<sup>4</sup> CESE 615/2007.

<sup>5</sup> Skupinski promet je širši pojem od javnega prometa in na primer vključuje tudi taksije in prevoz po naročilu.

„omrežju za državljane“<sup>6</sup>. Uporabljene bodo tudi številne izkušnje, ki so bile pridobljene z raziskovalnimi in razvojnimi projekti.

Vedno znova se ponavlja pomembna misel, da je za učinkovitost politik mobilnosti v mestih potreben kar najbolj celosten pristop s kombinacijo rešitev, ki bodo najbolj prilagojene posameznim problemom: tehnološke inovacije, razvoj čistih, zanesljivih in inteligentnih prometnih sistemov, gospodarske spodbude in zakonodajne spremembe.

Takšna globalna strategija bo upoštevala vse pomembne pobude v okviru politik Skupnosti, pri čemer bo ves čas skrbela, da bo konkretno prispevala k izvajanju lizbonske strategije.

Evropska unija mora igrati pospeševalno vlogo pri omogočanju sprememb, pri čemer pa ne sme vsiljevati rešitev „od zgoraj“, saj bi bile te lahko neprilagojene za raznolike lokalne razmere.

Dodana evropska vrednost ima lahko več pojavnih oblik: spodbujanje izmenjave dobrih praks na lokalni, regionalni ali nacionalni ravni; spremljanje določitve skupnih standardov in po potrebi njihove harmonizacije; finančna podpora najbolj potrebnim udeležencem; spodbujanje raziskav, ki bodo omogočile izboljšanje mobilnosti, varnosti in okolja; poenostavitev zakonodaje, v posameznih primerih njena razveljavitev ali sprejetje nove.

Strategija, ki je bila opredeljena na evropski ravni, bo namreč lahko uspešna samo z odločnim ukrepanjem na lokalni ravni; konkretne ukrepe bodo prevzeli in izvajali lokalni organi.

### ***Oblikovanje nove kulture mobilnosti v mestih***

Izziv, ki ga predstavlja trajnostni razvoj v mestnih območjih, je ogromen: uskladiti gospodarski razvoj mest in dostop na eni strani z izboljšanjem kakovosti življenja in varstvom okolja na drugi strani.

Pri soočanju s temi vprašanji s številnimi in raznolikimi posledicami bo skupno prizadevanje omogočilo spodbujanje iskanja inovativnih in ambicioznih rešitev na področju mestnega prometa, da bodo mesta manj onesnažena in bolj dostopna, promet v njih pa tekoč.

Skupaj moramo najti način, kako doseči boljšo mobilnost v mestih in primestjih, ki bo trajnostna, namenjena vsem evropskim državljanom, hkrati pa bo tudi gospodarskim udeležencem omogočala, da imajo v mestih svojo vlogo.

## **2. ODGOVORITI NA IZZIV**

Mobilnost v mestih mora zagotoviti gospodarski razvoj mest, kakovost življenja za njihove prebivalce in varovanje njihovega okolja. Tako se evropska mesta soočajo s petimi izzivi, s katerimi se je treba v okviru celostnega pristopa soočiti.

### **2.1. Za tekoč promet v mestih**

#### **Problem:**

---

<sup>6</sup> COM(1995) 601, COM(1998) 431.

Zastoji v mestih so eden izmed glavnih problemov, ki so bili omenjeni med posvetovanji. Zastoji imajo negativne gospodarske, socialne, zdravstvene in okoljske posledice ter povzročajo uničevanje naravnega in grajenega okolja. Pogosto se pojavljajo na mestnih obvoznih in vplivajo na zmogljivost vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T). Tekoč prometni sistem bi omogočil, da ljudje in blago potujejo brez zamud, in bi omejil navedene negativne posledice. Na lokalni ravni največji izziv predstavlja zmanjšanje negativnih posledic zastojev ob zagotavljanju nadaljevanja uspešnega gospodarskega položaja mestnih območij. Treba je dati priznanje mestom, ki se prva spopadajo s problematiko zastojev.

### **Možnosti:**

Izkušnje zainteresiranih strani kažejo, da za zmanjšanje zastojev ne obstaja ena sama rešitev. Vendar pa bi morale biti alternative uporabi osebne avtomobila, kot so hoja, kolesarjenje, skupinski prevoz ali uporaba motornega kolesa in skuterja, privlačne in varne. Državljanom bi se moralo s povezovanjem različnih načinov prevoza omogočiti, da potujejo na najprimernejši način. Organi bi morali spodbujati somodalnost in znova dodeliti prostor, ki nastane po uveljavitvi ukrepov za zmanjšanje zastojev. Sistemi inteligentnega in prilagojenega prometa so se prav tako izkazali za uspešne pri zmanjševanju zastojev.

### **Spodbujanje hoje in kolesarjenja ...**

Da bi povečali privlačnost in varnost hoje in kolesarjenja, morajo lokalni in regionalni organi zagotoviti, da sta ta dva načina v celoti vključena v razvoj in nadzor politik mobilnosti v mestih. Razvoju primerne infrastrukture bi moralo biti namenjene več pozornosti. Obstajajo inovativni načini za polno udeležbo družin, otrok in mladih v razvoj politike. Pobude v mestih, podjetjih in šolah lahko spodbujajo hojo in kolesarjenje, na primer s prometnimi igrami, ocenjevanjem varnosti v cestnem prometu ali izobraževalnimi paketi. Zainteresirane strani so predlagale, da bi večja mesta lahko razmislila o imenovanju posebnega referenta za pešce in kolesarje.

### **... najustreznejša uporaba osebnih avtomobilov**

Z novimi rešitvami, kot je solastništvo avtomobila, se lahko spodbuja od avtomobila manj odvisen način življenja. Treba je spodbujati trajnejšo uporabo osebne avtomobila, na primer s souporabo, kar bo imelo za posledico, da bo na cestah manj avtomobilov, a ti z več potniki. Ostale možnosti vključujejo „virtualno mobilnost“: delo in nakupovanje na daljavo itn.

Med posvetovanji je bilo tudi predlagano, da je za zmanjšanje uporabe avtomobila v mestnih središčih potrebna tudi primerna politika parkiranja. Zagotavljanje več parkirnih mest, zlasti brezplačnih, lahko dolgoročno spodbudi prevoz z avtomobili. Parkirnine so lahko uporabijo kot ekonomski instrument. Razmisliti je treba o uvedbi diferenciranih parkirnin, ki bodo odražale omejeno razpoložljivost javnih površin in bodo delovale spodbujevalno (npr. brezplačno parkiranje na obrobju mest in visoke parkirnine v središčih).

Privlačna parkirišča „parkiraj in se pelji“ so lahko spodbuda za kombiniranje zasebnega in skupinskega prevoza. Z integriranim prevoznim sistemom je neposredna povezanost parkirišč z učinkovitim in visokokakovostnim javnim prevozom tako omogočila sprostitev prometa v mestnih središčih, kot je to primer v Münchnu.

V nekaterih primerih bodo morda potrebne nove infrastrukture, a najprej je treba raziskati možnosti obstoječih infrastruktur. Pokazal se je pozitiven vpliv sistemov zaračunavanja

prometa v mestih, kot so v veljavi v Londonu in Stockholmu, na tekoč potek prometa. Inteligentni prevozniki sistemi (ITS) omogočajo optimalno načrtovanje potovanj, boljše upravljanje prometa in lažje upravljanje povpraševanja. S prilagodljivo in raznoliko uporabo infrastruktur, kot je to v Barceloni (prilagodljivi pasovi za avtobus, prilagodljiva nakladalna območja/parkirna mesta), se lahko zmanjša pritisk na ceste.

Upravljanje mobilnosti z vplivanjem na potovalne navade pred njihovim nastankom in usmerjanjem pozornosti ljudi na trajnostnejše prevozne možnosti dopolnjuje tradicionalne ukrepe, ki temeljijo na infrastrukturi. Nosilci projektov se lahko na primer spodbuja, da kot del postopka za pridobitev dovoljenja za načrtovanje pripravijo načrt mobilnosti za določeno lokacijo. Zainteresirane strani so za obsežne infrastrukturne načrte predlagale tudi zamisel o „oceni vpliva na mobilnost“.

### **Tovorni promet ...**

Logistika tovornega prometa ima urbano razsežnost<sup>7</sup>. S stališča zainteresiranih strani mora kakršna koli politika mobilnosti v mestih zajemati tako potniški kot tovorni promet. Na mestnih območjih distribucija zahteva učinkovito povezavo med prevozom na dolge razdalje in distribucijo na kratke razdalje do končnega namembnega kraja. Za lokalno distribucijo bi se lahko uporabljala manjša, učinkovita in okolju prijazna vozila. Negativne posledice tovornega prometa na dolge razdalje, ki prečka mestna območja, bi bilo treba omejiti z načrtovanjem in tehničnimi ukrepi.

„Storitveno gospodarstvo“ postavlja nove zahteve po cestnih površinah. Dokazano je, da je 40 % vozil, ki niso potniška vozila, povezanih s storitvami (selitvena vozila, vzdrževalne storitve, drobna dostava itn.). Za poštne storitve se pogosto uporabljajo motorna kolesa ali mopedi. Poenotena distribucija v mestnih območjih in predelih z omejenim dostopom je možna, vendar je za to potrebno učinkovito načrtovanje poti, da se izogne praznim ali nepotrebnim vožnjam in parkiranju. Priprava takšnih rešitev zahteva vključenost vseh zainteresiranih strani.

Distribucija blaga v mestih bi bila lahko bolj vključena v lokalno oblikovanje politik in institucionalne okvire. Pristojen administrativni organ ponavadi nadzoruje javni potniški promet, medtem ko mestni tovorni promet spada v zasebni sektor. Lokalni organi morajo celotno logistiko v mestih, vezano na potniški in tovorni promet, smatrati za enoten logistični sistem.

---

<sup>7</sup> Ta razsežnost bo izdelana v „Akcijskem načrtu za logistiko“, ki je trenutno v pripravi.

1. Ali bi bilo treba za priznanje mestom, ki se prva spopadajo z zastoji in izboljšanjem življenjskih pogojev, preučiti možnost sistema "označb"?
2. Kakšni ukrepi bi lahko spodbujali hojo in kolesarjenje kot resnični alternativni avtomobilu?
3. Kako bi se lahko spodbudilo preusmeritev na bolj trajnostne načine prevoza v mestih?

*Kakšna bi bila lahko vloga EU?*

## 2.2. Za bolj zelena mesta

### Problem:

Glavni okoljski problemi v mestih so vezani na prevladujočo uporabo nafte kot goriva za prevoz, ki povzroča CO<sub>2</sub>, emisije onesnaževal zraka in hrup.

Promet je glede emisij CO<sub>2</sub> sektor, ki ga je najtežje upravljati. Kljub napredku v avtomobilski tehnologiji povečevanje prometa in narava vožnje v mestih (ustavljanje in speljevanje) pomenita, da so mesta glavni in še vedno rastoči vir emisij CO<sub>2</sub>, kar prispeva k podnebnim spremembam. Podnebne spremembe so vzrok za velike spremembe zemeljskega ekosistema in potrebno je hitro ukrepanje, če naj vplivi ostanejo na obvladljivi ravni. Evropski svet<sup>8</sup> je zastavil cilj, da EU do leta 2020 zmanjša emisije toplogrednih plinov za 20 %. K temu morajo prispevati vsi viri.

Emisije CO<sub>2</sub> novih potniških avtomobilov, ki so naprodaj v EU, so se po prostovoljnem sporazumu med Evropsko komisijo in industrijo med letoma 1995 in 2004 zmanjšale za 12,4 %. Da bo EU do leta 2012 lahko dosegla cilj 120 g, je Komisija v sporočilu iz februarja 2007<sup>9</sup> začrtala obširno novo strategijo. Z izboljšavami v tehnologiji motornih vozil bi moral zakonodajni okvir zagotoviti 130 g CO<sub>2</sub>/km ter dodatno znižanje za 10 g CO<sub>2</sub>/km z ostalimi tehnološkimi izboljšavami ter s povečanjem uporabe biogoriv. Prav tako so se s postopnim poostrovanjem emisijskih standardov EURO uspešno zmanjšale emisije onesnaževal. Kot posledica predpisov EU, ki nenehoma znižujejo meje za nova vozila, je bilo v cestnem prometu v zadnjih 15 letih od sprejetja prvega standarda EURO kljub povečanju obsega prometa doseženo skupno znižanje dušikovega oksida in emisij delcev za 30–40 %.

Kljub navedenim izboljšanjem pa stanje okolja še vedno ni zadovoljivo: lokalni organi se pri izpolnjevanju zahtev po kakovosti zraka, kot so meje vsebnosti delcev in dušikovega oksida v zunanjem zraku, srečujejo z resnimi težavami. Te emisije namreč negativno vplivajo na javno zdravje.

Evropska direktiva o kartiranju hrupa je uvedla tudi ukrepe za zmanjšanje hrupa. Na podlagi informacij, zbranih v okviru Direktive o hrupu<sup>10</sup>, lahko lokalni organi sedaj oblikujejo načrte za zmanjševanje hrupa in izvajajo konkretne ukrepe. Pri zmanjševanju hrupa so lahko koristne tudi izmenjave informacij na ravni EU. Po mnenju zainteresiranih strani bi lahko s

<sup>8</sup> Sklepi Evropskega sveta z dne 8. in 9. marca 2007; primerjava s stopnjami iz leta 1990.

<sup>9</sup> COM(2007) 19.

<sup>10</sup> Direktiva 2002/49/ES.



poostrežijo standardov EU za emisije hrupa, ki ga povzročajo vozila na cestah in železnicah ter pnevmatike, hrup zmanjšali pri vzroku za njegov nastanek. Podzemni prometni sistemi prav tako prispevajo k zmanjšanju hrupa v mestih.

EU bi morala še naprej spodbujati in podpirati razširjanje, ponovno uvedbo in nadgradnjo čistega mestnega prometa, kot so trolejbusi, tramvaji, podzemne železnice ali primestni vlaki, ter ostalih načrtov za trajnostni mestni promet.

### **Možnosti:**

#### **Novi tehnologije ...**

Na pobudo industrije in kot odgovor na evropske omejitve emisij postaja tradicionalna tehnologija motorjev z notranjim zgorevanjem čistejša. Katalizatorji in filtri za delce bodo v prihodnosti prinesli znatne izboljšave pri zmanjšanju emisij onesnaževal. Raziskave in tehnološki razvoj, ki jih sofinancira EU, so močno osredotočeni na čiste in energetsko učinkovite tehnologije vozil ter alternativna goriva, kot so biogoriva, vodik in gorivne celice<sup>11</sup>.

Okoljska učinkovitost obstoječega voznega parka se lahko še izboljša z določitvijo minimalnih harmoniziranih standardov učinkovitosti za delovanje vozil. Postopno poostrovanje teh standardov bi lahko pripeljalo do trajnega izboljševanja ali izločevanja zastarelih vozil z visoko stopnjo onesnaževanja. Tak splošni pristop bi lahko pomagal povečati uporabo čistih in energetsko učinkovitih vozil v mestnem prometu, dolgoročno pa preprečil razdrobljenost posameznih področij nizkih emisij.

Nadaljnje spodbujanje uvedbe novih tehnologij na širokem trgu bi bilo lahko doseženo z ekonomskimi instrumenti, kot so spodbude za nakup in uporabo čistih in energetsko učinkovitih vozil s strani javnih organov, in neekonomskimi instrumenti, kot so omejitve za vozila z visoko stopnjo onesnaževanja in prednostni dostop za vozila z nizkimi emisijami na občutljiva območja, pod pogojem da se s tem ne izkrivlja pravil notranjega trga.

Obstajajo tudi priložnosti za spodbujanje izmenjave najboljših praks na področju čistega mestnega prometa zunaj evropskih meja in za koristno uporabo znanja in izkušenj, pridobljenih s pobudami EU, kot je CIVITAS<sup>12</sup>, kjer nekateri projekti omogočajo, da imajo od izkušenj mest Evropske unije z integriranimi pristopi k mobilnosti v mestih koristi tudi tretje države. Evropa ima strateški interes, da v tujini prispeva rasti z nizko porabo energije, od dolgoročne razpoložljivosti energije do cenovnega vidika. Takšen mednarodni dialog lahko med drugim ustvarja izvozne možnosti za evropsko industrijo.

#### **.. podprte z zelenimi javnimi naročili**

V skladu z namenom Komisije<sup>13</sup> in kot so predlagale zainteresirane strani med posvetovanji, bi lahko trženje čistih in energetsko učinkovitih vozil spremljala zelena javna naročila.

---

<sup>11</sup> Glej na primer: COM(2007) 541 – Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij – Na poti k varnejši, čistejši in učinkovitejši vseevropski mobilnosti: prvo poročilo o pobudi Inteligentni avtomobil, 17.9.2007.

<sup>12</sup> Spletišče CIVITAS: [www.civitas-initiative.eu](http://www.civitas-initiative.eu).

<sup>13</sup> Predlog Direktive o spodbujanju čistih vozil za cestni prevoz. COM(2005) 634.

Možni pristop bi lahko temeljil na internalizaciji zunanjih stroškov z uporabo stroškov za porabo energije, emisije CO<sub>2</sub> in onesnaževal, ki nastanejo med celotno življenjsko dobo uporabe avtomobila; ti stroški bi bili poleg cene vozila, ki je predmet javnega naročila, merilo za dodelitev naročila. Vključevanje stroškov celotne življenjske dobe v postopek odločitve o dodelitvi naročila bi povečalo zavedanje o tekočih obratovalnih stroških. To bi pomenilo konkurenčno prednost za najčistejša in energetsko najučinkovitejša vozila, hkrati pa bi se skupni stroški znižali. Javni sektor bi bil tako zgled za „trajnostno ekonomijo“, ki naj bi mu sledili ostali udeleženci trga. Poleg tega bi imela pri javnih naročilih lahko prednost vozila, ki spoštujejo nove standarde EURO. S čim hitrejšim preходом na uporabo čistejših vozil bi se prav tako izboljšala kakovost zraka v mestnih območjih. Komisija namerava v skladu s temi smernicami predložiti spremenjeni predlog do konca leta 2007.

### **...in skupnimi zelenimi javnimi naročili**

Nekateri organi oblasti so izboljšali okoljsko učinkovitost svojega javnega voznega parka in taksijev z nabavo čistejših vozil in z ekonomskimi spodbudami zasebnim izvajalcem. V več mestih je bila koristna tudi podpora novim infrastrukturnam za distribucijo alternativnih goriv. Skupna javna naročila čistih in energetsko učinkovitih vozil s strani javnih organov lahko pospešijo nastanek trga za nove tehnologije in zagotovijo njihovo gospodarsko preživetje. Komisija s pilotskimi projekti že podpira razvoj sistemov skupnih zelenih naročil javnih organov po EU<sup>14</sup>. Na podlagi rezultatov teh projektov bo Komisija lahko načrtovala širšo uporabo takšnih ukrepov.

### **... in novi načini vožnje**

Treba bi bilo spodbujati ekološki način vožnje, ki s spremembo voznških navad zmanjšuje porabo energije, zlasti v avtošolah in z usposabljanjem profesionalnih voznikov. Elektronski sistemi za podporo vozniku bi lahko pomagali izboljšati voznške navade. Boljša infrastruktura in sistemi za upravljanje prometa ter bolj „inteligentni“ avtomobili bodo prav tako pomembno prispevali k temu.

### **Omejitve prometa?**

V nekaterih primerih so bile uvedene lokalne omejitve in pristojbine za vožnjo v mestih. Ti posamezni ukrepi za dosežene učinke zaslužijo pohvalo. Vendar pa nekatere zainteresirane strani menijo, da obstaja nevarnost, da se v Evropi ustvarijo posamezna razdrobljena mestna območja z novimi „mejami“. Tako nekateri organi omejujejo dostop v mestna jedra na podlagi standardov EURO, drugi pa na podlagi drugačnih meril.

Številne zainteresirane strani so pozvale k oblikovanju smernic in razvoju usklajenih pravil za zelena območja v mestih (uvedba con za pešce, omejen dostop, omejitve hitrosti, pristojbine za vožnjo v mestih itn.) na ravni EU, da se omogoči široka uporaba takšnih ukrepov, ne da se pri tem ustvari nesorazmerne ovire za mobilnost državljanov in blaga. Poleg tega bosta usklajevanje in interoperabilnost podobnih tehnologij pomenila zmanjšanje stroškov. Nekatere zainteresirane strani so predlagale, da se na ravni EU preuči vprašanje evropskega registra vseh vozil in čezmejnega nadzora kršitev v mestih.

---

<sup>14</sup> Program STEER [http://europa.eu.int/comm/energy/intellinget/index\\_en.html](http://europa.eu.int/comm/energy/intellinget/index_en.html).

4. Kako bi se v mestnem prometu lahko še povečala uporaba čistih in energetsko učinkovitih tehnologij?
5. Kako bi se lahko spodbujalo skupna zelena javna naročila?
6. Ali bi bilo treba vzpostaviti merila in smernice za opredelitev zelenih območij in omejitve, ki se nanje nanašajo? Kateri je najboljši način za zagotavljanje njihove združljivosti s neoviranim prometom? Ali se pojavlja vprašanje, kako zagotoviti čezmejni nadzor nad lokalnimi pravili, ki veljajo v zelenih območjih?
7. Kako bi se lahko še spodbujalo ekološko vožnjo?

*Kakšna bi bila lahko vloga EU?*

### **2.3. Za inteligentnejši mestni promet**

#### **Problem:**

Evropska mesta se soočajo z neprestano rastjo tovornega in potniškega prometa. Vendar se razvoj potrebnih infrastruktur za soočanje s to rastjo srečuje z velikimi omejitvami, ki so vezane na pomanjkanje prostora in okoljske omejitve. V tem okviru so zainteresirane strani poudarile, da uporaba inteligentnih prevoznih sistemov (ITS) trenutno ni zadostna, da bi omogočila učinkovito upravljanje mobilnosti v mestih, ali pa razvoj teh sistemov ne namenja dovolj prozornosti interoperabilnosti.

#### **Možnosti:**

Obdelava prometnih in potovalnih podatkov lahko zagotovi informacije, pomoč in dinamičen nadzor prometa za potnike, voznike, operaterje voznih parkov in upravljavce omrežij. Številne aplikacije so že na voljo za promet po cestah, železnicah ali plovni poti. V prihajajočih letih bo satelitski sistem Galileo, ki bo omogočil bolj natančno določanje položaja, za nekatere izmed teh aplikacij prinesel še dodatne izboljšave.

#### **Inteligentni sistemi zaračunavanja ...**

Povečuje se zavest o inteligentnem zaračunavanju kot učinkovitem načinu upravljanja povpraševanja. V skupinskem prometu uporaba ITS zagotavlja boljše upravljanje operacij in nove storitve (upravljanje voznega parka, informacijski sistemi za potnike, sistemi vozovnic itn.) Za izmenjavo podatkov med navedenimi aplikacijami je treba vzpostaviti protokole za izmenjavo podatkov. Zainteresirane strani so poudarile, da morajo biti ti standardni interoperabilni in odprti za inovacije: inteligentni sistemi plačevanja morajo uporabljati pametne kartice, ki se lahko uporabljajo za različne načine prevoza, za različne funkcije (plačilo stroškov, vezanih na prevoz; storitve, ki niso vezane na prevoz; parkiranje; sistemi za zveste stranke), za različna področja in dolgoročno v različnih državah. Del sistem bi bila lahko tudi možnost diferenciranih pristojbin glede na čas ali ciljno skupino (na primer konica/izven konice).

#### **... boljše informiranje za boljšo mobilnost**

Eden izmed ključnih dejavnikov za uspeh mobilnosti v mestnih omrežjih je, da imajo potniki na voljo podatke, na podlagi katerih se lahko odločajo o načinu in času potovanja. To se opira na dostop do uporabniku prijaznih, ustreznih in interoperabilnih večmodalnih potovalnih informacijah za načrtovanje potovanja.

Zainteresirane strani navajajo, da ITS omogoča dinamično upravljanje obstoječih infrastruktur. Z učinkovitejšo uporabo cestnega prostora bi se lahko pridobilo dodatne zmogljivosti v višini 20–30 % ali več. To je zlasti pomembno, ker je v mestnih območjih navadno malo prostora za dodatna cestna območja. Aktivno upravljanje infrastruktur za mestni promet ima prav tako lahko pozitiven vpliv na varnost in okolje. Za ITS bi posebno področje lahko predstavljalo upravljanje brežhibnih povezav med omrežji na mestnih in medmestnih stičiščih.

Učinkovitost mestnega tovornega prometa se lahko poveča tudi z uporabo ITS, zlasti z boljšim časovnim usklajevanjem izvajanja dejavnosti, višjimi faktorji nosilnosti in učinkovitejšo uporabo vozil. To zahteva integrirane sisteme s kombinacijo inteligentnega načrtovanja poti, sistemov za pomoč voznikom, inteligentnih vozil in povezave z infrastrukturo.

Lokalni organi in zasebne zainteresirane strani morajo od samega začetka celovito sodelovati pri izvajanju in delovanju teh aplikacij in storitev. Zainteresirane strani vključujejo ponudnike tehnologij, operaterje prometa in infrastruktur, industrijo, ponudnike storitev z dodano vrednostjo, izdelovalce digitalnih zemljevidov, nadzorne organe in uporabnike infrastruktur.

Zainteresirane strani so predlagale, da bi Komisija podprla obsežnejše razširjanje dobrih praks na področju ITS. Zlasti so predlagale vzpostavitev okvira za razširjanje ITS v mestih EU, ki bo usmerjen na interoperabilnost ter izmenjavo podatkov in informacij.

8. Ali bi bilo treba razvijati in spodbujati boljše informativne storitve za potnike?
9. Ali bi bili potrebni nadaljnji ukrepi za zagotavljanje standardizacije vmesnikov in interoperabilnost aplikacij ITS v mestih? Katere aplikacije bi morale imeti pri izvajanju ukrepov prednost?
10. Kako bi se na področju ITS lahko izboljšala izmenjava informacij in najboljših praks med vsemi udeleženci?

*Kakšna bi bila lahko vloga EU?*

#### **2.4. Za dostopnejši mestni promet**

##### **Problem:**

Dostopnost najprej zadeva fizične osebe z omejeno gibljivostjo, invalide, starejše, družine z majhnimi otroki in same majhne otroke: tem osebam bi moral biti zagotovljen lahek dostop do infrastrukture mestnega prometa.

Dostopnost se nanaša tudi na kakovost dostopa, ki ga imajo ljudje in podjetja do sistema mobilnosti v mestih, ki ga sestavljajo infrastruktura in storitve.

Mestna infrastruktura, vključno s cestami, kolesarskimi stezami itn., pa tudi vlaki, avtobusi in javne površine, parkirišča, avtobusne postaje, terminali itn. bi morali biti visoke kakovosti. Prav tako so bistvene učinkovite povezave znotraj mest, ki bi jih povezovala z okoliškimi regijami, povezave med mestnimi in medmestnimi omrežji ter z vseevropskim prometnim omrežjem (TEN-T). Dobre povezave do letališč, železniških postaj in pristanišč ter intermodalnih tovornih terminalov so posebnega pomena, saj povezujejo različne načine prevoza.

Poleg tega državljani pričakujejo tudi, da bo javni prevoz zagotovil izpolnitev njihovih potreb po kakovostnem, učinkovitem in dostopnem prevozu. Da bi bil javni prevoz privlačen, ni dovolj, da je samo dostopen, pač pa mora biti tudi pogost, hiter, zanesljiv in udoben. Izkušnje kažejo, da je pogosta ovira za prehod z zasebnega načina prevoza na javnega slaba kakovost storitev, počasnost in nezanesljivost slednjega<sup>15</sup>.

Zainteresirane strani menijo, da se posveča premalo pozornosti somodalnosti in pomanjkanju integriranih skupinskih prometnih rešitev, kot so železniški sistemi v predmestjih, sistemi vlakov in tramvajev ter dobro nameščene zmogljivosti „parkiraj in se pelji“ ob terminalnih za skupinski promet na obrobju mest. Logistika tovornega prometa pogosto potrebuje centre ali terminale v predmestnih območjih.

## **Možnosti:**

### **Skupinski promet v skladu s potrebami državljanov ...**

V vmesnem pregledu Bele knjige o prometu je bila poudarjena potreba po osnovnih pravicah potnikov pri vseh načinih prevoza, posebno pozornost pa je bila namenjena potnikom z omejeno gibljivostjo. Zainteresirane strani predlagajo, da Komisija spodbuja zamisel o Evropski listini o pravicah in dolžnostih potnikov v skupinskem prometu.

Zainteresirane strani so poudarile, da državljani od skupinskega prometa pričakujejo, da bo v skladu z njihovimi potrebami po mobilnosti in bo zadovoljil njihove potrebe po dostopnosti. Družba se spreminja, postaja starejša in pričakuje inteligentnejše rešitve glede mobilnosti. Učinkovitost je bistvenega pomena; če se glede trajanja potovanja skupinski promet ne more primerjati z avtomobilom, ne more postati konkurenčen.

Državljeni tako v potniškem kot tovornem prometu pričakujejo bolj prilagodljive rešitve. Marsikje so taksi družbe že začele raziskovati nove trge. Za storitve po naročilu se lahko uporabljajo tudi manjša vozila.

Socialni vidik mobilnosti v mestih predstavlja izziv. Mestni promet mora biti cenovno dostopen tudi za ljudi z nizkimi prihodki. Državljeni z omejeno gibljivostjo in starejši občani pričakujejo večjo in kakovostnejšo mobilnost. Osebna mobilnost je bistvenega pomena za samostojnost.

---

<sup>15</sup> Glede na raziskave o storitvah splošnega pomena je prevoz v mestih storitev splošnega pomena, s katero so potrošniki Evropske unije najmanj zadovoljni. 13 % potrošnikov EU-25 ima otežen dostop do javnega prevoza, 4 % pa do njega sploh nima dostopa. Glej [http://ec.europa.eu/consumers/cons\\_int/serv\\_gen/cons\\_satisf/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/consumers/cons_int/serv_gen/cons_satisf/index_en.html)

### **... oblikovanje primerne pravnega okvira EU**

Direktivi o javnih naročilih<sup>16</sup> se v celoti uporabljata za pogodbe o izvajanju javne službe, kot sta avtobusni ali tramvajski promet. Poleg tega bo nova Uredba o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza<sup>17</sup> zagotovila povečano transparentnost ter organom in izvajalcem pomagala pri izboljšanju kakovosti in učinkovitosti.

Nova uredba omogoča, da pristojni organi določijo obveznosti javne službe, da se zagotovijo storitve splošnega pomena na področju kopenskega potniškega prevoza. Organi lahko uvedejo socialne tarife. Kjer zagotavljanje obveznosti javnih služb vključuje finančna nadomestila in/ali podeljevanje izključnih pravic, mora biti po izvedbi razpisnega postopka med organom in izvajalcem sklenjena pogodba.

Tako v skladu z direktivama kot z novo Uredbo lahko pristojni organi storitve opravljajo sami ali izvedejo razpis. Uvedejo lahko merila za izbor glede na zmogljivost ponudnikov in merila za dodelitev glede na kakovost storitev.

### **... in inovativne rešitve ter primerna usposobljenost**

Eno izmed priporočil posvetovanj je bilo, da bi morala Evropska komisija kot alternativo dražjima sistemoma tramvajev in podzemne železnice spodbujati cenejše rešitve skupinskega prometa, kot je hitri avtobusni prevoz. Sistemi „hitrega avtobusnega prevoza“ ponujajo hitre in pogoste storitve avtobusnega prevoza po za to namenjenih koridorjih, postajališča pa so ponavadi podobna postajališčem podzemne železnice. Promovirale bi se lahko inovativne najboljše rešitve, ki se že izvajajo. Posebno področje je uporaba (čistih) taksijev v verigi skupinskega prometa in prevoz po naročilu, ki bo vezan na uporabo ITS. Med posvetovanji je bila izpostavljena tudi potreba po razvoju smernic glede intermodalnih terminalov.

Za dobro dostopnost morajo omrežja mestnega prometa dobro pokrivati tudi trgovine, podjetja in območja, kjer se izvajajo gospodarske dejavnosti, vključno s terminali in pristanišči; s tem je prevoznikom tovora, ponudnikom storitev, delavcem in strankam omogočen lahek dostop. To je zlasti pomembno na območjih z omejenim dostopom.

Mestni promet mora privlačiti visokokvalificirano osebje, ki ga mora znati tudi zadržati. Kot je bilo predlagano med posvetovanji, lahko programi usposabljanja, na primer za ekološki način vožnje, povečajo usposobljenost osebja v skupinskem ali tovornem prometu, s čimer se zmanjšajo emisije CO<sub>2</sub> in onesnaževanje.

Evropa je v svetovnem merilu pomembna turistična destinacija; cilj mnogih turistov so evropska mesta. Turizem lahko prispeva h gospodarskemu razvoju in zaposlovanju. Po mnenju zainteresiranih strani so turisti posebna skupina uporabnikov prevoza s posebnimi zahtevami, tako glede razsežnosti kot strukture, in lahko za mestne prometne sisteme pomenijo poseben pritisk. To je treba upoštevati pri vprašanju dostopnosti znotraj mestnih območij in dostopnosti do mestnih območij od zunaj.

### ***... z uravnovešenim usklajevanjem uporabe površin in celostnim pristopom do mobilnosti v mestih***

---

<sup>16</sup> Direktiva 2004/17/ES in Direktiva 2004/18/ES z dne 31. marca 2004.

<sup>17</sup> Uredba o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza in o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in 1107/70 (medinstitucionalni dokument 2000/0212/COD)

Zainteresirane strani, ki jih to najbolj zadeva, in zlasti predstavniki mest, ki sodelujejo v mreži za izmenjavanje izkušenj, so poudarili težavo mestnih naselij, ki se morajo soočiti z izzivi boljše dostopnosti celotnega okoliškega področja, za katera so kot pomembnejša mesta privlačna. Težnja po nastanku predmestij in širjenje mestnega področja vodi do nizke gostote prebivalstva in prostorske razpršenosti uporabe zemljišč. Zaradi tega so dom, delovno mesto in objekti za preživljanje prostega časa oddaljeni eden od drugega, kar povečuje potrebo po prevozu<sup>18</sup>. Zaradi nižje gostote prebivalstva na obrobjih mest je težko ponuditi storitve skupinskega prevoza, ki bi bile dovolj kakovostne, da bi privlačile dovolj uporabnikov. Organizacija zdravstvenega varstva starejših je ob pomanjkanju ustreznih prevoznih rešitev lahko otežena (poleg „socialne osamljenosti“). Za pokrivanje predmestnih območij bi bile boljše prilagojene rešitve, kot so prevoz po naročilu ali prevozne storitve, ki bi bile vmesni člen med povezavami, ki so ponavadi usmerjene v mestna središča.

Po mnenju zainteresiranih strani bi se lahko izzivi mobilnosti v mestih reševali z usklajevanjem med različnimi organi. Poleg tega bi imela mobilnost v mestih lahko koristi od vključevanja več področij politik, kot so urbanistično načrtovanje, gospodarske in socialne zadeve, promet itn.

Načrti mobilnosti, ki vključujejo širša področja z večjim številom mest in ki zajemajo tako potniški kot transportni prevoz v mestih in okoliških regijah, so prav tako dobra podlaga za učinkovito načrtovanje mobilnosti v mestih. Zainteresirane strani so poudarile, da je treba za lažji razvoj in izvajanje teh načrtov vzpostaviti primerne organizacijske strukture.

Tematska strategija za urbano okolje<sup>19</sup> je opredelila številne okoljske probleme, ki bi jih bilo mogoče izboljšati z razvojem in uporabo trajnostnih načrtov za mestni promet<sup>20</sup>. V strategiji se je Evropska komisija zavezala k oblikovanju smernic za pripravo takšnih trajnostnih načrtov. Glede na to zeleno knjigo in široko razpravo o mestnem prometu se zdi primerno, da se ta priložnost izkoristi za vprašanje glede nadaljnjega spremljanja trajnostnih načrtov za mestni promet kot del Akcijskega načrta o mobilnosti v mestih.

---

<sup>18</sup> Poročilo Evropske agencije za okolje „Urbano širjenje v Evropi – zapostavljeni izziv“, 2006

<sup>19</sup> COM(2005) 718.

<sup>20</sup> Glej: [http://ec.europa.eu/environment/urban/urban\\_transport.htm](http://ec.europa.eu/environment/urban/urban_transport.htm).

11. Kako bi se lahko povečala kakovost skupinskega prometa v evropskih mestih?
12. Ali je treba spodbujati pasove, namenjene izključno skupinskemu prometu?
13. Ali obstaja potreba po Evropski listini o pravicah in dolžnostih potnikov v skupinskem prometu?
14. S katerimi ukrepi bi se potniški in tovorni promet lahko bolje vključevala v raziskave in načrtovanje mobilnosti v mestih?
15. Kako se lahko doseže boljša koordinacija med mestnim in medmestnim prometom ter načrtovanjem rabe zemljišč? Kakšna organizacijska struktura bi bila primerna?

*Kakšna bi bila lahko vloga EU?*

## **2.5. Za varen mestni promet**

### **Problem:**

Vsak državljan EU bi moral imeti možnost, da varno živi in se giblje v mestnih območjih. Hoja, kolesarjenje ter vožnja z avtomobilom ali tovornjakom bi morala biti mogoča ob najmanjšem možnem osebnem tveganju. Za to je potrebna dobro zasnovana infrastruktura, posebno na križiščih. Državljeni se vedno bolj zavedajo, da morajo z odgovornim ravnanjem varovati svoje življenje in življenje drugih.

Leta 2005 je na cestah v EU umrlo 41 600 ljudi<sup>21</sup>. To je veliko več od skupnega cilja, ki je manj kot 25 000 smrtnih žrtev letno do leta 2010<sup>22</sup>. Okoli dve tretjini nesreč na cestah in ena tretjina nesreč s smrtnim izidom se zgodi v mestnih območjih, žrtve pa so najbolj ranljivi udeleženci. Kolesarji in pešci imajo šestkrat več možnosti za prometno nesrečo na cesti s smrtnim izidom kot uporabniki avtomobilov. Žrtve so pogosto ženske, otroci in starejši.

Nekatere socialne skupine občutek pomanjkljive varnosti, ki jo imajo kot potniki, odvrča od potovanja ali uporabe javnih prevoznih storitev. To se ne nanaša samo na vozila, terminale in avtobusne ali tramvajске postaje, pač pa tudi na hojo do ali s postaj. Posledica je lahko nepotrebna raba avtomobilov in ljudem lahko preprečuje aktivno življenje.

### **Možnosti:**

Evropska politika varnosti v cestnem prometu pokriva vprašanja obnašanja, vozil in infrastrukture.

### **Varnejše obnašanje ...**

Zainteresirane strani so predlagale, da bi Komisija lahko izboljšala varnost v cestnem prometu z nadaljnjim spodbujanjem najboljših praks in z intenzivnejšimi in bolj strukturiranimi

---

<sup>21</sup> CARE: podatkovna baza Skupnosti o prometnih nesrečah.

<sup>22</sup> COM(2001) 370.



razgovori z zainteresiranimi stranmi na lokalni in regionalni ravni ter z državami članicami, predvsem glede novih tehnologij – še zlasti ITS – za povečanje varnosti.

Dejavnosti izobraževanja in informiranja so prednostne naloge za boljše osveščanje državljanov glede njihovega vedenja v prometu. Organizirajo se lahko posebne kampanje o varnosti v cestnem prometu ter posebne pobude za usposabljanje mladih, eden od naslednjih evropskih dni varnosti v cestnem prometu pa je lahko posvečen mestnim območjem. Zainteresirane strani so predlagale tudi, da se spodbuja varno vedenje kolesarjev, na primer s spodbujanjem uporabe kolesarskih čelad po celotni Evropi ali s spodbujanjem raziskav o bolj ergonomsko oblikovanih čeladah. Prav tako je bistveno strogo uveljavljanje prometnih predpisov za voznike motornih koles, skuterjev in koles. Zainteresirane strani so predlagale, da bi lahko EU podpirala dejavnosti za posplošitev uporabe instrumentov nadzora kršitev v mestih za vse uporabnike cest.

### **... varnejše infrastrukture**

Po mnenju zainteresiranih strani je izboljšanje občutka varnosti odvisno od številnih ukrepov v mestnem okolju. K temu lahko pripomore tudi visokokakovostna infrastruktura, vključno z dobro urejenimi pločniki za pešce in kolesarje. Izboljšanje vidljivosti, na primer z boljšo osvetlitvijo, in bolj opazni organi pregona na ulicah lahko pripomorejo k večjemu občutku varnosti. Rešitve ITS prav tako lahko veliko prispevajo k zagotavljanju hitrih in ustreznih informacij ter k upravljanju prometa, ki bo temeljilo na varnosti. Zainteresirane strani so predlagale, da bi EU lahko tudi določila priporočila za vključevanje standardov varnosti mestnega prometa v oblikovanje mestnih infrastruktur.

Posebno področje je tudi varnost mestnega prometa pred terorizmom. Komisija bo v bližnji prihodnosti pregledala sporočilo o tej temi.

### **Varnejša vozila ...**

Varnejša vozila so zlasti velikega pomena v mestnih območjih, kjer si cesto delijo s pešci, dvokolesnimi vozili in vozili skupinskega prometa. Tehnologije, kot so naprave za vidljivost v temi, podporni zavorni sistem, sistemi za preprečevanje trčenja in opozorilni sistem za preprečevanje spanja za volanom, lahko povečajo varnost vseh udeležencev na cesti. Sporočili Evropske komisije o „e-varnosti“<sup>23</sup> in o pobudi Inteligentni avtomobil – „Ozaveščanje o IKT za pametnejša, varnejša in čistejša vozila“<sup>24</sup> predstavljata zanimive rešitve, ki bi se jih lahko uporabilo v mestnem okolju. Potniški promet bi se lahko opravljal tudi z „mestnimi vozili“, zainteresirane strani pa so predlagale tudi, da bi imeli tovornjaki in avtomobili velikih dimenzij samo omejen dostop.

---

<sup>23</sup> COM(2003) 542.

<sup>24</sup> COM(2006) 59.

16. Katere ukrepe bi lahko v prihodnosti uvedli, da bi mestom pomagali odgovoriti na izzive glede varnosti v cestnem prometu in osebne varnosti v mestnem prometu?
17. Kako bi lahko izboljšali obveščenost izvajalcev in državljanov o možnih naprednih tehnologijah za upravljanje infrastruktur in vozil?
18. Ali bi bilo treba razviti avtomatske radarske naprave, ki bi bile prilagojene za uporabo v mestih, in spodbujati njihovo uporabo.
19. Ali je videonadzor primerno sredstvo za zagotavljanje varnosti v mestnem prometu?

***Kakšna bi bila lahko vloga EU?***

### **3. OBLIKOVANJE NOVE KULTURE MOBILNOSTI V MESTIH**

#### **3.1. Poglobljanje znanja ...**

Med posvetovanji je postalo jasno, da je za oblikovanje nove „kulture mobilnosti v mestih“ v Evropi treba vzpostaviti partnerstva. Novi načini načrtovanja in nova orodja prav tako lahko igrajo pomembno vlogo v tej novi kulturi mobilnosti v mestih. Prav tako je pomembna vloga izobraževanja, usposabljanja in povečevanja osveščenosti.

Treba je povečati pristojnosti strokovnjakov s področja mobilnosti v mestih. Po mnenju zainteresiranih strani bi lahko EU pri tem igrala večjo vlogo tako, da bi olajšala sistematično uvajanje ukrepov usposabljanja in izmenjave osebja.

Mobilnost v mestih je vprašanje, ki se je že pojavljalo v pobudah za povezovanje v omrežja, ki so bile oblikovane kot del regionalne politike EU, kot so URBACT in pobuda regije za gospodarske spremembe<sup>25</sup>. Namen Evropske komisije je nadaljnje utrjevanje in podpora novim omrežjem, ki so znotraj navedenih pobud vezana na mobilnost v mestih.

Kot je bilo predlagano med posvetovanji, bi Komisija lahko dejavno pojasnjevala in promovirala svoje delo na področju politike mobilnosti v mestih. Komisija bi lahko skupaj z zainteresiranimi stranmi, ki so na tem področju že dejavne, organizirala evropsko kampanjo osveščanja javnosti o njenih dejavnostih glede trajnostne mobilnosti v mestih. Vključevala bi lahko usmerjene kampanje informiranja in osveščanja, ki bi vplivale na vedenje posebnih ciljnih skupin glede mobilnosti. Drugi predlog je organiziranje letne evropske konference o „naprednih rešitvah v mestnem prometu“. Za konferenco bi lahko bil pristojen Forum CIVITAS.

#### **3.2. ... in zbiranje podatkov**

Posvetovanja in pretekle pobude zbiranja podatkov so pokazali, da obstajajo velike vrzeli v statistikah mobilnosti v mestih na ravni EU in da kljub nekaterim pobudam v okviru regionalnih politik EU primanjkuje skupnih opredelitev. Vrzeli bi bilo treba zapolniti, da bi s tem nosilec odločanja in izvajalcem na vseh ravneh zagotovili potrebne informacije.

---

<sup>25</sup> Glej: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm).

Zainteresirane strani so predlagale, da bi bila vloga Evropske komisije na tem področju lahko ustanovitev centra za spremljanje, ki bi temeljil na splošnih izkušnjah z zbiranjem, usklajevanjem in uporabo statistik na evropski ravni. Center bi oblikovalcem politik in širši javnosti lahko pomagal do potrebnih podatkov in do boljšega poznavanja mobilnosti v mestih. Prav tako bi bil lahko vir informacij in osnova za izmenjavo najboljših praks.

20. Ali bi morale zainteresirane strani sodelovati pri oblikovanju nove kulture mobilnosti v mestih v Evropi? Ali bi bil lahko Evropski center za spremljanje mobilnost v mestih (po vzorcu Evropskega centra za spremljanje prometne varnosti) koristna pobuda za podporo takšnemu sodelovanju?

#### 4. FINANČNA SREDSTVA

Za naložbe v infrastrukturo in potniška vozlišča, vzdrževanje in delovanje omrežij, obnovo in vzdrževanje voznega parka ter osveščanje in obveščanje prebivalstva so potrebna obsežna in raznovrstna sredstva. Za naložbe so večinoma odgovorni zadevni lokalni organi.

Glede na nedavno študijo<sup>26</sup> je v mestih 40 % tramvajev in lahkih tirnih vozil v EU-15 in 67 % v novih državah članicah starejših od 20 let in jih bo treba zamenjati pred letom 2020.

Za uspešno financiranje projektov mestnega prometa je potrebna mešanica proračunskih, ureditvenih in finančnih instrumentov, vključno s posebnimi lokalnimi davki. Potreben je dolgoročen pogled.

##### **Finančni instrumenti za mesta ...**

Prispevati morajo vse zainteresirane strani na lokalni, regionalni in nacionalni ravni ter na ravni EU. Prav tako morajo prispevati uporabniki in plačati pošteno ceno za storitve skupinskega prometa. Visokokakovostne storitve so pripravljene plačati. Vlogo ima lahko tudi zasebno financiranje, ponavadi v obliki javno-zasebnih partnerstev, vendar to zahteva trdne pravne okvire. Parkirnine in pristojbine za uporabnike cest v mestih bi prav tako lahko prispevale k financiranju mestnega prometa, zlasti z namenjanjem prihodkov za financiranje ukrepov mestnega prometa. Sistem prispevkov v Londonu, katerega cilj je preprečevanje zastojev, je prinesel koristna spoznanja za izboljšanje avtobusnih storitev.

Zainteresirane strani so predlagale, da bi EU lahko razmislila o razširitvi uporabe direktive o „evrovinjeti“ z uvedbo urbane razsežnosti, tako da bi se cestne pristojbine lahko uporabljale za vse vrste vozil in infrastrukturo. To bi bilo vezano na vzpostavitev usklajene metodologije za izračunavanje zunanjih stroškov v prometu do sredine leta 2008.

Po mnenju zainteresiranih strani bi se lahko nadalje analizirali tržno usmerjeni mehanizmi, kot je možnost uporabe sistema trgovanja z emisijami – z dodelitvijo pravic do emisij ali enakovrednih pravic organom, ki vlagajo v nove in čistejše infrastrukture. Treba pa se je izogniti negativnim vplivom sistema na delovanje in okoljsko učinkovitost.

Komisija si v svoji politiki o državnih pomočeh prizadeva, da upošteva okoljske koristi naložb v čist promet in potrebe po prehodu na načine prevoza, ki manj onesnažujejo. Tako so

---

<sup>26</sup> Sistemi lahkih tirnih vozil in podzemnih železnic v Evropi, ERRAC, 2004.

na primer v osnutku smernic za varstvo okolja<sup>27</sup> dovoljene določene izjeme v primerih pomoči za nakup novih prevoznih vozil, da se pospeši sprejetje standardov Skupnosti, preden ti postanejo obvezni. Poleg tega predlog Komisije za novo uredbo o skupinski izjemi<sup>28</sup> kot upravičena materialna sredstva izrecno navaja naložbe v prevozne načine in prevozno opremo, z izjemo cestnega tovornega prometa in zračnega prometa. Nenazadnje namerava Komisija tudi objaviti smernice o državni pomoči v železniškem sektorju, da se izboljša transparentnost in pravna varnost gospodarske dejavnosti, ki se postopoma odpira konkurenci in je ključna za zagotavljanje trajnostne mobilnosti v Evropi. Eno od vprašanj, ki jih mora Komisija proučiti, je potreba po hitrem nadomeščanju starajočega se voznega parka, da zagotovi zanesljivost, varnost in boljšo interoperabilnost. V nekaterih geografskih območjih Evrope je to še zlasti potrebno in zdi se, da je regionalna pomoč najprimernejši instrument za to.

### **... evropska finančna podpora ima več plati**

Na ravni EU je na voljo več virov financiranja, na primer strukturni skladi, kohezijski sklad in posojila Evropske investicijske banke. Kot v preteklosti bo kohezijska politika tudi v obdobju 2007–2013 pomemben vir sredstev za upravičene regije. V preteklem obdobju 2000–2006 so bila iz Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR) za prometne projekte namenjena sredstva v višini 35 milijard EUR, od tega za mestni promet nekaj več kot 2 milijardi EUR. V skladu s programskimi dokumenti bosta ESRR in kohezijski sklad za mestni promet v obdobju 2007–2013 namenila skoraj 8 milijard EUR. Še 9,5 milijarde EUR je namenjene za integrirane projekte za obnovitev mest in podeželja, ki lahko prav tako vsebujejo naložbe, povezane s prometom.

Kohezijski instrumenti v tekočem obdobju 2007–2013 zagotavljajo širšo in trdnejšo podlago za sofinanciranje mestnega in skupinskega prometa po celi Evropi<sup>29</sup>. Predpisi ESRR in kohezijskega sklada izrecno navajajo čist mestni in javni promet, prvič pa tudi integrirane strategije za čist promet. Organi oblasti, zlasti v novih državah članicah, bi morali te priložnosti izkoristiti za nadgradnjo svojih sistemov mestnega prometa.

Večina nacionalnih strateških referenčnih okvirov, ki so jih predložile države članice, kot področje ukrepanja vključuje trajnostni mestni promet. Sofinanciranje EU s kohezijskimi instrumenti je možno za naložbe v infrastrukturo (na primer železnica in terminali) in vozni park, kot so čisti avtobusi, trolejbusi, tramvaji, vlaki podzemne železnice in primestni vlaki. Isto velja za ukrepe, kot so dodatno opremljanje in nadgradnja ali drugi elementi, ki so del integriranega in uporabniku prijaznega sistema mestnega prometa (ITS, potovalne informacije, integrirane vozovnice, upravljanje prometa itn.). ESRR lahko financira tudi ukrepe, vezane na projekte mestnega prometa, ki bodo trajnostni z vidika okolja, in zagotavlja podporo nekaterim ciljnim skupinam prebivalstva (starejši, invalidi) za dostop do običajnih storitev javnega prometa. Vedno več sredstev namenja projektom, vezanim na inteligentne prevozne sisteme.

Posojila Evropske investicijske banke<sup>30</sup> za projekte mestnega prometa povprečno znašajo okoli 2,5 milijarde EUR letno. Projekti vključujejo izgradnjo, razširitev in ponovno

---

<sup>27</sup> Osnutek smernic Skupnosti za državno pomoč za varstvo okolja [http://ec.europa.eu/comm/competition/state\\_aid/reform/guidelines\\_environment\\_sl.pdf](http://ec.europa.eu/comm/competition/state_aid/reform/guidelines_environment_sl.pdf)

<sup>28</sup> Predlog Komisije za novo Uredbo o skupinski izjemi, sprejet 24. aprila 2007, SEC(2007) 513.

<sup>29</sup> Glej: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm)

<sup>30</sup> Glej: [www.eib.org](http://www.eib.org).

usposobitev infrastruktur skupinskega prometa ali nakup voznega parka v večjih naseljih in srednje velikih mestih v Evropi. Poleg običajnih posojil EIB skupaj s Komisijo in Evropsko banko za obnovo in razvoj razvija nove finančne instrumente in pobude.

Sedmi okvirni program za raziskave in tehnološki razvoj (OP7) spodbuja raziskave, tehnološki razvoj in predstavitevne dejavnosti za mobilnost v mestih, energetske vidike prometa, čist mestni promet in trajnostno mobilnost za vse državljane.

OP7 znotraj področja za „promet“ vsebuje področje delovanja za „zagotavljanje trajnostne mobilnosti v mestih“. Področje pokriva tehnične raziskave in podporo politikam na področju novih konceptov prometa in mobilnosti, inovativne sheme upravljanja povpraševanja, visokokakovostni javni promet in inovativne strategije za čist mestni promet. Ostali ukrepi bodo osredotočeni na razvoj visoko inovativnih in pametnih konceptov prometa in mobilnosti, ki ne onesnažujejo; vključevali bodo tudi njihovo razširjanje. V okviru področja „IKT“ OP7 sredstva namenja tudi dejavnostim, vezanim na mobilnost in storitve. Raziskave na področju cestne infrastrukture ter pametnih in čistih vozil so obravnavane neodvisno od geografskega vidika, vendar pa se rezultati lahko koristno uporabijo v mestnem okolju.

CIVITAS je demonstracijski in raziskovalni program Komisije za čist mestni promet. Pobuda CIVITAS pomaga mestom pri preskušanju in demonstraciji integriranih paketov politik in tehnoloških ukrepov, katerih cilj je doseganje bolj trajnostnih, čistih in energetske učinkovitih sistemov mestnega prometa. CIVITAS je do sedaj sofinanciral ukrepe v 36 mestih, za katere je prispeval 100 milijonov EUR sredstev EU. V okviru OP7 se je že začel program CIVITAS-Plus.

Zainteresirane strani so poudarile, da je s pobudo CIVITAS pomembno nadaljevati. Kot so predlagale, bi „pristop“ CIVITAS lahko pripravil pot za program podpore EU, ki bi bil posebej namenjen financiranju ukrepov za čist mestni promet zunaj raziskovalnega okvira. Program bi se lahko osredotočil na ukrepe širšega obsega, zlasti na integracijo inovativnih ukrepov v mesta in njihovo okolico. Zamisli za tak program bi se lahko upoštevale ob sprejetju Akcijskega načrta o mobilnosti v mestih.

Program „Inteligentna energija – Evropa“, ki se financira v okviru programa za konkurenčnost in inovativnost<sup>31</sup>, vključuje podprograma ALTENER in STEER, ki podpirata pobude, vezane na primer na nove in obnovljive vire energije, spodbujanje uporabe alternativnih goriv in energetske učinkovitega prometa.

---

<sup>31</sup> Odločba št. 1639/2006/ES z dne 24. oktobra 2006, UL L 310/15, 9.11.2006.

21. Kako bi se na koherenten način lahko bolje uporabili obstoječi finančni instrumenti, kot so strukturni in kohezijski skladi, za podporo integriranemu in trajnostnemu mestnemu prometu?
22. Kako bi ekonomski, zlasti tržni instrumenti, lahko podpirali čist in energetske učinkovit mestni promet?
23. Kako bi lahko usmerjeni raziskovalni ukrepi bolj pomagali pri integraciji omejitev v mestih in razvoju mestnega prometa?
24. Ali bi bilo treba mesta spodbujati, da uvedejo pristojbine za vožnjo v mestih? Ali je za to potreben splošni okvir in/ali smernice? Ali bi morali biti prihodki namenjeni izboljšanju kolektivnega mestnega prometa? Ali bi morali biti zunanji stroški internalizirani?
25. Kakšno dodano vrednost bi lahko dolgoročno prinesla usmerjena evropska podpora za financiranje čistega in energetske učinkovitega mestnega prometa?

***Kakšna bi bila lahko vloga EU?***

## **5. POSVETOVANJA**

Komisija želi še naprej v svoje nadaljnje delo vključevati poglede zainteresiranih strani. Ta zelena knjiga začenja drugi krog intenzivnih posvetovanj, ki bo trajal do **15. marca 2008**. Vse zainteresirane strani so povabljeni, da prispevajo svoj pogled na evropsko politiko za mobilnost v mestih in odgovorijo na 25 vprašanj, ki jih ta knjiga zastavlja, in tudi na splošna vprašanja, ki jih obravnava. Njihovi pogledi bodo dostopni javnosti, razen v primeru izrecne zahteve po zaupnosti.

Pripombe in predloge pošljite na:

– e-naslov:

[tren-urbantransport@ec.europa.eu](mailto:tren-urbantransport@ec.europa.eu)

– pisno na naslov:

European Commission  
Directorate General for Energy and Transport  
Clean Transport and Urban Transport Unit  
(DM28 02/64)  
200, rue de la Loi  
B-1049 Brussels

Dodatne informacije so na voljo na spletišču Evropske komisije:

[http://ec.europa.eu/transport/clean/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/clean/index_en.htm)

Pomembno je, da ta zelena knjiga hitro vodi v konkretne ukrepe. Komisija meni, da je treba po zaključku posvetovanj oblikovati konkreten akcijski načrt. Objavljen bo v začetku jeseni 2008. Načrt bo vseboval možne ukrepe na ravni EU, na nacionalni, regionalni in lokalni ravni ter na ravni industrije in državljanov. Za vsak ukrep bo pazljivo določil primerne instrumente.