



Bruxelles, 17.12.2013.  
COM(2013) 913 final

**KOMUNIKACIJA KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU, VIJEĆU,  
EUROPSKOM GOSPODARSKOM I SOCIJALNOM ODBORU I ODBORU REGIJA**

**Zajedno prema konkurentnoj gradskoj mobilnosti s učinkovitim iskorištavanjem  
resursa**

{SWD(2013) 524 final}

{SWD(2013) 525 final}

{SWD(2013) 526 final}

{SWD(2013) 527 final}

{SWD(2013) 528 final}

{SWD(2013) 529 final}

# KOMUNIKACIJA KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU, VIJEĆU, EUROPSKOM GOSPODARSKOM I SOCIJALNOM ODBORU I ODBORU REGIJA

## Zajedno prema konkurentnoj gradskoj mobilnosti s učinkovitim iskorištavanjem resursa

### 1. UVOD

Europski gradovi<sup>1</sup> - gdje živi 70 % stanovništva EU-a i nastaje više od 80 % Unijina BDP-a - povezani su jednim od najboljih prometnih sustava na svijetu. No mobilnost unutar gradova sve je teža i neučinkovitija. Gradska se mobilnost još uvelike oslanja na upotrebu privatnih automobila na uobičajena goriva i sporo se napreduje prema njezinim održivim oblicima.

Mnogi su europski gradovi i mjesta opterećeni stalnom zakrčenošću prometa, što je na godinu, procjenjuje se, trošak od 80 milijarda eura<sup>2</sup>.

Gradska su područja usto izvor velikog udjela, otprilike 23 %, svih emisija CO<sub>2</sub> iz prometa. Gradovi moraju uložiti veći napor kako bi promijenili dosadašnje trendove i doprinijeli ostvarenju 60-postotnog smanjenja emisije stakleničkih plinova što se zahtijeva Komisijinom Bijelom knjigom „Plan za jedinstveni europski prometni prostor - put prema konkurentnom prometnom sustavu unutar kojeg se učinkovito gospodari resursima”<sup>3</sup> (nadalje „Bijela knjiga o prometu iz 2011.”). S obzirom na svoju veliku gustoću naseljenosti i velik udjel putovanja na kratke udaljenosti, gradovi imaju veću mogućnost - razvijanjem pješaćenja, vožnje biciklom i javnog prijevoza te ranim uvođenjem vozila pogonjenih alternativnim gorivima na tržište - za pomak prema prometu s malom emisijom ugljika nego prometni sustav u cjelini.

Zakonima EU-a o kvaliteti zraka<sup>4</sup> i sve strožim emisijskim normama za cestovna vozila nastoji se zaštititi građane od štetne izloženosti zračnim onečišćivačima i finim česticama. No u gotovo se svim državama članicama gradovi još muče s ispunjavanjem zakonskih zahtjeva.

Broj poginulih osoba u prometu u EU-u i dalje je vrlo velik, oko 28 000 u 2012. Od toga je u gradskim područjima poginulo 38 % osoba, a osobito su izloženi ranjivi sudionici poput pješaka. Napredak u smanjenju broja poginulih osoba u prometu u gradskim je područjima ispodprosječan.

Eurobarometar<sup>5</sup> je istraživao stajališta o gradskoj mobilnosti. Znatna većina građana smatra zakrčenost prometa, troškovi i nepovoljne posljedice koje na okoliš i ljudsko zdravlje imaju gradska mobilnost i prometna struktura važnim problemima. Većina je anketiranih osoba prilično pesimistično gledala na izgled za poboljšanje prometnog stanja u svojim gradovima.

Anketa je također pokazala da širom EU-a postoje znatne razlike. Između nekoliko naprednih europskih gradova i većine koja za njima kaska sve je veći „jaz gradske mobilnosti”.

<sup>1</sup> Vidjeti i izvješće „Gradovi sutrašnjice”, Europska komisija, 2011.

<sup>2</sup> Ukupni trošak zakrčenosti, vidjeti SEC(2011)358 završna verzija

<sup>3</sup> COM(2011)144 završna verzija

<sup>4</sup> Vidjeti posebno Direktivu 2008/50/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 21. svibnja 2008. o kvaliteti okolnog zraka i čistom zraku za Europu, SL L 152, 11.6.2008., str. 1.

<sup>5</sup> Posebno izvješće Eurobarometra br. 406 (2013.)

Strategijom Europa 2020. za pametan, uključiv i održiv rast<sup>6</sup> istaknuta je važnost osuvremenjenog i održivog europskog prometnog sustava za budući razvoj Unije i naglašena potreba bavljenja gradskim aspektom prometa.

### **Nužna je znatna promjena**

Ovom se Komunikacijom želi ojačati potporu europskim gradovima u savladavanju izazova gradske mobilnosti. Nužna je znatna promjena pristupa gradskoj mobilnosti kako bi se osiguralo da se europska gradska područja razvijaju u održivijem smjeru i da se ispune ciljevi EU-a u pogledu konkurentnog europskog prometnog sustava u kojem se resursi učinkovito iskorištavaju.

Ključno je usto nadvladati nepotpune pristupe i razviti jedno tržište za inovativna rješenja za gradsku mobilnost rješavanjem pitanja poput jedinstvenih norma i specifikacija ili zajedničke nabave.

Komunikacijom se izlaže kako će Komisija ojačati svoje mjere za održivu gradsku mobilnost u područjima gdje postoji dodana vrijednost EU-a. Komisija također potiče države članice na odlučnije i usklađenije djelovanje.

## **2. ZAJEDNO DO ODRŽIVE GRADSKE MOBILNOSTI**

Promjena gradske mobilnosti zahtijeva usklađeno djelovanje donositelja odluka i nadležnih tijela na svim razinama uprave.

**Mjere na razini EU-a moraju doprinosti zajedničkom naporu:** Komisijin Akcijski plan za gradsku mobilnost iz 2009.<sup>7</sup> dobio je snažnu podršku Europskog parlamenta<sup>8</sup>, Europskog gospodarskog i socijalnog odbora<sup>9</sup>, Odbora regija<sup>10</sup> i država članica<sup>11</sup>, kao i dionika širom Unije. Dvadeset inicijativa Akcijskog plana uspješno je provedeno do 2012.

Zbog toga je Komisija pokrenula neovisnu reviziju<sup>12</sup> provedbe Akcijskog plana i javno savjetovanje<sup>13</sup> kako bi se istražio smjer napredovanja. Dionici su ponovno potvrdili dodanu vrijednost potpore na razini EU-a i naglasili kako su mjere EU-a osobito prikladne da osiguraju široku raspravu o gradskoj mobilnosti, olakšaju razmjenu iskustava i najboljih praksi, ubrzaju istraživanje i razvoj inovacija te osiguraju financijsku potporu projektima gradskog prijevoza, posebno u slabo razvijenim područjima. Naglasili su i važnost zajedničkog rada na određenim pitanjima poput planiranja gradske mobilnosti, uvođenja rješenja inteligentnoga prometnog sustava (ITS) ili regulacije pristupa te sigurnosti u prometu.

<sup>6</sup> COM(2010)2020 završna verzija

<sup>7</sup> COM(2009)490 završna verzija

<sup>8</sup> Rezolucija Europskog parlamenta od 9. srpnja 2008.; 2008/2041(INI)

<sup>9</sup> Mišljenje o Akcijskom planu za gradsku mobilnost od 27. svibnja 2010., TEN/414

<sup>10</sup> Mišljenje o Akcijskom planu za gradsku mobilnost od 27. kolovoza 2010., 2010/C 232/05

<sup>11</sup> Zaključci Vijeća o Akcijskom planu za gradsku mobilnost od 24. lipnja 2010., [www.ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban\\_mobility/doc/2010\\_06\\_24\\_apum\\_council\\_conclusion\\_s.pdf](http://www.ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/doc/2010_06_24_apum_council_conclusion_s.pdf)

<sup>12</sup> Izvješće o reviziji Akcijskog plana za gradsku mobilnost, 2013. [ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/urban\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/urban_en.htm)

<sup>13</sup> Rezultati javnog savjetovanja „Gradski aspekt prometne politike EU-a”, 2013., [www.ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/urban\\_en.htm](http://www.ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/urban_en.htm)

**Države članice moraju sudjelovati u mjerama za gradsku mobilnost na razini EU--a:** Komisijine inicijative ne mogu doprijeti do svakog od tisuća gradova i mjesta u Europi, kao ni uspješno prepoznati i savladati pojedine prepreke boljoj i održivijoj gradskoj mobilnosti koje mogu postojati u različitim dijelovima Unije.

Kako bi se uveli učinkovito i u velikoj mjeri, koncepte i alate razvijene na europskoj razini treba prilagoditi okolnostima pojedine države članice i zatim aktivno promicati na nacionalnim i regionalnim razinama.

### 3. PLANOVI ODRŽIVE GRADSKJE MOBILNOSTI

Pojavljaju se novi pristupi planiranju gradske mobilnosti jer lokalna tijela nastoje prestati s dosadašnjim „silosnim” pristupima i razviti strategije koje mogu potaknuti približavanje čistim i održivijim vrstama prometa, poput pješčenja, vožnje biciklom<sup>14</sup> ili javnog prijevoza, i novim modelima upotrebe i posjedovanja automobila. Mnogi su gradovi EU-a iskušali inovativna rješenja za gradsku mobilnost i svoja iskustva podijelili u raznim mrežama gradova.

Komisija je nekoliko godina aktivno promicala koncept planiranja održive gradske mobilnosti. Inicijative koje je financirao EU okupile su dionike i stručnjake da analiziraju sadašnje pristupe, rasprave problematična područja i odrede najbolje prakse planiranja. Uz Komisijinu su potporu<sup>15</sup> razvijene, na primjer, smjernice za razvoj i provedbu planova održive gradske mobilnosti<sup>16</sup> koje lokalnim tijelima daju konkretne prijedloge kako provesti strategije za gradsku mobilnost temeljene na detaljnoj raščlambi trenutne situacije, kao i jasnoj viziji održivog razvoja njihova gradskog područja.

Konceptom plana održive gradske mobilnosti uzima se u obzir funkcionalno gradsko područje i predlaže da se mjere za gradsku mobilnost uklape u širu gradsku i teritorijalnu strategiju. Te planove zato treba razvijati kroz suradnju različitih političkih područja i sektora (prijevoz, prostorno planiranje i iskorištavanje zemljišta<sup>17</sup>, okoliš, gospodarski razvoj, socijalna politika, zdravstvo, cestovna sigurnost itd.), različitih razina vlade i uprave, kao i tijela u susjednim područjima - gradskim i seoskim.

Smisao je planova održive gradske mobilnosti u poticanju uravnoteženog razvoja i boljoj integraciji različitih oblika gradske mobilnosti. Taj koncept planiranja ističe kako gradska mobilnost služi ponajprije čovjeku. Zbog toga, osim što potiče promjene u ponašanju u pogledu mobilnosti, naglašava sudjelovanje građanina i dionika.

Planovi održive gradske mobilnosti mogu pomoći gradovima da učinkovito iskoriste postojeću prijevoznu infrastrukturu i na isplativ način uvedu mjere za gradsku mobilnost.

Koncept planova održive gradske mobilnosti posljednjih je godina dobio znatan zamah pa će Komisija nastaviti podupirati njegov razvoj i promicanje u budućnosti.

---

<sup>14</sup> Posebno pomak prema više pješčenja i vožnje biciklom znatno smanjuje nepovoljne učinke gradske mobilnosti i prometa, uz dodanu vrijednost njegovanja aktivnijeg stila života s popratnim zdravstvenim blagodatima. Bitnim se pitanjima bavi i Europsko partnerstvo za inovacije za aktivno i zdravo starenje. [http://ec.europa.eu/research/innovation-union/index\\_en.cfm?section=active-healthy-ageing](http://ec.europa.eu/research/innovation-union/index_en.cfm?section=active-healthy-ageing)

<sup>15</sup> Centar za praćenje gradske mobilnosti - [www.eltis.org](http://www.eltis.org)

<sup>16</sup> Smjernice - razvijanje i provođenje plana održive gradske mobilnost, Europska Komisija, 2013.

<sup>17</sup> Odražava važnost dobroga gradskog planiranja za smanjenje potreba za gradskom mobilnošću (na primjer, izbjegavanjem raspršenog širenja gradova).

Ipak, kako bi se osiguralo da se najbolje prakse u planiranju održive gradske mobilnosti primijene u velikoj mjeri, koncept treba prilagoditi posebnim zahtjevima i postojećim načinima planiranja u pojedinoj državi članici i zatim ga aktivno promicati na nacionalnoj razini. Povrh toga, države članice trebale bi poduzeti prikladne mjere kako bi se osigurali okvirni uvjeti koji lokalnim tijelima dopuštaju uspješnu provedbu lokalnih strategija gradske mobilnosti.

Zato bi države članice trebale razmotriti:

- provedbu pomne procjene sadašnjeg i budućeg funkcioniranja gradske mobilnosti na svojem teritoriju, također s obzirom na glavne ciljeve politike EU-a;
- razvoj pristupa gradskoj mobilnosti koji osigurava usklađeno i uzajamno osnažujuće djelovanje na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini;
- kako će osigurati razvoj i provedbu planova održive gradske mobilnosti u svojim gradskim područjima i njihovu integraciju u širu strategiju gradskog ili teritorijalnog razvoja;
- reviziju - i mijenjanje kad je potrebno - tehničkih, temeljenih na politici, pravnih, financijskih i drugih alata kojima raspolažu lokalna tijela za planiranje;
- kad je prikladno, mjere za izbjegavanje nepotpunih pristupa kako bi se osigurala neprekidnost i uskladivost mjera za gradsku mobilnost radi zaštite djelovanja unutarnjeg tržišta.

Komisija će sa svoje strane:

- uspostaviti, 2014., Europsku platformu za planove održive gradske mobilnosti radi usklađivanja suradnje na razini EU-a pri daljnjem unapređenju koncepta i alata, sve potrebno ponuditi na jednom mjestu i proširiti sadašnju internetsku stranicu [www.mobilityplans.eu](http://www.mobilityplans.eu) u virtualni centar znanja i stručnosti;
- podupirati nacionalna, regionalna i lokalna tijela u razvoju i provedbi planova održive gradske mobilnosti, između ostalog i financijskim instrumentima.

#### **4. USKLAĐIVANJE INTERVENCIJA JAVNOG I PRIVATNOG SEKTORA**

Ostvarivanje sustavnih poboljšanja u prometnom sektoru zahtijeva zajedničke napore javnih sudionika na svim razinama vlasti, kao i sudjelovanje privatnog sektora, u sljedećim područjima istaknutim u Bijeloj knjizi o prometu iz 2011.

##### ***Poduzeti više za gradsku logistiku***

Gradska je logistika bitna za uspješno funkcioniranje gradova i čini znatan udjel gradskog prometa kao dio regionalnih, nacionalnih i međunarodnih opskrbnih lanaca. Od nje se očekuje da raste, što dodatno povećava njezine velike vanjske troškove. Logističke se potrebe, međutim, često zanemaruju pri planiranju gradova i upravljanju njima.

Postoji znatan potencijal za poboljšanje funkcioniranja i usluga gradske logistike. Ograničeni vozni parkovi, poput poštanskih vozila i kamiona za odvoz smeća, mogu biti prikladni za rano uvođenje novih tipova vozila i alternativnih goriva radi smanjenja emisija i ovisnosti o nafti. Mjere koje su ukratko izložene u nastavku, zajedno s drugim inicijativama iz Bijele knjige o prometu iz 2011. (npr. paket Čista energija za prijevoz), doprinijet će ostvarenju cilja da logistika u glavnim europskim gradskim središtima do 2030. ne proizvodi CO<sub>2</sub>.

Države članice i gradska tijela trebali bi stvoriti okvir (npr. parkirališna mjesta za dostavu, regulacija pristupa, provedba itd.) kako bi osigurale da se privatnim logističkim tvrtkama isplati ulagati u nove tehnologije i nova rješenja. Trebale bi usto olakšati suradnju između sudionika, uspostaviti potrebne kapacitete na lokalnoj razini, potaknuti primjenu dobre prakse, osigurati interoperabilnost lokalnih logističkih rješenja temeljenih na inteligentnim prometnim sustavima i integraciju s nacionalnim prioritetima.

Države članice trebale bi razmotriti:

- kako će osigurati da u svojim nacionalnim pristupima gradskoj mobilnosti i planovima održive gradske mobilnosti gradska logistika bude razmatrana na prikladan način te
- stvaranje platforma za suradnju, razmjenu podataka i informacija, obuku itd. za sve sudionike gradskih logističkih lanaca.

Komisija će:

- povećati raširenost i primjenu najbolje prakse gradske logistike (2014.);
- pripremiti, sa stručnjacima, pomoćne dokumente s praktičnim savjetima za poboljšanje funkcioniranja gradske logistike, npr. razvijanjem planova dostave i usluge, gradske logistike prema modelima regulacije pristupa itd. (od 2014. do 2016.);
- olakšati nabavljanje čistih vozila za gradsku logistiku revizijom djelokruga internetske stranice „Clean Vehicle Portal”<sup>18</sup> (od 2015. do 2016.).

Predloženi je pristup potanko iznijet u radnom dokumentu službi Komisije „*Poziv na provedbu mjera za unapređenje gradske logistike*”.

### ***Pametnija regulacija pristupa gradovima i naplata korištenja cestama***

Kako bi se gradska središta učinila maksimalno pristupačnim, nužno je donijeti odluke o upotrebi gradskog prostora. Prostor za utovar i istovar, autobusni prometni trakovi, automobili, parkirališta, oprema za pješake, biciklističke staze itd. nadmeću se za gradski cestovni prostor<sup>19</sup> pa gradovi tim konkurentnim zahtjevima moraju upravljati u skladu s lokalnim prioritetima i okolnostima. Reguliranjem pristupa gradu vozilima može se doprinijeti optimiranju pristupa gradu, poboljšanju kvalitete zraka i ostvarenju cilja da se do 2050. iz gradskih središta postupno izbace automobili na uobičajena goriva.

Modeli koji se trenutačno provode u Europi vrlo su raznoliki pa je potrebno bolje razumijevanje tih različitih oblika regulacije pristupa i njihovih troškova i posljedica.

Zbog različitih pravila i zahtjeva te nedostatka informacija o tome kako udovoljavati raznim modelima postoji opasnost od usitnjavanja unutarnjeg tržišta i stvaranja novih prepreka kretanju ljudi i roba. Posve usklađen europski pristup ne smatra se prikladnim jer je ključno da se takvi modeli oblikuju i provode prema jedinstvenoj situaciji u svakom gradskom području. Neobvezujuće bi smjernice, međutim, omogućile gradovima i državama članicama da iskoriste tuđa iskustva i, gdje je prikladno, potiču ujednačeniji pristup pitanjima poput kategorija vozila, prometnih znakova, obavješćivanja, provedbe, iznimaka i cijena. Tako bi

<sup>18</sup> [www.cleanvehicle.eu](http://www.cleanvehicle.eu)

<sup>19</sup> Gradski se cestovni prostor, slično, nadmeće sa zahtjevima za javnim prostorom namijenjenim razonodi i društvenoj interakciji (igrališta, parkovi itd.).

korisnici lakše razumjeli i poštovali modele, a gradovima bi ostala fleksibilnost za prilagodbu lokalnim okolnostima.

Povrh toga, provedba modela trebala bi slijediti jasna pravila kojima se izbjegava diskriminacija povremenih ili stranih korisnika. Ujednačeniji pristup, npr. razmjena informacija o modelima, olakšao bi planiranje putovanja, a primjena rješenja inteligentnoga prometnog sustava za provedbu modela smanjila bi troškove gradovima i korisnicima te povećala usklađenost s modelima.

Države članice trebale bi razmotriti:

- provedbu temeljite provjere učinkovitosti i posljedica postojećih i planiranih modela regulacije pristupa gradovima i
- stvaranje okvira koji omogućuje lokalnim prometnim tijelima da oblikuju, provode i ocjenjuju modele regulacije pristupa, uključujući naplatu korisnicima gradskih cesta.

Komisija će:

- poticati dijalog s državama članicama i stručnjacima o regulaciji pristupa gradovima širom Unije, uključujući njihove teorijske temelje, praktičnu provedbu, učinkovitost i posljedice;
- pripremiti, s dionicima, neobvezujuće smjernice kako bi pomogla gradovima da uspješno primijene modele regulacije pristupa.

Predloženi je pristup potanko iznijet u radnom dokumentu službi Komisije „*Poziv na pametnije reguliranje pristupa vozila gradovima*”.

### ***Usklađeno uvođenje gradskih inteligentnih prometnih sustava***

Pametne tehnologije i posebno inteligentni prometni sustavi (ITS) glavni su čimbenici koji omogućuju planiranje gradske mobilnosti. Pomažu donositeljima politike u ostvarivanju političkih ciljeva i upravljanju konkretnim prometnim službama. Pomažu također krajnjim korisnicima omogućujući im donošenje odluka o mobilnosti na temelju informacija.

Poblize, ITS pomaže da se raznim sredstvima poput semafora, planera putovanja, pametnih sustava voznih karata ili kooperativnih sustava (uključujući komunikacijske sustave vozila s vozilom i vozila s infrastrukturom) optimira upotreba postojeće infrastrukture. Potiču usklađeno upravljanje cestovnim i javnim prijevoznim mrežama i olakšavaju provedbu modela gradske logistike i ograničenja pristupa. Kako bi se osigurala veća usklađenost i interoperabilnost rješenja ITS-a širom Europe, Stručna skupina za gradski ITS<sup>20</sup> razvila je skup smjernica za uvođenje glavnih aplikacija gradskog ITS-a<sup>21</sup>. Najbolja praksa, kao i potrebe normiranja gradskih ITS-a, prepoznate su u tom kontekstu.

Potrebni su zajednički naponi kako bi gradska područja imala koristi od cjelokupnog potencijala rješenja ITS-a, a da se istodobno osigura isplativo, neprekidno i nesmetano uvođenje ITS-a širom EU-a.

Države članice trebale bi razmotriti:

- primjenu smjernica kad u svojim konurbacijama uvode glavne aplikacije ITS-a;
- razvoj prikladnih veza između gradskih i okolnih međugradskih prometnih mreža;

<sup>20</sup> <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2520>  
<sup>21</sup> [ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action\\_plan/its\\_for\\_urban\\_areas\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_for_urban_areas_en.htm)

- uspostavu interoperabilnih multimodalnih skupova podataka u koje će se prikupljati sve informacije o gradskoj mobilnosti

Komisija će:

- ubrzati rad na dopunjavanju postojećih propisa o pristupu prometnim i putnim podacima;
- pripremiti specifikacije za prometne informacijske usluge u stvarnom vremenu i multimodalne informacijske usluge, kako je predviđeno okvirom Direktive o ITS-u<sup>22</sup>;
- olakšati uvođenje komunikacijskih sustava vozila s vozilom i vozila s infrastrukturom u gradskim područjima.

Predloženi je pristup potanko iznijet u radnom dokumentu službi Komisije „*Pripremanje inteligentnih prometnih sustava za gradove EU-a*”.

### ***Sigurnost na gradskim cestama***

U gradskim područjima EU-a svake godine pogine oko 11 000 ljudi<sup>23</sup>. Većina prometnih nezgoda sa smrtnim ili teškim posljedicama u kojima sudjeluju *ranjivi sudionici u prometu* događa se na područjima gradova. U gradskim se područjima dogodi otprilike dvije trećine pogibija pješaka, a 50 % poginulih u prometnim nezgodama u gradskim područjima čine pješaci ili biciklisti. Broj poginulih pješaka u proteklom se desetljeću smanjio za samo 39 % u odnosu na 49-postotno smanjenje poginulih vozača automobila.<sup>24</sup>

Zato treba uložiti dodatne napore u unapređenje gradske cestovne sigurnosti i od smrti i teških ozljeda posebno zaštititi ranjive sudionike.

Države članice trebale bi razmotriti:

- kako će osigurati da planovi održive gradske mobilnosti uzmu u obzir aspekte cestovne sigurnosti kao horizontalno pitanje, u svim koracima planiranja, i prikladno rješavaju pitanja poput sigurne gradske infrastrukture, osobito za ranjive sudionike u prometu, upotrebe suvremene tehnologije za veću gradsku cestovnu sigurnost, provedbu prometnih propisa i izobrazbu o cestovnoj sigurnosti;
- kako će osigurati prikladno prikupljanje najpodrobnijih mogućih podataka o pokazateljima cestovne sigurnosti i potaknuti lokalna tijela da takve podatke iskoriste za lokalnu analizu i planiranje cestovne sigurnosti.

Komisija će tijekom 2014. - 2015.:

- prikupiti i razglasiti primjere dobre prakse planiranja cestovne sigurnosti;
- analizirati mjere za smanjenje teških ozljeda u prometnim nezgodama u gradskim područjima;

Predloženi je pristup detaljnije iznijet u radnom dokumentu službi Komisije „*Ciljane mjere za sigurnost na gradskim cestama*”.

<sup>22</sup> Direktiva 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza, SL L 207, 6.8.2010., str. 1. (članci 3.a i 3.b),

<sup>23</sup> Baza podataka CARE o cestovnim prometnim nezgodama u EU-u.

<sup>24</sup> Id.



## 5. JAČANJE POTPORE EU-A

### *Razmjena iskustava, isticanje najboljih praksi i poticanje suradnje*

Neosporna je vrijednost razmjene iskustava, isticanja primjera najboljih praksi i poticanja suradnje širom Unije. Komisija će u budućnosti ojačati svoju potporu odgovarajućim aktivnostima:

#### *Centar za praćenje gradske mobilnosti*

Akcijским planom za gradsku mobilnost iz 2009. Komisija je uspostavila centar za praćenje gradske mobilnosti u obliku virtualne platforme - internetske stranice ELTIS<sup>25</sup>. Ona omogućuje da se na jednom mjestu razmjenjuju znanja i iskustva ili raspravlja o gradskoj mobilnosti i temama u vezi s prometom.

Komisija namjerava proširiti djelokrug portala unapređenjem sadašnjeg portala o planovima za mobilnost<sup>26</sup> u sveobuhvatni centar znanja i stručnosti kojim će se objediniti informacije o planiranju gradskog prometa iz cijelog EU-a. Portal „Mobility Plans” bit će uklopljen u ELTIS.

Povrh toga, pokrenut će se Europska platforma za planove održive gradske mobilnosti. Platformom će se, koordiniranjem svih odgovarajućih aktivnosti koje podupire Komisija u tom području<sup>27</sup> i poticanjem šireg dijaloga, podupirati daljnji razvoj koncepta i alata potrebnih da ga lokalna tijela za planiranje uspješno primijene.

#### *URBACT – Razmjena dobre prakse održivog razvoja gradova*

URBACT<sup>28</sup> europski je program za dijalog i učenje, financira ga Europski program teritorijalne suradnje, koji promiče održivi razvoj gradova. Omogućuje gradovima da zajedničkim radom razvijaju nova i održiva svrsishodna rješenja koja ujedinjuju gospodarske, društvene i ekološke dimenzije. U idućem programskom razdoblju programom URBACT III nastaviti će se podupirati dijalog između europskih gradova i unapređenje stručnosti.

#### *Podaci i statističke analize stanja gradske mobilnosti*

Temeljem, među ostalim, rezultata istraživanja za „Prikupljanje europskih podataka i statističkih analiza na području gradske mobilnosti”<sup>29</sup>, Komisija će istražiti kako poboljšati kvalitetu i dostupnost podataka i statističkih analiza za djelatnosti gradskih prometnih sustava i donošenje odluka na lokalnoj, regionalnoj i nacionalnoj razini te razini EU-a.

Komisija će posebno nastaviti podupirati unapređenje pregleda stanja gradske mobilnosti utvrđujući usklađene pokazatelje za mjerenje i usporedbu napretka gradskih područja širom EU-a<sup>30</sup>. Komisija će se osloniti na rad proveden u okviru projekata poput „EcoMobility Shift”<sup>31</sup> i „Conduits”<sup>32</sup>.

---

<sup>25</sup> [www.eltis.org](http://www.eltis.org)

<sup>26</sup> [www.mobilityplans.eu](http://www.mobilityplans.eu)

<sup>27</sup> Vođenih, na primjer, sadašnjim projektima ENDURANCE, QUEST, ADVANCE itd.

<sup>28</sup> [www.urbact.eu](http://www.urbact.eu)

<sup>29</sup> Istraživanje usklađenog prikupljanja europskih podataka i statističkih analiza na području gradske mobilnosti, MOVE/B4/196-2/2010 (2013.)

<sup>30</sup> S obzirom na to da je gradski promet uglavnom obuhvaćen Odlukom o zajedničkom naporu (ESD), a ne Sustavom trgovanja emisijama EU-a (ETS), može biti zanimljivo omogućiti mjerenje emisija CO<sub>2</sub> iz gradskog prometa kako bi se pomoglo državama članicama pri provedbi mjera smanjenja emisija.

<sup>31</sup> [www.ecomobility-shift.org/index.php/en/](http://www.ecomobility-shift.org/index.php/en/)

<sup>32</sup> [www.polisnetwork.eu/eu-projects/eu-projects-2/conduits-city-pool](http://www.polisnetwork.eu/eu-projects/eu-projects-2/conduits-city-pool)

### ***Stručna skupina država članica za gradsku mobilnost***

Komisija će osnovati stručnu skupinu država članica za mobilnost i promet u gradovima kako bi potaknula dijalog o tome kako se nacionalne politike i politike EU-a o mobilnosti i prometu u gradovima mogu ojačati i bolje uskladiti.

Uz pristanak država članica, mogu se osnovati posebne radne skupine za detaljniju raspravu o posebnim pitanjima poput regulacije pristupa gradovima, gradske logistike, ITS-a ili stanja gradske mobilnosti.

### ***Usmjeravanje istraživanja i inovacija na iznalaženje rješenja za izazove gradske mobilnosti***

Ponajprije kroz svoje okvirne programe za istraživanje, Europska unija godinama podupire istraživanja i inovacijske projekte koji se odnose na gradski promet. Ta je potpora znatno doprinijela tome da nove tehnologije i koncepti mobilnosti uđu u fazu primjene.

Otkad je prije deset godina pokrenuta, Komisijina je inicijativa CIVITAS postala motorom inovacija u gradskoj mobilnosti, a određene europske gradove učinila ključnim čimbenicima u procesu uvođenja novina. Oko 700 pokaznih aktivnosti provedeno je u više od šezdeset europskih gradova i podvrgnuto strogom ocjenjivanju procesa i utjecaja. Danas CIVITAS obuhvaća mrežu od više od 200 gradova u zapravo svim državama članicama. CIVITAS je postao sinonim za promjenu obrazaca gradske mobilnosti i prometa, ali i europskog partnerstva.

### ***CIVITAS 2020.***

Komisija namjerava pokrenuti osvježenu inicijativu CIVITAS 2020. u okviru Obzora 2020., Unijina okvirnog programa za istraživanja i inovacije od 2014. do 2020<sup>33</sup>. Posebno će radni program Obzora 2020. za 2014. i 2015. poticati inovativne politike i tehnologije potrebne za napredak prema konkurentnoj gradskoj mobilnosti s učinkovitim iskorištavanjem resursa.

CIVITAS će nastaviti podupirati lokalna partnerstva u provedbi i iskušavanju novih pristupa u stvarnim uvjetima pitanjima poput: rješavanja zakrčenosti gradskog prometa, smanjenja upotrebe vozila na uobičajena goriva u gradskim područjima, smanjenja utjecaja i troškova prijevoza robe u gradovima i jačanja sposobnosti lokalnih tijela da razvijaju i provode održive planove za gradsku mobilnost.

Druga strateška inicijativa u europskoj inovacijskoj politici, europsko partnerstvo za inovacije „Pametni gradovi i zajednice”, pokrenuta je 2012.<sup>34</sup>. Cilj joj je ubrzati široko uvođenje inovacija gdje postoji snažna povezanost proizvodnje, distribucije i potrošnje energije, mobilnosti i prometa te ICT-a. Ta inicijativa doprinosi ostvarivanju ciljeva mjera koje EU poduzima u pogledu klimatskih promjena povećavajući energetska učinkovitost i iskorištavanje obnovljive energije te smanjujući potrošnju energije, ispuštanje stakleničkih plinova, lošu kvalitetu zraka i prometnu zakrčenost.

### ***Pametni gradovi i zajednice - europsko partnerstvo za inovacije***

Cilj je tog partnerstva prevladati prepreke širokom uvođenju rješenja za pametne gradove. Znatna će pozornost u partnerstvu biti posvećena ključnim čimbenicima poput uprave i financiranja (uključujući nabavu). „Pametnim gradovima” žele se olakšati strateška partnerstva između industrije, europskih gradova i drugih stranaka radi razvoja gradskih

<sup>33</sup> [http://ec.europa.eu/research/horizon2020/index\\_en.cfm](http://ec.europa.eu/research/horizon2020/index_en.cfm)

<sup>34</sup> [www.ec.europa.eu/eip/smartcities/](http://www.ec.europa.eu/eip/smartcities/)

sustava i infrastruktura sutrašnjice i stvaranja rješenja za pametne gradove u širokim razmjerima. Inicijativa će poticati užu suradnju među sektorima poput prometa, energije te informacijskih i komunikacijskih tehnologija.

Premda će većinu mjera partnerstva vjerojatno provoditi lokalne uprave, tvrtke, istraživačke organizacije i organizacije civilnog društva, EU će davati financijsku potporu u okviru Obzora 2020.

Povrh toga, predstojeća inicijativa „Europska zelena vozila“ (EGVI) za energetske učinkovitost vozila i alternativnih pogonskih sklopova osigurat će čvršći okvir za potporu razvoju čišćih, sigurnijih i učinkovitijih gradskih vozila za željeznicu i cestu.

### ***Ponuditi inovativna rješenja na tržištu***

Inovativna rješenja mogu biti važan doprinos poboljšanju učinkovitosti i održivosti gradske mobilnosti. No bitno je osigurati da tehnologije koje obećavaju postanu zreli proizvodi koji se mogu uspješno uvesti na tržište. Komisija i države članice trebale bi olakšati stvaranje jedinstvenog tržišta za inovativna rješenja za gradski promet, npr. određivanjem jedinstvenih normi i tehničkih specifikacija ili olakšavanjem zajedničke i transparentne nabave.

### ***Ciljana financijska potpora***

#### *Europski strukturni i investicijski fondovi*

Strukturni su fondovi danas najvažniji izvor sredstava EU-a za projekte mobilnosti i prometa u gradovima. U razdoblju od 2007. do 2013. za čišći gradski promet izdvojeno je oko osam milijarda eura.<sup>35</sup>

U manje razvijenim regijama Unije ta je financijska potpora pomogla da gradska područja učine pristupačnijim i da se zatvori jaz između više i manje razvijenih regija te tako ostvari veći stupanj teritorijalne povezanosti.

Zato je važno istražiti kako najbolje iskoristiti *Europske strukturne i investicijske fondove* (ESI fondovi) za najvažnije političke ciljeve u području prometne politike i srodnim područjima u razdoblju od 2014. do 2020.<sup>36</sup>

ESI fondovima trebalo bi se sustavnije koristiti za financiranje integriranih paketa mjera, u primjerima gdje su gradovi izradili integrirani lokalni prometni plan poput plana održive gradske mobilnosti i utvrdili prikladne mjere.

Mjere za gradsku mobilnost mogu se poduprijeti iz ESI fondova ako doprinose ostvarenju cilja smanjenja emisija ispušnih plinova<sup>37</sup>. Mjere za gradsku mobilnost mogu se također financirati kao dio strategije integriranog, održivog gradskog razvoja kojom se rješavaju gospodarski, ekološki, klimatski, demografski i društveni izazovi u određenom gradskom području<sup>38</sup>.

<sup>35</sup> U sadašnjem programskom razdoblju gradskom prometu i promicanju čistijeg gradskog prometa dodijeljeno je 9,63 % od ukupnih sredstava ERDF-a i CF-a namijenjenih prometu (kategorije 25 i 52); podaci iz baze podataka INFOVIEW (srpanj 2013.).

<sup>36</sup> Vidjeti Uredbu o ERDF-u, posebno članke 5 i 7.

<sup>37</sup> Članak 5. stavak 4. točka (e) Uredbe o Europskom fondu za regionalni razvoj - Prioritetne investicije: poticanje niskougličnih strategija za sve vrste teritorija, posebno gradska područja, uključujući poticanje održive multimodalne gradske mobilnosti i olakšavanje odgovarajućih mjera prilagodbe

<sup>38</sup> Članak 7. Uredbe o Europskom fondu za regionalni razvoj

Za provedbu teritorijalnih strategija posebno se preporučuje novi instrument Integrirane teritorijalne investicije. Za sve investicije u gradsku mobilnost treba osigurati široku primjenu poduprtnoga prometnog sustava.

Budući da su u razdoblju od 2007. do 2013. u njihovu žarištu bili projekti velikih razmjera, od strukturnih su fondova koristi ponajprije imali veliki i glavni gradovi. U europskim regijama ima, međutim, mnogo malih i srednje velikih gradova pa je za investicije u gradsku mobilnost važno uzeti u obzir gradove svih veličina. ESI fondovi trebaju stvarati mogućnosti za povećanje stručnosti, izobrazbu, tehničku pomoć i razvoj sveobuhvatnih i lokalnih strategija i planova za mobilnost.

Komisija će usko surađivati s nadležnim tijelima država članica kako bi osigurala da ESI fondovi budu najbolje iskorišteni pri ostvarivanju lokalnih težnji i ciljeva politike EU-a. Pazi se također da se podupiru isplativa rješenja.

#### *Transeuropska prometna mreža (TEN-T)*

Gradska su čvorišta glavni elementi za izgradnju sveobuhvatne europske prometne mreže. Kako bi se ostvarili ciljevi politike TEN-T, ključno je djelovanje europskih gradova.

Komisijin prijedlog za Smjernice Unije<sup>39</sup> tako prepoznaje potrebu da se „omogući razvoj sveobuhvatne mreže u gradskim čvorištima jer su ona polazišta ili krajnja odredišta („posljednji kilometar”) putnicima i robama koji se kreću transeuropskom prometnom mrežom te prijelazne točke unutar ili između različitih vrsta prometa.”

U članku 36 Smjernica navode se prioritete u razvoju gradskih čvorišta sveobuhvatne mreže Instrumentom za povezivanje Europe<sup>40</sup>. Financijska potpora EU-a bit će zato dostupna projektima od zajedničkog interesa u gradskim područjima, poput unapređenja službi gradske logistike koje su dio nacionalnih ili međunarodnih opskrbnih lanaca.

#### *Međunarodna suradnja*

Održiva urbanizacija općenito je priznata kao jedan od glavnih svjetskih izazova u 21. stoljeću. Čelnici država i vlada na sastanku na Konferenciji Ujedinjenih naroda o održivom razvoju održanoj 2012. (Rio+20) prepoznali su važnost održivog prometa za gospodarski rast i održivog razvoja gradova te se složili kako postoji „potreba za promicanjem integriranog pristupa stvaranju politike o prometnim uslugama i sustavima na nacionalnim, regionalnim i lokalnim razinama radi promicanja održivog razvoja“<sup>41</sup>.

Komisija će ulagati veći napor u podupiranje politika održive gradske mobilnosti u svojim suradnjama, posebno s regijama u razvoju. Želi se utrti put izvozu europskih znanja i tehnologija u područjima poput smanjenja emisija, povećanja energetske učinkovitosti i cestovne sigurnosti.

Uložiti će se veći napor u iskorištavanje postojećih partnerstava EU-a s ključnim partnerskim državama i regijama (npr. s državama EuroMeda, Brazilom, Singapurom ili Kinom).

<sup>39</sup> COM/2011/0650 završna verzija/2 - 2011/0294 (COD)

<sup>40</sup> ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/connecting\_en.htm

<sup>41</sup> Rezolucija Ujedinjenih naroda 66/288 „Budućnost kakvu želimo”

[http://www.un.org/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=A/RES/66/288&Lan=E](http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/66/288&Lan=E)

## 6. ZAKLJUČAK

Uspješan prijelaz prema održivijem obliku gradske mobilnosti i dalje je velik izazov gradovima širom Unije. Lokalna tijela trebaju potporu za rješavanje nepovoljnih gospodarskih, ekoloških i društvenih posljedica koje se povezuju s današnjim modelima gradske mobilnosti.

Prema tome, nužno je da gradska mobilnost zadrži istaknuto mjesto na političkom dnevnom redu EU-a. Komisija i države članice trebale bi ojačati potporu lokalnim tijelima kako bi svi gradovi širom Unije mogli znatno unaprijediti svoje napore za konkurentniju gradsku mobilnost s učinkovitim iskorištavanjem resursa.

Cilj je ove Komunikacije poduprijeti mjere na svim razinama vlasti: Komisija će ojačati potporu u područjima s potvrđenom dodanom vrijednošću EU-a, a države članice potiču se da stvore odgovarajuće okvirne uvjete lokalnim tijelima za razvoj i provedbu integriranih i cjelovitih strategija za bolju i održiviju mobilnost. Radi olakšavanja bliskog dijaloga Komisije i država članica, Komisija predlaže da organizira stručnu skupinu država članica za gradsku mobilnost.

Komisija preporučuje da se na različitim razinama poduzme konkretan paket mjera u vezi s nekoliko važnih pitanja poput gradske logistike, regulacije pristupa gradovima, uvođenja rješenja gradskog ITS-a i cestovne sigurnosti te će pomno pratiti njihovu provedbu.

Mjere u ovoj Komunikaciji temelj su napretka prema konkurentnoj gradskoj mobilnosti s učinkovitim iskorištavanjem resursa.